

超高齢化社会における第三セクター鉄道の持続可能条件

— 長良川鉄道の事例研究 —

中井 健一*

目次

はじめに

1. 長良川鉄道の沿革、現状と課題
 2. 沿線の人口、就業構造と鉄道
 3. 沿線住民の鉄道とのかかわりと意識
 - 1) 鉄道とのかかわり
 - 2) 鉄道への意識
 - 3) 沿線住民の声に見る鉄道経営の問題点と改革の課題
 4. 鉄道に人を集める
 - 1) 地方自治体の役割—鉄道を核とした地域の再生
 - ①「子宝温泉駅」の成功は何を物語るか
 - ②鉄道を活用した地域おこし
 - ③公共交通のネットワークと交通の連続性
 - 2) 鉄道事業者としての改革の課題
 - ①利便性の向上
 - ②検討課題
 5. 長良川鉄道は再生できるか
 - 1) 再生の切りふだ—LRT化とデュアル・モード・ビークルによる新しい可能性
 - 2) 将来構想—フリークエント運転(高頻度運転)と緩急接続運転、共同化による完全再生のシナリオ
 - 3)「鉄道は社会資本である」との合意が必要
- おわりに—参加型の応援団が必要

はじめに

われわれの社会では、普通一般に言われてきた「交通弱者」が確実に増大する趨勢にある。その背景に超高齢化社会の到来があるのはもちろんである。本稿では「交通弱者」というあいまいな表現をしないで、「交通権を剥奪されている人々もしくはその予備軍」といっているのは次の理由による。

人は、いつでも自分の行きたい所に自由に行けるはずである、または行けなければならない。「私が自由であるのは、みずからの生に責任を負い、みずからの環境の主人であり、みずから行おうと決めたことを、行うことができる時のみである」としたバーリンの積極的自由の概念(金田耕一『現代福祉国家と自由』新評論)に

照らしてみると、交通権は、最近社会福祉の理念として強調されてきた自己決定権と深い関係がある。また「経済生活の秩序は、すべての者に人間に値する生活を保障することを目的とし…」とした最初の生存権規定(ワイマール共和国憲法)に照らしてみても、移動の自由を奪われるということは、人間に値する生活を奪われるということであり、生存権とも深い関係があることがわかる。このように「移動」の問題を権利としてとらえ、交通権として人間の基本的権利と考えなければならないと思うのである。「交通弱者」というあいまいな規定は、たぶんにパターンリズムのにおいがして、恩恵的であり、経済の効率性論理に対して無力である。

「剥奪」とは過激な表現だが、長い伝統のあ

*経済学部教授

るイギリスの貧困研究の中から生まれたPタウンゼントのRelative Deprivation（相対的剥奪）概念によっている（Pタウンゼント「相対的剥奪としての貧困」・Dウェッダバン『イギリスにおける貧困の論理』光生館）。タウンゼントは社会的平均的な生活様式が維持できないひとびと、例えばイギリス社会では友人を家に招いてパーティをすることは社会的平均的な生活様式だが、過去4週間に一度もそれができなかった人は、社会的に剥奪された状態にあるとみた。好きな時に好きな所へ自由に移動できるというのを社会的平均的な生活様式とみて、精神的、身体的理由で、次には社会的にそれが不可能になることによって剥奪されている人々を、「交通権を剥奪されている人々もしくはその予備軍」と筆者は呼んでいる。本稿はきわめてプラティカルな内容であるが、根底に「交通権を剥奪されている人々」のことをわれわれの社会は考えなくてはならないという動機がこめられている。したがって、長良川鉄道が存続可能か、否かを検討するためではない。問題をそのように相対化する立場はとらない。近い将来、交通権を剥奪される人々もしくはその予備軍と言われる人々が大量に出てくることを前提に、交通権を確保するために、今何が必要かを論じたもので、鉄道を将来にわたって維持するためにはどうしたらよいかを主要なテーマとなっている。

ではなぜ鉄道でなければならないのか。バスや自家用車があるではないかとの当然の疑問が出てこよう。

鉄道は自動車による交通事故の激増とその死亡者の数と比較しても、もっとも安全な乗り物である。渋滞にまきこまれず、定時性が高い。渋滞に巻き込まれて何時くるともわからないバスを、排気ガスのただ中で、しかも立ちつくして待つのは高齢者にとっては大変つらいことである。発進、停車がスムーズで、ゆれない、ゆったりとした空間がとれる、トイレもあるなど高齢者にとってアメニティが高い。

マイカーでは、冠婚葬祭、その他の酒の席では自制がいるが、好きなだけハメをはずせる、新聞や本が読める、運転の疲労がないなど快適

性で勝る。高齢期にはたいていの人は65歳あたりから長距離の運転が苦痛になる、事故率も高い。したがって鉄道がもつ信頼性、安全性、快適性は高齢者にとっては重要なことである。

社会的には、渋滞にまきこまれているマイカー族の一定数を鉄道に移すことが可能ならば、渋滞が解消され、時間、環境負荷などの社会的コストが低減できる。そして何よりも、沿線地域が超高齢化して、交通権剥奪者もしくはその予備軍と言われる人々が増大したとき、マイカー主体の交通体系では、これらの人々の移動の自由、権利が制約されることである。

以上はマイカーとの競争条件であるが、バスとの関係では、先にのべたとおり、定時制での優位は決定的である。いつ来るともわからない、時にはダイヤより先に行ってしまう信頼性のうすいバスよりも、鉄道はダイヤへの信頼は絶対である。そして案外知られていないのが、バスよりも高速性でまざっていることである。かつての国鉄の特定地方交通線の多くはバス転換されたが、道路の制限速度に規定されて、すべての転換路線で所要時間は増加した。北海道の美幸線などは倍以上かかるようになったといわれている（川島令三『鉄道再生論』中央書院、以下引用は川島・再生と表示）。長良川鉄道が高速性のメリットを充分生かしきれていないのは残念だが、一般論としてのデメリットも注視しておかなければならない。

デメリットの第一は、停留所の間隔が長いことである。高齢者が徒歩で鉄道を利用するためには400m～500m間隔の停留所が必要になるが、この点ではバスの方が勝っており、ドアトゥドアのマイカーは、さきにのべた鉄道のメリットを差し引いても決定的に優位である。

しかしながら、われわれは車に乗れなくなるときが必ずくること、今後交通権を剥奪される人々（もしくはその予備軍）が確実に増えることは明らかになっており、今、祖先が建設し、残してくれた鉄道をいかにして維持し、子孫に引き渡すか、重要な時期にさしかかっていると見えよう。のちにのべるようにわれわれの長良川鉄道はいま存続の瀬戸際に立っている。この

レポートは、以上のような問題意識にたって、沿線住民の調査を通して長良川鉄道の存続条件の可能性をさぐるうとしたものである。

1. 長良川鉄道の沿革、現状と課題

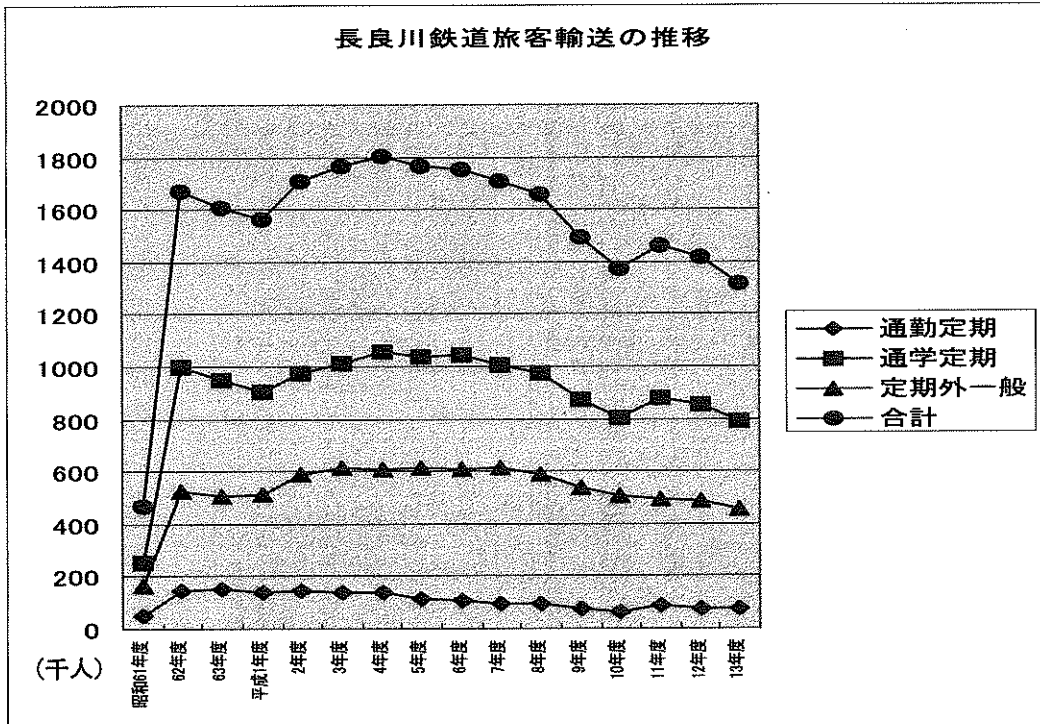
長良川鉄道の沿革をたどると、1923（大正12）年に部分開業が始まり、1934（昭和9）年、美濃太田・北濃間72kmが全面開通した日本国有鉄道越美南線である。全面開通というのは正確ではない、もともと北陸本線福井につながる越美北線と結んで太平洋と日本海を結ぶ幹線として計画されていたのだが、国鉄の経営危機とモータリゼーションの波にあらわれ、地域の悲願が実現しないまま1980年を迎えたのである。南線と北線が接続されなかったことが、その後の越美南線を運命づけた。結局盲腸線は通過旅客を確保できず、旅客営業1kmあたりの1日平均輸送人員が2000人を超えることはなかった。このため1980（昭和55年）年、日本国有鉄道経営再

建促進特別措置法の成立によって、特定地方交通線に選定されて（1982年）、国鉄路線からの切捨てが確定的になったのである。

このとき、県、沿線11市町村等が「越美南線問題対策会議」を結成したが、これが母体となり、民間出資も求め、第三セクター鉄道として1986（昭和61）年8月、長良川鉄道株式会社として発足、同年12月より運行を開始した。現在、岐阜県が27.5%、沿線市町村27.5%（地方自治体合計55%）、地元企業109社が45%それぞれ出資している。

長良川鉄道の営業努力は駅の増設、列車増発、イベント列車への取り組み、営業係数等各種指標をみても国鉄時代に比べると、事業者としての努力がなされてきたことは充分認められる。しかし、旅客輸送はピーク時から下がり続けており、特に通勤客は半減してきた。図1-1。またこれにともない営業係数も悪化しつつある。表1-1。

図1-1 長良川鉄道旅客輸送の推移



長良川鉄道株式会社『会社の概要』より筆者作成

表1-1 営業係数の年次推移

年度	昭 61	昭 62	昭 63	平 1	平 2	平 3	平 4	平 5	平成 6	平 7
営業係数	111	108	109	110	111	111	106	111	110	108
年度	平 8	平 9	平 10	平 11	平 12	平 13	平 14			
営業係数	104	116	116	113	124	130	135			

営業係数：100円の収入をあげるのにかかる費用のこと。資料出所「岐阜県第三セクター鉄道の概要」岐阜県第三セクター鉄道連絡会議。13、14年度は『鉄道統計年報』政府資料等普及調査会による。

表1-2 長良川鉄道の営業係数（平成14年度・単位千円）

	粗利	償却前	償却後
A 収入合計	355861	355861	355861
B 支出合計	390520	454653	482943
営業係数	109	127	135
$B \div A \times 109$			

財団法人 政府資料普及調査会編『鉄道統計年報』より筆者作成

注：償却前営業係数とは、粗利営業係数に案内宣伝費、一般管理費、諸税を加えたもの。償却後営業係数とは、償却前営業係数に原価償却費を加えたもの。

表1-1は原価償却後の営業係数を表しているがこれだけでは不十分である。そこで営業係数を三段階のレベルでくわしく見て、長良川鉄道の経営の実態をより鮮明にしよう。

川島令三氏は全国の鉄道の営業実態を調査して、鉄道の採算ラインを探っている（川島令三『鉄道は車に勝てるか』中央書院）。それによると、まず粗利での営業係数が問題になる。粗利営業係数とは、現業部門にかかる費用、すなわち線路、電路（通信ケーブル等）、車両などの保守費用および列車運転費用、駅などの維持費用（運輸費）の合計を算入して計算したものである。表1-3参照。長良川鉄道の粗利営業係数は、川島氏の計算では1996年、平成8年当時91.3であった。鉄道収入で運転にかかる直接的な経費はまかなえていたのである。しかし平成14年度の粗利営業係数をわれわれが計算したと

ころ、表1-2のとおり109に悪化している。「粗利で赤字では累積赤字を増やしていくことを意味する」「償却前営業係数が110までならば経営努力によって自力で維持は可能である」「償却前の営業係数130程度でも、外からの支援によって何とかやっつけていける。130程度であれば粗利の営業係数、つまり現業部門だけの経費で計算した営業係数は100～110程度であり、その補助は国や自治体の予算内でいけるし、最悪の場合は本社管理部門を自治体が引き受けて、まったく本社管理部門なしとしてもいい。第三鉄道はある程度行政サービスの一環であるから、それでいいという考えかたである。」（川島『鉄道は車に勝てるか』）。以上が川島氏の指摘する採算ラインである。このように見てくると長良川鉄道は今まさに崖っぷちにたっていると見えよう。

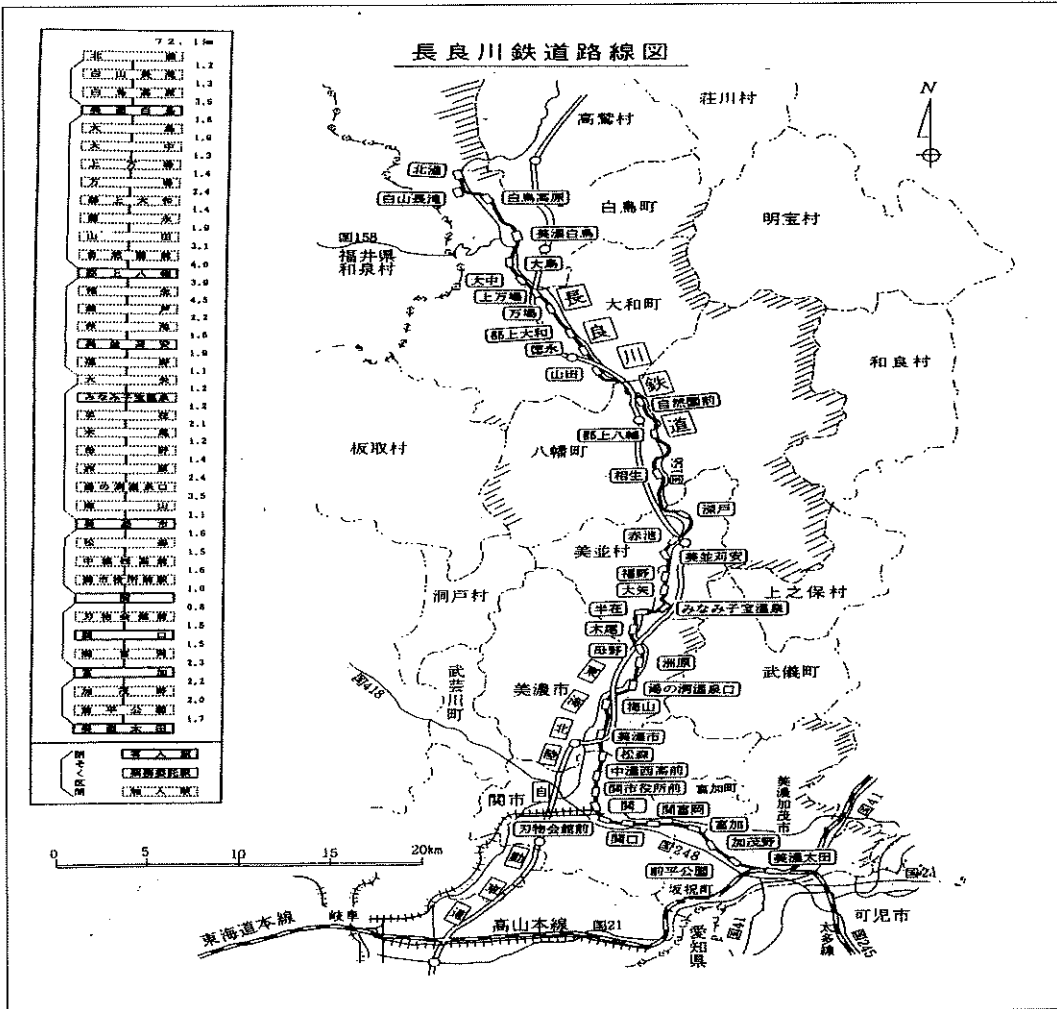
表1-3 粗利益営業係数の算出根拠
(長良川鉄道・平成14年度・単位千円)

A収入合計	355861
B支出合計	390520
内訳	
線路保守費	62476
電路保守費	36160
車両保守費	40125
列車運転費	142053
運輸費	78998
保守管理費	18029
輸送管理費	12661
B÷A	1.097395

つぎの問題は鉄道施設の経年劣化である。トンネル、橋梁は建設後70年から80年もたち、三セク鉄道では最も深刻な状況にあるなど今後の投資額の激増が予測され、経営努力で吸収していけるかどうかあやぶまれている。

昭和61年開業当初から過疎公共交通の採算性の困難は認識されており、国鉄転換交付金を原資とする第一基金が9億円、また県・市町村拠出金による第二基金が6億円、企業寄付金等を原資とする第三基金(約1億円)を設立し、これら経営安定基金の元金の取り崩し(第一基金)運用益の繰り入れ(第二基金)による経営安定

図2-1 長良川鉄道鉄道路線図



資料出所：長良川鉄道株式会社『会社の概要』

をめざした。しかし長良川鉄道開業後、低金利時代がつづき、また輸送密度の右下がりでの減少による慢性的な赤字、この両面があいまって赤字補填のために第一基金のとりくずしがすすんだ。平成12年度で残高がほぼゼロになる等、開業時の経営安定のしくみは、いまや機能不全におちいつているといえよう。この面からも長良川鉄道は経営危機に直面している。

最も重要な指標である長良川鉄道の輸送密度は、727人（平成12年）で、すでに廃止された下北交通（旧国鉄大畑線）は362人、弘南鉄道黒石線（旧国鉄黒石線）592人が示すように600人台になると廃止の危機がせまるといわれている（川島・再生 p141）。

このような経営の現状をみると、今待ったなしの改革、存続の処方箋が課題となっているのである。

2. 沿線の人口、就業構造と鉄道

長良川鉄道を中心とする生活圏域は図2-1路線図にみるように、起点となる美濃太田駅から終点北濃駅まで、合併前の市町村では3市8町村にわたっていたが、現在は町村合併によって4市1町となった。起点から美濃加茂市、富加町、関市、美濃市、郡上市（合併前旧町村では南から、美並村、八幡町、和良村、*明宝村、大和町、白鳥町、*高鷲村（*印は線路が通っていない）で、沿線人口は約20万強である。

美濃加茂市、関市は東海地方の産業集積地の北端に位置しており、人口も増加傾向にある。美濃加茂市、関市にはさまれるように位置する富加町は、1990年まで人口増がつづいたが、その後減少傾向にある。美濃市以北は人口減が続いている。美濃太田駅は鉄道路線の交差する要衝であり、長良川鉄道はここで、JR太多線（中央線多治見へ）、高山線（上りは岐阜へ、下りは高山方面）と連絡しているが、名古屋への人の流れは、太多線、高山線とも高山線の特急を除いて直行できず、乗り換え時間がかかるのが難点となって、また近年道路整備がすすんだこととあいまって、鉄道から自家用車へのシフ

トがなお進行中である。

美濃市より北は郡上市域であるが、長良川にそって山岳地帯に線路が敷設されており、美しい景観があり、観光資源に恵まれた地域である。しかし観光客の多くは、東海北陸自動車道か、線路に平行して走る国道156号線で入ってくる。主要な観光資源は、長良川そのもの、旧八幡町の町並みと郡上おどり、郡上市の北部に展開するスキー場と温泉と自然景観だが、いまや圧倒的シェアを観光バスと自家用車が占めている。かつては長良川鉄道が運んでいたスキー客も駅からゲレンデへのアクセスを失って、鉄道客はいま壊滅状態となった。このためスキーシーズンともなると、郡上市の北部から美濃市にかけて高速道路も、156号線も長蛇の渋滞が続き、住民生活への影響と、環境負荷が深刻で、放置すると奥美濃の観光資源も見捨てられるおそれがある。シーズン以外はこれほどでもないが、土日、祝日は各所で渋滞が発生している。

観光鉄道としての役割を全く失った長良川鉄道であるが、住民の生活にとって鉄道はいかなる役割を果たしているのであろうか。現状を客観的に把握しておこう。

いま線路が敷設されている地域を旧町村ごとに、従事者数からみた就業構造の特徴と鉄道との関係を見ると、およそ次のようになる。

沿線地域は、南部都市部と北部農村部とも共通して最も多くの人々がサービス業に従事している。北部ではサービス業とともに建設業従事者が多いが、南部にくるに従い製造業に取って代っている。農林水産業も北から南へと地域での構成割合が低下する。このように地域的特性が見られるけれども、総じてこの地域の主要な産業が、卸・小売飲食業、サービス業で40%～45%をしめており、それぞれの地域によって異なるが、建設業や製造業がこれに次ぐ産業となっている。表2-1。沿線からみる風景は、美しい川と見渡す限りの田畑、山林だが、農林水産業はすっかり衰退した。いまや長良川の有名な職漁師も姿を消してしまったのである。

超高齢化社会における第三セクター鉄道の持続可能条件(中井)

表2-1 長良川鉄道沿線市町村の就業構造(郡上市は合併前旧町村で計上)平成12年・%

	白鳥町	大和村	八幡町	美並村	美濃市	関市	美濃加茂市
A農林水産業	6.1	5.5	3.5	2.5	2.1	2.3	4.2
B建設業	22.8	19.7	14.5	10.0	8.6	9.1	9.5
C製造業	19.2	25.1	24.7	40.3	44.7	38.4	34.3
D卸小売飲食業	17.7	14.3	19.5	14.4	16.1	19.9	18.1
Eサービス業	24.5	24.0	26.3	23.4	20.3	20.5	22.0
Fその他*	9.7	11.4	11.5	9.4	8.2	9.8	11.9
G総計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

* その他とは、鉱業、電気ガス熱供給水道業、運輸通信、金融保険、不動産、公務、他に分類されないものの総計。国勢調査より筆者作成。

表2-2 住民の移動交通手段 平成12年・人

	白鳥町	八幡町	美濃市	関市
鉄道利用	76	90	178	623
乗合バス	81	80	105	292
勤め先・学校のバス	289	161	52	528
自家用車	3913	5010	8340	27011
鉄道+自家用車	14	23	81	379
鉄道+自転車	51	63	102	482
その他*	1005	1617	2436	8245
総計	5429	7044	11294	37560

* その他とは、徒歩、ハイヤー・タクシー、オートバイ及び鉄道+乗合バスなどさまざまな移動手段を2種類、3種類と組み合わせて利用している場合。国勢調査より筆者作成

この就業構造は、零細、中小の事業所が広い地域に分散立地していることが特徴で、モータリゼーションになじみやすく、大規模事業所の立地による通勤輸送の需要はなほ小さいといわねばならない。

表2-2は、地域住民が就業・通学にどのような交通手段を使っているかを示したものである。(郡上市は旧町村ごと、美濃加茂市はJR線の比重が大きく長良川鉄道との利用区分が不明確のため除外)。ここに見るように自家用車と公共交通、とりわけ鉄道(関市の一部は廃止

された名鉄美濃町線を含むが、その他は鉄道=長良川鉄道である)との圧倒的乖離、この差はなにを物語るのであろうか。第一に、通勤はほとんどが自家用車となり、長良川鉄道は通勤輸送の機能を失っている。唯一車から排除され、交通権を剥奪されやすい児童、生徒の通学の足にその役割が特化しているのである。(図1-1からもわかるように定期外旅客は、定期旅客の役割半分程度である)。

しかし、住民にとって無用の長物かというそうではない。沿線の高齢者人口は郡上市14,000

人（全人口に占める割合28%）、美濃市7,100人（同34%）、関市15,700人（同25%）富加町1,220人（同21%）、美濃加茂市8,200人（同16%）計46,200人に達する。もうすぐ団塊の世代が高齢期に入って、交通権を剥奪されている人々もしくはその予備軍が増えることが予想される。将来を見通したとき、高齢者にやさしい、安全性、快適性、信頼性にすぐれた鉄道の役割は小さくないのである。

3. 沿線住民の鉄道とのかかわりと意識

—沿線住民調査から—

沿線住民の生活にとって長良川鉄道はどのようなかかわりがあり、住民は鉄道そのものについてどんな意識をもっているのだろうか、このような問題意識から、鉄道沿線住民調査をおこなった。

■調査の目的

長良川鉄道と沿線住民のかかわり、および鉄道に対する沿線住民の意識。

■調査地点

鉄道との関係では線路から5 km以内の集落に限定して四スポットを設定した。各スポットは駅からの距離および他の公共交通の利便性が、鉄道とのかかわり、住民の意識に差異があるとの仮説のもとに、駅周辺と、徒歩1時間圏、およびその中間圏などを考慮して次のように設定した。

- ・スポットA：美濃市駅周辺の市街地である岡町の一部のうち、駅へのアクセスが徒歩数分のエリア。長良川鉄道をもっとも利用しやすい地域として選定した。美濃市駅発着の列車は上り24本下り27本で比較的利便性が高い。
- ・スポットB：湯の洞温泉口駅から1 km～1.5 kmの長良川左岸沿いの純農村部。駅まで徒歩10分～15分の位置にある。湯の洞温泉駅発着の列車は上り17本、下り18本。
- ・スポットC：郡上市（旧美並村）の大矢駅周辺、純農村部で比較的エリアが広く、駅まで2分の位置から15分地点まで調査地域が広がっている。国道156号線のバス停までは、駅よ

りさらに数分の距離があり、公共交通としては、鉄道へのアクセスが最も近い。上り13本、下り14本が発着している。

- ・スポットD：郡上市（旧白鳥町）那留・為真地区の一部（東海北陸自動車道をはさんで南北にまたがる地域）、住宅が密集している純農村地帯。美濃白鳥駅へは徒歩で1時間前後かかる。公共交通のアクセスには、岐阜バス停留所の方が10分近く短い距離にある。上り15本（白鳥留め、郡上八幡留め各1本を含む）、下り14本が発着している。
- ・これによる調査地域の対象世帯数は603世帯、そのうち駅周辺対象世帯数246。15分地点対象世帯数213、一時間地点対象世帯数144である。

調査時 2003年11月～2004年1月

調査方法、集計した調査票

対象世帯603世帯から、3分の1標本抽出により201世帯各戸を訪問した。調査の趣旨を説明、記入依頼の後、後日回収して回答を得た。不在の所は数回の訪問を行ってデータ回収をおこなった。

調査票回収201中194、回収率96.5%、内白紙等無効が6、集計対象調査票188である。

回答者の属性

調査票は1世帯あたり1枚配布した。そこでの回答者の属性は次のとおり。

表3-1 性別

男	女	不明（記入なし）	計
75	110	3	188

表3-2 年齢

10代	20代	30代	40代	50代	60代	70～	不明	計
7	9	19	39	40	30	39	5	188

表3-3 職業

学 生	農林業	商工自営	会社勤務	公 務	その他	無 職	不明	計
7	13	19	48	8	17	69	7	188

表3-4 回答者の世帯内での位置

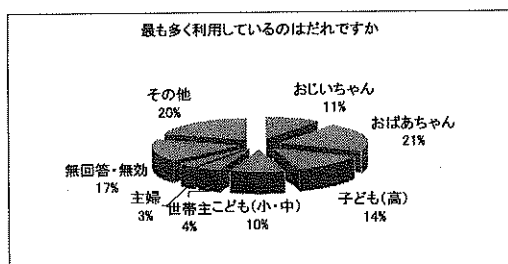
世帯主	妻	世帯主の父母	世帯主の子	世帯主の兄弟姉妹	不明	計
72	77	8	26	1	4	188

1) 鉄道とのかかわり

① 誰が利用しているか

あなたの世帯で最も多く長良川鉄道を利用しているのはだれかと言う設問に対する回答では、おじいちゃん11%、おばあちゃん21%であった。従来、高校生の足として欠かせないといわれてきたが、潜在的な利用者層は高齢者が32%を占め最多となっている。高校生は毎日乗っているから延人員にすると大きな数になり、鉄道利用が高校生で占められているような錯覚をもちがちであるが、視点を利用必要度に移してみると、高齢者が圧倒的であり、これは新たな発見である。利便性を向上させることによって、さらに高い頻度で高齢者に利用される潜在的な可能性があることを示している。図3-1。

図3-1 あなたの世帯で最も多く長良川鉄道を利用している方は次のうちどなたですか。



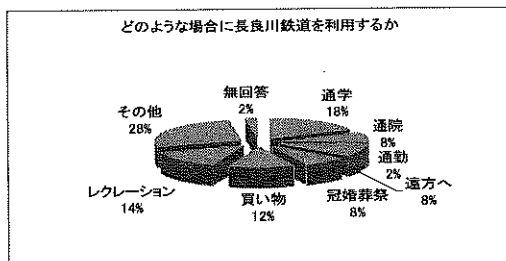
調査票の「世帯主」と答えた人のうち、年齢が60歳以上の方は、おじいさん、おばあさんと答えた人とともに高齢者として統合集計した。複数回答したものは無効にカウントした。「その他」の回答の中には鉄道を利用しないため「その他」としたもの、質問項目に該当がないため(例えば世帯主の兄弟姉妹など)「その他」と回答したものが含まれる。

② 鉄道を利用するのはどんな時か。

鉄道を利用するのは通学が18%、レクリエーション(温泉を含む)14%、買い物その他臨時の所用12%などが多い。生活の足としてそれなりの役割を果たしていることがうかがえる。存在意義は認めるものの、のちほど述べるように利便性等が悪く、積極的な役割を果

たしているかどうかは疑問である。通勤利用がほとんどないのは、沿線地域の衰退を物語っているといえよう。図3-2。

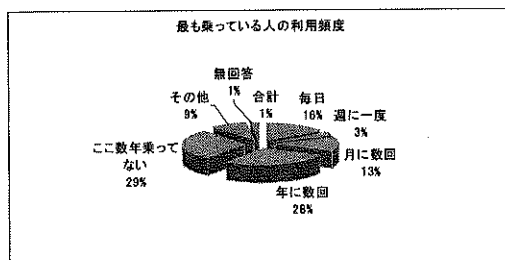
図3-2 ご家族の中で最も多く長良川鉄道を利用している方は、どのような場合に利用してみえますか、次のうちからひとつだけ選んでください。



③ 利用頻度

家族の中で鉄道を最も多く利用している人の利用頻度が年に数回程度である。毎日、週に1度、月に1度利用する人々を、鉄道が生活にとって必須となっている人々とする、沿線住民の約3割である。他方、ここ数年乗っていない人々も3割弱いる。図3-3。

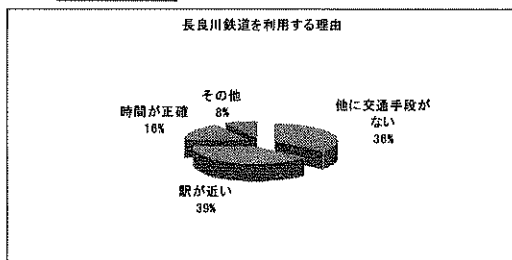
図3-3 最も多く利用している方の利用回数は、次のうちどれに該当しますか。



④ よく利用している人があげた利用理由

ほとんど毎日、週1~2回、月数回など比較的使用頻度の高い人々に、なぜ利用するのか理由を聞いたところ、「駅が近いから」39%、「他に交通手段がないから」36%「時間が正確だから」16%などの声が多い。身近に駅があることが重要である。図3-4。

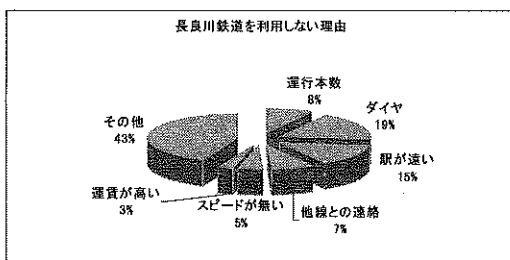
図3-4 長良川鉄道を利用される理由は次のうちどれに該当しますか。最も該当するものひとつだけお答えください。



⑤ なぜ利用しないのか。

ほとんど利用しない、またはここ数年乗ったことがない人に理由をたずねた。自動車があるからという理由を除外した上で、最も多いのは「ダイヤと用事の時間が合わないから」19%、「駅が遠いから」15%などであったが、なぜ利用しないのかとの問いに対する回答は分散している。「その他」の中で一番多くあった注目すべき意見は、「沿線に目的地がない」等鉄道が生活にとって必須手段ではなくなっていることである。社会構造の変化や、生活様式の変容によって、鉄道が死活問題ではなくなってきたという一面が現れている。また、岐阜市、名古屋といった文化圏への移動が困難（時間アクセス）であるなど、検討しなければならない意見があった。図3-5。

図3-5 自動車があるからという理由の他に、長良川鉄道をあまり利用していない理由は次のうちどれに該当しますか。最も該当するものひとつだけお答えください。（選択項目の詳細は巻末の資料④参照）。



2) 鉄道への意識

① 長良川鉄道存続の危機についての認知度と存廃に対する意見

長良川鉄道存続の危機についての認知度は高い。多くの人が危ない状況にきたと認識している。そして、鉄道をのこすべきだと考えているひとが67%、廃線をやむをえないと考えている人は23%である。図3-6、図3-7。

図3-6 長良川鉄道が存続の瀬戸際にあることをごぞんじですか。

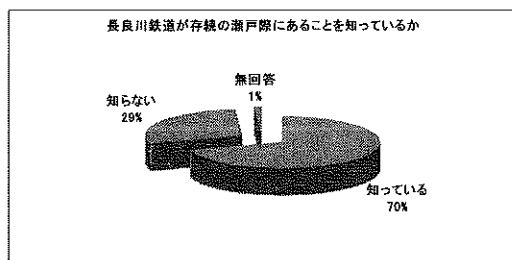
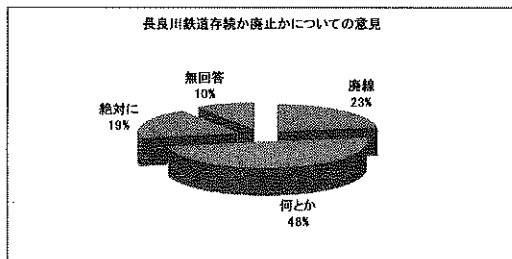


図3-7 長良川鉄道の存続か廃止についてあなたのご意見をお聞かせください。

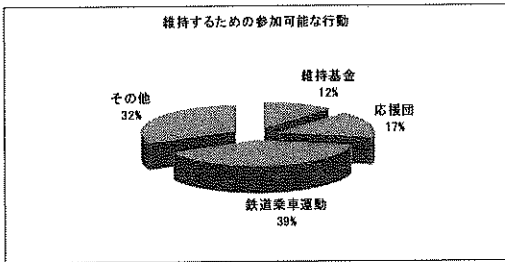


② 残すために自分は何ができるかとの質問に対する意見

残すべきだと考えている人が、いったい自分は何ができるかを考えてもらった結果が図3-8である。鉄道乗車運動を繰り広げる、応援団をつくってイベントなどに取り組むなどの意見が多い。

図3-8 なんとか残す道をさぐるべきだ、絶対にのこすべきだと答えた方にお尋ねします。長良川鉄道を維持するために、あなたが参加可能だと考えられる項目は次のうちどれですか。（選択項目①長良川鉄道の維持基金

に出資する ②長良川鉄道維持のための応援団を作ってイベントなどにとりくむ ③鉄道乗車運動をくりひろげる ④その他。)



なお、図3-8のその他の項目の中には貴重な意見があった。主なものは次の通り
表3-5 その他の意見

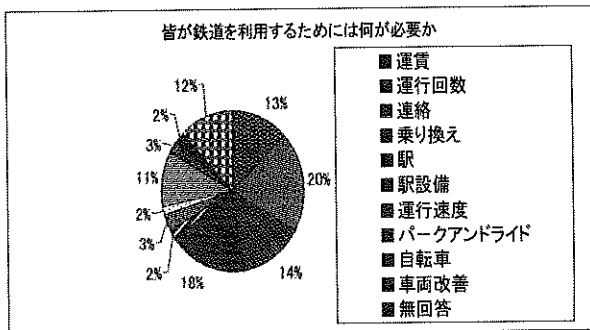
- * 公的資金でのバックアップが出来れば。
- * 経営の見直し。
- * 長良川鉄道の車窓の風景を宣伝する（自然の風景）。
- * 郡上、美濃、関、美濃加茂などの各地区での利用する人の不便さが違うと思います。各地区の温度差をなくし各市で補助金を出し合うことが出来ないでしょうか。
- * 美濃市も少し有名になりつつあるのでもっと活性化させ「また来たいなあ」と思われるような駅周辺作りに力を入れるといいのではと思います。
- * 国が補助金を出すように運動をする。
- * 署名活動があれば参加したい。
- * 子宝温泉の例 協力している。
- * 鉄道を利用した温泉パックを作り都会の人に来てもらう。夏トロッコ列車で生ビールツアーをやる。
- * 現在の車社会だけに大変難しいと思うが、美濃か関經由岐阜市内へ直通便が出来ないか。

③ 皆が鉄道を利用ようになるためには何が必要か

図3-9は、皆が鉄道を利用ようになるためには何が必要か、ひとつだけ選んでもらったものだが、回答の多い順に列举すると、「運行回数を増やす」20%、「他社線との乗り

換えについて連絡をよくする」18%、「コミュニティバスとの連絡をよくする」14%、「運賃を引き下げる」13%、「無料の駐車場を設けてパークアンドライドを推進する」などである。「駅をふやす」が案外すくないのは、調査地点が駅近辺であり、駅間の中間地を調査地点に設定していなかったためと思われる。

図3-9 皆が鉄道を利用ようになるためには何が必要でしょうか、ひとつだけ選ぶとすると次のうちどれが大事だと思いますか。



- * 「連絡」全文は「コミュニティバスとの連絡をよくする」
- * 「乗り換え」の全文は「他社線との乗り換えについて連絡をよくする」
なお、上記のあらかじめ設定した質問項目以外に次のような意見が寄せられた。
- * 今のは鉄の箱が走っているようでイメージがなんとなく昔からのものと古臭い。だから小さな子どもたちが一回乗ってみたいと思うようなソフトなイメージなものを。
- * 乗り降りに出入り口が高すぎる。足が悪いから（赤色の車だけ）。
- * 各駅にサイクルコースを作ることによって各シーズン、フルに人が集まる市町村にするのはどうでしょうか
- * イベント列車を増やす。

④ 長良川鉄道に対する意見

長良川鉄道の運行についてご意見がありましたらお聞かせください、という質問で自由意見を募った。実に広範囲に意見が寄せられたが、さしあたり苦情型の意見と提案型の意見に分類すると表3-6、7のように整理できる。詳細は資料1を参照ねがいたい。

表3-6 苦情型の意見

サービス、従業員のマナー（が悪い）	8件	駅が（遠い、離れている）関係	2件
ダイヤ、運行本数（が少ない）関係	5件	経営に関するもの	1件
運賃（が高い）に関するもの	4件		

表3-7 提案型の意見

ダイヤ、運行本数関係（わかりやすいダイヤ、朝夕の運行本数増等々）	4件	近くに駅があればよい、駅の再配置を考える等駅の立地に関する意見	2件
バスとのアクセス（よくする）関係	3件	駅の近辺に住民の利用施設をつくる	2件
魅力ある駅づくりに関する意見	3件	学校行事に鉄道を利用する等働きかける	2件
イベント、レジャー運行に関するもの	3件	*その他各1件ずつあったものは*	

* 行政の責任に言及したもの、地域との連携を提案したもの、ボランティアの活用、商店街とのタイアップなど、鉄道と地域の連携を重視した意見。また岐阜への直通運転、駐車場の整備（パークアンドライド）などである。

3) 沿線住民の声に見る鉄道経営の問題点と改革の課題

長良川鉄道は、沿線住民の熱気の中で旧国鉄越美南線を引き継いで昭和61年開業したが、今存続の危機に直面していることは1項でのべたとおりである。危機の原因としてマイレール意識の低下が言われている。たしかに開業当初の熱気はうすれたけれども、われわれの調査の自由記載欄にはなお沿線住民の熱い思いが書き綴られている。（資料1参照）。あわせて、熱気やマイレール意識の高揚だけでは鉄道を維持できるはずもなく、どのようにして住民の生活ニーズにこたえる鉄道に改革していくか、地域住民、とりわけ高齢化をふまえて利便性の高い鉄道につくりかえていくかが課題になっている。これを一口に表現すると、どうやって「鉄道に人を集めるか」という事になるが、調査票にはその糸口のいくつかが書かれていた。沿線住民の声こそが改革のよりどころであり、その声を積極的にとりあげて鉄道の利便性を高める改革こそが、マイレール意識高揚の基盤である。

住民の声全体の傾向性は前項で述べてきたが、この中からいくつかの声を拾いあげてみると、

今長良川鉄道が直面している問題がよく現れており、もし改革が実現できるのなら住民は鉄道を見捨てないであろうことがうかがえる。実際に調査をやってみて、肌身に感じた住民の声を一部ではあるがくわしく記しておきたい。

* 最も多く、かつ怒りの声さえあったのが、乗務員の態度、マナーに関する苦情である。

しかし、苦情を言いながらも、一部の乗務員である、中には親切な乗務員、従業員もいることを住民は忘れず話した。これらの声は業務が標準化されていないことを示しており、経営の近代化が求められているのではないか。

* そのほか、地方自治体と連携した経営の改革によって実現できる課題も寄せられている。

- ・ 自転車を持ち込めるといいと思ったのですが。

- ・ できれば、昼間の本数を少なくして、朝・夕・夜にもう少し何とか本数を増やしていただいたらと、切に願います。

- ・ バスなどとの乗り換えがスムーズにできると良いと思います。

- ・ 岐阜市方面への直通であれば多少利用が増えるような気がする。

- ・ 観光客がよくくるような人気のある駅作り。

- ・家付近から駅前のコミュニティーバスなどがあるとすごく助かる。お年寄りの利用も増えると思う。
- ・交通弱者に配慮し、現在の駅にとらわれることなく、位置の変更を。等々である。

4. 鉄道に人を集める

—— 長良川鉄道存続の可能性をさぐる ——

図1-1からみると、長良川鉄道の旅客輸送の特徴は通勤定期客の急激な落ち込み、通学定期客のゆるやかな減少傾向、一般乗客も同様の傾向が見える。少子化の影響を受けて旅客輸送が減少したとの説明は、一部当たっているが、すべてを説明していない。決定的なのは通勤客の減少である。これは、道路の整備と安価な軽自動車などの通勤手段の出現に、鉄道の利便性を増す改革が立ち遅れたからにはほかならない。図1-1からもわかるように、長良川鉄道は定期客輸送に依存しており、一般の乗客を鉄道に集める方策の無策が、通学輸送に特化して、少子化の影響が相対的に大きいのである。

「鉄道に人を集める」と言うのは、かつて国鉄民営分割論争の時、岡並木氏が提起した重要な視点である。「収支のバランスに主な関心が向けられ、客の増減には関心が薄れる傾向がある……その結果、客が減る一方の縮小再生産の道をたどり続けている交通企業が全国に少なくない」(ジュリストNo.31・昭和58年6月)。岡は、鉄道に人を集めるためには人間の心理特性や行動特性の研究が大事であって、その例として、施設の、時間的連続性が決定的であると言った。例えば、列車に乗っているときの時間の感じ方を1とすると、待っているときの感じ方はその3倍である。このようにフランスの国立交通研究所の調査を引用して、乗り換えの待ち時間の短縮に交通事業者がもっと目を向けるべきだと言う。また人間の行動特性として、抵抗無く歩ける距離は400mである。雨が降っていると200mになると同研究所の調査結果も紹介している。

鉄道に人をどうやって集め、経営状態を改善して将来にわたって鉄道を維持するかは、一義

的には事業者の責務である。この点で事業者としての改革の課題がある。しかし同時に、公共交通は公共性を持った事業であり、地域住民の生活に影響をおよぼす。したがって沿線地方自治体は、住民の生活を守るとの観点からも、鉄道を維持するためにいかにして鉄道に人を集めるかの政策策定の責任があるといえよう。この節では第一に地方自治体の役割を、第二に鉄道事業者としての改革の課題を提起してみたい。ここでは人間の心理、行動特性を視野に、筆者の展望も示してみたい。

1) 地方自治体の役割—鉄道を核とした地域の再生

平成12年4月施行された改正鉄道事業法は、路線の参入、撤退の自由化など、いわゆる規制緩和の流れにそったものである。改正前の旧運輸省の監督行政を通じての規制がなくなったかわりに、地方自治体による地域住民のモビリティ確保の責任、すなわち交通の公共性にたいする責務が従来にもまして重くなったとみなければならない。

これまでも地方自治体が一般の民間企業に対するように、事業者責務からニュートラルな位置にたつて、公共鉄道経営を傍観していたわけではない。その場合、通常どこでも考えるのは補助金交付であるが、補助金交付政策は今までは生きた補助金にはならないのではないかと、赤字補填のための補助金のたれ流しになるおそれがある。地方自治体が持つべき政策とは、カンフル的に補助金交付は必要ではあるけれども、地域再生を、鉄道を核にどのようにすすめ、鉄道に人が集まるような政策を持つかにつきてあろう。逆にまた、鉄道を持っていることが地域再生に有効であるとの認識が必要であり、その視点から政策を考えることではないだろうか。「公共交通は事業者がやるもので政策ではない」という観念がこれまでの地方自治体にあったと思う」との指摘(「岐阜県第3セクター鉄道の現状と今後の展望について」岐阜県産業経済振興センター)はもっともなように思われる。その

典型例をコミュニティバスのダイヤ編成に見ることができる。別項資料2に見るように沿線自治体のコミュニティバスは、長良川鉄道との連絡がほとんど考慮されていない、なかにはうまくダイヤがつながっている場合もあるが、なかには列車到着の1分前に駅前を発車するバスもある等ランダムなダイヤ編成は、自治体政策担当者が鉄道の維持、発展に目を向けていないことを表してはいまいか。そこでいま地方自治体が取り組むべき政策的視点のいくつかをあげてみたい。

①「子宝温泉駅」の成功は何を物語るか

旧美並村が、ふるさと創生資金の使途について住民にアンケートを実施したところ、年寄りが気楽に行ける温泉がほしい、との声が多くよせられた。掘削地点にいくつか候補があがったが、村民に便利な鉄道沿いに掘削がおこなわれ、今「子宝温泉」と名づけられている。旧美並村が温泉を兼ねた駅舎を、長良川鉄道が温泉と直結したプラットフォームを設置し、村行政と鉄道会社が連携した、すぐれた政策が実施された。従来の発想だったら、すぐ横を列車が通り過ぎて行くにもかかわらず、人々は自動車で行ってくる。村外の車に乗れない人々は、国道から遠い不便なこの温泉にはやってこれなかったはずである。その後さらに鉄道でくる人に無料で温泉を開放した政策がとられ、これが長良川鉄道の乗客を増やし、高齢者のレクリエーションの機会をふやした。「長良川鉄道でくる人には温泉を無料にすると村議会が決議、以降乗客数が3倍になった」(長良川鉄道でのヒヤリング)。

この経験はわれわれに次のことを教えてくれる。

地方自治体は、病院、老人福祉施設、小中高等学校(大学誘致も考える)、ミュージアム系施設、会議場、観客をよびこむ野球場、サッカー場など、公共的施設を鉄道沿線に集積していく政策的視点をもつべきである。仮に10億の資金を使うにしても補助金のたれ流しになるか、それによって地域が再生されるかでは10億の意味がまるで変わってくるであろう。例えば大学誘

致は学生アパートをはじめ多様な消費の需要創出がもたらす地域再生効果がある、便利になった鉄道を利用して人が集まれば地域に金が落ちる。それによって鉄道が将来とも維持できれば、最も助かるのはその地域の高齢者、子どもたちである。

② 鉄道を活用した地域おこし

奥美濃地方は、観光資源の宝庫である。その中には、全国ブランド化が可能な資源がかず多くある。一例をあげれば阿弥陀が滝はその一つになりうる。全国にはこれよりもっと小規模な瀑布でブランド化されているものはたくさんあるからだ。問題はこれらの資源が眠っており、郡上おどりを除けば、全国ブランドになりえていないことであろう。鉄道は新幹線を通じて全国につながっており、全国ブランド化ができれば、自動車では来れないような遠方から、ひとまわり多く観光客を呼び込むことができる。観光客を観光バスから鉄道にシフトする政策的視点は、近距離からくる観光客は自家用車、ツアーは観光バスといった近年の趨勢を考慮すると、第一に、旅行社とタイアップした個人セクターポンの開発が必要となつてこよう。第二に、新幹線・名古屋駅と直結したJR線の乗り入れが必要である。特急飛騨号に長良川鉄道に乗り入れる車両を1両増結して、全国から集客し、奥美濃地方に眠る観光資源を開発して、地域おこしをはかる戦略を練ってみてはどうだろうか。

しかし、それは鉄道事業者の仕事だとの意見もある。長良川鉄道はトロッコ列車(12年度2580人)、古今伝授号(同330人)、その他努力がなされているが、いかにも細々としており、そもそもぎりぎりの経営を続ける事業者に思い切った投資を要求するのは無理がありはまいか。「九州その他の地域からバスツアーでトロッコ列車に乗りこえてくれる、観光路線として収益を上げ、住民の足を確保するために補填したい」(長良川鉄道でのヒヤリングから)。このような意思はあっても、なにせ資金がない。ちなみに長良川鉄道の案内宣伝費はたった89万円(平成14年、前出『鉄道統計年報』による)で

ある。観光客入れ込みによって地域が活性化するのであるから、地方自治体が長良川鉄道を核にした観光ルート、個人セットクーポンを積極的に売り出すことに資金を使っても住民の理解はえられるであろう。

ターゲットは、これから退職年齢に入ってくる団塊の世代となる。彼らは、里山や自然志向のライフスタイルをもち、戦後の消費を引っ張ってきた世代であり、終身雇用に守られてきたから比較的高い年金受給層でもある。外部からの人の入れ込みが増え、地域が生き返り、同時に鉄道維持に効果をもたらすのであれば、補助金たれ流しよりはよほど財政効果が高いといわねばならない。ここで、第三セクター鉄道への転換を選択した越美南線問題対策会議等の議論の経緯を思い出してみたい。「沿線には優良な観光資源が多く、その開発等地域振興上鉄道の果たす役割は重要なものと考えられる」とかつては言っていたのである。また採算が成立する理由としてかけられた数項目の中には、「旅客の輸送量の確保に、沿線自治体が積極的に協力する」といっていた。(岐阜県第三セクター連絡会議の資料による)。

③ 公共交通のネットワークと交通の連続性

公共交通はネットワーク化しなければ、住民の足として生きてこない。現状ではネットワーク化すなわち、コミュニティーバスと長良川鉄道とのダイヤ接続が不十分で(資料2参照)、沿線から奥地の住民の関心やマイレール意識が育たない。長良川鉄道が駅周辺の人々だけの乗り物になっているのである。長良川がたくさんの支流を集めて豊かな水量になるように、奥地から鉄道に人を集めるネットワーク化の視点をもつかどうか、鉄道を核とした地域づくりの重要な政策のひとつである。

「家付近から駅前のコミュニティーバスなどがあるとすごく助かる。お年寄りの利用も増えると思う」との住民の意見を先に紹介した。今ではコミュニティーバスも住民の立場に立った運行形態を、例えば固定停留所でなく、乗り降り自由、コースもフレキシブルにする等を模索

しないと住民から見捨てられるおそれがあるが、当面なによりも鉄道とコミュニティーバスのダイヤを接続してネットワーク化をはかるべきである。

ネットワークを考える上では、つぎのような話を長良川鉄道とのヒヤリングで聞いた。鉄道で来るスキー客が激減した。その原因は駅からスキ-場へのアクセスバス(その多くはスキ-場が運行していた)の廃止にあったのである。この経験は、目的地への交通ネットワークと連続性が鉄道維持にとってどれほど重要かを示している。

2) 鉄道事業者としての改革の課題

さて、地方自治体がそれなりの役割をはたしていくとしても、鉄道自体が不便で利用しにくく、あまり快適でないなら、今後の維持は困難である。この点は鉄道事業者の改革課題である。住民の声に基づいて長良川鉄道の課題をあげてみることにしたい。

① 利便性の向上

・相互乗り入れとホームタッチ運転

しばしば耳にしたのは、乗り換えについての意見であった。美濃大田駅での接続ダイヤの問題、関駅での乗り換えそのものの問題。これらの声は、JR線との相互乗り入れである程度解決できる。長良川鉄道は、少なくともJR鶯沼、名鉄鶯沼までの乗り入れ運転によって答えることができないか。JRも通勤車両は美濃市まで、特急車両は白鳥駅まで乗り入れる。これによって通勤客の潜在需要の掘り起こし、沿線の住宅開発が進む可能性があり、乗客増にむずびつかないか、検討する課題である。ただこれは、岐阜県産業経済振興センターレポートも指摘しているとおり、信号保安、接続設備、運転扱い、責任分担等々重い解決課題があり、JRというガリバーとこびとの関係、すなわち「規模の違いすぎる鉄道事業者同士の諸問題の調整は非常に困難で、行政の積極的な関与調整機能も期待したいところである」(岐阜県産業経済振興セ

ンターレポート)と指摘されるとおり、行政の役割が期待されている。相互乗り入れこそ連続性確保の究極の裏わざとなる。

関駅での乗り換え問題とは、ホームタッチ運転のことである。現在の関駅はホームタッチの構造になっていると言われているが、本当のホームタッチ運転とは、ホームを降りたら、反対側の線路に乗り換える車両が待っていてすぐ発車するシステムをさす。なぜ名鉄の線路が長良川鉄道のホームに接続しなかったのか、鉄道の素人には疑問である。(その後名鉄美濃町線の存廃問題が起り、名鉄は2005年3月をもって撤退が確定した。後継の経営問題は、岐阜市はじめ沿線自治体の態度とあいまって不透明であるが、ここであげたホームタッチ運転の課題は旧名鉄美濃町線の帰趨ともかかわってくることである)。

・速度問題

鉄道の競争相手はモータリゼーションである。ドアトゥドアについてはとても太刀打ちできないが、スピードは事業者の努力によって太刀打ちできる。車は制限速度、信号、渋滞という弱点がある。長良川鉄道のような単線は、行き違いの待ち時間ロスはある程度やむをえないが、この時間が長いのはなぜだろうか。これによって実際は60~80kmで走っていても、表定速度は時速35Kで自転車並になっている。スピードアップには、行き違いの駅、信号所の増設や、重軌条、重レール化などの膨大な投資が必要になるが、現行の設備を前提にしてもなお、運賃収受システム、すれ違い時間ロスの改善、トイレ搭載車両の導入による停車時間短縮によってスピードアップができないのであろうか。沿線住民の疑問である。

スピードアップによって鉄道に人が集まりつつある事例をひとつだけ紹介しておきたい。JR西日本が山陰線で地元の資金援助をうけて時速10kmスピードアップしたら、倉吉・米子間は2.7倍、鳥取・米子間は3倍に乗客が増えた(いずれも特急列車の場合)と報告されている。(2004・3・16朝日新聞)。

速度問題は先にのべたJR特急の乗り入れに

よる観光路線化とも関係するので次のような意見を紹介しておこう。「高速特急を走らせると6, 7割経費が増えるということである。これだけ営業費が増えても償却前の営業係数は智頭急行が63, 4, 土佐くろしお鉄道が93, 2と黒字である。高速特急を走らせてその特急料金で潤っているからである。(中略)それができる内燃鉄道は小磯鉄道と長良川鉄道ぐらい…」(川島令三『鉄道はクルマに勝てるか』中央書院)。注釈をくわえておくと、営業係数とは、100円の収入をえるのにかかる経費のことである。智頭急行、土佐くろしお鉄道とも第三セクター鉄道でJRが特急を乗り入れており、JRの都合でそうしているのだが、結果として第三セクター鉄道維持という思わぬ副産物をもたらしている。

・意識改革

われわれの調査を通じて従業員のサービスについてあがってきた住民の声は、資料1を参照願いたい。結論的には、乗務員、従業員のサービス水準は、ピンからキリまであり、業務としての標準化ができていないことにある。このような住民の声は早急に解決しないと鉄道離れがいっそう進むかもしれない。意識改革の取り組みが求められていると言えよう。

その他、自転車の持ち込みはすでに近鉄が養老線でやっているが、鉄道+自転車も交通ネットワークのひとつととらえたい。これによって運転免許を持ってない、持たない人やサイクリング客など乗客増につながるだろう。

以上が住民の声による緊急に解決すべき課題である。つぎに、考えてみる価値ある課題をのべてみたい。

②検討課題

・時刻表不要の定時ダイヤ

ダイヤがわからない、駅へ行ってみて一時間以上も待つこともある。いっそう車で行こう、いま沿線住民はこのように思い、行動している。定時ダイヤにすると、住民にとっては時刻表不要となり、利用しやすくなる。接続問題があり困難な課題だか、しかし今でも美濃太田駅に到着する普通列車は上り、下りともおおむね毎時

20分代と30分代に集中している。太多線到着も20分代と30分代に集中している(ただし太多線美濃太田発はランダムである)。事業者間の協調により定時ダイヤ＝パターンダイヤを実現できれば双方の乗客が増えるであろう。

・共同化のメリット

長良川鉄道は岐阜バスとの競争関係にあるけれども、しかし真の競争相手はモータリゼーションなのである。一つの例をあげれば美濃市止まりの列車がある。美濃市で下車して岐阜バスに乗り換え、郡上八幡まで行こうとしたら、岐阜バスはすでに発車したあとだった。例えば19時28分美濃市止まりの場合は、11分前に岐阜バスが発車しているなどの例がある。モータリゼーションと競争するためには共同化の視点が必要になってくる。当面する岐阜バスとのゆるやかな共同化をダイヤ編成からはじめると、公共交通全体の信頼が高まり、双方にとって乗客増につながるであろう。

・運賃政策の重要性

赤字が出る、運賃をあげる、乗客が減る、赤字がつづく、この悪循環をどこかで打ちきりねばならない。すでにいくつかの鉄道事業者は思い切った運賃値下げで、乗客を増やしている。

長良川鉄道は各種割引切符、昼間利用客の割引回数券を売りだしているが、ダイレクトに乗客増につながっていない。一般に長良川鉄道には、割高感がつよいと住民の声があるが、それは車とのコスト比較をして言っているからであろう。車との競争では、車一人乗車では、一般道で車に軍配があがるけれども、高速道では鉄道が有利である。2人以上になると車の方が安上がりである。いま費用を比較して選択している人もいるから、運賃政策は重要になる。割高感を解消するためには、一律運賃値下げの方法と、四人割引切符などを思い切って車のコストまで下げると、家族やグループの乗客が増える。キメこまかな運賃政策が必要であろう。

・多角的な経営努力

ほとんどの鉄道事業者は多角的な経営努力によって難局を乗り切ろうとしている。鉄道はバスと異なり、沿線土地利用などの外部経済効果

が高いからである。長良川鉄道の駅施設は資料3のようになっているが、ほとんどが喫茶店で、鉄道に乗って喫茶店に来る者はまずいないであろう。たしかに乗客には、長い待ち時間の時は助かる施設であるが。

しかし全般に駅周辺は荒廃しており、美濃市などは高校生から不安の声も聞いた。駅舎の積極的活用によって、鉄道以外にも駅に人を集める努力がいるのではないか。たとえば遊休地を活用して、パークアンド保育アンドライド、すなわち保育所をつくる、子どもをあずけて鉄道ででかける、もちろん地域の保育施設としても役立てる。保育所は大手の鉄道事業者が今力をいれている分野である。ケアハウスをたてて、高齢者が鉄道で出かけられるようにする、家族も鉄道で面会にくる。これは一例であるが多角的な経営努力を検討しなければならない。

観光客にとって魅力ある駅作り、「道の駅」の鉄道版など、住民の声に耳を傾け、検討することも必要であろう。

5. 長良川鉄道は再生できるか

1) 再生の切りふだ——LRT化とにデュアル・モード・ビークルによる新しい可能性

LRT化とは、ライトレールトランジェット(Light Rail Transit)いわゆる今ヨーロッパで広がっている高規格路面電車を念頭において、その機能面すなわち路面からも乗り降りでき、かつ専用軌道も高速で走る機能、これを長良川鉄道に導入しようという試みである。そうすると、集落ごとに簡易な停留所を設けて、路面から乗り降りでき、高出力、新型軽量であるから加速性能にすぐれ、同時に専用軌道を高速で走る。動力は内燃機関でも可能である。

ところで最近、軌道と道路をともに走ることができるデュアル・モード・ビークル(Dual Mode Vehicle, DMV)をJR北海道が開発した。(2004・3・6朝日新聞その他の報道による)。動力は内燃機関で、路面をタイヤ走行してきたまま、わずか15秒でレールに乗り、前輪

のタイヤを油圧で上げて、前後鉄車輪を下ろす。後輪のタイヤはレール上にのったままで、レール上をタイヤが駆動するから、ライトレール化とともにバスのように乗降客のいない停留所は通過できる。これによって時間短縮がはかられ、同時に鉄道のもつ駅間隔の長さというデメリットが解消する。市電のように400mごと、集落ごとに停留所をつくることも可能になる。道路も走るから、駅からはその奥地まで路面を走って行き、一貫した運行が可能となる。人間の心理、行動特性に答えることができる切り札になるのではないか。鉄道維持には常に駅から目的地（例えばスキー場）へのアクセスが課題になるが、この課題がクリアできる。また156号線の渋滞を回避できる。従来鉄道の強みであった、信頼性、安全性、快適性に、接近性がくわり、自家用車との距離が少しちぢまる可能性をもつ。ライトレール化とDMVの導入は、鉄道が地域住民の足として生き返る切り札となる可能性を秘めている。

2) 将来構想——フリークエント運転（高頻度運転）と緩急接続運転、共同化による完全再生のシナリオ

さて、以上のような努力を重ねながら、鉄道に乗客がもどってくるとフリークエント運転（高頻度運転）が可能になる。フリークエント運転には、一定数の人口規模が必要になるが、長良川鉄道の沿線人口は約20万。この小さなパイを岐阜バスと奪い合うのではなく、完全な共同化に進む。市場の原理は、競争を通して、サービス向上、価格（料金）の低下をもたらすから、岐阜バスとの競争関係は維持すべきとの意見がある。しかし現実には、小さなパイをめぐる競争は、サービス向上、価格（料金）の低下をもたらしてこなかった。むしろ双方に共倒れになる可能性の方が高いのである。

フリークエント運転を可能にするのは、上下分離方式（後述）による共同運行である。鉄道施設は公が所有し、長良川鉄道と岐阜バスが使用料を支払って、共同で鉄道の運行を行う。長良

川鉄道は今の車両で高速の快速運転を行い、長距離客や観光客を運ぶ。岐阜バスは、DMV車で地域の足となり、長距離客を主要駅でホームタッチする。これを緩急接続運転という。鉄道の利便性は高まり、地域の足としても再生する可能性がある。かつて、豊橋鉄道渥美線は高校生の通学定期比率が70%を越して登下校時以外は閑古鳥が鳴いていた。しかし、昼間時にフリークエント運転をおこなったら、定期外客が増加、収益性が向上したと言われている（川島・再生P134）。

鉄道のスピードアップ、フリークエント運転などのビルド化は、また思わぬ副産物をももたらす。これが行われている所は、通勤圏が拡大して沿線に人口増加をもたらしている。JR西日本の高速新快速列車の運転で、滋賀県下沿線や姫路市が京阪神への通勤圏にくみこまれて、人口が増えたとの報告がある（川島・再生P209）。この例は、鉄道を核にして、地域の活性化が可能であることを示している。長良川鉄道が、スピードアップ、フリークエント運転に加え、鶯沼駅への名鉄ホーム乗り入れなどのビルド化を果たせば愛知県への通勤圏となって、関市、美濃市、美濃加茂市、郡上市の一部は沿線の住宅開発が進む可能性がある。そのことは同時に、鉄道経営の好転をもたらすであろう。JR新快速のスピードアップ、フリークエント運転は長浜市の地域おこしにおもわぬ貢献をしている。新快速の長浜乗り入れにともなう、観光客の繰り込みが増えたのである。

さて以上のべた改革が実現できれば、離れていった通勤客がもどってくる可能性がある。平成10年、中部都市圏総合都市交通協議会が実施した「出勤時における交通アンケート調」によると、自動車通勤から公共交通に転換してもよい条件として、①運行回数が多くなれば、②自宅から最寄の駅が近くなれば、③料金が安くなればをあげているからである。

3) 「鉄道は社会資本である」との合意が必要

「鉄道は上下水道、道路、港湾等々と同様社会資本である」とする利用者、地域住民、行政機関、事業者の合意が必要である。税金を投入してお荷物になるくらいなら切り捨ててしまえ、といった乱暴な議論がきこえるのは、結局社会資本として受け止める合意が出来ていないからであろう。鉄道が社会資本として整備され、利便性が高まり、自家用利用者の何割かが鉄道へ移ると、渋滞が緩和され、環境負荷が減って、社会的コストが抑えられる。せまってくる超高齢化社会にあって、なくてはならない地域の足となるならば、共生社会の実現に一步近づくことになり、コストでははかりえない価値を手に入れることになるはずである。ヨーロッパではほぼこのような社会的合意が形成されている。

しかし日本では、鉄道は私的資本扱いで、施設劣化の投資、ビルド化の投資は自前でもうけて、自前で調達せよとなっている。例えば「(国の)道路整備予算のうちの1%程度で(三セク鉄道の)重軌条、重レール化ができる」(川島・再生P34)、これによって、スピードアップが可能になり再生へのはずみとなるならば、長良川鉄道再生の道筋はよりたしかなものになるであろう。

ガソリン税を財源とする道路整備特別会計の一部を鉄道整備に振向けることによって、自家用利用者の何割かが鉄道に移るならば、渋滞が緩和されて自家用利用者にもメリットがある、また沿線住民には、こうむる騒音、振動、排ガスなどが軽減されるメリットがある、同時に路面改修など道路維持管理費が節約されて、全体として社会的費用が相殺される、このように三方一両ずつ得する社会的合意がつかれないはずはないと思う。

また、上下分離方式もこのような社会的合意なしには実現が難しいだろう。上下分離方式というのは、線路、駅その他の鉄道設備、施設を道路と同じように、公的所有として(車両も含め公的所有とするのか所有の範囲はケースバイケース)、公的資金によって維持、整備する、その上で運行・運営は民間にまかせる、民間会社は過剰な投資負担から解放されて、鉄道運行

に専念するのである。長良川鉄道はトンネル、橋梁などが耐用年数に近づきつつあり、ビルド化投資とともに、過大な負担が迫っており、上下分離方式なしには、ビルド化と将来維持は難しいであろう。

おわりに——参加型の応援団が必要

長良川鉄道を再生させ、将来にわたって維持していくには、地方自治体、事業者の責任が大きい、同時に地域住民が無関心、傍観者であってはならない。イベントや「乗って残そう」式の乗車運動もそれなりに意義があるけれども、住民の中にマイレール意識が育っていかないと、一過性に終わりがちである。マイレール意識を育てる極意は今はやりの「参加」である。

長良川鉄道の地元支援組織としては、「長良川鉄道連絡協議会」が昭和61年、当時の関係8地方自治体によって結成されている。年一回まわりもちで長良川鉄道フェスティバルを開催してきた。また同じ年、「長良川鉄道協力会」が沿線の団体、企業、個人によって結成され駅周辺の美化などを行ってきた。近年では、平成16年「長良川鉄道市民連絡協議会」が、県、沿線市町村、PTA、老人クラブなどの市民代表によって設立され、駅のバリアフリー化やコミュニティバスとの連動など市民鉄道への転換を模索することになった。このような支援組織は、鉄道を維持存続したいという「志=こころざし」をもった個人が主体的、自主的に集まった、アンジェーションではない。つまり個々の市民の参加型ではないのである。

「参加」とは個人の強い「志」を基盤に主体性、自主性を持って集まってきた人々である。例えば、一株株主になる、枕木一本を寄贈してその所有者になるなどの所有参加がある。あるいは鉄道オンブズマン制度をつくって住民の声を経営に反映させるのも「参加」のひとつである。「乗って残そう」式の乗車運動も精神運動では限界がくる。鉄道が使いやすいように、時刻表と同時にコミュニティバス、JR線、岐阜バスとのネットワーク時刻表を作って沿線各家

庭に無料で配る。そのために企業から協賛金を集めるNPO法人を設立する。このような住民の主体的、自主的活動を推進するためには、これまで述べてきた改革が進められなければならないだろう。例えばネットワーク時刻表を作る前提は、実際の交通ネットワークが実現して、待ち時間が短縮、利便性が向上しないと意味がないだろうからである。長良川鉄道には今このようなサポーター、応援団が必要である。

付記

この論文は岐阜大学地域科学部前教授白樫久、同講師小西豊氏との共同の調査研究をもとに岐阜経済大学中井健一がまとめたものである。

なお現地調査、調査票配布、回収、集計、分析にあたっては、岐阜大学大学院地域科学研究科院生水野喜将君、同地域科学部学生中田和彦君、岐阜経済大学経済学部学生、蔵澄綾介君、中西日出人君、今井一平君が多大の役割を果たしてくれた。ここに感謝の意を記しておきたい。

資料1

資料1 調査票に書かれた住民の意見

質問 長良川鉄道の運行についてご意見がありましたらお聞かせください。

I 苦情型の意見

1. サービス、従業員のマナー (が悪い)

A-44社内での運転手のマナーについても外からいい声を聞いたことがない。

A-44もっとサービス業であってほしいと思う。

A-27子供が通学に利用していたころの話ですが、駅員さんの中には教育が十分されていない方もいらっしゃったようなので、サービス業としての指導もされると気持ちよく利用できると思います。

B-17今年から美濃市でコミュニティバスが2日に1回の割合で運行され、昼間の利用はずいぶん少ないものになったかと思えます。しかし、朝のラッシュは、子供たちにとっても大変なものです。

できれば、昼間の本数を少なくして、朝・夕・夜にもう少し何とか本数を増やしていただいたらと、切に願います。そして、この意見は中学でも言っています。子育てネットワークという、各地区での親の話し合いの場でも必ずでる話題で、中学までもっていくのですが、いつも何の返事もありません。

あと、最近の子供たちの態度もどうかと思のですが、長良川鉄道職員の人は(運転手)あまりいいイメージがない方が2、3人みえて母親の間では名前も覚えているかたもあり、苦情の電話をされる方もあるほどです。

特に新学期をむかえた一年生というのは、なにかと周りに気をつかうものです。乗り込む時ではやくできないと、そのままおいていかれたりされる事もたびたびありました。高校の娘がショックをうけたのは、一年程まえのことですが、障害をもった方が駅で降りようとされた時に乗務員の方が「ただで乗せてやってるのに、ぐずぐずするな」という様なことを言われ家にもどった娘は涙目で話してくれました。

子供ばかりでなく、大人も考えるべき姿もあると思いました。

しかし、やさしい駅員さんもあり、祖母が遊びにきたときよく話しかけてくれたいい人だったとうれしそうにしていた時もあつたし、息子二人、それぞれ一度ずつかばんを置き忘れた時もすぐに調べて下さって、近くの駅で受け取ったのですが、ニコニコし手渡して下さったこともあり、感謝しています。

B-40営利目的の会社であることを認識すべきである。(サービスに欠ける)

B-41乗務員の態度が悪いので残念です。

C-2親切ではない。不親切である。

2. ダイヤ、運行本数 (が少ない) 関係

A-14新関駅発名鉄電車の一番にまにあう列車がない。

A-29車の渋滞にまきこまれたりしない鉄道は夏の盆の時や年末年始、スキーシーズンの時などは便利だなと思いますが、本数が少ないとやっぱり車にしまいます。

A-50長良川鉄道を利用するにあたり、アンケート6の問いすべてが必要だと思われ、岐阜方面に行くのに、関で乗り換えなくてはいけないのが不便です。やはり美濃地区では買い物にしても美濃加茂方面より岐阜方面へいくことが多く店などもたくさんあると思えます。

B-13朝、夕の時間帯の運行には利用していないが、昼間帯は一時間一本、用事と時間が私用車となる。(原文のまま)

B-17できれば、昼間の本数を少なくして、朝・夕・夜にもう少し何とか本数を増やしていただいたらと、切に願います。(再掲)

B-31中学校へ通うため、6年間にわたり利用しましたが、本数が少なく駅からも遠いため不便でした。

D-12運行時間の数が少ない

3. 運賃(が高い)に関するもの

A-44子供が美濃から関口まで利用しているが運賃も高く学割の回数券もあまり利用価値がない。

C-8トロッコ列車は少し高すぎます。小さいお子さんがうれしそうに乗っているのを見ると、もっと安ければ…と思います。

4. 駅が(遠い、離れている)関係

B-35現在通勤には自家用車を利用しているが、冬季は長良川鉄道を利用したいと思っている。以前に利用しようとしたが、途中で折り返しの便があったりタイヤが乱れて困ったことがあったため、わかりやすくもう少し近くに駅があれば良いなどと、我がままなことを思ったりしている。運転免許のない子供たちや老人のためにも何とか廃止を避けていただきたいと思っています。

D-39できるだけ利用したいと思うが一番近い大島駅でもあるいて15分から20分以上かかるので、少し便利が悪いので車にのってしまう。

5. 経営に関するもの

A-192、3日前の新聞に長良川鉄道の運行継続について要望が出ていました。基金も枯渇してしまったから補助制度をとということですが毎年毎年こんなことが市へ通るのか。

6. その他

B-1学生の頃はよく利用しました。今のように親に車で送ってもらうことがなかったので。主婦には、買い物や、子供づれには不便です。

B-24朝の通学時間帯は、中・高とみんながいっしょになってギュウギュウ詰めで年の下の子たちほど上の人たちに遠慮して乗り遅れることもあるので、なんとかできないものかと思っております。バスなどの乗り換えがスムーズにできると良いと思います。

C-20乗客が少ないとこわい、気持ちわるい。

II 提案型の意見

1. 運賃に関するもの

A-26維持基金に沿線住民が出資し、運賃をぐっと安くすること。家族で乗れば割引をし家庭の負担を軽くする。

A-26親子で乗った場合高額になるとどうしても自家用車になってしまうので、家族に限り三人で一人はただぐらいい思い切つてするといいいと思う。

2. タイヤ、運行本数関係

C-26もうちょっと回数が多いと便利なのにといつも思っています。(再掲)

C-4利用時間が多い時間帯の本数を増し利用の少ない時間は減らす。(再掲)

3. バス、その他の交通とのアクセス関係

A-16 駅に下りてからの運行手段、たとえばバスのアクセス時間や目的地までのダイヤのわかりやすさ、親切さ、きめの細かさが大切。

D-2 長良川鉄道というと美濃加茂方面への便ということであまり利用することがないので、岐阜市方面への直通であれば多少利用が増えるような気がする。

4. 魅力ある駅づくりに関する意見

A-10 今の長良川鉄道関駅は昔にくらべて地域の宣伝、たとえばポスターなどが少なすぎてちょっと殺風景。たくさんかざって人目につくようにしたらと思います。運行はよいと思います。

D-3 駅を改善すればいいと思う。観光客がよくくるような人気のある駅作り。

5. イベント、レジャー運行に関するもの

A-19 地域住民にしたら大事な足だと思う。絶対に残すべきだと思う。そのために5-1の2(調査票の番号のこと?原文のまま)のようにもっとアピールすべきである。

B-33 レジャーに適した運行を考える。

C-23 数多くのイベント車両を運行することによって数多くの人を郡上へきてもらう。

C-8 来年から高校に通う子供がおり、近くに駅がある家にとっては、何とか維持していただきたいです。子宝温泉は駅内にありお年より村外からも鉄道を利用する人が多いようです。(温泉代が無料になるため)。こうしたイベントをもっと広めて(広告などで)駐車場(大きい駅に)を完備したらいいと思います。

D-49 最寄の商店街などとタイアップして一体化した取り組みを。イベント行事等。

6. 駅の立地に関する意見

A-37 美並の子宝の湯のように駅の近くに施設があると利用する気になる。

A-6 長良川鉄道関駅と名鉄電車の新関駅が離れすぎていてとても不便ですので岐阜へいくときは乗り換えのない岐阜バス八幡線を利用します。関市内へ行くときは長良川鉄道がよい。

D-40 交通弱者に配慮し、現在の駅にとられることなく、位置の変更。病院、学校などに近く、他の交通機関との接続が少しでも良い物件。

7. 駅の周辺に住民の利用施設をつくる

A-26 道の駅のように誰かがゆっくりくつろげるような空間を作り地域の野菜など手作り作品など売ったり買ったりできるといいですね。「列車の駅」と銘打って列車の利用客だけでなくいつでもだれかがいる、地域の笑顔があるところ安全な場所になっていくといいですね。

C-1 長良川鉄道を利用する人は高校生と免許の無い方の少人数に限られていて大変なのは知っていますが、もうちょっと回数が多いと便利なのにといつも思っています。「子宝温泉にレールバスを利用して行くと無料で入れる」ような乗りかたもほかの駅でも考案していただければどうでしょうか?

8. 学校行事に鉄道を利用する等働きかける

A-△ やはり子供には列車の旅はぜひ楽しんでもらいたいものです。それに学校の行事でも遠足などバスで行く回数を一回でも減らし列車にしてもらうように働きかけてほしい。

B-2 自転車を持ち込めるといいと思ったのですが、学生さんがそれを利用すると他の

乗客の方が迷惑するのではと思いました。

学校の行事等で遠出する時、社会勉強をかねて児童が利用するのは、どうでしょうか。

9. その他

A-7 名鉄がなくなったので長良川鉄道は大変ありがたいです。皆で乗って残し守るべきものだと思います。

A-6 用事があって関市内へ行くには長良川鉄道を利用します。学生さん、高齢者の方にぜひ長良川鉄道を残していただきたいと思います。

B-6 高度経済成長により、快適、便利、スピードのある日常生活ができるようになった。しかし、その裏で大切なものを忘れてしまっている気がする。

われわれの生活、地域社会を見直す必要があるのではなか。その中で、長良川鉄道や路面電車を再評価できないだろうか。

C-11 小中高校生たちは必ず利用しなければならない、多額でない維持基金が必要だと思う。何かを計画しても乗車人数は増えないと思う。

C-4 利用時間が多い時間帯の本数を増し利用の少ない時間は減らす。駅から目的地までが遠いので、またコミュニティーバスなどと連絡があっても知らないことが多い。そういったアピールをもっとしては。

C-6 ①職員自身が鉄道で通勤できるようにすること②地域との連絡を密にすること。チラシ配布。③ボランティアの活用を図ること④会社の組織の見直し。給与にふさわしい活動をしているか。

C-22 真剣に存続を考えるなら、行政がきっちりとした対策をとるべき。現状を分析し、今どれだけの利用があれば存続可能かを明らかにして対策をうち、実施した上で問題を明らかにしていく。

D-17 子供たちが高校へ通っている利用だけになっているみたいですが、その方向にむけてそれだけ専用にしてみては？

III 廃線への賛否の主張

A-20 高速道、国道などが整備され、利用客がないので廃線に賛成です。今利用している人もほかの交通機関に変えれば問題ありません。なぜ利用されないものを残すのかまったく理解に苦しみます。無駄使いです。高速道ができるとき、この路線地を利用すればもっと安くできたのにとと思います。

A-43 実際のところ私の家では長鉄を利用するものはありません。母が親類宅へ行くときぐらいしか利用することがありませんが、学生や通勤に利用されている人にとって交通機関がバスしかなくなるというのはとても大変なことになると思います。これから高校へ通う子供も（特に郡上方面）高校を選ぶにあたって困ると思うし、下宿するしかしかたがなくなり親御さんの金銭的な負担が多くなると思います。

A-30 美濃町線がなくなり不便している方がみえるだろうに、長良川鉄道までなくなってしまえば交通手段が本当になくなってしまい困る方がふえると思いますが…。お年寄りや学生など…。

B-8 子供が通学にはほぼ毎日利用している。長良川鉄道が無くなればバス利用となるが、費用のことを考えると大きな負担となります。

B-14 車のないものにとっては、残しておいてほしいです（年寄りの病院通い）。バス

より乗車が楽にできる。(足の悪いものには、バスはドアが高くてのりにくい)。

B-21子供も小さく、大人は全て車を利用している為、また、市のコミュニティバスもあり、我が家としては利用者0です。しかし、小・中・高の学生をかかえている家庭では、廃線になることは痛い。

市町村の状況としては多額の投資には限度があると思います。便利にこしたことは無いけれど、このきびしい時代の中で赤字をひきづって続けていくのは難しい気がします。

B-34これから孫が学校へいくようになると長良川鉄道は大いに必要とされます。私自身昔から毎日利用していたので、さみしいです。

B-35運転免許のない子供たちや老人のためにも何とか廃止を避けていただきたいと思っています。

C-4 長良川鉄道が、毎日運行していると病院に通院している人にとっては非常に便利だと思う。どんなことがあっても廃止にはなあってほしくない。

C-7 だんだんと老人社会になり車の運転が不可能になる人が増えています。若い人は都市に出て帰省せず又できず、通学通勤にも必要。ドイツでは車社会を脱するため公共交通機関の充実をはじめております。

C-9 子供の通学に絶対に必要と考える。

C-12 来年孫が高校に行くためにどうしても長良川鉄道は存続してほしいと願っています。

C-14 子供たちの通学、山岳地域で天気具合で道路が通れないことがあり、長良川鉄道は必要です。残してください。

C-2 どうしても必要とはいえないが無いとなると年寄りも困る。

C-8 来年から高校に通う子供がおり、近くに駅がある家にとっては、何とか維持していただきたいです。(再掲)

C-17 子供の通学には必要だと思うが自家用車がある家庭では利用しないのはほとんどだと思う。雪が降ったりして自動車が使えないときなどに利用したいので残してほしいという希望はあるが。

C-18 自家用車に乗れぬ老人や通学の子供たちのため、また歴史のある鉄道が廃線になることはさびしい、なんとか存続をしてほしいと思う。

D-6 いまは車があり運転もできるので利用することもないが、将来、子供が通学に使ったり自分が運転ができなくなったとき、レールバスがないと困る時がくるかもしれないので存続してくれると良いと思うが、自分になにができるかはよくわからない。

D-19 学生が利用するには必要だと思っています。

今は車の時代なので、一人一台あります。でも孫が郡上高校にいくとしたら残してほしいと思います。私も老後は利用させていただくかも知れません。

D-20 正直に言って、長良川鉄道への関心は日ごろなく、アンケートをもらって初めて再認識した。それは現時点では自家用車で用を果たしていると思う。

しかし、高齢になれば必要な時期が到来すると思えば、鉄道の存続を希望するものです。

D-22 あまり利用する機会はありませんが、昔からある乗り物がなくなるのはやはりさみしい気がします。私ができることは少ないかもしれませんが、なくなってしまったら困る人も多勢いると思いますので、できることがあれば協力したいです。

できるかなあ?というのも本心です。

D-25二人の子供が郡上高校へ通っている時に毎日利用した。子供がいる家にとっては長良川鉄道は重要な足である。

D-26沿線の小さい子供たちは結構列車の通るのを楽しみにして手を振ったりしている。全くなくなってしまうのはさみしい。

私も小さい頃から親しんで学生時代は利用したので、なくなるのはさびしいが、今、車が便利なのでそっちを利用してしまい、レールバスに乗る機会がなかなかない。時間に余裕のある時にゆっくり乗りたい。

路線バスもあるが、うちの子はレールバスの方が乗りやすく、駅舎もあるので、私の迎え等まつことができるため利用している。なくなると困る。私は送り迎えが大変なので、家付近から駅前のコミュニティバスなどがあるとすごく助かる。お年寄りの利用も増えると思う。

D-41学生にとって長良川鉄道は大変重要な交通手段であると思われるので、これからも残っていくように地域住民の応援が必要であると思われるので、できうるかぎり応援していきたいと思います。地域住民が少しでも乗車する手段はないのであろうか？

D-46高校生のときは毎日通学に使っていたので、廃線になるのはさみしい気もするが、存続してこれから乗車する人もあまりいないのではないか。

D-45私も子供が高校に通学するのに、長良川鉄道をつかわせていただきました。バスだと運賃も高く、3年間通わせるには結構な費用がかかります。その点バスよりも安く使わせていただいたことうれしく思っています。存続できるなら、なんとか続けて行っていただきたいと心より思っています。

記号と数字は調査表整理データー

「超高齢化社会における第三セクター鉄道(長良川鉄道)の持続可能条件」(中井)

資料 2

資料 2-1 長良川鉄道と白鳥町コミュニティバスとのネットワークの現状

白鳥コミバス 上在所行(発)	長良川鉄道からコミバスへの 乗り換え連絡	白鳥コミバス 白鳥駅着(着)	コミバスから長良川鉄道へ の連絡
6時00分	連絡する列車なし	7時15分	7時22分美濃太田行き
12時20分	11時24分・1時間待ち	13時30分	13時10分(20分前発車)
17時10分	17時02分	18時10分	18時1分(9分前に発車)

資料 2-2 長良川鉄道と八幡町コミュニティバスとのネットワークの現状(鉄道で到着して、コミュニティバスで市内に入る場合)

長良川鉄道下り 郡上八幡駅着	八幡町コミュニティバス との連絡	長良川鉄道上り 郡上八幡駅着	八幡町コミュニティバス との連絡
7時49分	1分前に発車済み	6時15分	3分前に発車済み
9時43分	5分待ち	7時4分	8分待ち
10時52分	4分前に発車済み	7時52分	5分前に発車済み
12時32分	16分待ち	9時00分	12分待ち
13時38分	10分待ち	10時44分	4分待ち
14時33分	15分待ち	11時49分	1分前発車済み
15時29分	19分待ち	13時36分	12分待ち
16時27分	21分待ち	14時37分	10分待ち
17時56分	16分待ち	15時33分	10分待ち
18時42分	6分待ち	17時00分	12分待ち
19時27分	21分待ち	18時28分	20分待ち
20時47分	1分待ち	19時57分	15分待ち
22時12分	0分同時発車	20時48分	0分同時発車

資料 2-3 長良川鉄道と美濃市コミュニティバス(わっちものろ Car)とのネットワークの現状
(鉄道で到着して市内に入る場合)

長良川鉄道下り、 美濃市着	美濃市コミュニティバス 美濃病院方面	長良川鉄道上り、 美濃市着	美濃市コミュニティバス 美濃病院方面
9時12分	9時48分発(36分待ち)	9時44分	9時48分発(4分待ち)
11時05分	11時03分発(2分前発車済)	9時44分	11時03分発(1時間19分待ち)
同美濃市着	同 乙狩板山方面	同美濃市着	同 乙狩板山方面
11時38分	11時50分発(12分待ち)	11時37分	11時50分発
15時43分	16時20分(43分待ち)	16時26分	16時20分(6分前に発車済)

資料 3

駅に付設された施設

駅名	駅内施設
関駅	喫茶、軽食
富加駅	喫茶、軽食
関口駅	喫茶、軽食
美濃市駅	喫茶、軽食
大矢駅	書道教室
みの苜安駅	喫茶、軽食
深戸駅	喫茶、軽食
郡上八幡駅	軽飲食、売店
郡上大和	喫茶、軽食
美濃白鳥	売店
北濃駅	ラーメン店

岐阜県第三セクター鉄道連絡会議『第三セクター鉄道の概要』

その後の調査では一部休・廃業のところがある。

資料 4

調査票

長良川鉄道の利用実態およびマイレール意識に関する調査

調査エリア _____

お 願 い

この調査は、長良川鉄道の沿線住民の方々に鉄道の利用実態およびマイレール意識についてお尋ねし、鉄道存続の可能性を考える事を目的に行うものです。唯一研究目的であり、他に転用される事は絶対にありません。また、匿名で行われるものであり、あなたのご意見が個人名で他に明らかになることもありません。

調査結果については、報告書やシンポジウムなどで、沿線住民の皆様に、鉄道について考える資料として活用いただくこととなります。

調査は岐阜大学地域科学部、岐阜経済大学コミュニティ福祉政策学科の教員、学生が沿線地域のご家庭を2軒に1軒の割合で訪問して行っております。どうぞご理解とご協力をお願いします。

岐阜市柳戸1-1 岐阜大学地域科学部白樫研究室・小西研究室

連絡先 小西 豊 (電話058-293-3309)

大垣市北方町5-50岐阜経済大学経済学部 中井健一 (電話0584-77-3548)

調 査 票

1. あなたの世帯で最も多く長良川鉄道を利用している方は次のうちどなたですか。

- ① 世帯主 ② 主婦 ③ 子ども (高校生) ④ 子ども (小、中学生) ⑤ おじいちゃん
⑥ おばあちゃん ⑦ その他

2. ご家族の中で最も多く長良川鉄道を利用している方は、どのような場合に利用してみえますか、次のうちからひとつだけ選んでください。

- ①通学 ②通院 ③通勤 ④遠方に出かけるとき ⑤冠婚葬祭など酒を飲む機会がある時 ⑥買い物、その他臨時の所用があるとき ⑦レクリエーション(温泉を含む)に出かけるとき、⑧その他

3. 最も多く利用している方の利用回数は、次のうちどれに該当しますか。

- ①ほとんど毎日 ②1週間に1、2回程度 ③月に数回程度 ④年に数回という程度
⑤ここ数年乗った者は家族にいない。 ⑥その他

週に3回以上は①に、月に7、8回以上は②に、判断の難しい場合はその他に分類して回答内容を具体的に記入してください。

3-1. 上の3で①、②、③に答えた方にお尋ねします。長良川鉄道を利用される理由は次のうちどれに該当しますか。最も該当するものひとつだけお答えください。

- ①他に交通手段がないから、②駅が近いから ③時間が正確だから
④その他

3-2. 上の3で④、⑤に答えた方にお尋ねします。自動車があるからという理由の他に、長良川鉄道をあまり利用していない理由は次のうちどれに該当しますか。最も該当するものひとつだけお答えください。

- ①運行本数が少ないから ②ダイヤと用事の時間が合わないから ③駅が遠いから
④他社線との連絡が悪いから。⑤スピードがなく時間がかかるから ⑥運賃が高いから
⑦その他

4. いま長良川鉄道が存続の瀬戸際にあることをごぞんじですか。

- ①知っている ②知らなかった

5. 長良川鉄道の存続か廃止についてあなたのご意見をお聞かせください。

- ①廃線もやむを得ない ②なんとか残す道をさぐるべきだ ③絶対にのこすべきだ

5-1 上の5で、②、③に答えた方へお尋ねします。長良川鉄道を維持するために、あなたが参加可能だと考えられる項目は次のうちどれですか。

- ①長良川鉄道の維持基金に出資する ②長良川鉄道維持のための応援団を作ってイベントなどにとりくむ ③鉄道乗車運動をくりひろげる ④その他

6. 皆が鉄道を利用するようになるためには何が必要でしょうか、ひとつだけ選ぶとすると、次のうちどれが大事だと思いますか。

- ①運賃を引き下げる ②運行回数を増やす ③コミュニティバスとの連絡をよくする
④他社線との乗り換えについて連絡をよくする ⑤駅をふやす ⑥駅設備を明るくきれいに
する ⑦運行速度、スピードをあげる ⑧無料の駐車場を設けてパークアンドライドを推進
する ⑨自転車を持ち込めるようにする
⑩車両を改善する(どのように _____)

7. 長良川鉄道の運行についてご意見がありましたらお聞かせください。

ありがとうございました。さしさわりなければ以下もご記入ください。

8. あなたの性別は 男 女

9. あなたの年齢は次のうちどれに該当しますか

10代 20代 30代 40代 50代 60代 70以上

10. 職業区分 あなたの職業は次のうちどれに該当しますか

学生 農林業 商工自営(会社経営を含む) 会社勤務 公務 その他の有業者 無職

11. ご記入いただいたあなたの世帯内での位置

世帯主 妻 世帯主の父母 世帯主の子 世帯主の兄弟姉妹

ありがとうございました。調査票は後日受け取りに伺います。

資料5

集計表

1. あなたの世帯で最も多く長良川鉄道を利用している方は次のうちどなたですか。

おじいちゃん	おばあちゃん	子ども(高)	子ども(小・中)	世帯主	主婦	無回答・無効	その他	計
20	39	26	19	8	7	32	37	188
11%	21%	14%	10%	4%	3%	17%	20%	100%

2. ご家族の中で最も多く長良川鉄道を利用している方は、どのような場合に利用してみえますか、次のうちからひとつだけ選んでください。

通学	通院	通勤	遠方へ	冠婚葬祭	買い物	レクリエーション	その他	無回答	合計
34	15	3	15	15	23	27	52	4	188
18%	8%	2%	8%	8%	12%	14%	28%	2%	100%

3. 最も多く利用している方の利用回数は、次のうちどれに該当しますか。

毎日	週に一度	月に数回	年に数回	ここ数年乗ってない	その他	無回答	合計
30	6	25	53	55	17	2	188%
16%	3%	13%	28%	29%	9%	1%	100%

3-1. 上の3で「毎日」「週に1、2度」「月に数回」に答えた方にお尋ねします。長良川鉄道を利用される理由は次のうちどれに該当しますか。最も該当するものひとつだけお答えください。

他に交通手段がない	駅が近い	時間が正確	その他	合計
22	24	10	5	61
36%	39%	16%	8%	100%

「超高齢化社会における第三セクター鉄道(長良川鉄道)の持続可能条件」(中井)

3-2. 上の3で「年に数回」「ここ数年乗っていない」と答えた方にお尋ねします。自動車があるからという理由の他に、長良川鉄道をあまり利用していない理由は次のうちどれに該当しますか。最も該当するものひとつだけお答えください。

運行本数	ダイヤ	駅が遠い	他線との連絡	スピードが無い	運賃が高い	その他	合計
9	20	16	8	5	3	47	108
8%	19%	15%	7%	5%	3%	43%	100%

4. いま長良川鉄道が存続の瀬戸際にあることをごぞんじですか。

知っている	知らない	無回答	合計
131	55	2	188
70%	29%	1%	100%

5. 長良川鉄道の存続か廃止についてあなたのご意見をお聞かせください。

廃線	何とか	絶対に	無回答	合計
43	91	36	18	188
23%	48%	19%	10%	100%

5-1 上の5で、②「なんとか残す道を探るべきだ」、③「絶対にのこすべきだ」に答えた方へお尋ねします。長良川鉄道を維持するために、あなたが参加可能だと考えられる項目は次のうちどれですか。

維持基金	応援団	鉄道乗車運動	その他	合計
15	21	50	41	127
12%	17%	39%	32%	100%

6. 皆が鉄道を利用するようになるためには何が必要でしょうか、ひとつだけ選ぶとすると、次のうちどれが大事だと思いますか。

運賃	運行回数	連絡	乗り換え	駅	駅設備
24	38	27	33	4	6
13%	20%	14%	18%	2%	3%
運行速度	パークアンドライド	自転車	車両改善	無回答	合計
3	21	5	4	23	188
2%	11%	3%	2%	12%	100%

8. あなたの性別は。別掲「4沿線住民の鉄道とのかかわりと意識」参照。

9. あなたの年齢は次のうちどれに該当しますか。別掲・8に同じ。

10. 職業区分 あなたの職業は次のうちどれに該当しますか。別掲・8に同じ。

11. ご記入いただいたあなたの世帯内での位置。別掲・8に同じ。

