

福井県越前町の都市構造と持続可能な公共交通のあり方

北島美羽

- (1) 私は福井県丹生郡越前町を選んだ。越前町は私の出身地であり、日本の都市の中で最も関心がある場所だからである。大学に入学するまでの間、ずっとこの町で暮らしていたため、地元の人々の越前町に対する考えを多く聞いてきた。例えば、「車があれば生活しやすい」「自然が豊かで住みやすい」といった意見があった。越前町の魅力は、緑あふれる自然環境や地域に根付いた伝統文化にある。一方で、鉄道や高速道路が通っておらず、交通の面では不便さを感じることもあった。そうした魅力と課題の両面を踏まえながら、より住みやすい町にするためには何が重要なのかを、実際に暮らしていたからこそ持てる視点から分析していきたい。

越前町都市計画マスタープラン(平成 29 年 3 月)を使用。

(2) 1, 越前町の概要

まず、越前町の概要を述べる。越前町は福井県嶺北地方の西端に位置し、面積 152,96 km²、人口約 2 万人の小さな町である。西は日本海に面し、東は鯖江市、南は越前市、南越前町、北は福井市にそれぞれ接している。「丹南都市計画区域」と「織田都市計画区域」の二つの都市計画区域が指定されており、この二つの区域に越前町全体の約 6 割が居住している。町の大半が丹生山地に属しており、山地を中心とする森林環境地域が町全域に広がっている。



図 1 越前町の概要 [1]

2, マクロな視点からの分析

はじめに、越前町の生活基盤は必ずしも十分とは言えず、就業、就学、買い物、余暇といった生活の主要な機能の一部を近隣の都市に依存している [1]。このような背景から、越前町の都市構造を分析する際には、町単体ではなく、周辺都市との関係も視野に入れる必要があると考えた。そこで、まずはマクロな視点から分析していきたい。

越前町は様々な場面で、隣接する福井市、鯖江市、越前市との交流が強い [1]。よって、本稿では近隣の都市として福井市、鯖江市、越前市を扱う。

図 2 人口分布の経年変化

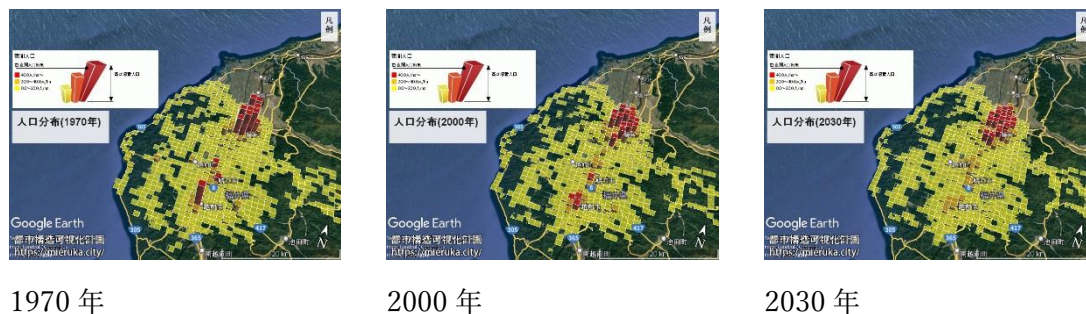


図 2 は、越前町および近隣都市の夜間人口分布の経年変化を示している。1970 年では、福井市及び越前市の中心部に人口が集中している。しかし、その後中心部の人口は減少し、特に福井市、越前市では人口密度が高い赤色のエリアが周りに拡大しているのが分かる。2030 年ではより周辺地域へ人口が拡大すると予想されている。



また、中心市街地の外縁部には、国道や主要道路に沿って住宅地が点在していることが確認できる。これはいわゆるスプロール現象と考えられ、本来であれば自然的土地利用が優先されるべき地域において、無秩序に住宅開発が進んでいる点は問題であるといえる。

図 4 高齢化の経年変化



図 4 は、越前町およびその近隣都市における高齢化の経年変化を示している。中心部から離れた住宅地や生活の利便性が低い山間部で高齢化が進んでいるのは予想どおりだが、特に興味深い点は、福井市の中心部での高齢化の進行が予想されていることである。



図 5 中心市街地の高齢化の状況

図 5 は福井市中心市街地における高齢化の状況を示している。中心市街地では高齢化率が 30%以上と高く、一方でその周辺地域では 20%以下にとどまっている。一般的に生活の利便性が高いとされる中心市街地で、なぜこれほどまでに高齢化が進んでいるのだろうか。この点について考える中で、私が福井県に住んでいた頃によく耳にした「車があれば生活しやすい」という住民の声を思い出し、公共交通機関の状況が高齢化とどのように関係しているのかを検討することにした。

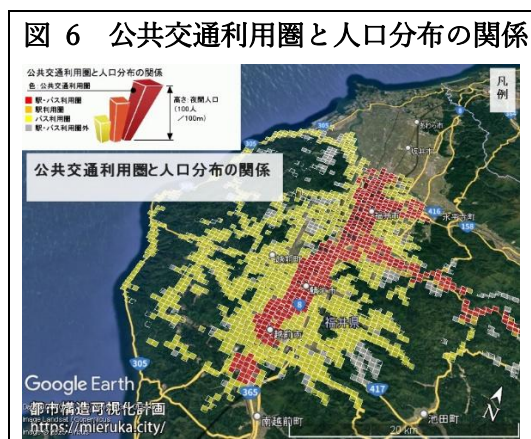


図 6 公共交通利用圏と人口分布の関係



図 7 通勤通学に公共交通を使う人の割合

図 6 は公共交通の利用圏と人口分布の関係を、図 7 は通勤・通学における公共交通の利用率を示している。図 6 において、赤色のメッシュは駅およびバスの利用圏、黄色のメッシュはバスの利用圏を表しており、多くの居住地がこれらの公共交通の利用圏内に位置している。

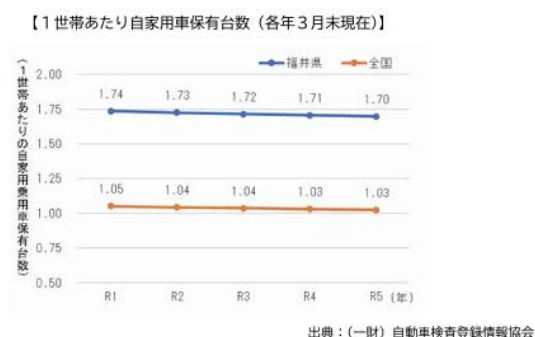


図 8 1 世帯あたり自家用車保有台数の推移 [2]

このことから、一見すると公共交通機関だけで日常的な移動が可能であり、生活に大きな不便はないように見受けられる。

しかしながら、図 7 を見ると、通勤・通学における公共交通の利用率が 0～25%にとどまる地域がほとんどである。つまり、住民の多くは公共交通を利用可能な環境にありながら、実際には公共交通をあまり利用していないことが読み取れる。これは、公共交通の利便性の低さ（運行頻度や接続の悪さ）や自家用車の利用が一般的であること(図 8)などが背景に

あると考えられる。実際、福井県の1世帯あたりの自家用車保有台数は全国一位であるし、越前町では「公共交通の利便性の低下」がまちの課題として挙げられている [1]。



図 9 福井市都市計画マスタープラン改訂のための市民アンケート調査 [3]

また、福井市で実施された都市計画マスタープラン改訂に向けた市民アンケート調査では、「車での移動がしやすい」と回答した人が約8割にのぼる一方で、「バス停や鉄道の駅が身近にある」と感じている人は約6割にとどまっている(図9)。これらの結果からも、公共交通が利用可能な位置にあるという空間的条件だけでは、実際の利用には直結しないことが示されている。

ここで、高齢者の日常的な移動手段について考えてみたい。車を運転できない高齢者が病院や福祉施設、商業施設などへ快適に移動するためには、わかりやすく使いやすい公共交通の整備が不可欠である。しかし、これまで述べたように、現状では公共交通の利便性は十分とは言いがたい。そのため、車を利用できない高齢者にとっては、病院や商業施設などが徒歩圏内に集積している中心市街地で暮らし続けることが、現実的な選択肢となると考えられる。こうした傾向の結果として、図5に示されるように、福井市の中心市街地において高齢化が顕著に進行していると考察した。

また、中心市街地における高齢化の進行は、高齢者がそのまま住み続けているという理由だけでなく、中心地の衰退によって若年層が郊外や他の都市圏へ移動していることも一因であると考えられる。その結果として、高齢者の割合が相対的に高くなり、高齢化率の上昇につながっているのではないかと推察される。

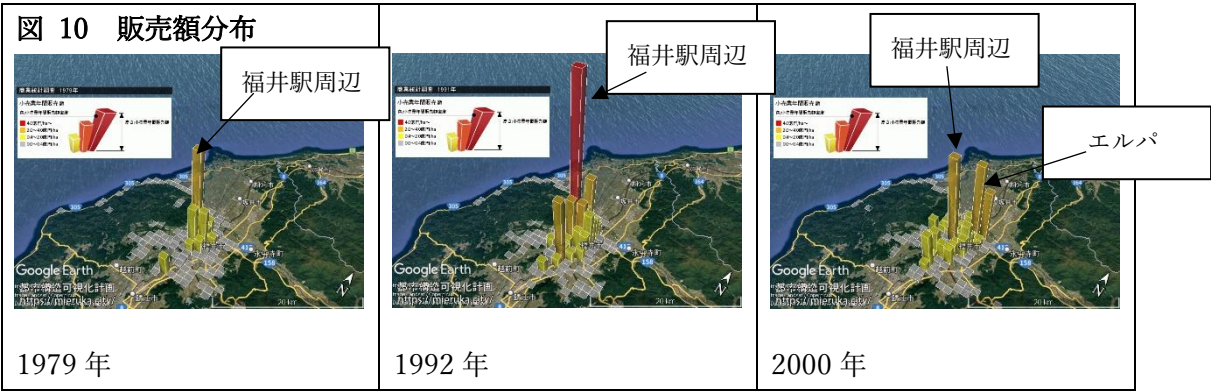


図 10 は福井市における小売業年間販売額の空間的分布を示している。1979 年には福井駅周辺の販売額は約 374.1 億円であったが、1992 年には約 561.5 億円と大きく増加している。しかし、1990 年代初頭のバブル崩壊を境に状況は一変し、中心市街地の販売額は減少傾向に転じた。一方、2000 年に郊外で開業した大型商業施設「エルパ」においては販売額が急増しており、これは中心市街地の商業機能が郊外に移行したことを示唆しているといえる。

3、ミクロな視点からの分析

次に、越前町の都市構造を単体で捉えてみる。図 1 が示す通り、町内には鉄道や高速道路が整備されておらず、公共交通手段としてはバスに大きく依存している(図 11)。



図 11 公共交通利用圏と人口分布

ここで、通勤・通学者の移動について考察する。越前町に居住する通勤・通学者のうち、半数以上が町外へ通っており、流出先は主に隣接する福井市、鯖江市、越前市が中心となっている [1]。このように、町外への移動が日常的に行われている中で、特に自家用車を持たない学生や高齢者にとっては、バス交通の利用が不可避であり、その利便性が極めて重要な要素となる。

実際、私自身も越前町から越前市にある高校へバスで通学していた経験があるが、バスの運行頻度や本数が少ないことや、バスと鉄道の接続の悪さから、不便さを感じる事が多かった。また、多くのバス停には待合室が設置されておらず、雨や雪の日の待ち時間がつらく、高齢者にとっても快適とは言えない環境であると感じた。

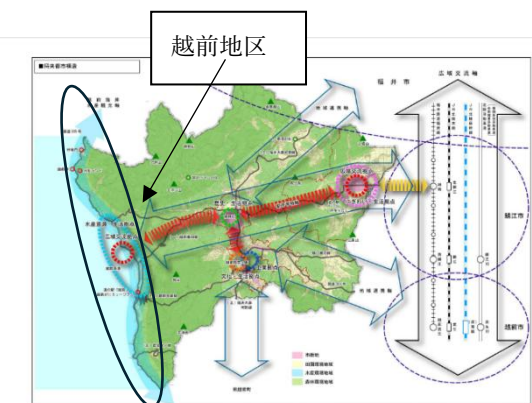


図 12 越前町の都市構造

特に越前地区に居住する通勤・通学者は、日常的な移動に対してより強い不便さを感じていると考えられる。図 12 に示されている越前町の将来都市構造を見ると、越前地区は国道 305 号沿いに線状の集落が形成されており、周囲を山に囲まれた地形である。そのため、地理的条件から鯖江市や越前市へのアクセスが制限されやすい。さらに、越前地区では高齢化が特に進行しており(図 13)、地域におけるバス

交通の利便性が一層重要な課題となっているといえる。

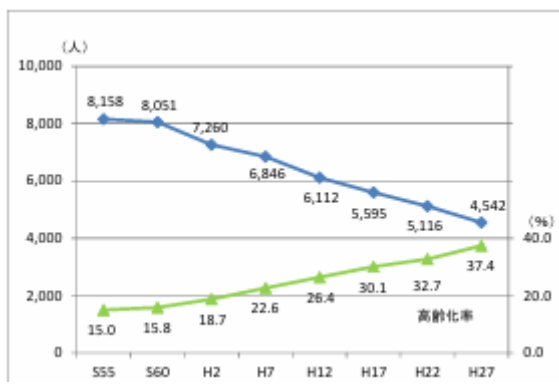


図 13 越前地区の人口推移

しかし、越前地区では高齢化だけでなく人口減少も深刻である（図 13）。このような状況では、バス利用者の減少や運転手の確保が困難になることが予想される。そのため、運行頻度や本数を単純に増やすことは現実的ではなく、高齢者や学生といった個別の生活リズムに柔軟に対応することも難しくなる可能性も考えられる。

（３）

<バス交通の利便性の向上について>

越前町マスタープラン

第３章 都市づくりの方針－２．交通体系の方針－(2)公共交通ネットワークの配置方針

「また、日常的な移動については、公共交通ネットワークによって、ＪＲ鯖江駅、福井鉄道神明駅等へのアクセスを確保します。」

「住民や観光客の利便性と運営コストに配慮し、行政と交通事業者の協働によって、…を図ります。」

(2)で述べたように鉄道駅がない越前町において、バス交通の利便性の向上は重要である。しかし越前町は小規模な自治体であるため、町単独でバス交通を整備、拡充しただけでは、鉄道駅との接続の不便さを解消するには限界がある。よって近隣都市との接続や連携も視野に入れた広域的な取り組みが求められる。ＪＲ鯖江駅、福井鉄道神明駅等へのアクセスを確保するだけでなく、鉄道駅との接続の悪さを解消するような近隣都市と連携した取り組みがなされなければならないと考える。

また、令和６年１月に、県及び越前町を含めた嶺北１１市町では、北陸新幹線福井・敦賀開業に向け、新幹線駅から観光地への二次交通の充実を図るとともに、地域鉄道と路線バスのネットワーク強化、ＤＸ化の推進など、公共交通の利便性向上を図るため、嶺北地域の公共交通計画が策定されている。この公共交通計画の内容を反映させた記述も追加すべきであると考え。例えば、地域鉄道の安定運行、利用促進について、「広域バス路線の利用状況について継続的に検証を行い、必要に応じて運行ルートの見直しや交通結節点におけるハブ機能の強化などの改善に取り組み、ニーズに応じた効率的な運行に努めま

す。」とある [2]。この記述から、越前町にも交通結節点となるハブ機能をもつバス停を設置するべきではないかと考えた。

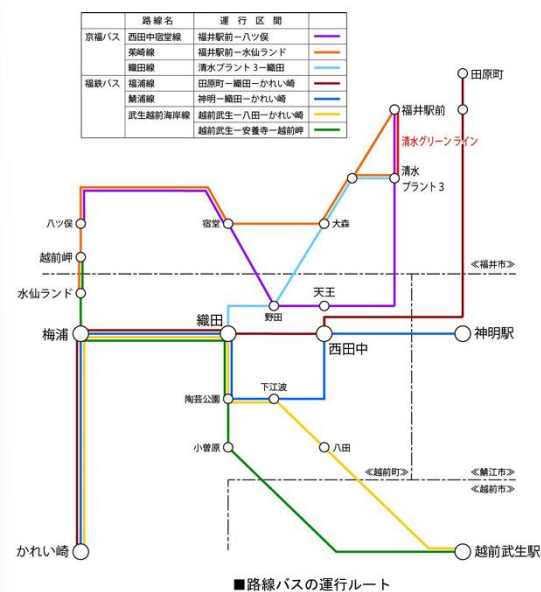


図 14 路線バスの運行ルート [1]

現在路線バスは、1 地点と 1 地点を結ぶ、または織田を経由して主要な鉄道駅まで結ぶルートで運行している。(2)で述べたように、人口減少や高齢化の進行による運行頻度や本数の減少、運転者不足の課題が残る越前町では、路線網の効率が上がることや運行コストの削減といった理由から、ハブ機能を持つバス停を設置するべきであると考えます。

まず、すべての地域に直接路線を設けると、路線が重複し、運行効率が低下するといった問題点がある。限られた便数で多くの地域をカバーするためには、運行効率の向上が不可欠である。そのため、ハブ機能を持つバス停に利用者を集約し、そこから主要な駅までバスを運行させるような方式を採用すれば、運転者不足の課題の解決にもつながると推測される。また、ハブとなるバス停に大規模な駐車場を設け、自家用車でそこまで移動してからバスに乗り換える「パークアンドライド」方式を導入すれば、公共交通の利用者が増えることによって路線の維持や拡充が期待できる。また、自家用車の走行距離が短縮されることにより CO2 排出量の削減にもつながると考えられる。

(4)鉄道やバスの路線図が表示されるとよいのではないかと感じた。別のサイトや資料で表示させるよりも「都市構造可視化計画」サイトに表示させることができれば、人の流れを考える際に便利になると考える。また、「地価の経年変化」でデータの刻み方が大きすぎると感じた。越前町の場合、どの年代も全域が灰色なので年代による変化が読み取れなかった。

参考文献

- [1] 越前町都市計画マスタープラン(2017 年 3 月) 参照先：越前町：
https://www.town.echizen.fukui.jp/chousei/11/06/p005093_d/fil/masterplan1.pdf
- [2] 嶺北地域公共交通計画(2024 年 1 月) 参照先：福井県嶺北地域公共交通活性化協
議会：https://www.pref.fukui.lg.jp/doc/sokou/reihoku/reihoku_d/fil/zentai.pdf
- [3] 【改定】福井市都市計画マスタープラン(2010 年 3 月) 参照先：福井市：
https://www.city.fukui.lg.jp/sisei/tkeikaku/tkeikaku/p003317_d/fil/006.pdf