

IV-27 地域鉄道の運行維持に対する県民意識の分析

元高知工科大学	正会員	○渡部	正二
高知工科大学	正会員	寺部	慎太郎

1. 研究の背景と目的

近年、乗り合いバス事業者は規制緩和の影響を受け、不採算路線の減少をしつつあるといえる。しかし、利用者が減少しているからといって、交通弱者の存在を無視することはできない。一方、第三セクター鉄道事業者は不採算路線の運行を維持せざるを得ない状況であり、多くの事業者は赤字に悩まされているのが現状である。このような現状を考慮して、行政は一部の鉄道事業者に財政支援を行い、運行を維持している。しかし、地方自治体の財政悪化に伴い、その財政支援が困難になりつつあるため、新たな財政支援の方法を見つける必要がある。そこで本研究では、高知県の地域鉄道である土佐くろしお鉄道(以下、くろ鉄と呼ぶ)の運行維持に対する意識調査を行い、その必要性和利用に関する県民意識を確認し、高知県における地域鉄道の運行維持の方法を検討することを研究の目的とした。

2. アンケート調査の概要

調査対象地域は高知県の西部，中部，東部地域それぞれで，鉄道路線の有無で異なる，三原村，中村市，香北町，高知市，馬路村，安芸市の6つの市町村を選定した．それぞれの市町村内での60世帯に配布し，合計で360部配布した．有効サンプルは177部回収でき，有効回収率は49.2％となった．調査項目は，くろ鉄の社会的必要性，くろ鉄の個人的必要性，くろ鉄への財政支援に対する意識，世帯属性，などである．調査方法は訪問配布郵送回収にて実施した．調査日は平成16年7月16日（金）～7月19日（月）であった．回答者の属性は図1に示す．

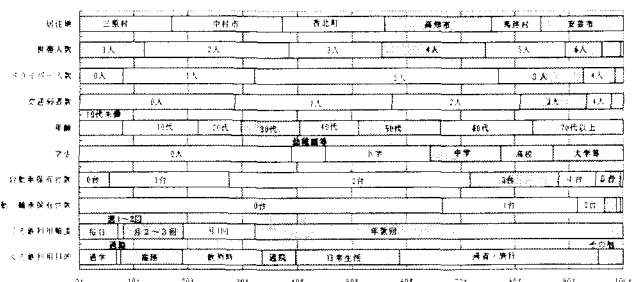


图1 回答者属性

3. 仮説とその検証

調査を実施するに当たり、大きく3つの仮説を立てた。以下に、これら3つの仮説について説明する。

(1) くろ鉄に個人的必要性はない

図2は現在・将来においてくろ鉄の路線が廃止されることが、自分の世帯に影響があるかについて質問をした結果である。この図を見てわかるように、「路線を廃止されても、現在の自分の世帯には影響がない。」と考えている家庭が多い。ところが、将来の影響となると、その割合は増加しており将来の個人的必要性については、一定の配慮がうかがえられる。

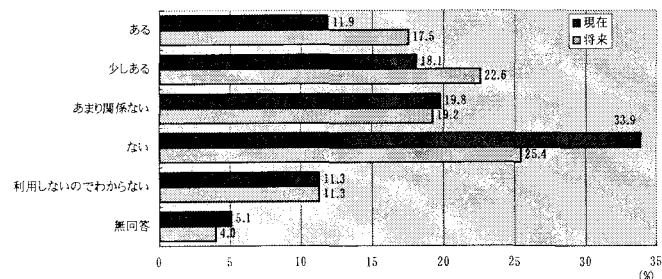


図2 路線を廃止することによる影響の有無

(2) くろ鉄に社会的必要性はある

図3はくろ鉄の維持について質問した結果を居住地域別に集計したものである。維持すべきとの回答が9割と多いが、東部地域では他の地域よりも「廃止すべき」という否定的な考えが多いことがわかる。また、西部地域では、その否定的な考えの割合は少ない。中部地域では消極的「どちらかというとも維持すべき」が1番多く選択されると予想していたが、「維持すべき」が1番多く選択された。

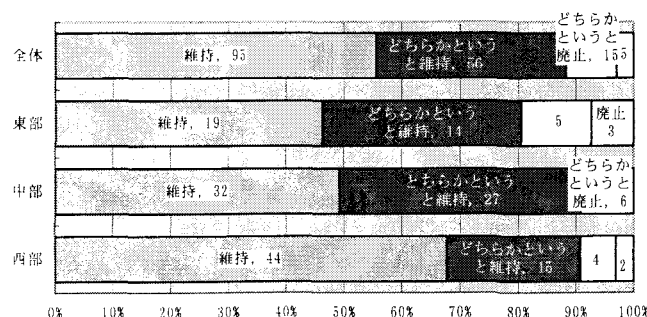


図3 居住地域別くろ鉄の維持に対する意識

(3) くろ鉄の利用者が増加する見込みはない

くろ鉄の運行を維持するために、どのような活動をするかについて質問した結果、今よりもくろ鉄を利用するが最も多く選択され、全体の 30%であった。さらに、7 割が何らかの活動を行おうという意識あることがわかった。

図 4 はくろ鉄のサービスに対する満足度を質問し、その回答で「不満」「どちらかという不満」を回答した人に、そのサービス不満点の改善による利用回数の増減について質問した結果である。この図を見てわかるように、不満層の半分は、サービスの改善によって利用回数が増えるとしていることがわかる。

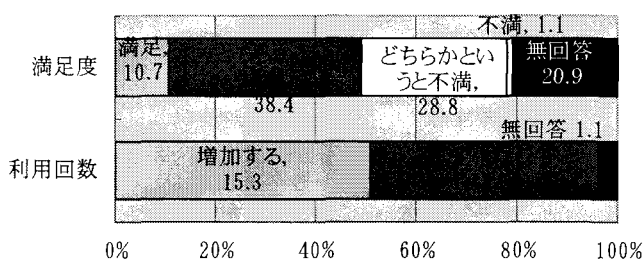


図 4 サービスへの満足度とサービス不満点解消後の利用回数の増減

4. 新たな財政支援の検討

以上の結果より、回答者はくろ鉄を維持すべきと考えており、くろ鉄の利用者が増加する見込みもある。しかし、利用者の増加には限界があることや、災害等の緊急に資金が必要な時のために備えが必要である。そのため、新たな財政支援の負担を検討する。ここでは、くろ鉄の運行維持が厳しくなっていることを説明した上で、新たな県民負担をすると仮定し、その場合の(1)負担者をどの範囲とするか、(2)負担額をいくらとするか、の2点について質問した。

(1) 負担者の範囲に関する検討

図 5 はくろ鉄を維持する場合どこが(誰が)負担すればよいか質問した結果である。この図を見てわかるように、全ての市町村で「高知県全体(高知県民)」が負担する」が最も多く選択された。この結果より、高知県民全体が負担することが最も受容されやすいと考えられる。

(2) 負担金額に関する検討

財政支援負担金額に対する質問への結果、260 円を

選択した回答者数が最も多く、全体の 24%であった。

(260 円とはくろ鉄への財政支援金額を高知県の人口で割ったものである。)さらに、260 円以上の金額を選択した回答者数を合計すると、全体の 7 割が賛成することから、年間一人当たり 260 円を新たな税として徴収することが、最も受容されやすいと予想される。

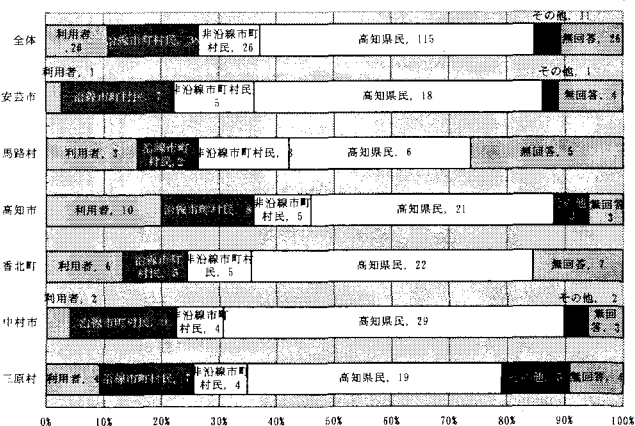


図 5 財政支援の負担者の範囲

5. 研究の成果

本研究では、高知県の地域交通である土佐くろしお鉄道の運行維持を題材に独自の意識調査を設計し実施した。その結果より、回答者の多くは日常的に使われないことから個人的必要性は感じていないものの、社会的必要性は認めて、運行を維持すべきと考えていることがわかった。また、サービスに不満を感じているものは全体の 3 割で、その半数はサービス改善によって利用回数を増やす意識を持っていることを確認された。さらに現行の行政による財政支援に替わる方策として「高知県民全体で年間一人当たり 260 円を負担する。」が最も受容されやすいことがわかった。

今後の課題として、イベントやサービス不満点の改善によって利用者の増加策をより現実的に検討すること、大規模世論調査の実施による、本調査結果の確認をすることが挙げられる。

注) 使用したグラフは、端数調整のため合計が 100%にならないものもある。