

理想の地域交通体系 実現の道筋を考える

未来から考える交通・まちづくり

～地域の方々が共感できる希望の物語をどう紡げるか～

- ・鉄道線整備・再生は難しい
- ・赤字補填が地方の鉄道をなくす
- ・その鉄道は今の時代の乗り物か？
- ・利用の少ない駅は朽ち果てる
- ・鉄道線整備（投資すれば利用は伸びる）

NPO法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾 理事長

元京都府交通基盤整備推進監

村尾俊道

自己紹介

(京都大学博士(工学)、技術士)

1990年代～ 増え続ける自動車交通 (道路整備課・都市計画課・企画参事)

郊外化の進展・クルマ利用を前提とした暮らし ・深刻な渋滞の発生

→ 交通需要マネジメント (動き出したクルマを対象)

- ・時間的平準化 (ピークカット = 時差出勤) ・空間的平準化 (情報提供によるルート変更)
- ・P&R (クルマから鉄道・バスへ) ・土地利用計画と交通計画の統合

計画マン

政策科学の大学院へ

2000年代～ CO2排出削減、環境を考えた車社会 (交通対策課)

→ モビリティ・マネジメント (クルマに乗る前に働きかける)

- ・個人向け施策 (クルマ利用の意識・暮らしを変える)
- ・組織向け施策 (通勤送迎バス運行、就業規定、Co2削減、健康管理、社会的責任)

政策ベンチャー

2010年代～ 地方部の公共交通の撤退 (交通政策課)

→ 魅力的な公共交通の整備 (水戸岡デザイン・観光列車)

→ 交通まちづくり (北近畿タンゴ鉄道上下分離、JR奈良線複線化、関西広域連合北陸新幹線)

→ 実務者の養成・人的ネットワークづくり (京都大学・京都交通政策研究ユニット)

→ 新たなプラットフォームとしてのスマートフォンの登場

- ・UBER (シェアリングエコノミー) ・ゴルフカー (マイクロEV) ・スマートフォンを基盤とした交通

都市社会工学の大学院へ

鉄道政策
交通まちづくり

持続可能なまちと交通をめざす 再生塾

➤まちづくりや交通の問題の解決に取り組む**行政・地域・企業等の実務者**を対象、理論・実践に関する情報を提供し、**参加者相互の対話・交流**を通して“ビジョン”と“夢”を共有し、持続可能なまちと交通の推進に寄与することを目的として、故北村隆一先生が提唱され、2007年度から活動を開始

➤人的ネットワークを構築

➤まちづくりの理論・技術を学ぶ場

➤まちづくりの支援・提言



なぜ？ 再生塾

➤なぜ “まち”と“交通”の問題は解決しないのか



“クルマ”から“公共交通”への移行はライフスタイルの転換を意味する

お金で買えないものこそ、私たちの暮らしを豊かにする

➤社会関係資本（ソーシャル・キャピタル）の重要性の認識

- ・われわれが持っている**人間のネットワーク** ・ソーシャル・キャピタルは私的財を補完し、人々の幸せに寄与する
- ・「資本」であるからには「投資」が必要（想像力・エネルギー・時間）

➤実証・実践⇔理論化の営為が希薄（コンテンツと**プロセス**）

- ・何をやるか（理論・知識）と **どうやるか！（実証・実践）**

そこで再生塾！

- 社会人・実務者の学び（プロセス管理、調査・分析、コミュニケーション）

基礎編：交通政策を体系的に学ぶ

アドコース：事業実施のプロセス、コミュニケーション力、実践力を高める

・ 発言の機会の確保、相互理解

- 互学互修の教育モデル

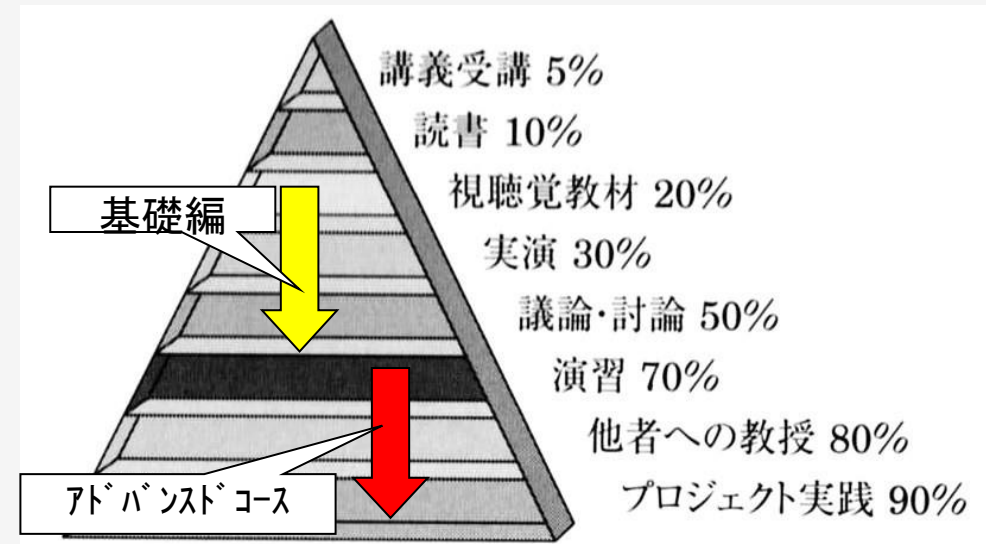
自学自習する人々が相互に関係しながら学び合い教え合うスタイル

- チーム学習

多様な参加者が混じり合うチーム編成
ビジョンを共有化、固定観念を払拭、
チームワーク、データの活用

- ラーニングファシリテーター

「質問」により学習をリード



再生塾の活動（2023年）

- イブニングセミナー（5月12日、・・・）
- 基礎編ワンデーセミナー（5月20日）
- アドバンスドコース（7月29日・・・12月9日）
フィールド：JR草津線・近鉄バス
- 地域交通政策セミナー（議員編：8月2日）
- 技術セミナー（9月9日）
- 地域交通政策セミナー(ローカル鉄道編10月30日)
- 北陸ワンデーセミナー（11月19日）
その他（アフター再生塾）
- 日本酒探訪会、競馬部、甲子園部、
OB会・・・
- 会員サービス（アドバイス）



「勇者の選択」を考える

「村尾の買物」



- 社会インフラをこの先ずっと維持していく覚悟（人材・経費）
- 鉄道が残ったら、それだけでよいのか？安心感が拡がりかねない
- 自宅から目的地までのトータルで考える必要・・・バスは？

お伝えしたいこと

- 地方部で鉄道に乗ること = 市民にとっては非日常（少し足が長い移動）
- 持続可能な交通 = **新たな需要を創造**（まちづくり・**企業需要**・10年以上）
- 時代にふさわしい・地域の誇りとなる乗り物**・サービス（自分が使いたい）
- 赤字補てんからの脱却** → 頭の切り替え（現場掌握・費用構造を知る）
公共交通は地域の資産か、お金のかかるお荷物か
- 合意形成 = 組織的学習 → **学びの伝承・継続**
- 投資が必要 = **ひと・知恵・設備** = 桁違いの**金額規模に打ち勝つ！**
- 都市圏を面的に捉える = 鉄道とバスの両方を（**管内図ではない**）

ところで・・・あなたにとっての交通問題は？

• あなたが考えた交通は？

平日の通勤・通学、買物の足の確保 or 子供の送迎 or 駅前の駐車場・駐輪場 or 休日の商業施設周辺の渋滞

バス

自動車

鉄道

自転車

• その何が問題なの？

目的地が不便、路線バスがない、歩くのがおっくう、ガソリン代の高騰

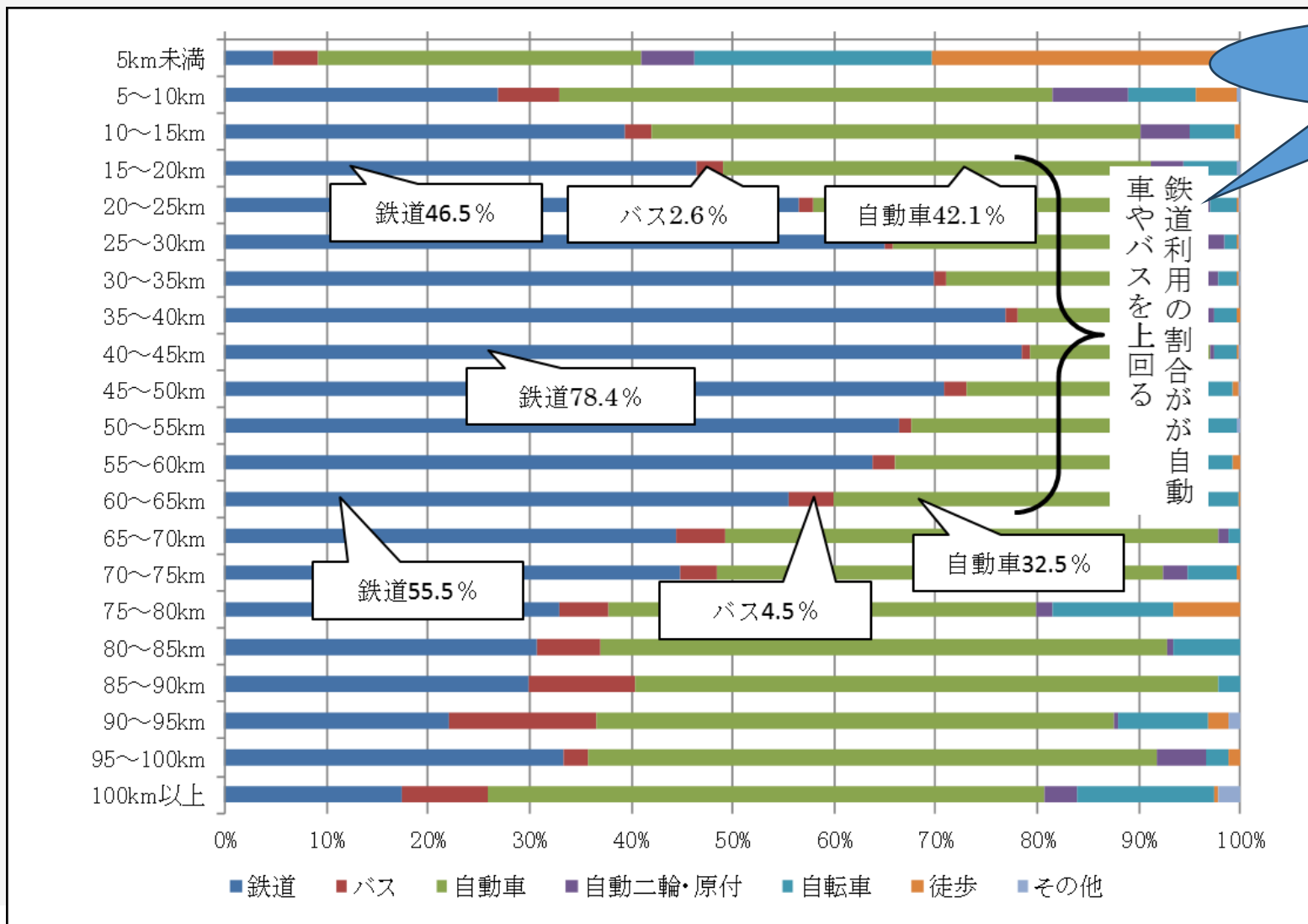
• なぜ、それが起こっているの？

安くて大きな店が郊外、みんながクルマ、高齢化、自動車を前提とした暮らし

鉄道が優位な移動は

KTR・隣町に出かけるときに鉄道が使われる

【図4】総トリップ長と代表交通手段の関係（平日）（第5回パーソントリップ調査）



今日はココ！

- 利用しているのは
- ・高校生の通学
 - ・通勤(降雪期)
 - ・隣接市町への用事
 - ・京阪神・首都圏への旅行・ビジネス
 - ・インバウンド

◇交通の体系

国

国土軸・海外とのネットワーク
・空港・港湾・新幹線・高速道路など国土レベルを広域に移動する交通

府県

都市圏・地域生活圏のネットワーク
・都市間鉄道・幹線道路など都市圏・生活圏を移動する交通

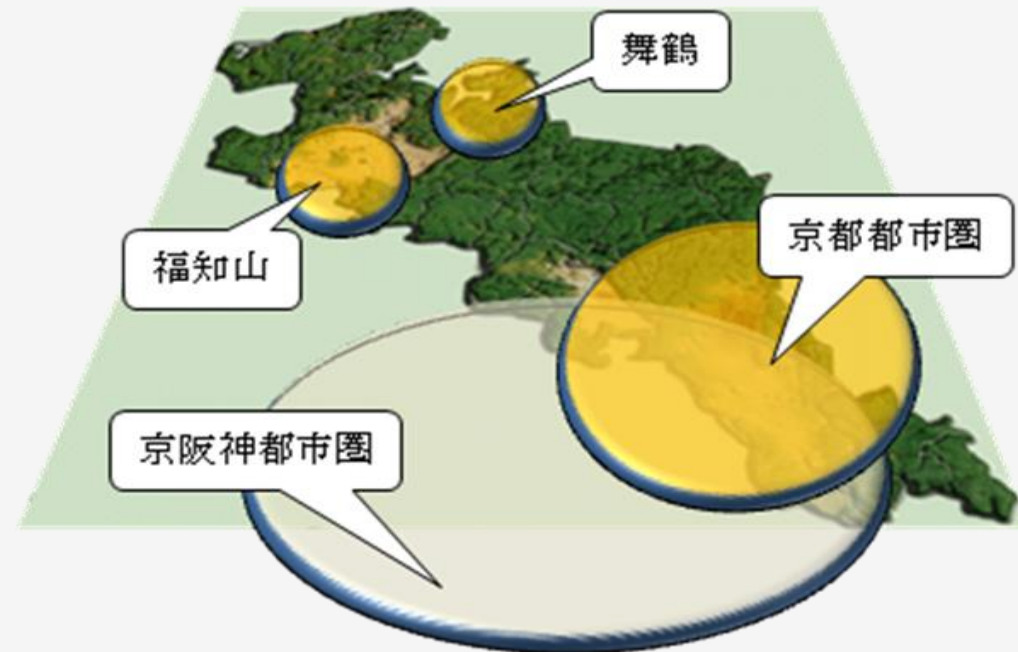
市町村

駅勢圏・日常生活圏のネットワーク
・バス交通・自転車・タクシーなど鉄道駅や日常生活圏を移動する交通

今日はココ！

○都市圏での面的な交通都市間移動を考えると
鉄道・幹線のバスを合わせて考える必要

○生活圏・経済圏は自治体の管内図とは違う
普段見ている地図と違う



なぜ総合的な交通政策は進まないのか

■府県の立場で考えると

- 検討する**範囲（都市圏）**が行政界とは一致しないこと
- 関係者が多岐にわたり、**総合調整が容易ではない**こと
- 公共交通に対する**運行責任や許認可権限を有していない**こと
- 顕在化する道路整備の要望は、行政課題としては緊急性が高く、限られた財源・人員を考えると**道路施策に軸足**が置かれがち
- データで語れないこと
- 公共交通を担当する**職員数は少なく**、そのノウハウが伝承されにくく、事情に精通しにくいこと

その結果・・・**関係主体間の課題の共有化や信頼関係構築、連携・協働が十分でなかった**

⇒ 相互理解・基礎知識の獲得、地域全体の視点
地域が一つのチームになる必要

交通政策を実現する上では

強いプロサッカーチームを作る = 総合力



戦略・戦術（まちづくり）

指導者（大学）

チームワーク（バスと鉄道）

個人のフィジカルな能力（キャッシュレス化）

サポーター（利用者）

後方支援（資金・PR）

ユース（人材育成・呉西地区交通まちづくり市民会議）

今、地方部の交通で起きていること

地域

- ・ホームへの階段が登れない(異次元の高齢社会の到来)
- ・おじいちゃんの足がない(免許が返せない)
- ・人が出かけなくても用事が済ませるように(需要が年々縮小)

交通事業

- ・地方部ではガソリンスタンド・タクシー・診療所がなくなった
- ・**運転手が確保できなくてバス路線の維持が難しくなった**
- ・**経営戦略を練る組織・人材がなく変化に対応できていない**
- ・**地域公共交通会議は、公共交通に乗っていない人で構成**

行政

政

- ・公共交通への投資に懐疑的(当事者意識の欠如、今の事だけ)
- ・自治体職員は素人ばかりで組織も小規模
- ・交通事業者、旅行者と自治体職員では**見ている地図が違う**
- ・公共交通は独立採算、デザインをよくすることは贅沢という意識

KTR沿線の観光地で起こっていたこと

- ・ 観光地の**質的転換**ができていない(海水浴客は年々減少)　そこそこ需要があることが！
- ・ 観光圏としてのストーリーがない(**戦略・戦術**が立てられていない)
- ・ ビジョンがなくては大規模な設備投資に踏み切れない
- ・ 外部からの**知恵・知識に対する投資**ができていない
- ・ **計画の範囲**を認識していない(行政の限界→民主導)
- ・ 全体を継続的に**マネジメントできる指導者・リーダー**が不在
- ・ 域内の交通と**域外からの交通**をそれぞれで考えられていない
- ・ 域外からの交通(鉄道、高速バス)を**マネジメント(権限)できない**
- ・ 補助金を前提とした**実験のための実験**が繰り返される
- ・ 域内で**競合する交通モードをいくつも整備**、それぞれが疲弊(レンタサイクル、スローモビリティ)
- ・ **新たな交通需要創出**を考えられていない(パイの食い合いに終始)
- ・ 適時適切な情報発信ができていない(**新たなデバイス**への対応)

鉄道線整備・再生は難しい1

- 鉄道線整備・鉄道再生には巨額の費用が必要になる（城端・氷見線**382億円**）
 - ・100億円単位の費用。複線化の国庫補助事業はない。鉄道再構築事業は1回きり。
- ステークホルダーの数が多く、その合意形成は容易ではない
 - ・KTRの自治体関係者は2府県・7市町。・JR奈良線では1府・6市町。
 - ・それぞれに思惑は違い、費用負担の合意形成は容易ではない。範囲は交通事業者と自治体に止まらない。
 - ・地方部では、鉄道に乗ることは非日常。ほとんど乗っていないだけに税投入の市民合意は容易ではない。
- 事業期間は普通に10年以上必要になる（継続することの難しさ）
 - ・**担当者がジョブローテーションで入れ替わり経緯が引き継がれない。**
 - ・上下分離ができれば完成！とってしまう。**安心感の広がり**で、**熱量が年々減衰。**

鉄道線整備・再生は難しい2

- 鉄道全体・交通政策を知る人材、ノウハウを持った人材の確保が必要になる
 - ・交通政策を学んでいない、経験の浅い自治体担当者。
 - ・交通の将来像だけではなく、沿線全体の将来・課題を分析する必要がある。
- 鉄道会社との交渉は難しい
 - ・情報の非対称性（すべての情報が開示されるわけではない）。
 - ・民間企業との交渉経験（対等な立場での交渉、ノウハウ・ナレッジ）。
- 沿線の夜間人口は確実に先細り
 - ・新たな需要の創出をし続けなければ、公共交通の利用は減少せざるを得ない。

これらの結果、「自治体担当者は何から始めていいかわからない」

北近畿タンゴ鉄道・KTR（現京都丹後鉄道）の概要

■ 営業路線



営業キロ **114.0**km

<宮福線> 30.4km

福知山～宮津

<宮津線(宮舞線・宮豊線)>

83.6km

西舞鶴～豊岡

高岡～福井
130km

駅の数 **32**駅

<宮福線> 14駅

<宮津線> 19駅

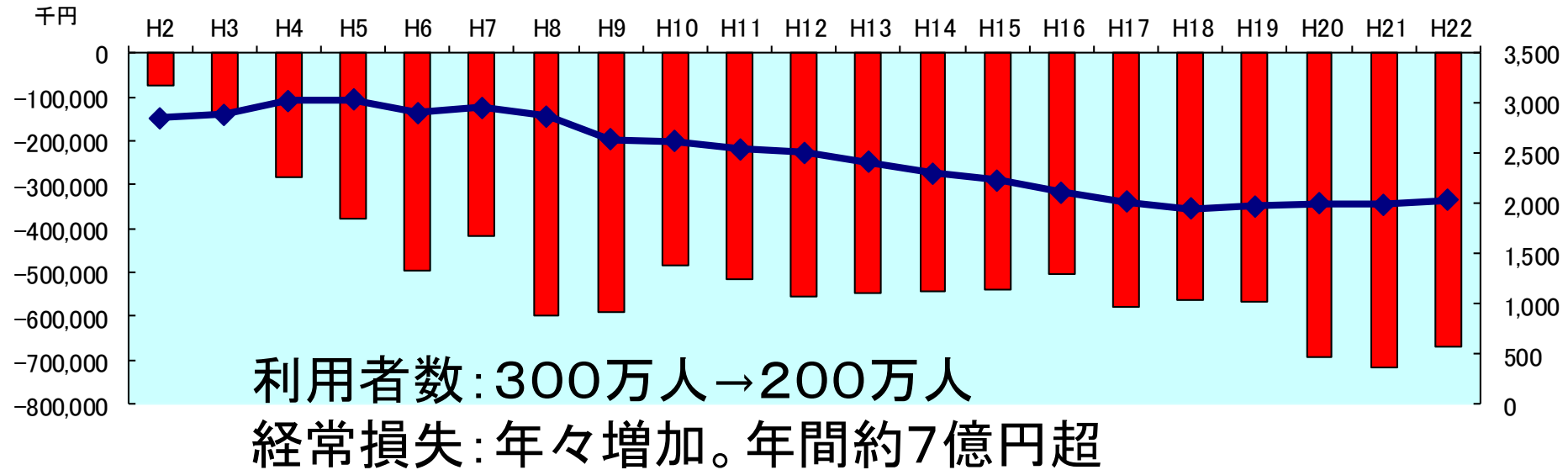
→宮豊線・宮舞線

* 宮津駅は重複、有人駅は15駅
(うち直営5駅)

京都駅から特急で直接つながる

まちの賑わいは幹線道路沿いに 赤字が膨らみ府議会が紛糾

■KTR利用者数と経常損失の推移

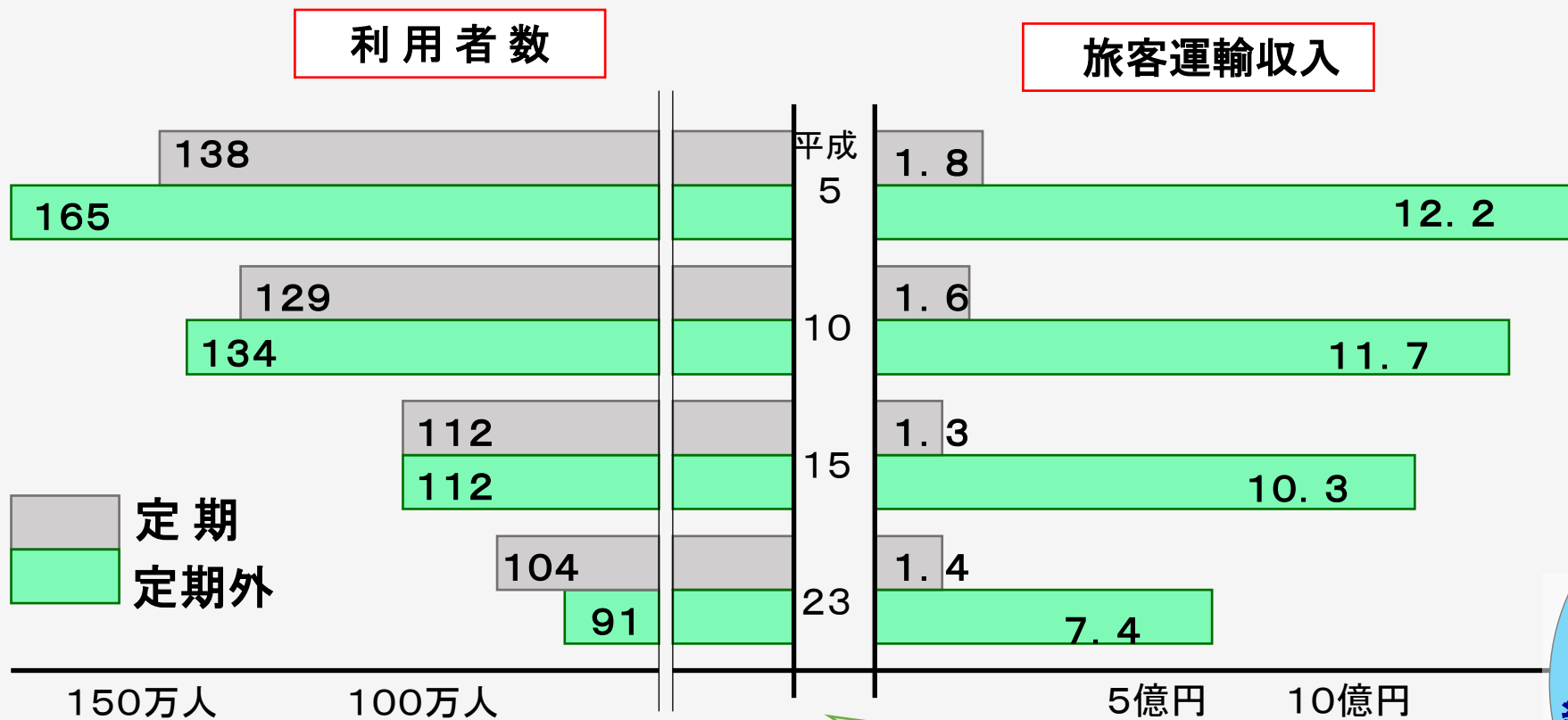


■沿線人口・従業員人口の推移 (KTRの駅から600m圏)

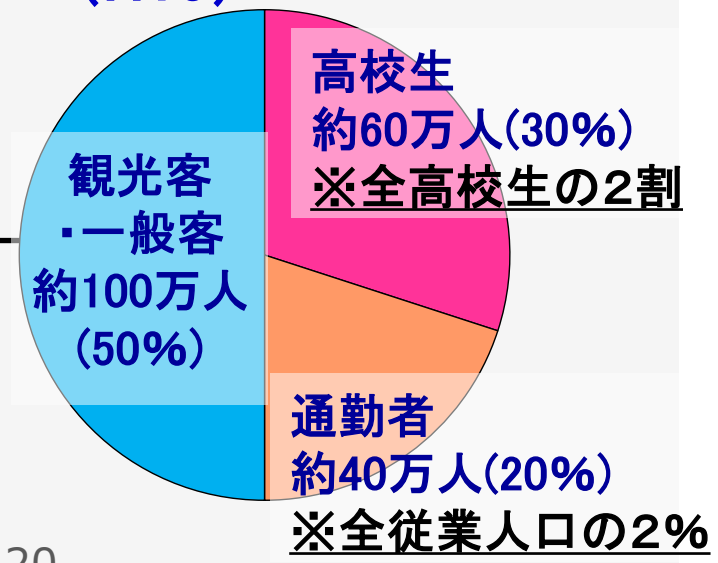
	H17/H13	H22/H18	減少率
常住人口	79,188人 (H17年)	76,721人 (H22年)	97%
従業員人口	54,099人 (H13年)	49,332人 (H18年)	91%

駅周辺から減る従業員人口

定期外（観光客・特急）が落ち込み、高速道路が開通する



■ 利用者の内訳 (H15)



「定期外」で稼ぐ構造にもかかわらず、利用者数・収入額とも「定期外」が大きく落ち込み収支が悪化

→ さらに高速道路が開通する

⇒ 沿線外からの全く新しい需要開拓が必要

K T R再生に当たって直面していた課題

残す残さない

- ・赤字補填の弊害
 - ・赤字額しか語らない自治体、自治体は打出の小槌
- ・時代にそぐわない乗物
 - ・運行ダイヤ、車両の快適性（冷房装置）
- ・自治体から見ると不透明な経営
 - ・安全というブラックボックス、経営不全か地域の疲弊か
- ・合意形成のハードル
 - ・多額な費用負担（この先10年間維持する）

地域の再生

- ・鉄道沿線には多くの首長（2府県7市町）
- ・基礎知識・基本認識の欠如（交通を理解する機会がない）
- ・**関係者が実は乗ったことがない**
- ・**交通だけでは解決できない**(沿線の活力・運命共同体)
- ・**枠組みの再構築**

北部地域総合公共交通検討会「中間とりまとめ」(H24.9)

「愛されるKTRへ」～乗って守る・来てもらって守る～
くめざすべき将来像>

沿線の人々が誇りを持って生き生きと暮らし続け、域外の人達に自慢できる地域に愛される鉄道としてその価値を発揮できるように、安全を確保し、安心して使える設備水準で、しっかりと後世につないでいく。

「田舎の列車の方がカッコいい」と思わせなければ若者は戻ってこない。地元の人が楽しんでいないと観光客は来ない。



丹後あかまつ号の車内



丹後あかまつ号



丹後あおまつ号



海の京都

『海の京都』による戦略拠点の整備

➤ 『海の京都』事業による発信力・集客力のある「戦略拠点」の形成

【戦略拠点】

浜詰（夕日ヶ浦温泉）・久美浜



【戦略拠点】

昭和モダン・シルクの里
もてなしゾーン（ちりめん街道）



【戦略拠点】

お城とスイーツを巡るま
ちなか観光エリア



【戦略拠点】

伊根浦地域内（伊根浦舟屋群）

【戦略拠点】

天橋立



海路
天橋立～宮津～伊根
周遊ルート



鉄道とバスの連携
による周遊ルート



【戦略拠点】

舞鶴赤れんがパーク周辺一帯

【戦略拠点】

ゲンゼから大本に至るまち並み

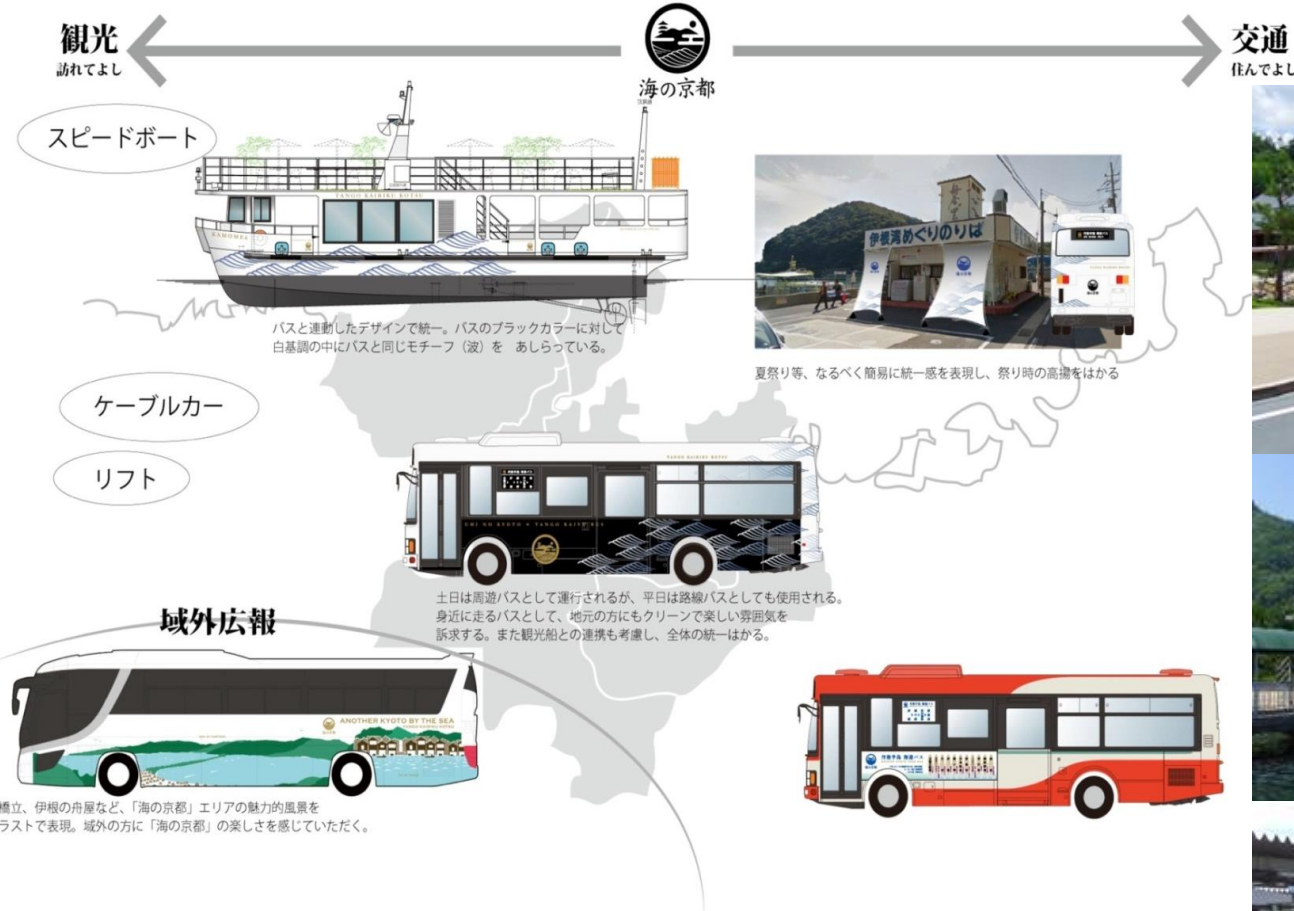


綾部市

魅力的で快適な車両・まちなみ等の整備

- ▶ 観光地の魅力向上
- ・観光地の修景整備

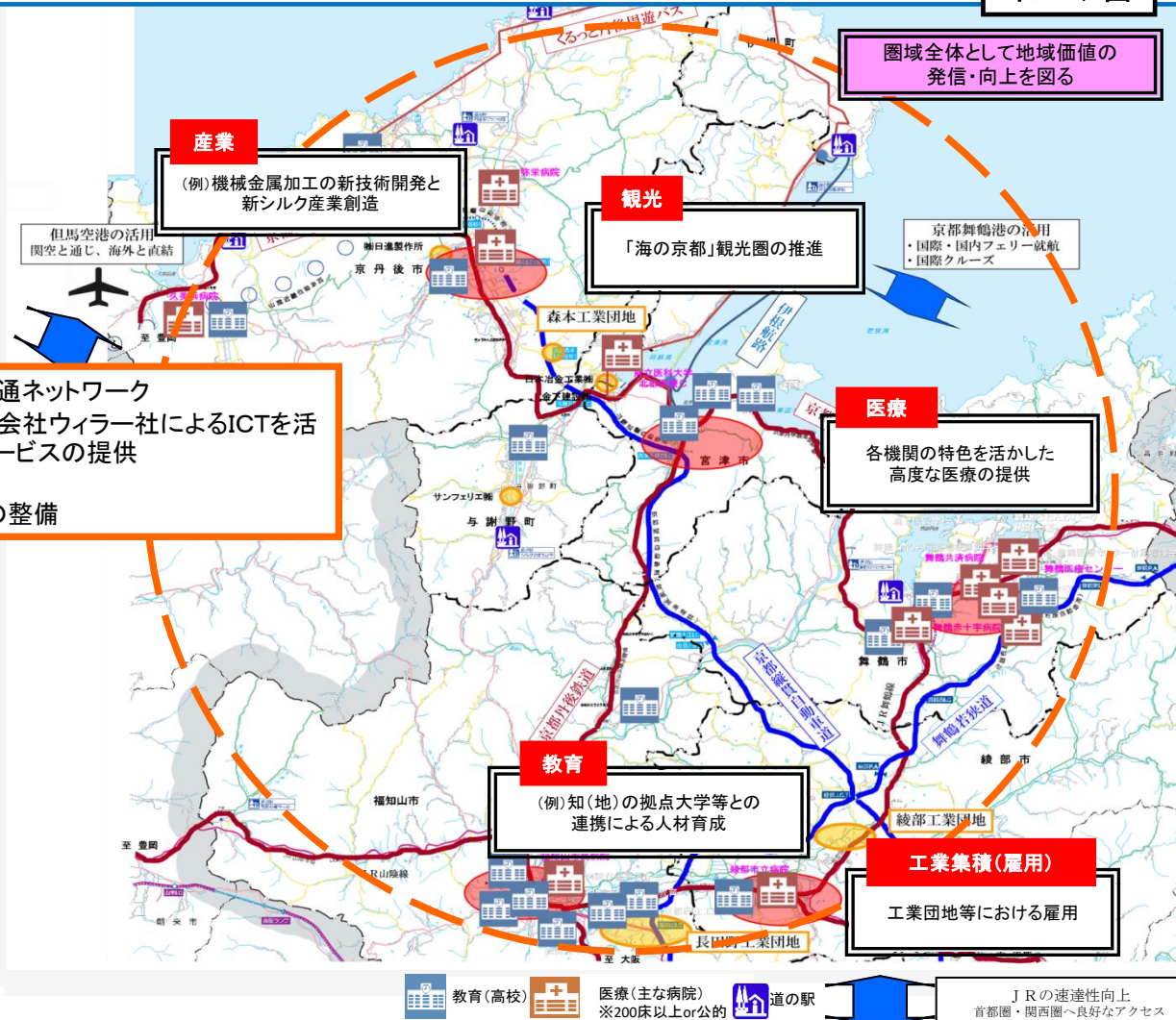
- ▶ 駅機能の再整備
- ・駅を地域の玄関口として整備



- ▶ 車両等の快適化に向けた計画的整備
- 海の京都を体現する魅力的なデザインや機能を備えたバス、船舶を整備

京都府北部地域連携都市圏 ~京都府北部5市2町の連携による魅力的な生活圏の構築~

○それぞれの市町の個性や得意分野を公共交通ネットワーク等により結びつけ、(一極集中ではなく)相互に役割を担い、圏域として都市機能・生活水準の向上を図る(中核市にも相当する公共サービスや都市機能を圏域で確保)
 ○豊かな自然環境の下、医療・福祉、教育、交通等の充実した質の高い居住環境を創出するとともに、密度の高い生活圏の形成による労働生産性向上を通じた所得の向上を図り、大都市ではできない文化的で若者や子育て世代に魅力ある生活圏をつくる。



イメージ図

地域資源を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワーク
 ・京都丹後鉄道を運行する純粋民間会社ウィラー社によるICTを活用した利便性の高い広域公共交通サービスの提供
 ・バス等の2次交通網の整備
 ・交通空白地におけるデマンド交通の整備

	行政面積 (km ²)	2010年人口 (人)	2040年人口 (人)	合計特殊 出生率
福知山市	552.57	79,652	69,414	1.96
舞鶴市	342.10	88,669	66,522	1.86
綾部市	347.10	35,836	23,662	1.63
宮津市	172.87	19,948	11,780	1.65
京丹後市	501.84	59,038	38,278	1.73
伊根町	62.00	2,410	1,116	1.51
与謝野町	108.38	23,454	15,107	1.71
合計	2,086.86	309,034	225,879	府1.27

観光 (例)

日本三景「天橋立」、伊根の舟屋、夕日ヶ浦等の魅力ある豊富な観光資源を活かし、「海の京都」の統一コンセプトの下、圏域としてブランド力のある着地型観光地として戦略的に整備

平成26年7月に国の「観光圏」に認定(「海の京都」観光圏)



天橋立 伊根の舟屋 夕日ヶ浦

医療

心臓血管外科、脳神経外科など高度な医療が提供可能な医療機関群を活かし、それぞれの医療機関の得意分野を伸ばすことで、大都市に行かずとも、この圏域内で必要な医療が受けられる環境を実現



舞鶴市民病院、舞鶴赤十字病院 府立医科大学附属北部医療センター

教育

○「知(地)の拠点大学」等と連携し、ものづくりやサービス業など地域産業を牽引する人材育成拠点を形成
 ○中高一貫教育校、水産高校、工業高校など特色ある多様な高校教育が受けられる教育環境を実現



府立福知山高校 (中高一貫教育)

工業集積(雇用)

約8千人の雇用を抱える長田野・綾部・森本工業団地をはじめとした工業集積を活かし、雇用を圏域全体で受け入れ、圏域の雇用を増大



長田野工業団地 綾部工業団地 森本工業団地

公共交通

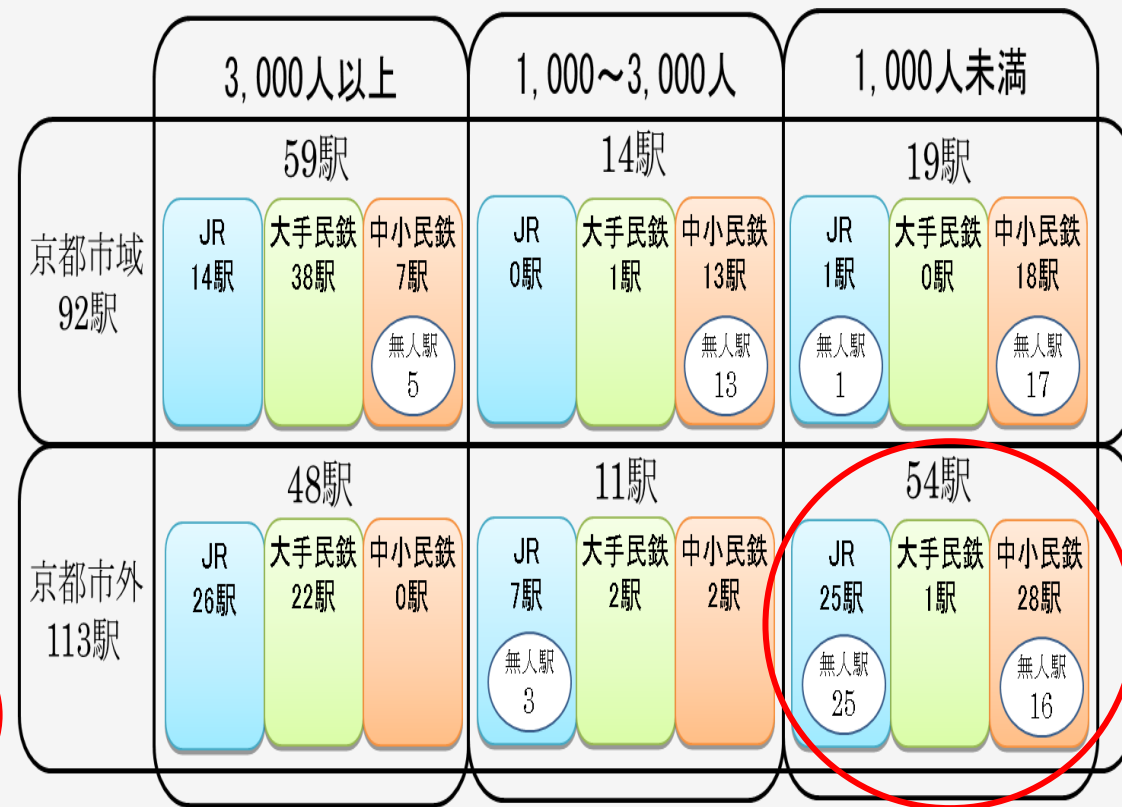
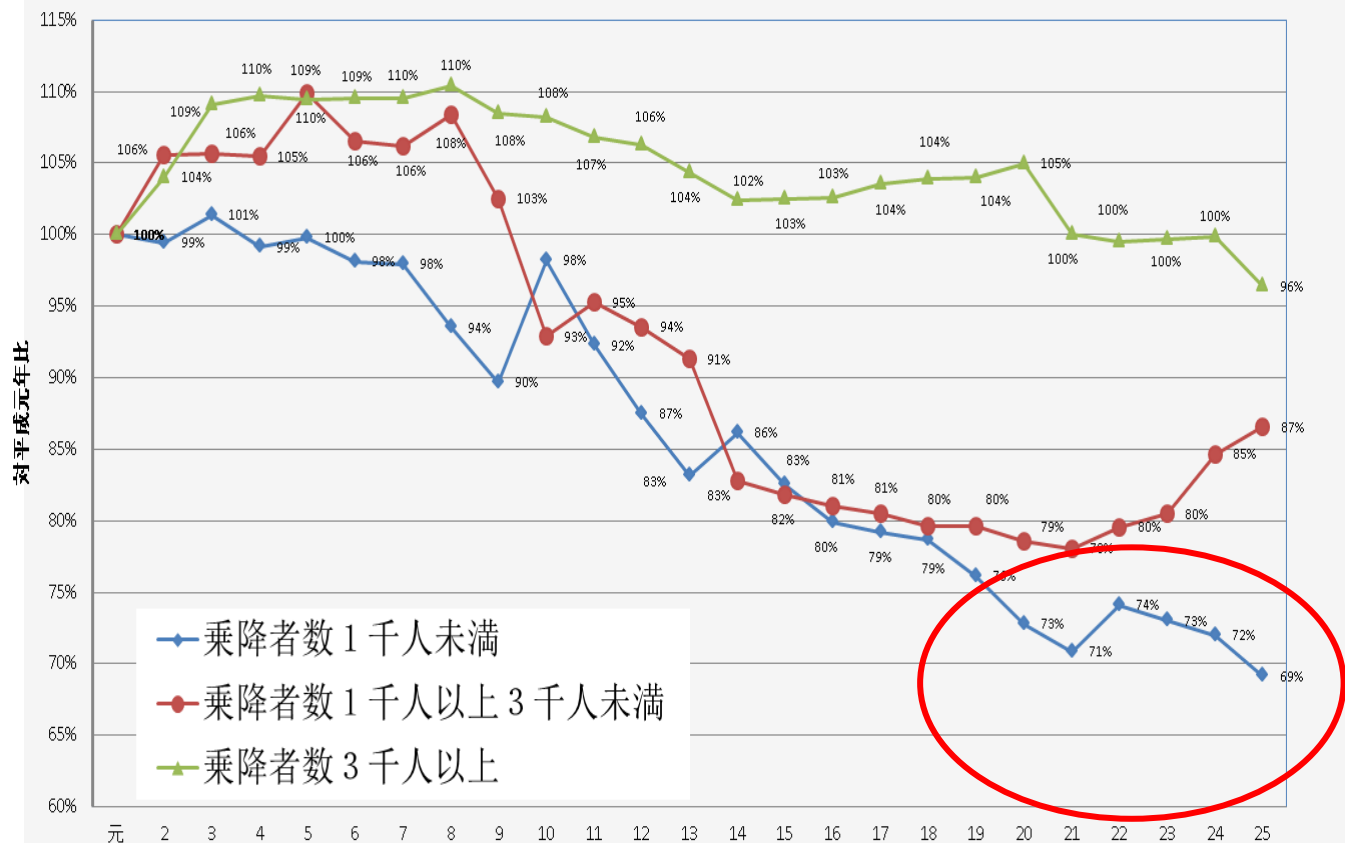
「京都丹後鉄道」等の広域交通、バス等の2次交通、交通空白地のデマンド交通を結びつけ、圏域内を自由に移動・周遊できる公共交通ネットワークを実現



駅の乗降者数の推移

京都府域の鉄道駅の状況

(京都市域除く)



問題意識 鉄道駅はインフラでは？

①利用者の少ない駅では、**駅舎整備の支援制度もほとんどなく、駅舎や設備の更新が進まず、**利便性や利用環境の低下を招き、利用者の減少に歯止めがかからない。

…バリアフリーは乗降客数が3000人以上 …投資効果から鉄道会社からも見放されて

②駅の無人化は、駅の活気を失い、利用者の安心・安全と合わせて、駅周辺への影響を及ぼしている

③駅の快適性の低下や駅周辺の活気の喪失は、利用者の減少に拍車をかけ、駅へのアクセス交通へも影響を及ぼしている。

⇒ **駅は地域の玄関**（地域への入り口、地域からの出発点）

⇒ **かつては、まちの中心**（市町村合併で中心が移動）、観光・産業の拠点、交通結節点、生活拠点

駅再生プロジェクトアクションプラン

まちづくりと賑わい拠点づくりへのストーリー

まちづくり

交流拡大

暮らし ←

→ 訪れる

地域特性・地域の持つ力を磨き、動きを出す

駅再生

駅舎、駅前広場、
駅周辺エリア、アクセス交通

地域創生

観光促進、定住促進、二地域居住
など

【達成目標と数値目標】

- ① 駅の賑わい・拠点としての再生
- ② 駅の交通結節機能の再生

駅毎にまちづくりに合わせた目標
設定

(例)鉄道駅利用者数、施設来訪者数

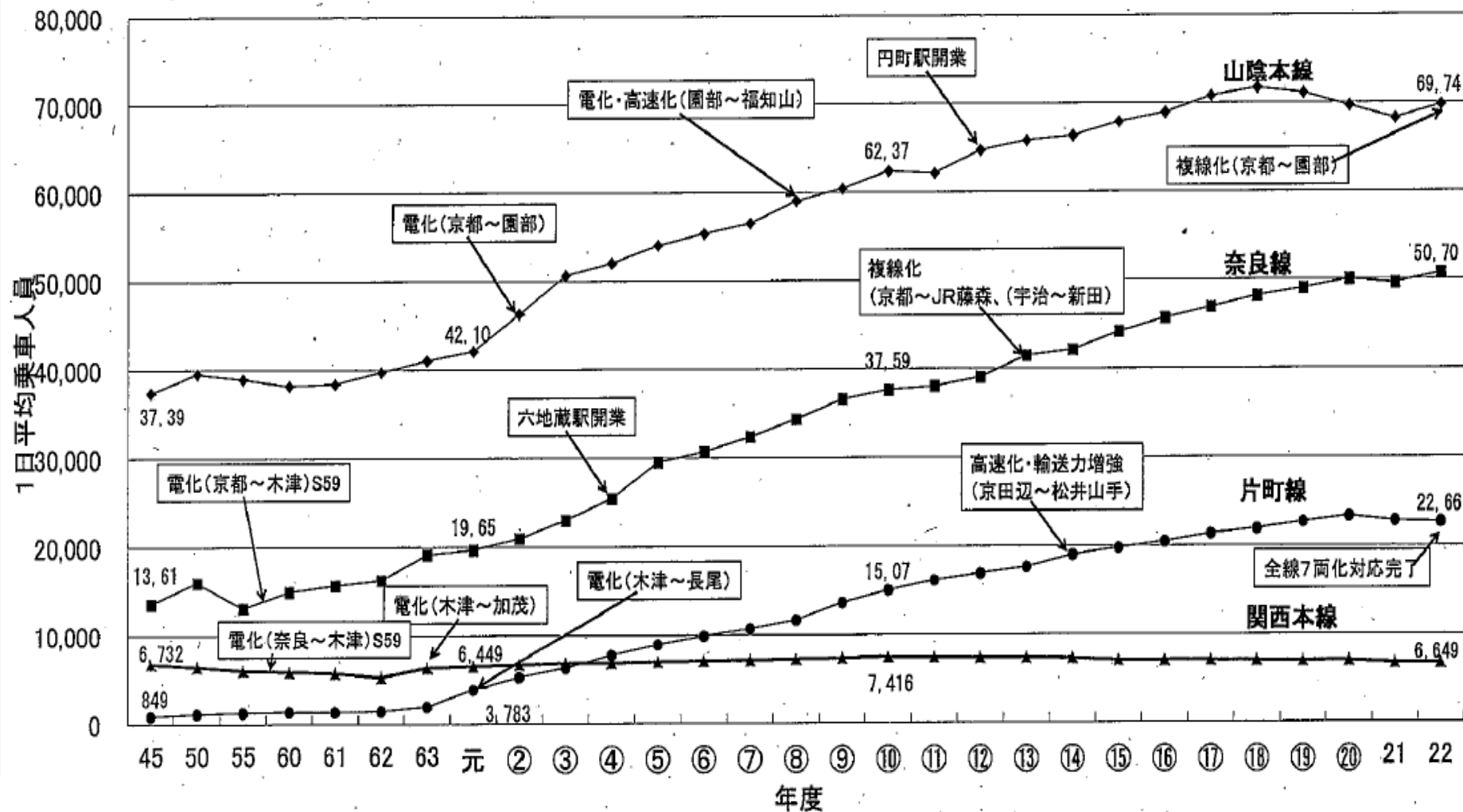
頑張っている組織が
ある地域を選定

先導駅

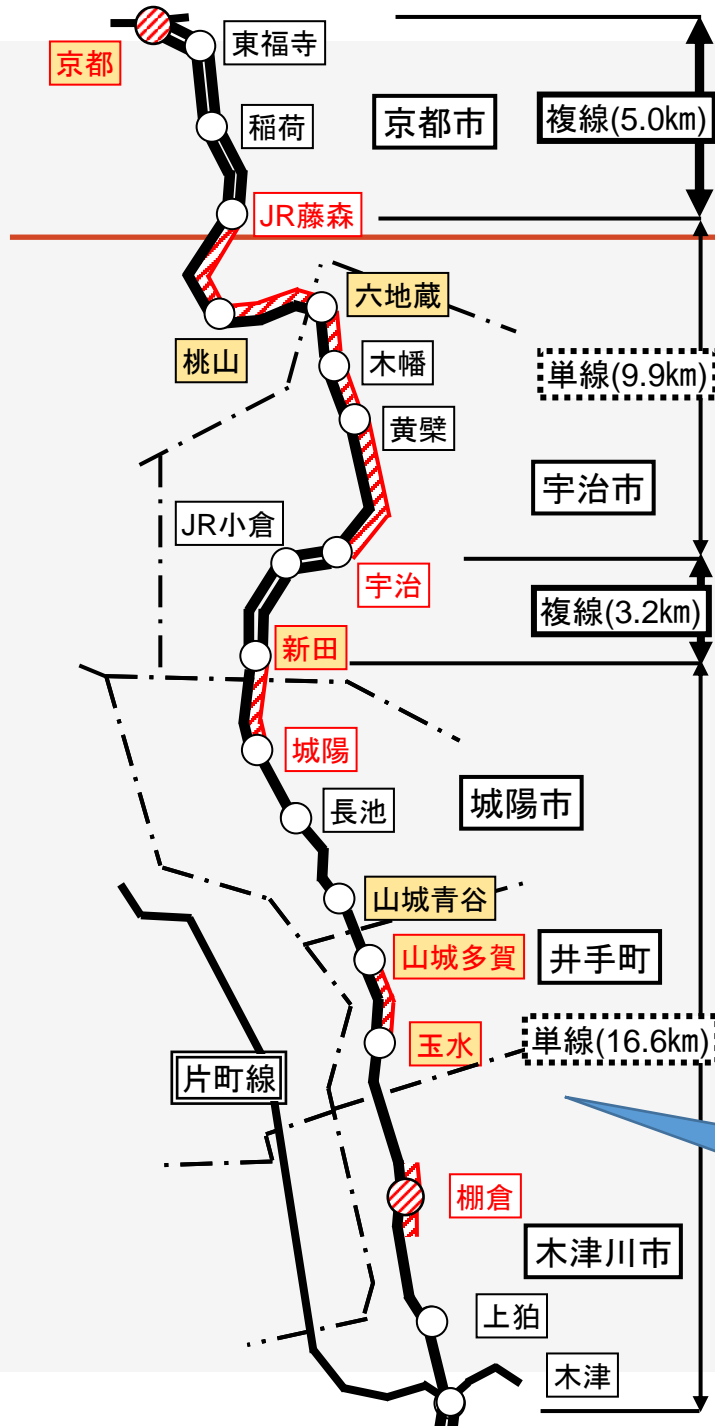
- ・久美浜駅
- ・丹後由良駅
- ・山家駅
- ・和知駅
- ・笠置駅
- ・大河原駅

京都縦貫幹線鉄道・投資をすれば伸びる

JR山陰線・奈良線・片町線・関西本線 1日平均乗車人員



JR奈良線 複線化事業



路線延長 34.7km	複線	8.2km(24%)
	単線	26.5km(76%)

電化 昭和59年10月1日 全線開業

○第一期事業

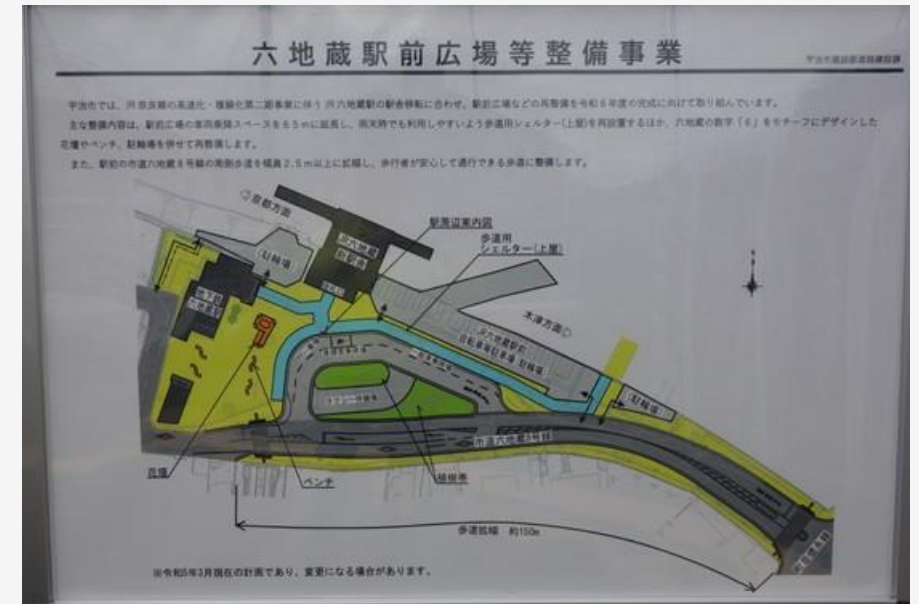
高速化・複線化事業(⑨～⑬)
 ○平13年 3月 3日開業
 ○事業費:152億円
 ○複線化:8.2km
 京都～JR藤森 (5.0km)
 宇治～新田 (3.2km)
 ・一線スルー化等(木幡、玉水、上狛)
 ・行き違い設備設置等(宇治、山城多賀)

○第二期事業

高速化・複線化事業(H⑭～R⑥)
 ○基本協定 :平成25年 8月13日締結
 ○実施等協定:平成25年 9月 9日締結
 ○事業費:369億円(当初協定額)
 397.1億円(最終協定額)
 京都府 :148.5億円
 関係市町:148.5億円
 JR西日本:100.1億円
 ○複線化:14.0km
 JR藤森～宇治 (9.9km)
 新田～城陽 (2.1km)
 山城多賀～玉水 (2.0km)
 ・構内の改良 (京都駅、六地蔵駅)
 ・一線スルー化等(棚倉駅)

線整備以外に自治体は
 駅舎・駅前広場を整備

奈良線複線化第2期 鉄道駅の整備



桃山駅



新田駅



六地蔵駅

再生塾2023テーマ JR草津線の活性化



区 間：草津駅～柘植駅
駅 数：11駅
路線距離：36.7km

利用者数（平均通過人員/日）

- ・草津～柘植 9,955人
- 草津～貴生川 15,523人
- 貴生川～柘植 2,166人

問題：貴生川～柘植の利用が少ない

再生塾草津線Cチーム発表資料から

甲賀市にとっての駅

■ 役所（主に甲賀市）にとって草津線の意味とは

- ① 交通インフラとして十分に機能し、必要としている人を運ぶ
- ② まちづくりの地域拠点、幹線、都市軸として

甲賀市は
「駅を中心としたまちづくり」
を推し進めている

市民交流駅

こうか あぶらひ てらしょう こうなん

○甲賀市民交流駅条例 (設置)

第1条 鉄道利用者の利便に供するとともに、駅を中心とした地域情報の発信や文化の振興を図り、地域の活性化及び市民の交流に資するため、甲賀市民交流駅(以下「交流駅」という。)を設置する。

甲賀市にとっての駅

マスタープラン・立地適正化計画



表 4：誘導施設

施設	誘導施設	都市拠点 (中心地域)	交通拠点・地域拠点 (周辺/駅周辺)	物流拠点 (北山地域、甲賀地域、 甲南地域、伊賀地域)
行政	市役所	○	-	-
	地域市民センター (旧市役所)	-	-	○
小規模社	訪問型・通所型介護福祉施設	○	○	○
	地域包括ケアセンター	○	○	○
子育て	子育て支援センター	○	○	○
商業	大規模店舗	○	-	-
	食料品スーパー	○	○	○
	カフェ	-	○	-
医療	病院	○	-	-
	一般診療所	○	○	○
教育文化	図書館	-	-	-

駅周辺は住宅誘導地域・未利用地も多い

78億円の約30%は、区画整理事業費に投入されてきた。
 区画整理事業は進めたが、都市機能の集積が進んでいない。。。
 せっかくのタネ地があるのに、これを活かす手はないか??

再生塾草津線Cチーム発表
 資料から

地方鉄道の再生は継続的な交通まちづくり

○交通は派生需要 ……公共交通だけでは解決しない

今日はこれ！

つまり、交通のマネジメント = 地域のマネジメント

こんな地域にしたいという希望の物語の共有

○チームを作る、一緒に考える = プロセスのマネジメント

- ・組織的学習の枠組み(基礎知識・課題認識の共有) ……トップマネジメントが理解 & 合意 **OK!**
- ・当事者意識の涵養とチームビルディング ……沿線全体の市民的合意が議会を動かす **OK!**
- ・継続のための仕組み ……最低10年・学識者を据える
- ・継続的な投資 = 未来を語ること = 共感が得られること

継続的・組織的学習

呉西地区交通まちづくり市民会議の出番

第2部 グループワークに向けて

トヨタ
もっとよくしよう

もっと現場を歩こう
すべての答えはそこにある
もっと製品に向きあおう
モノは人よりも真実を語る
もっとお節介になろう
仕事は自分だけで終わらない
もっと簡単にしてみよう
誰にでもできることが最高のアイデアだ
もっと立ち止まろう
突っ走っていると見えないこともある
もっと地域と共にあろう
自分の根っここそが大切だ
もっと誇れる未来をつくろう
この国にはその力がたくさん眠っている
もっといいクルマをつくろう
私たちのすべてはそこから始まる
さあ、もっとよくしよう

http://toyota.jp/anzen_anshin/index.html

ところで

- 地域のことをどれだけ知っていますか？
- 最近加越能バスに乗りましたか？
- 10年後の地域のことを考えたことはありますか？

◇ 11月18日（土）氷見線・城端線沿線を巡って1 天候：みぞれ・強風

氷見線から城端線を使って、最後はバスで金沢へいこう！と考えた。
氷見では海鮮丼、井波では木彫りを見て、地域の状況を観察したい！



朝 京都7:38発サンダーバード ⇒ 金沢・北陸新幹線 ⇒ 新高岡駅10:05着
しかし、接続の城端線・高岡方面は10:55発 氷見線・高岡発11:12 ⇒ 氷見11:40着




**接続
50分？**

徒歩で瑞龍寺の前を抜けて、高岡まで行って、氷見線に乗るか？



でも天候は悪いし

おっと！ 氷見からイオンモールへのバスがあるじゃないか！ 加越能バス 氷見漁港近くまで行ける！

10:28 新高岡出発 ⇒  ⇒ 氷見市民病院行 ⇒ 比美町11:16着 ⇒ 氷見漁港で海鮮丼！

12:44 氷見駅発 ⇒ JR氷見線 ⇒ 高岡駅着13:15着 城端線は13:44発 接続 約30分？

おっと！ 高岡駅から井波への路線バスがあるじゃないか加越能バス！ 一本で行ける。

13:25発のはず・待ち時間も寒くない？かと思いきや**高岡駅南口で待っていた**

13:31発 乗車は2名 ⇒  ⇒ 砺波駅経由 ⇒ 14:38 井波着



◇ 11月18日（土）氷見線・城端線沿線を巡って2 天候：みぞれ・強風

「井波」で降りようとしたものの、ずいぶん寂しいまちはずれ??

運転手さんに確認「ここが井波？金沢行のバスもここから出るの？」



答えはYES!

瑞泉寺・八日町通へは、井波中央か瑞泉寺前で降りるべきだった。また間違えた!

みぞれふる上り坂 徒歩13分!



金沢行は16:10発 ちょっと時間ロスしたので、交通広場の観光案内所へ!

「瑞泉寺から彫刻総合会館は片道15分かかるし、ちょっと無理ね! 金沢行のバス停はすぐそこですよ!」
・・・せっかくなので瑞泉寺～彫刻総合会館往復

バス停名がわからん

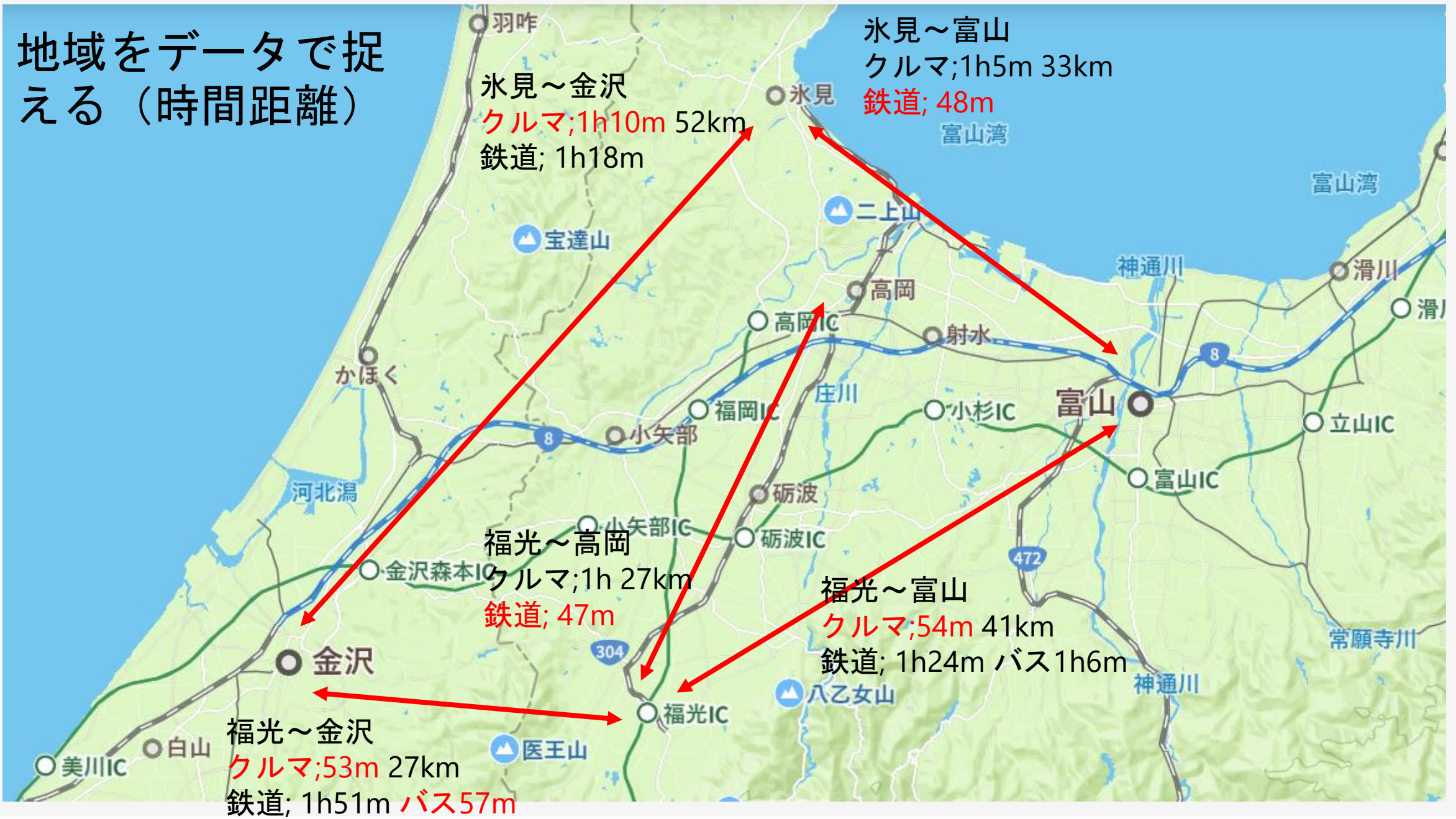
16:12 交通広場発 ⇒  ⇒ 乗車1名 ⇒ 城端駅

⇒ 福光駅 ⇒ 金沢大学 ⇒ 金沢星陵大学

⇒ 17:35 金沢駅西口着 翌日の講師の人たちと打ち合わせへ!



地域をデータで捉える (時間距離)



地域をデータで捉える

従業地・通学地 (2020年国勢調査)

estat

