

地方公共交通の再生

— 地域鉄道再生の潮流 —



地域鉄道問題研究所 清水 省吾

2004年時点の鉄道路線網



万葉線の存続と再生



万葉線問題懇話会

蠟山昌一国立高岡短期大学学長(当時)を座長とする高岡・新湊両市長の諮問機関。その議論が万葉線存続の一方の鍵だった。

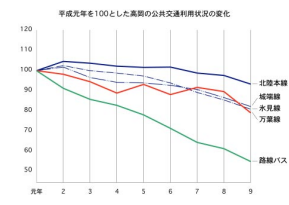
学識経験者、各界代表、市民、市民団体代表等が参加。

「万葉線は存続・再生しても赤字。しかし、都市の施設として残すことが必要。」との結論を出す。

また、万葉線の存続は、新幹線開業後の並行在来線や城端・氷見線存続に向けた試金石であることも示唆。

この考え方は、行政や議員の判断に大きな影響を与え、万葉線の存続を強く後押ししただけでなく、全国の鉄道の存廃議論に、今も大きな影響を与え続けている。

ラクダキャラバン

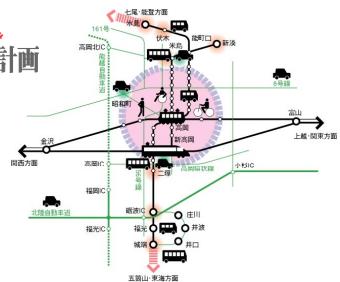


バスの方が乗客の減少率は大きい。
バス転換で問題が解決する訳ではない

万葉線の存廃問題に関し、市民団体のRACDA高岡は、出前ミニフォーラム「ラクダキャラバン」を万葉線沿線をはじめ各地域で展開。存廃を議論するために必要な様々な情報をまず市民に提供した。(1年で約30箇所)

ラクダキャラバン

みんなで考えよう
万葉線再生計画



ラクダキャラバンでは万葉線の将来価値も示し、疲弊した現在価値だけを対象とする議論からの脱却を図った。この合意形成の手法は鉄道存続の全国的なモデルに。

合意成り、鉄道再生の流れを創る

ラクダキャラバンの影響により議論が活性化。ネットワークができ、ポスターの各戸掲示など大きな動きが起きた。

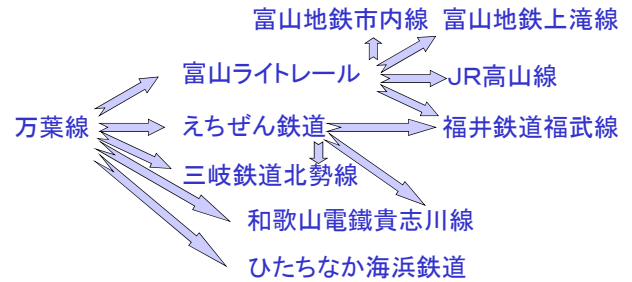
県は、住民の熱意と行動を評価、万葉線存続の方針を示し、存続の条件として、受け皿となる第三セクターへの市民の関与・参加を挙げたが、両市の市民および企業は、1億5千万円に達する寄付・募金を集めてこれに応えた。

万葉線は新会社移行の後、公共投資により路盤・線路改修を行い、低床車両を導入した。また、運賃の値下げ、割引率の大きな1年定期の導入もなされた。

右肩下がりから一転、万葉線は乗客増加に転じた。

これが全国的な鉄道再生の流れの始まりとなった。

鉄道再生に関する議論の影響関係



万葉線・えちぜん鉄道・富山ライトレールが、全国的な鉄道再生の潮流の主要な部分を創り出している。富山ライトレールはLRT化による鉄道再生のモデルである。

えちぜん鉄道(旧京福電鉄)と福井鉄道 福井の2つの鉄道の存続と再生



二度の重大事故と即日運行停止

- ・京福電鉄越前本線の一部区間の存廃議論の中、2000年と2001年に正面衝突事故が発生。半年間に二度の正面衝突事故が発生したことを重くみた国土交通省は、京福電鉄に福井県内路線全線の即日運行停止を命じた。
- ・代行バスは乗客の積み残しが出、当初は電車の3倍の時間を要し、高校生の遅刻が常態化。
- ・幹線道路の渋滞が悪化。最終的に、運行停止後約2年間で電車の乗客の64%が逸走。
- ・自分には関係ないと思っていたクルマの利用者にも大きな影響が及び、地域全体が鉄道の必要性を再認識した。

活発な存続運動の展開

- ・地域全体が、万葉線が存続となった経緯に注目。
- ・京福電車存続対策勝山市民会議は勝山市と連携、シンポジウム等で市民に対して鉄道の必要性を伝える啓発を行い、勝山市民の70%の存続を求める署名を集めた。沿線の他の地域に呼びかけて運動を広げ、運動全体をまとめる役割も果たす。
- ・ふくい路面電車とまちづくりの会(ROBAの会)は、マスコミを利用し、或いは資料を作成して情報提供、啓発を行う。また、県議会議員・県職員を含むメンバーが議論を重ね、各自がそれぞれの立場で議論や施策の推進に関り、連携して『費用便益分析』の実施を求める請願を県議会に提出。また、『責任分担論に基づく上下分離』も提案。

存続、地域が一体となって支える鉄道へ

- ・行政や市民団体等が十分な情報を提供し、十分に議論がなされ、沿線各地の存続運動が一体化して盛り上がり、存続合意。存続運動の過程で住民も自分たちの果たすべき役割を認識。
- ・「えちぜん鉄道株式会社」発足。各沿線住民団体が出資。行政・企業・住民が出資する「ジョイントセクター」となる。
- ・運行停止から2年。2003年、えちぜん鉄道が順次運行再開。住民は乗って支え、行政とえちぜん鉄道は乗るしくみづくりを展開、利用増に努める。

再生。新しい地方鉄道像を示す



えちぜん鉄道の「乘客に優しい鉄道」という経営方針の象徴「アテンダント」



三国芦原線「ハツ島」「日華化学前」の2駅同時開業(2007年9月1日)

- 運行停止から2年間で64%がクルマ等に逸走していた電車の乗客は、全線運行再開後2ヶ月でかつての8割まで回復、2006年度末で運行停止前の水準まで回復、その後も増加。「バスは鉄道の全ての機能を代替できる訳ではない」こと、「鉄道は再生する」ことを実証した。

福井鉄道福武線 存廃議論から存続へ

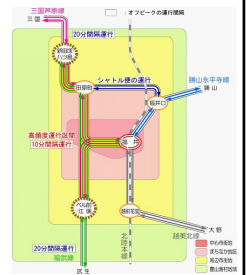
- 国の会計制度変更による減損会計導入に起因し福井鉄道への銀行融資が止まり、2007年、福井鉄道は単独での再建は困難と判断、福井県及び沿線市に対して行政支援を求めた。
- 連合福井の地域協議会が沿線の住民、区長会連合会、NPOなどに勉強会の開催を呼びかけ、以降、これらが一体となって啓発活動を展開。
- これらの沿線住民と自治体が協働して合意形成に取り組み、学習会やシンポジウムは全部で十数回開催。存続・再生という結論が出された。
- 親会社が撤退、株式を各市住民団体が取得。

鉄道事業再構築実施計画第1号認定

- 2009年2月、福井鉄道が「鉄道事業再構築実施計画」第1号認定。上下分離の実施、線路改修、4駅新設、沿線のパーク&ライド駐車場3倍増(393台へ)、新型車両4編成の導入、駅の改修、ダイヤ改正、運賃改訂などの「乗るしくみづくり」を決定。住民の「乗って支える」活動と並行。
- 福井では京福電車の運行停止で住民が鉄道の価値を再評価。えちぜん鉄道の順調な乗客増もあり、公共投資による鉄道再生への基本的な合意が形成。その後の福井鉄道の存続や、公共交通の活性化等、諸政策を後押しした側面がある。

『福井市都市交通戦略』

- 2006年3月、福井市がコンパクトシティ構想を掲げ、核となる中心市街地の再生と、軸となる公共交通の再構築を行う方針を打ち出す。
- 「福井市都市交通戦略」で、えちぜん鉄道三国芦原線と福井鉄道の相互直通LRT化等、公共交通全体の活性化政策を打ち出す。
- 知事が三国芦原線と福武線の相互直通運転をマニフェストに掲載。
- 現在、実施の方向で検討している。
- 先行する富山ライトレールの好調も議論を後押し。



富山ライトレールの誕生 (JR富山港線のLRT化)



都市政策の転換

- 富山市ではクルマ依存が商業施設・公共施設・住宅の郊外移転を誘発。それが、市民生活や経済活動におけるクルマ依存を助長、都市の構造を大きく変えてきた。
- 地価下落、人口減の局面、従来のような拡大政策の継続は困難。都市政策の転機。
- 高齢社会化で移動制約者が増大の見込み。
- 核となる中心市街地の再生と軸となる公共交通の再構築による都市政策への転換を決意。2003年、LRTの導入を決定。

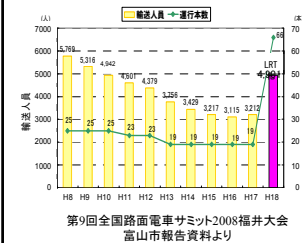
■徹底した周知・啓発活動■

- 富山市長を先頭に、100回以上の地域説明会を行い、都市政策・交通施策の周知を行い合意形成に努めた。また、これにより、住民に利用意識の喚起が行われる結果となった。

■利便性向上の取り組み■

- 存廃議論のあったJR富山港線をLRT化(2006年4月)
- 30分~1時間間隔 ⇒ 15分間隔の高頻度運行
- 全車低床LRV化 新駅設置 ICカードの導入
- ホームtoホームによるフィーダーバス接続
- 始発電車の繰上げ・終電の繰り下げ(23時台へ)

■トータルデザインと大きなインパクト■



乗客が平日で2.1倍、休日で4.2倍になり、初年度から黒字を達成。再生を果たした。また、これによって鉄道の再生の流れを確立させたといえる。

第2弾！高山線の活性化社会実験に着手 第3弾！富山市内線の環状化実施



富山市はこのあと、富山ライトレールと富山市内線の接続・直通LRT化、鉄道線の上滝線を富山市内線と接続し、直通LRT化を進めることになっている。

「とやま」の動きは常に全国から注目されている。

「とやま」に振られた次なる課題

次なる課題として、北陸新幹線開業に向けて全県的な公共交通の再構築を行う必要が生じている。

並行在来線(北陸本線)は富山港線よりはるかにポテンシャルが大きい。「新幹線の負の遺産」にするか富山ライトレールのような「市民の誇り」にするかは地域の取り組み次第。幹に城端氷見線・地鉄を含めた鉄道を、枝にバス等を据えた、公共交通全体の再生が必要。

「とやま」は、この課題をこなす力を持っているはず。

但し「とやま」は第一線にあるものの、目立つのは市長のリーダーシップや行政力。他の地域に比べて市民が目立たない。もっと市民参加を推進する必要がある。

鉄道再生の取り組みとは



地域が一体となって鉄道を支える

住民参加 + 行政の関与 + 事業者の自助努力

「乗って支える」 = 住民の役割

「乗るしくみづくり」 = 行政・事業者(・NPO等)の役割

住民が自らの役割を認識し、「乗って支える」宣言をすることが、行政が存続のための取り組みを始める前提となる。

その際、税金投入に対して、誰も文句が言えないほどの運動の盛り上がりを作り上げることが必須の条件。

そのために、密度の濃い「情報提供・啓発活動」が必要。

運動が盛り上がりなければ、行政は、「存続後に乗って支える人がいない」と見なし廃止手続きを容認するしかない。

乗って支える

「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

これまでの地方鉄道は乗客減→サービス低下→乗客減の悪循環。

「乗って支える」行動が、鉄道会社・行政の「乗るしくみづくり」を引き出し、便利な鉄道の実現で利用者が増加、それがさらなる「乗るしくみづくり」を引き出す好循環へと転換する。

「乗って支える」宣言・行動がなければこの好循環は始まらない。

乗るしくみづくり

既存の鉄道の再評価・活用・再生・活性化／バスとの連携／自動車との連携／自転車との連携／まちづくりとの連携／地域・住民・自治体との連携／利用情報の提供／全体で交通体系を便利に再構築 等

「地域社会の財産」

- 鉄道の存続・再生はまちづくりの第一歩。
- 存続・再生の成果は経済の活性化だけではない。
- 学習や議論を経て、住民の地域への関心と参加意識が高まる。これは「地域社会の大きな財産」である。



完