

第一章 北陸新幹線が果たす役割

1 - 1 研究の視点

1. 設立まで

現在、沿線各県ごとに経営分離後の北陸本線のあり方について調査・検討が進められており、平成 20 年度以降は、県をまたいだ協議が行われる予定です。

しかし、北陸新幹線の開業に対する期待が高いのに比べ、一般に「並行在来線」は新幹線整備に伴う負の遺産として捉えられています。北陸では貴重な地域公共交通資産を活かした再生の先進的な取り組みがありますが(下図)、このまま住民・利用者の視点を加えられないままでは、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があります。

そこで、北陸新幹線開業後の J R 北陸本線及び地域の鉄軌道の活用方策について、市民の側からの政策提言を行うため、当グループも含めた北陸各県の公共交通を活かしたまちづくりに取り組んでいる市民団体等による広域的観点から共同研究する組織を設けることとし、平成 19 年 9 月 17 日設立総会(於: 富山県民会館)をもって「北陸連携並行在来線等活用市民会議(以下、北陸連携市民会議)」を設立しました。(北陸 3 県の 4 構成団体と 1 協力団体に加え、共通問題を抱える新潟県上越市の市民団体もオブザーバーとして参加)

『北陸連携並行在来線等活用市民会議』概要

基本方針
北陸各県の市民団体等が連携し、住民・利用者の視点から北陸新幹線開業後の鉄道ネットワークの研究を進め、住民・利用者にとって便利で使いやすく、地域の活性化に寄与できる北陸本線等の鉄道活性化策を提案する。

市民会議会員

【構成団体】
公共交通とやま市民応援団(富山)
金沢・L R T と暮らしを考える会(石川)
特定非営利活動法人 ふくい路面電車とまちづくりの会(ROBA)(福井)
富山県交通政策研究グループ(富山)

【協力団体】
路面電車と都市の未来を考える会・高岡(通称名: R A C D A 高岡)(富山)

福井京福電鉄 えちぜん鉄道
相次ぐ事故により運行停止されたが、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、毎年利用客が増加。新駅設置、三国芦原線の L R T 化等、さらに新たな施策も進められようとしている。

高岡万葉線
路面電車初の第3セクター化事例。運賃値下げ、イベントとの連動などにより、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る。

富山富山ライトレール
L R T 化により、J R 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。転換初年度から黒字を達成し鉄道再生を成し遂げている。

検討区間 JR 北陸本線(敦賀 - 直江津)
および接続する鉄軌道線

2. 今後の展開

(1)新幹線開業による高速鉄道網の整備と(2)北陸本線を動脈とする地域公共交通の整備は、地域活性化と住民生活の充実にとって車の両輪です。しかし、長野や東北、九州新幹線整備にもなっている並行在来線に関わる問題は、北陸においても同様に発生する可能性があり、その問題に対して、住民・利用者の視点で県域を越えて徹底的に考える必要があります。

北陸連携市民会議では、下記の点にポイントを絞って20年度当初に中間報告をとりまとめ、並行在来線の経営分離は北陸本線を活かすチャンスでもあること、住民にとって便利で使いやすい鉄道の姿や交通体系、その実現にはどのような課題があるかを、各市民団体が出前講座を行うなどして市民にわかりやすく示し、市民レベルでの盛り上げを図っていくこととしています。

(1)並行在来線の位置づけ

LRTがまちづくりの装置であれば、並行在来線は、地域づくりの装置ではないか。

(2)並行在来線を活かした地域づくり

新駅の設置、駅舎への公共施設の併設、駅周辺の土地利用規制の緩和、商業施設や病院等の誘致等により、並行在来線を活かした地域づくりができないか。車依存型のライフスタイルを変えられないか。

(3)運行形態

快速電車の運行や枝線への乗り入れ、等間隔ダイヤの編成などについて検討する。

(4)既存の特急列車の取り扱い

新幹線の開業に伴い、既存の特急(サンダーバード、しらさぎ、北越等)の取り扱いをどうすべきか。

(5)ソフトな利用促進策

北陸地域で利用可能なICカードの導入、企画切符の販売、アテンダントの乗車等について検討する。

(6)他の公共交通機関との連携

LRT、コミュニティバスとの連携等について検討する。

(7)経営形態

上下分離経営、上下一体経営、県別経営、北陸の広域的経営、運輸連合的経営等について検討する。

(8)費用の負担

JR資産の買取費用は、誰が負担すべきなのか。運賃で回収できるのか、税金で賄うのか、税金で賄うとすれば、財源をどうするのか。

(9)既存の私鉄と競合・調整

北陸本線滑川 黒部間など既存私鉄との競合問題をどうするのか。

(10)その他

貨物の経営問題、枝線の扱いについて検討する。

1 - 2 北陸線の特長と現状

1 . 高規格仕様がもたらすもの

現在の北陸本線は、最高時速130キロメートルの旅客列車が走り、さらには重量の大きい長編成貨物列車も走り、路盤、道床、軌条、架線、駅構内の有効路線長、信号・通信・保安設備、その他、付随設備等、かなり高規格なものになっています。

新幹線が開業し、北陸本線が並行在来線となった場合、それらの高規格な設備がもたらす効果として2つの側面から考える必要があります。

まず、設備の高規格な仕様による維持管理費の低減が挙げられます。一旦、高規格で造られた物は、同じ条件で使用した場合、低規格の物よりメンテナンスコストが少なく済みます。また、高速列車を今まで通り運行する事も可能となります。利用者側としては、乗り心地も良いという事になります。

一方、北陸本線は特急や長大編成の貨物走行用に整備された複線電化路線であるため、同じ地方を走る単線非電化のローカル線よりも線路・架線延長が長く、その分保守費など維持管理費が多くかかること、また、JRから特急列車や貨物列車用に整備された広大な駅敷地用地など地域の旅客列車のための鉄道としては不必要な土地も取得せざるを得ず、その規模の大きさから、固定資産税や土地の維持管理費用などに大きな費用が掛かることが挙げられます。

その結果、単位あたりのメンテナンスコストが小さく、1両当たりの平均乗車人員が多いにもかかわらず、全体では経費が高くなりがちで赤字経営になりやすいと考えられます。

この赤字経営の原因となる規模の大きな設備、駅敷地については、並行在来線としての運行において、活性化、機能向上に活かす部分を除いた不必要な部分を、例えば、パーク&ライド駐車場用地や、バス等、他の交通機関との乗り継ぎ施設に転用したり、公共施設、商業施設、マンション・戸建て住宅などの開発によるTOD展開のための用地に転用したり、という対策が考えられます。しかし、並行在来線となっても、北陸本線は国土における貨物列車の動脈の一つであり、貨物列車が並行在来線に乗入れることを前提に運行・運営を組み立てなければなりません。また、並行在来線としての北陸本線における貨物列車の運行は、環境政策によるモーダルシフトの可能性、逼迫している東海道本線の貨物輸送の代替ルートとしての可能性から、縮小ではなく、むしろ拡大することを想定するべきでしょう。その結果、旅客列車だけの運行には過剰な設備、敷地を、貨物列車走行のために維持する必要があり、また、メンテナンスコストについても、貨物列車の運行により、その編成の構造や重量のため線路等の設備を傷めやすく、それに関わる経費負担が生じることとなります。その貨物列車運行のために余分にかかる経費におけるJR貨物の負担割合(アボイダブルコスト)如何によっては、旅客列車のみの運行と比べてはるかに大きなコスト負担(フルコストとアボイダブルコストの差)がのしかかってくる可能性もあります。それについて、次項で検証してみたいと思います。

2. 貨物需要をもたらすもの

目的

北陸線は、主に北海道と京阪神およびそれ以西を結ぶ重要な貨物ルートです。その存在により、どのくらいの社会経済的価値があるかを検討します。

内容

(1) 検討上の仮定

9月30日の議事録によると「言及は福井まで、具体的研究は金沢まで」となっていますが、貨物列車の運転系統やデータの制約から、ここでは敦賀～南長岡を「北陸線」区間とします。

貨物列車は、週末や盆休・年末年始の運休、荷主の操業状況等で、必ずしも毎日運転しない日がありますが、これらを個別に知ることはできないので、貨物列車の運転日数を一律に年間300日としました。

北陸線内のみでの輸送品目、編成両数、列車単位等のデータはわからないので、『数字でみる鉄道』2006年版・『自動車輸送統計年報』2006年より、全国平均のデータを使用しました。

1列車あたり平均輸送トン数 307t

営業貨物自動車1台あたり平均輸送トン数 3.7t

これより1貨物列車は、83.7台¹の営業貨物自動車に相当します。

(2) 貨物列車の運転現況

『貨物時刻表』2007年版によれば下記のような現況となっています。(添付ダイヤ参照)

敦賀以西で、北陸線を経由または線内に発着する貨物列車の起終点がある駅
福岡夕、松山、東水島(倉敷)、神戸夕、百済、梅田、大阪夕、稲沢(米原操)、名古屋夕

北陸線内に発着する貨物列車の起終点がある駅

敦賀、南福井、金沢夕、高岡、富山貨、青海、黒井、南長岡

南長岡以東で、北陸線を経由または線内に発着する貨物列車の起終点がある駅

新潟夕、秋田貨、隅田川(大宮)、宇都宮夕(大宮)、横浜羽沢(新鶴見)、宮城野(大宮)、陸前山王(大宮)、青森信、札幌夕

以上の設定で、広域ケース(北陸線が通過できないとした場合、全区間の設定が廃止されるケース)と、狭域ケース(北陸線内のみでの設定が廃止されるケース)を検討しました。

広域ケースでは、年間601万列車 km、狭域ケースでは、年間287万列車 kmとなります。

これが営業貨物自動車へ転換するとした場合、過大推計の可能性もありますが、広域ケースで5億0300万台 km、狭域ケースで2億4000万台 kmの走行に相当します。

¹ 宅配便トラック等も含んだ数字のため、実際の比率はより小さいと思われます。

(3) 2005年全国貨物純流動調査²によるチェック

同調査に都道府県間 OD 別・代表輸送機関別流動量(重量)のデータがあります。ただし具体的な経路はわかりません。大まかな想定として、北海道～京阪神(滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山を北陸経由としました。)北海道～京阪神での代表輸送機関別シェアは、鉄道コンテナ 13%、トラック 44%、海運 42%であり、鉄道が無視できないシェアを有しています。ただしこの調査は「3日間調査」であり拡大率はよくわからないので、年間を通じてのシェアは今のところ不明です。また鉄道コンテナの品目別では、農水産品 43%、軽工業品 52%です。

(4) 社会的費用への換算

兒山・岸本³による社会的費用の原単位(中位値)を適用すると次のようになります。(単位: 億円)

	大気汚染	気候変動	騒音	交通事故	インフラ	道路混雑	合計
広域ケース	297	39	179	40	35	73	664
狭域ケース	142	19	86	19	17	35	317

(5) 北陸自動車道への影響

2005年道路交通センサスのデータ、およびメーリングリストでの実態問合せより、北陸自動車の混雑度は小さく、北陸自動車道自体への影響は考慮する必要がないと考えられます。

(6) 時間便益

鉄道コンテナとトラックの到達時間の相違について考慮します。鉄道は『貨物時刻表』の数字を用います。敦賀～南長岡で最速 4:46 という列車もありますが、解結や運転停車で長時間停止するケースもあり、多くは 5:30～6:30 程度です。

トラックの所要時間は『道路時刻表』により最短時間検索を行うと、中之島見附 IC(南長岡相当)～敦賀 IC(敦賀相当)で、5:23 となりました。安全上の休憩等も考えられますが、これ以上は細かく設定できないので概略の検討にとどめます。なおトラックの 80km/h 規制の影響も明確ではありません。

これより、鉄道コンテナとトラックの時間便益は差がないと考えます。いずれにしても時間的優位性を維持するためには、高規格の線路状態を保って速度を維持する必要があります。

(7) まとめ

過大推計の傾向もありますが、北陸本線の貨物輸送の存在により、年間 664 億円(広域ケース)または 317 億円(狭域ケース)の社会的費用の発生が防止(すなわち便益)されていると推定できます。

もし北陸本線の貨物輸送を維持するために、継承事業体の正当な経営努力を超える公的負担が必要となった場合、それらは沿線自治体・住民が負担するのみならず、便益が帰属する全国から負担されるべきでしょう。

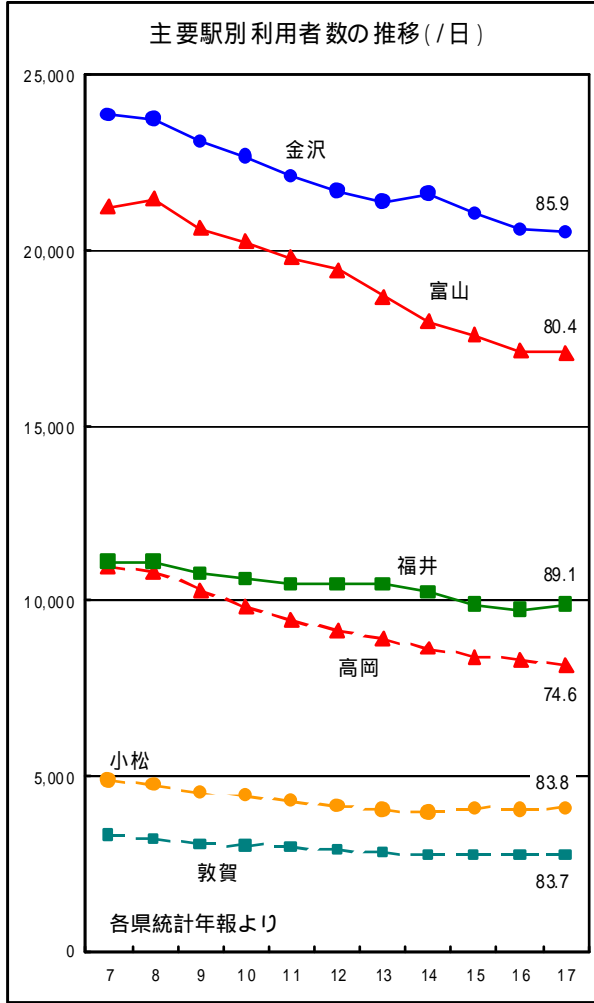
(以上)

環境自治体会議 環境政策研究所 上岡直見 (2007-11-24)

² <http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/census/census-top.html>

³ 兒山真也・岸本充生「日本における自動車交通の外部費用の概算」『運輸政策研究』vol.4, No.2, p.19.

3. 沿線の変化と利用者数の推移



図は、北陸三県主要駅の利用者数（乗車数の合計）の推移を見たものです。

ここ10年の間、すべての主要駅で利用者数が減少しています。

図中の数字は平成7年を100とした指数で、高岡が最も低く、福井が最も高くなっています。

総じて、富山県の減少率が大きく、反対に石川県の減少率が小さいことがわかります。

この理由について考えてみます。

下の相関図は、平成7年から12年における、富山県と石川県の北陸本線沿線市町（平成の大合併前の市町）の人口増減と、市町内にある駅の利用者数（市町内に複数駅がある場合は合計）をプロットしたものです。

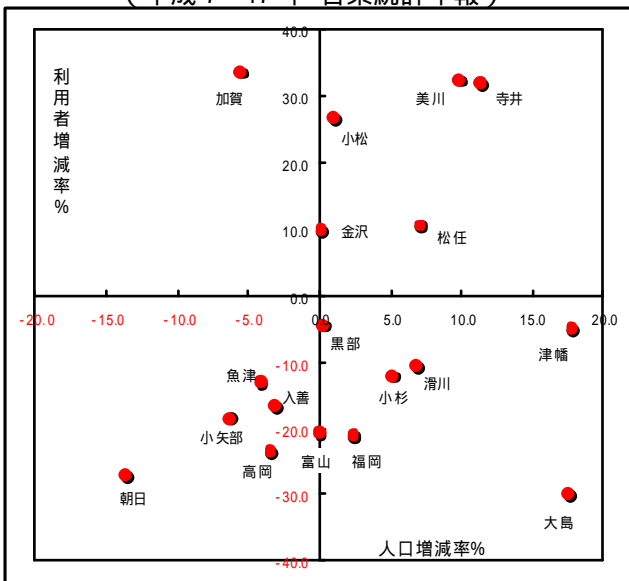
全体として、右上方向に点が並んでおり、人口が増加すれば利用者数が増えていることがわかります。

図の右上（人口、利用者数ともプラス）には石川県の市町が、左下（人口、利用者数ともマイナス）には富山県の市町が並んでいます。また、縦軸（利用者）と横軸（人口）の増減率は2:1となっており、人口の増減は、その2倍程度の利用者増減となることも読み取ることができます。

富山市と金沢市は、人口の増減率がほぼ同じにもかかわらず、利用者数の増減が反対となっています。これは金沢に通勤や通学、買い物などででかける人がよりJRを利用し、反対に富山にでかける人はJR以外の交通手段（車と思われる）を利用していることを示しています。また、松任、美川、寺井は、金沢の郊外都市として人口が増加し、金沢にJRを利用してでかけていることも予想されます。

金沢市内や周辺部の道路網は、富山市内に比べて狭く、渋滞も激しいことが、逆にJRの利用を促進していること、金沢は、比較的コンパクトに都市機能が集積しているため、車を使わなくても

北陸本線沿線市町の人口とJR利用者数の増減率（平成7～17年 各県統計年報）



用が足せるということもJR選択の利用ではないでしょうか。

今後、並行在来線の利用者増加を考える場合、この富山と金沢の違いを考えていくことが必要だと考えます。

1 - 3 北陸新幹線の役割と特徴

この部分については、2007年9月17日に行なわれた設立総会にて、福井大学の川上教授に基調講演いただいた「新幹線開業に向けた北陸地域公共交通整備～課題と展望～」の内容をそのまま掲載させていただいております。

新幹線開業に向けた 北陸地域公共交通整備

～課題と展望～

- 交通機関としての新幹線の特性 (高速道路、航空との違い)
北陸新幹線の役割と特徴
 - 新幹線の整備効果とその顕在化
 - 新幹線・地域鉄道と地域振興との関係 / そのための要件
 - 新幹線開業後の地域振興・地域公共交通のあり方
～課題と展望～
- ・ EU(フランス、スペイン)の高速鉄道整備と都市交通体系整備 (現状の一端)

高速交通機関としての**新幹線**の特性とは

リンク	新幹線	高速道路	航空
リンク 特性	ハード的に路線固定 → 路線内地域間での 競合・連携	ハード的に路線固定 → 路線内地域間での 競合・連携	ソフト的に路線固定 → 不連続地域間での 競合・連携
交通具 / 利用主体	超高速鉄道 人中心	車 人+物	航空機 人中心 (+物)
ノード	駅 (併設・新設) → 地域交通網の中心	IC	空港
乗継 & 端末サービス	手段間乗継 有 (徒歩二輪、車、 <u>バス</u> 、 <u>鉄道</u>) ↓ 駅のターミナル性・大 駅を中心とした多様な交通網 が必要不可欠	手段間乗継 無 (地域道路網のみ)	手段間乗継 有 (車、バス、一部鉄道)
都市との 近接・ 親和性	併設駅の場合、非常に 高い (富山・金沢・福井) 新設駅の場合は？	地方部では 一般的に低い	一般的には低い * 富山空港の場合 比較的接近性高い

北陸新幹線の役割と特徴

- ・大都市にはない北陸固有の地域資源（住環境、自然、歴史文化・・・）活用
の基礎条件・Big Chance → **地域振興・発展の考え方を転換することが要件！**
- ・東海道新幹線の代替補完機能であるが、整備段階では**東京都市圏の放射
幹線機能** → 北陸地域として**東京都市圏との結びつきに大きな変化**
⇔ **京阪神との結びつきをどうするか？**
- ・北陸の地域内連携強化のきっかけ・連携化支援への期待
→ 段階的開業とその対応、
並行在来線如何では**分断化要因**となる可能性も？ **両刃の剣！**

北陸中心都市（富山、金沢、福井）ともに 現駅併設

⇒ 新幹線をきっかけとした
地域公共交通網再編 と
駅周辺整備等まちづくりの展開

新駅（新黒部、新高岡、南越）の場合に
必要な地域整備戦略は？

長野地域との地域的結びつき強化

→ 新潟(市)地域との地域的結びつきが弱まる可能性
* **日本海国土軸形成との関係？**



新幹線整備の効果とその顕在化

需要(フロー)効果

新幹線整備(建設投資)に伴う
地域生産誘発効果 等

一種の新幹線需要効果/
トリガー効果!
<受け皿づくりへ>

駅周辺まちづくり・地域公共交通体系
再編への**機会創出**

この機会を如何に適切に
生かすか？

供給(ストック)効果

高速大量鉄道サービスの提供が
もたらす交通面・地域振興面
への波及的效果(開業後顕在化)

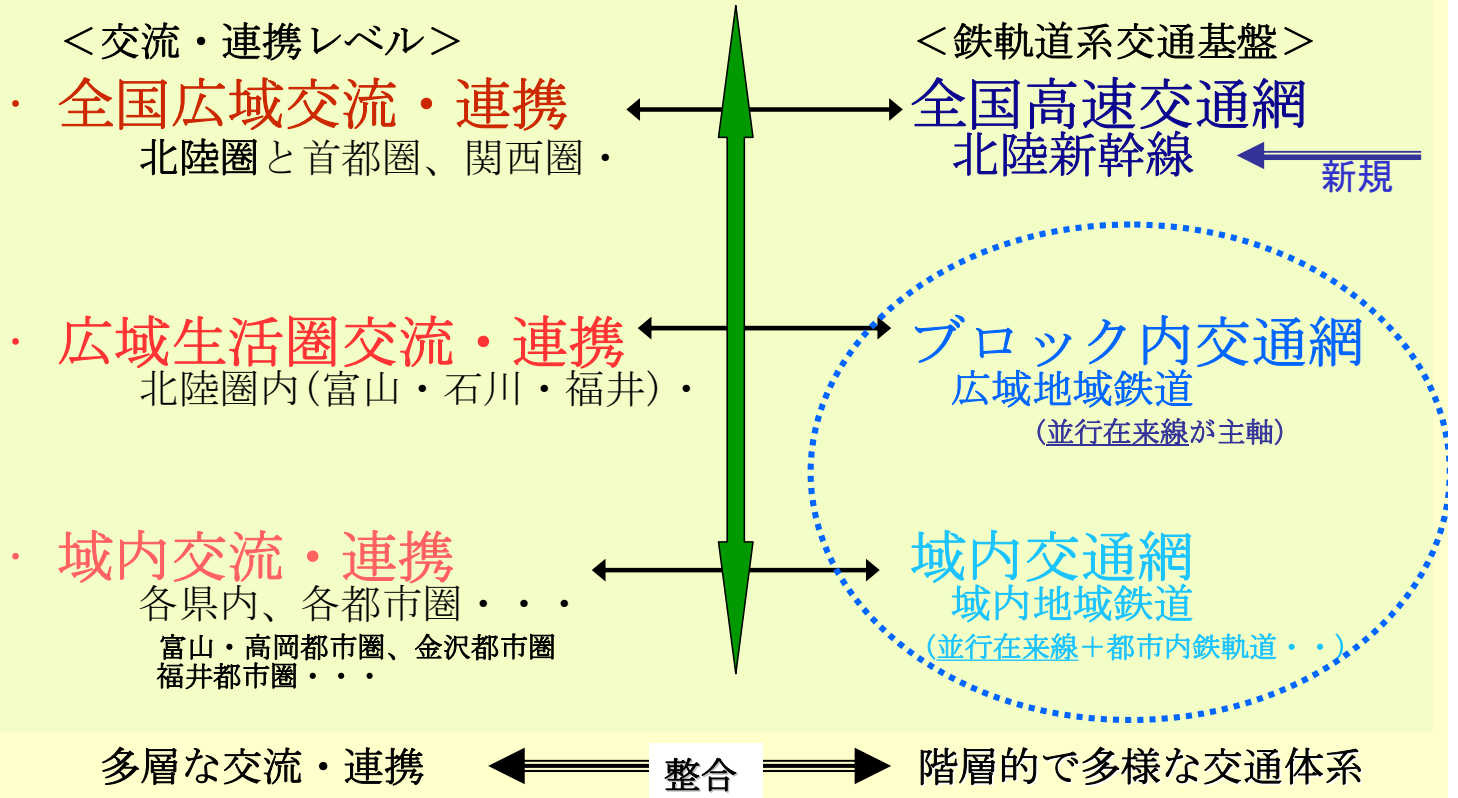
地域整備戦略上ターゲット
とすべき効果

新幹線整備は、地域振興にとっての”**必要条件**”でしかない！

地域振興効果を顕在化させるには、そのための**受け皿づくり**
(地域・駅周辺整備・関連交通網整備)が”**十分条件**“として不可欠！

多層な交流・連携とそれを支える交通基盤

北陸新幹線が加わることによって・・・



地域振興と交通基盤との関連：空間的相互作用

交流量増大 ⇔ 地域振興

地域の魅力づくり

$$i \rightarrow j \text{ 地域間の結びつきの強さ} = \alpha \frac{i \text{ 地域の集積量} * j \text{ 地域の魅力度}}{(i \text{ } j \text{ 地域間の行き難さ})^\gamma}$$

交通基盤条件

(新幹線+鉄道等公共交通網・道路網)
 <幹線> + <二次交通>



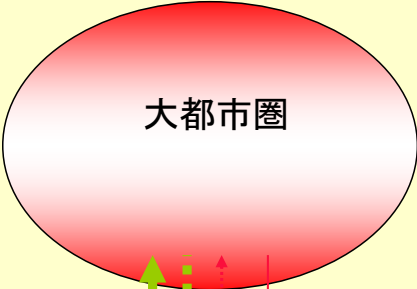
地域間の交流量を増やすには？

- 地域間の行難さを克服する(必要条件)
- 地域の魅力を高める(十分条件)

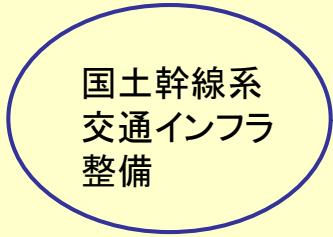
大都市と地方間の交流（これまで）

大都市が交流の場

魅きつける力：大



大都市圏

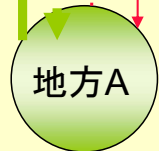


国土幹線系
交通インフラ
整備

片方向交流
地方の人々→大都市へ
いわゆる**ストロー効果**

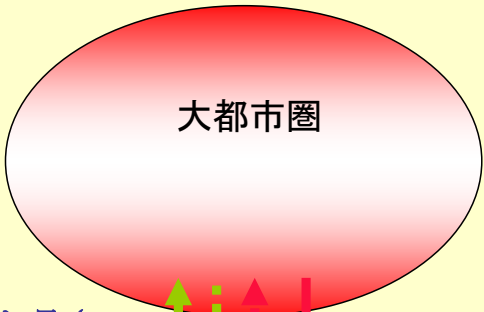
大都市の従属地域
としての地方

魅きつける力：
相対的に小



地方A

大都市と地方間の交流（これから）



大都市圏

<押し出す力>
大都市住民の地方希求：
新しい生活ニーズ
「住む」、「憩う」..

これを地方が自らの地域振興上の
マーケットとして如何に受け止めるか！

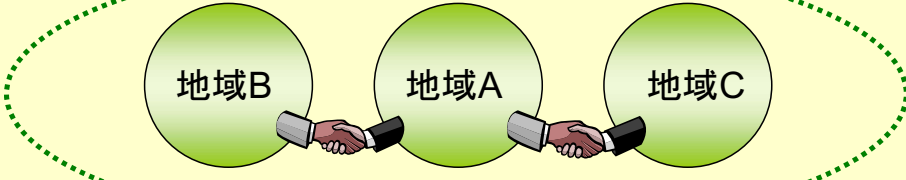
相互の行き易さ
の向上



国土高速交通幹線としての
北陸新幹線

双方向交流へ
→ 幹線鉄道需要増大

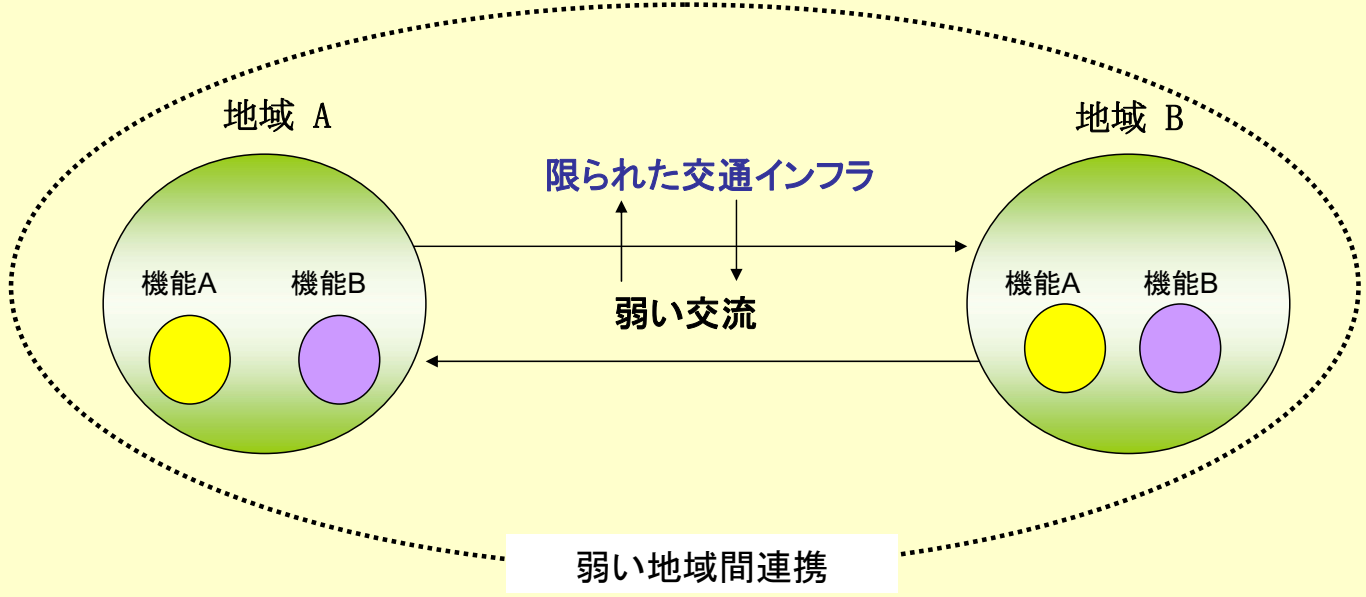
地方も交流の場



地域連携による魅力の向上：個性の総和

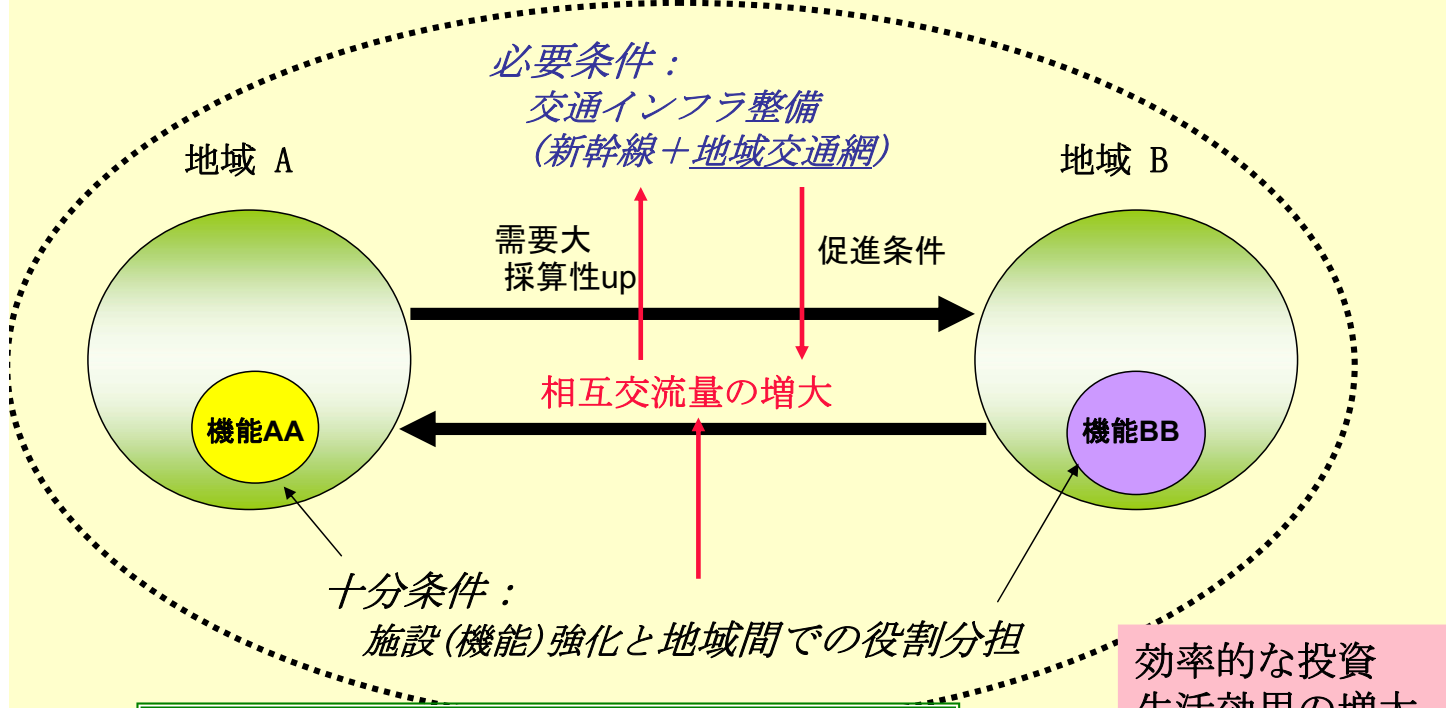
<魅きつける力>
地方圏の新しい価値創造：
「自然との共生」、
「固有な文化・伝統」
「豊かな住環境、
多自然居住」

非協調的競争下での地域（これまで）



フルセット主義的施設整備による過大投資
働いていない規模・範囲の経済 → 低い地域吸引力・地域内生活効用

協調的競争による水平的地域連携（これから）



広域連携による
北陸全体 & 広域圏 (Ex. 新幹線駅勢圏)
としての一体化

効率的な投資
生活効用の増大
+
大都市に対抗
する魅力づくり

新幹線開業をにらんだ北陸地域連携促進に向けて

十分条件づくり(北陸地域総体としての魅力づくり)

・連携化を推進する共通課題とテーマ

- Ex. ・地域資源を活かした新しい連携戦略
→ “越の文化連携構想”
・地域内鉄道駅周辺まちづくり
→ 地方鉄道・バス等公共交通体系再編への取り組みとそれを生かす魅力的・コンパクトなまちづくり

必要条件づくり・強化(新幹線を主軸とした北陸公共交通網)

・北陸新幹線等交通基盤整備と地域連携

連携強化の契機・条件となる地域公共交通網整備
新幹線後の地域鉄道(並行在来線等)のあり方は?

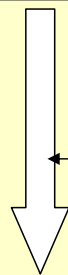
・連携促進の主体・推進力は? 行政界を超えて・ 主体は?

北陸圏を構成する3県連合、都市圏内各市町連合
同業種・異業種伝統工芸団体・観光協会等
NPO等の市民グループ
⇒多様な主体による多重・多層な連携

新たな潮流

① 国土形成計画による新たな国土・地域づくり
(考え方と仕組みの転換)

② 地域公共交通に関する考え方の転換と制度整備



北陸地域の特質と
先進的取り組み実績
コンパクトなまちづくり&
鉄軌道再生・LRT導入等

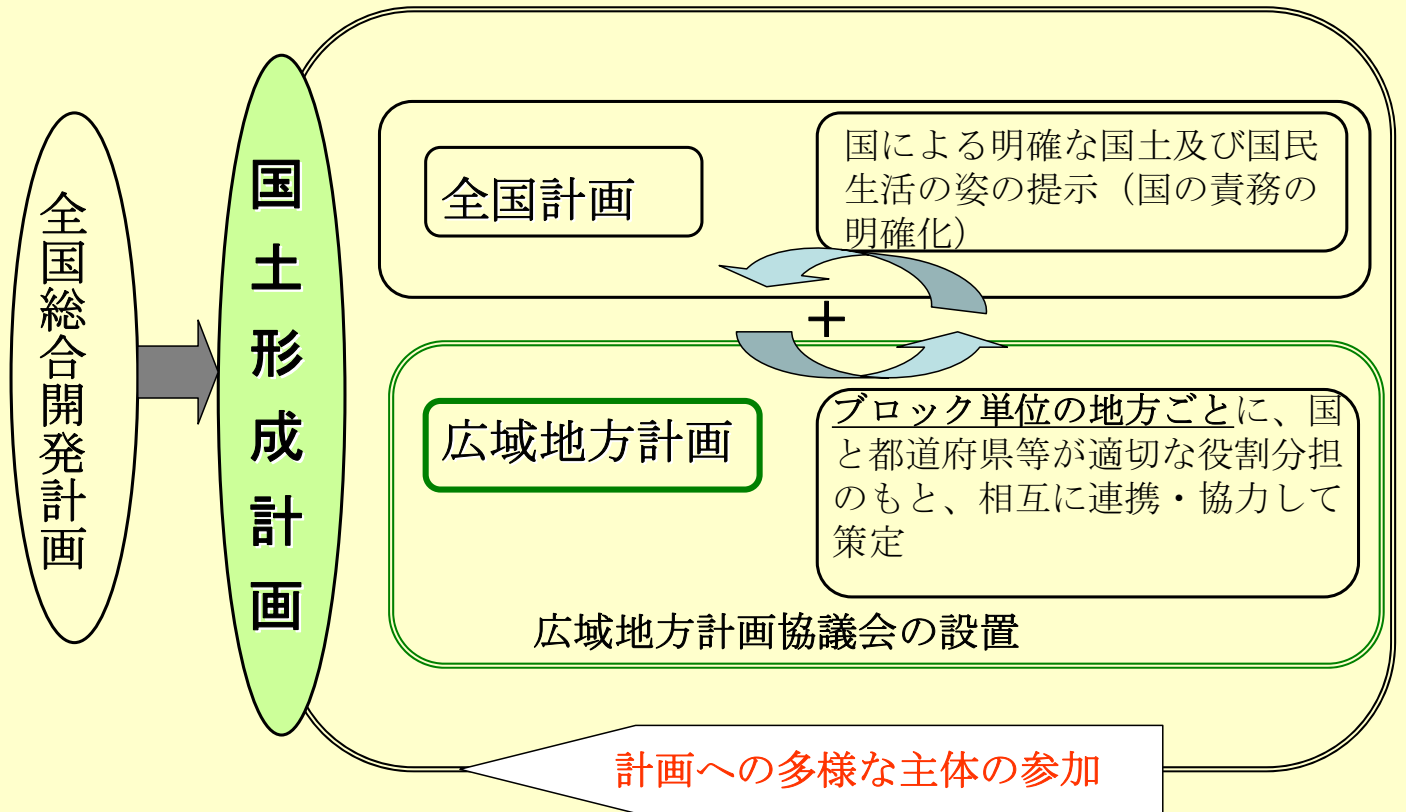
新幹線開業を契機として
北陸地域一体となった地域づくり、
地域公共交通再編を進める**絶好の機会**

北陸モデルを!

「国土総合開発計画」⇒「国土形成計画」へ

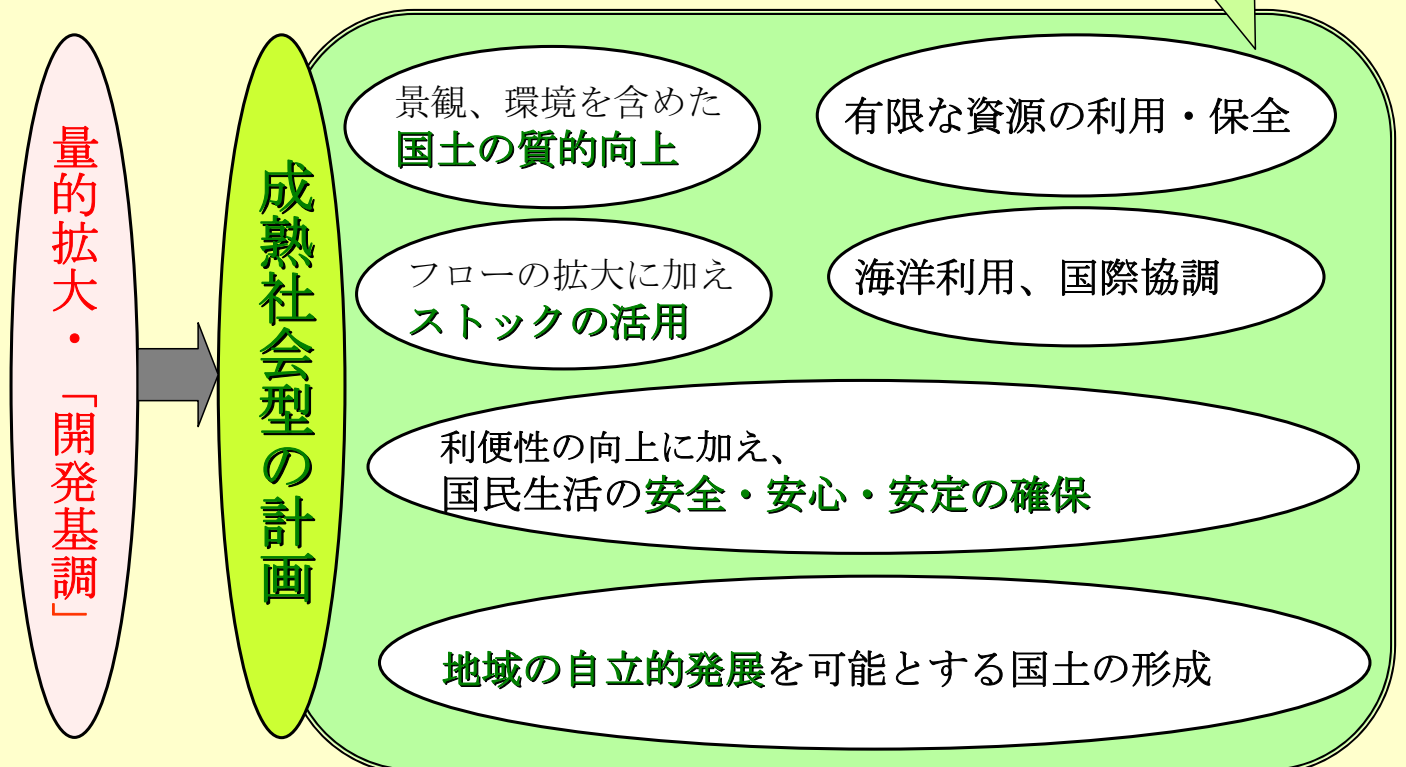
計画事項の拡充、都道府県等による提案制度、広域地方計画の創設等、

仕組みの変更：国と地方の協働によるビジョンづくり



考え方の変更：開発中心からの転換

計画事項等の拡充・改変



国土形成計画における 広域地方計画区域としての北陸地域(3県)

北陸地方3県：

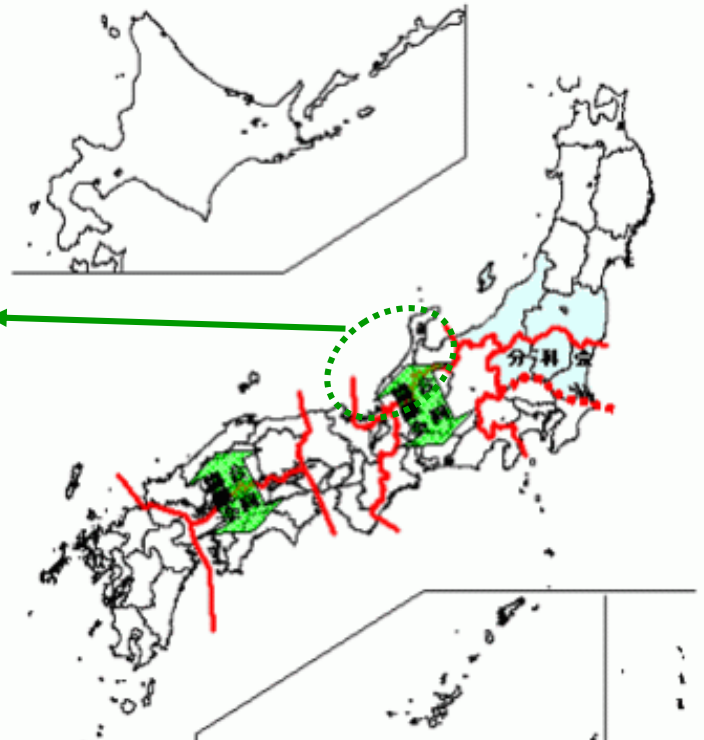
人口：310万人
GDP：約12兆円（タイ、マレーシア規模）
最小圏域であっても自立発展の
ポテンシャルを有する地域

社会経済活動や住民意識の面で強い結びつきが見られ、

県境を越える広域連携の取り組み実績も見られるなど、

確固たるまとまりを有している。

注) 国土審議会圏域部会：
広域地方計画区域のあり方について より



⇒ 新幹線開業への北陸一体となった対応、
並行在来線を主軸とした地域公共交通再編への取り組みは
広域地方計画推進の一つの目玉とすべきであり、なりうる！

新幹線整備効果を受け止める 地域整備戦略としての“参加と連携”

Level 1

* 隣接地域間競争よりも、
北陸広域地方計画圏としての一体化という
大局的視点に立った地域間競争：
大都市(首都圏)から人、産業を呼び込むための地域戦略を！

そのためには？ 県や都市を越えて

☞ 北陸圏内各県・各地域間の連携／地域資源のネットワーク化

⇒ 地域資源連携によるスケールメリットの創出

海の資源と山の資源、自然資源と温泉・街の資源、
見る資源と体験・味わう資源、・・・多重な連携

☞ 新幹線駅勢圏（広域ブロック）を結ぶ
多様な交通ネットワーク整備

⇒ 来訪者に対する多重の回遊ルートの確保
+ 地域住民の新幹線へのアクセス確保

主軸：鉄道（並行在来線＋地方鉄軌道）＋バスの地域公共交通網

行政の壁を越えた「参加と連携」による地域整備戦略の展開

新幹線整備効果を受け止める 地域整備戦略としての“参加と連携”

Level II

* 新幹線駅勢圏内各都市の独自な取り組みの展開

そのポイントは？

👉 鉄道駅を中心とした魅力あるコンパクトなまちづくりの展開
 ⇒ 駅近傍への都市機能の集積／生活圏の構成 (TOD)
 = 鉄軌道を生かしたまちづくり

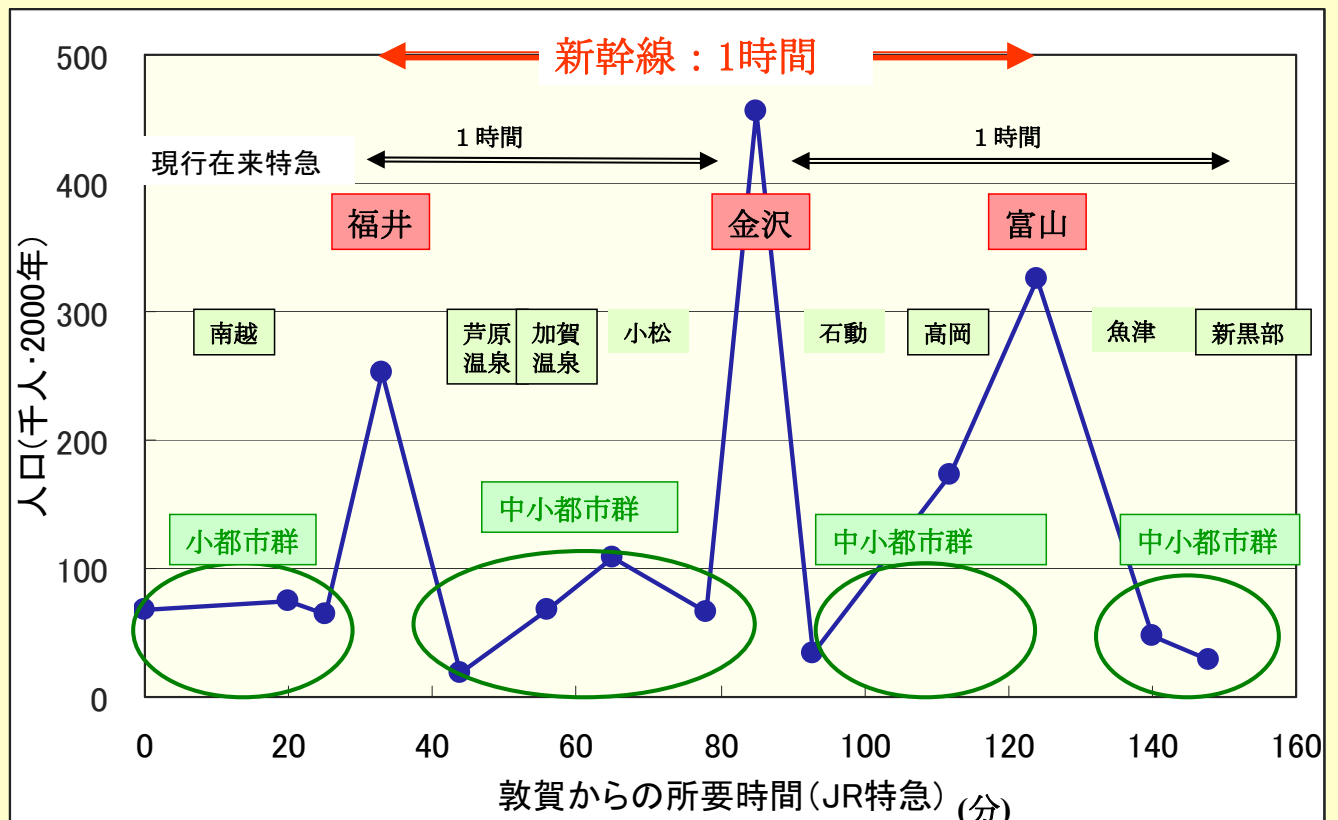
↓↑
 地域内公共交通の利用促進・健全な経営の条件づくり

👉 個性的な地域資源の発掘・再評価とその魅力づけ
 ⇒ 連携のインセンティブと効果を高める条件づくり

地域内の個性創出を前提とした健全なる競争と連携

参考：北陸全体の連携

北陸圏の都市の連なり：北陸コナバージョン 高次都市機能連携→主軸の形成



参考：
北陸全体の
連携

北陸(越の国)地域連携

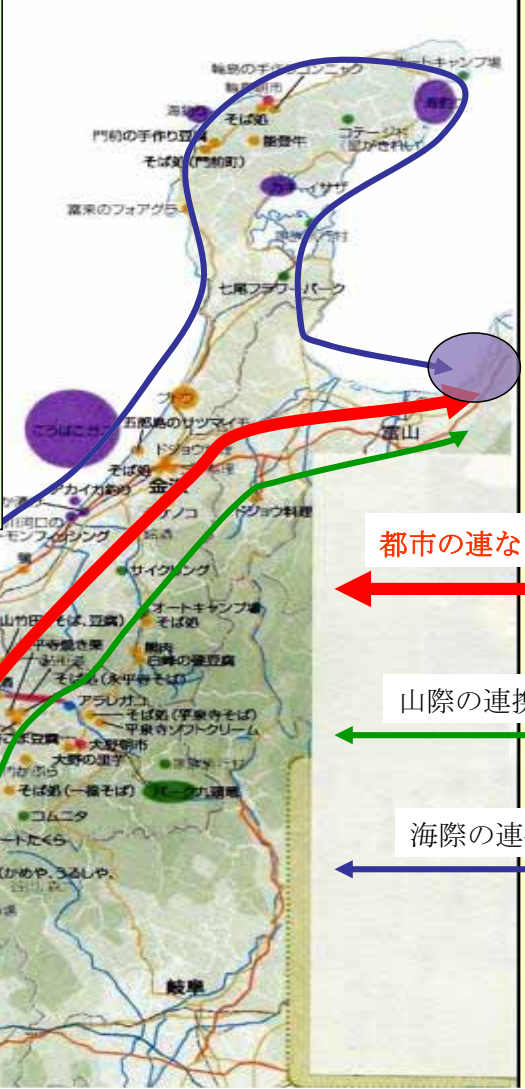
都市連携
(北陸コナベーション)

+

山際の連携
海際の連携

↓

地域資源を活かした
重層的・多様な連携



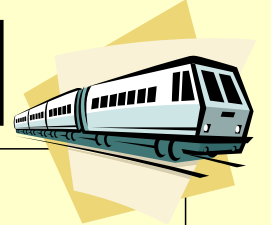
北陸新幹線を契機としてどのような
地域連携を創造するか？

そのための要件として
どのように
地域公共交通体系を
再編・構築するか？



地域連携の基本要件としての

地域鉄道の存在意義・整備効果



一般論として

- ・ 交通サービス面
安全・確実性、大量・高速性、環境への負荷小(車の代替手段)
- ・ 生活環境の充実・生活の質向上への寄与
公平なモビリティ提供(福祉面)、種々の生活活動へのアクセス提供(生活の質)
- ・ 産業活動の発展への寄与
観光への寄与、地域イメージ向上、新産業の創出
- ・ **地域連携への寄与**
連携のための基盤条件(機会の創出)

期待効果しかない
→ どう引き出すか？

+ α

新幹線開業後の地域鉄道として

- ・ 新幹線フィーダーサービスの主軸 → 並行在来線+ブロック内幹線鉄道

高速大量鉄道としての新幹線が開通することを契機とした既存地域鉄道網の再編

→ 引き算・現行維持ではなく足し算による再編強化へ

Ex. JR在来幹線の機能 ⇒ 新幹線端末線+地域鉄道幹線+生活交通幹線
〈並行在来線〉

地方鉄道をめぐる潮流—新しい意義と役割

国交省鉄道局「地方鉄道復活のためのシナリオ」より

・ 21世紀における地方鉄道への期待

“地方鉄道は地域の基礎的な社会的インフラであり、地域が一丸となって支えるという視点が極めて重要：
地域住民の足、地域振興の手段”

→ 鉄道復権は世界の潮流！

- ・ 地方鉄道復活のためのキーワード：
鉄道事業者の自助努力と 国・地方の適切な関与
- ・ 輸送密度が十分見込めない地方鉄道の維持：
公的負担が不可欠

* 欧州の鉄道事情に近い考え方へ
移動サービス＝公共サービス

地域公共交通に関する新たな方向付けと制度整備

「地域による地域のための公共交通活性化・再生を目指して」
交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会報告（H19.7）より

基本的方向（施策展開の目標）

- ・ 地域住民、来訪者の移動手段の確保（**利用者本位の立場**で）
- ・ 安全・安心な輸送サービスの提供
- ・ **地域・まちづくりとの連携**
- ・ 交流促進事業・観光事業との連携
- ・ 福祉分野・教育分野との連携
- ・ 環境（地球温暖化等）対策としての公共交通利用促進

取り組みのあり方

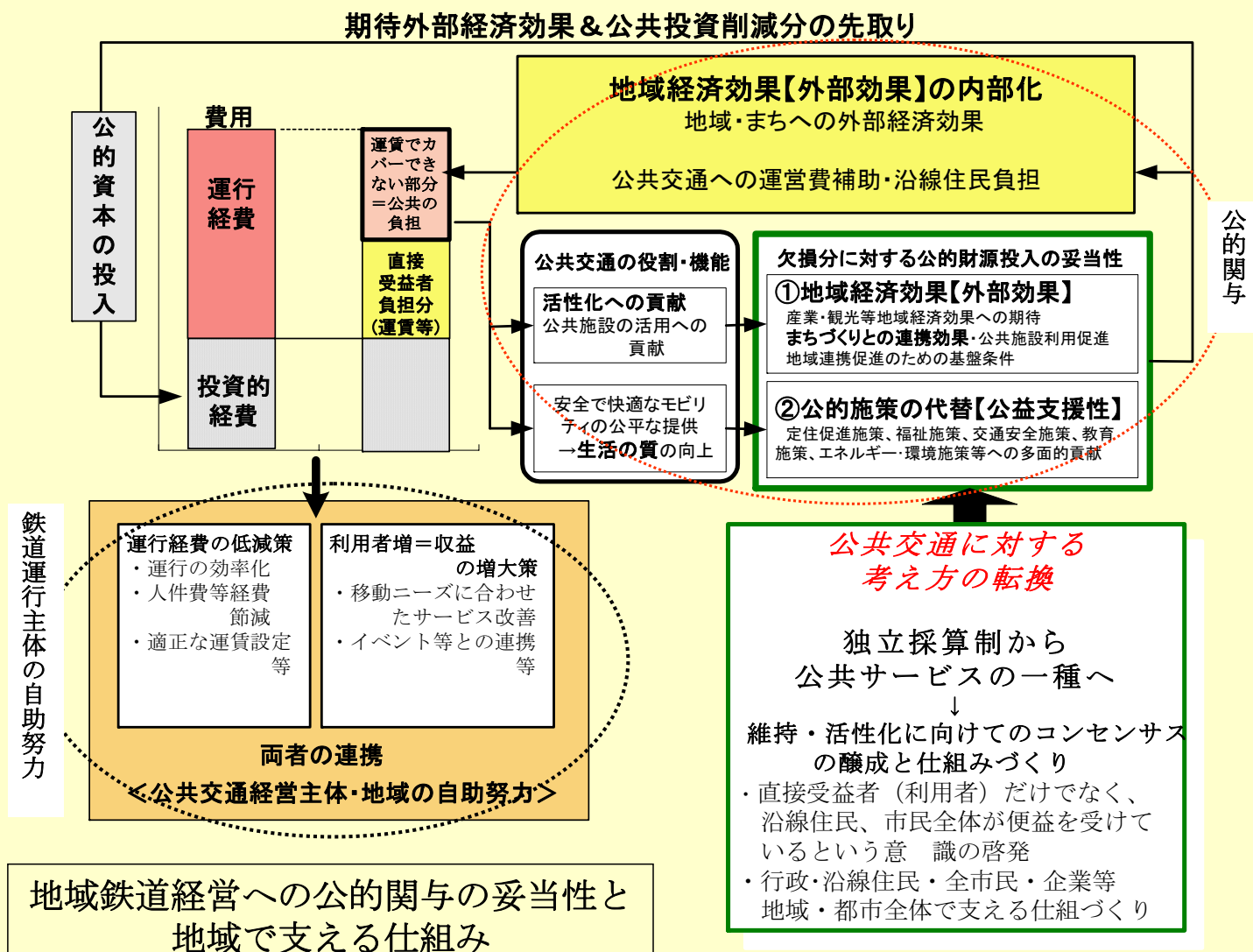
- ・ 地域関係者の合意形成のための仕組みづくり
← 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（H19秋施行）
- ・ 「新たな公」による取り組み
- ・ 産官学民の連携

多様な主体：

国、都道府県・市町村、交通事業者、**利用者・住民等**、**商業施設・事業所等**、**専門家**

地域公共交通経営・・・問題は財源、体制 必要性を超えて・・・どうする？

地域公共交通への期待と果たすべき役割を 踏まえると・・・



まとめにかえて

新幹線開業後の地域振興・地域公共交通のあり方について

- * 新幹線の効果を顕在化させる不可欠な要件としての地域鉄道網の位置づけの明確化！ → 地域での合意形成
多様な主体(産官学民)の積極的参画と連携
- * 地域鉄道経営には、財政的採算性ではなく経済的採算性(社会的便益重視)の視点を！ → 公の関与と新たな仕組み
- * 北陸地域としての連携強化・一体化に結びつく地域整備を！ → 広域地方計画区域！
地域公共交通運営体制を！ → 並行在来線経営！
- * 新幹線整備は地域振興にとっての手段であって、目的ではない。
“どう活用するか”の総合的地域戦略が不可欠
それも北陸地域一体、そして新幹線駅勢力圏単位となった！

EU(フランス、スペイン)の高速鉄道整備と地域・都市交通

フランス：TGV

専用軌道 (LGV高速線約1,800km)を有するが、在来線と共通の設計。
ターミナル駅舎は在来線と共用

- 1981年パリーリヨン間(南東線)開業
⇒ **リヨン**
 - パールデュー駅周辺の再開発
 - ペラッシュ駅総合交通ターミナル整備
- 1990年～パリールマン(～ナント)(大西洋線)開業
⇒ **ナント**
 - ナント都市圏の公共交通体系
トラム(3路線) + バストラム
SNCF在来線の活用



Lyon: TGV駅周辺の都市開発



Lyon: パール・デュー駅舎



TGVの発着するパール・デュー駅周辺は
新都市開発エリアとして今も開発進行中
駅に結節するトラム新線も建設中

(2006. 6現在)

Lyon: 総合交通ターミナルとしてのペラッシュ駅



SNCF駅と直行して結ばれたトラム



トラムとメトロの結節

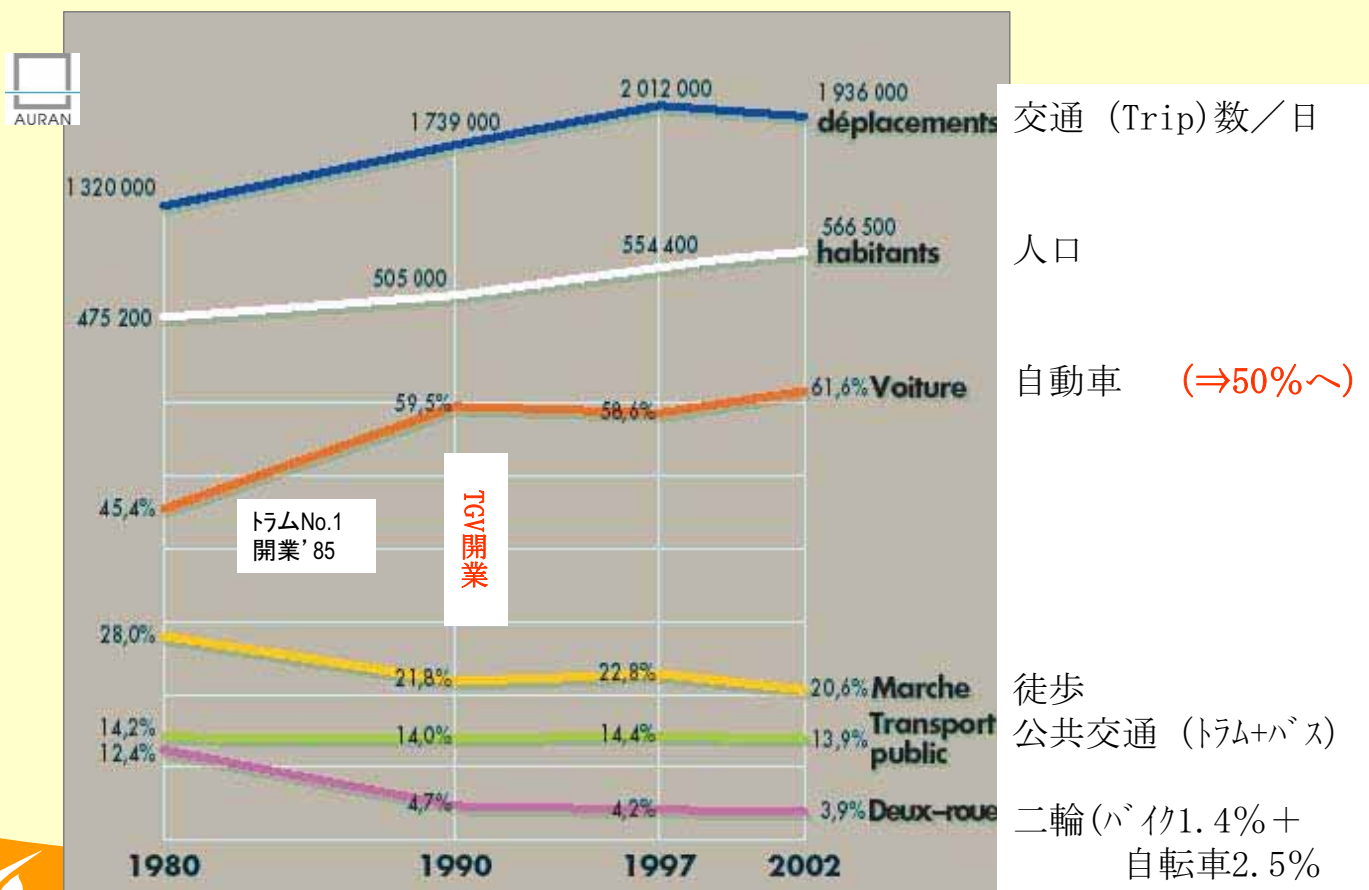
Nante : 大西洋線・パリから約2時間
都市圏人口約55万人

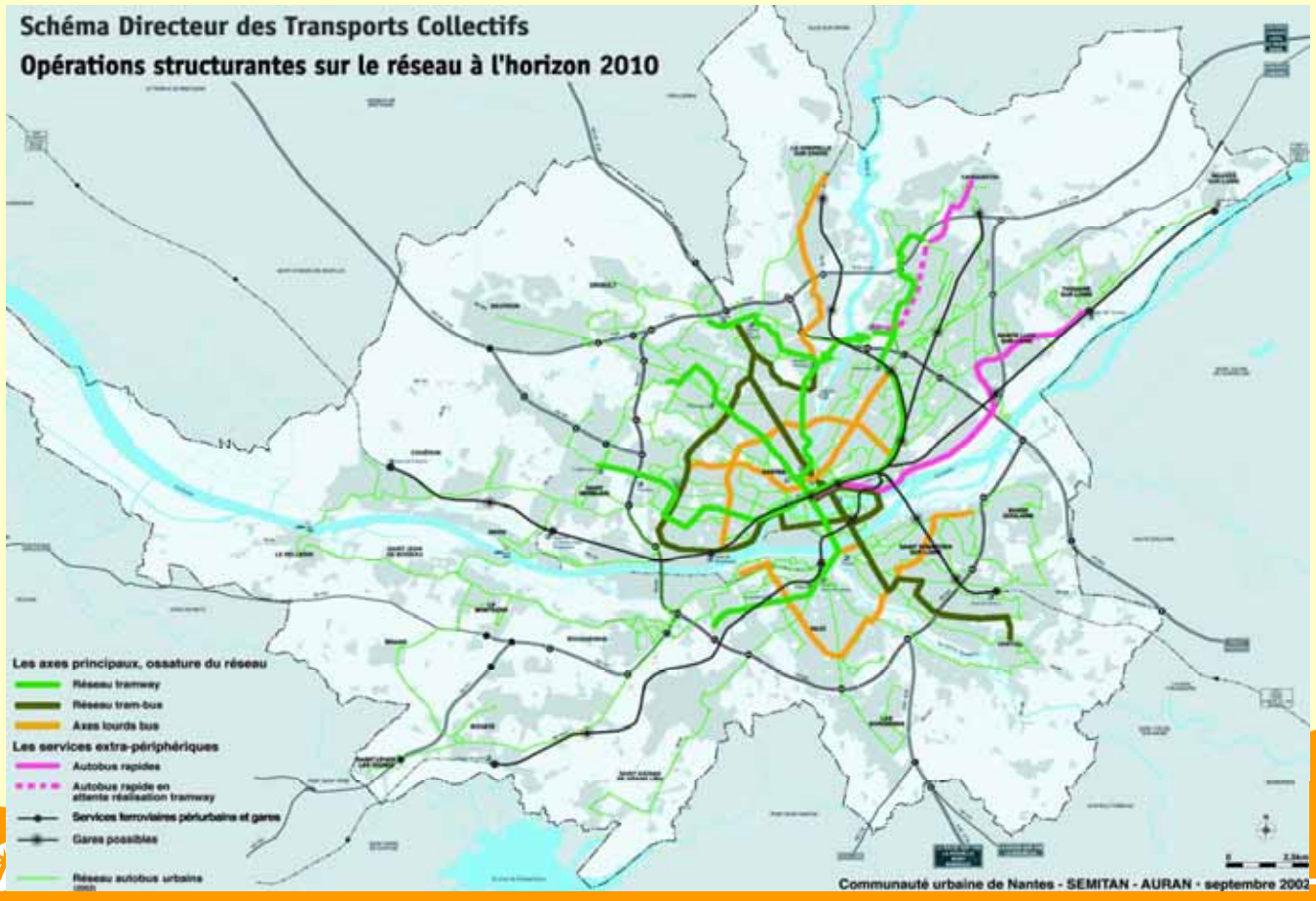


ナント駅前／トラム1号線駅



Nantes都市圏の人口・交通の推移





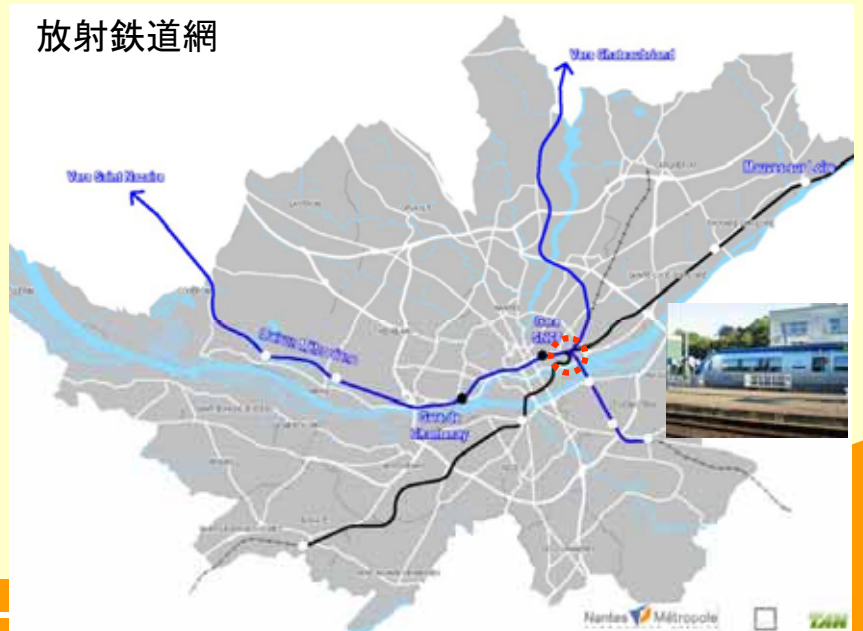
Nantes駅を中心とする放射型鉄道網

既存鉄道 (SNCF) 路線の統合と活用:

- ・ 2003年 Nantes-Vertou (20 往復/日)開業
- ・ 都市内・都市間鉄道網の整備 (TAN, TER, réseau Atlantic', Métrocéane)
- ・ Nantes-Chateaubriant間の旅客輸送の再開プロジェクト (2010)



放射鉄道網



Nantes:

トラムを軸にした交通体系整備戦略の展開

- * トラムNo. 1・・・全仏で最初の導入 (1985)
(SNCF線の活用等トラム単独整備的)
段階的延伸



<1990年初頭 パリとTGVで結ばれる(2時間)>

- * トラムNo. 2・・・”50人の人質通り”の大胆な改造、コンペ方式による都市デザインとの連携
都心地区(約52ha)に対する”ゾーン30”化
バスとの連携やP&Rの整備
→ パッケージ化された整備プログラム

- * トラムNo. 3・・・狭幅員道路への導入、大胆な路面緑化やロータリーと併せた一体的デザイン、社会住宅整備や沿線開発 (TOD)との一体化・連携

- * トラムNo. 4(バストラム)
(2006年秋開業)

各種施策の水平的広がりと
垂直(時間軸)的連携

Nantes:トラム2号線整備と併せた中心街路の大改造 大胆な道路空間の再配分とデザイン化

都心部全体の
“ゾーン30”化
と
歩行者専用空間



Nantes : 都心部中心街路・・きめの細かい配慮と洗練されたデザイン
交通空間そのもの、交通具、交通関連施設は重要な都市景観形成要素！



軌道を掘り下げることによって
歩道とホームを同一レベルに

信号も横断歩道もない都心部中心街路
車道部、しゃれたボラードとイメージロータリー

Nantes : ترامNo.2と ترامNo.3の分岐点付近



近代的な市街地を走る ترامNo.3

Nantes:人に優しく、人が中心の都心空間
多様な人々が、それぞれ思い思いの時間消費ができる場



Nantes: トラムNo. 3沿線の風景



狭幅員道路における tram と車のシェアリング

道路と tram 軌道の交差点のデザイン
→ 沿線の不動産価値創出に寄与



Nantes: トラムNo. 3 北終点部周辺



トラム整備と併せて整備された社会住宅（終端駅）



P&R駐車場

Nantes: 都心部のトラムとバスの結節



トラムNo. 2, 3とバスとのH to Hの結節



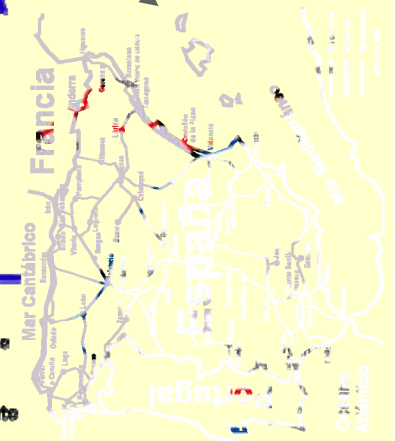
トラムNo. 1とバスターミナル

スペイン：AVE(スペイン国鉄(RENFE)運行の高速鉄道システム)



在来線(1668mmゲージ)に対して、EU各国との接続を前提に、標準軌1435mmを採用

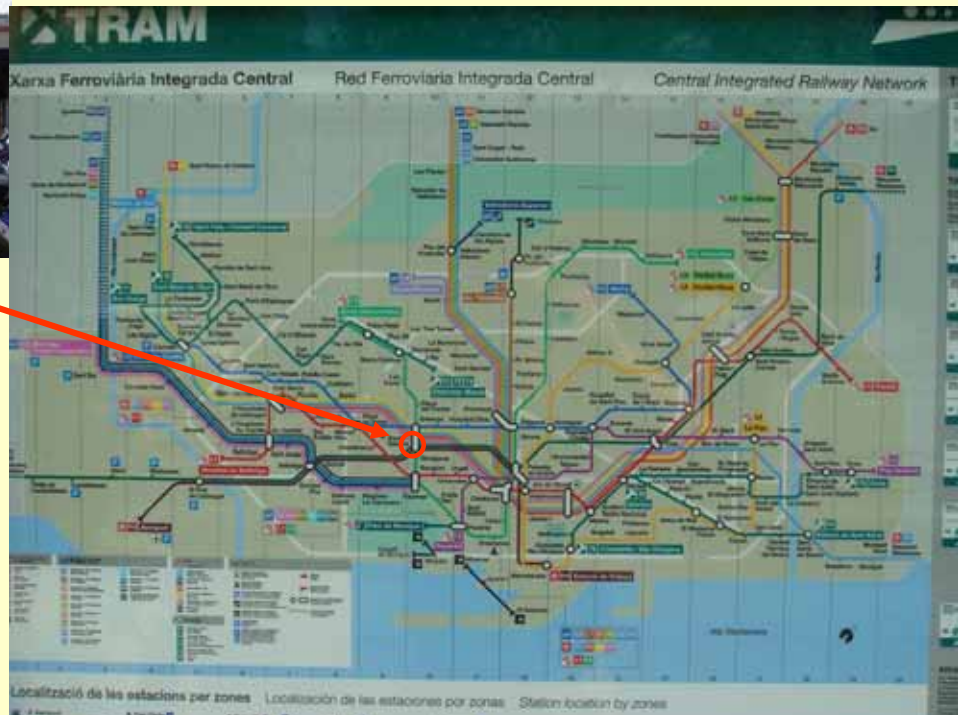
⇒新線・新駅で整備



バルセロナ周辺

フリー百科事典『ウィキペディア』より

バルセロナ：
AVE(マドリッドーバルセロナ間)全通に向けた
SANTS駅前の整備



AVE駅となるSants駅：
バルセロナの陸の玄関口
地下鉄、バス網等の結節点

AVE開業に向けたSants駅前整備



急ピッチで進む駅前広場整備



AVEの市内地下ルート変更要望の垂れ幕



Sants駅を經由して、
新開発区域を結ぶ現行ルート(事業中)の
反対垂れ幕
世界遺産：サグラダ・ファミリア教会へ
の影響懸念

EUの現状から・・・

- ・ EUとして、環境面への対応、多様な手段による各都市の連携基盤づくり等の要請の中で、地域・都市間交通としても、また地域・都市内交通等としても鉄軌道の復権は、重要施策の一つ
- ・ 高速鉄道によるEU内主要各都市との結節は、地域・都市にとっての活性化・再生の機会として捉え、魅力づくり(都心再生等)、地域・都市内公共交通網の整備を精力的に展開