

地方鉄道と沿線住民の良好な関係性の構築に関する研究

～地域資源としての鉄道に対する好意的な感情に着目して～

大阪大学大学院経済学研究科 當麻 俊介
大阪大学大学院工学研究科 加賀 有津子
大阪大学大学院工学研究科 鳴海 邦碩

1. 研究の背景¹⁾

2000年3月の改正鉄道事業法の施行における需給調整規制の撤廃により、鉄道事業の廃止が届出制となり、採算のとれない概ね輸送密度4000人/日km以下の地方鉄道路線の廃止が相次いでいる。究極的には、図1のような状況が懸念されている状況下において、これからの地方鉄道がどうあるべきかが問われている。

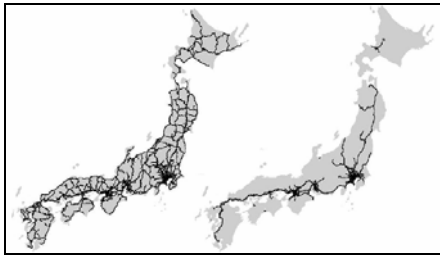


図1 輸送密度4000人/日km以下の路線が廃止された場合(鉄道まちづくり会議作成)¹⁾

これらの背景として、本来は公共交通機関であるはずの地方鉄道が、モータリゼーションの進展などに伴う利用者の減少に加え、運賃収入に大きく依存する独立採算制という厳しい条件下での運営を強いられ、公共性や社会的価値については考慮されてこなかった点などが挙げられる。

2. 研究の目的

このように採算性という評価基準においては非常に脆弱で存廃が危ぶまれる地方鉄道であるが、その解決方針として、補助制度といった財源論などの議論も見受けられるが、本研究では、地方鉄道が地域の魅力向上や活力に貢献する地域資源として活かされることが重要であるとの認識に至った。そこで、地方鉄道を地域資源として活かすためには、沿線住民が地方鉄道に対して抱く好意的な感情が重要であるとの視点から、地方鉄道と沿線住民との良好な関係性の構築について考察することを目的とした。

3. 研究の流れ

まず、地方鉄道の存在意義と、実際の存廃に関わる動向について把握して、これからの地方鉄道に必要な要素についての視座を得るために、既往文献調査と事例調査を行い、地方鉄道を取り巻く動向としてどのようなものが見受けられるかを整理し、地方鉄道が地域にとってどのように位置づけられるべきかを検討し、地方鉄道の今後を考えた際に重要な視点と、検証すべき仮説を立てた。そして、仮説を

検証するため、研究対象路線を設定し、地域と交通手段に対する感情面に関するアンケート調査を実施し、地方鉄道と沿線住民との良好な関係性の構築について考察した。

4. 既往文献調査

昨今、地方鉄道の現状を問題視し、学術的にも地方鉄道の存在意義を見直す動きが見受けられる。

例えば中川²⁾は、公共交通全般についてであるが、公共交通の評価が採算性重視で行われていることに対し、つぎのように警鐘を鳴らしている。

公共交通施策の多くは「正便益不採算」という性格を持っており、事業者の採算が負でも社会的便益が正になる場合には、それを評価する視点が必要である。昨今見受けられる万葉線や醍醐コミュニティバスといった例は、不採算であることを市民や行政が認識したうえで、その社会的必要性について議論してきたものであり、本来そのようなプロセスを経るべきである。そして、社会的便益が発生するものに対しては、適切な負担をすることが必要なものであって、負担を回避することによって享受できるはずの便益を失っている場合もあるということ認識する必要がある。

このように、長年にわたり公共交通分野を支配してきた採算主義と公共性の喪失が、鉄道に関しては都市と地方におけるある種の格差問題として表出したと言えよう。

また、京福電鉄(福井県下)の存廃問題の経験を通じて、川上³⁾は、自らが関わった京福電鉄の再生や各地の存続・再生問題を概観して、独立採算制の枠を超えた公的主体の財政・運営面への関与の妥当性として、鉄道がもたらす外部的地域経済効果と環境・福祉・教育といった公益支援性を挙げている。これは、鉄道が地域の一部として機能し、移動手段の選択肢の提供や地域活性化への貢献を期待できるので、運営を支えるための公共の負担はごく自然であるということである。しかし、そのためには直接受益者である利用者だけでなく、沿線住民や市民全体が存在意義を認識し、社会的便益を享受しているというコンセンサスを形成することが重要である。また、多様な主体が財政的な枠を超えて「気持ち」で支え合うことも重要であると述べている。

5. 事例調査

地方鉄道の存廃に関わる昨今の動向から、課題や成果を洗い出し、存廃を左右した要因や、共通して見られる動きなどを把握するため、次の分類を用いて事例調査を行った。

廃止事例・・・改正鉄道事業法に基づく廃止手続きを経て2006年12月1日までに事業廃止に至った事例。

廃止予定事例・・・2006年12月1日時点で、廃止手続きを経て事業廃止が予定されている事例。

再生事例・・・一部廃止手続きを経たものを含め、新規事業者によって事業が承継された事例。

上記の事例分類に基づき、図2のように事例を抽出した。

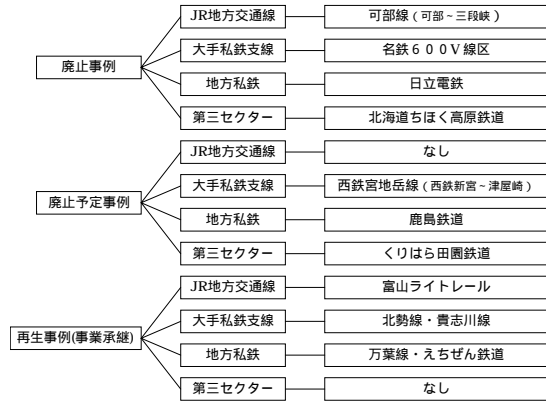


図2. 抽出事例(12事例)

このように抽出した各事例の動向について整理するために、事例調査シートを作成した。調査シートは、図3に示すように、事業者名、路線名といった基礎情報、事例概要、事例の経緯、関連主体の図、成果、課題などで構成される。



図3. 事例調査シートの例(万葉線と鹿島鉄道)

事例調査の結果、実際問題として事業者の意向に左右される部分も多いが、共通して見受けられる点として、沿線住民が地方鉄道の問題を自分たちの問題として認識して、署名活動やイベントの実施など、存続に向け取り組む姿勢を示していることが挙げられる。そのような姿勢があつてはじめて、地域で支える環境が備わったと言えると考えられる。実際、えちぜん鉄道(旧京福電鉄)や北勢線、万葉線や貴志川線のように、沿線住民等による活動によって好転した事例も存在する。これらの事例では、存続後より地域性と個性を増した鉄道へと変貌を遂げている。

6. 地方鉄道に重要な視点と仮説

前述のような姿勢は、存廃問題の有無に関わらず重要であるが、存廃問題が顕在化していない状況において、存続に向けた取り組みがどのように置き換えられるかを考えると、沿線住民が如何に地方鉄道を地域資源として、自分達の財産として活用できるかという、地方鉄道と沿線住民と

の関係性の問題に集約される。存廃問題は「気づき」を与えるイベントであり、それに伴う存続活動は、地域で支える意思表示のひとつの形態である。重要なのは、地域との関連性も踏まえて、沿線住民が如何に持続的に地方鉄道と関わっていけるかということである。これが、地域資源としての活用が重要であるとの認識に至った理由である。

このような地方鉄道像を実現していくためには、第一に沿線住民が地域の鉄道に対して好意的な感情を抱いていることが重要となるものと考えられる。そこで、検証されるべき以下のようなふたつの仮説が考えられる。

交通手段の利用と感情の側面には差異がある。

例えば、鉄道に好意的で自家用車あまり好意的でない自家用車利用者というように、移動手段の利用実態と移動手段に対して抱く感情に差異が確認されれば、地方鉄道の支持層が広範に潜在する可能性を表す。反対に、1対1であれば、非常に困難な状況となる。

鉄道は地域にとって意味のある存在である。

ここでの地域にとっての意味とは、地域との結びつきが強いということ、鉄道が存在することが地域への好意的な感情に寄与していれば、意味があると言える。つまり、地域にとっての意味の有無は、沿線住民にとって鉄道が地域資源として認識されるか、その可能性を左右する。

7. 研究対象路線

本研究では、高速化や駅前整備といった利便性向上施策とともに、鉄道を活かした地域づくりを目指し、沿線住民を含む多様な主体による参加型プラットフォームの設立を検討しているJR西日本の姫新線の兵庫県下(図4)を研究対象路線とした⁽²⁾。この路線の沿線地域を対象に、仮説を検証し、良好な関係性の構築について考察した。

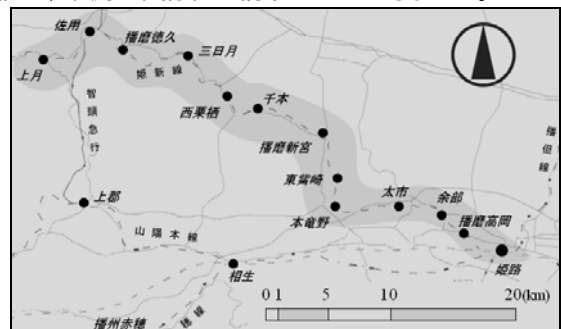


図4. 姫新線(姫路~上月(50.9km))

まずは、姫新線を取り巻く各主体がどのような状況にあるかを概観した。その結果、図5に示すように沿線自治体や県といった行政の積極性に対し、沿線住民の意思表示=感情的側面は把握できていないことが明らかとなった。

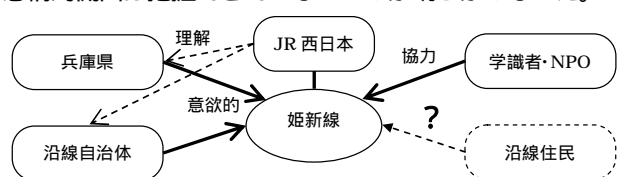


図5. 姫新線を取り巻く各主体の状況

姫新線と沿線住民の良好な関係性を前提として、姫新線が魅力的な地方鉄道像として確立されるわけで、沿線住民が姫新線に対してどのような感情を抱いているかを把握することにより、各主体の活動の意義と実効性が担保されると考えられる。そのためには、前述の仮説を検証する必要があり、現状を把握することが重要であると考えた。そこで、沿線住民を対象に、日常の交通行動と、地域及び交通手段に対する感情に着目したアンケート調査を実施した。

8. アンケート調査の概要と結果

「交通行動と地域・交通環境に対する感情に関する現況調査」と題して、姫新線沿線地域を対象にアンケート調査を実施した。調査内容は、交通行動と地域に対する感情に関する既往研究⁴⁾を参考にし、以下の設問とした。

フェイスシート・・・年齢・居住年数・職業・免許有無など
 交通行動・・・日常の行動目的の頻度・代表移動手段など
 地域感情・・・地図上に「普段生活し、親しみ慣れた地域」を示して(囲んで)頂き、その地域や地域周辺に対する感情に関する回答を求めた。

交通感情・・・交通機関における鉄道の位置づけを明らかにする意味で、自家用車・鉄道・バスに対する感情に関する回答を求めた。

なお、感情項目についてはリッカート尺度5件法を用い、全くそう思わない(1点)～どちらでもない(3点)～強くそう思う(5点)の5段階とした。アンケートの配布概要は以下の通りである。

配布日：2006年11月30日,12月1,3,4,10日

配布方法：ポスティングにより一帯に一部ずつ

回収期限：2007年1月9日

なお、ポスティングは無作為に行った。配布エリアは、余部・本竜野・播磨新宮・三日月・佐用の各駅の半径500m圏内(余部・三日月)、半径1km圏内(本竜野・播磨新宮・佐用)であり、配布・回収部数は図5のようになった。

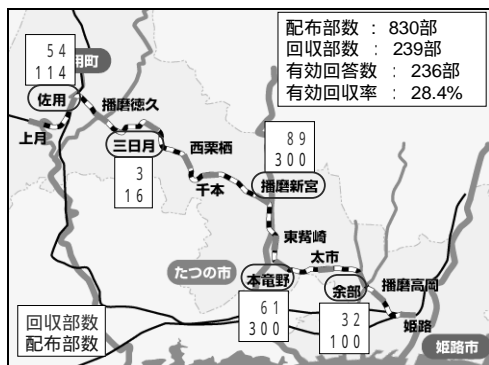


図6. アンケートの配布・回収状況³⁾

次に、各設問、各項目の集計結果を示す。なお、欠損値があっても採用の余地があるサンプルを集計に含めたため、項目によってサンプル数が異なっている。

フェイスシート

比較的幅広い層からの回答を得ることができた。自家用車保有率は非常に高い結果となった(図7)。

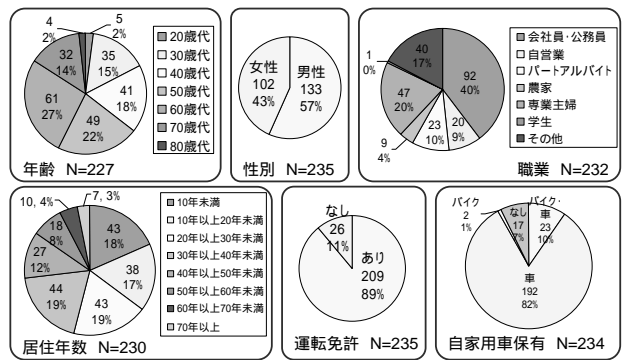


図7. フェイスシート項目の結果

交通行動

日常の交通行動については、自家用車の利用が圧倒的に多い結果となった(図8左)。一方、自家用車利用者が目的地への移動の過程で公共交通を利用可能であるかとの問いに対しては、利用可能であるとの回答が比較的多く見受けられた(図8右)。

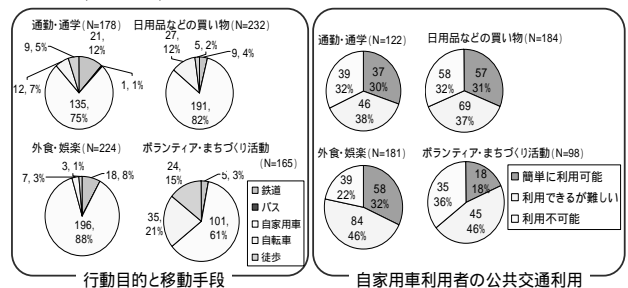


図8. 交通行動項目の結果

地域感情

どちらでもない(3点)を基準にして、有意な感情の傾向を示したのが図9である。公的サービスや公共施設の不便を感じながらも、風土的要素や愛着の面で好感情を抱く傾向にあることが理解でき、定住意識も確認できる。一方で、地域の活動への参加やご近所づきあいについては、有意差は確認できなかった。

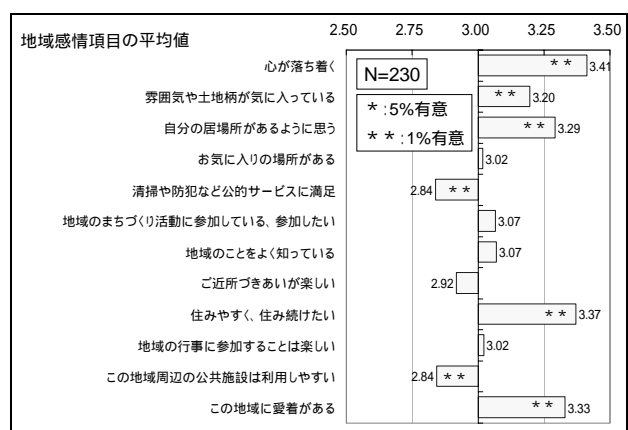


図9. 地域感情項目の平均値と基準値との有意差

交通感情

自家用車・鉄道・バスの各交通手段に対して同様の項目を設定して、得られた回答の有意な感情の傾向を示したのが次頁の図10である。

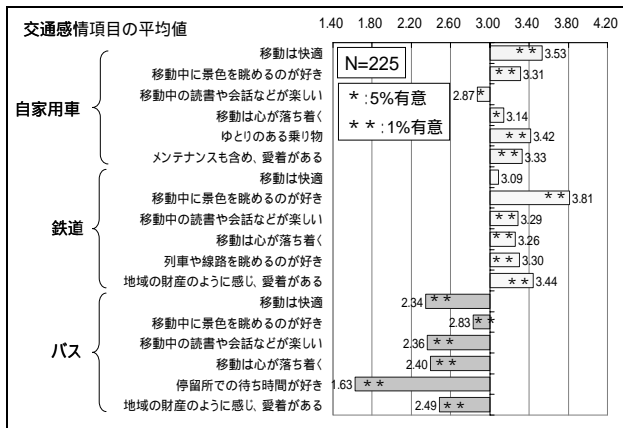


図 10. 交通感情項目の平均値と基準値との有意差

快適性では自家用車が有利な状況になっているが、多面的に評価すると、鉄道にも自家用車と同程度もしくはそれ以上の好感感情を確認できる。従って、仮説 については、交通行動との比較から実証でき、利用実態に関係なく沿線住民が好感感情を抱く傾向が見受けられた。

9. アンケート調査結果の分析

仮説 を検証するために、各回答の地域感情の平均値と各交通手段の交通感情の平均値との相関分析を行った結果が図 11 である。地域感情と鉄道に対する感情の関係についてはバブルチャートで示している。なお、平均値の 1~2.5 未満を「否定的」、2.5~3.5 未満を「標準的」、3.5 以上を「好意的」として、回答の分布を示している。

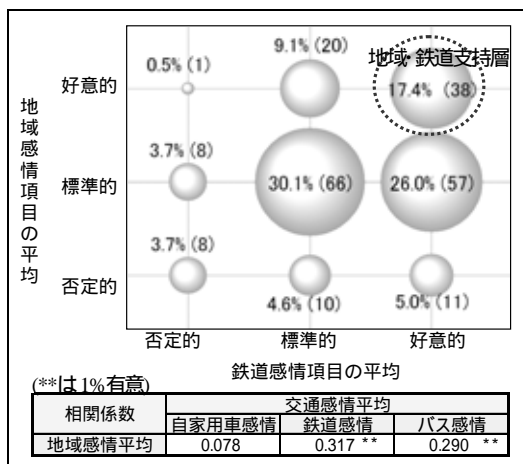


図 11. 地域感情と交通感情との相関と分布(N=219)

これより、鉄道に対する好感感情と地域に対する好感感情には正の相関が確認され、仮説 の鉄道と地域の結びつきが強いことが実証された。かつ、ここでは「地域・鉄道支持層」と定義するが、地域と鉄道の双方に対して好意的な回答に代表されるように、鉄道に対して好意的な層が少ないことが明らかになった。

10. 良好な関係性の構築に関する考察

本研究では、ケーススタディではあるが、姫新線の兵庫県下の沿線住民を対象に、地域と姫新線に対する感情的な

側面についての現状を明らかにした。その結果、交通実態からは明らかにならない地方鉄道に好意的である沿線住民の存在が確認できた。このことより、地方鉄道と沿線住民の関係性の望ましい成熟過程としては、図 12 のような流れが考えられる。

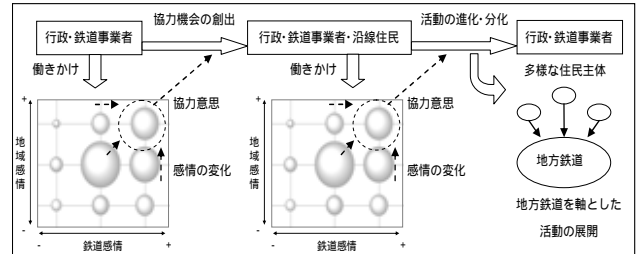


図 12. 地方鉄道と沿線住民の関係性の望ましい成熟過程

初期段階においては、鉄道事業者や熱意のある行政がその役割を担い、沿線住民に対して地方鉄道の存在意義についての「気づき」を与え、地方鉄道を地域資源として活用することに対する協力を得る段階へと発展させていく必要がある。その取り掛かりとして、「地域・鉄道支持層」を協力行動に導くことが有効であると考えられる。そのための協力機会を設け、沿線住民も担い手としての役割を果たす仕組みが構築されれば、地方鉄道と沿線地域との結びつきがより強化される。最終的には、地方鉄道を軸に沿線住民主体の様々な活動が展開されることが望ましい。そのような状況下においては、地方鉄道の置かれた厳しい状況を自分たちの問題として捉えることが自然となっているはずであり、利用の側面においても、持続的な利用促進が期待できると考えられる。

補注

- (1) 図は鉄道とまちづくり会議 (2004) 「どうする？地方鉄道の未来」、緑風出版、pp28 より引用。
- (2) 1990 年より、兵庫県下の沿線自治体が「姫新線姫路上月駅間電化促進期成同盟会」を結成し、PR 活動に努めている。2003 年からは兵庫県も加わり、交通事業者(JR 西日本・神姫バス)、学識者や学生なども交えた連携体制が整えられた。利便性向上に対するニーズ調査などは実施されている。
- (3) 路線図は「姫新線姫路上月駅間電化促進期成同盟会」HP 内の沿線紹介<http://kishinsen.jp/ensen/index.html>より引用。

参考・引用文献

- 1) 鉄道とまちづくり会議 (2004) 「どうする？地方鉄道の未来」、pp18~pp28、緑風出版
- 2) 中川 大 (2005) 「正便益不採算問題への対応 採算神話が阻んできた公共交通の改善」、運輸と経済、第 65 巻 第 1 号、pp40~pp42、財団法人運輸調査局
- 3) 川上 洋司 (2004) 「地域と鉄道」、みんてつ、11 号、pp4~pp7、日本民営鉄道協会
- 4) 大谷華 芳賢纂 (2003) 「地域交通環境の利用が高齢住民の地域感情に及ぼす影響」、立教大学心理学研究、第 45 号、pp1~pp9