

# 乗客が増えてくる、次世代の電車・公共交通のあり方事例集

帰属主体  
岐阜地区新鉄道設立準備室  
都市経済と未来の研究館

刊行時期  
2006年4月

本人の役割  
調査、執筆、誌面デザイン、編集

スタッフ  
調査執筆および編集者3名★、誌面デザイン1名★

鉄道をしかにつなぐ。格段に便利にならば需要が顕在化

37

### 直通運転による、郊外鉄道のLRT化

- ドイツ カールスルーエ
- 高山 (高山ライトレール)・熊本 (熊本電鉄)
- 愛知 (愛知環状鉄道)

■路面電車と郊外鉄道の直通  
都市内の路面電車と既存の郊外鉄道との直通運転によってLRT化したドイツのカールスルーエを中心とする都市圏の事例が、ドイツ「カールスルーエ・モデル」と称されています。旧国鉄のプレッテン方面路線が、直通運転の開始と運賃制度の導入によって乗客数が4倍 (その後7倍) になりました。

■高山と熊本におけるLRT化では  
JR高山線と山陽本線を再編してLRT化する高山ライトレールは、次の段階で路面電車の「高山地方鉄道高山市内線」と接続して都心に乗り入れます。需要分析では乗客数



40

### パーク&ライド駐車場の整備

- 福井鉄道水落駅 (福井県鯖江市)
- 岐阜地区新鉄道 (仮設・2号)

クルマと電車を乗り継ぐ人は続きます。理由は「決断に迷えない」「都心の駐車場より安い」「従来の都心を走るの苦手」と、クルマと公共交通の折合いをつき、道路利用者の負担を減らすTDM施策となるパーク&ライド駐車場の整備が進んでいます。

■福井鉄道水落駅  
福井県が福井鉄道と協働して活用して、80台分のパーク&ライド駐車場を設置しました。駅周辺での利用は0円。周辺には他の外利用の需要はなく、駐車場の利用率はそのまま鉄道利用者の利便性として、福井鉄道の利用促進の効果が顕著となりました。



### LRT (ライト・レール・トランジット) は「路面電車+郊外鉄道+TDM (交通需要管理)」と定義されることになり、LRT施策そのものが交通需要のトータルな管理の点、と位置づけられているのです。マイカー交通の増大に対応すると、道路整備が追いついて交通量の増大を招いて、さらなる道路整備需要を呼び起こす悪循環への反省からTDMという概念が生まれました。

TDMは、マイカーや道路の使い方を考えるために、便利な公共交通の再整備 (既存鉄道の交通性向上、路面電車の改良など)、パーク&ライド、駐車場の料金調整など、施策の組み合わせです。LRT施策の根本に交通需要を管理するとの考えが込められている中で、マイカーから公共交通へ乗り換えを促すための「便利な公共交通の実現、は適切な組み合わせ (機能・性能・所要時間・運賃など) が決め手となります。



### 岐阜の路面電車をLRTにするために

LRT施策とTDM

暮らしに役立つ、こんなに便利！こんなに快適！

■都市地区  
クルマと公共交通の両方に便利に、新しい都市の中心を築きます。

■電車を増やします  
都市の中心部において、路面電車や地下鉄の導入が効果的です。

■市内を路面電車に  
都市の中心部から郊外まで、公共交通ネットワークを構築します。

■クルマも歩行者も、安心の道  
歩行者専用道や自転車専用道を確保し、安全な移動環境を整えます。

■子育てがしやすい  
保育園や学校へのアクセスを確保し、子育て世代の利便性を高めます。

■コミュニティバスを設定  
コミュニティバスを設定し、郊外や農村部の移動を支援します。

■深夜まで運行で、安心のまちに  
深夜まで運行するバスや路面電車を導入し、安全な移動環境を整えます。



## 乗客が増えてくる、次世代の電車・公共交通のあり方事例集

都市経済と未来の研究館・編  
株式会社サン・ストラッセ  
岐阜地区新鉄道設立準備室



全国の多くの都市が、今後、公共交通をいま以上に重視することが予見される。そこでは「都市の本来の機能の一つである交流環境の充実」「既に整備された都市施設や都市基盤を有効に活用」「低密度な市街地の拡大の抑制と利便性の高い居住機能や観光機能の充実」「より身近なところで日常生活が可能となるコンパクトな市街地の形成を促進する交通体系の確立など、総合的な施策」の4つの視点が必要とされる。

過度に車に依存した交通体系から、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に通行することができ、これらと車とが最も適切に組み合わせられた交通体系への転換を図るため、21世紀の地域社会を支える総合的な交通体系の確立を図り、バスや鉄道など公共交通を都市の装置として位置づけられ、市民・企業や民間のあらゆる組織と行政とが協働することにより活気あふれる都市が育まれる、とでもいった共通の着地点がある。そしてすでに、一部地域では先駆的な取り組みが成功を収めつつある。

私たちは岐阜の路面電車問題の最終局面で、岐阜地区新鉄道設立準備室を立上げ、これらの理念や社会像を踏まえて路面電車再生計画を作成した。その際に目指したのは、岐阜市市街地の活性化や関市や北方町、本巣市、大野町の拠点性の向上、および圏域全体の活性化のために、廃止された名古屋鉄道の岐阜市内線・美濃町線・揖斐線の施設を活用した便利で快適で安全な新しい交通システムの建設であった。その際、賛同者や反対者への参考に供する為、鉄道のもつ大きな外部効果や経済波及効果の恩恵を沿線の街にもたらすグッドプラクティスを集めた。

この観点はいまなお全国の鉄軌道系の公共交通を保有する多くの地方都市に共通した理念であろうし、バスだけの地方都市でも早晚、軌道系交通が丁寧に計画される可能性はあると考えている。