



第111号

2013/ 3

～ぐるっと高松からの寄稿～

第10回全国バスマップサミット in 札幌

RACDAメンバーに誘われて、松江バスマップサミットに初参加して以来、実に7年ぶりにバスマップサミットに参加した。主目的は、後述する「高松大会」に備えた「下見」と、決して積極的とは言えず、直近まで参加を迷っていた私の背中を押したのは、関西国際空港に就航したLCC(ローコストキャリア)のキャンペーン運賃だった。

初のLCC搭乗記や、北海道ローカルバスの話など、書きたいことは多いが、またの機会にゆずり、サミットの感想を述べたい。

「交通まちづくりフォーラム～みんなで支える公共交通～」として、広く道民にも開放されたサミットは、約200人が収容できる会場がほぼ満席となる盛況で、サミットメンバーとそれ以外の参加者との割合がほぼ半々と、道民の公共交通に対する関心の高さを感じた。

多数の著書やメディア出演で知られる鈴木文彦先生の基調講演は、軽妙な口調で、初めて参加される方にもわかりやすく、慣れた方にも多数かつ最新の事例が提示され学びの多いものであった。ここでも井笠鉄道の破綻が大きく取り上げられ、事の重大さを再認識した。

続いて事例紹介中心の講演が2本。「市民パワーがバス・鉄道を救う―いつものことからはじめよう」は、ひたちなか海浜鉄道吉田千秋社長自らが地元との協働体制などを説明した。「これが”J-バス”だ!～函館・陣川あさひ町会バスの取組み～」では、行政からの補助金にたよらない、画期的な地域バスの運行形態が紹介された。いずれも、鉄道の廃止危機・路線バスの不便さから住民自らが行動を起こした好例で、聴き応えがあった。この3講演を受けたパネルディスカッションでは、公共交通と市民の関わり方に質問が寄せられ、活発な議論が行われた。

印象的だったのが、従来の「夜学」に変わる「トワイライトアワー」企画、「～ぶっちゃけトーク★公共交通って、どうよ!?～」。札幌市の公共交通システムは、公共交通に恵まれない四国島民から見ればうらやましい限りだが、やはり地元住民の「不満」はある。不満をぶっちゃけながら「いいところさがし」する方法は、自分が関わる講演会でも活用したいと思った。「ぐるっと高松」が主催する講演会等では、質疑応答が「行政苦情公開申立会」に変わることがあるので、この手法は使えると感じた。

2日目ワークショップは、分科会方式で、私は「バスマップとまちづくりと私」に参加。KJ法をつかってバスマップ作成者・利用者の「困った」について深い議論ができた。

そして、午後からの全体総括で各ワークショップの内容が発

表・総括された。この中で、「不便だからといって事業者側に苦言を言って済む時代ではない。市民団体は待ちの姿勢ではなく『こういうお手伝いができますよ』と事業者や行政に積極的に働きかけていくべきである」というまとめが出た。これをtwitterでつぶやいたところ、多数のリツイート(拡散)を頂いて驚いた。「不平不満を言うだけ」の時代は終わりつつあると改めて感じた。そして、とてもポジティブな気持ちに高揚感を感じ札幌を後にした。

その後、私は八戸経由で福島の友人に会いに向かった。八戸で少し時間ができたこともあり、サミットで知り合った方がご好意で市内を案内してくださった。美味しい朝市朝食を頂いた後、バスを利用する際に一番多い不満「発車時刻やバス停の情報がわかりにくい」を解決する先進的な取組を見学することができ、大変刺激を受けた。一方、間もなく震災発生から2年を迎える福島では、震災復興が「まだまだこれから」だと強く感じた。街の活気も震災前ほどでない気がした。人口流出も止まらない。これも、また機会があれば触れたい。



さて、次回のバスマップサミットは、2013年9月15・16日、高松市で開催される。初の四国開催であると同時に、2009年の沖縄大会以来の西日本開催となる。

なお、「バスマップサミット in 高松」に関する情報は、「ぐるっと高松 公共交通を育てる会」のホームページ等で随時公開予定である。

ぐるっと高松ホームページ <http://grutto.g.hatena.ne.jp/>

(小山 健史)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内1-1-15(禁酒会館3F) TEL&FAX 086-232-5502

E-mail racda_okayama@ybb.ne.jp

RACDA

検索



NPO法人 公共の交通ラダ
RACDA

詳しくは http://wiki.livedoor.jp/racda_okayama/ まで

プレ企画『札幌の公共交通の“いま”をみる

—市電ループ化と公共交通の役割を考える—



初日の午前中、プレ企画として札幌市電を使用してのミニツアーが催された。

札幌市電は全盛期の昭和39年に総延長25kmの距離を走っていたにもかかわらず、地下鉄の開通と引き換えに路線縮小をされた。しかしながら、どうして現在の路線のみ廃止されず営業が続いているのかについて、札幌LRTの会から説明があった。かつての札幌市電には2車体連接車（のちに名古屋鉄道岐阜市内線へ）や親子電車（電動車の後ろにトレーラ車を引っ張る）、そして延伸費用を抑えるために製造された路面ディーゼルカーなど、いろいろな車両もいたとか。

集合場所は札幌一の繁華街“すすきの”の路面電車のりば。当たり前だがあたりは毎日降る雪で路面は白く覆われている。岡山であればちょっとした積雪で交通は混乱してしまうが、札幌では何事もないようにバスやタクシーや乗用車が走っている。除雪車の姿も良く見かけた。路面電車もいつも通り走っており利用者も多かった。この路面電車を雪から守っているの

が札幌の冬の風物詩ともいえる“ササラ電車”である。すすきのから貸切電車に乗車、札幌LRTの会の方からの説明を聞きつつ車窓を眺めていた。車内にはところどころにサインが書かれている。第1段雪ミク電車で使用された車両らしく、その時に声優の方が記念にサインをされたとか。

車庫に到着すると車庫内の説明を聞くことになっていたが、たまたま除雪作業から帰ってきたササラ電車があるので、この車両について説明を受けた。そもそも“ササラ”とは竹を裂いて束ねた道具のことで、このササラを回転ブラシに400束、前後2つで計800束が取り付けられている。ササラ電車の朝はとても早く、朝4時に車庫を出て全線の雪を掃ってから始発電車に備える。日中も雪が降っていれば出勤し新雪のうちに線路上の雪を掃っていく。このためササラ電車の乗務員は冬の間、専門チームを組んで24時間いつでも除雪体制をとっているという。

話は3月中に搬入される新型の低床車両についての説明となった。今度入る新型車両は3車体連接車であるため、長期の乗務員訓練の後に晴れて営業運転を開始するという。今から楽しみである。再び電車に乗



り込み、今度は札幌市市民まちづくり局の方から市電ループ化に関する説明があった。西4丁目～すすきの間は距離にして約500mの距離で、歩いて6分ほどである。この両起終点を結んでループ化する事で、都心部では回遊性の向上を、既存部分では都心からのアクセス向上を図るものであり、特に延伸部分ではサイドリザベーション（歩道側への軌道敷設）として新たに設置される停留所からは歩道から直接乗り降りできるようになる。延伸部分では地域との連携も深めるようで、賑わい創出にも取り組むとのこと。

延伸部分のサイドリザベーション（歩道側敷設）に関して質問があったが、この通りは路線バスが走っておらずバス停の移動は問題にならなかった。タクシーのりばは移設に関して好意的に受け入れられたとのこと。周辺店舗もにぎわい創出になるならと良好に話は進んだようだ。今後、西4丁目からJR札幌駅への延伸、さらに他地区への延伸も視野にあるという。札幌のまちづくりにますます目が離せなくなりそうだ。

（松田和也）

