



寂しい夏ですが・・・

花火の画像で元気にお過ごしください！



三国花火大会 20200811 **開催休止**

●撮影：20040812

(三国サンセットビーチ)

●撮影者：変集長

☆☆活動報告☆☆

7月2日 第2次福井市都市交通戦略協議会
(畑副会長出席)

7月14日 公共交通活性化アイデア集制作会議
第2回 CFD ふくい実行委員会
ROBA 7月例会・理事会

7月15日 福井市地域生活交通活性化会議
(林 博出席)

7月15日 福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり
推進県民会議

7月19日 呉西地区交通まちづくり市民会議
(高岡市)にて講演 (川上会員、清水会員)

31日 MaaS 勉強会

8月 1日 呉西地区交通まちづくり市民会議の
福井 LRT 視察

8月11日 公共交通活性化アイデア集制作会議
第3回 CFD ふくい実行委員会
ROBA 8月例会・理事会

☆☆今後の予定☆☆

8月30日(日) 公共交通活性化アイデア集制作会議
9時～15時 ハピリン4F

9月 8日(火) 公共交通活性化アイデア集制作会議
第4回 CFD ふくい実行委員会
ROBA 9月例会・理事会

9月22日(火) カーフリーデーふくい
(秋分の日) 場所：田原町ミューズ、田原町駅周辺

Wacky' s 一押しCD その32

ダイアン・リーブス「ベスト・オブ」

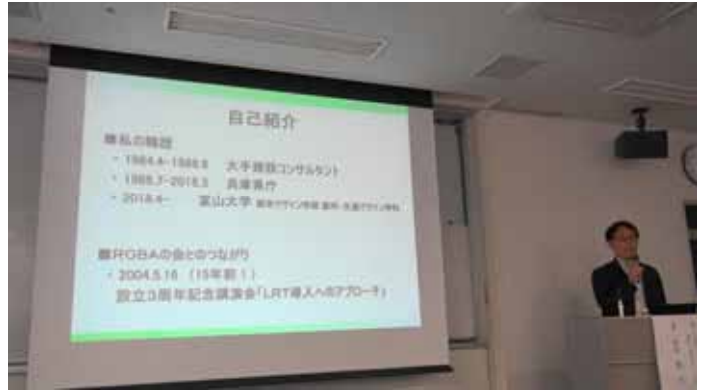
ジャズボーカルと言えば、サラ (ボーン)、エラ (フィッツジェラルド)、カーメン (マックレー) の御三家が長い間、定番となっていました。彼女たち亡き後、ちゃんと後継者が育っています。その筆頭が、この人。艶があって伸びのある、ちょうどいい高さのアルト。これだけでも、ジャズボーカルの素材として逸品ですが、その音程とリズム感の良さは、まさに天賦の才。ところで、旧御三家の素晴らしさは、歌のメロディーを上手く歌うだけでなく、メロディーを崩したアドリブの面白さにもあります。ダイアンは、その才能も兼ね備え、御三家を凌駕するアドリブ力も持っています。さらに、ラテンやアフリカの音楽にも精通し、アドリブでは、その力量もたっぷり聞かせてくれます。

このアルバムは、きっちりこなしスタジオ録音だけでなく、ライブ録音も入っており、大盛り上がるアドリブも存分に聞けるお得版です。と言いながら、お薦めの曲は、超有名スタンダードの「ミスティ」ですが…。原曲の美しさを極めた名演、ジーンと胸に来ます。縦横無尽に歌う、ダイアンのバラエティに富んだ歌をお楽しみください。なお、このアルバムのほとんどの曲をプロデュースしているのは、以前、ご紹介した「ジョージ・デューク」です。ジョージは、ダイアンの幼馴染だそうで、相互に影響を与え合ったようです。ジョージのモダンな感覚もこのアルバムの薬味となっていることも間違いないようです。



講演2 持続可能な地方都市の交通まちづくりを考える 本田 豊 教授

まずは、少し簡単に自己紹介を行います、実は私富山大学の方に参りましてまだ1年少し、ということですのでよく初心者マークが取れたばかりという状態なのですが、大学を卒業して、最初に民間の建設コンサルタントに4年半居りました。その後、兵庫県庁で約30年、地方公務員としていろいろな事業に取り組んで参りました。土木屋ですので、道路事業とか河川事業とか砂防事業等、大体土木の



ことは一通り、特に現場の事業を中心にやって参りました。そして、去年の4月、前の仕事を辞めて、富山大学の都市デザイン学部都市・交通デザイン学科に参りました。それから、ROBAの会とのつながりですが、昔、講演をさせて頂いたことがあったので、少し振り返ってみたところ、2004年の5月に講演会をやっておりました。ということは15年前ということで、かなり前なのですが、ちょうどROBAの会の設立3周年記念講演会というタイトルだったと思うのですが、その当時、兵庫県庁に居りまして、LRTの計画等に携わっておりました。その関係で、「LRT導入へのアプローチ」というタイトルで話をさせて頂いて以来ということになります。

少しだけ富山大学の宣伝をさせて頂きたいのですが、去年、できたばかりの都市デザイン学部の都市・交通デザイン学科というところに私は在籍しております。要は土木。土木工学科という名前で開設しますとなかなか人が集まらないということもありまして、都市・交通デザイン学科という名前にしたところ、大変な人気でして、たくさんの受験者が来てもらえました。まず、土木系の学科の新設は国立大学で36年ぶりということで、なかなか土木も最近下火ということもございまして、新しい学科が出来たのは実に36年ぶりということになります。それから、これは富山大学全体の話なのですが、志願者数が実は国公立大学のなかで5位ということで、最近、志願者数の数だけで言えば非常に多い。一昨年、2017年度は8位だったのですが、2018年度、去年ですね、5位ということです。で、2019年度、今年入った学生の統計データを集計してもらったところ、やはり5位だったということで、そういった意味では、今、人気が出てきているという状況です。で、もう一つ、この名前に惹かれたのでしょうか、都市・交通デザイン学科、土木なのですが、何と、1期生、今の2年生ですが、1/3が女子ということで、大変画期的なことではないかと思います。ちなみに、今年の1年生についてはその半分になりました。まあ、本来の姿かなと思うのですが、それでも女子も結構入ってもらっているということで、今後期待ができと思っています。

ということで、今日の話の中身ですが、大体6点ぐらい、最初に日本の都市の現状と課題、それを以て、日本のめざす交通まちづくりの方向について少しお話させて頂き、それからコンパクト・プラス・ネットワーク、あるいは、地域公共交通ネットワークの再構築という話に移り、後半は、富山県内の公共交通の状況と、持続可能な地方都市へということで、富山県内、あるいは富山市のお話を少しさせて頂いて、福井市の何らかの参考になるようにしたいと思います。

まず、日本の都市の現状と課題、ということですが、今、大変新聞紙上などでも賑わしておりますが、人口減少、あるいは少子高齢化というのがすごいスピードで進んでいるということがあります。このグラフはちょうど、今、このブルーの線ぐらいが現状なのですが、これからどんどんどんどん人口が減っていきます。人口が減っていくのですが、もともとは人口が少なかったわけですから、まあ、何が違う

のっていう話ですよ。例えば、ここにありますが、1970年、それから2045年、これから少し先になりますが2045年と比べると、人口的にはちょうど同じぐらいなのですね。ただ、何が違うか。まず、高齢化率が昔は7.1%という数字でした。そして、現在が大体29%ぐらいです。それが将来、2045年には36.1%ということで、約40%の方が高齢者になるというようなことですね。それから、高齢者を支える割合ということで、15歳から64歳の人口で支えるこの数字、見て頂いたらわかるのですが、1970年の時点では9.8人で1人の高齢者を支えていた。現在ではそれが2人で1人を支えています、今後、1.4人で1人を支えるというような時代がやってきます。

これは北陸3県の人口の増減状況について見たものですが、2010年と比較して2050年、約30年後どうなるか見たのですが、赤いところが増加するところ、人口が増加するところですね。人口が増加するところがほとんどないですよ。そして、黄色、緑、青というところがどんどん人口が減っていくところ。富山県にしても石川県にしても、ここ福井県にしても黄色などが非常に目立っているわけですが、大体半分ぐらいに人口が減っていくよということを示しています。2018年の人口が約1億2644万人で、それも1年間で26万人、人口が減っています。日本人だけで言うと43万人減っています。外国人の方が大変たくさん入ってきていますので、それで何とか、少し増えたように見えていますが、43万人も減っています。今後、2065年に向けて、2065年だと8800万人という数字になるということで、平均すると年80万人ずつ減っていくという計算になります。去年は43万人ですが、80万人減っていくと。つまり、新潟とか浜松、80万人ぐらいの都市が一つずつなくなっていくという風なことになります。

2つ目の、都市の現状と課題ということで挙げさせてもらうのは、都市の低密度化、市街地のスプロール化ですね。これが進んでいるということです。このグラフは、地方都市の、県庁所在位置のデータばかりなのですが、1970年からの40年間で、人口は大体2割ぐらい減っていることになりませんが、それに対して、人口集中地区、人口が集まっている面積については2倍以上になっているということで、どんどん市街地が郊外へ拡散しています。いろいろな要因があると思うのですが、やはり、大きなのは自動車の利便性の向上、モータリゼーションが大きいのかなと思います。

これは、自動車の依存ということで、都道府県別のマイカーの世帯当たりの保有台数を見たものですが、これ、私よく使っていて、富山県が全国2位なのだという話をよくしているのですが、福井県は全国1位なのですね。大変クルマが多い。クルマ社会が進んでいると。これは道路整備率ですが、やはり福井県高いですよ。ちなみに富山県は第1位ですが、福井県は第5位ということで、非常に高い道路整備率を誇っています。ですので、道路の整備状況はよいし、当然クルマは増えていくかなと思います。

こちらの方は国土交通省の交通関係の予算について集計したのですが、左上が昨年度、右下が今年度の数字について集計したものです。交通関係だけです。これによると、道路、道路整備、あるいは道路環境整備の道路関係が非常に予算としては多いというのがよくわかります。67%ぐらい。去年よりもさらに1兆2700億が、1兆5100億ですから、相当、道路の予算が増えていることがわかると思います。それに対して、都市幹線鉄道。新幹線は別ですが、都市幹線鉄道と言われている鉄道関係の予算というのが、今年918億ということで、道路などと比べると桁が2つ違うというのがこれでわかると思います。あと、つい先日、悲惨な事故があったわけですが、どうしても自動車の場合はこれからも事故というのが危惧されるところだと思います。これあくまでも計算なのですが、人身事故とか死亡事故とかを起こす確率というのが、非常に実は高いということを示しています。多分、ほとんどの方は、どんな悲惨な事故があっても「自分は関係ない」と思っている方が多いと思いますが、実は、交通事故で亡くなる人、あるいは普段クルマに乗っている人から集計したら、50年間クルマに乗り続けると、一生のう

ちに 200 人に 1 人が死亡事故を起こすということになります。それぐらい気を付けてくださいということを申し上げたいのですが、クルマの運転の時には本当に気を付けて頂きたいと思います。ちなみに、私、富山に移ったのですが、クルマは持っていません。

それから、最近よく賑わせている問題として、空き家の問題というのがありますよね。非常に急速なスピードで空き家が増えてきています。ちょうど今、この辺り、14～15%という辺りですが、今後、すごい勢いで空き家が増えて行きます。15 年後の 2033 年には 3 軒に 1 軒が空き家になるという状況になっているかと思っています。空き家や空き地が増えるとどうなるか、ということで、国の方も「都市のスポンジ化」ということで大変危惧しています。これによっていろんなことが起こってくると思います。治安が悪くなったり、景観が悪くなったり、不法投棄がたくさん出てきたり、火災の発生が誘発したりということで、いろんなことが出てくると思います。それによって地域そのものの魅力とか価値が低下していくという時代になってくるのではないかなということが危惧されています。

大きな 3 つ目の、都市の現状と課題ということで、老朽化する社会資本の維持ということを挙げたいと思います。こちらは公債費、借金ですね。国とか地方の借金の状況ですが、今、借金がどんどん増えて行っているのは皆さんご存知だと思います。それに対して、インフラの維持管理とか更新にかかる費用というの、今後急速に増えて行きます。50 年を過ぎたような橋梁とか道路、こういったものがどんどん出てきますので、大変なスピードで、維持管理とか更新のお金も増えて行く可能性があります。ということは、借金は増えている

は、維持管理のお金は増えているはということで、本当に維持管理ができるのだろうかという危惧があります。都市の維持管理コストを見た場合に、住民一人当たりの財政支出、公共の財政支出ですが、人口密度とか高齢化率との相関が非常に高いということがわかっています。人口密度が低いほど、高齢化率が高いほど、一人当たりの財政支出が増えて行くというような傾向にあります。ということで、今見て参りました都市の現状と課題を整理すると、1 つは人口減少と少子高齢化への対応、2 つ目に都市の低密度化、スプロール化への対応、3 つ目に、老朽化する社会資本の維持への対応、こういったことが挙げられるのではないかなと思っています。それに対して、課題解決の視点というのはいろいろあるかと思っています。国を挙げて、今、地方創生という言葉で、いろんなことを取り組もうとしています。それで、私はいろんな解決の視点はあるとは思いますが、コンパクトシティによる賑わいの再生、それから、地域コミュニティの再生、そういったものをやりながら、持続可能なまちづくりを実現していくことが、課題解決の視点ではないかなというような話をさせていただきます。

そのためには、私は交通まちづくりの時代がやってきているのではないかなと思っています。先ほどの宇都宮先生の講演のタイトルも交通まちづくりという話だったと思うのですが、交通まちづくりの定義、いろんなことが言われていますが、ここにありますように、私が考える交通まちづくりというのは、「交通計画の実践」を重要なキーワードとして、市民の参画、市民と行政の協働によりまちづくりを進める取り組み。あるいは公共交通の再生など、交通計画と都市計画、都市づくりが連携したまちづくりを行う取り組み。こういったことが交通まちづくりと定義できるのではないかなと思います。しかし、どうして交通まちづくり？ いろんなまちづくりがあるのですが、なぜ、交通まちづくりかということ



ですが、持続可能なまちづくりの実現にとって、公共交通という選択肢は非常に重要だと思っています。歩行者とか、自転車の利用促進や、交通システムの整備・維持・運営のためには、どうしてもまちづくりの視点というのが欠かせないものだと思っています。例えば、なかなかできないのですが、今、LRTの導入に向けたまちづくりというようなものは、まさに交通まちづくりと言えるのではないのでしょうか。

そのために「交通まちづくりの時代」

■交通まちづくり(Transport community development)とは

- 「交通計画の実現」を重要なキーワードとして、市民の参画、市民と行政の協働によりまちづくりを進める取り組み
- 公共交通の再生など交通計画と都市計画、都市づくりが連携したまちづくりを行う取り組み

■なぜ、交通まちづくり？

- 持続可能なまちづくりの実現にとって、公共交通という選択肢は非常に重要
- 歩行者、自転車の利用促進や、交通システムの整備・維持・運営のためには、まちづくりの視点が欠かせない

■例えば…

- まちにLRTの導入をめざす取り組み
- 地域コミュニティに新たにバスの導入をめざす取り組み

日本がめざす交通まちづくりの方向

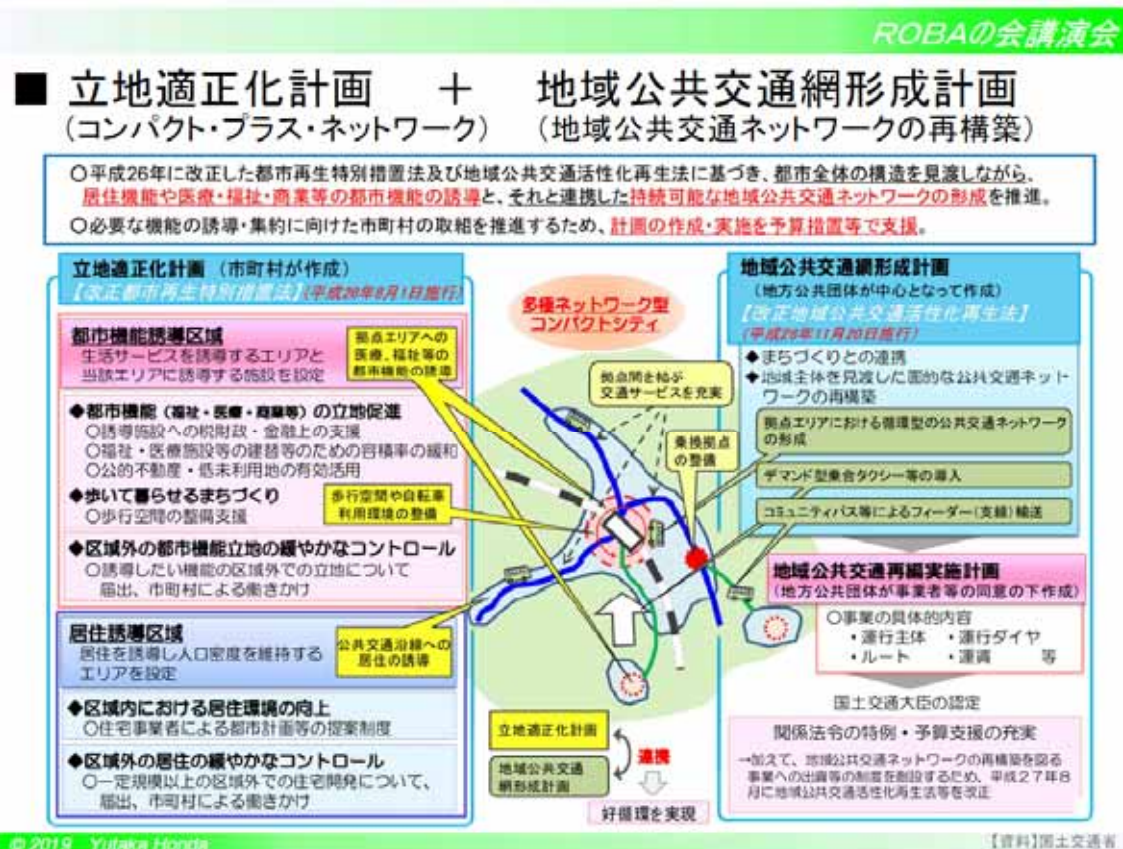
- コンパクト・プラス・ネットワーク
- 地域公共交通ネットワークの再構築
- + SDGs(持続可能な開発目標)

「コンパクトシティ政策」の推進

↓

コンパクトシティの実現

これから日本がめざす交通まちづくりの方向について考えてみたいと思います。3点挙げたいと思います。まず1点目はコンパクト・プラス・ネットワーク。2点目として、地域公共交通ネットワークの再構築。3点目として、それに加えて、最近SDGsという考え方が広く取り上げられるようになっていっています。こういったものが、今後の交通まちづくりの方向として重要であると思っています。こういった施策に取り組むことで、コンパクトシティ政策を推進して、コンパクトなまちづくり、ひいては持続可能な地方都市を目指していくべきではないかなと考えています。



それぞれについて見ていきたいと思います。まず、コンパクト・プラス・ネットワークという考え方ですが、これは 2002 年に「都市再生特別措置法」というのが施行されました。それが 2014 年の 8 月に改正されています。なぜ改正されたかということですが、これまで見て来たように、人口減少であったり、高齢化であったりというところから、2014 年に「地方都市消滅」という言葉が出ています。これ「増田レポート」ということで本も出ていますが、このまま行けば日本中の都市の半分、896 という数字だったと思うのですが、896 の市町村は消滅する可能性があるというようなレポートですが、そういったレポートが出ました。それぐらい人口が減って行って、都市経営が大変になるということですね。それに対する危機感、非常な危機感が出てきたのだと思います。そういったことで、この「都市再生特別措置法」というのが改正されています。この法改正によって、いろいろ言われているのですが、まず、「立地適正化計画」の策定が位置付けられています。それによって、コンパクトなまちづくり、それによる公共交通のネットワークの連携、こういったものが打ち出されています。

これが国から出ている資料なのですが、立地適正化計画では都市機能の誘導区域、あるいは居住誘導区域というものを設定することになっていますが、こういったものを設定するとともに、ポイントは、公共交通を軸とするまちづくりというものが打ち出されたということです。現在の地方都市の現状を見ますと、スプロール化した市街地が広範に広がっている、あるいは公共交通の空白地域が大変広範に広がっているという現状があるわけですが、今後は拠点エリアへの医療とか福祉等の都市機能の誘導であったり、公共交通沿線への居住の誘導であったり、歩行空間や自転車利用の環境の整備を行うことによって、地方都市を創生していこうということですね。つまり、「立地適正化計画」によって都市再生を行っていくということになります。

2 点目が、地域公共交通ネットワークの再構築ですが、こちらの方は 2007 年に「地域公共交通の活性化再生法」というのが出来ましたが、その後 2013 年に「交通政策基本法」が出来ました。これを受けて、やはり同じように 2014 年 11 月に、この活性化再生法が改正されています。この活性化再生法の改正によりまして、「地域公共交通網形成計画」というのが位置付けられています。まちづくりと一体となった公共交通の再編が打ち出されました。さらに、この計画によって、地域全体の公共交通のあり方と、住民・交通事業者・行政の役割というのを明確にすることが位置付けられています。この活性化再生法ですが、これを、活性化再生法により、公共交通の利便性とか効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を作っていくということが謳われています。このポイントは、自治体を中心になって、まちづくりなど関連施策と連携して面的な公共交通ネットワークを作っていくことにあります。そのスキームとしては、「地域公共交通網形成計画」を作成し、具体的な取り組みに向けては、「地域公共交通再編実施計画」というものを作って、国が支援していくというスキームになります。「地域公共交通網形成計画」に基づき都市再生をするということですね。

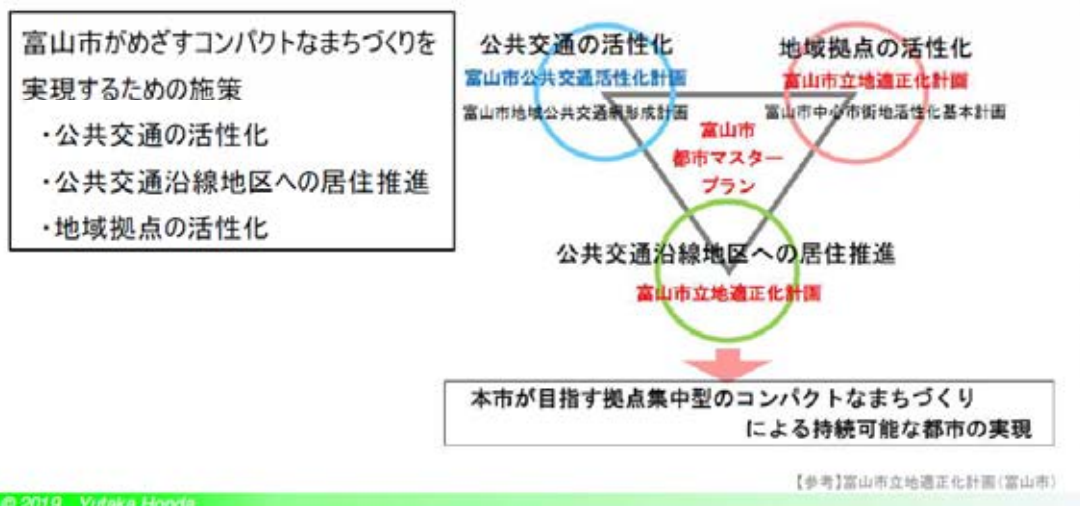
今 2 つ説明させてもらったのですが、つまり、この 2 つの計画を作って進めていくということは、都市計画と交通計画の融合にほかなりません。＝交通まちづくりの推進と書いていますが、私はこれを交通まちづくりの推進だと考えています。コンパクトなまちづくりと地域公共交通の再編というものをともにめざすことで、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めていく。地域公共交通ネットワークを再構築することにより、都市構造を変えていく。こういった流れを作ったといえます。この「立地適正化計画」ですが、国内では今年の 8 月現在で 177 都市が計画を策定しています。もちろん、私が住んでいる富山市も 2017 年 3 月に策定してまして、この立地適正化計画では、富山市がめざすコンパクトなまちづくりを実現するための施策として、公共交通の活性化、地域拠点の活性化、公共交通沿線地域への居住推進というのを挙げており、これに基づき、コンパクトなまちづくりを進めて

いくということになっています。

■立地適正化計画

- ・ 国内で177都市が計画策定(2018年8月現在)
- ・ 富山市の計画(2017年3月策定)

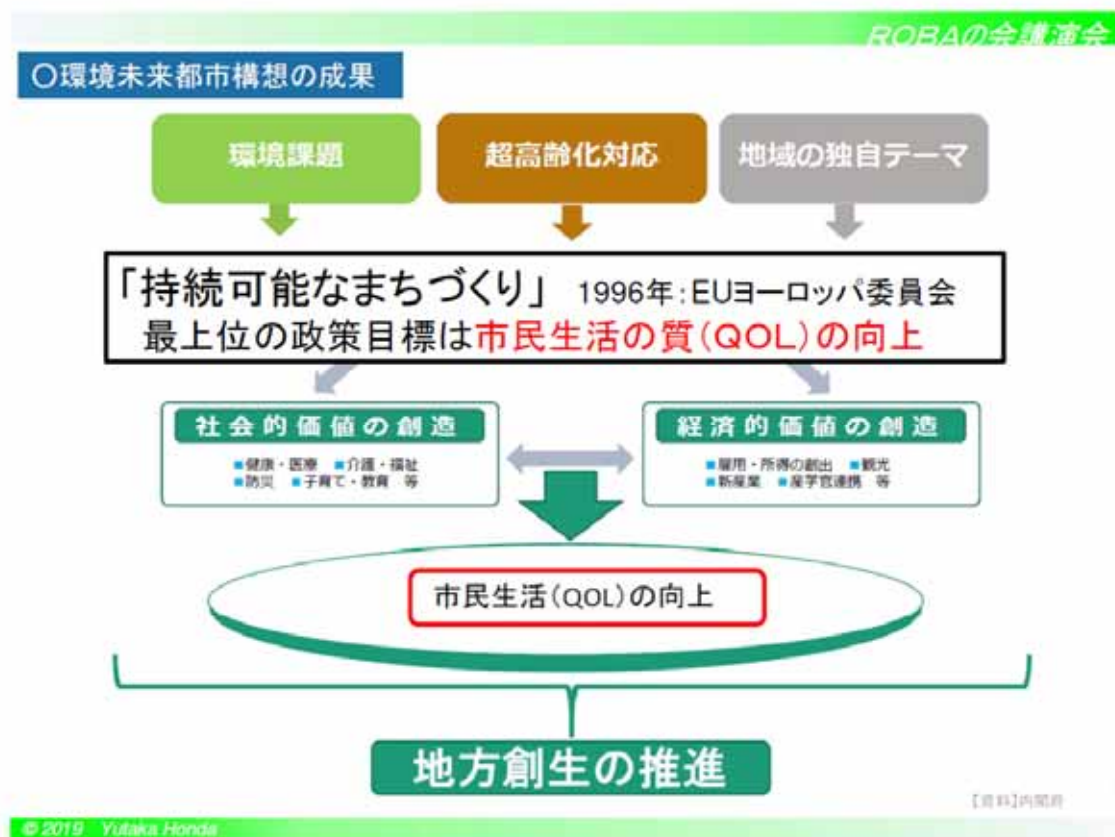
■富山市立地適正化計画



もう一方の「地域公共交通網形成計画の方ですが、こちらの方も昨年の8月現在で、国内で427件、計画が策定されています。ただし、先ほど申し上げたスキームで、実行の段階では「地域公共交通再編実施計画」というのを作って進めていることになっているのですが、こちらの方はわずか24件止まりということで、計画の方は作れているのですが、実行に移すための計画の策定までは至っていないというような状況です。実際に公共交通の再編をやっていこうと思うと、大変ハードルが高いということを示しているのだと思います。こちらの方も、富山市は計画を2016年に作っています。富山市の「地域公共交通網形成計画」を見てみますと、公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現というのが挙げられており、いろいろ施策たくさんあるのですが、その第一番目に挙げられている施策がLRTネットワークの形成ということになっていまして、具体的には路面電車の南北接続であったり（これは後ほど少しお話しさせていただきます）、電停のバリアフリー化であったり、新型車両の導入であったりということをこれから進めていくということが計画に位置付けられています。

3つ目。+SDGsということで、2つの取り組みと重なる部分もありますが、最近、持続可能な開発目標というのが世界的に取り組まれています。これは、定義としては「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範な課題に、統合的に取り組む。ということで2015年、国連サミットで採択されたものです。これに基づいて、国は一生懸命SDGsを全国で展開していこうとしています。富山市もちろん入っているのですが、国内29都市をSDGs未来都市と位置付けて、未来都市計画というのを策定してSDGsを進めていこうとしています。この富山市のSDGsの未来都市計画というのを見てみますと、やはり、具体の取り組みとして挙げられているのが「LRTネットワークの形成により、過度に車に依存したライフスタイルを見直し、歩いて暮らせるまちを実現する。」ということにな

っています。やること一貫していますよね。



この未来都市構想によって、何をしていくかというのですが、先ほども宇都宮先生の方からのお話の中でも QOL の向上というのがありましたが、やはり、これの目指すところは、QOL の向上を通じて、地方創生を推進していくということになっています。実は、この QOL の向上というのは、EU のヨーロッパ委員会が 1996 年にすでに打ち出していることで、それに遅れること二十数年以上経っているわけですが、ようやく日本も最近、QOL という話が出てきたのかなと思っています。

ここからは富山県あるいは富山市の話をさせて頂きたいと思います。富山県というのは公共交通のネットワークが結構、意外と残っているんですね。環境にやさしい「鉄軌道王国とやま」というのを打ち出していますが、大変たくさんの公共交通が未だに残っているということで、なかなか全国的に珍しいのではないかなと思います。地方鉄道を含め、バスも含め、大変たくさんの公共交通網が残っていると思います。

新幹線のデータというのを少し見てみたいのですが、これは新幹線の開業前後による利用者数の比較をしたものですが、東北新幹線、それから九州新幹線、これ博多―熊本ですね。こちらは鹿児島中央の数字ですが、それからこれが北海道新幹線。それと比べますと、この北陸新幹線というのは伸びがすごいですよね。他の新幹線については大体 1.2 倍、1.3 倍、1.6 倍ということですが、北陸新幹線の金沢開業で何と 2.95 倍ということで、すごく利用が増えていきます。これは 2 年目が 2.73 倍、3 年目も 2.73 倍、4 年目は 2.77 倍ということで、どんどんどんどん乗降客が増えているという状況で、北陸新幹線というのは如何に利用客が多いかというのを示していると思います。まあ、絶好調ですね。

富山県では地域交通ビジョンというのを作ってしまして、それに基づいていろんな施策を進めています。基本理念としては、使いやすく、わかりやすい、持続可能な地域公共交通の実現ということになっています。これに基づき、基本目標に、県、市町村、交通事業者、県民が連携、協力し、国の支援制度

も活用しつつ必要な取り組みを進める。となっています。これに基づいていろんな施策に取り組んでいるという状況です。

富山県地域交通ビジョン 基本理念と基本目標

基本理念

つかいやすく、わかりやすい、
持続可能な地域公共交通の実現

「つかいやすい」… 運行ダイヤや乗継などが便利

「わかりやすい」… 運行情報や交通案内などが充実

「持続可能な」… 一定の利用水準を維持するとともに、効率性や採算性等も考慮しながら地域交通ネットワークを確保し続けること

基本目標

県、市町村、交通事業者、県民が連携、協力し、
国の支援制度も活用しつつ必要な取り組みを進める。

- ① 利便性向上による県民等の地域交通の利用促進
- ② 国内外の来訪者の円滑な移動の実現
- ③ 持続可能で多様な地域交通サービスの実現

【出典】富山県地域交通ビジョン（平成28年3月）

交通ビジョン 5つの視点から進める主な取り組み

① 域内交通

- 市町村におけるまちづくり計画と連携した地域交通ネットワークの計画の策定とその推進
- 地域の実情に応じた多様な地域交通サービスの展開
- 公共交通不便地域の利便性の確保

② 域間交通

- 公共交通機関相互の接続利便性の向上等
- 利便性を考慮した等時隔ダイヤの実現
- 拠点駅など交通結節点の機能強化
- 複数の市町村等の連携による地域交通の利便性向上

③ 広域交通

- 北陸新幹線の県内駅・富山きときと空港との交通ネットワークの充実
- 広域周遊観光ルートの充実
- 地域観光資源と連携した多様な観光列車の運行
- 交通情報等の提供

④ 交通環境の整備

- 全国相互利用可能な交通ICカードの導入促進
- 駅舎・バス停等の利便性の向上
- 多様なニーズに対応した付加価値の高い交通サービスの提供
- 安全・安心な地域交通の基盤づくり

⑤ 関係者の連携による取り組みの推進

- 「鉄軌道王国とやま」の情報発信
- 県民の地域交通の利用促進に向けた啓発活動
- バス運転者の確保など人材育成と交通従事者のおもてなし力の向上

【出典】富山県地域交通ビジョン（平成28年3月）

具体的には 5 つの視点から進めているということなのですが、域内交通、それから、域間交通、広域交通、交通環境の整備、それから、関係者の連携による取り組みの推進ということで、こういった柱を打ち出しているいろんな取り組みをしているところです。

ただ、富山県内の地域公共交通の利用実態見たところですが、要は公共交通を利用していますか、というアンケートを取っているのですが、「全く利用していない」53.2%、「あまり利用していない」38.7%ということで、9 割の方は公共交通など利用していないというのが実態です。利用しているのが 1 割ですね。その理由を聞いても「自動車の方が便利」84.2%ということで、如何に意識が公共交通の方に向いていないかということだと思います。

ROBAの会議演会

■富山県内の高齢者の運転免許返納者数

クルマを利用しない高齢者の日常生活を支える足をどのように確保・充実するかが重要となってくる。



■富山県内の認知機能検査（運転免許更新時）の結果

75歳以上受検者 約25,400人

第1分類（認知症の恐れ）：945人（3.7%） → 35%は返納せず

第2分類（認知機能低下の恐れ）：7,094人（28%）

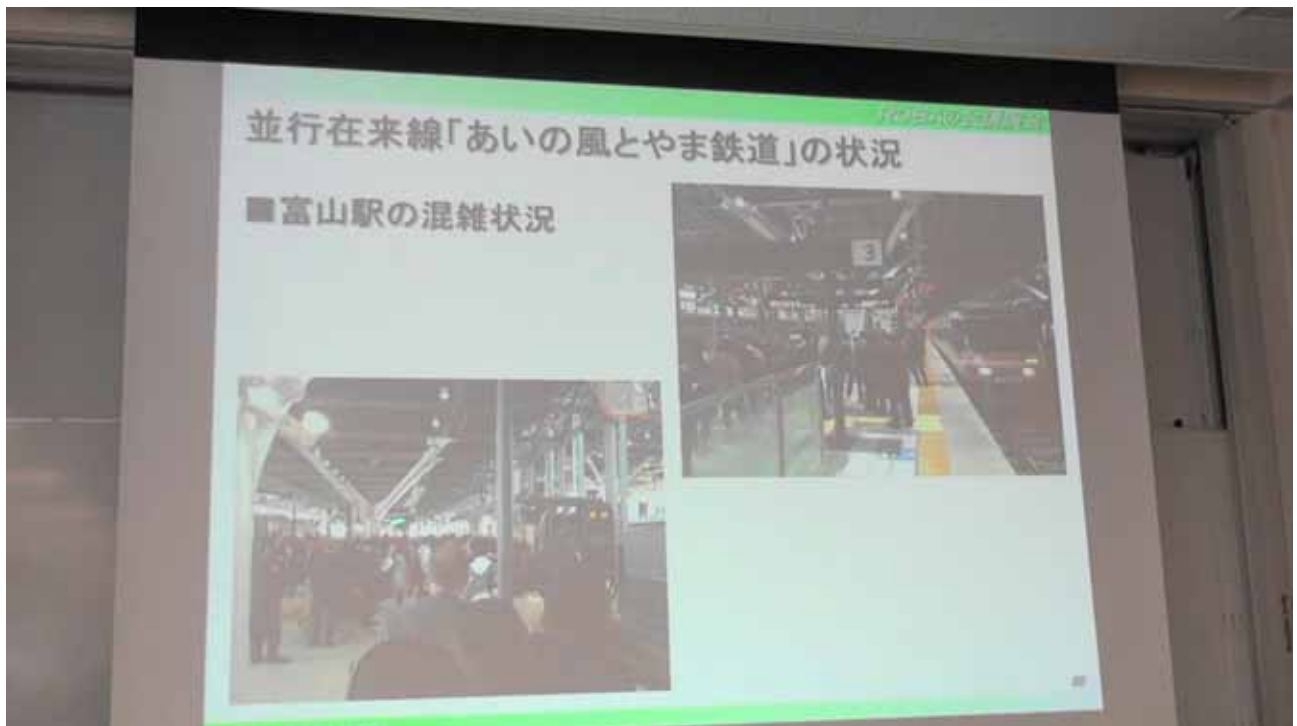
© 2019 Yutaka Honda

こちらは高齢者の運転免許返納者数について見たものですが、どんどん増えています。運転免許の返納者が富山県内ではどんどん増えているという状況ですが、増えているということは、クルマを利用しない高齢者が増えてくるということになりますので、こういった方々の日常生活の足をどうするのかというのがたいへん大きな課題というか、重要なのだ、という意識で詰められています。あと、運転免許更新時の認知機能検査の結果ですが、75歳以上の受検者が25,400人いたのに対して、認知症の恐れがあるというのは3.7%の945人いらっしゃいますが、そのうちの35%は免許を返納されていないということで大変怖いなと思っています。認知機能の低下の恐れの方まで入れると、30%の方が認知機能低下の恐れ以上ということになります。それでも運転免許が離せないというのが実情ではないかと思っています。公共交通が、最近利用者が非常に少なくなっているのが全国的な傾向かと思いますが、富山県内について見てみますと下げ止まりどころか、最近は利用者が増えているというのが実態です。

こちらは、バス、鉄道、軌道といったものを合わせた数字ですが、ちょうど新幹線の開業が26年末だったと思いますが、それからずっと微増。それまで減っていたのですが、最近は増えています。鉄道も軌道もバスも年間の利用者数が増えているというような状況です。もう下げ止まったという形になっ

ております。

例えば南砺市について見てみましても、南砺市は城端線の南の端ですが、そういった富山の中心部から離れたところでさえも 25 年以降は増えていると。城端線につきましても微増ですが増えているという状況で、決して少ないわけではありません。むしろ増えているという状況です。



これが現在の並行在来線であるあいの風とやま鉄道の混雑状況について示したものです。これは夕方の時間帯ですが、毎日こんな状態なのです。並んでいる方の列、実はこれ撮れていないのですが、これ、階段があって、ずーっと下に階段が降りて行っているんですが、階段の下の方まで列が続いています。こちらもそうですね。電車来たところですが溢れているのですね、ホーム。このような状況です。大変利用者が増えていると思います。

少しこの並行在来線のあいの風とやま鉄道について見ていきたいのですが、三セクなのですが、県が 63%、市町村が 27%で、民間が 10%という割合になっています。これはあいの風とやま鉄道ができるときに需要予測したのですが、これによるとどんどん減っていくというような予測でした。10 年後には 20%減り、30 年後には 50%減っていくと。少なくともこれを元に車両数だとかそういったものが決まっていると聞いています。減るということが前提条件だったのですね。

これが車両です。車両数はその時の前提条件に基づいて、新型車両が 17 編成、旧型車両が 5 編成という形になっています。この旧型車両につきましては順次新型車両に更新していく予定だと聞いていますが、現在、こんな状況になっています。

それから運賃ですが、この運賃も他の並行在来線に比べると、これが、他のしなの鉄道とか、IGR いわて銀河鉄道、こういったものの、JR の時の金額と比べてどれぐらいになっているかということですが、あいの風の場合は平均で 1.09 倍ということで大変抑えられています。開業後 5 年間、実は今年度までなのですが、非常に抑えられています。6 年目以降は値上げが予定されているということなのですが、実は、先ほども申しましたように、非常に好調だということで、これ後でお話しますが、どうかということが検討されています。

■あいの風とやま鉄道の運賃

(JR比)

乗車券の種類	運賃設定	高岡⇄富山		富山⇄魚津		先行三セクとの比較	
		実施運賃	JR時との差額	実施運賃	JR時との差額	しなの鉄道	IGRいわて銀河鉄道
普通運賃	1.12倍程度	360円	+40円	560円	+60円	1.61倍	1.52倍
通勤定期 (大人1か月)	1.12倍程度	10,890円	+1,170円	16,230円	+1,750円	1.49倍	1.48倍
通学定期 (高校生1か月)	1.03倍程度	7,110円	+220円	7,660円	+230円	1.24倍	1.55倍
平均	1.09倍程度					1.45倍	1.52倍

↑ 開業後5年間(～R1),
6年目以降は値上げ予定

(平成25年12月現在)

⇒経営収支見込み(開業後約10年間)

初期投資に対する公的支援、適正な運賃設定、経営安定基金(65億円)
による支援等により、**収支均衡となる見込み**

【出典】富山県資料

© 2019 Yutaka Honda

いろんな工夫がされています。特に、他社線との乗り継ぎというのがたくさんあるわけなのですが、そこで初乗りを掛けますとどんどん高くなっていくというのがありますので、できるだけ会社間で列車を乗り継ぐ場合の初乗り運賃については割引していこうということで乗り継ぎ割引を行っています。それでかなり運賃が安く抑えられているということもあるのだと思います。他にも利便性の向上策としてICOCAですね。交通ICカードも入っていますし、あいの風ライナーという特別な列車を走らせたり、あるいは、これ泊駅なのですが、しっかりと電光表示、これ無人駅含めてすべての駅に入っています。また、バスの接続ですね、こういった表示板なんかも入れて、できるだけ利用促進を図ろうという取り組みをされています。それから、駅舎だけでなく、イベント列車とか観光列車、こういったものもできるだけ走らせようとしていまして、つい最近には、一万三千尺物語という、ここにありますが、こういった観光列車も走り出した。さらには、新駅の設置ってということで、「高岡やぶなみ駅」というのはもう開業していますが、これから富山と東富山の間にまた新駅をつくっていくというようなことで、いろんな利便性向上策を考えられています。そんなことで、実際にこの3年間について見たところですが、先ほどの需要予測のデータから言うとどんどん減っていくというようなことになっていたのですが、逆にどんどん増えて行くというような状況ということです。定期外、通学定期、通勤定期ともに伸びているというような状況で、それが影響して非常にホームが溢れるような状況が出てきていますので、できるだけ車両の増便とか、そういったものをしてくれという要望が大変強く出ています。先ほど言いましたように、来年度、運賃改定で値上げするというのが、もともとの取り決めになっていましたが、大変好調ということで、さあどうしようということになっています。慎重に検討する必要があるとなっていますが、この間、富山県の知事もおっしゃっていましたが、予定されていたから本当にそのまま値上げするかどうか。そこのところがこれからの議論になるかというぐらい乗客が増えているという状況です。

■あいの風とやま鉄道の利便性向上策

①利便性の向上

H27.3.26 普通10月利用開始
H28.2.27 IC定期券利用開始

- ◇交通ICカード(ICOCA)の利用範囲拡大
 - ・富山県域～大聖寺間など(H29.4.15～)
- ◇あいの風ライナーの運行(泊駅～金沢駅)
 - ・平日2.5往復運行、平均利用率86.1%
 - ・JR時代(おはようエクスプレス)に比べ2往復増
- ◇新旅客案内システムによる情報提供
 - ・「案内モニター」の新設(各駅改札口)
 - ・ホームページ上での列車位置情報提供(「あいつレ」)
- ◇運転区間延伸・増車による利便性の向上
 - ＜H31春ダイヤ改正＞
 - ・朝夕の通勤時間帯の運行区間延伸(富山～高岡、富山～泊)
 - ・混雑が予想される休日等に2両から4両に増車(富山～金沢)
- ◇駅窓口の営業時間の見直し
 - ・黒部、入善、泊の窓口閉鎖時間の解消(H29.6.1～)
- ◇JRきっぷのクレジットカード決済の導入
 - ・JRきっぷ取扱駅8駅(H29.4.1～)
- ◇市町イベントタイアップきっぷの発行
 - ・日本海高岡なべ祭り(高岡市)(H31.1)
 - ・入善ラーメンまつり(入善町)(H31.2)

②あいの風とやま鉄道の利用状況(H30年度第3四半期)

●1日当たり利用者数 42,183人
対前年同期比+1.8%(+734人)

→通年営業ベースでは過去最高となった前年を上回る状況で推移

③駅舎の利活用の推進

- ・特産品の販売、開業イベントの支援
- ・観光案内所、特産品展示などのスペースを整備

泊駅開業セレモニー

④イベント列車運行(9-2028～)、観光列車運行(9-2014～) 一万三千尺物語

⑤あいの風とやま鉄道ファンクラブ会員募集

・2月末現在3,136名(個人2,801名・親子266名、他に法人69口)

⑥新駅の設定

- ・利用者の増加、鉄道収支の改善効果
- ・地域のまちづくりの観点

H30.3.17開業 H3春(2021)開業を目指す
「高岡やぶなみ駅」、「富山～東富山間」

【出典】富山県資料

© 2019 Yutaka Honda

■あいの風とやま鉄道の利用状況 (H28～30)

(単位:人/日)



© 2019 Yutaka Honda

こちらバスの状況です。富山県内の路線バスの状況ですが、こちらも若干ですが、平成22年ぐらいから徐々に徐々に増えているという状況になっています。ただ、こちらもそうだと思いますが、バスの

運転手がなかなかいないという現状がありまして、特に富山県はバスの運転手の有効求人倍率が高いです。他府県に比べても非常に高い状況になっていまして、例えば、増便したくても運転手がいらないから増やせないという、そんな状況があると聞いています。今後ますますその状況は増えて行くだろうと見えています。

他にも、各市町村でいろんな地域公共交通ネットワークの維持とか活性化に向けた取り組みが行われていると。ご存知の方がいらっしゃるかもしれませんが、いろんなバスとデマンドですね、そういったもののいろんな取り組みがなされています。

あと、情報関係ですが、富山県はバスの情報提供の充実に向けた取り組みというのを始めていまして、令和元年度から標準的なバス情報フォーマット、このデータ作成ワーキンググループ（WG）というのを作りまして、オープンデータ化して、大手の検索サイトへ情報提供したり、今年度はそれを元に県全体を網羅したバスロケを運用したりしていきたいということで、最終的にはこういったものをイメージされているようですが、バスのルート検索とか時刻表検索と併せて、こういった観光情報なんかも表示ができるようなアプリ開発みたいなものもされています。

JR の高山本線につきましても利便性の向上策を行っているということで、増便の社会実験というのも今、市の方でやっているのですが、その他にも特急列車の利便性の向上というのもやっています、特に、高山との結びつきを強化しようとしています、というのは、乗客のうちの外国人が約3割ということで、外国人ターゲットにした取り組みを進めていきたいということで取り組まれています。現在、1日4往復のワイドビュー飛騨という電車が走っているのですが、それを増便して欲しいということで、今、取り組まれているようです。

ここからは、持続可能な地方都市へ、ということで富山市の取り組みを紹介したいと思います。ご存知のように富山市は森市長になってから持続可能な地方都市をめざす取り組みというのをを行っています。富山市も他の全国の地方都市と同じようにいろんな課題があるわけですが、それを、コンパクトなまちづくりという基本方針を元に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を行っていかうとしています。それを実現するための柱というものが3つありまして、今日はそのうちの公共交通の活性化という話をさせて頂きたいと思います。この公共交通の活性化ですが、富山駅にいろんな交通機関が集まってきているということで、それを活かしながら LRT を導入して、これをネットワーク化することによって、過度にクルマに依存したライフスタイルを見直して、歩いて暮らせるまちをつくるという取り組みをされています。

富山ライトレールの整備 ~JR富山港線のLRT化~

利用者の減少が続いていたJR富山港線(鉄道)を公設民営の考え方を導入し、日本初の本格的LRTとして蘇らせた取り組み

<路線概要>

- 開業日：平成18年4月29日
- 延長：7.6km(鉄道区間6.5km、軌道区間1.1km)
- 電停数：13
- 車両数：7編成(2両1編成)
- 所要時間：約25分(富山駅北一岩瀬駅)

<運行サービスの向上等>

運行間隔の改善、新駅の設置、低床車両の導入、バリアフリー化、ICカードの採用など



▲富山駅北側
▲富山駅南側(富山駅北側と南側を結ぶ)

②市内電車の環状線化

中心市街地活性化と都心地区の回遊性の強化を目的に、市内電車を一部延伸・日本初の上下分離方式の導入・魅力ある都市景観の構築に向けた道路空間との一体的な整備

<路線概要>

- 開業日：平成21年12月23日
- 延長：約3.9km(環状線区間約3.4km)
- 電停：延伸区間に3箇所新設
- 車両：新型低床車両を3編成導入



▲富山駅南側(富山駅北側と南側を結ぶ)

4点ほど、事業として挙がっていきまして、①富山ライトレール、それから、②富山市内線の環状線化、③路面電車の南北接続、④市内電車の上滝線乗り入れ、こういったものが取り組まれようとしています。このうちの①番は終わりましたね。②番、③番あたりがこれから。もうすでにできているのですが、利

用促進に向けた取り組みとして続けていくと。

まず、富山ライトレールです。これは皆さんご存知だと思いますので省略させて頂きたいと思いますが、JRの富山港線をLRT化したという取り組みで、公設民営の考え方で日本初の本格的なLRTとして蘇らせた取り組みということになっています。

2つ目が市内電車の環状線化ですが、これはやはり日本初の上下分離方式の導入によって、魅力ある都市景観の構築に向けた道路空間との一体的な整備、街路事業と合わせ技で取り組んでいる事業になります。環状線そのものはもう出来上がっています。

その環状線で市が一生懸命取り組んでいるのがトランジットモールの社会実験です。これは中心部、富山城のある南側、大手モールというところをトランジットモールにして地域を活性化しようという取り組みなのですが、去年、年4回実施していますが、今年度は、今年です、年5回開催する予定になっていまして、3月、それから5月が終わりました。この後まだ3回、夏と秋に予定されています。

このトランジットモールの社会実験ですが、まだトランジットモールと言っても、こういったところにバリエードがあって、歩行者空間と軌道の空間というのは分離されています。ということで、ヨーロッパ型の本物のトランジットモールに比べるとまだまだなところがあるのですが、まずはこういった社会実験をすることで、こういった取り組みに賛成する方、特に沿線の方ですね、そういったことを協力して欲しいということで、年に4回、今年は5回ですが、森市長に聞くと、できたら月に1回ぐらいやっていきたいということをおっしゃっていました。

こんな状況なので、少しこの賑わい空間と軌道の空間が離れていますね。もう少しこれを融合できるような形にすればいいのですが、まあそれは実験を通してやるということです。

ただ、非常に好意的に受け取られていまして、だんだん、利用者の方も増えてきています。普段の通行量と比べるとすごくたくさんの歩行者、賑わいが出てきているということがわかると思います。過去4回の実績で、大体6.6倍から10.2倍と通行量が非常に増えています。ただ、本当に残念というか、まだまだなのだと思いますが、これ1本筋東側ですが、やはり、駐車場に入るクルマは渋滞している。あるいは、中央通りという、これ商店街ですが、こういったところまではなかなか波及していないというのが実態です。大変寂しいですけどね。これからだと思います。



3つ目が路面電車の南北接続ですが、こちら、1期事業の南側の事業が既に終わっています。路面電車が富山駅に乗り入れたところの事業が終わっています。ちょうど今、これ北側、富山ライトレールと南側の路面電車を接続する事業を、来年度の春に向けて事業をするということになっています。いろんな交通機関が集まってきている富山駅ですので、それを利用して観光客とか市民の方が快適に利用できるよう空間を創っていかうという取り組みです。

最終的には 38 メートルの自由通路を駅の中に作るということになっていますが、現在は仮通路という形で開通しています。新幹線の改札口を出たらすぐに路面電車に乗れるというようなところが非常に画期的な取り組みだと思います。

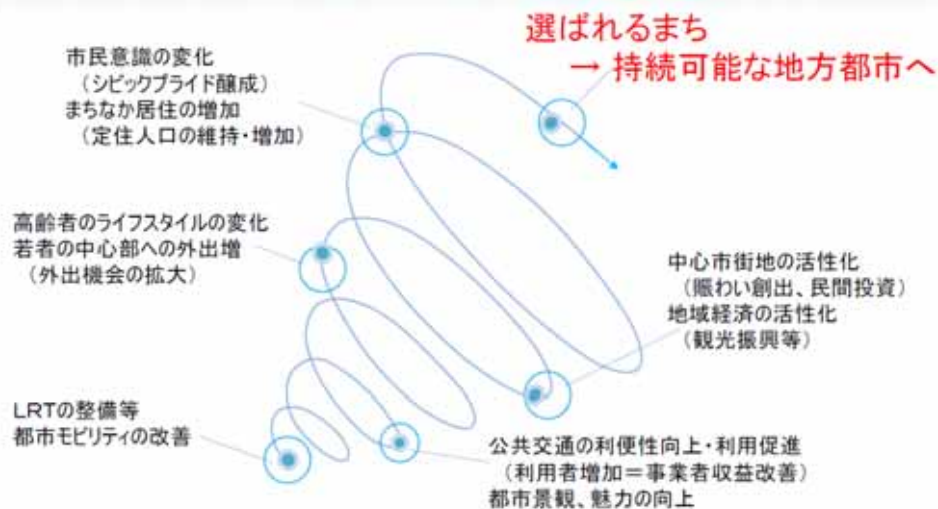
そういったこともあって、南北接続の事業効果、まだ南側だけですが、やはり富山市内、あいの風とやま鉄道、地鉄、市内電車、路線バス、富山ライトレール含めまして非常にこの 4 年間見ても増えていると。16%増という結果が出ています。それぞれ見ても、それぞれ増えています。これは市内電車、路面電車ですね。それからライトレールも増えている。これが朝の路面電車の状況ですが、すごいですね。ものすごい長蛇の列、利用者が増えているという状況です。



ROBAの会議演会

■コンパクトなまちづくりにおけるLRTの整備効果

「正のスパイラル」が生まれ、「まち」や「ひと」に
プラスの影響や変化をもたらしている



それから、これは富山地方鉄道の鉄道線ですね。それから路線バス。すべてが増えているというような状況です。地铁さんも鉄軌道、バスとも好調だということで増収増益というような記事も出ています。これから南北接続の第2期事業ということで、先ほど言いましたように、来年の春、北側の広場の整備も含めて、これが完成します。これで一応の区切りだということをおっしゃっていますが、また、この南北接続が終われば利用者がさらに増えて行くのではないかなと思っています。

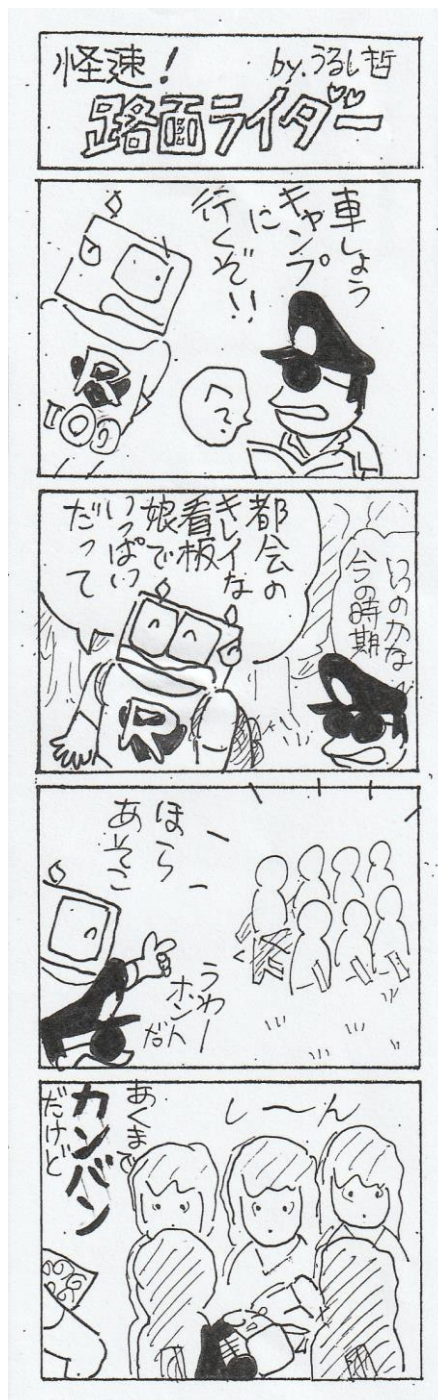
ということで、今、富山市が採っている政策というのは、これまで言われていた地方都市の公共交通というのは、乗客が減って行って、サービスが低下して、また乗客が減っていく負のスパイラルだったのですが、ちょうど逆になっています。いろんなことをすることでまちが活性化して、市民の意識も変わっていく。で、まちなかの人口も増えて行く。最終的には、他の都市に比べて選ばれるまちになって持続可能な地方都市としていきたい、ということです。

最後に、この、おでかけ定期券というのを少しだけ紹介していきたいのですが、これは高齢者の方に富山市が補助している事業ですが、この、おでかけ定期券事業で65歳以上の高齢者の方がまちなか以外の延連部の方からまちなかに来るときには補助が出ます。利用者の負担金が1,000円なのですが、それに対して、この定期券を持っている方は、外から中へ、中から外へ出ていくときに限って、すべて100円になる事業です。ただではありません。100円です。例えば一番遠いところだと、富山駅前から猪谷というところまでバスあるのですが、これ、1,160円かかるそうなのですが、これも100円ということで、できるだけ中心部に高齢者の方に出てきてもらおうというような事業です。当初は路線バスだけで始まったのですが、地铁の電車、さらには路面電車にも乗れるようになっていきます。この事業で、つい一昨日、記事が出ていたと思うのですが、先日、富山市の森市長と話していたら、「非常にうれしいことがあったんだ」というので、「どうしたのですか」と聞いたら、この、おでかけ定期券を持っている人と持っていない人、高齢者を比べて、その医療費を比べたら、市全体としたら1億円という補助を出しているのですが、それで差額が7万いくら、1年間で医療費の差額が出たと。それを65歳以上の高齢者すべてに換算すると、18億円ほどの医療費の削減につながったということで、1億円の補助で18億円のリターン。結局、「公共交通と健康というのが非常に関連しているということを定量的に出せたんだ」ということをおっしゃっていましたが、具体的なデータはどれも年度末になるようですが、そういう結果が出たということでおっしゃっていました。

これはこの間の富山市の広報に載っていたのですが、富山市の住みやすさということで、いろんな方にアンケートした結果です。9割近くの方が住みよいと回答しています。8割以上の方が住み続けたいと回答している。7割以上の方が富山市の方が他のまちよりも住みよいと回答しているということで、若い方の意見を聞いていまして、例えば「おじいちゃんやおばあちゃんが外出しやすいように電車やバスをさらに使いやすくしてほしいです」とかですね、こういった意見が出ています。ということで、これまで富山市さんが採ってきた施策というのが徐々に市民に広がっているのではないかなということで、これが一つの地方都市の、持続可能な地方都市のあり方ではないかなと思っています。

以上、ご清聴ありがとうございました。

富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 教授 本田 豊 氏



作／漆崎 耕次



●名もなき池
(通称：モネの池)
撮影：20200721
＊あじさい園前バス停
から徒歩約 150m

【青春18きっぷを使つての日帰りは？】

福井駅 (6:06) → 岐阜 → 美濃太田 → 関 (11:04) 関シティーターミナル (11:59) → ほろどキウイプラザ (12:53) (12:59) → あじさい園前 (13:15) あじさい園前 (13:58) → ほろどキウイプラザ (14:14) (14:38) → 関シティーターミナル (15:34) 関 (15:53) → 美濃太田 → 岐阜 → 福井 (20:29)

- ① 福井⇄美濃太田 (JR) 青春18きっぷ 2,410円
- ② 美濃太田⇄関 (長良川鉄道) 470円×2=940円
- ③ 関シティーターミナル⇄ほろどキウイプラザ (関市コミバス) 600円
- ④ ほろどキウイプラザ⇄あじさい園前 (関市コミバス) 無料

お時間がある方は、どうぞ挑戦してみてください。昼食はお弁当または近くの喫茶店「風土や (ふうどや)」でどうぞ！

編集後記・・・編集委員より一言

内田 (発行責任者)

「今後はアフターコロナは考えられない！ With コロナというスタンスで、新しい日常を導かないといけないでしょう。ね！」

林 (変集長)

「冬の薪ストーブ生活に向けて、薪割りで汗を流しています。薪は伐採木の無償配布のものです。」

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/>