1. はじめに

2016年3月、福井市はバスターミナルと路面電車電停を備えた福井駅西口交通広場の開業、併せて異なる事業者間の鉄道と軌道という全国初の相互直通運行開始という大きな転換期を迎えた。

県庁所在都市の中心駅でありながら、過去約50年にわたって乗り入れがなかったバス、わずかな距離を残して結節していなかった路面電車が、JR、えちぜん鉄道とも結び付き、都市圏の公共交通ネットワークの核となる総合交通ターミナルが完成したのである。西口再開発ビル（ハピリン）もほぼ同時にオープンし、1980年代中ごろに構想された福井駅周辺再構築プロジェクトが一応の完成を見て、福井駅周辺の状況は大きく変わった。

田原町駅を介しての異なる事業者間、鉄道と軌道の相互直通運行については、長年構想されてきた経緯はあるが、その実現に向けて本格化したのはここ数年の話である。

正直のところ、この二つの事業がこうした形で完成するとは、京福電気鉄道福井事業部（以下、京福電鉄）が二度の事故によって全線運行休止となった15年前には筆者自身も想像もつかなかったことである。

現在が帰着点ではないにしても、存廃問題を乗り越えた二つの地方鉄道が再生し、地域での存在意義を確実にし、さらなる展開へと踏み出すという状況に至ったことは、地域の将来を見据える時、価値ある想定外であったともいえる。

本稿では、ここに至るまでを振り返った上で、これからの福井地域にとっての公共交通のあるべき姿を展望してみたい。

2. 地方鉄道再生の経緯とそれにより地域が得たこと

平成になって以来、福井地域の二つの地方鉄道は三度存廃問題に直面した。

その最初は、地元商店街による撤去申請（1990年）を契機とした福井鉄道福武（ふくぶ）線支線・駅前線（路面電車）の存廃問題である。

撤去申請を受けた福井市は、1992年、行政機関、商工・経済団体、交通事業者、そして学識経験者から成る検討懇話会を組織し、路面電車の取り扱いについての方針が協議された。そこで打ち出されたのが、路面電車の活かすべき将来価値を踏まえた「更新論」であり、そのために五つの方針、①都市内交通手段としての運行システムの改善・他手段との連携づくり、②都心部活性化（まちづくり）との連携、③景観に配慮した関連施設の整備・更新、④公共交通としての対市民PR、⑤官民共同による独自な支援・助成体制の確立が掲げられた。

具体的にはトランジット・モール（TM）化やLRT化を視野に入れたものであり、2001年11月には「中心市街地の活性化に向けた」をキャッチフレーズ

鉄道の未来学　基調報告 46

北陸新幹線敦賀延伸開業を控え、福井地域では、
地域公共交通のネットワーク拡充と利便性向上が進められている。
2016年の春には、えちぜん鉄道と福井鉄道の相互直通運転が開始。
福井鉄道の福井駅西口交通広場への延伸も実現した。
存廃問題を乗り越え「再生」の道を歩んできた二つの地方鉄道が、
その存在感を磨き上げながら、地域公共交通の拡充に貢献している。

地方鉄道の再生から、さらなる公共交通ネットワークの充実へ
―地域が支え、地域を支える公共交通

福井大学学術研究院 工学系部門教授
川上洋司
Yoji KAWAKAMI

早稲田大学大学院理工学研究科博士課程修了。横浜国立大学工学部講師、福井大学工学部助教授、フィリピン大学客員助教授を経て、2002年より現職。専門は地域・都市計画、交通計画。日本計画行政学会、日本都市計画学会、土木学会などに所属。福井市都市交通戦略協議会委員長等の役職のほか、主に北陸地域各市町村のまちづくりや交通プロジェクトに携わる。

に、わが国初の路面電車によるTM社会実験に結び付いた。本格TM化には至らなかったものの、駅前通りの賑わいの道づくり事業の中で路面電車は存続が担保されることになり、このたびの西口交通広場への延伸となった。

二度目は、福井地域のみならず全国的にも波紋を投げかけた京福電鉄の2回の正面衝突事故（2000年12月および2001年6月）による全面運行休止を契機とするものである。

国土交通省は京福電鉄に「安全確保に関する事業改善命令」（2001年7月）と前代未聞の即時全面運行休止という措置を下したのである。当たり前に運行していた全長約55㎞に及ぶ鉄道が何の前触れも備えもなく、突如として再開の見込みもなく止まってしまい、これを契機に地域での存廃をめぐる議論は本格化した。

この経緯を地元地方紙の関連記事をデータベース化し追ってみた結果、確実に関心の広がりと議論の深化が見られた。運行休止当初は、多くの人々はたかだか1日約8300人の利用者への影響であり、代行バスがあれば深刻な状況ではないと受け止めていた。しかし、時を重ねるに従い、単に沿線の利用者だけではなく、普段利用していなかった沿線の住民や事業者、さらには沿線以外の地域住民も声を発し、存廃議論に参加するようになっていった。

そして、その内容も単なる移動手段としての鉄道の利用価値、それもバスには代替し得ない価値や役割にとどまらず、さまざまな非利用価値、存在自体に価値を持つという認識へと議論が確実に深化していった。意識されていなかった多面的な鉄道の役割や価値が、突然の運行休止という事態の経験を通して実感として認識されていったと見ることができる。突然の運行休止を予期せぬ「マイナスの社会実験」と見なすことができる所以であり、地域にとっては貴重な経験知を手に入れたといえる。

2年余りに及ぶ運行休止はこうした経緯を経て、地域の大方の総意として存続・再生するという基本合意が形成されることになった。この基本合意を前提に、県および沿線市町村（当時9市町村）が中心となって、福井地域なりの地域で支える仕組みを構築し、えちぜん鉄道としての再生に至ったわけである。加えていうと、京福事故を一つの契機として国（国土交通省鉄道局）より打ち出された「地方鉄道復活のためのシナリオ－鉄道事業者の自助努力と国・地方の適切な関与－」（2003年3月）が、存続・再生という意思決定と仕組みづくりを大きく後押ししたことは間違いない。また、地方分権化の流れの中で、地方地域自らが自らの地域のことを考え、地域独自の解を導き出した事例の一つともいえるのではなかろうか。

三度目の存廃議論は、もう一つの地方鉄道である福井鉄道が直面した事態であり、継続的な利用者減、経営悪化が続く中で、2008年、筆頭株主であった名

地域公共交通が集積する福井駅西口交通広場。広場に面して県内一の高さの西口再開発ビル「ハピリン」がそびえる。（写真提供：福井市）

古屋鉄道が経営から撤退することに端を発したものである。

注目すべきは、このケースでは存廃議論はほとんどなく、存続を前提にその存続の仕組みづくりから議論が始まった点にある。この背景には、京福電鉄の事故、運行休止を通して地域が議論し、その中から得た経験からの認識、つまり「鉄道は地域にとって不可欠な社会インフラである」という地域の経験知があった故と思われる。存続に向けての県、沿線市（福井市、鯖江市、越前市）、そして沿線サポート団体を中心とした協議を経て、いち早く地元資本、地元経営陣による体制を確立し、２００９年には地域公共交通活性化法に基づく「鉄道事業再構築実施計画」の全国初の認定を受けることになった。

新会社を立ち上げて再生したえちぜん鉄道の仕組みとは異なるものの、国の支援を得ながら地域で支える仕組み、基本的に下部に当たる部分と上部の運行に関わる部分とを分けたという点では共通している。

３．再生後の取り組みとその成果

もちろん、鉄道を再生させることが帰着点ではなく、期待されたさまざまな鉄道の役割や価値が再生後に地域の中でどのように定着・顕在化したかが鉄道の価値のより強固な検証となる。さらには、今後より良い地域・まちづくりに貢献する地域公共交通ネットワークを展望する上でも重要である。こうした観点から再生後を総括してみる。

①直接的成果：利用者が増加したこと

まずは、二つの地方鉄道ともに再生後、利用者数が増加傾向に転じていることが特筆される。えちぜん鉄道では、前身の京福電鉄最後の利用者数が２８８・３万人（２０００年度）、全線運行再開直後の利用者数が２４２・５万人（２００４年度）であったのが、２０１５年度には３４５・９万人まで利用者を増加させてきた。この実績は、現行の「えちぜん鉄道交通圏公共交通網形成計画」で掲げている３３３万人（２０２１年度）を既に上回っている。福井鉄道においても、１６０・６万人（２００８年度）まで落ち込んだ利用者数が２０１５年度には１９８・３万人と回復し、再構築事業で目標とした２００万人まであと一歩のところに至っている。

こうした増加は、新しく生まれ変わった鉄道事業者と県や沿線市町の協働による各種直接的サービス改善（新駅設置、パーク・アンド・ライド拡充をはじめとしたきめ細かな改善）によって、車も利用可能な手段選択層を含む新規利用者を取り込んだ結果といえる。人々の生活を支える移動手段としての役割が認知され、鉄道という交通手段の選択が拡充しつつあること、それも全国有数の車依存地域においてもそれが可能であることを、地域のみならず全国に発信した意義は大きい。

再生後、えちぜん鉄道の利用者数は順調に増えている。

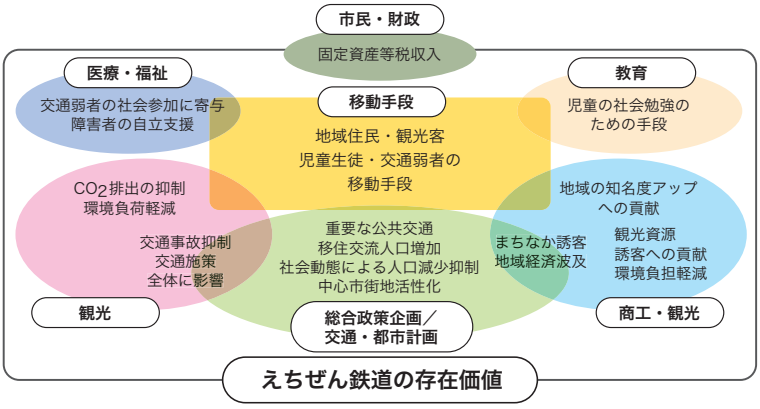
②鉄道事業者の新たな経営マインド

えちぜん鉄道は第３セクターとして設立され、前身である京福電鉄の営業権を譲り受けて運行を担うことになった。とはいえ、２年余りの運行休止、紆余曲折を経ての設立であったことから、経営陣も社員もほぼ一新された中、さまざまな課題を抱えての船出であった。特にその設立経緯から「地域貢献」と「安全・安心」を最重要課題とすることが求められた。そこで、「地域、社会との信頼を基本におき、安全性、利便性、快適性向上を通して、地域共生型サービス企業を目指す」ことが理念として掲げられ、同時に「企業としてできるだけ早く経営的に自立する」ことも求められた。これに応えた「顧客の視点で考え、地域に貢献する」という基本に立ち返った経営マインドの実践が、地域において鉄道の価値意識を醸成し、定着させてきたことは間違いない。

福井鉄道もしかりであり、地元資本、地元経営陣による新たな体制が確立されて以来、県、沿線市との連携による独自な各種サービス改善を継続的に展開している。

地域で支える鉄道としての再生が、事業者の経営マインドを大きく変え、地域と協働し、地域に貢献するという方針を打ち出し、定着させてきたといえる。また二つの地方鉄道ともに地域で支える仕組みのもとに再生させたことは、両者の相互乗り入れを実現させた基本的要因と

図　えちぜん鉄道の公益支援性～沿線自治体分野別担当者の価値認識



なったし、今後地域公共交通ネットワークの拡充を図っていく上でも大きな強みといえよう。

③ 地方自治体（公）の鉄道に対する価値認識の定着

両鉄道の再生とその後の取り組みは、総合行政体である地方自治体における、鉄道の役割・価値認識の高まりをもたらしつつある。現在多くの地方自治体は超高齢化・人口減少、財源制約の中で、生活の質の公平な確保と向上といった福祉、活性化や都市構造の再構築といったまちづくり、環境負荷軽減、さらには観光をはじめとする地域振興等々、さまざまな課題に直面している。

筆者らが行ったえちぜん鉄道沿線自治体各分野担当者へのアンケート調査結果によると、鉄道がこうしたさまざまな分野の行政施策推進の下支えをしているという実態と認識が示された。ちなみに図（6頁右下）は、沿線自治体各分野担当者の施策推進と鉄道との関係についての生の声を体系的に整理したものである。鉄道が公益支援性を有し、クロスセクター効果をもたらす重要な社会資本であること、それ故その整備・運営に対して、公として積極的に関与することの妥当性を支持していることが窺える。鉄道はじめ公共交通に関しては、財政的採算性に則って判断すべきではなく、社会便益を含む地域経済的採算性に依拠すべきなのであり、公としてもこうした観点に立脚することが鉄道の価値をさらに高め、地域に貢献することになるのである。

④ 住民の鉄道に対する価値認識の定着

最後に、沿線を中心とする地域住民の中で、再生以後も鉄道の多面的な価値に対する認識が確実に定着していることを指摘しておきたい。筆者らのえちぜん鉄道沿線住民への意識調査によると、単なる利用価値だけではなく、鉄道の「利用可能性の効用」がもたらすさまざまな価値や存在価値を多くの住民が認識していること、さらには、鉄道の主要な構成要素である駅は、その存在自体が価値を有しており、駅周辺に住むことへの帰属感や愛着感を醸成している可能性があること等が明らかとなった。こうした人々の鉄道に対する価値認識は、機能集約型都市構造（コンパクトシティ化）を推進する上でも、鉄道が重要な役割を果たし得ることの一つの証左といえよう。

4. 最後に

筆者なりに福井地域における地方鉄道の存廃問題から再生に至る経緯を振り返ってみた。その結果、単に二つの地方鉄道を存続、再生させたという実績以上に、その過程において地域の自治体、そして地域住民の中に、「鉄道はもとより公共交通が地域における不可欠な社会インフラである」という意識を定着させたことが何よりの成果と総括したい。地域にもたらした経験知としてのこうした意識の共有は、今後の地域のあり方を考える上で何よりの資産といえよう。

その上で、今後の福井地域における公共交通網拡充について展望してみる。

一つには地域・まちづくりとのさらなる連携、集約型構造を誘導することを視野に入れた公共交通網の拡充である。福井都市圏というレベルで見ると、福井市を中心として周辺に中小都市が点在し、そのほとんどが二つの地方鉄道とＪＲ（北陸本線と越美北線）で結ばれており、それも周辺中小都市の中心部が鉄道でつながっている。まさに、鉄道は都市圏の公共交通網の骨格であり、広域根幹交通施設と位置付けられる。

そうした中で、主軸を成す南北軸（福井市中心部から南は鯖江、越前武生、北はあわら市〈芦原温泉〉、坂井市三国を結ぶ軸）が、現段階では一部であるがＬＲＶの導入とともに直通でつながったのである。二つの地方鉄道による「Train-Tram-Train」という運行形態の実現によって、既存ストックを改善し活かしつつ進める「福井なりのＬＲＴ化」が大きく前進したといえる。今後さらなる拡充に向けては、現在直通運行区間が福井市にとどまっているのをさらに北に、えちぜん鉄道三国芦原線終端、三国港駅まで延伸することが期待される。

併せて、福井市内の軌道部については、総合交通ターミナル化した福井駅西口交通広場との結節性強化、まちなか循環線の新設、さらにはまちの活性化、魅力向上のための駅前線のＴＭ化等々、まだまだ改善すべき点は多々ある。どれも決して夢のような構想というわけではなく、今となっては高い実現可能性を有するプロジェクトといえる。人口減少下にあっても活力と持続可能性を備えた地域・まちづくりの推進にとって必要不可欠なプロジェクトとして位置付けるべきであろう。

二つには、新幹線の開業を見据えての公共交通網拡充とその体制づくりを挙げておきたい。

北陸新幹線の開業（敦賀までの延伸）を約6年後に控えている福井地域にとって、その効果を広く地域全体に波及させるための地域公共交通網の充実は必要不可欠であり、急務である。福井地域固有の要件ともいえるが、今がまさに地域公共交通網充実の好機、天の時でもある。

幸いなことに、鉄道に対するフィーダー交通を充実させれば、アクセス可能な観光ポイントが現在の鉄軌道網状に点在している。こうした地の利ともいえる地域性を最大限に活かすべく、個々の観光地としての魅力向上とその連携化、それを支えるという観点での地域公共交通網の充実が望まれる。その場合、福井地域は地域で支える形で再生させた二つの地方鉄道を有しており、新幹線開業と同時に並行在来線化する現ＪＲ北陸線を加えれば、例え事業主体は異なるとしても、強い連携のもとで運営可能な鉄軌道網の充実・拡大が可能となる。フィーダーとして重要な役割を担うバス網とも連携し、福井地域運輸連合といった体制づくりをぜひとも目指したいものである。福井地域は、それが可能であることを強調しておきたい。