

EUROPEAN MOBILITY WEEK
Safe Walking and Cycling "Walk with us!"

カーフリーデーふくい2019
9/23(月・祝) 10:00~16:00
ハビタス&総合交通ターミナル (JR福井駅西口広場)

カーフリーデーふくい2019
9/23(月・祝) 10:00~16:00
場所: ハビタス&総合交通ターミナル (JR福井駅西口広場)

モビリティウィークふくい2019
9/17(土)~24(木)
9/19(日)~21(火) 10:00~17:00 (最終日)

カーフリーデーふくい2019 イベントメニュー Safe Walking and Cycling "Walk with us!"

9/23(月・祝) カーフリーデーふくい2019

各ブースを閲覧するアイスクリーマーに贈呈して
景品をゲットしよう!

カーフリーデーふくい2019
9/23(月・祝) 10:00~16:00
場所: ハビタス&総合交通ターミナル (JR福井駅西口広場)

モビリティウィークふくい2019
9/17(土)~24(木)
9/19(日)~21(火) 10:00~17:00 (最終日)

★★活動報告★★

8月6日 ROBA8月例会・理事会
第3回CFD実行委員会

18日
第3回公共交通活性化アイデア集制作会議

9月2日~27日 モビリティマンスふくい

9月10日 ROBA9月例会・理事会
第4回CFD実行委員会

★★今後の予定★★

9月17日(火)~24日(火)
モビリティウィーク&CFDパネル展

23日(月)カーフリーデーふくい2019

9月29日(日)
第4回公共交通活性化アイデア集制作会議

10月8日(火)ROBA10月例会・理事会
第5回CFD実行委員会(最終回)

善光の一言 ⑩ 規格外不良品は、売れ筋良品？

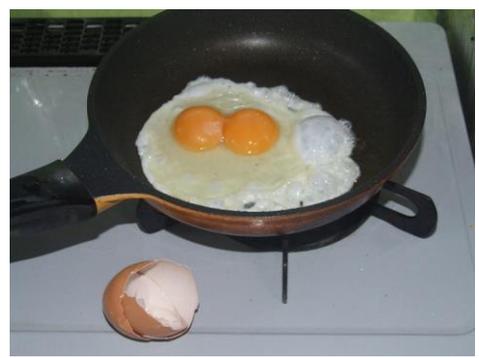
規格外不良会員？ の富山県在住、善光です。

おじさん、おばさん方(失礼!)、ウン十年前、卵を割ってみると、双子(黄身が2つ)だったと言う経験をお持ちの方は多いと思います。

まれにありましたよね? 「わ、双子だ! ラッキー!」などと縁起物扱いしたりしていましたが、近年は見かけなくなりました。それは生産時の“検卵”で規格外不良品としてはじかれ、一般出荷には回らないからだそうです。

・・・ところが地方に行くと、あえて“双子の卵”を売り出して人気が出ている所もあります。

かなり大きい卵で8割位の確率で双子の様です。割った瞬間、黄身が2つだと、ちょっと得した幸せな気分になりますね。



ふくいテレビの日曜午前8時半から放送のタイムリーふくい「高齢ドライバーの苦悩」と題して、高齢者の免許返納した後の移動手段について3回にわたって特集があり、ROBAも参加しました。

第1弾は7月14日(日)放送で、専門家として川本義海先生が出演され、「ふくいのりのりマップ」も重要なツールとして詳しく紹介されました。第2弾は「運転しない時代は近い？」で、自動運転が取り上げられ、第3弾は8月04日(日)放送「地域がつくるバス時代」で、私が出演しました。

スタッフの方たちと、7月18日に打合せして、7月30日にロケと、あわただしい日程でした。

福井市のバス電車の路線は福井駅を中心とした放射状型が多いため、福井駅前広場の総合バスターミナルで乗り継いでいろいろなところへ行けます。でも、テレビ局からの要望は、高齢者の利用希望の多い「買い物や病院」に「駅前を通らずに行ける」ということを、実際の時刻表を基に案内してほしい、できればバスの不便な地区からスタートしてほしいという、無理な注文が突き付けられました。

いろいろ検討した結果、近年増加してきている「乗合タクシー」の広報と乗継拠点の紹介も兼ね、また、拠点施設側でも待合環境を整備し始めており、優良な「乗継拠点」を紹介することで他の施設にも刺激を与えたいと考え、以下の乗り継ぎ計画を立てて了承され、撮影に入りました。

1. 撮影に使ったモデルコース

ケース1：福井南方面での乗り継ぎ「ベル」

◎清明南地区から、赤十字病院へ行って2時間ほど受診して、帰りにベルで買い物などをして帰る

行き1 ・(福鉄)路線バス「清明循環線」清明南ルート [南出] 8:55 ⇒ [ベル前(東)] 9:08

<乗り換え>19分 徒歩で信号交差点を渡ってバス停を移動

行き2 ・路線バス「運動公園線71」[ベル前(北)] 9:27 ⇒ [赤十字前] 9:33

徒歩5分で赤十字病院へ 受診

受診が終わったら、ベルで食事や買い物をしてバスで帰る

帰り1 ・乗合タクシー「赤十字みのり線64T」[赤十字病院] 11:51 ⇒ [ベル食品館前] 12:13

(受診が長引いた場合) その他の手段としては

・福鉄路線バス「福浦線133」[赤十字病院] 13:48 ⇒ [ベル前(東)] 13:55

・福鉄電車「福武線」[赤十字前駅] ⇒ [ベル前駅] 徒歩10分 毎時18,24,54分

・路線バス「運動公園線70」[赤十字前] ⇒ [ベル前] 徒歩5分 毎時16,36,56分

ベルについたら、食事や買い物をして、待合スペースでベンチに座ってバスを待つ

帰り2 ・(福鉄)路線バス「清明循環線」清明南ルート [ベル食品館前] 15:30 ⇒ [南出] 15:44

ケース2：福井東方面での乗り継ぎ「県立病院」

◎岡保地区から県立病院へお見舞いに行って、帰りにエルパによって買い物して帰る

行き1 ・地域コミバス「OKABO」[岡保公民館] 13:37 ⇒ [県立病院] 13:57

県立病院到着後 お見舞い

お見舞いが終わったら、エルパに行って買い物をして帰る

行き2 ・路線バス「県立病院丸岡線36・大和田丸岡線39」[県立病院] 毎23,53分発

⇒ [アピタ・エルパ前]

アピタ・エルパ前からは、乗り換えていろいろなところへも行ける

- ・路線バス「大和田大学病院線 38」 [アピタ・エルパ前] ⇒ (県立大学・福井大学病院方面)
 - ・乗合タクシー「中藤線 35T」 [アピタ・エルパ前] ⇒ (森田駅 or 越前島橋駅 E8 方面)
- 買い物などの用事が終わったら、バスで帰る

帰り 1 ・路線バス「県立病院丸岡線 36・大和田丸岡線 39」 [アピタ・エルパ前] 毎 13,46 分発
⇒ [県立病院]

帰りは、OKABO の便がなくなっているの、乗合タクシー線で帰る

帰り 2 ・乗合タクシー「岡保線 54T」 [県立病院] 17:00,18:00,19:30 ⇒ (岡保地区) 河水

2. 撮影に使った優良な「乗継拠点」の待合スペース



「ベル食品館前」のバス待合所
時刻表、ベンチが設置されている



「県立病院」のバス待合所
京福バスロケ、テレビなどが設置されている

3. ロケを通じての感想

ショッピングセンターや病院の待合空間も、それぞれの施設管理者とバス事業者の努力で、どんどん良くなっているようです。今回も、県立病院だけでなく、赤十字病院の待合所にも京福バスロケの映像が見られるようになっており、ベル食品館前も含めて、いずれも空調のきいた場所で、ベンチや時刻表なども置いてありました。ROBAで作っている地域時刻表もこれらには対応しておらず、バージョンアップを行って、配布できるようにする必要があると思いました。

ロケを通じて気が付いたことは、これらの待合所を利用している人の多くは、もともと車の免許を持っていなかった人が多く、みなさん賢くバスや電車を使いこなしていることでした。「免許返納者」は車の便利さに甘えてきたため、バスや電車を使いこなせないでいるようで、これらの賢いベテラン利用者から学びなおさないといけないのではないかと思います。そのためには「バス電車免許証」を取り直す講習や初心者マークの発行も必要で、ROBAでも検討してみないといけないかなと感じました。

現在、ショッピングセンターのエルパにおいても、ROBAの有志が施設管理者・バス事業者とバスの待合空間などについて意見交換しており、これらの経験を活かしていきたいと思います。また、並行して「アイデア集Ⅱ」も検討しており、いろいろご提案ください。

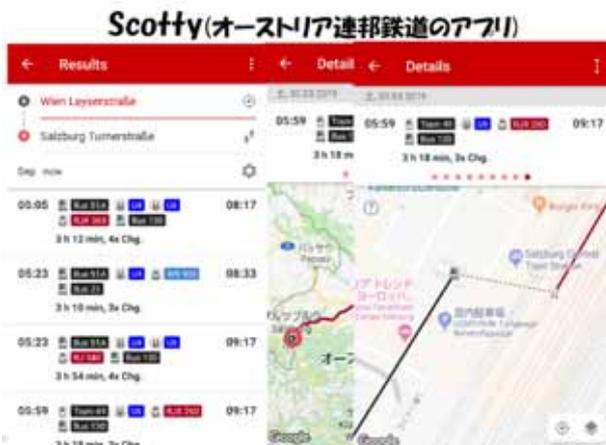
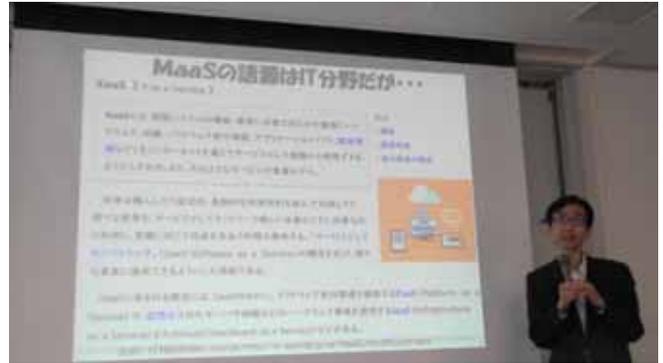
講演1 交通まちづくりの戦略～MaaSの時代を見据えて～ 宇都宮浄人教授

早速ですが、今日は未来の交通を考えるということもあり、交通まちづくりの戦略ということですが、MaaSの本質、特に欧州発ということで議論があり、その辺りのお話をしたいと思います。MaaS時代の交通まちづくりとは。欧州の制度と欧州のMaaSの本質的なことを考えて、新時代の福井都市圏の交通まちづくりを考えたいと思います。

最初にMaaSの話ですが、サイバー空間の話、ITのビジネス、アプリ、自動運転。なんだかMaaSと自動運転がごちゃごちゃになったりもしている。さらにAIを使うみたいな話まである。何なのですかという感じなのですが、国交省も含めて、いろいろなところで議論になっています。

まずITネタであるというのは、語源がそうなのですね。何とかアズ・ア・サービスという言葉はITの世界で使われている。サービスとしてのソフトウェア、SaaSというのがある。確かにITの言葉を上手くモビリティに使い始めた。移動というのは実は現にサービス。自家用車をクラウドに上げてしまうということが、実は最初のWhim、フィンランドの発想なのですが、困るのは自動車を売っている人。自動車というものを皆買わなくて、クラウドで一気に管理できてしまう。そういうことをちゃんとわかっている自動車関係の人は「やばい！」と思って今先手を打っている。MaaSというのは、本当は狙われているところは物としての移動があるところ、つまりクルマなのです。本来、サービスはMaaSの基盤というのはまちづくりと公共交通って、サービスなのですね。国交省主導ですが、日本版MaaSの取り組みとしては重要なのです。必要な時に必要なだけ利用しやすい価格で利用できる、利用者目線で取り組むことが重要なのです。アウトカム指標に基づいてやりなさいよ、外出率とか公共交通分担率とか考えなさいよ。これ非常にいいこと言っている。

例えば、オーストリア。連邦鉄道のアプリScottyというのは、連邦鉄道と競争している鉄道も全部出てくる。地下鉄もトラムもバスも。乗り換えて何時間何分で行きますとあって、地図も出てくる。これで決めたらあとは決済をすると連邦鉄道のチケットは買えます。ということまでは、実はできている。とくに。だからこんなことのために騒いでいるはずでは本来ない。ところが日本はこれをやるために、というか、もっと言えばこれをやってもどれだけ人が乗るかわからないがために騒いでいる。接続するバスがなかったらそもそも始まらない。



MaaSとは

- MaaS: Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス)

「ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせることで1つの移動サービスとして捉えるものであり、ワンストップでシームレスな移動が可能」
 「様々な移動手段・サービスの個々のサービス自体と価格を統合して、一つのサービスとしてプライシングすることにより、いわば『統一貫サービス』を新たに生み出すもの」

出典)国土交通省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇話会 中間とりまとめ」(2019年3月)

ー ヘルシンキのWhimが「MaaS」の先駆けとして知られる

もろもろ付度した結果まとめた国交省の定義は「ドアツードアの移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスとして捉えるものであり、ワンストップでシームレスな移動が可能」「様々な移動手段・サービスの個々のサービス自体と価格を統合して、一つのサービスとしてプライシングすることにより、いわば『統一貫サービス』を新たに生み出すもの」。価格を統合して、一つのサービスとしてプライシングする。ヘルシンキの **Whim** というのがその先駆け。欧州を見ていこうと思うのですが、欧州ってクルマ社会。別に日本だけじゃない。福井だけじゃない。クルマ社会です。

欧州諸国もクルマ社会

	自動車台数 /千人	乗用車台数 /千人
オーストリア	602	550
スイス	584	535
ドイツ	609	549
フランス	578	479
日本(全国)	598	483

資料) 経済産業省「世界の統計(2018)」



EUのアーバンモビリティプラン

- SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan, 2013年)
- 【目標・目的】
- a. アクセシビリティ、全利用者の基礎的なモビリティのニーズに応えること
- b. 市民生活、経済活動からのモビリティ・交通サービスに対する多岐にわたる需要に、バランスよく対応すること
- c. 異なる交通手段の均衡ある発展とさらなる統合を促すこと
- d. 経済的活力と社会公正、健康、環境を均衡させる持続可能性を測らすこと
- e. 効率性、費用対効果を最適化すること
- f. 都市空間と既存の交通施設・サービスをさらに活用すること
- g. 都市環境の魅力、生活の質、健康を向上させること
- h. 交通をより安全にすること
- i. 大気汚染、騒音、温暖化ガス、エネルギー消費を削減すること
- j. 欧州横断の交通ネットワーク、欧州の交通システム全体の向上に貢献すること

そういうなかで、EU、欧州と欧州共同体は「やっぱりこれじゃマズい」というのを明確に出している。で、各都市に **SUMP** というもの **Sustainable Urban Mobility Plan** というもので、ガイドラインを出しています。これを適用するのに一生懸命苦労している。要するに「基礎的なモビリティのニーズに応えると」。書いてあることはやはり「モビリティ・交通サービス、バランスが大切」で「異なる手段との均衡ある発展と統合」つまり、一言でいえばクルマにだけ頼った社会はいけませんよ。そういった中で経済的活力、社会公正、健康、環境。こういうことを均衡させて初めて持続可能なのです。日本では持続可能というとお金が続くか続かないかというように使われますが、本来はそういうすべての社会的な健康、環境含めて均衡状況。費用対効果も重要。費用対効果は最適化することであって、費用便益分析が1かどうかという話ではない。以上等と、空間、生活の質、まあ、こういったことをガイドラインで定めている。欧州はそれを実行しようとしている。**MaaS** の本来的な目的は何かというと、まさに、今まで自家用車の社会になってきている欧州を、新しいカーシェア、シェアサイクル、配車サービスも含めて統合する、いわば、ラストワンマイルを統合することでドアツードアサービスを実現できれば、その **SUMP** がめざす欧州のモビリティプラン「過度な自家用車依存社会の変革」ができる。ここがまずある。だからヘルシンキでやった人たちは、彼らは「2025年にクルマをなくそう」と言っている。それは無理なのですが、**MaaS** の最初の、先端のヘルシンキは「2050年の交通は、基本的に持続可能なモードに依拠する」。だからガソリン自動車なくすのですよ。ヘルシンキは。そういうまちの目標の下に **Whim** という **MaaS** は出来上がっている。

そして、ドアツードア。交通まちづくり、公共交通というときと多分、次出てくるラストワンマイルをどう確保していくか、これが重要であり、それを統合する。あたかも自家用車のように。国土交通省の報告書も最初の方ちゃんと書いてある。「自家用車を利用する生活と対等あるいは同等以上の利便性を感じられるようにすること」。つまり **MaaS** というものはそういうもの。公共交通までの往復を含めて基本的にはシェアサイクルでも配車でもカーシェアでもタクシーでも使えば、クルマ3台持っている方も2台目、3台目がなくなる。国交省書いていますが、**MaaS** の目的は「導入そのものにあるのではなく、…あらゆる人々に豊かな暮らしを提供すること」。導入そのものに必死になるのではなく。

MaaSの本来的な目的

- ・ 鉄道+バス+タクシー、カーシェア、シェアサイクル、配車サービス
 - ・ ラストワンマイルをも統合した**ドアツードアサービス**の実現
- ⇒ 「自家用車を利用する生活と対等あるいは同等以上の利便性を感じられるようにすること」(国土交通省2019)

過度な自家用車依存社会の変革

- 一 「(2050年)交通は、基本的に持続可能なモード(徒歩、自転車、公共交通)に依拠する」(ヘルシンキ・シティプランビジョン2050)

CITY OF SUSTAINABLE MOBILITY

In 2050, Helsinki's internal, national and international reachability is primarily based on fast and efficient public transport connections. Transport is primarily based on sustainable modes of transport: walking, cycling and public transport.

MaaSのレベルを上げることが目的ではない



【MaaSの目的】

「導入そのものにあるものではなく、…あらゆる人々に豊かな暮らしを提供すること」(国土交通省2019)

与アウトカム

SUMPの考え方

1. 「アウトカム目標」から逆算する考え方
2. 3階層の組み合わせ
 - 大目標：抽象的な方向性
 - 中目標+数値目標：大目標をより具体化したアウトカム目標と、目標年度とアウトカム指標による目標値
 - 具体的施策とその組み合わせ
3. モニタリングの計画も組み込む
4. 費用対効果も考える
 - 費用便益比が1以上という考え方ではない

参考) 東山多佳亮「交通とモビリティ『アウトカム』から考える欧州式数値の立て方」 関西大学講義資料

アウトカムとは



ところでその「豊かな暮らし」って何かというと「アウトカム」という言葉が次のキーワードになるのではないかと。再度 SAMP の議論を見るとアウトカム目標から逆算している。自動運転を導入するのが目的ではなく、「環境的にも社会的にも均衡して持続可能な社会」と。「QOLを高める」、そういう話になる。で、その中目標として数値目標がある。それが先ほどの交通モードの比率であったり、あるいは、人々の移動回数であったり。本来の目的は、富山であればこういう串と団子のようになりうるまちがあって、そこを、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりにしたいという、こういう幅広い成果、これがアウトプットで「成果」と訳します。つまり、ここを目指してこれやっている。コンパクトシティでも何でもいいのですが、一つのアウトカムに向けてまちづくりをする。アウトカム = 外部効果も含めた住民の行動の変化、地域環境の変化。こういう話であるということです。

アウトカム指標と施策

- ・ インプット：交通システムに対する施策
 - ・ アウトプット：交通システムが供給するサービスの変化
 - ・ アウトカム：外部効果も含めた住民の行動の変化、地域環境の変化
 - 外出回数
 - 交通機関分担率(モーダルシェア)
 - エネルギー消費量、CO2排出量
 - 都市空間における道路率
- ⇒ アウトカム目標を実現するための仕掛けとなる交通施策を具体的に提示

アウトカムを実現する交通政策

- ★ 道路建設は道路混雑を解消しない
 - 一 道路建設は道路の誘発交通を喚起
- ★ 自動運転車が普及しても渋滞は解消しない

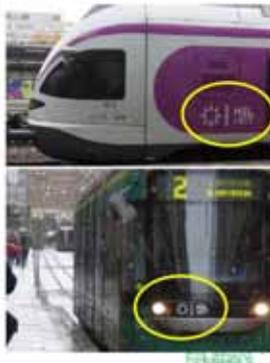


ここから逆算して考えましょう。そのためにどういう施策が必要なのかということが見えてくるわけです。それで、そうしたときにどんな施策が必要なのか、ということで、さらに具体的な交通まちづくりの具体的な施策が考えられる。ストラズブールがトラムを入れるときに、道路にこれだけのクルマがあったのが、バスなら3台で済みます。トラムであれば1列車で済んで渋滞もなくなりますよという絵を示した。バンクーバー州の絵では、クルマがこれだけ渋滞しています。電気自動車になりました。自動運転の世界になりました。何が変わった？ これはアウトカムを考えずに、「とにかく自動運転やりたい」という話。アウトカムを実現する交通政策は何か、という、そういうことを考える必要があります。現実には、私は何かそういうことを考えていないような気がします。

欧州におけるMaaSの基盤

【MaaSの基盤】

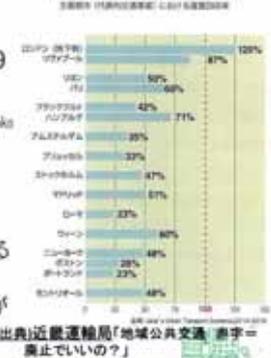
- 1) 利便性の高い交通サービス
 - 2) 統合された交通サービス
 - 3) オープン化されたデータ
 - 4) 魅力的な価格設定
 - ～ ヘルシンキの運行経費の運賃カバー率は50%
 - ～ 検索・決済ができて、電車の本数が少なければ無意味
 - ～ アプリや決済技術は末節の話
 - ～ 自動運転か否かは関係なし
- ⇒ サイバー空間ではなく、**運輸連合等の統合基盤が重要**



魅力的な運賃の実現

- ・ ウィーン市年間定期€365
市内公共交通全線乗り放題
 - ・ Whim Unlimited* 月€499
 - ・ Whim Urban** 月€49
 - ・ 市内公共交通全線+レンタカー・タクシー(5km以内)・シェアサイクル
 - ** ヘルシンキ市内公共交通全線+レンタカー(€49/日)・タクシー(€10/回・5km以内)
- ⇒ **サブスクリプション(定額制)**
- ー 自家用車保有よりも安価であることを提示
 - ー 事業者にとっても確実な収益が見込める

【先進国】の都市鉄道への補助



では、MaaSはどうやって具体的に出来上がったか。ヘルシンキのWhimでは、ヘルシンキ広域地域圏みたいな運輸連合、ヘルシンキ圏ぐらい。ここが基本的にまず、全部の公共交通サービスを統合しているということがまずベースにあります。利便性の高い交通、電車が来たらバスが出る、そういう形で接続をしている。そしてそのためにオープン化されたデータ、プラス、やはり重要なのは魅力的な価格設定。統合された価格。ヘルシンキは運輸連合内でトラムも電車も乗れる。ヘルシンキは運行経費の運賃カバー率が50%と運賃設定されている。日本で言うと「営業係数200」「赤字半分」。5割カバーできればいい、という形で運賃設定していますので、ある程度魅力的な価格設定ができます。検索・決済ができて、電車の本数がない、あるいは運賃が高ければ使えない。正直、アプリや決済技術は問題じゃない。ましてや自動運転はどこにも出てきません。サイバー空間ではなくて、まさに運輸連合となるような、運輸連合というべき基盤がある。魅力的な運賃の実現ということ言うと、ウィーンでは、大阪市よりも倍近い範囲で、市内の(日本でいう)JR、市内の(日本でいう)私鉄、地下鉄、バス、全部1年間乗り放題で365ユーロ、つまり、1日1ユーロ、1日120円余りでどこでも行けます。Whimはそこまでではないけれども似たような発想ですね。こうやって最初に、日本で定期を買うのと同じような運賃を設定して商品化してしまう。こういうのを定額制のサブスクリプションという言葉が最近はやっている。こういうことをやると1年間自家用車を保有するために必要な、車検とか駐車料金とか考えたら、まあ、圧倒的に安いとなると、家に1台くらいはクルマあるかもしれないけど、2台目買うぐらいなら、こっちを予約した方が、いざとなればこれ呼べばいいのだよ、ということになる。そうやってクルマの所有を減らして行ける。こういう発想。ウィーンは大体、運賃収入の6割ぐらい。4割は補填です。「こんなこと日本で無理だろう」と思っているかもしれないし、ハードルが高いですが、この私が引用した表は近畿運輸局の資料です。実は、近畿運輸局は「地域公共交通、赤字は廃止、でいいのか」と投げかけている。決して国も今までのやり方でいいと思っていない。ということを示しています。

Whimが最近アニュアルレポートを出しました。それで、このMaaSっていうものを使うことによつ

て何が起きているのかをご紹介すると、MaaS のユーザーは、基本的に 7 割は公共交通を利用している。公共交通を利用していない人が大体 25%。MaaS っていうのを利用している人のベース（バックボーン）は、基本的にこれが公共交通である。これがあって初めて MaaS になる。プラス、バイクとかシェア。その結果、このオプションによって、1 日のクルマの移動利用は 38%減った。「MaaS は公共交通を軸に成長する」—MAAS GROWS ALONG PUBLIC TRANSPORT CORRIDORS—。（公共交通がしっかりとある軸のところ成長しているのだよ）。だから MaaS っていうのは公共交通がベース。68%が公共交通アクセス使う。本当に MaaS の議論っていうのは公共交通をベースにしている。こういうことがあまりにも日本では語られなさ過ぎていて。AI とかアプリとかそんな話じゃないのです。本質は。

オーストリアの交通まちづくりについて、こんな議論を踏まえて少しお話しします。グラーツとザルツブルクをご紹介します。世界の都市 QOL ランキング、いろんな調査がありますが Mercer と The Economist でトップなのです。Mercer は 10 年連続トップです。いずれにしても QOL が高い。その要素が、QOL は「Quality Of Living」「Quality Of Life」、つまり「生活の質」というやつです。それが高い。で、ここは、ひとつの要素は交通であるということをはっきり言っています。



グラーツ（人口 29 万人・都市圏 44 万人）。典型的な地方都市のイメージ。トランジットモールがあって、トラムが走りまわって、日本で言う地方都市とはえらい違いの賑わいです。ここからさらに郊外に行くと、郊外にもショッピングセンターもあるのですが、そこにも新しくトラムを通して、郊外ショッピングセンターもクルマとともにトラムでも来られるようになっていきます。まちなかはトランジットモール。さらに別の郊外に行くと、このように、まさにバスとトラムが接続する統合されたサービスが出来上がっている。グラーツの公共交通、ここはウィーンより小さいので、年間定期 265 ユーロ（約 3 万 3 千円）。ここも、まちづくりのモビリティ・コンセプトという、先ほどの SUMP みたいなイメージからつくられたものがあります。やはり基本はクルマを如何に減らしていくかということ。グラーツの場合は、2013 年代は結構クルマの量が多いので、それを如何に減らしていくかということ、今目標に頑張っています。コンセプトの内容というのが書いてあって、こういうのを今後、本気で日本でもまちづくりで具体化したいのですが、マルチモーダルというのがありますが、基本はまず徒歩交通、自転車交通、公共交通。公共交通の提案というのを見ていくと、やはり都市鉄道と市内鉄道の結合、バスとの結合、路面電車の延伸、バス路線の再編、等々。こういうことが具体的に今、書かれています。自動車の方は「駐車スペースは住民と荷捌き利用のみ」つまり、よそから来た人は駐車スペースあげない。住んでいる人と荷捌きだけにあげます。あとの人は郊外に停めて公共交通で来てください。通過道路は市内通過道路を減らして狭くします。裏通りの迂回は禁止します。マルチモーダルのところで、シェアリングの話、広範に展開していきましょう。こんなことがグラーツのコンセプトです。

ザルツブルク(人口15万人・都市圏29万人)



ザルツブルク地方鉄道の改良

- ザルツブルク市(人口15万人)の郊外線、ザルツブルク地方鉄道は、1980年代の存廃議論に直面
- その後、車両更新、列車頻度増加でサービスを改善
- 1996年ザルツブルク中央駅地下ホーム完成
- 2014年3km路線延伸



ザルツブルク州の交通関係予算

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017年 比伸び率
ザ ル ツ ブ ル ク	公共交通関連	28	30	31	24	38	38	40	43.4
	交通事業者 (うち鉄道)	17	18	18	20	21	22	22	27.2 (18) (18)
	運輸適合	7	8	9	9	13	13	13	100.7
	道路建設・維持	69	62	59	56	63	61	58	-16.2
	その他(河川等)	5	6	6	6	7	13	13	139.3
	交通土木計	102	99	96	95	108	112	111	8.7
(参考)州予算計		2,227	2,258	2,343	2,537	2,780	2,899	2,786	25.7

ザルツブルク州の土木関係予算配分比率



注) 1.ザルツブルク州の各年度当初予算案から筆者が試算
2.河川関連は除いたシェア。道路建設・維持管理には、バスレーン等公共交通用も含む。一方、公共交通関連には、交通信号等の道路に係る施設の運営費用を含む

ザルツブルク (人口 15 万人・都市圏 29 万人)。モーツァルトが生まれたところであり、観光地としては全世界から観光客が来ます。ここはトロリーバスがあります。実は、ここに、郊外にザルツブルク地方鉄道という、福井の、まさにえちぜん鉄道みたいな鉄道がある。一時、廃止の議論がありましたが、80年代の存廃議論を乗り切った後、車体更新、列車頻度増加(まだ30分に1本ですが)のダイヤに組み直しました。福井鉄道と同じです。中央駅が地下ホームとなります。さらに延伸も行われて、一部複線化、それから駅にはパーク&ライド、こんな風な形で改良を加えている。ザルツブルク州のモビリティプランを元にやっている。ザルツブルクの州全体で見た交通分担率は、「州」なので田舎が多いので、クルマが50%なのですが、それを2025年までに45%にしましょう等々の話、それから一方で、公共交通を12%から14%にしましょう。こういったモビリティプランが掲げられています。

実は、こういうものを支えている議論で、常に議論になるのが、日本でも「金がない」という話。海外ではどうやってそのお金を工面しているのか。やはり苦勞している。ザルツブルクの事例、州予算の合計は少し伸びていて、25.7%伸びていますが、交通土木の合計は8%しか伸びていません。道路建設費は2011年以降大体マイナス16%です。公共交通関連が43%伸びている。つまり、やはりここへ来て予算配分を変えている。あるから出来るのではない。やはり、新しい21世紀、持続可能な社会にするためには道路ばかり造っている時代ではないのではないのか。やはり政治生命かけている。日本から行く人は皆聞きます。どうやって社会的合意形成をするのか。その政治家はこう答える。「長い目で見たときに、クルマばかりの社会とそうじゃない社会とどちらがいいか。それは俺が判断する。こうしたいと」「反対論はないのですか」「あります。永遠にあります」と言ってやはり変えてきている。結構如実に公共交通の予算配分をガリガリ変えてきている。是非、日本の地方自治体の方にもそれぐらいの気概を持って頂きたい。自動車メーカーの関係者はいる。向こうも同じ。ドイツはそもそも自動車国ですしオー

ストリアはその下請けやっています。自動車産業が重要なのですよ。しかし頑張っています。本当に。

グムデントラムとトラウン鉄道との直通

- ・2008年、トラウンゼー鉄道とグムデントラムを接続し、直通運転を行うトラム・トレイン化プロジェクトが提示され、2018年に9月開業。
- ー投資資金（約40億円）はオーバーエスタライヒ州が8割、残りをグムデン市ほかが負担



トラムトレイン化

- ・2014年には車両を置き換え、一部路線変更も実施
- ー投資資金（約40億円）はオーバーエスタライヒ州が8割を、残り2割をグムデン市ほかが負担
- ・利用者の倍増を見込む



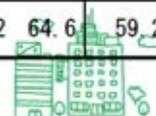
グムデン市（人口1万3000人）。この1万5000人の街にトラムがある。観光都市の保養所にあったトラムと、そこに来る列車を接続させた。トラムと鉄道をトラムトレインにしてしまった。基本的には県にあたるオーバーエスタライヒ州が8割を負担して繋げた。ビジョン・グムデンという一つのプラン。市民参加型計画みたいな感じで、公共空間はどうするのか、経済はどうするのか、空き店舗、空きビルをどう活用するか。ビジョン・グムデンはこの3つの鍵という言い方をされていて、そこに、アクティブに協働でやって、公共空間を再生していこうという話でトラムトレインが出てきます。ちなみに、トラムトレインというのは、福井もそうですが、やはり彼らは「バスよりも列車の直通によってお客は必ず増える」、こういう議論を専門家も立てて言うので、トラムトレインで大体3割増にお客を見込みました。現に今はそれなりに増えているそうです。ちなみに、このトラムトレインの需要増には、なんと列車なら「レールボーナス＝鉄道ならではの効果」を期待されると、こんな議論をしていました。

これは実は私が今年の2月に向こうと一緒に調査をした結果です。富山でもやったことがあるのですが、トラムトレインの開業によって、半年後、既に、自家用車を運転する回数が減った人が2割いる。特に高齢者に多い。それから、若い人は、買い物に行く回数が増えた。こういうケースが実際に表れている。あるいは、サービスの改善の後、若い人が地元の祭りや行事への参加が増えた。これも富山でやったので、私は、良い交通が人との関係、ソーシャルキャピタルに結び付くという話をどこかでしているが、45%の人は変化があった。それは何かというと、友人・知人に会う回数が増えた。親戚に行く回数が増えた。そんな具合で、若い人を中心に、やはり行動が変化している。全体で見ても7割は変化しないのですが、3割は変化している。やはりそういう形でよい公共交通が出来れば、人々の人間関係そのものが変わっていく。そういうことが証明されたのではないかと思います。オーバーエスタライヒ州も同じように、州予算は18%、交通土木がほとんど横ばいの中で、道路建設・維持はむしろマイナスに転じる中、公共交通をプラスで持ってきている。運輸連合系は少し高くなっているのですが。そのような形で必死になって予算配分している。大変だったみたいです。トラムトレインに関して言えば、やはり議論があって選挙戦になった。それを乗り越えて今こうなっているということだそうです。ですから、どこも政治的な圧力があるなかで変えてきた。財源というのは結局、幅広い受益者というのは存在するのだよと。現時点のみの公共交通のサービスの対価を支払うのではないとすれば、地域として何らかの負担をする。その場合に、もちろん、一つは、フランスの交通税とか、ドイツの環境税、あるいはロンドンの道路課金みたいなものがあるでしょう。今後森林課税とか、いろいろな考え方があろう。もう一つは一般会計を、気合を入れて再配分する。実は気合は必要ですけど、決して高い額ではない。新幹線で使う額とは全然違うわけですから。こういう話です。

タウンゼーtram開業で沿線住民の行動は変化

	年 齢						計
	~29	30~39	40~49	50~59	60~69	70~	
タウンゼーtram開始等のサービス改善を知っている	92.9	96.4	98.6	97.2	98.3	95.6	92.9
1 タウンゼーtram等のサービス改善の後、買い物回数が増えた	35.4	20.4	13.0	17.1	16.9	18.5	20.2
2 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、習い事やクラブへの参加が増えた	21.5	9.3	1.4	1.4	8.5	0.0	6.8
3 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、地元の祭や行事への参加が増えた	38.5	24.1	14.5	21.4	15.3	6.2	19.9
4 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、ボランティア活動への参加が増えた	16.9	1.9	5.8	8.6	3.4	3.1	6.8
5 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、観劇・スポーツなど娯楽に行く回数が増えた	24.6	16.7	11.6	17.1	18.6	10.8	16.5
6 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、気分転換に外出する機会が増えた	26.2	11.1	10.1	15.7	18.6	9.2	15.2
7 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、電車の中で本や雑誌を読む機会が増えた	10.8	3.7	8.7	5.7	13.6	7.7	8.4
8 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、自家用車を運転する回数が減った	21.5	20.4	21.7	24.3	25.4	18.5	22.0
9 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、自家用車に乗せてもらう回数が減った	18.5	7.4	10.1	14.3	18.6	13.8	13.9
10 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、そうした変化はない	47.7	61.1	66.7	60.0	54.2	64.6	59.2

2019年2月に沿線住民400名に電話調査



タウンゼーtram開業で沿線住民の行動は変化

	年 齢						計
	~29	30~39	40~49	50~59	60~69	70~	
1 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、友人・知人と会う回数が増えた	30.8	11.1	10.1	11.4	6.8	7.7	13.1
2 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、親戚に会う回数が増えた	26.2	7.4	7.2	5.7	5.1	7.7	9.9
3 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、近隣のお付き合いが増えた	13.8	5.6	5.8	5.7	3.4	4.6	6.5
4 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、新たな友人、知り合いが増えた	15.4	3.7	4.3	7.1	6.8	7.7	7.6
5 タウンゼーtram開始等のサービス改善の後、そうした変化はない	55.4	77.8	75.4	77.1	66.1	66.2	69.6

2019年2月に沿線住民400名に電話調査



オーバーエスターライヒ州(オーストリア)の場合



注) 1 オーストリア州の各年度当初予算案から業者が試算
2 グラフは河川関連を除いた輸送におけるシェア。道路建設・維持管理には、バスレーン等公共交通用も含む。一方、公共交通関連には、交通信号等の道路に係る施設の運営費用等を含む

欧州の公共交通の財源

財源の考え方

- 公共サービスには幅広い受益者が存在
- 現時点の利用者のみが公共交通サービスの対価を支払うものではない
- ⇒ 地域として何らかの負担(国の補助も踏まえつつ)
- ① 特定財源として地域全体に負担金を加算
 - 交通税(仏)、環境税(独)、道路課金(ロンドン)
 - 森林課税のような地方税は日本にも存在
- ② 一般会計の再配分
 - オーストリアなど

日本では大都市圏では競争により高品質の公共交通サービス



しかし、交通には「市場の失敗」が伴う

- 経済理論的には、交通のような社会基盤(インフラ)では「市場の失敗」が発生
 - 「交通サービスは市場の失敗の火薬庫」(竹内 2008)
 - ✓ 固定費の負担(施設が大きい)
 - ✓ 外部効果(環境改善など)
 - ✓ 情報の非対称性(売り手と利用者の間に情報の差)
 - ✓ 長期の視点(50年、100年のインフラ、不確実性)
- ⇒ 社会的な最適解を再検討し、**アウトカム**を明確化すべき⇨QOLの向上
 - 公共交通が、地方圏で純粋な民間事業として成立した理由は、「右肩上がり」という特殊な時代背景

では、そのような MaaS の時代を見据えて、今後どう交通まちづくりをしていくかということですが、日本では大都市圏は競争をベースにした高品質なサービスがある程度出来た。これは事実です。しかし、交通というのは市場の失敗が伴うもの。これはもう交通経済学の初歩の教えるところであるわけです。市場の失敗が起こるのであれば、やはり、われわれはそこを修正して、本来の社会的最適解を再検討しなければいけないのではないのでしょうか。皆が皆クルマを走らせて、それが市場の最適解ですか？やはり社会の最適解というのは何らかの整理が必要であろうと思います。その時の一つが繰り返し述べている「アウトカム」であり(まあ、これは私の考え方ですが)、ヨーロッパの SUMP とかの議論を考えると、一つは QOL=クオリティ・オブ・ライフの向上ではないかと。日本の場合、幸い、右肩上がりの時代があったから公共交通が市場原理でできたけれども、もうそういう時代ではない。

アウトカムを実現するために

- 自家用車優先社会からの決別
- 交通サービスの統合
- ⇒ MaaSの考え方⇨**運輸連合**の形成
 - 地域公共交通については、公正取引委員会も統合を容認する方向

【運輸連合】

- オーストリアでは、都市圏、地域圏の共通運賃の設定、列車運行等の整合性、輸送サービスの質の確保を行うための事業者から独立した組織
- 地方自治体に代わり、事業者と輸送サービス契約を締結
 - 1960年代にドイツで結成された運輸連合は、交通モードや事業者の間の運賃を共通化するための事業者連合。その後、ドイツでも行政主導で運輸連合を結成。

オーストリアの運輸連合の任務

【公共近距離・地域旅客輸送法第18条】

- ① 連合内の運賃に関する枠組基準の設定
- ② 輸送サービスの発注の調整
- ③ 品質管理
- ④ 連合自身の個別具体的なマーケティング、販売活動の実施
- ⑤ 連合自身の個別具体的な顧客への情報提供
- ⑥ 収入の決算、配分のための交渉
- ⑦ 自治体の近距離・地域交通計画に対する提案
- ⑧ 自治体(あるいは第三者)の輸送サービス契約(費用・収益に対する助成に関する事柄も含む)締結に関する委託事務
- ⑨ 輸送サービス契約、その発注に関する自治体(あるいは第三者)の委託に基づく事務遂行
- ⑩ コンセプション付与に関する聴聞
- ⑪ 並行交通機関との関係に関する措置

— 法第3章は「並行交通の回避、結節の改善」として詳細を規定

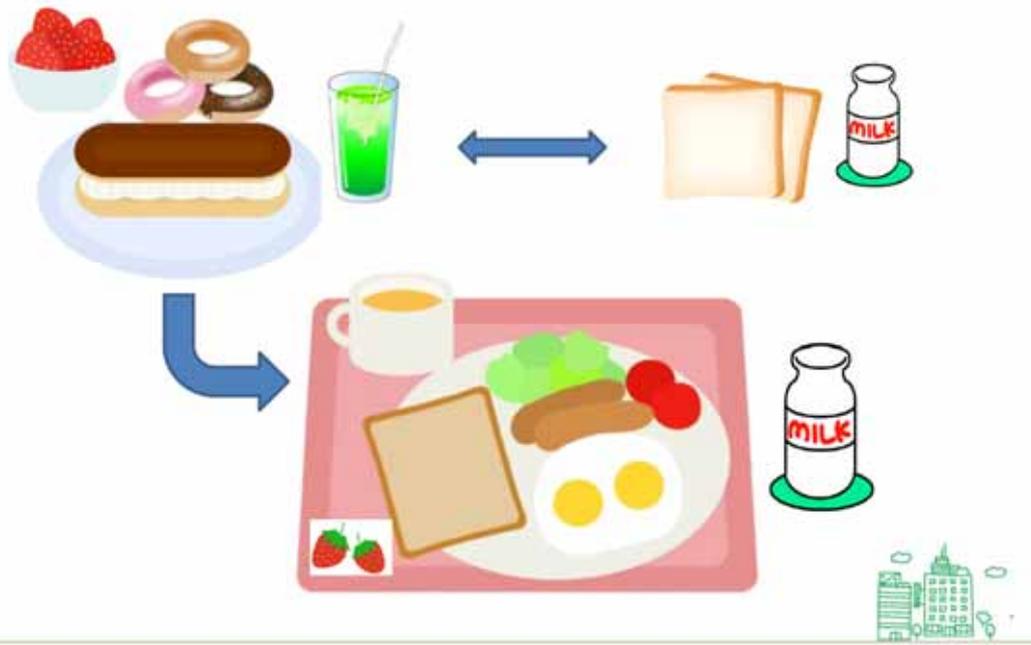
では、「アウトカム」を実現するための MaaS の考え方って何だったかというところ、そのベースとなるのが「運輸連合」、いわば、「交通統合」のような考え方。ちなみに地域公共交通については、今、公正取引委員会もそれを容認する方向になっています。「運輸連合」は、一応知らない方に説明しておくとして、海外で基本的に事業者がいくつかあって、それらが、かつては日本と同じようにバラバラの運行と運賃を設定していました。ところが、ドイツで、それではもう自家用車に勝てないということで、事業者が連合を組んで、当時の“公正取引委員会”に対して、いわば、その例外という形で、事業者同士で価格を協定して運賃を統合する。これが 1960 年代にドイツで始まった。今やドイツもそうですが、オーストリアも含めて、地域全体、まさに福井県とか、そういったレベルで行われている。オーストリアの場合は、州単位で運輸連合が形成されて、その州内の共通運賃を設定して、ダイヤをすべて整合的にする。パターンダイヤですべて接続することで便利に乗り換えられる。しかしやはり苦勞している。どうしてもできないときは複線にしたり、待避線作ったりするのです。でも、やっている。それで質を確保している。それで、まさに質を確保すれば、自家用車に頼らなくてもいい地域社会ができる。そういうことなのです。質を確保するためには、もちろんダイヤもそうですが、車両の質まで重要なのですね。ちゃんと快適な車両を提供するという契約に違反ということで罰金が来る。遅れが多かったり、顧客満足調査で悪かったりすると、それはもうペナルティ。こういった形で結構クオリティを重視する。日本とは違うやり方です。オーストリアのフォアアールベルク州というところは、オーストリアの山の中を、網の目になっているバスが接続していく。ここはスイスと統合ダイヤもし始めている。幹線は 15 分に 1 本。さすがに山の中 15 分に 1 本というわけにはいきませんが。バスも全部色が決まっていて、都市内バスは緑、長距離バスは黄色、これはバスと電車が隣同士で乗り換えられる、このような仕組みです。

ちなみに、ツィラタール鉄道はナローゲージ。ここは一部複線。これは先ほど言った、パターンダイヤを導入するために複線区間をつくりました。ちなみに、これ、一乗谷に行く越美北線と少し似ていないですかね。そんなイメージです。そこに今度水素電池車が走ります。どんどん攻めています。

ツィラタール(ツィラー谷)



インセンティブ(誘因)



まとめですが、最後にこんな絵をお見せします。最近別のところでもお話したので、聞いた人はまたかと思われるかもしれませんが。単なるドーナツとエクレアと甘いジュースですが、アメリカへ行くとホテルの朝食で、こんな朝食を食べている人が結構いるのですね。これで皆太るのだと思われるのですが、これってあまり健康に良くないって多分明らかなのですが、こどもは絶対「美味しい」と言います。それに対して親はどう言うか。「あんたダメです。ちゃんとミルクとパンにしましょう」。まあ、こう言うわけですね。子供は「わかった。健康にいいミルクとパンにしよう」と思うかっていうと、これが並んでいたら子供はどちらを取るかということですね。当然取らないです。しかし、私が今の日本の交通状況に関して言えば、「クルマってこんな（ドーナツとエクレアと甘いジュースのような）イメージじゃないの？ 健康大丈夫なの？ あるいは、そんなことやっていて本当にいいの？」。片や政府。「ちゃんとコミュニティバス（健康にいいミルクとパン）3時間に1本走らせています。朝夕の病院通えます。交通政策基本法によって、一応それは確保します。維持補填します」。乗れますかね。やはりお年寄りだったら3時間バス待つしか仕方ないかもしれない。と言って、ほとんどの人は結局ドーナツを食べる。それで、せめてもしこれが、こういうもの（トースト+卵+ソーセージ+サラダ+ミニトマト+コーヒー）であったらと。「パンと牛乳には卵もついて、ちゃんと栄養も取れます。美味しいよ」と。子供がいやだと言ったら、イチゴも2個ぐらいつけてあげましょうと。こういうことをしてあげれば、多分、ある程度こうなる（ドーナツからの転換）のではないかと。何が言いたいかということ、まあ、わかって頂けたかと思うのですが、要するに、われわれは「べき論」だけじゃいけない。まあ、僕は経済学だから特にそれは思うのですが、経済学の基本はインセンティブ、誘因なのです。「あなたクルマを運転しちゃいけませんが、やってきたことというのは、まさにアウトカムを実現するためにかなりの努力をして質の良い公共交通を地域全体統合してやってきた。実はMaaSの時代というのは、なにをかくそう、まずそれなのです。モビリティ・アズ・ア・サービス。モビリティ・アズ・ア・サービス（トースト+卵+ソーセージ+サラダ+ミニトマト+コーヒー+イチゴ）だ。全部一体で。そういうことを、まず、この誘因を以て示していく。そういうことではないかと。ちなみに日本でも最近「地域交通のクロスセクター

効果」ということで、実際に移動手段だけではなくて、医療や商業など、いろんな形で影響が出るのだから、決して交通単体で考えちゃいけないよ、という話にはなっているわけです。これも国交省の近畿運輸局のパンフレットで、多分、土井勉先生とかいろんな方が結構おっしゃっているの、皆さんお聞きになったことがあるかもしれませんが、福祉だったり、観光だったり、財政だったり、いろんな面に交通が絡むのです。それらを全体で考える必要があるでしょうね。

あともう一つ、日本にも希望を失っちゃいけない、っていうか、まず、例えば、これ大昔ですけど、2003年3月の地方鉄道問題に関する検討会。そこでこんなことを言っている。「そこで、地方鉄道においては、日本の鉄道運営におけるこうした鉄道事業者自身が自立的な経営を目指すという観点と、ヨーロッパの鉄道事情に近い考え方、すなわち、輸送密度が小さな地方鉄道を維持していくためには公的負担が不可欠とする観点を両立していく必要がある」。こういう考え方が根強くある。さらに最近、「道路に税金を使って鉄道には使わない。それはおかしいと思いますよ」なんていう発言が偉い人から出ている。誰か。国交省の森次官（前）です。森次官はこういうことを言っているわけです。「現代では、道路には税金を使って鉄道には使わない。それはおかしいと思いますよ。道路と鉄道、どちらを取るのかみたいな議論自体が違うのではないかと。二択じゃないでしょう」。どうですか。MaaSの時代は二択じゃないのです。鉄道、バス、場合によってはタクシー、場合によっては自家用車が入ってもいい。つまりモビリティ・アズ・ア・サービスは要するに、ラストワンマイルを含めて全体統合の時代ではないですか。そしてそれを支えるときには、市場メカニズムが成り立たないのであれば一定の公的負担もあっていい。

道路に税金を使って鉄道には使わない。それはおかしいと思いますよ

—現状では一部を除いて鉄道にはほとんど公的資金が投入されていません。こうした状況を踏まえて、高規格道路の整備などにはどんどん公費が使われるけれど、民営の鉄道には公費がなかなか投じられないのは不公平だという指摘もあります。どう思われますか？

森 道路に税金を使って鉄道には使わない。それはおかしいと思いますよ。そもそも道路と鉄道、どちらを取るのかみたいな議論自体が違うんじゃないか。交通手段としても車と鉄道の二択じゃないでしょう。役割が違うんだから、棲み分けが成り立つはずなんです。実際にデータを取ると、高速道路の平均利用距離って50kmくらいなんですよね。さらに日常の通勤とかで考えると10kmとか20km程度。それよりは長い距離は鉄道が担っているし、500kmを超える長距離になると飛行機利用が増加する。それぞれの役割分担があるんです。

文章オンライン2018年9月17日

- 新技術の導入は、それ自体が目的となつてはいけません。目指すべきは、住みたい、訪れたいQOLの高い都市・地域(アウトカム)。そのために新技術を活用。
- ドアツードアを自家用車保有に依拠しない時代では、軸となる公共交通は一段と重要。
 - 利便性が高く快適な公共交通により、自家用車からの転移にインセンティブをもたせることが可能。
- 利便性の高い公共交通への投資は、**アウトカムを実現するための投資**として判断。
 - 日本以外の国は、公共交通単体で会計上の収支均衡を求めない。
- 地方圏の地域公共交通は、**統合された1つの移動サービス(A Service)**を、市場原理に全面的に依拠せず、「**公共サービス**」として整備。
 - モードを超えたダイヤ調整、運賃統合、路線の重複の排除。

最後に、新技術導入っていうのは、それ自体が目的となつてはいけません。目指すべきことは、住みたい、訪れたい QOL の高い都市、アウトカム。それを目指してほしいと思います。それで、ドアツードア。福井なんかの場合どうしても、やはり大都市圏と違って自家用車保有でドアツードアを補完せざるを得ないのですが、それに依拠しないようにするためには益々公共交通が重要になってくるわけです。そのために、しっかり公共交通に投資をしてアウトカムが実現できる。そうすれば、多分、社会は変わっていくのかな。地方圏の地域公共交通というのは、福井もいろいろな鉄道会社がある。JR もあって、福井鉄道があって、えちぜん鉄道があって、今度新幹線ができれば、またそれに伴う新しい並行在来線会社ができる。それをバラバラに考えていちゃいけない。バスもある。それを統合されたサービスとして、いわゆる市場原理じゃなくて AS (A Service) をしっかり「公共サービス」として見据えたうえで、MaaS を展開していく。となると、多分、今後の福井にも新しい交通まちづくりの戦略が出来てくるのではないかなと、最後は勝手な私案ではありますが、そんなことで私のお話を終わらせて頂きます。ご清聴ありがとうございました。

関西大学 経済学部 経済学研究科 教授 宇都宮 浄人 氏

福井県池田町を満喫！

先日、婦人会の研修旅行で池田町の蕎麦の手打ち体験をしてきました。子供の頃は自宅で曾祖母が蕎麦やうどんを手打ちしていたのを手伝っていましたが、今はスーパーで購入するか、外食するかの2択で楽しんでいます。

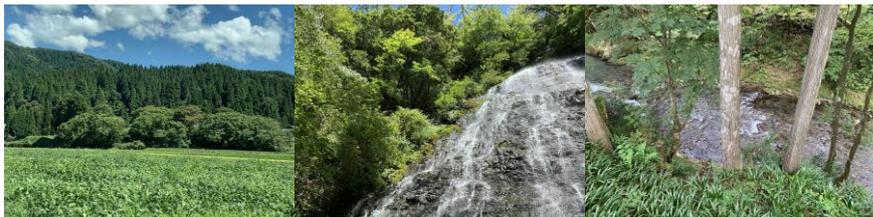
福井県内では手打ち体験ができる施設は複数ありますが、今回は「そばの郷 池田屋(旧 ふるさとふれあい道場)」に行ってきました。ここでは二八蕎麦で作りました。蕎麦粉に少しずつ水を入れて、指先でまぜて&まぜて塊を作ってへそを出し、今度は円形に薄く潰し、のし棒で生地が四角になるように伸ばします。お好みの厚さになったら蕎麦包丁で切って、一連の工程が終了します。

蕎麦は十割がいい！とも聞きますが、十割だと蕎麦が繋がらないのですが、何も考えずに昔から二八蕎麦を食べていたと思います。

一連の工程の中で難しいのは、へそ出しと四角に整えることで、この部分は師匠にやってもらいました。まあ、素人が体験して楽しむことが目的だったので、この辺はあまり気にしないでおきましょう。

そして何より、池田町は農産物を有機栽培・減農栽培で育てており、店頭に並ぶ商品は農薬の心配をせずに安心して購入できるのが魅力で、つつい買い物をし過ぎてしまいます。

2016年春には「ツリーピクニック アドベンチャー いけだ」がオープン、役場周辺には「まちの市場 こってコテいけだ」「おもちゃハウス こどもと木」等など、食と遊びの施設が整ってきたので、近年の休日は自然の中で休息したり遊んだりする多世代の人が池田町にやってきます。自然の風景の美しさを堪能しに行ってみませんか？



▲空気が透き通っています。

▲龍双ヶ滝

▲かずら橋付近



作/漆崎 耕次

編集後記・・・編集委員より一言

内田(発行責任者)

「15号台風で千葉県では停電等の被害が出ています。私たちのインフラで電気はいちばん大切でしょうね。なにも被害を受けない生活がいかに大切か…、こんな時身に染みて解かりますね。」

林(変集長)

「『高齢者が運転をやめたら要介護可能性2倍。公共交通や自転車を利用すると1.69倍にとどまる・・・』(朝日20190906)ROBA会員で免許を返納された方はいるのでしょうか？」

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/>