



撮影：変集長 20230131@福井駅前

もうすぐ春ですが・・・

新型コロナ インフルエンザ 花粉症

マスクの着脱は個人の判断になるみたいだけど・・・

悩ましい・・・！

☆☆活動報告☆☆

- 1月12日 嶺北地域公共交通活性化事前検討会
ROBA1 月例会・理事会
- 1月17日 嶺北地域公共交通活性化意見交換会

☆☆事業の予告☆☆

- 2月 9日 (木) ROBA2 月例会・理事会
- 2月13日 (月) えちぜん鉄道活性化連携協議会
- 3月 9日 (木) ROBA3 月例会・理事会

Wacky's 一押しCD その47

デイブ・グルーシン、リー・リトナー「ハーレクイン」

ちょっと前に、ブラジルのシンガー・ソングライターのイバン・リンスをご紹介しましたが、そのイバンが北米のジャズメンとコラボしたのがこの作品です。グルーシンは、映画「卒業」の音楽を担当したことで知られる作曲家・ピアニストですが、ギタリストのリトナーのほうがお馴染みかもしれません。この素晴らしいミュージシャンがリンスを迎えてブラジル風味たっぷりのこのアルバムをつくりました。グルーシンの落ち着いたしっとりしたピアノと温かい音色のリトナーのギターの相性は抜群です。

お薦めの曲は、リンスの曲で自分もボーカルで参加した「ビフォー・イツ・トゥー・レイト」です。サンバの泥臭さから始まり、一転、とろけるようなメロウサウンドに豹変する曲づくりが見事です。しかし、リトナーは、ウェス・モンゴメリーの白人版ともいえる人ですが、ブラジル音楽の解釈も素晴らしいですね。

福井県嶺北地域公共交通活性化検討意見交換会の報告

(報告：内田佳次)

当該意見交換会は、令和4年4月15日の総会で設立しました「福井県嶺北地域公共交通活性化協議会」が令和4年度～5年度にかけて開催されていますが、残念ながらROBAは委員にはなっていません。新幹線開業後の5年間の嶺北地域の交通体系を議論するという大切な場にもかかわらず、です。当協議会に委員として参加している福井工大三寺教授（ROBA 理事）がそのことを憂慮して、事務局（福井県交通まちづくり課）に依頼し意見交換の場を設けていただいたものです。

当協議会は3回（すでに1回終了）開催し、福井県嶺北地域（11市町）の交通計画を策定するもので、計画の期間は令和6年度～令和10年度です。

予め、事前の打合せ（1月12日）や情報交換のうえ、別添のROBAの提案としてまとめ意見交換会席上県・事務局に提出いたしました。

日 時：令和5年1月17日 18:00～19:10

場 所：福井市総合ボランティアセンター研修室

参加者：ROBA 内田、畑、清水、林 博、門、鳥居、玉井

交通まちづくり課 廣瀬貴之参事、粕谷興正総括主任、吉村 啓企画主査

県嶺北地域公共交通活性化意見交換会におけるROBAの提案

はじめに

幸福度日本一、健康長寿県と言われていますが、知名度、魅力度となると下位に甘んじています。他県と同様の施策では選ばれる県にはならないようです。移動の利便性は生活や観光において重要なファクターであることは周知の事実です。公共交通の利用が進めば人は歩行し健康増進し医療費も低減できます。子育ての環境も向上し教育環境も向上します。加えて集約型都市構造への転換や中心市街地の活性化、環境問題への寄与などの効果があります。すなわち社会全体の利益が増進し財政コストが低下します。これまで公共交通は民間の独立採算が基本でしたが、これからの公共交通は「社会的資本」と位置づけ、単なる採算で公共支出を諮らない予算の組み立てが大切となります。

クルマ社会日本一（世帯当たり車保有台数10数年連続日本一）の福井県において、これだけ多くの公共交通網を維持してきていること、特にえちぜん鉄道、福井鉄道の取り組みは、ここ数年全国から注目され評価されています。福井県においては、クルマの利用者の2%程度が鉄軌道の利用に転換できれば、鉄軌道の利用者は2倍になり、鉄道復権は県の施策の切り札となりうると思われれます。これからは運行本数削減や廃止という利便性の後退は避け、サービス水準の向上を目標とすべきです。

以下、県の公共交通活性化計画立案にあたって、我々が約 20 年の活動を通して得た事項をまとめた「公共交通活性化アイデア集Ⅱ」（令和 2 年 11 月発行）を基本とし、その後新たに追加された情報も含めて提案します。

1. 嶺北地域全体の公共交通利便性向上のためのネットワーク形成を実現する

ネットワーク形成にあたっては、スイスの公共交通政策の『Taktfahrplan(タクトファープラン)』の考え方を取り入れ、旅客サービス向上のために、まず地域全体の公共交通のダイヤをそれぞれパターン化したうえで、乗り継ぎが便利になるように整合させる手法を使って、嶺北地域全体の公共交通のダイヤを計画し、利用者の利便性を大幅に増加させることが必要です。それによって、オーケストラがタクトに従って演奏するように、地域全体の公共交通ダイヤは調和し、利便性は格段に向上します。

そのためには、北陸新幹線、並行在来線「ハピライン」、えちぜん鉄道、福井鉄道はもちろんのこと、越美北線も加えて検討し、それを基に路線バスのダイヤについても主要なバスターミナルで検討し、「嶺北地域公共交通活性化計画」の公共交通ネットワークに基づく具体的な「嶺北タクトダイヤ」を作成し、その内容を地域住民に「嶺北タクトダイヤMAP」としてわかりやすく提示する必要があります。

そこで、その研究と具体的なタクトダイヤを作成するための「嶺北タクトダイヤ研究会」の発足を明示することを提案します。

【アイデア集Ⅱ 1-1 p1、1-2 p2、2-8(5) p19、4-2 p27 +タクトダイヤ等参考資料】

2. 福井駅での公共交通総合ターミナル機能の強化

福井鉄道、バスターミナルの福井駅西口整備に伴い福井駅での交通結節機能は強化されましたが、福井鉄道の構造上総便数 51 便の 6 割しか乗入しておらず増便も不可能で、福井駅の結節機能に大きな支障をきたしています。福井鉄道の福井駅全便乗り入れには県が調査した市街地環状線や当会が提案しているループ線の整備、大名町交差点での短絡線の整備などが必要です。

【アイデア集Ⅱ 2-2 小ループ案：p7】

3. 越美北線の活性化

路線維持困難路線地域の活性化および「嶺北タクトダイヤ」実現のために、越美北線の定時運行を確保し、何らかの形で運営を支援する必要があります。そのためには、国から財源を取り付けて、県も沿線市も関与していく必要があります。

一乗谷朝倉氏遺跡や大野などの観光だけでなく、沿線地域の通学通勤の足の確保を含めて地域の活性化を図ります。（嶺南では小浜線も同様です）

【アイデア集Ⅱ 2-6 p14,15】

4. 丹南地域のネットワーク強化

「嶺北タクトダイヤ」において、新幹線とつなぐ結節点として不足しているのが、「越前たけふ駅」と丹南地域のネットワークで、これには丹南地域のサブターミナル「越前たけふ駅」における、鉄道・バスネットワークの整備が必要です。

特に、新幹線「越前たけふ駅」と福鉄「武生新駅」・ハピライン「武生駅」をつなぐ鉄道は、丹南地域の公共交通ネットワークにおいても不可欠です。

【アイデア集Ⅱ 2-5 p13】

5. 県内バス路線の再編

「嶺北タクトダイヤ」の完成のためには、鉄道のネットワークにつなげていくバスのネットワークの検討が必要です。また、バスのネットワークを補完し充実させるために、福井市北部、南部のバスターミナルとして「ラブリーパートナー・エルパ」や「ショッピングシティ・ベル」のバス路線・ダイヤ、バス待合環境の整備が必要となります。

同時に、バス路線の再編として、越前海岸の景観資源を観光としてよりアピールし、バス路線を充実し、県内西部地域の観光地への移動方法を具体的に示す必要があります。さらに、ラストワンマイルを重視した生活交通として乗継の向上、運賃、運行本数、待合環境向上など利便性の確保をすべきと考えます。

【アイデア集Ⅱ 3-2(2) p24】

6. 北陸3県をつなぐ新快速の運行

県内での快速はもとより北陸3県をまたぐ新快速の運行が必要です。北陸地域の付加価値が大きくアップし、北陸最後の並行在来線だからこそ提案が可能であり、福井県がイニシアチブをとり、2県に働きかけてほしい。

【アイデア集Ⅱ 2-1(3) p6、5-2 p31】

7. キャッシュレスの推進

キャッシュレスに関しては喫緊の課題です。公共交通の利便性向上、MaaSの構築、乗り継ぎ割引、企画切符の充実など、観光推進の観点からキャッシュレスなしには施策の遂行はできません。幸いにも当該部門では1周遅れだけにキャッシュレスのトップランナーになれるチャンスです。理想的なのは全国で通用する10カード（ICOCA、suicaなど）の片乗り入れです。導入のハードルが比較的安く、住民・旅行者の公共交通利用のハードルが最も低いと思われます。

【アイデア集Ⅱ 4-3 p27】

8. 公共交通財源確保とサービスレベルの向上

国から新たな公共交通財源を引き出すべく全国で連携して交渉して欲しい。それを勝ち取った上で、公共交通の利便性向上、サービスレベルの向上を行うことにより、潜在需要の掘り起こし、乗客増加、「地域と鉄道の最適解」を追求する必要があります。

行政支出の根拠として、「外部性」を表に立てるべきと思われます。鉄軌道の外部効果の内部化、クロスセクター効果、過度のクルマ依存の外部不経済の内部化等、滋賀県の「交通税」も本来は「交通税」より「外部性」を看板にする方が、比較的スムーズに理解を得られたのではないかと思います。

福井県は「マイナスの社会実験」とその結果得られた「鉄道の再評価」によって、鉄道の維持・再生・活性化に税金を投入することに基本的に住民の理解が得られているが、そこから先に行くには「外部性」の看板が欠かせないと思われます。

9. 情報発信、全国への PR、全国的な評価の獲得、シビックプライドの醸成、モビリティマネジメント

首都圏在住の複数の交通専門家から「LRT の実現など、福井の交通施策が東京ではほとんど知られていない」「福井の交通施策を全く知らなかった」と指摘されています。「もっと PR するべき」とも言われています。2016 年の福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れ開始、福井鉄道の福井駅西口総合交通ターミナル乗り入れ開始時も、著名な交通の専門家から、福井の PR 下手を指摘されています。新幹線敦賀開業に向けて、もっと適正に大きく全国に向けて PR するべきではないでしょうか。

ちゃんと PR することによって、福井の交通施策・交通政策は全国で知られるようになり、全国からの評価をもっと得て、それを聞いた県民が、福井の交通施策・交通政策に誇りを感じ、シビックプライドを醸成し、モビリティマネジメントがもっと効果的に機能するようになると思います。県民が、福井の先進的な交通施策・交通政策の意味を理解することにより、福井県の公共交通施策が高く評価されると思われます。

鉄道に青信号は、ない!?

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。

皆さん、その辺の道路を通行していると、多くの信号機がありますが、特殊な例外を除き、必ず青信号がありますね。ところが鉄道の信号に「青」が無いのはご存知ですか? 鉄道も道路と同じ、基本3色での現示になりますが、その色がR, Y, Gの3色。レッド、イエロー、グリーン・・・? そうです。青信号ではなく、「緑信号」なんです。鉄道信号は2灯を組み合わせる事もあり、GG=高速進行(130km以上でかつ飛ばしていいよ!), YG=減速(次の信号で制限があるから、ちょっとゆっくりね!), YY=警戒(すぐ先に先行列車、交換所の同時進入、駅構内の逆走などで、何かあっても、すぐ止まれるようにね!)など。また鉄道の信号機は道路と違い、赤→黄→緑の順に変わり(黄を飛ばす事もある)、黄は止まらずに進めたり、赤灯が一番下だったり、道路信号とは違うところはいくつもあります。

今度、線路ぎわを歩いたり、列車の運転席後ろで立っている時に観察してみてくださいね。まあ道路の信号も青ではなく緑なんですが、昔は緑っぽい色も「青!」と言っていた名残なのとか・・・。でもそれら信号機の灯色が「青」なのか「緑」なのかは、どうでもいい話・・・。



写真・・・何色?(JR出発信号機)



作/漆崎 耕次

編集後記・・・編集委員より一言

内田(発行責任者)

「長期気象予報のとおり、寒い冬になっています。1月は行く、2月は逃げる、3月は去るという語呂合せがありますが、2月は順当に逃げている状況です!」

林(変集長)

「ラジオがお友達。AMよりFM大好き♥!」

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