

これは便利！新「田原町駅」⇔「フェニックス・プラザ」雨でもOK



●撮影／20180107 林照

### ☆☆活動報告☆☆

12月14日 ROBA12月例会・理事会

1月11日 ROBA1月例会・理事会

### ☆☆今後の予定☆☆

1月12日（金）～13日（土）LRT都市サミット（松山市）

13日（土）～14日（日）全国路面電車サミット（松山市）

15日（月）えちぜん鉄道活性化連携協議会

16日（火）福井市地域生活交通活性化会議

30日（火）免許証自主返納イベント（エルパ・福井市）

2月8日（木）ROBA2月例会・理事会

3月8日（木）ROBA3月例会・理事会

### 善光の一言 ⑥

読書家会員？の善光です。

冬のゆったりした自分の時間。みなさんは何をしていますか？ ここはのんびり読書もいいですよ！ そこで、お勧めの本をいくつか・・・。

① 「クルマを捨ててこそ地方は甦る」（PHP新書）

京都大学の藤井聡先生の本。道から車を追い出すと・・・？

② 「路面電車」（成山堂書店・交通ブックス127）

柚原誠さんの本。運賃収受が成功のカギとなる！？

③ 「ローカル鉄道という希望」（河出書房）

田中輝美さんの本。新しい地域再生はいかに？

④ 「ワカコ酒」（徳間書店コミック）

26歳のOLワカコー人酒の飲み歩記。実写板のテレビ放送もされました。ほんわか、癒されてください。

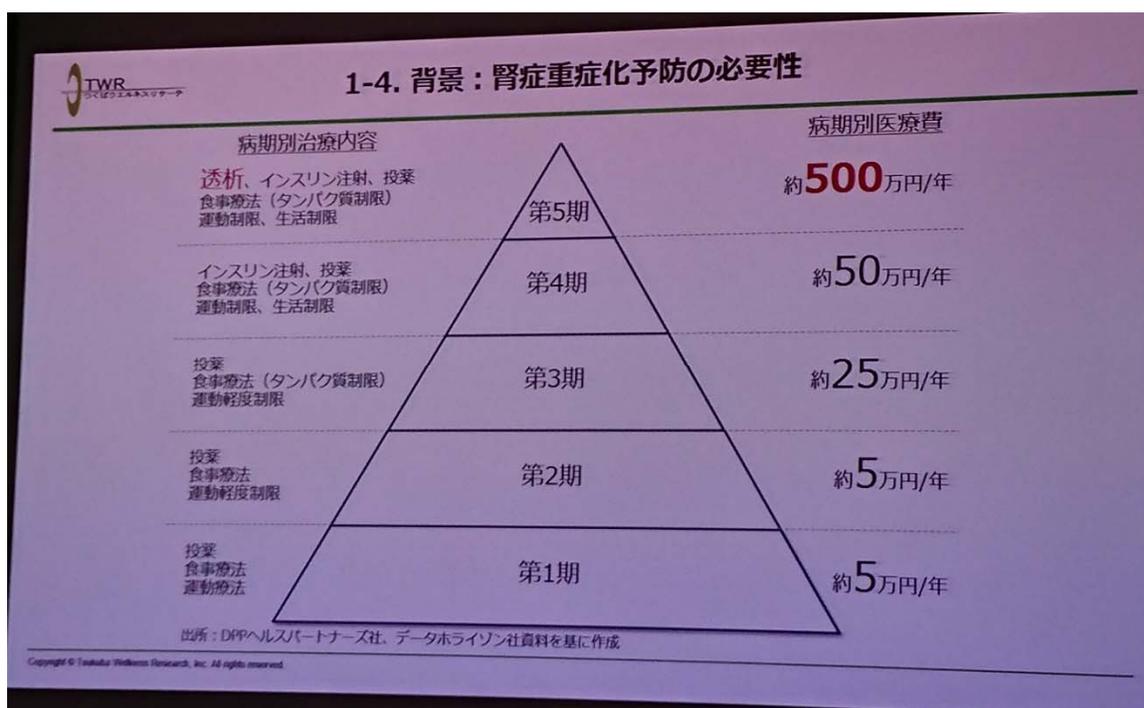
### 読書の冬・・・？

## くらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2017・ポスターセッション報告

去る10月28日・29日に東京の東洋大学白山キャンパスで開催された「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2017」に、ポスターセッションに出展し、参加して参りましたのでご報告致します。また、帰りに宇都宮と前橋にも寄ってきましたので併せてご報告致します。まずは「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2017」から。

「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」は「少子化が進む中で、日常の通院や買い物に困難を抱える人々が全国で増えています。このくらしの足の問題を解決するために、当事者、行政職員、研究者、バス・タクシー事業者、福祉・介護・医療の従事者、NPOなど、多くの関係者が集まり、地域を超え、立場を超え、利用者、生活者の目線をベースとして本音で語り合い、お互いを知り合い、それぞれが抱える問題解決のヒントを得る「気づき」の場として・・・」2013年から毎年開催されています。主催はくらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団が共催、さらに国土交通省、厚生労働省、(一社)日本民営鉄道協会、(公社)日本バス協会、(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会(一社)全国福祉輸送サービス協会など多数の後援団体があります。実行委員長は東洋大学の岡村敏之教授、副実行委員長は名古屋大学の加藤博和教授です。

いろいろな講演やセッションがありどれも興味深かったのですが、特に印象に残ったのは筑波大学教授の久野晋也先生の講演。医療の問題として身体的活動不足が死亡リスク要因の4位に入っている。糖尿病の重症化が一段階進むごとに医療費が大きく跳ね上がっていくため、財政の問題に大きく影響し極めて重要な問題。予防を行う必要がある。身体的活動不足は認知症の主要な要因でもある。生活習慣病と都市圏のクルマ依存度ははっきりとした相関関係あり、意図しなくても自然に歩いてしまう(歩かされる)まちづくりがこれからの健康都市の方向性である。そのためには都市の集約化、歩行空間と公共交通の整備、街のにぎわい(商店街の再活性化)などが必要で、この方向性は健康課題だけではなく、多くの地域課題も併せて解決することが期待されるという内容で、数字や図表を多用し、とても迫力と説得力がありました。この久野先生と富山市の森市長がともに講演されると、全国各都市の都市・交通政策に与えるインパクトや影響はさぞや大きいだろうとの感想を持ちました。



## 健康長寿と運動・スポーツの関係

死亡リスクの4位に身体活動量不足  
(Global health risks WHO 2009)

国民の身体活動量の増大は大きな課題

- 1位 高血圧
- 2位 タバコ
- 3位 高血糖
- 4位 **運動不足**
- 5位 肥満

認知症の予防にも運動・スポーツは重要



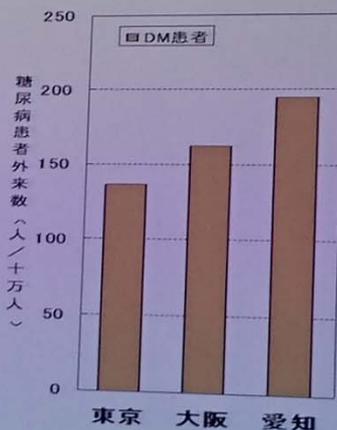
出典: Barnes DE Lancet Neurol 2011 より改定して作成

Copyright © 2011, Asahi Co., University of Tsukuba. All Rights Reserved.

筑波大学 久野研究室

2

生活習慣病の発症には個人的因子だけではなく地域の近隣環境因子も一定の影響がある



(為本浩至:肥満と糖尿病, 8, 923, 2009より引用)

Copyright © 2011, Asahi Co., University of Tsukuba. All Rights Reserved.

筑波大学 久野研究室

18

もう一つはソフトバンクグループのSBドライブ佐治友基社長の自動運転バスに関する講演。若い社長なのですが、自動運転技術やその運用に関する将来展望や事業の方向性について緻密かつ論理的・体系的でかなりダイナミックな思考をされていて、正にトップランナーとはこういう人なのだろうと思いました。

ポスターセッションではROBAのポスターの前に途切れることなく人が来て、国土交通省の方とか鉄道運輸機構(だったか)のような組織の人だったりとても有効なポスターセッションとなりました。今後も是非どんどん参加していく必要があると感じました。

ただ、フォーラム全体では福祉有償輸送や自動運転の話題に寄り過ぎている気もして、それだけ重要な課題となっているのは確かですが、折角の機会であり少々勿体ない気がしました。(清水)

## 城端線開通 120 年記念シンポジウム「どう創る 地域の未来と公共交通」

12月10日に富山県南砺市城端のじょうはな座で開催された城端線開通120年記念シンポジウム「どう創る 地域の未来と公共交通」について報告致します。城端線に関する、登壇された皆さんの見方を総合すると「城端線は、地政学上、あることが適切であり、ポテンシャルが高く利用者も多いが、このままなら将来廃止される流れにある。今後、市民に向けた情報発信・情報提供を加速する必要がある、同時に、利便性向上の取り組みを行って行く必要がある。」ということになります。また、「国内の鉄軌道再生の流れは万葉線から始まった。それが富山市で花開いて、その流れから富山大学に『交通』を学ぶ国立大学唯一の『交通』の入る名前の研究拠点ができる。富山大学も城端線の活性化に当然取り組んでいく。」ということでした。とても有意義なシンポジウムでした。



シンポジウム後の懇親会で「城端線を廃止しても高校生の通学を含め地域に影響はない」と言い切る人がいて、しばらく議論したのですが全く無駄でした。鉄道の維持・再生ではこのような誤解を解消する必要を迫られます。「福井のマイナスの社会実験」の顛末とその全国に共通し共有する必要のある「教訓」は、私ではなく、もっと影響力の大きな方々皆さんに各地で言及して頂く必要を感じました。シンポジウムはとても良かったのですが、シンポジウムが終わった直後にこれを言われたのがっかりしました。福井の経験が広く共有される必要を感じます。

地方鉄道の「次のステップ」という言葉を聞きました。それが一律「廃止」だと思っている人から。そんな思い込みがはびこっているのかもしれませんが。市民に届く情報（知識も理論も含め）が足りていないことを痛感しました。クルマ依存社会は最適でも理想でも万能でもありません。それをさらに進めるのではなく修正していくことが必要になっています。ポテンシャルの大きな鉄道路線はブラッシュアップして大いに活用し、持続可能なまちづくり・地域づくりに役立てていくことが可能です。そんな時代にしなければと思います。全国ネットワークで情報発信を加速していきたいと思いました。

シンポジウムの帰り道、城端線の列車の中で RACDA 高岡のメンバーが皆で話をしていて、メンバーの一人が「高校生のための鉄道、という社会の考え方を変えていかないとアカンのやろな」と発言しました。まさしくこれだと思います。「鉄道は高校生が乗るもの」と決めつけているから少子化の中、廃止論が出てくるので、この思い込みこそまず変え、通学だけでなく、通勤需要、買い物・通院などの生活需要、観光需要などに対応していかなければならないということでしょうね。



(清水)

# スリランカの鉄道

岸本 雅行

【昨年8月、私が所属する岐阜地理学会の海外巡検でスリランカを訪問しました。「岐阜地理」に投稿した原稿を掲載させていただきます。】

スリランカの鉄道は全てが国営のSLR（スリランカ国鉄）により運営されている。全線非電化で路線延長は1,449Km、開業は日本より8年も早いイギリス植民地時代の1864年、コーヒー・紅茶を港へ運ぶことを目的として建設された。軌間は共に植民地として支配されたインドと同じく広軌の1,676mm、以前はナローゲージ（軌間が762mm）も存在したが現在は全て広軌に統一されている。植民地時代は鉄道が国の基幹的な交通機関としての役割を果たしていたが、近年は国道の整備が進みバス・トラックの増加とともに鉄道の輸送割合が減少している。現在では鉄道の占めるシェアは旅客が6%、貨物が2%と、国内交通のほとんどを道路交通網に依存している。このような状況のため、鉄道は赤字続きで施設・車両の老朽化も進んでい

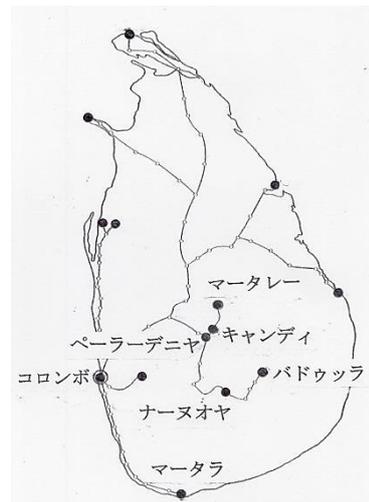


図1 スリランカ鉄道路線図

る。また、最大の都市コロンボより主要都市へ放射状に路線が伸び（図1）、列車の運行もコロンボが起点となっているため、地方の主要都市間（例えばポロナルワ～キャンディ間）を鉄道で移動しようとする乗り換えなどで非常に時間がかかってしまう。そのため、本数の多いバスを利用する方が速くて便利である。鉄道路線に沿っても頻りにバスが走っており、バスが国内の主要な移動手段となっている。しかし、典型的な発展途上国（1人あたりの国民所得は日本の10分の1以下）であり、クルマの所有率も非常に低いので、多くの国民にとって鉄道はなくてはならない交通機関であることも事実である。

スリランカの鉄道の路線網はコロンボを中心に10路線が存在する。そのうち、コロンボ～マータラ間の風光明媚な海岸線を走るコースタルラインは、スマトラ沖地震の津波により甚大な被害が出たことでも大きく報道されたが、現在は完全に復旧し観光路線として多くの観光客に利用されている。もう一つ、観光客に人気なのがコロンボ～バドゥツラ間292Kmを結ぶメインラインで、その名の通りスリランカで最初に開通（コロンボ～アンペプッサ間55Km）した主要幹線である。この路線の途中のペーラーデニヤから分かれる支線マータレーラインの6Km先に古都キャンディがあり、コロンボ～キャンディ間はインターシティ・エクスプレスが走るなど華やかな幹線であるが、ペーラーデニヤ～バドゥツラ間は1日5往復のみでメインラインとは名ばかりである。しかし、この区間は茶畑が広がる高原の丘陵地帯を縫うように線路が続き、アジアでも極め付きの景勝路線として知られている。今回の巡検では紅茶の有名な産地ヌワエリア最寄りの駅ナーヌオヤからキャンディ郊外のペーラーデニヤまでの92Kmを乗車する機会に恵まれたので、乗車体験を中心に報告させていただきたい。

ヌワラエリアは茶畑が広がる高原地帯にイギリス人が開いた避暑地で、ゴルフ場やイギリス風高級ホテルが点在し、スリランカの軽井沢といった感じの素敵な街である。紅茶プランテーションを見学した後、30分ほどバスに乗りナーヌオヤ駅に到着した。待合室もないような小さく質素な駅舎で、ホームも1本しかない。ホームには何匹もの犬がのんびりと昼寝をしており（写1）、避暑地の最寄り駅とはとても思えないひなびた感じである。次に来る13時50分発のコロンボ行の列車に乗るため、出札窓口で切符を購入する。この列車はキャンディを經由しないため、分岐点のペーラーデニヤまで乗車することにした。外国人観光客用の1等車指定席のチケットは既に売り切れていたため2等車自由席の切符を購入、ペーラーデニヤまで160ルピー（日本円で約110円）であった。ペーラーデニヤまでの距離92Kmは、北陸線では福井～長浜間とほぼ同じで、信じられないような値段である。ホームで列車の到着を待ったが、定刻をかなり過ぎても入って来ない。遅延を知らせるような案内もなく少し心配になってきたが、ほとんどが地元の間人と思われる乗客は駅員に文句も言わず、楽しそうにおしゃべりをしながら到着を待っている。山の向こうの方から警笛が響き渡り、ようやく列車が到着、定刻よりも45分が過ぎていた。日本のように時刻表通りに正確に走ることはほとんどないらしく、遅れることは当たり前のようなのである。

列車はディーゼル機関車が6両の客車（1等車2両・2等車2両・3等車2両）を牽く編成で、地元の間人らしき人々は2両の3等車に殺到して乗り込んだ。機関車はかなり古びた感じなので調べてみたら、1979年西ドイツ製であった（写2）。乗車した2等車もかなりの年代のもので、日本ではお目にかかれないような古めかしい車両である。座席はゆったりしているがリクライニングシートではなかった。座席は8割方埋まっており、見渡すと乗客の多くは外国人観光客のようであった。車内にエアコンはなく窓は全開なので、高原の冷風が車内に直接入りこみ心地よい。車窓には茶畑の美しい風景が連なり、列車は山麓を縫うようにゆっくり進む。車両も古い上に線路の路盤も悪いようで、立っておれないほど前後左右上下に激しく揺れる。脱線事故もよく起きるようで、線路際に脱線転覆した貨車があるままひっくり返っているのを発見した。（写3）どこかの国だったら穴を掘って埋めてしまうであろうが、スリランカでは事故後そのままの状態に放置してある。何とおおらかな国民性なのか。日本では絶対にありえない光景を目の当たりにして、文化の違いを感じた。途中の停車駅ではかなりの乗降客があり、地元の間人の重要な交通機関であることが伺われる。3等車は超満員で、デッキから溢れた乗客がドア（ドアはすべて開いたまま走行）にぶらさがっている



写1 ナーヌオヤ駅のホーム



写2 西ドイツ製の機関車



写3 脱線転覆した貨車



写4 満員の3等車



写5 混合列車

るような状態なのに(写4)、不思議と2等車には入って来ない。一度も車内検札がなかったので、3等車の切符で2等車の通路に立つことも可能なのであるが、ルールをしっかりと守っているようである。途中駅で交換した列車は何と混合列車(客車と貨車を繋いだ列車)であった。(写5)昭和40年代に五能線で混合列車に乗車したことがあり、古き良き時代の日本のローカル線を思い出した。牽引していたディーゼル機関車が何となく日

本的な顔立ちであったので調べてみたら、やはり日本製(日立)の機関車であった。その他、カナダ製・イギリス製・フランス製・中国製・インド製など世界各国から導入されているようだ。美しい車窓に見とれ車内風景を観察しているうちに18時25分、定刻より約30分遅れでペーラーデニヤ駅に到着した。ナーヌオヤ駅からの所要時間は3時間50分、表定速度は24Km/hであった。今回の旅行では鉄道の乗車は1回だけであったが、再度訪問する機会があれば、地元の人達と超満員の3等車に揺られてみたいものである。

地方の鉄道はこのような状況であるが、コロンボ大都市圏の鉄道は複線区間もあり自動信号が導入され、列車のスピードも速く近代化がかなり進んでいる。コロンボ大都市圏を抱える西部州の人口は約600万人と国内人口の約3割を占め、コロンボ市中心部へは毎日多くの通勤客が流入しバス・自動車・バイクなどで交通渋滞が深刻化している。しかし、鉄道輸送は十分な力を発揮していないのが現状で、地下鉄などの新設や既存の鉄道のさらなる近代化が望まれる。JICA(独立行政法人国際協力機構)の支援による「コロンボ新総合都市公共交通システム導入事業」が現在進められており、近い将来、高速輸送システム(LRTなど)の導入が計画されているのは明るい話題である。経済成長が著しいスリランカは、今後とも道路交通の激増が予想される。現在のように道路交通に頼りきった状態では、近い将来交通渋滞などでパニックに陥ることは目に見えている。鉄道を中心とした公共交通システムの整備により、経済活動を活性化させることが重要であると思われる。日本の優れた鉄道技術を援助することにより、親日国スリランカと日本とのさらなる友好関係が深まることを願ってやまない。

小怪速! by.うろし哲  
路面ライダー



作/漆崙 耕次

福井鉄道の周遊バスを知ってますか?

昨年11月に「越前かにまつり」の帰りに立ち寄った「呼鳥門」で周遊バスに遭遇しました。改めて周遊バスのチラシを見ると、いくつかのコースがありましたので、ご紹介します。



コース	行先・時間	
<b>北前船主の館&amp;水仙ランド</b> (周遊バス)  【滞在時間】 ・北前船主の館4時間 ・水仙ランド40分	越前武生駅 9:15 発 JR武生駅 9:16 発 北前船主の館 9:50 着 水仙ランド 14:30 着 JR武生駅 16:10 着 越前武生駅 16:11 着	13:50 発 (滞在4時間) 15:10 発 (滞在40分)
<b>道の駅「越前」&amp;水仙ランド</b> (周遊バス)  【滞在時間】 ・道の駅3時間 ・水仙ランド40分	越前武生駅 9:15 発 JR武生駅 9:16 発 道の駅「越前」10:10 着 水仙ランド 14:30 着 JR武生駅 16:10 着 越前武生駅 16:11 着	14:10 発 (滞在3時間) 15:10 発 (滞在40分)
<b>道の駅「越前」&amp;水仙ランド</b> (路線バス+周遊バス)  【滞在時間】 ・道の駅3時間 ・水仙ランド40分	越前武生駅 10:10 発 (路線バス) JR武生駅 10:11 発 (路線バス) 道の駅「越前」11:17 着 水仙ランド 14:30 着 JR武生駅 16:10 着 越前武生駅 16:11 着	14:10 発 (滞在3時間) 15:10 発 (滞在40分)
<b>呼鳥門&amp;陶芸村</b> (周遊バス)  【滞在時間】 ・水仙は車窓から ・呼鳥門20分 ・陶芸村4時間	越前武生駅 9:15 発 JR武生駅 9:16 発 水仙ランド 10:30 着 呼鳥門 10:40 着 陶芸村 11:40 着 JR武生駅 16:10 着 越前武生駅 16:11 着	(車窓から風景を観賞) 11:00 発 (滞在20分) 15:40 発 (滞在4時間)
<b>呼鳥門</b> (周遊バス)  【滞在時間】 ・呼鳥門20分	◆1便目 越前武生駅 9:15 発 JR武生駅 9:16 発 呼鳥門 10:40 着 11:00 発 JR武生駅 12:10 着 越前武生駅 12:11 着	◆2便目 越前武生駅 13:15 発 JR武生駅 13:16 発 呼鳥門 14:40 着 15:00 発 JR武生駅 16:10 着 越前武生駅 16:11 着
<b>陶芸村</b> (周遊バス)  【滞在時間】 ・水仙ランド40分 ・陶芸村4時間	越前武生駅 9:15 発 JR武生駅 9:16 発 水仙ランド 10:30 着 陶芸村 11:40 着 JR武生駅 16:10 着 越前武生駅 16:11 着	11:10 発 (滞在40分) 15:40 発 (滞在4時間)

この周遊バスは11月12日~3月25日の日祝に運行しています。1日フリーパス(1,000円)を使って小さな旅を楽しむのもいいですね。チラシは福井鉄道のHPをご覧ください。

編集後記・・・編集委員より一言

内田(発行責任者)

「あけましておめでとうございます。この言葉をこれまで何回言ったことでしょうか。年が明けて新年を迎えるというのは兎にも角にもおめでたいことですね。ROBAにとっても、地域にとっても、車に頼らないまちづくりがますます進展することを願っています。」

林(変集長)

「トップ写真を撮っていたら、ガードマンに呼び止められました。晴れ着の女性(成人式)を撮っていると思われたみたいです」

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/