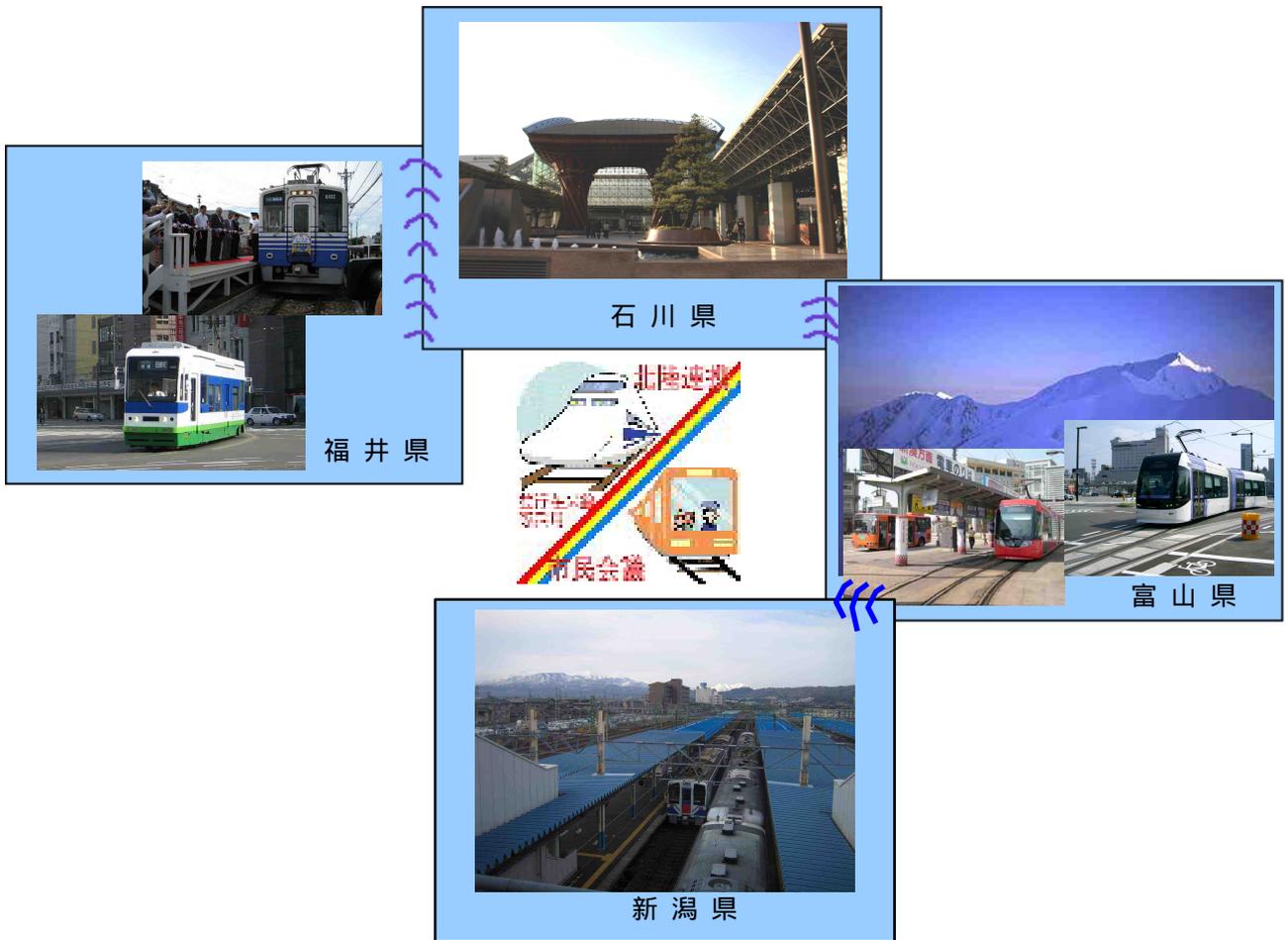


中間報告

～北陸は連携することで、鉄軌道が生きる～
北陸地域鉄道が人とまちをつなぐ



平成 20 年 4 月吉日

北陸連携並行在来線等活用市民会議



はじめに

平成 19 年 9 月 17 日、富山県民会館で「北陸連携並行在来線等活用市民会議」が誕生しました。

福井、石川、富山、そして新潟の公共交通を活かしたまちづくりにとりくんでいる市民団体等が連携して、北陸新幹線開業後の並行在来線が、どうしたら地域の足として愛される便利で使いやすい鉄道になれるか、また、地域のまちづくりに活用できるかについて、広域的な観点から共同研究を行い、提案していきます。

今日、北陸地方では北陸新幹線の開業に対する関心が高まっています。北陸新幹線は、現在、長野 - 金沢間および福井駅部で整備が進められており、遅くとも 2014 年度には開業する計画であります。その一方で、新幹線開業後、北陸の動脈を担ってきた北陸本線は、JR 西日本から経営分離されることが予定されています。このため、既に各県で需要予測調査などに基づく並行在来線のあり方について協議が進められているものの、北陸新幹線開業に対する期待が高いのに比べ、並行在来線の問題はともすれば、新幹線整備に伴う負の遺産として捉えられている印象がぬぐえません。このままでは、地域公共交通の再生への気運が高まってきているにもかかわらず、北陸新幹線の開業に伴って地域公共交通網が後退する可能性すら出てきます。

しかし、線路は県境で切れている訳でも、県毎に規格が異なる訳でもありません。利用者がストレスを一切感じることなく、使いやすい鉄道にすることが必要です。そうするためには、北陸各県が県境を超えて連携して進めていくことが大切で、行政や事業者だけでなく、住民や利用者の立場からも自由に議論し提言できる組織がなければいけません。そして、並行在来線の経営分離を公共交通再生のチャンスと捉え、万葉線・えちぜん鉄道・富山ライトレールの貴重な経験を活かした、産官学民協働の取り組みにつなげていきたいと考えています。

万葉線は、加越能鉄道時代の最終年度の乗客が年 98 万 8000 人だったのが、新会社移行後 5 年連続で増加。2006 年度は 114 万 7000 人に回復し、「市民が支える路面電車」として再生の道を歩んでいます。えちぜん鉄道は、京福電鉄時代の 2 度にわたる重大事故により運行が停止され、バス代替で乗客が 3 割程度まで減少しました。しかし、住民参加の“第 4 セクター”、えちぜん鉄道として運行再開後毎年増加し、2006 年、運行停止前の数字に回復。近い将来の収支均衡も視野に入るなど、再生の道を歩んでおり、新駅設置、三国芦原線の LRT 化等、さらに新たな施策も進められようとしています。富山ライトレールは、LRT 化により、JR 富山港線時代に比べ、乗客が平日で 2.2 倍、休日で 5.3 倍になり、転換初年度から黒字を達成し鉄道再生を成し遂げています。

私たちは、交通まちづくりの活動方針として、利用者の移動を支援するには「利用者が家を出てから帰宅するまで」の一連の行動を、総合的にとらえる必要があると考えています。そのため、地域交通として、並行在来線の北陸本線だけでなく、枝線、民間鉄道、路面電車、バス、自転車、さらにはクルマなどが、体系的に連携しあうことで、誰にとっても使いやすい公共交通ネットワークになることを望むものであり、その乗継地点である駅周辺でのまちづくりを含めたものが、交通まちづくりの課題であると考えています。

今回の中間報告は、あくまでも並行在来線としての北陸本線を中心に提言していますが、その他の課題についても順次提言の中に盛り込んでいきます。

目 次

はじめに

第一章 北陸新幹線が果たす役割

- 1 - 1 研究の視点
- 1 - 2 北陸線の特長と現状
 - (1) 高規格仕様がもたらすもの
 - (2) 貨物需要がもたらすもの(在来線貨物検討 / 上岡直見さんの原稿)
 - (3) 沿線の変化と利用者数の推移
- 1 - 3 北陸新幹線の役割と特徴

第二章 利用者が望む鉄道とは

- 2 - 1 利用者・住民の視点に立った鉄道サービス
- 2 - 2 新駅新設
- 2 - 3 ダイヤ(直江 - 金沢間、金沢 - 敦賀間)
- 2 - 4 運賃とICカード
- 2 - 5 乗り継ぎ・直通運転
 - (1) 直通運転
 - (2) 枝線等 地域鉄道のLRT化
 - (3) 速達性向上による利用促進の効果
 - (4) 交通結節機能の向上
 - (5) 幹線としての鉄道と支線としてのバスの連携
 - (6) 鉄道と自転車の連携
 - (7) パーク&ライド
- 2 - 6 都市計画との連携

第三章 利用者が願う「ちょっと工夫」 生活シーンに対応する

第四章 並行在来線の課題

- 4 - 1 並行在来線の運営
 - (1) 並行在来線の運営事例
 - (2) 経営分離された並行在来線の課題について
- 4 - 2 国の支援策
- 4 - 3 上下分離のメリット・デメリット

第五章 北陸における並行在来線の運営

- 5 - 1 社会的便益を根拠とした位置づけ
 - (1) 並行在来線と“北陸モデル”
 - (2) 「市民が支える路面電車」万葉線
 - (3) 「地域が一体となって支える」えちぜん鉄道
 - (4) 「都市全体の交通体系の転換」富山ライトレール
- 5 - 2 運営努力(利用促進策)
 - (1) 「乗って支える」意識と行動
 - (2) 「乗るしくみづくり」
 - (3) 情報の提供、モビリティ・マネジメント
 - (4) ファンをつくる
 - (5) 「快適さ」の提供
 - (6) トータルデザイン
 - (7) 自動車ではできないことを電車では可能に
 - (7) コンスタントな乗車
- 5 - 3 運営形態について
 - (1) 県境を超えた連携の必要性
 - (2) 特急の取り扱い
 - (3) ネットワーク(枝線や私鉄等)の維持と拡充
 - (4) 並行在来線の運営戦略

まとめ