

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⁾

また温泉電気鉄道は山中電気軌道・山代軌道・粟津軌道・片山津軌道がベースとなって、それぞれの温泉地の発展に寄与する目的で設立された。金石電気鉄道は、当時宿屋や遊郭が立ち並ぶ港町の金石と中橋までをつなぐ軌道であり、金石町には「湊々園」²⁾ (図2)を開設し、北陸の宝塚を目指した。浅野川電気鉄道は金沢駅 粟ヶ崎をむすぶもので、海水浴場を控えた6万坪の敷地に粟ヶ崎遊園地³⁾ (図3)を開場した。以上を外観すると、北陸鉄道の発展経緯は石川の地域興隆の中心としてその役割を担ってきたことがわかる。しかし戦争の激化とともに鉄道事業の統合や軍部施設への転用があり、これらの施設は廃止されていった。



図2 湊々園²⁾



図3 粟ヶ崎遊園地³⁾

乗降客数では「野町駅」、「新西金沢駅」、「鶴来駅」の順で利用人数が多い。ただし4年間でいずれも25%前後の減少となっている。野町駅は石川線の始発駅であり、金沢中心部に最も近い。ここからは北鉄バス5系統が接続されている。新西金沢駅はJR西金沢駅と隣接しており、さらに付近には高等学校もあり、通勤通学の利用客が多い。鶴来駅は石川線の主要駅で、石川線乗務区がある。かつてはここから能美・金名・石川線と分岐した。駅前からは加賀白山バスが各方面へ連絡している。つまり乗降客数の多い駅舎は交通ターミナルや結節点の機能を有していることが分かる。

(3) 戦後の復興とバス転換

戦後、疲弊した鉄道事業の再生は困難を極めた。一方、この時期にはディーゼル車によるバスの大型化があり、バス事業の基礎が築かれた。戦後のモータリゼーションの進展と道路整備により、鉄道線はバス輸送に転換し、この流れは現在まで加速することとなる。昭和55年の能美線から小松線、金名線等つぎつぎとバス輸送に移行していった。

乗降客数の変化では、唯一「押野駅」のみに若干の増加(2%増)が見られ、次いで「西泉駅」の減少率(-9%)が低い。押野駅は密集した住宅街の中にあるが、乗降客数は年間で20,000人程度と少なく、石川線においても利用率の低い駅舎である。しかし駅周辺の住宅地は昭和55年以降も緩やかながら人口増加を続けており、平成12年では91.52人/haと金沢市内では高密度な町丁目である。ただしこの人口動態は付近にある国道157号線が影響しているものと考えられる。西泉駅のある泉本町は昭和45年以降緩やかな人口増加を続けており、平成12年では56.92人/haとなっている。この人口動態も付近にある国道146号線が影響しているものと考えられる。また西泉駅に隣接して北陸鉄道グループの各種施設があり、社員の利用が比較的多くある。以上から、利用者の減少が低い駅舎は高密度の住宅地に所在しており、基幹の国道とも隣接した条件であることが分かる。

4. 北陸鉄道石川線の利用状況

近年の石川線全18駅の利用状況は図4に示す通りである。ここでは平成8年および平成12年の乗降客数を図示しているが、この4年間にほぼ全駅で乗降客数を減少させており、全体では23%の大幅な減少となっている。以下では、このような利用状況において特徴を示す駅舎について説明する。

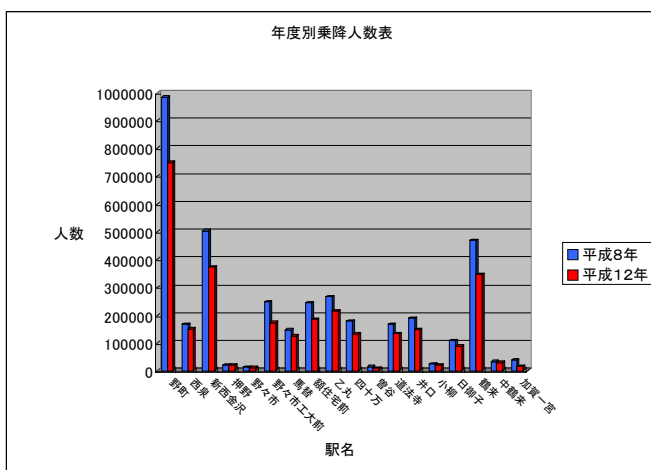


図4 各駅の乗降客数(平成8・12年)

5. 北陸鉄道石川線駅舎施設の実態調査

石川線全18駅舎について実態調査を行った。ここでは駅舎の周辺状況(所在地の人口動態、土地利用、隣接もしくは併設する交通施設、公園)、駅舎施設の構成(アプローチ、手すり・柵、ホーム、屋根、車



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の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。