

## 都市環境デザイン会議 北陸ブロック総会

日時：2018年6月16日（土）  
会場：フェニックス・プラザ 地下大会議室  
（福井県福井市）

参加者：上山寛、小見直樹、島津勝弘、柳原恭順、浅井健治、上坂達朗、木谷弘司、小間井孝吉、島由治、高田実、鏑隆弘、徳本修一、新田川貴之、水野一郎、山岸敬広、埜正浩、加藤哲男、川上洋司、倉橋宏典、玉森慶三、辻隆治、寺村浩一（会員22名）

ブロック総会は、会員22名のご参加をいただき、議事については滞りなく承認されました。

議事要旨は、以下のとおりです。

### <議事要旨>

- ・第1号議案 第27期活動報告・収支報告、第2号議案 第28期活動計画・収支計画は、無事承認されました。  
→次期開催地は、2018.11.10（土）～11（日）に石川、H31春は富山です（予定）。  
→活動費は、正会員、準会員〔一般〕、準会員〔学生〕、特別会員の会費額と会員数による荷重配分方式により配分され、北陸ブロックは25万円となっています。
- ・第3号議案 次期北陸ブロック幹事は、鏑隆弘氏が再任ということで承認されました。
- ・報告事項として、理事の埜正浩氏より、公募制プロジェクト「地酒文化とまちづくり～北陸4県の酒蔵を訪ねて～（その3）」の活動報告がありました。
- ・また、今年度のプロジェクトとして、北陸ブロックでは「自然物が創る街の魅力」と東北ブロックと北陸ブロックの共催として「魅力再発見！東北酒蔵プロジェクト」の活動計画が報告されました。

- ・理事会報告として、「北前船プロジェクト」として5月18、19日に松江に行き、「東洋のヴェニス・斐伊川沿いの地域を考える」というテーマで意見交換を行ったということ、また、JUDIの規約改正と会費変更に関する意見募集、フェイスブックの改定に関する意見募集をしていることについて報告されました。
- ・さらに、7月21日に東京・御茶ノ水の日本大学で定例総会、9月末に全国大会 in 倉敷「倉敷に学ぶ、町家を活かすまちづくり」が開催されることが報告されました。
- ・本総会において、定例総会、全国大会の参加費支援が承認されておりますので、より多くの会員にご参加いただきたいと思います。



左から、ブロック幹事 鏑氏、事務局長 埜氏



ブロック総会の様子

## 都市環境デザイン会議 in 福井 2017

日時：2018年6月16日（土）  
会場：フェニックス・プラザ 地下大会議室  
（福井県福井市）

参加者：会員23名、一般28名 計51名

フォーラム「地域の活力を支える公共交通の役割」は、JUDI北陸メンバー22名に加え、一般参加者9名、計31名にご参加いただきました。

挨拶は、玉森慶三氏、司会・進行は、加藤哲男氏が務めました。

## ■ 基調講演(概要)

### ◆「福井県の地域鉄道施策」

大石 秀昭氏 (福井県総合政策部地域鉄道課長)

福井県の公共交通機関の状況は、北陸本線、越美北線、小浜線が縦と横にうまく走っているような状況です。そこに地域鉄道の福井鉄道が JR と並行している形で走っています。あとは、勝山の方に向かうえちぜん鉄道と三国の方に走っているえちぜん鉄道が走っています。ほとんどが福井市を中心に公共交通機関が動いております。



基調講演をいただいている大石氏

ちなみに昭和30年頃はまだ車がさほど普及してなくて、ほとんど地域鉄道が県民の足を担っていたという状況です。

そんな中で福井県として、地域鉄道にいろいろな観点で力を入れております。えちぜん鉄道ですが、平成12年12月と平成13年6月の2度、正面衝突の事故を起こしまして、それによって京福電鉄が事業をやめることになりました。

その後、2年5カ月のバス代行を経て、平成14年9月にえちぜん鉄道が発足。この2年5カ月のバス代行を経てというのが非常に重要でして、福井県は当時、車の保有台数が非常に多くて、世帯当たりの車の所有が1.75と全国1位でした。

当時、バス代行でも十分やっていけるだろうと県民の皆さんも考えていました。実際、このバス代行の間で利用者数が50%以下にまで落ちました。

そういった状況を経て、県民の皆さん、周辺住民の皆さん、あと行政も改めて地域鉄道のありがたさを実感したわけです。

福井鉄道の方も、これは週末に走っているのぜひ見ていただきたいのですが、ドイツ製のレトラムを導入しています。また高齢者が利用しやすいFUKURAMという低床型LRTも導入しております。

その中で福井鉄道田原町駅なのですが、武生から病院などに通う人は、田原町でいったん乗り換えてえちぜん鉄道に乗っていたと。ここで乗り継ぎが発生して非常に不便だということで、相互乗り入れを始めようというきっかけになりました。

どのような効果が生まれるかということなのですが、当然のことながら乗り継ぎが解消されるということで、約20分間短縮されます。学校が非常に密集していたので、より学生の乗り継ぎが解消される。あと、病院があったので、高齢者の方だけではないのですが、高齢者の病院通いが非常に楽になるということで、ぜひ相互乗り入れを進めようということになりました。

そうして検討を始めたのですが、平成22年5月から3年かけてようやく、平成25年から工事を始めましょうと。そして平成27年度から武生駅・鷺塚針原間で運行することが合意されました。この間、大体3年間、相互乗り入れしましょうという会議をこういう国やら沿線市町、事業者が集まって会議を持ったのですが、結局3年かかったということです。

主にどのような協議をしたかということ、一番難しかったのが乗り入れ区間をどこまでにするかです。それによって運行本数や運行経費、設備費用などが変動しますので、まずどこまで乗り入れするかというのが非常に両者間で苦労しました。

あと、双方で会社が違いますので、ダイヤの遅れなどが発生すると、例えば福鉄で遅れが発生すると、えちぜん鉄道のダイヤにも影響しますので、なるべく定時性を確保する問題をクリアするということで、信号待ちとか右折車両による妨害の遅延を解消しようという調整を行いました。

それで、ようやく1年延長して運行を再開しました。その影響がこれで、それまで乗り継ぎで利用していたのが4万9000人だったのですが、2.9倍増えて、利用者が14万人に増えたと。乗り継ぎの20分の解消で効果が非常に得られて、通勤・通学に利用していただいているような状況であります。

平成22年から平成25年の3年かかりましたが、えちぜん鉄道と福井鉄道が相互に協力し合うのは、それまであまりなかったのです。どちらかというライバル同士で、そういったきっかけが生まれませんでした。相互乗り入れをきっかけに非常に強力体制が強固になりました。遮断機などの資材のストックをお互いに融通し合うといった災害協定を結ぶという、この相互乗り入れをきっかけにお互いの会社意識も変わりました。

## ◆「BRTは新潟に活力をもたらすのか？」

小見 直樹氏 (エヌシーイー株式会社、新潟)

平成27年6月に新潟市で、接続バスを導入して、既存のバスを大きく見直すプロジェクトがスタートしました。まだまだ道半ばではありませんが、その内容について説明させていただきたいと思えます。



BRTの背景として、平成17年に13市町村が合併しましたが、バスの利用者が相当減ってきていたということと併せて、利用ニーズがどんどん減っていく負の連鎖、スパイラルが進行していってしまった。あと、運転手そのものも相当確保に困難している状況が全体としてありました。

そこで、専用の走行区間を走り、より早く、正確に、多くの人を運べるシステムをBRTの目指す姿としてスタートしたわけです。このバスシステムは、平成27年7月の開始時まで投じた費用が約12億円です。最終的には、先ほどの駅前からの専用走行路の整備も含め、接続バスもあと4台追加する予定になっており、まだ18億円の投資を見込んでいます。トータルで約30億円ですけども、これが先ほど明示した全体計画に要する費用であります。

運営スキームですが、初期投資(車両、走行空間、駅の整備等)は全て新潟市の行政の方で負担しております。それを新潟交通という交通事業者は無償で貸与しております。新潟の場合は昔からこの新潟交通の1社独占状態でして、1社だから郊外とまちなか全体のネットワークの整備をうまく円滑にできたのかなというのが一つの効果だと思います。

バスの利用者の増大による社会的効果、あるいはまちなかの定時性、あとは何といても郊外部のバスの利便性の向上に非常に効果があったのではないかと、バスの分かりやすさ、あるいはバスそのものによるまちのシンボル形成によって魅力が向上したのではないかとという考え方もあります。

今後の課題としては、事業評価委員会を設けて、よりの確な運営、評価を進めていく必要があるということと、BRT区間を着実に計画どおりに実現していく。併せて、新潟の場合はBRTだけではなくて、連続立体、あるいは市街地に近い空港・港湾といった公共交通拠点があるので、そういったものとうまくネットワークさせながら、公共交通の価値を上げていく必要があるのではないかと考えています。

## ◆「鶴来のまちづくり～北陸鉄道石川線の一部廃線をきっかけに～」

新田川貴之氏 (株式会社国土開発センター、石川)

鶴来という所なのですが、平成17年に合併して、今は白山市と呼ばれています。



ここに金沢のまちなかに野町という所があるのですが、この野町から鶴来まで約16kmの区間を結んでいるのが石川線。この端部の約2.1km区間、現在の鶴来駅から加賀一の宮駅までが廃止になるというのが平成21年にありました。

今日お話しするのは、この廃線になった鶴来地区をどうするのかということです。最初は廃線の跡、廃線敷をどうするのかという議論だったのですが、それだけ話していても駄目なのではないかということで、全体を議論するようになっていったということを紹介させていただきます。

約2年間かけて、会議自体は11回開催しまして、その議論の中でまちづくりの基盤に関することや、交通、ソフトに関することを細かく議論しようということで部会を作って、部会でそれぞれ議論を3回ずつやりまして、最終的に鶴来まちづくり活性化計画というものをまとめました。この活性化計画の中で、今後も活動を続けていこうということで、まちづくり協議会を組織することもこの計画で提言されています。

まちづくり委員会で最終的に議論したまちづくりの体系ということで三つ考えました。一つ目はまちなかに誘導する魅力(ハード)の整備をどうしたらいいかということ、二つ目にまちなかに誘導するための足をどうしたらいいか。そして三つ目に、ソフト施策について、北の玄関口、南の玄関口、そして中心部それぞれに拠点をつくらうということと、それらを歩いて、自転車またはバスで巡れるようにしようという計画を作りました。

平成25年からは鶴来のまちづくり協議会が立ち上がりました。最初16人のメンバーで協議会を立ち上げていたのですが、もう少し増えまして25人で協議会が発足しまして、今日現在で今まで19回、協議会でいろいろと議論されています。

そういったことで、白山市の人口を見ると、今時には珍しい自治体で、人口が伸びている状態です。地域の活性化と交通も絡めて、いろいろと皆さんが頑張っておられるのかなということです。

## ◆「公共交通デザインを、楽しく仕掛ける。

By Toyama」

島津勝弘氏（島津環境グラフィックス有限会社代表、富山）

とにかくデザインでできることは何かというのを日々チャレンジしています。今、富山市も新幹線の調整がようやくできて、在来



線の高架があと1年半で終わって、北側の広場もできて、ようやく世界初の新幹線とLRTが十字クロスする段階に来ています。そこに新型車両を増やす予定になっていますが、今、紛糾しております。

年末、オランダのロッテルダムという街に行っていました。まちなかの中央駅に行くと、かまぼこみたいなドームで、延長200mぐらいあるのですが、このドームの真ん中は、1階と地下1階、地下2階まではマルシェになっていて、地下3階が地下鉄のメインの中央駅になっている。このかまぼこの肉厚な部分が何になるのだろうと思って横をのぞくと、マンションなのです。この中でやってしまうのかというような、こういう建物を造ってしまうと自体の土壌が、日本と全然違うのだと。

そういう中で日々行政と戦っているのですが、役所からとにかく「うるさいやつがまた来るぞ」みたいな感じです。そういう中で7色の電車を造るときも、「何で7色なのだ」と散々言われた中で、いざ評価を受け始めると、行政の人たちも「やはりいいでしょう」みたいな形で視察対応されている、こういう中で市民がどう変わるか、地域のデザイナーがどう変わるかということをやってきました。

7年前に環状線を造るといいう時に、新型車両を造りましょうということで、僕は黒1色で行く予定だったのですが、さすがに黒と白だけではとろろるところからご批判を受けまして、黒を実現したいがためにシルバーを入れながら、伝統的な先進性と先端性と歴史観みたいところで3色の電車を走らせました。やはりメディアも行政も鉄道会社もみんな注目したので、一番先頭車両に黒を持ってきました。あれだけたたいた新聞社が翌朝の新聞にどう書くのかなと思っていたら「祝セントラム開業」、意外にも一番人気は黒でした（笑）。

われわれ仕掛ける側も参加する側も楽しみながらデザイン戦略で役所と戦うようなことをやらないと、市民が本当に街を好きになって自慢できるデザインはできないかなと思っています。

## ■ パネルディスカッション

### ●コーディネーター

川上 洋司氏（福井大学特命教授 JUDI 会員）

### ●パネリスト

小見 直樹氏（エヌシーイー(株) JUDI 会員）

新田川貴之氏（(株) 国土開発センター JUDI 会員）

島津勝弘氏（島津環境グラフィックス(有) JUDI 会員）

大石 秀昭氏（福井県総合政策部地域鉄道課長）



パネルディスカッションの様子

（川上氏） 地域の活力を支える公共交通の役割、これそのものが非常に重要なテーマではあるのですが、地域というのは、交通を考える場合にはやはり交通圏。われわれの活動圏に合わせて、全国レベル、ブロックレベル、それから都市圏、市町レベルというそれぞれの活動範囲の交通圏に応じて、交通システムをどう組み上げていくかということが非常に重要です。

（島津氏） 福井の公共交通政策の中で、名称公募を含めて、何か要綱を含めて、市民が絡んでいることはあるのですか。

（野嶋氏） 田原町駅は、県とえちぜん鉄道、福井鉄道が新しい駅舎を造り、その後、福井市と一緒に駅前広場と音楽のホール、コンサートをしながら電車のベルが鳴るようなホールも造りました。まちづくりは昔から田原町でやっていたので、市民が一緒になって考えて、その管理運営を市民がやっているということで、田原町駅は市民の広場になっていて、市民が関わっている事例だと思えます。

（川上氏） ミューズというところの音楽機器などの資金はクラウドファンディングで集めたり、えちぜん鉄道も沿線のサポーターズクラブなどをやったり、地域で駅舎の管理や飾りなどをやったりと仕組みはでき始めています。また、イベントに関しては、NPO 団体の「ロバの会」が主催してやるような仕掛けが、ここ数年出てきているとは思っています。

（大石氏） 福井県では市を越えたバスが考えられ

ないかと考えております。例えば、大きなショッピングセンターをハブ駅のようなバス停にして、そこから市を越えてバスを走らせられないかということを考えているのですが、そういった広域的なハブ駅は難しいのでしょうか。



左から、川上先生、大石氏、小見氏、島津氏、新田川氏

(小見氏) 新潟市の場合、やはり拠点となるのは旧新潟市の中心部、中央区という所で、高次都市機能が相当張り付いている、あるいはショッピングセンター自体も、イオンなど相当大きいものはやはり新潟市の中心近くにあります。そうなると、路線バスを利用した移動を考えたときに、やはり新潟市域内が距離的にも時間的にも限界だろうと。なかなか市域を越えた連携というのは現時点ではないですし、いわゆる中核都市、あるいは衛星都市を中心としたネットワークが組み立てられているのが現状です。

(木谷氏) 福井の乗り入れなどを含めたときに、例えば複数間の事業者の料金制度は、例えば一つの定期で全部共通でいけるのか。乗る人にとっては何に乗っても本当は一緒だということで、料金の関係はどのような形になっているのですか。

(川上氏) 直通運行する前に、フェニックスラインといって料金を割り引いて、物理的には乗り換えるのだけど、共通の切符を買えるようにして、確か150円と160円の区間だと280円ぐらいにして、なおかつ別々に買うよりも安くということをソフト的に始めて、それで相互乗り入れというところに段階的に至ったかもしれません。

(水野氏) 「地域の活力を支える公共交通の役割」というテーマが出てきたのも、何かマイカー時代の終焉みたいなところを身近に感じているというのがあると思う。人口も減るし、高齢化しているし。そうすると、公共交通に頼るか、シェアカーに頼るか、新しい交通に頼る時代に来ていると思います。

都市環境デザインからいうと、公共交通はどうなるか、都市をどうつくっていくかということを含めて、ロングレンジのテーマが要るのではないかと思います。富山のコンパクトシティは15年以上続けているので、そこに集中させるということでもかなりいろいろな制度が整ってきています。金沢も、駅か

ら港までの軸線を作って、1点集中型の都市から軸状都市への転換をして公共交通に対応しようとしている。そういう意味で福井、新潟はどうされるのかなとちょっと気になっております。公共交通を整備することと同時に、都市をどうしようとしているのかということを知りたいと思います。

(小見氏) 新潟は非常に自動車分担率が高く、立地適正化計画をつくりましたが、ほぼ市街化区域の住居系イコール居住誘導区域、ほとんど今の市街地を容認する形です。

そんな中で議論しているのが、新潟は鉄道があるので、既存のインフラとしての鉄道をもっと生かして、例えば新たな駅を作って、そこに集約化していくことで、公共交通をいかにうまく、その中心に居住、あるいは都市機能を誘導していくのは、非常に大きな方向性かと思っていますし、その方向でまちづくりを進められたらいいなと思っています。

(川上氏) モータリゼーションは終わりです。福井は76.6%と成熟していて、行きつくところまで行っているわけで、車の空間というよりも、デザインの空間、都市空間であるとか、歩行空間や自転車空間というふうに変えていかないといけない。そのストックを福井は持っており、かなり先進的な取り組みが逆にできる。都市構造との関係でいうと、福井は福井市だけが市街化区域に線引きしていて、典型的なコンパクトシティプラスネットワークの構造を持っています。だから、隣接する鯖江や武生、越前市、それから三国、あわら、勝山といった所が鉄軌道で結ばれているので、その市町をコンパクトにしていくと都市圏としてはコンパクトプラスネットワークの日本でも有数のモデル都市圏になり得る可能性があるのではないかと思います。



参加者全員の集合写真

JUDIのフォーラムで、2005年に初めて「新幹線駅周辺」という交通インフラが取り上げられて、それ以降、まちづくりとの関係ということで、2015年の「新幹線開業以降の駅づくり」や「まちなか

公共交通」、今回の「地域の活力を支える公共交通」ということになっている。移動の仕組みをどうデザインするか、従来型の交通体系整備だけではなくて、交通の空間をどうデザインするかとか、交通のモードである鉄道を越えて、バスであるとかタクシーであるというのは、移動要素として都市の景観を決定する非常に重要な要素なので、それぐらいは考えながら、特に公共交通と都市デザインというのをもう少し考えていく必要がある。

## ■市内視察

加藤先生と玉森さんにアテンドいただき、左内公園の橋本佐内像～坂本龍馬歌碑～由利公正像～幸橋・毛矢の繰舟～北ノ庄城跡公園・柴田神社などを視察しました。



市内視察の様子

## ■交流会

会場：八兆屋

参加者：会員 24 名、一般 4 名

恒例の交流会は、福井駅の八兆屋で、美味しいお酒と料理を楽しみながら大いに盛り上がりました。

川上洋司先生が 3 月に福井大学を退官され、これまでお疲れ様でした、これからもこれまでと変わりなく JUDI をよろしく願いますということで、野嶋先生より花束と記念品を渡していただきました。また、小間井孝吉さんの瑞宝章叙勲のお祝い、高田実さんの社長就任祝いということで、小間井さんには水野一郎先生から、高田さんには木谷弘司さんから、花束と記念品を贈呈していただきました。



お祝いをされた方々とプレゼンターの記念写真

## ■エクスカージョン

日時：6月17日(日) 9:15~13:00

場所：一乗谷朝倉氏遺跡、越前東郷(福井市)

参加者：上山寛、小見直樹、柳原恭順、木谷弘司、島由治、高田実、鏑隆弘、徳本修一、新田川貴之、水野一郎、埒正浩、内村雄二、加藤哲男、川上洋司、玉森慶三、三寺潤(会員16名)、一般3名

2 日目は、一乗谷朝倉氏遺跡駐車場に集合し、2015年土木学会デザイン賞最優秀賞を受賞した一級河川一乗谷川景観設計護岸を視察。唐門、義景館跡庭園、湯殿跡庭園、諏訪館跡庭園などは、カリスマガイド保存協会の岸田会長にご案内いただきました。その後、越前東郷に移動し、「白岳山」で有名な安本酒造のヒアリング、「こびり庵」で特別メニューのランチをいただきました。



エクスカージョンの様子

## ●北陸ブロックの今後の活動予定

### ◇都市環境デザイン会議 第28期定例総会 in 東京

日時：2018年7月21日(土) 午後

会場：日本大学理工学部1号館

### ◇都市環境デザイン会議 全国大会 in 倉敷

日時：2018年9月28日(金)~30日(日)

会場：倉敷市立美術館

### ◇都市環境デザイン会議 in 金沢 2018

日時：2018年11月10日(土)~11日(日)

会場：石川県

## 【お問合せ先】

都市環境デザイン会議北陸ブロック

幹事 ● 鏑 隆弘 (金沢美術工芸大学教授)

事務局 ● 埒 正浩・高永智恵 (株)日本海コンサルタント

TEL 076-243-8281 / FAX 076-243-8309

E-mail m-rachi@nihonkai.co.jp

JUDI 北陸ブロックホームページ

<http://www.judi-hokuriku.gr.jp/>

JUDI 北陸ブロック Facebook ページ

<http://www.facebook.com/judi.hokuriku>