

# 福井トランジットモール実験を契機とした 公共交通に対する評価の変化

松原光也



文部科学大臣認定 共同利用・共同研究拠点  
関西大学ソシオネットワーク戦略研究機構  
関西大学政策グリッドコンピューティング実験センター  
(文部科学省私立大学社会連携研究推進拠点)

Policy Grid Computing Laboratory,  
The Research Institute for Socionetwork Strategies,  
Joint Usage / Research Center, MEXT, Japan  
Kansai University  
Suita, Osaka 564-8680, Japan  
URL: <https://www.pglab.kansai-u.ac.jp/>  
<http://www.kansai-u.ac.jp/riss/>  
e-mail: [pglab.@ml.kandai.jp](mailto:pglab.@ml.kandai.jp)  
tel. 06-6368-1228  
fax. 06-6330-3304

**関西大学政策グリッドコンピューティング実験センターからのお願い**

本ディスカッションペーパーシリーズを転載、引用、参照されたい場合には、ご面倒ですが、弊センター（[pglab@ml.kandai.jp](mailto:pglab@ml.kandai.jp)）宛にご連絡いただきますようお願い申し上げます。

**Attention from Policy Grid Computing Laboratory, Kansai University**

Please reprint, cite or quote WITH consulting Kansai University Policy Grid Computing Laboratory ([pglab@ml.kandai.jp](mailto:pglab@ml.kandai.jp)).

# 福井トランジットモール実験を契機とした 公共交通に対する評価の変化

松原光也<sup>1</sup>

## Change of Evaluate to Public Transportation Triggered by Fukui Transit Mall Pilot Program

Mitsuya Matsubara<sup>1</sup>

### 概要

福井市では路面電車や地方鉄道の利用者が減少して廃止の危機を迎えていた。その要因は都市鉄道として利便性の低下と、人口減少や郊外型店舗の進出による中心市街地の魅力が低下したことがあげられる。しかしながら、トランジットモール社会実験や存続への市民活動を契機に、鉄道網が再生されつつある。鉄道を社会的共通資本として捉えた費用便益分析による評価と、鉄道の休止により自動車交通へ影響したことで、住民の公共交通に対する評価が変化したことが鉄道の存続につながったのである。本論では市民へのアンケートおよび関係者への聞き取り調査から、自治体の責任と市民活動による支援が公共交通を維持する枠組みにおいても重要な役割を担っているということが明らかとなった。

### Abstract

In Fukui city, Japan, the number of passengers of tram and local railways came to decrease, and those public transportation systems were about to be taken off from the city. Their passengers decreased because of less convenience as urban transportation, population diminishment, and suburban shopping stores. However, the transportation systems are being resurged with a transit mall social pilot program experiment and the citizens' activities. That resurrection comes from the evaluation by the cost-benefit analysis as the social common capital, and the change of citizens' evaluation by heavy traffic jams on the road along the railways when the railways temporarily stopped. In this paper, we analyze citizens' consciousness by questionnaire and hearing investigation. From our study, we can say that the leadership and responsibility of local government and citizens' activities have important role in order to sustain public transportation systems.

キーワード：福井市，トランジットモール，費用便益分析，市民活動，バスマップ  
Keyword: Fukui City, Transit Mall, Cost-Benefit Analysis, Citizens' Activities, Bus Map

---

1 関西大学政策グリッドコンピューティング実験センター 特別任用研究員

## 1. 福井市における公共交通の地域の実態

福井市には全国でも数少ない路面電車が現存する。しかしながら現状では、都市交通としての機能を十分に果たしているとは言い難く、利用者が減少している。その理由として、運転本数の少なさやバリアフリー対応の遅れなど、路面電車自体の利便性の問題（内的要因）と、福井市中心市街地の人口減少や郊外型店舗の進出による中心商店街の魅力の低下など、地域的特性の問題（外的要因）に分けることができる。また、これらは現在日本の多くの都市が抱えている共通したものである。福井市は路面電車の現存する都市としては比較的規模が小さいがゆえに、公共交通を維持する仕組みを考える上で一つのモデルケースとなりうる都市である。

### 1. 1 福井市の概要

福井市の人口は約 25.2 万人（2000 年国勢調査）で、DID（人口集中地区）人口は約 16.4 万人である。市街地中心部は九頭竜川とその支流足羽川に挟まれたところで、柴田勝家の北ノ庄城、そして江戸時代には松平氏の城下町として発展した。市内の鉄道はJR西日本と福井鉄道（以下福鉄とする）、えちぜん鉄道<sup>1)</sup>の路線がある。

道路は北陸自動車道と国道 8 号線が市内を南北に縦貫する（図 1）。JR 福井駅を中心とする 500m 圏内は県庁や市役所などの官庁街となっており、居住人口は少ない。その外側から 2km 圏内に居住人口が多く分布しているほか、福鉄沿線ではその 2km 圏以遠でも比較的多くの居住人口がみられる。また、西部にも新興の住宅団地が存在する。

福鉄はかつて県内に多くの路線を持っていたが（図 2）、現在は福井市と武生市を結び、そのうち福井新～田原町間と、その分岐線である市役所前～福井駅前間が軌道となっている。福井～武生間の運賃はJRが 320 円に対して福鉄は 390 円、時間はJRが最短 19 分に対して福鉄は最短 38 分で、いずれも福鉄はJRにはかなわない。しかしながら、福鉄は昼間で 20 分ごとに運行し、市街地に近いところを短い駅間で結ぶことでJRに対抗している。2000 年度の輸送人員は 180 万人で、1964 年度から一貫して減少し続け、5 分の 1 まで低下してきている<sup>2)</sup>。

### 1. 2 交通地域区分による福井市の都市構造の特徴

松原[1]で提示した交通地域区分を用いた交通実態と地域的特性の分析について、ここで概略を述べることとする。

交通地域区分は交通計画を策定する際などに考慮すべき地域特性として、交通を生じさせる都市機能のうち居住と就業の分布に着目し、公共交通体系の分布との関係を示すものである。まず生活の基本単位となる町丁目別に人口密度（2000 年度国勢調査）と従業者密度（2001 年度事業所・企業統計、農林水産業を除く）を指標とし、その高低の組み合わせで各地域を区分した。DID やオフィスビルの集積を考慮して、人口密度は 4000

---

1) 本稿で対象とするトランジットモール社会実験を行っていた当時は京福電気鉄道（以下、京福電鉄とする）であり、2 回の衝突事故によって運転休止中であった。京福電鉄はその後、えちぜん鉄道となった。

2) 福井鉄道提供の[2, 3]による。福武線の時刻表、料金表については 2007 年 12 月時点のもの。

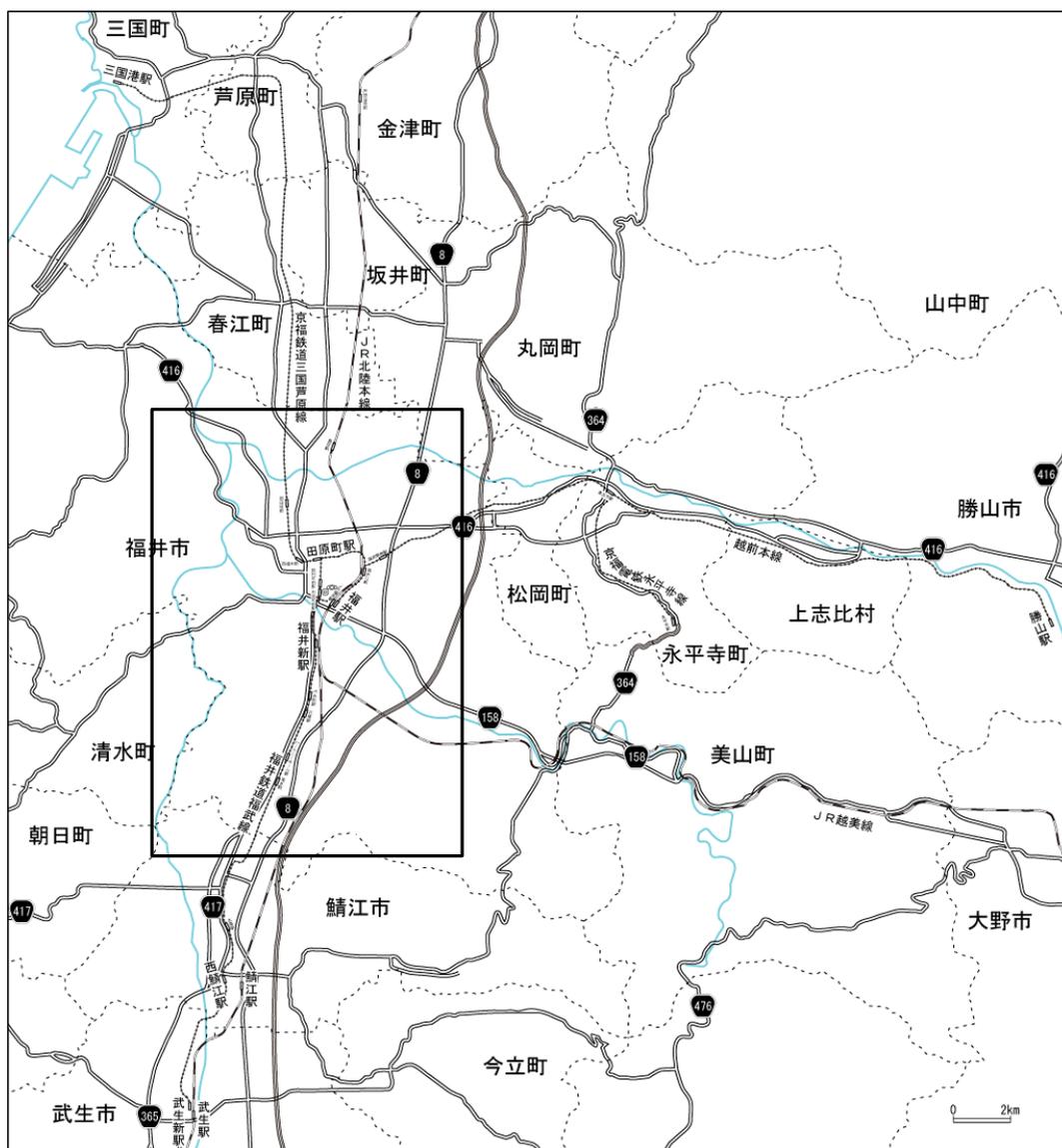


図 1：福井市周辺図

注) 四角で囲んだ範囲は図 2 の範囲

人/km<sup>2</sup>、従業者密度は 8000 人/km<sup>2</sup>を基準として分類した。これにより、人口密度が低く従業者密度の高い「業務地区(B)」、人口密度も従業者密度も高い「職住混在地区(M)」、人口密度が高く従業者密度の低い「住宅地区(H)」、人口密度も従業者密度も低い「準住宅地区(Q)」の4つに大きく分類した。次に各地区を大字・町丁目の中心が駅から400m圏内に入っている駅勢圏内(I)と、入っていない駅勢圏外(O)に区分した。交通地域区分はこれら両区分を組み合わせ、合計8つの地区に区分した(表1)。

以上のように、交通地域区分の分布状況を検討することによって、人口や就業者の多い地区と交通体系との分布状況を数値化、視覚化することが可能となる。住民は通勤、通学、通院、買物などの目的で移動するので、近接性についても移動目的別に算出する。ここでいう、近接性とは各都市で生活する人の全てが出発地から目的地まで鉄道を利用して移動することの容易性を表す概念ということができる。



図 2：福井周辺の鉄道変遷図

出所) [6, 7: pp. 157-191, 8: pp. 186-223, 9: pp. 70-74] より作成

表 1 交通地域区分表

	人口 密度	従業者 密度	駅勢圏	地区	
				業務地区 (B)	駅勢圏内業務地区 (BI)
中心  縁辺	低	高	内	業務地区 (B)	駅勢圏内業務地区 (BI)
	低	高	外		駅勢圏外業務地区 (BO)
	高	高	内	職住混在地区 (M)	駅勢圏内職住混在地区 (MI)
	高	高	外		駅勢圏外職住混在地区 (MO)
	高	低	内	住宅地区 (H)	駅勢圏内住宅地区 (HI)
	高	低	外		駅勢圏外住宅地区 (HO)
	低	低	内	準住宅地区 (Q)	駅勢圏内準住宅地区 (QI)
	低	低	外		駅勢圏外準住宅地区 (QO)

通勤を例にとると、駅勢圏内人口を市全体の居住人口で割った値を駅勢圏内人口比率とする。同様に、駅勢圏内従業者数を市全体の従業者数で割った値を駅勢圏内従業者比率とする。駅勢圏内人口比率と駅勢圏内従業者比率を掛け合わせた値は市全体における通勤の際に鉄道が利用しやすいかを表す尺度となり、「鉄道通勤利用確率」と呼ぶこととする。通学、通院、買物についても同様に算出することが可能である。また、市全体の従業者数に対する職住混在地区で働く従業者数の割合を「職住混在地区従業者比率」とする。職住混在地区が発達し居住者と就業者が多いということは、住民や就業者に対する財・サービスを供給する産業も立地し、都市の諸機能が集中していくことになる。

以上のような指標を用いて、各都市を比較分析し、同時に都市内部の交通に関する諸問題を検討することが可能となる。そこで、交通地域区分に基づき、福井市の交通実態と地域的特性について検討する（図3、図4）。

福井市ではJR福井駅から、その西側にある県庁や市役所、電車通りの西端にあたる大名交差点の西側と北側が業務地区 (B) に区分される。業務地区は人口が少なく、従業者が多く集まる地区である。分岐線が走る電車通りには中心商店街が存在する。ここは福井市のみならず、福井県の中心地としての機能も併せもっている。さらに業務地区の北と西に職住混在地区 (M) が広がる。これらはいずれも駅勢圏内 (BI、MI) であり、福井市では中心市街地に相当する<sup>3)</sup>。これらの地区では一般に路面電車の利用者が多いものと想定されるが、福鉄の軌道線は実際には業務地区および職住混在地区内の移動に適していないという問題がある。

一方、これらの地区とは離れて卸売団地や病院、工場があるところに駅勢圏外の業務地区 (BO) や職住混在地区 (MO) がみられる。多くの地方都市ではBOやMOが発達し、道路交通に依存した都市になっているが、福井市の場合にはこうした地区があまり発達しているとはいえない<sup>4)</sup>。

3) 1999年3月に策定された中心市街地活性化基本計画によって設定された対象地域は105.4haである。

図4の長破線で囲まれた地域。中心市街地の動向については、[4, 5]に詳しい。

4) ショッピングセンターについては、国道8号線を中心に立地しており、市街地北東部の中央卸売市場のある大和田に大型小売店が集積しつつある。2001年度の事業所統計ではまだその傾向が統計値として表れていなかった。

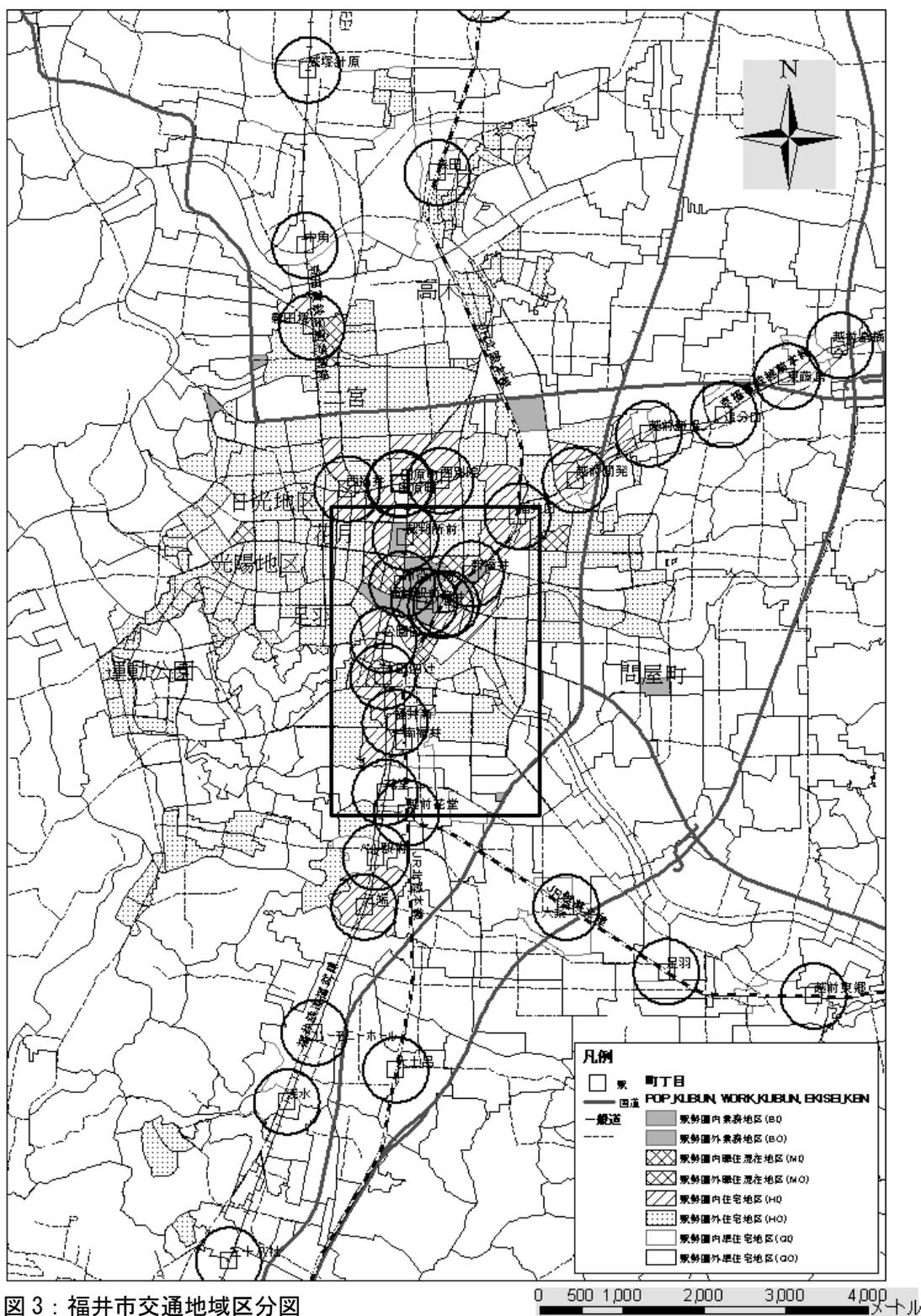


図3：福井市交通地域区分図

注) 四角で囲んだ範囲は図4の範囲

出所) 統計GISプラザ (2000年国勢調査、2001事業所・企業統計)、  
数値地図2500、25000 (空間データ基盤) より作成

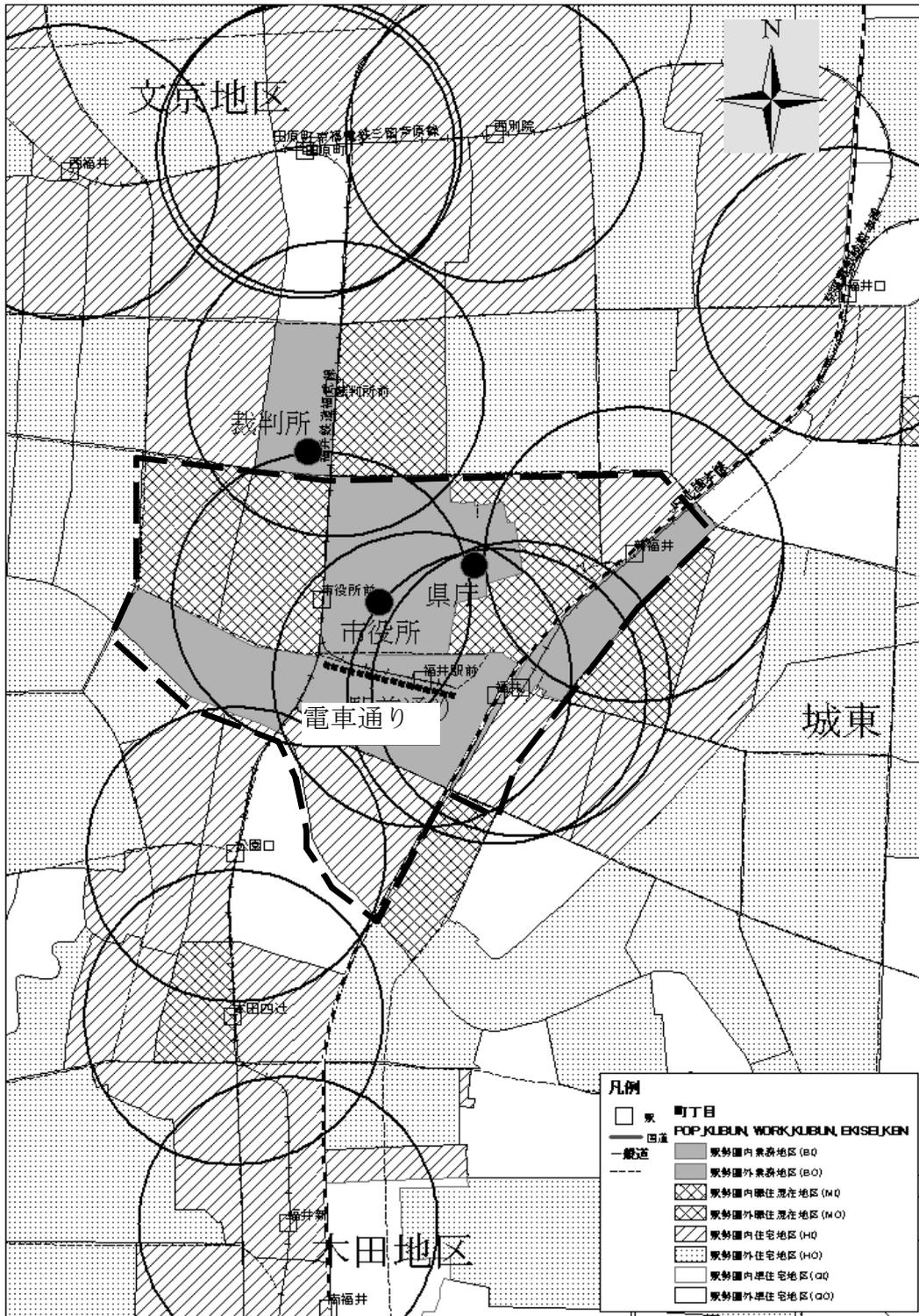


图 4：福井市交通地域区分图（中心部）

出所）統計 GIS プラザ（2000 年国勢調査、2001 事業所・企業統計）、  
 数値地図 2500、25000（空間データ基盤）より作成

注）—— 中心市街地活性化計画の対象地域

駅勢圏内住宅地区（HI）は福鉄市内線と江端駅、えちぜん鉄道の福井～新田塚間、越前開発駅、JR 森田駅周辺にみられる。駅から近いこと、業務地区への通勤者が多くみられる地区である。また、これらを除く駅周辺は駅勢圏内準住宅地区（QI）となっている。この地区は駅が近いにもかかわらず人口が少ないという特性がある。

福井市の北部と西部に広がる駅勢圏外住宅地（H0）は、公共交通がバスしか存在しない地区である。バスは鉄道と比較して定時性が劣るため、移動制約者にとって問題のある地区といえる。主に東部に広がる駅勢圏外準住宅地区（Q0）は交通が不便なところであるため、可能な限り開発を控え、交通需要を抑えていく必要がある地区に相当する。

福井市の駅勢圏内人口比率は 17.8%、駅勢圏内従業者比率は 33.5%で、両者を掛け合わせた鉄道通勤利用確率は 6.0%となり、いずれも 15 都市中第 6 位であった。地方都市であるにもかかわらず、地方鉄道の会社が 2 社存在することが駅勢圏内の各比率を高めているといえる。ただし、多くの路線があるわりには、駅勢圏内の人口比率が高まっていないということもいえる。

福井市内の学校については、西福井<sup>5)</sup>、田原町、裁判所前駅周辺に多く分布しており、駅勢圏内高等教育施設比率は 30.4%に達し、15 都市中第 3 位である（図 5）。そのため、鉄道通学利用確率も 5.2%と高い。病院についても、駅勢圏内医療施設比率は 41.0%に達し、15 都市中第 3 位であり、鉄道通院利用確率は 9.1%と高い値である（図 6）。公共交通の利用者は一般に学生と高齢者が多くを占めるため、福井市において鉄道通学利用確率と鉄道通院利用確率が高いということは、利用者を多く見込める素地があるといえよう。

一方、大型小売店の駅勢圏内比率は 13.0%にすぎず、富山市の 35.2%、高岡市の 25.2%に遠く及ばない。大和田付近に新しいショッピングセンターとロードサイド店が立地し、さらに店舗が増加する傾向にあるため、中心商店街にとってはより厳しい環境におかれることとなる。大和田以外にも環状道路の沿道に郊外型店舗も多く立地しているため、鉄道買物利用確率も 2.3%と低い値である（図 7）。

### 1. 3 交通計画における路面電車とトランジットモールの意義

交通地域区分に即して、福井市の地域的な交通実態と路面電車についてみると、以下のようなことになる。すなわち、住宅地区（田原町周辺の北部、福井新から浅水にかけての南部、および西部）から業務地区（福井駅から市役所前周辺）への移動が交通流動の根幹を成している。路面電車はそのうち業務地区と職住混在地区における移動を担う。住宅地区・準住宅地区と業務地区間の移動や都市間の流動は鉄道線が受け持ち、それらをバスが補完する公共交通体系が望ましい。しかしながら、住宅地区が点在するとその流動を鉄道で受け持つことが困難となり、自動車交通への依存度が増すことになる。福井市の場合、通勤・通学の流動については地区 BI および MI への移動が中心となり、求心的な交通流動となっているが、中心商店街の地位の低下は進んできている。これが業務地区における昼間の乗客減につながっている。トランジットモールを含めた中心市街地における歩行者専用地区の確保は、新たな中心商店街の魅力を向上させるのに役立つものと期待されている[10,11]。ヨーロッパにおける LRT 導入に成功した都市でみられるように、中心商店

---

5) えちぜん鉄道として開業後は駅名を福大前西福井に改称。

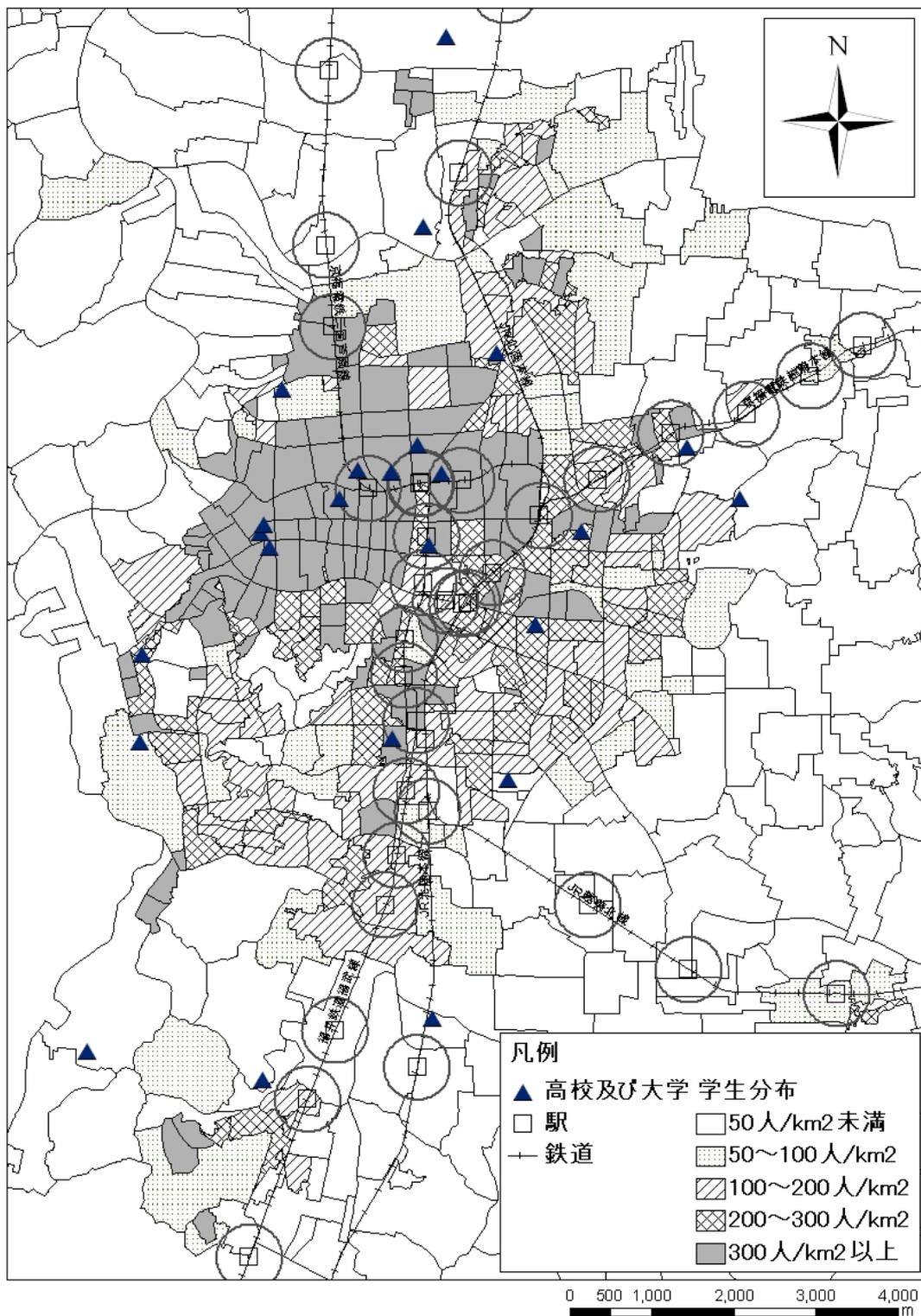


図5：福井市学校および学生分布

出所) 統計 GIS ブラザ (2000 年国勢調査)、  
 数値地図 2500、25000 (空間データ基盤) より作成

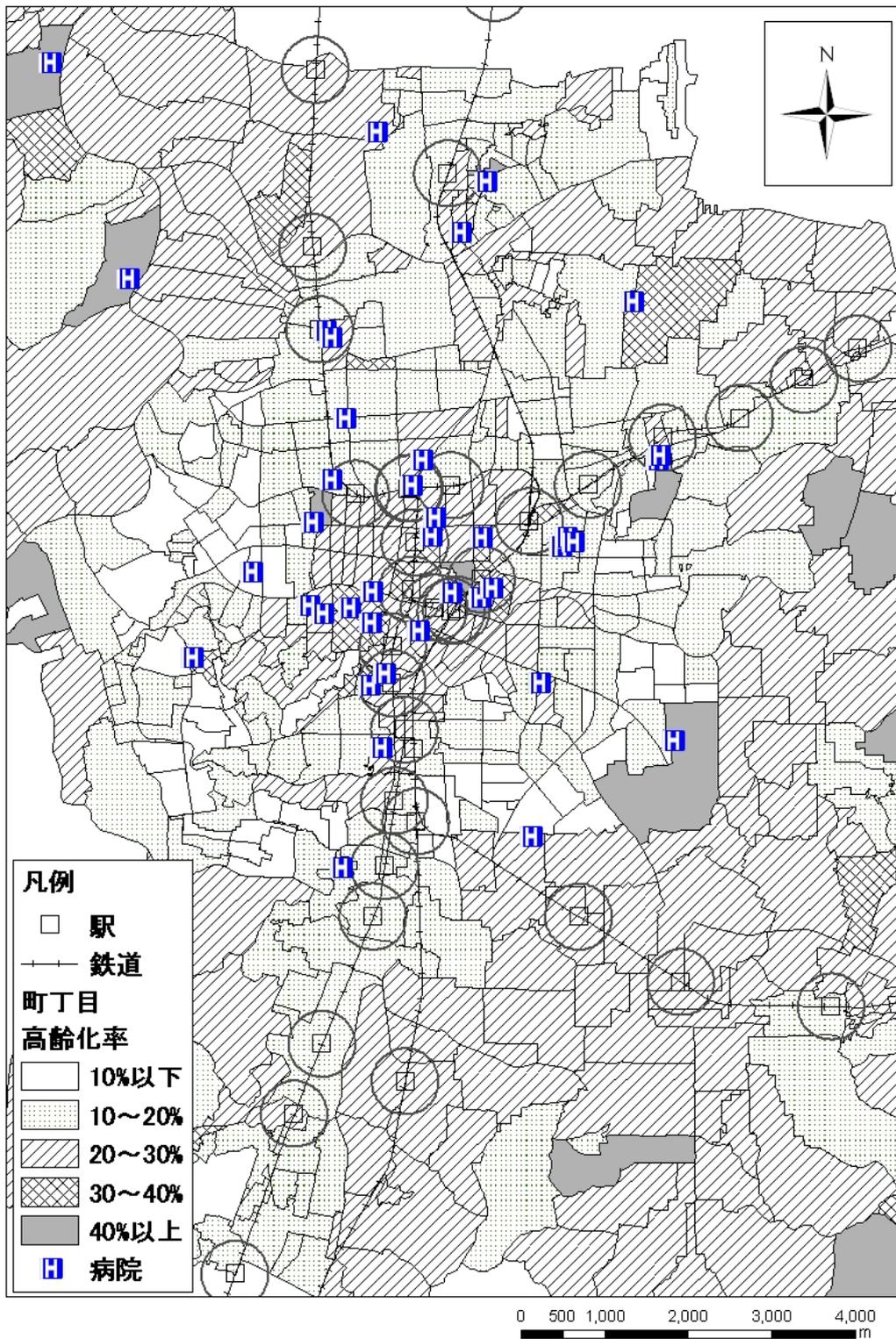


図6：福井市病院および高齢者分布

出所) 統計GISプラザ(2000年国勢調査)、  
 数値地図2500、25000(空間データ基盤)より作成

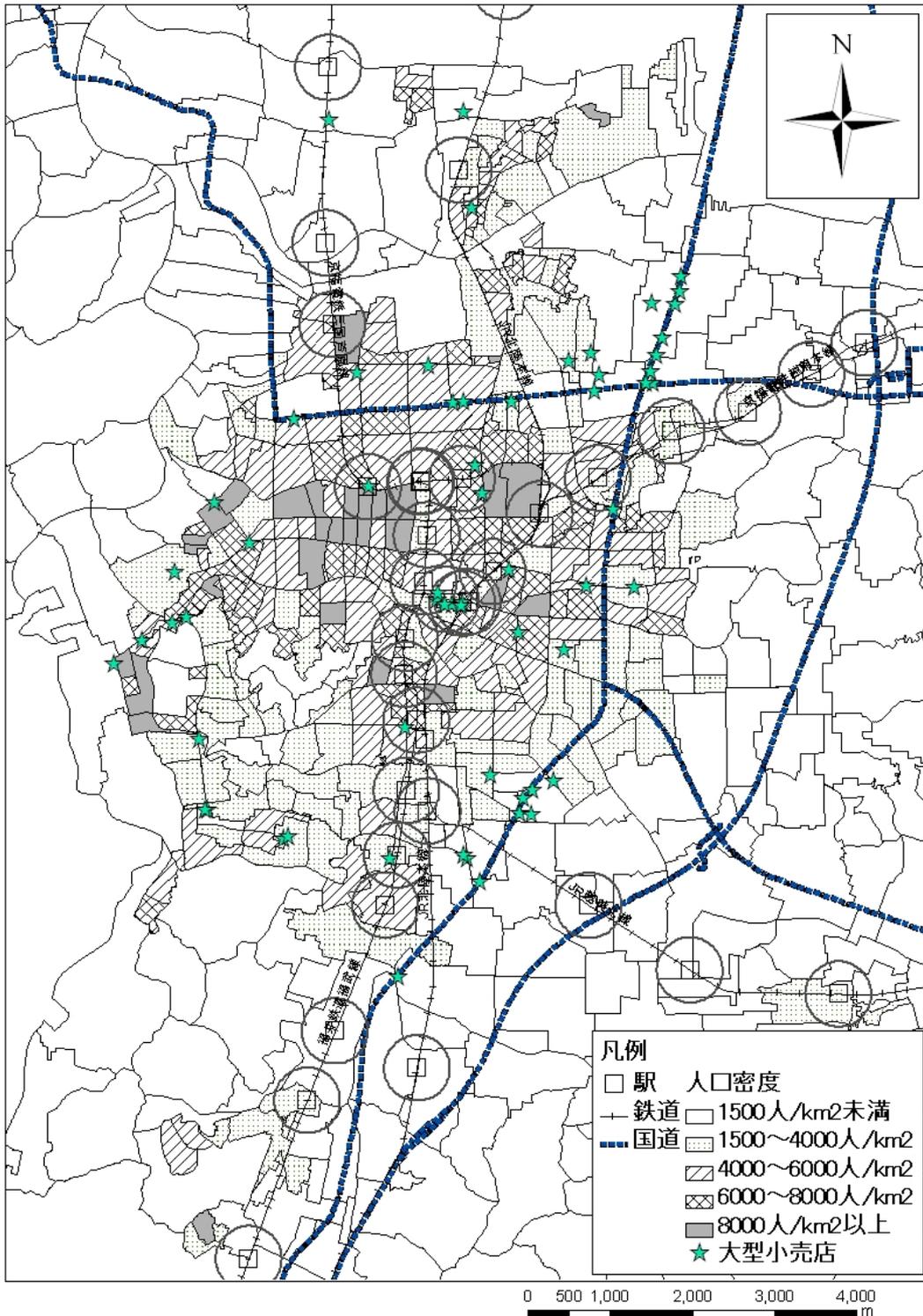


図7：福井市大型小売店分布

出所) 統計GISプラザ (2000年国勢調査)、東洋経済 (2004:873-887)、  
 数値地図2500、25000 (空間データ基盤) より作成

街の魅力の向上は路面電車の新たな需要を喚起し、都市計画において自動車利用と公共交通利用の均衡をはかることで都市の持続ある発展へとつなげていく可能性を持っている[12]。

## 2. トランジットモール社会実験における住民意識

### 2. 1 社会実験の概要と結果

福井市では、福鉄分岐線の活用と中心市街地活性化策も含めた検討を行うために、国土交通省の補助を受けて2001年10月12日から11月4日まで約1ヶ月間トランジットモール社会実験<sup>6)</sup>が「電車通り」<sup>7)</sup>で行われた(図8)。その通りを自動車通行止めにし、安全のため軌道と歩行者用道路との間にプランター等で柵を設置した(図9)。その他、コミュニティバスの運行<sup>8)</sup>、だるまや西武前電停の新設<sup>9)</sup>、低床式車両でのシャトル便運行(すまいるトラム、図10)、一日乗車券の発行、パーク・アンド・ライド(以下P&Rとする)<sup>10)</sup>等が実施された。

福井市は、実験結果を次のように評価している<sup>11)</sup>。実験期間中には来街者が増加し、回遊場所や滞在時間が増えていることから、賑わいが創出され、回遊性が高まった。新しい道路利用形態であるトランジットモールについて、来街者の約7割が好印象を持ち、その理由として自動車が通らない安心感が大きい。逆に不便なところとして自動車が入れないことをあげた人は23%であった。一方商店街店主へのアンケートでは、約半数は顧客が自動車で来街しにくいと答えていた。地元商店街店主の理解を得ることが、トランジットモール導入に向けた問題点となろう。

次に、路面電車の運行形態を検証する目的で、市内軌道区間のシャトル便を増発した「すまいるトラム」については、利用者の12%が別の交通手段から乗り換え、71%が便利と回答している。乗継ぎの不便さや運転本数の少なさ、バリアフリーなどが課題である。P&Rを実施する場合には、ハーモニーホール駐車場の位置が遠かったことや、無料

---

6) 正式名称は「中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験」で、交通社会実験は市の交通政策を決定する上で、実際にその様子を住民が体験することによって、その意図の理解を促して、政策の円滑な実施を図るところに目的がある。実験の詳細は中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験実施計画書[13]を参照。また、社会実験に先立って、福武線の廃止に関わる検討や福井市における公共交通計画の策定にあたっての調査・提案が行なわれた[14-18]。

7) 「電車通り」は通称で、正式名称は市道中央1-330号線である。

8) トランジットモール実験中はコミュニティバスの通行も可能とされ、バスが電停に停まる実験も行なわれた。

9) 電車通りのほぼ中間に位置し、実験中には臨時の停留所である「だるまや西武前」が設置された。

10) パーク・アンド・ライド駐車場が置かれたのは、田原町(100台)、ベル前(30台)、ハーモニーホール(30台)、浅水(20台)の4箇所であった。

11) 実験の結果は福井市ホームページに公表された[19]。アクセス日:2002.9.28。引用した図表および実験結果は全て、ふくいトランジットモール社会実験協議会が作成。実験結果の概要については高間[20]による。

12) アンケート実施日は2001年10月20日(土)、21日(日)、11月2日(金)である。対象は実験が行われた電車通りを含む中心市街地に訪れた人で、普段路面電車を利用している人とは限らない。これは福井市が来街者に対して実施したアンケートと同じ位置付けである。回答数は154人で、これは市が実験前の事前調査で電車通りを通行する歩行者・自転車数(11箇所中最大)の約2%に相当する。設問は性別、年齢、職業等の個人属性と路面電車の印象、利用度、利便性、将来についてである。これに加えて通勤経路または中心市街地までの交通手段についても質問をした[21]。

駐車時間の延長や運転本数の増加、案内の徹底などの改善が必要である。

さらに、著者が独自に行った来街者へのアンケート<sup>12)</sup>では、路面電車の利用度が低いものの（ほとんど利用しない人が65.6%）、まちの景観や福井に走っていることを誇りに思うなど80.7%が良い印象を持っていることがわかった。改善点については福井市と同様の結果となり、中程度の都市規模で鉄道路線が多いにもかかわらず、駅勢圏内の人口がそれほど多くないこと、福井市内の路面電車が都市交通として機能していないことが要因であることが明らかとなった。

### ■モール区間の断面構成（トランジットモール時）

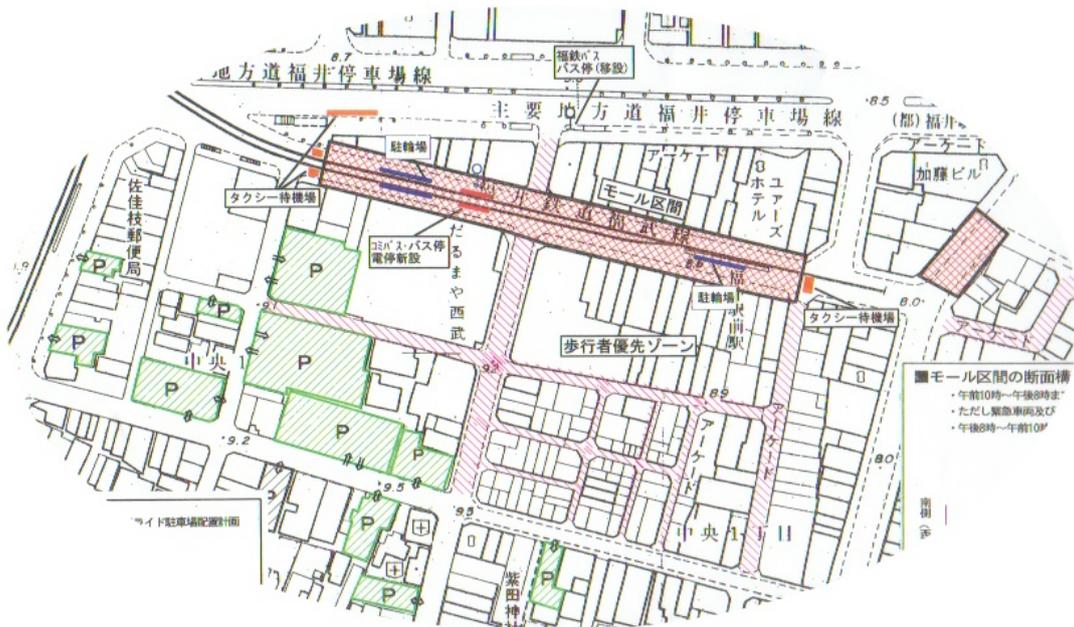
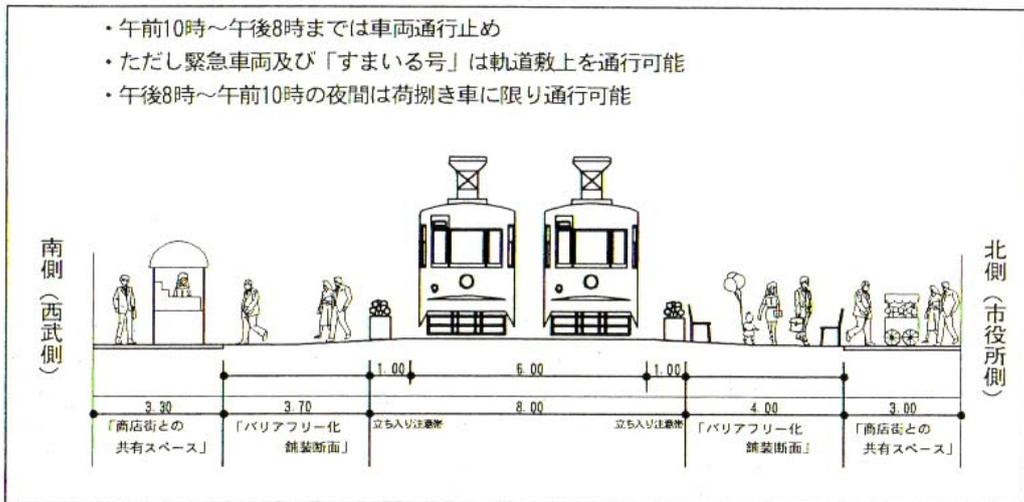


図8：社会実験概要図

出所) 福井市ホームページ[19]より引用



図9：トランジットモール実験中の駅前通り（左）

図10：すまいるトラム（右） 注）名古屋鉄道より実験用に借りた車両  
出所）2001.10 筆者撮影

## 2. 2 トランジットモール実験後の中心市街地の整備

社会実験の後、トランジットモールの整備が時期尚早と評価された。来街者にとっては好評であり、来街者も増加していたにもかかわらず、実現には至らなかった。社会実験をする際にどの程度の賛成が得られれば実施するかという基準が示されていなかったのである。電車通りは商店街の意向を反映して複線だった軌道を単線にし、歩道を拡幅し、一部は荷捌きスペースとして整備された。2000年に「賑わいのある道づくり事業」として始まった道路整備は一段落し、TMO(Town Management Organization)として創設されたまちづくり福井(株)はコミュニティバス「すまいる号」の運行と中心市街地におけるイベントの企画・実行を担っている。

福井市では新栄町商店街の街路を拡幅する代わりに、あえて狭い道を残した。その商店街では新しく商売を始めようと考えている人に安く店舗を貸し出している。契約者は自分の営業スタイルに応じて店舗を改装することができる。新しい商品開発、新しい営業スタイルが創出されれば商店街としての魅力が向上し、賑わいが創出される[22:pp. 114-117)。しかしながら、電車通りの商店街は道路整備後も店舗形態に変化がない。変わったのは道路だけで、肝心の商店街の魅力は変化がない。新栄町商店街で商売が安定した事業主が次の段階として事業を広げる際に、駅前通りに進出することができれば、その店舗の固定客が商店街に来ることになる。

一方、JR福井駅の高架化に合わせて、高架下にショッピングモールである「プリズム福井」<sup>13)</sup>が開業した。電車に乗らなくても買物や飲食を目当てに駅へ来る人が増えた<sup>14)</sup>。その多くは仮設された駅東側の駐車場を利用している。駐車場は時間ごとに料金が増加

13)2005年4月18日に開業し、飲食店、土産物店などが入居している。

14)2007年4月19日には福井駅東側の再開発地区にAOSSA(8階)が開業した。低層階は服飾関係のテナントと飲食店、高層階は福井市が運営する図書館、福井市および福井県の公共施設が入居している。

するため、用事を済ませた人はすぐに駅から去ってしまう。電車通りは駅から見えず、一体となった整備も行われていないため、買物客が電車通りのほうまで回遊することはあまりない。商店街では駅にショッピングモールができてからお客が寄り付かなくなったという不満が大勢を占める。これまでも郊外の大形店にお客を取られた、駐車場がないからお客が来ない、前を通る電車が邪魔だからお客が来ないと行政に訴えてきた。しかしながら、お客が来ない真の理由を改善しない限り、道路や駐車場が整備されても、電車が廃止もしくはトランジットモールとして整備されても買物客が増える可能性は少ないであろう。

### 3. 福井における公共交通の評価の変化

#### 3. 1 京福電鉄の運行休止に伴う負の社会実験

福井における社会実験は、市民が公共交通のあり方を検討する契機となった。その一方、公共交通に対する評価を変化させた「負の社会実験」ともいべき状況を地域全体で体験することとなった。それは、京福電鉄の相次ぐ事故によって運行休止となり、住民生活の足が突如として失われてしまうという一連の経緯を指す<sup>15)</sup>。

2000年12月17日、京福永平寺線の列車がブレーキ故障によって東古市（現永平寺口）駅で停車できず、福井方面からきた列車と正面衝突し、運転士が死亡、乗客乗員合わせて27名が重軽傷を負う事故が起こった。2001年に実施予定のトランジットモール社会実験に向けての準備と、「路面電車とまちづくりを考えるフォーラム」が開催されていたさなかの事故であった。京福電鉄に対しては、1997年より県および沿線市町村が補助を行うことが決定していたが、存続が危ぶまれる状況にあった。事故後、京福電鉄は福井県に廃止を打診し、第三セクターを含む運営方法の見直しを協議することになった。

越前本線の終点に位置する勝山市では、市長と自治会長らがいち早く存続に向けて活動を始めた。前述のフォーラムの参加者らで結成された「ふくい路面電車とまちづくりの会（ROBA）」<sup>16)</sup>の会員らも鉄道の現状や将来構想に関する情報提供や講師役として存続活動に参加し、勝山で2001年6月23日に「鉄道まちづくり会議」が開催された。しかしながら、その翌日の24日に再び京福電鉄で信号の見落としによる正面衝突事故が起こり、乗客乗員合わせて25名が重軽傷を負った。次の日から国土交通省中部運輸局が全線運行停止命令を下し、代行バスが運行されることとなった。

代行バスの運行当初は通勤・通学客で溢れ、満員で乗れない人も続出した。列車1便につきバスを3台運行したものの、列車は2両で定員約300人に対してバスは3台で約150人であるから、半分程度の輸送力しか確保できない状態であった。さらに、国道416

---

15) えちぜん鉄道の存続問題については、[23-29]のほか、福井新聞、県民福井、中日新聞などの当該記事、福井市役所、勝山市役所、福井県庁、「ROBA」、「勝山市民会議」などの関係者への聞き取り調査による。

16) 「福井路面電車とまちづくりの会（略称ROBAの会：Railway, Omnibus, Bicycle&walk）」[30]はトランジットモール社会実験の実施に向けたフォーラム[31]に参加した市民の有志が集まり、2001年に結成された市民団体で、2005年にNPO法人「ふくい路面電車とまちづくりの会（略称：ROBA）」となった。福井市および福井県のバスマップ（「のりのりマップ」）や自転車マップ（「りんりんマップ」）の発行、カーフリーデーなど公共交通の利用促進を目的とするイベントやフォーラムの実施、公共交通再生に関する提案および委員会への参加などが主な活動である。詳細は本稿の「4. 公共交通の活性化に向けた市民活動」を参照。

号は迂回道路も乏しく、渋滞に加え、バスが各駅に寄って遠回りするため、所要時間は約3倍もかかった。途中駅には寄らず、福井駅や田原町駅へ直行する便が運行されるようになったが、代行バスの利用を諦めた通勤者は次々に自動車通勤に切替え、沿線の道路はさらに渋滞していったのである。代行バスの利用者は運行停止の2年間で約64%減少し、鉄道を利用していた人の3分の1程度となった。

自動車に乗ることのできない学生は代行バスに乗らざるをえず、学校に遅れる生徒が続出した。もとより京福で通学することを前提に福井市内の学校に通っていた沿線市町村の学生は、バス通学では時間が長くなり過ぎるため生活の負担は増大した。学生は自動車を利用することができないため、公共交通の利便性が確保されないと生活に支障をきたすことになるのである。親が運転する車で送迎を必要とする者もあった。高齢者についても同様のことがいえ、家族が病院に送り迎えしなければならなくなったのである。普段当たり前のように鉄道を利用していた人達は改めて鉄道の価値を認識することとなった[32]。

さらに、鉄道休止は道路交通にも影響を与えた。沿道が2車線であったため、自動車通勤する者も乗降客で溢れるバスを追い越すことができず、渋滞はますます悪化した。これまで自分は車を運転するので鉄道の廃止は関係ないと思っていた自動車利用者も無関心ではいられなくなった。こうして第三セクターとして開業するえちぜん鉄道の整備や運営に税金を使用するという住民合意が形成されていったのである。普段空席が目立ち利用者が少ないと思われていた公共交通利用者も、いざその利用者が自動車利用者置き換えられると、その交通量は道路だけで支えきれものではない。鉄道が存在することによって、自動車を利用できない人の移動手段が確保され、同時に地域交通の均衡が保たれているのである。図らずも福井で行われた「負の社会実験」は行政と住民に鉄道の評価を変えさせるには充分すぎる体験を共有する場となった。

### 3. 2 えちぜん鉄道に対する費用便益分析

京福電鉄の運行再開に関しては、2001年7月に中部運輸局から「安全確保に関する事故改善命令」が出された。これを受けて京福電鉄は安全対策に約100~150億円が必要として、単独での運行再開を断念した。県議会も存続を支持する議員は少数で、存続は厳しい状況と捉えられていた。

こうした状況に対して勝山では「京福電車存続対策勝山市民会議（以下勝山市民会議とする）」が設立され、復活要望の署名を7万通（勝山市民の約70%）、約5300世帯から約1000万円の募金を集めた。鉄道存続のための勉強会や沿線をつなぐ駅伝大会などのイベントも開催された。ROBAでもこれらの活動への協力のほか、県議会への存続請願書の提出などが行われた。

勝山市長は市民に対して啓蒙活動を展開しつつ、中部運輸局、県、沿線市町村へ働きかけ続けた。さらに、県議員の坂川氏はROBAの会員ともなり、公共交通の活性化を目指す全国の市民団体や専門家に、京福電鉄の危機を訴え、費用便益分析の必要性と公的補助による上下分離の枠組みについての助言を得て、県や沿線市町村との協議につなげた。こうして、鉄道存続の社会的便益がバス代替と比較して10年間で83億8600万円、それに対して運行再開のための費用が69億5300万円、すなわち費用便益比が1.21と試算された。これを踏まえ、初期投資を県と沿線市町村で負担し、運行経費の支援は沿線市町村が負担するという会計上の上下分離（福井方式）による存続が県議会に提出された。

その後も県と沿線市町村で負担割合をめぐる協議は続き、JR北陸線も存在する三国

芦原線沿線の市町村では、事故が勝山線であったこともあり、廃止問題には積極的でなかった。しかしながら、三国・芦原線の部分廃止案が浮上すると、沿線の市民団体が立ち上がり、「三国町電車存続推進会議」や「吉田郡第3セクター電車サポート会」などが設立された。これらの団体は、既に活動を続けている勝山市民会議やROBAとともに、呼びかけに応じた福井市の環境やまちづくりで活動するNPOや、自治会連合会などを巻き込んで「京福問題から福井の未来を考える市民連合」が設立され、11月下旬に総決起大会が開催された。さらに「福井経済同友会」も京福線の第三セクター化に向けて社会資本としての存続を要望し、事業化や出資も検討するとの表明があった。これらを受けて11月24日に県知事と沿線市町村との首長会議が開かれて京福2線の存続が合意された。そして、永平寺線の存続は断念、当面10年間の整備による経費削減、市民団体も含む民間出資受入れなどを前提に、県が資産取得に35億円、運行再開のための設備投資に7.6億円、10年間の設備投資費として39億円を負担、沿線市町村は資本参加で3億7500万円、赤字補填として10年間で27.4億円を負担することが、沿線市町村の議会決議を経て、2002年1月22日に正式決定された。

財政的に難色を示していた沿線自治体の公共交通に対する評価を変化させた第一の要因は沿線住民の合意である。それ以外にも重要な要因が2点存在し、これまでに評価されることの少なかった公共交通に対する価値を変化させることとなった。その一つは、「負の社会実験」を通じて、これまで鉄道を利用してきた人も、自動車を使うので関係ないと思っていた人も鉄道の持つ輸送力と定時性を認識したことである。さらにもう一つは、こうした鉄道の存在意義を時間短縮効果、環境改善効果、道路渋滞削減効果として算出のうえ、費用便益分析を行うことにより、事業者の経営上の問題だけではなく社会的便益を考慮した存続の可否について検討されたことである。これらの評価を市民、行政、事業者で共有できたことが、次にえちぜん鉄道として再生する活動への基礎となった。

### 3. 3 えちぜん鉄道を利用した取組み

えちぜん鉄道は県、沿線市町村、民間企業、自治会、市民団体等の出資によって2002年9月に設立された第3セクター（ジョイントセクターとも呼ばれる）の会社である。京福電鉄の2路線<sup>17)</sup>を引き継ぎ2003年7月から運行が再開された。京福電鉄から土地、線路、施設を有償で譲渡を受け、その費用は県と沿線市町村で負担した会計上の上下分離が採用され、沿線市町村は運行支援策として出資し、福井方式とも呼ばれている。

新会社発足時は勝山市長が社長となり、地元有力企業の経営者が専務として就任し、民間企業のノウハウを活かした新しい地方鉄道の経営が進められた<sup>18)</sup>。すなわち、企業として求められる収益性の改善と企業価値の向上、それらと社会資本として移動制約者の足を確保し、地域の活性化、環境問題への取組みなどの社会貢献という2つの側面を両立させることである。求められる成果としては、最終的に顧客を増やすことであり、そのために様々な取組みが行われている。万葉線[34]では公共サービスの一環としての利用者を増やすことが目的とされているが、えちぜん鉄道は「お客様サービス」と「自

---

17) 京福電鉄の越前本線がえちぜん鉄道の勝山永平寺線（福井～勝山間）に、三国芦原線がえちぜん鉄道の同線（福井口～三国港間）に、永平寺線は廃止となった。

18) えちぜん鉄道の取組みについては、[23-25, 27, 28, 33]のほか、えちぜん鉄道、福井市役所、勝山市役所、福井県庁、「ROBA」、「勝山市民会議」などの関係者への聞き取り調査による。

立する企業」の観点から「地域共生型サービス企業」としての企業理念が掲げられている。

社会資本を守るために、行政の役割と責任を明確にして設立され、福井県は安全のための設備投資と鉄道資産の取得、沿線市町村は運営支援として資本参加による経営責任を負い、利用促進にも責任を持って取組むこと、それでも赤字が出た場合は補填を行うことが同意された。そのため、企業側は資本投資による負荷が軽減され、顧客サービスの向上に専念することができる。

「お客様サービス」の向上については、市民による運営参加、利便性の向上、接客サービスの向上、地域との連携が行われている。第一に市民が運営に参加する仕組みとして、設立時に自治会、市民団体、利用促進協議会、商工会、観光協会など14団体が出資し、それに地元企業28社と5つの沿線市町村が株主となっている。そのため、利用促進のための協議会の段階から株主総会まで市民の視点を取り入れ、さらに監視を受けることになる。また、「えちてつサポーターズクラブ」が2005年4月に設立され、会費を支払うと会員優待サービスと、会員向けの情報（鉄道会社および市町村より発信）が提供される（2007年で会員3403名、電車利用延べ29910人）。電車に乗ることやサポート組織に入ってイベントに参加することでマイレール意識が醸成される。同時に潜在需要の掘起しと、広告・宣伝を実施するねらいがある。

第二に利便性の向上については、全体で15%の運賃引下げ、一日フリーきっぷの販売、終電車と早朝電車の増発、連絡バスの運行と他交通機関との乗継改善、無料レンタサイクルとサイクルトレインの実施、P&R駐車場の整備、車両の更新、日華化学前と八ツ島の新駅設置（両駅とも西福井福井大学前～新田塚間に2007年9月1日開業）などがあげられる。「運行ダイヤは商品」、「駅や車両は会社の顔」として良いものを提供することが顧客の信頼を得て、リピーターを増やすことにつながるというサービス業の精神を鉄道業に取入れたものである。

第三に接客サービスの向上として、遅延情報の提供や防犯対策のためのネットワークカメラが駅に設置された。また、日々の顧客の意見を集めるために、「お客様相談室」が設置され、業務も対面サービスが基本とされている。すなわち、設備が必要な自動改札や自動券売機を設置せずに窓口で切符が販売されている。さらに、観光鉄道ではないが乗降補助、乗継案内、切符販売、観光案内などを行う女性の客室乗務員（アテンダント）が昼間の列車に乗務している。接客サービスを徹底するため、採用時の研修やアテンダント同士でも情報交換を続けながらより良い接客サービスの向上が図られている。えてして、運輸業は人を運ぶのが業務という体制になりがちだが、新会社を立ち上げる段階で、鉄道業務経験者が30%、平均年齢が30代前半、一からのスタートとして経験者でも面接と社内研修が実施され、管理職を置かずに社員からのアイデアを積極的に取上げる体制となっている。

第四に地域連携については散策などのツアー実施、イベント時の割引チケットの企画販売、芦原温泉などの旅館や温泉施設との連携、えちてつサポーターズクラブ加盟店における料金割引・優待サービスの協力（2007年で協賛企業14社、協賛加盟店78店舗）、清掃や花壇づくりなどのボランティアの協力（2007年で30団体、1041名参加）、遠足などでの電車利用による社会教育の実施などがあげられる。また、地域の活動を広めるため、テレビの情報提供コーナーへ月2回程度の出演、ラジオでも番組出演とCM放送が実施され、イベントなどの情報も随時新聞社へ提供されている。

これらの取組みの結果、利用者は2003年の部分開業時に138.3万人から、2004年には242.5万人、2007年には307.1万人となった（図11）。運転再開にあたって行政から

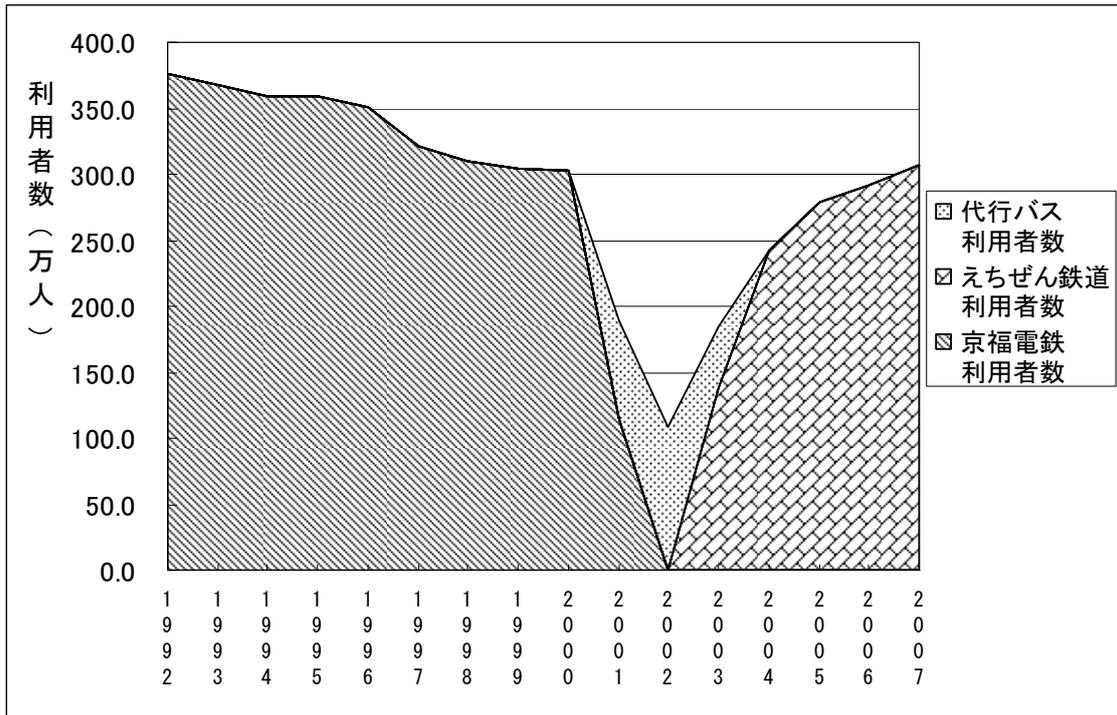


図 11：京福電鉄とえちぜん鉄道の利用者数

注) 代行バスは 2990 人/日をもとに運行日数で算出、鉄道の運行再開後は半数とした出所) [23, 35]より作成

の運行費補助を必要としない利用者数は年間 330 万人といわれていたが<sup>19)</sup>、これを目標として経営努力と利用促進のための活動が行われている。こうした成果は存続活動を通じた公共交通に対する評価が変化したこと、行政・事業者・市民が協働で支援の枠組みが維持され、なおかつ新たな地方鉄道としての顧客サービスの提供によって顧客の満足度が向上したことによって得られた。

### 3. 4 福井市の LRT 構想

福井市ではトランジットモール社会実験、えちぜん鉄道の存続を経て、人と公共交通を優先させたまちづくりを掲げた坂川氏が市長に当選した。これを受けて「高感度コンパクトシティ」の構想に基づく中心市街地活性化計画が策定され、周辺市町村との合併による都市計画マスタープランの改定が 2007 年度から進められ、その計画案が提示、パブリックコメントが実施されている[19]。また、総合交通計画[19]についても策定中である<sup>20)</sup>。ここでは、その中で策定案として示されている LRT 計画を施策の軸とする交通戦略について述べる。

19) 運転再開時は京福時代の運賃を見込んでいたが、運賃を全体的に値下げし割引切符等の販売により客単価が下がったため、えちぜん鉄道では利用者の目標を 2013 年に 380 万人と設定されている。2007 年度の利用者が 307 万人、運輸収入が 8 億 1000 万円(1 人あたり平均客単価 263 円)、営業損失の 1 億 5600 万円を埋めるのに必要な利用者増加数は 59.3 万人である。

20) 2006 年 3 月に当選した坂川市長は「高感度コンパクトシティ」を掲げて福井鉄道とえちぜん鉄道の LRT 化に尽力したが、体調不良を理由に 2007 年 12 月に辞職。2008 年 2 月に逝去された。現市長は坂川市政時代の副市長で、2007 年 12 月に当選し、坂川市長の政策を引き継いでいる。

「高感度コンパクトシティ」の構想は青森市、富山市などでも推進されているコンパクトシティの概念[36]を基本として、福井市においても中心市街地を核として、歩行者、公共交通の利便性を高め、既存の都市機能を活用した持続可能で魅力の高い都市を将来像に掲げられている。中心部に「にぎわい」、郊外に「やすらぎ」を与え、誰もが住みたくなる都市が目標とされている。実現に向けた具体的な施策は「福井市中心市街地活性化計画」[19, 37]（2007年11月改定）と「福井市交通戦略」[19]で示されている。

これに先立ち、コンパクトシティのあり方を検討し、計画の策定、施策を実施するための部署として、坂川市長が就任した2006年度に「コンパクトシティ推進室」が設置された。さらに、2007年度の組織改変で「都市戦略部」が設置され、その中に「コンパクトシティ推進室」、「交通政策室」、「情報システム室」がまとめられた。新たな取組みに対して部署が新設されることはよくあるが、より横断的な組織にして実行能力を高めようとのねらいがうかがえる。

2007年11月に策定された「福井市中心市街地活性化計画」では3つの目標が掲げられ、それぞれに評価指標が設定されている。第一は「訪れやすい環境をつくる」で、公共交通機関の乗車数が評価指標となる。目標としては2006年度の1日あたり13592人を2012年度の15300人（約13%増）にすることが設定されている。計画に定められた事業としては、福井駅立体交差事業に加え、えちぜん鉄道三国芦原線のLRT化、福井駅西口の再開発事業、起業家支援などがある。第二は「居住する人を増やす」で、中心市街地区域内の居住人口を2006年度の4474人から2012年度の5200人（約16%増）にすることが目標とされている。計画に定められた事業としては、まちなか居住推進事業、高齢者向けの優良住宅整備や交流拠点の整備、空き家情報バンクの設置などがある。第三は「歩いてみたくなる魅力を高める」で、中心市街地の歩行者・自転車交通量を2006年度の1日あたり43440人を2012年度の52500人（約21%増）にすることが目標とされている。計画に定められた事業としては、福井城の御廊下橋の復元、自転車駐輪場の整備、文化交流事業の推進、イベントの実施と観光推進事業などがある。これらの事業によってにぎわいを創出し、都市の核を形成することが計画全体のねらいとなる。

次に、2009年2月に策定された「福井市交通戦略」では、「地域を軸と拠点でつなぐ全域交通ネットワークづくり」が都市交通の目標像とされている。既存の公共交通網を活かし、6つの公共交通軸として本数を増加させるなどの利便性向上とパッケージ施策による利用者の増加が主な施策となる。地域別の交通サービス水準が設定され、中心市街地では歩行者と自転車を中心として交通ターミナルにおける乗継ぎの利便性向上、まちなか地区では南北軸の運行間隔を概ね10分ごととそれ以外の軸では概ね20分ごと、周辺市街地ではP&R駐車場を整備して自動車との結節強化と運行間隔が概ね20分～1時間以内の公共交通サービスを維持、農山漁村地域では地域拠点から福井駅までは概ね1時間ごととそれ以外の地域ではシビルミニマムの交通手段を確保することが目標とされている。パッケージ施策としては南北軸としての福井鉄道とえちぜん鉄道の乗入れとLRT化、東西軸や幹線におけるバスサービスの高度化、交通結節点の強化、電車やバスの案内情報の提供と料金授受のICカード化、環境負荷の抑制のためのモビリティ・マネジメントの実施などが盛り込まれている。これらの施策により、都市の周辺部から核までの交通手段の利便性を高め、安心して暮らせる郊外を形成するための計画が「福井市交通戦略」である。

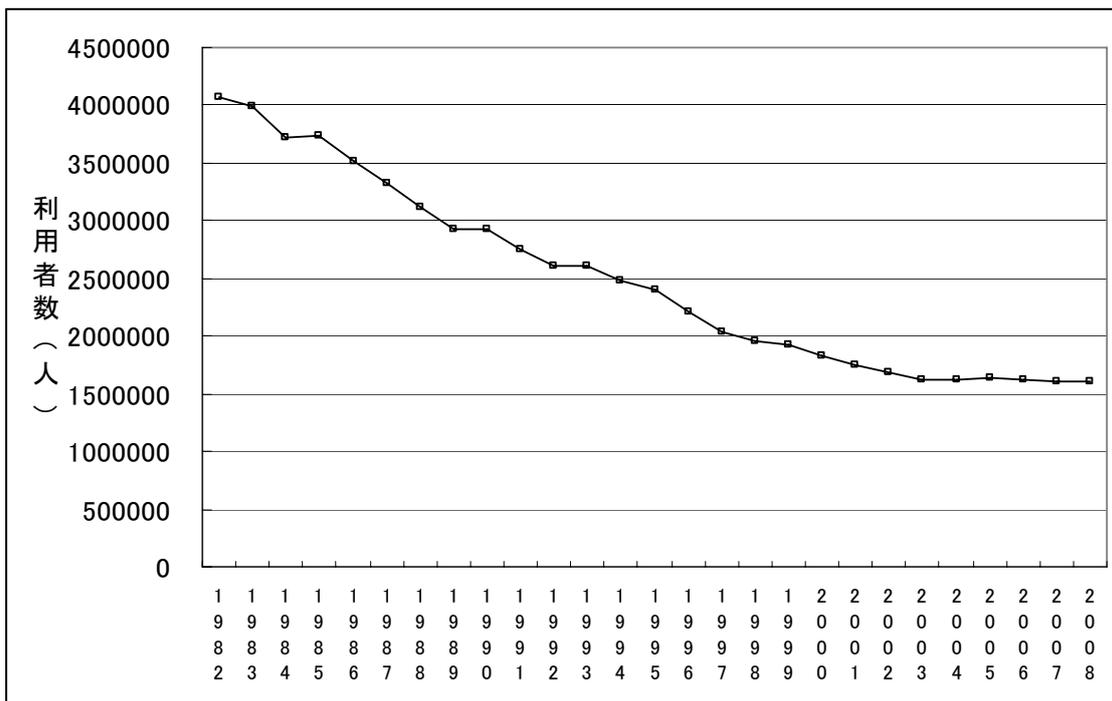


図 12：福井鉄道の利用者数

出所) [3, 38]より作成

### 3. 5 福井鉄道の資産価値と社会的便益

福井市における福武線のLRT化構想が進められようとしていたものの<sup>21)</sup>、2007年9月に福井鉄道が県と沿線市町村に行政支援を求めることとなった<sup>22)</sup>。長年の累積債務に加え、国の会計方式の変更に伴う減損会計によって約7億円の棄損が発生し、債務超過が問題となった。鉄道資産のうち線路用地などは合計すると面積が大きくても、長く幅の狭い用地のため他への活用が難しく、評価額が下げられたことにより収支計画の改善が求められることとなった。利用者は毎年減少傾向にあったものが、利用促進策を通じて下げ止まりをみせていた(図12)。地方鉄道において旅客収入だけで債務を好転させるのは困難なため、存廃問題へと発展した。

県および沿線市町村である福井市、鯖江市、越前市(2005年10月より旧武生市を中心に周辺市町村と合併)は存続か廃止かの協議を迫られ、同時に福井鉄道と親会社の名古屋鉄道に会社としての再建策の再提出を求めた。福井鉄道の経営陣は親会社の意向と地元の要望の間で厳しい経営判断を求められ、11月2日に行われた第1回福井鉄道再建

21) 2006年4月、福井鉄道では岐阜で廃止された部分低床車が導入された。この車両は社会実験で使用されたもので、車両に合わせて武生新～福井新駅までのホームが切り下げられ、段差の解消が進められた。さらに、P&R 駐車場を社会実験時に設けられた浅水駅のほかに、2005年10月に鯖江市の水落駅に80台分が本格的に導入された。

22) 福井鉄道の存続問題および活性化については、[27, 38, 39]のほか、福井新聞、県民福井、中日新聞などの当該記事、福井市役所、鯖江市役所、越前市役所、福井県庁、ROBA、福井鉄道福武線活性化連携協議会などの関係者への聞き取り調査による。

計画協議会で以下の3案が提示された。①新会社を設立し、鉄道事業を福鉄から切り離すとともに固定資産を新会社に売却。鉄道部門の従業員を移管する。②名古屋鉄道が借入金など福鉄の債務を一部肩代わりし、名鉄保有の福鉄株式を第三者へ譲渡する。③名古屋鉄道が増資を行い、福井鉄道が経営改善を実施。その後、名古屋鉄道保有の株式を第三者に譲渡する。名古屋鉄道は1999年以降利用の少ない鉄道路線が多く廃止され、いずれの案も福武線の経営から撤退する意向で、運行については①は新会社、②と③は福井鉄道が続けることになる。この案に対して、行政や議員、財界から企業に対する経営責任や社会責任を求める声が相次ぎ、支援に向けての協議は難航した。

一方、市民の間でもえちぜん鉄道とのサービスの格差や、会社に対する不満、そして、沿線3市はJR北陸線も存在するため、並行する福武線の不要論も出された。これに対して、「連合福井南越地域協議会」など沿線の自治連合会、市民団体などが発起人となって「福武線の今後について考える会」設立に向けた勉強会が10月23日に開催された。勉強会ではROBAの会員も講師役を務め、京福が存続した経緯をもとに公共交通を支援するための行政、事業者、市民の役割を改めて考え直す機会が提供された。著者もGISを使ってJR北陸線と福井鉄道福武線の沿線地域の違いを示した地図(図13)を作成し、北陸線は都市間輸送が主体、福武線は住宅、会社、学校、病院、商業地などをこまめに結ぶ住民の日常生活の足としての役割があることを数値化・可視化した。この地図を講師役であるROBAの会員に提供して、説明資料として活用された。

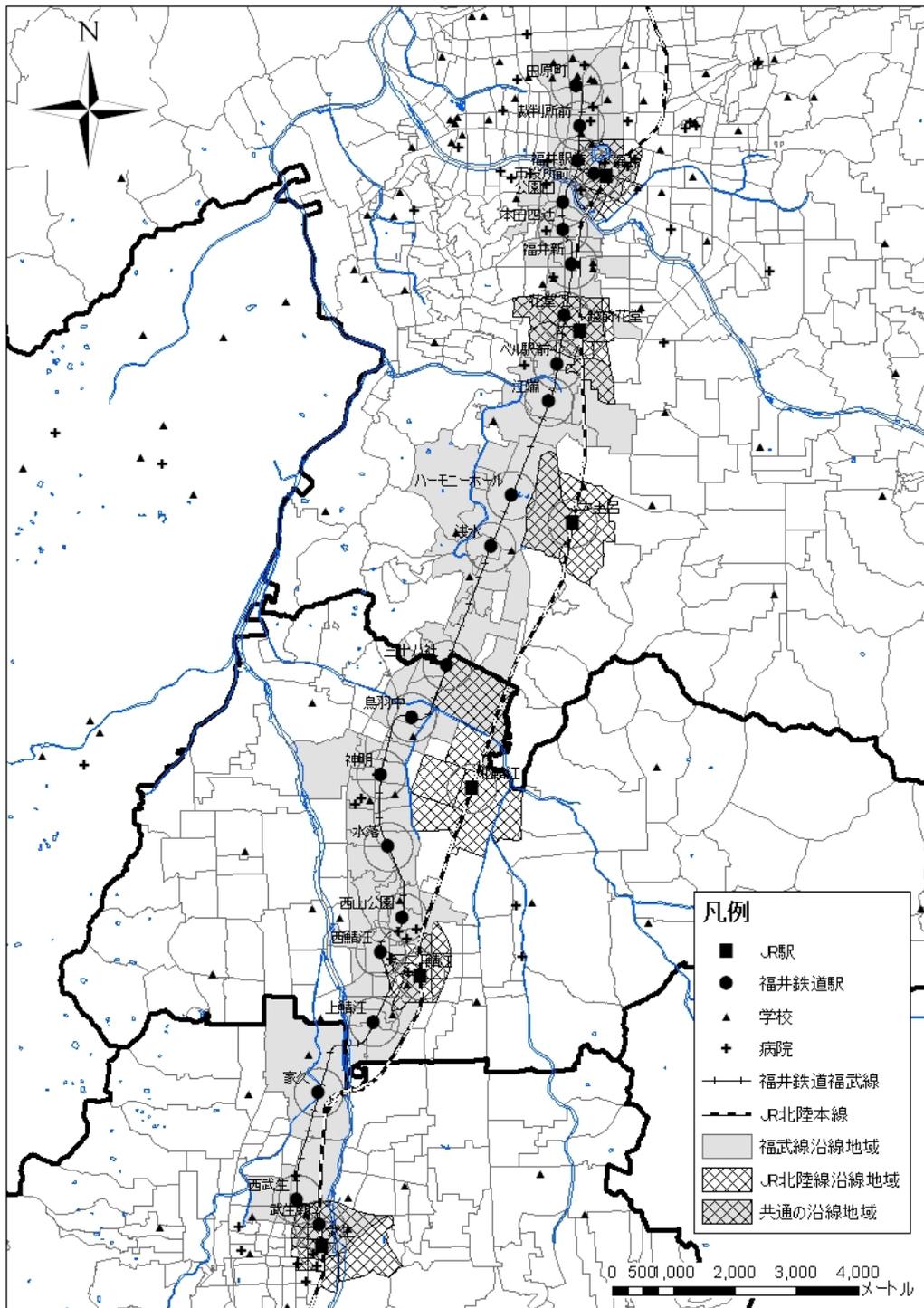
勉強会の開催などで福武線を支援する活動が高まり、沿線3市の自治会や商工会を中心にサポート団体が結成され、行政支援の決断を促すこととなった。2008年2月21日に行われた第5回福井鉄道再建計画協議会で、名古屋鉄道が株式を譲渡して経営撤退を条件に増資して累積債務を圧縮、県および沿線3市が土地を取得する上下分離方式による再生案とともに福武線の存続が確認された。その後は県および市議会での決議と負担割合などの条件をつめていくこととなった。

福井市は福武線を交通政策の南北軸に位置付け、鯖江市では市街地がJRの駅と約2km離れた位置にあり福武線の必要性が高い、越前市では福井鉄道の本社所在地であっても終点がJR駅に近く市内に福武線の駅が2駅しか存在しない。それぞれ3市の立場は異なっており、負担割合をめぐって協議が続けられた。えちぜん鉄道のように新しい第三セクター会社の設立なども選択肢のひとつではあったが、地元負担の軽減、福井鉄道が運行継続に向けて施設や人員の提供に協力的であったことなどから、公共交通活性化・再生法の鉄道事業再構築事業を活用し、鉄道用地のみ沿線3市が保有し、そのまま福井鉄道が交通施設の保有や運行を行う譲渡型上下分離方式の採用による存続案が同意された。費用便益分析に基づき<sup>23)</sup>、費用負担は利用者数、路線長、沿線人口などの指標によって3市の負担割合が算出された。行政が今後の活性化へ向けて鉄道資産と施設整備・維持費用を負担し、民間企業が運行サービスを担い、市民も出資して利用促進活動に加わるという枠組みはえちぜん鉄道と同様である。

最終的に福井鉄道の再生に向けて、累積債務28億円の解消に3つの方策がとられた。第一に名古屋鉄道が10億円増資のうえ沿線市町村・市民団体などに株式譲渡して経営撤退した。第二に財産処分等で6億円の銀行債務を償却。第三に県・沿線市町村が12億円で土地を取得して福井鉄道に無償貸与することで新たな体制が開始された。今後の活性化については、2009年2月に鉄道事業再構築事業が国交省から第一号認定を受けること

---

23) 国土交通省中部運輸局では、福武線廃止のケースと、同線がLRT化されたケースを比べると、30年間で232億円もの社会的便益の差があると試算された。



	人口	世帯	事業所	従業者	学校	病院
福武線沿線	77555	25922	8289	69563	15	14
北陸線沿線	20589	6943	3614	35476	1	5
共通の沿線	13541	4654	2686	25510	0	1

図 13：福武線と北陸線の沿線比較

出所) 統計 GIS ブラザ (2000 年国勢調査、2001 事業所・企業統計)、  
数値地図 2500、25000 (空間データ基盤) より作成

となり、維持修繕費の12億円を沿線市町村、設備更新費の21億円を県と協議会で負担し、国庫補助の10億円と合せて2009年3月からの10年間の事業計画が実施されることとなった。鉄道事業再構築事業の事業計画では2007年度の利用者数161万人を2019年度に200万人とすることが目標とされた。事業計画としてあげられている施策としては、第一に運賃の見直しで、運賃体系のわかりやすさと全体的な値下げ、高齢者割引制度の導入、これまでの1日乗車券に加え企画乗車券の充実が盛り込まれている。第二に運行時間の改定として、終電の繰り下げ、急行運転や運行本数の増加などによる利便性の向上が検討される。第三に顧客サービスとしては、接客サービスや駅・車両の改修があげられ、沿線サポート団体と連携したサービスの改善、イベントの実施、行政や地元企業との連携による公共交通を利用した通勤の促進などが盛り込まれている。最後に施設面の整備についても、パーク・アンド・ライド駐車場の新增設、4つの新駅の設置が事業計画に盛り込まれている。

2009年3月から計画事業の実施が開始されたが、開始後3ヶ月の間にも、事業期間以前から計画に盛り込まれる事業の試行なども合わせて既にいくつかの事業が実施されている。社長は民間企業から迎え入れ、社員発案やサポート団体からの提案を取り入れ、計画事業に加え様々な取組みも実施されている。電車内で男女の出会いの場を提供する「ラブ電」の運行、福井工業高等専門学校の学生会の協力による「イルミネーション電車」の運行、子供達の絵を電車内に飾る企画などが実施された。施設整備についても、家久駅、神明駅、上鯖江駅（近隣施設の名前を通称に活用して「サンドーム駅」として知名度の向上が図られている）にP&R駐車場が設置された。さらに、福井鉄道はバス部門もそのまま継続された点や旅行会社などがグループ会社となっている点を活かし、これまで切符販売所もなかった官庁街に位置する市役所前電停に案内所が開設され、接客に優れた観光バスのガイドらで運営にあたっている。さらに、バス路線を変更して福武線のフィーダーバスとして駅から離れた団地を結ぶなどの施策が展開されている。

## 4. 公共交通の活性化に向けた市民活動

### 4. 1 公共交通を活かしたまちづくり

福井における社会実験は、公共交通の再生やまちづくりを進める組織が形成されたという点で成果が現れた。社会実験が行われるにあたりシンポジウムが開催され、その参加者が集まって2001年に「ROBAの会」が設立された<sup>24)</sup>。「ROBAの会」はえちぜん鉄道や福井鉄道の存続活動でも、行政や事業者と住民組織との仲介役として情報提供やシンポジウムの講師役などを務めた。会の本来の目的は存続活動ではなく、「豊かで夢のある未来にむけて、みんなが安心して利用できる路面電車やバスなどを活かしたまちづくりのために、自ら考え、楽しく行動すること」である。行政との協働事業を推進するために、2005年4月にNPO法人化された。

ROBAの主な事業は①公共交通主体のまちづくりに関する提案、②公共交通の活性化に関する普及・啓蒙、③LRT導入の推進、④他団体との交流・連携の4つである。①では福井県が進める自動車通勤を控える「カーセーブデー」と連携したイベントの実施、森田地区のまちづくりを進める「森田地区文化委員会」への協力、子供たちへの環境と交

---

24) 「ROBA」の取組みについては、総会や各イベント時の資料、ホームページ[30]、会員への聞き取り調査による。

通の講義などが行われた。えちぜん鉄道や福井鉄道の存続活動における勉強会への参加（講師としても含む）、鉄道再生に取り組もうとする団体の視察受入れなども行われている。

②ではバスマップと自転車マップの作成・販売と、公共交通時刻表の管理が行われ、これらを使った公共交通の利用促進活動が展開されている。また、公共交通の利便性向上のための調査・提案や、福井鉄道福武線サポート団体協議会にも加盟している。

③では LRT 推進のためのチラシや冊子が作成・配布され、パネル展やシンポジウムが実施されている。また、(財) 地域環境研究所 (IRE) との共同研究会も月 1 回程度実施されている。こうした活動が認められ、コンパクトシティ構想を掲げる福井市の「交通戦略協議会」に参加することとなった。

④では「全国路面電車愛好・支援団体」の一員として、全国の市民団体と交流が続けられている。2008 年 10 月には福井で「全国路面電車サミット」を主催し、延べ約 1000 人の参加があった。また、「バスマップサミット」への参加（第 2 回を主催）、「人と環境にやさしい交通を考える全国大会」、「全国まちづくり会議」など公共交通の活性化やまちづくりに関する大会への参加や市民団体との交流が図られている。さらに、富山・高岡・金沢の市民団体と「北陸連携並行在来線等活用市民会議」が設立され、北陸新幹線開業後の並行在来線などの公共交通網とまちづくりについて研究し、報告書の作成やシンポジウムが開催されている。

#### 4. 2 福井におけるバスマップの活用

バスマップの取り組みは岡山の市民団体 RACDA が「ぼっけえ便利なバスマップ」を発行したことに始まる[40]。事業者ごとにしか路線図がなく、どの道路を通っているかわからないこともあり、バスのわかりにくさを解消し、バスの問題を考え直して公共交通の活性化につなげることがバスマップの目的となる。福井市においても、京福バス、福鉄バス、福井市のコミュニティバス（愛称「すまいるバス」）があり、路線図は事業者ごとにしか記載されていなかった。そこで、ROBA が全てのバスや鉄道の路線を地図上にまとめて記載した「ふくいのにのりマップーひっでえべんりな福井のバス・電車マップ」を作成した（以下「のにのりマップ」とする）。

「のにのりマップ」は正縮尺の地形図のうえにバス路線が記載されているので、バス会社が提供する路線図ではバス停名しかわからないのに対し、バス停や路線の実際の位置がわかるように表現されている。系統番号も適宜記載されており、どの系統がどの道路を通るかを追跡できるようになっている。ただし、全てのバス会社で系統番号が付与されていないため、独自に番号を付与して記載されている。実際に利用する場合には、地図上に表記された番号と系統番号や路線名とを照らし合わせる必要があるものの、事業者間で同じ系統番号が使われていても地図上で区別することができる。将来的には実際のバス会社の系統番号も、異なる事業者であっても都市圏単位で統一的な系統番号が付与されることが望ましい。

道路地図などにもバス路線とバス停が記載され、実際の場所がわかるものもあるが、1 日数本しか走らないバス路線も同様に記載されており、実際に利用できるかわからないこともある。これに対し、「のにのりマップ」では線の種類によって、「1 時間に 1 本以上」、「1 日 4～13 便」、「1 日 3 便以下」の 3 種類に分類されており、利用しやすい路線を見分けることができる。

バス路線以外にも、病院・学校などの公共施設も記載されているため、目的地の最寄りのバス停を調べることができ、地形図がベースとなっているので、道案内にも活用できる。また、自動車から電車・バスへ乗換えるための P&R 駐車場や身障者用トイレの場所

も記載されている。さらに、使いやすい優良バス停を ROBA で認定して記載されている。「R が屋根」、「O が広い歩道」、「B がベンチ」、「A が接近案内」として、これらのうち 3 つ以上を備えたバス停を ROBA が認定することで、少しでもバス停の整備を見直されるよう意図したものである。25000 分の 1 の地形図をもとにした福井市内版と、20 万分の 1 の地形図をもとにした全県版があり、全県版には主な市の詳細図も付いている。

バス停を検索するには、路線名や路線番号の一覧から選ぶ場合と、施設一覧から最寄のバス停とそこを通る路線を選んで調べる方法がある。紙版のバスマップには時刻表が付いていないので、「ばすでんしゃねっと・ふくい」[41]で路線ごとの時刻表を探るか、「ばす・でんしゃナビふくい」[42]で出発地から目的地までの時刻、料金を調べることができる。WEBの利用によって必要な情報の追加や路線の改変などに即座に対応することも可能である。前者はROBAが福井県に協力して管理しているものであるが、後者は別の情報関連の会社が入札して作成したものである<sup>25)</sup>。

一方、「りんりんマップ」は福井市が自転車道の整備を検討し、自転車の利用を促進するために、ROBA が委託を受けて作成した自転車マップである。自転車で通行するのに危険な道路や場所が赤で、比較的安全に通行できる道路が青で、自転車専用道や自転車通行可の広い歩道が緑で表記されている。その他、自転車で市街地を走るのに便利な公共施設やトイレ、コンビニエンスストアの場所、休憩しやすい公園などの場所が記載されている。

こうしたバスマップと自転車マップを活かした公共交通の利用促進のための活動が 2008 年 7 月に日本モビリティ・マネジメント会議の JCOMM デザイン賞を受賞し、行政からの評価も高まることとなった。さらに、「全国路面電車サミット」に市民や県内外から多くの参加者があり、公共交通やまちづくりについて考える機会を提供したこともあり、徐々に行政や企業との協力や市民団体間の連携が進められてきた。2009 年度には福井市の協働事業にモビリティウィーク&カーフリーデーの企画が採択され、レンタサイクルの実施、駅前に総合交通案内所の設置、まちなかでのイベントなど、自動車を置いてまちなかに出かけるための事業が展開される予定となっている。

## 5 おわりに

福井におけるトランジットモール社会実験は交通に関する人々の関心を高め、えちぜん鉄道の再生や福井鉄道の再生につながった。公共交通を事業者の経営面だけで判断するのではなく、社会的便益も含めて評価することの重要性を示すこととなった。松原[34]で述べた万葉線の事例とともに、鉄道事業者が廃止を届け出た近鉄北勢線、南海貴志川線存続の手本ともなったのである。第三セクターとなったえちぜん鉄道ではサポーターズクラブが作られ、駅の美化への協力、イベントの実施などが行われている。市民の意見が取り入れられ、駅の駐輪場の整備、P&R の実施、利用者の便宜を図るアテンダントも乗車するようになり、えちぜん鉄道と福井鉄道の共通一日乗車券も発売されるようになった。福井鉄道でも行政や市民が支える体制の構築によって、鉄道事業再構築事業が国土交通省から第一号認定を受け、10 年間の事業計画が開始されたところである。

---

25) 時刻情報の検索システムの構築は NPO が担当するには難しい面もあるが、逆に県外の情報関連の会社では福井県の公共交通に精通しておらず、同じ位置にあっても異なる名前のバス停では乗継ぎ情報が表示されないなど、使いにくい面が残っている。システムを設計する段階で ROBA など公共交通に精通している市民団体などとの協議があれば、より使いやすい検索システムにできる可能性がある。

この情勢を追い風に福井市では公共交通の利便性向上をマニフェストとして掲げる市長が当選した。この市長はえちぜん鉄道再生に向けて重要な役割を担っていた「ROBAの会」の会員でもあった。市民団体であった「ROBAの会」は福井におけるLRT推進を目指しており、NPO法人「ROBA」として新たに活動が続けられている。「ROBA」では低床車の導入、福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れ、新駅の設置、電停の改良、福井鉄道の福井駅前への延伸、電車通りのトランジットモール化などのプランが市民に提示されている。これらの取組みが中心市街地の活性化と連携されれば、福井のLRTシステム化は現実味を帯びてくることとなる。

福井市では路面電車をはじめとして鉄軌道網が多く残っている。駅勢圏内に学校や病院も多く、鉄道通学利用確率と鉄道通院利用確率は高い値を示す。それにもかかわらず、福井鉄道の利用は低迷している。また、軌道系交通機関から少しでも離れた地域においては、自動車の利用率が非常に高くなる。本数、乗継ぎ、料金などの面で少しでも不便な状況にあれば、自動車が利用されることとなる。それに対して、えちぜん鉄道は社会的便益が認められ、利用者向けのサービスと利便性が向上し、利用者が増加している。

すなわち、福井市のような中規模の地方都市では、軌道系交通機関が存在すれば必ず利用されるということにはならないが、公共交通の潜在的な需要は小さくないため、公共交通の利便性が向上すれば利用者の増加につながるということがいえよう。

## 参考文献

- [1] 松原光也(2008)「地方都市の分類と地方都市の交通実態—交通地域区分と都市の集約度の分析から—」, PGLab ディスカッションシリーズ(関西大学政策グリッドコンピューティング実験センター) 34号: 1-38.
- [2] 福井鉄道(株)(2001)福井鉄道 鉄道概要(2001年4月時点の時刻表、運賃表等).
- [3] 福井鉄道(株)(2000)福武線輸送数量.
- [4] 福井市中心市街地整備基本計画策定委員会(1990)福井市中心市街地整備基本計画.
- [5] 日本開発銀行金沢支店(日本政策投資銀行)(1999)福井市における中心市街地の活性化について.
- [6] 川島令三(1995)『全国鉄道事情大研究北陸編1』, 草思社: p. 250.
- [7] 宮脇俊三(1995)『鉄道廃線跡を歩く』, JTBキャンブックス: p. 192.
- [8] 宮脇俊三(1997)『鉄道廃線跡を歩くⅢ』, JTBキャンブックス: p. 224.
- [9] 原口隆行(2000)『日本の路面電車I 現役路線編』, JTBキャンブックス: p. 192.
- [10] 本多義明・嶋田喜昭(1997)「高齢化社会における路面電車の役割」, 都市計画 45-5: pp. 35-38.
- [11] 本多義明・川上洋司(1998)「路面電車再生に向けて—その意義と課題」, 都市問題 89(7): pp. 81~91.
- [12] 川上洋司(2003)「地方都市における中心市街地活性化とTDM—福井市の事例」, 都市問題 94-3: pp. 65-79.
- [13] ふくいトランジットモール社会実験協議会(2001)トランジットモール等社会実験実施計画書(福井市都市政策部都市整備推進室).
- [14] 県都福井市における新・交通システム研究会(1999)公共交通計画策定事業に伴う専門的な調査業務報告書(株式会社トーニチコンサルタント).

- [15] 福井市市民生活部総合交通課(1989)路面電車に関する提案等.
- [16] 福井市市民生活部総合交通課(2000)福井市公共交通計画策定事業の経過報告について.
- [17] 福井市市民生活部総合交通課(2001)「福井地域の鉄道課題における検討調査」
- [18] 福井市福武線路面電車検討委員会(1993) 福井市福井鉄道福武線路面電車検討報告書.
- [19] 福井市 ホームページ [www.city.fukui.fukui.jp](http://www.city.fukui.fukui.jp) (使用したアンケートに関するデータはふくいトランジットモール社会実験協議会が作成したもの)  
<http://www.city.fukui.lg.jp/> (現在のアドレス)
- [20] 高間光夫(2002)「中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験」  
新都市 56-3 : pp. 123-130.
- [21] 松原光也(2005)「福井市における路面電車に対する住民意識と公共交通の課題」,  
『交通権』, 第 22 号, 2005. 4, pp. 68~89.
- [22] 野嶋慎二・高橋栄次郎(2003)「官民協同による自律発展的な中心市街地の再生を目指して」,  
中出文平・地方都市研究会編『中心市街地再生と持続可能なまちづくり』:  
pp. 110-117, 学芸出版社 : p. 208.
- [23] えちぜん鉄道(株)(2008) えちぜん鉄道資料(旅客数データ、経営方針、  
存続の経緯).  
えちぜん鉄道(株) ホームページ <http://www.echizen-tetudo.co.jp/>
- [24] 嶋田郁美(2008)『ローカル線ガールズ』, メディアファクトリー : p. 191.
- [25] 佐藤信之(2007)『コミュニティ鉄道論』, 交通新聞社 : p. 199.
- [26] 鉄道まちづくり会議編(2004)『どうする?鉄道の未来』, 緑風出版 : p. 215.
- [27] 清水省吾(2009)「地域協働による鉄道存続・再生の最前線ー富山県・福井県の事例から」,  
『環境自治体白書 2009 年度版』, 環境自治体会議編, 生活社 : pp. 96-102.
- [28] 宝田惇史(2009)「鉄道事業における社会的価値の評価と市民参画に関する研究」,  
日本地域政策研究, 第 7 号, 2009. 3, pp. 209-216.
- [29] 鉄道総合技術研究所(2001)「京福電鉄(株)越前線の施設改修計画策定報告書  
概要速報」.
- [30] (特)ふくい路面電車とまちづくりの会(ROBA) ホームページ  
<http://roba.cocolog-nifty.com/roba/home/>
- [31] まちづくり福井株式会社(2000)路面電車とまちづくりを考えるフォーラム  
2000 講演録.
- [32] 本多義明・川本義海(2002)「地方における鉄道の社会的意義ー「地域貢献」の  
視点から」, 都市計画 45-5 : pp. 34-38.
- [33] 鉄道まちづくり会議編(2009)『どうする?鉄道の未来ー増補改訂版』, 緑風出版 :  
p. 260.
- [34] 松原光也(2009)「万葉線第三セクター化による高岡のまちづくり」,  
『PGLab ディスカッションペーパーシリーズ』, 第 35 号, 2009. 1, pp. 1~41.
- [35] 堀井茂毅・川口充康・川本義海・川上洋司(2004)「地方鉄道運行再開による沿線  
住民の交通行動及び意識に関する調査・分析ー福井地域における地方鉄道を対象と  
してー」, 第 30 回土木計画学研究発表会・講演集.
- [36] 松原光也(2009)「富山市の都市機能配置とライトレール」,  
PGLab ディスカッションペーパーシリーズ第 36 号, 2009. 2, pp. 1~34.
- [37] 福井市都市政策部都市整備推進室(1999)福井市中心市街地活性化基本計画.
- [38] 福井鉄道(株)(2009)福井鉄道資料(旅客数データ、鉄道再構築事業計画).  
ホームページ <http://www.fukutetsu.jp/>
- [39] 福井鉄道福武線活性化連携協議会(2009)福井鉄道福武線地域公共交通総合

連携計画，福井市・鯖江市・越前市，2009. 2.

[40] 松原光也・本田豊・金森康(2008)「バスマップで見える地域交通の現状と課題」,  
『交通権』第25号，2008. 4, p. 88～100.

[41] ばすでんしゃねっと・ふくい <http://www3.ocn.ne.jp/~fba/>

[42] ばすでんしゃナビ・ふくい <http://koutsu.pref.fukui.jp/>

## 謝辞

本稿は関西大学大学院文学研究科（地理学専攻）に提出した博士論文『現代日本の地方中心都市における公共交通の再生とまちづくりに関する地理学研究』の第4章「地方都市の分類と地方都市の交通実態－交通地域区分と都市の集約度の分析から－」に加筆・修正したものである。博士論文を執筆するにあたり、ご指導、ご助言ならびに貴重な資料をいただいたかたがたに御礼申し上げる。