

地域の底力 福井

福井県福井市・吉田郡永平寺町

地域の足を自分たちの手で守る 「えちぜん鉄道」を訪ねて

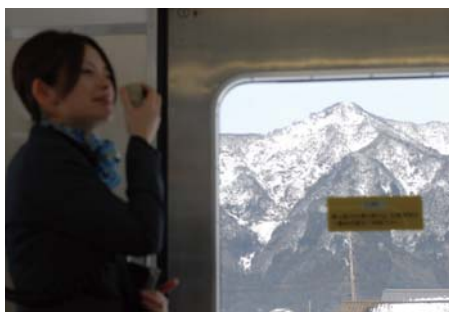
半年間に二度の正面衝突事故を起こした福井県の京福電鉄。
事故の翌日から電車の運行が止まり「安全確保に関する業務改善命令」を受けた同社は、安全確保に必要な投資ができないとして再建を断念した。
残ったのは足を奪われた地域住民だった。
だが彼らはあきらめなかった。住民パワーを結集して行政を動かし、
新たな第三セクター「えちぜん鉄道」を誕生させた。
地域住民と行政、事業者が一丸となった取り組みで、
一両編成の小さな鉄道がよみがえりつつある。

取材・文 千葉 望 写真 栗原克己

えちぜん鉄道は、福井から東の勝山へ向かう勝山永平寺線(27.8km)と、北の三国港までの三国芦原線(25.2km)の2つの路線がある。



勝山まで向かう勝山永平寺線の車窓には、美しい白銀の山々が広がる。ほとんどの駅は無人駅。中には、幅1m、長さ1車両分ほどのホームだけという小さな小さな駅もある。



嶋田さんはアテンダントの第1期生。乗客の安全確保を第一に、車内アナウンス、切符の販売等実にさまざまなサービスを行う。



「アテンダント」で 人気のえちぜん鉄道

二〇〇四年の夏、福井県の永平寺に出かけたことがある。JR福井駅から小さなローカル電車に乗り継ぎ、一両編成の車両で出発を待っていると、若い女性が乗り込んできた。肩にかけ、昔のバスの車掌さんのよう。

彼女はマイクを取って乗客に

挨拶をすると、車内を回ってひとりひとりに声を掛け始めた。この人はいったいなんだろう？ たった一両の電車の中に、このような仕事をする女性を乗せていること自体、コストも掛かるだろうに……と不審に思った。だが、そういう疑問とは別に、柔らかな彼女の物腰に温かいものを感じたことも事実だった。

夏の北陸の田園地帯をのんびりと電車が走る。単線なのだろう、何度か駅で福井方向に向か



う電車と待ち合わせをした。無人駅も多いらしい。足元のおぼつかない老人の乗り降りには、その女性が介添えていた。

『ローカル線ガールズ』（嶋田郁美著／メディアファクトリー刊）を読んだとき、はっと気がついた。あの一両編成のローカル電車はえちぜん鉄道が運行しており、女性は「アテンダント」と呼ばれる職種の従業員だったのである。嶋田さんはアテンダントの草分けの一人で、現在も乗務中。今ではすっかりえちぜん鉄道の「顔」となった彼女たちのもてなしの精神は幅広い人

気を集め、全国の鉄道ファンが「アテンダント」が乗務する電車を目当てに福井県までやってくる。

だが、えちぜん鉄道と「アテンダント」の誕生には、さまざまな紆余曲折と苦勞、そして地元の人たちの熱い思いや支えがあったのである。

半年間で二度の正面 衝突事故で廃線

えちぜん鉄道は、二〇〇二年、新たに誕生した鉄道会社である。その前も、同じ路線に電車を走らせている鉄道会社があった。京福電鉄。そう聞くと、「ああ！」と記憶を呼び覚ます読者がいるかもしれない。京福電鉄は二〇〇〇年と翌〇一年に、二度にわたる列車の正面衝突事故を起こし、安全確保に必要な設備投資が困難として鉄道事業から撤退してしまった。人口減と高齢化が進む地方の鉄道がどこもそうであるように、乗客の減少に悩んでいた京福電鉄は、必要な安全対策さえ売上減少のあお

永平寺町えちぜん鉄道サポート会会長の和田高枝さん。住民の力を結集させ運動を盛り上げた立役者でもある。



ある勝山永平寺線の保田ノ発坂駅まで急いで車を走らせた。「みんなで事故を眺めながら、不安でいっぱい」の表情でした。まさか同じような事故が半

りで実行できない状況にあった。最初に事故が起きたのは二〇〇〇年十二月。このときは古くなった部品が壊れて、ブレーキが効かなくなると正面衝突した。運転士が死亡し、乗客乗員に二七人の重軽傷者が出た大事故だった。二度と事故は起こすまいとしたはずの翌〇一年六月、今度は運転士のミスで再び正面衝突を起こす。赤信号を見落とすという重大なミスが招いた大事故である。

だが、事故の衝撃は住民の心を深く傷つけていた。日常使っていた電車が正面衝突。写真を見ると運転席はひしゃげ、衝撃の大きさがよくわかる。和田さんは二度目の事故現場である勝山永平寺線の保田ノ発坂駅まで急いで車を走らせた。「みんなで事故を眺めながら、不安でいっぱい」の表情でした。まさか同じような事故が半

年の間で起こるとは思っていなかったし、明日からどうやって通勤通学するのかという困惑、鉄道は続いていくのかという心配。いろんなものが混ざって、だいたい落ち込んだ人が多かったと思います。でも、とにかくなんとかせんとあかん。すぐにいろんな活動を始めました」

結局、鉄道存続の願いは通らず、京福電鉄は廃線を決断する。無理もない。これほどの大事故を立て続けに起こした鉄道会社をそのまま存続させることは難しかったろう。取り残された住民たちは大変だった。

「廃線になって代替のバスは出ましたが、電車と違って定時運行ができない。それまで電車で福井市内の高校に通っていた子供たちを車で送る親も多く、道路は渋滞するし、送るゆとりがなければわざわざ市内に下宿させるケースまで出たようです。

雪の季節はもっと大変です。きれいに朝除雪したって次の日にはまた積もってしまう。少し残ったところに雪が降れば道はでこぼこになります。大渋滞で

遅刻する子がたくさん出ました」大雪が降ることもある福井市周辺では、除雪も幹線道路が精いっぱい。細かい道路は住民が自分たちでやる。代替バスに乗りうとするお年寄りが、傘を差していつ来るとわからないバスを震えながら待っている姿もよく見かけたという。

「あれを見たらかわいそうやった。これはなんとかせんとあかん」と和田さんは言う。不便を被る住民たちは、廃線に憤り、なんとか鉄道を復活させたいという意欲に燃えていた。

住民の意欲を訴えた嘆願書のバトンリレー

とはいえ、その意欲は一色に染まっていたわけではない。福井県は全国一の車社会。一家に一台どころか、一人に一台マイカーがある土地柄である。都会のように数分で次の電車が来るわけではない。まして沿線から程遠い地域や、全く関係ない地域にとっては、多額の税金を使

電車存続を訴えたバトンリレー運動。バトンの中には存続を願う小学生とその父母の作文を入れ、子供からお年寄りまで1区間ずつ電車道を歩き、その熱い思いとともにリレーした（写真提供：永平寺町えちぜん鉄道サポート会）。



うほどの恩恵を被らないといった事情があるからだ。

「当時、私を含め沿線の少数の議員しか賛成者はいませんでしたね。でも私は、地元に高等学校がなく、ほとんどの子供たちが福井市の学校へ通っている現状や降雪の多い地域の道路事情等を粘り強く各議員に説明して回りましたよ」

和田さんは、当時の県知事が、県会議員の反対者があまりに多いので、

——沿線の住民は本当に欲しいのか、住民の熱意が問題だ——と言われたことも発奮材料になった。

住民の本気を見せなければ誰

も動いてくれない。しかも、残された時間は少なかった。そう考えた和田さんが頼ったのは、まずは女性パワーである。今、女性たちは何をするにも行動力があると考えたのだ。

福井市から勝山市まで、女性団体の長が集まってもらって、いろいろなアイデアを練った。インパクトがあつたのはバトンリレーである。電車が通らなくなった電車道。勝山永平寺線のうち、永平寺町（当時は松岡町、永平寺町と上志比村）を通っている一一の駅を、電車の存続を願う住民たちが一区間ずつ歩く。横断幕を持ち、シユプレヒコールをしながら、おじいちゃんお



ばあちゃんから子供たちまでがバトンリレーをした。

「バトンの中には、電車が欲しいと訴える小学生と父母の作文を入れました。歩き終えると福井市の中央公園に、電車存続を願う沿線住民約一〇〇〇人が集まり、決起大会をしたんです。これが効果的でした。二〇〇一年の十月にバトンリレーをして、その一カ月後の県議会で賛成多数で電車の存続を願う決議が採択されました」

早速、県は新鉄道会社支援室を設置したもののまだ廃線危機



勝山永平寺線の終点・勝山駅。大正3年に建てられた木造2階建て寄せ棟造りの駅舎は、国の有形文化財に登録されている。待合室には、地元の方が描いた絵手紙を飾ったちょっとしたギャラリーコーナーが。主要な駅には無料のレンタサイクルが設置されている。



は脱せず、和田さんは、吉田郡第三セクターを支援する住民サイドのサポート会に当時の西川一誠副知事を招いてさらにアピ

えちぜん鉄道代表取締役社長・見奈美徹氏。2008年、地域住民や行政と連携し「乗って残す運動」等により乗客増加に繋げたこと等が評価され「日本鉄道賞」の地域鉄道活性化賞を受賞。



理念に共鳴する社員 が集まって再出発

ールし、ダメ押しをした。そして、勝山市などの行政や経済界からの支援も得て一挙に復活へと盛り上がり、新しい鉄道会社発足へと歩み出すことができた。

新たに誕生したのが第三セクターの「えちぜん鉄道」（通称えち鉄）である。当事、経営に責任を持つ専務として招かれたのは、地元の大企業セーレンに長く勤め、東京や大阪を中心に海外事業でも活躍してきた見奈美徹氏だった（二〇〇四年社長就任）。

「最初僕がえちぜん鉄道にやつ

てきたときは、社員が四〇五人ぐらいしかいませんでした。それから採用を始めましたが、京福電鉄時代の社員をそのまま引き継ぐことはやめました。新しいえちぜん鉄道は、『地域共生型サービス企業』という理念を掲げています。この理念に共鳴し、鉄道の再生を通して地域に貢献したいという人を選びました」

今ではすっかりえちぜん鉄道の「顔」となったアテンダントを導入したのも、見奈美社長のアイデアだった。当初は派遣社員だったとはいえ、彼女たちの人件費が年間三〇〇〇万円掛かる。これには反対の意見もあった。

「そんなものなくなつて電車は動く、少しでも赤字が減る」

という意見を述べる議員もたくさんいた。京福電鉄は毎年四億五〇〇〇万円もの赤字を計上していたのだから、心配する気持ちの方が分からないわけでもない。

「だけど私は議会に参考人として意見を述べるなど根気強く説いて回りました。『利用者を増や

さなければ電車を次世代に残すことができない。今までは、お客様が減ったから電車や社員を減らす。減らすからサービスが低下してさらにお客様が減る。それで今度は安全の投資まで削ってしまう。こうした負のサイクルから脱却するために投資をしてお客様を増やすんだ」と。今はいろいろ投資をして少しずつお客さんが増えてきた」

ファッション関係企業に素材

を売ってきた見奈美社長は、いかにえちぜん鉄道を知ってもらうか、そのためにテーマカラーをブルーと白と黄色に決め、社

名の頭文字をとった社章も作り、アテンダントの制服から車内のシートまでテーマカラーで統一した。これらは従来の考えではすべて「無駄なコスト」だろう。社員を高級ホテルや旅館へサービス向上のための研修に派遣し、おもてなしの勉強をさせているのも「無駄なコスト」。だが、内向きに縮んでいくだけでは人材は育たず、経営も攻勢に出られない。

最初は何をやるのか戸惑っていたアテンダントたちも、新生えちぜん鉄道のサービスとはどうあるべきか、自分たちで考え



大正9年に製造され、動く電気機関車では国内最古とされる「テキ6形6号」。これを目当てにやって来る鉄道ファンも多い。



福井口駅にある本社はプレハブの2階建て（右下）。車庫も古いまま（左）。削れるコストは全て削るが、安全とサービスの質向上のための経費は惜しまない。現場の職員からはさまざまな提案やアイデアが寄せられる。「遮断機の破損を劇的に減らす方法」は、警報機が鳴ってすぐに遮断機が下りる踏切に破損が多いことに気付いた職員が、遮断機をほんの少し遅めに降ろす提案を出し、劇的な効果をあげたという（右上）。



て工夫するようになった。車内で困ったことがあれば相談に乗り、高齢者や障害者の介添えをし、観光案内もする。そのための意見交換は欠かさない。

このほか何カ所かの駅ではショッピングセンターや工業団地の施設に向かうバスを低料金で

運行する。電車と接続の良い「足」があれば、安心して電車を利用してもらえらるからである。

勝山の「年の市」など地域の行事に合わせたイベント電車も運行する。弁当付きで特製グッズがもらえる企画は大人気で、普段は車にしか乗ったことのない人々が電車を使ってくれる。小さな子供たちは大喜びだ。将来の乗客開拓につながるだろう。

「今はまだ赤字だが近い将来絶対黒字になるから。赤字は京福時代よりだいぶ減ってきたけれど、まだ大きな赤字である。だけれどお客さんは確実に増えたとし、えちぜん鉄道に親しみを持って支援してくれる人がたくさんいる」

という見奈美社長の言葉を和田さんが裏打ちする。

「とにかく電車に乗る回数を増やしていこうというサポート活動を展開しています。日頃子供たちを電車に乗せるチャンスがない家族や高齢者の交流の機会をつくるためにも、乗って交流する企画をサポート会役員一同

乗客の40%はお年寄り。アテンダントは、乗り降り時の重い荷物のサポートや、毎日のちょっとした会話に心を配り、人と人との交流の場をつくるよう心掛けている。



頭をひねっています。われわれの活動以外にも、ボランティアの方たちが駅周辺の花壇に花を植えてきれいにしてくれたり、待合室の座布団や素敵な椅子を寄付してくれたり、草むしりしたりね。これはみんな自主的にやっていることなんです」

行政に要求するだけではなく、できることは自分たちでやるという空気を感じる。住民の自立した精神がここにある。

どんな情報も共有することからスタート

駅でのサービスのほか、運転士、保線担当など囑託を含めた



観光客には観光ガイドをアナウンスし、ガイドブックの車内販売も行う。乗客のあらゆるニーズに応えるためのグッズが彼女たちのショルダーバッグとキャリーバッグいっぱい詰め込まれている。アテンダントたちが模索しながら自分たちで見出したえち鉄のサービスという“財産”だ。



一六〇名の社員に、見奈美社長は常日頃から言い合っている。

「どんなことでもいいから僕に伝えてほしい。お客さんに褒められたこと、叱られたこと。ひやとしたミス。人間がやることだから絶対にミスは出る。けどそのミスが出ても事故につ



ながらないようにすればいい。小さい間につぶしておかないと、必ず大きい事故につながるでしょ。現場の問題は隠さない。

だからうちは安全に関する問題は全部お客様やマスコミにも流しますよ。トップが透明性を堅持しなければ、みんなが隠すようになるから、絶対嘘はつかない」

今度大きな事故を起こしたら終わりだとみんなが思っている——情報のほかに危機意識が共有されていることが、えちぜん鉄道を支えているのだらう。見奈美社長自身、しばしば自分で電車に乗り、現場を見てまわる。見奈美社長は、えちぜん鉄道のスタートに当たって乗客数の

目標を年間三三〇万人に設定した。これだけ乗ってもらえれば、赤字が消える。〇八年度は三二〇万人まで伸びるという予想も出ている。まだ赤字は残るものの、地域に与える影響は計り知れない。

「お客さんがたくさん乗るようになる」と、電車の利便性を上げるなどいろいろなことができるようになる。高齢化社会とか地域の過疎化に対してもプラスになる。そうすれば、地域社会の問題も解決できるようになるでしょう。環境問題だって、車から乗り換える人が増えれば貢献できる。結果的に次世代につながっていくのがベストや。地域との共生、協働をきっちりやっていけば、将来像も描きやすくなると言ってるんです」

えちぜん鉄道の試みに共感して、全国から視察団がやってくる。第三セクターで運営している鉄道はもちろん、首都圏の大手私鉄まで。「アテンダント」に注目が集まるが、えちぜん鉄道が成長できた背後には実にさまざまな要因がある。若い女性を

乗務させれば解決できる問題ではないのだ。

豪雪地帯の福井では、冬は雪かきが欠かせない。早朝雪が積もっているのを見届けた社員は事務系も含めて始発列車までにホームやポイントの雪かきを行う。一カ月連続で雪かきをしたこともあったという。それを終えての通常業務だから、さぞきついことだろう。だがそれが安全にかかわると思うから、彼らは続けるのだ。

社員はUターン組、地元の転職組といろいろな経歴を持っている。前例にとられない意見が出るのは、さまざまな人間が混じりあっているからではないだろうか。

福井駅から電車が出る寸前、何人かの乗客があわてて改札に向かって走ってきた。改札に立つ職員が、

「急がんでも大丈夫と声をかける。それ

でもつい乗客は走ってしまおう。高齢者も急ぐ。今度はアテンダントがホームに立つて、

「大丈夫ですよー」と笑顔を見せた。この笑顔が乗客に安心感を与える。自分たちは置いていかれることはないのだ、と思わせてくれる。

待ってくれるのは電車だけではない、社会全体が待っているのだと実感できるようになったとき、人々は新しい意欲を持つのではないだろうか。その実例がえちぜん鉄道なのである。



永平寺町には曹洞宗大本山永平寺がある。永平寺口駅から永平寺まで通じた路線の復活は、残念ながら叶わなかった。美しい彫刻が施された唐門は、静寂の中、気品に満ちてたずんでいた。