

北陸鉄道石川線の駅舎施設の実態および利用状況調査*

Survey of the station facilities of Hokuriku railroad Ishikawa line and use condition*

川崎寧史**

By Yasushi KAWASAKI**

1. はじめに

近代以降、交通手段の飛躍的發展は經濟活動や都市構造に大きな影響を与え、都市の興隆を決定する重要な要因となっている。これは大都市圏は言うにおよばず、地方都市においても都市圏域の拡大や地域の活性化に深く関わっている。むしろ地方都市の空洞化や人口重心の変化は、鉄道と道路整備のバランスに大きく左右されていると言って過言ではない。以上を踏まえて、本稿では北陸鉄道の發展経緯および石川線の駅舎施設の実態調査等を通じて、地方鉄道の整備が都市形成に寄与した歴史的経緯や現在の衰退状況について報告する。

2. 調査内容と目的

本稿の調査は、地域施設としての地方鉄道駅舎の実態調査を中心としているが、これに加えて北陸鉄道の發展経緯や利用状況、駅舎周辺の人口動態等を補足的に調査している。以上を総合すると、沿線地域における石川線各駅舎の存立状況や地域に対する位置づけがおおよそ把握できる。またそこから、衰退状況にある地方鉄道の今後のあり方についていくつかの話題や指針を引き出すことができる。以上が本稿の報告目的である。

3. 北陸鉄道の發展経緯

まず石川県の鉄道整備状況と北陸鉄道の發展経緯について述べる。

(1) 石川県の鉄道整備状況

石川県の鉄道路線図は図1¹⁾の通りであり、JRの基幹路線を除いてほとんどが廃止の方向にある。図

* キーワーズ：計画基礎論、都市史、総合交通計画

** 正会員、博（工）、金沢工業大学環境・建築学部
建築都市デザイン学科

(石川県石川郡野々市町扇が丘7 - 1

TEL076-248-9085、FAX076-294-6707)

中の「のと鉄道」における穴水 - 珠洲間の廃止もすでに決定されている。北陸鉄道に関しては石川線と浅野川線の2線を残すのみとなっている。以上から、明治以降の石川における鉄道事業の隆盛とともに戦後のモータリゼーションの変化による衰退の流れが十分理解できる。

(2) 北陸鉄道の發展経緯と地域

北陸鉄道は明治44年の金沢電気軌道の起業もくろみ書が会社設立の発端となっている。その後、大正8年の金沢市内の3路線の開通を経て、戦時統合により旧北陸鉄道の発足となる。その間に、金沢電気軌道には6社（松金電気鉄道・金野鉄道・石川鉄道・能美電気鉄道・山田自動車・向島電気）の合併があった。その後の旧北陸鉄道では第1次戦時統合として県下6社（温泉電気軌道・能登鉄道・金名鉄道・金石電気鉄道・七尾交通・湯湧自動車）の統合があり、さらに第2次戦時統合として2社（小松電気鉄道・浅野川電気鉄道）の統合を通じて新生北陸鉄道が誕生した。

このような發展経緯において、統合された各電気鉄道はそれぞれの地域發展を目的して開業されたものであった。例えば松金電気鉄道は松任 - 金沢間、金野鉄道は野々市 - 金沢間に敷設されたものであり、



図1 石川の路線図¹⁾



図5 駅舎施設の基本構成



図6 対面式ホーム



図9 額住宅前駅のスロープ



図10 額住宅前駅の手すり



図7 浮島式ホーム



図8 ホーム屋根



図11 押野駅の地域交流



図12 野町駅の待合室

線、待合室、便所、駐車・駐輪場）設備（各種販売機、公衆電話、時計、ごみ箱）その他駅員の有無や停車の種別（準急、普通）等の項目がある。以下ではこの中の主要な項目について簡単に記す。

（1）駅舎施設の基本構成

駅舎施設は基本的にプラットホームと待合室で構成されており、プラットホームへのアプローチ階段と手すり柵が付いている（図5）。ホームのアプローチ付近には駅名表示が、また待合室内部にはベンチ、時刻表とごみ箱がそれぞれ設置されている。ごみ箱の分別は駅の規模により有無がある。

（2）プラットホーム・屋根

プラットホームは単線の片側式が13駅、線路を挟んで両側にホームが分かれた対面式が2駅（図6）、2つの線路に挟まれた浮島式が3駅（図7）ある。ホームの屋根は半数の9駅に設置されているが、駅内容・利用状況と屋根の有無について一定の傾向は見出せない。屋根はH型鋼もしくは角型鋼管が折板を支えているという単純な作りが基本で、現況として破損部や錆びが数多く見受けられる（図8）。

（3）アプローチ

プラットホームへのアプローチは15駅が階段であり、3駅（野町、額住宅前、加賀一ノ宮）にスロープがある。ただし、これらのスロープの中には階段のステップを塗り固めた急勾配なものもあり、バリ



図13 鶴来駅



図14 加賀一宮駅

アフリー基準等の配慮は徹底されていない（図9）、手すりはホーム柵が兼用となっており、落下防止が主な機能である。ただし額住宅前のスロープ部分には車椅子に対応する2段の手すりが取り付けられている（図10）。

（4）待合室

待合室は、15駅はプラットホーム上にあり風雨をしのぐための単純なボックス型施設である。この中で、押野駅の待合室には、沿線住民の手による俳句や川柳の短冊が飾られ、また季節に合わせた一輪ざしの花添えられている（図11）。他の5駅（野町、新西金沢、額住宅前、鶴来、加賀一ノ宮）はプラットホームとは独立で、規模も大きくなっている。野町駅は始発駅でバスターミナルを併設していることから、待合スペースの整備状況は最もよい（図12）。鶴来駅（図13）、加賀一宮駅（図14）は石川線最盛期の面影を残す伝統的な作りりの重厚な建築となっている。

（5）駐輪場その他

駐輪場は13駅に設置されている。規模や舗装、タ

イヤ止め、屋根の有無などはまちまちである。トイレは3駅(野町、野々市工大、鶴来)あり、野町駅は平成14年に創設された県単独の補助制度である「人にやさしい駅・バス整備事業費補助金」を活用し、交付第1号として多目的トイレを新設した。鶴来駅のトイレは時間規制利用、また野々市工大駅は男女兼用であるが整備・管理状況は良いとは言い難い。

6. まとめ

(1) 地域公共施設としての駅舎

以上の調査を総合して判断すると、沿線の地域施設としての駅舎の存在を再評価することができる。例えば石川線の各駅舎は、地域を結ぶ交通の結節点(ターミナル)としての役割、密集住宅地域のコミュニティスペースとしての役割、新興住宅地域の通勤通学駅としての役割、白山信仰や初詣といった地域文化の最寄り駅としての役割等を担っていることが分かる。

交通の結節点としては都心部ターミナルの野町駅、JR線との連絡駅の新西金沢駅、かつての地方鉄道の結節点であり現在の郊外バス連絡駅である鶴来駅がある。これらはいずれも利用者数の多い重要な駅となっており、施設整備が充実している。一方、密集住宅地域のコミュニティスペースとしては押野駅があり、利用者数は少ないが減少傾向は見られない。ここでは地域生活と密着した利用形態が見受けられるが、これに対する施設整備の対応は見られない。新興住宅地域の通勤通学駅としては額住宅前駅・乙丸駅があり、額住宅前駅ではスロープ・バリアフリー手すり・パーク&ライドパーキング等の積極的な施設・設備の整備を見ることができる。白山信仰や初詣の最寄り駅としては加賀一ノ宮駅があり、駅舎自体が地域文化を担う伝統的なつくりとなっており、ホームへのスロープや独立した待合室等の施設を有している。この他、大学前駅としての野々市工大駅があるが、通学等の利用者数は少なく整備状況は良くない。

これら以外は前項で述べた基本的な駅舎構成であり、総じて設備の老朽化が見て取れる。現在の利用状況やその推移から判断すれば、十分な施設・設備の整備を望むことは困難であると理解できるが、一方でGPSを利用したバス到着案内など道路交通施設との格差が際立つ状況にもある。そこで、再整備の機会を得られれば、例えば一部スロープ化・手すり・点字ブロック等の共通設備は安全性確保の面からも望まれるものである。さらに駅名や時刻表といった表示誘導設備については、視認性を高めるユニバーサルデザインの工夫や点字併設等の余地も残されている。

(2) 今後の課題

地方鉄道駅舎に対する丁寧な評価を行っていくには、本稿の調査だけでは十分と言えない。そのためには、利用者が駅舎施設や設備利用に対してどのような要求を持っているかを把握する聞き取り調査や、実際にどのような年齢層や種類の人々に駅舎が使われているかを調べる定点観察、さらに利用者側からだけでなく運営側の視点からの整備・維持に対する実施の実現性に関する調査等も付け加える必要がある。以上は今後の課題となる。

謝辞

金沢広域都市圏の人口動態については、金沢工業大学 環境・建築学部建築都市デザイン学科 増田達男教授・谷明彦教授の貴重な共同研究のデータを参照させていただきました。ここに感謝の意を表します。

注釈

- 1) www2.nsknet.or.jp/ohara216/isitetu.index.html のホームページアドレスで公開されている図を転用した。
- 2) 北陸鉄道50年史、北陸鉄道株式会社、平成5年、p.42の掲載写真を転用した。
- 3) 北陸鉄道50年史、北陸鉄道株式会社、平成5年、p.44の掲載写真を転用した。