

2020年以降の交通インフラの再整備について

(公財) 建設技術情報センター

土木支援課 岸川 雄次

日本の陸上交通インフラは、牛車から軽便鉄道、路面電車と経て、現在のJRや民鉄へと発展した鉄道網と、日本高度成長期に急速に普及した自家用車の増加に対応した道路整備による、高速道路などの道路網があげられる。

現代でも、全国各地で道路の整備が行われているが、都心部での渋滞や農村部での過疎化は進む一方であり、近年では特に、高齢者による交通事故が社会問題となっている。

公共交通機関の利便性が高ければ、自家用車の必要性も低く、高齢者も免許の返納をすると思われるが、田舎に行くほどバスなどの公共交通機関が不便であり、自家用車が不可欠な状況である。

それでも田舎での、高齢者による交通事故のニュースは少なく、むしろ都市部に近い場所での事故が圧倒的に多いと感じられる。

これからの高齢化や人口減少、若者の車離れの時代に対応すべき交通インフラの整備において、既存の鉄道網をもっと活用できるよう整備していくべきと私自身は考えているが、鉄道は道路交通の邪魔者として考えている文献も多くみられるところである。

では、具体的な例として、私の身近なJR香椎線をもっと便利にする方法を考えてみた。

JR香椎線は、JR香椎駅から、北西は西戸崎へ12.9km、南東は宇美に至る12.5kmの全長25.4kmのローカル線である。(図1)

香椎線の沿線である香椎・千早エリアは、福岡市東区の中心地としてまた、福岡市の副都心として発展してきた地域であるが、近年の再開発や新宮町での大型商業施設の乱立も加わって、急激に人口が増加している地域である。さらに粕屋町や篠栗町でも、住宅開発や工業地の開発が、積極的に行われており、香椎線沿線は急速な発展がみられるにもかかわらず、香椎線は相変わらずの単線で、気動車がのんびりと走っている。

香椎線の利便性を上げることで、福岡の経済・商業の中心である博多・天神地区と、住環境地域である福岡市東区や粕屋町・新宮町・志免町、さらに田園や自然環境、史跡などが広がる須恵町・宇美町・篠栗町などをトライアングルで結ぶ鉄道交通網の強化をはかり、さらに香椎線や篠栗線、鹿児島本線の各駅と地域を結ぶバスネットワークを強化することで、人や物、文化などの交流の促進だけでなく、自家用車の流入減少による都心部近郊での渋滞緩和を図ることが期待できる。

構想としては、まず、香椎線と篠栗線が交差する、長者原駅の改築と駅広場の整備を行うことである。

長者原駅は、周辺に住居地域や学校、高校が密集し、7千人近い人が乗降する糟屋郡で最大のターミナルであるにも関わらず、現状は、車が2～3台停車できるローターリーと100台程度の駐輪場があるだけで、幹線道路からの入り口もわからないような場所にある。

(図2)

そこで

- ① 篠栗線の駅舎を香椎線の西側に移動し、路線バスや送迎車が待機できる場所や駐輪場、短時間駐車場を整備する。
 - ② 香椎線のホームを複線化と、篠栗線の新町駅～長者原駅間を複線化する。
 - ③ 駅舎を商業ビルにして、香椎線ホームや篠栗線ホーム、北側・南側の駅広場との往来が自由にできる通路を整備する。
 - ④ 長者原駅の整備後に、新町駅と伊賀駅を、長者原駅と統合する形で廃止する。
- これは、列車の運行効率を上げるためでもある。(図3)

さらに、長者原駅の整備に伴い、香椎線や篠栗線の列車の運行効率を上げるため、

- ① 香椎神宮駅を舞松原駅と統合・廃止する。
- ② 香椎駅～宇美駅間の電化
- ③ 酒殿駅～長者原駅～土井駅間の複線化
- ④ 門松駅～篠栗駅間の複線化

これにより、香椎線や篠栗線吉塚駅～篠栗駅間での行き会い列車のスムーズな運行ができるようになり、時間短縮と増便が図られるものと思われる。

これから益々問題化してくる、単身者の増加や少子高齢化、介護・医療の複雑化、空き家の増加など様々な社会問題に対し、今後も続けられるインフラ整備の中で、大量輸送を担っている鉄道網を見直し、再整備することで、公共交通機関の利便性の向上による自家用車の減少、駅周辺地域を中心とした地域への移住や人口集中と地域コミュニティの活性化、医療・介護・保育施設の集約化、コンパクトシティの促進、自然環境保全の推進などに貢献すると思われる。

香椎線周辺では、駕与丁公園や香椎神宮、宇美神社、篠栗の寺社巡りなどの史跡への観光客の誘致を図り、香椎などの住居地から、須恵などの農地に通勤する農業形態の変化と農業振興・後継者育成、親・子・孫と一緒に定住する環境づくりなどに貢献すると思われる。

最後に、整備主体は、JR九州だけでなく、県などの自治体や西鉄や平成筑豊鉄道などの民間鉄道事業者の積極的な参入を期待したい。

