

長野電鉄屋代線再生に向けた施策に関する考察

信州大学工学部 学生会員 ○知念 萌子
 信州大学工学部 正会員 小山 健
 信州大学工学部 正会員 高瀬 達夫

1. はじめに

モータリゼーションの進展に伴い近年の地方鉄道を巻き取る状況は厳しいものがある。本研究で取り上げた屋代線も存続か否かを議論されている路線である。本研究では地方鉄道の活性化という観点から乗って残すにはどのような施策が必要となるかをコンジョイント分析¹⁾を援用し、アンケート調査から評価しようとするものである。

2. 長野電鉄屋代線の概要と現状

屋代線は、長野県千曲市の屋代駅から須坂市の須坂駅までを結ぶ長野電鉄が経営する私鉄路線である。かつての木島線の一部で、正式には河東線といい、屋代線は通称だったが、木島線が廃線となった2002年9月からの運行形態に合わせ、正式な名称を屋代線とした。営業キロ数は24.4km、須坂～屋代間の駅数は13駅である(図1参照)。

利用客の減少から長野電鉄屋代線の経営は年々厳しくなり現在までに累積赤字は50億円を超えている。さらに今後、車両や線路等の施設の更新に30億円を超える多額な投資が必要となっていて長野電鉄単独での屋代線存続は極めて厳しい状況である。しかし屋代線は長野市・須坂市・千曲市を結ぶ都市交通軸を形成し、沿線の通勤・通学や交通弱者の交通手段として重要な役割を担っていて必ずしも経済効率性だけで存続を評価するのは適切ではない。この現状を踏まえ屋代線の活性化・再生を目的として平成21年に「長野電鉄活性化協議会²⁾」が設立された。

活性化協議会は「地域公共交通活性化再生法³⁾」に基づき「長野電鉄屋代線総合連携計画」を策定し、実証実験や推進施策を実施した。3カ月の実証実験では、サイクルアンドライド駐輪場の整備、地域文化を生かしたイベントの実施、運行頻度の増加などが行われた。結果として、約1割の乗客数増員が認められたが、単なるイベントによる底上げだという声が多くあり、実験の結果を踏まえ2010年10月27日に行われた第9回目の活性化協議会では、バス

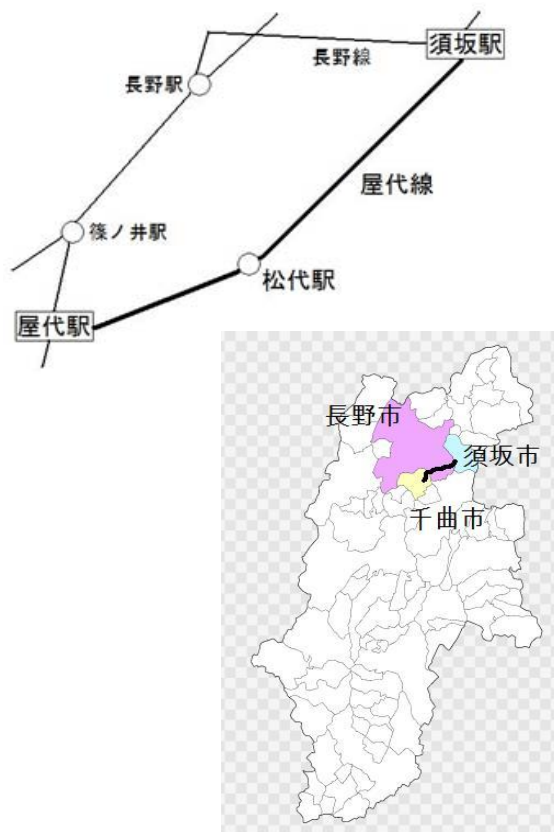


図1.長野電鉄屋代線と長野県図

代替が有意であるとの結論に至った。しかし実証実験の期間が短いこと、協議会の目的は活性化と再生であったのではとの疑問もある一方、沿線住民には屋代線の存続を望む人々が7割を占めている。存続を望む人々の理由の多くは通学や通院に利用しているからというもので、廃線となってしまうと交通弱者のモビリティを損なうこととなる。地域公共交通活性化再生法に基づき、地域が必要と示すのであれば、どのようにして存続させていくべきかを話し合うはずの協議会で、存続は不可能、バス代替が有力となっているのが現状である。

3. アンケート調査の目的と概要

この現状を踏まえ、乗客数の増員をはかり屋代線に乗って残すためにはどのような施策が求められているのかをマーケティング分野で多く活用されてい

るコンジョイント分析という調査方法を用いて分析した。コンジョイント分析では商品やサービスに対するユーザーの複雑なニーズをどの要素に最も重きを置いているのか、またユーザーに最も好まれる要素の組み合わせはどれかを統計的に探ることができる。手順として、まず属性と水準を決定する必要があるが、属性として以下のように乗客数増員のための施策を決定した。

施策①沿線地域の観光アピール

施策②電車を利用したイベント

施策③意識啓発（モビリティ・マネジメントの実施）

施策④利便性の向上

施策⑤運賃の改定

それぞれの施策を属性と決定した根拠として、観光・レジャー目的での乗客数の増員をはかる（施策①）。電車に乗ること自体を目的とした乗客の増員をはかる（施策②）。生活路線としての利用者の増員（施策④）。ただし利便性の向上については観光・レジャー目的、電車に乗ること自体を目的とした乗客の増員にも寄与すると考えた。また全体の乗客数に共通するものとして、モビリティ・マネジメントの実施と運賃の改定（施策③、⑤）を考えた（図2参照）。

これらの属性の水準として「施策を重視する」、「重視しない」の2つ、運賃に関しては「値上げ」、「現状維持」、「値下げ」の3つとした。これらの組み合わせのカードを直行表を用いて作成し、回答者に提示し、屋代線の再生に期待できると思われる場合には10点を、まあ期待できる場合には5点を、期待できない場合には0点の3段階で評価してもらった。

4. おわりに

アンケートの作成にあたり、活性化協議会や存続運動を行う自治体の会議、屋代線のイベントに参加し、電車を利用することの利便性や電車の存在の価値について考えた。マイカーの普及しない時代は多くの人や物を運び、駅を中心に人々が集まりにぎわったのだろう。現在では便利さのあまり特に地方ではマイカーが普及し電車をはじめ公共交通の利用者が減少している。しかし駅にはまだランドマークとしての機能があり、線路に愛着を持っている人もいる。鉄道をなくしてしまうのは大きな決断で現段階

でのバス代替は時期尚早であると考えられる。いちど廃線にしてしまえば2度と電車が走ることはなく、沿線地域のさらなる衰退も懸念される。車社会では交通渋滞、環境問題、都市のスプロール化、中心市街地の活力低下など、便利さの反面多くの問題も生じる。存在する屋代線に客足をもどし、公共交通の有効利用を行政・住民・会社が三位一体となって進めていく必要があると思われる。

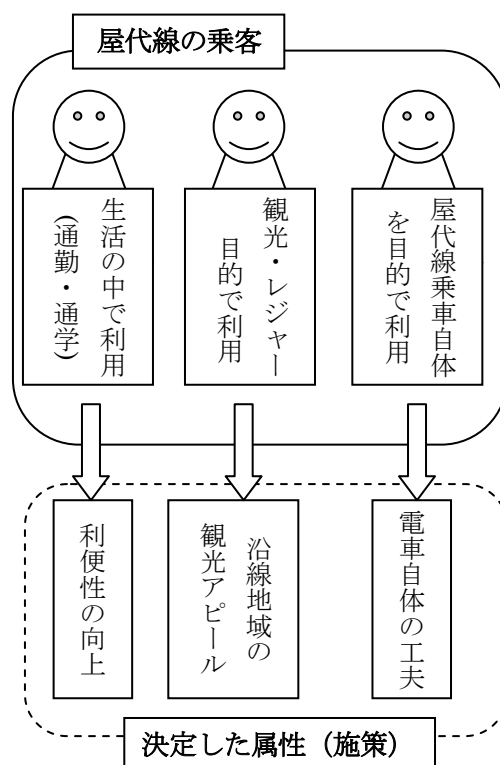


図2.コンジョイントで用いる属性

【参考文献】

- 1) 栗山浩一・庄子康：環境と観光の経済評価 第3章 pp.63~94,2005.10.5.
- 2) 長野電鉄活性化協議会：
http://www.city.nagano.nagano.jp/pcp_portal/PortalServlet?DISPLAY_ID=DIRECT&NEXT_DISPLAY_ID=U000004&CONTENTS_ID=18816
- 3) 国土交通省：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律,2007.10.1.