



熊本市

日本ではじめて 低床路面電車を導入

車両を増やし、ホームの改善にも取り組む

ガラス窓越しに風景が流れていく。まるでパノラマカーのようだ。車両内部には段差がなく、通路も広い。さまざまな人々のさまざまなニーズに対応するために、「エルパーサー」という呼称の車掌が同乗している。

熊本市で日本初の低床電車が1編成走行しはじめたのは1997年のこと。導入のきっかけは、交通局職員や市民運動家が1990年に行われたヨーロッパ視察で、人にやさしく、温暖化防止と交通渋滞解消にも役立つ低床電車を目の当たりにしたことである。

客室の床面の高さはレール面から36センチ、出入口はレール面からの高さが30センチ。2車両連結で、台車は各車体に1つ。車両はドイツのADトランス社が開

発したものを日本向けに設計変更した。製作費用は約2億1400万円。

導入後の反響は大きく、運行後4カ月間で約100の自治体や各種団体、他の交通事業者など1000人以上が視察に訪れた。現在、5編成が運行中だが、増車も計画されている。電停は全部で35あるが、車イスを利用できる電停は13しかない。幅員の拡大、スロープ勾配をより緩やかにすることなどにも取り組んでいく方向だ。

市電利用ピーク時の1963年には年間約4250万人の利用客があったが、その数は減少し続け、1989年には約880万人にまで落ち込んだ。それがここに来て約1080万人にまで増えている。これも、低床電車の効果といえる。

「日本で最初に導入するというリスクを負っただけの価値はある」と、市交通局の電車課長は胸を張る。



日本初の低床電車は数十分間隔で運行されている



扉や手すりに黄色が使われているのは弱視者への配慮



車イスの人が手を伸ばせば届く位置に付けられた降車ボタン



上げれば車イススペースになる可動式ベンチ

全国路面電車サミットを開催

熊本市では、「都市交通新世紀―交通が変われば街が変わる」をテーマとして、今年10月、全国路面電車サミットが開催される。路面電車サミットは、1993年に札幌市で開催されて以来、広島、岡山、豊橋の各都市で開かれ、熊本は5番目の開催となる。熊本市には比較的恵まれた公共交通ネットワークが残っており、それらの改良・進化によって、21世紀の都市交通体系のモデルとなる潜在力を秘めている。

主催は都市交通会議で、広範な市民団体の連携により、市民が主体となって開催される。構成メンバーは都市交通会議、バリアフリーデザイン研究会、ヒューマンネ

ットワーク熊本、環境ネットワーク熊本、ネットワーク「地球村」くまもと、(財)熊本開発研究センター、熊本商工会議所、熊本市交通局など。

同サミットは、事業計画書によれば、「欧米に見られるような、路面電車を核としながらバスや自転車、徒歩、場合によってはマイカーとも組み合わせられた総合的な交通体系は、利便性にも配慮しながら、人と環境へのやさしさ、建設・運営コストの安さも実現できる手法で、現時点でひとつの理想的な形と言えよう。(中略)都市交通に関心をもつ個人・団体の参加を募り、欧米の学識者を交えて、より良い都市交通体系と、その基幹システムとしての路面電車について考えること」を目的と

している。

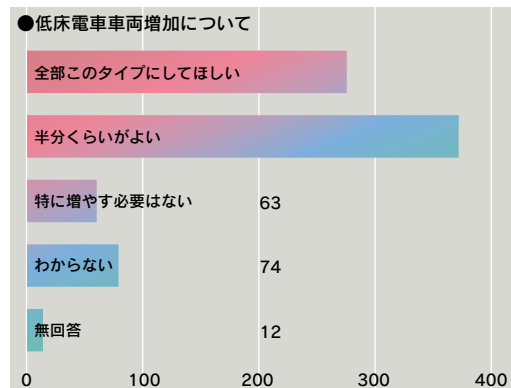
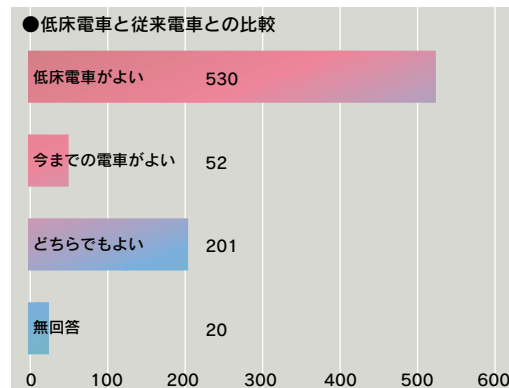
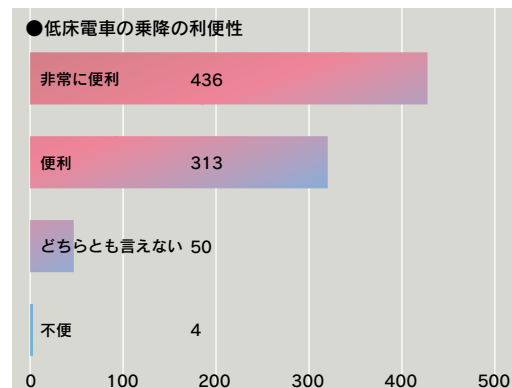
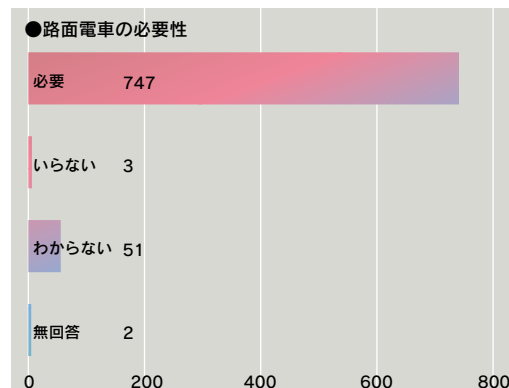
会期は2001年10月24〜28日。会場は熊本市国際交流会館。外国人講師による講演(ヨーロッパから2名、アメリカから1名)や討論会、交流会、本会議(先進事例報告、サミット宣言など)を実施。期間中、会場及び近隣地区で低公害車等の展示やパネル展なども予定されている。

●問い合わせ先

都市交通会議事務局
〒860-8555 熊本市黒髪2-40-1
熊本大学教育学部鳥飼研究室内

熊本市電の新型低床電車についてのアンケート調査(低床電車内での聞き取り調査)

調査・分析 バリアフリーデザイン研究会 調査データ総数 803 [バリアフリー研究会1997年度活動報告書]





水俣市

負の遺産をプラスに転じる

「国際環境学習都市」

パートナーシップで 市総合計画を立案

水俣市は多くの市民の協力を得て、「第3次市総合計画（1996年～2005年）」をまとめた。コンサル会社に頼らずに、手作りによる温もりのある総合計画の立案は当時としては画期的である。

主体はあくまで住民であり、行政はコーディネーター、専門家はアドバイザーとして位置づけられており、三者のパートナーシップで進める総合計画づくりそれ自体が、ユニバーサルデザインといえるだろう。

総合計画書には、この種の計画書としてはきわめてめずらしく、市民各層から寄せられた論文や作文も掲載されている。「私はもう少しだけ、緑がほしいです。そこで私たちは、リサイクル運動をしなければならぬと思います。自然を守ってやりたい」この願いをかなえるには、1人ひとりが協力して水俣の未来づくりに役立つていかなければならないのです。いつかきつと緑がいつばいの町がこの水俣に、おとずれる日がくるように、私は努力していきたいと思います」

このような小学生の作文からも、市民の環境意識の高さがうかがわれる。

環境学習旅行を積極的に誘致

同市にチツソの前身であるカーバイト工場ができたのは1908年のことである。以来、同市は工業都市として発展してきたが、その過程で水俣病という世界に類をみない公害病が発生し、住民の健康や自然環境に甚大な被害をもたらすことになった。水俣病患者や漁業者とチツソ関係者との軋轢や紛争は後を絶たなかった。そのような状況を経て、和解が成立したのは1996年のことである（関西で係争中の人は除く）。



水俣病の犠牲になった人々への慰霊・鎮魂のためにつくられたモニュメント「水俣メモリアル」

市は自らの貴重な経験を国内外に発信する一環として、環境学習旅行の誘致に力を注いでいる。

水俣病資料館では1994年、患者に貴重な体験を話してもらい、水俣病に対する正しい認識を深めてもらうための「語り部制度」を設けた。またバスに乗り込みながら、水俣の過去と現在を説明してくれる25名の水俣案内人（市民のガイドボランティア）も活動している。

同館を訪れる学生・生徒は年々増えており、環境学習を目的として、教育旅行で同市を訪れた小中学生は年間2000校、1600人にのぼる（2000年度）。

「体験型環境学習プログラム」を提供するためにつくられた民間団体の「水俣教育旅行プランニング」では、心とからだで水俣を感じてもらえるプログラムづくりをめざしている。

自転車を活用したまちづくり

総合計画では、「車中心の社会から、自転車や歩行者を主体としたまちづくりを進めるとともに、市民の自転車利用を促進すること」を示し、自転車を活用したまちづくりに注力している。

市議、交通指導員、事業所、各種団体、学校関係、JRなどの代表者と公募市民

および市職員からなる20名（任期2年）の自転車のみちづくり委員会は、アンケート調査（対象市民1000人）、タウンウォッチング、サイクリング大会、講演会の開催、サイクリングマップの作製などを通じて、自転車のまちづくりの方向性を模索し、その成果をもとに1999年、「自転車のまちづくり推進に関する提言書」をまとめた。

および市職員からなる20名（任期2年）の自転車のみちづくり委員会は、アンケート調査（対象市民1000人）、タウンウォッチング、サイクリング大会、講演会の開催、サイクリングマップの作製などを通じて、自転車のまちづくりの方向性を模索し、その成果をもとに1999年、「自転車のまちづくり推進に関する提言書」をまとめた。

ドイツには、「トラック1台の乗より1台の自転車」ということわざがあるように、自転車のまちづくりは、市民の健康づくりに大きく貢献するという側面がある。旧国鉄山野線の跡地を自転車・歩行者専用道路として整備した全長13kmの市道「日本一長い運動場」があり、市民の通勤、通学などに活用されている。ここでは所要所に休憩所が設置されており、ジョギングやウォーキングを楽しむ市民も少なくない。

市街地が15km四方のコンパクトなまちなので、自転車があれば、市の主要な施設ならどこにでも行くことができる。しかし、問題となるのはハード面である。幹線道路は車の通行量が多いので歩道を走らなくてはならない。

自転車のまちづくり委員会では、ソフト面の整備を重視しており、「細街路などを利用した自転車ルートの設定」を検討している。3月に開催された「自転車のまちづくりシンポジウム」では、会場から「夫の転勤で来て、裏道（路地）を自転車でもわり水俣の良さを発見した。友人が水俣に来たらずひ見て回りたい」との発言も聞かれた。基礎自治体の努力だけではどうにもならないが、自転車道のネットワーク化が急がれる。



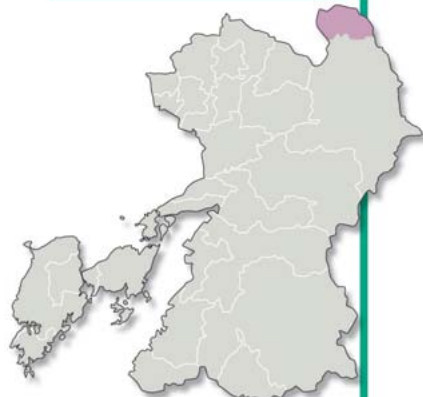
全長13kmの市道「日本一長い運動場」はサイクリングやジョギングなどに利用されている



水俣病に関する写真やパネル等が展示されている「水俣市立水俣病資料館」



水俣川の水質も改善され、つつじの花が彩る川縁は親水空間となっている



小国町

交通と情報の2つの ステーションで交流人口が倍増



廃線になった駅舎の跡地に建つ「ゆうステーション」

田舎移住の相談にも乗る ツーリズム協会

阿蘇町から路線バスで約1時間。折り重なる青々とした稜線をほんやりと眺めていると、バスは鉄道駅跡地に建てられた木造のターミナルに横付けされた。小国町は大分県境に位置する林業のまちである。

国鉄民営化にともない全国の赤字路線の多くは廃止されたが、旧国鉄宮原線もそのような赤字路線の1つだ。沿線自治体が連合して第3セクター方式で運行する選択肢も残されていたが、通勤・通学者が少ないことなどを理由に結局、1984年全線廃止されてしまった。

国からの転換交付金1億3500万円が建設されたのが、「ゆうステーション」と名付けられたバスターミナルである。町では特産の小国杉を地域デザインのテーマとして、公共施設を中心に木造化を進めて

きたが、「ゆうステーション」も、熊本県出身の建築デザイナー・葉祥栄氏の提案により、木造立体トラスト工法（建築法規上むずかしいとされてきた木造による大型建築物の建設を可能にした工法）で建造された。葉氏は「ゆうステーション」林業総合センター「小国ドーム」など、同町の一連の建築物で1989年日本建築学会賞を受賞している。

国道212号線と442号線が交差する道路交通の要衝である「ゆうステーション」は、道の駅の指定（国土交通省道路局登録第43001号）も受けており、年間約20万人の利用者がある。

1階は特産品の販売所で、2階には小国ツーリズム協会のオフィスが置かれている。1999年に創設された同協会は、さまざまな交流をアシストする同町の総合案内機関。一般的な観光協会と異なり、一見観光とは縁のない建設業などの地元企業もメンバーとして参加している。

セク事業が疲弊しているなか、黒字運営というのは稀有の例である。

住民参加型のコミュニティ FM放送を開局

筑後川からの柔らかい風が心地よい。川沿いには、鮎などの川魚をメニューに載せている飲食店が点在する。町役場はそのような飲食店が並ぶ通りにあった。

役場の1階には、1998年に開局したコミュニティFM局が置かれており、全面ガラス張りの窓からはアナウンサーがマイクに向かう様が見える。

同町のコミュニティFM放送は、防災行政無線とドッキングさせたという意味で

全国初の試みである。創設費用約3億7340万円（防災行政無線も含むのうち、農水省の農村総合整備事業（緊急防災型）の適用を受け、2分の1が補助された。

緊急時にラジオのスイッチを自動的に入れる装置（EWS）や、文字多重放送などを使得、災害情報や気象情報などを、防災メディアとしてきめ細かな情報発信を行う。緊急災害時を想定して、サテライト放送局としての機能を完備した中継車も配備し、災害時だけでなく、通常の番組放送やイベント中継などにも活用。役場庁舎内には非常用電源装置を設置することで、災害による停電にも対処している。

FM局は農協など6団体が出資して第3セクターとしてスタートを切った。1日2時間番組を3回、計6時間の生放送をしている。住民参加型のボランティア団体「サポーターズクラブ」も結成されており、町民も積極的に番組づくりに参加している。サポーターズクラブは主婦、高校生、農業、林業とさまざまな職業、年齢の人たちが集まって、開局前にアナウンス講座やディレクター講座を受講し、番組づくりを支えている。

以前から、町の広報紙を録音して、「声の広報」として、視覚障害者に届けているボランティアグループがあり、いまでもその活動は続けているが、コミュニティFMがそのテープを編集し週に1回放送している。

住民、企業、市民のパートナーシップでつくるこのようなメディアは、参加のデザインという意味で結果としてユニバーサルといえるだろう。

同町がこのようなユニークな企画を次々と打ち出せるのは、町長が企画班の課長を兼ねることで、新しい取り組みに着手しやすい組織構造になっているからである。

10年以上異動がないという企画班広報係長の名刺の裏には「76.5Green Pocket」とFM放送局のロゴマークが入っている。FM担当である彼の直属の課長は町長で、10年以上異動がない。



人・情報・物産の交流センター「ゆうステーション」の内部



役場庁舎の1階に置かれたコミュニティFM局



日本初の木造トラスト工法で造られた小国ドーム