

えちぜん鉄道発足と「福井」 ～住民の行動とその後の展開～

滋賀県東近江市 2018.11.20

NPO法人ふくい路面電車とまちづくりの会(ROBA)

事務局長 清水 省吾

福井の鉄道15年間の 議論と取り組み



福井の15年の総括
『ここまで、地域皆でやった』



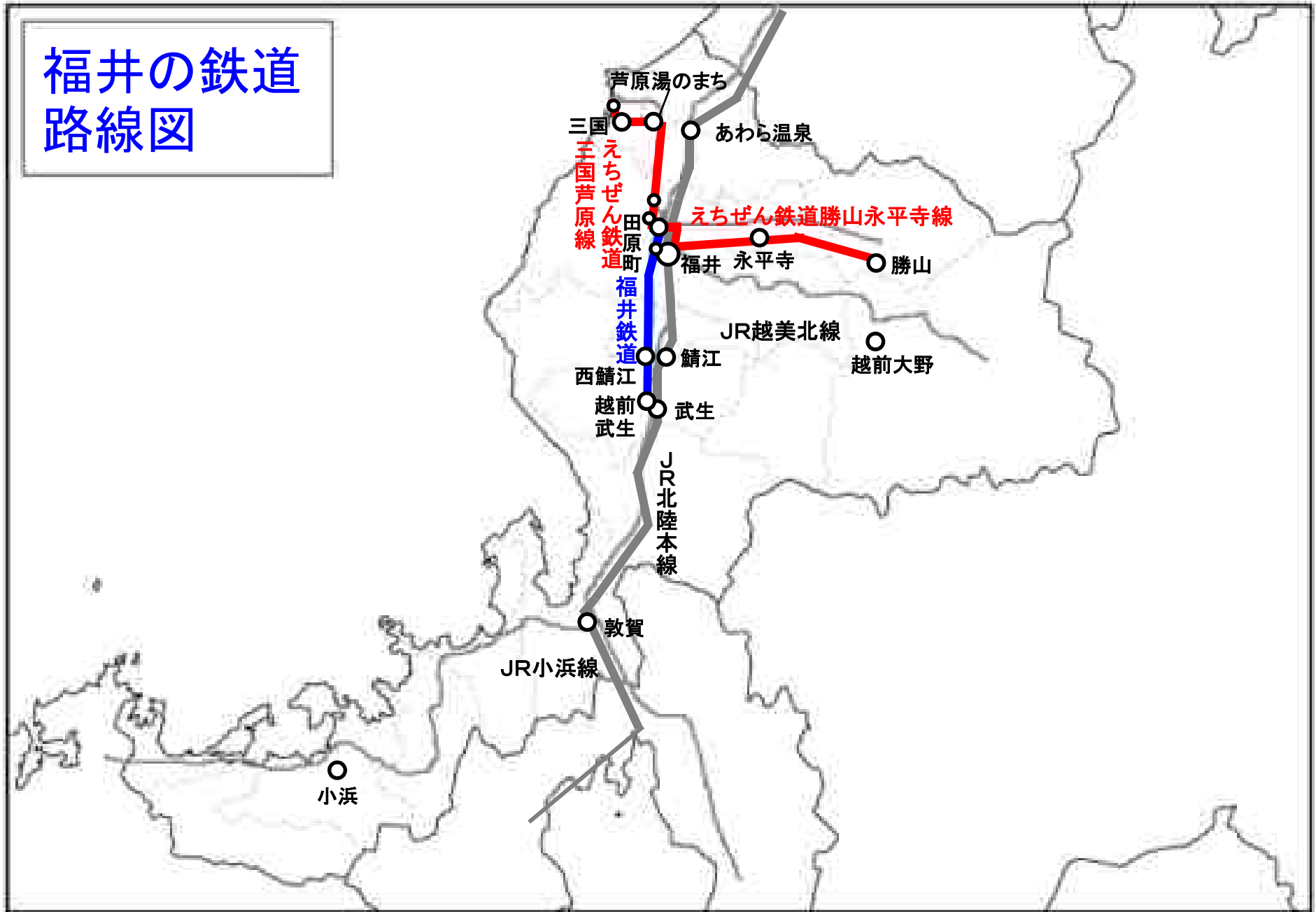
※お願い

- 本来であれば「地域皆でやった」で話を終えるところです。
- しかし、本日は「福井はなぜ、絶望的な鉄道の存廃問題を乗り越え、えちぜん鉄道の発足にこぎつけ、さらなる展開に進むことが出来たのか」「当時住民がどう行動したのか」という問いへの回答を求められました。そのことを踏まえ、少し詳しく振り返り、証言を試みたいと思います。
- ここでは、ROBAと、関係の深かった『京福電車存続対策勝山市民会議』の活動と、他の住民団体の活動の一部に触れながら、沿線住民全体がどう行動したかを振り返ってみます。
- ただ、私はROBAの一メンバーとして存続運動に参加しましたので、存続運動に関わった全ての住民団体の詳細な活動報告ができるわけではありません。関係が深かった団体以外は報道などが行われよく知られている内容が中心となります。
- どうかご理解賜りますようお願い申し上げます。

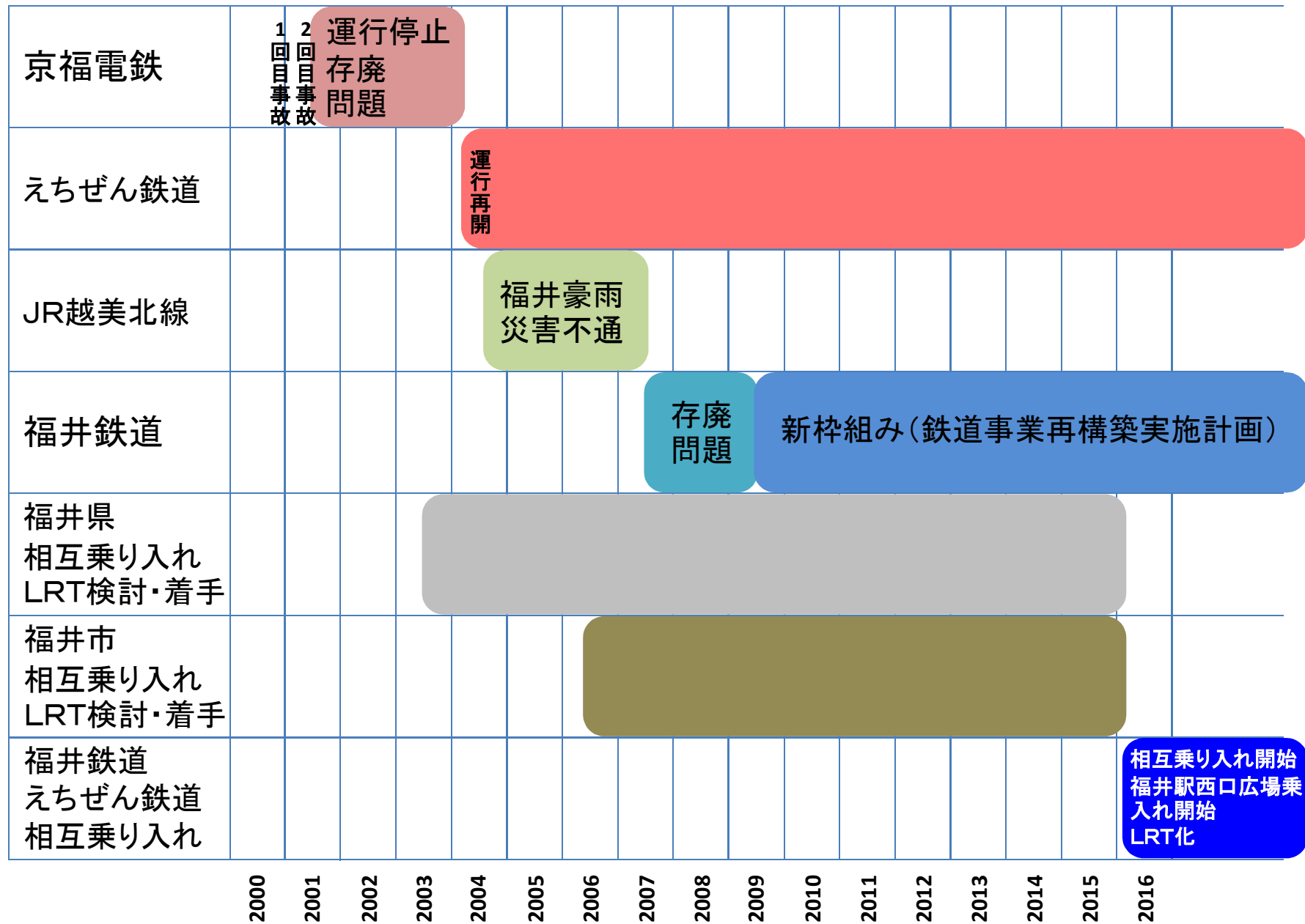
目次

- 福井の鉄道路線図
- 時系列の整理
- 福井の公共交通の現状
- 京福電鉄の存廃問題 えちぜん鉄道の発足
- 福井鉄道の存廃問題
- LRT化をめぐる議論
- 福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れ
福井鉄道福井駅西口広場乗り入れ開始
- 公共交通を活かしたこれからの福井のまちづくり
- 福井の市民活動の事例(ROBA)

福井の鉄道 路線図



時系列の整理



福井の公共交通の現状



福井の公共交通の現状

- 地方都市には珍しく福井鉄道とえちぜん鉄道の2事業者3路線(JR以外)の鉄軌道が残る。
- 福井県は世帯あたりマイカー保有率が1.752台で全国1位(平成27年3月)
- 郊外型商業集積地区の販売額の割合全国1位(平成16年度)

という典型的な過度のクルマ依存社会

- その結果、公共交通が衰退。
- 過去に、2つの鉄道が存廃問題に巻き込まれた。

京福電鉄の存廃問題 えちぜん鉄道の発足



京福電鉄が支援を要請

- 京福電鉄は1997年に福井県および沿線市町村に支援を要請、沿線自治体は3年間にかぎって補助を行うことで合意。
- 補助が切れる2000年、沿線自治体は1年間の限度に補助を行うことを決め、存廃問題は再度先送りされた。協議会はあっても、なかなか根本的なところに議論が及ばない状態が続いた。
- 長期的な展望が見えないなか、安全投資がなされない状態で、運行が続けられた。



京福電鉄の存廃問題

- 京福電鉄、二度の重大事故と即日運行停止
- 2000年12月、一度目の正面衝突事故発生。
運転士1名が死亡、乗客25人が重軽傷を負う。
- 2001年6月、二度目の正面衝突事故発生。
25人が重軽傷を負う。
- 半年間に2度の正面衝突事故が発生したことを重くみた国土交通省は二度目の事故直後、京福電鉄に福井県内路線全線の即日運行停止を命じた。



運行停止による混乱

- 越前本線、三国芦原線は共に約30キロ（福井駅起点）。沿線は経済・教育の多くを福井市に依存。
- 京福電車は1日約8000人の乗客を運んでいた。
- 翌日から急に電車が代行バスに変わった。乗客は、超満員のバスに乗り、片道最長約30キロの距離を通学・通勤することになった。
- 代行バスは乗客の積み残しが出、当初は電車の3倍の時間を要し、高校生の遅刻が常態化した。
- 並行する幹線道路の渋滞が激化した。
- 地域全体が混乱に巻き込まれた。

「マイナスの社会実験」

- 実際に電車が止まり、「自分には関係がない」と思っていたクルマの利用者にも渋滞の悪化、家族の送り迎えの手間、子供の進学への制約という形で大きな影響が及んだ。
- 「鉄道の存在はクルマの円滑な走行を助け、クルマ利用者の生活をも守っている」ことが理解された。その結果、地域全体が地域にとって鉄道が必要であることを再認識した。
- この状況は「マイナスの社会実験」と言われている。

存続運動活発化以前の状況

- 運行再開のためにかかる費用があまりに大きいことから廃線論が噴出、運行停止のまま廃止となる雲行き。
- 当初は、『声の大きな人』の「京福電鉄は廃止」という声に押されがち。存続を望む市民はなかなか声を出せない状況。
- 『京福電鉄株式会社』の存廃問題という誤った認識も蔓延していた。

モデルとした先行事例 万葉線の存続運動

近県の先行事例の存在
は重要な要素だった。



撮影：藤重歩氏

万葉線に存廃問題が生じた際、市民団体のRACDA高岡は、出前ミニフォーラム「ラクダキャラバン」を各地域で展開。存廃を議論するために必要な情報をまず市民に提供した。(1年で30箇所)キャラバンがきっかけになり沿線住民の存続運動が活発化。一方で経済学者・蛭山昌一先生が存続の意義を地域社会に示した。それらの結果、万葉線存続が決定した。(2000年12月存続決定)

京福電鉄存廃問題発生時の地域の動き

- 最初に、学識経験者や勝山市・京福電車存続対策勝山市民会議、ROBA等は「『京福電鉄株式会社』の存廃問題ではなく、社会資本としての鉄道の存廃議論である」という情報発信を行った。
- 住民が議論するための情報が決定的に不足していた。誤解・無理解を解く必要があった。
- それぞれが徹底して『正確な情報』を提供。感情論やイメージによる議論を抑え、論理的議論を促そうとした。

京福電鉄存廃問題発生時の地域の動き

- 京福電車存続対策勝山市民会議と勝山市が密に連携し常に存続運動全体の中心的役割を果たした。
- 三国町、吉田郡の住民団体、福井駅前商店街、ROBA等の活動も活発だった。それぞれの団体がそれぞれ異なる役割を果たし、「大きな連携」のなかで役割を分担した。
- 問題の深刻さが地域住民の『当事者意識』を覚醒させた。
- 行政、議員、各団体、各地域から大勢の『コーディネーター』役が出現。この問題の解決にまさしく『全身全霊で』献身的に取り組んだ『コーディネーター』役が多かった。
- いろいろな役割を果たす人が現れた。一人でも欠いたら解決に至らなかつたような重要な役割を果たす『人』が揃った。(これは巡り合わせとしか言いようがないかもしれない)
- 福井県庁内にこれらの動きと連動する動きが起きた。※1

勝山市＋京福電車存続対策勝山市民会議の活動

- 沿線の他の地域に足しげく出向き、キーマンを説得し、運動を広げ、存続運動の中心的存在となり、存続運動全体をまとめる役割も果たす。総合プロデューサー役。
- シンポジウムなどで市民に鉄道の必要性を伝える啓発活動を行い、短期間に勝山市民の70%の存続を求める署名を集めて提出。
- 大井川鉄道社長(当時)の白井昭氏をアドバイザーとして招聘。詳細な助言を受ける態勢を構築。関係者が提示する数字等について精査を行った。
- 国土交通省中部運輸局との交渉を展開した。

運行再開費用の検証

- 議論のネックとなった運行再開に必要な154億円(鉄道総研が算出)の設備投資費が、「高速での走行に供する大都市幹線並み施設として整備した場合の費用」であることが、勝山市・京福電車存続対策勝山市民会議の検討から判明。
- 低速の地方線区に合う基準の適用により費用の縮減が可能であることが判明。

京福電鉄存廃問題発生時のROBAの活動

- ROBAは行政が誕生を仕掛けたことが要因となり、県議会議員・県市職員・学識経験者・市民・学生など、多様なメンバーで構成されていた。
- 最初かつ最大の関門が県議会だった。メンバーの県議会議員と県職員、市民メンバーが連日議論を重ねた。そして、県議会を舞台に、連携して「費用便益分析の採用」の請願や県議会議員による「上下分離と『役割・責任分担』の一体化（福井型上下分離の原型）」の提案を行った。
- 後にヒアリングに来た国の機関の担当者が「**ROBAは知恵の場だった**」と表現した。

(ROBAは県議会議員と県職員に活用された面がある(笑))

京福電鉄存廃問題発生時の地域の動き

- ROBAが、環境・まちづくりなどの他のNPO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」を設立。
- 「京福電車存続対策勝山市民会議」が「京福問題から福井の未来を考える市民連合」に呼びかけ「京福電車存続県民会議」を設立。以降、沿線各団体の連携体。※2
- ROBAでは、問題点を整理した解説資料を作成。セミナーなどで配布し、「議論に必要な情報」を提供。
- この資料がテレビ局に「問題点を整理して勉強している」と評価され、会長が京福問題特別番組に、「京福電車存続対策勝山市民会議」会長と共に常連として出演。短期間で効果的に情報発信を行うことができた。

京福電鉄存廃問題発生時の地域の動き

※2「京福電車存続対策勝山市民会議」が「京福問題から福井の未来を考える市民連合」に呼びかけ「京福電車存続県民会議」を設立。以降、沿線各団体の連携体。

- 有名鉄道雑誌に有名な鉄道作家が「京福電車の事故が新聞(全国紙の東京版)で報道されたのは最初だけ。乗客はスムーズにバスに移行したのだろう。だから廃止すればよい」との文章を掲載。出版社には福井県内から抗議の電話や反論の投稿が殺到した。ROBAも会議を開き、内容を協議して投稿。これが採用され次号掲載。
- アドバイザーの白井昭氏がこれを見て勝山市にROBAとの連携を薦めた。勝山市からROBAに連絡があり、「京福電車存続対策勝山市民会議」と「京福問題から福井の未来を考える市民連合」が連携することになった。

『上下分離方式』『費用便益分析』

- 福井県議会においては廃止論が圧倒的多数。「99%存続は不可能」と言われた。ROBAメンバーの県議会議員が『役割・責任分担と一体の上下分離』（福井型上下分離の原型。その後、詳細な制度設計は県が行った）の提案を行ったが、これを県議会最大会派が採用。県議会における流れは鉄道存続へと変わった。
- 県が費用便益分析を採用。バス専用道化案やガイドウェイバス化案の費用便益比は低く、鉄道存続の費用便益比が上回り存続の決め手となる。

京福電鉄存廃問題発生時の地域の動き

※1 福井県庁内にこれらの動きと連動する動きが起きた。

- 県が費用便益分析を行ったが、ある県職員が全国を駆け回って、この費用便益分析の数字を証明する事例を見つけ出してきた。それによって費用便益分析が、当時県庁内で「落としどころ」とされていた「バス専用道化の方針」を覆した。
- 県の土木部が県庁内の方針とは別に、独自に存続に舵を切り、上記のようなプロジェクトを推進し、県職員と県議会議員も関わって進められているROBAの動きと連動した。

※上下分離

- 上下分離とは、「インフラの整備・保有・管理(下)」と「鉄道の運営(上)」を分離すること。
- 地方では下を行政が担当し、上を民間事業者が担当、鉄道の維持・運営のハードルを下げる取り組みが行われる事例が出てきている。
- 従来の独立採算制は、鉄道事業だけがインフラを自前で整備・維持する制度。そのため**自動車と競争できる状況にない**。(※道路整備も全体では自動車関係諸税がその全部ではなく一部を賄っている状態である。)
- 地方において一民間企業が鉄道を維持するのは困難であり、上下分離への注目が集まりつつある。

※費用便益分析(＝鉄道の価値判断の手法)

- 地域にとって検討すべき事項は、「鉄道によって地域にもたらされている便益(経済効果・メリット)が、それを維持するために必要な負担よりも大きいかどうか」ということ。
- 鉄道がもたらしている社会全体の便益(＝鉄道が廃止された場合に社会全体として増加してしまう費用)が、本来の価値判断の基準。税金投入はこれに対して地域社会が支払う対価。費用便益分析によって客観的判断が可能。
- 地域にもたらされている便益には、利用者便益(所要時間短縮、費用節減等)、地域社会便益(道路混雑緩和等)、供給者便益(収益)がある。
- 「赤字」「採算」は事業者の視点。供給者便益の検討に過ぎない。地域社会において「採算」で鉄道の存廃を論じるのは不適切。地方において「独立採算原則」は適合しない。

住民合意成立

- 三国芦原線沿線では「三国芦原線の廃止はない」という安心感があり、当初は存続運動が不活発だったことから三国芦原線の廃止案が浮上。三国町の住民団体が存続運動の大きな動きを急速につくり上げ三国芦原線を守りきった。
- 総決起大会当日、吉田郡の住民団体が中心となり、勝山市から福井市までの沿線の婦人会が旗を掲げ、存続の嘆願書をバトンに、一駅ごとに歩いてリレーし、総決起大会に合流。総決起大会の盛り上がりの大きな部分を担った。
- 総決起大会は、京福電車存続対策勝山市民会議と勝山市が中心となり、全団体が参加し、役割を担い、大きな盛り上がりをつくり上げた。この状態をつくり上げるのは実はたいへん難しい。これは福井という地域全体、住民すべてが発揮した『底力』として大いに注目し評価しなければならないだろう。地域全体が存続のためのロジックを共有し、合意形成を成し遂げたことは誇るべきことだと思われる。

運動の盛り上がりと県議会決議

- 沿線各地の存続運動が一体化して盛り上がったことを受け、首長会議が存続に合意。
- 知事は、沿線自治体の首長会議における合意を受け、住民の「熱意と行動」と沿線自治体の「決意」を評価して、存続の方針を打ち出す。
- 県議会が「存続」を決議。

住民が「自らの役割」を認識

- 福井市議会の議論がいよいよ廃止に傾いた際、京福電車存続対策勝山市民会議・勝山市がセッティングを行い、京福問題から福井の未来を考える市民連合と福井市内京福電鉄沿線の4つの自治会連合会の会長が、福井市議会議長への陳情について協議を行った。
- マスコミの協力も得て、翌朝、福井市京福電鉄沿線自治会連合会長4人と市議会議長との面談が実現した。
- 市民連合と4自治会連合会長との協議で、陳情書文に「運行再開後、私達京福越前線沿線住民は、電車の利用促進に努め、積極的にその活用を図り、電車を支え、協力を惜しまない覚悟です」の文言を入れた。
- 全体的に、存続運動の過程で住民も自分たちの果たすべき『役割と責任』を認識していった。

合意形成の『種』

- まず前提として、県や沿線自治体、それを支援した国土交通省中部運輸局の取り組みが有って、住民の合意形成活動が活発化し有効に機能した。
- 『京福電車存続対策勝山市民会議』と勝山市は一心同体の二人三脚態勢で活動した。
- 『ROBA』は福井市が市民に対し、フォーラムを開催して“市民団体の誕生を仕掛けた”ことが設立のきっかけ。学識経験者や行政関係者も参加。
- 結果的にこれらも『情報提供活動（情報を持ち住民に伝える活動）』の要因となる。

合意形成の『鍵』

- 最大の鍵は住民の「当事者意識」の強さではなかったかと考える。突然、マイナスの社会実験の状態に置かれ、いろいろな障害が自分たちの身に降りかかってきたことで、否応なく「当事者意識」を覚醒された面がある。
- しかし、便利な「消費者」という立場に逃げ込まず、住民としての役割と責任を背負い、大いに勉強してロジックを共有し、行動して住民合意を成立させた。
- その意味で、ポピュリズム的ではない『理想的な住民参加』が行われたのではないかと考えられる。
- 情報を持ち伝えた人たちと、当事者意識を持ち勉強し盛り上げた住民がかみ合い、「皆で」合意を形成。

ジョイントセクター鉄道設立

- 沿線市町村が中心となって「えちぜん鉄道株式会社」を設立。
- 存続活動を展開した各沿線住民団体がそれぞれ100～1000万円の出資を行った。新鉄道会社は、行政・企業・住民が出資する「ジョイントセクター（第3セクター＋第4セクター）」となった。これにより『住民参加』『地域一体』『マイレール意識』が組み込まれた。
- 福井の経済界は、えちぜん鉄道の経営者、専務取締役として地元トップ企業、セーレン(株)の常務取締役であった見奈美徹氏を送り込んだ（後、第2代社長）。それほど力を入れ、役割を担った。

2003年7月、えちぜん鉄道として部分運行再開
運行停止以来、2年1か月～2年7か月かけて運行を再開していった。



えちぜん鉄道開業式典の様子 撮影:林 博氏

えちぜん鉄道の取り組み

- 安全を確保することにまず心血を注いだ。
- 運輸業ではなく、「地域共生型サービス企業」として乗客の目線に立ったサービスを提供。
- 「乗客に優しい鉄道」という経営方針。
- 運賃の15%引き下げ、一日フリー乗車券の発売、アテンダントの乗務、レンタサイクルの配置、サイクルトレインの運行、駅と商業施設・病院・大学との間のバスによる連絡輸送、終電時刻の繰り下げ、JRの特急電車との接続改善等を実施。

再生。新しい地方鉄道像を示す



- 「乗客に優しい鉄道」を志向。
- その象徴として「アテンダント」の乗務を実施。
- 利用者が評価。バス代行・代替で運行停止前の3割台まで落ち込んだ乗客がV字回復、現在も増加を続ける。
- それらが評価され、全国から視察が相次いだ。

写真提供：えちぜん鉄道

行政の取り組み

- 福井県は設備投資と様々な支援を担った。車両の導入、路盤・線路の整備、駅の新設、パーク・アンド・ライド駐車場の整備等を実施。他に、公共交通時刻表やルート検索のホームページの作成なども実施した。
- 沿線市町村は出資・設立に加え、利用促進事業を担った。学校・自治会の行事での電車利用、祭での誘客、バス等との連絡輸送など。パーク・アンド・ライド駐車場設置等も実施した。
- 回数券を保有し職員の出張に電車を使用。



三国芦原線に「ハツ島」「日華化学前」の2駅同時開業(2007年9月1日)

沿線市民団体の取り組み

- 京福電車存続対策勝山市民会議（勝山市電車利用促進会議と改称）は、運行再開後、市外の人に勝山左義長祭りなどへの電車での来場を働きかけ、自分たちも電車で他の地域の催しに出かけるという取り組みを行った。
- ROBAは、「ふくいのにのりマップ」等による利用情報提供や、シンポジウム・学識経験者や専門家の講演会等による啓発活動を行った。
- 各沿線市民団体は、えちぜん鉄道と意見交換会などを行った。

地域が一体となって支え、好循環に転換

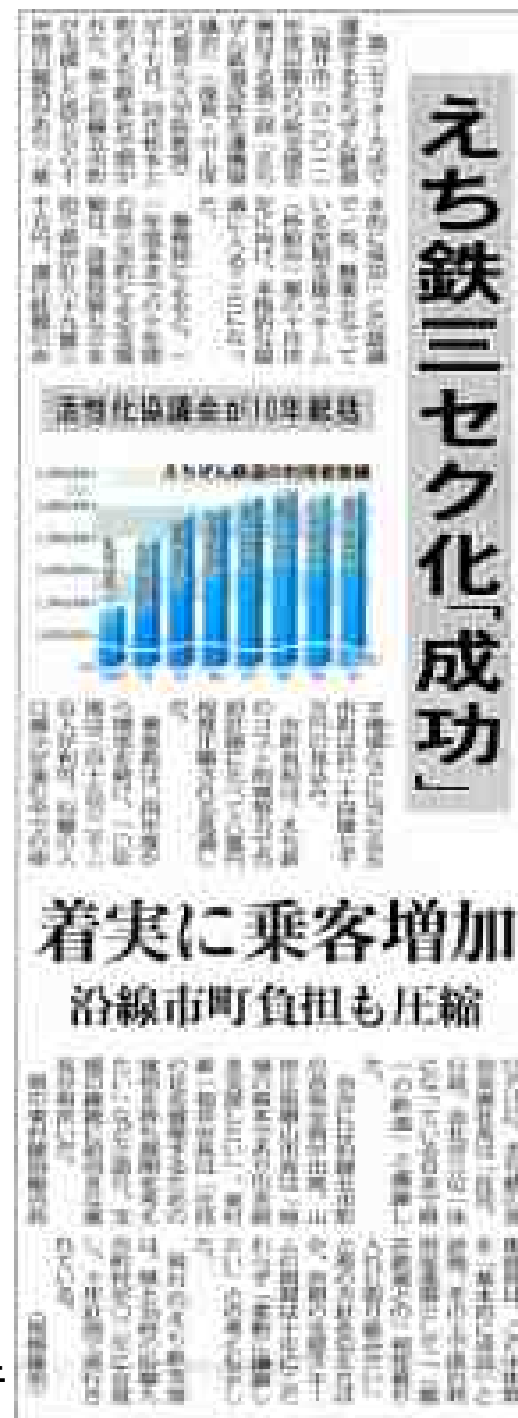
- えちぜん鉄道は地域社会から高い評価。
- 住民は「乗って支える」という役割を認識。行政とえちぜん鉄道は「乗るしくみづくり(利便性向上策)」を展開。(車の両輪の関係。)
- 「地域が一体となって鉄道を支える」という認識が共有された。
- 利便性が向上したことで乗客が増える「好循環」が生まれ着実に乗客が増えている。

各方面からの評価

- 「善政競争平成の関ヶ原合戦」(地方自治体がインターネット上で自慢の施策を競う)で、福井県が「**日本経済新聞社賞**」を受賞
2004年
- 「**国際交通安全学会賞**」をえちぜん鉄道が受賞 2005年
- 「**地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰**」をえちぜん鉄道活性化連携協議会が受ける 2018年



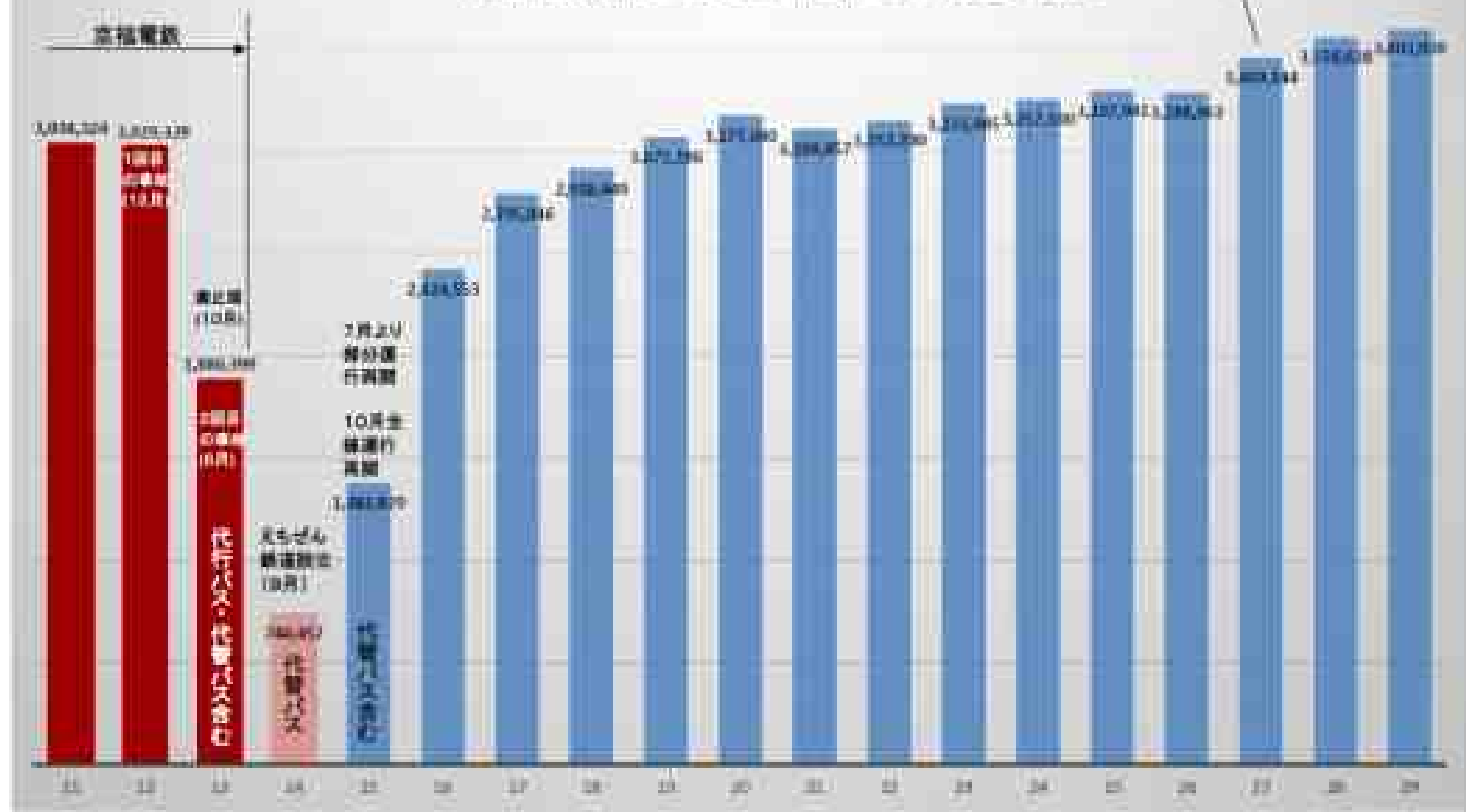
- えちぜん鉄道活性化連携協議会にて、2012年、設立後10年の評価を「**基本的に成功**」とし、**えちぜん鉄道を「生活関連社会資本」と位置付けた。福井にとり大きな成功体験となった。** 2011.06.18
 日刊県民福井



えちぜん鉄道乗客数推移 (人)

京福電鉄(代行バス含む)/代替バス/えちぜん鉄道

相互乗り入れ開始
(平成27年5月開始)









JR越美北線の豪雨被害と復旧

その間、2004年（平成16年）7月福井豪雨でJR越美北線が甚大な被害を受け長期間不通に。この時、県は存廃問題とせずに復旧を行う判断を行った。



平成16年7月福井豪雨越美北線被害状況 撮影：福井大学 川上洋司 教授

福井鉄道の存廃問題



(その前に) トランジットモール社会実験

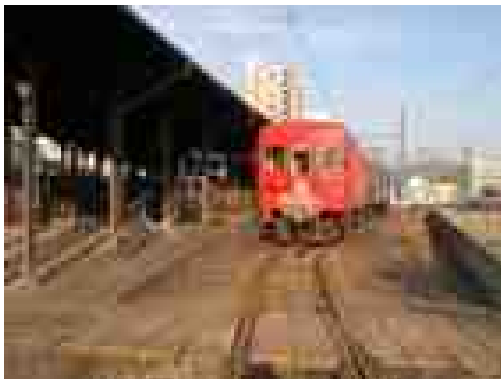
- 駅前商店街が(通称)ヒゲ線の廃止を提案していた福井駅前電車通りにおいて、2001年、福井市がトランジットモールの導入を模索し「中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験」を実施。
- 名古屋鉄道から美濃町線800形が貸し出され、軌道区間を走行、「このような路面電車ならあってもよい」と路面電車を再評価する声も聞かれた。



- しかし来街客は増加したものの駅前商店街の理解が得られず逆に軌道が単線化された。
(2006年3月事業完了)

施設安全性緊急評価

- 2005年、京福電鉄の事故を受け、国土交通省は全国の地方鉄道で「施設安全性緊急評価」を実施。福井鉄道は車両8両等17項目の改善を義務付けられた。
- そこへ名古屋鉄道岐阜4線（市内線・美濃町線・揖斐線・田神線）の廃止が決定、LRTシステム整備費補助の枠組みを得て車両20両を譲り受けている。
- 同時に、鉄道区間のホームの切り下げを行った。
- 当時の関係者は「低床のシステムに転換する千載一遇のチャンスだった」と証言。





(その前に)

県営水落駅駐車場（パーク&ライド駐車場 現在は鯖江市営）

福井鉄道の遊休地に**福井県がパーク&ライド駐車場を整備**。オープンと同時に**急行停車駅に昇格**。同年度、**水落駅の乗客数が前年度比で178%となった**。

福井鉄道福武線の存廃問題

- 国の会計制度変更による**減損会計の導入**により9億7000万円の減損損失を計上。これが存廃問題の引き金になった。
- 銀行が「これ以上の融資は不可能」と判断、2007年9月、福井鉄道は単独での再建は困難とし、福井県及び沿線市に対して行政支援を求める旨の要請を行った。

福井鉄道存廃問題発生時の地域の動き

- 連合福井の地域協議会が沿線の住民、区長会連合会、NPOなどに勉強会の開催を呼びかけ、以降、これらが一体となって啓発活動を展開。さらに、これらと自治体が協働して合意形成に取り組み、学習会やシンポジウムなどが十数回開催された。サポート団体協議会、法定協議会を設置、存続・再生という結論が出された。(2009年)
- (ROBAは市民のサポート役、講師役を拝命、「市民が市民に説明する」※₁手法の一端を担った。)
- 様々な役割を担って参加した「皆で」※₂合意形成した。
- 行政・福井鉄道は「利便性を向上」×住民は「乗って支える」と相互に意思を交わした形※₃。「ニワトリが先かタマゴが先か」解消。
- ※₁~₃蓄積された行政手法が『型』として整理・実施された。

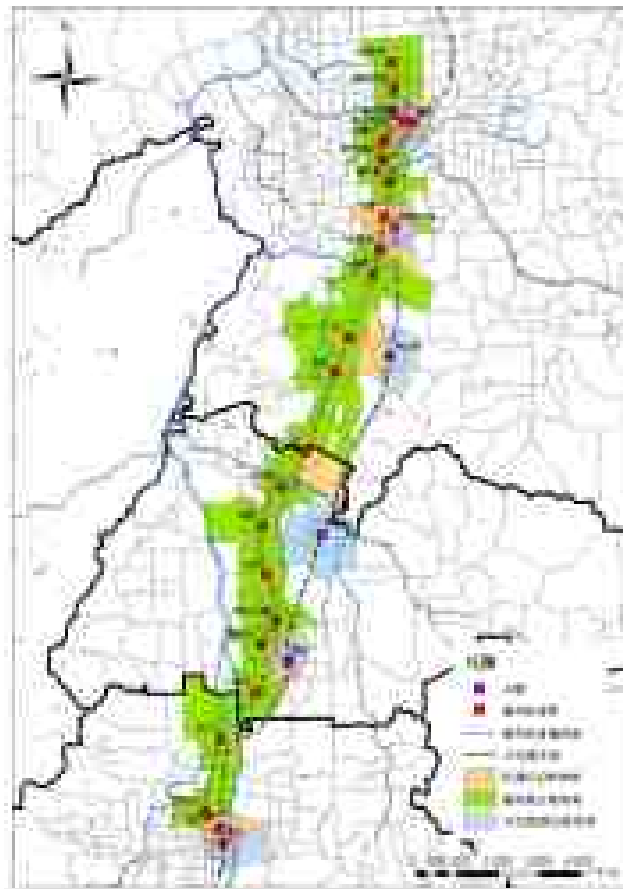
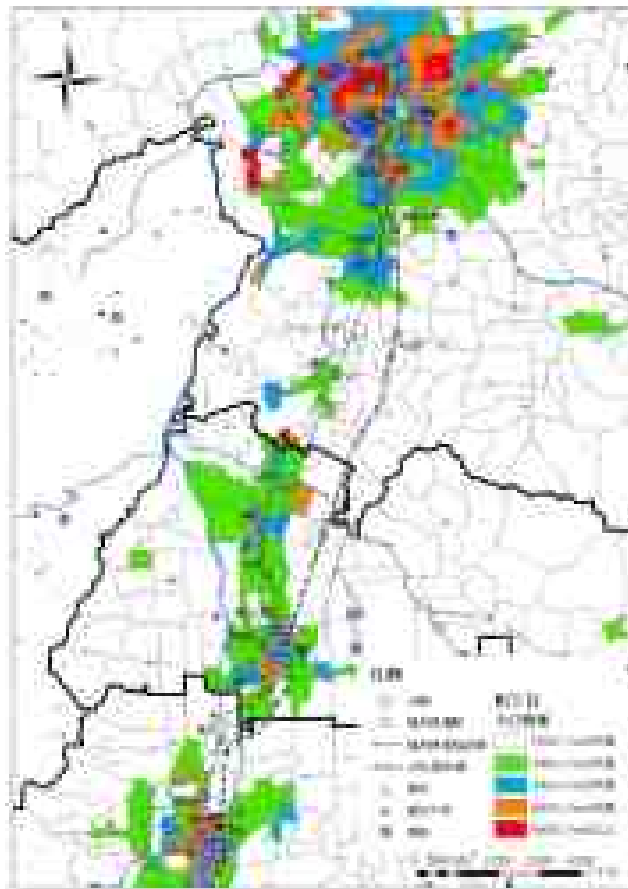
費用対効果分析結果のまとめ

ケース	基本ケース	基本ケース (感度分析)	えちぜん鉄 道への乗り 入れ	福武線廃止
整備あり	LRT化	LRT化 ・輸送人員 50%	LRT化 ・乗り入れ	LRT化
整備なし	現状維持	現状維持	現状維持	福武線廃止
便益計(B)	8,825百万円	4,754百万円	9,420百万円	23,245百万 円
費用計(C)	4,682百万円	4,682百万円	5,380百万円	4,682百万円
経済的純現在価値(B-C)	4,143百万円	72百万円	4,031百万円	18,563百万 円
費用便益比(B/C)	1.88	1.02	1.75	4.96

出典：福井鉄道+福武線のLRT導入を活かした都市間交通活性化プログラム検討会 平成19年2月/
福井鉄道+福武線のLRT導入を活かした都市間交通活性化プログラム策定に関する調査報告書

存廃問題のなか、国の検討会が費用便益分析を実施。これで住民や行政、議員等が福井鉄道のポテンシャルに関する認識を共有できた。
(福井鉄道の社会的便益は、道路混雑緩和便益(地域社会便益)の割合が大きい)

福武線と北陸線の沿線の比較 (ROBA資料)



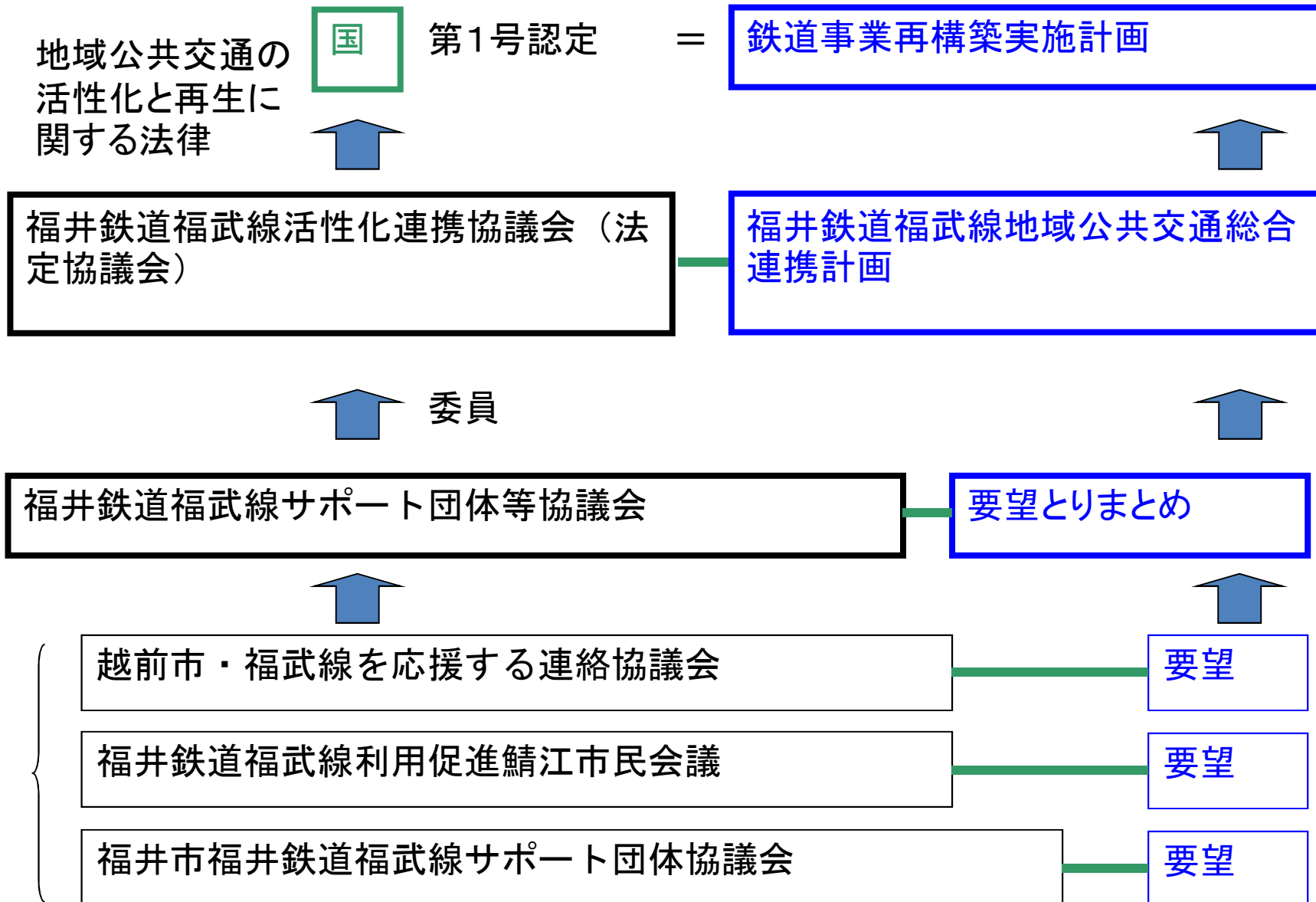
駅から半径400m以内に含まれる町丁目を沿線地域とした。平成12年国勢調査及び平成13年事業所統計 (GIS統計プラザ) 及び国土地理院数値地図空間データ基盤2500、25000 (平成9年) より 松原光也作成

	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

鉄道事業再構築実施計画第1号認定

- 2009年2月24日に福井鉄道が「**鉄道事業再構築実施計画**」の**第1号認定**を受け、**公的資金が入る**。
- 上下分離の実施、線路改修、4駅の新設、沿線におけるパーク・アンド・ライド駐車場の3倍増の約400台への増設、新型車両4編成の導入、既設駅の改修、ダイヤ改正、運賃改訂などの「**乗るしくみづくり**」を実施。
- **住民・サポート団体が「乗って支える」**に参加。
- **名鉄が撤退、株式を各市住民団体等が取得**。

福井鉄道存廃協議における協議会とその計画の構造



「鉄道の再評価」が その後の諸政策を後押し

- 福井県においては、2年以上にわたる京福電車の運行停止の間に**住民が鉄道の価値を再評価**。
- 運行再開後のえちぜん鉄道の順調な乗客増もあり、**税金の投入による鉄道再生に関し地域全体で基本的な合意が形成された模様**。
- それが、その後の福井鉄道の存続や、公共交通の活性化、クルマ利用抑制等、**諸政策を後押し**している側面があるとみられる。

福井鉄道新型車両デザイン総選挙



行政の発案で、当時流行っていたアイドルグループの『総選挙』にちなみ、『福井鉄道新型車両デザイン総選挙』を県内で大々的に実施。県民の関心を惹き、新型車両登場後の高い関心につながった。 60

FUKURAM、ローレル賞受賞

2014年10月、福井鉄道F1000形FUKURAMは鉄道友の会の『ローレル賞』を受賞。

- ・定員が155名と日本の低床車両として最大級であること
 - ・鉄道線と軌道線を直通するトラムトレインとしての位置づけ
 - ・福井鉄道の再構築事業
- などが考慮され選定された。

※ その後の乗客の増加、FUKURAM人気を見る限りマイレール意識が増幅されていると考えられる。



FUKURAM導入 2013年3月31日 61



平成28年度には、計画より1年前倒しで目標の輸送人員年間200万人を突破した。

LRT化をめぐる議論



都市政策の転換期

- クルマ依存による弊害が認識され始める。
- 福井県ではクルマ依存が商業施設や公共施設の郊外移転を誘発。それが、市民生活や経済活動におけるクルマ依存を助長、都市の構造を大きく変えた。
- 地価下落、人口減の局面、従来のような拡大政策の継続は困難。都市政策の転換期との認識が広がり始めていた。

コンパクトシティ構想・LRT構想

- 2003年、西川一誠氏（現知事）知事選でえちぜん鉄道三国芦原線と福武線の相互直通運転をマニフェストに掲載。
- 2003年、えちぜん鉄道福井一福井口間の地上走行（LRT化）が検討される。後に高架化決定。
- 2006年、坂川優前福井市長（元県議会議員でROBAメンバー。故人）の市政で政策を転換。コンパクトシティ構想を掲げ、核となる中心市街地の再生と、軸となる公共交通の再構築を行う方針を打ち出す。
- 北陸新幹線の福井到達により、えちぜん鉄道の運行に支障が生じることが判明。三国芦原線のLRT化を打ち出す。

※『コンパクトシティ』についての藻谷浩介氏の解説(抜粋)

- 既存市街地、既存郊外集落、既存郊外造成地への、住・業務・公共・商業機能の集積が、新陳代謝によって高密度で維持されている。
- 他方で、農地・山林・公有水面を新たに土地造成するような、新規の開発は抑制されている。
- 人口に見合った広さの土地しか使わない。
- 土地を使い捨てしない。
- インフラ未整備の虫食い状造成地から、基幹的な市街地と郊外集落に人口を戻す(→串団子方式)。
- 地方政府が税収で運営する都市インフラ(街路+上下水道)をもう伸ばさないことで、運営コストを人口に見合ったレベルに抑える。

※『コンパクトシティ』についての藻谷浩介氏の解説(抜粋)

- 生産年齢人口が減少し、個人所得の総計が減少している中で、商業床の総量と、住宅戸数の総数がこれ以上増えないように(むしろ減るように)、開発地と建物のダウンサイジングを行う
- 住宅・業務・公共・商業機能が狭い範囲に集積し歩いて暮らすことのできる都市集積を形成する
- 地区内・地区間に公共交通機関が成り立つだけの人口密度・機能集積密度を持つ地区を増やす

※(例)富山市のコンパクトシティ政策(現状認識)

- 活発な経済活動により大きな税収を生んできた都心の活力が、空洞化により大きく低下。都心地区の地価も大きく下落し、全市の固定資産税収入の25%を賄ってきた都心地区の固定資産税収入が大幅に減少。
- 人口の拡散によって、市街地の低密度が進行することにより、現在のトレンドで推移した場合、住民1人当りの行政コストが今後20年間で12%アップする。
- 車を運転できない、車を持たない自動車社会の交通弱者が今後増加。2030年には、富山市の後期高齢化率(75歳以上)は20%を超える。
- 平成17年から平成22年にかけて、軌道系都市交通を保有している県庁所在都市は人口が増加しているのに対し、保有していない県庁所在都市は人口が減少しており、人口減少時代にあっても軌道系都市交通を持つ都市は有利である。

※(例) 富山市のコンパクトシティ政策(その後の推移)

- 富山市は、過度のクルマ依存から脱却する都市政策『コンパクトシティ』に舵を切りLRTを導入した。
- 環状線での中心市街地への来街者はクルマでの来街者よりも来街回数が多く、また、中心市街地での滞在時間が長く、消費金額も大きい。地価も環状線新規開業区間沿線は横ばい、環状線の既存市内線区間沿線は沿線外の地域よりも下落幅が小さい。住宅着工数も富山ライトレール沿線では上昇。

福井鉄道・えちぜん鉄道LRT化の推進

- 坂川市長が病気のため退任。政策が東村新一現市長に引き継がれ、「福井市都市交通戦略」で、えちぜん鉄道三国芦原線と福井鉄道の相互直通等、公共交通全体の活性化政策を打ち出す。
- えちぜん鉄道鷺塚針原ー福井鉄道越前武生間で低床車両による相互乗り入れが行われることに決定。
- 福井鉄道駅前線の福井駅西口広場乗り入れが決定。
- 「えちぜん鉄道LRT整備計画」「福井鉄道LRT整備計画」に基づいて事業が進められた。

福井鉄道えちぜん鉄道相互乗り入れ 福井鉄道福井駅西口広場乗入れ開始





駅前広場延伸・
相互乗り入れ 前日
2016年3月26日

72

福井駅前電停最終日

JR福井駅での福井鉄道
乗り場案内看板設置作業





福井駅西口総合交通ターミナル開業式典
2016年3月27日



JR福井駅西口広場に軌道を約143メートル延伸。交通結節機能向上





福井鉄道えちぜん鉄道相互乗り入れ
運行開始式典(田原町駅) 2016年3月27日



えちぜん鉄道鷺塚針原発 福井鉄道越前武生行(田原町駅にて)



鉄道一軌道一鉄道の約27kmを低床電車が急行として直通運転を行うトラムトレイン 78



福井鉄道・えちぜん鉄道 田原町駅

この駅を介して相互乗り
入れを行っている

79





田原町駅で
福井鉄道と
えちぜん鉄道
の運転士が
交代する



えちぜん鉄道新田塚駅 えちぜん鉄道線内では従来の鉄道とLRT
が線路を共有する。高床ホーム(中央)と低床ホーム(両側)が並ぶ 81



福井鉄道三十八社駅(福井市) 福井鉄道の低床車『FUKURAM』(左)とえちぜん鉄道の低床車『ki-bo』(右)がすれ違う

相互乗り入れ利用状況

- 「福井鉄道と、えちぜん鉄道の相互乗り入れで、県は9日、**開始後1カ月間(3月27日～4月26日)の利用状況**を発表した。福鉄－えち鉄区間を移動した利用者は延べ10,900人ほどで乗り継ぎが必要だった昨年同期(3,800人ほど)の**2.9倍**に増加。鉄道利用が広がった形」

(2016.05.10 中日新聞より)

平成29年度末時点、年間で2.9倍に

開業人気

- 3月27日の直通運転開始以来、連休終了に至るまで大勢の人が乗った。相互乗り入れでは子供連れが目立った。また、全国から見に来た鉄道ファンや視察の人たちも大勢来ていた。そういう意味ではこれからが本番である。

直通運転が潜在需要を掘り起こし

- 「潜在需要掘り起こし」に直通運転が効果を発揮することが明確に示された。

特に朝の福井鉄道からえちぜん鉄道福大前西福井駅（高校2校と福井大学の最寄駅）へ一駅乗り入れる便の利用客や、えちぜん鉄道沿線から福井鉄道の仁愛女子高校・赤十字前駅・ベル前駅への通学での利用客、通院での利用客、買い物での利用客が実需として増加しており、まだまだ取り込めると見られている潜在需要もあり、これからさらなる営業活動や様々な工夫の余地もあるようである。



えちぜん鉄道
福大前西福井駅
(朝の直通運転の終点)

※ 福井鉄道の終点「田原町駅」からえちぜん鉄道で1駅先にある「福大前西福井駅」の周辺には福井大学文京キャンパス、県立福井商業高校、啓新高校の3つの学校がある。以前は、電車を乗り継ぐ学生・生徒は少なく、田原町駅から15分ほど歩いて通学していた。相互乗り入れが始まり、「福大前西福井駅」まで通して乗る学生・生徒が大幅に増加した。



えちぜん鉄道
鷺塚針原駅(福井市北端)
(相互乗り入れの終点)

87

※ 福井市の南の郊外から北の郊外まで電車が直通するようになり、(以前は別々の鉄道の沿線だった)交通機関の状況が一変した。

北郊のえちぜん鉄道三国芦原線沿線から、南郊の福井鉄道沿線にある郊外型大規模ショッピングセンター「ベル」まで買い物に行く鉄道利用が増加している。

北郊のえちぜん鉄道三国芦原線沿線から、南郊の福井鉄道沿線にある拠点病院の「福井赤十字病院に通院する鉄道利用が増加している。

通学利用の減少と通勤利用の増加

- えちぜん鉄道、福井鉄道とも**全体では通学利用が減少**し始めている。経済情勢などもあり、学校選びが変わってきている可能性がある模様。長期的には少子化の影響は避けられない。
- **それを埋め合わせて乗客増を実現しているのが通勤利用の増加**。福井では行政がパーク＆ライド駐車場の整備に熱心で、両鉄道3路線（計74.5km）沿線だけで1200台を超える規模で整備済。これが終電の繰り下げと相まって乗客増に貢献。さらに増備する構想もある。

交通結節機能の向上と再開発の効果

公共交通機関同士の乗り換えが飛躍的に便利になった(可能になった)。以前はJRと福井鉄道、バスが相互に100m~300m離れていた。

ハピリンと総合交通ターミナルの相乗効果で福井駅前が目的地となり、人通りが増えた(私鉄経営モデルと同様の駅の機能が出現したと考えられる)。賑わいが戻り、福井駅前の再開発計画が急増した。







福井市では田原町駅周辺を福井駅周辺と並ぶ都市拠点地域と定めた。

現在、住民参加のしくみを整え、田原町駅を中心としたシンボリックなまちづくりを進めている。



92

2017年12月、市役所前停留場の移転・再整備が完成。これによって福井鉄道の全ての駅・停留場のバリアフリー対応が完了した。低床車両はFUKURAMが4編成、ki-boが2編成。FUKURAMはさらに1編成の増備が計画されている。

ポテンシャルを評価

- 福井の鉄軌道は元々大きなポテンシャルがあった。以前は「独立採算原則」のため、十分な投資は難しく、ポテンシャルの実現は困難だった。
- 福井はその「素材」の状態ではなく、ポテンシャルを評価し、存続させ、投資を行った。その結果、数十億円の投資で、再調達価格で数百億円の最新の有用な交通システムに大化けした。
- 既存の鉄軌道インフラを活用。手を加えて利便性を向上し、高度化する『LRT化』の手法。

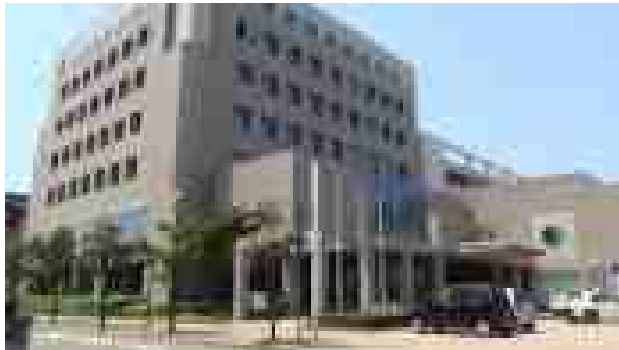
費用対効果分析結果のまとめ

ケース	基本ケース	基本ケース (感度分析)	えちぜん鉄 道への乗り 入れ	福武線廃止
整備あり	LRT化	LRT化 ・輸送人員 50%	LRT化 ・乗り入れ	LRT化
整備なし	現状維持	現状維持	現状維持	福武線廃止
便益計(B)	8,825百万円	4,754百万円	9,420百万円	23,245百万 円
費用計(C)	4,682百万円	4,682百万円	5,389百万円	4,682百万円
経済的純現在価値(B - C)	4,143百万円	72百万円	4,031百万円	18,563百万 円
費用便益比(B/C)	1.88	1.02	1.75	4.98

出典： 福井鉄道・福武線のLRT導入を活かした都市間交通活性化プログラム検討会 平成19年2月/
福井鉄道・福武線のLRT導入を活かした都市間交通活性化プログラム策定に関する調査報告書



沿線には公共施設・大型商業施設が多数立地





多くの学校とリンク (大学・高校)

96





パーク&ライド駐車場は福井
鉄道だけでも12駅で360台超



福井駅から鉄道と並行していた
バス路線をフィーダーバスに再編



トラムトレインとして高度化
県央3市の地域軸を走る
3市の人口は約42万人



大型の旧型車両の置き換えで全長27m、幅2.65mの低床車両導入



4列シート、定員155人で国内最大級。朝夕通勤通学時間帯に対応



えちぜん鉄道にも低床車両「L形 ki-bo(きーぼ)」を導入
福井鉄道FUKURAMと合わせ、「希望ふくらむ」とした

福井のLRT構築の特徴

- 「鉄道再生+LRT化」
- 福井市の都市軸軌道で南北幹線軸LRT
- 路面軌道の両側に郊外鉄道が伸び、直通急行が約27kmの距離を行きかう ترامトレイン
- 郊外から中心市街地の路面軌道に低床電車が直接乗り入れ
- パーク&ライドに重点を置いたシステム
- 延伸、交通結節機能向上
- フィーダーバスと鉄道の連絡輸送体系を構築
- 郊外型大規模ショッピングセンターの前と、拠点病院の近くに駅があり、鉄道と人の流れが一致している
- 沿線に公共施設が多い
- 沿線に高校が多く、大学もある

地方鉄道における理想的システム

- この事業は「えちぜん鉄道LRT整備計画」「福井鉄道LRT整備計画」に基づいて進められ、「コンパクトシティ」をめざす都市政策の一環として実施された。
- 福井が採用した「 ترامトレイン + 急行 + 直通運転 + パーク&ライド」はある意味、地方鉄道における利便性向上施策の理想的な組み合わせと考えられる。
- 「大規模商業施設とのリンク + 拠点病院とのリンク + 高校・大学とのリンク + 公共施設・集客施設とのリンク」は通常、地域が鉄道を活用するにあり中長期的にめざす条件。

トラムトレイン

2008年当時、国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室長を務められていた阪井清志氏(故人)は、「LRTを地方鉄道に乗入れ、郊外部と都心を直結するシステムは、ドイツで開発され、特に自動車の機関分担率が高く、鉄道が疲弊している地方都市において、自動車からの転換、鉄道の利用率の向上、都心部活性化などの高い効果を発揮しており、同様の課題を抱える日本への適用が求められている。(LRTの地方鉄道乗入れに関する研究)」と指摘されている。



LRTの世界的な成功事例の一つ

トラムトレイン (カールスルーエ・モデル)

カールスルーエ (ドイツ)

路面軌道と私鉄・旧国鉄の広大な直通ネットワークを構築





トラムトレイン (カールスルーエ・モデル)

福井

トラムトレイン方式によるLRTとして再整備が完了







交通結節機能の向上



「PTPS(公共交通優先信号)」と「右直分離信号」の導入
で昼間の遅延解消



電停を再整備・再配置バリアフリー化



111





路面電車の観光活用を行うため旧ドイツ・シュツットガルト市電の車両を土佐電鉄(高知)から購入、補修を行い春・秋の休日に運行している
(福井鉄道) 112

バス



バスも福井鉄道と同時に福井駅西口広場に乗り入れ、交通結節機能の向上を図った。鉄道との連携も進みつつある。利用情報の提供を展開。市の交通政策の一翼を担っている。

公共交通を活かしたこれからの福井のまちづくり



皆が夢を語る街

- 福井の鉄軌道。課題はまだいろいろあるが、地域を挙げた施策が実現し、成果が現れたことで、地域が鉄軌道に対しより肯定的になり、多くの方々が夢を語るようになった。福井にはまだやることがたくさんありそうだ。
- 県が「**福井県高速交通開通アクション・プログラム**」を策定。福井市内軌道環状化の構想も。









駅前電車通りでは再開発計画が目白押し。それに伴って改良構想も。

えちぜん鉄道の勝山市中心部延伸議論

- 2016年3月に行われた県議会予算決算特別委員会での質疑で、ある議員がえちぜん鉄道を勝山駅から市の中心部まで延伸することについて質問。それに対して西川知事が「良い考え」と答弁した。（2016.03.11 日刊県民福井より）
- 答弁では県による低床車両の導入を前提とした延伸費用の試算も披露された模様。
- えちぜん鉄道の勝山市中心部への延伸議論は10年ほど前にも行われていたがその後ずっと議論はお蔵入りしていた。ここへきて再び、延伸を議論できる空気が出てきたようだ。

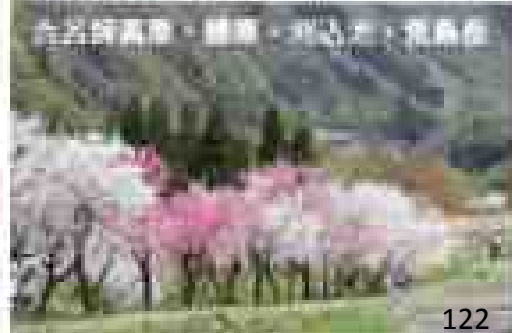
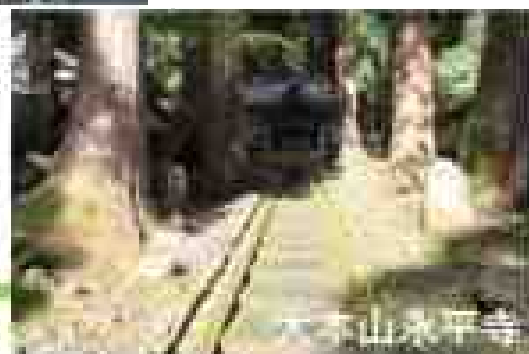
恐竜博物館への延伸提言

- 福井商工会議所が知事に、えちぜん鉄道の県立恐竜博物館までの延伸を提言。

(2016.04.09 日刊県民福井より)



存続・活性化で
結果として新幹
線時代、鉄道が
観光装置として
存在感を増す。





- 福井鉄道・えちぜん鉄道の相互乗り入れが**2017年度グッドデザイン賞**を受賞
- 2018年1月、福井県クルマに頼りすぎない社会づくり推進県民会議が、福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れ、福井鉄道の福井駅西口総合交通ターミナルへの乗り入れに関する一連の取り組みにおいて、「**第9回EST交通環境大賞**」の大賞である**環境大臣賞**を受賞

福井の市民活動の事例(ROBA)



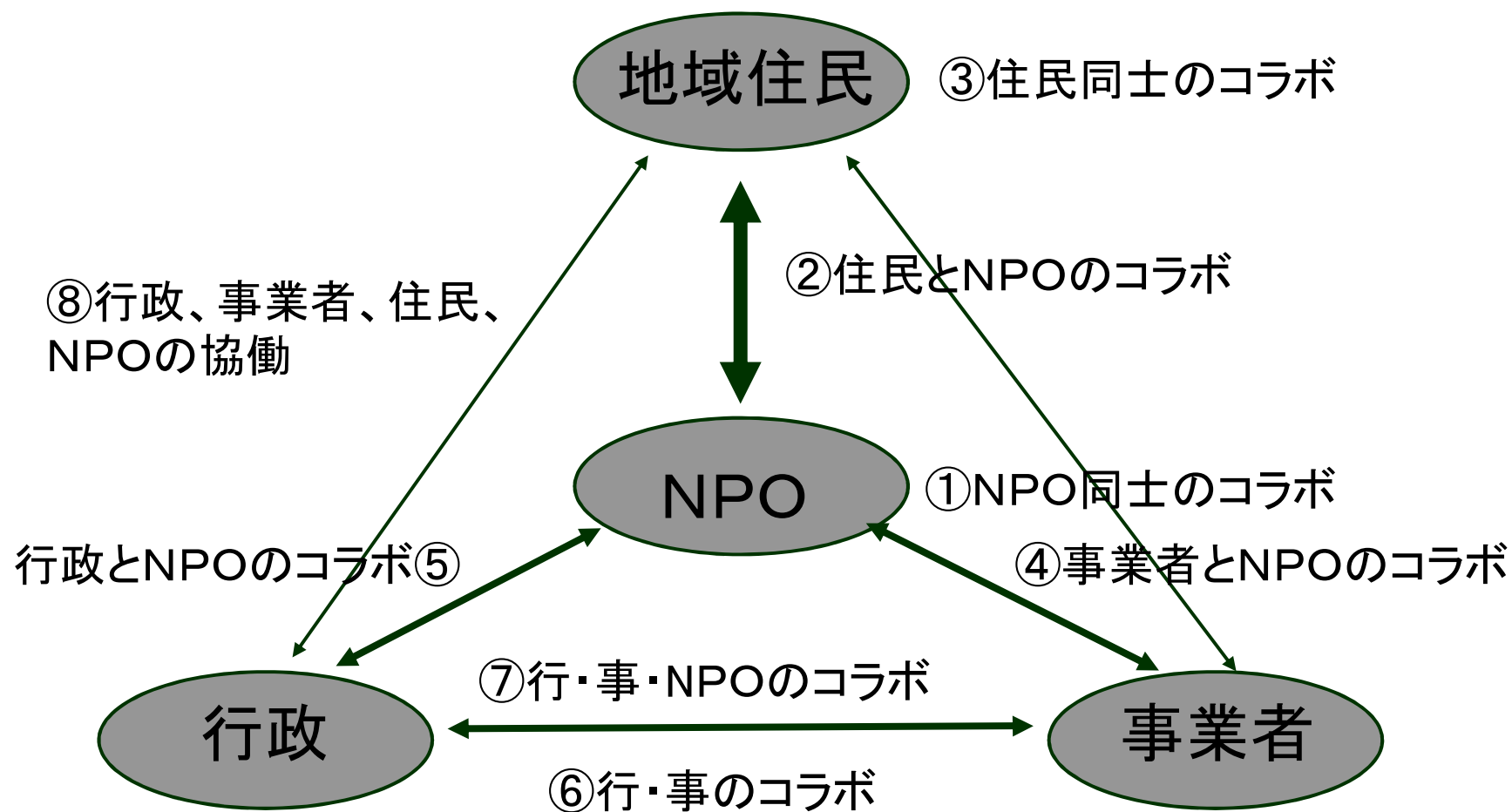
行政が市民団体誕生を仕掛ける

2000年に福井市が路面電車に関する3回連続参加型フォーラム「路面電車とまちづくり」を開催(市民団体誕生を仕掛けた)、問題意識を共有する様々な立場の人が集結。

この参加メンバーで、路面電車によるまちづくりを進めていこうとの思いが沸き起こり、(福井市の思惑通り)当時の有志約20名で市民団体を構成したのが始まり。2001年2月発足。(※鉄道マニアの団体ではない)

路面電車の「ロ」、バスの「バ」という意味で、「ふくい路面電車とまちづくりの会：ROBAの会」とした。

その後、「NPO法人ふくい路面電車とまちづくりの会(R OBA)」として2005年4月法人認証。現在、会員約50名。



協働のまちづくりのしくみのイメージ

ROBAは何をしてきたか、何をしようとしているか

1. 交通まちづくりでの市民のサポート
2. 事業者・行政と市民の間の通訳
3. 誤解・無理解に対する防波堤

1. 交通まちづくりでの市民のサポート

- 存廃問題等での議論に必要な情報を提供する
- 第一人者の話を聞く機会を提供する
- 日常的に、文章・映像等の情報を提供する
- イベント等で公共交通の体験機会を提供する
- 路線図マップ発行等、利用情報を提供する
- 利用啓発・モビリティマネジメントを行う
- 市民の中でコーディネーター役を担う
- 地域のマイルール意識の盛り上げを手伝う
- 公共交通に関し市民の視点から提案を行う



2001年に駅前電車通りで行われた「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」で、ROBAは「日本・世界の路面電車展」を開催。「路面電車とまちづくり」だけでなく存廃議論さなかの京福電鉄の「LRTの素材としての可能性」についても示唆する情報発信を行った。









2. 事業者・行政と市民の間の通訳

- 市民に届いていない事業者・行政の情報があれば市民に届ける。
- 事業者・行政に届いていない市民の情報があれば事業者・行政に届ける。
- 誤解があれば解く。

3. 誤解・無理解に対する防波堤

- 鉄軌道に関する情報は普通の市民にとって一般的な情報ではない。当初は誤解・無理解がある場合がある。
- 誤解・無理解が鉄軌道の存在や計画を危うくしたとき、**市民の中に居て防波堤の役割を果たす市民団体・NPOが地域ごとに絶対に必要。**
- 誤解・無理解に起因する鉄道廃止論・計画反対などに絶対的好機(マスコミのネタ)となるような「空気」を決して作らせない。如何にそれらの意見が激しくても「引き分け」に持ち込むような**徹底した理論武装が必要。**
- 県内外に向けた情報発信が必要。

ROBAの活動

**講演会・シンポジウム・イベントなど
京福電鉄存続運動の後の取り組み**

● 講演者



アラン・メネトー
Alain MENTEAU

フランス・ストラスブール都市圏交通局長
フランス・ストラスブール都市圏交通局長
フランス・ストラスブール都市圏交通局長
フランス・ストラスブール都市圏交通局長
フランス・ストラスブール都市圏交通局長
フランス・ストラスブール都市圏交通局長

● 講演内容

『まちづくりに路面電車をどう活かすか！』

日時：1月13日（土）11:00～17:30

場所：国際交流会館（地下1F多目的ホール）

（〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1）

（TEL:03-3568-1111）

（FAX:03-3568-1112）

● プログラム

- 14:00～ 開 演 前 始
- 15:00～15:30 基 礎 講 義 1
- 16:00～16:40 基 礎 講 義 2
- 16:40～17:10 基 礎 講 義 3
- 17:10～17:20 基 礎 講 義 4
- 17:20～17:30 基 礎 講 義 5

● 参加費

参加費：無料（資料代1,000円 別途）

● 申し込み

申し込みは環境委員会ホームページ
（http://www.kankoukyokai.or.jp/）

● 問い合わせ

〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1

● 申し込み

環境委員会事務局

● 講演会場

国際交流会館
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1
（地下1F多目的ホール）
TEL:03-3568-1111



生活の足を支える交通政策
路面電車と
賑わい、街並み

環境委員会の活動に関するお問い合わせは、事務局（〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1）
（TEL:03-3568-1111）（FAX:03-3568-1112）までご連絡下さい。

部 局 課	所 属	電 話 先

地域交通を考えるシリーズ第3弾

富山大学、国が贈ったLRT-2017



「まちづくりと公共交通、富山からの情報発信」
— LRTはまちづくりのツール —

講師：室 哲雄 氏

富山ライトレール株式会社 経営企画部長

〒930-8588 富山

〒931-8501 富山県富山市

〒930-8501 富山県富山市

〒930-8501 富山県富山市

〒930-8501 富山県富山市

〒930-8501 富山県富山市

〒930-8501 富山県富山市

所属：室 哲雄氏

川上博明氏

(福井大学大学院教授)

日時：平成24年5月27日(日) 13:30～15:30

【開場 13:00】

場所：AOSSA 7階 704-707号室

お問い合わせ：0776-25-7966 **入場無料**

主催：NPO法人 少い富山電車とまちづくりの会(ROGA)

共催：富山県環境戦略センター 富山県環境協会



地域交通を考えるシリーズ第3弾



「富山のLRTとまちづくり」

講師：薬谷 浩介 氏

財団法人総合研究所 調査部 主任研究員

〒100-0001 東京

〒100-0001 東京

〒100-0001 東京

〒100-0001 東京

〒100-0001 東京

〒100-0001 東京

〒100-0001 東京

日時：平成25年5月28日(日) 13:30～19:00 (開場 13:00)

場所：フェニックスプラザ 2階小ホール (北5丁目富山 駅前通 北5町交差点)

お問い合わせ：0776-25-7966 **入場無料**

主催：NPO法人 少い富山電車とまちづくりの会(ROGA)

共催：富山県環境戦略センター 富山県環境協会

主催：富山県環境戦略センター 富山県環境協会

主催：富山県環境戦略センター 富山県環境協会

主催：富山県環境戦略センター 富山県環境協会

主催：富山県環境戦略センター 富山県環境協会



ROBA開催のイベント(抜粋)

- シンポジウム「福井モデルから考える地方都市の鉄道」(共催)2002年
- まちづくりセミナー「デフレ時代のまちづくり」(共催)講師:藻谷浩介氏 2003年
- ふくいのにのりマップ発行2003年~2016年
- 進歩ジウム「つないで生きる電車・バス」 2003年
- 本田豊氏講演「LRT導入へのアプローチ」2004年
- 「第2回全国バスマップサミットin福井」 2004年
- 服部重敬氏講演「路面電車からLRTへ」2005年
- パネル展「都市再生に寄与する交通システムーLRT」2005年
- 「第4回中部地区路面電車サミット福井大会」望月信一氏講演2005年
- 駅の文化祭(駅の現状把握・改善提案・清掃活動)2006年
- アラン・メネトー氏(ストラスブール市)講演「まちづくりに路面電車をどう活かすか」(共催)2007年
- 上岡直見氏講演「LRTで広がる公共交通ネットワークの利便性」 2007年
- このまちと一まれカーフリーデーふくい2007開催 2007年
- ふくいりんりんマップ発行 2008年
- 全国路面電車サミットプレイイベント「みんなで考えようこれからの福武線」2008年
- 第9回全国路面電車サミット2008福井大会開催 2008年
- モビリティウィーク&カーフリーデーふくい2009開催 2009年
- 今尾恵介氏トークショー「かしこい公共交通の使い方」 2009年
- ROBA設立10周年&ROBANEWS100号記念フォーラム開催 2010年
- カーフリーデーふくい2010in田原町開催 2010年

- 地域交通を考えるシリーズ第1弾 波床正敏氏講演会「みんなで育てよう、もっと便利な鉄道」開催 2011年
- カーフリーデーふくい2011in田原町開催 2011年
- 地域交通を考えるシリーズ第2弾 宇都宮浄人氏講演会「交通まちづくりの新展開」開催 2011年
- 地域交通を考えるシリーズ第3弾 富山ライトレール経営企画部長室哲雄氏講演会
富山で今、何が起きているのか？－「まちづくりと公共交通、富山からの情報発信」開催 2012年
- カーフリーデーふくい2012開催 2012年
- 地域交通を考えるシリーズ第4弾 藻谷浩介氏講演会「福井のLRTとまちづくり」開催 2013年
- ふくいりんりんマップweb新版作成 2013年
- モビリティウィーク&カーフリーデーふくい2013開催 2013年
- 「第12回中部地区路面電車サミット福井大会」福井鉄道代表取締役社長 村田治夫氏講演
「福井鉄道の現状とこれからの取組」 2013年
- 地域交通を考えるシリーズ第5弾 両備グループ代表兼CEO小嶋光信氏講演会
「さあ、新しい公共交通の時代を拓こう」開催 2014年
- モビリティウィーク&カーフリーデーふくい2014開催 2014年
- 地域交通を考えるシリーズ第6弾 中川大氏講演会『新時代の「並行在来線」を考える』 2015年
- モビリティウィーク&カーフリーデーふくい2015開催 2015年
- 「第15回中部地区路面電車サミット福井大会」宇都宮浄人氏講演「つながる鉄道、つながる市民～交通まちづくりが築く社会」開催 2016年
- モビリティウィーク&カーフリーデーふくい2016開催 2016年
- 「第8回人と環境にやさしい交通をめざす全国大会in福井」 広井良典氏講演「人口減少社会を希望に
ーローカル化時代のコミュニティとまちづくり」 2016年
- モビリティウィーク&カーフリーデーふくい2017開催 2017年
- 地域交通を考えるシリーズ第8弾 久野譜也氏講演会「自然と健幸になれるまちづくりにおける
公共交通の重要性」 2018年
- モビリティウィーク&カーフリーデーふくい2018開催 2018年



モビリティウィーク&カーフリーデーふくい2009



ROBA企画・制作・発行 「ふくいのりのりマップ」



不足している公共交通の利用情報を提供し、利用促進を図っている。

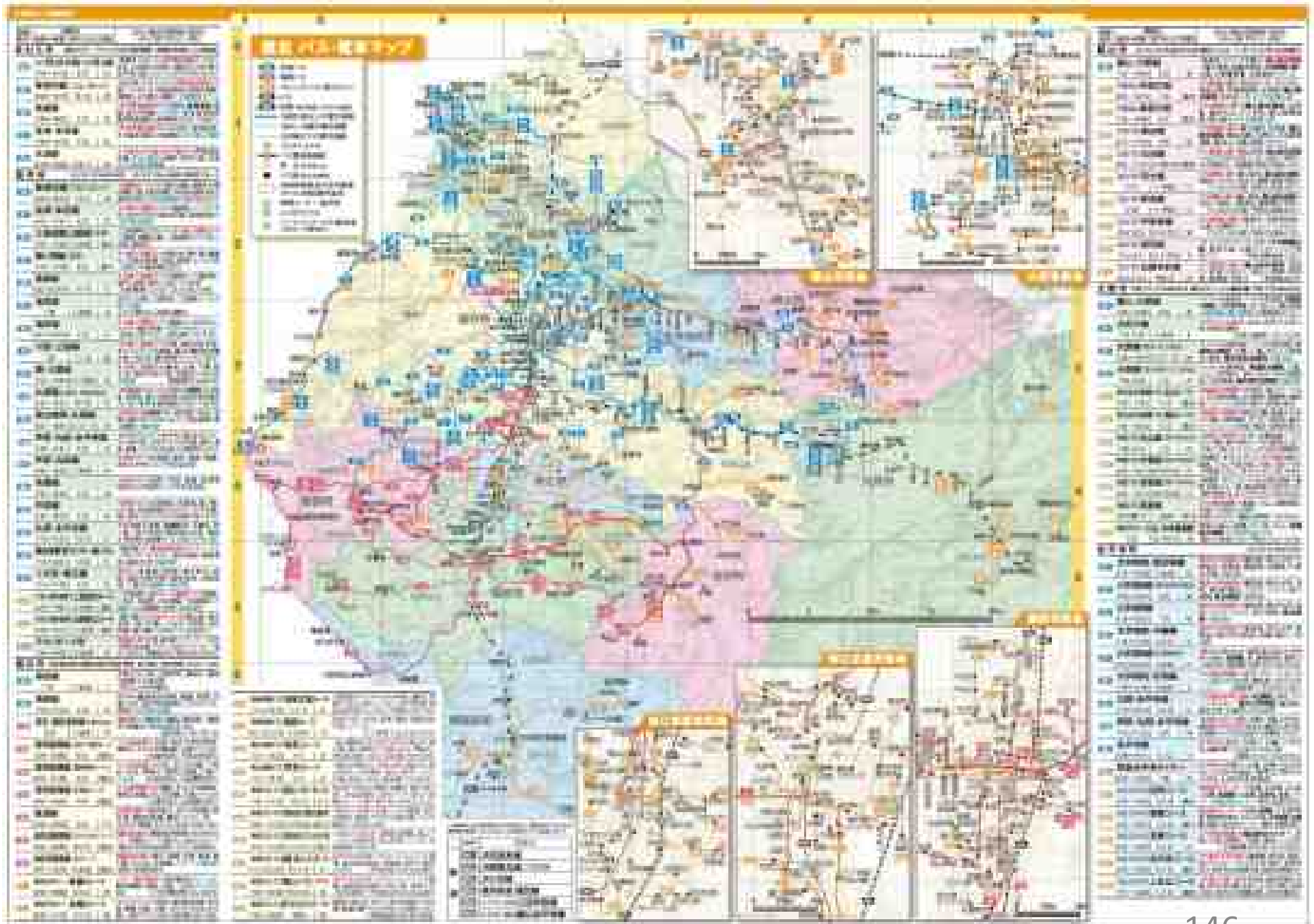
交通の便

バス	バス路線	バス停留所
電車	電車路線	電車駅
地下鉄	地下鉄路線	地下鉄駅
タクシー	タクシー	タクシー
自転車	自転車道	自転車道
徒歩	徒歩	徒歩

住所	郵便番号
〒100-0001	東京都千代田区千代田
〒100-0002	東京都千代田区千代田
〒100-0003	東京都千代田区千代田
〒100-0004	東京都千代田区千代田
〒100-0005	東京都千代田区千代田
〒100-0006	東京都千代田区千代田
〒100-0007	東京都千代田区千代田
〒100-0008	東京都千代田区千代田
〒100-0009	東京都千代田区千代田
〒100-0010	東京都千代田区千代田



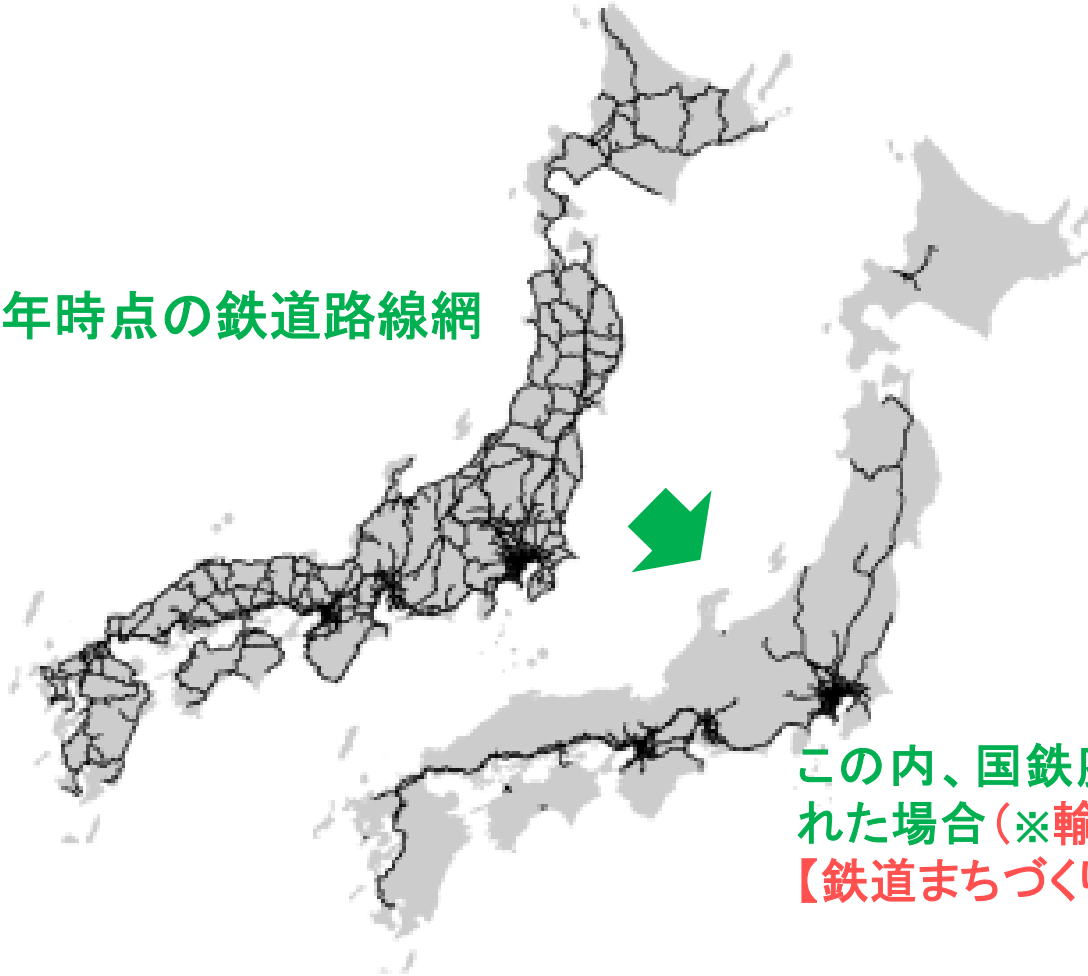
施設	施設名	住所
公園	公園	東京都千代田区千代田
学校	学校	東京都千代田区千代田
病院	病院	東京都千代田区千代田
駅	駅	東京都千代田区千代田
バス	バス	東京都千代田区千代田
タクシー	タクシー	東京都千代田区千代田
自転車	自転車	東京都千代田区千代田
徒歩	徒歩	東京都千代田区千代田



ROBAの理論武装と情報発信
存廃問題・延伸議論・利用啓発など
で使用してきた資料の一部です。

「赤字の鉄道は廃止」というのは 大まかに言うとこのような話になる

2004年時点の鉄道路線網



この内、国鉄廃止基準※未満が廃止された場合(※輸送密度4,000人/日・km)
【鉄道まちづくり会議作成】

福井県内公共施設の財政支援の実態

施設	使用料収入 (千円)	管理運営費 (千円)	財政支援額 (千円)	利用者数 (人)	一人当たり 財政支援額 (円)
健康の森	271,665	365,271	93,606	401,721	233
県立音楽堂	41,091	264,761	223,670	188,868	1,184
ユーアイ ふくい	20,137	162,567	142,430	185,848	766
県立図書館	738	202,547	201,809	607,409	332
サンドーム 福井	101,672	165,199	63,527	334,000	190
産業会館	124,235	103,651	△ 20,584	410,119	△ 50
福井鉄道	—	—	40,000	1,626,000	25

※県提供データより。健康の森、県立音楽堂、サンドーム福井、産業会館は指定管理者制度を採用。

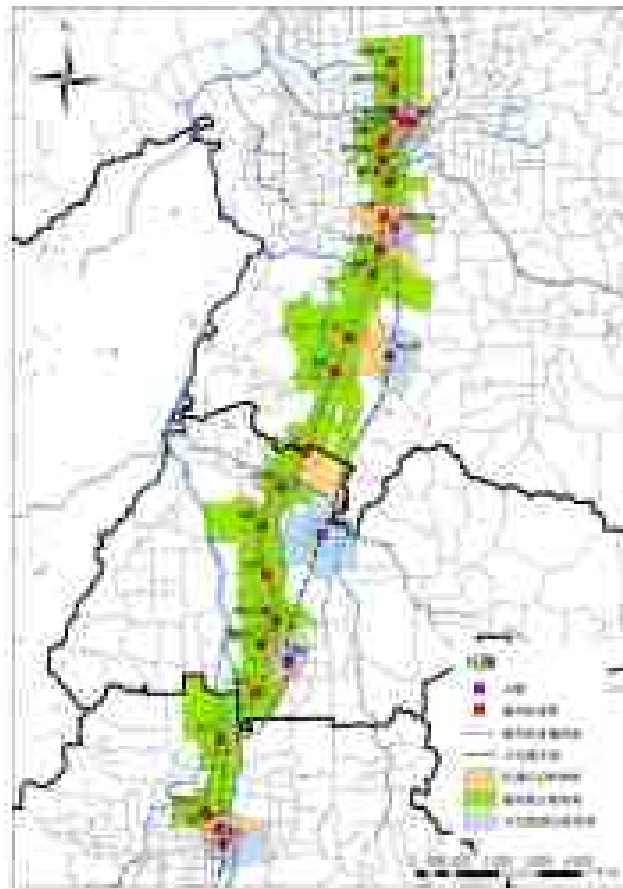
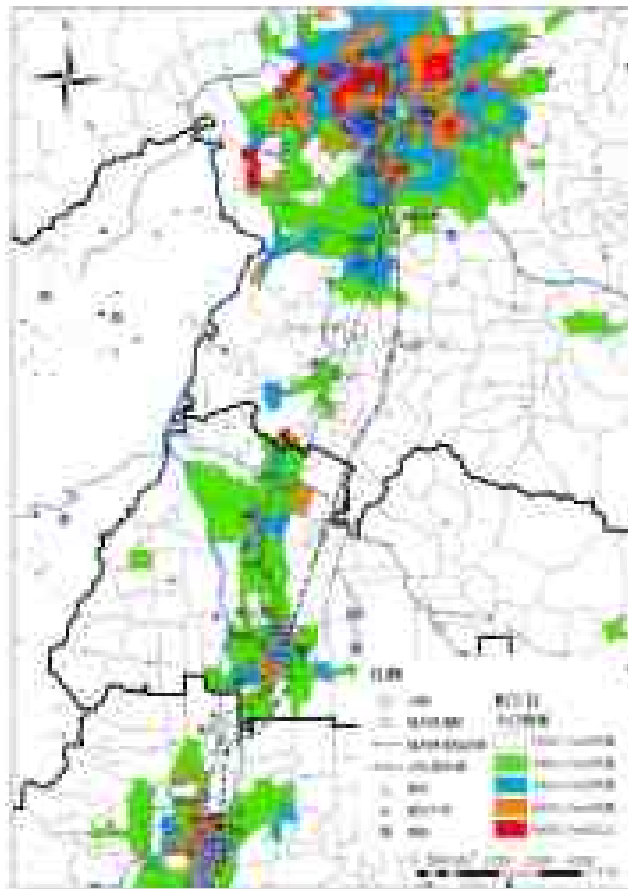
※ユーアイふくいは平成17年度。その他は平成18年度のデータ。

費用対効果分析結果のまとめ

ケース	基本ケース	基本ケース (感度分析)	えちぜん鉄 道への乗り 入れ	福武線廃止
整備あり	LRT化	LRT化 ・輸送人員 50%	LRT化 ・乗り入れ	LRT化
整備なし	現状維持	現状維持	現状維持	福武線廃止
便益計(B)	8,825百万円	4,754百万円	9,420百万円	23,245百万 円
費用計(C)	4,682百万円	4,682百万円	5,389百万円	4,682百万円
経済的純現在価値(B - C)	4,143百万円	72百万円	4,031百万円	18,563百万 円
費用便益比(B/C)	1.88	1.02	1.75	4.96

出展 : 福井鉄道・福武線のLRT導入を活かした都市間交通活性化プログラム検討会 平成19年2月/
福井鉄道・福武線のLRT導入を活かした都市間交通活性化プログラム策定に関する調査報告書

福武線と北陸線の沿線の比較 (ROBA資料)



駅から半径400m以内に含まれる町丁目を沿線地域とした。平成12年国勢調査及び平成13年事業所統計 (GIS統計プラザ) 及び国土地理院数値地図空間データ基盤2500、25000 (平成9年) より 松原光也作成

	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



撮影:清水省吾

パーク&ライド

過度のクルマ依存社会におけるクルマと公共交通の共存の中心的施策。鉄道利用促進には不可欠。

福井鉄道水落駅にある福井県営水落駅駐車場では、オープンと同時に急行停車駅に昇格。同年度、水落駅の乗客数が前年度比で178%となった。

過度のクルマ依存がもたらす弊害

1. 中心市街地の空洞化・郊外拡散による都市機能低下
2. 社会資本整備・維持の高コスト化による財政の圧迫
3. 高齢者の高率の交通事故
4. 渋滞による経済効率の低下
5. 公共交通の衰退
6. 高齢化や低所得化による移動制約
7. 移動制約による買物困難の発生・拡大
8. 地球温暖化等の環境問題
9. 歩く(運動)機会の喪失による生活習慣病の蔓延
- 10.クルマの多数台保有による家計の圧迫

「50人が街に来ると」



高岡エコライフ撮影会

撮影: 小林一也

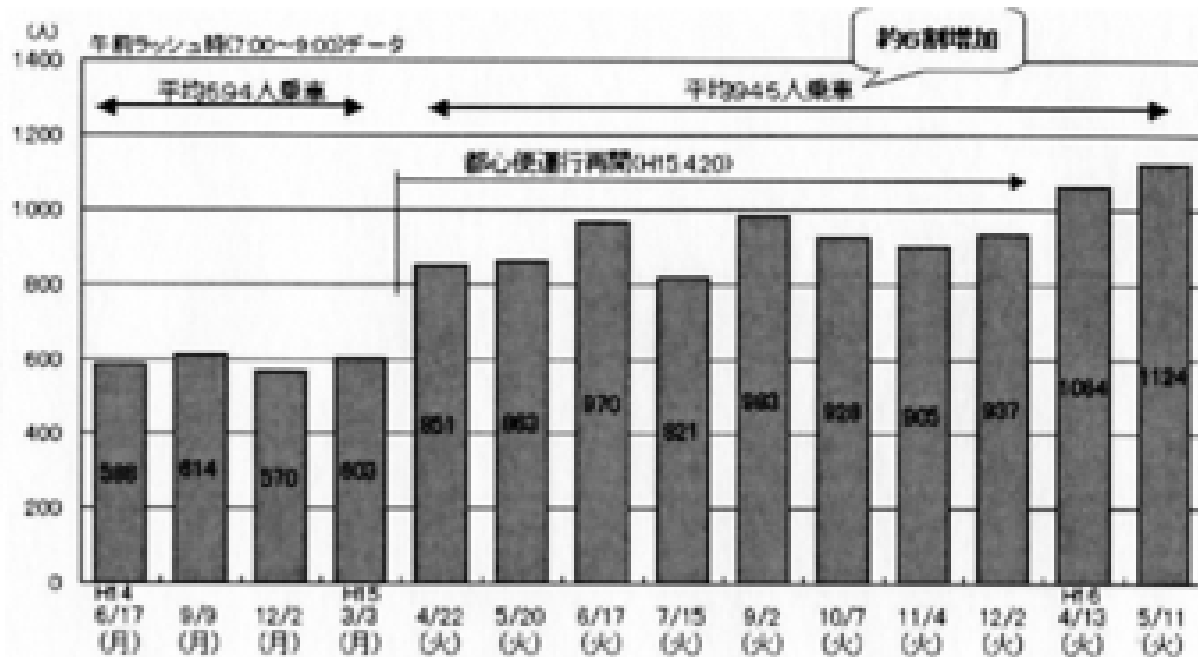
広島電鉄の横川線改良（福井駅の参考）

①JR横川駅前の道路上にあった横川電停を駅前広場に移設。②幹線接続の交差点に短絡線を設け、横川線の都心直通幹線化改造を実施。これらにより朝7:00～9:00の同電停の利用者が6割増に。



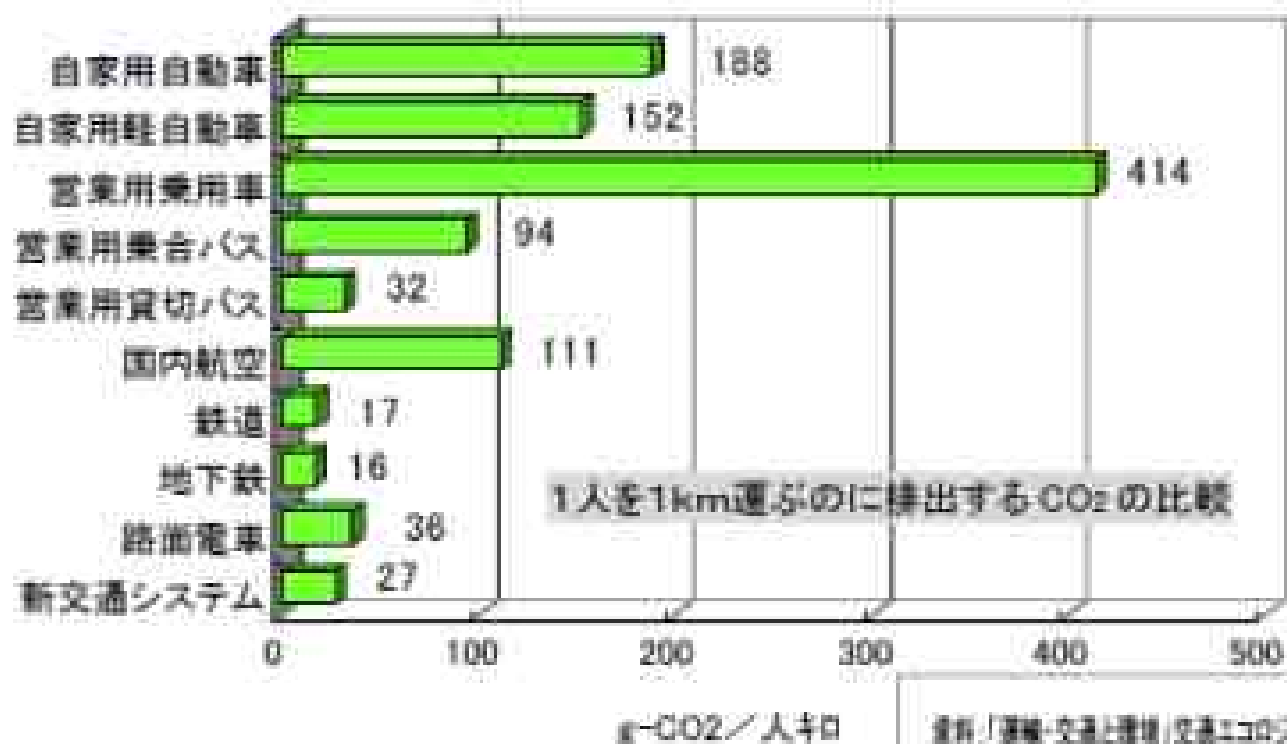
横川駅前広場と国道54号

月間建設04-08 P28全建賞 建設技術の活用(道路部門)横川駅前交通結節点改善事業 より

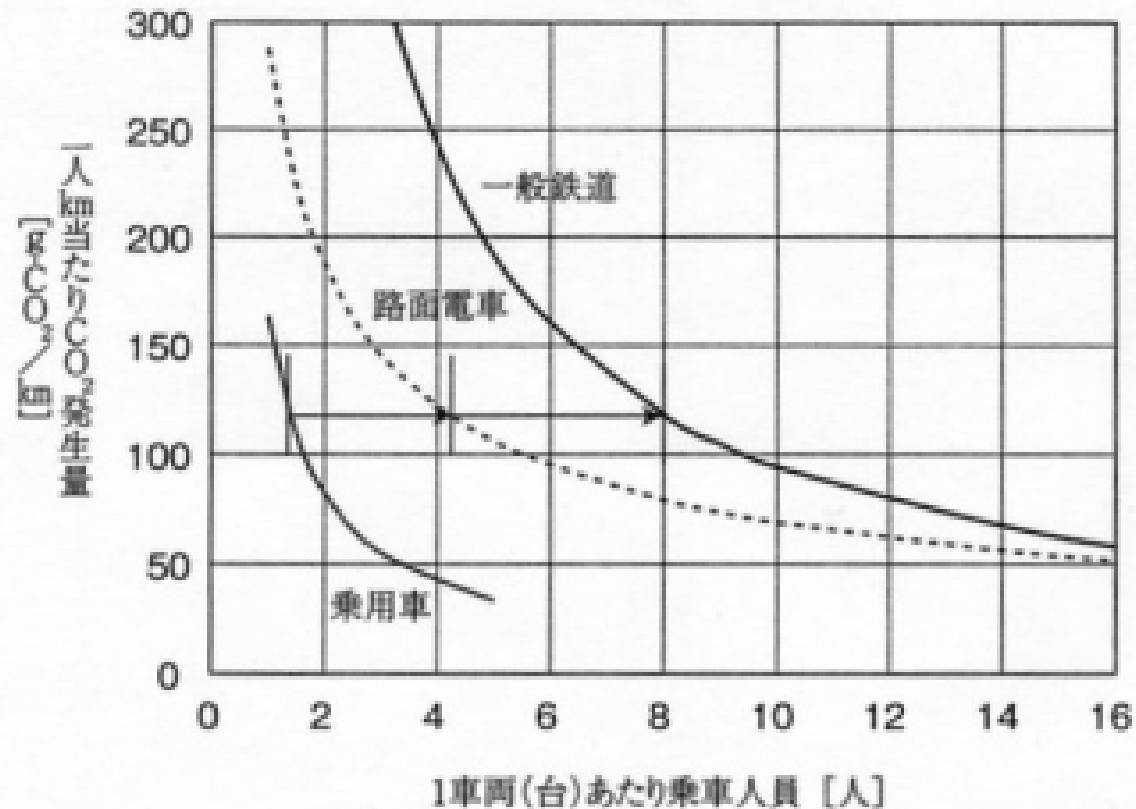


横川駅路面電車利用者の推移

旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位（平成13年度）



1人の人を1km運ぶのに、クルマ（自家用自動車188g）は、路面電車（36g）や電車（17g）の5～11倍のCO₂を排出する。

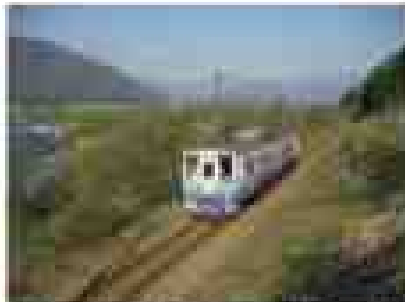


出典) 須永孝隆「京都市へのLRT導入によるCO₂排出削減効果の評価」『第1回人と環境にやさしい交通をめざす全国大会in宇都宮』2005年6月より。

電車では1車両8人、路面電車では1車両5人乗ればクルマ(平均乗車率の人数が乗った場合)よりCO₂の排出量は少ない。



東京都交通局の都営有楽町線、有楽町線が走る都営有楽町線

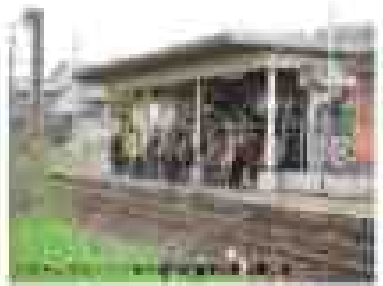


徳島県徳島市の徳島線、徳島線が走る徳島線(徳島線)

地域の鉄道を再評価・活用・再生・活性化するために

乗って支える

- 乗客サービス**
- 乗客サービスセンター
 - 乗客サービスセンター
 - 乗客サービスセンター
 - 乗客サービスセンター
 - 乗客サービスセンター
 - 乗客サービスセンター
 - 乗客サービスセンター
 - 乗客サービスセンター



徳島県徳島市の徳島線、徳島線が走る徳島線

- 乗客サービス**
- 乗客サービスセンター
 - 乗客サービスセンター
 - 乗客サービスセンター

乗客サービスセンター

乗客サービスセンター

乗客サービスセンター

乗客サービスセンター

「まとめ」

- 京福電鉄の存廃議論において、地域全体で鉄道の再評価が起き、住民が存続の合意形成に熱心に取り組み、盛り上がり、成立した。
- えちぜん鉄道設立にあたり沿線住民が出資を申し出、実際に出資。
- えちぜん鉄道として運行を再開した後、経営努力で乗客が増加。これで鉄道の再評価が確立。鉄軌道に税金を投入して再生することに基本的な合意が成立。大きな成功体験ともなった。
- それが、その後の 福井鉄道の存廃問題においても存続の合意形成を後押し。福井鉄道の乗客増で成功体験を積み増し。それらが相互乗り入れ事業・福井駅西口乗り入れ事業・LRT化も後押し。
- 行政はえちぜん鉄道発足の経緯を重要視。「住民の意思」に応えるべく鉄軌道の活性化に熱心に取り組む。「成功体験」がベース。
- 行政が中心となり、LRT化に全体で取り組む態勢が出来上がっている。電停バリアフリー化・右直分離信号・公共交通優先信号導入。
- それらが、全体で好循環となり乗客が増加している。



ご清聴ありがとうございました