

LRTはまちづくりのツール！

室 哲雄氏 講演会開催

ROBA総会も同日開催



●撮影
松原光也

●関連記事
2
3
P

☆☆活動報告☆☆

5月27日（日）ROBA 定例総会・講演会

6月3日（日）地域バス調査（大野市）・6月例会

15日（金）えちぜん鉄道 株主総会

21日（木）福井市地域生活交通活性化会議

22日（金）福井鉄道 株主総会

☆☆今後の予定☆☆

7月18日（水） 7月例会・理事会

22日（日）福井鉄道親子鉄道教室

ゆうじんの部屋 書籍紹介

鉄道技術者白井昭

（副題）パノラマカーから大井川鐵道 SL 保存へ

（著者）高瀬文人 平凡社 1700円＋税

私にとっては鉄道高架事業のパートナーである名古屋鐵道が、どういう会社か知るためにこの本を読み、その目的は十分達せられた。しかし、それにも増して、鉄道に夢を与える施策を戦後の鉄道復興期に追求してきた人々の人間模様には小説のように引きつけられた。

そして、白井さんは、最近のローカル線存続の動きの中で、えちぜん鉄道や北勢線にもアドバイスをいただいていたことをこの本を読んで初めて知った。今、社会の多くのシステムが高度に分業化され、一人の技術者が世の中に影響を与えることは難しい。この本に感動してしまったのは、皆が工夫をしていい物を作ってきた昭和世代へのノスタルジーもあるのかもしれない。

今回改正で普通の電車模様になったが、昨年度まで、東海市役所が作る地図や案内板などで使う名鉄駅のマークはパノラマカーを模式化したものであった。いかに沿線地域の人々にパノラマカーが根付いていたかがわかっていうものである。

東海市会員 美濃部 雄人 Minobe Yujin

平成 24 年度 ROBA 定例総会報告

去る 5 月 27 日、午前、平成 23 年度 ROBA 定例総会を開催致しましたので報告致します。出席は 11 名。委任状を足して過半数。鳥居さんに議長をして頂き、第 1 号議案『平成 23 年度事業報告（清水）、平成 23 年度収支決算報告（林博）、平成 23 年度監査報告（野田、代読内田）』、第 2 号議案『平成 24 年度事業計画案（清水）、平成 24 年度活動予算案（林）』、第 3 号議案『NPO 改正に伴う定款変更の件』、第 4 号議案『役員改選および役員名簿』と審議されそれぞれ承認を得ました。なお、これまで、収支予算としてきたものが NPO 法改正により活動予算と名称が変わりました。同様に、収支決算書（正しくは収支計算）としてきたものも今後活動計算書に変わります。NPO 法改正の最大の変更点は、これまで理事が NPO 法人を代表してきたものを代表理事（本会では会長のみとした）だけが NPO 法人を代表することに改めた点。細かいものは若干ありますが、これらにより条文が加わり、条文の番号が変わっています。役員改選では松原光也さんが清水の推薦により理事に加わっています。議事はつつがなく終了し、その他の事項として松原新理事より今年開催される第 11 回全国路面電車サミット 2012 in 大阪・堺に関する開催要項のあらましが報告され、また、清水より、鳥居さんから ROBA に折りたたみ自転車の寄贈頂いたこと、および福井鉄道から今年も親子鉄道教室への協力依頼を頂いたことが報告されました。以上

ROBA 総会記念講演『まちづくりと公共交通、富山からの情報発信』報告

5 月 27 日、午前中の ROBA 総会に引き続き、記念講演を開催しましたので報告致します。地域交通を考えるシリーズ第 3 弾として富山ライトレールの経営企画部長、室哲雄さんを講師に迎えました。室さんからは富山市が LRT を導入した理由、政策推進の方法と経緯、今後の計画などをお話し頂きました。

中心市街地への来街者のうち、環状線での来街者はクルマでの来街者よりも中心市街地への来街回数が多く、また、中心市街地での滞在時間が長く、消費金額も大きい。富山市の地価についても環状線新規開業区間沿線は横ばい、環状線の既存市内線区間沿線は沿線外の地域よりも下落幅が小さい。住宅着工数も旧富山市地域が減少傾向にあるなか、富山ライトレール沿線では上昇など、現段階でも効果が出ているようです。ただ、短期間での評価は避けるべきで、20 年先を睨んでの施策である、というお話もありました。富山ライトレールと環状線の直通、上滝線の市内線乗り入れなど次のプロジェクトを控えており、それが現段階での完成形のようなのですが、「将来、岩瀬浜から立山への直通を走らせる夢も見ている」とのお話しでした。

日本に多い LRT に対する誤解として、低床電車が走っているのを日本では LRT と言いがち。しかし、LRT に関する世界の常識は、車両、軌道、信号、運賃收受、交通結節、運行、デザインなどのソフト、ハード全体の利便性が高い路面電車の交通システムということである。LRT と街の活性化の関係についても、まちに魅力がなければ利用者は増えない。利便性の高い交通と一体となる街の賑わいづくりが不可欠。とのことでした。そして、利便性の高い交通システムの構築については、

- しっかりとした基幹公共交通網とこれを補完する支線交通網、端末交通の整備
 - 電車やバス等交通機関間の役割分担と連携
 - シームレスな乗継、判りやすい運賃および収受システム
 - 利用しやすい運賃体系、多様で利便性の高い乗車券
- とまとめられていました。



●撮影／鳥居 健

室さんは、福井の既存路線に対する評価として、「課題はあるが少し手を加えれば富山ライトレールを凌ぐ路線になる」と指摘されました。

講演会には行政の方や市民、県外からの来場者を含め約 80 名が参加。福井大学の川上洋司先生との

対談では、主に会場からの質問・発言を求め、室さんがこれに応える形をとりましたが、来場されていた NPO 法人公共の交通 RACDA の岡将男さんから公共交通全体の情勢を踏まえた重要な発言を頂きました。最後に、会場でひたちなか海浜鉄道グッズの販売をされた吉田千秋社長からもエールを頂きました。

ROBA の開催するシンポジウムや講演会、パネル展示、資料作成すべてにおける目的でもあります、この講演で、“福井が向かっている LRT” に対する市民の理解が深まり、商店街や市民の一部にある誤解も解け、公共交通の利用が増え、それによって整備が促進され、過度のクルマ依存が緩和され、活気あるまちづくりが進んで欲しい。ひとえにそう願う次第です。

以上

清水省吾

講演会に参加して

鳥居 健

富山市の交通政策の成功事例に関する講演は過去何度か聴いていますが、今回は富山市職員と鉄道事業者の両方の立場を経験されている室さんから、貴重なお話を聞かせていただきました。特に印象に残っているのは、地方鉄道の存続には行政の支援、交通事業者の努力、利用者の協力の 3 要素が必須条件であると強調され、「この 3 要素が揃って機能したため、えち鉄の発足と福武線の存続につながった」と福井での今までの取り組みを評価し褒めていただいたことです。

このたび、えち鉄の福井駅単独高架案が出されたために、残念ながら三国芦原線の福鉄乗り入れ案や福鉄ヒゲ線延伸案が白紙に戻ってしまう様相ですが、行政・市民・鉄道事業者の 3 者がまちづくりの長期的視点に立って協力しあい、全体最適を考えた計画が早急に実施されるよう希望します。

富山ライトレール・室哲雄氏の講演会に参加して

岸本 雅行

福井とクルマ所有率で全国一を争う富山で、LRT が市民の足として再生を果たしたというニュースは、同じ北陸でありながら福井ではあまり話題となっていません。富山の最新情報をぜひ聞きたいと思っていた私にとって、今回の室氏の講演は非常に有意義なものでした。特に、電車で中心商店街に買い物に来た客の消費金額が、クルマで来た客よりも多いという調査結果は印象的でした。駐車料金を気にすることなく、のんびりと買物や飲食に時間を費やすことができるからだと思います。

以前、福井駅前商店街の某氏と私的な話をした時、彼は、「電車に乗ってやってくるような貧乏人にはあまり駅前へ来てほしくない。高級車で乗り付ける富裕層にもっと駅前へ来てほしい。そのためには、福井鉄道駅前線（通称ヒゲ線）は邪魔だ。」と本音を語ってくれました。彼のようなクルマ信奉者にも、ぜひ今回の室氏の講演を聞いてほしかったのですが、残念ながら彼の姿は会場にはありませんでした。

講演会は多くの聴衆で盛況でしたが、過去の講演会と同じような顔ぶれといった感じが少し気になりました。クルマ信奉者や公共交通に関心のない人たちにも、今回の講演会で聞いたような情報を積極的に広げていければと思います。今年の秋のカーフリーデーでは、富山の LRT の成功例なども一般の市民に広く情報発信したいものです。

6月3日 大野市地域バス調査 報告書

玉井 秀和

当日 朝 9 時 12 分 えち鉄観音町駅からスタート。勝山駅で約 20 分待って大野駅行きのバスに乗り大野六間で下車。大野朝市を見ながら結ステーションまで歩いて、市街地循環バスに乗り、一周したところで畑さんと合流して大野駅まで行きました。

大野駅で下車して畑さんと別れ、私はタイミングよくV I O行きのバスが来たので乗車してV I Oに行き昼食して、再度、市街地循環バスに乗り大野駅で下車。しばらくして内田さんが到着して合流しました。情報交換して別れ、私は大野駅から勝山駅行きのバスに乗り 帰路につきました。

さて感想ですがはっきり言って乗りにくいです。特に休日はまったく本数がなく、乗りたくても乗れないダイヤになっている感じです。1日4本では意味がないと思います。そして、今年4月から市街地循環バスのあっ宝ランドへの乗り入れを廃止しました。京福バスと重複するからだと思いますがその京福バスも1日5本です。それでは公共交通を利用しての利用はできません。あっ宝ランドには立派な待合室のバス停もありますが、もったいない感じがします。移動には車を利用してと言っているようなダイヤです。

次に他の乗客ですが皆無の場合もありました。大野駅からV I O間は何人かの乗客がありました。勝山～大野間は乗りとうしたのは私だけでした。大野朝市は観光客でにぎわっていましたが、市街地循環バスに乗りは見かけませんでした。私個人の意見としては、この状態では利用したくても、利用できません。乗らないから便数を減らすのではなく、便数を逆に増やして乗りやすくする考えが必要と感じました。

このままでは 誰も乗らなくなり 廃止の運命にあると思いました。



●撮影地／えち鉄・越前開発駅



●撮影地／福井市松本小学校 北

福井市の花「アジサイ」です。上は「ホンアジサイ」左は「ミヤマ八重ムラサキ」と思われます。（一応ネットで調べましたが、種類がたくさんあり、とてもオロナイン・・・難航しました。）

アジサイはとても「雨」が似合います。私はアジサイを見るたびに、子供の頃、花の中に隠れていた蜂に刺されて、とても痛かったことを思い出します。

撮影・文／林 照翁

大野市地域バス調査報告……内田佳次

日時：6月3日（日）14:00～17:00

場所：大野市中心市街地

試乗：越前おおのまちなか循環バス 北ルート

大野市へは越美北線・越前花堂駅から 12:56 発乗車。心地よい揺れで一眠りしていました。大野のまちは歴史と文化を取り入れたほっとする雰囲気が漂うまちだ。さっそく JR 駅で玉井さんと出会い、結ステーションで清水さんと待ち合わせ。二人だけで淋しかったですが、例会を開催。その後七間通を散歩して、大野市観光協会を探すも見つからない。ようやく探し当てて『食べ歩き&見て歩きマップ』をゲット。歴史的施設の無料パスや 28 店ものお店でケーキやそばや鯖寿司が無料でもらえるチケットが付いたマップである。これは便利というか、すごくお得感がある。しかも循環バスもこのマップ冊子を提示すれば乗り放題である。但し、越美北線利用者だけの特典だ。

○循環バスは方面別に青バスルートは大野駅を基点に時計回っている。但し、青・赤それぞれがなく行動が制約される。運賃○まちなか以外は乗合タクシー乗合タクシーは平日のみ運行で考えている。（スクール便以予約制）

○福井市・勝山市へは京福バスの路線バスが運行している。便数は概ね 1 時間に 1 便以上ある。奥越と福井市をつなぐ大切な路線である。

○その他に市営バスとして JR 九頭竜湖駅まで走る和泉線と鳩ヶ湯方面に行く白山線の 2 路線さらには和泉地区内用に市営バスが 3 路線ある。

今回は時間の関係で循環バスしか乗車できなかったが、合併により広域化した市内の移動手段確保はスタートしたばかりだ。これから改良を重ねて利便性を高めていかなければならない。



JR えちぜん大野駅 遠景



循環バスのバス停 見やすい表示だ

と赤バスがあるが、北ルートと南回りと反時計回りに連続運行をし 6 便のうち土日祝の運行は 2 便しは 1 運行 100 円。

一で郊外へと路線が伸びている。で完全に地域住民の移動手段とし外は前日あるいは 1 時間前までの



J R 大野駅近くの巨大無料駐車



結ステーションにある「結楽座」



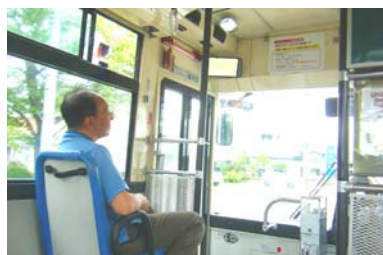
大野市「まちなか循環バス」に乗ってきました！

(報告 畑みゆき)

6月3日(日)に大野市のコミバスに乗ってきました。仕事関係で大野市にはたっぷり浸かっていますが、「いつもとは違う視点で見てみよう！」というテーマ設定の下、徒歩メインの調査を始めました。



▲結ステーション前バス停



▲青バスの車内(玉井さん乗車中)

さて、「とりえず観光できるルートでバスに乗ろう！」と、無理矢理観光ルートを考えてみたのですが……； JR大野駅～結ステーション界限は、歩いてラックラック観光できちゃうのが難点(観光的にはGOOD)。。

1区間だけ乗車してみようか…、「いやいや

2区間……」と迷いながら、青バスで結ステーション⇒JR大野駅を乗車しました。と言うのも、循環バスは休日にも運行しているものの、土日祝運休便があってですね～、なかなか乗り継ぎができないのですよ。最悪4時間待ちというルートもございました。という事で1ルート1回だけの乗車体験でした。(調査になってないね。トホホ)



▲JR大野駅のバス停(ベンチだけあった)



▲青バス

- ①バス待ちの間は？ 平成大野屋界限をブラブラし、二階蔵で木工細工(どんぐり・葉っぱ・木)の作品や絵画を見て自然と芸術に浸りました。外のベンチでは食事やパソコンをする人が集まっていました。
- ②バス乗車は？ 玉井さんに遭遇！！。 公共施設のバス停は道路沿線ではなく敷地内に設けられている所もあり、中までぐるっと回ってくれます。何て親切なんだろう⇒市役所バス停は特に便利だろうと思います。
- ③大野駅では？ バス停横に非既製品ベンチが置いてありました。あいにく屋根がなく、小雨が降ってきたので駅に避難しました。路線バスと時間的に重ならないなら、屋根・時計・ベンチのある駅前にバス停があってもいいのかな？と感じました。(一応、その辺り検討していると思いますが。)
- ④観光駐車場(城下町東広場)では？ 何とも豪華な施設、さすが林業が盛んな大野市。結ステーションと同じような造りで、木材があちらこちらに使われており、優しい風合いが感じられました。
- ⑤七間通り周辺では？ この辺りに来ると、ようやく本物の観光客に出会えました。寺町を歩き、大野産そば粉を使った“そば”でランチを食べ、七間のまちをブラブラリ。水まんじゅう等をお土産に帰路につきました。

観光案内所(元町会館)



▲観光案内所(元町会館)全景



▲阪谷小学校児童手作りの観光パンフ



▲展示による観光案内

城下町東広場



▲駐車場



▲トイレ・ベンチ



▲お立野(植樹祭で天皇皇后両陛下が式典を観覧された施設)

地域バス調査隊報告（大野編）

清水省吾

地域バス調査隊で越前大野へ。JR越美北線で越前大野下車。運賃は片道 650 円。改札で言えば『越前おおの食べ歩き見て歩きマップ引換券』がもらえます。これを七間通りにある大野市観光案内所に持って行くと『越前おおの食べ歩き見て歩きマップ』がもらえます。これが優れもの！付いている券と引き換えに、市内の多くの店で特典を受けられます。和菓子だったり半夏生焼き鯖寿司だったり、ミニおろしそばだったり、ドーナツだったり。そして、市内循環バスに無料で乗り放題！これはいいです。ただ、越美北線の本数が極端に少ないのが難点です。本数の比較的多い福井―越前大野間でも 1 日上下 9 便ずつしかありません。越前大野発福井行きが朝 7 時 37 分発の次が 10 時 14 分、次に 11 時 29 分がありますが、その次は 15 時 05 分までありません。昼食時に半夏生焼き鯖寿司とおろしそばのセットを食べに入ったお寿司屋さんのおかみさんの話では、「バスは本数はあるのですが運賃が高いんです(990 円)。街を歩いている人が少ないでしょう。人口も 3 万 5 千人まで減ってしまいました。」と残念そうに話されていました。越前大野は織田信長、豊臣秀吉、徳川家康に仕えた都市計画の名手、金森長近が飛驒に移ってあの飛驒高山の街をつくる前につくった街。北陸の小京都と言われながらこれでは観光面でも生活面でも機能が不十分と思いました。宝の持ち腐れではないかと。午前中は七間通りを観光。朝市で特大しいたけを買い、『手作り工房もっこ』で手作りの木製ボールペンを購入。暖か味がありいい感じです。

12 時 25 分大野駅発の大野市街地を周回するまちなか循環バスに乗車。赤バスと青バスがあり北ルート先回りの赤バスの運行担当は京福バス。青バスは南ルート先回りで赤バスとは逆回り。赤バスが 5 便、青バスが 6 便で運賃は 1 乗車 100 円。赤バスと青バスを合わせれば 1 時間に 1 本あり、この人口規模ではこんなものなのかもしれないと思いました。私が乗車した赤バスは北ルートを 1 周したあとそのまま南ルートへ。これは 1 周せず結ステーションで下車。ここは大野市の観光施設の集積。大野城のある亀山のふもとにあり、平成大野屋や内山家住宅、博物館などいろいろある一方、その一角に病院や民家もあります。かつては城下町大野の中核だったのだらうと認識できます。

帰りは京福バスの路線バスでえちぜん鉄道勝山駅へ出て（運賃 580 円）えちぜん鉄道で福井へ（運賃 750 円）。このルートには少し期待していたのですが、1 時間～1 時間 30 分間隔で時間も費用も結構かかることが判明。バスももちろんですが、JR のローカル線沿線にある都市の問題を深く考えさせられた調査でした。





作／漆寄 耕次

【研修情報】

NPO 法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾 「アドバンスド・コース」

今回は、私が昨年から今年にかけて受講した研修をご紹介します。

「NPO 法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾(以下、再生塾)」は、2007 年に故北村隆一京都大学大学院教授により設立されました(現在の代表は、土井勉京都大学大学院教授)。再生塾では、交通政策に携わる行政団体やコンサルタント、交通事業者、学生などさまざまな属性の方を対象とし、総合的な交通政策や地域の交通問題を主導して計画策定や事業を推進するために有用な理論的・実践的情報を提供し、参加者相互の意見交換を通して”ビジョン”と”夢”を共有する活動を進めています。再生塾には、さまざまな研修プログラムがあり、そのなかの一つである「アドバンスド・コース」では、実際のフィールドでのケース・スタディを通して、経験豊富な講師と意見交換をしながら実践的な研修を行っています。研修は、5～6 人のチームで行われ、1 ヶ月に 1 回の頻度で塾が開催され(開催地：大阪)、チームメンバーと講師での意見交換が行われます。各チームは、さまざまな属性のメンバーが混ざるように構成されており、「対話にもとづく互学互習」の学習方法の実現を目指しています。塾の開催に加え、現地視察やヒアリングを行い、その結果を踏まえ、対象フィールドが抱える問題を解決する提案を行います。

再生塾での経験は、研修後のメンバーの日常業務での取り組み姿勢や行動に変化を起こしています。市議会議員であるメンバーは、「輝かしい未来の創造」がもっとも大切であるという認識を持ち、議会の場で交通政策のあり方について提案を行いました。また、行政職員であるメンバーは、提案内容の活用に努めています。コンサルタントであるメンバーは、再生塾での検討手法について今後の業務への活用を図っています。

今年も、7 月頃から受講生の募集が始まります。興味を持たれた方は、是非 HP をご覧ください。

<再生塾 HP : <http://www.saiseijuku.net/>>

編集後記・・・編集委員より一言
林(変集長)

「事故原因が不明なまま・・・原発再稼動とオスプレイ配備。悲しくてやりきれない・・・」

内田(発行責任者)

「いよいよ、カーフリーデーの企画が始まります。さらに福井市から MM の企画も舞い込み、忙しい時期に入りますう。」

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/>