

江ノ島電鉄線の駅舎に関する研究

ー 江ノ島駅・七里ヶ浜駅の改善プランを中心として ー

Keywords

江ノ島電鉄線 ユニバーサルデザイン 鎌倉地区
江ノ島駅 七里ヶ浜駅

1. 研究背景と目的

藤沢ー鎌倉間を結ぶ江ノ島電鉄線は、沿線に多くの歴史的建造物や史跡を有しており、江ノ島電鉄線もその特異な鉄道故に、湘南鎌倉地区を代表する観光名所の一つとなっている。鎌倉市が「武家の古都・鎌倉」としてユネスコ世界文化遺産の登録を受けた暁には、江ノ島鎌倉観光の交通の要所として、また同路線本体も観光の名所として、江ノ島電鉄線の重要性はより大きくなる。一方で、鉄道業界のユニバーサルデザインへの移行、狭隘な軌道敷きによる駅施設の不備や自動車交通との共存、利用者の高齢化・国際化等の問題点がある。このような状況下で、現在いくつかの駅施設の改築・改修を行おうとしているという話を聞いた。本研究では、江ノ島電鉄線の現状と課題を交通・観光の両側面から把握し、今後の同路線のあり方のためにいくつかの駅を対象に改善プランを作成することを目的とする。

2. 研究方法

- (1) 江ノ島電鉄株式会社の社報や図書、当該地域の市史等から江ノ島電鉄線の現状と背景を把握する。
- (2) 江ノ島電鉄株式会社関係者から聞き取り調査を行う。
- (3) 現地調査を行う。
- (4) アンケート調査を行う。
- (5) (1)～(4)で得た情報を基に、本研究の目的に対する考察を検討する。

3. 江ノ島電鉄線について

3-1 江ノ島電鉄の概要

江ノ島電鉄線は神奈川県藤沢市と鎌倉市を通る地方鉄道路線で、同路線は路面区間を有した単線鉄道である。地方鉄道であるが、路面区間を有しているのは開業当初地方鉄道ではなく軌道であったからである。江ノ島電鉄線は明治35年(1902)9月1日に藤沢駅～片瀬駅(現江ノ島駅)間に営業を開始し、明治43(1910)年11月4日に藤沢駅～小町駅間の開通により全線開通を果たした。全線開通当初は全長10.27km(現10km)で全39駅(現15駅)を有していた。鉄道のユニバーサルデザインの移行により、同路線も継続的に駅施設等のユニバーサルデザインへの改修を行っている。現状の路線図(図1)と江ノ島電鉄線保有会社の概要(表1)に示す。

表1 江ノ島電鉄株式会社の概要

社名	江ノ島電鉄株式会社
駅数	15駅
営業距離	10km
路線	単線路
年間乗車人員 平成22年度	15,531千人 (定期5,284千人, 定期外10,246千人)
所要時間(藤沢-鎌倉間)	約34分

3-2. 江ノ島電鉄線利用者の動向

年間旅客人員の推移(表2)をみると、定期券利用者は、この10年間大きな変動はなく安定している。定期券利用者は、同路線近辺にある高等学校等の生徒や周辺の住民の通学・通勤の利用がある事が安定の一役を担っている。定期券外利用者は鎌倉や江ノ島の観光客が多く、その年の情勢により利用者数は変化があり、安定な集客は難しい。しかし、近年では同路線や周辺鉄道路線との協力による様々なサービスにより旅客人員の維持向上に努めている。

一日平均乗車人員の推移(表3)では、藤沢駅、鎌倉駅、長谷駅、江ノ島駅…の順に多く一日に一千人以上の乗車利用があるのは全15駅中8駅となっている。藤沢駅、鎌倉駅は、江ノ島電鉄線の終端駅であること、JR線や他の私鉄路線等の各種交通機関との接続するターミナル駅となっていることから、他13駅より利用者数が大幅に多い。長谷駅、江ノ島駅は、それぞれの駅に長谷寺・鎌倉の大仏、江ノ島等の観光名所の玄関口としてその地位を確立していること、また、江ノ島駅においては湘南モノレール線、小田急江ノ島線との乗換駅としての利用がある事から乗車数が多いことが予測できる。鎌倉高校前駅、七里ヶ浜駅においては、高等学校の最寄り駅であることが乗車数の大きな要因として考えられる。他の一千人以上の各駅は、周辺に同路線の駅以外の公共交通機関が少ないことが要因として考えられる。また、一千人未満の駅は、周辺に路線バス等の他の公共交通機関の停車場があること、同路線の大きな隣接駅や他の路線の駅から近いこと、周辺が住宅街であり自家用車等ですぐに主要道路



K08036 金子 利功

にアクセスできることなどから、乗車数が少ないと考えられる。

表2 江ノ島電鉄線 年間旅客人員の推移

種別	和暦	平成2年度	平成7年度	平成12年度	平成17年度	平成20年度	平成21年度
定期券利用者		7,052	6,323	5,211	4,780	5,115	5,206
定期券外利用者		9,023	8,846	8,550	9,609	10,594	10,437
合計		16,075	15,169	13,761	14,389	15,709	15,643

江ノ島電鉄株式会社有価証券取引報告書(各年度)より

表3 江ノ島電鉄線各駅の一日平均乗車人員の推移

種別	和暦	平成2年度	平成7年度	平成12年度	平成17年度	平成20年度	平成21年度
藤沢駅		12,275	12,327	12,107	12,322	14,122	15,154
石上駅		334	264	235	194	132	124
柳小路駅		1,082	892	750	729	548	525
鶴沼駅		1,601	1,972	1,777	1,737	1,439	1,404
湘南海岸公園駅		763	558	476	505	441	426
江ノ島駅		3,197	2,614	2,364	2,812	2,745	2,295
腰越駅		1,099	1,445	1,234	1,336	1,031	952
鎌倉高校前駅		2,040	1,580	1,319	1,117	1,041	1,069
七里ヶ浜駅		2,690	2,361	2,010	1,975	1,713	1,724
稲村ヶ崎駅		2,328	2,457	2,014	1,954	1,591	1,545
極楽寺駅		1,210	662	583	583	428	410
長谷駅		4,045	3,291	2,990	3,275	3,291	4,942
由比ヶ浜駅		675	628	480	531	391	335
和田塚駅		703	321	293	313	206	195
鎌倉駅		10,003	10,075	9,070	10,041	13,917	11,756
合計		44,045	41,447	37,702	39,424	43,036	42,856

平成22年度 神奈川県交通関係資料集より

4. 聞き取り調査

4-1 聞き取り調査概要

江ノ島電鉄線関係者から見る江ノ島電鉄線の現状と課題を把握することを目的に、江ノ島電鉄線関係者から聞き取り調査を行った。

聞き取り調査日 平成23年9月29日

4-2 調査結果

- (1) 改築・改修の対象駅について

現状の状況で改築・改修を公に表明している駅はないという事であった。但し、水面下ではいくつかの駅においてそのような動きがあることも確かである。その中で、前々から議題にあがってはいるが、現状で進展がない駅は、江ノ島駅である。また、他の駅で、実際に改築・改修の始まっている駅は本研究の対象には入れない。

江ノ島駅においては問題箇所の聞き取りもできた。また、江ノ島電鉄線は、藤沢市、鎌倉市を通る鉄道であるが、鎌倉市側にある駅の大きな改築や改修は埋蔵文化財調査等などで大変困難であるということであった。

- (2) 江ノ島電鉄線関係者から見た同路線の現状と課題

江ノ島電鉄線の利用者は、観光客が多い。観光客の多くは都市近郊から来訪し、その多くは鎌倉近辺の観光客である。一方、江ノ島近辺の観光客はそれに比べると少

ない。関係者の方々は、江ノ島電鉄線の利点である二つの観光地をつなげることを課題としている。そのターゲットとして鎌倉近辺の観光客や、学生などの若世代を取り込むことを目標としているという話を伺った。

5. 現地調査

5-1 現地調査概要

利用者の視点から江ノ島電鉄線の駅施設の現状と課題を把握すること、改善プランの対象駅の選定のため現地調査を行った。調査対象と方法は以下の方法で行った。

表4 調査概要

調査対象	藤沢駅、鎌倉駅を除く13駅
調査方法	PPP(プロダクト・パフォーマンス・プログラム)と、国土交通省が公開している『公共交通機関の旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドライン(バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編))』を参考に点数表を作成し、ユニバーサルデザインの評価をした。その後、その評価をレーダーチャートで表した。

5-2 調査結果

藤沢駅と鎌倉駅を除く江ノ島電鉄線全駅のユニバーサルデザイン(以下UDとする)の評価をしたが、どの駅もあらゆる人が快適に利用できる環境が完璧に整っている状態とは言えなかった。長谷駅・江ノ島駅(図2)は利用客が多く、観光の名所が周辺にたくさんある事からスロープ等だけでなくトイレなどもUDの手法で改修されている。他の駅は、どの駅も敷地面積が小さいので、上記の二駅のような改修をすることは困難である。また、トイレなどの付属施設があってもUDの対応がなされていない場合がほとんどである。ゆえに、あらゆる人が快適に利用することを全駅で実現することは現状の駅敷地では難しいことが分かった。利用者の多い観光地近辺の駅と常に一定の利用者数が見込める駅を優先して改築・改修していく事が重要である。また、ほとんどの駅で、駅案内標識や情報揭示物等がわかりづらい点が気になった。

5-3 改善プラン対象駅の選定

改善プラン対象駅は、江ノ島駅と七里ヶ浜駅(図2)とする。江ノ島駅は、聞き取り調査時から注目していた駅であること、同路線を代表する観光駅であること、UDに関する評価が比較的高い。一方、七里ヶ浜駅は、同路線の観光駅以外で重要とされる駅つであると考えられ、UDに関す

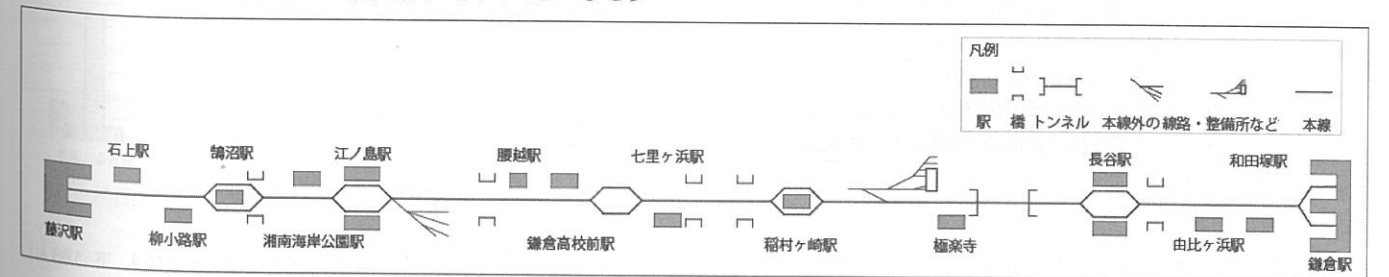
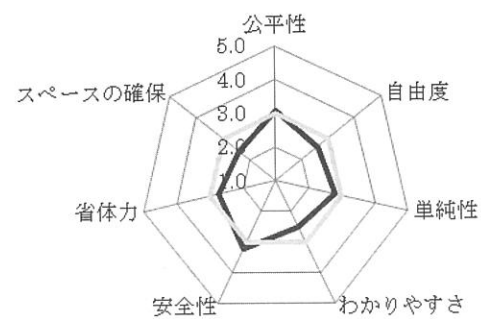


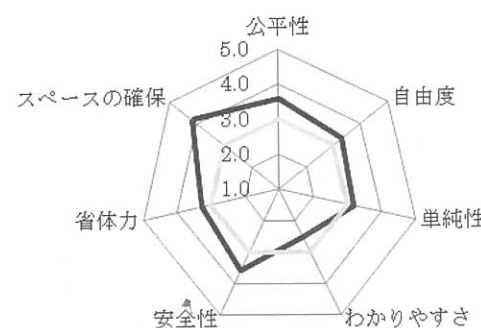
図1 簡易路線図

る評価が平均に近いなど江ノ島駅とは異なる。このように、タイプの異なる2駅を調査対象13駅から選定した。

七里ヶ浜駅



江ノ島駅



—— 評価値 (満点5) —— 普通 (3)

図2 UDに関する評価のレーダーチャート

6. アンケート調査

6-1 アンケート調査概要

現地調査では、定期券外利用者の立場で、江ノ島電鉄線の評価をし現状と課題を把握した。本アンケートでは、先に行った現地調査の課題の解決と改善プランを考えるにあたって、同路線を良く使うであろう沿線の学生に向けてアンケート調査を行い、同路線や駅をどのように考えているのかを把握した。

表5 調査概要

対象者	県立S高等学校の生徒
方法	窓口担当の方にアンケート配布・回収
配布数	10クラスの生徒(311部)
回収率	311部(100%)*1
調査箇所	情報揭示物(駅案内標識,時刻表など) 駅施設(改札口,券売機,ホームなど)
主な調査項目	1. 情報揭示物全般の満足度,意識調査 2. 七里ヶ浜駅の駅施設の満足度,意識調査 3. 江ノ島駅の駅施設の満足度,意識調査

6-2 アンケート結果

(1) 情報揭示物全般

情報揭示物全般の意識調査は、どの設問においても約半数以上の人が、普通 (どちらでもない) ・やや満足

(やや良い) ・満足 (良い) の評価をしていることが確認できた。良く利用する人から見たときの情報揭示物の大きな問題点はあまりないということが確認できた。

(2) 七里ヶ浜駅・江ノ島駅

七里ヶ浜駅全体では、多くの設問でやや不満 (やや悪い) ・不満 (悪い) の評価のほうが高くなる傾向が把握できた。また、自由記述欄を加味すると、現状では、学生の通学時間帯において駅のキャパシティを超えた利用状況に陥っていることが考えられる。駅の改善は必須であると判断されるが、駅の敷地が小さいことから、現状の敷地規模での改善案には限界があると判断する。

江ノ島駅全体は、極端に悪い評価はほとんどなく、現状の駅の状態が無理なく利用できていることが確認できた。また、自由記述欄には冬季のイルミネーションなどの装飾などがとても良いという記述があり、利用者からは、一定の満足度を得ていることが把握できた。

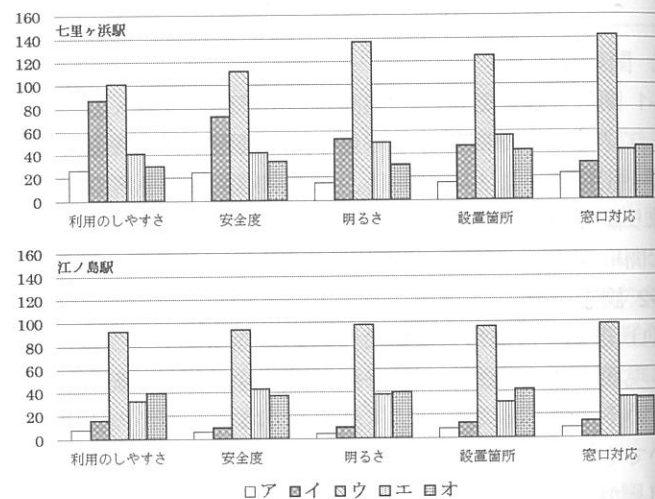


図3 改札口
(単位:人 *有効回答者数 上 286人 下 190人)

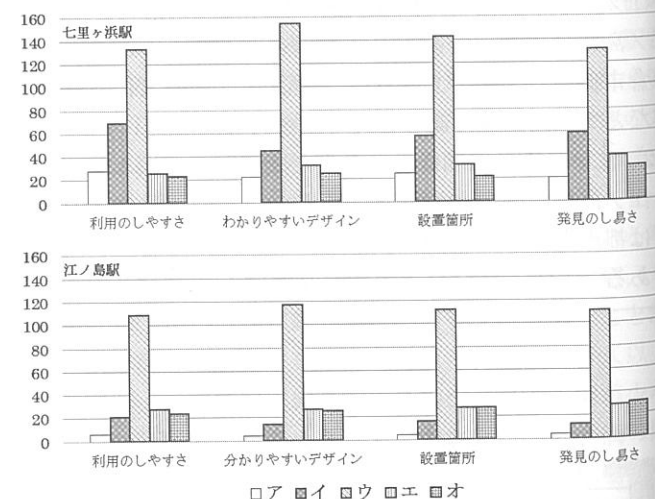


図4 券売機
(単位:人 *有効回答者数 上 279人 下 188人)

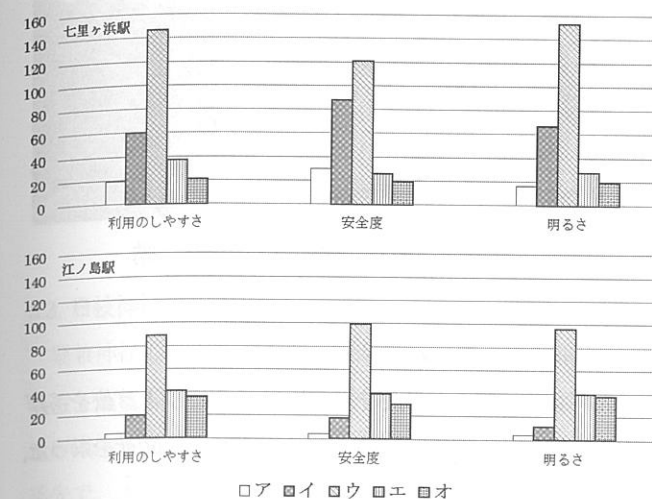


図5 ホーム
(単位:人 *有効回答者数 上 284人 下 190人)

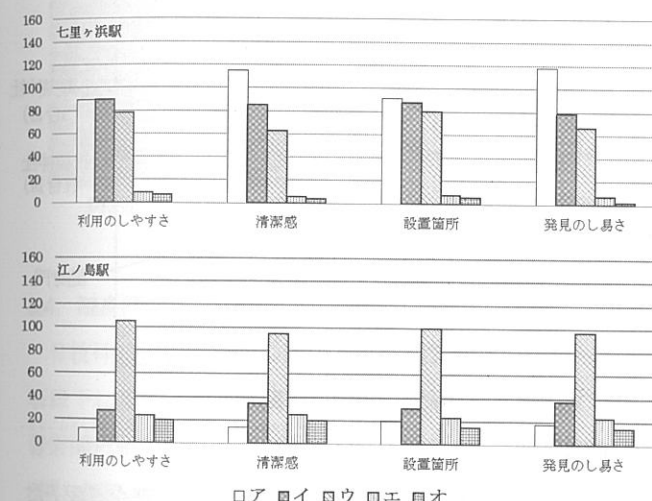


図6 トイレ
(単位:人 *有効回答者数 上 273人 下 189人)

凡例 (図3~図6)
ア: 不満・悪い
イ: やや不満・やや悪い
ウ: ふつう・どちらでもない
エ: やや満足・やや良い
オ: 満足・良い

7. 改善プランの提案

表6 改善プランの概要

七里ヶ浜駅	- 改札口の簡易式自動電子改札の位置変更と同機器退場用の増設 - トイレの美化・案内標識の新設 - ホームの採光,照明の取り入れ方の変更・電車発着時の警告等の強化 - 改札口,券売機のUD化 - 情報揭示物の言語やデザインの統一
江ノ島駅	- 改札口,券売機周辺の採光,照明の取り入れ方の変更 - 下り側ホームの待合室の設置 - 券売機のUD化 - 自動改札口の展示誘導ブロックの設置 - 情報揭示物の言語やデザインの統一

7-1 七里ヶ浜駅

七里ヶ浜駅は、現状の敷地規模で新規の施設設置や改修は困難である。同駅は通学の時間帯における利用者数が駅のキャパシティを超える可能性があり、その要因として、電車下車時のホームと改札口の混雑が一あげられる。現状で可能な対策として、簡易式自動改札口の配置箇所の変更と退場用の同機器個数の増設がこの混雑を解消する一つの解であると考えた。

同駅はトイレがホームや改札口から発見しにくい箇所にある。配置箇所を変更することは困難なので、案内標識の増設をし、駅内どの箇所からも誘導できるような措置をすることが必要である。

7-2 江ノ島駅

江ノ島駅は、聞き取り調査時に聞いた問題の改札口,券売機周辺の採光,照明の取り入れ方の改善や、下りホームの待合室の設置等が考えられる。これらは不満を解消するという理由ではなく、より快適な駅利用を実現することに必要であると考えた。

8. 総括

本研究では、江ノ島駅と七里ヶ浜駅の施設改修に焦点を当て、江ノ島電鉄線の駅舎について考えてきた。しかし、江ノ島電鉄線は、その他にも様々な特徴を持った多くの駅を持つ。また、利用者の動向も、各駅によって利用形態が変化していることが読み取れた。これは、意識調査のアンケートを行った際にも、記述欄に不要に思える駅があると記述した人がいたことから明らかではないだろうか。また、同路線は、他の鉄道路線と違い、路線本体がこの地区の観光名所となっている。故に、単にUDの駅施設の改築・改修をすることは、この路線の良さを壊しかねない。ゆえに、同路線はUDの改修をしつつも、各駅の個性を最大限に生かせる駅施設の改築・改修をする必要がある。その方法として、単に駅関係者や関連企業だけでなく、周辺の住民や教育機関等と協力して、同路線の在り方を話し合い、同路線の各駅の今後の在り方を創出していくことが最適な方策であろう。

参考文献・注釈

- 1) 江ノ島電鉄株式会社『江ノ電の100年』江ノ島電鉄株式会社 2002
- 2) 文化庁『「武家の古都・鎌倉」の世界文化遺産推薦について(案)』文化庁 2011
- 3) 国土交通省『公共交通機関の旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドライン(バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編))』国土交通省 2007
- 4) 江ノ島電鉄株式会社『有価証券報告書 第112期』江ノ島電鉄株式会社 2011 P.10
- 5) 神奈川県『平成22年度神奈川県交通関係資料集』神奈川県 2011 P28

*1 回収率は100%であったが、有効回答数は、各設問毎に集計を行ったので、必ずしも回収率=有効回答者数とはならない。
*2 集計結果はこの他にもあるが、紙面の関係上、いくつかの集計結果は省略する。