

NPOパネル展で ROBAの活動を紹介しました!  
**今年もおおきく 躍進しよう!!!**

撮影/清水省吾



### ☆☆活動報告☆☆

- 1月16日(日) 第82回臨時理事会
- 1月20日~25日 NPOパネル展
- 1月21日(金) 月例会・第83回理事会

### ☆☆今後の予定☆☆

- 1月20日(木)~25日(火)  
NPOパネル展 (AOSSA 5F)
- 2月18日(金) 第84回理事会  
AOSSA 7F 19:00~21:00
- 2月27日(日) 月例会・勝山左義長  
電車で勝山左義長 (詳細未定)

## ゆうじんの部屋 書籍紹介

### 国鉄/JR列車編成の謎を解く 佐藤正樹

交通新聞社新書800円+税

列車はその名の通り列をなして走るから労働生産性が高い。乗客の立場に立つと、大ターミナル付近では混雑を防ぐため編成はなるべく長くして、乗り換えずに支線に入っていけるように、支線へは編成が分割されていき、最後は4人乗りぐらいに分割され家の前まで来てくれれば言うことはない。そうはならない事情がいろいろあり、鉄道ファンでも興味がありながらわからなかった「なぜ」の多くに答えてくれる本である。

「なぜ」を解くキーワードは、連結器、車掌、料金、動力、制御、ホーム長、冷暖房機といったところであるが、逆にそうした問題を克服して柔軟な分割併合、LRTとの連携を図っていく技術が鉄道の未来を拓くのではないかな。

東京会員 美濃部 雄人 Minobe Yujin

## 平成22年度 第2回福井市地域生活交通活性化会議

出席・報告：内田桂嗣

日時：平成23年1月7日 13:30～15:30 場所：福井市役所 8F会議室

委員：座長 川本義海福井大学大学院准教授

自治会連合会、連合婦人会、老人クラブ連合会、市PTA連合会、ROBA、福鉄自動車部、京福バス  
まちづくり福井、光タクシー、えちぜん鉄道、県バス協会、県交通運輸産業労組、福井運輸支局  
県・交通まちづくり課、県警・交通規制課、福井市・交通政策室

目的：平成18年10月度道路運送法改正により、地域の関係者が地域交通を検討する「地域交通会議」  
のしくみが導入されて。それに従い多様なニーズに的確に対応した運送サービスを提供し、活力  
ある地域社会を実現すること。（主にバス交通に関する協議の場合）

議事：報告事項 福井市地域コミュニティバス運行支援事業の取組経過について

○運行協議会設置地域 ・鷹巣・棗 ・酒生地域 ・殿下地域 ・鶉・宮ノ下・大安寺地域

○説明会・勉強会開催地域 ・森田、本郷、上文殊、岡保、日新、東郷、清明の各地域

協議案件① 鷹巣・棗地域コミュニティバス運行支援事業（路線図、時刻表等の詳細は省略）

幹線道路から離れた集落の地域内の病院や店舗等への移動ニーズに対処するため

- ・運行事業者：福井交通㈱
- ・運行概要：16.5 km 路線定期運行、月～土運行、9人乗りジャンボタクシー、
- ・運行回数：2,5回（2往復と片道）
- ・運賃200円
- ・鷹巣～棗～宮ノ下（浜住～福井温泉病院）を路線バスと競合しないように運行
- ・試行運行開始日：平成23年4月1日（予定）

協議案件② 酒生地域コミュニティバス運行支援事業（路線図、時刻表等の詳細は省略）

路線バス路線はほとんどが158号線を運行していて路線から離れた集落の交通空白を埋める  
ことと、冬期間の足羽第一中学校の通学問題の解消のため

- ・運行事業者：京福バス㈱ 28人乗り小型バス
- ・運行概要：東郷ルート 26 km 路線定期運行、東郷先回りは路線不定期運行（前日の予  
約がなければ運行しない。一人でも予約があれば運行）  
北ルート 16.5 km 南ルート 21.3 km 双方とも路線定期運行
- ・運行回数：全ルート計8,5回（8往復と片道）、月～土運行 ・運賃100円
- ・東部プラザ～済生会病院～高尾団地～足羽第一中学～JR越前東郷駅
- ・試行運行開始日：平成23年4月1日（予定）

協議案件③ 殿下地域コミュニティバス運行支援事業（路線図、時刻表等の詳細は省略）

路線バスの路線から1～2km離れた7つの集落の交通空白地域の解消のため

- ・運行事業者：光タクシー㈱ 9人乗りジャンボタクシー
- ・運行概要：45.1 km 日～金運行（土、祝は運休 但し金曜は冬期間のみ運行）
- ・運行回数：上町内ルート1～2回（区域運行）予約があった時だけそのバス停からスター  
ト。予約なければ運行はしない。  
：地区外ルート0.5～2回 清水町のPLANT3までの運行
- ・運賃：上町内100円、地区外200円
- ・試行運行開始日：平成23年4月1日（予定）

なお、3つの協議案件はすべて承認されました。

以上

## — 鉄道の問題について考えてみませんか —

### 『北陸新幹線・並行在来線問題』

北陸新幹線・並行在来線についての私の意見を書かせて頂きます。長年のストックを単年度の一般会計(フロー)に繰り入れてしまう、現在の財政運営の異常さもさることながら、自民党政権下を含め、国鉄分割民営化を境に、交通政策がクルマに偏り過ぎて、国土軸上の幹線鉄道の近代化さえ極端に抑制する形となっており、そのために鉄道全体の競争力が失われていっていること、また、公共交通の独立採算原則を一部の大都市圏の特例的な路線だけでなく、大都市周辺部や地方都市圏、さらには過疎地にまで一律で課し続けている日本の交通政策の特殊性が『北陸新幹線・並行在来線問題』の本質です。

並行在来線の『経営分離』自体は重大な問題に違いありませんが、しかしこれは本質とは違うところの問題です。現在、並行在来線の枠組みの改善が検討されていますが、これがあるべき姿だと思います。

それから、新幹線建設後の並行在来線について考えてほしいことがあります。ドイツのカールスルーエではICE(ドイツ版新幹線)の走る高速新線、在来線、ローカル線、私鉄線にトラム(LRV)が直通するトラムトレイン方式による利便性の高い広大なLRTネットワークを安価で構築し、大いに活性化しています。そして、その方式がドイツ国内からヨーロッパへと広がっています。

国土交通省国土技術政策総合研究所都市施設研究室長(現、東京都中野区副区長)の阪井清志氏は、トラムトレインについて、「LRTの地方鉄道乗入れに関する研究」の中で、「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。」と指摘しています。

北陸の並行在来線には特に、沿線に路面軌道が比較的多く残っていて、このカールスルーエモデル採用の選択肢もあり、他の地方の並行在来線と比べても特別なポテンシャルがあります。並行在来線の議論がもっぱら消極策のなかだけで語られるのではなく、ヨーロッパなど、公共交通施策の先進地域の取り組みも議論に加えながら、もっと広範な議論がなされる必要があるのではないかと思います。もちろん、貨物列車が駅を安全に通過できるような工夫も必要でしょう。



現在の北陸本線



カールスルーエ(独)のトラムトレイン

新幹線敦賀延伸の結論先送りは残念に思います。福井を除いても、現在整備が進められている新幹線が完成すると、全都道府県のうち、新幹線(山形新幹線・秋田新幹線※、中央新幹線を含む)のあるところが7割を超えます。そこまで行くと、いやであろうとなかろうと、新幹線のあることが事実上、標準であるかのようになって

しまいます。(※山形新幹線・秋田新幹線は正確には在来線です。新幹線が直通できるよう、標準軌に改軌し、改良した在来線です。)

昭和39年の東海道新幹線開通以降、気候の問題もあるとはいえ、太平洋側と日本海側では、いろいろな面で、あまりにも大きな差がついてしまいました。これは経済活動でも生活でも観光でも、ことあるごとに新幹線の恩恵に浴する便利な場所が選択されてきた結果でもあります。福井県が、かつて鉄道黎明期に鉄道忌避を行って時代から取り残され他の都市に吸収されていったいくつものかつての有力都市の軌跡を辿るのだけは避けてほしいと、私は思っています。

国土軸上の幹線鉄道を、高速道路の建設同様、高速性を求める時代の要請に合わせて近代化すること自体は不合理ではないということは広く理解が得られましょう。ただ、近代化の議論がフル規格新幹線をつくるか、何もしないかの二分論になっていることは、今後変わっていく必要のある部分かなとも思います。

ヨーロッパの新幹線はICEにしてもTGVにしても運行する列車がICEやTGVであり、列車自体は高速新線と在来線を行き来しています。もちろん、これはヨーロッパの多くの在来線が高速新線と同様に標準軌であり、日本では在来線が狭軌であるという違いはありますが。

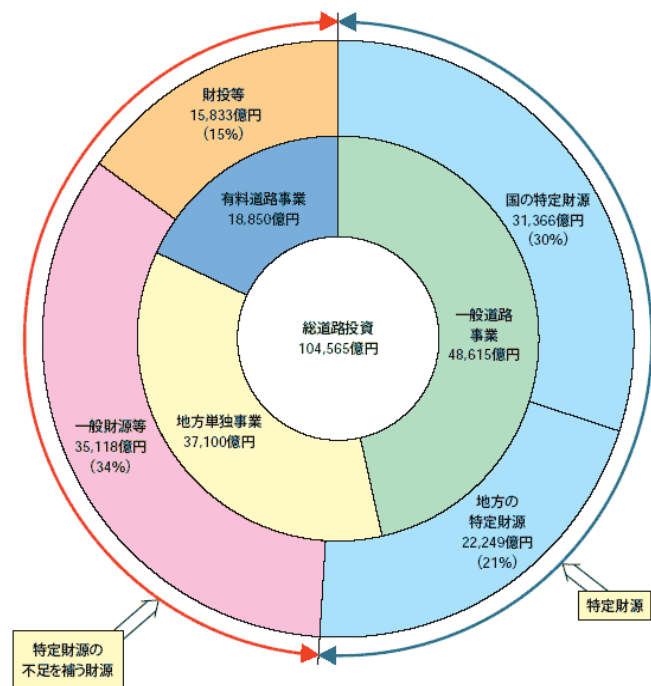
北陸新幹線の敦賀延伸でも、課題である、対東京の新幹線による高速輸送サービスが福井駅まであれば良い、という声もよく聞きます。福井駅以南は乗り換えを解消しながら、様々な手法の組み合わせによる整備方法を選択するというだけでもよいということかもしれません。フル規格の新幹線整備の検討も含めて。北陸本線は貨物の大動脈でもありますから、それへの配慮(様々な手法・技術による)が必要なことはいうまでもありません。

とにかく、新幹線の整備と並行して、交通基本法を成立させて、公共交通を根本から再定義・再構築すること、および、フル規格の新幹線をつくるか、何もしないかの二分論ではない、多様な方法論を駆使した、鉄道の再生・近代化・活性化を可能にする日本全体での鉄道再評価の必要性があるということだと思います。環境や財政に配慮した持続可能な社会、観光立国・高齢社会のモビリティ、経済の素材。鉄道全体の再評価・再構築は将来に向けて大きな意味を持つはずです。

鉄道が、クルマや航空機と同等の競争条件(財源制度や財源措置)に立つことで他の交通モードに対する競争力を維持することは、とても合理的なことだと思います。

(参考)右のグラフは国土交通省の資料で、平成16年度の国と地方の総道路投資の財源と用途の区分を示すものです。総道路投資が10兆円以上あること、道路特定財源が全体の51%を賄っているに過ぎないことなどがわかります。

これに対して年間の鉄道への公共投資は全体でも2000億円強です。これには新幹線、地下鉄等都市鉄道が含まれています。総道路投資の2%程度に過ぎません。(清水省吾)



平成16年度総道路投資 国土交通省 HP より

## 『“個人が便利”がよいか、“地域全体が便利”がよいかの選択肢』

現在、大都市圏にある準大手私鉄の神戸電鉄の、2つある幹線のうちの1つ粟生線に存廃問題が発生しています。粟生線については、以前、神戸市営地下鉄西神線の終点から粟生線の押部谷に延伸して接続する案があり、さらに、阪急神戸線が神戸高速鉄道への乗り入れを止め、神戸市営地下鉄山手線・西神線に直通する構想もあります。しかしながら、現状は乗客の鉄道離れが進んでいるようで、素晴らしい将来構想とは裏腹に、粟生線そのものが廃線に向かってまっしぐらに突き進んでいるようです。

この問題は、大都市圏であれ地方都市圏であれ、住民がマイカーの便利さに浸るあまり、地域社会を構成する社会資本に対する理解や、自分だけではない地域社会全体の利便の維持という問題への配慮を怠ったら、地域社会はその将来的なポテンシャルを含め、地域社会全体の経済的活力を縁の下で支えている社会資本を失ってしまうということをも改めて示唆していると思います(もちろん、少子化や不況も原因を構成している一部であるとも思いますが)。個人の便利を選ぶのか、将来構想を含めた地域全体での利便性を選ぶのか、地域住民の選択のセンスと行動が問われていると思われます。(清水省吾)

## 『市場論と啓発』

地方鉄道の再生の要点は「市場への復帰」かもしれません。別に市場原理の推奨ではありません。でも、輸送分担率回復が命題なら、市場で選択されないサービスの押し売りではいけないのでしょうか。

もちろん、利用啓発は重要な要素です。住民が乗って支えなくては地方の鉄道が残るのは難しいのです。ただ、利用啓発は住民に強靱な精神論を植え付け、鉄道の存続を住民の永続的な努力と精神論だけに委ねるとしても非常に困難です。利用啓発は強靱な精神論頼みではなく、住民の意識から消えてしまっている公共交通を意識上に呼び戻すものであり、乗るきっかけを提供し、習慣化するものであるべきだと思います。でも、これだけでは不十分で、同時に、仕組み(市場で選択されるサービス)の提供を行う地域・事業者の努力が必要です。悪循環を好循環に転換する取り組みであるといえると思います。

その点、福井鉄道は「仕組み」を構成しうる必要な要素が多く揃っている地方では稀有な路線です。パーク&ライドと急行運転、郊外型大型商業施設、拠点病院、拠点駅、中心市街地と百貨店、多くの公共施設、高校、大学。そして、これにえちぜん鉄道との相互直通運転が加わり、えちぜん鉄道が新たにこれらの多くの生活施設とのリンクを得る意味も大きいです。日本における地方鉄道再生・LRT化を定義づける「日本のトラムトレインのモデル」として注目されるようになっていくと思います。

福井では福井鉄道・えちぜん鉄道の再生・活性化が進んでいますが、これから啓発が重要になると思います。さまざまな誤解を解くことも含めて。ROBAでも関わっていきたいところです。(清水省吾)



近郊区間沿線に生活施設が集中する福井鉄道福武線



福武線直通・LRT化を進めるえちぜん鉄道三国芦原線



作/漆寄 耕次

## ケントリーくんのあれこれ日記 Part 1

### 『北陸新幹線金沢開業後の並行在来線を予想』

新年を迎え、2014 年度に予定されている北陸新幹線の金沢開業も視野に入ってきましたので、その際に福井県内の並行在来線がどうなるのか勝手に予想してみました。

- ① 新幹線の福井開業を待たずに第3セクター（えちぜん鉄道と福井鉄道が経営統合した新会社）に JR 敦賀～大聖寺間が経営移管され、運賃システムも共通になる。
- ② 並行在来線には新駅（サンドーム前、南福井、北福井、南春江など）が設置され、敦賀～大聖寺間で1時間間隔、武生～芦原温泉間で30分間隔の等間隔運転サービスが実現している。
- ③ 金沢では新幹線と在来線の同一ホーム乗り換えが実現している。金沢以南の新幹線は福井まではフル規格で認可され、将来ミニ新幹線（またはフリーゲージトレイン）で米原に接続する計画も認可されている。
- ④ 在来線特急サンダーバード（大阪～金沢）は従来通り30分から1時間間隔で運行され、1日3往復程度、富山（魚津）直通便も設定されている。
- ⑤ 米原金沢間には新幹線リレー特急が設定され、敦賀でサンダーバードと分割併合を行い、速達タイプと通常タイプが運行されている。のぞみの一部列車が米原に停車し、速達タイプのリレー特急（敦賀、福井のみ停車）と乗り継ぐことで東京福井間が2時間50分台で結ばれている。

（鳥居）

編集後記・・・編集委員より一言  
林(変集長代理)

「雪はいつまで降り続けるのだろうか」

内田（発行責任者）

「休養中の編集長ですが、もうすぐ復帰できそうです。やっぱ、変集長いないと淋しい！」

事務局 特定非営利活動法人

ふくい路面電車とまちづくりの会 (ROBA)

〒910-8031 福井市種池1丁目1905-3

TEL : 0776-25-7968 FAX : 0776-36-4454

e-mail : roba◆mbh.nifty.com (◆→@)

URL : <http://roba.cocolog-nifty.com/roba/home/>