

全国都市再生モデル調査



えちぜん鉄道存続のパワーをまちづくりに

えちぜん鉄道を核とした
公共交通の活性化によるまちづくり
調査報告書

平成 16 年 3 月

ふくい路面電車とまちづくりの会（ROBAの会）

目 次

序．今回の取り組みの背景と目的	1
-----------------	---

[構想編]

1．福井の公共交通の現状と課題	3
1 - 1 えちぜん鉄道開業の社会的意義	3
1 - 2 R O B Aの会の活動からみた福井における公共交通の現状	6
1 - 3 福井における公共交通の現状と課題	11
2．公共交通を活かしたまちづくりの提案	14
2 - 1 公共交通を活かしたまちづくり	14
2 - 2 つないで生きる！公共交通とまちづくり	16
3．公共交通とまちづくりを実現するためのしくみづくり	28
3 - 1 協働のまちづくりのしくみ	28
3 - 2 協働のまちづくりのシナリオ	30

[実践編]

4．協働による公共交通とまちづくりの実践と提案	37
4 - 1 地域の駅からのまちづくり	38
4 - 2 公共交通のシステムづくり	55
5．調査の成果とアクションプログラム	66

[資料編]

1．ふくい路面電車とまちづくりの会（R O B Aの会）の概要	資 - 1
2．本調査における活動内容	資 - 7
3．公共交通まちづくりアドバイザー会議	資 - 24
4．まちづくりガイドブック	資 - 25

序．今回の取り組みの背景と目的

(1) 調査の背景と目的

えちぜん鉄道は、京福電鉄の連続鉄道事故がもとで全国で始めて改善命令で休止し、福井方式で新たに第三セクターとしてスタートしましたが、その存続は沿線自治体と沿線住民の鉄道存続運動なくしては、決して成し得なかったものです。このようにして存続したえちぜん鉄道は福井都市圏の再生を担う公共交通の基幹軸として、その活用が都市再生の重要な要素であるばかりでなく、全国の地方鉄道の再生モデルとしてもその活用方法の真価が問われています。

しかし、福井の交通環境は、一世帯あたり車保有台数、パーソントリップ調査における自動車分担率とも全国トップクラスの車社会となっています。また、広域道路の整備と市街地の9割にも及ぶ土地区画整理事業により、全国に先駆けて低密度市街地の拡大と都市機能の郊外化、一方での中心商業地の低迷が都市問題となっており、結果として車が利用できないと満足に都市サービスが享受できない市街地が形成されました。

また、公共交通は自動車に比べて環境負荷が小さく、地球にやさしい交通機関であることは広く認識され始めていますが、それだけでは必ずしも公共交通利用者の増大につながりません。とくに車社会となっている福井においては、すでに利用(所有)している車からの転換というハードルがあり、それは非常に高いものです。高齢化社会の中で、豊かな暮らしを実現するために、利用しやすい公共交通が果たす役割が大きいことを認識してもらうには、実際に電車やバスに乗ってもらって必要性を感じてもらうことが不可欠であると考えています。

ふくい路面電車とまちづくりの会(以下、ROBAの会)では、これまでえちぜん鉄道存続に向けた取り組みを始め、公共交通の利用促進に向けた取り組みとして、『のりのりマップ』、『すまいるトラム オリエンテーリング de ビン Go!!』、『桜電車』などの活動を通じて、公共交通を実際に利用してもらうための道具や、乗車体験の機会を提供し、実際に数多くの人々に乗車していただきました。

今回の取り組みは、さらに一歩進めて『のりつぎ調査隊』などによる乗車体験に基づき利用者側から公共交通の問題課題を抽出するとともに、まちづくりグループ、鉄道存続支援グループなど幅広く住民との意見交換を行い、公共交通を活かしたまちづくりへの展開の基盤づくりを進めていくものです。えちぜん鉄道を存続させた住民のパワーを、公共交通とまちづくりのパワーへと振り向け、協働のまちづくりを進めていきたいと考えています。また、これらの活動を通じて、協働の公共交通とまちづくりを進めるための道具として、一般住民にもわかりやすいまちづくりの将来像を作成することを目的とします。

さらに、行政や事業者とまちづくりグループが協働のまちづくりを実践する中で、沿線住民を巻き込んだ公共交通とまちづくりを展開することは、住民自らが利用しやすい公共交通による豊かな暮らしを実現するための行動を起こすことになるとともに、一方で、行政が進める都市再生に向けた住民の合意形成を得るためのきっかけとなります。

このため、本報告書では[構想編]「第1章 福井の公共交通の現状と課題」で、福井の公共交通のおかれている現状と課題について、えちぜん鉄道の存続運動を含めてROBAがこれまで取り組んできた活動を通して得られた、利用者の現状認識と課題についてまとめています。「第2章 公共交通を活かしたまちづくりの提案」では、活動を通じて問いかけてきた公共交通とまちづくりの考え方について、『つないで生きる！公共交通とまちづくり』というイメージ図と事例を交えた解説としてまとめています。「第3章 公共交通とまちづくりを展開するための仕組みづくり」では、協働のまちづくりのしくみとそのなかでのまちづくりグループとしての役割と、シナリオを描きながらまちづくりを実践する際の波及効果と展開の仕方の方向を示しています。

さらに、[実践編]「第4章 協働による公共交通とまちづくりの実践」では、シナリオに基づいた実践から得られた具体的な計画について、地域住民とのコラボによる地域のまちづくり計画、行政や事業者とのコラボによる公共交通計画、およびROBAの独自の提案について、引き続き活動しながら積み上げていくためのデータベースとして、今後とも使っていけるようにまとめています。「第5章 調査の成果とアクションプログラム」では、本調査で得られた成果と今後の課題およびアクションプログラムを示しています。

このように、これらの取り組みが地域の再生に結びつき、ひいては都市の再生の大きな流れにつながり、都市再生が推進できるものと考えます。

(2) 調査体制

本調査は、全国都市再生モデル調査として、福井県都市計画課、総合交通課、えちぜん鉄道支援課の推薦を受けて、ROBAの会が実施したものです。

これを実践するにあたって、国、福井県、福井市、交通事業者、学識経験者のご協力のもと、「公共交通まちづくりアドバイザー会議」を開催させていただき、調査の内容、進め方などについて、ご助言、ご指導を受けました。また、沿線住民グループや、市民活動グループのほか、全国の活動グループの協力、助言をいただきながら進めることができましたことに、あらためて深く感謝いたします。

[構 想 編]

1 . 福井の公共交通の現状と課題

1 - 1 えちぜん鉄道開業の社会的意義

(1) 京福電車の存続の取り組みと市民の動き

京福電鉄の存廃問題は非常に特異な形で全国に知れ渡ることになりました。

京福電鉄は、当時福井県内において福井と勝山を結ぶ越前本線、福井と三国を結ぶ三国芦原線、さらに永平寺線を運行していました。越前本線の東古市 勝山間および永平寺線は長く廃線問題に揺れていましたが、2000年の12月に永平寺線の電車がブレーキ部品の破損により暴走、越前本線の電車と正面衝突事故を起こし、26人の死傷者を出しました。そしてその半年後の2001年6月24日、今度は越前本線の上り電車の運転士による信号の見落としが原因で正面衝突事故を起こし、25人がけがを負いました。半年に二度の正面衝突という重大事故が発生したことを重くみた国土交通省中部運輸局は京福電鉄に福井県内路線の即日運行停止を命じました。



福井の電車ネットワーク

突然電車の運行が止まった沿線の住民は、福井への通勤・通学の足を失い大混乱に陥りました。代行バスが運行されましたが、バスでは乗客の積み残しが出るうえ、幹線道路からそれて駅に寄るため、当初は電車の三倍の時間を要しました。バスの運行経路はその後幹線道路を直進するルートに改められましたが、その間に通勤手段を車に変更する人も多く、幹線道路の混雑が悪化することになりました。また最終的に、運行停止後約2年間で電車の乗降客数の7割近くが代行バス（後に代替バス）を離れ、車による通勤や家族の車による送り迎えに移行しました。

京福電鉄は一度目の事故後、一民間事業者が鉄道を維持していくことの困難を訴え、福井県内路線全線の廃止の意向を表明する一方、第三セクター化を含む運営方法の見直しを県と協議していました。二度目の事故はこのような背景のなかで起きました。

事故後の福井では、運行再開のためにかかる設備投資額があまりに大きいことから、廃線論が一気に噴出しました。勝山市の「京福電車存続対策勝山市民会議（以下、勝山市民会議）」は早くからこの問題に対して取り組み、勝山市と連携をとりながら、シンポジウムやイベントなどを通して市民に対する広報活動を行い、短期間に勝山市民70%の存続を求める署名を集めて提出しました。また、当時大井川鐵道の副社長白井昭氏を招いて運行再開に必要な設備投資費の削減案を提案するとともに、中部運輸局との交渉などを展開しました。一方、ROBAの会も存続活動に参加し、県議会への請願、沿線自治体への提案書などを通じて、マスコミを通じて住民へのアピールを繰り返す活動を展開しました。同時に、環境やまちづくりなどの分野で活動する他のまちづくりグループと力を合わせて「京福問題から福井の未来を考える市民連合（以下、市民連合）」を設立し、さまざまなセミナーなどの場に問題点を整理した解説資料を提供し、講師を派遣するなど、著しく不足していた、議論に必要な情報を広く住民に提供する役割を担いました。

またROBAの会は、当面のハードルであった、圧倒的多数が廃止を主張する県議会のなかで、工夫次第で運行再開に必要な設備投資費を大幅に軽減できるという情報や、上下分離方式を採用するアイデアなどの検討材料を提供しました。また存廃の判断に「費用便益分析」を持ち込むべく議論を重ねるなど、会員がそれぞれの持ち場を利用して活動を展開しました。

このような動きのなかで、勝山市民会議と市民連合の両会は連携し、「電車存続県民会議」を結成しました。また、三国で急速に活動を活発化させ、大きく盛り上げていた「三国町電車存続推進会議」も連携に加わり、吉田郡でおこった運動もこれに加わりました。こうして連携の輪が次々に広がり、京福電鉄の存続を求める声が大きくなるなか、2週間のうちにシンポジウムや、セミナー、総決起大会、存続イベントなどが連続して5ヶ所で開催されました。県知事は、運動が大いに盛り上がるのを見届けて、住民の「熱意と行動」を評価し、県としての存続の方針を打ち出すことになりました。最後まで結論が出なかった福井市議会に対しては、これも新たに福井市内の沿線四自治会連合会が連携に加わり、

福井市議会にはたらきかけを行いました。

存続決定後、「えちぜん鉄道株式会社」が設立されると、沿線市町村では、ROBAの会も含め存続活動にかかわった各市民団体が会員から出資を募り、それぞれが集めた百万円から一千万円の出資を行いました。

えちぜん鉄道は、その経営努力や、パークアンドライド駐車場の整備など行政がえちぜん鉄道と連携した新しい取り組みもあり、現在、運行停止前の8割まで乗降客数が回復しています。

(2) えちぜん鉄道開業の社会的意義

京福電鉄廃線問題に端を発し、休廃線を経て第3セクターとして開業したえちぜん鉄道は、現在、福井と勝山、福井と三国を結ぶ福井都市圏の東西方向の公共交通の柱として運行しています。

えちぜん鉄道としての再出発は、沿線住民の存続運動がなくてはなし得なかったといえます。

存廃問題に関する世論の変化について、地元紙である福井新聞の記事から分析した福井大学の研究論文(「えちぜん鉄道開業の背景と経緯に関する研究」: 福井大学川上研究室、徳岡秀一)によると、当初市民の関心も低く、一部の鉄道利用者による運動だったものが、事故による2度の運行休止を契機として、大きな展開をみせ、福井県や沿線市町村の議論も深まっていったとしています。

関心をもつ層が、利用者である直接受益者からその家族や関係者(間接受益者)、さらに将来の利用者(将来受益者)へと広がっていくなかで、存廃議論も一交通手段の問題から車を利用できない人の交通問題となり、道路混雑、冬季の交通手段、中心市街地の活性化などに波及し、公共交通の将来価値にまで及ぶことになり、PTAやNPO等の団体もまじえ、鉄道存続への流れがつくられたとまとめています。

また、京福電鉄の休止期間に運行された代行バスの利用状況について調査した研究論文をみると、代行バスの利用状況が京福電鉄やえちぜん鉄道運行時と比較し、大きく低下していたことが分かります。このことは、広域的な交通の柱として鉄道が果たす役割が大きいことを示しています。

これらのことから、京福電鉄廃線問題からえちぜん鉄道開業に至った一連の動きは、福井都市圏における公共交通のあり方に関する動きの大きな分岐点となり、公共交通に関する市民の関心を高めることになりました。また、これらの存続に関わった沿線地域における活動エネルギーが、今後の地域再生の重要な鍵を握っているものと考えられます。

1 - 2 ROBAの会からみた福井における公共交通の現状

ROBAの会は、誰もが快適に生活できるまちには、安心して利用できる公共交通が不可欠だと考え、使いやすい公共交通を目指して、公共交通を利用してもらうための道具や、実際に乗車する体験の機会を数多く提供してきました。

これらの活動を通して、ROBAの会からみた福井における公共交通の現状について整理します。

(1) 『のりのりマップ』(電車・バス網図)の作成

福井の電車、バスによる公共交通ネットワークは、JR西日本、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福バスおよび自治体が運営するコミュニティバス(福祉バス)などによって構成されています。これらの公共交通に関する情報は、各交通事業者から発信されていますが、個別に作成されているため、バスや電車を乗り継ぐための情報が不足し、ネットワーク全体が分かりにくく、使いにくいものとなっています。ROBAの会では、この状況が公共交通が利用されない要因の一つになっていると考えていました。

このため、福井県バス協会、NPO 日本都市計画家協会の助成金、および行政の協力金を得て、県下の電車、バスを網羅する『のりのりマップ』を作成しました。

『のりのりマップ』に記載した情報は、電車、バスの路線別の経路とバス停の位置を地図上にプロットしたものに加え、バス - 電車の乗り換えができる駅、ROBA認定優良バス停¹を表示するとともに、学校、病院、公共施設、公園なども記載しました。



のりのりマップ

1: ROBA認定優良バス停

R: 屋根、O: 広い歩道、B: ベンチ、A: バス接近案内のうち3つ以上満たすバス停を、ROBAの会が独自に認定したバス停

『のりのりマップ』は、福井県、福井市、福井県バス協会などを通じて利用者の方に配布されました。また、バスターミナルや書店で利用者に協力金との引き換えで配布し、約8,000部を利用者の方の手元に届けることができました。このことだけからも『のりのりマップ』は、利用者の方から一定の評価をいただけたものと考えています。

『のりのりマップ』は、紙面の都合もあり、時刻表を載せることができませんでした。この点について、利用者の方からもご意見をいただきました。今後、乗り継ぎが可能な駅で作成した地域時刻表を充実させるとともに、『のりのりマップ第二版』を作成する中で検討したいと考えています。

(2) マップDEのりつぎ調査隊・ワークショップ

福井の公共交通は、事業者間の連携がうまく行われていないため、公共交通を便利に乗り継ぐことができず、使い勝手が良くないとの指摘がありました。そこで、ROBAの会では、公共交通を乗り継ぐための情報を盛り込んだ『のりのりマップ』の効果把握するため、『マップDEのりつぎ調査隊』を実施しました。

『マップDEのりつぎ調査隊』とは、住民の皆さんに呼びかけ、グループ単位でそれぞれの目的地まで実際に公共交通を乗り継いでもらい、その体験を通じて福井の公共交通を評価してもらう企画です。さらに、後日、参加した住民の方に集まってお話し、ワークショップ形式で公共交通の乗り継ぎ体験をまとめ、グループ発表を行いました。この結果は、後日ROBAの会が開催したシンポジウムで発表しました。



のりつぎ調査隊ワークショップ

この『マップDEのりつぎ調査隊』では、日頃電車やバスに乗る機会が少ないため、公共交通を利用すること自体が新鮮で、貴重な体験だったという参加者の素直な感想を多くいただきました。その一方で、公共交通相互の乗り継ぎが極端に悪いところがあるという報告もあり、乗り継ぎを想定していない福井の公共交通の実態が明らかになりました。

また、乗り継ぎ調査隊のような住民参加による取り組みは、参加者自身の公共交通乗車

体験を通して公共交通を考える場を提供することになり、住民意識への働きかけとして大きな効果があることが認識できました。

ワークショップでは、参加者から以下の提案がありました。

- ・便数が少ないのだから、そのぶん案内情報を親切に
- ・待ち時間が長いのだから、そのぶん駅やバス停を快適に
- ・車と電車(バス)をうまくつないで、福井ならではのしくみづくりを
- ・事業者の垣根を越えて、目的地まで乗り継いで行けるネットワークを

また、『のりのりマップ』については、移動中の現在位置が把握できて便利だと評価していただきましたが、時刻表などの情報を望む意見がありました。

マップDEのりつぎ調査隊集計表

平成15年11月24日現在

NO	グループ名	人数	出発地	目的地	実行日	のりつぎ行程	備考
1	家族連れ(子ども)	4	織田	永平寺	9月14日	織田 バス 神明 福鉄 花堂 徒歩 越前花堂 JR 福井 福井 えち鉄 永平寺 えち鉄 福井 福鉄 神明 バス 織田	朝倉氏遺跡の予定も待ち時間が長く、永平寺に変更
2	ヤング会社員	6	社南	県立大学	10月5日	社南 京福バス 福井 京福バス 松岡 県立大 県立大 京福バス 大名町 徒歩 福井駅前 京福バス 社南	大学祭に参加
3	年長者	2	社南	東尋坊 愛宕坂	10月	福井 えち鉄 芦原温泉 京福バス 東尋坊 京福バス 三国 三国 えち鉄 福井 すまいるバス 愛宕坂 すまいるバス 福井	芦原温泉、東尋坊周辺のバスは、便数多く便利
4	年長者	2	福井駅前	朝倉氏遺跡 永平寺	10月15日	福井 京福バス 永平寺 京福バス 永平寺口 永平寺口 えち鉄 福井 京福バス 朝倉館前 京福バス 福井	永平寺-朝倉館、福井経由で1時間以上、タクシーで直行なら15分
5	NPO会員	2	河増団地	愛宕坂 三国	10月2日	河増団地 バス 福井駅前 徒歩 駅前商店街 すまいる 愛宕坂 美術館など 愛宕坂 すまいる 駅前商店街 すまいる 田原町 えち鉄 三国 滝谷寺など 三国 えち鉄 田原町 徒歩 裁判所前 バス 河増団地	雨ですまいるバスが遅れたが、電話の「いまだこサービス」を利用し、バス停で待たずにすむ
6	大学生	3	田原町	一乗滝	10月5日	田原町 えち鉄 福井 京福バス 朝倉資料館前 朝倉資料館前 京福バス 福井 徒歩 市役所前 福鉄 田原町	福鉄・福井駅前から田原町方面には行けずびっくり
7	中年会社員	3	三国・永平寺・福井	会社・片町	10月3日	各自宅 えち鉄、バスなど 西開発(会社) 会社 タクシー 片町 えち鉄、福鉄など 各自宅	呑み会なので電車で
8	チェアウォーカー	3	田原町	東尋坊	10月11日	田原町 えち鉄 三国 京福バス 東尋坊 東尋坊 京福バス 三国 えち鉄 田原町	駅にスロープ、段差多数。社内に車椅子用の席が欲しい
9	OL	2	JR福井駅	三国	10月18日	花堂・運動公園北口 JR・バス 福井 えち鉄 三国湊 ゆあぼーと ゆあぼーと 三国湊 えち鉄 福井 JR・バス 花堂・運動公園北口	イベントに参加、お酒を飲むため電車で
10	大学生	4	各自宅	大野	10月20日	福井 JR 越前大野 サイクリング 大野市街地観光 大野市街地観光 サイクリング 越前大野 JR 福井	大野で地酒を飲む。電車ならではの
11	大学生	4	福大文京キャンパス	福大松岡キャンパス	10月22日	西福井 えち鉄 松岡 徒歩 福井大医学部 医学部 タクシー 県立博物館 京福バス 文京	松岡から医学部行きバスが1時間40分待ち、あらかじめ30分歩く
12	公務員	4	JR福井駅	大野・勝山	10月12日	福井 JR 越前大野 サイクリング 大野市街 サイクリング 越前大野 越前大野 京福バス 勝山 代替バス 永平寺口 えち鉄 福井	大野で地酒を飲む。電車ならではの
13	家族連れ(子ども)	5	鶺鴒	ベルSC	10月13日	鶺鴒 京福バス 東映前 徒歩 市役所前 福鉄 ベル前 ベル 徒歩 大町 京福バス 福井駅前 京福バス 鶺鴒	雨(傘)、買い物荷物の荷物、子ども連れで大変
14	子ども会	10	JR福井駅	大野	10月18日	福井 JR 越前大野 サイクリング 大野市街地観光 大野市街地観光 サイクリング 越前大野 JR 福井	大野駅で「電車で来た人に限り」と観光施設の無料券もらう

(3) 『まちづくり進歩ジウム “つないで活きる電車・バス”

～のりのりマップから見えてくる福井の公共交通とまちづくり～』の開催

『のりのりマップ』の作成、『のりつぎ調査隊』、『のりつぎ調査隊ワークショップ』の実施を受けて、平成15年11月24日、福井市のフェニックスプラザ小ホールにおいて『まちづくり進歩ジウム “つないで活きる電車・バス”～のりのりマップから見えてくる福井の公共交通とまちづくり～』を開催しました。

これは、『のりのりマップ』の発刊を契機に福井の公共交通の現状と乗り継ぎによる上手な公共交通の利用方法について情報を提供し、公共交通について見直していただくことを目的に行いました。

当日は、横浜国立大学助教授（現教授）中村文彦先生の基調講演「都市における公共交通とまちづくり」のあと、ROBAの会の活動報告として、「のりのりマップの特徴と今後の展開についての報告」、「イベント輸送の公共交通利用報告」、「のりつぎ調査隊報告」、「のりつぎ調査隊ワークショップ報告」を行いました。



それを受けて中村先生をはじめ、中部運輸局から竹内鉄道部長、路面電車と都市の未来を考える会（RACDA）の岡将男会長、福井県出身でテレビ神奈川でアナウンサーを務める三崎幸恵氏を交え、会員でもある福井大学川上洋司教授のコーディネイトでパネルディスカッションを行いました。住民の皆さんの他、行政関係者、学識経験者、交通事業者など200名におよぶ参加がありました。

また、案内情報の有効性を検証するため、開催案内チラシに会場への詳細な公共交通情報を掲載し、受付時に会場までの交通手段をヒアリングしました。以前のイベント時と比較し、案内情報によって公共交通の利用が促進される結果となり、有効性を確認することができました。



さらに、当日は手話通訳を実施し、障害を持つ方々の多くの参加をいただきました。



なお、このシンポジウムには「北陸3日間連続シンポジウム」という名称を冠しており、11月22日に富山県高岡市で開催された『中部地区路面電車サミット at 万葉線』、11月23日に勝山市で開催された「鉄道まちづくり会議・鉄道まちづくりシンポジウム」と連動して開催しました。各地の住民団体や行政が連携して

3日間連続で行ったことで、東京や北海道など、遠隔地からの参加者も見られるなど、全国的にも注目を集め、広く情報発信を行うことができました。

(4) 『中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験』の開催と 社会実験に連動したイベントの実施

福井市では市街地の拡大と大規模ショッピングセンターや病院、公共施設などの郊外立地によって中心街の空洞化が進んでいます。コンパクトな市街地づくりが望まれるなか、福井市の中心街の賑わいづくりが求められています。

これに対応する施策のひとつとして、トランジットモールの導入による中心街の道路空間の利用のあり方や周辺の道路交通への影響、住民参加による新しい取り組み方法の検証などを目的に平成13年10月から11月にかけて、福井駅前の通称「駅前電車通り」においてトランジットモール社会実験が行われました。

ROBAの会は、『日本と世界の路面電車パネル展』、『オリエンテーリング de ビン Go!!』、『トラム de トリム』、『すまいるトラム体験アンケート』、『身障者によるすまいるトラム利用体験』というイベントで実験に参加、協力しました。

『日本と世界の路面電車パネル展』では、電車通りの来街者に、海外の路面電車の活用事例を紹介し、路面電車の有用性や、日本の路面電車に対する新しい取り組みなどについて説明を行いました。低床路面電車(LRV)などについての情報が不足するなか、LRVを使った公共交通ネットワークの事例は、来街者の関心を集めました。



『オリエンテーリング de ビン Go!!』、『トラム de トリム』では、社会実験中に試験運行した低床路面電車「すまいるトラム」を使ったイベントを行い、LRVの乗車体験の機会を提供しました。参加者には、『すまいるトラム体験アンケート』に協力していただき、従来の路面電車と比較し、段差のない乗降や走行時の乗り心地の良さなどが評価され、「すまいる

トラム」の導入を希望する声を聞くことができました。また、親子づれのイベントとしたことで、電車に乗ったことのない子供をはじめ、日頃電車を利用しない大人にも「すまいるトラム」を体験していただくことができました。

『身障者によるすまいるトラム利用体験』では、車椅子を利用する方や視覚に障害をもつ方に「すまいるトラム」乗車体験をしていただきました。現状の電車・バスは乗降の際の隙間や段差、走行時の音など問題が多く、利用は困難とのことでした。「すまいるトラム」について



は、走行時の音や振動には問題がないものの、乗降の際や、車内の手摺、車椅子への配慮などの改善を望む意見もありました。従来の電車より改善されていますが、誰もが気軽に利用できる電車とするため、さらに利用者の声を反映した車両の開発・導入が必要です。

1 - 3 福井における公共交通の現状と課題

(1) 公共交通システムに関する現状と課題

ネットワーク

利用者の減少傾向が続く公共交通は、近年の市街地の拡大と大規模ショッピングセンター、病院、公共施設などの郊外立地に対応できていません。一部の駅、バス路線の新設、変更が行われましたが、郊外の施設へは利用しにくく、改善が望まれます。

また、市街地の外側の地域では、幹線道路沿いを除いて、公共交通を利用できない空白地帯が広がっています。

電車やバスで公共交通ネットワークをつくるには、公共交通から公共交通に乗り継ぐことなどによって、限られた交通施設を有効に利用することが必要です。

また、コミュニティバスや乗合タクシーなどを含めた公共交通によって、公共交通の空白地帯をできるだけ解消する必要があります。



福井の電車・バスのネットワーク

運行便数、運行時間

電車、バスの運行便数、運行時間は、公共交通を利用するうえで、利用者の評価を大きく左右するものです。待ち時間は、利用者の心理に与える影響が大きく、利用の障害にならないと感じる待ち時間は、10～15分程度と考えられます。また、運行時間については、特に最終の時間を遅らせることが利用者の安心につながります。

えちぜん鉄道は日中概ね30分間隔、福井鉄道は概ね20分間隔で運行されています。バスについては、市街地を循環する主要路線は、15分間隔程度で運行されていますが、その他の路線は運行間隔が長く、郊外を結ぶ路線では朝夕の通勤・通学時間のみでの運行となっています。

このため、公共交通ネットワークの見直しなどによって効率的なネットワークづくりを行うとともに、運行時間や運行便数の改善が必要です。

駅・バス停留所施設

公共交通を利用するうえで、駅やバス停留所の環境は重要です。待ち時間が少しでも快適になるよう電車やバスの接近案内や屋根、ベンチは大切です。

また、子供づれでも安心できる広い歩道やホームは必要です。



車両

近年普及が進んでいる低床バスは、乗降時の段差による抵抗を軽減するため、子供やお年寄り、体の不自由な方にとって利用しやすい車両です。また、走行時の騒音や振動などを軽減することは、公共交通を利用する人にとっても、公共交通沿いの人にとっても快適なことです。

誰もが快適に利用できる車両を導入することが重要です。

案内情報

公共交通のネットワークや時刻表は、公共交通を利用するうえで最低限の情報です。目的地の近くの駅やバス停を知っていれば、公共交通を利用しやすくなります。また、公共交通を乗り継ぐ際の情報も重要です。

これらの情報を駅やバス停に行かなくても、必要なときに入手できるような情報提供が求められています。

(2) まちづくりの視点からの現状と課題

環境への配慮

福井の交通環境は、車に依存したものになっています。車は、電車やバスに比べて環境への負荷が大きい移動手段ですが、そのことを意識して車を利用している人は少ないと思われる。同時に、公共交通を環境にやさしい移動手段と認識して利用している人も少ないと思われる。

各交通機関の環境への負荷の状況について、今まで以上に情報を発信し、持続可能なまちとして、交通機関を選択するうえでも環境に配慮した意識が重要であることを広くPRしていく必要があります。

高齢化社会への対応

人口の高齢化が進むなか、65歳以上の高齢運転者の交通事故は、ここ10年間で2.75倍(75歳以上では3.68倍)に増加しています。今後、益々高齢化が進むことが予測されており、現在、車で移動している人でも、将来の移動の足として車以外の選択について考える必要があります。

また、公共交通のあり方として、ユニバーサルデザインを取り入れ、誰もが支障なく利用できる環境づくりが重要です。

中心街の空洞化への対応

主要な交通手段として車を前提とする市街地の拡大と、商業、業務、娯楽といった機能の郊外化により、福井の中心街は都市機能が低下し、魅力が実感できない空洞化した街になっています。

環境負荷の少ない持続可能なまちをつくるため、コンパクトな市街地づくりが必要であり、その観点からも中心街の賑わいづくりが求められています。

駅、バス停留所周辺の土地利用

車と比較した公共交通の不便さとして、主要な駅、バス停を除いて、近接する施設もないことから待ち時間を有効に使えず、利用者の意識として無駄な時間を強いられることがあります。

駅、バス停の周辺で待ち時間を有効に使える施設が立地することが望まれます。

(3) その他の現状と課題

公共交通機関のドライバーのマナー

公共交通のサービスを提供する側、受ける側双方が、基本的なマナーを守り、快適に利用できる環境づくりが望まれます。

2 . 公共交通を活かしたまちづくりの提案

2 - 1 公共交通を活かしたまちづくり

(1) “ あなたは、車がなくても気軽に出かけられますか ”

通勤や通学、買い物や旅行など、生活するには目的に応じた場所に移動する必要があります。徒歩や自転車ですぐに行ける場合もあれば、荷物があって車が必要なこともあります。

福井は、全国的にみても移動に車を使う割合が多く、歩いて行けるところでも車で行くことに違和感を感じないまちになっています。車を使えば、家から郊外のショッピングセンターなど、駐車場があるところならほとんど歩かずに行くことができます。

あなたは、自由に使える車を持っていますか。

そして、車がなくても気軽に出かけることができますか。

日本人の平均寿命は世界一です。今後、益々人口の高齢化が進むなか、高齢者のドライバーによる事故も増えています。また、商業施設や公共施設などいろんな施設が郊外に立地し、車を使えない人にとっては、不便なまちになっています。

あなたは、いくつまで運転できますか。

そして、将来、車を手放した時、気軽に出かけられますか。

車がないと不便なまちは、そこに住む人にとっても、そこを訪れる人にとっても不便なまちです。このまま車に頼った交通環境では、将来の暮らしが心配です。

福井には、鉄道や電車、バス、タクシーなどの公共交通があります。現状では、誰もが気軽に使えるとはいえませんが、車に依存せずに生活すること考えてみませんか。

あなたがいつも使う車がないと、何にもできないと思っていませんか。

車で送ってくれる人がいないと、どこへも出かけられないと思っていませんか。

福井に来てもらっても、車がないとどこへも案内できないと思っていませんか。

雪のときには、電車やバスを車に優先して走らせるべきだと思いませんか。

電車やバスは、使い方によって生活を豊かにできることを知っていますか。

車がなくても気軽に出かけられるように、また、時には車を使わないように、私たちの生活のしかたを変えることも必要ではないでしょうか。

(2)「公共交通」と「まちづくり」のあるべき姿

生活しやすいまちには、車に頼らなくても、電車やバスといった公共交通で便利に行動できることが不可欠です。

福井は、車に頼ったまちですが、車と公共交通がそれぞれの長所を活かし、短所を補う「車と公共交通との共存」により、便利な公共交通の環境をつくり、地域に住む人、働く人、訪れる人、また子どもやお年寄りにとって、また日ごろ車にしか乗らない人にとっても、快適で豊かな暮らしやすいまちの基礎ができると思います。

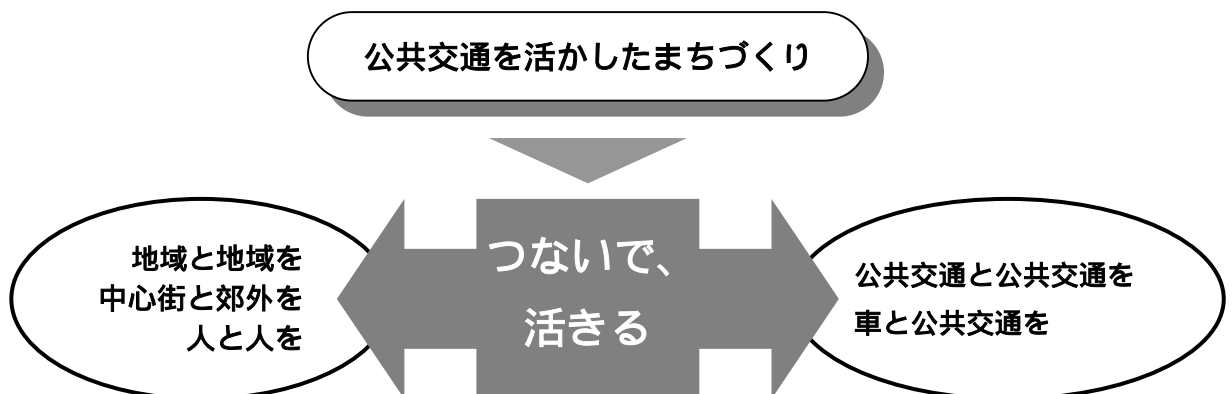
人口の増加とともに都市は大きくなりましたが、市街地の拡大と車の普及は、中心街が担ってきた商業、業務、娯楽などの機能の郊外への分散や、公共交通衰退の追い風となつてしまい、都市の中心街の魅力の低下、空洞化を導くことになりました。また、車が利用できないと、都市の中心街に行くこともままならない地域が広がっています。

暮らしやすく、魅力的な都市には、そこで生活するいろいろな人が、支障なく移動できる交通環境が必要です。車と、鉄道、電車、バス、タクシーといった公共交通とがそれぞれの特徴を活かした役割を担うことで、車だけに頼った交通の環境では得られない都市(まち)の姿、そして、一見古くて実は新しいライフスタイルが見えてきます。

わたしたちROBAの会では、公共交通を活かしたまちづくりの将来像として、

つないで生きる！ 公共交通とまちづくり

を提案します。電車やバスなどの公共交通の乗り継ぎや車から公共交通への乗り継ぎを良くすることで、今ある公共交通を活用した交通環境づくりから始め、段階的に公共交通の環境を改善することにより、どこへでも気軽に出かけることができ、人と人のふれあいのある豊かな生活ができるまちを目指しています。



2 - 2 つないで生きる！公共交通とまちづくり

『つないで生きる！公共交通とまちづくり』とは、公共交通と公共交通を、車と公共交通をつなぐことで、地域と地域を、中心街と郊外を、人と人をつなぎ、まちに活力を与え、まちづくりを進めていくことです。



「つないで生きる！公共交通とまちづくり」の8つの項目は、福井における公共交通を活かしたまちづくりの基本となる項目です。

利用者は、目的をもって移動しますが、公共交通は、その目的の場所へ移動するための手段です。このため、公共交通は、基礎的な環境として、より快適で便利であり、安全であることが求められます。

運行する時間帯を広げ、待ち時間を短くしたり、駅や車両の施設を改善することによって、『快適で便利な』、そして『安全で安心して使える』ものにすることで、公共交通は利用者である街に住む人、働く人、訪れる人、子供やお年寄りにとって、利用したいときに利用できる交通施設になります。

次のステップは、現在の公共交通の現状の不便さを少しでも解消し、使いやすくすることです。これには、電車やバス、車を有効に使うために、相互の『なめらかな乗り継ぎ』を確保することが必要です。このため、公共交通の路線図や時刻表、駅・バス停周辺の主要施設などについて『わかりやすい案内』情報を提供することが不可欠です。

また、沿線の公共施設や商業施設などと駅、バス停の位置を見直すことで、公共交通で『利用できる施設がいっぱい』になり、公共交通の利用者も増え、沿線の地域の魅力向上にもつながるはずですが、でも、乗り継ぎが少々悪くても、駅や駅の周りに商店街などの賑わい空間や公園などの憩いのスペースがあれば、待ち時間を有効に使えたり、楽しく過ごせ、『待ってる間も楽しさいっぱい』となります。このためには、駅やバス停などが地域の宝としてみんなに認められて、地域のまちづくりのなかで公共交通が活かされていくことが重要です。

一方、電車やバス路線が近くにはない不便な地域があり、乗ることに不自由を感じている人たちがいます。これらは、バス路線の見直しや民間の送迎バスの活用、外出支援など、地域の『工夫でなくす不便な外出』も忘れてはなりません。

このように、バスや電車での人との出会いや、地域外との交流、地域のまちづくりを通じた『人との楽しいふれあい』は、とても大切で重要なことだと思います。これこそ、「つないで生きる！公共交通とまちづくり」が目指すところなのです。

快適で便利な公共交通

公共交通に求められることは、利用者にとって快適で便利であることです。まちを移動するための交通手段として、誰もがどこへでも気軽に利用できれば、生活の足になります。少し待つだけで乗れて、乗ることが楽しくて、まちを彩る電車やバスあったらいいと思いませんか。それに、ワンコインなら、小さい子供でも平気で乗れるようになります。



万葉線の低床車両

誰もがどこへでも快適に

誰もがどこへでも気軽に出かけられるように、福井の電車やバスを活かした快適な電車やバスのネットワークがあるといいですね。窓の外の景色や車内の人たちの衣服が四季の変化を感じさせてくれます。それは、毎日のちょっとした楽しみ。

少し待つだけで

大都市では5分も待てば次の電車がきます。これは福井じゃ無理かもしれないけど、10~15分ぐらいならできそうだし、それなら苦になりませんよね。

まちを彩る車両で

岡山市のMOMOや高岡市の万葉線では、低床の路面電車が街を走っています。ユニホームや電停、案内標識、関連グッズなどにトータルデザインを取り入れたMOMOは街のシンボルのひとつになっています。



MOMO（岡山市）



MOMOのトータルデザイン

ワンコインで

福井市が運行するコミュニティバス「すまいる」は、乗車区間にかかわらず1回100円の運賃で運行されています。歩いてちょっと疲れたら、ポケットのコインやカードで、手軽で便利に利用したいですね。

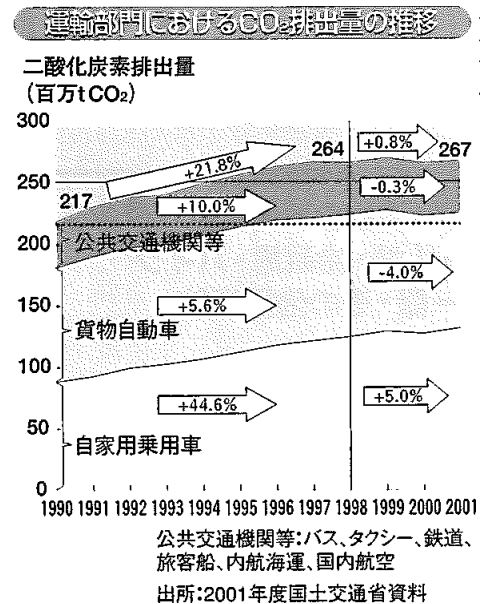
安全で安心して使える公共交通

公共交通に求められることのもうひとつは、安全な交通施設であり、安心して利用できることです。公共交通は温室効果ガスの排出量が少なく、地球環境にやさしい交通施設です。誰もが利用できて、乗り降りにも心配のいらぬ、人にやさしい交通施設であれば、みんなが安心して乗れるようになります。



環境にやさしく

地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO₂)などの温室効果ガスの排出割合は、運輸部門が全体の22.0%あり、そのうちの9割を自動車占め、その半分が自家用車から排出されています。また、公共交通機関等や貨物自動車からの排出量は減少していますが、自家用車の排出量は増加しています。



誰もが利用できる

電車のホームや車両のステップ、バスの乗降口の段差は、それだけで子供やお年寄り、体の不自由な人にとって、大きな障害となります。

誰もが支障なく快適に利用できるユニバーサルデザインによって、駅やバス停の施設や電車、バスの車両が改善されるといいですね。



左は現在の福鉄電車。ステップが高く不便。
右は社会実験の時の低床車両。バリアフリー対応で乗り降りしやすい。

電車乗降口の段差の解消

心配のいらない

駅やバス停での待ち時間に急な雨が降ってきても、傘を開くことなく、座って待っていられたら、待ち時間も短く感じるのではないのでしょうか。

この春、福武線の福井駅前停留所が大幅に改善され、屋根や手すり、スロープが設けられました。これで、乗降の際に多少の雨や、脇を通過する自動車が気にならなくなります。車道は少し狭くなったけど、駅前通りをうまく利用することが大切ですよね。

ROBAの会では、バス停については独自の認定基準を設け、優良バス停を認定する活動を行っています。

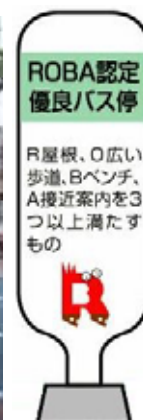
屋根やベンチを置く場所のない電停やバス停もありますが、少しずつでも改善されるといいですね。



屋根や手すり、スロープのある電停（福井駅前）



ROBA認定優良バス停（木田四ツ辻）



人にやさしく

バスや電車はいろんな人が利用するので、みんなが安心して乗れるように、お互いに助け合ったりすることが必要です。えちぜん鉄道では「アテンダント」が乗車して利用者のサポートを行っており、杖を持ったお年寄りも、車椅子の方も心強いですよ。



駅員とアテンダントによる支援

なめらかな乗り継ぎ

目的地まで電車やバスを乗り継ぐときにも、乗り継ぎのための待ち時間や移動が少なく、うまく乗り継いでいければ、気持ちよく利用できます。もちろん車からの乗り継ぎもなめらかにすれば、日ごろ車を使う人にも、車しか使えない人にも電車やバスを利用してもらえるようになりますね。



J R 高岡駅前の万葉線と
路線バスのホーム to ホーム

なめらかな乗り継ぎ

電車から電車へ、バスから電車へ、交通手段を乗り継ぐには、その間の距離や障害を極力取り除くことが大切です。

高岡駅では、万葉線のホームが路線バス乗り場にもなっています（ホーム to ホーム）。低床の電車とバスが導入されているため、段差もなく、快適に乗り継ぐことができます。

福井では、えちぜん鉄道と福武線の相互乗り入れについて、福井県が中心となり検討を始めることになりました。武生から三国まで直通で行けたり、新田塚から裁判所前に直接行けるようになると便利です。また、この春には J R や電車バスの相互の乗り継ぎに配慮したダイヤ改正が実施されました。まずは、乗り継ぎダイヤの調整からでしょうか。

車から電車、バスに

福井の交通に車は欠かせませんが、車を利用する人でも目的地に駐車場を確保できなければ、電車やバスに乗り継ぐ人も増えてきました。駅やバス停に隣接するパークアンドライド駐車場があれば、公共交通を利用しやすくなりますね。

花見の時期に行った「桜電車」のイベントでは、お花見を楽しむ人のために福武線の駅に近接する民間の企業駐車場をパークアンドライド駐車場として開放しました。事前 P R が不足したためか利用者数はあまり多くはありませんでしたが、一定の効果がありました。有効に利用するには、利用者に十分な情報を提供する必要がありますね。



パークアンドライド駐車場



P & R 駅情報（えちぜん鉄道ホーム）

わかりやすい案内

わかりやすい路線図や時刻表、運賃表などの情報は、公共交通を利用するうえで最低限必要な情報です。駅での乗り継ぎの案内サインや観光案内所情報、レンタサイクルや多目的トイレなどのサービス情報があらかじめ分かれば、公共交通はもっと利用しやすくなります。いつでも手元に置いておけるようにしたいですね。



のりのりマップの表紙
(ROBAの会作成)

路線の情報を (のりのりマップ)

「バス乗り場がわかりにくい。」「中心街までは行けても、その先どのバスに乗ればいいのかかわからない」「バスはなんとなく不安があって苦手」そんな声が多いのが今の福井の状況です。安心して利用できるためにはわかりやすい案内や情報は不可欠です。

ROBAの会が作成した『ふくいのにりのりマップ』は、福井県内の公共交通のネットワークをわかりやすい情報として提供することができました。



のりのりマップ

時刻の情報を

また、この春、福井県と(社)福井県バス協会、ROBAの会が協働して、「ばすでんしゃねっと・ふくい」のホームページを開設しました。県内のバス、電車の時刻表、病院、高校、官公庁などの公共施設へのアクセス案内、観光案内などの情報が、利用者の視点で作成され、掲載されています。

ばすでんしゃねっと・ふくいの画面
(インターネット)

<http://www3.ocn.ne.jp/~fba/>



駅サービス情報を

「駅にどんなサービスがあるかあらかじめ知っておきたい。」という声は、目的地近くの駅からレンタカーや、レンタサイクルを借りたい人、車椅子を利用して多目的トイレが近くにあるかどうかを知っておきたい人など、駅にいろんなサービスを期待する人たちから多く聞かれる。あらかじめ、このような情報が入手できれば、公共交通がいろんな機会に利用しやすくなります。

駅の案内サインを

「駅がどこにあるかわかりにくい。」という声も多く、主要な道路のサインとして駅やP & R 駐車場への入口を案内することが必要です。サインには駅の名称だけでなく、駅マークやP & R マークなどを付けて分かりやすくすると、日ごろから駅の位置を認識しておくことができるようになります。それによって、積雪時や渋滞時にバスや電車を利用する機会が増えて、車の代替機能としての役割も高まるものと考えられます。

いつでも手元に

公共交通の情報は、いつでも気軽に入手できる環境が一番です。駅やバス停まで行かなくても時刻表を確認できれば、待ち時間を短くすることができます。

福井市では、既にインターネットや携帯電話サイトを通じて、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福バス、福鉄バス、コミュニティバスすまいるの時刻表や所要時間の情報が提供されています。すまいるについては、「いまだこサービス」として、バスの走行位置についても情報提供されています。

このような情報が増えていくことで、公共交通がより使いやすくなれば、多くの人を利用するのではないのでしょうか。



コミュニティバスすまいる
いまだこサービスの画面
(インターネット)
<http://smile.ftmo.co.jp>

福井市の携帯情報サイト：<http://keitai.city.fukui.fukui.jp/fukui/do/>

利用できる施設がいっぱい

駅やバス停は利用者が多いところに設置されていますが、必ずしも利用したい施設の近くに駅やバス停があるわけではありません。駅の近くに施設を誘致したり、人がたくさん集まる施設の近くにバスや電車の駅を設置したり、駅そのものが人の集まる施設であったりすれば、公共交通は便利な移動手段になります。



駅やバス停の近くに

公共施設や商業施設は、たくさんの方が利用します。このため、駐車場を確保しやすい郊外に多くの施設が立地してきました。

車を利用できない人のために、郊外に立地する場合でも、既存の駅やバス路線の近くや駅を新設できるようなところを選んでいろんな施設を建てるようにすると、日ごろ車を使う人にとっても、車を使えない時や車で送ってもらえない時にはバスや電車で行けるし、みんなが利用できるようになっていいですね。

人が集まるところに

福井市南部に立地した福井県音楽堂（ハーモニーホール）は、福武線の沿線に建てられました。これに併せて、福武線にハーモニーホール駅が設置され、車でなくても施設を利用できるようになりました。

また、ショッピングセンターベルの近くにも、新たにベル駅が設置されています。

人が集まる公共施設や商業施設などの近くに駅やバス停があると便利ですよね。



ハーモニーホール駅（中部の駅百選）



桜町公民館を併設した西鯖江駅

人が集まる施設に

電車やバスで利用できるようにと、駅そのものを人が集まる施設にしてしまっていて利用しているところもあります。大きな駅の駅ビルだけではなく、小さな駅でも公民館などを併設した駅なども増えてきています。

待ってる間も楽しさいっぱい

電車やバスを待つあいだも、駅やバス停の近くに喫茶店やいろんなお店があれば、待ち時間を楽しく過ごせます。駅の近くにある街のいいものを探して利用しやすくしたり、駅を憩いの場やもてなしの空間とすれば、公共交通の魅力につながります。



まちのいいものを探して

まちにはいろんな宝があります。花や緑に彩れた通りや眺めのいい場所、おいしいケーキ屋に喫茶店、ちっちゃい神社のかわいいお祭り、などなど。こんな情報が駅やバス停にあれば、時間をつくってでも散策してくれます。

灯りは安心、憩いの場

JR越美北線美山駅では、駅舎に隣接して「美山観光ターミナル」とコンビニが開業しました。地元美山町をはじめとする活動で実現したもので、駅が明るくなり、駅への送り迎えや駅での待ち時間を快適に過ごせるようになりました。



積雪時の送迎で混み合う美山駅前



花や緑で飾られた駅

もてなしの駅空間

えちぜん鉄道、福井鉄道の駅が併設する田原町駅で、まちづくりグループ「風流塾」とROBAの会が協力して、駅を花や緑で飾りました。楽しく過ごせる工夫でくつろいでいただき、電車を1本乗り過ごしたくなるようにしていきたいものです。

また、越前大野駅では、おいしい井戸水を飲むことができます。地域のまちづくりとして、駅やバス停を大切に、誰もが楽しく利用できるものにしたいですね。

工夫でなくす不便な外出

駅やバス停が近くなって公共交通を利用できない人や、あっても利用できない人がたくさんいます。郊外のバス路線では便数も決して多くありません。誰もが気軽に外出できるように、地域の人たちが助け合うことが必要ですが、バス路線の見直しや地元企業の送迎バスなどを活用するなど、交通事業者や地域の工夫で外出が不便な地域をなくしていくことも大切です。



誰もが気軽に外出できる

家の近くの車通りのあまり激しくない道を通る「すまいる」は、毎日たくさんのお年寄りが利用しており、これまでより出かけ機会が多くなったようです。

また、体の不自由なひとでも気軽に外出できるように、外出に不便を感じているひとを支援する事業（外出支援事業）が行われています。

こうしたちょっとした工夫から、誰もが気軽に外出でき、いきいきとした生活が送れるようになるのではないのでしょうか。

バス路線を見直して

福井市内で運行されているほとんどのバス路線は、福井の中心街をターミナルとしています。中心街付近はバス路線が重複するため、便数は多くなりますが、郊外は便数が少なく、不便な地域が広がっています。

バス路線を見直して、バス路線のない地域にバスを運行することができれば不便な地域をなくしていけるのではないのでしょうか。

地域の企業や住民の工夫で

勝山駅の電車接続ジャンボタクシーは、勝山駅を市中心部と連絡するために、えちぜん鉄道再開に伴って運行されるようになりました。市民が長年希望している線路の延伸につながる一歩となるといいですね。

このほか、自動車学校や商業施設などの企業が独自に運行している送迎バスなどについても、空き時間や空席を利用できるような工夫がなされるといいですね。



電車接続タクシー（勝山市）

人との楽しいふれあい

バスや電車の利用を通していろんな人との出会いがあります。「おはようございます」のあいさつをしたり、利用者としてマナーを守ることも大切です。また、みんなで利用する駅をみんなで使いやすくすることも必要です。駅からのまちづくりに取り組むことで、駅が地域のみんなの宝として意識されるようになり、地域の人との楽しいふれあいが生まれ、まちの賑わいや地域のコミュニティが甦ってくると思っています。



「おはようございます」

毎日同じ時間の電車に乗れば、顔見知りができます。地域のまちづくりが進み、地域のコミュニティが生まれてきます。また、地域外の人たちとの交流や連携によって、より多くの人たちとの出会いがあります。

こうしたひとのふれあいから、まちづくりの大きな流れができてくるのでしょうか。

マナーを学ぶ

電車やバスでは、いろんな人と同じ時間を過ごすことになります。日ごろは家族だけで車を運転して出かけることが多く、はじめはちょっと窮屈かもしれませんし、回りへの気配りも必要となります。公共交通に乗るということは、子供のしつけや社会勉強の場としても役立ちます。

地域の交流

地域のイベントやお祭を利用して、電車やバスを使った交流が活発に行われるようになると、車を使わない生活を体験したり、地域と地域のいろんな交流が生まれます。

公共交通による協働のまちづくりが進めば、いろんな人といろんなつながりができ、もっと楽しく過ごせる、快適で便利な公共交通やまちが必要になってきます。これらの人と人の活動をつなぐ、大きな循環が出来上がります。

駅からのまちづくり

これまで、地域の中心だった駅前、待ち合わせの場所だった駅。

私たちの提案する、「つないで生きる！公共交通とまちづくり」がみんなに理解され、公共交通が見直されるようになれば、生活のスタイルも変わり、駅もまちも新しい形に変化していきます。

地域の再生は、『駅からのまちづくり』で始めていきたいと思っています。

3 . 公共交通とまちづくりを実現するためのしくみづくり

公共交通の再生は、地域の身近な足として生活の中に位置づけられて初めてなしうるものです。京福電鉄越前本線の廃線問題にあたって、地域住民をはじめとしてまちづくりグループや各種団体、行政が、基本的な社会基盤として最低限確保すべきという意志のもとに一体となって進められ、それによってえちぜん鉄道としての存続という形でその成果を得ることができました。

次のステップとして、公共交通を住民の日常生活の中に位置づけ、役立たせて、豊かな生活を確保する必要がある、そのためには、新しい公共交通とまちづくりの仕組みのなかで展開していく必要があります。まちづくりグループ（ROBAの会等）、地域住民の新しい役割と協働体制について提案します。

3 - 1 協働のまちづくりのしくみ

これまで、行政、事業者、地域住民、まちづくりグループが、それぞれの立場から公共交通に関わる取り組みを行ってきましたが、今後の活動をさらに展開していくには、協働した取り組みが不可欠で、その仕組みについてもこれまでの取り組みを通して整理しておくことが重要と考えられます。

(1) それぞれの活動主体の役割

まず、基本的にはそれぞれの活動主体がそれぞれの立場に立って、はたすべき役割を確実に実行していくことが大切であり、そのためにもそれぞれの内部での協力をおろそかにすることはできません。

行政：公共交通をその名前のおりの公共施設（社会資本）となるように、これまでに県市で発表された公共交通ビジョンをもとに、関係各課との連携をはかりながら、部門を超えた横断的体制に基づいた総合支援型施策を立てて、実行していく責任があります。

事業者：公共交通の運営責任者として、これまで以上に利用者の立場に立った各社の独自の運営を行うことと、あわせて事業者間の連携を図ることで乗り継ぎダイヤ、情報提供、相互乗り入れなどを実行することにより、いっそうの利用者サービスが可能になります。また、維持管理や整備コスト削減についても、共同運営、共同管理の考え方が新たな可能性を生むことも考えられます。

地域住民：日常生活の中で車と公共交通の共存を図った豊かな生活を再評価するとともに、使いたくなる条件としての改善の声を上げることや、社会資本としての整備のための税金投入への意向を表明することなどで、利用者としての責務をはたす必要があります。それらの行動が行政や事業者を動かす源となって、公共交通も

より発展できるはずです。また、身近な地域の日常の活動をみんなでつないでいくことで、それぞれの地域にふさわしい公共交通を活かした取り組みが可能になると考えています。

まちづくりグループ：これまでの存続運動に向けた協働の取り組みの経験を活かして、次のまちづくりの段階に進むことが、地域の再生のもっとも大きな原動力になるはず。また、いろんな目的を持ったグループがそれぞれの得意の分野や、専門性を発揮して協力し合うことで、楽しくてみんなが参加できる活動が提案でき、活動の輪も広がっていきます。また、それをつなぐ橋渡しの役割も重要です。

このようにそれぞれの特色をもった活動主体が「協働」することで、より効果のある活動が展開できると考えています。そのため、ROBAの会も、これまでおこなってきたまちづくりグループ同士の協働活動をさらに一歩進めて、事業者や行政とのコラボに加えて、地域住民と直接協働するなど、さまざまな取り組みを行いました。

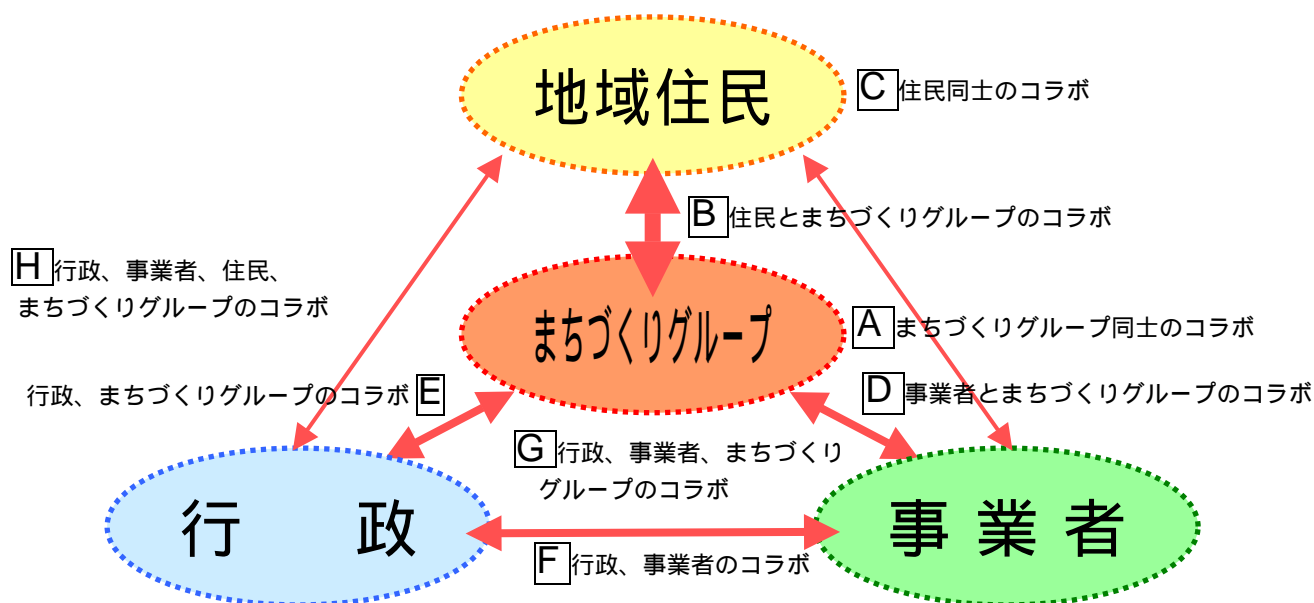
(2) 協働のしくみとイメージ

行政、事業者、地域住民、まちづくりグループが、協働のまちづくりを実践していくにあたって重要な役割を果たすコラボレーション＝協働（以下：コラボ）しくみのイメージは、下の図のようになります。

A B C：利用者としての自らの意識改革、協働による「乗る」実践活動

D E：行政や事業者との協働による「乗るしくみづくり」の実施

F G H：行政、事業者、住民、NPOの協働による「まちづくり」や「公共投資」の実施



協働のまちづくりのしくみのイメージ

3 - 2 協働のまちづくりの実践シナリオ

協働のまちづくりを進めていくには、きっかけづくりや、展開方法など、継続的な活動を進めていくためのシナリオを同時に描いておく必要があり、活動を通じて得られた、各々のステージごとのシナリオを以下にまとめました。

(1) まちづくりグループや地域住民との協働によるまちづくりの推進

協働の公共交通とまちづくりの根幹を占めるもので、今回の地域再生の取り組みの中で、「コラボ」(= 福井版まちづくりキャラバン) は、ROBAの会としても最も力を入れてきました。今回の取り組みは住民の合意形成を目標において、このうち[A]まちづくりグループ同士のコラボ、及び[B]地域住民とまちづくりグループのコラボを中心に、実践活動を行いました。

[A]まちづくりグループ同士のまちづくりコラボ

地域のまちづくりグループ同士のまちづくりコラボによる活性化シナリオ
まちづくりグループ同士が交流しながらまちづくりを進めることによって、「お互いの得意分野が複合された、新たな取り組みが展開され、お互いが刺激しあって成長していく」というシナリオが描けます。

例1：風流塾との「ふくい秋色のまちめぐり」による実践効果

平成15年9月に風流塾「風流がある暮らしの風景づくり」目指すまちづくり市民グループ。)と協働で公共交通と観光マップを組み合わせたガイドマップを作成し、駅など拠点地区の修景をおこなって、公共交通でめぐる福井市内観光イベントを実施しました。意外と知らない地元の良い所を公共交通と合わせて紹介しました。

効果：公共交通を含めてふくいの再発見ができ、継続的な活動につながりそう。

目的地や乗換駅が美しく飾られており、そこを巡ってそれぞれが楽しい時間を過ごせた。

目的地がすばらしくてもそこを自由に移動できる手段が必要なことも実感できた。

分かりやすく、楽しかった。春のイベントも是非やりたいとの声が聞けました。

詳細については資料編「2(2)まちづくり市民団体とのコラボ」を参照

全国のNPO同士の公共交通とまちづくりコラボ

全国NPO同士の交流により、まちづくり情報やノウハウの交換などが行われ、活動の相互支援が可能となり、活動に弾みがつきます。

今回実施した地域とのまちづくりコラボも、RACDA高岡の地域キャラバンに参加して、福井にあった方式にアレンジしたものです。

例2：全国のNPOとの連携による実践効果

平成15年9月から11月にかけて、全国マップサミット、全国路面電車サミット、中部路面電車サミット、鉄道まちづくり会議・鉄道まちづくりシンポジウムでは、活動のヒントを得ることができました。さらに、11月の北陸3日間連続シンポジウムでは、活動の連携により多くの参加を得ることができました。

B 沿線地域の市民活動グループとのまちづくりコラボ

存続運動実践市民活動グループとのまちづくりコラボによる活性化シナリオ

これまで沿線地域において存続運動を実践してきたグループや沿線の市民活動グループとの交流によって、

「参加者の自己改革意識が共に高まり、活動の担い手が育成され、さらに協働のまちづくりが増殖されていく」

というシナリオが描けます。

例3：沿線地域の市民活動グループとのコラボによる実践効果

平成15年12月から平成16年3月にかけて勝山、松岡、美山、武生、福井市中心街とのコラボでは、活動の連携により多くの成果を得ることができました。とくに、各地域ではそのポテンシャルにあわせた活動を行っており、その内容の違いを知ることができ、今後の私たちの活動の参考になりました。

これらの展開・実践については、次章「4-1 市民との協働による地域拠点のまちづくりの実践」を参照。

詳細については資料編「2(2) まちづくり市民団体とのコラボ」を参照

公共交通が豊かな生活を営む上で重要な要素であることが一般的にまだまだ認識されておらず、基本的な認識の合意を得る段階からの取り組みの重要性を確認することができました。

C 地域同士のまちづくりコラボ

沿線地域同士の「コラボネットワーク化」による活性化シナリオ

えちぜん鉄道、福井鉄道の沿線の地域交流イベントにより、地域同士が連携して継続的なイベントを開催することで、単発イベントからの脱却が図られ、連鎖的に地域の活性化が図られます。

例4：地域の協働イベントのシナリオ（地域からの提案例）

・勝山の電車連携イベント計画

勝山で、年12回のお迎えイベントを開催し、逆に沿線地域のイベントへのお出かけイベントも年12回実施することで、電車を活用した地域交流が活発になる。

三国や永平寺など、沿線地域イベントとの連携

事業者のイベント支援（臨時電車バスの運行、広報）

伝統食電車などの事業者主催イベントと地域の連携

行政のイベント支援

沿線イベントカレンダーの共有

期待される効果：沿線住民以外の人にも電車バスに乗るきっかけを与えることができる

例5：河川の流域ネットワークから学ぶシナリオ（提案）

九頭竜川沿線地域をつないで活動するドラゴンリバーというグループがあります。鉄道などの沿線をつないでまちづくりを進めることで、鉄道そのものの存在感も高まります。

公共交通沿線地域ネットワークの構築

それぞれの駅などの拠点でまちづくりを展開する

（鉄道駅をヒントに道の駅・川の駅が追加整備されました。今後は「バスの駅」もあってもいいのではないのでしょうか。）

（2）行政・事業者との協働による利用情報の提供、体験実施の推進

利用者の公共交通ニーズを掘り起こし、行政や事業者との協働で、公共交通利用のための情報ツールを作成し、継続的に改訂、更新を行っていく必要があります。

D事業者とのコラボ

バス電車マップなどの公共交通情報の作成・提供による活性化シナリオ

事業者による公共交通情報を提供する場合でも、利用者の立場に立った使い勝手のよいものを提供していくことで、使いやすさが向上し、利用の増進にもつながります。

例6：「のりのりマップ」の発行による実践効果

「のりのりマップ」市民がつくったバス電車マップですが、全ての事業者情報が公平に網羅されており、使い勝手のよい工夫が各所に見られます。

ホームページでも公開し、事業者の公共交通情報やバリアフリー情報（市社協）など県内外のHPとも合わせてネットワークをつくってさらに充実した情報を提供している。

事業者のHPでの情報提供も充実してきています。

県の支援による時刻表情報の拡充

のりのりマップ利用者から要望が高かった、バス電車の時刻表、公共交通を利用した公共施設へのアクセス情報について、県が支援し、県バス協会・事業者・ROBAの会と協働して4月5日に正ホームページを式公開しました。ここでも、利用者の使い勝手を考慮し、県内のバス電車全ての時刻表がリンクを含めて網羅されています。

E 行政とのコラボ

社会実験による公共交通活性化シナリオ

L R V導入や、トランジットモールの社会実験により、将来の公共交通のあり方を体験したり、周辺への影響を調べることで、具体的な課題が明らかになります。それを解決しながら次のステップへ進むことができます。

例7：トランジットモール等の社会実験による実践効果

公共交通アクセス体系の検証のほか、歩行者空間ネットワークの検証、自動車交通に与える影響の検証などが実施されました。ROBAの会も電車を活用したイベントとして「トラムD E ピンゴ」や「車椅子乗車体験」を実施して、実際に低床電車への乗車体験をしてもらいました。

低床路面電車「すまいるトラム」の乗車体験で、このような電車なら欲しいという意見が多数寄せられ、公共交通活用の可能性が広がりました。

学校教育との連携による公共交通教育拡充シナリオ

学校の交通教育やまちづくり教育として、子供たちが自分たちで企画しながら公共交通の利用をおこなったり、親子での公共交通体験教室などでバス電車の乗車を体験することで、子どものころから公共交通に親しむ教育を実践する必要があります。

例8：のりのりマップを使った公共交通教育シナリオ（提案）

遠足や社会見学で「のりのりマップ」を利用して、子供たちが企画しながら公共交通の利用をおこなったり、親子での公共交通体験教室などで、バス電車の乗車を体験してもらう計画をしています。（昨年提案したが印刷が間に合わず実現しませんでした。）

総合学習などと組み合わせることで、楽しい気軽な乗り物だという原体験をしてもらい、将来の強力な利用者となることが期待できます。

子どもの目から見た改善点なども収集できることを期待しています。

(3) 行政・事業者・住民との協働による施策の実行

利用者のための真の「公共」交通とするために、行政や事業者に実行して欲しい施策について、NPOや住民による具体的な提案をもとに検討の場をもって、実行に向けた取り組みを行っていくことが必要です。

F 行政と事業者のコラボ

行政の調整による利便性の向上へのシナリオ

事業者同士の連携を行政が調整することにより、利便性の向上に向けた取り組みが促進されます。

例9：相互乗り入れに向けた取り組みによるシナリオ

ROBAの会や福井市の研究会などが提案していた、田原町駅でのえち鉄・福鉄相互乗り入れについて、事業者は平成16年4月5日付で乗り継ぎ時間を調整したダイヤ改正を発表し、また、県は平成16年度の施策として、田原町駅でのえち鉄三国芦原線・福鉄福武線相互乗り入れについて沿線自治体、鉄道事業者、NPOを含めた検討会を設立することを発表しました。

このように公共事業についても、利用者側から施策を提案し、実現のための検討会を利用者やNPOを加えて開催しつつ進めていく機会が増えてくるものと考えられます。

行政の支援による安全確保に向けたシナリオ

安全な運行を実施するための施設整備を、公共事業として行政が支援することで、公共交通の安全性の評価が高まり利用の促進につながります。

例10：右直分離方式信号、福井駅前駅電停の整備による実践効果

ROBAの会では、路面電車の安全確保のための施策として、「福武線活性化の突破口提言書」を福鉄活性化協議会に提出していましたが、そこに記載されていたもののうち、路面電車と右折車両の衝突事故を防止するための「右直分離方式信号」、安全に乗り降りできる「福井駅前駅の電停」が平成16年に相次いで整備されました。

今後、導入箇所を増大することで、路面電車の安全が確保できる。

さらに右直分離方式信号と組み合わせた安全な電停設置に向けたベースができた。

例11：行政支援方法の見直しによる事業の活性化シナリオ（提案）

赤字補填型支援からの脱皮：経営努力をするほど補助が増えるシステムの導入

期待される効果：事業者のサービス向上、運営改善の励み

政策実行型支援

（設備投資の選択にあわせた支援）

渋滞緩和のための資金投入先の変更

並行している路線の渋滞緩和の効果に応じた補助

(主要地方道鯖江丸岡線の渋滞緩和に対する投資を並行する福鉄福武線の改善、運営支援に投入できるはずではないか)

C O2 排出削減作戦の支援

(C O2 効果に応じ、乗客が増えれば効果が増えその分を支援する)

G 行政、事業者とのコラボ

恒常的な協働施策交流会による活性化シナリオ

アドバイザー会議を発展させて、総合的活複合的な公共交通施策について行政、事業者、N P O が意見交換をできる場を設置する。それによって、今後とも継続した協働のまちづくりの検討の場が確保でき、公共交通施策の推進を図ることが可能となる。

例 1 2 : 協働施策の検討による活性化シナリオ (提案)

行政、事業者、公共交通とまちづくり N P O が、幅広い利用者のニーズの把握の段階から、施策の立案、施策の実行などに関わる一連の過程を協働により検討する。

これまで以上の効果のある施策が立案され、実施されることが期待される。

H 行政、事業者、N P O、地域住民による協働のシナリオ

意識の変革シナリオ

公共交通利用のメリットのアピールを的確に行うことによって、地域住民の理解が深まり、意識の変革が推進できます。

例 1 3 : ダイエットデー (健康増進デー) による活性化シナリオ (提案)

ノーマイカーデー (車に乗らない: 強制的な抑制) から、ダイエットデー (健康増進デー) に切り替え、車に乗らないことによって実現される目的、効果を示す名称に変える。

これまで以上の効果のある施策が実施され、それによって、「北風と太陽」のような効果が期待できる。

例 1 4 : ライフスタイルを変える (スローライフの提案)

公共交通を使っのんびりと一日過ごすための企画を提案し、一日の生活の流れを示してみせることで、ライフスタイルを変えるきっかけをつくる。

いつもより早めに起きて、電車やバスで出かけてみる。

意外とのんびり、ゆったり、旅行気分が味わえる。

福井の良さを見直す。

自分の地域を見直し、まちづくりにも参加する。

運営リレーで活かす公共交通事業の活性化シナリオ

すまいる効果

例15：すまいる効果

商工会議所青年部が提案し実行したすまいるバスの運行事業を、沿線住民の強い運行継続の声に支えられて、その後、駅前商店街、福井市、最後はTMOまちづくりふくいガリレーでつないできた。

利用率も高く、沿線の住民の高齢者や主婦層の生活パターンも変わったといわれている。

市民に支援される公共事業の実施シナリオ

LRV導入効果（岡山MOMO、高岡MLRV）

例16：LRV導入効果（岡山MOMO、高岡MLRV）

たった1台ではあるが、乗り心地がよく、デザインに優れた低床電車を導入したことで、利用者の意識がかわり、利用客も増え、追加導入が検討されている。

利便性が向上しただけでなく、話題性による相乗効果も期待される。

市民主導の公共交通活性化のシナリオ

市民事業の提案実施のための市民募金など、市民からの仕掛けづくり

例17：市民事業や市民募金（提案）

市民が自分たちの生活の足を確保するために、自らバスや電車の会社をつくって運営する事例も全国で見られるようになってきた。

存続を勝ち取った地域の人たちが、行政依存から、地域住民自らが何らかの形で担うという意識が醸成できる。

全国からの募金を含め、大きな支援の輪が広がることも期待される。

[実践編]

4. 協働による公共交通とまちづくりの実践と提案

ここでは、構想編に示した公共交通とまちづくりの考え方である「つないで生きる！公共交通とまちづくり」(第2章)を使いながら、第3章で提案した協働のまちづくりのしくみとシナリオにしたがって実践した経過と、それに基づいたROBAの会の提案について報告します。

「地域の駅からのまちづくり」では、各駅や周辺の特徴を活かした公共交通のあり方を提案し、地域の住民の方々やまちづくりグループとのコラボを行うことで、地域のまちづくりのきっかけとなり、公共交通と地域のまちづくりの両面からのまちづくりを今後とも進めていくこととなります。

現時点では、地域の方々とのコラボを実践できていないところもありますが、今後引き続き実践を重ねていくためのツールのひとつとして、実践から得られたまちづくりのアイデアやヒントとROBAの会の提案を構想・計画としてまとめています。

「公共交通のシステムづくり」では、まちづくりや住民の移動を支える公共交通のシステムとして、これまでの活動を通じて得られたことをもとに提案しています。



地域のまちづくりグループとのコラボ



行政・事業者とのコラボ(公共交通まちづくりアドバイザー会議)

4 - 1 地域の駅からのまちづくり

ROBAの会は、公共交通とまちづくりを進めていくため、電車やバス路線の沿線地域において、実践シナリオにもとづき、地域のまちづくりの原動力となる住民やまちづくりグループとのコラボレーションなどを実践しています。

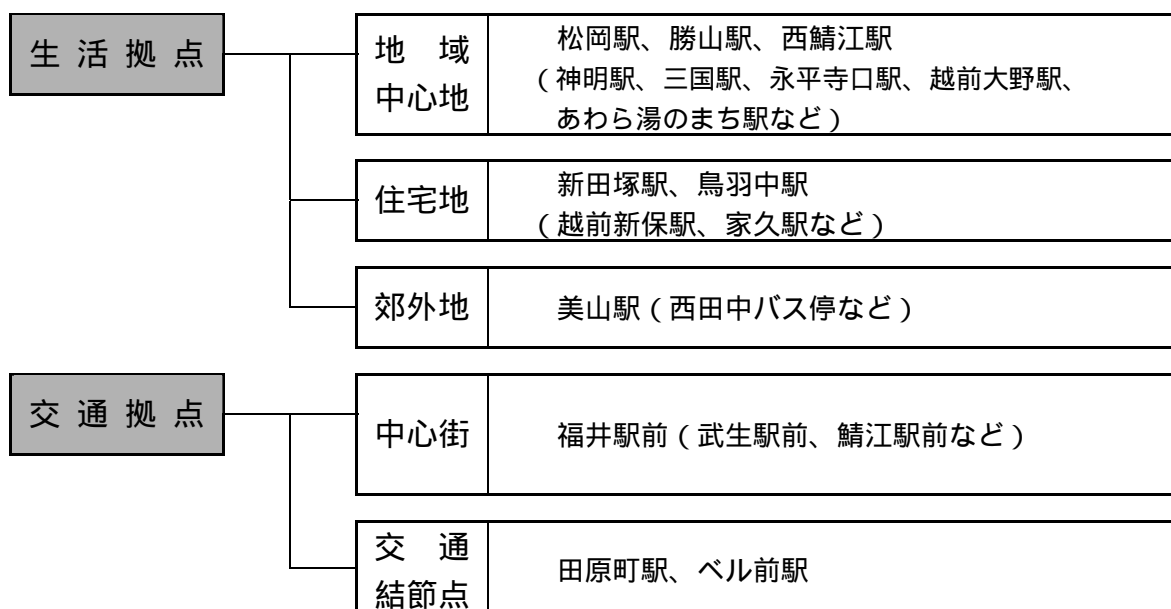
電車やバスの沿線にはいろいろな駅やバス停があり、駅やバス停をまちづくりに活かす方法は、それぞれ異なり、地域のまちづくりの状況によっても変わります。

また、地域の生活や活動がある限り、地域のまちづくりには終わりはなく、公共交通とまちづくりもエンドレスです。ROBAの会は、今後も地域とのコラボを継続的に行うとともに、その活動の輪を広げていく準備をしています。

活動内容については、駅や駅周辺の状況から以下の地域に分けて整理しています。

『生活拠点』とは、地域のまちづくりのなかで、駅、バス停を活かした展開を実施または想定できるところで、地域の特性から「地域中心地」、「住宅地」、「郊外地」の3つに区分します。

『交通拠点』とは、複数の公共交通があり、都市の中心街や公共交通の乗り継ぎ拠点となっているところで、「中心街」と「交通結節点」の2つに区分します。



【地域の駅からのまちづくりの活動】

生活拠点	地域 中心地	松岡駅	平成16年2月15日実施 松岡地区住民・ROBAの会：18名参加
		勝山駅	平成16年2月4日実施 勝山市電車利用促進会議・行政・ROBAの会： 17名参加
		西鯖江駅	今後実施予定
	住宅地	新田塚駅	今後実施予定
		鳥羽中駅	今後実施予定
	郊外地	美山駅	平成16年2月7日実施 美山未来塾・ROBAの会：13名参加 平成16年3月6日実施 ROBAワークショップ・風流塾：15名参加
交通拠点	中心街	福井駅前	毎月第1木曜日実施：通産20回 まちなかNPO、ROBAの会、福井大学生、福井県立大学生、福井工業大学生他：毎回12名程度参加
	交通結節点	田原町駅	平成15年10月2、3日実施 秋色のまちめぐり 風流塾・ROBAの会：延べ20名参加
		ベル前駅	平成16年4月11日実施 ROBAワークショップ：10名参加

生活拠点

生活拠点では、地域の住民のみなさんの生活に密着した駅やバス停を中心にした地域のまちづくりとして、地域の住民のみなさんの視点で公共交通を地域のまちづくりのなかに位置づけ、公共交通を活かすまちづくりを提案しました。

地域のまちづくりは、ひとつ一つの効果は小さいものでも、それぞれが元気なまちになり、その元気が広がっていくことで大きな効果となり、都市の活力や中心街のにぎわいづくりにつながります。

駅やバス停は、公共交通の利用低下とともに、地域のまちづくりのなかで隅に追いやられた存在になっています。まず、公共交通を地域の重要なまちづくりの素材として見つめ直すことから始め、公共交通が住民のみなさんの暮らしの中で意識されるようになり、駅やバス停をそれぞれの地域の特性の中で宝として活かすことで、まちづくりの展開を期待するものです。

- 1 地域中心地

地域中心地とは、駅やバス停の近くに公共施設や商店街などがあり、駅やバス停の周辺が地域の中心となっている地域です。地域周辺も含めて、まとまった人口があり、公共交通がある程度利用されている地域です。

ここでは、駅の活用がまちづくりの重要なキーワードになります。車を利用する人のための駐車場だけでなく、徒歩や自転車など公共交通を利用する人々に配慮し、歩いて楽しめる場にするすることで、地域のにぎわいづくりにつなげていくことが期待できます。

市街地の商店街では、これまで車を利用する買物客のための駐車場確保を重視してきましたが、駐車場の規模では郊外のショッピングセンターに太刀打ちできません。それよりも、気軽に便利に利用できる公共交通によって、乗り降りする人や乗換の待ち時間を利用する人を対象とした環境づくりを進めることで、商店街を歩く人が増え、にぎわいにつながります。

地域中心地における公共交通とまちづくりの考え方

地域中心地にある駅、バス停での公共交通とまちづくりのあり方として、協働による公共交通とまちづくりの取り組みを行う際の考え方をまとめます。

地域特性を活かしたまちづくり

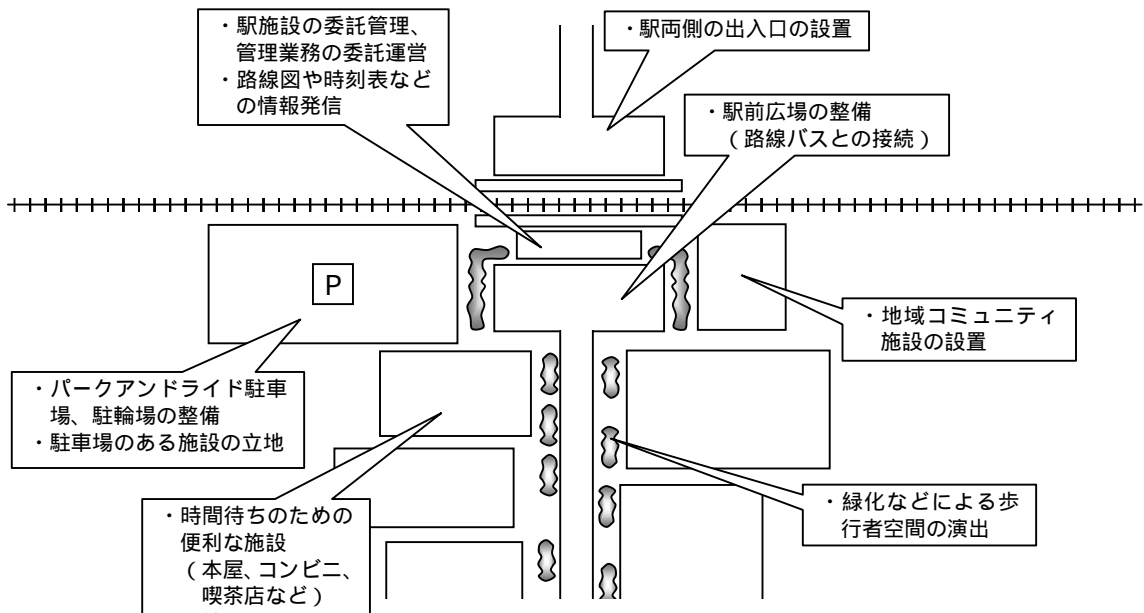
- ・ 駅の周辺にある公共施設、商業施設（商店街）、観光資源との連携
 - 駅と施設を連絡する路線バスとの接続
 - 駅と施設を連絡する歩行者空間の整備
 - 駅両側の出入口の設置

便利で待ち時間を楽しめるまちづくり

- ・ 利便施設の設置（本屋、コンビニ、喫茶店など）
- ・ 路線図や時刻表などの情報発信

地域コミュニティと密着した駅的环境づくり

- ・ 地域コミュニティ施設の設置
- ・ 駅施設の委託管理、管理業務の委託運営



地域中心地の公共交通とまちづくりのイメージ

駅名	松岡駅
公共交通名称	勝山永平寺線（えちぜん鉄道）
駅周辺の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・松岡町の中心街に位置し、駅の近くに商店街がある。 ・松岡駅発着のバス路線で、福井大学松岡キャンパス、福井県立大学を連絡。

大学生でにぎわうまちづくり

・駅と周辺の主要施設の連絡強化

駅南口の設置と路線バスとのスムーズな連絡の確保

松岡駅から福井大学松岡キャンパス、福井県立大学へのバス路線の充実

福井大学文京キャンパス、松岡キャンパスの直通運行

・待ち時間を楽しめる商店街づくり

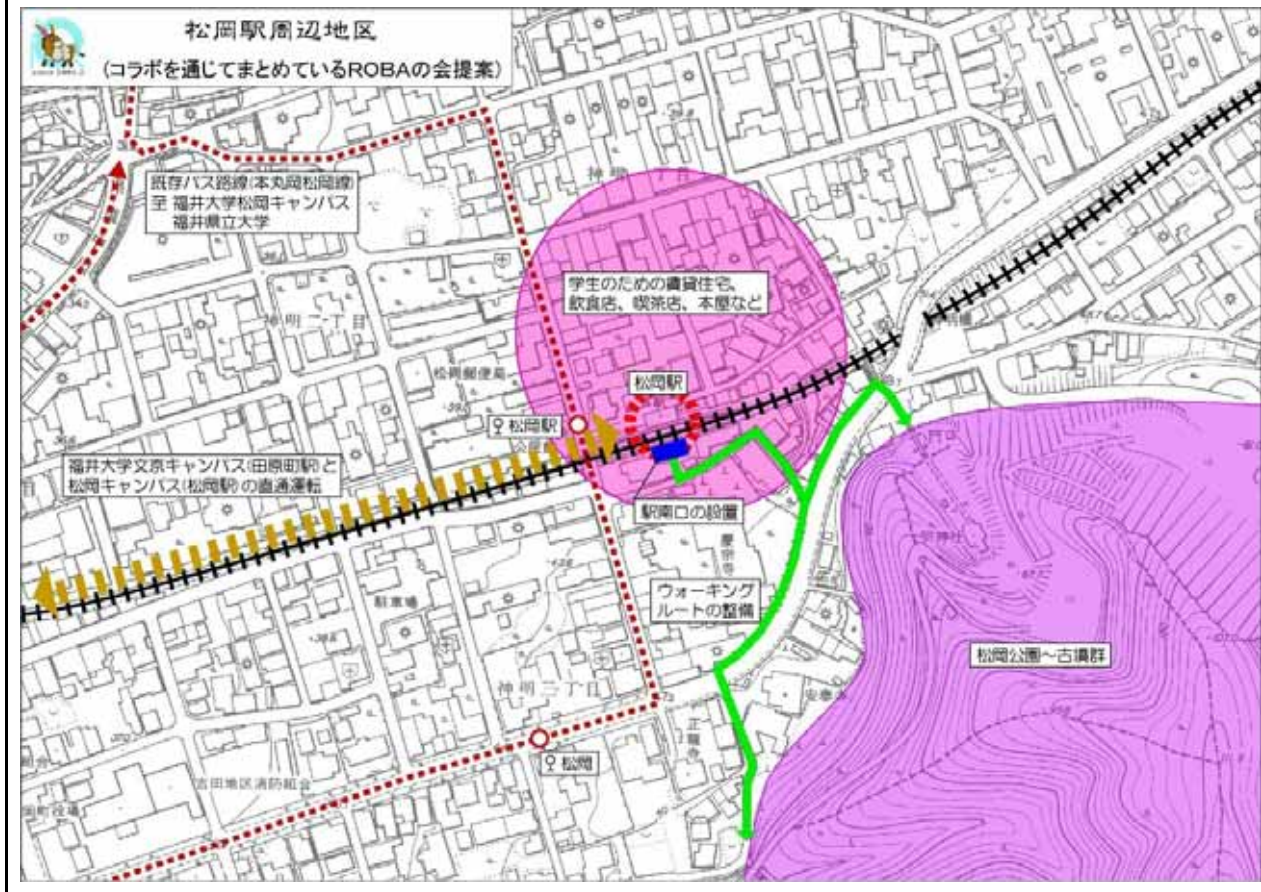
学生のための賃貸住宅、ボリューム満点の飲食店、洒落た喫茶店、本屋など

歴史を活かしたまちづくり

駅から松岡公園～古墳群へのウォーキングルートを整備して紹介・集客する

九頭竜川を活かしたまちづくり

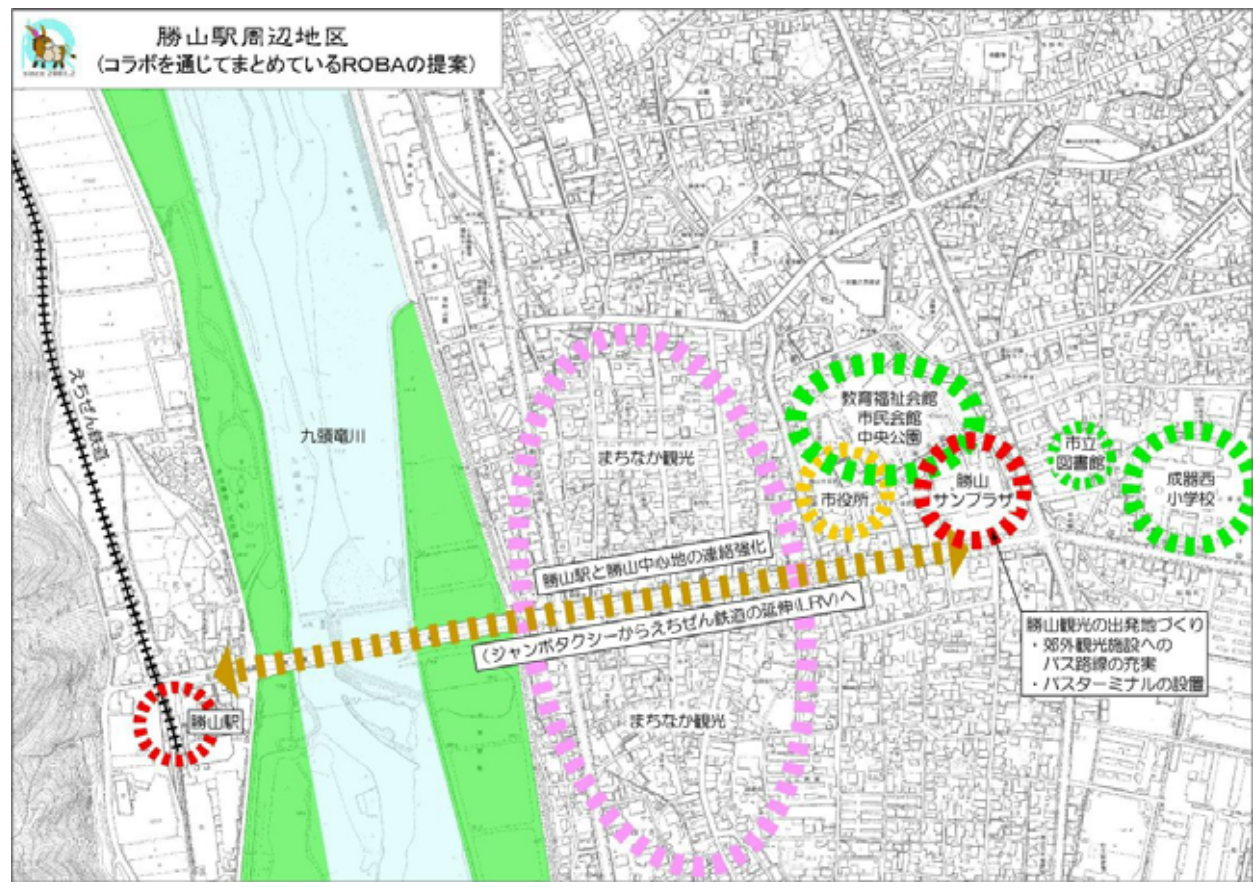
アユ、アラレガコで、一杯飲める飲食店など



駅名	勝山駅
公共交通名称	勝山永平寺線（えちぜん鉄道）
駅周辺の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・勝山市中心地から九頭竜川の対岸に位置している。 ・市街地郊外に平泉寺、勝山大仏、恐竜博物館、スキー場など豊富な観光資源を有している。

終着駅から勝山観光の出発地づくり

- ・勝山中心地との連絡強化
 - 電車接続バスの充実（当面、ジャンボ乗り合いタクシーの利用促進と充実）
 - 将来的には、中心地までの電車延伸
- ・郊外の観光施設との連携
 - 郊外の観光施設へのバス路線の拡充
 - 勝山中心地のバス路線のターミナルの設置、えちぜん鉄道の延伸
- ・地域のまちづくり活動との連携
 - 地元では、歳の市、左義長祭り、弁天桜などえちぜん鉄道で観光客を呼びイベントを年12回、勝山からえちぜん鉄道で出かけていくイベントを年12回実施する計画をしている。



駅名	西鯖江駅
公共交通名称	福武線（福井鉄道）
駅周辺の状況	<ul style="list-style-type: none"> 鯖江中心街に位置し、駅周辺には鯖江市を代表する「つつじ祭り」の会場である西山公園、嚮陽会館などがある。 駅施設は、地区の集会所と併設

駅周辺の文化・福祉施設、公園、商業施設へのアクセスを支える駅的环境づくり

・車との共存

- イベント開催時における駐車場不足や車を利用しない(できない)人のための選択性の提供施設と駅を連絡する歩行者空間の整備（サイン）
- 路線バスの拡充と駅との接続の改善

待ち時間を楽しめる空間づくり

- 駅周辺への本屋、コンビニ、喫茶店などの設置

地域コミュニティと密着した駅的环境づくり

- 駅と地区集会所の併設（整備済）



- 2 住宅地

住まいの近くに気軽に便利に利用できる公共交通がある地域では、交通手段の選択肢が増えることで、車に頼らなくてもいい生活が可能になります。車を使わないことで、行動の幅も広がります。雪や雨の日の勤め先や学校に通う足となったり、中心街に出かけてお酒を飲んでも大丈夫です。また、休日にぶらりと散歩に出かけるときの手助けになります。

地域のコミュニティ施設などを駅に配置することで、駅や駅の周辺は日ごろから地域のみなさんが使う場になり、顔をあわせる場になります。地域のみなさんが駅を使い、公共交通を利用することで、駅は単なる交通施設から住民のコミュニティの場となり、まちづくりの宝になると考えます。

住宅地における公共交通とまちづくりの考え方

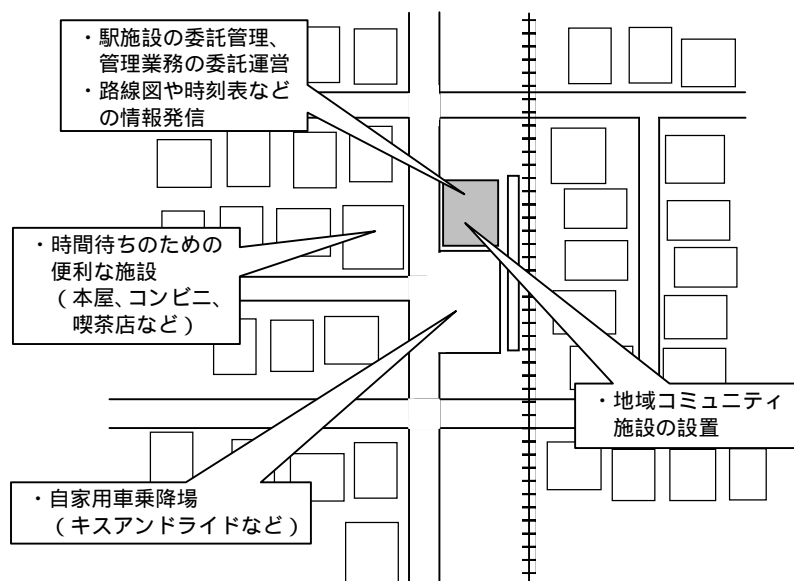
住宅地にある駅、バス停での公共交通とまちづくりのあり方として、協働による公共交通とまちづくりの取り組みを行う際の考え方をまとめます。

便利で待ち時間を楽しめるまちづくり

- ・ 便利施設の設置（本屋、コンビニ、喫茶店など）
- ・ 路線図や時刻表などの情報発信

地域コミュニティと密着した駅の環境づくり

- ・ 地域コミュニティ施設の設置
- ・ 駅施設の委託管理、管理業務の委託運営



住宅地における公共交通とまちづくりのイメージ

駅名	新田塚駅
公共交通名称	三国芦原線（えちぜん鉄道）
駅周辺の状況	・福井市街地の住宅地に位置し、駅東側に福井総合病院がある。

生活を支える公共交通の駅環境づくり

駅東口の新設、バリアフリーの駅づくり（駅前広場が確保できる工夫がないか？）

福井中心街から新田塚駅までの市内電車の頻発運転（現在朝臨時1便）

新田塚地区の各家庭、車マイナス1台の実現を支援できる駅環境づくり

・歩行者空間の確保

駅まで歩いてきても距離を感じさせない楽しいみちづくり（歩行者優先道路）

・キスアンドライド

雨の時や夜遅くは車の送り迎えもできるが、歩行者の邪魔をしない送迎スペースづくり

福井総合病院との連絡強化

駅東口と福井総合病院とのバリアフリーによる接続

新田塚地域で進められてきた協働のまちづくり拠点

協働のまちづくりを進めてきた公園や公民館とのネットワーク強化

駅への地域コミュニティ施設やコンビニ、喫茶店などの設置



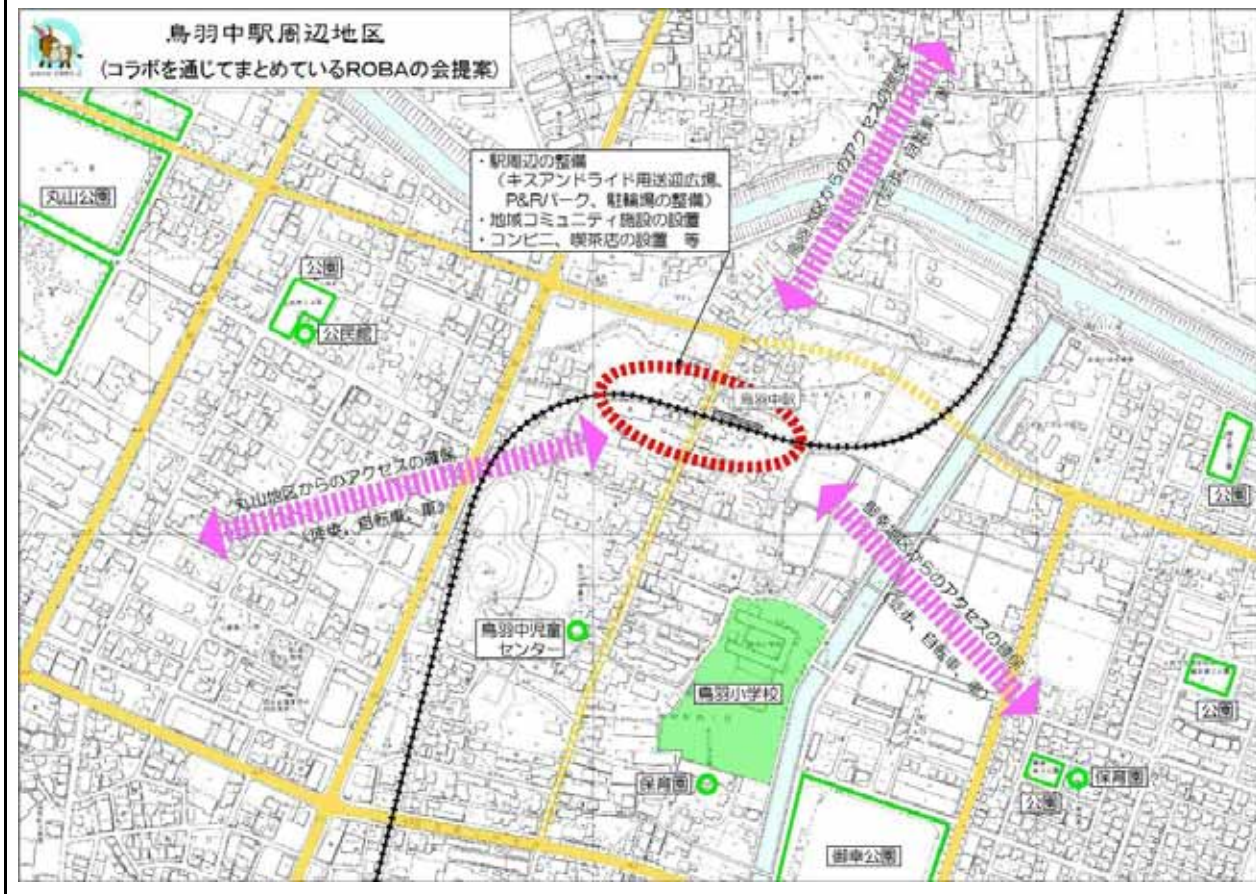
駅名	鳥羽中駅
公共交通名称	福武線（福井鉄道）
駅周辺の状況	・

丸山地区や御幸地区から利用しやすい駅づくり

- ・ 歩行者、自転車、車でのアクセス路の確保
 アクセス道路の整備、歩行者空間の整備
 必要に応じてアクセス可能な道路の近くに駅移設も検討すべき
- ・ 送迎スペースの確保
 キスアンドライド用送迎広場、駐輪場の整備
 P & Rパーク（パークアンドライド パーク）
 （木々の緑や彩あざやかな花々にかこまれた環境にやさしい駐車場）

待ち時間を楽しめる空間づくり

- ・ 緑を活かした憩いの空間づくり
 駅周辺への地域コミュニティ施設やコンビニ、喫茶店などの設置



- 3 郊外地

郊外の集落では、公共交通のサービスがないところも多く、サービスがあっても一日1～2往復では日常の足にはなり得ません。このような場合は、バスの駅などを設けてその周辺でのコミュニティ拠点づくりを行い、集落のまちづくりのなかで日常の足を確保することも必要になります。

地域のコミュニティ意識の強い地域の特色を活かして、地域住民の相互扶助などの工夫を行って公共交通が提供できない部分をカバーし、公共交通のサービスを補完するシステムを検討することが必要になると考えます。

郊外地における公共交通とまちづくりの考え方

郊外地にある駅、バス停での公共交通とまちづくりのあり方として、協働による公共交通とまちづくりの取り組みを行う際の考え方をまとめます。

バスの駅との接続による日常の足のあるまちづくり

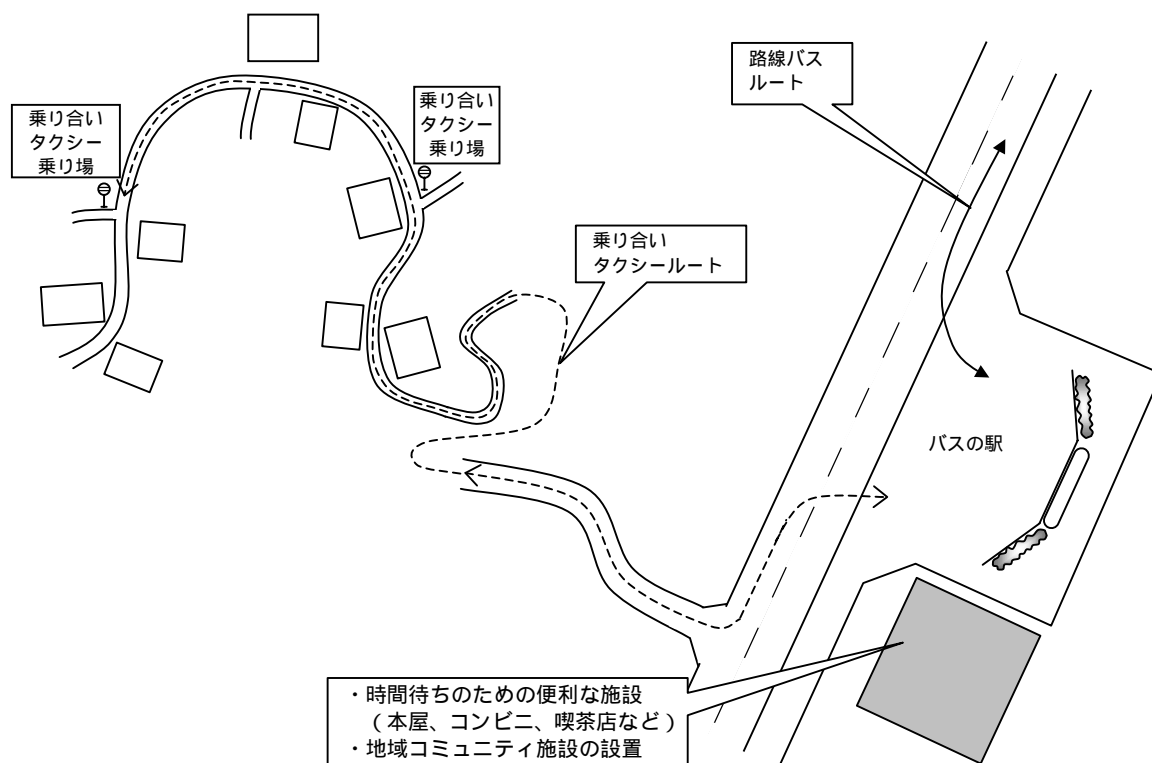
バスの駅の設置

利便施設の設置（本屋、コンビニ、喫茶店など）

地域コミュニティと密着した駅的环境づくり

地域コミュニティ施設の設置

利便施設の設置（本屋、コンビニ、喫茶店など）



郊外地における公共交通とまちづくりのイメージ

駅名	美山駅
公共交通名称	越美北線（JR）
駅周辺の状況	・美山町の中心駅。国道158号沿線に駅があり、駅に併設して美山観光ターミナル、コンビニエンスストアが立地している。

美山駅を拠点とした生活の足の確保

- ・複数の交通手段を1箇所に終結させる

町内の路線バス美山線の発着は実施済。

バス停の移設と停留所名の変更（バス停をJR美山駅前に移設してバスの駅としての機能も持たせる。バス停名も「島」から「美山駅前」に変更することで認識しやすくなる。）

コミュニティーバス、乗り合いタクシーの導入。

町温泉施設みらくる亭、老人施設楽しく楽しく亭の送迎バス、小中学校のスクールバスの有効活用、コミュニティーバスの運行を検討する。

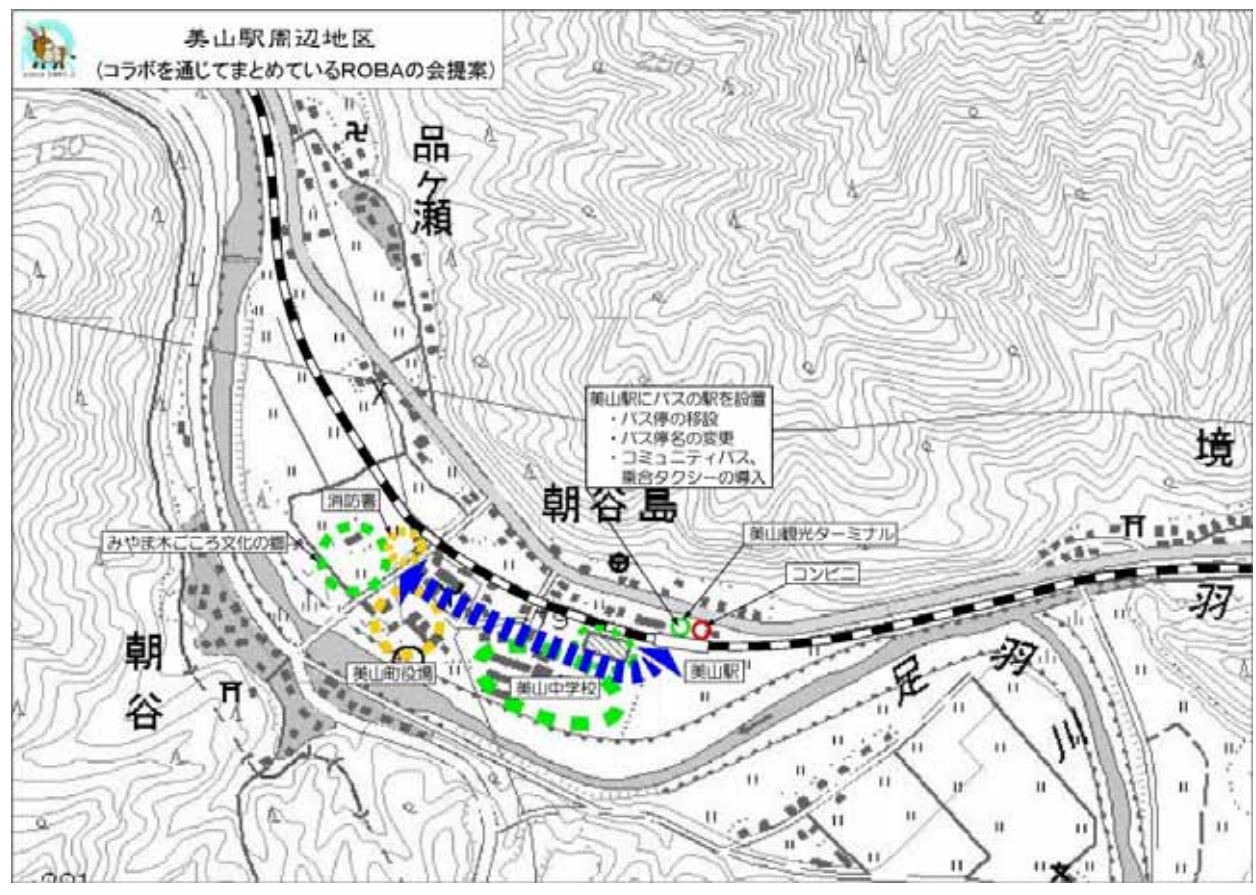
町内からのアクセスが容易で、路線バス池田線も経由できる道路の整備。

美山駅周辺を地域の核とした拠点づくり

駅に隣接して観光ターミナル、コンビニの設置（整備済み）

駅周辺の公共施設、地域コミュニティーの拠点施設への案内サインの設置、連絡路の整備

駅前でのコンサート時、開催時間と列車ダイヤを調整して案内し、公共交通で来やすくする。



- 1 中心街

にぎわいのある中心街には、いろんな人がいろんな目的で街を楽しめる空間があります。目的の場所だけでなく、そこへの行き帰りも大切な演出空間です。自由に歩き、回遊をうながす装置が必要です。

たくさんの人が集まる中心街は、公共交通のターミナル拠点として、誰もが気軽に、そして便利に利用できるサービスを提供し、公共交通を利用することに魅力を感じてもらうことが大切です。

中心街における公共交通とまちづくりの考え方

福井駅前などの中心街にある駅での公共交通とまちづくりのあり方として、協働による公共交通とまちづくりの取り組みを行う際の考え方をまとめます。

歩行者や自転車でゆっくり楽しめるまちづくり

・歩行者空間の充実

まちなかの魅力アップ

(ファッション、物販、飲食、交流・出会い、情報、居住、企業、歴史・文化など)

歩行者空間の整備(歩道の拡幅、サイン、商業空間との融合など)

便利で分かりやすい交通結節機能のあるまちづくり

電車、バスのスムーズは接続(駅前広場の整備)

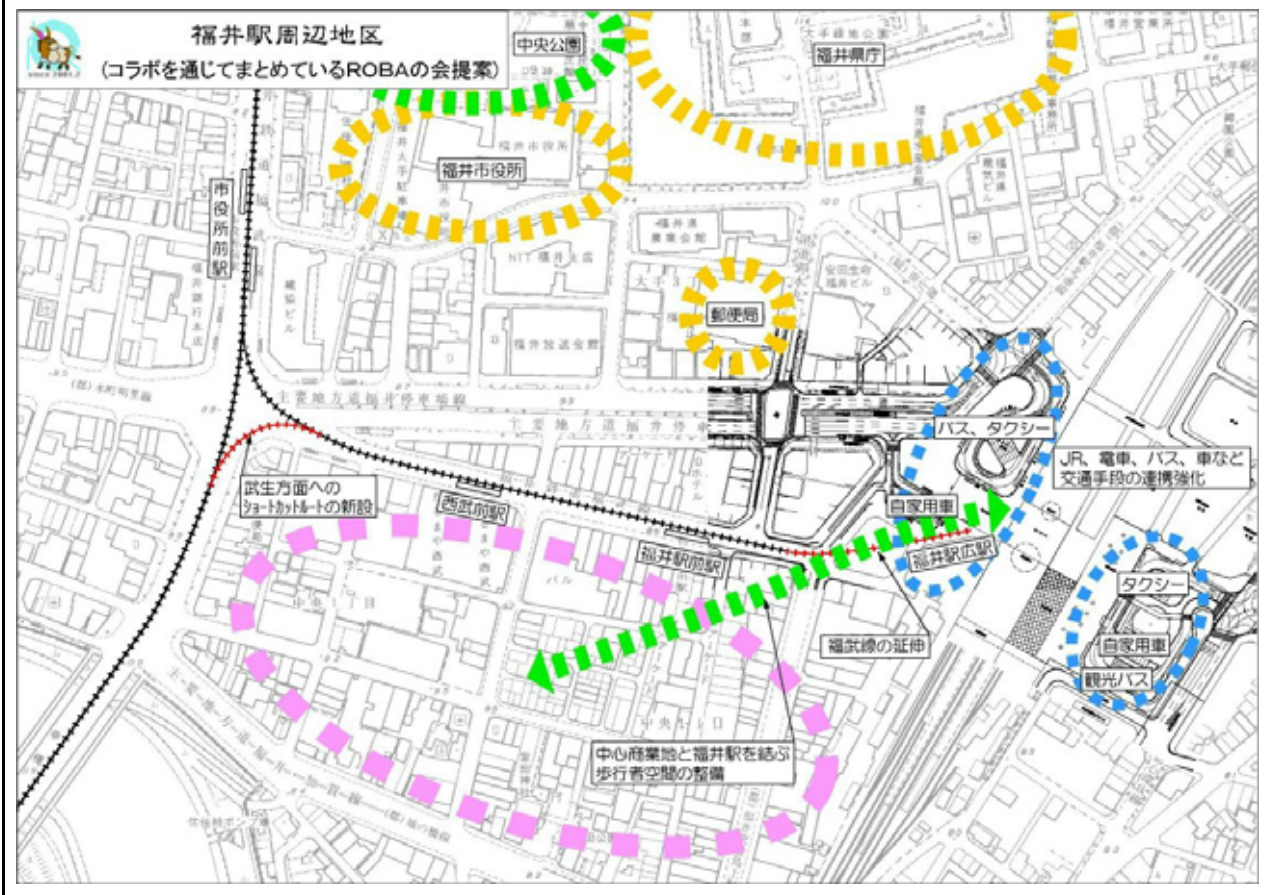
路線図、時刻表等の分かりやすい提供

低床型電車の導入(バリアフリー、まち歩きのサポートなど)

駅名	福井駅、福井駅前駅
公共交通名称	北陸線（JR） 三国芦原線、勝山永平寺線（えちぜん鉄道）、福武線（福井鉄道）、京福バス、福鉄バス
駅周辺の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・福井の中心街に位置し、主要な公共交通が結節している。 ・現在、福井駅の連続立体交差事業が進められている。

歩いて楽しいまちづくり

- ・車との共存の中で、まちなか施設をつなぐ、楽しい空間づくり
 - まちなか居住の推進（実施済：三の丸）
 - 企業・事業所のまちなか立地の推進（実施済：チャレンジショップ）
 - 公共施設の駅周辺への設置（実施済：響き文化ホール）
 - 歴史の道づくり（実施済：柴田公園）
 - 広場として使える楽しい歩行空間と車のアクセス空間の役割分担
- 分かりやすく安心して乗り換えられる交通結節機能の強化
- ・福井駅でのJR、電車、バス、車などあらゆる交通手段の連携強化
 - バス乗り場の駅前広場への移設、福武線の福井駅への延伸
 - 東口広場での観光バス、車の送迎スペースの確保
- ・低床電車による便利な公共交通の提供、まち歩きをサポート
 - 福井駅延伸に伴うだるまや前駅の増設
 - 大名町交差点武生方面短絡線整備による運行時間の短縮、頻発運転、市役所前駅の移設（片町前駅の整備、大名町交差点の交通混乱緩和）



- 2 交通結節点

市街地周辺部には、郊外部と連絡する地域の拠点があります。これらの拠点は、日常的な生活の中で地域の中心であり、地域のにぎわいや交流の場となります。（「乗り継ぎ可能駅」）

この地域の拠点に複数集まってきている乗り継ぎ可能な公共交通を連携することで、郊外部から集まりやすく、中心街へ行きやすい、公共交通の乗り継ぎ拠点としてのサービスを提供することができます。

交通結節点における公共交通とまちづくりの考え方

田原町駅やベル前駅などの交通結節点となる駅での公共交通とまちづくりのあり方として、協働による公共交通とまちづくりの取り組みを行う際の考え方をまとめます。

便利で分かりやすい交通結節機能のあるまちづくり

電車、バスのスムーズは接続（駅前広場の整備）

路線図、時刻表等の分かりやすい提供

低床型電車の導入（バリアフリー、まち歩きをサポートなど）

パークアンドライド駐車場の整備（周辺施設の駐車場の活用）

待ち時間を気にせず楽しめるまちづくり

待ち時間の有効活用（物販、飲食、居住、企業、歴史、文化など）

歩行者空間の整備（歩道の拡幅、サイン、商業空間との融合など）

駅名	田原町駅
公共交通名称	三国芦原線（えちぜん鉄道） 福武線（福井鉄道）
駅周辺の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・えちぜん鉄道と福井鉄道の唯一の併設駅 ・駅の周辺に多くの文化、教育施設があり、文京地区を形成している。

便利で使いやすい公共交通サービスの提供

- ・電車、路線バス、コミュニティバスの交通結節の強化
案内サインの設置
京福バス田原町駅北行きバス停の設置（福鉄バス停の共同利用）
- ・相互乗り入れ
ソフト施策（連続切符、乗り継ぎ切符、往復割引切符、共通切符、連携イベント）
ハード施策（えちぜん鉄道と福井鉄道の連結）

俵万智も参加した楽しいまちづくり

- ・にぎやかで楽しい商店街づくり
空き店舗でのチャレンジショップ、イベント、まつり
- ・文京のまちづくり
大学、高校、中学、小学、フェニックスプラザ、体育館、美術館、図書館を活用した、思索の道づくり
- ・オアシスづくり
雑木林、都市河川（底喰川の名前をもっと親しめる名前に変えたいね）



駅名	ベル前駅
公共交通名称	福武線（福井鉄道）
駅周辺の状況	・福井市街地の南部に位置するショッピングセンターベルへの最寄駅としてベル前駅が設置された。

便利で使いやすい公共交通サービスの提供

・駅施設の充実

市内電車の頻発運転の実施（すまいるとラムの発着運行）

駅東口の設置および駅前広場の設置

パークアンドライド駐車場の設置（SCベル駐車場の活用）

・乗り継ぎ機能の強化

福武線電車と全バス路線の駅前広場でのホーム to ホームでの接続

六条・文殊・下文殊地区のバスをフィーダー路線化してベル前駅に乗り入れ

駅からのまちづくり

・駅と駅周辺地区の連携強化

SCベルの中央口と駅間の動線の直線化・広幅員化による連携強化

公共施設の駅周辺への設置（市役所南サービスセンターが開設済）



4 - 2 公共交通のシステムづくり

福井のまちが、快適で豊かなくらしやすいまちになるためには、福井に住む人、働く人、訪れる人、また子どもやお年寄りにとって便利な公共交通の環境が不可欠です。これには、電車やバスによる効率的で分かりやすい公共交通のシステムが必要です。

また、前項で実践・提案している協働の『駅からのまちづくり』を推進するためにも、充実した公共交通のシステムが必要です。

ここでは、福井の公共交通のシステムづくりに向けて早期に実現すべき施策について、県市でこれまでに発表しているものも参考にしながら、ROBAの会の提案をまとめます。

公共交通システムの基幹となる電車、バスのネットワーク

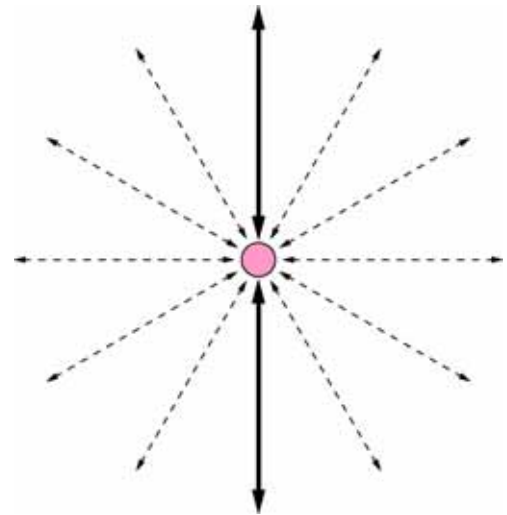
福井の公共交通に今求められている環境は、利用者にとって快適で便利であることです。これを実現するために最も重要なことは、利用者が電車やバスの時間を気にすることなく、駅やバス停に行き、最小限の待ち時間で乗車できる基幹となる路線のある公共交通システムを提供することだと考えます。同じ運行本数で運営する場合でも、このような基幹路線とそのほかの路線とがうまく分担し合って連携することで、より高いサービス水準が提供できます。

これまでの基幹路線を持たない一極集中型の公共交通運行システムは、利用者の目的地が分散している現在の都市の構造、すなわち生活スタイルに対応できないばかりか、公共交通利用者の減少により公共交通の経営をも圧迫し、運行本数の削減によるコスト削減、サービス水準の低下、利用者の減少という、まさに悪循環に陥っています。

そのため、まず利用需要の多い福井市街地内の区間において、電車やバスの頻発運行を行うべき基幹路線を設定して、利用者にとって快適で便利な電車バスのネットワークを構築することが、最優先して取り組むべき交通施策だと考えます。

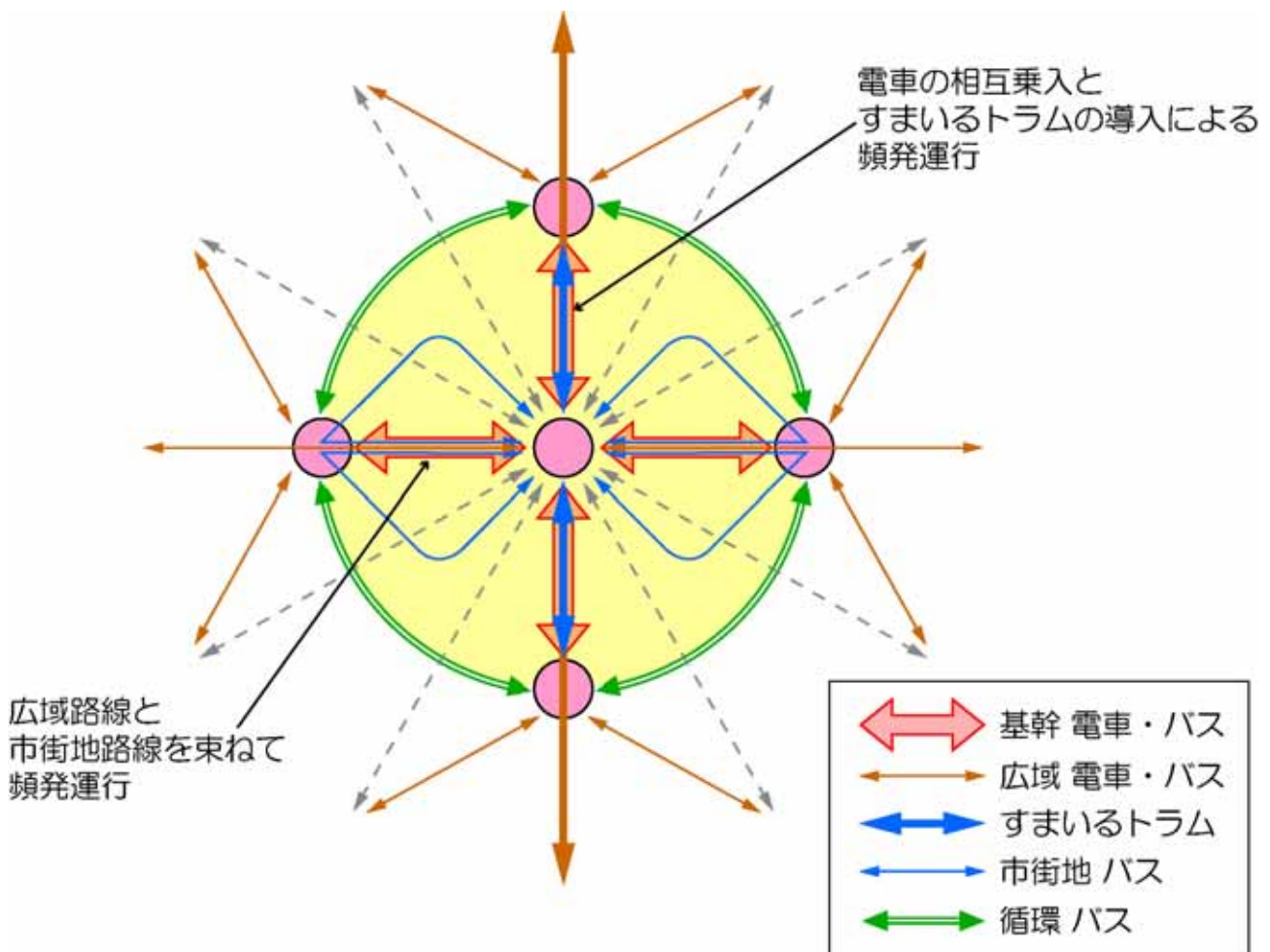
そのうえで、利用者の増加を勘案しながら、順次基幹区間を延伸していくことが、効果的かつ現実的な施策です。

現在の公共交通運行システムは、中心市街地にほとんど全ての都市機能が集中していた時代のシステムをそのまま利用しており、基幹路線を持たない一極集中型の構造となっています。



福井の現在の公共交通システムの概念図

市街地の公共交通システムとして、東西南北方向の基幹となる電車・バスを運行することを提案します。



福井の公共交通システムの概念図

【基幹となる公共交通の整備、充実】

福井市内の最も需要の大きい区間に基幹となる電車やバスの公共交通を走らせ、頻発運行する基幹路線を設定します。基幹路線の運行間隔としては10分間隔の運行が望ましく、最低でも15分間隔の運行が必要です。

南北方向は、三国芦原線(えちぜん鉄道)および福武線(福井鉄道)を位置づけ、福井市街地の北端の地域拠点となる新田塚駅と南端の交通拠点となるベル駅の区間を、電車の増発運行を行って基幹路線化するものです。この実施のためには、新田塚駅からベル駅までの直通運行が基本となり、三国芦原線、福武線の併設駅である田原町駅から相互乗り入れを実施する必要があります。新田塚駅、福大前西福井駅などから市役所前駅、裁判所前駅などを直接利用できるようになることは、事業者の違いによる公共交通の垣根を排除し、ネットワークとしての一体感を実感できるものとなり、それによって新たな需要を掘り起こすことになると考えられます。

東西方向は、鉄道は東方面に勝山永平寺線(えちぜん鉄道)九頭竜線(JR越美北線)があるもののいずれも郊外部を走っているため、東西市街地を結ぶ電車路線のない区間は基幹バス区間として位置づけ、広域の郊外バスや市街地循環バスなど、複数のバス路線を束ねて運行時間を調整することで、頻発運行を実施することが可能です。福井の公共施設や足羽川などの配置状況を見ると、東西の基幹バス区間は北東、南東、北西、南西の各々に必要かもしれません。

これによって、より強固な公共交通ネットワークを構成することができます。具体的な交通結節点としては、福井駅を中心として、北部は田原町駅(あるいは将来的には新田塚駅)、南部はベル駅、東部は仮称パリオ駅(あるいは仮称県立病院駅、仮称済生会病院駅、いずれもバスの駅:以下同様、あるいは将来的には越前新保駅、六条駅)、西部は仮称アピタ駅(仮称学園駅)あるいは仮称運動公園駅(仮称社西駅)などが交通結節点として位置づけられ、ネットワークが構成されます。

このような需要に合わせた公共交通ネットワーク構築を重点施策として実行し、利用者の需要を勘案しながら、順次基幹区間を延伸して公共交通ネットワークを充実させていくことが、効果的でかつ現実的な施策だと考えます。

【交通結節点からつながる循環バス・支線バス】

基幹路線で結ばれた交通結節点(乗り継ぎ拠点)には広域の郊外バスや市街地の循環型路線だけでなく、交通結節点同士をつなぐ環状型路線やその他郊外への支線型路線などが接続されます。

環状型路線は、交通結節点同士をつないで市街地周辺に散らばってしまった郊外型都市施設の利便性を高める効果を期待できるばかりでなく、郊外部から市街地内の各地区に移動する場合に交通結節点で乗り継いで最短距離で到達することができます。

利用者の減少で路線維持が困難になりつつある郊外への支線型路線は、交通結節点を基点に運行して路線延長が短くなることで、コストを増やすことなく運行頻度を高めるなど、質の高いサービスを実現することが可能になります。これによってサービスが高まることで「すまいるバス」のように利用の喚起につながるものと考えます。

これらの路線では最低でも1時間間隔での運行が必要だと考えます。

【駅からのまちづくり拠点をつなぐ】

これらの公共交通ネットワークは、駅からのまちづくりを展開する交通拠点だけでなく生活拠点も結び、公共交通のネットワークだけでなく、まちづくりの拠点をつなぐネットワークにもなります。これによって、各拠点相互の利用が活発になり、利用者増加も期待できます。

【LRTネットワークの実現に向けて】

今日、特例市クラス、50万人都市圏クラスで鉄・軌道系の基幹路線を新設することは困難です。しかし福井には幸運にも容易に基幹路線に昇華できる可能性を持った複数の路線が存在しています。事業者間相互乗り入れ、都市の基幹路線として適正な頻発運行、バス路線とのネットワーク化といった比較的少ない投資で、まったく新しい交通ネットワークが実現可能性です。

そのため、基幹路線の整備の次のステップとして、既存の路線の有効活用を図り、公共交通同士、公共交通と徒歩、自転車、自家用車との結節性（乗り継ぎ性）をより高めるために、積極的に駅の新設や移設、目的地までの路線の延伸、乗り継ぎターミナル化などを行って、路線全体のLRTネットワークの実現を図ることが必要だと考えています。

これによって、地域の再生にも大きく寄与する「駅からのまちづくり」が後押しされるものと考えます。

なめらかな乗り継ぎを提供する交通結節点

福井の公共交通システムづくりを進めるためには、基幹となる電車・バスに接続する支線となる公共交通網が必要になり、これには、スムーズな乗り継ぎを提供する交通結節点の整備が不可欠です。また、乗り継ぎの不安や抵抗をなくするためのソフトな対策も重要です。

【公共交通から公共交通への乗り継ぎ】

交通結節点としての役割を担う拠点では、支線となる路線や市街地を循環する路線、福井市街地を越えて広域的な連絡を行う路線などと、快適でなめらかな乗り継ぎができることが重要です。

支線となる路線は、交通結節点から周辺の地域へ連絡し、市街地を循環する路線は、交通結節点を連絡する路線で、路線バスやコミュニティバスが位置づけられます。

広域的に連絡する路線は、鉄道や路線バスが位置づけられます。

中心街から交通結節点までは基幹電車・基幹バスで、待ち時間なく移動し、交通結節点から目的の支線、循環、広域路線に乗り継ぐことになります。

このため、交通結節点では、低床車両の導入にあわせて、ホーム to ホームを導入し、電車、バス間の物理的な乗り継ぎ抵抗を排除するなどが重要です。



ホーム to ホームの事例（高岡駅）

【公共交通と車やバイク、自転車との乗り継ぎ】

交通結節点では、「車との共存」を実現しつつ使いやすい公共交通をめざすために、車やバイク、自転車から公共交通に乗り継ぐために、パークアンドライド駐車場や駐輪場などの駐車施設が必要です。また、キスアンドライドなどの送迎用のスペースも確保する必要があります。パークアンドライド駐車場については、木々の緑や四季の花々にかこまれた環境にやさしい施設（P&Rパーク）にすることが望まれます。

【路線図や時刻表によるわかりやすい乗り継ぎ案内】

なめらかな乗り継ぎのためには、公共交通の路線図や時刻表などの情報を提供し、心理的な乗り継ぎ抵抗を排除する必要があります。

乗り継ぎ時刻表や運賃表、路線案内の設置による乗り継ぎの情報提供が行き届けば、「公共交通が使いやすくなった」という認識が自然に芽生えてくると考えられます。

【わかりやすい路線案内、誘導サイン】

初めて乗り継ぐ人に対しても、乗り継ぎ駅内の案内サインなどは、ユニバーサルデザインによるわかりやすい案内が必要です。また、スムーズに乗り継ぐためのバリアフリーの施設整備は不可欠です。

一方、公共交通と並行して走る道路での乗り継ぎ駅やパークアンドライド駐車場を示す「案内標識」の設置や、公共交通機関の車内での乗り継ぎ案内を徹底し、日ごろから乗り継ぎに関する情報を確認できるようにしておくことも重要です。それによって、積雪・降雨時や渋滞時の公共交通へのスムーズな乗り換えが期待できます。

【乗り継ぎ時間を楽しく過ごすサービス施設】

スムーズな乗り継ぎに配慮しても、どうしても待ち時間が発生しますが、その時間を楽しく過ごせるサービス施設の併設や誘致、周辺施設のスムーズな利用を考慮した連絡や案内も重要です。

それらのサービス施設において、各種サービスやイベントなどの、乗り継ぎが楽しくなる仕掛けをつくって「もう少し乗り継ぎ時間が長かったらもっと楽しめたのに」と、乗り継ぎ時間の短さを悔しがらせたり、もう一本遅らせて乗り継がせようになれば、乗り継ぎが楽しくなると考えます。また、それらの施設利用を目的とした利用者の増大も期待できます。

【乗り継ぎ拠点駅からのまちづくりの実践】

また、乗り継ぎ拠点側から周辺施設の利用を考慮した連絡や案内に加えて、周辺施設から乗換施設への連絡や案内も重要です。前項でも実践提案している協働の「乗り継ぎ拠点駅からのまちづくり」を、事業者や周辺施設を経営する企業、地域住民、まちづくりグループ、および行政が協働して展開することで、公共交通の再生、地域の再生につなげていくことができると考えます。

・ 快適で安全な運行を支える低床型車両の導入

「快適で安全で、楽しくなければ公共交通ではない」と子供たちは、それが当然のように意見を述べてくれました。そのような運行ができる公共交通システムになるように、低床型車両の導入や軌道の整備をおこなうべきです。

【乗りたくなる低床型車両の導入】

バスについては、ノンステップバスやリフト付きバスなど、子供やお年寄りでも安心して利用できる低床型の車両の導入が進んできました。しかし電車の方はほとんど手付かずの状況です。ホームと車両はそれぞれ段差なしになってはいますが、ホームに上るまでに階段利用を強いたりしていますし、電停では乗り降りに苦勞するばかりでなく、待っている間もそこにいることに危険を感じるような状況で、幅の狭い電停そのものがバリアになっています。

乗り継ぎ型の交通ネットワークを有効に機能させるためには、バス-バス停-歩道-ホーム（電停）-電車間の物理的な障害（バリア）をなくすことが求められます。すべての路線をユニバーサルデザイン化することが理想ですが、段階的な措置としてまず需要の多い基幹路線から先行してバリアをなくしていくことを提案します。特に新田塚駅からベル駅までの区間は軌道の部分が多いため、基幹路線の担い手として低床型の車両（仮称「すまいるトラム」）の導入と電停の改修を提案します。

また、低床型車両を導入した場合、郊外部の駅では車両高にあわせたホームの改修が必要となりますが、福井の事情に合わせて低床高床両用型車両を導入するなどの工夫で対応することも充分可能です。



社会実験のすまいるトラム



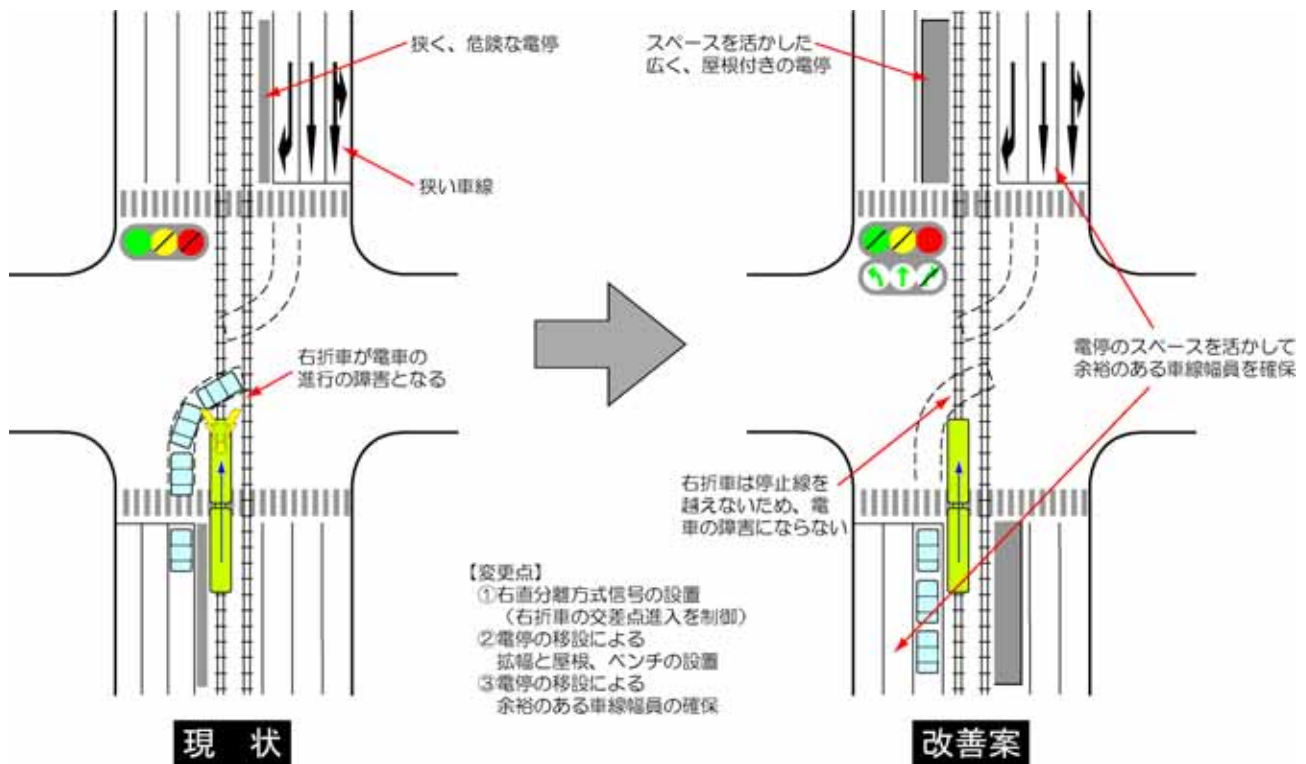
低床高床両用型車両

【LRVの安全な運行と乗降に向けて】

路面電車区間の安全走行と安全な電停の確保も解決しなければならない課題の一つですが、福井市の東下交差点で整備された「右直分離方式信号」を路面電車運行区間に普及

させることで、路面電車と右折車両の衝突事故を防止することになるだけでなく、新しい信号と組み合わせた安全な電停設置が可能になりました。

つまり、これは昨年発表した「福武線活性化に向けての突破口」に記載していますが、右折方法が右直分離方式信号に変わったことで電車の安全性が向上しただけでなく、右折車線の車の直進がなくなることで 右折車線の交差点の向かい側スペースが空いて、そこに雨雪風除けの屋根やベンチ付きの幅の広い電停を整備することができます。



安全な交差点および電停への改善案

【新規整備部分の路面軌道の採用】

新たに軌道系の公共交通機関を整備する必要が生じた場合、用地の買収等を必要とする鉄道の整備を行うのではなく、道路の占用ですむ路面軌道による整備を念頭に置いて計画を進めることを提案します。

我が国においては「地方線区はL R Tで整備」という考え方も徐々に認識されるようになってきており、路面軌道の整備費の安さも地方鉄道のL R Tによる整備を後押ししつつあります。福井ではこれまで、行政と地域住民の協働による市街地整備を進めてきており、他の県に比べて道路事情が比較的良く、軌道線を敷設しても深刻な影響が生じない市街地部分が数多くみられます。福井のこのような特性は、これらの地区で路面軌道の整備を行うことで活かされることとなります。

とくに、先に提案したネットワークの拡充のために、路線の延伸を行う場合はもちろんのこと、基幹バス路線を強化する場合には、この路面軌道による整備が効果的です。



市街地を走る「すまいるトラム」のイメージ

共同運営などによる効果的な運行、整備

福井の公共交通システムづくりには、それぞれの公共交通事業者が連携し、それぞれがもつ交通基盤を共有したうえで、運行・整備を行うことが必要であり、それによって、より充実した交通サービスを提供することが可能となります。

それによって、行政や私たちの描く公共交通ビジョンの実現が図られ、地域住民が主体となってすすめる協働の「駅からのまちづくり」が推進されることとなります。

【共同運営による効果的な運行】

利用者本位という考え方にたって、それぞれの事業者がもつ交通の社会基盤を共有したうえで、相互乗り入れや共同運行を行うことで、頻発運行やスムーズな乗りつぎが実現可能となります。というより、その実現には共同運行が不可欠といえます。

その実現のためには、行政から事業者への助成の内容についても、事業者ごとの支援だけでなく、公共交通ビジョンに基づいた共同運行を実施するための項目を設けて、指導し、実施を促すことも必要だと考えます。

また、定期的に利用者の意向を把握しながら、それに基づいた運行内容の改善も図っていく必要があります。

【共同運営によるなめらかな乗り継ぎ】

乗り継ぎ型ネットワーク成功のもう一つの鍵は、心理的な障害を減らすことです。ネットワーク全体を覚えやすく紹介する路線案内や実際に乗り継ぐ際の誘導サインは、各社共同で相互の乗換も意識して案内することで、利用者の安心感を高めます。

また、異なる運行会社や路線をのりつぐたびに初乗り料金が2重取りされるような不利益感も、大きな心理的（経済的）障害です。そのため、乗り継ぎ料金などの料金設定のために、自家用車利用から公共交通利用へのシフトがもたらす社会便益分を利用者に還元する形で特定目的型の助成を行うことなどにより、事業者が実施可能になるような行政の関与を提案します。

【共同運営による効果的な整備とコスト削減】

公共交通のしくみづくりは行政、事業者、場合によっては市民による投資を伴います。その事業費の大きさが実質的に「福井における公共交通のあるべき方向性」の前に障害となって立ちはだかっているのが現状です。

これまで、各事業者は競合を恐れるあまり共同運営に消極的でしたが、維持管理や整備、購入にいたるまで共同することにより、コストの削減に大きな効果があると考えます。

このような共同運営には数多くの調整が必要だと考えられますが、行政がそのシステムづくりを支援し、リードする必要があると考えます。

【市民募金などによる運営資金の確保】

市民募金や受益企業の協力による共同運営、あるいは市民経営によるバスの運営が全国各地で見られるようになって来ました。福井においても第三セクター（株）えちぜん鉄道の設立に当たっては、一般企業やROBAの会からの資金参加が行われており、今後ともいわゆる公共交通の整備管理費に対して、直接資金援助したり、税金の投入への合意をしたり、市民からの積極的な参画も必要となってきます。

5 . 調査の成果とアクションプログラム

今回の調査を通じて、高齢社会における移動権を確保し豊かな生活を実現するには、公共交通の利用者減少とサービス低下という悪循環を断ち切り、公共交通の再生を図ることが不可欠であることを再認識しました。また、公共交通の再生には、公共交通への公共投資の拡大と、公共交通を活かしたまちづくりによる都市再生を同時にすすめる必要があることを確認しました。その前提条件として、地域の人たちが公共交通を生活交通の一つとして基本認識することであり、それが公共投資の拡大の合意形成につながり、地域の駅からのまちづくりによりコミュニティの形成につながる近道であると考えます。

以下、調査で実施した各メニューの詳細な成果と、今後のアクションプログラムについてまとめ、車との共存社会の実現に向けて地域の基本合意の下に継続的な協働によるまちづくり活動を実践していくための指針とします。また、それが他の地域で活動する人たちに、少しでも参考になれば幸いだと考えています。

(1) 調査の成果と課題

全国都市再生モデル調査の成果として、これからの公共交通とまちづくりをすすめていくための共通の課題について整理しました。

利用者の「使いやすい情報」の提供

- ・公共交通をみんなに乗ってもらえる交通手段にするには、利用者の立場に立った使いやすい情報の提供が不可欠です。
- ・これまで、各事業者で発行していた路線図は、それぞれがばらばらに発行していたため使いにくく、利用者の立場に立った統一したマップが必要だと考え、調査に先立ち 2003 年 4 月に、利用者がつくるバス電車マップ「ふくい のりのりマップ」を作成し、発行しました。そのなかでは、県内全てのバス電車の路線について、縮尺付きの正確な下図に路線番号とあわせて見やすく表示し、公共公益施設の案内、駅・バス停情報も掲載し、乗り継ぎ可能駅など、利用の仕方についても提案しています。現在、改訂中です。
- ・その普及過程で要望が強かった時刻表については、別途県の支援を受けてホームページ「ばすでんしゃねっと・ふくい」で提供しました。これも、利用者の立場からの使いやすさに配慮して、全ての時刻表はもちろんのこと、目的地である主要な施設へのアクセス情報として取り纏めたものを掲載するとともに、主要駅やバス停ではすべての路線の時刻表が一度に見られるようにしたり、プリントして持ち運ぶことができるようにしたりしています。公表から 1 ヶ月半で 1 万アクセスを超えました。
- ・このように、公共交通の利用促進において、最も重要な基礎情報を利用者の立場に立って提供することがもっとも大切であり、不可欠であることを再認識しました。

乗車体験による「公共交通の認識」

- ・公共交通の分担率が数%の地方都市では、家の横を電車やバスが通っていても自分の使える交通手段として認識していない人が多く、乗車を体験してもらうことで公共交通を認識してもらうことが、第一歩です。
- ・「マップDEのりつき調査隊」では、日ごろ車でしか移動していない人たち、生まれた時から車での移動生活しか経験がなく乗車体験のない人たちに、とにかく乗ってもらいながら考えてもらうことを目的として、実際にマップを持ってそれぞれの目的地まで公共交通を乗り継いで、利用体験をしてもらいました。
- ・さらに、乗ってみて感じたことをまとめるために、参加者みんなで「のりつき調査隊ワークショップ」を実施しました。
- ・その結果、日ごろ車にしか乗ったことのない人たちが、バス電車ならではの良さを評価したり、車は手放せないで車と電車バスをうまくつないでいければよいこと、全国トップクラスの車依存社会の福井都市圏でも公共交通が必要であることなどを報告しました。これをもとに、車だけに頼らなくてもよい社会の実現に向けて、「車と公共交通の共存」をビジョンとして掲げました。
- ・この参加者を募集するにあたって、今後コラボの枠を広げていくことも狙って、地域の活動を実践している人たちを通じて呼びかけました。それによって、参加者の中から引き続き私たちの活動に参加してもらったり、呼びかけてもらったグループとその後協力して活動することができました。
- ・このように、乗車体験は公共交通を理解してもらうために有効であり、今後とも、社会実験や、非日常的なイベントなどを通じて、乗車体験をしてもらう機会を増やすべきことを痛感しました。それによって公共交通の良さや、学生や高齢者に欠かせない交通手段であることを理解してもらうことのほか、体験者の行動スタイルの変化を促すことにも効果があることが分かりました。

幅広い「情報公開」としてのシンポジウムの開催

- ・いろいろな人たちに、幅広く公共交通に関する情報を公開するために、シンポジウムなどを通じて情報を伝達するためのさまざまな工夫が必要です。
- ・まちづくり進歩ジウム"つないで生きる電車・バス"~のりのりマップから見えてくる福井の公共交通とまちづくり~を開催しました。参加者総数は200名でした。
- ・ここで工夫したことは、まとめの調査報告会としてのシンポジウムではなく、活動経過を多くの人たちと共有して、一歩でも前に進めていくことを目的として開催したことです。そのため、活動経過を示すパネルの展示やホームページの閲覧などを同じ会場内でおこないました。開催時間の前後や休憩時間を利用してたくさんの人に見てもらい、理解を深める効果がありました。また、活動報告に基づくパネルディスカッションを実施

し、今後の活動へのアドバイスなどがもらえました。

- ・日ごろ公共交通に頼らざるをえない聴覚障害者に対して、公共交通に関する情報が不足しているという意見を関係団体からもらっていたことから、その関係団体の協力の下に手話通訳を実施し、多くの聴覚障害者の参加を得ることができました。
- ・また、参加者に会場へ来るまでの時間を有効に活用して乗車体験をしてもらうために、各自で行うセルフ・エクスカージョンとして、公共交通を使ったモデルコース情報の提供も行いました。
- ・開催パンフレットなどで事前の徹底した公共交通手段告知をおこない、受付で交通手段調査を行ったところ、これまでに比べて公共交通利用者が非常に多いことが判明しました。その後、この報告を受けた他の団体のイベントでも、パンフレットに時刻表を掲載したり、開催時間を調整したりする動きが出てきました。
- ・「北陸3日間連続シンポジウム」のトリを飾って3日目に開催し、広域的な連携を行うことで、県内だけでなく北陸や全国各地からの参加者を得られました。また、これによって、開催行事の参加者増加という直接の効果だけでなく、地域同士の連携・情報交換によって、様々な工夫を取り入れたり、取り組み方法などが格段に向上しました。また、その後も継続した連携活動に発展させていくことができました。

「まちづくりガイドブック」の作成

- ・公共交通とまちづくりをみんなで取り組んでいくには、だれもが分かりやすいガイドブックなどの解説書が必要です。
- ・今回、各地域との意見交換会（コラボ）を行うために、ROBAの考えている「公共交通とまちづくり」とは何かについて分かりやすく示す必要があると考えて、「つないで活きる！公共交通とまちづくり」の樹状図（*2-2、16ページ参照）を作成しました。それを見せながら議論することによって、話題が公共交通（木の根の部分）のみの改善の議論から一歩進んで、まちづくり（木の枝葉や実の部分）の方向へ展開することが判明しました。また、行政任せや事業者任せから、市民主体の協働のまちづくりを進めようとする気運が生まれ、今後の継続的な活動が期待されます。
- ・このため、今回の調査のまとめとして、これにいろんなまちづくりのイメージやおすすめ方を加えて、16ページのガイドブック版（*資料編参照）としてまとめ直しました。今後はこれを基に各地域のコラボを継続しながら、さらに改良を加えて地域にあった解説書にしていきたいと考えています。

具体的な「取り組み方法と効果」の提案

- ・ビジョンの実現に向けて実際に活動しようとした場合、どのようなおすすめ方をすることがいいのか、それによってどのような効果が期待できるのか、実践活動のイメージがわ

かないという声が聞かれました。それに応えるために、これまでの活動事例を解きほぐして「実践のシナリオ」としてまとめました。

- ・これによって、他の事例のどこが、なぜよかったのか、何を、どのように狙って活動すればいいのかがイメージできると、とても好評でした。
- ・そのため、全てのコラボのケースについて、ほかの資料も含めてまとめなおしました。今後、数多くの実践事例を収集して整理することで、事例が単なる事例で終わらず、有効活用が期待できると考えています。

実践を積み上げて「まちづくりデータベース」づくり

- ・地域のまちづくりプランについては、これまでも行政において地域住民の参加もふくめて数多く作成されてきているものの、なかなか実現にむけて歩みださないというのが実態のようです。
- ・今回の実践活動の一つである地域の駅からのまちづくりについては、確実に動かしていく必要があることから、コラボをすすめるモデル地区抽出条件の一つに、地域活動を進める母体が存在することを掲げました。地域活動を進めているグループといっても、必ずしもまちづくりに関わっているわけではなく、今回の調査の目的の一つである存続運動を続けてきたものの存続後にそのパワーを活かしあぐねているグループも含まれています。また、駅周辺地区で活動しながら、公共交通や駅を活動の対象と必ずしも認識していないグループも見られました。
- ・コラボを通じて、公共交通がそれぞれの地域の活動にとって、かけがえのない財産であることが理解され、認識され、今後のそれぞれの地域の活動の中に深く組み込まれていくであろうことを確信しました。
- ・これら、各地域で実践されているまちづくりの活動内容を、地域のタイプ別にデータベースとして集積し、他の類似地区の活動メニューとして活かしていくことを考え、その一部についてとりまとめをしました。
- ・今後、これらをもとに、各地域とのコラボを進め、協働で「まちづくりデータベース」として積み上げ、実践に役立たせていく計画です。

(2) 今後の課題

「車との共存」ということに少しは関心を示していただくことができましたが、たくさんの方の行動が伴うところまでには、まだまだ時間がかかるようです。実際に、必要に応じて車と公共交通の使い分けをしてもらえるように、今後ともいろいろな機会を捉えてPRするとともに、協働で取り組んでいく必要があります。

福井都市圏の大半を占める 1 日数便の公共交通のサービスしか受けられない地域の人は、すでに車に頼り切った生活になっていますが、一方で、お年寄りや子どもの送り迎えに困っているという深刻な問題があります。工夫しながら地域全体で取り組む仕組みを考えていく必要があります。

公共交通に対する公共投資については、一定の理解を得ることはできましたが、まだまだ十分とはいえません。将来に向けた社会資本としての投資が、お互いに自分自身にとって必要であることを、理解してもらえよう取り組みをしていく必要があります。

交通事業者にとって、利用者減と赤字増大というあまりに厳しい現実が、問題解決に向けた気力を失わせており、あるべき交通投資とまちづくりの議論から遠ざけています。今後、利用者の声を聞きながら、お互いに知恵を出し合いながら、一緒に活動していくためにも、公共交通とまちづくりの活動の場に登場して、協働で取り組んでいく仕組みを考える必要があります。

運営維持管理に精一杯で、老朽化した施設の大規模改修にまで手が回らないというのが公共交通事業者の現状です。「乗って楽しくなくては公共交通でない」と子供達は言います。高岡の万葉線を持ち出すまでもなく、車両や乗り場の環境改善にあるべき交通投資をすることで利用者増を図るといふ、積極的運営を行う必要があります。

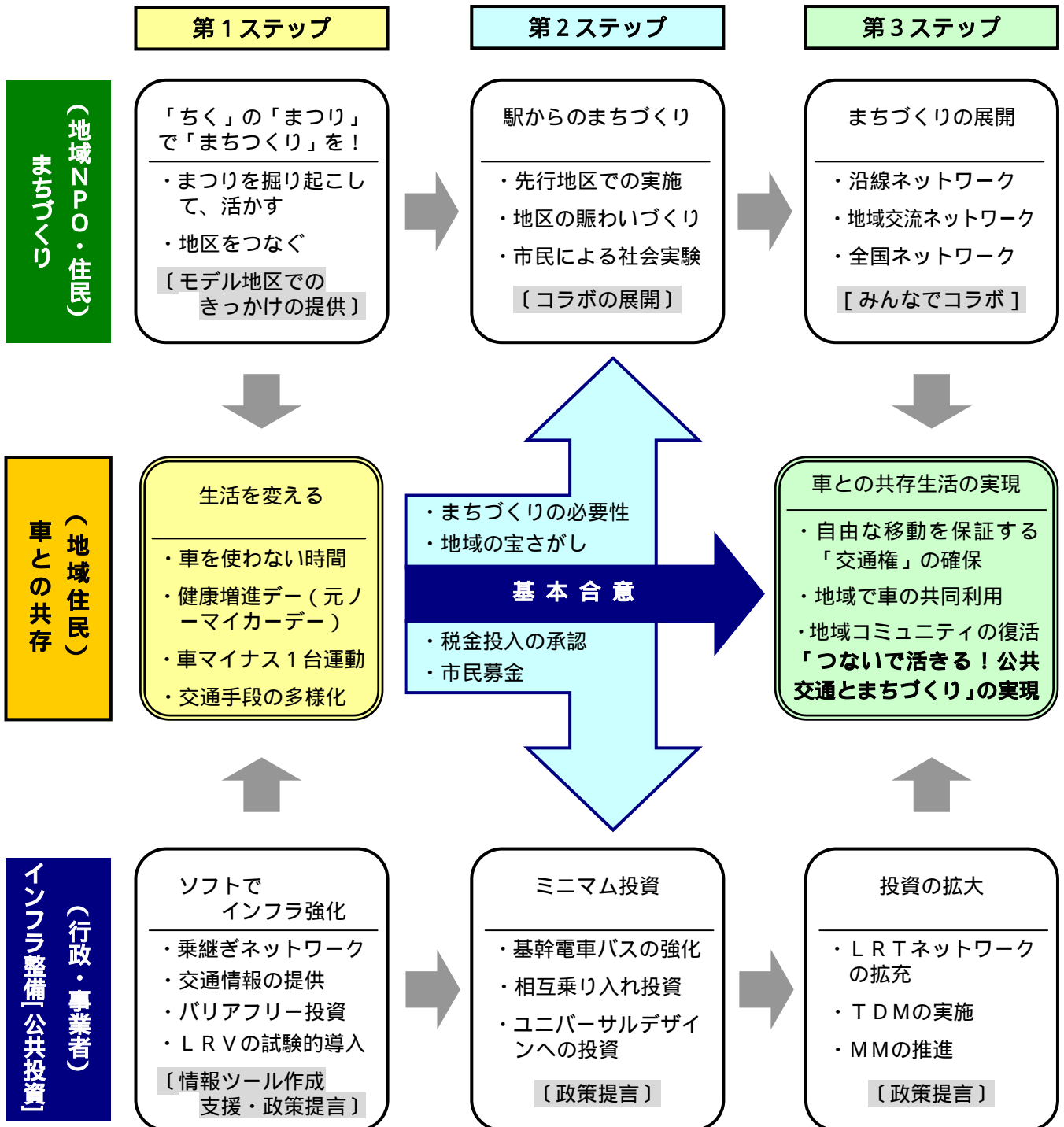
行政が作成した公共交通ビジョンがあるもののなかなか進展しない理由として、まず、限られた財源問題のなかからいかに投資資金を生み出していくかという問題については、車との共存の中で公共交通への投資に対する基本合意を得ることが重要であり、本調査の中でも一定の方向が見えてきたと考えられます。また、実施に当たって整備地区の局所的な地域エゴに振り回されてしまって、本当に必要とする利用者の意見が反映されないという問題については、公共利益という視点で公共交通を捉え、広域的な合意形成のもとに重点的な投資をおこなうことにより、施策が実行される必要があります。

(3) アクションプログラム

ROBAの会は、今回の取り組みによって作成した「協働による公共交通とまちづくりのすすめ」を用いて、「実践のシナリオ」に基づいて地域住民とのコラボレーションを中心に展開してきました。そのコラボの成果は第4章にまとめてありますが、今後も協働によるまちづくりをすすめ、地域住民とのコラボレーションの輪を広げることで、その成果を地域の街づくり計画の中に蓄積し、一方では政策提言にも反映させながら、公共交通と

まちづくりをすすめていきます。それによって、地域の人たちの「車と共存」による豊かな生活が実現するものと考えています。

公共交通とまちづくりのアクションプログラム



[]はROBAの会の活動

