

地方鉄道の駅活用による 地域住民の態度・行動変容効果の検討 -JR 宇部線草江駅駅舎アートプロジェクトを対象として-

鈴木 春菜¹・中野 貴博²・伊藤 淳³

¹正会員 山口大学大学院創成科学研究科 (〒755-8611 山口県宇部市常盤台二丁目 16-1)
E-mail:suzuki-h@yamaguchi-u.ac.jp

²非会員 兵庫県庁但馬県民局豊岡土木事務所

³非会員 宇部市役所総合戦略局

近年、多くの自治体で結節点の強化が謳われており、とりわけ地方都市では、メリハリのある効率的な公共交通体系の構築が求められているほか、待機時間の長さから、結節点の快適性・魅力を高める重要性が高い。しかしながら、地方鉄道には無人駅も多く、事業者単体で駅の設備を整備することは困難であり、住民自らが公共交通インフラに愛着を持ち、支えていくスキームの構築が求められる。

本研究では、JR 宇部線草江駅で実施された駅舎アートプロジェクトの効果検証を行った。近隣住民の自発的な清掃活動や美化活動が開始されるなど、住民の主体的な参加を促す効果が確認された。アンケート調査の結果、プロジェクト実施によって普段鉄道を利用しない層でも路線への愛着や利用意向が高まる可能性を示した。

Key Words: *Improvement of public transport hub, Unstaffed train station, Place attachment*

1. はじめに

公共交通は多様な交通手段で構成されており、多モードの利用可能性やアクセス・イグレスの充実などネットワークの体系全体が強化されることで公共交通の価値が高まると考えられる。近年、全国で策定が推進されている公共交通網形成計画や再編実施計画でも、多くの自治体で結節点の強化が謳われている。とりわけ地方都市では、立地適正化計画などと連携した集約型都市の実現に資するメリハリのある効率的な公共交通体系の構築が求められており、利便性の高い結節点のニーズが高い。

一般的に、公共交通のサービス水準は、運行頻度や運行時間帯、駅やバス停へのアクセシビリティによって測られることが多い。結節点の強化の際にも乗換可能な路線数や待機時間の短縮が主要な課題となるであろう。しかしながら、結節点の機能はそのようなシームレスな乗換の実現だけではない。結節点は、快適な待ち合いの機能を持ち、安心感をもたらす公共空間である必要がある。特に、公共交通の運行頻度が低い地方部では待機時間が長い傾向があり、待合空間の快適性を向上させる重要性が高いと考えられる。

しかしながら、地方部の鉄道には無人駅も多く、事業

者単体で駅の設備を整備することは困難である。そのような地域では、地域住民や利用者の協働によって駅施設の維持・改善がなされることが期待され、そのためには、住民自らが公共交通インフラに愛着を持つことが求められる。

これまでも、地方鉄道の維持・活性化においてマイルール意識の醸成が重要であると指摘されており、各種イベントの実施や愛着の醸成を企図したモビリティ・マネジメント²⁾など、各地で多様な取り組みがなされている。本研究で対象とする JR 宇部線でも、開業 100 周年を記念した展覧会 (2014 年) や貸し切り電車でビールを片手に花火会場に向かう「はなびーる電車」(2014-) などの路線への愛着を高める取り組みが試みられている。しかしながら、路線全体を対象としたイベントは非日常の利用を喚起したり路線への愛着を高めることにつながるものの、結節点である駅への注意を喚起することは難しいと考えられる。

本研究では、以上のような背景のもと 2017 年に JR 宇部線草江駅で実施された駅舎アートプロジェクトの効果検証を行う。当該プロジェクトは、事業者・自治体・住民が連携して取り組んだもので、アーティストを招へいし、無人駅である草江駅を作品化するものである。駅を

対象として、事業者と住民、行政が新たな価値を協働で付与する取り組みを通じて、路線・駅への愛着を醸成するとともに駅施設の環境整備や利用促進につながると期待される。

2. プロジェクトについて

(1) プロジェクトの概要

「草江駅駅舎アートプロジェクト（以下、本プロジェクト）」は、JR 宇部線草江駅の駅舎を対象として、アーティストを招聘して作品化する取り組みである。草江駅は、ホームに面して待合室程度の機能を持つ駅舎があるのみで、窓口はおろか券売機も設置されていない小さな駅である。わずかな機能を有する駅舎も、十分な管理がなされていない状況であった。しかし、山口宇部空港の最寄り駅ということもあり、近年わずかに乗降客が増加しているものの、利用の少ない無人駅である。JR 宇部線の利用者が減少傾向にある中、沿線住民の手段の確保、地域振興、地域住民の駅の愛着醸成を図ることを目的として外壁などをアート作品で彩ることで、市民が楽しめる空間や、賑わいの創出などにつなげることを企図して実施された。（図 1）

本プロジェクトは和歌山県 JR きのくに線で実施されている「紀の国トレイナート」を参考に実施されたもので、前年度に同じ宇部線の東新川駅で駅舎内にアートを展示するイベントが実施されている。本プロジェクトでは、駅への愛着を醸成するため、地域住民がプロジェクトに関わることができるよう工夫された。県外のアーティストが地域に滞在して地域と交流し、地域が制作を支援する「アーティスト・イン・レジデンス」の手法を取り入れて行われたほか、制作にも学校・住民・地元アーティスト・交通事業者が参加することが計画された。

制作期間は 2017 年 9 月 4 日～12 日（9 日間）であった。



図 1 草江駅の駅舎アート

(2) プロジェクトによる住民の協働

本プロジェクトでは、地域住民の駅舎に対する愛着を醸成するため、駅舎のある校区住民との連携・交流を促進した。プロジェクトの準備段階から住民のプロジェクトへの主体的な参加がなされ、住民によって以下の取り組みが行われた。

- 1) 小中学生を対象とした制作ワークショップの準備：学校との調整、チラシ作成、募集、取りまとめ
- 2) 駅の清掃活動：駅構内の除草ゴミ拾いトイレ及び待合室清掃を実施（週 1 回程度、プロジェクト後も継続）
- 3) 環境整備：天井補修、掲示板の張り替え、壁面の下地塗装
- 4) アーティストの接遇：出迎え、歓迎会の開催

環境整備については、地元住民の提案のもと、材料費を行政が補助し、作業を地元の工務店・塗装店が指導して実施されるなど、いずれも住民が主体となって行われた。製作中は地元の小学生が参加するワークショップの他にも、高校の美術部生徒が制作に参加するなど、若年世代の関与も促進された。

3. アンケート調査について

(1) 実施概要

2. で示した通り、本プロジェクトではプロジェクト決定後の準備段階から積極的な住民の関与が確認された。このような直接的な取り組みに関与していない住民へのプロジェクトの効果を検討するため、宇部線沿線の住民を対象として 2017 年 12 月にアンケート調査を実施した。

表 1 に、宇部市内に存在する宇部線各駅の乗降人数を示す。本調査は、プロジェクトの対象となった草江駅の他、沿線で乗降人数が同規模の宇部岬駅、居能駅を選定し、駅から 400-500m 圏内の住民を対象として実施した。ポスティングで調査票を配布し郵送回収で行った。回収状況を表 2 に示す。

表 1 宇部線各駅の 1 日当たりの乗降人数（H23 年度）

駅	岐波	丸尾	床波	常盤	草江	宇部岬
乗降人数	365	530	642	275	169	432
駅	東新川	琴芝	宇部新川	居能	岩鼻	
乗降人数	750	1375	2058	343	595	

表 2 アンケート調査の配布・回収の概要

配布地	配布数	回収数	回収率
草江	600	140	23.3%
宇部岬	300	52	17.3%
居能	277	50	18.1%
計	1177	242	20.6%

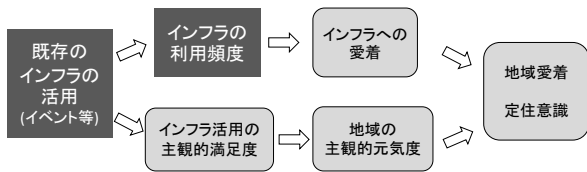


図 2 本研究で検証する因果関係

表 3 質問項目

公共交通機関の利用頻度
【設問】 普段、公共交通機関をどれくらい利用しますか
【回答】 ほぼ毎日・週 5-6・週 3-4・週 1-2・月 1-3・利用していない
宇部線利用意向
【設問】 アートが完成して、宇部線を今まで以上に利用しようと思えますか？
【回答】 5.とてもそう思う～1.全くそう思わない
宇部線への愛着
【設問】 宇部線に愛着を感じていますか
【回答】 5.とてもそう思う～1.全くそう思わない
公共交通機関必要性認知
【設問】 公共交通機関は生活に必要ですか
【回答】 5.とてもそう思う～1.全くそう思わない
プロジェクトの満足度
【設問】 完成したアートに満足していますか？
【回答】 5.とても満足～1.とても不安
プロジェクトの認知度
【回答】 プロジェクト開始前から知っていた、作業中に知った、完成後に知った、知らなかった
居住地の主観的元気度
【設問】 現在お住まいの地域は元気だと思いますか
【回答】 5.とてもそう思う～1.全くそう思わない
地域愛着
【設問】 現在お住まいの地域を大切にしたいと思いますか
【回答】 5.とてもそう思う～1.全くそう思わない

(2) 調査項目

本研究では、本プロジェクトが既存のインフラ施設の活用によって地域愛着の醸成を促すと想定し、図 2 に示す因果関係を推定した。まず、プロジェクト等によってインフラの利用が増えると、接触の増加によってインフラへの愛着が増加すると考えられる。

また、プロジェクトへの評価が高いと地域を主観的に活気がある状態であると感じると考えられる。さらに、インフラへの愛着や地域の活気など、地域への肯定的な評価が地域愛着や定住意識の醸成につながると考えられる。以上の関係に基づいて、調査項目を設定した。調査項目を表 2 に示す。このほか、個人属性として、性別、年齢、居住年数を尋ねた。

(3) 回答者の属性

回答者のうち、男性が 99 人、女性が 142 人、未回答 1

表 4 各項目の記述統計量

項目	平均	SD	草江	草江以外	PT 非利用者
利用頻度 (回/週)	0.77	2.16	0.62	0.87	0
利用意向**	3.40	1.08	3.45	3.28	3.21
宇部線愛着	4.32	0.97	4.34	4.28	4.22
必要性認知	4.64	0.40	4.66	4.62	4.56
満足度**	3.80	0.80	3.87	3.60	3.75
認知率*(%)	67.5		83.9	44.7	68.5
主観的元気度	3.04	1.19	3.23	2.79	2.96
地域愛着	4.67	0.49	4.67	4.67	4.63

* 「知っていた」人の割合 **の項目は(n=177)、それ以外は(n=242)
草江：n=140 草江以外：n=102 PT 非利用者：n=165

表 5 相関分析

	宇部線愛着	定住意識	地域愛着	アート満足度	利用意向	主観的元気度
利用頻度	0.190**	0.053	0.122	0.085	0.202**	0.059
宇部線愛着		0.537**	0.599**	0.173*	0.380**	0.193**
アート満足度	0.173*	0.229**	0.253**		0.539**	0.299**
利用意向	0.380**	0.315**	0.323**	0.539**		0.343**
元気度	0.193**	0.250**	0.244**	0.299**	0.343**	

*p<0.05, **p<0.01

人で男性率は 40.2%であった。回答者の居住年数は 21 年以上の回答者が 71.5%だった。年代は、50 歳以上の回答者が 72.0%、70 歳代以上が 40.3%であった。宇部市住民の年代分布は 50 歳代が 11.5%、60 歳代が 15.5%、70 歳代が 12.8%、80 歳以上が 10.0%である(宇部市人口統計 30 年 1 月 1 日現在)。このことから、宇部市の居住者全 t 内と比較した場合、本調査の回答者は 70 歳代以上の高齢者の回答が多いといえる。

4. 分析

各質問項目の記述統計を表 4 に示す。プロジェクトを実施した草江駅と草江駅周辺以外の地域の各平均値の差に統計的有意差はなかった。また、公共交通をほとんど利用していない公共交通非利用者の各項目値の平均値については、全体的に平均値よりもやや低い傾向であった。公共交通利用者の平均値と比較したところ、宇部線への愛着など一部の項目でその差が統計的に有意であったものの、プロジェクトの認知度や満足度の平均値の差は有意ではなかった。また、宇部線の利用意向について、今まで以上に宇部線を利用しようと思うか、という質問に対して約 4 割が「とてもそう思う」「そう思う」と回答しており、普段公共交通を利用していない層についても、プロジェクトの実施によって利用意図の活性化をする効果があったと考えられる。この値は、プロジェクトの認

知者ではさらに高かった。

図 2 に示した関係を検証するため、まず各項目間の相関分析を行った。結果を表 5 に示す。

公共交通の利用頻度と宇部線への愛着、宇部線への愛着と地域愛着、プロジェクトの満足度と地域の主観的元気度、地域の主観的元気度の相関は、いずれも統計的有意であった。また、回帰分析を行った結果、いずれの分析でも、非標準化係数が統計的に有意であった。以上の通り、分析を通じて図 2 に示した仮説を支持する結果が得られた。なお、発表当日に共分散構造分析の結果を示す予定である。

地域愛着の値を地域間で検定を行ったところ、草江駅と居能駅の地域の印象の検定では、「定住意識」は 10% 水準で統計的有意な差が示された。また、草江駅と宇部岬駅の地域愛着の検定では、「地域を大切にしたいか」は 10% 水準で統計的に有意な差が示された。しかし、その方向は一定ではなく、当該プロジェクトの実施が直ちに地域愛着に影響を及ぼしたとはいえないと考えられる。ただし、本研究で示した図 2 のような因果関係を通して、長期的に地域愛着に影響を及ぼすと期待される。

5. おわりに

本研究では、JR 宇部線草江駅の駅舎アートプロジェクトを対象として、既存インフラの活用による住民の地域意識や地域行動への影響を検討した。当該プロジェクトでは、住民自らが公共交通インフラに愛着を持ち、駅施設の維持・改善につながった可能性が示された。

このように、既存のインフラを有効活用することで地域の魅力を高める必要がある。インフラの活用を検討する際は、プロジェクトの満足度を高めるとともに、インフラとの普段の接触を増やすような工夫が併せて必要であると考えられる。

但し、インフラ活用が地域意識に及ぼす構造は活用方法やインフラの種類によって異なると考えられる。今後、様々なインフラの様々な活用手法が、どのように地域意識に影響を及ぼすか検討を重ねることで、既存のインフラをより有効に活用できると考えられる。

参考文献

- 1) 例えば、土木計画学研究委員会：バスサービスハンドブック，土木学会，2006.
- 2) 谷口綾子，藤井聡：交通施設整備とコミュニケーション活動「交通事業者」によるモビリティ・マネジメント：顧客主義とエモーショナル・キャンペーン，交通工学，Vol42(2)，pp.58-65，2007.

Study on attitude and behavior modification through utilization of local railway station
-The case of Art project at Kusae station-

Haruna SUZUKI, Takahiro NAKANO and Jun ITOH