えちぜん鉄道に対する沿線自治体の価値認識に関する研究

柳川　達郎[1]・三寺　潤[2]・川上　洋司[3]

[1]学生会員　名古屋大学大学院 環境学研究科（〒464-8603 名古屋市千種区不老町 C1-2(651)）
E-mail:tyana@urban.env.nagoya-u.ac.jp

[2]正会員　福井大学研究員（〒910-8507 福井市文京三丁目9-1）
E-mail:mitera@u-fukui.ac.jp

[3]正会員　福井大学大学院工学研究科教授（〒910-8507 福井市文京三丁目9-1）
E-mail: yoji@u-fukui.ac.jp

「生活関連社会資本」として位置付けられたえちぜん鉄道の存在は地域に様々な便益をもたらし、沿線自治体にも様々な分野の施策に関連し、施策推進の下支えをし得る資本である。本研究では、沿線自治体の各種分野の施策に対してえちぜん鉄道がどのように関係づけられているかについて、その実態と自治体担当者の意識を通して把握することを目的とする。

調査分析の結果、現在の推進している施策に「えちぜん鉄道」の明記はないものの、各分野の担当施策の推進に欠かせない存在であると多くの行政担当者が認識していることが把握できた。また、存在価値に対する認識は多分野にわたっていることが確認でき、えちぜん鉄道が「生活関連社会資本」として、多様な公益支援性（クロスセクター・ベネフィット）を有していることが確認できた。

Key Words : *local railway, cross-sector benefit, value, local government, social infrastructure for living*

1.　背景・目的

地域・都市再生、交通弱者や環境・エネルギー制約への対応といった観点から、地方鉄道はじめ、公共交通の価値が見直されつつある。そして存続・維持のためには、単に事業採算性だけではなく地域経済的採算性や多面的な社会便益の観点が必要であり、交通事業者の自助努力だけではなく適切な公的関与が求められている。

そのような中、福井県では2度の事故による運行停止後、上下分離による第3セクターとして再開を果たしたえちぜん鉄道は、開業後約10年の総括を踏まえて平成23年度に策定された「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画[1)]」において「生活関連社会資本」として位置付けられた。このことは、えちぜん鉄道は沿線の住民や事業者に対し様々な便益をもたらしていることはもとより、沿線自治体にとっても、様々な分野の施策に関連し、施策推進の下支えをし得る資本であるとみなしたともいえる。こうしたえちぜん鉄道が有する公益支援性（公的施策代替性）[2)]を実証することは、えちぜん鉄道に対する公的関与の妥当性を強化し、事業者の自助努力と併せて更なる利便性向上、多面的な波及効果に結びつくと思われる。

本研究では、こうした観点に立って、えちぜん鉄道沿線自治体の各種分野の施策に対してえちぜん鉄道がどのように関係づけられているかについて、その実態と自治体担当者の意識を通して把握することを目的とする。

2.　研究の視点と方法

著者らは既往研究で、非利用者も含めた沿線住民を対象として「えちぜん鉄道の利用可能性がもたらす価値や存在自体がもたらす価値を多くの沿線住民が認識している[3)]」ことを明らかにしている。しかし、地方鉄道の存在がもたらす価値を総合的に把握するためには、沿線住民だけでなく他の主体の価値認識にも着目することが必要である。しかし、特に、地域の総合行政を担う地方自治体各担当分野の認識はこれまで明らかにされていない。

関連する文献として、公益支援性（施策代替性）に関するもの[2)]やクロスセクターベネフィット[(1)]に関する文献[4)]はみられるものの、内容やその可能性を示すにとどまっている。これら公益支援性やクロスセクターベネフィットの考え方の中では、福祉や環境、観光振興等に対する公共交通サービスの必要性を主張しているが、はたして実際にそうした関連分野の施策担当者は公共交通サービスをどのように位置づけ、担当施策の推進への寄与

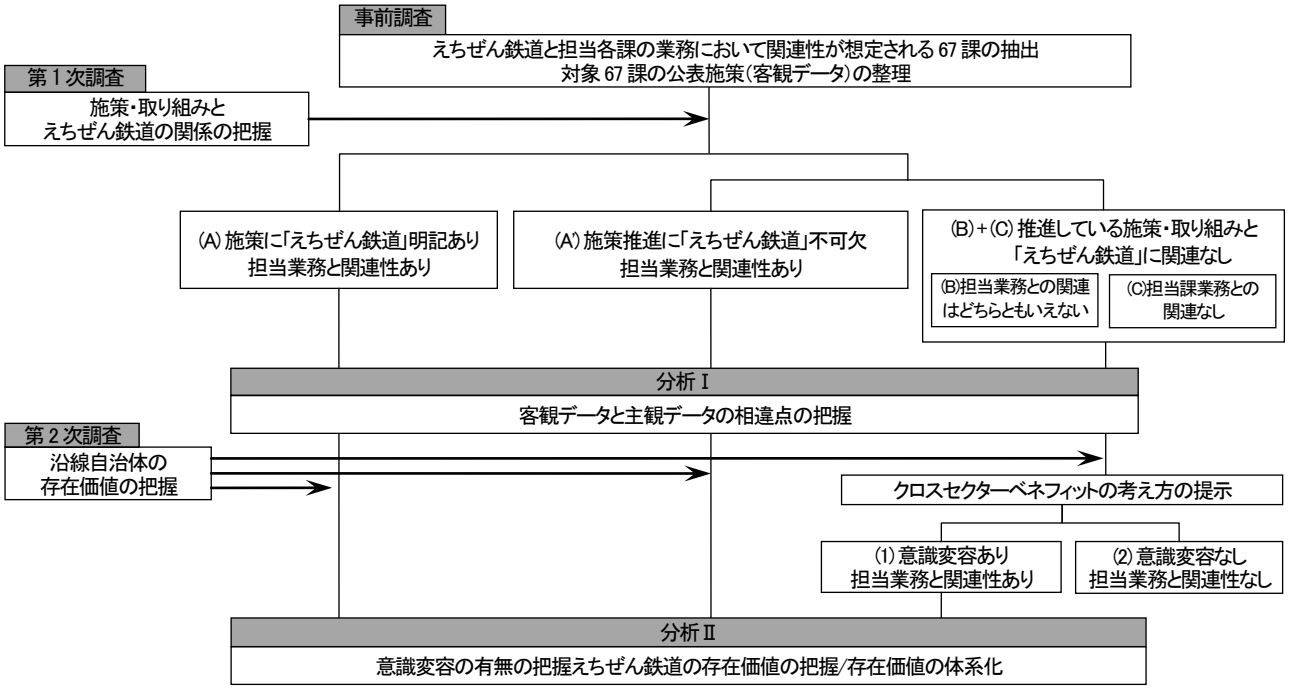

図1　調査・分析のフロー

をどのように認識しているか明確にはされていない。

そこで本研究では、えちぜん鉄道の沿線自治体（福井市、勝山市、坂井市、あわら市、永平寺町）に焦点を当て、えちぜん鉄道の存在と自治体の進める様々な行政施策との関連性について、行政担当者の認識に基づいて明らかにする。ここで、えちぜん鉄道と担当施策の推進（担当業務）に関連性が有ると認識しているということは、えちぜん鉄道を何らかのかたちで価値づけており、存在価値を認識しているとみなすものとする。

まず、①沿線自治体のHPから公表されている施策から「えちぜん鉄道」もしくは、「公共交通」のワードが記載されている行政分野（担当課）を整理し、担当課の推進する施策が「えちぜん鉄道」もしくは、「公共交通」にどの程度関係しているかを把握する。次に、②行政担当者へのアンケート調査を通して、担当課のえちぜん鉄道に対する認識について、その程度を認識レベルとして階層化したものと①とを比較、考察する。更に、③第2次調査を実施し、クロスセクターベネフィットの考え方[2]を示し、これまでそうした考え方に立脚していなかった行政分野が意識変容を示すか否かについて検証するとともに、「えちぜん鉄道の存在」が各種行政部局の施策の推進にもたらす可能性（様々な公益支援価値）を体系的に捉える。なお、本研究の全体構成を**図1**に示す。

3.　調査の概要

沿線自治体の5市町全189課の中から、生活関連社会資本であるえちぜん鉄道の存在と何らかの関連性があると考えられる、①総合政策企画、②交通・都市計画、③医療・福祉、④環境、⑤市民・財政、⑥商工・観光、⑦教育の7つの分野に着目し、そこに属する担当課67課（35.4%）を抽出した。更に、対象とした67課のHPより現在すすめている施策を事前に調査し施策内容の確認を行い、(a) 施策の中に「えちぜん鉄道」が明記されている、(b) 施策の中に「えちぜん鉄道」の明記はないが、「公共交通」が明記されている、(c)「えちぜん鉄道」と「公共交通」のどちらも明記されていない担当課の3種類に分類し、これを客観データとして整理を行った（事前調査[3]）。なお、行政担当者へのアンケート調査の概要を**表1**に示す。

調査は、**図1**にあるように、第1次調査の回答結果より、対象とした67課を認識レベルの強い順から、（A）施策に「えちぜん鉄道」と明記があり、担当業務に「えちぜん鉄道」が関連していると認識している、（A'）施策に「えちぜん鉄道」と明記はないが、施策の推進に「えちぜん鉄道」の存在が不可欠であり、担当業務に「えちぜ

表1　行政担当者へのアンケート調査の概要

	第1次調査	第2次調査
調査内容	①施策・取組の内容 ②業務とえちぜん鉄道の関連性 ③えちぜん鉄道の存在意義	第2次調査①((B)+(C)のみ) ・第1次調査のﾌｨｰﾄﾞﾊﾞｯｸ 第2次調査②(全体) ・ｸﾛｽｾｸﾀｰ・ﾍﾞﾈﾌｨｯﾄの可能性 ・えちぜん鉄道の存在価値
調査対象	福井市19課、勝山市14課、 坂井市16課、あわら市9課、 永平寺町9課　【合計67課】	福井市18課、勝山市14課、 坂井市16課、あわら市9課、 永平寺町9課　【計66課】
調査日時	平成24年11月下旬	平成24年12月下旬
配布回収方法	各市町代表課宛に郵送し、 郵送回収	各担当課代表宛に メールで郵送回収
回収率	65/67課(97.0%)	53/65課(81.5%)

ん鉄道」が関連していると認識している、（B）推進している施策・取り組みと「えちぜん鉄道」に関連はなく、担当業務との関連も曖昧であると認識している、（C）推進している施策・取り組みと「えちぜん鉄道」に関連はなく、担当業務との関連もないと認識している担当課の4つのグループに分け、さらに第2次調査において、（B）＋（C）のグループには第1次調査のフィードバックを行った上で、具体的なクロスセクター・ベネフィットの考え方を示し、それに対する担当者（回答者）自信の意識変容の有無を確認した。

4. えちぜん鉄道に対する沿線自治体の認識実態

(1) 施策に関する事前調査（客観データの整理）

ここで対象とした67課中、22課（32.8%）が「えちぜん鉄道」を施策に明記しており、「公共交通」にまで広げると30課（44.7%）に達している。分野別の内訳（**表2**）をみると、交通・都市計画分野（全15課）では半数以上の8課、商工・観光分野（全7課）では多くの課（6課）が、自課の推進施策の中にえちぜん鉄道を明記している。例えば、勝山市（企画財政部）の「第5次勝山総合計画」では、「勝山の特色を活かした事業や観光地と連携した地域密着型のえちぜん鉄道利用促進を図る」と明記されている。

一方、医療・福祉や、市民・財政、教育分野については、現在すすめている施策からはえちぜん鉄道の存在が担当課の施策や業務に直接的に関わっていないことが分かる。

(2) アンケート調査による沿線自治体の認識の把握

図1で示したように第1次調査の結果より、対象とした67課を認識レベルの強い順から（A）～（C）の4つのグループに分け考察を行う。

各認識レベルの分野別内訳（**表3**）をみると、総合政策企画、交通・都市計画、環境、商工・観光分野は事前調査と同様に、担当課の認識が高いことが確認できる。

表2　分野別にみた内訳（客観データ）　（数字は担当課数）

	(a)施策に「えちぜん鉄道」明記あり	(b)施策に「公共交通」明記あり	(c)両方明記なし	合計
総合政策企画	4	0	4	8
交通・都市計画	8	3	4	15
医療・福祉	1	3	7	11
環境	3	2	0	5
市民・財政	0	0	13	13
商工・観光	6	0	1	7
教育	0	0	8	8
合計	22	8	37	67

表3　分野別の内訳（担当課認識度）　（数字は担当課数）

	(A)施策に「えちぜん鉄道」の明記あり	(A')施策推進に「えちぜん鉄道」不可欠	(B)施策・取り組み「えちぜん鉄道」と関連なし	(C)施策・取り組み「えちぜん鉄道」と関連なし	合計
	業務と関連性あり	業務と関連性あり	業務との関連性はどちらとも言えない	業務と関連なし	
総合政策企画	5	1	0	2	8
交通・都市計画	8	3	1	2	14
医療・福祉	1	4	0	6	11
環境	3	1	0	1	5
市民・財政	0	2	0	10	12
商工・観光	4	2	1	0	7
教育	1	2	1	4	8
合計	22	15	3	25	65

表4　客観データと担当課の認識の比較（%）

担当課の認識度（第1次調査結果）　高 ⟷ 低

関連度（客観データ）　強 ⇕ 弱

	(A)	(A')	(B)	(C)	合計
(a)	23.9	1.5	3.0	3.0	32.8
(b)	3.0	6.0	0.0	3.0	11.9
(c)	6.0	14.9	1.5	31.3	55.2
合計	32.8	22.4	4.5	37.3	100.0

…客観データに比べ担当課の認識が低い
…客観データに比べ担当課の認識が高い

また、「えちぜん鉄道」が担当課の推進する施策に関わると強く認識している（A）および（A'）について、事前調査では関連の見られなかった医療・福祉、教育分野も含まれていることが判明した。

次に、担当課の潜在的な認識を把握するため、客観データ（事前調査より得られた結果）と担当課の認識（第1次調査結果）を比較した（**表4**）。その結果、「えちぜん鉄道」が担当課の推進する施策に関わると強く認識している認識度の高い課（（A）＋（A'））の割合が全体の55.2%を占め、客観データから得られた「えちぜん鉄道」との関連度（事前調査で「えちぜん鉄道」が施策に明記されているか否か、（a）＋（b））の占める割合44.7%を上回っている。

また、**表5**は分野別の客観データと比較した担当課の認識の差を示している。事前調査では関連性が低かった、

表5　分野別の客観データと担当課の認識の差（%）

	客観データに比べ認識レベルが高い	客観データに比べ認識レベルが低い	変化なし (a)-(A)	変化なし (c)-(C)	総計
総合政策企画	25.0（ 2）	0.0（ 0）	50.0（ 4）	25.0（ 2）	100.0（ 8）
交通・都市計画	35.7（ 5）	14.3（ 2）	42.9（ 6）	7.1（ 1）	100.0（14）
医療・福祉	45.5（ 5）	18.2（ 2）	0.0（ 0）	36.4（ 4）	100.0（11）
環境	40.0（ 2）	20.0（ 1）	40.0（ 2）	0.0（ 0）	100.0（ 5）
市民・財政	16.7（ 2）	0.0（ 0）	0.0（ 0）	83.3（10）	100.0（12）
商工・観光	14.3（ 1）	28.6（ 2）	57.1（ 4）	0.0（ 0）	100.0（ 7）
教育	50.0（ 4）	0.0（ 0）	0.0（ 0）	50.0（ 4）	100.0（ 8）
総 計	32.3（21）	10.8（ 7）	24.6（16）	32.3（21）	100.0（65）

※（　）の数字は担当課数を示す

医療・福祉分野（11課中5課）、市民・財政分野（12課中2課）、教育分野（8課中4課）においても、担当課の認識が客観データに比べ高い割合を示している。また、その割合の大きさは、「客観データに比べ認識レベルが低い」割合よりも大きいことが確認できる。逆のケースも存在し、商工・観光分野については7課中2課が客観データに比べ認識レベルが低く、その割合が大きいことがわかる。

以上より、現在、すすめている施策に「えちぜん鉄道」の明記はないものの、各分野の担当施策の推進に欠かせない存在であると多くの行政担当者が認識していることが把握でき、その認識は多分野にわたっていることが明らかになった。

5. クロスセクターベネフィットの考え方の提示と意識変容

第2次調査①では、第1次調査において、「推進している施策や取り組みとえちぜん鉄道に関連がない」と回答した（B）及び（C）に分類された28課に対して、その担当課が含まれる分野に関連すると考えられるクロスセクター・ベネフィットの考え方を示し、「えちぜん鉄道」が担当課の推進する施策や業務に関連があるという認識へ変化するか否かを確認した。その結果、意識変容を示したのは28課中4課存在し、教育分野や環境分野、交通・都市計画分野に属する課であることがわかった（**図2**）。意識変容を示した特徴として、まず、第1次調査の時点において「えちぜん鉄道」の存在意義を認識していたこと、次に、提案したクロスセクターベネフィットの内容がその担当課の業務と一致していたことが挙げられる。一方、意識変容を示さなかった24課をみると市町に関係なく、特に市民・財政分野が多くを占めており、この分野に属する課は実際に業務として事業を遂行する課ではなく、「えちぜん鉄道」の存在は今のところ財政上（一事業者の税収対象のみ）の認識にとどまっていることがわかる。それ以外の分野に関しては、その担当課が含まれる自治体が自治体としての規模が大きく、担当課の業務が細分化されていることなどが意識変容を示さなかった理由として考えられる。しかし、えちぜん鉄道の存在と推進施策との関連を直接的にみることが困難な医療・福祉分野、市民・財政分野、教育分野については、意識変容を示さなかった割合は高いものの、自由回答から「交通弱者の移動手段」、「財源の確保」、「通学者の通学手段」といった意見も複数挙がっており、えちぜん鉄道の存在意義を認識している課もいくつか見受けられた。

以上より、クロスセクターベネフィットが及ぶと考えられる担当課を抽出したにも関わらず、意識変容に繋がらない課が多く存在するという実態が明らかとなった。しかし、担当課の推進する施策や業務が「えちぜん鉄道」と直接関連するような担当課については、クロスセクター・ベネフィットの考え方を示し、提案をすることは、「えちぜん鉄道」の存在価値を認識させるきっかけを与えることに繋がるといえる。

6. えちぜん鉄道の存在価値

第2次調査②では、行政担当者の潜在的な認識を把握するため、直接えちぜん鉄道の存在価値に対する認識を尋ねるのではなく、「仮にえちぜん鉄道がない状況」を想定してもらい、現在（鉄道のある状況）と仮想（鉄道がない状況）との比較から価値を探り出すこととする。

対象となる65課に対し、「仮にえちぜん鉄道がなくなった場合、貴課で進めている施策や取り組みに支障をき

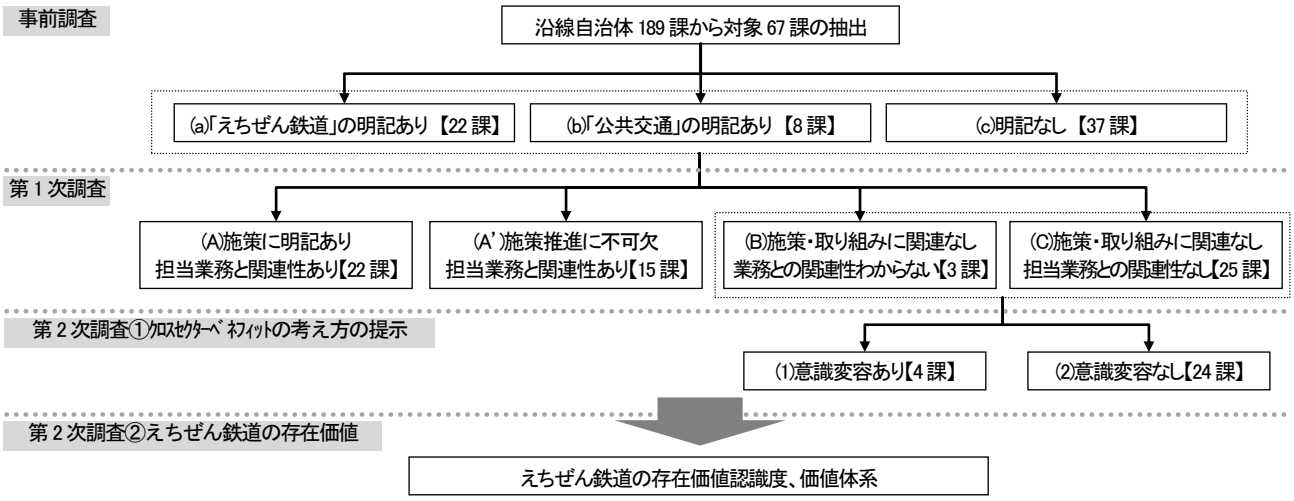

図 2　調査結果

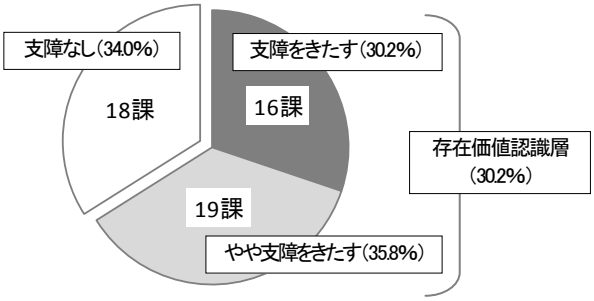

図３　えち全鉄道の存在価値

たしますか」という設問に対し、「支障をきたす」および「やや支障をきたす」と回答した課が全53課中35課（66.0%）存在することが確認でき、これらはえちぜん鉄道の存在価値認識層とみなすことができる（**図3**）。

また、支障をきたす内容（存在価値）に関する担当者（回答者）の自由記述内容をキーワード化し体系的にまとめたものを**図4**に示す。これより、市民・財政以外の分野では共通して「移動手段」という、えちぜん鉄道の存在がもたらす直接的な価値を認識していることが明らかとなった。さらに、教育分野や医療・福祉分野では、「児童の社会勉強のための手段（校外学習、社会性を育む手段）」や「交通弱者の社会参加に寄与」、「障がい者の自立支援」というように、えちぜん鉄道の存在が施策の推進にもたらす多くの公益支援価値を各行政分野が認識していることが確認できる。また、交通・都市計画と環境、商工・観光分野に関しては、「交通事故抑制」や「まちなか誘客」のように分野の枠を超えた共通の価値を認識していることも明らかとなった。

これらの調査・分析を通じて、「えちぜん鉄道」の存在が他分野にもたらす価値について、公共交通側からみた他分野に対する価値だけでなく、他分野からみてどのような価値認識（存在価値）があるかを確認することができた。以上より、「えちぜん鉄道」に関連する施策の推進が、その他の行政分野の施策の推進に繋がる可能性（クロスセクターベネフィットの可能性）を確認することができた。今後、**図4**で整理した価値認識（存在価値）を行政分野の枠を超えて共有することにより、生活関連社会資本としてのえちぜん鉄道の存在意義をさらに高めていくことが可能となる。

７．まとめ

本研究では、えちぜん鉄道に対する沿線自治体の価値認識をフィードバックを兼ねた2度のアンケート調査を通して明らかにした。得られた成果は以下の通りである。

① 沿線5市町の全189課の中から関連性があると考えられる67課を抽出し事前調査を実施した結果、67課中22課（32.8%）が公表している各種施策に「えちぜん鉄道」を明記している。

② 第1次調査より、現在の推進施策に「えちぜん鉄道」の明記はないものの、各分野の担当施策の推進に欠かせない存在であると多くの行政担当者が認識していることが把握でき、その認識は多分野にわたっていることが明らかになった。

③ 「えちぜん鉄道と推進施策に関連がない」と回答した行政担当者に対し、調査結果のフィードバックを行った上でクロスセクター・ベネフィットの考え方を提示したところ、28課中4課が意識変容を示した。意識変容に繋がらない課が多く存在するという実態が明らかとなったが、担当課の推進する施策や業務

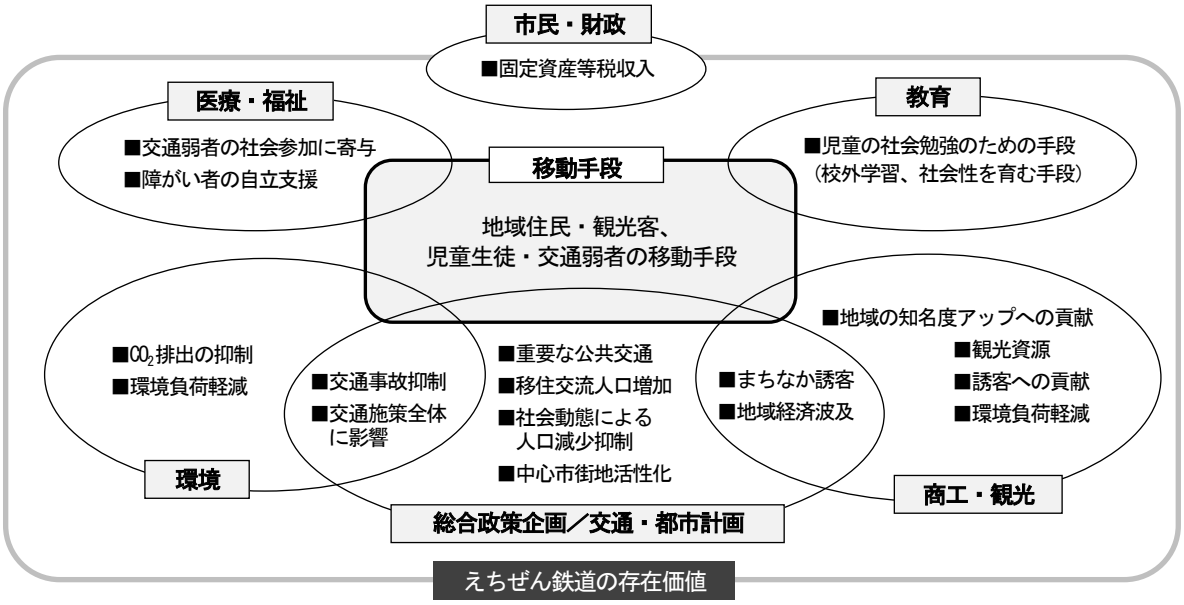

図４　沿線自治体が認識している存在価値

が「えちぜん鉄道」と直接関連するような担当課については、「えちぜん鉄道」の存在価値を認識させるきっかけを与えることに繋がるといえる。

④ 第2次調査②では、沿線自治体の関連行政分野担当者の意識を通してえちぜん鉄道が生活関連社会資本として、多様な公益支援性（クロスセクター・ベネフィット）を有していることが確認できた。

しかし、最終的に地方財源の効率運用を行うためには、市民・財政分野の認識が必要であるが、現状においてその認識までには至っていない。6章でも述べたように、明らかとなった価値認識（存在価値）を行政内各分野の枠を超えて共有し、えちぜん鉄道の存在意義を高めていくことが重要な鍵となる。

なお、本研究は、定量的な価値計測手法の開発に直接資するものではないが、今後、これら価値や公益支援性（クロスセクターベネフィット）をより客観的に把握する必要がある。

謝辞： 本研究を進めるにあたり、えちぜん鉄道沿線自治体（福井市、坂井市、あわら市、永平寺町、勝山市）の各担当課代表者の方々にアンケート調査に対して多大な協力を頂いた。ここにあらためて感謝の意を表する。

補注

(1) Aフォークスら[4)]によると、クロスセクターベネフィットとは、ヨーロッパでは1985年頃から使われ始めている言葉で、「ある部門で取られた（しばしば出費を伴う）行動が、他部門に利益をもたらす（しばしば節約となる）」という意味である。公共交通を誰もが利用しやすいものにすることによって、これまで外出出来なかった人が外出できるようになり、自分で通院できるようになる（医師が往診する必要がなくなる）、就労の機会を得られる（社会保障の受益者から納税者へとなる）などの変化が生じる。公共交通に対する支出が医療費や社会保障の削減等に繋がり、クロスセクターベネフィットが生じることになる。

(2) 第2次調査①では、第1次調査結果のフィードバックを行い、具体的にクロスセクターベネフィットの概念を説明した上で、それぞれの担当課に適すると考えられるクロスセクターベネフィットの考え方を提案した。例えば、医療・福祉部門の担当課については「貴課でいうと、高齢者など誰もが利用しやすいように、えちぜん鉄道のサービス水準が向上されれば、えちぜん鉄道に費やす財政支出は増大するが、それ以上に介護費用や福祉部門における支出が削減され、地域行政組織全体として見たときの費用が低下することも期待されます。」と提示し、意識変容の有無を尋ねた。

(3) 対象67課について、それぞれの自治体（福井市、勝山市、さかい市、あわら市、永平寺町）がホームページ上で公開している施策や取り組みについて（計画書等については、概要版ではなく本文を調査）、「えちぜん鉄道」と「公共交通」の明記が有るか否か検索をかけ、詳細に内容を確認し、事前調査を行った（客観データ）。

参考文献

1) 福井市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町：えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画，2012.3
2) 高寄　昇三：地域交通再生への財政支援策，運輸と経済，60-9，2000.9
3) 大山　英朗：えちぜん鉄道再生の事後評価に関する基礎的研究，修士論文 2012.3
4) Aフォークス：移動の制約の解消が社会を変える~誰もが利用しやすい公共交通がもたらす～クロスセクター・ベネフィット，近代文芸社，1994

A Study on the Value Recognition of Local Governments along the Echizen railway

Tatsuro YANAGAWA, Jun MITERA and Yoji KAWAKAMI

Echizen railway, which is positioned as the "social infrastructure for living", results in various benefits to the region, and is related to policies / measures of various sectors of local government along the railway line. In addition, Echizen Railway is a capital to support the implementation of the measures. In this study, we aim to clarify the actual situation about the relevance of "Echizen Railway" and "the measures of various sectors of local governments" through awareness survey of local governments. The results are as follows.

Many administrative persons in charge recognize that there is no description of the Echizen Railway in the measures being promoted, but Echizen railway is indispensable to the promotion of measures for each sector. The recognitions about existential values of Echizen railway spread through many sectors, we confirmed that Echizen railway has is contribute to public interest as “social infrastructure for living”.