

可児市議会議長 川上 文浩 様

報告者  
可児市議会建設市民委員会  
委員長 山田喜弘

### 建設市民委員会視察報告書

所管事務調査を行いましたので、その概要を下記のとおり報告します。

- 1 実施日時 令和8年1月29日から1月30日まで
- 2 視察地 福井市・金沢市
- 3 視察目的 名鉄広見線新可児―御嵩駅間及び犬山―新可児駅間の活性化並びに本市公共交通の今後の在り方について参考とするため。
- 4 視察項目 福井市 えちぜん鉄道（株）における上下分離方式導入について  
金沢市 北陸鉄道（株）におけるみなし上下分離方式の導入について
- 5 参加者 建設市民委員8名のうち7名  
委員長 山田喜弘  
副委員長 前川一平  
委員 伊藤健二、酒井正司、澤野 伸、伊藤 壽、奥村新五

#### 6-1 視察結果報告（福井市）

##### （1）説明概要

えちぜん鉄道株式会社 取締役営業開発部長兼管理部長の説明を受ける。

会社概要 設立 平成14年9月17日 資本金 4億9,700万円

株主総数 45（うち沿線市町5（7,500株）、一般株主40（3,240株））

社員数 97名

路線 勝山永平寺線：駅数23（内有人駅9）27.8キロ

三国芦原線： 駅数22（内有人駅8）25.2キロ

インフラを福井県や沿線市町で保有管理し、運行をえちぜん鉄道が行う上下分離方式の第三セクターの会社である。

この方式を採用した経緯は次のとおりである。えちぜん鉄道の前身である京福電鉄が2度にわたり正面衝突事故を起こし、運行が停止した。事故後、2年5か月にわたりバスで代替運行を行ったが、マイカーへの切り替えなどでバス離れが起こり、結果、一般道の渋滞が生じ、バスは鉄道の代替にならないことが実証された。その結果、鉄道再生の住民運動が起こり、行政・住民・政治が一体となり再生につなげていった。

上下分離方式（福井方式）の新しいスキームは次のとおりである。平成14年度から平成23年度まで第1次スキームでは「えちぜん鉄道の設立と支援」を行うため、福井県は設備投資として、京福電鉄から事業用資産の取得に35億円、運行再開に必要な設備投資に7億6,000万円、安全のための設備投資に39億円（10年間）を拠出

した。沿線9市町（現5市町）は3億7,500万円かけて資本参加することで経営に参画するとともに、赤字補填として28億4,000万円（10年間）負担した。平成24年度から令和3年度までの第2次スキームでは「えちぜん鉄道の自立」を目指し、福井県は資産取得に2億4,000万円、安全のための設備投資に19億7,000万円拠出した。沿線5市町は、えちぜん鉄道を生活関連社会資本として位置づけるとともに、維持管理に必要な線路・電路維持管理費と固定資産税の21億9,000万円（10年間）を負担した。令和4年度から令和8年度までの第3次スキームでは、基本的な仕組みは第2次スキームを踏襲しつつ、新しく災害支援費を追加し、福井県は資産取得に1,000万円、安全のための設備投資に13億7,000万円（5年間）、沿線5市町は、災害支援費に5,000万円（5年間）、線路・電路維持管理費と固定資産税に14億5,000万円を負担している。

また、地域からは、えちぜん鉄道サポート会、ボランティア、サポーターズクラブ活動を通じて支援があり、行政からは、市民参加型のまちづくりの企画、コミュニティバスのダイヤ調整、駅の整備などの支援がある。

えちぜん鉄道自身は、他の公共交通機関である福井鉄道との相互乗り入れによる利便性向上、レンタサイクルなどの利用促進事業、企画切符の造成による乗るきっかけづくり、駅を活用した事業展開、イベントツアー列車の運行などを行っているほか、電車内での乗降補助や案内などきめ細やかなサービスの提供のためアテンダントを誕生させるなど、利用者増加に取り組んでいる。

## （2）所感

本市にとって参考にするべきこととして、地域住民、行政、鉄道会社が協働し、自分ごととして乗って残す運動で利用者増に繋げることが大切であることや、県、市、鉄道事業者の分担と協働が大切であることを学んだ。実際に乗車して分かったことは、学生の利用が多く、住民の足であることが理解できた。また、待機所にまちかどジャーナル放送局を開局、アテンダントによるサービスの提供や観光列車の運行、モバイルチケットの導入、パークアンドライド用の駐車場や駐輪場の整備、バス路線とのダイヤ調整など多角的な利用促進策が展開されており、同様な仕組みを本市が導入するには、一定の準備と市民理解の醸成が必要であることを感じた。



## 6-2 視察結果報告（金沢市）

### （1）説明概要

石川中央都市圏の地域交通・路線バスは、日常生活を支えるだけでなく道路混雑の緩和にも寄与する公共交通だが、令和2年頃からのコロナ禍や、燃料価格高騰・バス運転士不足等により、地域公共交通は未曾有の危機に直面していた。特に北陸鉄道石川線・浅野川線については、これまでのバス事業等の収益からの内部補助による維持は困難となり、北陸鉄道株式会社から沿線市町に対し、上下分離方式の導入による持続可能性確保の要望があった。沿線自治体（金沢市・白山市・かほく市・野々市市・津幡町・内灘町）は、令和5年3月に石川県中央都市圏地域公共交通計画を策定するとともに、特に状況の厳しい石川線のBRT化なども含めたあり方の検討を行い、令和5年8月、石川線の鉄道としての存続を決定した。その後、令和6年5月に沿線自治体首長による知事要望を経て、令和5年度に大幅に拡充された国の支援制度を活用し、みなし上下分離方式※による北陸鉄道への支援を決定した。

※鉄道事業者が車両及びインフラを所有しながら運行・維持管理を行い、沿線自治体が鉄道施設以外の整備費（車両の更新等）・修繕費以外の維持管理費について上限を付して支援し、鉄道施設の整備費、維持管理費のうち修繕に要する費用の全額支援する方式のこと。

その後、北陸鉄道線鉄道事業再構築実施計画を国に申請し、令和6年12月26日に国の認定を受け、令和7年4月より同計画に基づく15年間の再構築事業を開始した。

国の支援を受けるための事業構造変更には、その他に「重要な資産の譲渡」や「公設型上下分離」方式があるが、事業構造の変更に要する期間と国の支援を得るまでの期間が最短であり最適であったのが、みなし上下分離方式であった。

15年間の運行に必要な事業費は約222億5,000万円で、国の社会資本整備総合交付金約56.8億円を活用する他は、石川県が約28.6億円、金沢市が約28.7億円、白山市・野々市市・内灘町の3市町で約18.8億円、北陸鉄道が約8.7億円を負担し、新型車両の導入・キャッシュレス決済の強化・石川線のダイヤ改定及び増便・パークアンドライドの促進などにより北陸鉄道線鉄道事業再構築に取り組むスキームである。なお、北陸鉄道は運転費、案内宣伝費、一般管理費等を別途約73億円負担している。

沿線4市町の負担割合は、①経路延長、②人口、③乗降客数、④財政規模、⑤駅の数で按分している。

### （2）所感

今回の視察から本市に参考となる施策として、駅の待合環境整備、駅のコミュニティ拠点化、二次交通（バス・自転車）との接続強化、外国人旅行者への多言語対応、サイクルトレインの導入がある。特に、駅周辺マップ（駅カルテ）の作成による地域情報の発信、民間事業者との連携による観光・商業施設の展開などは、本市のこれからのまちづくりの戦略として取り入れる視点であると感じた。



## 7 考察

えちぜん鉄道は、現在の地方のあるべき形について、目的を「現在の地方鉄道を、次世代の交通弱者のために存続させること」、そしてその要件として、「民間資本としての企業価値の追求」と、「社会資本としての公益価値の追求」の2つがあると定義している。つまり、地方鉄道は、民間資本としての企業価値を上げる責任と、社会資本としての役割の二面性を持たなければならないという非常に困難な課題を抱えている。えちぜん鉄道は、その課題に対し、唯一の解決策として「お客様（利用者）を増やすこと」を掲げ、地域住民・行政・鉄道会社の協働により取り組んでいる。

また、金沢市は危機的な状況を克服するために、北陸鉄道線にみなし上下分離方式を導入するとともに、交通事業者・行政・住民それぞれが考え方を改め、「共創」の考え方で新しい時代の公共交通へ移行する必要があるとした。

今回の視察では、鉄道を活性化し存続させるためには、いかに交通事業者・行政・住民が協力する体制を整えることができるかが大事であるかが理解できた。さらに、金沢市の公共まちづくりにおいては、公共交通は「地域の財産」であるとも指摘している。名鉄広見線をみなし上下分離方式で存続させるには、両鉄道のように多額の費用が見込まれるため、その負担の在り方や負担に対する市民理解の醸成が必要であり、今回視察した両市での取組みを、今後の名鉄広見線活性化や公共交通のあり方の参考としたい。