

えちぜん鉄道の経験 ①

<事例説明>

- えちぜん鉄道の沿線地域は、約2年余りの期間に、「鉄道運行」→「運行停止」→「鉄道再開」という3つの状況を経験。(表-1、図-1)
- 鉄道の運行停止後、鉄道利用者の36%が代行バスを利用する一方、42%が自動車運転・送迎に転じた。(図-2)
- 鉄道の再開前には「ピーク時間帯にバスが満員で乗客が乗れない」、「交通量増加による渋滞で学生が遅刻」等の声が寄せられた。
- 鉄道の運行再開後、代行バスからの転換(えちぜん鉄道による運行再開後の利用者の48%)や、自動車運転・送迎からの転換(同23%)に加え、約9%の新規利用者が存在。(図-3)

時期	年月	経緯
京福電鉄運行期間	H4年2月	京福電鉄より廃線・バス転換の申し入れ→存廃議論開始
	H12年12月	電車正面衝突事故
	H13年6月	2度目の電車正面衝突事故→運行停止→代行バスに転換
代行バス運行期間	H13年7月	中部運輸局による「事業改善命令」
	H14年1月	第三セクターによる存続で合意
	H14年9月	えちぜん鉄道株式会社設立
えちぜん鉄道運行再開後	H15年7月	えちぜん鉄道運行開始 三国芦原線、勝山永平寺線一部開通
	H15年8月	三国芦原線開通
	H15年10月	勝山永平寺線開通(全線開通)

表-1 えちぜん鉄道による再開までの経緯

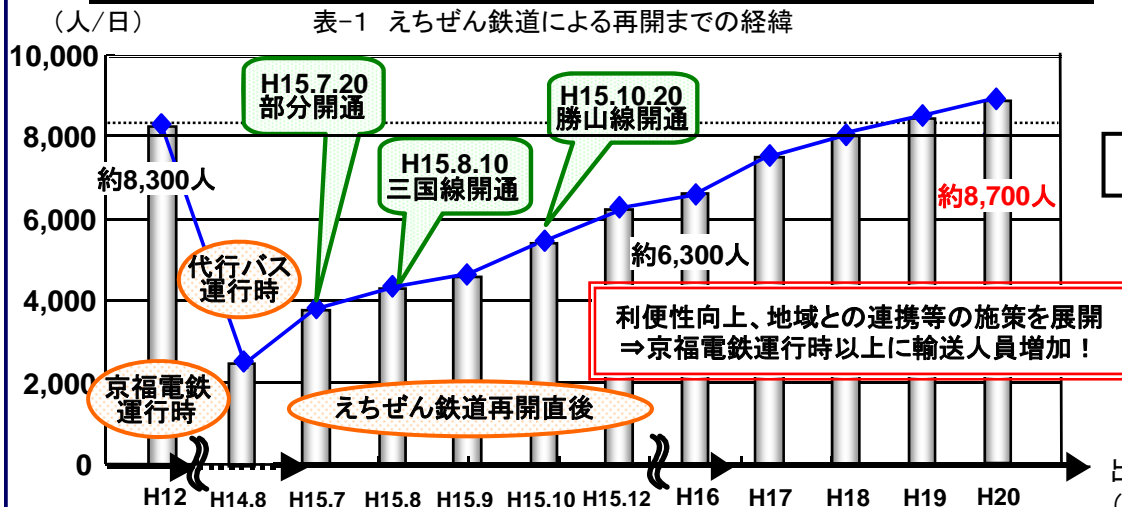


図-1 京福電鉄運行時から現在までの1日あたり利用者数の推移

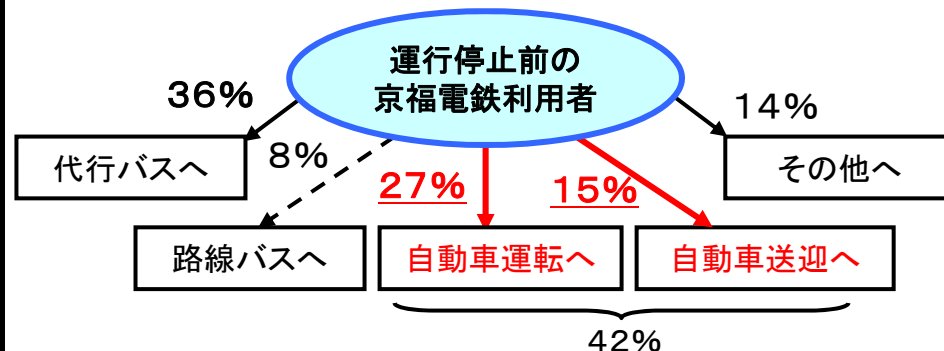


図-2 運行休止による交通手段の変化

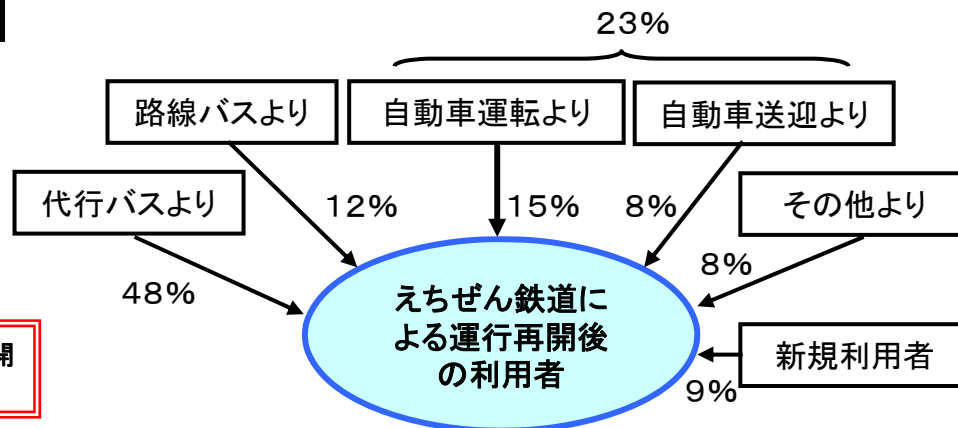


図-3 運行再開による交通手段の変化

出典: 福井大学大学院工学研究科 川上教授による研究
 (独)鉄道・運輸機構 地方鉄道の活性化に向けて～地域の議論のために～
 を参考に鉄道局作成

えちぜん鉄道の経験 ②

- 代行バスによる対応では、「**ピーク時間帯にバスが満員**で乗客が乗れない」、「**交通量増加による渋滞で学生が遅刻**」等のケースが続出し、**19%の人が外出機会を減少**させる等の影響が発生した。

えちぜん鉄道廃止の影響① ＜代行バスでの遅刻＞

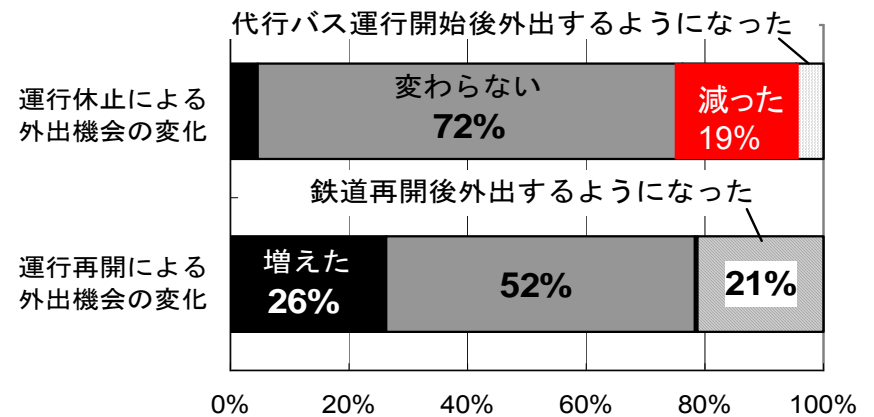


【福井中日新聞(13.6.28)】



【福井新聞(13.6.28)】

えちぜん鉄道廃止の影響② ＜外出機会の変化＞



鉄道が休止され、バスによる代替輸送サービスが提供されたが、輸送力、定時性等が十分に確保されなかったため、住民の生活に大きな影響が発生。

えちぜん鉄道再生後の取り組み

サービス向上

- 鉄道アテンダントの先駆け(H15.7~)
きっぷ販売のほか、乗降補助、観光案内、乗り継ぎ案内等、乗客に対してきめこまやかなサービスを提供
→乗客に好評。全国のモデルケースに
- 無料レンタサイクルの実施



<アテンダント業務>



地域との連携

- 地域イベント等との連携
 - ・カー・セーブ回数券の発売
 - ・温泉旅館等とのタイアップ(運賃・宿泊料割引切符) など
- サポーターズクラブの発足
- 地域有志によるボランティア活動(花壇作り、清掃活動)



<サポーターズクラブ会員証>



<ボランティア活動>

利便性向上

- 運賃を15%値下げ
- 新駅設置
19年9月に、かねてから地域の要望が強かった福大前西福井~新田塚間に日華化学前、八ツ島の2駅を設置し、新規利用者の掘り起こしに成功
- サイクルトレインの運行
(3/1~11/30の土日)
- 沿線観光地へのバスアクセスの向上(増便)
- パークアンドライド駐車場の整備



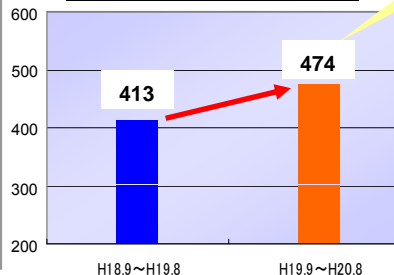
新駅設置と増客効果



<日華化学前駅(19年9月開業)>

新駅と隣接する駅を含めた4駅の合計乗客数は、前年同期比で15%増加し、路線全体の輸送人員も7%増加

千人 4駅の乗客数合計比較



千人 路線年間輸送人員比較

