

京福電鉄における事故を契機とした鉄道存続運動の実態と 運動前後の沿線住民の意識醸成に関する研究

A Study on the Actual Conditions of the Railway Survival Movement Triggered by the Accident at Keifuku Electric Railway and the Awareness Building of the Residents Along the Railway Route Before and After its Movement

山崎 翔史

YAMAZAKI, Shoji

概要： 厳しい経営状況下にある今後の地域鉄道のあり方を検討する際に、沿線住民が地域鉄道に抱く意識を把握することは重要である。本研究では、京福電鉄における事故を契機とした鉄道存続運動(以下、存続運動)を文献調査等により各主体間と運動前後の連続性に着目してその実態を明らかにすることを目的として、上記分析から沿線住民が地域鉄道に抱く意識について考察をした。まず、存続運動の発端に位置付けられる1992年2月以降の実態を3つのタームに整理した。また、京福電鉄における事故以前・以降の連続性に着目すると、事故以前の運動が地盤となり、事故以降の運動の発展に寄与したと考えられる。沿線住民の意識では、「地域鉄道を絶やしてはならない」との意識から反対の主張をするだけでなく、「未来の誰かのために鉄道を残そう」との意識の変容と醸成が起り、存続主張の手段として存続運動が展開したと考察した。

Summary: When considering the future of regional railroads under severe business conditions, it is important to understand the attitudes of local residents toward regional railroads. The purpose of this study is to clarify the actual situation of the movement for the continuation of the Keifuku Electric Railway (hereafter "the continuation movement") triggered by the accident at the Keifuku Electric Railway, focusing on the continuity between the various actors and before and after the movement through literature review, etc. Based on the above analysis, we examined the awareness of the residents along the railroad lines toward the regional railroad. First, the actual situation after February 1992, which was positioned as the beginning of the continuation movement, was organized into three terms. In addition, focusing on the continuity before and after the accident at Keifuku Electric Railway, it is considered that the movement before the accident provided the groundwork and contributed to the development of the movement after the accident. In terms of the awareness of the residents along the railway line, it was considered that they not only argued against the railroad out of a sense of "we must not let the regional railroad die out," but also that a transformation and fostering of an awareness of "let's leave the railroad for someone in the future" occurred, and the survival movement developed as a means of arguing for the continuation of the railroad.

キーワード： 地域鉄道・鉄道存続運動・まちづくり史・沿線住民・鉄道への意識・意識醸成

Keywords: Local Railways, Railroad Survival Movement, history of urban planning, Residents along the railway line, Railroad awareness, Awareness building

1. はじめに 近年地域鉄道は、少子高齢化やモータリゼーションの影響を受けて、厳しい経営状況が続いている。こうした状況下において、今後の地域鉄道のあり方を検討する際に、沿線住民が地域鉄道に抱く意識を把握することは重要である。また、京福電鉄における事故を契機とした鉄道存続運動を事例に、沿線住民が地域鉄道に抱く意識の観点から示した研究の蓄積は少ないと言える。さらに、これまでの鉄道存続運動に着目した研究では、京福電鉄における事故以降に鉄道存続運動が活発化し、最終的な存続議論に展開した論調が多い。つまり、本研究の様に京福電鉄における事故以前・以降の鉄道存続運動の連続性に着目して実態を明らかにするには不十分で

ある。そこで本研究では以下の3点を明らかにする。

- ① 京福電鉄・えちぜん鉄道沿線地域の鉄道史とえちぜん鉄道の現況を明らかにする。
- ② 京福電鉄における事故以前の鉄道存続運動を京福電鉄が一部廃線・バス転換計画の申し入れを行なった、1992年2月以降より文献調査を行い、実態を明らかにする。
- ③ ②で明らかにした鉄道存続運動の実態を分析することから沿線住民が地域鉄道に抱く意識の変容を考察する。

2. 研究の方法 研究にあたってまず(1)文献調査から、鉄道史や京福電鉄の歴史の変遷・えちぜん鉄道の現況整理をする。次に、(2)鉄道存続運動の実態調査では、地方紙の福井新聞・自治体広報誌・各主体の活動記録等によ

る文献調査・ヒアリング調査により実態を整理する。なお、福井新聞調査の1992年2月から1995年12月(約3年10ヶ月分)は、記事を総覧して「京福電鉄」に関連する記事を取り上げ、1996年1月以降は、徳岡(2003)¹⁾を参照して取り上げた。最後に、鉄道存続運動を運動行為・主体・意図・以上から考察される意識の観点から分析を行い、沿線住民の鉄道に対する意識と鉄道存続運動の関係性を考察する。

3. 研究の位置付け 本研究と関連する先行研究は、①鉄道の価値検討に関する研究²⁾のほか、②えちぜん鉄道に関する研究に大別される。②では、えちぜん鉄道設立後の事後評価に関する研究³⁾や特に京福電鉄による事故以降の鉄道存続運動における市民組織の役割に関する研究⁴⁾などが挙げられる。先行研究を踏まえた上で、本研究は、特に京福電鉄における事故以前(1992年2月以降)の実態を明らかにした上で、沿線住民の意識の変容に着目して考察する点に新規性があると考えられる(図1)。

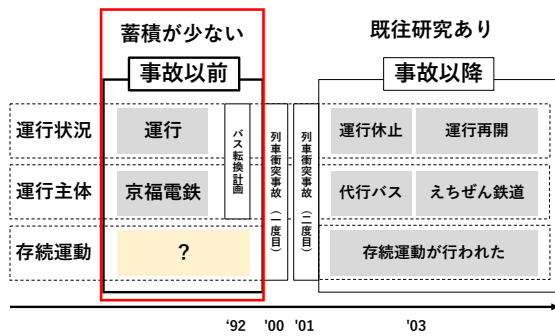


図1: 研究の位置付け

4. 京福電鉄・えちぜん鉄道の鉄道史と現況整理⁵⁾⁶⁾

福井県の鉄道史は明治期の1884年4月に金ヶ崎・長浜間が全線開業、1896年敦賀・福井間が開通(同年に北陸線となる)するなど、官設鉄道が開通・拡充した。大正期では、1910年の「軽便鉄道法」を契機に昭和戦前にかけて京福電鉄の原型となる私設鉄道も開業した。官民一体となって要請を受けた京都電燈が敷設した越前電気鉄道(1914)開業(図2)以降、福井県内に私鉄建設ブームが訪れ、丸岡鉄道(1915)・永平寺鉄道(1925)・三国芦原電鉄(1928)が相次いで開業した。その後、京福電鉄は、1942年に三国芦原電鉄、1944年に永平寺鉄道及び丸岡鉄道を合併し、福井～勝山(大野)の越前本線や支線の永平寺線、三国芦原線など総延長約95kmの線路網を築いた。

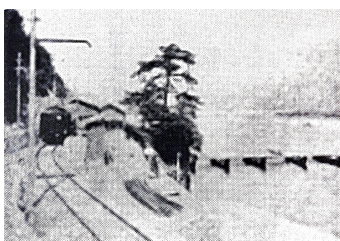


図2: 越前本線開業当時の小舟渡 (出典) 参考文献6) pp. 12

ピークの1964年には年間約1500万人の乗客を運んでいたが、モータリゼーションの進行等により乗客は年々減少し(図3)、1968年に丸岡線全線(7.6km)、翌年に永平寺線一部区間(18.4km)、1974年に越前本線一部区間(8.6km)が廃止となった。同社では、設備近代化や要員面での徹底的な合理化等により路線存続の努力が払われた。

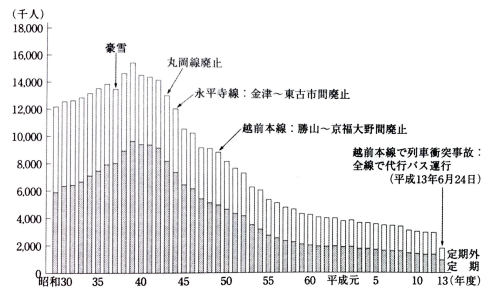


図3: 輸送人員の推移 (出典) 参考文献7) pp. 14

4-1. えちぜん鉄道について えちぜん鉄道は、京福電鉄の一部路線を継承して2002年9月に設立した第三セクター方式の鉄道事業者で現在は、福井市中心部と永平寺町・勝山市方面をむすぶ勝山永平寺線(27.8km)、坂井市・あわら市をむすぶ三国芦原線(25.2km)の2路線を運行している。地域共生型サービス企業をめざし、車内アテンダント・サポーターズクラブ等を導入している。

4-2. えちぜん鉄道の設立経緯について 前身の京福電鉄越前線では2001年6月、二度目の列車衝突事故以来運行を休止し、代行バスに転換した。しかし、輸送力は電車に遠く及ばず、乗客の積み残しや所要時間の増大、冬場の積雪では、走行環境やバス待ち環境が劣悪となり、家族の送迎など自家用車への移行が行われた結果、並行する幹線道路の渋滞が激化し、地域全体が混乱に巻き込まれた(図4)。同年10月には京福電鉄より鉄道事業廃止届が提出されたが、沿線からの鉄道存続の強い要望により、越前本線と三国芦原線を第3セクター方式により存続させるとして、県と沿線市町村が合意した。設備投資を県、経営は沿線自治体が負担する「福井方式」とも言われる方式で存続を決定^{注1)}し、2003年7月に部分開業、同年10月19日に全線での営業を開始した。

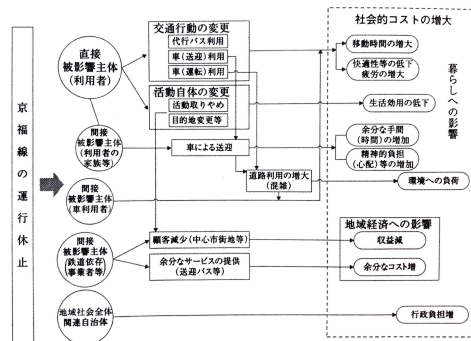


図4: 運行休止の影響 (出典) 参考文献7) pp. 13

5. 鉄道存続運動の実態調査

5—1. 1992. 2. 20 廃線表明～1997. 3. 28 存続合意 存続問題の発端と位置付けられる、1992年2月20日、京福電鉄は、越前本線・東古市～勝山間(16.9km)と永平寺線・東古市～永平寺間(6.2km)の二区間を廃止し、バス輸送に切り替えると発表した。これを受けた行政の反応では、例えば、公共交通機関を守る会の今井勝山市長が「公共交通機関は絶対守っていかねばならない。今後、永平寺、上志比両町と協議しながら存続に向けて努力していきたい。」と、公共交通機関を守るべきとの強い意思とともに、沿線自治体と協議しながら存続に向けた動き(存続運動)を展開していく方針が示された。以降、行政では、沿線の勝山市を中心に京福電鉄や福井県に向けて鉄道存続に向けた請願・陳情が行われ、市民による乗る運動を中心とした存続運動も展開したが、各運動が個別的に展開し、活動のネットワーク化や組織的な活動に展開されていなかった。1995年度末に、県が「来年中には具体的な存続策を詰め、沿線市町村との協議に入っていく方針」を示したことを受けて、1996年度初頭には、市民組織の京福電車存続対策勝山市民会議(以下、勝山市民会議)、勝山市に京福電鉄越前本線存続対策室(以下、存続対策室)、県議会の議員連盟(以下、県会議員連盟)が設立し、例えば存続対策室が勝山市民会議の事務局となるなど、市民組織・行政間の連携が取られていた。以降の市民の動きでは、乗る運動のみならず、勝山市民総決起大集会(図5)、署名活動や要望書の提出・電車バス共通乗車券の全世帯購入運動・ノーカーデーの設置の呼び掛けなどが行われ、行政では県会議員連盟が沿線3市町村及び議会関係者らと話し合う懇談会を開くなど、市民や関係組織間と連携した存続運動が行われた。



図5: 1996. 6. 2 「勝山市民総決起大集会」の様子
(出典) 『福井新聞』1996. 6. 3(17面)朝刊

5—2. 1997. 3. 28 存続合意～一度目の事故以前 こうした動きを受けて、1997年3月28日の存続合意により、福井県・沿線5市町村(福井市・勝山市・松岡町・永平寺町・上志比村)・京福電鉄は、廃線を表明していた区間の鉄道事業を、京福電鉄が行政支援(赤字補填)受けながら継続させることで合意した。併せて存続条件に利用促

進事業の実施・行政支援の実施・協議会の設置が示された。1998年4月以降より、鉄道存続に向けて行政支援を行うとともに、利用促進策を検討・実施しながら、存続手法について行政・鉄道事業者双方で本格的に検討がおこなわれた。

市民による存続運動でも、イベント電車による乗る運動(図6)や「利用促進大会」・「電車存続フォーラム」など継続的に取り組みが行われ、1998年3月には「京福電車と地球を愛する会」が発足するなど新たな取り組みも始まったが、景気低迷も相まって、鉄道存続運動が活発化するも即時的な効果があらわれにくい状況が続いた。また、行政が乗る運動を評価する答弁もみられ、2000年7月7日の定例県会では、理事者が昨年度は利用客の減少率が下げ止まった点からも「乗る運動が徐々に効果を表している」と答弁し、同委員は「廃線危機を背景に住民が路線を支えていこうとする意識の表れ」と評価した。

一方、運営手法の議論では決断までの時間が迫るなか、2000年6月には、既存の行政支援を拡大する形態が最も支援額が少なくすむとの県の地域鉄道活性化調査結果を受けて、9月4日には、越前本線・永平寺線は、2001年度以降も支援を継続して存続させることでほぼ一致したが、京福電鉄は第三セクター方式での行政支援を強く求めており、12月1日からの12月定例県会でも、「京福越前線は、活性化協議会が最終的な取りまとめを検討しており、検討結果をもとに2001年度以降の取り組み方針・方策を明らかにしたい。」としており、方向性を模索していた状況がうかがえる。



図6: 2000. 2 「よい酔い電車」の様子
(出典) 『福井新聞』2000. 2. 2 (17面)朝刊

5—3. 2000. 12. 17 一度目の事故以降から 事故を契機に存続議論の見方を変えるべきだとの指摘もみられた。12月19日付の記事では「赤字ローカル線問題を真剣に考える契機とするべきだ」と述べるなど、鉄道存続可否だけでなく、「地域の交通」と捉えて考えるべきだとの方針がうかがえる。こうした状況下の2001年6月24日に2度目の電車正面衝突事故が発生し、電車運行停止に伴い、越前線全線が代行バスに転換した。以降、三国区長連合会は、約1万2000人分(町人口の51.7%)の署名と存続に関する要望書を同町、同町議会に提出した。同年9

月6日に勝山市区長連合会には、約6万人の署名簿を県、県会へ提出したなど、市民による運動が盛り上がりを見せる中、同年11月18日には、「電車存続県民総決起大会」・「電車存続駅伝大会(バトンリレー)」が開催され、住民ら約1000人が参加した(図7)。元県議会議員で電車存続駅伝大会の中心的役割を担った関係者のヒアリング調査^{注2)}では、署名運動など優しい行動では熱意が伝わらないことから、行動作戦として本大会を実施したと述べているように、かつてない大規模な鉄道存続運動が行われた。そして、11月24日には、京福越前線沿線市町村長会議にて越前本線と三国芦原線を第三セクターで存続する方向で合意、2002年1月22日には、京福越前線沿線市町村長会議にて、第三セクターによる存続で基本合意した。



図7: 2001.11「電車存続県民総決起大会」の様子
(出典) 『福井新聞』2001.11.19(23面)朝刊

6. 鉄道存続運動前後における沿線住民の意識醸成

6—1. 調査方法 鉄道存続運動の実態調査で明らかにした1992年2月以降の鉄道存続運動を主体・行為・意図・以上から考察される意識に着目して分析をおこなう。

6—2. 鉄道存続運動の意図・意識 鉄道存続運動の初期段階より活動を開始していた沿線地域の勝山市に着目すると、鉄道開通前では交通不便地域であった歴史経緯や豪雪地帯のような気象条件、また福井市方面へ通勤通学する重要な移動手段であること、さらに直近の路線廃止(1974)を背景に「地域鉄道を絶やしてはならない」との意識に加えて、1997年6月14日の利用促進大会では、「雪に強いまちづくりのため、県内外から訪れる人々の足として、京福電車を守ろう」と鉄道とまちづくりの関係性や沿線地域外から訪れる観光客に対しても必要だとの主張がなされており「未来の誰かのために鉄道を残そう」との意識があったことも考察され、これらの意識が原動力となり運動が展開されたことが考察される。

7. 総論 本研究では、京福電鉄における事故を契機とした鉄道存続運動の実態を各主体間と運動前後の実態を連続的に明らかにした上で、沿線住民の意識の変容に着目して考察したところ、以下の3点が明らかになった。

①大正期の越前電気鉄道(1914)開業以降、丸岡鉄道・永平寺鉄道・三国芦原電鉄が相次いで開業した後、1942年以降京福電鉄が各線を合併、総延長約95kmの線路網を築いた。しかし、1964年のピークを境に乗客は年々減り、1968年以降、路線の一部が相次いで廃止する等の厳しい経営状況下では、設備近代化や要員面での徹底的な合理化等が行われ、路線存続の努力が払われていた。

②鉄道存続運動の実態調査では、運動の発端に位置付けられる1992年2月以降の実態を明らかにした上で、鉄道存続運動を3つのタームに整理した。また、鉄道存続運動の京福電鉄における事故以前・以降の連続性に注目すると、事故以前の鉄道存続運動が地盤となり、事故以降の運動の発展に寄与したと考えられる。

③沿線地域の勝山市では「地域鉄道を絶やしてはならない」との意識から反対の主張をするだけではなく、「未来の誰かのために鉄道を残そう」との意識から、存続の主張をおこなう手段として鉄道存続運動が展開したと考察される。

今後の課題では、えちぜん鉄道は、平成24年3月に策定された「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」にて「生活関連社会資本」^{注3)}と位置付けられており、本研究で明らかにした鉄道存続運動からどのような経緯を経てまちづくりと地域鉄道の関係性が確立したのかを加味した分析を行うことが挙げられる。

注記

注1) 以下を参照した。

https://www.mintetsu.or.jp/association/mintetsu/pdf/60_p08_11.pdf (最終閲覧日: 2023/01)

注2) 2022年2月18日11時より約1時間「地域鉄道への意識の把握に向けたヒアリング調査」オンライン形式で実施した。

注3) 地域鉄道を日常生活を支える社会基盤と捉えて、公的セクターが積極的に基盤として利活用を図る必要があるとの考え方に立脚するもの。(出典)福井市、

<https://www.city.fukui.lg.jp/kurasi/koutu/public/echitet-su-rennkeikeikaku.html> (最終閲覧日: 2023/01)

参考文献

- 1) 徳岡秀一(2003)「えちぜん鉄道開業の背景と経緯に関する研究」、福井大学工学部建築建設工学部、卒業論文
- 2) 奥田大樹ら(2016)「特急列車がもたらす非市場的な価値の評価手法」鉄道総研報告特集論 RTRI REPORT V01.30, No.8, pp.35-40
- 3) 大山英朗ら(2012)「沿線住民の認識を通じた地方鉄道の価値に関する研究—えちぜん鉄道を事例として—」日本都市計画学会都市計画論文集, Vol.47 No.3, pp.1-6
- 4) 清水省吾ら(2021)「地方鉄道再生の合意形成過程において市民組織が果たした役割に関する研究—福井県における事例を踏まえて—」土木学会論文集F5, 77巻,1号, No.1, pp.101-111
- 5) 京福電気鉄道(1993)「京福電気鉄道50年の歩み」, pp.161
- 6) 「福井公共交通の歴史〜改訂版」地域環境研究所, 2012, pp.3-43
- 7) 交通経済研究所, 「地方鉄道の再開と地域社会—えちぜん鉄道の発足に当たって」, 運輸と経済, 2003, 第63巻 第4号