



MORIOKA
ROTARY CLUB WEEKLY

第45回例会(6月13日)
平成26年6月20日発行

クラブ事務所 岩手県盛岡市菜園1丁目10
川徳デパート内
例 会 場 同上 TEL(651)1111(代)
FAX(653)5622
例 会 日 毎週金曜日12時30分～

会 長 平井 滋
幹 事 平野 佳則
会 報 金子 眞也
クラブ直通電話 TEL(653)5682

Engage Rotary. Change Lives. "ロータリーを実践し みんなに豊かな人生を"…… Ron D. Burton



会員卓話

「もっと盛岡。」

(株)成瀬酒販 代表取締役社長
福井 誠司 君

【LRTとは】

「こんな街にしたいんだ」とよく言われます。この「したい」というのが大事です。多くの市民が「したい」と思うのであれば、それに沿った街づくりになります。

LRTはLight Rail Transit(ライト・レール・トランジット)の略で「次世代型路面電車システム」などと訳されることが多いです。昔のチンチンガトゴト走る路面電車とは全く別物の都市交通システムで、静かで揺れが少なく、郊外部では時速60kmを超えるスピードで走る。低床で高齢者や障がい者にも優しい。そのデザインは未来的で、都市のシンボルにもなる。そういった交通機関です。

ストラスブールやフライブルクが有名ですが、ヨーロッパの主要都市の多く、例えばパリ、グルノーブル、ミュンヘン…さらには車大国と思われているアメリカでも、サンフランシスコ、ロスアンゼルス、ヒューストン、ポートランドなどで導入されており、日本では平成18年4月に富山市が本格的LRTシステムを導入、他にも広島、長崎、熊本、鹿児島、岡山、豊橋、函館などが既存の路面電車の路線に低床式の車両を導入しLRT化を進めているほか、宇都宮、銀座、横浜、新潟、静岡、さいたまなどでLRT導入が検討されています。

【盛岡市総合計画とLRT】

さて、私は、盛岡の良いところは、城下町の風情、情緒が残っていて、人々が優しく、中津川などの豊かな自然が街なかにあることだと思っています。

盛岡城跡公園で市民が憩い、古い街並みを観光のお客さんが散策し、中津川で子どもが川遊びをしている。県庁所在の都市でこんな良い街はほかにないと確信しています。

「盛岡市総合計画」では、「人々が集まり・人にやさしい・世界に通ずる元気なまち盛岡」をキャッチフレーズに、「盛岡の個性ある歴史・文化やまちを取り巻く美しい自然を保存継承しながら、多くの人を引きつける魅力と求心力を持つ都市づくり」、「少子高齢・人口減少社会にあっても、人々が集まり、多様な分野で活発な交流が展開されて、活力が生み出されるまち盛岡」を目指すとしています。

私たちは、そのために、①子ども・高齢者・障がい者などにもやさしい“やさしさ先進都市” ②市民も市外からのお客様も快適に楽しく交流できる“観光交流先進都市” ③都市環境にも地球環境にもやさしい“環境先進都市”を目指すべきだと思っています。

LRTは、

- ◎低床、ユニバーサルデザインの車輛
- ◎静かで揺れが少ない快適な乗り心地

- ◎安心・安全で人間優先の公共交通システム
- ◎バス、自転車との接続で過度にクルマに依存せず移動
- ◎自動車交通量減で交通事故が減少
- で、①の「子ども・高齢者・障がい者などにもやさしい“やさしさ先進都市”」に合います。
- ◎分かりやすい路線・運賃設定
- ◎高頻度運行で利便性向上
- ◎軌道交通の長所、優先信号や運賃収受の改善で高い定時性
- ◎高いデザイン性で都市の魅力アップ
- ◎公共施設との連結、まちなか居住の促進や住宅地との連結で中心市街地を再生し、コンパクトで利便性の高いまちづくり
- ◎楽しく歩きやすい人間優先のまちづくり
- ◎盛岡の風情・自然と調和
- で、②の「市民も市外からのお客様も快適に楽しく交流できる“観光交流先進都市”」に合います。
- ◎自動車交通量、交通渋滞を減らしCO₂、Noxを削減
- ◎LRT 自体が排ガスなし
- ◎中量輸送の交通機関でありエネルギー効率のアップでエコに移動
- ◎騒音、振動の発生を抑制
- で、③の「都市環境にも地球環境にもやさしい“環境先進都市”」に合います。

【まちづくりと交通政策】

まちづくりの屋台骨は、交通政策です。交通政策を抜きにした中心市街地の活性化、商店街の振興はあり得ません。

「交通まちづくり」という言葉があります。「まちを支える交通政策のあり方」とか「交通政策が変えるまちづくり」などという意味合いで使われているようです。

盛岡はこれまでクルマの使い勝手を良くするための道路整備、バスの利便性を上げるためのオムニバスタウン構想に取り組んで、一定の成果を上げてきました。今後はこれを土台に、公共交通の質を上げていかなければなりません。

そこで、盛岡の基軸交通機関としてのLRTの新設、バス路線の再編、自転車の適切な利用

の促進等をパッケージとして戦略的に導入することを提案したいと思います。

【トランジットモール】

大通りはトランジットモール＝歩行者専用のショッピングモールにLRTやバスなど路面を走行する公共交通を導入した都市の商業空間＝を目指すべきだと思います。

トランジットモールとLRTの組み合わせは、ストラスブルでもフライブルクでも、グルノーブルでも、当初、地元商業者が猛反対しました。でも今は、かつてなかった賑わいを得て、売り上げも大きく伸びました。ブランドショップが軒を並べ、投資を呼び込める街になっています。もう世界的にはその有効性は証明済みであります。

なぜ、トランジットモールとLRTの組み合わせが有効か。

- ①歩行者が安心して歩けるようになることによって、中心市街地の商店街のイメージアップにつながり、都市の魅力が創り出される。
 - ②トランジットモールが導入された商店街は、公共交通が水平に動くエレベータの役割を果たし、モール全体が一つの大規模店舗のように機能する。
 - ③中心市街地と交通ターミナルを結ぶことによって、交通ターミナルからの来街者の誘導導線をつくることのできる。
- といったことが指摘されています。

盛岡もこういった先進事例を踏まえて、思い切った手を打つべき時期に来ていると思います。

【路線計画】

そんな街づくり、都市づくりに向けて、このLRTマップというのを、様々な議論を経て作成しました。この軌道があったら市民、県民の暮らしがもっと豊かになる、外から来る人にも分かりやすく便利になって人呼び込める。そして、それなりの利用が見込めるのではないかとこの路線を作ってみました。

盛岡駅を基点にして、盛岡文化線と書いてあるのですが、バスセンターまでと、西側、イオンがあるところまで。これは盛岡の正に都市軸となる路線。賑わいを作り出す路線です。商店

街、商業施設、文化・教養施設、娯楽施設などを結んでいます。

さくら線というのはJR山田線です。新駅の設置を含めて、もっとも使う価値がある路線ではないかと思います。このマップを見ても、この沿線に住宅地が張り付いているのがわかります。山岸の駅のちょっと先のあたりまで。下米内の中津川ニュータウンまではけっこう住宅地が張り付いています。米内を少し抜けて、上米内は桜台団地の最寄り駅ということになっています。

また、沿線には県立中央病院、視覚支援学校、北山の寺院群などもあります。

それから松園線です。今、オムニバスの基幹バスが走っている部分です。岩手大学、盛岡第一高校、アネックスを通過して松園の大住宅団地まで。松園は今、住み替えて人口が流出しています。高品質の公共交通を整備して世帯形成層を呼び込むことがこの団地を再生することにつながります。

こういったLRTの基軸路線とバス路線を再編も含めてどう組み合わせていくか、さらには自転車はどう組み合わせていくかということが大事なんじゃないかと我々は思っています。

大通商店街について、よく「道路が狭いから盛岡にLRTは無理。」と言われます。さすがに複線は厳しいかもしれませんが、単線なら全く問題ありません。行き違い駅を設ければ10分間隔でも走らせることができるのは、富山のポートルムが証明済みです。

東大通は、ヨーロッパの街並みのように美しいです。桜山の昭和レトロの飲み屋街やじゃじゃ麺を目当てに、お客様が来訪するでしょう。

中の橋は、歴史的建造物とLRTの近代的な車両は実は合います。そして、都市のランドマークになります。それ自体が都市の魅力をつくります。

この路線沿いには、盛岡城跡公園、盛岡歴史文化館、おでって、ナナックなどがあります。

松園線は岩手大学の構内を走らせる構想になっています。大学の魅力アップにもつながると思います。

アネックス前を通過して松園まで。盛岡最大の住宅団地を結びます。

こういった話をすると、決まって「盛岡は道路が狭いからLRTは無理」、「建設コストが過大」、「採算がとれない」といったことを言う方が出てきます。

道路が狭くても大丈夫なことは先ほど説明しました。

【建設コスト】

「建設コスト」、「採算性」については、マップに沿って建設費、上下分離としたうえでの運営費、運賃の想定、収支と需要予測をシミュレートしました。

建設費は、富山ライトレールの軌道の整備費、車両価格、仙台空港鉄道の高架部分の整備費、青い森鉄道の車両基地整備費をもとに算出。

盛岡駅とバスセンター、盛岡駅と盛南地区を結ぶ文化線が103億4千万円、山田線を活用するさくら線が19億8千万円、盛岡駅と松園を結ぶ松園線が131億6千万円、車両は架線レスLRV12編成、さくら線の気動車5編成で計43億5千万円、車両基地が2か所で28億円、指令システムに20億円、本社建設等4億円で計350億3千万円、補助金等の活用で地元負担は233億5千3百万円と試算しました。

仮に段階的に整備するとして、第1工区を文化線とすると156億4千万円、地元負担は104億2千7百万円、第2工区をさくら線とすると30億3千万円、地元負担は20億2千万円、第3工区松園線は163億6千万円、地元負担は109億7百万円となります。

これがどのくらいの規模感かという、アイーナの建設費が245億円、盛岡競馬場450億円、都南川目道路6km300億円、梁川道路7km283億円というところで、次世代の街づくりへの投資としては決して過大ではないと言えます。

【運営費・採算性】

運営費は富山ライトレールの営業実績単価をもとに、文化線と松園線は早朝、昼間、夜間は15分おき、ラッシュ時10分おき、深夜20分おき、さくら線は早朝、昼間、夜間は30分おき、

ラッシュ時 20 分おきで試算。文化線は年間 2 億 6 千百万円、松園線は年間 4 億 4 千 2 百万円、さくら線は年間 2 億 7 千 5 百万円、計 9 億 7 千 8 百万円となりました。

これを採算ベースに乗せるには、運賃を 2 km まで 150 円、4 km まで 200 円、6 km まで 250 円（ちなみに盛岡駅～厨川 IGR290 円）、6 km 以上 300 円（ちなみに盛岡駅～松園バス 410 円）と仮置きして、年間で 537 万 5 千人が乗れば収支均衡。1 日当たり 14,727 人で、往復利用と考えれば約 7,400 人で黒字となります。

富山市の利用交通手段の転換率、駅勢圏人口、主要公共施設の利用者数などから需要を予測すると、文化線は往復利用で約 10,500 人、さくら線は約 3,400 人、松園線は 17,200 人で計 31,100 人。十分に採算ベースをクリアできる見込みとなります。

LRT の導入を本格的に検討する際には、もう少し緻密な試算も行われるでしょうが、我々

が研究した限りでは可能性大いにアリです。

やれない理由を探して理想の街づくりをあきらめるのではなく、実現する方策を前向きに検討しましょう。

【もっと盛岡】

盛岡の歴史を感じる街並み、豊かな自然があふれる街には、高いデザイン性を持つ LRT がきつと良く似合う。

20 年後、30 年後、私たちの子や孫の時代にどんなカタチの盛岡の街を引き継いでいくのか。今こそ市民一人ひとりの小さな「想い」を結んでいきたいと思ひます。

こんな街ができるんです。つくるのは今を生きる私たちです。

めざすは、「街を元気に暮らしを豊かに」、
「人々が集まり・人にやさしい・世界に通ずる元気なまち盛岡」です。盛岡を、“もっと盛岡”らしくするプロジェクトにチャレンジしましょう。

例 会 報 告

第 45 回例会
平成 26 年 6 月 13 日(金)

- 於 川徳 12時30分 開会点鐘
- ・司 会 平井 滋会長
- ・ソング 我らの生業
- ・四つのテスト斉唱
- ・会長報告 平井 滋会長
- ・ビジター 石黒成人さん(仁淀(高知) RC)。
- ・皆出席バッチ 藤村文昭君 (18 年)。
- ・結婚祝 市丸清志君。
- ・幹事報告 平野佳則幹事

【他クラブ例会変更のお知らせ】

- 盛岡北 R.C.= 6 月 18 日(水)は、クラブ協議会開催のため 18:30~時間変更。6 月 25 日(水)は特別休会。
- 盛岡東 R.C.= 6 月 16 日(月)は、通常夜例会を昼例会に時間変更。6 月 30 日(月)は、最終例会のため 18:30~時間変更。
- 盛岡中央 R.C.= 6 月 17 日(火)は、通常夜例会を昼例会に時間変更。6 月 24 日(火)は、最終例会のため 18:30~時間変更。
- 盛岡西北 R.C.= 6 月 25 日(水)は、盛岡滝ノ沢 R.C.との合同例会のため 19:00~時間変更。
- 盛岡滝ノ沢 R.C.= 6 月 26 日(木)は、盛岡西北 R.C.との合同例会

のため 25 日(水) 19:00~日時変更。

【ニコニコ BOX】

- ◆金子眞也君…いよいよ…?(笑)
福井さんの盛岡を愛する熱意に感動し、ニコニコします。
- メイクアップ
盛岡北 R.C.=佐藤(義)君。盛岡西 R.C.=菊池・勝君。盛岡南 R.C.=江口・吉原君。盛岡東 R.C.=熊谷(祐)君。クラブ委員会=福・星・田中・吉田(育)・吉田(幸)君。

出席報告 会員数 /72 名 出席数 /45 名 出席率 /67.16% 前々回修正出席率 /82.61%

プログラムの
お知らせ ・ 6 月 20 日(金) 第 4 回クラブアッセンブリー
26 日(木) ターミネットパーティー (27 日例会変更)

- 本号編集担当 / 金子 眞也
- 次号編集担当 / 金子 眞也