

# 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”

北陸には市民が、あるいは地域が一体となって、さらには首長が先頭に立ち都市全体で、鉄道を残し、支え、再生させた、“北陸モデル”ともいえる取り組みがあります。

万葉線、えちぜん鉄道、富山ライトレールは、社会的便益を根拠に、合意形成によって存続され、税金投入が行われ、利便性向上が行われた結果、乗客が増加し、再生の道を歩んでいます。

並行在来線としての北陸本線は新潟県、富山県、石川県から赤字となることが指摘されていますが、一方で、その輸送需要等から社会的便益は大きなものとなることが予想されます。

先行する全国各地において、並行在来線は“新幹線の負の遺産”のような扱いを受け、できる限り小さな費用による消極的な運営が行われている印象があります。本来、鉄道は、その速達性が車に対する高い競争力を持つはずですが、各地の並行在来線では、ほとんど各駅停車だけによる運行を行い、その速達性という強みと、そこから得られる利便性を積極的に引き出そうとしている気配がありません。

北陸においては、並行在来線となる北陸本線に対し、万葉線、えちぜん鉄道、富山ライトレールという、北陸の産官学民が積み重ねてきた優れた取り組み、および、その貴重な経験に習い、赤字黒字論を越え、適切な税金投入、適切な設備投資を行う考え方を是非持って欲しいと思います。そして、車社会の北陸において、並行在来線は車に対する競争力を確保し、新たな需要を開拓して地域公共交通の幹としての役割を担う必要があります。また、北陸新幹線とは、競争するのではなく、連携し、公共交通全体を再生・再構築するための基軸となる必要があります。そのためには、その設備の性能を活かし、新駅設置や、快速列車による速達性の確保、高頻度運行、交通結節機能の向上等の活性化策により、住民・利用者へのサービス向上、利便性向上を図る必要があると考えられます。

並行在来線となる北陸本線はその沿線に主要な都市が連続し、沿線人口が比較的多く潜在需要が大きいという、鉄道施設も高規格であり、富山港線を高度活用した富山ライトレールと比較しても、また、先行する他の地方の並行在来線と比較しても鉄道が存立する環境としては恵まれている部分が多いといえます。私たち北陸の産官学民は、並行在来線を高度に活用することにより、その潜在力を引き出し、利用者にとって便利な地域鉄道を実現させることによって、乗客増と、より大きな経済効果を実現させ、その経済効果と、並行在来線が提供する地域貢献・公共貢献を北陸全体が享受すると同時に、出来る限り小さな経費による消極的な経営よりも、大幅に収支を改善する考え方が重要です。

現在、日本でも、費用便益分析による費用便益比という尺度の台頭、公共交通への行政の関与の機会増加により、外部効果・社会的便益に基づく、「独立採算原則の緩和と公共貢献」という、公共交通の再定義が行われつつあります。北陸の並行在来線においても、独立採算原則に基づく現在価値だけで判断するのではなく、社会資本としての鉄道に適切な税金投入を行い、手を加えることにより潜在力がどこまで顕在化され、沿線地域にどのような貢献がなされるかという将来価値で評価することが重要です。

北陸の並行在来線を“北陸モデル”に書き加える作業を、これから、事業者の十分な自助努力、私たち市民のより積極的な参加、行政のより積極的な関与により、地域が一体となって始めると同時に、並行在来線の活性化と利用促進の取り組みを多いに盛り上げていきましょう。

以下に“北陸モデル”、万葉線、えちぜん鉄道、富山ライトレールの存続・再生の取り組みを振り返っておきたいと思います。

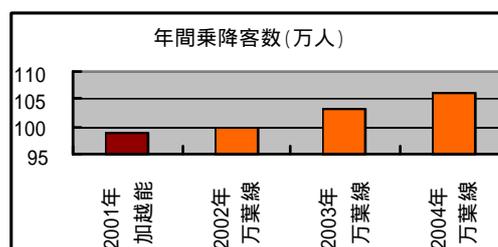
## 2. 「市民が支える路面電車」万葉線

存廃問題に直面したとき、市民団体、路面電車と都市の未来を考える会・高岡（RACDA 高岡）が万葉線沿線を含めた高岡市内各地において、自治会や老人会、婦人会などを対象に30回以上の出前ミニフォーラム「ラクダキチャパン」を実施、行政とともに住民合意形成の一翼を担いました。存続決定後の新会社移行時、市民も多額の寄付・募金で協力しました。行政も低床LRVの導入、バスとのホーム・トゥ・ホーム、イベントへの活用等の乗る仕組みづくりを実施した結果、万葉線は市民の意識に根付き、毎年乗客が増加を続けています。



乗客の増加については、路盤補修、電停改修も行い、運賃を18%下げ、通学、通勤の利便を考えたサービス、企業との関係づくり、まちづくりとの連携など、「住民に利用してもらえる工夫」と「多面的な乗るしくみづくり」を行っていることも相乗効果を発揮していると考えられます。大幅なサービス向上、地道な乗るしくみづくりに、市民に強いインパクトを与える車両の導入を加えたトータルな戦略も重要な役割を果たしたといえます。利便性向上のためのソフト・ハードの整備と、住民の意識の醸成は乗客増加のための車の両輪です。万葉線は、事業者の自助努力、行政の関与、住民参加による「地域が一体となって支える鉄道」の典型的な事例の一つであり、地方の鉄道が相次いで廃止されている局面で、その理念を打ち出した最初の事例となりました。

前身の加越能鉄道経営による最終年度の2001年度に98万8000人に落ち込んでいた乗客数は翌02年度に100万人を回復、03年度は103万人、04年度は106万人に増加し、さらに2005年度、2006年度、2007年度と連続して増加しています。万葉線の存続決定は赤字を前提としたものでしたが、現在、近い将来の収支均衡も視野に入ってきています。



そしてこれらの取り組みに対する外部からの評価として、万葉線の存続に関しては、2003年に開催された全国城下町シンポジウム高岡大会の一環として行われた「平成の若き町衆大賞」でRACDA高岡が最優秀賞のグランプリを受賞。さらに2005年には同じくRACDA高岡が北日本新聞地域社会賞を受賞しました。

## 3. 「地域が一体となって支える」えちぜん鉄道

半年の間に2度の正面衝突が起こり、全線が運行停止となった京福電鉄の福井県内路線の存廃問題は大きな混乱を伴いました。その状況は、「マイナスの社会実験」といわれ、それによって地域全体の公共交通に対する認識が変わり、存続に向かって動き出すきっかけとなりました。また、県や沿線市町村など、行政が事態に臨んで積極的に問題に取り組み、存続のために大きな役割を果たしたこと、行政関係者、学識経験者、議員、市民団体、沿線住民等が連係し、活発な活動が展開され、啓発が行



われ、住民合意が形成されたこと、その過程で、セクターの壁を越えてプロデューサーやコーディネーターが多く現れ、存続につながる活動が全体で形づくられていったこと、住民が存続運動の過程で「住民の役割」を認識していったこと、渋滞の影響を受けない円滑な交通の再確保というテーマにおいて、鉄道再生、鉄道跡地のバス専用道化という選択し得る二つの事業を対象に費用便益分析をおこなったこと、その費用便益分析によって鉄道再生がより大きな便益を地域にもたらすことが確認され、鉄道存続・再生の道筋が開かれたことなどが要因となり、その結果、県による設備投資、市町村の利用促進・運行経費補填の役割分担と費用分担上の上下分離という枠組みでの存続が決定しました。第3セクター、えちぜん鉄道が誕生する際、住民も多くの出資を行い、サポーター組織に参加するなど、存続活動過程に続いて役割を分担しました。

京福電鉄からえちぜん鉄道に事業譲渡された勝山永平寺線（旧越前本線）と三国芦原線は2003年、部分開業を重ね、2年1ヶ月～2年7ヶ月ぶりに運行再開しました。その後も、県、沿線市町村、えちぜん鉄道、住民によるパークアンドライドなどの乗る仕組みづくりが展開され、バス代替で3割程度まで減った乗客が、全線運行再開後2ヶ月で運行停止前の8割まで戻り、2006年度末時点で運行停止前の水準まで戻っています。

実は、これらの取り組みによってもたらされたものがあります。沿線住民が議論するために必要な情報が行政や学識経験者、市民団体等から十分に提供され、住民も鉄道の存廃の議論に参加し、住民合意が形づくられ、行政の関与と住民参加による存続と再生の取り組みが行われました。また同時に、費用便益分析が用いられ、事業の有効性が論じられ、国・地方を含めた税金投入の総額が抑えられる結果となりました。また、公共投資が起点となって鉄道が再生の道を進み始めています。えちぜん鉄道は、事業者の自助努力、行政の関与、住民参加による地域が一体となって支える典型的な鉄道となり、全国的な鉄道存続・再生のモデルとなっています。そしてこれらの取り組みに対する外部からの評価として、えちぜん鉄道の存続に関して2004年に、地方自治体がインターネット上で自慢の施策を競う「善政競争・平成の関ヶ原合戦」で福井県が日本経済新聞社賞を受賞。さらに、2005年にえちぜん鉄道が国際交通安全学会賞を受賞するなど、社会維持の望ましいデザインのモデルとして、近年各方面から評価されつつあります。

#### 4. 「都市全体の交通体系の転換」富山ライトレール

日本有数の車社会、富山市。車依存体質から郊外に拡散を続ける市街地。高コストとなる社会資本整備が財政を圧迫していました。また、進行する高齢社会の移動制約問題も解決を迫られていました。さらに、北陸新幹線開通に伴うストローク現象への対応も重要な課題となっていました。そこに、JR富山港線のLRT化の提案がもたらされ、富山市が抱える諸問題を解決するための手段、かつ、新しい時代の富山市のまちづくりを担う都市政策の柱として日本初の本格的LRT導入が決定されました。

存廃問題を抱えていたJR富山港線。富山駅の高架化事業実施にあたり、廃止・バス転換 高架化 LRT化して利便性向上 という3つの選択肢について費用便益分析を行った結果、「地域にとって最も合理的かつ経済効果が大きい」LRT化が選択されました。その費用便益比は4.9と高い評価でした。富山市では森雅志市長を先頭に、富山港線沿線だけでなく、市内各地で60回を超える地域説明会を行って、富山市の新しい交通政策を含む都市政策の説明を行い、情報の周知と合意形成を行いました。富山ライトレールは第3セクター鉄道として2006年4月に開業。全車低床LRVに置き換え、路面走行に対応しました。駅を増やし、ダイヤは30分～1時間間隔から15分間隔に変え、早朝・深夜の便を拡大しました。駅にはホーム・トゥ・ホームでバスを待機させました。ローカル線はLRTとして再生され、



撮影：清水省吾



総曲輪フェリオ 撮影：松原光也



富山市内線 撮影：小林一也

乗客は平日で 2.2 倍、休日で 5.3 倍に増加しました（ 01）。今後、既存の路面電車、富山市内線の延伸を行って環状化し、2 つの路面電車をつないで直通運転を行い、都心部の再開発と連動させることになっています。当初の需要予測では、富山港線時代の利用者数 3,400 人/日に対し、開業時に 4,200 人/日、将来の富山地铁市内線との直通開始時で、利便性向上により 5,000 人/日になるとしていましたが、初年度で 5,000 人/日に達しています（ 03）。

この取り組みに対する外部からの評価として、平成 18 年 4 月 21 日に（財）国際交通安全学会が主催する国際交通安全学会賞（業績部門）を富山市が受賞したのを手始めに、平成 18 年 10 月 3 日に（株）中川ケミカルが主催する CS デザイン賞（輸送機器部門）金賞。平成 18 年 10 月 16 日に鉄道の日実行委員会より日本鉄道賞。平成 18 年 10 月 25 日に（財）日本産業デザイン振興会が主催するグッドデザイン賞の金賞。平成 18 年 11 月 17 日に交通バリアフリー推進支援連絡協議会（交通エコロジー・モビリティ財団）よりバリアフリー優秀大賞。平成 18 年 12 月 5 日に（社）日本サインデザイン協会主催の SDA 賞において経済産業大臣賞にあたる SDA 大賞。平成 18 年 12 月 7 日に内閣府によるバリアフリー化推進功労者表彰において内閣府特命担当大臣表彰。平成 19 年 2 月 1 日に日本経済新聞社の主催する 2006 年日経優秀製品・サービス賞の最優秀賞、日経 MJ 賞。さらに 2007 年には鉄道友の会による 2007 年ブルーリボン賞を受賞するなど、各方面から高く評価されています。 04

01 北日本新聞 2007 年 1 月 5 日 「以前は車」1 割強 ライトレール利用者

02 富山港線路面電車化検討委員会 富山港線路面電車化に関する検討報告書 平成 16 年 2 月 p5

03 北日本新聞 2006 年 10 月 31 日 初年度黒字の可能性 富山ライトレール

04 富山ライトレールホームページより

## 5 - 2 運営努力

### 1. 「乗って支える」意識と行動

「乗って支える」意識と行動とソフト、ハードにわたる「乗るしくみづくり」は、車の両輪の関係にあります。「乗って支える」行動が、行政や事業者による「乗るしくみづくり」を引き出します。それらの相乗効果により「乗って支える」行動の実践は次第に無理や精神論ではなくなり、利便性向上が乗客増加を呼び、それがさらなる「乗るしくみづくり」を呼ぶ“良循環”に転換していきます。

「乗って支える」意識と行動は、例えば、都心に比較的長い時間滞在するとき、鉄道の沿線に用事のあるとき、道路や駐車場の混雑が予想されるとき、駐車場の少ない場所に用事があるとき、運転に自信のない体調のとき、飲酒する予定があるとき、積雪時などの時、電車に乗るよう心掛けるというものです。さらに、第2段階として、子供や高齢者の移動の自由を確保するため、よりよい地域を維持するために「乗って支える」ことが必要という意識を持ち、「乗って支える」行動の実践が必要ということを認識し、何かにつけ乗るようにすることで、意識の中に定着していくものと考えられます。

#### 啓発の取り組み

北陸本線が並行在来線となるにあたっては、住民に対して、まず「乗って支える」意識と行動について啓発を行っていく必要があると考えられます。それが、地域が一体となって鉄道を支える“北陸モデル”を再現するための第一歩になると考えられます。

万葉線の存続の過程で、市民団体、路面電車と都市の未来を考える会・高岡（RACDA 高岡）が万葉線の沿線を含めた高岡市内各地において、自治会や老人会、婦人会などを対象に 30 回以上の出前ミニフォーラム「ラクダキャラバン」を実施、行政とともに住民合意形成の一翼を担いました。これは鉄道の維持・再生における全国的なモデルとされる取り組みです。

富山市では、富山ライトレールの計画推進にあたって、森雅志市長を先頭に、富山港線沿線だけでなく、市内各地で 60 回を超える地域説明会を行って、富山市の新しい交通政策を含む都市政策の説明を行い、情報の周知と合意形成を行いました。

福井では、京福電鉄（現えちぜん鉄道）と福井鉄道の 2 度の存続運動を経験しましたが、どちらの存続運動においても、行政や大学、議員、各種団体、自治会連合会、市民団体、NPO などが連携し、協働しながら、さまざまな形で活発に啓発活動を行いました。

「乗って支える」意識と行動についての啓発も、万葉線や富山ライトレール、えちぜん鉄道、福井鉄道のとくと同様に行っていかなければなりません。行政、鉄道事業者、NPO・市民団体等が、ミニフォーラムや地域説明会だけでなく、出版物やパンフレット、ポスター、チラシ、ビデオ、シンポジウムなどを通して、地域住民や企業等に対して、十分な情報を提供し、「乗って支える」意識を高揚し、「乗って支える」行動の実践に誘導していく必要があります。並行在来線についても、決してこの手続きを省略するべきではありません。

「乗って支える」行動の実践と同時に、並行在来線運行会社に北陸地方の住民や企業から出資を募るといった取り組みも重要です。えちぜん鉄道の発足にあたって、存続運動を行ってきた沿線住民の団体が



ラクダキャラバンの様子 撮影：藤重歩

多くの出資を行い、同時にサポーターズクラブを結成するなど、いろいろな形で、えちぜん鉄道を支える体制を整えました。

住民による出資を促進する方法としては、“株主パス”のような制度も有効かもしれません。これは、出資を募り、マイレール意識を高めかつ資金手当てもしようというもので、例えば、1000万円程度の出資で年間全線パスを1枚発行し、それ以下の出資額では、100万円なら10%引きで年間全線パスを発行するというようなものです。これならば、無配であっても、株主パスの価値は2～3%の配当に相当します。

啓発については、今後は環境の面からの啓発も必要と考えられます。環境問題への対応がもはや一刻の猶予も許されない状況にあり、環境問題への取り組みがこれからの社会の重要なテーマとなること、環境に配慮して環境への負荷の大きな道路輸送から負荷の小さな鉄道輸送へ移行させなければならないこと、そして、持続可能な社会を実現するために、車社会の修正は必須の要件となることなどの、過度の車依存社会のデメリットに関する情報も市民社会の間に徐々に知られるようになってきました。

並行在来線においても、例えば、次のような取り組みを行うことを検討する必要があるのではないのでしょうか。

#### 温暖化効果ガス排出量の情報提供

電力の購入先の発電モードの内訳をもとに、乗車1kmにつき何グラムの温暖化ガス排出をしているかを乗客に提供。さらに進めて、乗車した列車が消費した電力・軽油の量と全乗客人キロ数から、その人が実際に排出に関わったとみなせるような排出量を、IC切符の端末画面などに表示する。これを、自動車で移動した場合に想定される排出量と比較して、抑制できた排出量を計算し、月ごと、年ごと、家族ごとなどで積み上げ、環境への貢献度を目に見える形で示す。

#### 通勤利用者の所属企業への情報提供

通勤定期の利用状況を自動的に集計し、定期券代を支給している企業に、温暖化ガスの排出量を知らせる（個々の利用者の情報は渡すべきでない）。その企業が排出抑制にどれだけ貢献しているかアピールする材料になる。

また、近年、高齢者が加害者となる車の事故が増大しており、公共交通を活性化しながら、高齢者が免許証を返納し、公共交通を利用するよう誘導する啓発も必要です。現在、鉄道やバスの廃止によって車しか交通手段がないという社会状況が生まれつつあり、それが高齢者による車の事故の増大に拍車をかけていますが、高齢社会における移動手段は車依存とならない配慮が必要であり、車に頼らない交通体系の実現が必要です。その取り組みと並行した公共交通利用促進の啓発が必要不可欠になってきています。

それから、乗車マナーの啓発活動もまた必要です。車掌に一任せず、通学生などに向けた乗車マナーの啓発活動を、沿線住民や学校と共に進める必要があります。公共空間を使う意味を教える意義を、まず、通学先の学校にも理解してもらう必要があります。電車という公共空間は子供たちにとっては社会と接する重要な場所であり、社会教育の絶好の機会です。車社会のなかで、公德心がますます薄れつつある感があります。是非、北陸全体で、電車という教育の場を構築していきたいと思えます。

## 2. 「乗るしくみづくり」

地域が一体となって支える = 事業者の自助努力・行政の関与・住民参加

現在、既に「鉄道は鉄道事業者に任せておけばよい」という時代ではなくなっています。便利な鉄道であるためには、事業者だけでなく行政の関与と住民参加による、「地域が一体となって支える」取り組みが必要です。以下にその事例を紹介します。



広島電鉄：フィーダーバスネットワーク「ボンバス」

撮影：松原光也

### 便利な鉄道づくりの自助努力

広島電鉄は、利用者にとって分かりやすいフィーダーバスのネットワークをつくりました。三岐鉄道は、いち早く自転車を電車車内に持ち込めるような施策に取り組みました。

これまでにない、積極的な「便利な鉄道」づくりが各鉄道会社でも進んでいます。



三岐鉄道：自転車の電車内持込「サイクルパス」



福井県の県営水落駅パーク＆ライド駐車場



富山県高岡市の万葉線とホームタッチするバス

### 公共施設を都心や郊外駅そばに

全国で行政の施策としてパーク＆ライドの駐車場を整備する事例が増加しています。また、長い目で見て効果がある方策が、鉄道沿線、とくに駅に近いところ、あるいは都心に、魅力ある公共施設をつくることで公共交通を使う理由をつくる、というものです。この取り組みは、各地で成果を上げはじめています。



いなべ市：市立図書館を三岐鉄道大安駅に併設

三重県の三岐鉄道の駅では、市立図書館（旧大安町立図書館）が設置されています。行政が都心部で再開発事業を行い、図書館やホール、高校などを設置した高岡の事例は、都市機能の都心回帰を図る政策の象徴ともなっています。

異なる事業者同士の利害を調整できるのが行政です。福井県ではえちぜん鉄道と福井鉄道とが「共通フリー切符」をつくりました。これは、福井県の働きかけが大きな役割を果たしています。

### 市民団体の取り組みと協働

さらに、市民団体による「乗るしくみづくり」があります。市民団体が取り組みやすいのは、公共交通の利用情報を提供するという内容の業務で、各地で成果を挙げています。

「ふくいいのりマップ」は、公共交通の利用情報を提供するために市民団体が自発的に作成したものです。福井県がこれに連動した時刻表ホームページを開設しました。

福井市では同マップを同市への転入者に配布しています。福井県ではパーソントリップ調査の配布品に同マップを採用、モビリティ・マネジメントとしての取り組みを行っています。

### 地域が一体となった取り組み

福井では、えちぜん鉄道の利用促進をえちぜん鉄道や沿線自治体、沿線住民が、地域一体で行っていることも特徴です。

えちぜん鉄道ではアテンダント、顧客担当者を置いてサービス向上に取り組んでいます。えちぜん鉄道の沿線では役所で電車の回数券を買い置きしており、職員の出張時は電車を使うようにしました。また、勝山市では、市民が年に12回、市外から来てもらえるイベントを開催、さらに年に12回、電車で市外へ出かけるイベントを実施しています。えちぜん鉄道では乗客が着実に増加しています。



高岡市：  
都心部再開発ビル（含・市立図書館）  
撮影：松原光也



福井県：「共通フリー切符」  
えちぜん鉄道・福井鉄道



ROBAが作成した電車バスマップと、バスマップと連動した県のHP

### 3. 情報の提供、モビリティ・マネジメント

公共交通の活性化・利用促進には住民への情報の提供が不可欠です。

#### 時刻表の各戸配布

南海電鉄から貴志川線を引き継いだ和歌山電鐵では、貴志川線の再生に際して、沿線に携帯型の時刻表を各戸配布しました。実は、北陸本線沿線でも、新聞販売店がJRのダイヤ改正のたびに時刻表を新聞折り込みで各戸配布しています。



#### バス・電車マップの発刊

バスはその利用情報の不足が敬遠される一因として指摘されています。福井ではROBAが「ふくいゆりのりマップ」を発刊して利用情報の提供を行っています。岡山・広島・松江・福井の4都市で始まった市民団体によるこのような取り組みは、全国に広がり始めています。



#### モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメントは、コミュニケーションによって、公共交通の利用意識を喚起する手法として近年特に重視されています。手法として、意識喚起につながる情報を提供しながらアンケートを実施し、公共交通利用に導くTFP (Travel Feedback Program) があります。福井県では2005年のパーソナリティ調査の際、配布品として「ふくいゆりのりマップ」を採用しモビリティ・マネジメントを実施しました。

#### モビリティセンターの設置

堺市では大阪産業大学と共同で、都心部に「さかいLRT研究交流センター」を設置しており、堺市が導入を目指しているLRTの、利便性や今後のまちづくりに果たす役割について、市民に広く情報を提供し、また大学の研究拠点としてLRTに関する研究を進めて公開し、コンセンサスを形成する取り組みを行っています。モビリティセンターでは、公共交通の利用情報の提供、公共交通や、公共交通を活かしたまちづくりに対する理解を深め、共感を得るための情報の提供が行われます。マップや時刻表の配布、窓口での案内のほか、常設のパネル展示や、映像による広範な情報提供を行い、利用意識を喚起することが重要と考えられます。

## 4 . ファンをつくる

### サポーターズクラブ

よりコンスタントに乗車して頂く状態は、サポーターズクラブを結成することで実現する可能性があります。時刻表、バス・電車マップ、ミニツアーのルート情報、協賛する飲食店などの店舗情報などをひとつにまとめて、年会費を納めるともらえるようにします。えちてつサポーターズクラブがお手本です。より楽しい情報提供が鍵になるかもしれません。

### 乗車イベント

北陸本線や枝線、私鉄の沿線には豊富な観光地や隠れた観光スポットがたくさんあります。電車を絡めたミニツアーやウォーキングツアーを頻繁に企画することで当鉄道のファンを作ることが有効です。

### シンボル

今までの第三セクター鉄道には無い、目玉となる列車を運行することも検討するべきかもしれません。実用的な観点というよりは、誇れる鉄道・話題になる鉄道・乗ってみたいくなる鉄道というマイルール意識を高める列車を用意することが目的です。

### 経営哲学・企業文化

昔から鉄道会社には、その経営哲学や企業文化、それを反映した沿線開発に対して多くのファンを作り出してきました。住民は、その企業文化を慕って沿線に住まいを構えました。このことを再評価する必要があると思われます。

## 5 . 「快適さ」の提供

### 接客設備の充実

車社会の北陸の人は車に乗り慣れているため、座れない電車は敬遠されます。そのため、座れることが基本と考える必要があります。さらに、接客設備の優れた電車が必要と考える必要があります。有料で確実に座席を確保する指定席や、より接客設備の優れたグリーン車のようなサービスも必要かもしれません。携帯電話から予約ができ、ICカードや携帯電話で決済ができるサービスも要検討事項です。

### 乗り心地の維持

北陸本線は高規格の線路を持っており、メンテナンスの状態もよく、それらが乗り心地の良い鉄道を実現しています。JRの経営を離れても、この高規格とメンテナンスの良さを維持し、乗り心地の維持を図ると同時に、その高規格の設備を活かし、高いサービスレベルを実現する必要があると考えられます。

### 駅の充実

北陸地方は冬の気象条件が厳しく、それが、ドア・ツー・ドアで利用できる車が好まれる理由の一つになっています。車に乗ってしまえば、エアコン完備で快適な移動ができるからです。そのため、車に乗り慣れている住民にとって、電車に乗っている間と並んで、電車を待っている間の快適さを確保することは、電車を利用するための大前提となります。駅や駅周辺施設などの充実が必要不可欠です。

利用しやすさをつくる

運賃とダイヤは、鉄道のサービスを構成する主要な要素です。車両や線路や駅の設備がいくら充実していても、運賃やダイヤがニーズに合わなければ利用されません。利用しやすさをつくる戦略・戦術がきわめて重要です。これらが、鉄道の対自動車の競争力を確保する前提であると考えられます。

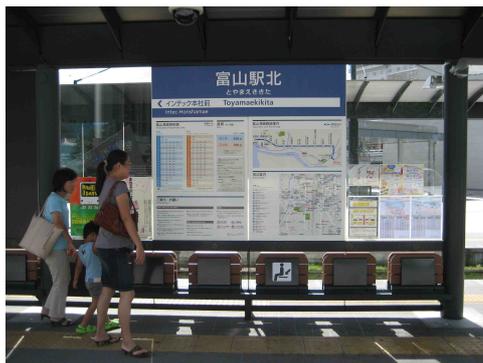
## 6 . トータルデザイン

最近の電車はコスト重視で味気ないものになっていることがよくあります。コストの問題はありますが、デザインをもっと重視する必要があります。子どもが憧れ、住民に大きなインパクトを与えるような車両を走らせる必要があるのではないのでしょうか。デザインのできることは限られるものの、岡山電気軌道のMOMOや万葉線、富山ライトレールの成功でデザインの役割も再認識されています。室内・電停も含めたトータルデザイン戦略の効果が各地で報告されています。



### 事例 1 : MOMO

岡山電気軌道では低床 L R V ・ MOMO の導入にあたってトータルデザインを採用し、水戸岡鋭二氏に委ねました。対象は関連グッズにもおよびました。数字上明らかな MOMO 効果がありました。



### 事例 2 : 富山ライトレール PORTRAM トータルデザイン

富山ライトレールでは開業にあたって、当初からトータルデザインを採用しました。複数のデザイナーによるトータルデザインチームが担当しました。沿線に与えたインパクトの大きさが数字にも反映されたと考えられます。

### 事例 3 : ストラスブール

ストラスブールではトラムの導入にあたって公共空間のトータルなり・デザインを行いました。ストラスブールは旧市街が世界遺産に登録されているような古いまちですが、その新しいシンボルとして設置された「鉄の男広場」の電停の円形屋根や、斬新な車両それぞれのデザインが古いまちに溶けこんで新しい風景を形づくり、世界的に高い評価を受けました。



撮影：清水省吾

## 7. 自動車ではできないことを電車では可能に！

通勤途中に 新聞を読む。読書をする。仕事をする。パソコンで作業する。携帯等でテレビを見る。駅弁を食べる。入れたてのコーヒーを飲む（駅販・車販）。寝る。

移動時に 6人以上で乗る。酒を飲んだときに乗る。車内を移動する。トイレの心配がない。「自動車ではできないけれど電車ならできる」ということがたくさんあります。その長所を徹底して伸ばすことが必要です。

## 8. コンスタントな乗車

企画乗車券の発行、情報収集、営業活動、臨機応変な対応で「コンスタントな乗車」を実現。

### 買い物ツアーチケット

京福バス系の旅行代理店が、毎週土・日と休日に京福バスを使って福井～金沢（香林坊、武蔵が辻）直通バスを運行しています。このバスツアーは、旅行代金が¥2,000 -ですが、香林坊にある「109」 「香林坊アトリオ」（大和百貨店と同じ建物）の2つの百貨店専用の商品券が、それぞれ¥500 漏れなくついています。つまり半額の旅行代金でバスに乗れるようなものです。

これと似たようなことを鉄道でできないでしょうか？ 商業施設、商店街で使用できる商品券をセットにして割安にした「企画切符」を販売できないのでしょうか？

商業施設や商店街のイベント情報、セール情報、若い人向けの新作入荷情報、店の位置図などを駅に置いておくことによって商店街の売上げにも貢献できればいいですね。鉄道に乗る事はなんかイイ。と思ってもらえるためのイメージ戦略も必要です。

### 買い物お帰り切符

商店街や商業施設で買い物をすると駐車券をもらう制度がありますが、これを電車で行うものです。協賛してくれる店舗に買物客サービス用の「お帰り切符」を販売するものです。

### コンスタントな乗車とバス連絡輸送

コンスタントな乗車全てにいえることですが、駅徒歩圏内の観光スポットは少ないので、駅からのシャトルバス輸送を充実させることが鉄道利用者を増やすことにつながります。鉄道とバスだけでなく、鉄道と鉄道、バスとバスも同様です。

### 電車で映画を見に行こう

定期・1日フリー切符・往復乗車券で入場料割引。えちぜん鉄道が実施しています。

### イベントとの連携

沿線の公共ホール等で開催されるイベントでは、主催者側が鉄道利用を積極的に勧め、鉄道事業者も団体切符の発行、臨時電車の運行や増結等を含めたイベント輸送に積極的に対応する営業活動としくみづくりが必要です。