

みんなで育てよう、
もっと便利な鉄道！

5月22日 総会 & 講演会

● 関連記事 2ページ



☆☆活動報告☆☆

- 5月22日 定例総会・記念講演会
- 6月12日 地域バス調査（敦賀市）・例会
- 6月16日 福井市環境推進会議
- 6月17日 えちぜん鉄道株主総会
- 6月17日 えちぜん鉄道活性化連携協議会

☆☆今後の予定☆☆

- 6月21日（火）
カーフリーデーふくい2011in田原町（仮称）準備会
- 7月8日（金）
福井市福井鉄道福武線サポート団体協議会総会
- 7月15日（金）～16日（土）
日本モビリティマネジメント会議
- 7月17日（日） 福井鉄道親子鉄道教室・例会

ゆうじんの部屋 書籍紹介

競争と公平感 大竹文雄著

中公新書 780円＋税

この本は基本的には競争礼賛の書であり、政府の計画による解決は市場の競争による解決よりいい結果はもたらさないという信念に貫かれている。それでも、どうしても世の中についていけなかった人の生活の保護などは否定していない。

残念ながら交通分野など、政府介入が当然という論調が増えている分野について、どのような方法の政府介入なら悪くないかといった説明が不足していて、都市計画分野等についてもあまり示唆の得られるところはない。

ただ、政府介入を増やす施策を考えると、この本の著者を納得させられるような市場の良さを取り入れた方策を考えると、よりよい施策づくりができるし、市場万能論者への説得もしやすくなると思われる。そうした点で勉強にはなった。

東京会員 美濃部 雄人 Minobe Yujin

波床正敏先生 講演会報告

去る5月22日(日)、平成23年度ROBA定例総会の記念講演として、また、地域交通を考えるシリーズ第1弾として開催した波床正敏先生講演会『みんなで考えよう もっと便利な鉄道』について報告いたします。波床正敏先生は大阪産業大学工学部都市創造工学科教授。都市間鉄道網計画、LRTなどの都市交通、計算アルゴリズム、鉄道史を主な研究分野とされ、大学では交通システム工学、都市計画、地域計画などの授業を担当されています。京都大学工学部卒で、以前、三菱総研勤務のご経験も。中川大先生のお仲間です。福井では福井商工会議所における北陸新幹線調査研究ワーキング委員、北陸新幹線開業に向けた2次交通のあり方研究会座長、地域鉄軌道活用研究ワーキング副座長を歴任され、他にも、京都市「歩くまち・京都」推進会議委員など、多数の役職を持たれ活躍されています。講演は、

1. クルマはみんなで使うと不便な交通機関

※道路は車間距離も速度もほどほどの状態が一番能力を発揮できる。高速道路1車線で1時間あたり3300人(東海道新幹線なら2~3本)、2車線一般道片側で1時間あたり1875人ぐらい(京阪神の通勤列車なら2~3本)の輸送断面。

2. 電車やバスはみんなで使うと便利な交通機関

※電車やバスは客が多いほど本数多くて便利。使う人が少ない路線は不便になりがち。

3. 電車やバスとクルマの両方あるとどうなるか?

※道路整備をすると道路交通・公共交通ともサービス水準が低下する。道路交通容量削減で両者とも水準向上。

4. 「例の約束」実現するには? —環境と交通—

※鳩山内閣の温室効果ガス排出量「-25%」は実は-43%の必要性。これは産業部門での削減では無理。鉄道とバスの輸送分担率5割増しでようやく可能。

5. 新幹線は敵か味方か?

※新幹線が来ても地域内交通が向上しなければ効果を相殺してしまう。並行在来線の問題については、ローカル線は新幹線整備とは無関係に、客が少ないと一生懸命の経営はしてくれない、ということ。

6. いつでも、どこでも、確実な乗換えは実現できる?

※「乗換えが便利」の条件として、乗継ぎ元と乗継ぎ先の運行間隔をそろえる、などロジックがある。

7. 電車やバスを守る

※災害復旧の制度はあるが、地元の熱意がなければ復旧できない。使う人がいないと路線がなくなる。積極的に守らなければバスや電車は無くなる。

8. 釈迦に説法ですが・・・

※福井は地域内交通として使える鉄軌道が7系統あり、都心部を貫く鉄軌道もある。それが(新幹線を除き)すべて線路の幅が同じ。新幹線開業後のJR線は地域交通の主力となる可能性があり、えち鉄・福鉄の現JR線乗入、JR線・えち鉄の都心乗入、越美北線を福井市の都市交通に活用、などが可能。

など福井にとって示唆の多い講演でした。参加者は70人。重要な情報提供の場となりました。(文:清水)



地域交通を考えるシリーズ第1弾

SEIBU

みんなで育てよう、もっと便利な鉄道

講師: 波床 正敏 (はとこ まさとし) 氏
大阪産業大学 工学部 都市創造工学科 教授

福井を走るえちぜん鉄道と福井鉄道、クルマが中心の福井にあっては鉄道交通として期待する声は大きい。でも、今のままでよいのだろうか? 工夫によっては日常の移動手段としてもっと便利になるはず... 鉄道の専門家が福井の鉄道について実りに語る。

日時: 平成23年5月22日(日) 13:30~15:30
場所: AOSSA 7階 706-707号室 【開場: 13:00】
お問い合わせ: 0776-25-7968 入場無料
主催: NPO法人 ふくい路面電車とまちづくりの会(ROBA)

敦賀地域バス調査報告

鳥居 健

6月12日に実施された敦賀の地域バス調査に参加しました。まず敦賀駅10:10発のぐるっと周遊バスに乗り、昆布館で下車。ちょうど団体のツアーバスが到着したばかりで、館内は多くの買い物客で賑わっていました。バス停は館内入口付近の休憩コーナーから見える位置にあり、バスが来る直前まで館内で待てられるのは良いのですが、バス停付近に喫煙コーナー（分煙装置なし）があるのは残念でした。喫煙コーナーを設けるなら、受動喫煙の恐れのない完全に仕切られた区画にするべきでしょう。



バス停から数m先に喫煙所が
(>。◇y° ° ° ゴホッゴホッ
ゲホゴホ○o. ((>o<。)))v-~~~

次の周遊バスで日本海さかな街に向かい、昼食後再び敦賀駅に戻ってコミバスの常宮線に乗りしました。この路線は終点の1個手前が日本原電敦賀原発前であるため、大勢で乗り込むと別の目的の団体と誤解される心配もありましたが、車窓から気比の松原や敦賀湾の景色を満喫して終点立石まで乗車し、同じルートで敦賀駅に戻りました。



扉付きの立派な待合室
1日3往復だが利用者はどの
程度おられるのか？

最後に小雨が降る中、金山線で市役所前まで往復しました。市役所は敦賀駅から約2 km離れていますが、付近には他の公共機関やショッピングセンターも立地し、集合住宅も多く見られるため、路線バスの需要は多いと思います。

しかし、敦賀駅まではコミバスの複数の系統が利用できるものの、昼間は1時間に1~2本程度で運転間隔がばらばらです。車両・乗務員の運用の都合もありますが、中央線と金山線を交互に1時間間隔で運行して、敦賀駅~市役所前間では等間隔サービスを提供できないか検討してほしいものです。

今回乗った路線以外にも、旧国鉄の廃駅跡に向かう東浦線（杉津）、東郷線（新保）、愛発線（刀根）など興味深い路線も多いのですが、時間の都合で乗れません。またの機会に是非とも訪れてみたいものです。



2011年の調査隊は、路線バスを美浜町へ行く2本だけを残してコミバス化し、それを機会に大幅な路線見直しを行い、料金も200円の均一料金化した、敦賀へ行ってきました。

1日フリー切符があるだろうと探したのですが、コミバスサイトでの紹介はなく、ようやく敦賀観光バスが運行する「ぐるっと敦賀周遊バス」の「一日フリー乗車券(500円)」で、コミバスも乗れることが分かり、それを使って敦賀のバスを堪能しました。

まず、ぐるっと敦賀周遊バスでフリー切符をゲットして、各自好きなところで降りて、30分後の次の便に乗り、昼食は日本海おさかな街でとることにしました。私は、バスの中で「遊敦塾」発行の『港敦賀観光まち歩きマップ』見つけて、気比神宮前バス停からまち歩きをしました。予想通りのシャッター街でしたが、頑張っている個性なお店が対照的でした。『カウンターのあるお茶屋さん』『なぜか黒龍のコモ樽を積み上げてる昆布屋さん』『手づくりシフォンケーキ屋さん』『まるでホテルのようなヨーロッパ軒』、敦賀ならではの『船具店』。バス停は松本零士の銀河鉄道999のデザインで統一され、ベンチが設置され、案内システムはないが屋根つきの待合所がある「ROBA認定優良バス停」もいくつかありました。乗客は、私たちを含めて10名以上は常に乗っていて、結構にぎわっていました。



調査隊員はそれぞれが思い思いのバス停で降りたようで、30分後のバスに順に乗り込んできて、腹ごしらえ目的のおさかな街で降り立ったものの、そこからもまた思い思いの食事をしたようです。

私は、初心貫徹で「浜焼きサバ定食」こんな大きなのを、丸ごと食べると胸やけしそうだと思いでしょうが、焼きだちをおろし生姜醤油でペロリ。これは、うまあ〜い!



昼食後、バス調査隊らしく、もう一つの目的、西のサブターミナル「松葉町」まで行こうと思うが、どうしてもそこから常宮線に乗り継ぐ時間にまに合わない。そこで、「のりのりマップ」が登場! 「敦賀市街地」マップによれば、北にまっすぐメッシュ2個分だから2km、歩けば十分に合う。松原海岸を見たいという内田さんと同行し、松林を半周してすぐに大通り沿いの「松葉町バス停」を発見。そこには会社員風の人もあるがどうも様子変だ。バス停の時刻表には1便しかなく、ここではない。団地の中でようやく本当の? 「松葉町バス停」に到着。周りを見て回り、すぐ近くの大通りの「体育館前」で先ほどの人に再開。もう少しわかりやすい場所に、ターミナルらしい整備が必要なようだ。



地域バス調査隊『敦賀』報告

文：清水

去る6月12日(日)に実施された敦賀市における地域バス調査についてご報告いたします。参加者は内田会長、林博さん、鳥居さん、玉井さん、清水の5人。私は直前までスケジュール調整しての飛び入り参加でしたので、乗車路線や時刻の計画を皆さんに委ねた便乗調査の状態。敦賀駅前のバス乗り場で500円の1日フリーチケットを購入し、まず全員でぐるっと敦賀周遊バスに乗り込みました。周遊バスを降りた地点は5人ばらばら。私はかねてより訪ねたいと思っていた『人道の港 敦賀ムゼウム』を訪問するため、金ヶ崎緑地で下車。ここは敦賀港・旧敦賀港駅。『人道の港 敦賀ムゼウム』は主に第二次大戦中にリトアニア日本領事館の領事代理、杉原千畝氏が発行した命のビザを手にとり約6000人のユダヤ人難民が敦賀港に上陸した史実を伝え、杉原氏を顕彰する資料館。他にも日本赤十字社が数百名のポーランド戦災孤児の救済を引き受け、これも敦賀港に上陸したことを伝えています。敦賀港はかつて開港場(外国貿易港)の指定を受け、欧亜列車の終着駅ウラジオストクから直通航路が通じていました。そのせいか何か風格のようなものも感じさせます。現在の敦賀港の中心は山をひとつ隔てた鞠山地区。日本海側の重要拠点港指定を目指しているのですが、休止中の敦賀港線を復活・延伸すれば、鉄道で関西・中京と最短距離で直結されるだけに、歴史、可能性を含め評価されることを期待したいところです。私たちは次の便で合流し、日本海さかな街で食事。その後4人が常宮線で立石まで乗車し、敦賀半島めぐりを満喫してきました。敦賀の路線バスはコミュニティバスに転換。運賃が安く、フリーチケットも使いでがあり公共交通機関として都市規模の割に充実しているように思いました。有意義な一日でした。



地域バス調査レポート（敦賀市）……内田佳次 （平成 23 年 6 月 12 日実施）

薄日が差すちょうど良い気候の中、昨年から行っている地域コミュニティバスの乗車体験をしました。敦賀の観光地をめぐる「ぐるっと敦賀周遊バス」も含めて 17 路線。その多くは土日祝日も運行しており、日曜日の体験試乗としては全路線可能な状態であった。但し、その多くは朝、昼、夜と通勤通学時間に集中しており、全日の利用としては「中央線」「松原線」の 2 便程度に限られ、利用目的を限定した路線となっている。但し、路線網としては市内全域をカバーしており、多くの中小都市に見られるコミバスの実態と同様である。利用者数とコストの関係で頻度アップができないのだろう。

一方、敦賀市の観光には力が入っている。松本零士の「銀河鉄道 999」のキャラクターを配した周遊バス（1 乗車 200 円、1 日フリー券 500 円）に乗れば主要な観光スポットはすべて OK。平日 7 便、土日祝は 10 便の運行で便利だ。コミバスとの乗継も自由である。



1 日フリー乗車券



JR 敦賀駅のコミバス乗り場



コミバス（常宮線 終点・立石にて）

6 月 12 日敦賀地域バス調査報告 ROBA 理事 玉井 秀和

6 月 12 日 敦賀市地域バス調査に参加しました。参加者は 5 人。福井駅発 8 時 55 分の普通電車で 敦賀駅に 9 時 53 分着で集合しました。私は鯖江駅前に車を停めて、パークアンドライドで合流しました。

まずは 全員一緒に 10 時 10 分発のぐるっと敦賀周遊バスに乗車して、各自自由に散策して、日本海さかな街で昼食。その後、私は一度敦賀駅に戻り、13 時発のコミバス中央線に乗り、終点の沓見まで行き、そのまま折り返して、合同庁舎付近で、金山線に乗り換えて、敦賀駅に戻ってきました。最後に乗った金山線は乗客 20 人ぐらいいましたが、他のバスは、乗客は数人でした。

感想として、1 日 500 円で 周遊バスとコミバスが乗り放題は得たと感じましたが、本数が少ないので不便だと感じました。1 日 3~5 本程度では、不便すぎて乗れないとの 印象です。ただ、ぐるっと周遊バスは、昼間 30 分間隔であり、計画的に敦賀市内観光するには便利で、日帰り温泉のタオル付割引券まで付き、観光客に配慮したシステムと思いました。



『ホジロバ』。魅力的な自転車たち！

ROBAがホジロバ交通を推進する中、活動と仕事の両面でサイクルショップを訪ねる機会がありますが、そこで出会う自転車の中に、非常に魅力的なものがたくさんあり、思わず「買いたい！」と思います。もちろん、好みは人それぞれ。魅力を感じる対象も違うと思いますが、私が常々思うのは、できるだけ多くの方がサイクルショップに行ってみて欲しい、この魅力的な自転車たちが、もっと大勢の人の目に触れて欲しい、ということです。自転車といえば他の皆と一緒にママチャリしか知らない若い人たちも是非、魅力的な自転車に出会う機会を持って欲しいものです。きっと、お気に入りの1台を見つける人が大勢出てくるはず。かく云う私も、今乗っている自転車が、離れる直前の浜松で、中心街のサイクルショップで一目ぼれして衝動買いし、引っ越し先の兵庫県まで送ってもらったというエピソードの持ち主です。

たぶん、福井では、高校を卒業すると当たり前のようにクルマ、クルマ、クルマの生活に突入してそのままずっとクルマ漬けの人生を過ごすのですが、それは福井の環境が生まれてから歳をとるまで常にクルマ社会にどっぷりと浸っていて、それ以外の情報に触れる機会が極端に少ないから、ということもあると思います。

でも、どこかで魅力的な自転車の現物に出会えば、仕事ではクルマを使いつつも、意識のどこかにしっかり自転車が定着し、生活シーンのどこかで自転車を使いこなす、という風に多くの人々の生活スタイルが変わっていくかもしれない、と考えます。もちろん、公共交通も然り。

以前、ある自転車屋さん、「中心市街地は地価や家賃が高く、販売1台当たりの利益の小さな自転車屋はなかなか成り立たない」と伺いました。魅力的な自転車が人目に触れるにはいろいろと難しい状況があるようです。それでは、郊外のサイクルショップ情報がもっと多くの人に行きわたる方法を考える必要があるのかもしれませんが。まずは、今年のカーフリーデーでも市民に魅力的な自転車を目にする機会を提供することはもちろん、他にもいろいろな工夫をしていきたいものです。

何より皆さん、まずはサイクルショップに足を運んでみませんか！ いつかどこかのお店で、皆さんを虜にする1台に出会えるはず。必ず。



