

鉄 道 新 線 の 開 業 効 果

日本鉄道建設公団 会 員 中 嶋 純 治
同 上 加 藤 彰

1. はじめに

完成間近で建設工事が凍結されていた岡多線・瀬戸線の一部が第3セクター愛知環状鉄道線（以下「愛環」という）として再開され、昭和63年1月、岡崎～高蔵寺間が開業した。図-1参照

愛環の新線開業に伴い沿線に与える効果は、①駅に隣接して大型百貨店が進出し愛環を利用する買い物客が新たに発生したり、②愛環の駅周辺では宅地化が進展したり、③高校の通学範囲が拡大する等、徐々に見えはじめており、この効果を代表的な3駅で説明する。

2. 愛環の状況

(1) 経緯

昭和51年4月、岡崎～新豊田間が国鉄岡多線として旅客営業を開始したが、昭和56年、地方交通線に選定され、昭和61年9月、新豊田～高蔵寺間を含めた全線を営業する第3セクター会社が設立された。

(2) 鉄道施設等

路線延長は45.3km、設計最高速度は85km/H、複線用の路盤に単線の軌道構造となっており、大半が無人駅で、1日当たり79本の電車を運行している。

(3) 輸送状況等

国鉄線時代の輸送密度は約3000人_乗/km・日であったが、愛環の開業時には3300人に、平成3年度には4400人にまで増加した。これに伴い当初計画の10年目に累積赤字の解消予定を5年目に達成した。

(4) 沿線の特徴

岡崎市と豊田市は自動車産業に対する依存度が高く、特に豊田市の従業員の8割以上が自動車産業に関連しているが、愛環の沿線には工場が少ないため、鉄道を利用できる従業員は少ない状況である。

瀬戸市は陶器（せと物）の町として知られている一方、名鉄瀬戸線が名古屋都心部へ乗り入れたことに伴い、名古屋市のベッドタウンとして発展してきている。

春日井市は名古屋市近郊のベッドタウンとして発展しており、人口の約2割は高蔵寺ニュータウンに居住している。他都市への従業員数のうち約7割は名古屋市への通勤者で占められている。

愛知県内における大学・短大等は77校あり、その内約2割の14校が愛環の沿線4市に集中している。愛環を利用している定期客のうち約7割が高校生などの通学客である。

3. 新線開業効果

愛環が開業してから5年目を迎えているが、沿線人口（約100万人）の割には利用状況が低い。すなわち、愛環の駅勢力圏人口が約21万人と沿線人口の2割程度と少なく、この内、乗車人員は一日当たり17千人と、駅勢力圏人口の約8%にどどまっている。このような背景があるものの、新線開業効果を発揮している特徴的な以下の3駅を紹介する。

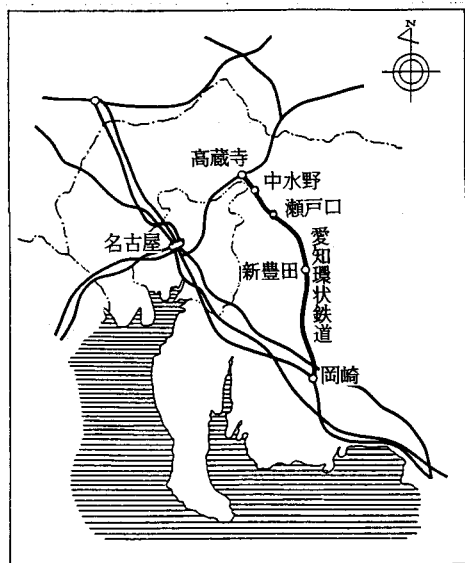


図-1 位置図

(1) 大型百貨店が進出した新豊田駅

大型百貨店の進出により、愛環利用による買物客が新たに生まれたものである。昭和62年度に乗車人員が増加したのは、国鉄線時代の行止り駅から高蔵寺方面へ延伸したためである。昭和63年度になると前年度の開業ブームが去ったことから乗車人員は減少しはじめたものの、同年の秋に豊田そごう百貨店が開店したことにより大幅な増加となり、その後も増加傾向が続いている。豊田市は、自動車産業の町であるがために市郊外部にスーパーが点在するなど、自動車依存型の都市構造になっているが、豊田そごう百貨店の開店により、名鉄豊田市駅と愛環新豊田駅が豊田市の玄関かつ中心地に位置づけられ、都市が大きく変貌した。これは、今後の豊田市の発展に大きく寄与して行くことになるものと期待されている。図-2参照

(2) 宅地化の進展が著しい瀬戸口駅

瀬戸口駅に隣接した土地区画整理事業地内に、愛環の開業に合わせて急激に人口が定着している。すなわち、瀬戸口駅を中心とする半径1km以内の駅勢圏人口は、愛環の開業以前より2,000人増加し、この内、1,400人は土地区画整理地内の人口増である。この宅地化の進展に伴って瀬戸口駅の乗車人員は、約3倍に急増した。これらのことから、愛環を利用する人達を中心に、土地区画整理地内に入居していることをうかがわせている。図-3参照

(3) 高校の通学範囲が拡大した中水野駅

瀬戸北高校は愛環の開業を期待して瀬戸市の郊外に昭和59年開校したが、開校当時は瀬戸市内からの自転車およびバス利用による通学が中心であった。しかし、愛環の開業により、バス利用の瀬戸市内からの通学者が減少しはじめ、愛環利用の春日井市などからの通学者へ転移するようになった。この傾向は、通常は新1年生が入学して3年間で定着するものであるが、現在も継続していることから、これが、まさしく愛環開業による通学範囲の拡大、すなわち高校選択の拡大という形で表れた、鉄道新線の開業効果である。図-4参照

4. おわりに

三大都市圏の一つである名古屋圏の鉄道の一員として活躍中の愛環は、東京圏等で通常考えられるような駅周辺の地価上昇や急激な宅地化というような、はなばなしい新線開業効果は少ないものの、ここで紹介した3駅で見られるような新線開業効果を發揮して来ており、着実にマイレール意識が定着しつつあるものと思われる。愛環の利用者数は特定地方交通線レベルであるが、沿線には万国博覧会などの大型プロジェクトが種々計画されており、これらの推進先導役となるよう、愛環の複線化などによる利便性向上が期待されている。これを契機に都市型鉄道への脱皮を図ろうとしている。

最後に、開発利益の還元策が各方面で研究されている中で、本稿が役立てば幸いである。

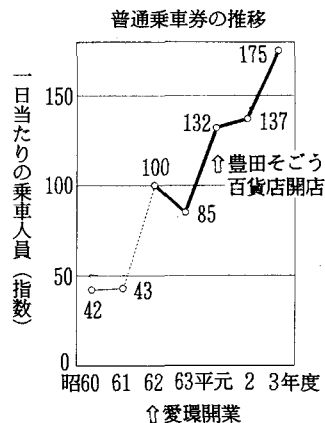


図-2 新豊田駅

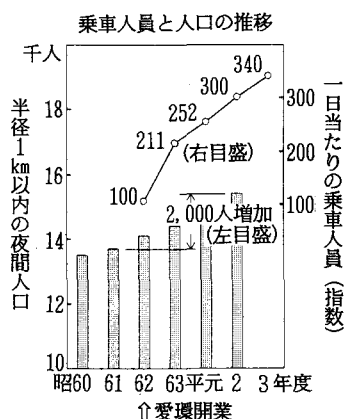


図-3 瀬戸口駅

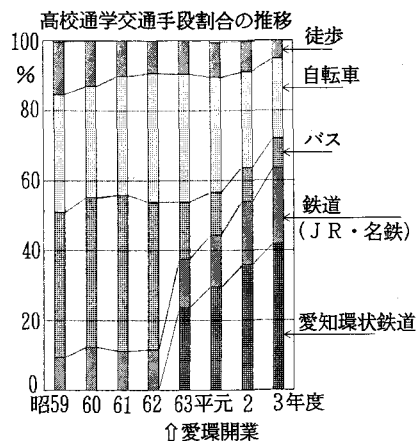


図-4 中水野駅