



1日の列車本数は114本で、平日でも普通列車が1時間に2本、相互乗入の急行が1本、自社線内の急行が1本と、平均して15分に1本運行しています。路線図にPのマークのある駅がパーク&ライド用の駅で12駅357台の駐車場を整備しています。駐車場は、場所により差はありますが平均して5~6割の利用率となっています。

輸送人員の推移は、昭和40年の920万人をピークに車社会の影響などにより減少し、平成20年には160万人となり、ここから鉄道事業再構築実施計画※を開始して平成28年度には目標である200万人を達成しました。

## ■ 鉄道事業の再構築

**多田** 鉄道事業再構築実施計画については、貴社が認定第一号ですね。

**村田** 少し先に若桜鉄道が申請していましたが、早期に実施すべき案件が弊社に多かったためでしょうか、福井鉄道を先に第一号事業者として認定していただきました。

**田中** 鉄道事業再構築実施計画については、国・県ならびに沿線の3市から支援していただきました。「年間利用者数200万人台」と「収支均衡による安定運営」を目指して、主要施策である「安全対策の強化」、「ソフト面での



福井鉄道福武線路線図 (提供：福井鉄道)

利便性向上」、「ハード面での利便性向上」に取り組んできました。

「年間200万人台」は達成しましたが、定期が伸びて定期外が伸びなかったことで客単価は少し落ち、「収支均衡による安定運営」にはなかなか反映されていません。

**村田** 鉄道事業の再構築ということで多大なご支援をいただきましたが、鉄道事業はものすごくお金がかかるということが正直な感想です。

バス事業の観光バス事業で会社全体を支えていましたが、平成12年の規制緩和で新規参入が増え、価格競争が厳しくなり、バス事業の貸切業務が低迷しました。さらに、原油価格の高騰



超低床型車両 FUKURAM (ふくらむ)



福井駅西口

もありバスも鉄道も赤字でダメになってしまうということ、鉄道事業を何とかご支援していただけないかということで鉄道事業再構築実施計画を始めました。

**多田** いろいろと施策の説明をしていただきましたが、大きな施策としては「新駅の設置、福井駅までの延伸、えちぜん鉄道との相互乗入」ですか。

**村田** 大きなものではそうです。鉄道事業再構築実施計画では安全対策とメンテナンスについてやるべきことを計画通り10年でやりました。それ以外では「相互乗入・福井駅までの延伸」は私どもの交通圏を変えるような一番大きな施策となりました。人口が減少していく中で交通圏が広まるということは、その分出て行く方もありますが、利便性を高めて、お客様が増える効果もあります。

福井駅前への延伸については、行政を中心とした福井駅西口の再開発にあたって、元々えちぜん鉄道は東口に入っていました。福井鉄道や京福バスが

### ※鉄道事業再構築実施計画

鉄道事業再構築実施計画は、経営状況に鑑み、継続が困難または困難となるおそれがある鉄道事業を対象として経営の改善を図るとともに、市町村などの支援を受けつつ、「公有民営」、「土地等の重要な資産の譲渡」などの事業構造の変更を行うことにより、その路線における輸送の維持を図ることを目的として策定される計画である。国土交通大臣の認定を受けることにより、事業構造の変更に必要な許可などの法的手続きの簡素化などの特例措置や、予算・税制特例・地方財政措置などの総合的なパッケージによる支援措置が講じられる。

西口に入り、交通結節点としての機能が上がり、駅周辺が大きく変わりました。

**多田)** えちぜん鉄道との相互直通の影響は目に見えてありましたか。

**村田)** ものすごくありました。今までは田原町で降りて、えちぜん鉄道の福大前西福井まで歩いていたお客様が一日80~90人いらっしゃいましたが、相互直通運転で利便性があがり利用者が増えました。また、福井鉄道側では大きなショッピングセンターのあるベル前駅、病院がある赤十字前駅などのお客様が今まで車やタクシー利用であったところを、相互直通により電車を利用していただけるようになりました。

**多田)** 沿線に公共施設、病院、学校、商業施設があり、もれなくカバーしているということでしょうか。

**村田)** そういった意味では、いわゆる生活色の強い路線といえるでしょう。越前海岸や伝統工芸のある山側方面の観光地には路線は直結していないので、バス事業でカバーしています。

また、弊社では再構築事業を始めてからフィーダーバスの運行を始めて駅に集まる仕組みもつくりました。駐車場とフィーダーバスを組み合わせ、駅に来てもらう施策です。

**多田)** 定期券が増えているといった話がありましたが、通勤と通学どちらが多いのでしょうか。

**村田)** 通勤定期も増えていますが、通学定期の方が増えています。弊社では通学定期に1年定期があります。JRと

競合する福井~武生間では、ベース運賃に差があります。JRなら320円で20分、福井鉄道は25駅あるので400円いただいでかつ一時間かかります。

6ヶ月定期は割引率が低いので、平成19年から1年定期を始めました。JRの6ヶ月定期と大体同じ価格となりました。また、スタッフは少ないですが渉外事業部があり、学校、保育園などを訪問しています。定期の購入時期は鉄道部門・自動車部門総動員で各学校を訪問し、申し込みをいただいています。そこが大きく変わったことです。

**多田)** そういった地道な努力が成果となっているわけですね。ところで、鉄道の重要性について、地元の方々の理解はどの程度あるのでしょうか。

**村田)** 経営危機に際して、沿線でアンケートをとりました。その結果、「ぜひ残して欲しい」、「今は車に乗るけど残して欲しい」といった意見がありました。

一方、施策として乗る運動をしても乗る必要のない人がいます。北府駅には、再構築事業で駐車場・駐輪場の整備をしていただき、皆さん乗ってもらえる環境を作りました。また、越前市では北府駅で月に一度イベントをしていただいたり、電車で来た人にプレゼントを配ったりして乗っていただく工夫をしています。また、鯖江市では、一日フリー券を使っていた方にコミュニティバスを無料にしています。また、学生向けや高齢者向けの割引制度があり、自治体に負担していただいています。メンテナンスで行政のご支援をいただいています。利用促進でもご支援をいただいています。

**多田)** 鉄道事業再構築のため、行政と連携して、さまざまなことをされてきたことがよくわかりました。

## ■ 技術継承と課題

**多田)** 話は変わりますが、技術系社員の年齢構成にアンバランスはありますか。

**村田)** 経営危機のとき、ベテランが抜け、若手は残りましたが、技術力がないため困っています。大きな工事は、基本、社外に依頼していますが、日頃のメンテナンスは自分達でやっていたといけません、教える人がいない状況でした。今は土木については福井県出身でJRのOBの方に教えていただき少しずつレベルアップしています。車両については名鉄のOBの方に、電気については名鉄系の設計施工会社の方に、それぞれ月に一回講義をいただいています。

**設楽)** 社外に協力者がいるのはいいですね。ところで、ほかの地域鉄道でたとえば土木系社員がいるが電気系社員がいないなどの話を聞くことがありますが、分野別の社員構成はいかがですか。

**田中)** 鉄道系社員は定員76名のところ、現在71名で運営しています。系統別では、運転士は定員丁度で24名います。技術系社員は、土木・電気・車両の定員が各7名に対して現在6名ずつと一人ずつ少ない状況です。

**設楽)** バランスよくいらっしゃる状況ですね。

**多田)** 車両の全般検査、重要部検査は直轄で行っていますか。

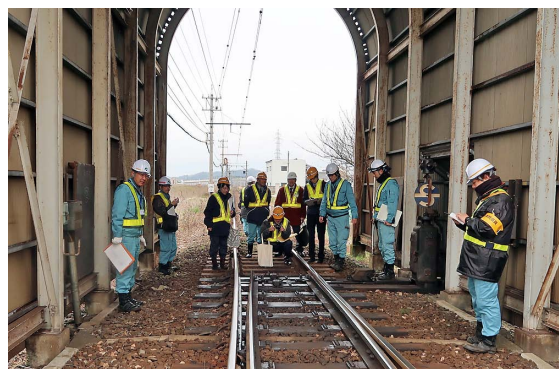
**村田)** 直轄でやっています。モーターなどは一部外注していますが、基本的には社員がやっています。

**多田)** 車種が多いので大変ですね。

**田中)** 低床型車両を主体に代えてきて、車種は少なくなってきており、負担も少しずつ減ってきたと思います。

**村田)**ほかの地域鉄道事業者はどんなことで困っていますか。

**設楽)** 技術継承についてはどこの会社も困っています。貴社ではJRや名鉄のOBの方にきていただいているとの



現地調査の実施状況

ことですが、指導クラスの人材を大手から確保することが難しくなってきたようです。

**村田** そうですね。社外の方に来ていただくのは難しくなっていますね。地道に社員の技術力を上げていくしかなく、部外へ研修に行かせてもいます。土木においては名鉄系の建設会社が研修センターを持っており、そこに定期的に社員を派遣しています。

**多田** 鉄道総研でも鉄道技術講座を行っています。少し遠いでしょうか。

**村田** 遠いですが、必要な講座には派遣したいとは思っています。

現在は、教える側の人間が自分の感覚ではわかっているけど、教え方がわからないといった場合が多いです。基本的なことを学ぶことで、自分で理解して、うまく教えられるようになるのではないかと期待しています。全国レベルでいろいろな講習会や研修会があるので、参加させていくことがこれからは大事になるのかなと思います。

**田中** ただ、レベルの高い研修会は、鉄道総研の講座なども含めて、弊社のレベルでは理解できない場合もありそうです。たとえば、運転ダイヤ作成や運転管理の講座には参加しましたが、レベルが高すぎました。

**村田** 初級者・中級者・上級者といった段階的なカリキュラムの設定はないのでしょうか。

**多田** 初級者向けの講座もございます。が、まだ、少ないかもしれません。

### ■ 推進センターの技術支援

**多田** とところで、推進センターの技術支援で研究者が貴社を訪れた際、難しすぎて会話が成り立たないとか、わからないといったことはないですか。

**澤崎** それはないと思います。平成28年度に土木施設や車両の更新計画についてご相談させていただいた際、現地調査をしていただきましたが、わかり

やすく助言していただきました。

**設楽** 何かほかにご協力できることなどがございましたらお聞かせください。

**田中** 自社で実施基準を決めたときに、昔の普通鉄道構造規則を基に決めています。その基準をクリアすることが厳しい場合があります。基準値のレベルを下げるためには証明をしないと行けません。なかなか難しいです。

**設楽** 具体的に何の基準ですか。

**田中** 軌道変位の基準です。弊社の速度条件、運行頻度で基準の見直しができるかと思いますが、やり方がわからない。

**設楽** 鉄道総研には軌道技術の専門家がいますので、具体的にご検討されるのであれば、対応させていただきます。

**澤崎** 基準が厳しいため、毎日のように軌道をさわっている状況です。

**設楽** 軌道変位の計測はどうしていますか。

**澤崎** 昨年、軌道検測装置を購入しました。現在の悩みは、軌道検測装置で測れない場所は手測りで行っているため、計測データがシステムとして一括管理できていないことです。

**設楽** 検査機器の導入はしたが管理方法についてはまだいろいろご検討されているということですね。

**多田** 軌道検測装置をえちぜん鉄道と共用することはありますか。

**澤崎** 機器の共用はしていませんが、土木同士で月に一度、技術交流して測り方とか修繕方法について、議論をしています。技術交流は電気・車両もできるだけ行うようにしています。

ところで、もう一つ困っていることがあります。1月12日～15日の降雪は、全国ニュースで福井での降り方が話題になりましたが、それにもない運休、電車の立ち往生がありました。軌道線の方ではブレードをつけた除雪車両を



村田社長(左)と多田センター長(右,当時)

使っていますが、この前の雪には歯が立たず、車両の更新を検討しています。この除雪車両の性能や、低床型車両の雪に対する工夫などについての相談です。

**村田** 車体の軽い低床型車両にしていますが、低床型車両は鉄道用車両などの高床型車両に比べれば雪に弱いんです。それでも一定の運行は確保しないと行けません。今持っている車両に、たとえば何かをつければもう少し強くなるとか、こういう機能を追加すればいいといったアドバイスはいただけないでしょうか。

**設楽** 難しい課題ですね。持ち帰り検討させていただきますが、車両メーカーや同じような環境の事業者と情報交換された方がいいかもしれません。

**多田** 最後に、鉄道総研、推進センターに期待することはございますか。

**村田** 弊社の施設の更新計画にあたっては相談にのっていただき、これからも大いに期待というかお願いしたいと思っています。

**田中** 鉄道総研には鉄道と名がつきますが、宇都宮ライトレールのように新規の路面軌道事業者もできますし、路面事業者向けのアドバイスを充実していただければと思います。

**設楽** 路面軌道の専門家をそろえてほしいということでしょうか。

**多田** 鉄道総研でも得意な分野とそうでないものがあり、その中でできる限りの支援をさせていただきたいと思っています。

本日はどうもありがとうございました。