

# 地域の物語が地域愛着に与える影響の検証 -かしてつバスに着目して-

宮川 雄貴<sup>1</sup>・谷口 綾子<sup>2</sup>・石田 東生<sup>3</sup>

<sup>1</sup>非会員 藤沢市役所 (〒251-8601 神奈川県藤沢市朝日町1-1)

<sup>2</sup>正員 筑波大学大学院 講師 システム情報工学研究科 (〒305-8573 茨城県つくば市天王台1-1-1)  
E-mail:taniguchi@risk.tsukuba.ac.jp

<sup>3</sup>正員 筑波大学大学院 教授 システム情報工学研究科 (〒305-8573 茨城県つくば市天王台1-1-1)  
E-mail:ishida@sk.tsukuba.ac.jp

本研究は、2010年8月に開通したかしてつバス導入経緯に着目した物語を作成し、その物語が地域愛着に与える効果を把握するものである。物語は、かしてつバス整備の関係者、バス利用者などに実施したインタビュー調査を元に作成し、それをかしてつバス沿線自治体である石岡市役所と小美玉市役所の職員を対象に物語の読了を要請した。物語の効果を把握するためのアンケート調査では、物語を読む群、物語と同一の内容を年表にまとめた資料を読む群、統制群の3群を設定し、群間や物語の評価の高低により地域愛着等に差があるかを分析した。その結果、物語を高評価した人はバスへの愛着が高く、バス利用意図も高いことが定量的に示された。さらに、資料群の感想は即物的・個別的内容に限られたが、物語群の感想は、公共交通の大切さや人と人とのつながりの大切さといった普遍的な記述が多いことが示され、物語読了の効果を質的に把握することができた。

**Key Words** : 物語研究, 公共政策, モビリティ・マネジメント

## 1. 研究の背景・目的

戦後、我が国はモータリゼーションを迎え、自家用車の走行台トリップは1960年代から今日に至るまで増加を続けている。一方、我が国の鉄道事業者や路線バス事業者は地方を中心に利用者が減少し厳しい経営を強いられている。これは、筑波大学のある茨城県も例外ではなく、近年では日立電鉄線、鹿島鉄道線が廃止されたほか、路線バス路線も2002年から2006年にかけて151系統が廃止されるなど、鉄道、路線バスともに厳しい経営状況にある<sup>1)</sup>。

本研究の対象路線であるかしてつバスは、バス専用道を道路法上の道路として整備した、全国初の公設民営方式のBRTである。BRTはLRTと比較し整備コストが安く、地方鉄道の廃線跡地を活用した新しい公共交通として今後普及する可能性がある。かしてつバスは前述のとおり鹿島鉄道の跡地をバス専用道として整備したBRTであり、鹿島鉄道時代、代替バス時代と比較しサービスレベルを向上させ、沿線住民もそれを概ね認知しているが、利用者数は鹿島鉄道時代の利用者数であり、かしてつバスの需要目標である1600人に対し、6割程度とまだ少ないの

が現状である。このため、沿線住民アンケートより不満な点として挙げられた現状の運行ダイヤ、運賃の改善やモビリティ・マネジメントを行うことも重要であるが、まずは、なぜ鹿島鉄道が廃止したのかを沿線住民に知ってもらい、公共交通の大切さについて考えてもらうことが地方公共交通の維持のために必要ではないかと考えた。

そこで、本研究では鹿島鉄道開業からかしてつバス開通までの物語を作成することにした。物語を読むことによって、すぐにかしてつバスの利用者の増加や地域愛着が向上することは難しいかもしれないが、もし物語が長期的に語り継がれれば、物語が地域愛着やかしてつバスへの愛着を高め、地域でかしてつバスを支えるきっかけになるかもしれない。そのため本研究では、物語が地域愛着や公共交通への愛着へ及ぼす影響や、物語による意識変化と個人属性、そして、かしてつバスに関する資料と、物語を読んだ感想の質的差異を分析することの3点について検証することを目的とする。

## 2. 既往研究の整理

本章では、既往研究において、どのような地方公共交通の存続活動が行われているかについて把握し、本研究の位置づけを行う。

### (1) 地方公共交通の存続活動

改正鉄道事業法施行後、採算の取れない地方鉄道を中心に廃止が相次いでいる。地方鉄道を維持する施策のひとつに補助金による支援制度が考えられるが、地方鉄道が地域の資源として活かされることも重要である。

當麻ら(2007)<sup>2)</sup>は、地方鉄道が地域の資源として活かされるには、沿線住民が地方鉄道に対して好意的な感情を抱いていることが重要であると述べているほか、改正鉄道事業法後に廃止された鉄道路線の事例調査より、鉄道路線の廃止が顕在化すると、この問題を自分たちの問題ととらえ、住民による存続活動を行うようになることから、地方鉄道の存続問題の有無にかかわらず、住民が地方鉄道を地域の資源として認識し活用し、それをいかに持続することができるかが地方鉄道の存続に関して重要な視点であると述べている。また、JR姫新線の沿線住民に対し行ったアンケート調査で、日常生活では自動車を利用しているが鉄道に好意的な感情を抱いていることが明らかにしている。

一方、実際に住民らが支援をして鉄道を支えている例もある。例えば、辻本(2009)<sup>3)</sup>は和歌山鐵道貴志川線がどのようにして廃止の危機を乗り越えて存続したのかについて報告している。

貴志川線は主に通学路線として利用されていたが、モータリゼーションの進展をうけ利用客数が減少していた。これを受け南海電気鉄道はコスト削減のほか、車両の冷房化、増便などのサービス向上を行い、一時は利用者数が増加したが、貴志川線沿線の道路にバイパス開通が開通した影響もあり、2003年に貴志川線の廃止を含めた抜本的な経営改善を行うことを発表した。これを受け、和歌山県や沿線自治体は存続を求める署名活動や利用状況調査などを行ったが、住民側の動きは緩慢であった。しかし、このシンポジウムの中に後に「貴志川線の未来を『つくる』会」の幹部となるメンバーが参加しており、このシンポジウムを機に少しずつ住民による存続活動が行われるようになった。

そして、テレビ番組で「貴志川線の未来を『つくる』会」の活動が取り上げられたことをきっかけに、住民による貴志川線の存続活動が行われるようになった。そして、沿線自治体は住民の活動の活発化を受け2005年2月に貴志川線を存続することで合意し、貴志川線の事業を引き継ぐ事業者を募集したところ、岡山電気軌道が新会社を設立し事業を引き継ぐことで決定した。そして今日

では、オーナー制度を導入し、車両の改修費用の一部を有志からの寄付で賄っているほか、住民が駅前につづきを植える活動や美化活動を行うなど、貴志川線を地域で支える活動が切れ目なく展開されている。

### (2) ナラティブ・アプローチ

ナラティブとは、「語り」または「物語」のことで、「語る」という行為と「語られたもの」という行為の両方を意味する単語である。このナラティブを利用して人間関係とそれにまつわる問題にアプローチする手法として、ナラティブ・アプローチが注目されつつある。

野口(2009)<sup>4)</sup>は、ナラティブ・アプローチを「ナラティブという概念を手がかりにしてなんらかの現象に迫る方法」と定義し、ナラティブそれ自体を研究することを目的とせず、ナラティブを手がかりに何らかの現象を研究したり、何らかの対象に働きかける実践をすることに意義があることを説いている。また野口は、臨床心理学や文化人類学、社会学、医学等の分野でナラティブ・アプローチが実践されていることを明らかにしている。例えば、医学分野においてナラティブは、「共同研究」として活用されている。従来、医学における質的研究では、医療従事者が何らかの専門知識を持つことによって、患者を分析の対象としてきた。しかし、ナラティブではその逆で、患者こそが特定の問題の起こり方、問題との関係の変え方や対抗方法といった「専門知識」を持っているとして、当事者でなければ手に入らない情報を医者と患者が協力して知識を文書化、それを同じ病を持った人同士で共有するという形で活用されている。

### (3) 土木計画と物語研究

これまでの社会の動態について解釈し、社会の今後の在り方について構想する物語研究が、土木計画分野でも行われている。この「物語」とは、「(有意味な終点に向け) 諸出来事を取捨選択し構造化したもの」で、教育学や心理学などの分野で実践的に活用されている。たとえば、心理療法の分野では、人は誰でも自己や家族などについての「物語」(ドミナントストーリー)と、それとは別の「物語」(オルタナティブストーリー)が成立するのだという点に着目し、このドミナントストーリーがクライアントの抱える問題に関与していると考えている。そこで、セラピストがクライアントの会話を繰り返すことで、ドミナントストーリーとは矛盾している経験やエピソードなどを拾い出し、その矛盾を新たな物語へ転換させることによってクライアントの抱える問題を解決している。このように、「物語」は人間の生活と密接な関係を持っていることから、梶原ら(2011)<sup>5)</sup>は、人間の社会的営みである土木計画においても「物語」は重要な存在となりうるものであるとして、東海道新幹線を事例

として物語研究を行っている。この研究以外には、松村ら(2011)<sup>6)</sup>が街道沿いの住民から街道の歴史についてヒアリング調査により把握し、オーラルヒストリー研究の土木計画分野への応用を試みている。

#### (4) 文学や民話を利用した地域計画に関する研究

一方、文学作品から影響される人々のイメージ意識の連想的特点を実験心理学的アプローチによって構造的にとらえ、地域的意味を評価する研究もおこなわれている。佐佐木ら(1989)<sup>7)</sup>は、東北を舞台とした宮沢賢治著の風の又三郎を対象に文学を読む前後で、文学の中から選んだキーワードの連想パターンがどのように変化するかを把握している。具体的には「子供」、「川」、「馬」、「山」、「風」といったキーワードを37個用意し、そのうちのひとつのキーワードから連想されるものを残りの36個の語群の中から選び記入し、さらに記入したキーワードから連想されるものを語群の中から選び記入するということを繰り返した後、風の又三郎を読了し、再び同様の実験をすることでキーワードの連想パターンの変化を把握している。この結果、風の又三郎を読了する前後でイメージの連想構造に変化が生じたことが明らかにしたほか、イメージ構造を解釈することによって上位概念によって組織化されたクラスターから心象風景を読み取ることが可能になったことを明らかにしている。

また、竹林ら(1990)<sup>8)</sup>は佐佐木ら(1989)<sup>7)</sup>をもとに対象を文学より土着性の強い民話を用いて、地域の様々な様相をイメージとして抽出し、テーマ性を持ったまちづくりのための支援情報とすることを提唱している。本研究では丹後地方の大江町、綾部市、大宮町を対象に1地域2話の民話を取り上げて実験を行った中で、大江町に伝わる「酒呑童子」の影響把握について詳述している。実験は風の又三郎と同様にキーワードの連想パターンを把握するものと写真をもとにイメージを抽出する実験を行っている。これにより、民話による心理的影響を定量的に把握することができたほか、共通する概念をもつ言語同士がクラスターを形成し、そのつながりによって民話全体の構造的関係を把握することができることを明らかにしている。

#### (5) 本研究の位置づけ

上記の既存研究より、地域住民らが地方公共交通の存続のためには住民らと公共交通の良好な関係が重要であり、地方公共交通の存続のために沿線住民らによる存続活動が各地で行われていることが把握できた。また、物語は人間の生活と密接な関係を持っていることから土木計画においても物語は重要な存在となりうるものであるとして、土木計画分野においても物語研究が行われていることが把握できた。

本研究では、以上を踏まえかしてつバスに関する物語を作成し、地域の物語として残すことでかしてつバスの大切さを考えるきっかけとし、最終的には地域の物語として残していくことを究極の目標としている。そこで、本研究は「物語」に着目し、かしてつバスが開通するまでの「物語」をまとめ、その「物語」が地域愛着や公共交通への態度にどのような影響を与えるのかを検証することとする。

### 3. インタビュー調査の概要

本章では、鹿島鉄道のOB社員やかしてつバス整備に関わられた方々、地域の方々に行ったインタビュー調査の調査方法、インタビュー内容の概要について整理する。

インタビュー調査は、物語作成のための情報収集の目的と、かしてつバス整備に関わられた方を対象にインタビューイーがどのような立場でプロジェクトに関わり、どのようなことをされ、どのような障害があったのか、また、今後、かしてつバスがどのような路線になってほしいのかについてお尋ねし、それらについて明らかにする目的で行った。表-1にインタビューイー一覧を示す。

また、インタビュー調査では、どのようにかしてつバスに関わられてきたのか、どのような苦労があったのかなど、これまでのエピソードについてお話を伺うほか、かしてつバスが今後どのような路線になってほしいかなど、かしてつバスの今後について尋ねている。インタビューの質問項目を表-2、表-3に示す。

表-1 インタビューイー一覧

カテゴリ	ご所属	お名前
学識経験者	筑波大学大学院教授	I教授
エンパワメント	株式会社アルメック	Y様
行政	国土交通省都市局 市街地整備課	M様
	茨城県土木部 道路建設課	S様
	茨城県土木部 都市局下水道課	S様
	石岡市役所 高齢福祉課	T様
	小美玉市 企画調整課	Y様
警察	茨城県警本部 交通部交通規制課	O様
	水戸警察署	O様
事業者	関鉄グリーンバス株式会社	N様
	関鉄グリーンバス株式会社 銚田営業所	O様
	関東鉄道株式会社 鉄道部業務課	H様
	関東鉄道株式会社 安全管理室	A様
地域	石岡市南台1丁目 元自治会長	T様
	石岡市南台2丁目 自治会長	K様
	茨城県立石岡商業高校 教諭	S様
	かしてつバス応援団 団長	K様
	かしてつバス応援団 元団長	Y様

表-2 インタビュー項目(行政・事業者向け)

<ul style="list-style-type: none"> <li>・かしてつバスに関わられるようになったきっかけ</li> <li>・かしてつバスのプロジェクトでどのようなことをされてきたのか</li> <li>・かしてつバスのプロジェクトでご苦労された点</li> <li>・かしてつバスが開通したときのお気持ち</li> <li>・かしてつバスが今後どのような路線になって欲しいか</li> </ul>
---

表-3 インタビュー項目(かしてつバス応援団向け)

<ul style="list-style-type: none"> <li>・かしてつバス応援団に入られたきっかけ</li> <li>・かしてつバスへの思い(活動を通じて思っていること)</li> <li>・どのようなお気持ちで活動をされているのか</li> <li>・かしてつバスが今後、どのような路線になって欲しいか</li> </ul>
--

表-4 かしてつバス物語の内容

<ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿島鉄道廃止の無念</li> <li>・地域による鹿島鉄道存続活動とバス利用促進活動</li> <li>・かしてつバス導入の苦労話</li> </ul>
--

表-5 かしてつバス物語のコンセプト

<ul style="list-style-type: none"> <li>・恣意的な物語化をせず事実の物語化をする</li> <li>・インタビュー内容をベースに作成する</li> <li>・同一の事象を様々な立場から見られる物語にする</li> </ul>
---

## 4. 物語の構築

### (1) 物語の概要

本研究では、かしてつバスに関する物語が読者の地域愛着や公共交通への態度へ与える影響について検証するため、かしてつバスに関する物語(タイトル:「かしてつバス物語」)を作成した。かしてつバス物語は、かしてつバス開通に関わられた方に行ったインタビュー内容と、かしてつバス整備に向けた検討委員会の資料、かしてつバス応援団が発行した冊子、関東鉄道社史、鹿島鉄道に関する雑誌をもとに作成した。

本研究にあたり作成した物語は、物語の影響分析を行うためのツールとしての役割だけではなく、地域の物語としての役割や「鹿島鉄道と同じ運命をかしてつバスが辿らないようにするにはどうすべきか」といった公共交通の大切さを訴える役割も持たせている。そして、最終的には誰が読んでもわかりやすい物語として再編集し、記録として残すこととしている。なお、物語の質を一定以上のもとするために、物語の作成はプロのライターに依頼した。これは、物語の効果計測をする際、「物語の質が悪く、よくわからなかった」、「物語がおもしろければ、何らかの意識変化が生じたかもしれない」といった事態を避けるためである。また、物語の構成、進め

方については何度も打ち合わせを行ったほか、調査前にインタビューをされた方に校閲をしていただき、修正することで、誤った情報を掲載した物語にならないようにした。物語の内容を表4に示す。

### (2) 物語のコンセプト

本項では、かしてつバス物語のコンセプトについて述べる。本研究から一般的に「物語づくり」をどのようにすべきか妥当性を示すことは困難だが、本研究においてどのようなコンセプトで物語を作成したのかということに関して丁寧に記述する。

前述のとおり、かしてつバス物語は、かしてつバス開通に関わられた方へのインタビュー調査の内容と、文献等の資料をもとに作成を行っているが、物語作成にあたり表5に示す3つのコンセプトを設定した。本項ではこれらのコンセプトについて詳述する。

#### a) 事実の物語化

かしてつバス物語の作成にあたり、恣意的にエピソードを物語し、物語そのものが結論を導き出すのではなく、事実を物語化し読者が結論を考えられるようにすることを重視して物語を作成した。そのため、かしてつバス物語にあたり、創作をほとんど行わず、インタビュー内容や既存資料の内容を編集することで物語を作成した。ただし、インタビュー内容についてはインタビューイの主観が入っているため、誰か一人を主役として物語を作成すると物語としての客観性が下がる可能性が考えられる。そのため、複数人のインタビューイが同一のエピソードについて語っている場合は、その複数人の語りを物語中に入れることで、各インタビューイにとっての主観的な事実を担保しつつ、極力、物語としての客観性を向上させるようにした。

#### b) 物語の作成方法

前項でも触れたが、物語から極力主観を削除し客観性を向上させるために、かしてつバス物語は吹き出し部分だけでなく本文の部分においてもインタビューの内容や既存資料をベースに作成した。具体的には物語作成にあたり、すべてのインタビュー原稿を付き合わせ、同一の事象について語っているものに関しては「誰が」、「どのように」その事象について語っているのかを多声的に確認していく作業を行い、物語として編集を行った。

しかし、物語の編集にはエピソードの取捨選択が発生するため、どれだけ作り手が主観を排除しようとしても、編集のプロセスには主観が介在せざるをえない。そこで、かしてつバス物語の編集作業は、物語読了を通じて「かしてつバスというプロジェクトの全体像をつかむ」を目的とし、その目的に合うかどうかを取捨選択の観点とし

てインタビュー内容を物語として読みやすいように整理することにした。またこの際、各人の立場によっては対立する場面が発生するが、それを美談的に一致団結して進んでいったかのように丸めてしまうことをせず、対立は対立として物語の中に残すことにした。

### c) 物語の構築

物語は「ドキュメンタリー性」と「読み易さ」の両者を考慮し、インタビュー内容を適宜直接引用し、それを本文でつなぐ形で構築した。この本文もインタビュー内容あるいは当時のメールの文言から作成するという方法を取り、極力恣意的な文章にならないよう留意した。このようにして物語を構築することで、書き手が事象として存在していなかった要素や因果関係を捏造ができないため、物語の客観性、正確性を担保することができると考えている。

### (3) 物語の冊子化

本研究で物語を使用するにあたり、かしてつバス物語を冊子としてアンケート対象者に読んでもらうことにした。ナラティブは「物語」と「語り」の両方の意味を持つ言葉であり、物語の効果を検証するには語り手による物語の読み聞かせを行うことが妥当であるが、その場合、語り手の影響を聞き手が受けることが考えられ、純粋に物語の効果について検証することが難しいと考えた。そ



図-1 完成したかしてつバス物語

表-6 かしてつバス物語の目次構成

プロローグ
一、みなさまさようなら 一鹿島鉄道
二、「前例なし」…ゼロからの出発
三、かしてつバス、姿をあらわす
四、二転三転、暗転、進展
五、テープカット！！
六、託されたバトン
エピローグ

のため、本研究では物語を冊子化し、それをアンケート対象者に読んでもらうことにした。

物語は全44ページで1時間程度で読み切れる量とし、内容についてもかしてつバスについて事前知識がなくてもかしてつバスのプロジェクト全体像が概観できるよう、専門的な内容はできるだけ噛み砕いて記述した。物語の目次構成を表-6に示す。

### (4) 物語の展開

最後に、物語の文章の抜粋を記載し、物語がどのように展開されているかを示す。抜粋した文章は、一章「みなさま さようなら 一鹿島鉄道」で、鹿島鉄道の社員が廃線の無念について語っている部分と、五章「テープカット！！」で、バス専用道のバス優先の考え方について警察と他の関係者で意見が異なっていたことについて当日の警察担当者が振り返っている部分である。

#### a) 一章「みなさま さようなら 一鹿島鉄道」の抜粋

2001年12月。茨城県、鹿島鉄道沿線の市町村、そして親会社の関東鉄道が参加し、鹿島鉄道に5年間の財政支援を実施するかどうかの会議が行われました。どんなに経営が苦しいとはいえ「地域の足」として、鉄道は欠かせない存在だったからです。その会議に顧問として招かれたのが、交通計画を専門とする、筑波大学のI先生でした。

「その時に言ったのは、5年間をどう使うのか。抜本的なことを考えない限り、状況はさらに悪化していくわけだから。ただお金を入れるのではなくて、まちづくりの中にどう位置づけるのかということをちゃんと考えた上で、鉄道の存続、あるいは活用を考えなければと、ずいぶん強調したんです」。

しかし、残念ながらその時、I先生の発言は理解されませんでした。「そういう話は、支援を受ける鹿島鉄道が考えるべき問題だろう」「なぜ自分たちがそこまでやらなければいけないのか」という話の流れになってしまったのです。結局、巨額の財政支援を決定しただけで、会議はお開きとなりました。

鉄道の衰退を目の当たりにしてきた運転手のAさんには、これが解決策になるとは、とても思えませんでした。「もう維持ができなくなってんのに、それで支援を受けようたってねえ。お客さんは減るばかりですよ。相手にされねえ。だから結局、地域には必要ないよって判断されてしまったのかなあと…」。

最終的に廃線の引き金となったのが、2005年（平成17年）の、つくばエクスプレスの開業でした。これによって常総線や高速バスの収益が悪化した親会社の関東鉄道は、鹿島鉄道への支援打ち切りを決定。鹿島鉄道は、2007年をもって営業を終了することを発表します。うす

うす予想していたとはいえ、Hさんに、切実な現実の重みがのしかかりました。

「おれ、クビになるのか？ 転職？ これからいったいどうしよう、って。廃線が決まった時には、上の子がもう五歳になっていて…。お父さん、電車の仕事辞めちゃうからねって言ったら、子供が泣くんですよ。鉄道の仕事をしているお父さんっていうのが好きだったみたいで。制服を着ているのがね。お父さん、鉄道のお仕事辞めちゃうの？…って泣くんですよ」。

そして、廃線の年。鹿島鉄道では急激に乗客が増加していました。全国から、廃線を知った鉄道ファンが続々と詰めかけてきていたのです。人員不足の中、最後の半年は、毎週休みなしでの仕事が続きます。2007年（平成19年）3月31日、最終営業日。Hさんは、「みなさまさようなら」の惜別マークをフロントに掲げた、最終列車の車掌を務めました。

「当日は、車掌区で指令をやっていたんですけど、『車掌区長、悪いんだけど下りの最終列車に乗ってくれ』って言われて。若い車掌が、もうへトへトなんですよ。乗りっぱなしだから。休むに休めない。最終便は、本当につらかった。最後の3か月くらいは、ひたすら忙しくて。ただそれは、自分の中で葛藤というか…ありましたね。なんでこんなに忙しいんだろう。本当に疲れていましたから。人が多すぎて危険だからホームを入場規制して。あのころ…たしか7キロくらい痩せまして。で、なんでこんなに忙しいのかなって。なんでこんなにお客さんいるのに廃線になるんだって。そういうジレンマ…納得いかない部分があって」。

満員のお客さんの一人が、本当にこれで廃線になるの？とHさんに尋ねました。

「これだけ乗ってくれたら、廃線にはならないんです」というのが、Hさんの精一杯の答えでした。

## b) 五章「テープカット！！」の抜粋

最初の勉強会が行われてから、3年強。折々に重要な役割を担いながらも、開通時にはプロジェクトを離れていた人も少なくありません。そんな人々にとっても、開通のニュースは、もちろん他人事ではありませんでした。プロジェクトを最初に引っ張った、県の道路建設課のSさんもその一人です。

「いやあーうれしかったね！よくこの短期間でって。僕自身1年しかやれなかったけど、少なくともBRTの検討委員会まで立ち上げて。あとはS君が1年がんばって、トンカチの手前までやってくれたから。うん。感無量ちゅうか…同時に、これからは本当の勝負だなんて。僕も最初から1,600人乗ると思っていないし。1,000人乗れば上々かなって。あとは住民の人たちの意識が変わってくれば伸びてくるって」。

Sさんの後を受け、関係者の間を駆け回っては、実施設計にまで携わったSさんも、開通時には異動していました。

「私のような土木屋って、最後までやれることが少なくて。ただ、構造物自体は100年残ったりするので、つくって恥ずかしくないものにしたかった。専用道はバス優先にしたかったし、トータルデザインの件とか、心残りも多いけど…。私、高荻のでっかいダムやったことがあるんです。その時もね、ちゃんと水がたまって、ああ良かった、完成したって。いやあー、だから走り出して本当に嬉しいですよ。こういうの、土木屋さんに共通の気持ちじゃないですかね」。

警察の交通担当として会議に参加していたOさんも水戸警察署に異動しており、開通のニュースは新聞で知りました。

「これは委員会当時の話なんですけど…すぐにでも実現できそうな話ぶりなんです、事業者サイドの方々は。でも、警察の立場、交通管理者の立場としてきちんとやっておかないと。事故が起こってからでは遅いので、安全性を考えて発言しなければなりません。そうすると当然、反発がくるわけです。『警察が杓子定規だから…』みたいな感じだったと思うんです。いや、本当に…せっかくだっていい感じで話が進んでるところに。ですから、これは悪者に見えても致し方ないと腹をくくりまして。言うべきことをどンドン言うものですから…調整しようとしてSさんに、ぐわーっと頭を抱えさせちゃいました」。

OさんもSさんも、近くに立ち寄ると、現地の様子を見にいかなければいられません。ちゃんと走っているか。お客さんは乗っているか。気になって仕方がないのです。「当時、Sさんと一緒にね、本当にもう、プランを叩いて叩いて検討して。『公設民営』だなんて、全国に例がないじゃないですか。実現したらすごいなって。いろいろ考えたし、勉強もしたし、だから本当に思い入れがあるんですよ」。

ある時、県庁の廊下を歩いていたOさんは、偶然、Sさんと出くわしました。プロジェクト以来のことです。あっと気が付けば二人は駆け寄って、言葉もなく、固い握手を交わしていました。周囲の人々からは、ありふれた「久しぶりの再会」と映っていたことでしょうか。費やしてきた時間、注いできた思いの丈を知るお互いだけが、握手の重みを噛みしめていました。

## 5. アンケート調査

アンケート調査は事前と事後の2回実施し、表-7に示す項目について把握するために実施した。

まず、事前アンケートは現状のかしてつバスに対する



表-7 アンケート調査の目的

<ul style="list-style-type: none"> <li>・物語が地域愛着や公共交通への態度に与える影響を把握する</li> <li>・物語による意識変化と個人属性、地域愛着の関係性を把握する</li> <li>・物語に共感する方はどのような方なのかを把握する</li> </ul>
---

表-9 事前アンケートの配布・回収部数

アンケート対象	配布部数	回収部数
石岡市役所	122	114 (回収率:95%)
小美玉市役所	120	108 (回収率:90%)

表-10 事後アンケートの配布・回収部数

アンケート対象	配布部数			回収部数(回収率)		
	統制群	資料群	物語群	統制群	資料群	物語群
石岡市役所	30	30	62	25(83%)	26(86%)	51(82%)
小美玉市役所	40	40	40	40(100%)	37(92%)	30(75%)

意識や地域愛着、地域への誇りについて把握するために実施した。そして1週間程度期間を置き、調査対象者を、物語を読む「物語群」、物語と同様の内容を年表やグラフで示した資料を読む「資料群」、なにも読まない「統制群」に分け事後アンケートを実施し、それぞれの群のかしてつバスに対する意識や、地域愛着、公共交通への愛着について把握した。

本調査の対象者は、かしてつバスの沿線自治体である石岡市役所と小美玉市役所の職員とした。なお、事後アンケートの群の設定は、物語や資料の内容が他の群へ漏洩することを防ぐため、課ごとに設定することにした。

本研究では、地域愛着や交通行動の習慣について前後比較を行うためアンケートを2回行うが、資料群と物語群の事後アンケートで資料や物語の感想を問う項目を追加したほかは基本的に事前と事後で同じ質問をしている。アンケートの質問項目の詳細は表-8に示す。

アンケートは、かしてつ沿線地域公共交通戦略会議の事務局を担当されている石岡市、小美玉市の職員の方を通じて配布・回収を行った。アンケートの配布回収部数について表-9、表-10に示す。

## 6. 分析

本章ではアンケートの分析について述べる。分析は群間比較と物語の影響把握の2種類を行い、群間比較はt検定を行い、物語の影響把握では共分散構造分析とアンケートの自由記述をもとに考察を行なった。

### (1) 愛着の群間比較

まず、資料や物語を読む前後で地域愛着、かしてつバ

表-8 アンケートの質問項目

調査項目	設問内容
かしてつバス	かしてつバスについてどの程度ご存知ですか かしてつバスをどの程度利用していますか どのくらいの頻度で利用していますか 利用していない理由はなぜですか かしてつバスを利用した、または利用している主な理由は何ですか
地域愛着	お住まいの地域は住みやすいと思いますか お住まいの地域は大切だと思いますか 地域の雰囲気や土地柄が気に入っていますか
かしてつバス愛着	かしてつバスは使いやすいと思いますか かしてつバスは大切だと思いますか かしてつバスの雰囲気が気に入っていますか
公共交通愛着	お住まいの地域の公共交通は使いやすいと思いますか お住まいの地域の公共交通は大切だと思いますか お住まいの地域の公共交通は気に入っていますか
疎外尺度	自分と自分の住んでいる地域とは一心同体だと思いますか 地域社会は地域の中の一人ひとりの人間関係の集合にしかすぎないと思いますか 自分は自分の住んでいる地域というものをとても身近なものとして感じますか 自分が住んでいる地域に自らをなじませるのは当たり前だと思いますか 自分がかしてつバスとは一心同体だと思いますか 自分はかしてつバスをとても身近なものとして感じますか 自分と公共交通とは一心同体だと思いますか 自分は公共交通をとても身近なものとして感じますか もし、自分ひとりの利益と地域全体の利益が対立したらどちらを優先しますか
デイナーの人生満足尺度	「ほとんどの面で、私の人生は理想に近い」と思いますか 「私は自分の人生に満足している」と思いますか もう一度人生をやり直せるとしてもほとんど何も変えないだろうと思いますか 今後かしてつバスを継続的に利用していこう、利用してみようと思いますか
個人属性	性別 生年月日 所属課・勤続年数 居住地・居住年数 免許の所有状況
交通行動の習慣強度	あなたは次の時何を使っていますか。あまり深く考えず、直感的にお答えください ・友人・知人の家に行く ・映画を見に行く ・夕食を食べに行く ・スキーに行く ・本屋に行く ・洋服を買いに行く ・昼食を食べに行く ・海水浴に行く ・病院に行く ・コンビニに行く
事後のみ	あなたは「かしてつバス・サポーターズクラブ」会員ですか
BRTの印象	前回のアンケートからかしてつバスに対する印象が変わりましたか あなたのかしてつバスに対する印象をお書きください
資料・物語の評価	資料(物語)を読んでどう思いましたか 資料(物語)は印象に残りましたか 資料(物語)をもう一度読み返したいと思いますか 資料(物語)を手元に残したいと思いますか 資料(物語)を人に勧めようと思いますか
感想	資料(物語)をお読みになった感想をお書きください

ス愛着、公共交通愛着に差があるかを把握するためにt検定を行なった。t検定は統制群、資料群、物語群の3群の前後比較を石岡市、小美玉市、石岡市と小美玉市両市それぞれについて行なった。

その結果、石岡市と小美玉市両市をあわせて検定した場合と、石岡市のみで検定した場合は各項目において有意な差が見られなかったが、小美玉市の物語群の地域愛着に関する項目について有意な差が見られた。具体的には、小美玉市の地域愛着に関する「地域の雰囲気や土地柄が気に入っていますか」の項目で物語群に5%有意水準で有意な差が見られた。このことから物語を読むこと

表-11 小美玉市の地域愛着に関する項目の平均と標準偏差

		統制群			資料群			物語群		
		n	M	SD	n	M	SD	n	M	SD
事前	地域の雰囲気や土地柄が気に入っていますか	33	3.76	0.97	36	3.89	0.82	23	3.74	0.96
事後	地域の雰囲気や土地柄が気に入っていますか	33	3.76	0.83	36	3.86	0.68	24	4.17	0.76

表-12 小美玉市の地域愛着に関する項目のt検定結果

	事前統制群 v.s. 事後統制群			事前資料群 v.s. 事後資料群			事前物語群 v.s. 事後物語群		
	t値	df	p	t値	df	p	t値	df	p
地域の雰囲気や土地柄が気に入っていますか	0.00	32	1.00	0.37	35	0.71	-2.33	22	0.03**

\*\*P<0.05

で地域愛着を醸成することができた可能性があることが考えられる。当該項目の平均値と標準偏差を表-11に、t検定の結果を表-12に示す。

なお、職員の自宅からかしてつバスのバス停までの距離が愛着に影響を及ぼすのかという観点から、自宅からかしてつバスの最寄バス停から300m以内に居住している人と、300mより遠いところに居住している人で検定を行なったが、地域愛着、かしてつバス愛着、公共交通愛着のいずれの項目についても有意差は見られなかった。

## (2) 物語の影響把握

次に、物語の影響把握のため共分散構造分析を行なった。分析にあたり検討した仮説について述べる(図-2)。

まず、物語は地域愛着やかしてつバス愛着、公共交通愛着や疎外尺度に影響を及ぼすのではないかと考えた。そして、それが公共交通愛着やかしてつバス愛着を高め、最終的にかしてつバスの利用につながるのではないかと考えた。

ここで示す疎外とは、自己と共同体が一体化しておらず遊離している状態のことを指す。この疎外を通じて、人間精神は家族や国家等の様々な共同体の存在を認識するものと考えられており、人間精神と共同体が再び一体化することでこれらの共同体との関わりを深めていくものとされている。しかし、自己と共同体が遊離したままで再び一体化しない場合は人間精神の成長が停滞し、その状態に陥っていることを特に人間疎外という<sup>9)</sup>。本研究で用いている疎外尺度は、この疎外の状況を把握するために用いた尺度である。

分析の結果、当初検討していた仮説は棄却されたため

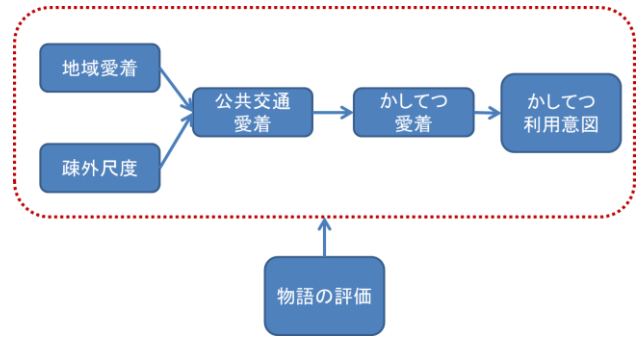


図-2 設定した仮説

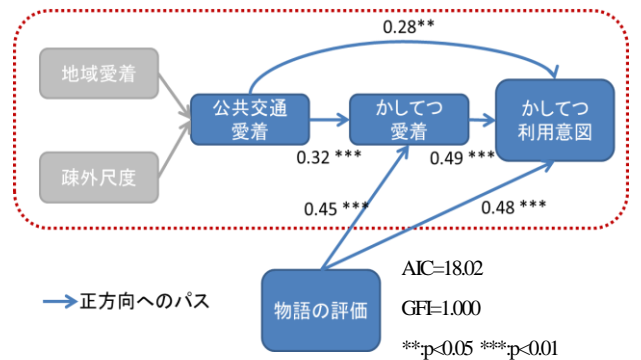


図-3 分析結果

表-13 物語の影響構造モデル結果

		推定値	標準誤差	検定統計量	有意確率	
かしてつバス愛着	← 物語	0.453	0.101	4.489	0.000	***
かしてつバス愛着	← 公共交通愛着	0.317	0.101	3.142	0.002	***
かしてつ利用意図	← 物語	0.478	0.151	3.171	0.002	***
かしてつ利用意図	← かしてつバス愛着	0.492	0.157	3.13	0.002	***
かしてつ利用意図	← 公共交通愛着	0.282	0.142	1.985	0.047	**

\*\*p<0.05, \*\*\*p<0.01

探索的に物語の影響について分析を行った。その結果、図-3に示した通り、物語が影響を及ぼしていることが明らかになった。

分析結果の説明の前に、パス図の項目について説明する。まず、「物語の評価」には、物語群アンケートの「物語の評価」に関する5つの設問の平均値( $\alpha = 0.94$ )を用いた。次に「かしてつ愛着」はかしてつバス愛着に関する3つの設問の平均点( $\alpha = 0.88$ )を用いた。また、「公共交通愛着」についても「かしてつ愛着」同様に公共交通愛着に関する3つの設問の平均点( $\alpha = 0.69$ )を用いた。最後に「かしてつ利用意図」は物語群アンケートの「今後もかしてつバスを利用していこう、あるいは利用してみようと思うか」という設問を用いた。

その結果、物語に対する評価が高ければ、かしてつバ



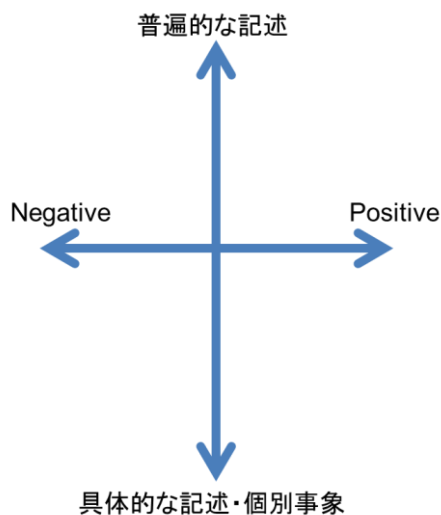


図4 感想の質的差異の把握に使用したマトリクス

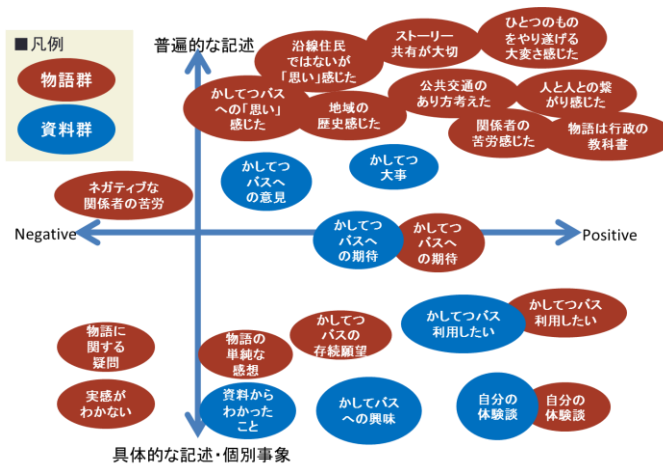


図5 資料群と物語群の感想の質的差異

ス愛着を高め、かしてつバスの利用意図を高めることが明らかになった。また、公共交通愛着が高ければ、かしてつバス愛着やかしてつバスの利用意図が高いことも示された一方で、物語の影響は地域愛着や疎外尺度には有意に影響を与えなかった。

最後に表-13に物語の影響構造モデルの結果を示す。その結果、公共交通愛着とかしてつバス利用意図の間は5%有意だが、それ以外の項目はすべて1%有意であった。

### (3) 資料・物語の感想の質的差異の把握

資料群と物語群の自由記述の感想より、感想の質的差異の把握を行なった。具体的には、群別に感想をカテゴリ分けし、図-4に示したマトリクスを用いてカテゴリを整理することで、資料群と物語群の感想にどのような違いがあるのか把握を試みた。

図-5をもとに資料群と物語群の感想の質的差異について考察する。青丸で示した資料群の感想は「資料からわかったこと」、「かしてつバスへの興味」、「自分の体

験談」、「かしてつバス利用したい」といった個別の事象に対する記述が多く、赤丸で示した物語群の感想は「人と人との繋がり感じた」、「公共交通のあり方考えた」、「ストーリー共有が大切」など、かしてつバスに関することに限らず、公共交通の大切さや人と人とのつながりなど、普遍的な記述が多いことが把握できた。

### (4) 分析結果のまとめ

最後に、分析結果から得られた知見をもとにまとめを行う。

まず、愛着のt検定結果についてまとめを行う。愛着のt検定は資料や物語を読む前後で地域愛着、かしてつバス愛着、公共交通愛着に差があるかを把握するために行なった。その結果、石岡市と小美玉市両市をあわせて検定した場合と、石岡市のみで検定した場合は各項目において有意な差が見られなかったが、小美玉市の物語群の地域愛着に関する「地域の雰囲気や土地柄が気に入りますか」の項目について有意な差が見られた。このことより、物語を読むことによって地域愛着を醸成できた可能性が考えられる。

次に、物語の評価が愛着やかしてつバスの利用態度にどのように影響しているかを把握するために共分散構造分析を行なった。その結果、物語に対する評価が高ければ、かしてつバス愛着を高め、かしてつバスの利用意図を高めることを把握できた。また、公共交通愛着が高ければ、かしてつバス愛着やかしてつバスの利用意図が高いことも把握できた。このことから、物語を継続的に読む、あるいは読み聞かせることによって、かしてつバス愛着を高め、かしてつバスの利用につながる可能性があることが考えられる。

最後に、資料群と物語群の自由記述の感想より、資料群と物語群の感想の質的差異の把握を行なった。その結果、資料群の感想は資料から読み取れる具体的・個別的な内容が多かった一方で、物語群の感想は資料群の感想に比べ、かしてつバスに限らず公共交通の大切さや人と人とのつながりの大切さを感じたといった、普遍的な内容の感想が多いことが把握できた。

## 7. 結論

本研究では、関係者のインタビューや委員会の資料等を元にかしてつバスが開通するまでの物語を作成した。そして、その物語の効果についてかしてつバス沿線の自治体である石岡市役所と小美玉市役所で調査を行なった。市役所の職員は必ずしもかしてつバス沿線に居住している人ばかりではなく、市外から通勤している人も多かったが、物語を読むことで小美玉市の物語群の地域愛着に統計的に有意な差が見られたほか、共分散構造分析より、

物語の評価が高ければ、かしてつバス愛着を高め、かしてつバスの利用意図を高めることを把握できた。しかし、地域愛着やかしてつバス愛着を物語を1度読んだだけで高め、その状態を維持することは困難ではないかと考えられる。このため、かしてつバス物語を地域の物語として残し、継続的に地域の方に触れてもらう必要があるのではないかと考えている。

一方で課題もある。まず、本研究では石岡市役所と小美玉市役所の職員を対象に調査を行なったが、同様の調査をかしてつバス沿線の地域住民や、沿線の学校に通う生徒に実施した場合、どのような結果が得られるのか把握する必要がある。

次に、物語を作成するにあたり実施したインタビューのインタビューイがかしてつバス整備関係者に偏っている。本件については、アンケート調査の自由記述でも指摘されており、かしてつバスの利用者に対してもインタビュー調査を行い、地域の利用者の声を入れた物語にする必要がある。

以上、2点を本研究の課題とする。

**謝辞：**この研究にあたり、インタビューにご協力いただいた皆様に感謝いたします。

## 参考文献

- 1) 茨城県：茨城県企画課：茨城県公共交通活性化指針,2007.
- 2) 當麻俊介,加賀有津子,鳴海邦碩: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,日本都市計画学会第5回関西支部研究発表会奨励賞受賞論文,2007.
- 3) 辻本勝久：ささえあう地域と交通事業者 - 貴志川線の再生事例 -, 都市計画 Vol.58,2009.
- 4) 野口裕二：ナラティブ・アプローチ,勁草書房,2009.
- 5) 梶原大督, 中野剛志, 藤井聡：「交通」における物語研究 - 東海道新幹線を事例として -, 土木計画学研究・講演集 Vol.43, 2011.
- 6) 松村暢彦,若本和仁,小幡正裕,黒須仁美,田名部佳子:記憶からたどる西国街道とともに暮らす生活の移り変わり,土木計画学研究・講演集 Vol.43,2011.
- 7) 佐佐木綱, 堀田治,竹林幹夫：文学を利用した地域計画に関する考察-「風の又三郎」にみるイメージ連想の分析-, 土木計画学研究・講演集 Vol.12,1989.
- 8) 竹林幹夫,佐佐木綱, 小長井由隆,逢沢謙志：民話を用いた地域計画手法に関する研究, 土木計画学研究・講演集 Vol.13,1990.
- 9) 渡邊望,羽鳥剛史,藤井聡,竹村和久：近代社会における人間疎外と大衆性についての実証的研究,土木計画学研究発表会・講演集 Vol.40,2009.
- 10) 石岡市, 小美玉市：鹿島鉄道跡地バス専用道化事業, 2011.