



● 関連記事 7・8ページ／撮影 清水



お久しぶりね！「ROBA同窓会？」

第10回
中部地方鉄道サミット
○北勢線

☆☆活動報告☆☆

11月 3日 福井市環境展
4日～5日 LRT 都市サミット (富山市)
12日～13日
中部地区地方鉄道サミット (桑名市)
全国バスマップサミット (弘前市)
13日
NPO 大喜利・NPO 団体紹介 20 連発 (福井市)
20日
ROBA 例会・地域バス調査隊 (福井市・越廼)

☆☆今後の予定☆☆

11月 20日 (日) 例会・地域バス調査隊
22日 (火)
新しい公共の場モデル事業説明会 (県民活動センター)
12月 4日 (日) まちづくり交歓会 (自治会館)
16日 (金) 例会・理事会・忘年会

ゆうじんの部屋 書籍紹介

(題名) 道路は、だれのものか

(副題) 交通革新モデル

[駐車デポジットシステム] のインパクト

(著者) 森川高行名古屋大学教授

(発行) ダイヤモンド社 1600円+税

NTT データ等が入った PDS 研究プロジェクトチームの協力で作られた本であるため、道路利用に対する課金システムの技術進歩にやや楽観的すぎるきらいはあるが、変に思想にこりかたまることなく、かつ経済学的な難解な言葉を使わず、ロードプライシングの正当性、問題点、導入のポイント等を解説した入門書である。

課金により真に道路を利用する価値のある人に使ってもらえるのはもちろんであるが、それによる来訪者の減少による商店街の売り上げの減少等を防ぐため、ロードプライシングエリア内で用事があった人に対しては課金を返却するというのが [駐車デポジットシステム] とのことである。本の最後には、平日のパークアンドライド客のための駅前スーパー駐車場の開放も推奨している。

東海市会員 美濃部 雄人 Minobe Yujin

LRT 都市サミット富山 2011 報告

LRT 都市サミット富山 2011 に参加して参りましたので報告致します。LRT 都市サミット富山 2011 は 11 月 4 日・5 日に富山市の主催、富山ライトレールと富山地方鉄道の共催により、富山国際会議場にて開催されました。LRT 都市サミットは昨年の広島市に続く第 2 回目でした。プログラムは、4 日は開会式、西植博国土交通省都市局街路交通施設課長と高原修司同省鉄道局財務課長による LRT 化に関する事例及び制度紹介、中川大京都大学大学院教授のコーディネートによる富山市、札幌市、高岡市、射水市、豊橋市、京都市、岡山市、広島市、松山市、高知市、熊本市、鹿児島市の各市市長または担当部署長等による首長会議、映画



「RAILWAYS 愛を伝えられない大人たちへ」(富山・富山地方鉄道が舞台) 予告編等上映、サミット宣言。5 日は森本章倫宇都宮大学大学院准教授による基調講演「都市の魅力と持続可能な都市交通のあり方」、女優・エッセイストの星野知子さんによる記念講演「トコトコと、ゆとり豊かな『まち』づくり」、藤井聡京都大学大学院教授のコーディネートによる佐原光一豊橋市長・幸山政史熊本市長・宇都宮浄人関西大学教授・星野知子さん・川岸宏富山地方鉄道株式会社代表取締役社長・森雅志富山市長によるパネルディスカッション、閉会式と続きましたが、相変わらず森市長の話は分かりやすくかつ迫力がありましたし、森本先生の話も興味深く、中川大先生や藤井先生のコーディネートも印象に残りました。それらも含め、各話者の印象に残った話を以下に少し紹介します。

2050 年までに日本の人口が 3200 万人 (2010 年比。2005 年からは 3300 万人) 減少する。その減少する 3200 万人はすべて生産年齢人口。東京の人口吸引力は今後も衰えないと考えられ、減少分は全て地方 (9000 万人) からの減少となると考えられる。

富山市における課題認識として、①バス・鉄道などの公共交通は衰退の一途。市内電車沿線のような公共交通の利便性の高い地区は、市域の限られた地区。車を運転できない、車を持たない自動車社会の交通弱者が今後増加。2030 年には、富山市の後期高齢化率 (75 歳以上) は 20%を超える。②2040 年には富山市の人口は約 2 割減少する。特に労働者人口の減少によって都市の財政力が今後低下する。人口の拡散によって、市街地の低密度が進行することにより、現在のトレンドで推移した場合、住民 1 人当りの行政コストが今後 20 年間で 12%アップする。道路、公園、下水道等の公共施設の除雪を含めた維持管理コストや福祉やゴミ収集など巡回の必要な行政コストの低減が不可欠。③活発な経済活動により、大きな税収を生んできた都心の活力が大きく低下。都心地区の地価も大きく下落し、固定資産税収入の 25%を賄ってきた都心地区の固定資産税収入が大幅に減少。都市としての顔、アイデンティティを喪失しては、都市間競争には勝てない。今後の人口減少と超高齢化により、これらの問題はさらに深刻化する恐れがある。対応策として、土地利用の需要に対応させる交通戦略と、土地利用の需要を誘導する交通戦略の、土地利用と交通の相互作用による、人口減少に対応した集約型都市構造への転換が必要。

平成 17 年から平成 22 年にかけて、地下鉄・新交通・LRT などの軌道系都市交通を保有している県庁所在都市は人口が増加しているのに対し、軌道系都市交通を保有していない県庁所在都市は人口が減少しており、人口減少時代にあっても軌道系都市交通を持つ都市は有利である。

富山市では環状線新設区間の沿線では、平成 19 年度以降、地価の下落が見られず横ばいである。環状線利用者は、自動車での来街者に比べ、中心部の滞在時間、来街頻度、消費金額が多い。

投資をしない国、投資をしない都市には将来はない。



首長会議



サミット宣言

LRT 都市サミット富山 2011 サミット宣言

近年、少子・高齢化の進展や環境・エネルギー問題など、様々な社会的課題が顕在化する中で、東日本大震災からの教訓も糧に、全ての人々にとって暮らしやすい社会の形成や地球環境にやさしく災害に強いまちづくりが希求されています。

都市交通においては、公共交通や徒歩、自転車など多様な選択が可能となる取組を総合的に推進し、災害の発生等にも適切な交通手段を確保することが不可欠となっています。

また、LRTをはじめとする公共交通を軸とした歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進していくことが求められており、このたび富山の地に集った 12 都市は、社会情勢の変化にも対応しながら、路面電車の高度化に向け、様々な取組を進めてきました。

ここに私たちは、次世代が夢や希望を持って、安全・安心で健康に暮らすことができる質の高い社会を実現するため、今後とも人や環境にやさしい路面電車の LRT 化を通じて、様々な“絆”を育む交流社会の構築や、交通・福祉・教育などの施策と連携するまちづくりに総合的に取り組むとともに、LRT の優れた価値を全国に向けアピールするため、次のことを宣言します。

1. 活気に溢れ魅力ある豊かな都市及び地域社会を実現するため、市民との協働で路面電車の LRT 化によるまちづくりを推進し、都市機能の集積や交流の場の創出、モビリティ（移動機能）の向上に取り組めます。
2. 人と地球環境にやさしいまちを目指し、LRT をはじめとした公共交通の利用促進や市民の交通行動の転換などを通じて、二酸化炭素排出の抑制に努め、未来へ向け持続可能な低炭素社会の実現に取り組めます。
3. 公共交通の活性化に向け市民・事業者・行政が一体となって取り組むとともに、LRT を軸とした交通体系を構築するため、路面軌道事業者の技術力の向上や健全な経営に対し必要な支援を行います。
4. LRT を活用したまちづくりの取組や成果を貴重な情報資産として全国の都市において共有し、発信されるよう、一層の都市間連携に取り組めます。
5. 次回の LRT 都市サミットは、1 年後に熊本市で開催します。

平成 23 年 11 月 4 日

LRT 都市サミット富山 2011 参加都市一同

※なお、4 日のサミット宣言終了後全国の市民団体の仲間が集まって懇親会を開催。参加者が時間を追って増え狭い部屋に大人数がひしめいて大いに盛り上がり、市民団体も市民団体なりに、様々な形で、交通基本法の成立、各地での LRT 実現に向け頑張っていこうということを確認しました。(文：清水)

第9回全国バスマップサミット in 弘前に参加して 2011.11.12-13 林 博

今年のバスマップサミットは、弘前大学学生サークルH・O・T Managersが開催するという、初めての学生主催のサミットとなった。学生の味が十分出せた、すてきな大会でした。

研究交流部門（初日）

13:15～13:45 基調講演：バスマップから始まるバスが便利なまちづくり～大分「なしか！バスマップ」

国土交通省自動車局旅客課バス産業活性化対策室長（地域交通政策企画調整官）谷口 礼史

13:50～14:10 事例報告「バスマップの面白さと地域づくり」

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)岡 将男

「備讃瀬戸アクセスマップ」

弘南鉄道大鰐線「トレインキャスト」*

「ぶらり おおわにさんぽ」 *アテンド

14:20～15:20 ポスター発表

各地のバスマップや交通情報の発信の取組

ROBAも発表 【右の写真参照：撤去途中に撮影】



15:20～16:50 事業者×行政×市民によるクロストーク「東日本大震災から考える公共交通の情報発信」

東日本大震災による交通情報関係の問題点やニーズ、今後の取り組み提案

コーディネーター：交通ジャーナリスト 鈴木 文彦

夜学・懇親会

19:00～21:00 夜学・懇親会（大鰐町地域交流センター「鰐 come」）

トークセッション（学生的高速バス「つがる号」体験V S弘南バス事業者）

懇親会の締めで発表された次回の開催地は札幌（6,7月 or 1,2月）です



交通まちづくりコンソーシアムゆうらん

研究交流部門（2日目）

9:00～12:00 弘前市内のバス巡検

実際に路線バスに乗って、弘前の公共交通事情やまちの様子を観察するフィールドワーク

12:35～13:00 巡検意見交換会

イベント部門（2日間開催）：会場前広場

学生のパワーを一番感じたのは、イベント部門でした。これまでのイベントメニューをグレードアップして、たとえば はバス3台を配して、低床バスはもちろん、高速バスの乗り方もやってみました

なんとすごいのは、

グルメ屋台でした。イベント部門は1000人を超えたとか。

福井のカーフリーデーより、学生パワーは、すごかった！



乗り方教室



パネル展示



グルメ屋台

- クイズラリー
- グッズ販売
- バス展示
- 乗り方教室
- パネル展示
- グルメ屋台
- バスのお絵かき
- PRコーナー
- 記念撮影

「たけふ菊人形」パンフレットの誤りについて 岸本 雅行

10月中旬に「たけふ菊人形」(10月1日~11月6日開催)へ行ってきました。今年は第60回記念ということで、会場内は例年以上の盛り上がりを感じることができました。ところが、入場券と引き換えに入口で渡されるパンフレットの中に大きな誤りを発見しました。「会場から駅までのバス」という欄(帰りのバス案内)の路線バス(福鉄)の行き先が『シビィ行きまたはかれい崎行』と逆方向の行き先を誤って表示してありました。正しくは『越前武生駅行きまたは和紙の里行き』です。これでは、県外からの客などが間違っ逆方向のバスに乗ってしまう恐れがあります。すぐに越前市役所の担当部署にパンフレット訂正お願いのメールをしました(10月15日)が、迅速には対処していただけませんでした。再度お願いしたところ、ようやく閉幕間際の11月になってから訂正したパンフレットが配布されました。パンフレットが誤ったままであったため、「案内通りのバスを待っていたのに、乗れなくて困っていた客がいた。」という話を会場の係員から聞きました。さらに、去年のパンフレットも同じ誤りのままで配布されていたと知り、あまりのいい加減さに呆れてしまいました。

「たけふ菊人形」の客の多くはクルマで来場し、公共交通利用者は僅かかも知れません。しかし、誤ったパンフレットを誰も気づかずに1年以上も放置していたということは、主催者がいかに公共交通を軽視しているかということが窺えます。本来なら、パンフレット印刷前に一度バス停まで行って確認するのが当然かと思いますが。交通弱者に対する思いやりの欠如が、このような結果を招いたといっても過言ではありません。福井県ではクルマでの移動が当たり前のような状態ですが、都会では意外とクルマを持たない人が多いです。「たけふ菊人形」に関西・中京方面からの客を増やしたいと望むなら、もっと公共交通利用者の立場に立った施策を考えることも必要かと思えます。

以前に芦原温泉の某旅館に宿泊した際、案内パンフレットのアクセス欄に、クルマでの行き方しか表示してないのを見て唖然としたことがあります。えちぜん鉄道・京福バスは全く無視してありました。福井市内の某結婚式場のパンフレットの地図にも、近くに路線バスの停留所があるにもかかわらず、何も書いてありませんでした。(私は行きだけは路線バスを利用しました。)公共交通利用者を無視したようなパンフレット類は至る所で目にしますが、小さなことでも声を上げて、少しずつでも是正していくことが大切だと思います。

会場から駅までのバス

○市民バス・路線バスの降車停留所は「菊人形前」です。右記欄をご確認ください。
○会場から福鉄越前武生駅またはJR武生駅まで約1.5km。徒歩で15分。途中下車してまちなか散策もオススメです。

	シャトルバス	市民バス(のろっど)	路線バス(福鉄)
料金	無料	100円	170円
運行日	期間中の日曜日 祝日は運行なし	月曜~土曜日	毎日
ルート(行き先)	会場→越前武生駅 紫式部公園	市街地循環ルート (北-南)	シビィ行きまたは かれい崎行
運行時間	10:20~17:20 (最終)	10:58 11:02 12:53 13:04 16:01 16:12	9:55 11:09 12:18 12:55 13:49 16:02 16:45 17:20
菊人形会場 からの時刻表	30分おき運行		

＜誤りのまま配布されていたパンフレットの一部＞

第10回中部地区地方鉄道サミット on 北勢線 2011.11.12-13

■基調講演

演題「地方公共交通における運行会社、行政、市民との協働」 講師：両備グループ代表 小嶋光信 氏

小嶋社長は南海電鉄が存続を諦めた貴志川線を和歌山電鐵として再生した両備グループの社長として有名である。和歌山電鐵といえば『たま駅長』が有名。その誕生と出世の物語は非常に面白かったが、それは一部でしかなく、話の本質は地方公共交通再生の道筋をひとつひとつ順に手繰り寄せてきたその経緯である。その最初の事業は中部国際空港と三重県を結ぶ『津エアポートライン』の引き受け。ここでは公設民営を実証実験して成功例を創った。次は『和歌山電鐵』で公設(有)民営の有効性を立証し、公有民営法成立の一助とした。そして3番目は『中国バス』。ここでは補助金行政の非効率化を証明し、経営インセンティブという画期的な補助金制度の導入を促した。しかし、まだ抜本的な解決には至っていないと認識し、『交通基本法』の先駆的な取り組みを岡山市で実現するための事業計画として『エコ公共交通大国おかやま構想』を昨年5月に提言。それも後押しとなり交通基本法案が今年3月8日付けで閣議決定している。東日本大震災の影響もあり成立には至っていないが、法案に財源がセットになってはじめて地域の公共交通が救われる。延命型の公共交通政策から、夢のあるエコ公共交通大国に向けてのギアチェンジが今必要、という話には説得力がある。「鉄道をなぜ残すのかきちんとした志が必要」との言葉にも共感を覚えた。

(清水)



講演される小嶋社長

■技術講演

演題「LRV 技術の展望－近畿車輛のアメリカ向け LRV」 講師：近畿車輛(株)国内営業部長 南井健治 氏

近畿車輛(株)の元チーフデザイナーである南井氏から、主としてアメリカ合衆国向けとして製造、納品されている LRV について紹介・報告があった。技術講演の演題のポイントとしては以下の6つである。

- (1)日本のLRVとアメリカのLRVの違い
- (2)アメリカ向けLRVに要求されるもの
- (3)なぜ70%低床車両が用いられるのか？
- (4)フレキシビリティに富んだアメリカのシステム
- (5)LRVは都市のイメージ
- (6)車社会のアメリカでのLRVの成功要因

アメリカのLRVは必ずしも低床車両や路面車両を指す言葉ではなく、LRVとは軽易な規格の鉄道を意味するとのことである。近畿車輛(株)のLRVのコンセプトは、「都市のイメージを表現し、創出する」ということ、また「高い機能性と安全性を提供する」とのことである。アメリカのLRVの考え

方は「TRAM+郊外電車」ということで、福井における運行方式に似ている印象を受けた。

興味深かったのは、新しい架線レスの車両についての最新情報である。現在、近畿車輛(株)ではアメリカ市場向けにリチウムイオン電池搭載のハイブリットLRV(名称: ameriTRAM)を開発し、アメリカ各地でデモンストレーション・検証を行っているとのこと。サミット後の懇親会では、「なぜ日本で導入できないのか？」など、日本におけるジレンマについて、意見交換を伺うことができ、非常に有意義な1日となった。

(三寺)



写真: 自転車のフック



写真: 架線がない車両(左側)

■エクスカーション

2日目のエクスカーションでは、8時44分西桑名駅を出発、東員駅で下車し、駅内にある集中制御システムを見学し、担当者の説明を聞く。実は東員駅にはもう一つ興味深い施設がある。パーク&ライド駐車場が124台分。この駅は2万数千人規模の西桑名ネオポリスの最寄駅。統廃合により成立した駅であるが名古屋への通勤輸送の拠点である。沿線には大規模団地がここと星川駅を最寄駅とする大山田団地・星見ヶ丘2万数千人の2か所。いずれも名古屋への通勤輸送の中心は高速バス。今回のサミットの隠れたもう一つのテーマ“北勢線の11年目以降の存続”においては、この潜在需要をどう取り込むかという課題があるのだと思う。

2つ目の下車駅は楚原駅。ここから北勢線沿線の豊富な産業遺産を巡りながら阿下喜駅まで歩く。古い家並み、廃止された駅跡、高い技術で今も使われるねじり橋、眼鏡橋、昔の脱線事故現場、街道と水運を見守った常夜灯、阿下喜駅に設置された電化時の復元電車。見どころが多く、風景がのどかで、ボランティアガイドの方の話が興味深く、天候もよく実に楽しく歩けた。 (清水)

■三岐鉄道～三岐線について

2日目、エクスカッションは内田会長グループにお任せし、私は三岐鉄道の三岐線を調査してまいりました。三岐線は北勢線のナローゲージ(762mm)とは異なり、軌間は1,067mm(日本でいう標準軌?)です。北勢線と車両規格が異なることもあり、車両の共用はできていませんが、非常に目立つ黄色いカラーリングは北勢線と同じデザインの車両でした。三岐線では今でもセメントを中心とした貨物輸送が行われています。東藤原駅付近にセメント工場(太平洋セメント)があり、工場へ直接線路が引き込まれていました。東藤原駅から西野尻駅までの風景はこれまで見たことがない景色で非常に不思議な空間でした。

三岐線はサイクルパス制度があり、自転車を車内に自由に持ち込めるようになっています(乗降客数の多い近鉄富田駅は除く)。自転車は持ち込んだ人が支えるのみで、特別な固定等は不要のようでした。この日は日曜日ということもあり、親子連れで郊外へサイクリングする姿が多数見られました。

最後に、終着駅である西藤原駅の様子を紹介します。ここは、蒸気機関車のテーマパーク「ウイステリア鉄道」が近接しており、日曜日は無料開放されていることもあって、広場は多くの親子連れで賑わっていました。駅舎は蒸気機関車をモチーフに設計されており、特徴的で親しみやすいデザインとなっています。ボランティアの方々によってテーマパークの運営や貴重な車両の保存がなされているとのこと。鉄道を愛し、古いものを地域資産として後世へと残していきたいという思いが強く感じとられました。 (三寺)



鉄橋を渡る北勢線の電車



セメント工場に近い東藤原駅



サイクルパス制度の利用



西藤原駅周辺の様子(テーマパーク「ウイステリア鉄道」)

■全体の感想

第10回目のサミットは、地方鉄道再生の救世主とも言われている両備グループの小嶋光信氏の講演を皮切りに、公共交通とまちづくりについての活発な議論が行われました。なかでも印象的なのは、小嶋氏の「なんか上から降ってくるのをまっている地域は、これから苦しくなる」という言葉。なにより大事なものは、地域に存在している知恵や資産を持ち寄って、主体的な地域づくりをしていくことだ、と軽妙なユーモアを交えながらお話になりました。すなわち、補助金に頼る行政が地域の活力を削いでいるという指摘です。とっとも共感。福井にも当てはまる面があると思いますね。その他のプログラムも含め、あまねく政治家に聞いてもらいたいお話だったという感想で、夜の懇親会も話が弾みました。 (井ノ部)



懇親会にてメンバーを撮影

照ちゃんの気になる風景 part30



作/漆寄 耕次



2年ぶりのはさかけ。今年はバインダー(イネの刈り取り機械)も中古で買い替え、天候にも恵まれ順調にコメづくりを終えることができました。もし、このような手塩にかけたコメが放射能に汚染されたら・・・。

福島では将来に悲観して農家が自死している。放射能を心配しながらビフテキを食べるより、地産地消の野菜とコメで充分豊かな生活がおくれると思うのですが。



↑はさかけの時には「ガードレール様」には、いつもお世話になっています。

食味検査に出したらスコアは「77」でした。80を超えると優良で、なかなか超えるのはむずかしいらしい。——▶

** 測定結果 **	
TM-3500 #07020005	
日時	2011年10月12日 13時12分
測定対象	玄米
生産者	0000000000
試料No.	000000990
試料名	1709 コシヒカリ
測定回数	1回
1:水分	14.1%
2:タンパク質	5.8%
3:アミロース	21.4%
4:脂肪酸度	21
5:スコア	77
タンパク質水分基準【15.0%】	

編集後記・・・編集委員より一言

内田（発行責任者）

「いよいよ、忘年会と年賀状を気にしなければならない時節となりました。とホホホホお……」

林（変集長）

「最近、ノンアルコールビールにはまっています。昼食時もOKなのがうれしい」

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

e-mail: roba@mbh.nifty.com

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