

## カーフリーデーふくい 2019 開催

20190923



### ☆☆活動報告☆☆

9月2日～27日 CFDモビリティマンズふくい  
17日～24日

CFDモビリティウィークふくい パネル展

10日 ROBA9月例会・理事会

第4回カーフリーデー実行委員会

23日 カーフリーデーふくい2019

29日

第4回公共交通活性化アイデア集制作会議

10月8日 ROBA10月例会・理事会

第5回カーフリーデー実行委員会（最終回）

撮影：清水

### ☆☆今後の予定☆☆

11月8（金）～9日（土）

LRT都市サミット（札幌市）

9（土）～10日（日）

全国路面電車サミット（札幌市）

11月12日（火） ROBA11月月例会・理事会

## Wacky's ー押しCD その27 アース・ウィンド・アンド・ファイアー 「太陽神」

さて、今回はかなりポピュラーなアルバムのご紹介です。「アース・ウィンド・アンド・ファイアー」は、一応、ソウル・バンドに分類されていますが、リーダーの「モーリス・ホワイト」は、ジャズ界でも活躍し、他のメンバーもスタジオ・ミュージシャンとして、色んなアーティストのサポートをしているので、そのジャンルに留まっていません。

本アルバムに含まれている「宇宙のファンタジー」は、ディスコ・ブームの時、大ヒットし、これで踊った方も多いかもかもしれません。でも、私のお薦めは、「ラブズ・ホリデー」と「ブラジルの余韻」です。モーリスは、プロデューサーとしての能力は抜群でしたが、歌手としても一流で、その張りのある中低音の歌声に聞き惚れてしまいます。その素敵な歌声の魅力を余すところなく発揮したバラードが前者です。

後者は、ブラジル風味満載の小曲2曲で、2番目の方の作曲者は、例のごとく「ミルトン・ナシメント」です。この曲、実は、以前ご紹介した「ウェイン・ショーター」とナシメントの共演アルバム、「ネイティブ・ダンサー」の冒頭の「ポンタ・ジ・アレイア」なのです。ソウル・ミュージックにブラジル音楽を持ち込んで、一皮むいたのは、モーリスでした。

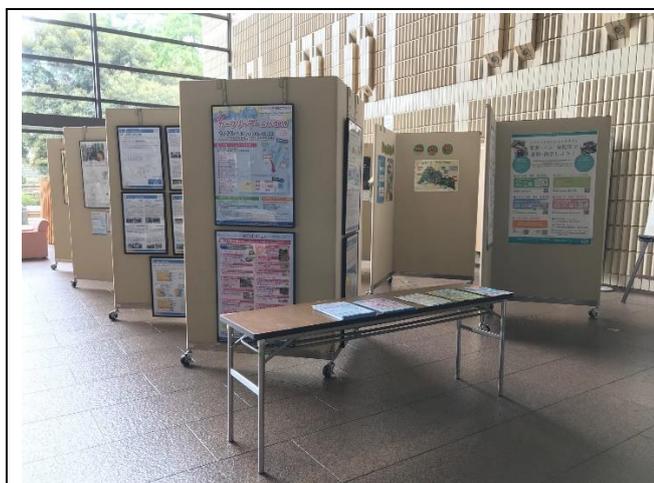
確かに、他の曲にもブラジル風味が振りかけられ、やはり、これは、フュージョン・アルバムですね。先にご紹介した、「アジムス」に引けを取らない卓越したリズム感を弾き出す、モーリスの弟のヴァーダインのエレキベースも聞きものです。洗練されたソウル・ブラジル・サウンド、ご堪能あれ。

## カーフリーデーふくい2019 今年も開催13回目 ローカルコーディネーター 林 博

CFDF2019は、モビリティマンス（桜木図書館）は9/2-9/27、モビリティウィーク（県庁1Fホール・ハピリン4F市総合ボランティアセンター）は9/17-9/24、カーフリーデー（ハピテラス）は9/23に開催し、たくさんの参加をしていただくことができました。

6月12日に東京のCFDJ主催の「CFD説明会」および今年初めて実施する「あおぞら絵本図書館」の関係者会議（横浜、大阪、那覇、仙台、福井）に出席し、6月13日に第1回目の「カーフリーデーふくい実行委員会」を開催しました。その後7月9日、8月6日に実行委員会を開催して実施内容が決定し、8月8日に印刷入稿し、お盆明けには印刷が仕上がり出展者、関係者に配布しました。

### モビリティウィーク（9/17-9/24）



県庁1Fホール



ハピリン4F市総合ボランティアセンター

カーフリーデー当日9/23は、台風の接近により強風が吹くなか、午前中は幸い南風が吹きハピリンで遮ってもらえ、風が弱まった午後には西風が少し吹き込みましたが、雨も降らずに無事最後まで開催して終了することができました。

今年の新たな取り組みの「あおぞら絵本図書館」は、カーフリーデージャパンがセブンイレブン記念財団の助成を受け、全国統一テーマで初めて実施したもので、福井ではこれまで継続して出展している「松本おはなしポケット」が担当してくれました。

CFDJから届いた、絵本25冊+2冊、それを展示する本棚、人工芝、のぼり、しおり、SDGsの冊子（各自で作成）などの機材のほか、小さなテーブルを用意し、初めての試みなのでいろいろ工夫しながらの取り組みでした。親子連れがたくさん参加してくれて、継続して活動の中に取り込んでいきたいといっていました。



## カーフリーデーふくい2019に参加して

今年のカーフリーデーは、台風の影響が心配されたものの、何とか開催できました。子供から大人まで楽しめる内容で、通りすがりに立ち寄る方も多かったと思います。事前申し込み制の「ちょい旅」も、毎年楽しみにしている方もいて定着してきたのではないのでしょうか。

また、大型ビジョンで電車の乗り方、バスの乗り方ビデオを上映するのも恒例になっています。わかりやすい解説と映像で公共交通利用の啓発に効果的なので、必要な箇所を修正して今後も活用していければと思います。

鳥居 健

主催者ながら、毎年楽しみにしているカーフリーデー。毎年、天候との闘いが続きます。毎年、何かしらの新しい取り組みが追加されていますが、今年は座って体験するコーナーが多く、ちびっ子の笑っている顔や、楽しんでいる姿をたくさん見ることができました。

また、遊びに来た女の子2人組は、遊びを楽しむ感覚で、スタッフとしてお手伝いをしてくれまして、一緒にイベントを作っている、そんな感じがしました。

また、私の甥っこ（3歳）は、プラレールで走っているフクラムとキーボを穴があくほど見ていたのですが、大型ビジョンに映るフクラムとキーボを見て、「あ-あ-あ---！一緒、一緒」と言いながら2画面で楽しんでいました。

来年のカーフリーデーは、ちびっ子スタッフもいると、楽しくなりそうですね。 はた みゆき



~~~~~カーフリーデに参加して~~~~~

台風の余波を受け、ある程度の風が吹くであろうという前提での開催です。準備段階から ROBA を始め、福井工大学生、ブース参加のみなさんを含めて総勢 20 数名はいただろうか。つつがなく開始時間の 10 時前には概ね設営がスタンバイしました。

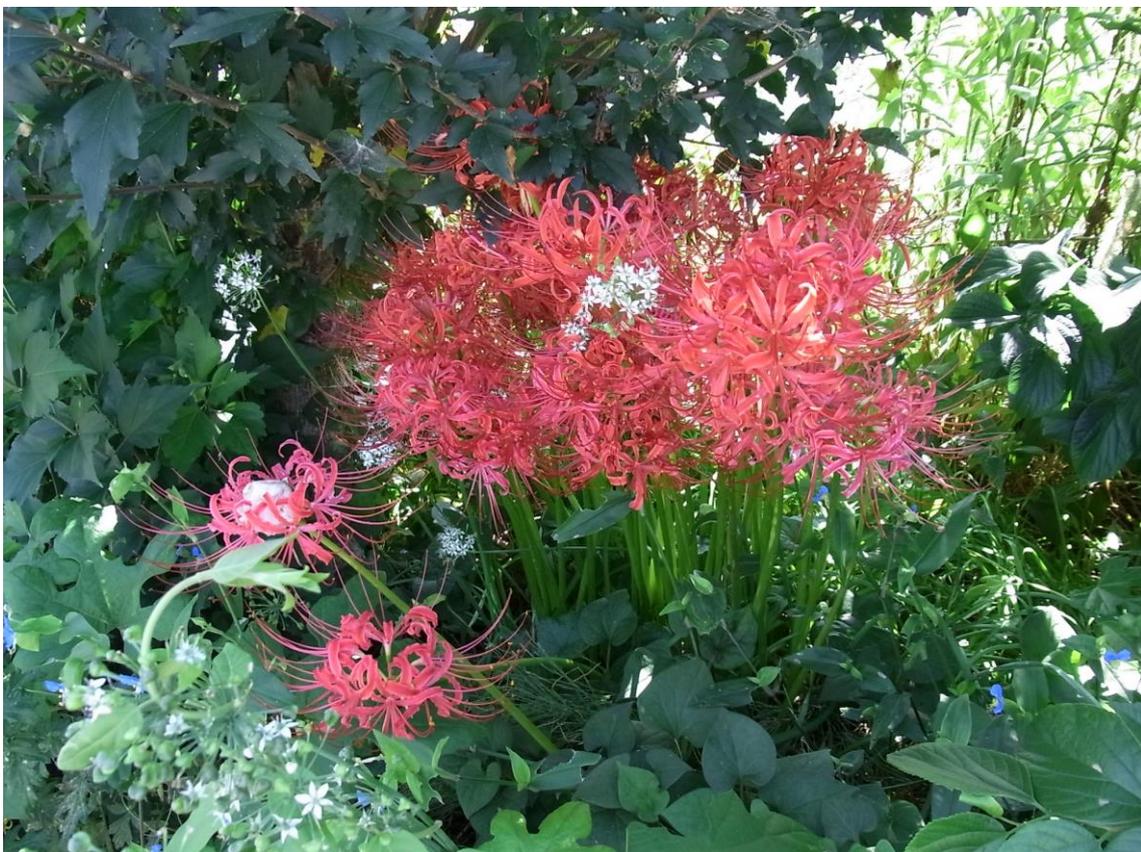
予想どおり、風のせいでのぼり旗は早々に撤去せざるを得なかったのですがそれ以外は問題なく進行できました。本年は移動販売車が会場に入り軽食・喫茶の販売があったこともあり、ゆったりと寛ぐ家族づれにまちなか空間で時間を費やしてもらおうということができたのではないのでしょうか。

新しい企画として「あおぞら絵本図書館」を開催しましたが、キッズバイクやそのほかのブースも子ども向けが多かったこともあり、子どもの来場が多かったようです。クイズラリーにも多くの子どもの参加がありました。

ただし「ちよい旅」に関しては 20 名相当を想定していたのですが、3 組 7 人という参加に終わりました。また、福井鉄道が台風の影響を受け運行を一時取りやめたこともあり、予定したコースを辿ることができませんでした。非常に残念でした。参加者も楽しみにしていたようでしたのでなおさらです。

本年は「ちよい旅」の企画に当たり、福井市の市政広報への掲載、NHK ラジオや TV のニュース、福井新聞の記事などのパブリシティも多かったのですが、残念ながら十分な参加予約にはなりませんでした。今後の課題でしょうか。準備段階から当日片づけまで多くの方の協力を得て開催できました。ありがとうございました。そしてお疲れ様でした。

内田佳次



彼岸花（曼殊沙華）

撮影：変集長 20190926 福井市（自宅前）

## 高岡・新幹線物語 その2

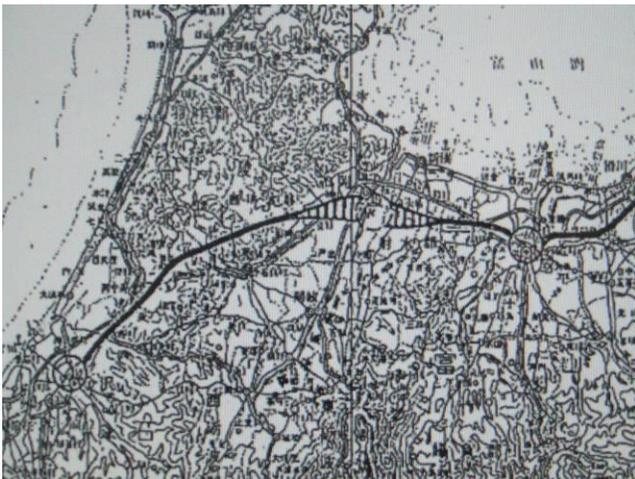
# “なぜ新幹線駅を郊外に？”

5年前、北陸新幹線の新高岡駅が郊外に開業後、高岡中心市街地の衰退は急加速してしまいました。その他、多くの問題が発生してしまった高岡市。市民の口から出るのは「あんな所に駅を作ったからだ」。・・・そこで、そもそもなぜあの様な郊外に新駅を作ってしまったのかを探ってみました。

富山県人が“北回り新幹線”を提唱したのは昭和40（1965）年。その後S47（1972）年に、国の事業として“北陸新幹線”が組み込まれましたが、この頃から『新幹線駅問題』が出始めました。この時、高岡市は『現駅もしくはその至近距離』での設置を働きかけました。これは南部の砺波地域の要望を配慮したものとも言えますが、この時点ではっきり『現駅併設』と言わなかった、強調しなかったのが後々響いてくることになります。S51（1976）年、高岡市長が現駅併設は、騒音公害や住宅移転などで不可能と発表してしまいました。しかし鉄建公団は、現駅併設は可能だし採算上も良いと発表し、経済界、商工会若手などは現駅併設を強く推し、議論はされましたが結論は出ないまま時は進みます。

その後S57（1982）年、鉄建公団発表の“路線予定図”では、高岡付近のみ大きく幅を取ったもの[p2 地図1]で出されました。そして同年、話し合いの末、在来線の高架化まで持ち出され、事業費が高額になるし困難も多いとし、現駅併設派などは、あとは行政の責任とし、『現駅南の近接地』、つまり分離郊外駅で決着[p2 地図2]してしまいました。しかしこの時期、整備新幹線の着工凍結が決定され、この問題も沈静化していきます。

S 61 (1986) 年、国は整備新幹線の凍結を解除。翌年には国鉄が分割民営化されます。さらに昭和最後の S 63 (1988) 年、北陸新幹線は、“フル規格”と“スーパー特急”の組合せでの建設が決定。平成 1 (1989) 年、高岡～金沢間がフル規格で着工されるも、翌年、開業時の並行在来線の廃止が決められ、沿線は廃止区間を少しでも短くするため、フル規格区間を石動～金沢間への短縮を要望。これまでの工事費 8 億円あまりを富山県が負担する事で、新高岡～金沢間の計画を全て変更 [地図 3] する事になりました。この時点で、線形上、現駅への併設は不可能に近いものとなったのです。



- 左上 (地図 1) S57 (1982) 年  
高岡駅付近の幅が広い
- 右上 (地図 2) S60 (1985) 年  
最初の決定予定路線図
- 左下 (地図 3) H4 (1992) 年  
最終版 (これで開通)

【資料提供：鉄道・運輸機構、転載不可】

その後 H7（1995）年、新幹線駅の現駅併設論が再燃。商店街、商工会などが期成を上げるも、県は、急曲線、ルート変更、沿線調整、困難な在来線高架化などを持ちだし、火消しを。・・・日が経ち H9（1997）年には長野まで開通。H11（1999）年、全線フル規格での着工可能性が高まるにつれ現駅併設論も再々浮上。駅位置問題の懇話会が設置され、改めて分離駅と併設駅の問題点を確認。

分離駅・・・高岡の規模で2つの都心核の維持は無理  
これまでの中心地投資が無駄に  
今後の現駅周辺の再開発等が困難に  
現駅老朽化に伴う改修に協力が得られない  
在来3線などとの乗継をどうするのか

併設駅・・・これまでの計画の変更を理解が得られるか  
住宅移転、支障物件問題、事業費増加の対応  
工期の長期化に理解が得られるか  
騒音・振動問題区間の延長をどうするか

これにより『分離駅で止むを得ず』とする座長試案を了承。高岡市の集約意見としました。これで『現駅併設』は完全に無くなった訳です。



閉店になった大和高岡店（左）  
同ビルには大和のサテライトショップ  
など数店が残ったが、食品店、飲食店は  
なく、客はまばらで閑散としている

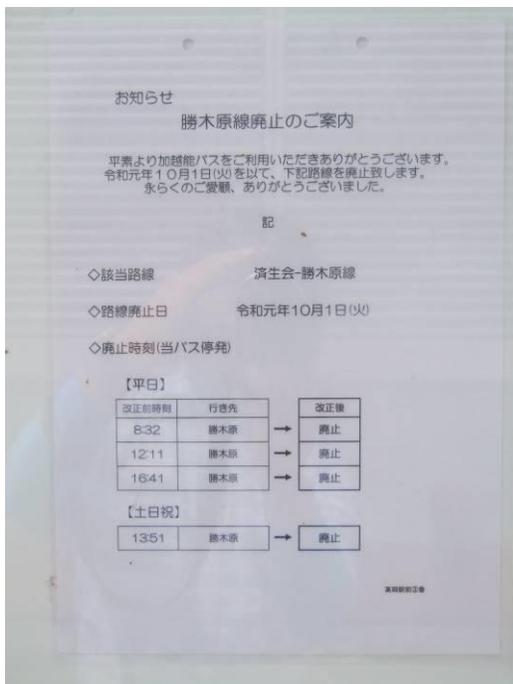
そして H13 (2001) 年に上越～富山間が、H17 (2006) 年に富山～金沢間をフル規格で着工。H27 (2015) 年に金沢まで開業しました。この様に、経済界を含め、多くの市民が現駅併設を望んだにもかかわらず、一部の反対はあったのは事実ですが、市側の先見性のなさ、目先の節約の事しか考えず、議会も真剣に考えていなかったために、新幹線駅は“建設が楽”な『分離駅』になってしまい、現在の高岡の事態を引き起こしたものと考えられます。当時起こっていた時代の流れ（鉄道貨物の縮小、現駅周辺老朽建築物の建替え、街の集約化）を考え、将来の街づくりも見越し、初期段階で強い信念を持って『現駅併設』を推しておけばその願いが叶い、ここまでの中心市街地の衰退や財政難は起こらなかった可能性が高いとみられます。

高岡現駅は貨物扱いも無くなり、南側の大型店も閉店。新幹線用地の確保も比較的容易でした。北側も用地買収が困難と言っていましたが、道路拡幅はすんなり行われました。高岡機関区は、氷見線能町駅構内への移転も可能でしたし、騒音問題も少ない本数や技術で解決し、本当に残念な事です。S60 (1985) 年に発表された路線予定図 [p2 地図 2] で新高岡駅は分離駅になっていますが、その駅の東西両側 10km くらいで路線がいびつに南側に曲げられているのが分かります。元々、設計側も現駅併設で考えていた証でもあります。

当時の金額で 550 億円をケチったばかりに今になってそれ以上の損害を出している訳です。これからの高岡は 2 つの交通拠点（核）を延々と維持し続けなければいけません。街づくりに関しても何をするにも 2 拠点を考えなければなりません。中心地の衰退、地価の下落、若者の流失、空き家の急速な増加などなど、問題も山積みです。これからの高岡は、街づくりの方向性が問われます。

参考までに、工事中の北海道新幹線『新八雲駅』が注目を集めています。もれなく失敗するとまで言われる新幹線郊外駅となる新駅ですが、開発をあきらめると言う“開き直り”に近いユニークなものです。この新駅を降りたお客さんが駅前で見えるのが“牧草地と乳牛”だそうです。新幹線ができて、停車する列車は少ない、乗降客も少ない、観光客はほとんど無い・・・と言う事を織り込み、自然や環境の保護を優先した訳。小さな街に2つの拠点はいらぬし、新駅周辺への投資で町民の暮らしの低下は避けたい、と言う事です。逆に有名になる事を少し期待していると言った声も、有るとか無いとか・・・。

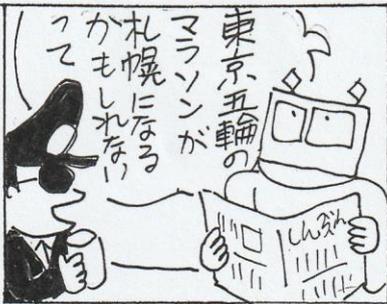
さて、福井地域の皆様にとっては“よその地域”の話ではありますが、新幹線開通は“必ず地域を盛り上げ、発展させる”とは限りません。場合によっては逆効果が問題になる部分もあると言う事を知っていただければ幸いです。



さらに進む路線バスの廃止（左）と新高岡駅前まで拡張されたイオン（上）

善光 孝

怪速! by.うろし哲  
路面ライダー



作/漆崙 耕次

ぜんちゃんの、どうでもいいおはなし その9

じどううんてん

高岡の善光です。さて、出番が回って来ました。鉄道や交通に関する難しく、専門的な話題を提供します。

いつだったか子供をひざの上に座らせ、車のハンドルを操作させて走らせている動画が問題になった事がありました。“児童運転”ですね(汗)。



それは置いて、以前、五箇山(富山県南砺市の山間部)で自動運転車の走行実験が行われ、見てきました。しっかり左右を確認。通過車両の通り過ぎるのを待って左折。対向車をやり過ぎてからの右折・・・。緊急時の安全確保のために運転手は座っていますが、何もしていません。

文明も発達したなあ・・・と感心したのもつかの間。道路を不規則に占有した工事現場では正確な判断ができずに、手動に切り替えられました。さらに途中で霧が発生。それを障害物と判断したらしく停止・・・やはり人間にはかなわず、完全自動化はまだまだ先だな、とも思いました。機械は確認は得意ですが、とっさの判断や柔軟な対応が苦手なんですね。

そして問題なのは、乗っている人の心理的恐怖。対向車とぶつからないか?あの急カーブは本当に曲がってくれるのか?下は谷底だぞ・・・、など。ただ仮に大多数の車が自動運転になった場合、重大事故が大幅に減るが、渋滞は大幅に増える、とかいろいろ言われていますが、さて完全自動化が実用化するの、いつなのか・・・。

そんな中、鉄道はと言うと、人や車の進入がほぼほぼない路線ですすでに自動運転が行われているのはご承知の通り。何らかの軌条(線路)があるのが強みですね。安心と安全が確保されれば、運転手さんがいるか、いないかは、どうでもいい話。

編集後記・・・編集委員より一言

内田(発行責任者)

「公共交通活性化アイデア集を再度まとめていますが、北陸新幹線並行在来線という新しい移動手段について考えなければならない状況にあります。高齢化社会にあって多くの人が地域社会の将来を考える時、移動の問題は避けては通れないこと。ここは…、ROBAが先頭に立たないとダメでしょうね。」

林(変集長)

「もりたんバスは来年3月に廃止の危機にあります。」

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](mailto:roba@mbh.nifty.com)

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