

地域住民を巻き込んだ鉄道まちづくりの可能性に関する一考察 -樽見鉄道を事例として-

岐阜工業高等専門学校 学生会員 ○恩田直幸
呉工業高等専門学校 正会員 山岡俊一

岐阜工業高等専門学校 正会員 坂本 淳
名古屋工業大学大学院 正会員 藤田素弘

1. はじめに

鉄道は公共輸送サービスとしての役割を担うほか、地域の形成・発展、観光振興等、まちづくりに様々な便益をもたらす。一方、近年のマイカーへの過度な依存、地方都市の人口減少、少子高齢化等の影響により、地方鉄道の経営環境は極めて厳しい状況であり、もはや経費削減等の自助努力も限界にきている。このような状況の中、地方鉄道を抱える多くの地域においては、地域住民、NPO、鉄道事業者が相互に連携し、鉄道輸送の維持のための観光振興への取り組み、サポーター制度による支援等が行われているところであるが、地域が鉄道を必要とし、また地域として鉄道を持続的に支えていくなれば、より多くの関係者（住民）と協働していくことが不可欠であると考え^{例え1)}。

以上を踏まえ本研究では、先行研究²⁾で実施した調査において、約8割の沿線住民が鉄道の存続に賛成と回答した樽見鉄道を事例とし、地域住民を巻き込んだ鉄道まちづくりの可能性を検討する。

2. アンケート調査概要

アンケート調査概要を表1に示す。主な調査項目は、[1]回答者属性、[2]回答者と地域との関わり、[3]鉄道まちづくりに対する現状認識と参画意識である。

表1 アンケート調査概要

調査期間	平成24年10月3日～5日	配布部数	1,500部
調査地域	樽見鉄道沿線地域	回収部数	459部
配布方法	ポスト投函郵送回収	回収率	31%

表2 回答者属性

属性	項目	割合	属性	項目	割合
性別	男性	50%	運転免許	保有	91%
	女性	50%		非保有	9%
居住地域	揖斐川町	7%	樽見鉄道乗車頻度	ほぼ毎日	1%
	本巣市	70%		週に数回	2%
	瑞穂市	6%		月に数回	6%
	大垣市	17%		年に数回	30%
				それ以下	62%
年齢	30代以下	11%	インターネット利用状況	利用していない	35%
	40代	16%		年1～2回	1%
	50代	20%		月1～2	9%
	60～64歳	16%		週1～2	17%
	65～74歳	26%		ほぼ毎日	38%
	75歳以上	11%			

n=437～452

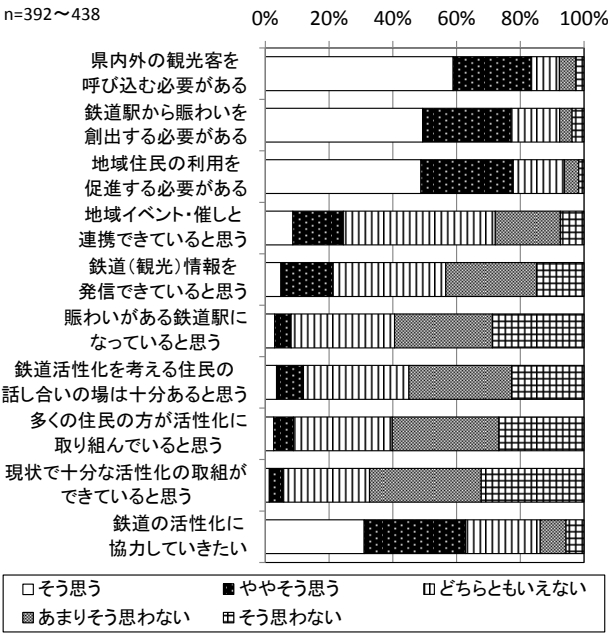


図1 鉄道まちづくりに関する現状認識・参画意識

回答者属性を表2に示す。

3. 鉄道まちづくりに対する現状認識と参画意識

鉄道まちづくりに対する現状認識と参画意識の集計結果を図1に示す。“地域イベント・催しと連携で来ていると思う”等、現在の鉄道まちづくりの取り組みが十分だと考えている者は10～20%にとどまっており、“地域住民の利用を促進する必要がある”等、地域に対し、鉄道まちづくりの更なる活性化の必要性を考えている者が約80%である。また、鉄道の活性化への協力意向がある者は63%となっている。これより、現状の鉄道まちづくりに関する取り組みに対して十分と考えておらず、活性化が必要であり、それに対して協力の意向がある者が多い傾向にあることがわかる。

樽見鉄道の活性化に関する会合が開催された場合の参加意向に関しても5択で尋ねており、“(1)必ず参加する”は4%にとどまっている。これに対し、“(2)おそらく参加する(時間があれば、近所の方に誘われれば)”が48%、“(3)参加しない(一緒に行く人がいない、なんとなく不安)”が19%と過半数を占めている。また、“(4)参加しない(興味がない)”は24%、“(4)その他”は5%である。これより、地域が一体と



図2 鉄道活性化に向けて協力可能な内容

なって活性化を進めるためには、例えば参加を躊躇している層の住民を巻き込む必要があると考える。

鉄道活性化に向けて今後少しでも協力できる内容について集計した結果を図2に示す。樽見鉄道に乗車して支援、企画に参加して支援するという”ささやかな”支援に協力する回答した者がそれぞれ 51%、27%であるのに対し、企画の考案、マップの作成等、”負担がかかる”支援の項目で協力意向を示した者は少ない。また、いずれも協力できないとの回答者が14%となっている。これより、住民の鉄道まちづくりへの関わりに対する役割分担（すなわち誰が主体的に関わり、活性化をけん引し、誰がルールに乗って支援するのか）を明確化して実行に移すことが、鉄道活性化へつながる可能性があると考えられる。

数量化Ⅱ類を用いた樽見鉄道活性化の会合参加に関する要因分析結果を図3に示す。参加者と参加を躊躇する者との間の要因を分析するため、外的基準を図中の会合参加状況とし、説明変数は[1]回答者属性（図中グラフの黒色部分）、[2]回答者と地域との関わり（同白色）、[3]鉄道まちづくりに対する現状認識と参画意識（同灰色）の中から、モデルの相関比が高くなるものを選定している。この結果から以下のことが考察できる。

回答者属性では、高齢者、樽見鉄道に乗車している者、小中学生以下の子供と同居していない者、自由に使える自動車保有者で参加意向がみられる。回答者と地域との関わりでは、地域のことを知っており、活性化の活動に参加しており、地域に愛着はあるが居住地には満足していない者で参加意向がみら

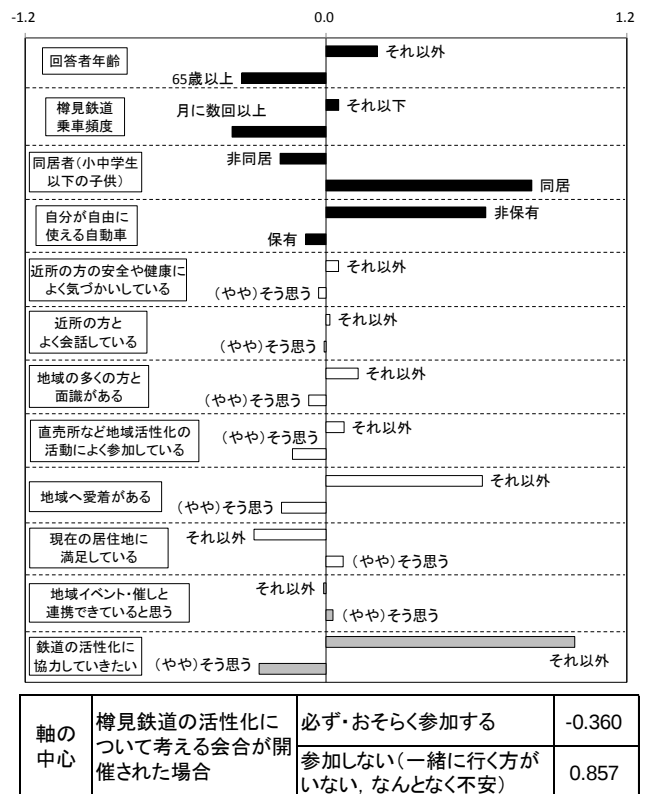


図3 会合参加に関する要因分析結果

れる。鉄道まちづくりに対する現状認識と参画意識では、活性化に協力意向の者で参加意向が見られる。

以上より、会合への参加を躊躇する者の参加を促すために必要なこととして、地域への愛着を醸成するための働きかけ、すなわち地域住民間の交流の促進を図る必要があると考えられる。その際、地域が抱える問題についても意見を共有することが有効と考えられる。また、小中学生の子供がいる家庭では、多忙等の理由により、参加したくても参加できないこともこの結果から予想されるため、例えば学校主催の会合とする等、子供を巻き込んだ開催の手法も有効ではないかと考えられる。

4. おわりに

今後さらにきめ細かく要因を分析し、鉄道まちづくりの形成に向けた提案を行う予定である。

【謝辞】本研究を遂行するにあたりご支援いただきました、(公社)日本都市計画学会中部支部に厚くお礼申し上げます。

【参考文献】

- 1) (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構：調査報告（第3回 地域鉄道の再生・活性化等研究会）, (<http://www.mlit.go.jp/common/000228902.pdf>)
- 2) 坂本淳・山岡俊一・藤田素弘：地方鉄道への財政的支援問題に対する沿線住民の賛否態度の要因分析-岐阜県樽見鉄道を事例として-, 都市計画論文集, No.47, No.3, pp.325-330, 2012.