

交通事業者の運営状況と鉄道沿線集客性評価指標に基づく地方鉄道の活性化に関する一考察

長野工業高等専門学校 学生員○進藤 魁仁 長野工業高等専門学校 正会員 柳沢 吉保
金沢大学大学院 フェロー 高山 純一 長野工業高等専門学校 学生員 大毛利 亮

1. はじめに

地方鉄道は都市の幹線軸、さらには地域間を連結するなど重要な役割を担っている。しかしながら、沿線人口の減少により公共交通の利用者の減少傾向が続き、収支のバランスが大きく崩れてしまい、存続の危機にある鉄道事業者が多数存在する。鉄道を存続させるためには施設の整備費の確保や運営のための資金の調達など、解決すべき事項はさまざまあるが、我が国の公共交通事業者の経営は独立採算制が基本である以上、利用促進が最も重要な課題の一つである。多種多様な利用促進策が存在する中から、当該地域に適した方策を適用するためにも、駅間距離や運行本数等のサービスが利用客数に与える影響をはじめ、住居などのトリップ発生地点や、商店・公共施設などの集客施設すなわち地域資源がどの程度近くに存在し、鉄道の利用可能性に影響するか把握しておく必要がある。そこで本研究では、

(1)信越本線を事例とした地方鉄道の課題、(2)地方鉄道の運行状況と利用者数との関係、(3)鉄道沿線地域の集客性指標と利用者数との関係を明らかにし、利用促進に有効な要因を明らかにすることを目的としている。

2. 信越本線から並行在来線への移行時の課題

地方鉄道の現状事例として信越本線を取り上げる。信越本線は北陸新幹線開通とともに並行在来線に移行する特徴を持つ。利用者数経年変化を図1に、初期資本の有無と収支の関係を図2に示す。

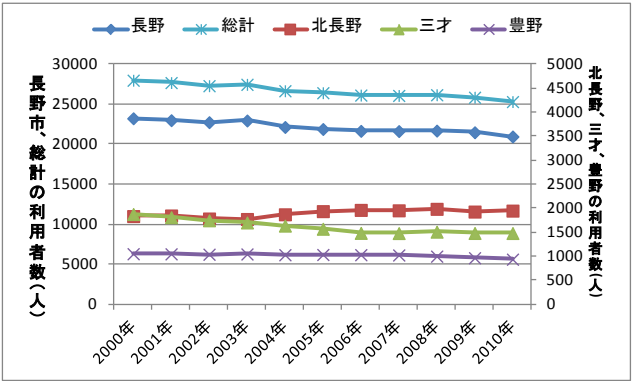


図1 信越本線の利用者経年変化

地域の活動拠点である長野駅での利用者数の減少が大きいことがわかる。

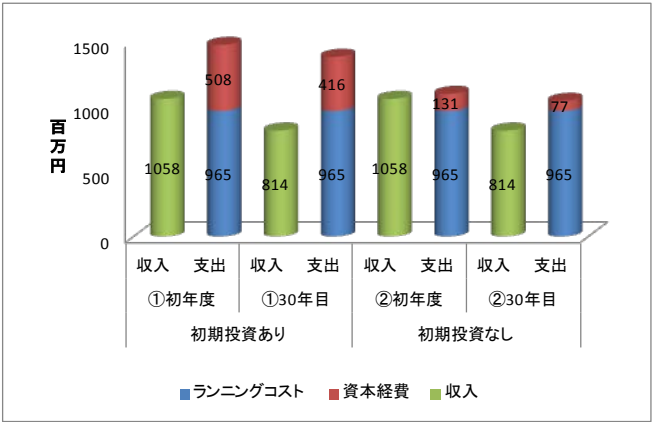


図2 初期投資の有無と収支のバランス

また、初期投資の有無によって累積債務の大きさが異なる。北陸新幹線への利用者シフトも考慮すると、利用促進によって利用者を確保する必要がある。

3. 地方鉄道の運営状況の比較

表1に地方鉄道の運営状況と利用者数の比較を示す。営業係数を基準に黒字路線、赤字路線別にまとめた。

表1 地方鉄道の運営状況と利用者数の比較

鉄道名 (営業路線)	所在 (営業キロ) 運行区間	平均駅間 距離	沿線人口 (人)	運行本数 (平日・下り)	乗車人員 (2008) (万人/年) (前年比)
信越本線 (159.3)	長野新島(37.3) 長野-妙高高原	5.33 km	436822 (11711)	22 (38)	543.2 (98)
長野電鉄 屋敷線(27.7)	長野(24.4) 屋敷-須坂	2.03 km	494535 (20268)	15	47.1 (97)
伊予電鉄 高浜横河原 線(89.9)	愛媛(22.6) 高浜-横河原	0.98 km	552273 (24437)	66	1132.6 (104)
愛知環状鉄 道(96.6)	愛知(45.3) 岡崎-高蔵寺	2.06 km	1232405 (27205)	80	1406.4 (111)
IR いちて 銀河鉄道 (101.6)	岩手/青森(82.0) 盛岡-日時	4.82 km	434897 (5304)	45	486.8 (98)
青森鉄道	青森(121.9) 日時-青森	4.88 km	675947 (5544)	51	411.6 (94)

表1に地方鉄道の運営状況と利用者数の比較を示す。営業係数を基準に黒字路線、赤字路線別にまとめた。ここに示した鉄路は、調査した路線から一部を抽出した結果であるが、黒字路線は①起終点の人口がある程度大きく、都市の幹線軸となりうる鉄路であること、②運行本数は1日42便以上でサービスが一定以上確保されている路線は乗車人員が多く、収支のバランスがとれている。一方、③平均駅間距離は大きな相違

- (1) より多くの沿線住民に利用してもらうために沿線住民がアクセスしやすい位置に新駅を設置する。
- (2) 沿線に目的地となる集客施設が多く立地しているほど、乗車人員が多くなる傾向にある。
- (3) 駅から集客施設までの距離が長い場合、P&R や駅を起終点とする循環バス等の導入が有効である。