# 特集:地方鉄道による相互直通運転への挑戦 えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み

# 相互乗り入れ・福武線延

京福電鉄の2年余りに及ぶ運行停止を経て、 「福井の鉄軌道をどう守り支えていくか」

福井地域には地域で鉄道を支える仕組みが構築された。

同時にJR福井駅西口交通広場には福井鉄道が延伸して乗り入れ そして、平成28年3月、えちぜん鉄道三国芦原線と福井鉄道の相互乗り入れ 全国初となるトラムトレインが誕生する。

その考えは福井県・福井市全域の交通政策に一貫されている。 えちぜん鉄道の再生支援スキームは 路面電車のまち福井を印象付ける。 持続可能な公共交通システムを軸にした都市政策を構築し 人口減少・超高齢社会の中で地域活性化を目指す。 「福井方式」 の地域づくりについて、 地域が鉄道を立て直 「福井方式」と言われたが レポートする。

文◎茶木 環∕撮影◉加藤有紀



## した地域鉄道 行政支援でリスター

١

り返ってみたい。えちぜ 態に至るまでの経緯を振 ん鉄道は総延長3㎞(全 緑危機から現在の運行形 初めに、両事業者の廃 福井市中心部か

平寺線(福井-勝山27・8㎞)の2路 セスを担う。 はなく、 線を持つ。沿線住民の通勤通学だけで ら北西へ延びる三国芦原線 など福井県を代表する観光地へのアク |国港25・2㎞) と東へ延びる勝山永 東尋坊や永平寺、恐竜博物館 (福井口

事業廃止届を提出した。 た。 平成10年度から支援を開始。しかし、 勝山 - 東古市 (現・永平寺口) から即日全線の運行停止を命じられ 平成12年12月と翌13年6月に立て続け 止を表明したことから存廃問題が浮上 に正面衝突事故を起こし、国土交通省 し、福井県と沿線5市町村(当時)が 前身は京福電気鉄道 約4カ月後の平成13年10月に鉄道 京福電鉄はこれを機に撤退を決 で、輸送人員の減少で平成4年に (以下、 間の廃 京福電

とはできず、各地で乗客の積み残しが し、大量の通勤通学客を円滑に運ぶこ スに委ねられることになった。しか 民の移動は強制的に代行輸送の 生徒の送迎を含むマイカーの激 幹線道路は大渋滞し、特に冬期



福井県総合政策部 参事

交通まちづくり課

Tohru HIRABAYASHI

要性を再認識し、住民運動などを通し の鉄道を失った沿線地域の住民は、 は混乱が常態化した。 大きくなっていった。 つてはあって当たり前だった鉄道の必 て鉄道存続を訴え、その声はどんどん 生活の足として か

ちぜん鉄道を発足させ、翌15年7月の 負担し、 線開通を実現させた。 定。同年9月に第3セクター会社・え 分離方式を取りまとめ、鉄道存続を決 の欠損補塡を持つ「福井方式」の上下 14年1月、県が資産取得や設備投資を 部区間の運行に始まり、 県と沿線市町村は議論を重ね、 沿線市町村が資本金や運営で 10月には全 平成

生-田原町間の福武線を運行し、途中 1 前線」と通称される。 で分岐する市役所前-福井駅間は「駅 畑と軌道区間3・4 畑で成る越前武 もう一方の福井鉄道は鉄道区間18

鯖江市・越前市という福井県内でも人 か生活路線として利用されている。 口の多い3市を走り、 (全25駅) があるため、 JR北陸本線に並行して、 約1㎞ごとに駅 通勤通学の 福井市



3市に支援を要請した。翌20年、 屋鉄道が経営から撤退して新しい体制 から支援を受ける形式はえちぜん鉄 沿線3市 第3セ

部門で多額の減損損失を計上し、

名古屋鉄道の傘下にあったが、

連続1位となっている。

## 交通ネットワークによる都市政策

いるため、車の利用は特に郊外では非

軸に都市政策を推進してきた。 年のマニフェストに端を発している。 ともに公共交通ネットワークの充実を というものであり、 性を高めて都市の交通軸を確立しよう 1社の鉄道だけではなく、広範に利便 入れ構想は、西川知事が掲げた平成15 えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り 福井県と福井市は

がある。各県の自家用車 的な車社会だという現状 を集計している自動車検 の1世帯当たり普及台数 査登録情報協会のデータ (平成28年) では、 は1.751台で15年



福井市都市戦略部 地域交通課 課長

## 康

離方式で再スタートを切った。 用地を福井鉄道に無償貸与する上下分 が福井鉄道から12億円で取得した鉄道 道と共通している。 認定を受け、平成21年3月、 る国の「鉄道事業再構築実施計画」 に移行し、新体制のもとで全国初とな クターではないものの、上下分離で行

19年に自主的経営再建を断念して沿線 名古 り」をキーワードに公共交通と車が共 脱却が急務となっている。 動手段の確保、 朝の道路渋滞が激しい。また、 福井市の中心部に集中しているため、 存できる交通施策を打ち出している。 方都市と同様、 では「クルマに頼り過ぎない社会づく いう点でも、 福井県総合政策部交通まちづくり課 「福井県や福井市は道路が発達して 高齢ドライバーの免許返納後の移 福井市の企業や高校・大学は 車中心の都市交通からの 人口減少と高齢化が進 さらにはCO゚削減と 他の地

軸と拠点でつなぐ市内全域交通ネット 都市交通戦略」を策定。市内を構成す 参事は語る。 常に便利だが、 る四つの地域を6方向の公共交通幹線 れる仕組みを模索している」と平林透 して渋滞や駐車場不足で右往左往す また福井市では、平成21年に「福 車と公共交通をうまく使い分けら 街中に入ると車が集中

ワークづくりを進めている。 戦略で Yasuto NOMURA

市の中でも福井県が圧倒

その背景には、

地方都

## ■再生のあゆみと 支援スキーム

## えちぜん鉄道

営業路線延長 53.0km

三国芦原線: 25.2km 勝山永平寺線: 27.8km

平成12年12月 京福電鉄越前本線志比堺-東古市(現・永平寺 口) 駅間で電車正面衝突事故が起きる。

平成13年 6月 京福電鉄越前本線保田-発坂駅間で2度目の電 車下面衝突事故が起きる。

> 7月 中部運輸局から京福電鉄に対し、「事業改善命 令」が出される。

10月 京福電鉄が中部運輸局に「鉄道事業廃止届」を 提出する。

11月 福井県知事と沿線9市町村長による「沿線市町村 長会議」において、鉄道存続が基本合意される。

12月 福井県議会で鉄道存続に関する請願・陳情が採 択される。

平成14年 1月「沿線市町村長会議」において、第3セクター方 式による鉄道存続が決定する。

9月 えちぜん鉄道株式会社設立。

平成 15 年 2月 京福電鉄が福井地区の鉄道事業を廃止し、えち ぜん鉄道に施設を譲渡する。

> 7月 勝山永平寺線の福井 - 永平寺口間、三国芦原線 の福井口-西長田間の運行を開始。

8月 三国芦原線全線の運行を開始。

10月 勝山永平寺線の永平寺口-勝山間の開通により、 全線の運行を開始。

平成 17 年 2月 「えちてつサポーターズクラブ」が発足。

平成19年 9月 三国芦原線八ツ島駅、日華化学前駅が開業。

平成24年 3月『えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画』 (計画期間:平成24年~33年度)策定。10年 間の支援が確定する。

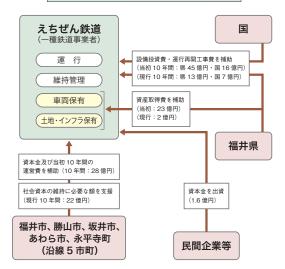
10月 福井鉄道との乗継運賃割引を開始。

平成27年 9月 三国芦原線まつもと町屋駅が開業。 福井-福井口間が北陸新幹線の福井駅部高架を 使用して、仮線高架化される。

平成28年 3月 新型LRV「L形 (ki-bo)」2編成を導入。福 井鉄道と相互乗り入れを開始。

### 支援スキーム

(当初:10年間 平成14年度~23年度) (現行:10年間 平成24年度~33年度)



【主要株主】坂井市・勝山市・福井市・永平寺町・あわら市

### 福井鉄道

営業路線延長 21.5km

福武線/鉄道区間:18.1km 軌道区間:3.4km

平成 18 年 平成17年度決算で、鉄道部門において多額の 減損損失を計上。

平成19年 9月 自主的経営再建を断念。沿線3市に支援を要請 する。

平成19年 11月 福井県と沿線市、福井鉄道、名古屋鉄道により 設置する「福井鉄道福武線協議会」において、 存続に向けた協議を開始する。

平成 20 年 5月 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」 に基づき、福井県・沿線市、福井鉄道、名古屋 鉄道、中部運輸局で構成される法定協議会「福 井鉄道福武線活性化連携協議会」を設置。支援 スキームを策定する。

> 6月 沿線市の支援団体合同による「福井鉄道福武線 サポート団体等協議会」が設立。

12月 名古屋鉄道が増資を引き受けた上で、株式を地 元自治体出資の第3セクターや地元支援団体に 譲渡。経営から撤退する。

平成21年 2月『福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画』 (計画期間:平成21年3月~30年3月)策 定。10年間の支援が確定する。同計画に定める 「鉄道事業再構築実施計画」が全国で初めて国の 認定を受ける。

平成22年 3月 スポーツ公園駅が開業。

4月 高齢者対象割引券の販売を開始。

平成23年 3月 清明駅、泰澄の里駅が開業。

平成 24 年 10 月 えちぜん鉄道との乗継運賃割引を開始。

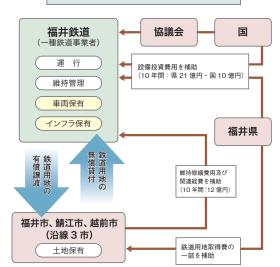
平成25年 3月 新型LRV「F1000形 (FUKURAM)」の運 行を開始。

平成26年 4月 ドイツ製車両「レトラム」の運行を開始。

平成28年 3月 えちぜん鉄道と相互乗り入れを開始。 福井駅前駅への支線を JR 福井駅西口交通広場ま で延伸。広場に駅を移設し、「福井駅」に改称。

### 再構築事業実施スキーム

(計画期



【主要株主】 まちづくり福井(株)・鯖江商工会議所・武生商工会議所・ 福井鉄道福武線サポート団体協議会

## 特集: 地方鉄道による相互直通運転への挑戦





■ くまぜん鉄道福大前西福井駅で ki-bo と FUKURAM が行き違う。■えちぜん鉄道の直通区間では各駅に低床ホームを新 設した。新田塚駅では上下線の外側に低床ホームを設置。

▲鷲塚針原駅では折り返し線を整備し低床ホームを増設した ▼3駅ではホームを延長して低床ホームを増設した。写真は八





定時性を確保するため、軌道区間には右 を拡幅する改良工事も進められた。



折車両分離方式信号を導入。併せて電停

は、

えちぜん鉄道と福井

## 乗り入れによる南北幹線軸の確立

については、

低床ホームを新設してL

えちぜん鉄道の乗り入れ区間5駅

RT化を進めた。

業の実施を確定した。 に開催した第6回会議で、 としてのLRT整備、 検討会議」 察など関係者の意見を調整する場とし 者に加えて沿線市町や道路管理者、 県は 互乗り入れを進めるため、 「相互乗り入れに関する事 を開催。 平成25年2月7日 相互乗り入れ 南北幹線

町駅で接続する。この ことで、 0) えちぜん鉄道三国芦原線は市街地 両社の相互乗り入れを実現させる 福井市中心市街地に直通し、 通運転は、 福井鉄道福武線は市街地南部 南北の幹 線軸を完成させる。 平成18年に全駅 田原町駅を介し 田 北

り約20分短縮、

60分となった。

区間には右折車両分離方式信号を増設

定時性を確保するため、

列車の信号待ち時間を短縮する電

の運 車 P

T P 用も開始。

S

(公共車両優先システム)

バスと電車の

同

区間

でのPTPS運用は全国初となるも

強化、 通施策を推進していく」と福井市都市 を整備し、その先はフィーダーバスで なっている。 幹線バス整備、 RT整備、 る南北幹線軸としてのL 鉄道の相互乗り入れによ を活用して、 ト推進が主 基本的には、 モビリティマネジメ 道路網、 公共交通のICT 東西軸となる 効率的で効果的な都市交 な施策 交通結節 鉄道網の既存ストッ 幹線は鉄軌道やバ

化

人課長はそ

福井市都市戦略部

新幹線推進室 副課長

## Kazuo KUMANO

相互 戦略部地域交通課の野村康 方向性を説明している。

床車両

「ki-bo(キーボ)」

2編成を新

道はFUKURAMと同タイプの超低

編成ほか4編成を投入し、

えちぜん鉄

に合わせて整備が進められた。

運行車両には、 F U K U R A M\*

福井鉄道が超低

床

(フクラム)」

j

低床化を行った福井鉄道の規

便となった。 は片道毎時4本と、 ちぜん鉄道は片道毎時3本、 通便は急行となり、 原駅間の26・9 ・越前武生駅-えちぜん鉄道・鷲 相互乗り入れの運行区間は、 本ずつ運行することによって、 越前武生- $\underset{\circ}{\text{km}}$ それぞれ1本の 所要時間は従前よ 直通便を毎時 鷲塚針原間 福井鉄道 え 増

15 MINTETSU WINTER 2017





用

2番線が相互乗り入れ専用の低床ホームとなっている。

県が11・4億円、 26 · 3億円。 走行環境の改善を進め 国が10・8億円、

■福井鉄道・えちぜん鉄道 相互乗り入れ運行区間

えちぜん鉄道 勝山永平寺線

光明

JR 越美北線

小舟渡 保田

持ち、 井市が担当した。 だが、これだけでもかなり負担になっ にかかわる人件費などを受け持つだけ 国と自治体が全額出しているのが福井 ムの整備、 トの負担と工事等の発注や管理、 3分の1を鉄道事業者が負担するが たと思う」と平林参事は説明する。 特徴。 広域的に関与する軌道、 通常は事業費の2分の1ある 駅の改修など属地的なものは 鉄道事業者はランニングコス 車両の改造などは県が受け 信号システ それ

番田

0本荘 ら湯のまち

大関

中月 ( ) 中

花堂の 江端の 清明 八十七二一

泰澄の里

三十八社 鳥羽中

福井鉄道

神明

0水落 西山公園 西鯖江 プサンドーム西 ・ - ツ公園 北府 . 越前武生

下兵庫 西長田 西春江

太郎丸C 軽塚針原(

三三三国港 神社

相互乗り入れ運行区間

26

9

受け、 を削 充てている。 福井鉄道田 通省だけではなく環境省からも補助 また、自動車の交通量を減らしCO? 10・8億円のうち6・4億円) :減するという事業趣旨から国土交 えちぜん鉄道 原町駅部の整備費用などに [ki-bo] 一新造費 Þ

は意欲を見せている。 を利用していただきたい」 日常的な利用も確実な広がりを見せる 3 月 27 日。 心に利用者が増加している。また、 るかに超えて大きく、 相互乗り入れの運行開始は平成 や買い物など沿線の施設に出掛け 通 勤通学以外に新たな需要を掘 人でも多くの人に公共交通 その効果は関係者の予想を 通勤通学を中 と野村課 28年 通

三互乗り入れ事業に関する総事業費 福井市が4・1億円 福井

0)

相

互

一乗り入れ事業については、

坂井

市

永平寺町・

鯖江市・

越前

市

市町

(福井市・勝山市・あわら市

えちぜん鉄道・福井鉄道とその沿

ある。

成員は国、

福井県、

福井県警察

開催。 乗り入れ課題協議」 とで合意がなされている。 相互乗り入れが開業してからも、 事業が完成すれば、 必要に応じて対策を講じている。 課題や情報を共有して対応を検 福井市と2鉄道事業者で「相 の会議を定期的に こうした会議 福 互.

武生-鷲塚針原間を直通区間とするこ

施を確定した後、

第6回会議で、

越

前

議が持たれた。相互乗り入れ事業の実

平成22年5月に第1回目の検討会

得なかった課題が日々持ち上がってく 体は通常なくなるが、 事前には予測



「相互乗り入れ課題協議」 に取り組む。



相互乗り入れに関する事業検討会議

繰り返し協議を行ってきた経緯

## 特集: 地方鉄道による相互直通運転への挑戦



駅まで達していなかったため、 張されている。 通称・駅前線は、 正確にはJR福井 福井駅か

鉄道、 集中による遅延で、 の駅務員の臨時配置などで手当てをし 福井駅に乗り入れる直通2便の利用客 面したのが、朝ラッシュ時の福大前西 林参事は語る。 決の方向性が見えることもある」と平 を持っており、 決に取り組んでいる。また、えちぜん 課題を共有化し、『オール福井』 故障など、運行を開始して現れてきた 相互乗り入れが実現して真っ先に直 行政とともに話し合うことで、 福井鉄道はそれぞれの鉄道文化 相違点も少なからずあ 福井鉄道無人駅 一で解 解

討していくという。 ているが、 さらなる解決策を4者で検

# 福井駅西口再開発と福武線の延伸

を開始した。 福井鉄道は、 福井駅西口交通広場への乗り入れ 相互乗り入れ開業と同じ日 軌道を143m延伸し

接する一帯を対象にした「西口中央地 の一環で、 市が主体となる「福井駅周辺土地区画 の9000 前から1万1000 区再開発事業」が策定され、 整理事業」(平成3年に都市計画決定) 福井駅西口交通広場の整備は、 平成14年には計画区域に隣 当初予定

例えば道路上の問題や混雑、 行政まかせ、事業者まかせではな 車 面で乗り換えができる極めて機能性の は従来の2・5倍の広さとなり、 角に電車が乗り入れ、その2面2線の それが今回の延伸で、西口交通広場の り換え利便性の低さが指摘されていた。 ら福井鉄道の乗り場は目に入らず、 高い交通結節点に生まれ変わった。 バスターミナルも新設。西口交通広場 ホームとJR福井駅との間には円形の さらに4月28日には、この広場に面

同

平

る。

が設けられ、 創出する。 1階には屋根付き広場「ハピテラス」 を誇る新しい福井のランドマークだ。 リン」がオープン。低層階は公共施設 となっている県内一の高さ(91・6m と商業施設、高層階が分譲マンション して建てられた西口再開発ビル イベントなどで賑わいを 「ハピ

駅周辺土地区画整理事業は平成30年度 外へと流れていったと思われる。 成に入り、市内の区画整理事業が郊外 代を集めたい」と福井市都市戦略部新 を整備し、中心部そして駅前に若い世 の完了予定だが、 そこから区画整理が始まっている。 幹線推進室の熊野一生副課長は語る。 へと広がっていき、商圏が駅前から郊 福井の市街地整備は、 また昭和20年代に震災があり 活力ある都市中心部 古くは戦災 福井

遂げているだろう。 市中心部の光景もさらに大きく変貌を 間投資による再開発の動きも出てい 行政の区画整理と再開発が進み、 北陸新幹線敦賀延伸開業時には

続立体交差事業を手掛けている。この らえちぜん鉄道の福井-福井口間の連 高架工事の 一部の期間中 (平成27年9

福井県では、

平成24年度か

ぜ 月 行っている。 27 日 ん鉄道は仮線として、 駅部の高架橋を使って営業運転を ~平成30年6月末予定)、 完全供用と新駅舎の開 北陸新幹線福 えち

## ■福井駅西口交通広場 JR 福井 コンコース えちぜん鉄道福井駅 東口広場

福井鉄道の「福井駅」電停が整備され、電車とバスが同一平面で乗り換えられるようになった福井駅西口交通広場。バスターミナルには方面別に六つの乗り場があり、利便性が大幅に向上した。下段左端の写真は 脇に開設された福井市観光案内所の「ウェルカムセンタ



の予定だ。 東口駅前広場の完成は平成30年度

# 新幹線敦賀延伸開業に向けた戦略

ション・プログラム」を策定している。 年3月に「福井県高速交通開通アク 成34年度に控えた福井県では、 また、 北陸新幹線敦賀延伸開業を平 平成28

県内各所に足を運んでもらうために だけでは訪問者に通過されてしまう く」と平林参事は話す。 共交通ネットワークの拡充を図って 新幹線の2次交通という位置付けで公 新幹線の開業を受け身で待っている

割を明確にしていく必要もある。 公共交通ネットワークの中で果たす役 本線が並行在来線となるため、 ん鉄道、 新幹線開業によって現在のJR北陸 福井鉄道も含めた3事業者が えちぜ

県民や市民が支えていくことが難 3事業者の路線を行政、利用者である い」と熊野副課長は指摘する。 「それぞれの明確な役割がないと、

型の福井鉄道、観光地にアクセスでき る」と平林参事も語る。 てもらうかを改めて考える必要があ 活かしながら、どう組み合わせて乗っ るえちぜん鉄道、それぞれの独自性を ない並行在来線、駅数が多く地域密着 高速鉄道の新幹線、 次に駅数の

南越駅(仮称)、敦賀駅も交通結節機業であるためには福井駅以外の芦原温泉駅、 全域的な交通ネットワー ・クを構築す

能を拡充する必要がある。

行っている。 さらなる移動の選択肢を増やす可能性 中心部に路面電車の循環線を整備して を模索しており、 既に駅整備が進む福井駅でも、 基礎的な調査を現在 市内

の整備としてIC乗車券のシステム導 入も検討されている。 また、ハードだけではなく、 ソフト

観光地への移動手段を確保するため、 ついて検証を重ねている。 験を行うなど、あらゆる交通モードに 電車の回生電力を利用した電気自動車 から比較的離れた場所にあり、 (EV)のカーシェアリングの実証 さらに、福井県内の観光地は鉄道駅 駅から

を語る。 鉄軌道を最大限に活かしたまちづくり 井型公共交通ネットワークをさらに磨 を考えていきたい」と平林参事は意欲 き上げていく。地域が守り支えてきた なくスタート。 「相互乗り入れの実現はゴー 新幹線開業を機に、 -ルでは 福

所と連携しながら新幹線効果を最大限 発揮できるようにしたい」と話す。 しながら利便性をさらに高め、 野村課長も「利用者目線で見直しを 関係各

り入れやJR福井駅西口交通広場乗り 形づくっていくことを示している。 ばかりではなく、 入れは、そうした地域鉄道が守られる ん鉄道と福井鉄道。両社による相互乗 行政や住民が尽力して残したえちぜ 地域をさらに魅力ある地へと その機能や存在が核

## INTERVIEW





### ■各交通モードが補完し合う交通体系づくり

福井市は人口減少、高齢化が進んでいます。福井市のまちの成り 立ちは、市街化区域面積の約8割を土地区画整理事業で整備してき ており、幹線道路だけではなく多くの生活道路も一定の水準で確保 されているため、自動車利用が非常に便利なまちになっています。 完全に車社会ですので、これから増える自動車を持たない高齢者の 足の確保や地球温暖化防止の観点から、公共交通を中心とした交通 施策を推進しています。

福井市が平成21年に策定した「都市交通戦略」では、「人にや さしい『全域交通ネットワーク』とにぎわいとやすらぎの『まちづ くり』」を将来都市像として掲げています。福井市は南北に、JR 北陸本線とえちぜん鉄道と福井鉄道が走っていることから、福井駅 周辺を中心として南北方向を主軸とした6方向の公共交通幹線軸を 設定し、その周辺に市街地を誘導していくこととしています。

福井市の都市計画マスタープランでも、公共交通幹線軸の沿線に 居住機能や都市機能を誘導し、集約型の都市構造にしていくことを 明示しています。一方で、農山漁村エリアも抱えているので、自動 車をメインに移動される方も多いことから、公共交通、自動車、自 転車、徒歩が適切な役割分担のもと、互いに補完し合う交通ネット ワーク体系をつくっていきたいと考えています。

えちぜん鉄道も福井鉄道も、市民が通勤通学で利用する日常生 活に欠かせない交通機関であり、今後も維持していく必要があると 考えています。本市以外に複数の市町にまたがっているので、県や 沿線市町とも連携しながら、今後も引き続き、利便性の高い路面電 車、地域鉄道になるように支援していきたいと考えています。

## ■コンパクトで賑わいのあるまちへ

えちぜん鉄道と福井鉄道は利用者数が伸びていますが、バスは長 期的に減少しています。人口が減少することが確実に見込まれる中 で、今後も公共交通を維持していくためには、まちづくりと一体と なって考えていく必要があります。具体的には地域ごとに居住機能 をある程度集約して、公共交通を維持できるコンパクトシティを目 指すことです。国は都市再生特別措置法を改正して、各自治体に立 地適正化計画をつくるように求めていますので、福井市もその作成 作業を進めています。

平成28年3月に福井駅西口交通広場が完成しました。整備前の 2.5倍の広さとなり、以前は広場の外にあった路面電車の電停や バスの駅前乗降場を広場内に入れることで、利便性の高い交通結節 点を整備しました。

4月には福井駅西口交通広場に隣接した市街地再開発事業が竣工 しました。福井県で一番高いビルであり、低層部は商業施設や公共 公益施設、高層部は住居となっています。これらの事業の結果、来 街者アンケートによると、「駅前の印象が良くなった」という回答 が9割を超えました。中心市街地の歩行者・自転車の数も大きく増 加して、7月の調査では去年の同時期と比べて、平日で16・2% 増、休日で59・7%増となっています。また、中心市街地の空き 店舗は5年前の半分になりましたし、民間の再開発の動きも複数出 てきています。市としても、民間の自発的なまちづくりを応援して いきたいですね。

## ■2次交通の充実でさらなる利用促進を図る

北陸新幹線の整備は、基本計画決定から40年以上経ち、北陸新 幹線開業は福井市民にとっては悲願ともいえるものです。福井市に とっては、平成34年度末の北陸新幹線開業前に、平成30年に福 井国体があり、平成31年には中核市への移行も予定しています。 これらに合わせてまちづくりを進めており、現在は福井駅東口エリ アの整備を進めています。

北陸新幹線の福井駅開業は、福井市を全国にPRする絶好のチャ ンスですので、福井市を訪れた方が安全で快適に過ごせるまちづく りを進めていくとともに、福井県内には東尋坊や永平寺、恐竜博物 館など、いろいろ見どころがありますので、福井駅周辺を拠点に、 さらに各地に足を延ばしていただけるように、2次交通の充実にも 力を入れていきたいと考えています。そして何よりも、市民に利用し ていただくことが大事だと考えますので、ダイヤの本数や運行時間 の延長、定時性の確保など、利便性向上策を地道に重ねて、公共交 通が多くの方に使われるように取り組んでいきたいと思います。