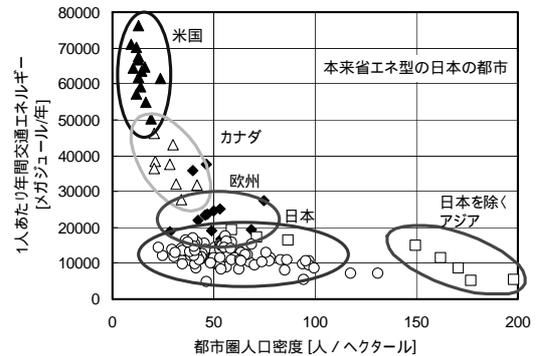


# 住民フォーラム 貴志川線が残らんようでは 他にどこが残るんや!

2004年12月11日  
環境自治体会議 上岡直見  
(交通権学会・鉄道まちづくり会議)

## もともと省エネ型の日本の都市 公共交通を核としたまちづくり



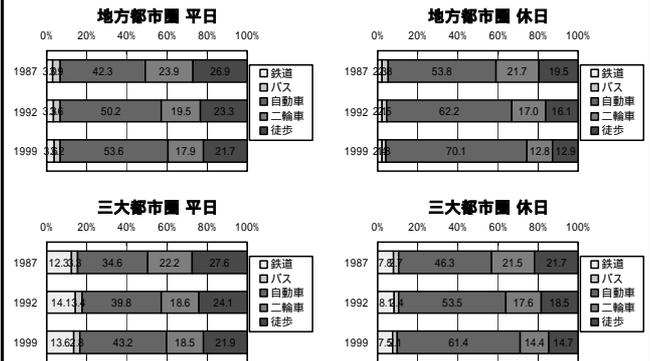
Peter Newman & Jeffrey Kenworthy "Sustainability and Cities"

### 1

#### 存続の要点

鉄道の社会的価値を関係者が認識する。  
世論の下地はある。費用便益分析で補強。  
結局のところ「カネの話」になる。  
上下分離の枠組みが不可欠。  
「行政が赤字を補填」という表現をやめる。  
都市圏交通ビジョンの一環として。  
路線が残ればいいというものではない。  
地域で支えるしくみ作り。  
行政・事業者・利用者のパートナーシップ。  
積極的な増客シナリオ。  
ダイヤ・駅改善・LRT化など...

## 交通手段分担率～自動車が増加



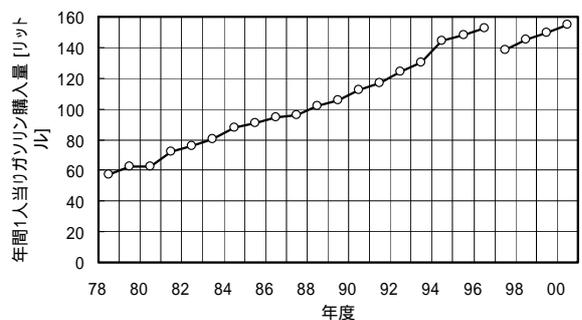
### 2

2004年  
現状

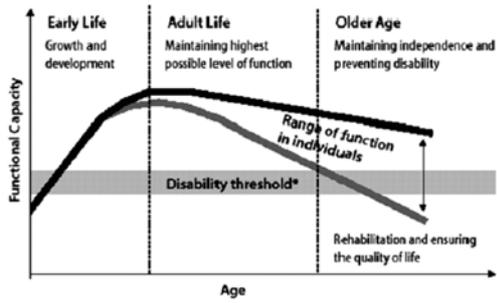
CO<sub>2</sub>換算  
3,700万t 増加

輸送密度  
4,000人/km日  
以下を除いた場合

## 国民1人当たりガソリン消費量の増加 ～家計負担の上昇



### 持続可能な...具体的には? 生活の質(QOL)



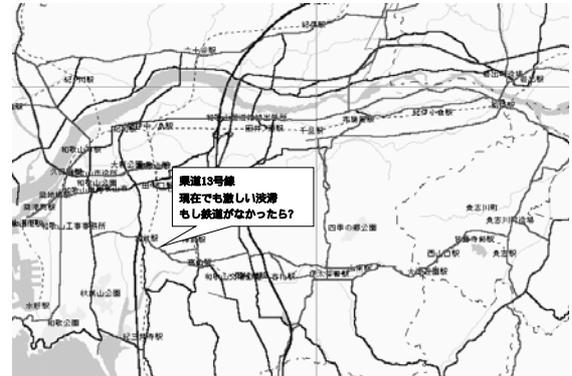
Source: Kalsche and Kibbusch, 1997

最近の富山県での調査...山の中の小学校ほど肥満が多い。

WHO Regional Office for Europe, A Physically Active Life through Everyday Transport, 2002.

### 3

鉄道存続のメリット  
~沿線住民だけではなく  
道路を使うすべての人に影響がある。



### 個人の条件とモビリティ(移動の自由)

		モビリティ軸				
		自動車所有・運転可	自動車の所有・運転に制約	寛格的に制約(子供)	障害(自力移動可能だが制約あり)	障害(自力移動困難)
サイズ軸(一般に環境負荷の順)	個別的(現状)	マイカー	マイカーで送迎	マイカーで送迎	マイカーで送迎	マイカーで送迎
	代替的な個人交通	自転車 / 二輪車	自転車 / 二輪車	自転車 / 二輪車	シニアカー	(通常は対応できない)
	小規模な公共システム	DRT	DRT	DRT	DRT	STS DRT
	中規模な公共システム	コミュニティバス / 乗合タクシー	コミュニティバス / 乗合タクシー	コミュニティバス / 乗合タクシー	コミュニティバス / 乗合タクシー	(通常は対応できない)
	広域・企業的交通事業	通常の鉄道・バス	通常の鉄道・バス	通常の鉄道・バス	バリアフリー対策を施した鉄道・バス	(通常は対応できない)

旧京福電鉄  
運行停止の  
影響  
福井新聞  
H13.6.28

### 代行バス通学 遅刻続出

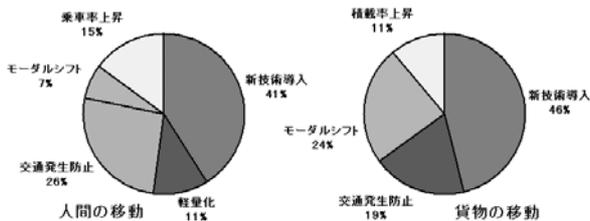
京福衝突事故 余波続く



期末試験の影響危く  
渋滞で遅れ / 満員乗れず

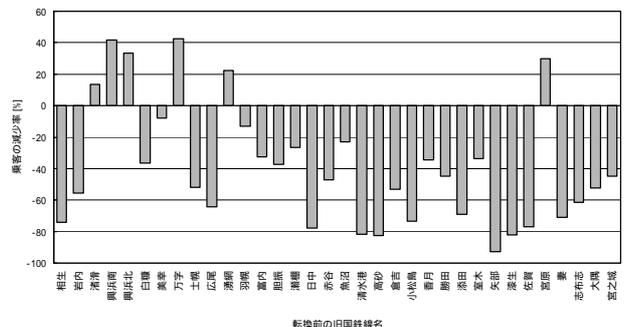
費用便益分析では、通常「時間損失」が最大

### 「持続可能な交通」達成のための要素



Synthesis Report of the OECD project on Environmentally Sustainable Transport EST presented on occasion of the International est! Conference 4th to 6th October 2000 Vienna, Austria.

### バス転換による乗客減少 公共交通全廃への過程



# 4

## 公共交通と道路の費用負担

### 鉄道

車両 自前



線路・橋梁・トンネル 自前

### 自動車

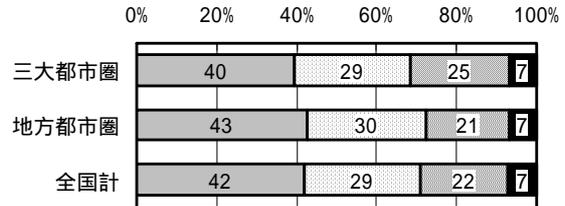
車両 自前



道路・橋梁・トンネル 税金  
(正確には4割くらい利用者負担)

13

## 公共交通は必要か？ 意識調査の結果より



- 廃止もやむをえない
- 現存路線には行政が補てん
- 新規路線を行政が整備拡充
- 不明

国土交通省都市地域整備局・国土技術政策総合研究所『H11年全国都市パーソナリティ調査』に付帯する意識調査より。

「住民のモビリティ確保は自治体の責務」  
を基本に、上下分離の枠組み。  
現実的には「第三セクター」か？

## 「上下分離」の考え方

運行 貴志川レインボー線

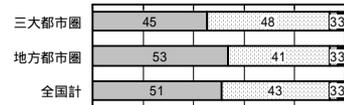


設備 貴志川エーステート線



線路・橋梁・トンネル 公費  
(道路と同じ)

0% 20% 40% 60% 80% 100%

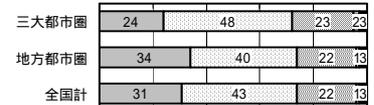


### 環境

- 低公害(低燃費)車重視
- 公共交通・徒歩・自転車重視
- その他
- 不明

## 公共交通は必要か？ 意識調査の結果より

0% 20% 40% 60% 80% 100%



### 中心街活性化

- 道路・駐車場整備で活性化
- 歩行重視、公共交通で活性化
- 中心市街地活性化不要
- その他
- 不明

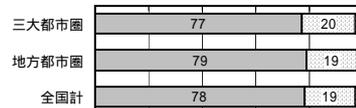
## 利用者数と、市民1人あたり年間負担額

公共施設の年間	利用者数(人)
万葉線	1,222,000
県立高岡文化ホール	144,000
高岡美術館	83,000
新湊中央文化会館	91,000
住民1人あたりの負担額	円
万葉線	258
新型車両購入	1,000
市内幹線道路整備費(12年度)	3,750
市営御旅屋駐車場建設	12,500
市営中央駐車場建設	22,000
福野町文化創造センター	219,000

『万葉線懇話会』資料より。

15

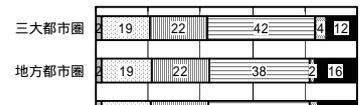
0% 20% 40% 60% 80% 100%



### 財源

- 他のサービス低下しても税金を転用
- 他のサービス低下不可、市民が負担
- 不明

0% 20% 40% 60% 80% 100%



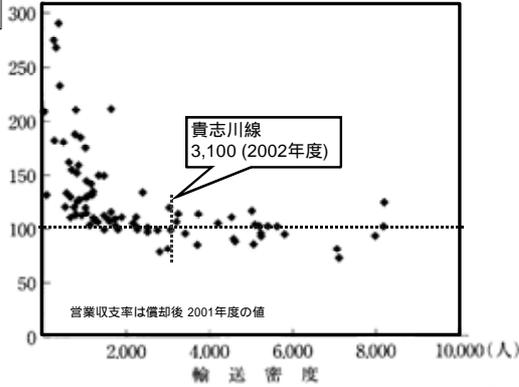
### 負担意思額

- 100円未満
- 100~500円
- 500~1000円
- 1000~5000円
- 5000円以上
- 不明



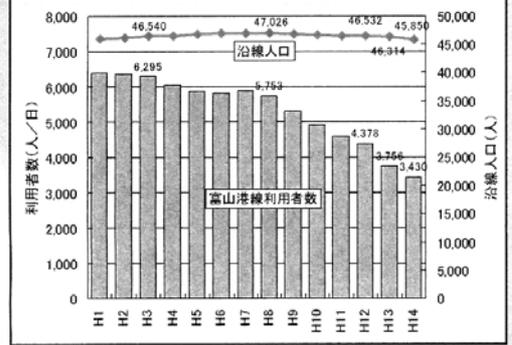
# 6

## 地方鉄道として成立可能な範囲

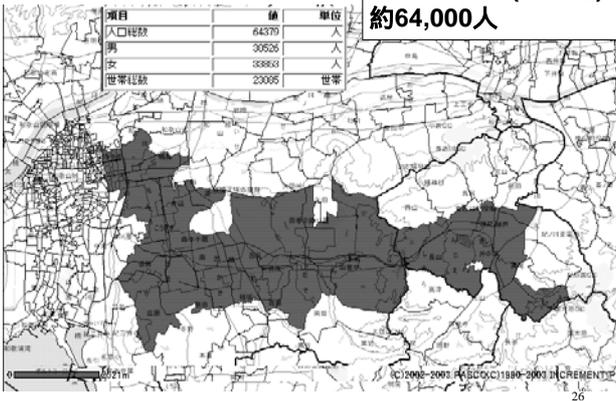


今城光英「地方鉄道の維持と費用負担」『運輸と経済』2004年3月,p.15に上岡補足。

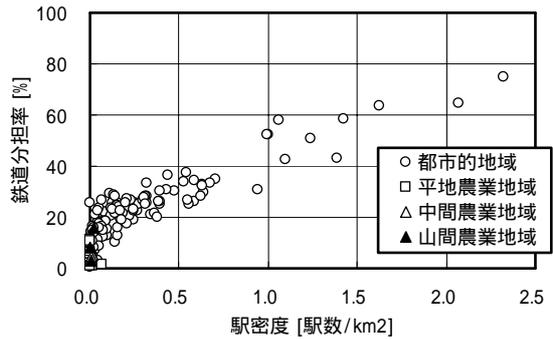
## 富山港線沿線人口と富山港線利用者数の推移



## 駅500m人口(丁目別) 約64,000人



## 駅密度と鉄道分担率



## 富山港線LRT化事業 沿線人口 概ね同じ 県都に直結



「市民はこれからもどんどんごみを出すから、行政もどんどん焼却炉を作れ!」 ×  
「クルマを使いやすくするのが行政の義務だ。渋滞解消のために、どんどん道路と駐輪場を作れ!」 ???

## 交通計画への市民参加

これまでの交通計画  
少数の専門家や行政が、市民のライフスタイルを想定して、最大公約数的な計画。  
これからの交通計画  
自分たちが欲しい交通システムを計画。