

JR福知山線（篠山口駅以北）の現状と今後の利用増進策について

今井 咲知¹

¹兵庫県 丹波県民局丹波土木事務所 企画調整担当 (〒669-3309兵庫県丹波市柏原町柏原688)

近年、地方都市では中心市街地の衰退、モータリゼーションの進展により自動車への依存度が高まり、公共交通利用者の減少に大きく影響している。

JR福知山線においても例外ではなく、乗車人員が年々減少している中、兵庫県・丹波市・協議会など各団体で、JR福知山線の利便性向上を図るため様々な取組を進めているが、乗車人員の減少に歯止めが効かず、利用増進策をどう進めていくかが課題となっている。

本論は、JR福知山線（篠山口駅以北）の現状及びこれまでの取組みを踏まえ、今後の施策について提案を行うものである。

キーワード 公共交通, JR福知山線, 利用増進

1. JR福知山線（篠山口駅以北）の概要

(1) 路線概要

JR福知山線は大阪と山陰地方を結ぶ路線の一つで、JR尼崎駅（兵庫県尼崎市）～福知山駅（京都府福知山市）までの間、全線106.5kmの路線である。明治32年に福知山線全線が開通した後、昭和56年～昭和61年の間に全線電化が完了している。その後、平成9年に篠山口駅まで複線化が完了したと同時に、大阪近郊路線としてJRのアーバンネットワークが篠山口駅まで拡大され、阪神地域への通勤圏内となった。

一方、篠山口駅以北（篠山口駅～福知山駅間）は、福知山線の唯一の単線区間であるため、篠山口駅以南の複線化により利便性は向上したが、輸送量に大きな差があり、利用増進活動にも大きく影響している。

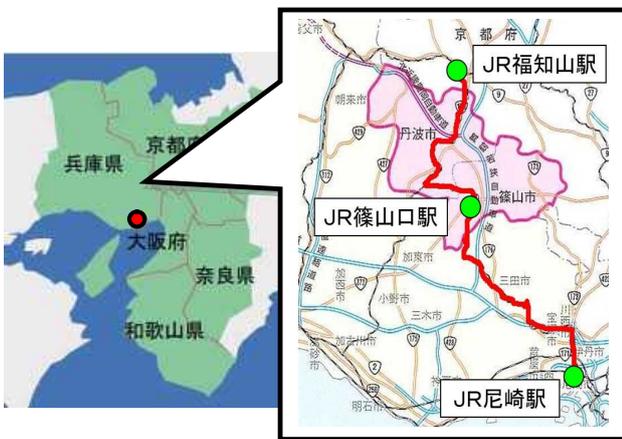


図1 JR福知山線位置図

(2) 乗車人員の推移

平成9年篠山口駅以南の複線化開業以来、篠山口駅以北の乗車人員は平均49千人/年減少し続け、平成24年度には乗車人員ピークの平成7年度より40%の大きな減少となっている。

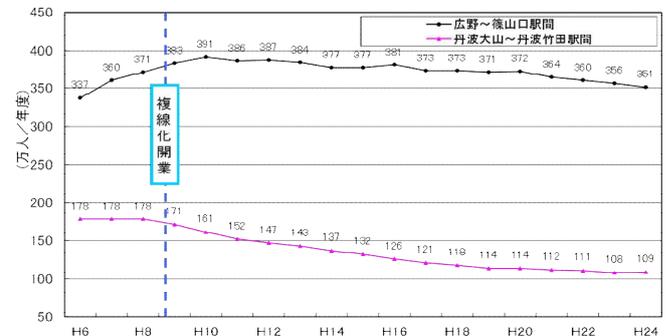


図2 JR福知山線乗車人員の推移

(3) 篠山口駅以北の乗車人員減少の要因

a) 少子高齢化の進行

丹波地域の人口は平成7年以降減少傾向にあり、65歳以上の人口比率は平成22年度に28%、兵庫県平均22%を上回っている。また、15歳未満の人口比率については、年々減少が続き現在では13%となっている。少子化の進行により、通学者数が減少するとともに、高齢化の進行により最寄り駅へのアクセスが悪いことと相まって自家用車依存が大きくなっている。

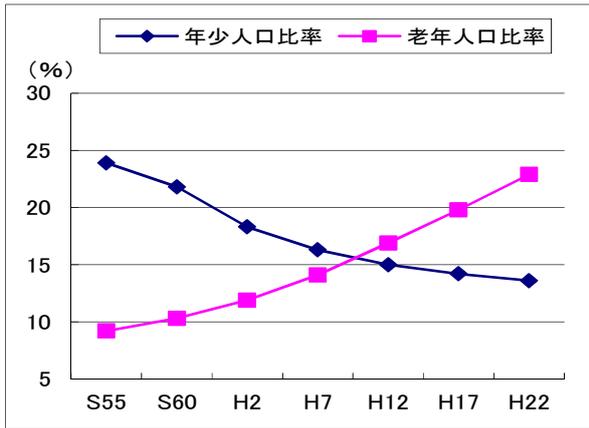


図3 兵庫県の人口比率

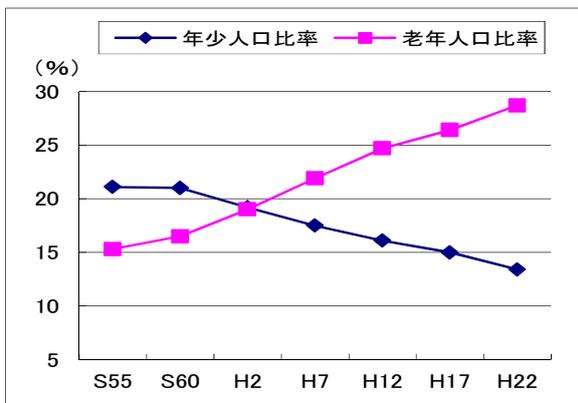


図4 丹波地域の人口比率

b) 篠山口駅以南の利便性向上

平成9年に篠山口駅以南が複線化・増便されたことにより篠山口駅以南の利便性が飛躍的に向上したため、丹波市内から篠山口駅まで自家用車で移動し、そこからJR福知山線を利用する市民が増加した。それを象徴するように篠山口駅周辺にはコインパーキングが乱立している。

c) 道路網の充実、郊外型店舗の増加

丹波地域の特徴として、自宅から駅までの距離が遠いことが挙げられる上、公共交通空白地の影響もあり、移動手段を自動車に頼らざるおえない地域が多くを占める。

また、舞鶴若狭自動車道及び北近畿豊岡自動車道が開通し、高速自動車交通ネットワークが整備されたことにより、自動車の利便性が向上したことや公共交通によるアクセスが難しい郊外型店舗が増加したことが、丹波地域の自動車への依存が高い要因の一つとなっている。

d) 地域住民の意識

丹波地域では、「できるだけ公共交通を利用する人の割合」(図5)は18%となっており、全県の52%を大きく下回っている。また、「公共交通は便利だと感じている人の割合」(図6)は11%で、これも全県の53%を大きく下回っている。

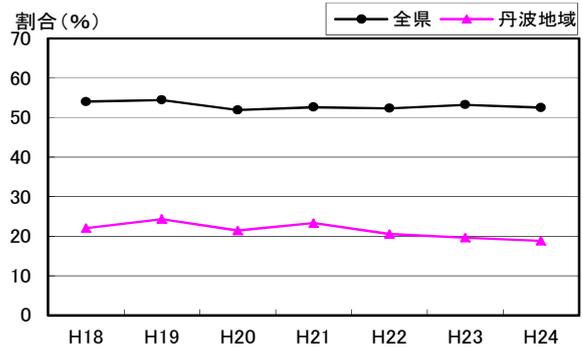


図5 できるだけ公共の交通機関を利用する人の割合 (県民意識調査)

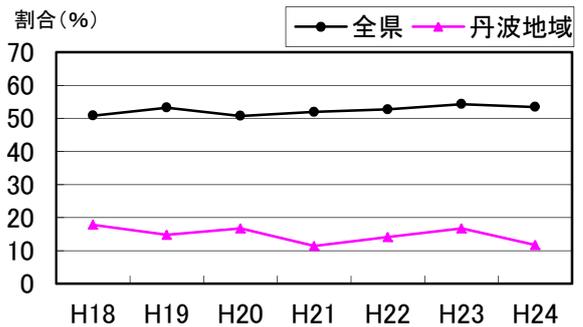


図6 居住地域の公共交通は便利だと思う人の割合 (県民意識調査)

e) 観光客が利用する交通機関

丹波地域では、観光客の利用する交通機関が自家用車62%、貸切バス24%、公共交通11%となっている。その結果から自動車での移動は合計86%となり、全県64%を大きく上回っている。

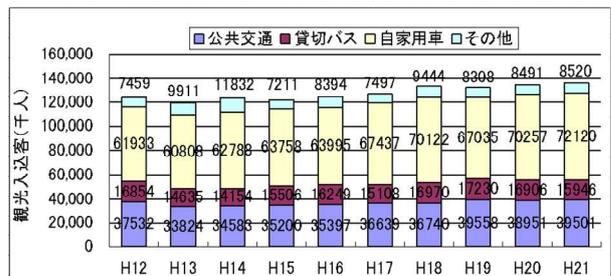


図7 丹波地域の観光客入込客の利用交通機関推移 (観光客動態調査)

2. 利用増進に向けた取組み状況

前項までの現状を受け、丹波県民局では平成19年度に「JR福知山線鉄道を活かしたまちづくりの基本方針アクションプログラム」(以下、「アクションプログラム」という。)を策定した。このアクションプログラムは、JR福知山線を中心としたまちづくりを行政のみなら

ず、地域住民、地域団体・企業が協働し、利用増進活動を進めることで地域の活性化を図り、鉄道利用者の増加を促すための指針である。

また、アクションプログラムの最終目標は、「JR福知山線の全線複線化」であり、その実現に向けた指標として篠山口駅以北の乗車人員を平成30年に200万人にすることとした。

現在もアクションプログラムに基づき、沿線市である丹波市や丹波県民局が中心となり、意欲的に利用増進活動に取り組んでいる。

主な取り組み内容は以下の表のとおりである。

表1 利用増進活動一覧表

団体名	構成員	取り組み内容	
		駅周辺施設の整備・料金補助	利用増進活動
丹波市	-	・駅前ロータリー及び駅前駐車場整備 ・一部駅構内トイレの水洗化	-
丹波県民局・観光協会	-	・平成19年度特急料金一部助成社会実験	・駅からはじまる丹波路ハイキングの実施
JR福知山線期成同盟会	沿線市	-	・駅週りスタンプラリーの実施 ・時刻表の印刷
丹波市JR福知山線複線化推進協議会	丹波市 地元企業 地元住民	・駅周辺月極駐車場の利用料一部補助 ・鉄道利用料金一部補助 ・地元企業出張者に対して駅前駐車場無料化	-
たんば鉄道イベント実行委員会	丹波県民局 丹波市 JR 商工会 観光協会	・毎月22日限定駅前駐車場無料開放	・たんば鉄道の日の制定 ・子供向けイベントの開催 ・臨時列車「恐竜列車らーたん号」運行 ・阪神間からの旅行企画の実施

3. 課題

これまで各団体が様々なイベントや助成活動を行っているが、一時的な利用にとどまっており、年間を通しての乗車人員の増加にはつながっていない。課題として、下記の三点が考えられる。

(1) 地域住民の鉄道利用の継続化

常に一定の乗車人員を確保するためには、地域住民の日常的な鉄道利用が必須である。そのため、通学・通勤定期購入者の増進や高齢者の日常的に継続した鉄道利用を促すため、現在のJR福知山線の状況を発信し、知ることによってマイレールウェイ意識を地域住民に醸成し「地域で鉄道を支える」意識を持つことが必要である。

(2) 観光客の広域交通手段を鉄道にシフト

丹波地域の観光名所は、駅から遠く公共交通機関でのアクセスが悪いため、自家用車やバスツアーなどで丹波を訪れる観光客が多い。そのため、駅から観光地までの交通アクセスを確立しそれを定着させ、広域交通手段として自動車から鉄道へシフトする必要がある。

(3) 各団体の協働

丹波市内では、各利用促進団体が活動を行っているが連携して実施している団体はない。そのため、各団体が

どのような役割をするべきなのかが明確ではないため、無計画に各団体ができることを別々にしている。しかし、全ての活動団体の最終目標は一つであるため、各団体が協働することが必要である。

また、利用増進活動の取組みが、有効であるかどうかの検証を細かに行うためには、乗車人員の数値が必要となるため、毎月の乗車人員の開示等、公共交通事業者の協力体制強化が必要である。

4. 今後の展開 (提案)

地域住民の鉄道利用を継続化するためには、利便性を向上させることが一番効果的であり、具体的な例としては、パターンダイヤ化やIC設備の導入が最も有効な手段である。また、地域住民に鉄道への興味をもってもらうための取組みを重点的に行う必要がある。

観光客の広域交通手段を鉄道にシフトさせるためには、1年中決まった曜日・場所での取組みを駅からの二次交通手段を確保しつつ、観光資源を結びつける取組みが有効であると考えられる。その他、ラッピング電車など鉄道自体に乗車することを目的とするイベントが挙げられる。

ここで、今後沿線の活動団体が取組みれば効果的であると考える具体的な利用増進策を提案する。

(1) ちょい乗り助成制度 (実現度★★★)

今まで公共交通を利用していない沿線住民に、公共交通のメリットを活かし、利用してもらう機会を創出するため、福知山線(篠山口駅以北)駅間の往復乗車券の片道乗車賃を補助する。

利用者が丹波市内を乗車する往復乗車券を購入後、駅に隣接した商店などで現金を返金する。

a) メリット

片道代金のみで往復できるため、新しい利用者の創出だけではなく、既利用者の利用増進も含めて、効果が見込まれる。

また、購入後すぐに返金できる環境を作り、便利さを出すことで利用が促進される。

b) デメリット

丹波市内間の乗車賃は1000円以下であるため、その都度返金すると、膨大な事務負担が生じる。

また、短期間の取組みだけでは継続が見込めないため、最低でも半年や1年単位での取組みが必要となる。

c) ターゲット

沿線住民

(2) トランスファー (乗り換え切符) 制度 (実現度★★★)

公共交通全ての乗り換えを可能にし、乗車した交通機関で発行してもらった乗り換え切符(ICカードなど)

を持参すれば、一定時間内に次の交通機関への乗り換えをした場合に運賃が無料化もしくは割引される。

a) メリット

利便性の良い駅まで自家用車を利用して沿線地域住民が、デマンド交通や路線バスを利用し、最寄駅から鉄道の利用が図られる。

b) デメリット

公共交通事業者間の協力体制が必要である。また、異なる事業者間で割引体制をとるので、費用負担の一定割合化することが必要である。

c) ターゲット

沿線住民、観光客

(3) レンタサイクルの相互乗り入れ制度、ぐるりんマップ (実現度★★☆)

現在、丹波地域内には、駅前でのレンタサイクルの運営団体が多数あるが、乗捨てが可能な貸出所はごく一部である。乗捨てが可能となることで、駅間の移動ができるようになり、鉄道と併せた利用が見込まれる。

また、各団体が個別にサイクリングコースを設定し、マップを作成しているものを集約し、駅からのアプローチができるサイクリングコースを集約したサイクリングマップを作成することで活性化を図る。

a) メリット

丹波地域全ての貸出所の乗捨てやサイクリングコースマップの集約をすることで、市境を超えた利用促進活動ができる。

b) デメリット

なし。

c) ターゲット

観光客

(4) 駅からはじまる丹波路バスツアー (実現度★★☆)

丹波地域の大きな特徴として、観光施設が駅から遠い場合が多いことが挙げられる。そのため、ツアーバスや自家用車を利用するケースが多いことから、駅を始発点としたバスツアーを列車到着時刻に合わせて定期運行する。

a) メリット

定期運行を行い、継続することでツアーの定着化を図り、駅に行けば交通手段があるという意識を醸成することができる。

b) デメリット

バスの運行費など費用負担が大きくなる。

c) ターゲット

観光客

(5) シャトルバスの運行 (実現度★★☆)

イベントの開催に併せて、駅からの利便性が悪い開催場所において、シャトルバスを運行する。

a) メリット

今まで自家用車やツアーバスを利用してしか行けなかった観光地への交通手段として、シャトルバスを直通運行することで、鉄道利用者が増加する。

b) デメリット

バスの運行費用など費用負担が大きくなる。

c) ターゲット

観光客

(6) 企画列車の運行 (実現度★★☆)

定期的にお酒・スイーツなどの季節に応じた丹波産品を車内で飲食などしてPRする電車を運行する。

また、なぞとき列車など、車内でのイベントと関連づけ、各駅で降車し駅周辺施設を回る、臨時列車を運行するなど、地域への興味をもってもらうために電車・駅とまちを結びつけるイベントを実施する。

a) メリット

利用増進活動を行政だけではなく、企業・地域住民を巻き込み、地域全体で実施することで話題性ができる。また、まちぐるみで実施することで、地域の地域住民のマイルールウェイ意識の醸成にもつながる。

b) デメリット

臨時列車の運行費用など主催者の負担が必要となる。

c) ターゲット

沿線住民、観光客

(7) 子供向け乗り方講習会の充実 (実現度★★☆)

普段、鉄道を利用しない子供たちに、鉄道の乗り方講習会を実施し、鉄道の乗車方法や車内でのマナーを学ぶため場を提供する。それに加え、鉄道に興味を持ってもらうために、車庫見学会などと組み合わせて行う。

a) メリット

鉄道を身近に感じ、興味をもつことで日常利用を促すことができる。

b) デメリット

なし。

c) ターゲット

沿線住民

(8) 公共交通の利用しやすい環境整備 (実現度★★☆)

各地域のニーズを把握し、その地域にあった公共交通の利用方法など、鉄道が他の公共交通と組み合わせることで、いかに便利であるかを根気強くPRする。たとえば、乗り継ぎ方法や公共交通の利用方法、料金などを各自治会区域ごとに作成し、老人会などに地道に説明を行う。

その他には、各種会議やイベントを駅周辺施設で行い、案内文書などに電車の時刻を記載するなど鉄道を利用しやすい環境をつくる。

a) メリット

利用者ニーズに合わせた案内ができるため、直接利用につながりやすい。

b) デメリット

細かなニーズに対応するため、事務局の事務量が膨大になる。

c) ターゲット

沿線住民、観光客

5. おわりに

公共交通の利用増進策は行政と地域企業・団体や住民、公共交通の運営企業が協働して取り組むことが最も重要である。

また、現在も丹波地域において、手探りの状態で利用増進を進めており、行政・市民団体、公共交通の事業者

が連携し、いろいろな取組みが多方面で試行的に実施される予定であるため、今後は利用者ニーズを把握し、どのような手法が効果的かを見定める必要がある。

これからも、最終目標である『J R福知山線の全線複線化』を目指し、地域全体で継続した活動となるよう、地域の活性化を含めた利用増進施策に引き続き取り組んでいきたい。

参考文献

1)兵庫県：ひょうご公共交通 10 年計画

2)兵庫県丹波県民局：J R福知山線鉄道を活かしたまちづくりの基本方針アクションプログラム