

公共交通（鉄道）活性化への提言

～地方における公共交通の在り方～

平成 8 年 7 月

鉄道・バスなどの公共交通機関は、通勤・通学、買い物など地域住民の日常的な交通手段として、あるいは県外からのビジネス客、観光客などの域内移動交通手段として、重要な役割を果たしてきたが、近年、県内の鉄道・バスの利用者は明らかに減少傾向にある。このため、公共交通運行会社の採算も厳しい状況におかれ、路線の整理・縮小の動きが、現実の問題として起きているところである。

公共交通機関の利用者減少の要因は、第一に、モータリゼーションの急激な進展があり、とりわけ本県はマイカーの先進県で、しかも現状では、大都市のような交通渋滞が実感できないところにある。また、特に鉄道については、各社とも開業からの歴史が長く、軌道そのものが都市化の進展、住宅団地の造成、公共施設等の立地と乖離してしまい、鉄道の利便性が感じられなくなったことがあげられる。さらに、利用客減少に対する懸命の経営努力にもかかわらず、採算性の改善が見られないことから、施設・車輛などの改善や運行の改善、利用客へのサービスが追いつかず、かえって県民の公共交通離れを招いたと考えられる。

モータリゼーションがいかに進展しても、鉄道・バスなどの公共交通機関の必要性和重要性には変わりがないが、特にその理由として、

- ・ 公共交通機関は都市機能の一部であり、域内移動の利便性向上は、都市活性化に不可欠であること。
- ・ 高齢化社会を迎え、交通弱者の一定以上の行動範囲を確保する必要があること。
- ・ 大量輸送でしかも冬季期間を含めて、安全性・定時性が確保できるのは公共交通機関のみであること。
- ・ 国道・県道・市道などの幹線道路の新設・拡張などの整備には、自ずと限界があり、今後、慢性的な交通渋滞を招く恐れがあること。
- ・ 省エネルギー、環境保全、交通公害対策が重要な課題であること。

- ・特に、鉄道の場合、一たん廃線すると、再び復活させることはほとんど不可能になること。

などが考えられる。従って、公共交通の必要性と重要性を県や地元自治体、事業者、県民が共に強く認識して、その利用促進と活性化を図るべきである。

以上「地方における公共交通の在り方研究会」の調査研究の結果に基づき、公共交通、今回は特に鉄道を中心に、その活性化について提言するものである。公共交通機関の重要性に鑑み、官民一体となって、提言事項実現に取り組むよう期待したい。

I. これからの公共交通に対する基本的考え方

1. 都市計画で明確に位置づけること

公共交通は地域の活性化に関わるものであり、公共交通のあり方は都市の長期ビジョンの中で検討すべきものである。また、公共交通機関の施設・設備の改善に当たっては、巨額の投資を必要とするのが普通である。従って、利用促進あるいは施設等の改善に関する提言については、中長期の目標としその実現を図る事項とすぐにも実施可能な事項に区分する必要があるが、中長期に整備すべき事項については、都市計画の中で公共交通を明確に位置づけた上で、その実現を図るべきである。

2. 役割分担による新たな経営手法を開拓すること

公共交通機関は文字通り公共性の強いものである。従って、県内の鉄道会社2社は私企業となっているものの、県・地元自治体の強力な支援が必要なことはいうまでもない。

私企業での経営の現状から、公営または第3セクタ化も考えられるが、経営の抜本的な体質強化が図られなければ、経営の改善、経営の安定化は困難であり、新たな経営手法を開拓する必要がある。この際、役割分担を明確にした上で、むしろ民間活力を引き出すべく、次の点を提案したい。

(a) 軌道の整備・保全是国と県の負担で

道路の整備は行政が行っている（ガソリン税のような特定財源がある）が、鉄道軌道の整備・保全是事業者の負担である。これが経営の大きな負担になっており、軌道の延長、新設を不可能にしている。安全設備等には、国庫補助があるが、軌道の整備・保全について県民の合意を得て、行政の負担とする。

(b) 駅舎の整備・運営は地元自治体・地元団体で

主要な駅舎については、地域コミュニティセンターとしての特徴を持たせて、地元自治体あるいは地元団体で整備・運営を図る。駅の無人化が進んでいるが、コミュニティの場として駅舎の利用は有効であり、防犯対策、青少年の健全育成に効果が考えられる。また、駅舎を中心に公共施設、文化施設、商業集積あるいは駐車場の整備を図り、公共交通機関の利用促進につなげることも大切である。

(c) 車輛の整備は地元自治体も支援

車輛の更新については国の補助があるが制約も多い。現在、県内鉄道の車輛の老朽化にともない、新型への更新と軽車輛化が県民ニーズとしてあがっているが、地元自治体もこれを積極的に支援する必要がある。車輛は地元自治体等のイメージアップ、宣伝媒体としての利用が可能であり、特色ある車輛の出現が期待できる。

(d) 運行は事業者の責任で

運行については、民間活力を積極的に導入すべきであり、公営や第3セクタは考えられない。事業者の責任において、サービスの徹底を図るべきである。

3. 公共等施設の鉄道沿線への立地を考慮すること

高齢化社会における交通弱者への対応から、公共施設、商業施設の新設あるいは移転は、鉄道沿線への立地を第一に考慮すべきである。このことによって、地域コミュニティセンターとしての役割を担う駅舎との、新たな相乗効果が生まれる。また、高等学校、大学等の立地についても、鉄道駅から徒歩圏内に配置する方が、学生・生徒の交通安全の点で望ましい。

II. 当面の課題として取り組むべき事項

1. 意識の高揚と利用促進運動を展開すること

公共交通（特に路面電車）の世界的な見直しによって、新しい車輛の開発が進み、各都市における美観とマッチした運行が大きな話題となっている。県民の公共交通への関心を高めるため、世界各都市の公共交通の実情をPRするとともに、利用促進を図るための「公共交通機関利用促進運動」や「ノーカーデー運動」を積極的に展開すべきである。また、こうした運動を実施するための、官民一体となった推進母体を設置することが望ましい。

2. 鉄道経営・車輛運行に創意工夫を重ねること

利用者の減少に対処して、各社とも懸命の経営努力を重ねてきたが、「住民に親しまれる鉄道」をめざして、次のことを提案したい。

- ・ 沿線の自然環境、都市環境にマッチするような車輛の美観化、特に、幼児や学童の鉄道に対するあこがれは、いつの時代にも強いものがあるが、親しまれ、夢を与えるような車体であって欲しい。
- ・ 特に、路面電車について、プラットホームと乗降口の段差が大きいことから、子供や高齢者に配慮して、低床電車の導入を図ること。
- ・ 朝夕ラッシュ時の増便を図る一方、昼間あるいは土・日・祭日の、間引運転など運行の効率化を図ること。また、高速化（時間短縮）を図るため、急行の増発などの対策を考えること。
- ・ 観光客のため、貸自転車などのサービスを考えること。駅舎が地元自治体や団体によるコミュニティセンター化することで、この可能性は高くなる。
- ・ 車内あるいは駅舎を利用したイベントを打ち出すこと。また、沿線自治体あるいは団体が主催するイベントに対し、より積極的に参画すること。
- ・ 沿線主要駅に駐車場を整備し、最寄りの駅までマイカーで、駅から目的地まで鉄道でというパークアンドライド方式の利便性を図ること。
- ・ 自転車と鉄道による行動の利便性を図るため、車輛内へ自転車を持ち込める車輛の開発、運行の時間帯、運賃体系などのシステムを考えること。

3. とにかく話題性のある路面電車を走らせること

国内はもとより世界の各都市で話題性のある路面電車が走り、注目されている。また、これが観光の目玉ともなって都市の活性化につながっている。こうした現状から、とにかく話題性のある電車を早急に走らせ、公共交通に対する県民意識を変える必要がある。必要資金の調達は、場合によっては、県民の関心、参画意識を高めるため、一般公募も考えられる。

4. 京福・福鉄の相互乗り入れによる相乗効果を図ること

京福と福鉄のエリアが明らかに分かれており、現状では、通勤・通学ならびに買い物など行動範囲の拡大に伴う、乗り換えなどの利便性への対応が十分でなく、また、両社の切磋琢磨した競争意識も薄い。

利用者の利便性を図るべく相乗効果を積極的に取り込むべきである。相互乗り入れのための軌道の新設は、軌道の整備を国・県等が負担することで、はじめて可能となる。相互乗り入れは、あるいは中長期の課題として取り組むべきものであるが、両社間のサービスの向上のための競争が促進されるだけでなく、利用者にとってより便利となる等さまざまな効果が考えられること、さらには京福と福鉄の田原町駅が隣接しており、相互乗り入れのための工事が比較的容易なことから、当面の課題として提言するものである。

相互乗り入れ区間・・・新田塚（京福）～花堂（福鉄）間

田原町駅で京福と福鉄を接続させ、新田塚～花堂間を相互乗り入れとする。

〈効 果〉

□ 福鉄利用者は福井大学等田原町周辺の学校への利便性が、京福利用者は南部の商業集積や南部地区の学校への利便性が図られる。

□ また、季節列車として、三国花火や武生菊人形、鯖江つつじまつり開催期間は相互に三国または武生まで運行することも検討に値する。

Ⅲ. 中・長期的に整備すべき事項

1. 中長期計画による相互乗り入れを検討すること

当面の課題として提案した、新田塚～花堂間の相互乗り入れと同様に、中長期的には、連続立体交差事業に合わせ、京福福井駅からJRの立体交差に平行させ、福鉄福井新駅に接続し、越前新保（京福）～花堂（福鉄）間の相互乗り入れを検討すること。また、花堂駅が京福と福鉄の一種のターミナル駅となることから、JR越前花堂駅と地下または遊歩道で結び、さらに将来は越美北線との相互乗り入れも検討する。京福・福鉄を利用して、朝倉氏遺跡や大野和泉村観光地への移動も便利になる。

2. 駅前に加えて北部・南部に公共交通ターミナルを整備すること

現在、福井駅前地区では平成18年を完成目標とした駅周辺整備事業がすすめられているが、これに合わせ公共交通ターミナル機能を強化すると同時に、北部、南部の2ヵ所に公共交通の振興と合わせた地域開発の拠点となるターミナル施設を整備する。これにより施設、設備等整備の波及効果、JR福井駅、京福福井駅での朝の乗り継ぎのためのラッシュの緩和とともに均衡ある市街地の発展をはかる。

北部では、前述したとおり田原町駅での京福・福鉄の相互接続がのぞまれるが、合わせて当駅周辺にはフェニックスプラザや市営体育館等公共施設が隣接しており駅舎整備と一体となった拠点施設の整備が期待される。また、南部では花堂周辺が南北交通と東西交通の結節点であると同時に広域型商業集積と隣接し、福井市街地へのゲートとしての役割も担っており、この機能を強化しまちづくりの拠点と一体となった整備がのぞまれる。

3. 路面電車の新設など面的展開を検討すること

路面電車の利便性向上を図るため、市内の主要施設・観光資源を結ぶ新線の建設を検討し、面的な展開をめざす必要がある。このため、中長期の都市計画の中で路面電車の面的展開を位置づけ、新しい道路の建設や拡幅に合わせ新線建設を盛り込むべきである。小型化、低床化した話題性のある路面電車であれば大きな観光資源になることが期待できる。