

大都市周辺部の低頻度運行鉄道沿線地域整備策の検討

中部大学大学院 永田 智裕
中部大学工学部 正会員 磯部 友彦

1. はじめに^{1) 2)}

公共交通機関は地域毎の多様なニーズに適応したサービス水準で運行されてきた。近年、利用者のニーズの変化（過疎化、少子高齢化、自動車化）が利用者減をもたらし、従来の運行サービス水準が維持できない。そこで、公共交通利用促進策が講じられているが、全ての地域に共通して適応可能な対策案はなく、特に鉄道ではサービス内容の変更が容易ではなく、抜本的な検討が必要である。

利用者減少が著しい鉄道の多くは地方部にあり、営業キロが10～20km未滿、輸送人員は年間100万人に満たない非常に小規模な事業者が多く、また国鉄時代の赤字地方線を継承した事業者が多い。

一方、日本の大都市圏では鉄道の発展とともに人口の郊外化が進み、特に民間鉄道事業による沿線住宅団地の開発が都市圏を拡大化していった。そのような状況下で大都市圏でありながら最も運行回数の少ない鉄道（平成14年度 運行回数52回／日）が東海交通事業・城北線である。

（株）東海交通事業・城北線は第2種鉄道事業（運営のみを担う）として名古屋地区の大環状線を形成する為に計画され、都市型鉄道と期待されているが、年間利用推移7%の減少を記録し、その存在意義が危ぶまれている。

そこで、東海交通事業・城北線を事例に挙げ、その沿線住民に対する意識調査を実施し、住民の交通形態と城北線に対する意識を把握することを目的とする。そして、潜在的に利用価値が多く含まれていると思われる大都市周辺部の低頻度運行鉄道に対する活性策検討の基礎資料とする。

表1 城北線沿線地域意識調査概要

対象地域 及び回収率(%)	春日井市(30.1%) 清洲町(24.1%) 新川町(31.0%) 名古屋市(23.1%) 西枇杷島町(18.7%)における 城北線沿線地域
対象者	城北線沿線地域内に在住の住民
調査機関	2004年11月～12月
配布方法	自治体協力による全戸配布 名古屋市のみ無作為抽出、訪問配布
回収方式	後日郵送による回収

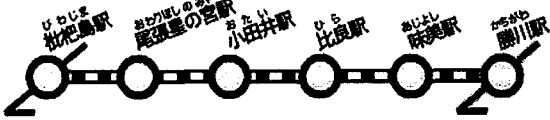


図1 城北線駅配置図
資料：東海交通事業ホームページ
http://www.tkj-i.co.jp/johoku_01.html

2. 調査方法

沿線地域住民における東海交通事業・城北線に対する意識を把握するためにアンケート調査を実施する。また、意識調査被験者の利用する代表的な公共交通機関との対比をさせ、城北線との相違点も調査する。そのデータを集計・分析し、属性等のパターン別に特性・問題等の抽出を行う。

3. 沿線住民の利用状況

沿線地域内での城北線利用に対する傾向として、城北線を利用はするが、長期的利用ではなく、非常用としての短期的利用に留まっている。その主たる回答として「試しに数度利用」「現在までに数回」「数年に数回利用」が合計で66%を占め、定期的利用が望める「通勤・通学」は6%に過ぎない。以上のことから、城北線沿線地域住民は城北線を非定期的な名古屋市などの都市部へのアクセス交通に利用する傾向があると判断できる。

城北線沿線地域住民の城北線利用意識は大都市周辺部としては非常に低く、これらを背景に運行停止を唱える意見も存在している。しかし今後の地域に対する貢献を大きく期待する声が多数であることが確認できた。

4. 沿線住民の意見

今回の調査の自由回答欄に女性の意見が多く見られ、代表的なものとして「今までに鉄道がなかったので助かる。」「自動車が利用できないのでよく利用する。」などと高齢者女性に多く見られた。つまり、交通困難者の重要な交通手段であることに間違いはないのだが、中には「公共交通機関が他にないので仕方なく利用している。」「バスが廃線になり城北線しか交通手段がない。」「以前利用したが利便性の悪さにあきれてしまった。」「近隣に商業施設等がなく、利用する目的がない。」などという都市圏の土地状況を考慮された不満な意見も多く見られた。

そこで、城北線施設に対し、不満なことを調査したところ、

- | | | |
|--------------------|-------------------|-------------------|
| 1. 他路線への乗り入れ (49%) | 2. 運行ダイヤの充実 (46%) | 3. 利用料金の妥当性 (38%) |
| 4. 乗り換えのしやすさ (30%) | 5. 昇降施設の充実 (24%) | |

といった回答が挙げられ、同様に沿線地域に対し、不満なことも調査したところ、

- | | | |
|---------------------|-------------------|--------------------------|
| 1. コンビニエンスストア (33%) | 2. 駐車場 (32%) | 3. 郵便局・銀行 (ATM など) (21%) |
| 4. 駐輪場 (17%) | 5. 景観・緑地・環境 (12%) | |

この結果は城北線に対し、利便性、経済性、安全性の基礎的条件が要求されている結果の現れではないかと考えられる。詳しい事例としては、「城北線利用料金が大きな負担。」「ベビーカーや子供を連れて利用したいが、負担が大きいのであきらめている。」「不審者が多く、危険で子供を連れては利用できない。」など、利用意識は内在的に存在しているが、物理的バリアフリー条件が満たされていないことが利用意識の低下の要因になっている。

5. 沿線住民の意識

図2に城北線開通後の影響、図3に城北線改善意欲調査の結果を示す。城北線開通の効果は36%しか効果が表れていないが、城北線改善意欲調査において62%が改善要求の意思が見られた。以上の調査結果を踏まえて、沿線住民の要望には以下のことが明らかになった。

① 事業者側に対して

- ・利用料金、運行ダイヤなどの利用者負担の軽減、利用しやすい環境へ
- ・バリアフリー対策の充実 (交通困難者の利用者制限の改善)
- ・駅構内、高架下の土地有効利用、集客要素の提案
- ・防犯、治安、安全性に対する信頼の確保

② 自治体に対して

- ・公共交通機関に対する意識の再考
- ・自治体をつなぐ交通体系の確立
- ・利用目的拡大となるような城北線中心となる土地開発、整備、街の活性化と治安向上

③ 沿線住民に対して

- ・積極的な地域参加による理解
- ・公共交通機関に対する理解

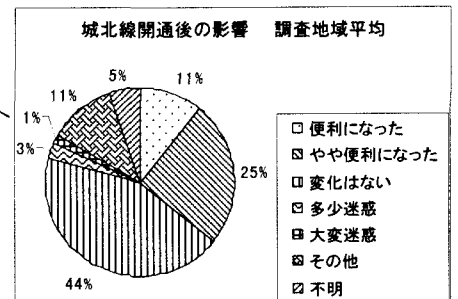


図2 城北線開通後の影響

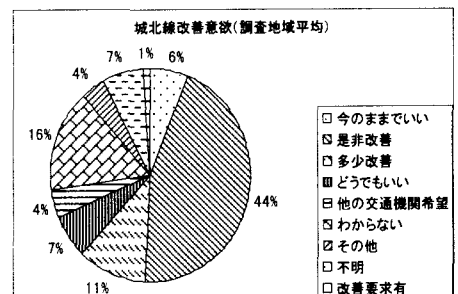


図3 城北線改善意欲調査

6. まとめ

城北線では主要都市への連結・乗り入れや鉄道施設・周辺地域における商業・娯楽施設等の発展が沿線住民から強く望まれていることが分かった。沿線土地利用の有効活用の観点からも、鉄道事業者側の都合だけで、鉄道を評価するのではなく、地域発展への貢献度の観点からも運行サービスの充実が必要である。

最後に、調査にご協力いただいた城北線整備促進協議会の関係者、沿線住民の方々に謝意を表す。

【参考文献】

- 1) 福井商工会議所：公共交通（鉄道）活性化への提言、2004年11月、<http://www.fcci.or.jp/index.htm>
- 2) 国土庁地方振興局地方都市整備課：地方鉄道を活用したツーリズムによる地域活性化方策検討調査の概要、2004年11月、http://www.nla.go.jp/chitos/9806ra_x.html#top