

第3章 課題整理と対応策

第2章の現状にある輸送状況や新幹線整備状況、市民アンケート、新潟県並行在来線対策協議会の需要予測等を踏まえ、下記のように並行在来線をめぐる問題点を課題として整理し、その解決のために必要な対応策を検討した。

1. 課題整理

(1) 市民の交通手段を確保するために鉄道利用者を維持・増加させる

現状

駅の日当たり乗車人員数から鉄道の利用者が予想以上に減少してきている。

また、今後の見込みについては、市民アンケートでは、鉄道は中長距離の利用者が多く、新幹線が開業時には更に利用者が減ることが予想されるとともに、新潟県並行在来線対策協議会では新幹線開業時には、平成12年度の需要の4分の3に落ち込むと予測している。

原因

上越市における自家用車の保有台数は昭和45年と平成12年の比較では7倍強という急速なモータリゼーションの進展や高速道路の普及により、時間が制約され、目的地までドアツードアで行くことができない鉄道の利用が減っていると思われる。

このような傾向は、同じ公共交通であるバスにおいてさらに強く、利用者は6分の1にまで減少している。

また、駅の階段や電車とホームとの段差、隙間などが高齢者や障害者等の利用を困難にしている。

課題

このまま、利用者の減少傾向が続くと並行在来線を運行するための経費が運賃収入で賄えなくなることが予想されるため、経営分離後の並行在来線の経営を見据え、今から利用者の維持・増加の取り組みが必要である。

また、経営分離前においても、利用状況により本数、ダイヤを設定しているが、さらに鉄道の現在のサービス維持・利便性向上させるためにも利用者を増やしていかなければならない。

このほか、上越市は「人にやさしいまちづくり条例」を制定し、あらゆる障壁のない社会環境の整備を図るとともに鉄道や駅のバリアフリー化をはじめ「歩いて暮らせる街づくり」を進めているところであり、駅の改札やホーム、電車等利用しやすい環境整備が必要である。

(2) 鉄道を生かしきれていない

現状：鉄道に対する期待が高い

市民アンケートでは、鉄道の役割として「遠方へ出かけるときの移動手段」、「高齢者や車を持たない人のための移動手段」、「車が使えないときなど車の代わりになる移動手段」、「地域の発展に貢献」、「安全面で優れている」など、様々な期待を寄せており、多面的に活用していかなければならない。

また、駅周辺に商店や住宅を配置したまちづくりを希望する声が多かった。

原因

現在、自家用車を利用している人であっても、高齢者となり自家用車が運転できなくなったときや長距離を移動するときなど、鉄道に頼らざるを得なくなることを感じている。

また、都市基盤の重要な核の一つである鉄道・駅は、これまで国鉄や JR が主体の整備や維持管理であり、国や都道府県、市町村の関与は最小限だったためと思われる。

課題

鉄道・駅は、交通手段としての機能のほかにも、人が集う交流拠点や、中心市街地形成との連携、まちの玄関口となるなど、副次的な機能を多数有している。

しかし、これまでは交通手段としての位置付けのみであり、駅前及び駅周辺については、駅を中心としたまちづくりに基づく整備は行われてこなかった。

今後はこうした副次的な機能も生かしていかなければならない。

上越市は「人にやさしいまちづくり条例」を制定し、あらゆる障壁のない社会環境の整備を図るとともに鉄道や駅のバリアフリー化をはじめ「歩いて暮らせる街づくり」を進めているところであり、駅にいたる歩道や駅周辺等使いやすい環境整備が必要である。

(3) 並行在来線の認知度が低い

現状：並行在来線の認知度が低い

市民アンケートによれば、市民は北陸新幹線についてはある程度知っているものの、並行在来線については新幹線の着工条件になっていることや言葉ですら知らない人が27.4%もいる。

原因

新幹線については地域の長い夢として宣伝してきたものの、並行在来線については、どのような形態になるか、現在検討中であり、確定していないので周知しなかったためと思われる。

課題

現在、JRにより運行されている並行在来線であるが、経営分離後は県と沿線市町村により維持しなければならず、維持のためには一層利用者である住民のニーズに基づいた運行がなされなければならない。

そのためには、まず、並行在来線というものがどのようなものか知ってもらわなければならない。

(4) 鉄道の存続が困難

現状：鉄道の存続を望む

市民アンケートでは、「今後は鉄道の利便性を向上し、利用促進を行うべき」、「高齢者や自家用車を運転できない人のための交通手段としての役割の認識が高く、存続を図るべき」など希望が高い。

また、貨物鉄道については、定期的な利用があり、企業活動の物流を確保している。

原因

現在、自家用車を利用している人も高齢者になり、自家用車が運転できないようになったときには、やはり公共交通機関に頼らざるを得ないし、中・長距離の移動には依然鉄道が便利であると感じている。

また、利便性が向上されれば、鉄道を利用したいと感じていると思われる。

課題

鉄道の存続を望む声が多い一方、国鉄から JR になったときの地方鉄道は、全国でその存続が危ぶまれている。

なぜなら、並行在来線区間は、特急が運行できる鉄道施設になっており、地方交通には過大な設備になっている。この設備を現状のまま維持するに見合う収入は、並行在来線会社には極めて厳しい環境にあるからである。

また、地方鉄道は厳しい経営状況から施設改善を行うことができず、近年施設の老朽化が進んでいる。

上越地域における並行在来線においても同様のことが予想される。

2. 対応策

1. 課題整理であげられた課題の、対応策として以下の4つを柱にすることとする。

(1) 利用促進策

鉄道の移動手段としての機能を拡充させることにより、利用者の利便性を向上させ、鉄道利用者の増加を目指す。

利用しやすい駅の整備

利用しやすい電車

他の輸送機関との連携（車社会との共存）

鉄道をPR

(2) 活用策

鉄道の移動手段以外の機能（付加価値）や存在意義を活用して、鉄道に対する期待に応える。

駅を中心としたまちづくり

魅力あるまちづくり（魅力ある駅整備）

(3) マイレール意識の高揚策

並行在来線及び鉄道について知ってもらい、自分たちの鉄道であることを認識してもらう。

市民の参画

住民への情報提供

(4) 運営支援策

国や県、市町村が鉄道事業者に支援することにより、並行在来線の存続を図る。

課題解決のイメージ図

