

関西の都市近郊における準大手鉄道の現状とまちづくりについて*

The status and community development of next major railway in the rural area around city of Kansai*

樋口賢**・土井勉***・九後順子****・足立基成*****・西川秀一*****

By Masaru HIGUCHI**・Tsutomu DOI***・Junko KUGO****・Motonari ADACHI*****・Syuuichi NISHIKAWA*****

1. はじめに

我が国の鉄道は、今まで都市の基盤として、また地域住民を支える重要な足として、国民経済の発展と生活の質の向上を支えてきた。しかし、近年モータリゼーションの進行や、ライフスタイルの多様化、少子高齢化の進展などにより、鉄道利用者数は減少傾向にある。

関西の都市近郊の準大手鉄道である神戸電鉄、山陽電気鉄道、神戸高速鉄道においても、利用者数は減少し続けている。特に平成7年の阪神淡路大震災以降大きく減少しており、平成8年度から平成13年度までの5年間で、それぞれ13.4%～20.0%減少している。それに対して各鉄道事業者は人件費など営業費用の削減努力を続けているが、それも限界に来ており、今後サービス水準の低下による地域の活力低下・生活の質の低下が懸念されている。

そこで、本稿では鉄道事業者と国・地元自治体の連携による利用者の利便性の向上や地域の活性化のための取り組みについて報告するとともに、既往調査やアンケート調査等に基づいて、地域住民の交通行動や施策に対する意識について考察し、さらに今後の取り組みについて検討する。

*キーワード：TDM，交通手段選択

**正員，工修，千里国際情報事業財団
(大阪府豊中市新千里東町1丁目4番2号，
TEL06-6373-5345，FAX06-6373-5339
higuchi@senri-i.or.jp)

***フェロー，博(工)，神戸国際大学経済学部
(神戸市東灘区向洋町中9丁目1番6，
TEL078-845-3561，FAX078-845-3200)

****正員，千里国際情報事業財団

*****国土交通省近畿運輸局企画振興部
(大阪市中央区大手前4丁目1番76号，
TEL06-6949-6409，FAX06-6949-6135)

2. 取り組みの概要

国土交通省近畿運輸局では、利用者の利便性の向上や地域の活性化を図ることを目的として、公共交通活性化総合プログラムを活用することにより、国・地元自治体・各鉄道事業者を構成員とする協議会を設置した。そのもとに、鉄道事業者ごとに3つのワーキング(以下「WG」とする)を設置し、各WGで具体的な調査検討を行った(図-1)。

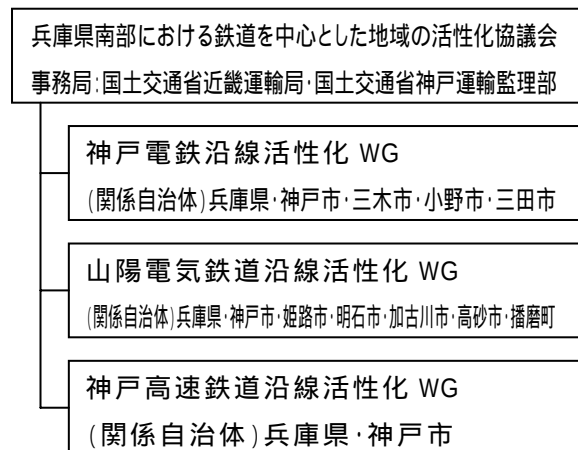


図-1 検討体制

各WGにおいて、まず沿線地域と各鉄道事業者の現況について、既往調査や現地調査、各鉄道事業者からの資料などをもとに整理した。さらに、神戸電鉄沿線住民等へのアンケート調査の実施により、交通行動や施策に対する意識を把握した。

そして、上記の調査結果や協議会での検討内容をもとに、実施すべき施策を抽出・整理した。さらに、施策ごとに実施期限を定め、直ちに実施可能な施策については、鉄道事業者・国・地元自治体・NP0などが連携して実施することで、協議会の実効性を高めた。

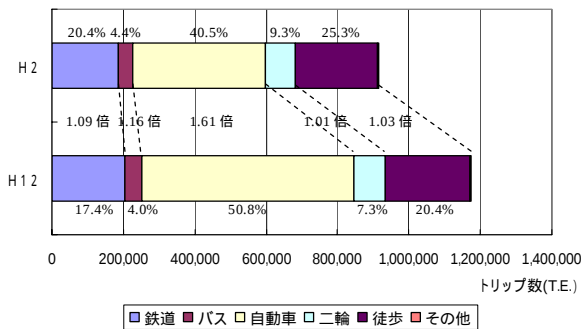
3．沿線地域と各鉄道事業者の現況

(1) 調査内容

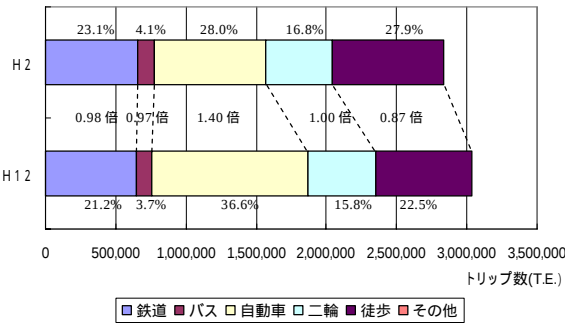
沿線地域の現況としては、沿線人口や交通施設の整備状況、交通特性、各駅の特性などを調査した。各鉄道事業者の現況としては、路線長や利用者数、運行の概況、収支状況、経営見通しなどを調査した。

(2) 調査結果

沿線での道路網の整備は大きく進んでおり、特に神戸電鉄・山陽電気鉄道沿線では都市構造の拡散化の傾向が顕著である。そのため沿線住民の交通特性として、この10年間で自動車利用のトリップが大幅に増加している（図-2、図-3）。



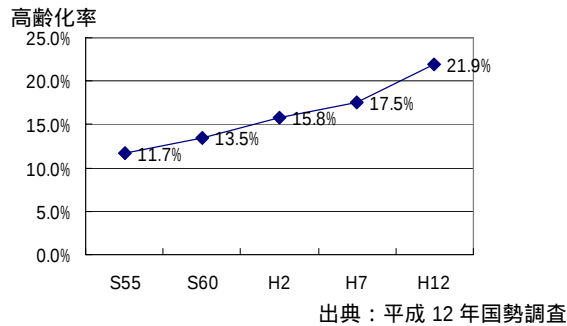
出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査
図-2 神戸電鉄沿線住民の代表交通手段の推移



出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査
図-3 山陽電気鉄道沿線住民の代表交通手段の推移

また、沿線人口構成を見ると、ほとんどの地域で高齢化が進展しており、特に都市部を走る神戸高速鉄道沿線（神戸市中央区、兵庫区、長田区）で顕著である（図-4）。

駅や駅周辺の状況としては、狭小な駅前広場やバリアフリー化されていない駅施設、駅前の放置自転車、空きが目立つ駅ビル、バス路線の未整備など、駅や駅周辺施設、駅へ至る住民の足を支える交通基盤が不十分である箇所が見られる。



出典：平成12年国勢調査
図-4 神戸高速鉄道沿線住民の高齢化率の推移

一方、鉄道利用者数を見ると、平成8年度から平成13年度の5年間で、神戸電鉄は20.0%、山陽電気鉄道は16.1%、神戸高速鉄道は13.4%減少している。各鉄道事業者は利用者数の減少による旅客収入の減少に対して、大幅な人件費の削減や修繕費の見直しなど営業費用の削減に取り組んでいる。

4．アンケート調査

(1) 調査概要

神戸電鉄3駅の沿線住民、支援者（駅ボランティア、北区役所職員）、来街者へのアンケート調査を実施した。概要を表-1に示す。

表-1 アンケート調査概要

対象	方法	配布	回収	回収率
沿線住民	戸別配布 郵送回収	鈴蘭台駅（神戸市） 3,762部	347世帯 510部	27.7% （世帯）
		志染駅（三木市） 1,518部	148世帯 272部	29.2% （世帯）
		小野駅（小野市） 1,500部	118世帯 239部	23.6% （世帯）
支援者	郵送配布 郵送回収	鈴蘭台駅ボランティア 50部	19部	38.0%
		北区役所職員 50部	44部	88.0%
来街者	対面	有馬温泉 367部		

(2) 沿線住民の交通行動

通勤・通学時での代表交通手段を見ると、鈴蘭台→志染→小野と都市周辺部になるほど鉄道の割合が低下し、自動車の割合が増加する（図-5）。また、通勤・通学以外の自由目的の外出の方が、自動車の割合が高くなっており（図-6）、自由目的での鉄道利用を促進することが重要であることがわかる。

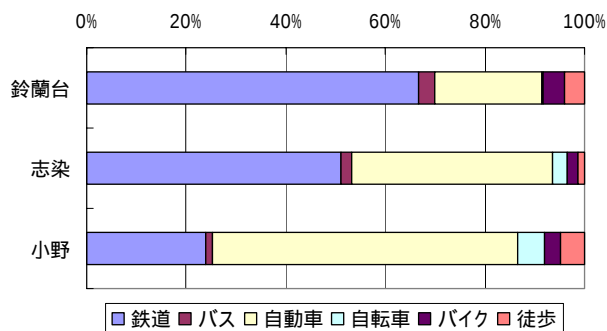


図-5 通勤・通学時の代表交通手段

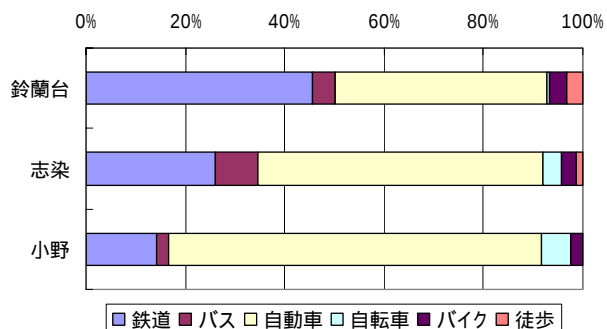


図-6 通勤・通学以外の外出の代表交通手段

(3) 神戸電鉄の施策に対して

3駅ともに、運賃に対する満足度が低い。特に鈴蘭台では乗り継ぎ運賃が安くなれば良いとの要望が多い。3駅とも駅周辺に駐車場ができれば良いとの声が多いが、鈴蘭台→志染→小野と都市周辺部になるほどその要望が大きい。また、鈴蘭台ではバス路線の充実を求める声も多い。一方、志染・小野では所用時間や乗り換え時間の短縮などダイヤへの要望が多い(表-2)。

表-2 神戸電鉄の施策に対する住民意識

単位: %				
	鈴蘭台	志染	小野	
運賃	運賃が安くなる	94.3	79.4	56.2
	乗り継ぎ料金が安くなる	55.2	32.7	21.7
	車より割安になる	37.7	40.5	33.0
ダイヤ	目的地に早く着ける	18.7	53.3	58.1
	運行本数が増える	19.4	35.4	49.3
	終電車が遅くなる	15.6	15.6	18.7
サービス	乗換え時間が短くなる	17.1	33.1	31.0
	乗換え回数が減る	12.2	23.7	26.6
	車内でいつも座れる	33.1	41.2	37.4
駅周辺	車両が新しくなる	13.3	15.2	11.8
	手荷物の運送サービスがある	4.0	2.7	1.5
	駅周辺に駐車場ができる	22.9	32.7	43.8
	駅周辺の駐車場が安くなる	14.5	13.6	14.3
	駅周辺に駐輪場ができる	4.4	7.8	6.9
その他	駅周辺の駐輪場が安くなる	5.1	3.5	2.0
	駅までのバス路線ができる	16.8	11.7	10.8
	どう改善されても乗らない	0.8	1.9	3.0

割引企画乗車券については、現在の利用は2割弱にとどまるが、今後7割強の人が利用したいと回答している(図-7)。また、神戸電鉄ハイキングの参加については、今までの参加の実績は低い、今後の参加意向は高くなっている(図-8)。今後も各種企画乗車券を発売することや、ハイキングなどのイベントを企画することは、利用者増のために有効であることがわかる。

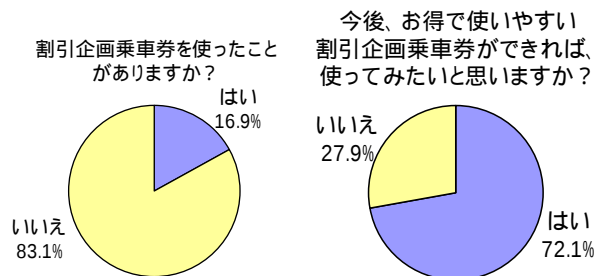


図-7 割引企画乗車券について

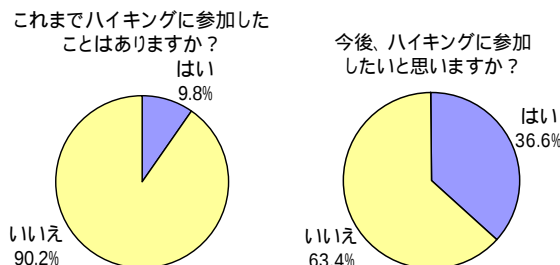


図-8 神戸電鉄ハイキングについて

(4) 沿線住民の意識について

環境に対する配慮が必要と回答する住民は約8割にのぼり、また自動車利用の抑制意図や公共交通の利用意図を持つ住民は約4割にのぼる(図-9)。今後は、このような住民に対して、情報提供などの働きかけにより、公共交通の利用を促進するような取り組みが有効であると考えられる。

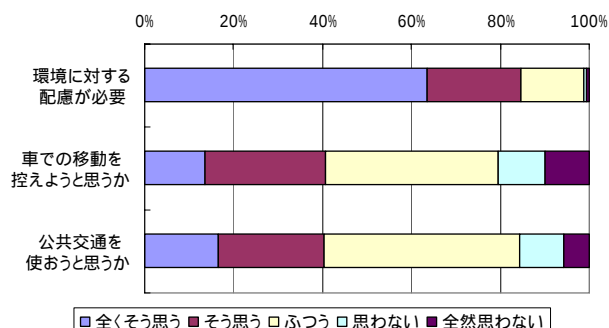


図-9 沿線住民の環境や公共交通に対する意識

(5) 区役所職員の意識について

行政サイドからの支援として、駅前広場や駅へいたる交通手段の充実が考えられる(図-10)。

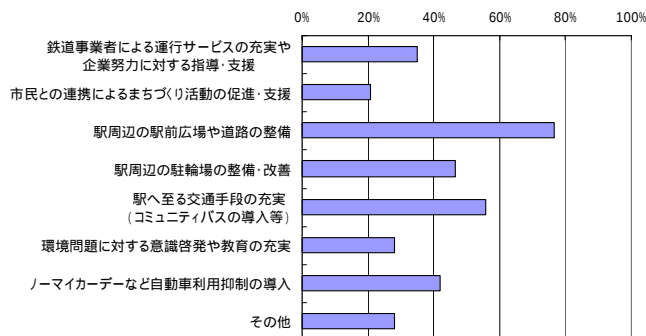


図-10 区役所職員の公共交通利用支援の意見

（６）有馬温泉来街者のまちに対する意見

有馬温泉への意見としては，旅館・ホテルや外湯はある程度評価されているが，飲食店や物販店などの賑わいや立ち寄り先が不足している（図-11）。

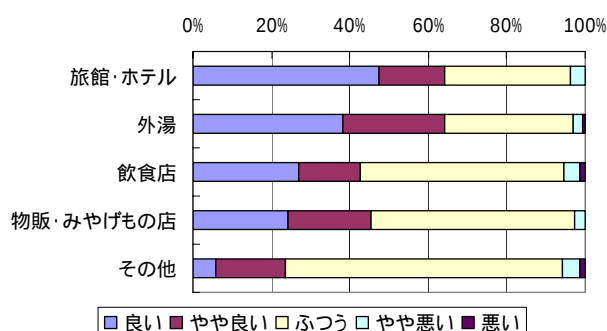


図-11 有馬温泉来街者の意見

（７）神戸電鉄の必要性について

8割以上の方が，神戸電鉄は必要だと回答しており，特に鈴蘭台では95%にのぼる（図-12）。神戸電鉄は地域の足として，地元の人から欠かせないものであると認識されていることがわかる。

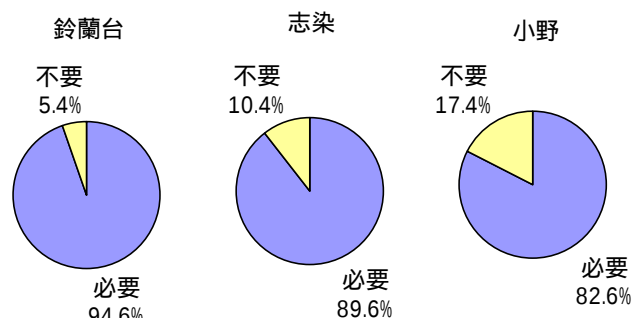


図-12 神戸電鉄の必要性

５．実施すべき施策

既往調査や現地調査，各鉄道事業者からの資料，アンケート調査，協議会での検討内容などを受け，実施すべき施策を抽出・整理した。施策の例を表-3に示す。さらに，施策ごとに実施期限を定め，直ち

に実施可能な施策については，鉄道事業者・国・地元自治体・NPOなどが連携して実施した。

表-3 実施すべき施策例

平成15年度中に実施	神戸電鉄	・「有馬・六甲周遊バス」の発売 ・小野駅ビルの空テナントに公共施設誘致 ・ダイヤ改正による終日15分間隔の運行 ・「花いっぱい運動」による駅美化 ・三田駅市営駐輪場などの整備
	山陽電気鉄道	・明石駅共用コンコースで「ふれあいコンサート」の定期実施 ・中八木駅駐輪場などの整備 ・西二見新駅・駐輪場・駅前広場などの整備
		・「レールDEポルトバザール」の実施 ・ふるさと歴史ハイクの実施を決定
	神戸高速鉄道	・新開地駅のエレベータ設置 ・西元町スタンブラリーの実施 ・高速神戸駅の便所のバリアフリー化 ・西元町駅西側のきらら広場の改修 ・西元町駅の終日営業・助役配置
平成16年度以降検討課題	神戸電鉄	・鈴蘭台～中里町間のコミュニティバスの運行 ・「有馬・六甲周遊バス」の拡大版の発売検討 ・NHK大河ドラマ「義経」を活用した企画検討
	山陽電気鉄道	・駅前商店街とのタイアップ ・駅前駐輪場整備 ・コミュニティバスとの連携による利便性向上
	神戸高速鉄道	・西元町駅コンコース・ホームの改修 ・駅から港へのルートの確立(案内板の改修) ・元町商店街西入口の美化

6．おわりに

本稿では，関西の都市近郊において，モータリゼーションの進行や少子高齢化の進展により，鉄道利用者が減少している現状について述べた。

特に，郊外部は，都市部へ行く公共交通利用者を運ぶ端末交通エリアでもあり，郊外部での公共交通の衰退は，都市部での公共交通へも大きく影響する（図-13）。そのため，公共交通の活性化を図るためには，郊外部に注力することが不可欠となる。

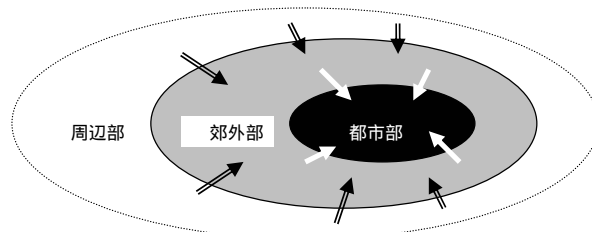


図-13 公共交通活性化における郊外部の重要性

今後も本稿で述べた協議会組織等を通じて，鉄道事業者・国・地元自治体・NPOなどが連携して，公共交通の利用促進・地域の活性化の取り組みを継続することが必要であると考えます。