

第8回 全国路面電車サミット長崎大会開催 次回は福井で



内田会長あいさつ
詳細は7・8P

活動報告

- 9月18日 サイクルトレイン・三国
- 10月11日 IRE LRT研究会
- 10月20日～22日
全国路面電車サミット(長崎)
- 10月22日 「団塊の世代とNPOとのお見合い
見本市」
- 10月27日 例会・理事会

今後の予定

- 10月28日(土)まちづくりフェア共催
「フクイの秋色 まちなかおもしろクイズ
みてきて Let's Go」
- 11月3日(金)～4日(土)
鉄道まちづくり会議(加西市)
『駅の文化祭』
- 11月4日(土)13:20～ 神明駅
- 11月11日(土)13:30～ 田原町駅
- 11月18日(土)13:30～ 家久駅
- 11月8日(水)IRE LRT研究会
- 11月17日(金)例会・理事会

ゆうじんの部屋 書籍紹介

「大型店とまちづくり」

- 規制進むアメリカ、模索する日本 -

矢作 弘著 岩波新書 700円+税

ISBN - 4 - 00 - 43096 - 3 C0236

10年前のまちづくり3法の改正の時から日本は商業調整で大店舗を規制しているが、それは自由経済の原則に反する。都市計画として規制すべし」という議論は多くの識者に言われてきた。しかし、特定用途制限地域など新しい規制ツールも、食料輸入の自由化と産業構造の変化、道路や河川整備による「宅地余り」の中で導入の合意を得ることが難しかった。

ここで再び中心市街地議論が巻き起こっている今、もう一度米国の動きを紹介して、「日本も真似をしたら」と訴えかけているのがこの本である。車に過度に依存しない町をつくるには、都市計画手法の他に、車の走行に対する課税、公共交通への助成等いろいろなツールがある。この本は土地利用を市民の力で規制をするところに力点を置いている。そのことが経済の効率化と矛盾する結果を何かしら生むはずだが、そのへんには触れていない。

また、外国の安い労働力を使って自国の賃金を押し下げることにも批判しているが、安い賃金であっても発展途上国に雇用ができることは悪いことであろうか。反帝国主義の思想など、いろいろなところに考えの及ぶ深みのある本ではある。

美濃部 雄人 Minobe Yujin

9月18日は玉井、内田、高橋3人で、えちぜん鉄道サイクルトレインに乗車しました。10時35分発の三国芦原線に乗り三国駅まで乗りました。ただサイクルトレインに乗っている人は私たちだけで何かさびしい感じもしました。

その日は台風によるフェーン現象で暑く、そして風の強い日でした。三国駅に着いて最初に龍翔館に行き「坂井の鉄道展」等を見学、その後三国湊座で食事して、三国の海岸をサイクリングして東尋坊に向かう予定でした。しかし、私の自転車がママチャリで坂が上がれないので、そのまま芦原湯の町駅までサイクリングして15時43分の電車で福井への帰路につき私は田原町駅で下車しました。

当日気がついたことは帰りの電車で二両目はサイクルトレインで自転車専用になっているのにアテンダントが誘導できず田原町駅で一般の乗客がかなり乗ってきて少し危険に感じました。

鳥居です。サイクルトレインに参加された皆様、強風の中お疲れ様でした。私は9月24日(日)に家内と2人で、田原町駅から三国駅までサイクルトレインを利用し、龍翔館、三国湊座、旧森田銀行、三国温泉ゆあぼーとに行き再び三国駅から田原町駅まで乗車しました。

まず、田原町駅でフリー切符とサイクルトレインのチケットを購入しましたが、サイクルトレインのチケットは普通の小さい紙片で、利用できる列車の時刻や駅名も記載されてないお粗末なものでした。到着した三国行き電車には、サイクルトレインのヘッドマークもサボもついておらず、先に2両目に乗っていたお客さんは自転車ごと乗り込む2人を見て大変驚いた様子でした。

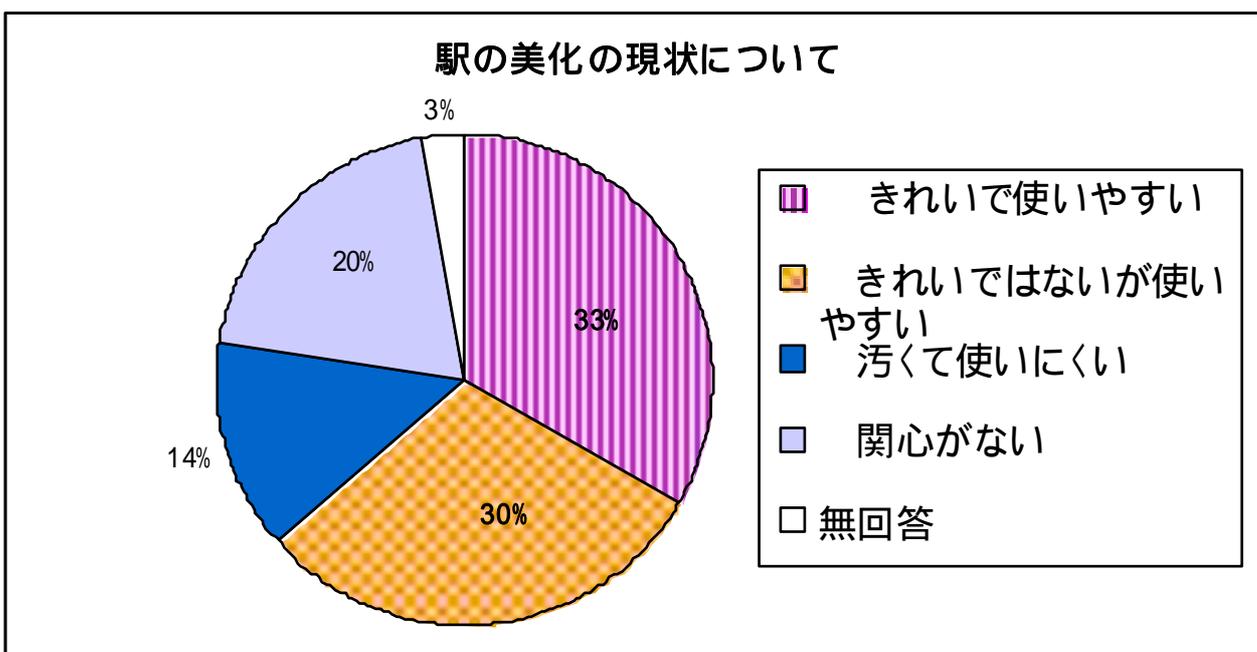
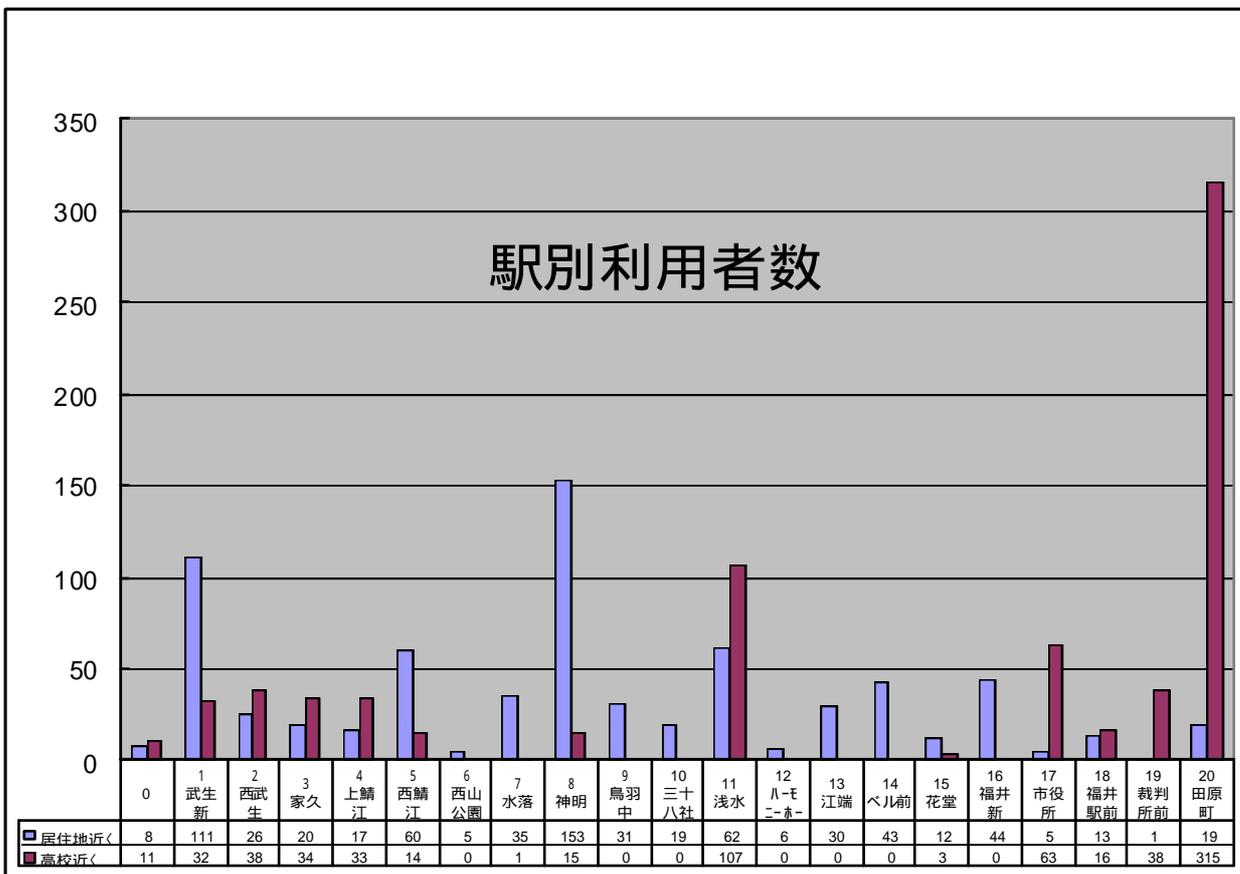
オールロングシートの2両編成の後方車両をサイクルトレインとして使用するためか、利用できる電車が2時間に1本しかなく、スケジュールを組むのに制約が多いのは考え物です。行きは朝早いためアテンダントが乗っていませんでしたが、帰路はアテンダントが乗車していたにもかかわらず、サイクルトレインの案内も誘導もありませんでした。玉井さんのコメントにもあるように、確かにサイクルトレインのことを知らずに2両目に乗る客が多くなると、少々危険だと思います。駅や車内での案内をもっと徹底するべきだと感じました。

利用者は行き帰り共2人だけで、他に利用者はいませんでした。帰路はダメもとで自宅最寄りの新田塚で降りられないかとアテンダントに質問してもわからなくて運転士に聞きに行き、その運転士もわざわざ車内の中吊り広告を確認して答えている状態です。試行期間中で利用者が少ないためか、乗務員にもあまりなじみがないのでしょうか。新田塚は昼間有人駅なのに自転車で乗降できないのは、駅の構造(ホームが狭く段差が多い)のためなのでしょう。運転士にその点も質問して見ましたが、明確な答えは返ってきませんでした。

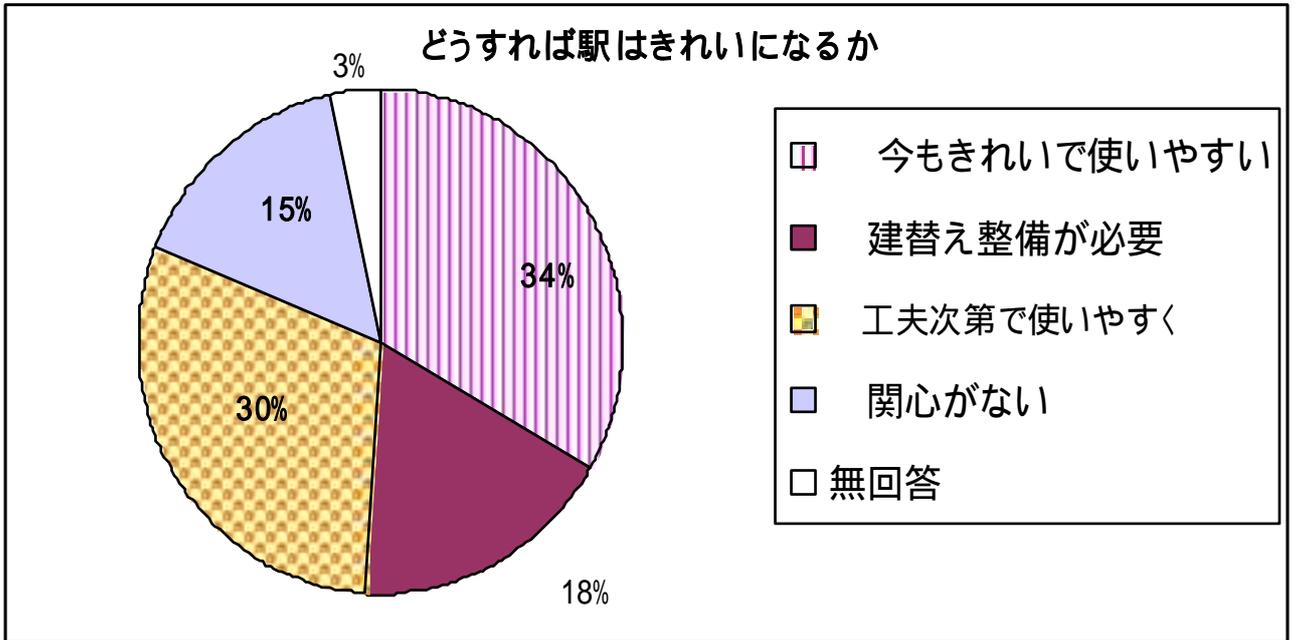
上記の問題点を考慮してもう少し利用しやすくし、ぜひとも定着させてほしいものです。運転士やアテンダントからの案内を徹底する、電車にヘッドマークとサボを掲げる、各駅の時刻表にサイクルトレインの時刻を明示する、サイクルトレインチケットは自転車のハンドルにくくり付ける大きなものにする(改札口でいちいち手に持って見せるのもわずらわしい)程度のことは、それほどコストをかけずに出来る施策だと思います。

玉井です。サイクルトレインについて追伸。鳥居さんご意見ありがとうございます。私たちが乗った行きの電車はアテンダントがサイクルトレインに関して案内していましたし、乗客の誘導もしていました。しかし、帰りの電車はアテンダントが新人のためか案内はしていましたが、芦原湯の町駅でアナウンスただけで乗客が急に増えてくる西福井や田原町では全く誘導がありませんでした。またワンマン運転の場合は誘導やアナウンスに制約があるので乗りやすい電車にするよう工夫が必要と感じました。確かにサイクルトレインが二時間おきでは制約が大きすぎて使う気はおこらないかな。

福井鉄道駅の美化に関するアンケートより（全部で 720 名の高校生の意見が聞けました）
 今後は、参加希望の高校生に呼びかけをして、11 月中に駅の美化運動を実施する予定。

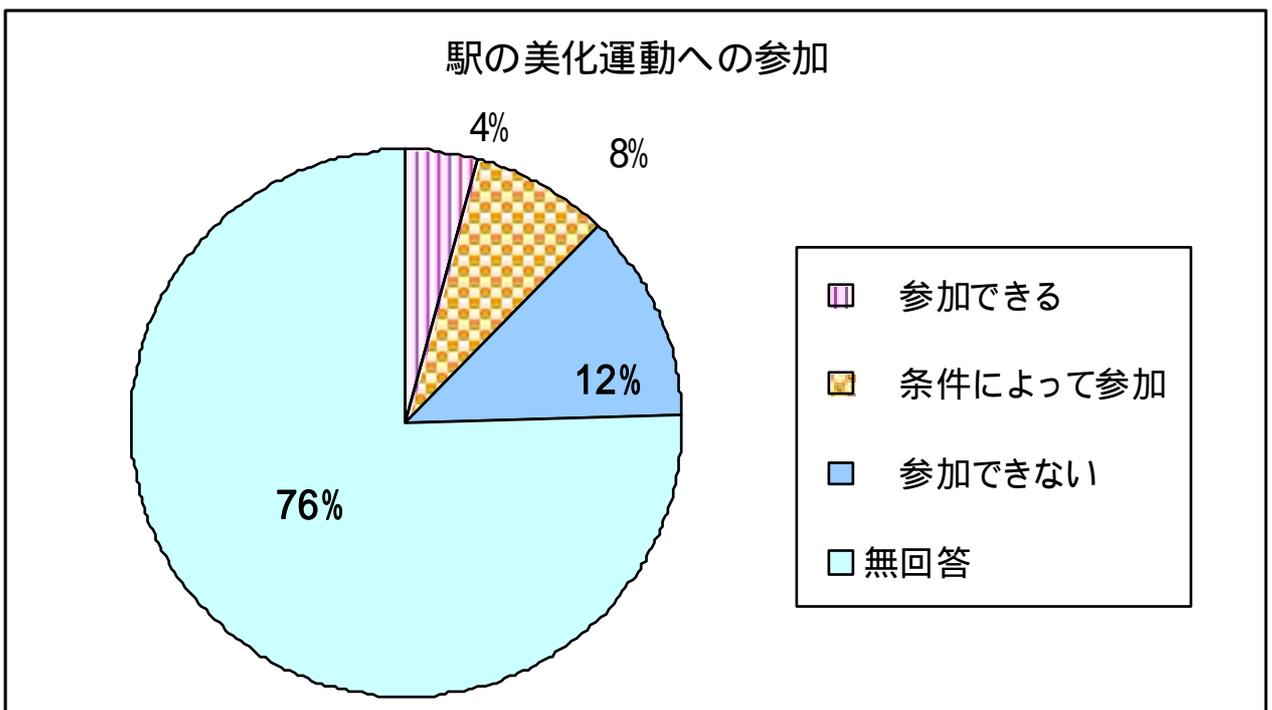


現状については、44%の人がきれいでないと感じているようだ。



抜本的に建替えが必要と考えるより、工夫次第で便利で使いやすくなると考えている人が多い。3割人はきれいになる余地があると考えている。(上のグラフ)

また、12%の人は何らかの形で美化運動に参加しても良いと答えている。(下のグラフ)
この気持ちを大切にしたい！



福井鉄道駅の美化運動アンケート集計表

	総数	参加可		条件参加		参加不可	その他
		名前あり	名前なし	名前あり	名前なし		
武生	48	3	0	4	0	41	
武生東	17	1	0	1	0	15	
武工	3	0	0	0	0	3	
武商	34	0	0	9	0	25	
鯖江	34	0	0	0	2	32	
丹南	12	1	0	0	1	10	
丹生	15	0	0	0	1	14	
足羽	110	5	0	8	3	94	
羽水	3	0	0	0	0	3	
高志	5	2	0	0	0	3	
福井	26	0	0	4	0	22	
仁愛	88	1	0	2	2	83	
北陸	114	8	0	12	0	94	
藤島	93	1	0	3	0	89	
啓新	95	7	0	4	1	83	
福商	23	0	0	1	1	21	
合計	720	29	0	48	11	632	

福井市第五次総合計画改訂委員会に出席して

畑 みゆき

福井市が清水町・美山町・越廼村と合併し新福井市となったため、総合計画改訂の委員会が行なわれた。前回作成した報告書が平成13年で、かれこれ5年が経過したことになる。その委員会に私はROBAの立場で参加した。

改訂の内容は、合併したことによる数値目標の修正や、社会情勢の変化に対応した内容に書き換える事が主な内容である。また、この委員会は全体会議の他にテーマ別に4つの専門部会が設けられており、私は「人と街が共生・調和するまちづくり」部会に所属し、中心部の賑わい・公共交通・農産漁業について協議を行なった。その中でも公共交通については多くの意見があり、“中心部の賑わいにマイカーの利便性を高めてどうするのか”“マイカーと公共交通の両方の利便性を高めるのは矛盾する”“バスや電車が走っていないような所があるのに、公共交通を使いましょうと言われても使えない”等、毎度おなじみの意見が出てくる。

内容に関しては様々な意見があり、満場一致での結論が出ないため、当部会の総合的なまとめとして、あいまいな数値を目標にするなら削除し、実情にあった数値を目標に掲げる。箇条書きの文章は見た人が説明なしでも理解できるように、修飾語を多く用いてできるだけ丁寧に表現する。他の部会のテーマと重なる内容については再掲で表示させる。以上のような内容でまとめた。

また本会議は各部会からのまとめについて再度検証する役割を担っている。そこでは主に教育・福祉・交通の項目について委員の意見が出た。教育や福祉の意見には交通に関わる内容もあり、人が生活する上で移動(交通)がどれだけ重要な事なのかが、この委員会では明らかになったはずである。

改訂総合計画委員会の場合や様々な場面で耳にする市民の切実な意見に関しては、改訂総合計画書に文章として反映されているだけでなく、具現化した事業となることを本当に期待したい。またROBAとして協働することで現実味をおびるのであれば、それに対して協働体制が組めるかがカギとなる。

これからバス路線の廃止や縮小により、いわゆる公共交通空白地域が増えていく。交通手段がなくなると色んな部分に弊害を及ぼし、スローライフどころの話ではなくなる。現在、福井市では「市地域生活交通活性化会議」が設置されている。その中で郊外の山間部、海岸部の人たちの気持ちに少しでも応えるために、この会議に心から期待する。

第8回 全国路面電車サミット長崎大会に参加して 061020～061022

内田桂嗣 高橋八州太郎

10月20日の朝、小松空港から福岡空港へ、そしてJR西日本の「かもめ」に乗り長崎へはいました。幸い、3日間とも天気に恵まれ、大変心地よかったです。今回のサミットは、ある決意をもって望んだこともあり、過去の参加とは幾分違い、主体的な気持ちでの参加でした。初日は、長崎駅横のホテルニュー長崎で行われた。

国土交通省の方の基調講演に始まって、パネルディスカッションが行われた。題して「長崎における路面電車の現状と課題」とのテーマで、市役所、事業者、長崎出身で北海道で路面電車愛好支援団体のリーダー、そしてご当地の学生が参加。

それが終わり、各地域の愛好支援団体の14, 5団体から報告があり、当会は内田会長がPPでROBAの現況を発表しました。

それが終了後、愛好支援団体協議会の総会が行われた。なかでも規約等のことで、喧々囂々となり、結局その場での結論に至らず少し段取りが悪い総会となりました。

その総会の席上で、次回開催地の協議をするわけですが、「福井市」が推薦され、当会も了承し、次回の決定地に決まりました。開催する年は明言しておりません。一応、3年乃至4年後ということでした。夜の懇親会終了後、豊橋の伊奈さんのグループと一緒に中部地区の意識を高めたひとときでした。



2日目は午前中に市内の浦上車庫において、車庫見学会が行われ、新しい3000形の車輛の見学会に参加、そして試乗してきました。福井に来ている部分低床ではなく、全低床型ですので心地良いです(アルナ工機製作)。場所を変えて、基調講演、事業者団体からの報告、そして、フォーラム「公共交通の連携と街づくり」がありましたが、タイトルのようなことで話していないような感が否めない内容でした。

最後に、サミット宣言及び閉会式があり、最後の最後で、時期開催地の紹介と挨拶の番がきて、内田会長が次期開催を福井で行いますと明言、但し、はっきり何年後ということは明言せず、今の福井の状況を正直に語り、でも力強く次期開催への思いを吐露した挨拶でした。

3日目は市内の主だった場所を見学し夕方、福井へ向けて帰りました。(高橋 記)

全国路面電車サミット長崎大会 スナップ



チキンラーメン
(ラッピング電車)



3000形超低床路面電車



作 / 漆崎 耕次

編集後記・・・編集委員より一言

林(変集長)

「福井発網干行きの新快速は夢でしょうか？」

塚谷(副編集長)

「試験終わったので、ROBA活動に復帰します」

内田(発行責任者)

「10月はイベントが重なっちゃたあ～」

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/>