

サザンクロスプロジェクト

1. 主旨...クルマばかりに頼ってはいけません

現在の社会の一側面を表す言葉として「車社会」、「高齢化」、「郊外化」があげられます。

車社会の進展とともに、自動車は人々の生活にとって欠くことの出来ないものとなっています。個人の価値観の多様化は、個別空間での移動が可能な自動車交通への過度な偏重を起こしています。これは家庭に自動車が普及した中で幼少期を過ごした若者の世代に顕著にみられる傾向です。しかし、自動車という個別交通機関はエネルギー面、環境面から考えて限界があるといわれています。

高齢化は平均寿命の伸びとともに急速に進んでいます。そのスピードはすでに高齢社会となっている欧米諸国を大きく上回るものです。一般的に高齢化は身体的機能が若い世代に比べて劣ることから、徐々に車の運転を回避する傾向にあります。

郊外化はデフレ経済下、地価の下落とともに都心回帰の兆しは若干みられるものの、基本的に進展しています。郊外化は都市の分散化につながり、都市の魅力である多くの人が出会い、ふれあい、そして刺激しあう場が少なくなってきました。郊外への大型商業施設の進出により都心部の商業の衰退が起こっており、特に地方都市の都心部は「シャッター通り」という言葉が示すように人出が少なくなり、地域の活力がなくなりつつあります。

このような社会には、交通面からみると前述の高齢者のほかに、免許を持たない人、年少者、身障者等の交通弱者がかなり多く存在します。最近、高齢者が福岡市の天神といった都心に数多く来街するといった実態からみますと、このような交通弱者に対しても自由に移動できる手段を社会で準備することが必要です。すべての人々が、すべての地域に等しく行くことの出来る交通システムを作ること、それは社会の責任です。「動ける若者はいいが老人は郊外に取り残される」ような事態を招いてはいけません。

これらから考えると、公共交通機関の位置付けが改めて重要になります。公共交通機関は個別空間を有する自動車と違って、人々が乗り合わせることによって多くの人と触れ合う場所を提供するといった副次効果も併せ持ちます。情報化が進む中、人と人とが触れ合う機会が少なくなることが予想される中で、このような効果は貴重なものです。

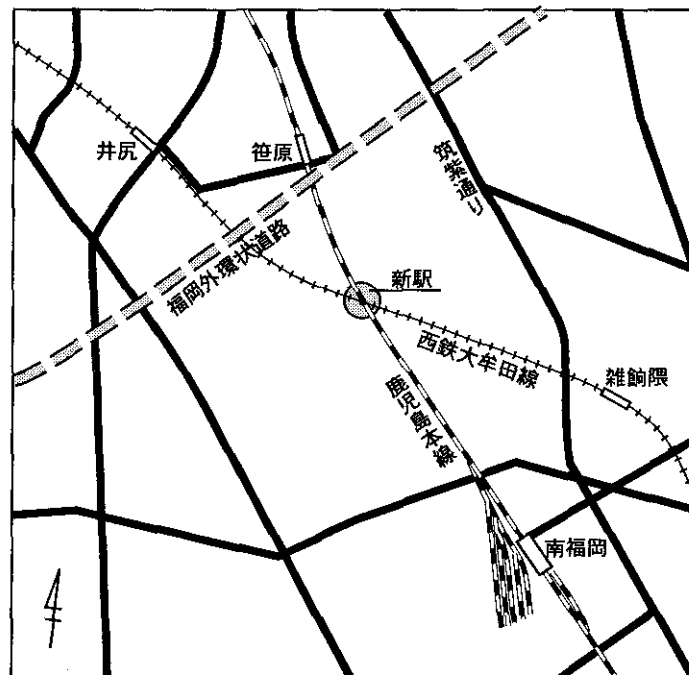
しかし、公共交通機関として鉄道は多大な投資、長い建設期間が必要となります。そこで既存の施設を有効に活用し、それらをうまくつなげることにより一層の効果をあげるといった発想が必要となります。いわゆるネットワーク効果です。この効果により色々な路線を均一的に利用し、部分にかかる過重な負荷を軽減することも出来ます。これは投資された資金をできるだけ満遍なく使うといった点からみて社会経済的に有益なものです。

以上より、公共交通機関をうまく使うといった主旨で鉄道相互を結節させ、利用者の利便性向上及び種々の効果を発揮する下記のプロジェクトを提案します。

2. 提案内容...乗り換え新駅をつくります

福岡市を中心とした福岡都市圏には鉄道として、JR 鹿児島本線・筑肥線・篠栗線、西鉄大牟田線、市営地下鉄などが整備されています。福岡市と福岡県南部地域を結ぶ JR 鹿児島本線と西鉄大牟田線は、終点の大牟田駅では結節しているもののそれ以外では接続が悪い状況です。両路線は福岡市南部の井尻地区でクロスし、天神、博多駅方面に向かっていきます。また付近には近々福岡市の幹線道路である外環状道路が建設予定で鉄道、道路が大きくクロスする重要な地区です。

提案内容は両路線がクロスするところに乗り換え連絡駅を設置するといったものです。連絡駅の設置により当駅で乗換えを行い天神、博多駅方向への行きやすさがさらに向上することになります。また地下鉄と一体となって循環路線も形成されることにもなります。



3. 予想される効果...色々な効果があらわれます

- ・ 鉄道利用者の天神、博多駅方向への自由度がさらに高まります
- ・ 循環路線を形成することで互いが補うことにより、ピーク時における各路線の負荷が軽減されます
- ・ ネットワークとして容量が拡大することにより利用者の拡大が見込めます
- ・ 自動車利用から鉄道利用への転換により交通混雑の解消、環境改善に寄与します

4. 課題...意識改革が重要です

- ・ 未来の主役である子供たちに公共交通機関に対する身近な意識を持たせることが必要です
- ・ 公共交通機関を移動手段とだけしか捉えるのではなく、楽しい乗り物として、都市の装置として捉える意識づくりが必要です
- ・ 都市市内においては車と公共交通機関を同じ位置付けで捉えることが重要です
- ・ 地域内共通運賃、老人パス、子供パス等の料金政策が必要です

