

第三セクター鉄道利用通学者減少の 経営における影響と対応

— 長良川鉄道沿線高校在籍生徒への アンケート調査結果を踏まえて —

坂本 桂 二*1 大野 貴 司*2

- 1 はじめに
- 2 沿線市町の人口・高校通学生徒数の動向
- 3 沿線住民の長良川鉄道に対する意識
- 4 沿線高校在籍高校生の長良川鉄道に対する意識
- 5 高校生の長良川鉄道利用拡大への諸課題と対応
- 6 むすび

1 はじめに

全国の第三セクター鉄道の大きな使命のひとつとして、交通弱者の移動手段の確保がある。とりわけ鉄道沿線高校に通学する生徒にとって第三セクター鉄道はなくてはならない存在である。しかし、少子化（高校入学定員の削減等）、モータリゼーションの進展（父兄等の送迎の増加等）、景気の長期低迷（割安な通学定券が買えない、自転車通学が余儀なくされている等）などにより高校生の第三セクター鉄道通学利用が毎年減少している。通学利用依存度の高い第三セクター鉄道は、このことが存続問題に発展しているところがある。

筆者のひとりである坂本が勤務する長良川鉄道においても例外ではない。長良川鉄道沿線市町に立地する高校に通う生徒数は右肩下がり減少し、このことは長良川鉄道通学定期利用者の減少を余儀なくしている。通学定期利用者が輸送人員の5割以上を占める長良川鉄道としては経営の大きな不安材料となっている。ちなみに平成21年度の通学定期輸送人員は449,280人と10年前（平成12年度854,940人）の半分程度になっている。

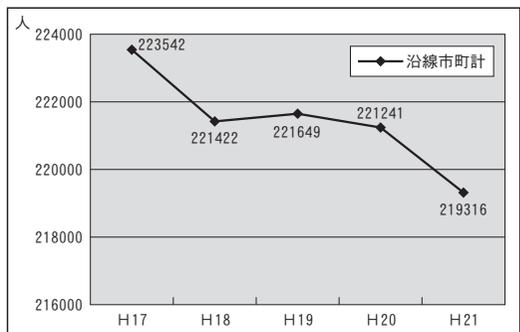
今の車依存社会は交通弱者にとって住みにく

い社会になったことを踏まえて、国においては国民の移動権（この文言は交通基本法案から消えたが）の確保の観点から交通基本法の制定に向けた対応が進められている。しかし、交通基本法が制定され、その具体策を待っておれない状況にあるのが長良川鉄道であるともいえる。国等行政に依存するスタンスのみでは長良川鉄道の持続発展は望めない。そこで、長良川鉄道利用が一番多い高校生（沿線に立地する9高校の生徒）を対象に通学手段、長良川鉄道に対する意識、期待等の調査を実施し、その結果等から高校生の長良川鉄道利用拡大の可能性を考察する。

2 沿線市町の人口・高校通学生徒数の動向

沿線市町の人口は、平成17年に22万人台であったのが平成21年には21万人台に減少し（図表1参照）、平成42年には20万人を切ると予想されている（図表2参照）。沿線市町の15歳～19歳層

図表1 沿線市町の人口推移



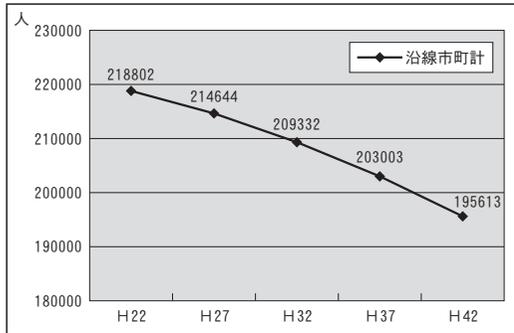
資料：「平成17～21年岐阜県統計書」

* 1 長良川鉄道株式会社専務取締役、岐阜経済大学地域経済研究所奨励研究員

* 2 岐阜経済大学経営学部准教授

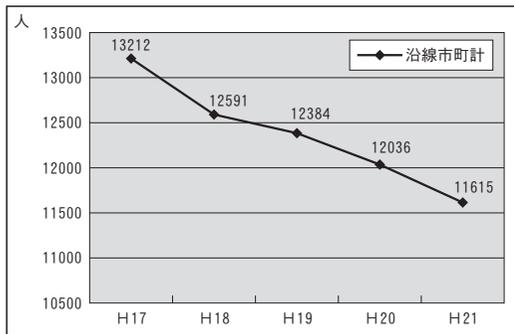
人口は、平成17年の13,212人から平成21年には11,615人と右肩下がり減少し（図表3参照）、今後もこの傾向は続くと予想される（図表4参照）。今、国、地方公共団体において各種の少子化対策が講じられているが、若年人口が急激に回復することは期待できない。もし、その効果が出たとしても長い年月を要する。

図表2 沿線市町の将来人口予測



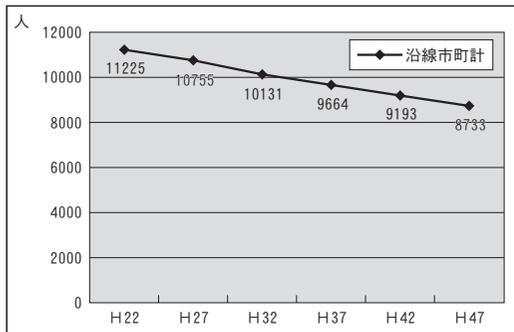
資料：(財)日本統計協会編・発行『市町村の将来人口』（日本統計協会平成19年12月発行）

図表3 沿線市町の15歳～19歳人口推移



資料：「平成17～21年岐阜県統計書」

図表4 沿線市町の15歳～19歳人口予測

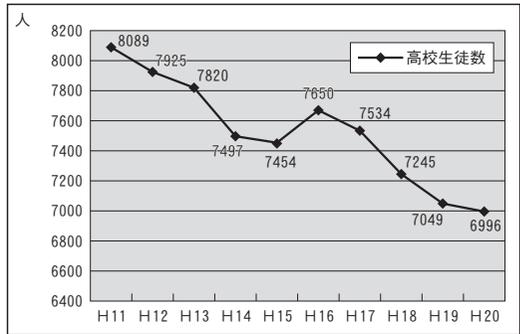


資料：(財)日本統計協会推計¹

また、沿線市町に立地する高校に通う生徒数は、平成17年の8,089人から平成20年には6,996人と15歳～19歳層人口の減少と並行して右肩下がり減少し（図表5参照）、将来においても減少が予想される（図表6参照）。当然として、沿線市町の高校生徒数が減少すれば、通学定期利用者の減少が余儀なくされ、定期通学利用運賃収入は大きく減少する。

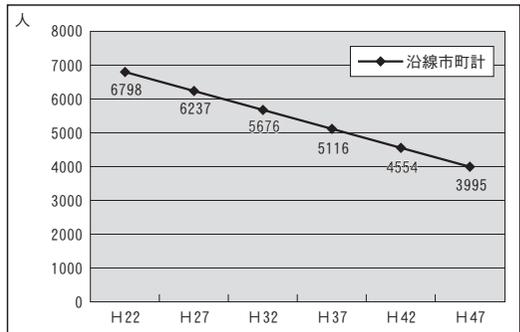
定期通学利用者と高校生徒数を回帰分析すると有意性（有意水準1%）が認められ、その回帰モデル式は次のとおりである。

図表5 沿線市町立地高校の生徒数



資料：「岐阜県の教育平成11～20年」平成21年岐阜県学校基本調査

図表6 沿線市町立地高校の生徒予測数



資料：生徒数と年次の回帰により予測

$$Y(\log y) = 10.291835 + 0.000419X$$

t 値 = 21.21736 t 値 = 6.50886

yは通学定期利用者数、Xは生徒数

重相関 R = 0.917148

重決定 R² = 0.84116

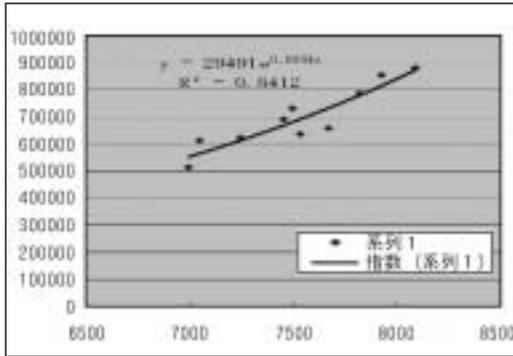
1 富加町の15歳～19歳人口は推計値がないため全人口の5%とした。

もとのモデルは $y = \alpha \cdot \exp(\beta x)$ であり、両辺を対数変換すると、

$$\log y = \log \alpha + \beta X \quad \log \alpha = 10.29185$$

それゆえ最終的な推計式は

$$y = 29490.8 \cdot \exp(0.00042X)$$



この回帰式から将来の通学定期利用者数を予測するために必要な生徒数を次の回帰式から推計すると、平成27年には6,237人で、この予測生徒数を上記回帰式のXに代入すると、平成27年には404,891人と、平成21年(449,280人)より4万人以上減少すると予想される。

$$Y = -112.224X + 9267.376$$

(t値 = -7.76787) (t値 = 40.69201)

※ t値は回帰係数の有意性を示す。
Yは沿線市町高校生徒数、Xは年次重相関 R=0.939648
重決定 R²=0.868305

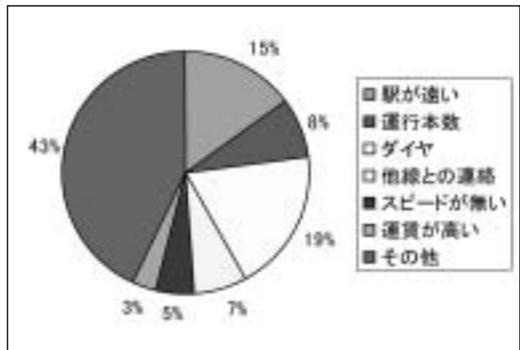
3 沿線住民の長良川鉄道に対する意識

2003年11月から2004年1月にかけて長良川鉄道沿線住民に対して行われた意識調査結果²(データとしては古いが基本的には大きな変化はないと推察される)からその内容をみると、長良川鉄道利用者は、高齢者が32%、高校生が14%、小中学生10%等となっており、高校生の利用は高齢者に次いでいる。利用目的は通学が

18%と、長良川鉄道は高校生の主要通学手段となっている。

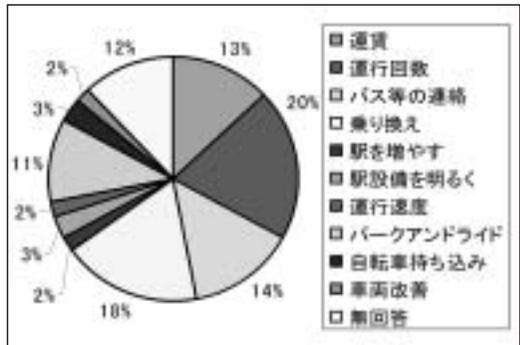
長良川鉄道利用頻度は毎日16%、週に1度3%、月に数回が13%等と、その当時の利用頻度は高い。長良川鉄道利用理由は、他に交通手段がない36%、駅が近い39%、時間が正確16%等となっており、利用しない理由は、タイヤが悪い19%、駅が遠い15%、運行本数が少ない8%、他線との連絡が悪い7%等(図表7参照)となっている。利用拡大に何が必要かを問うと、運行回数を増やす20%、他線との連絡を良くする18%、コミバス等との連絡を良くする14%、運賃を引き下げる13%等となっており、高校生の長良川鉄道利用拡大のためには、これらへの対応が求められる(図表8参照)。

図表7 利用しない理由



資料：中井(2005)

図表8 皆が利用するために必要なこと



資料：中井(2005)

2 中井(2005)、134-137頁参照。

4 沿線高校在籍高校生の長良川鉄道に対する意識

筆者らは沿線高校在籍高校生が長良川鉄道に対してどのような認識を持っているのか、また、どのような期待をしているか等の問題意識の下に、沿線高校在籍高校生にアンケート調査を実施した³。

(1) 調査目的

通学定期利用者が毎年減少している原因、問題点、課題を明らかにすることを目的に、沿線高校在籍高校生に長良川鉄道に対する意識調査を実施し、高校生の長良川鉄道の利用拡大可能性を考察する。

(2) 調査項目

① 通学手段等

通学手段、通学時間

② 長良川鉄道利用状況等

長良川鉄道利用頻度、乗降駅、運賃支払手段、駅から学校までの交通手段、満足度

長良川鉄道を利用しない理由、それが改善された場合の利用の有無、無の場合の理由

③ その他

長良川鉄道利用拡大の重要度、長良川鉄道への期待度、通学以外の長良川鉄道利用状況

(3) 調査対象

① 母集団 長良川鉄道沿線立地高校の生徒 (6,755人)

② 標本数 1,524人

(4) 調査方法

沿線高校在籍高校生から2割を抽出(抽出方法は各高校に委任、郡上北高校は全生徒を対象)してアンケート調査を実施した。

(5) 調査時期

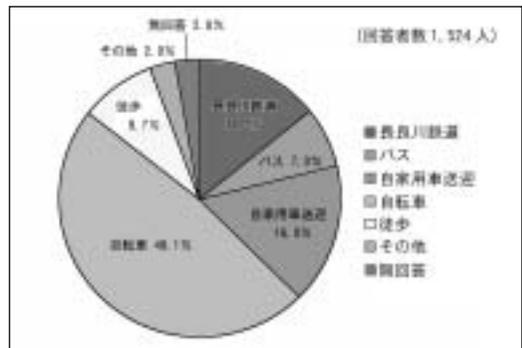
平成22年7月～平成22年9月

4-1 通学状況

(1) 通学手段

通学手段の割合をみると、通学手段の大半を占めるのが自転車通学で、その割合は48.1% (自転車通学が可能な近隣在住生徒が多い等のためと推測)、次いで自家用車送迎が16.3%、長良川鉄道が14.2%である(図表9)。なお、日常的な長良川鉄道利用通学者以外で、「天候等の諸条件によっては通学に長良川鉄道を利用する」と回答した者が約8%いることから、沿線高校の生徒のうち5人に1人は通学に長良川鉄道を利用しているといえる。しかし、自宅から最寄り駅までの所要時間が15分未満という者が57.6% (移動手段は様々であるが、自転車、徒歩合わせて65.4%で、自宅から駅へのアクセスは容易と思われる) あることから考えると、長良川鉄道の利用拡大の余地はあると思われる。

図表9 通学手段割合



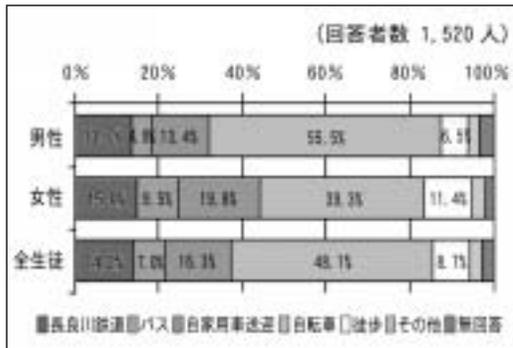
バス通学の学生は全体の7.0%で長良川鉄道の半分以下である。沿線高校通学の学生にとって長良川鉄道は重要な公共交通機関であることを物語っているが、自家用車送迎が多いことをみると、発足当時のマイルール意識は希薄化していると思われる。

性別毎の通学手段の割合をみると、通学手段として一番多いのが、男女とも自転車で、それ

3 調査実施主体は長良川鉄道。

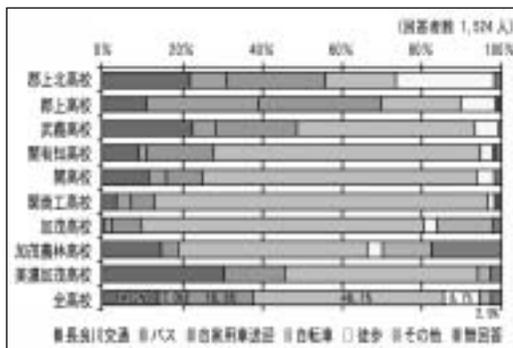
ぞれ55.5%、39.3%を占めている。自転車は男性が女性を16.2ポイント上回る。これは体力差、安全上の問題等が影響していると推測される(図表10)。一般的に女性は男性に比べて自転車通学を避ける傾向がみられ、長良川鉄道、バス、自家用車送迎はいずれも女性の割合が男性を上回る。長良川鉄道の経営を考える上においては、女子学生が利用しやすい環境づくりを進め、その利用増加を図る必要がある。

図表10 性別毎の通学手段割合⁴



長良川鉄道利用高校別通学者の割合をみると、その割合が20%以上を占める高校は、美濃加茂高校30.7% (長良川鉄道沿線在住生徒を中心にアンケート調査を実施したためと推測)、次いで武義高校が22.7% (駅と学校が近接)、郡上北高校22.1% (駅と学校が近接) である。一番低いのが加茂高校の0.6% (JR高山線沿線在住者が多い)、関商工高校3.8% (駅から学校までの距

図表11 学校別の通学手段割合



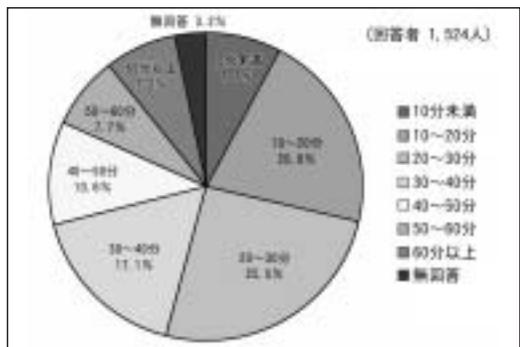
離が長く、利便性の高い交通機関がない)、関有知高校9.3% (駅と学校が近接も、近距離在住者が多く自転車等通学が多い) と、これらの高校は10%以下である(図表11参照)。

郡上高校はバス通学者割合が27.8%と、長良川鉄道通学者割合の2.5倍と突出している。これはバスの利便性が格段に高い(郡上高校の近接に停留所あり) ことによると推測される。また、郡上高校は自家用車送迎割合が30.8%と9校の中で一番高く、次いで郡上北高校の24.9%となっており、両高校の地理的条件が影響しているものと推測される。次いで割合が高いのが武義高校の20.0%である。これら3校が20%を超えている。自家用車送迎から長良川鉄道利用通学へ誘導していくためには、長良川鉄道の利便性の確保、長良川鉄道利用のお得感提供、駅から学校、自宅への利便性の高い移動手段確保等を行政と連携して考えていく必要がある。

(2) 通学時間

通学時間帯別生徒数の割合をみると、通学時間が30分未満の生徒が全体の半数、30分以上が残り半数を占めている(図表12参照)。通学時間帯別にみると、10~20分未満、20~30分未満、30~40分未満がそれぞれ20%前後、10分未満、40~50分未満、50~60分未満、60分以上がそれぞれ10%前後を占める。

図表12 通学時間帯別生徒の割合

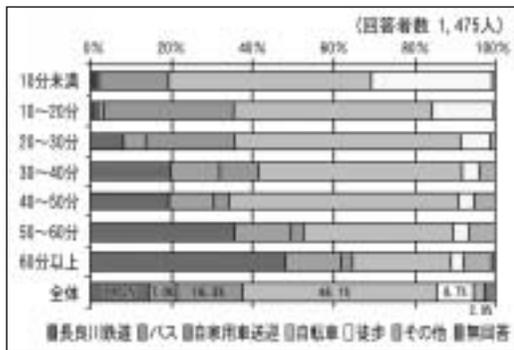


通学時間帯別通学手段の状況を見ると、長良

4 通学手段回答者で無回答者(4人)以外の者の割合。

川鉄道利用通学者の割合は通学時間（すなわち通学距離）が長くなるほど高くなり、通学時間が30分未満（時間帯別）での利用割合は10%以下であるが、30分以上（時間帯別）になるとその割合は急激に高くなり、30分～40分未満は20.0%、40分～50分未満は19.5%、50分～60分未満は35.6%、60分以上になるとその割合は48.2%となる（図表13参照）。これに反して、自家用車送迎の通学者の割合は、通学時間が30分未満（時間帯別）では20%以上であるが、30分以上（時間帯別）になると急激に減少し10%未満となる。自家用車送迎での通学時間が片道30分以上かかる遠方通学の生徒は、車送迎者の拘束時間が長くなる等の影響から、長良川鉄道やバスを利用して通学する傾向が強い。長良川鉄道は遠方より長時間をかけて通学する生徒にとってなくてはならない通学手段である。長時間・長距離通学者が利用しやすい環境づくりが必要となる。また「自転車」通学者の割合は50分未満ではいずれの通学時間帯でも50%前後であるが、50分～60分未満になると40%を下回り、60分以上は24.5%と低い。徒歩通学者の割合は、10分未満では29.7%、10分～20分未満では15.1%であるが、20分以上（時間帯別）になると10%を下回る。

図表13 通学時間帯別の通学手段割合⁵



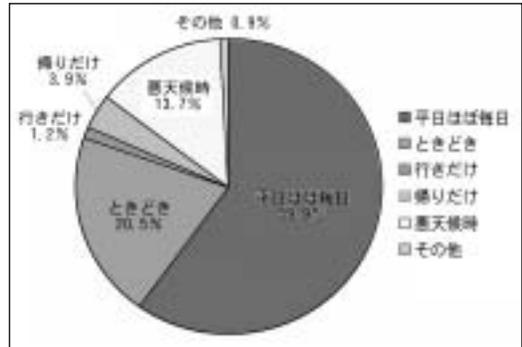
通学手段は通学時間・距離に大きく左右される。長良川鉄道としては、これらの実態を踏まえて高校生の利用拡大策を検討する必要がある。

4-2 長良川鉄道利用通学者の状況

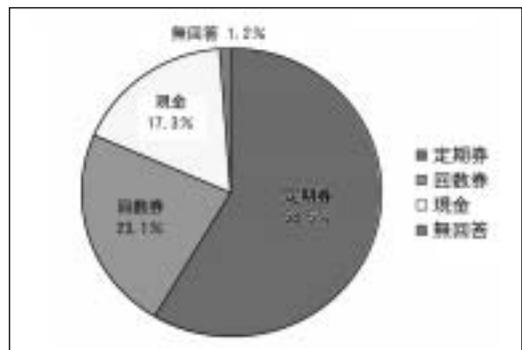
(1) 長良川鉄道利用頻度、運賃支払方法等

長良川鉄道利用通学者の利用頻度は、平日ほぼ毎日利用者が59.9%と大半を占める他、ときどき利用者が20.5%、悪天候のみ利用者が13.7%である（図表14参照）。その利用者の運賃支払方法は、定期券が58.5%と大半を占め、次いで回数券23.1%、現金17.3%となっている（図表15参照）。平日ほぼ毎日利用者は定期券支払いと思われ、平日ほぼ毎日利用者と定期券支払者を如何に増やしていくかが長良川鉄道経営安定化の課題である。

図表14 長良川鉄道利用頻度



図表15 運賃支払方法⁶



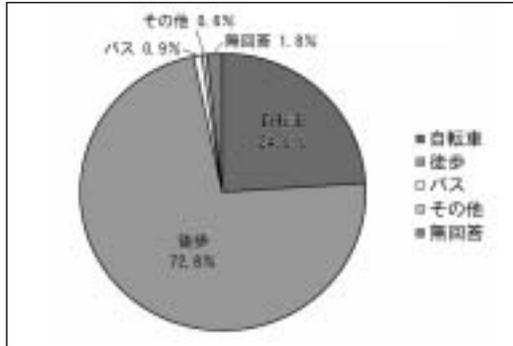
長良川鉄道利用通学者の駅から学校までの交通手段をみると、徒歩が72.8%と大半を占め、次いで自転車24.0%と両方の手段を合わせると95%を超える。バス利用も0.9%ある（図表16参照）。この状況を見ると、駅から学校まで徒歩、自転車で通学できる生徒以外の長良川鉄道の通

5 通学時間回答者で無回答者（49人）以外の者の割合。

6 通学の長良川鉄道利用通学者で無回答者（1,182人）以外の者の割合（図表15・16同じ）。

学利用の可能性は低いが、駅から学校までの利便性確保が図られれば長良川鉄道の通学利用者の拡大も可能と思われる。

図表16 駅から学校までの交通手段

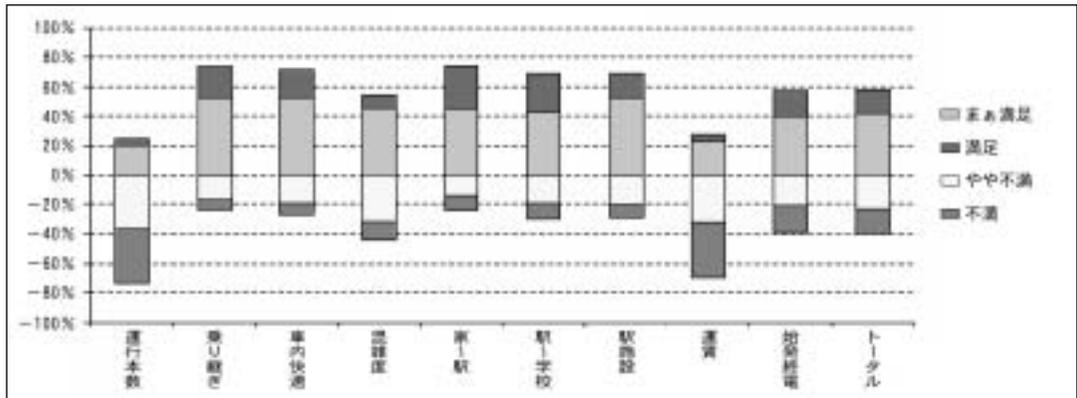


(2) 長良川鉄道利用通学者の項目別満足度

長良川鉄道利用通学者の項目別満足度をみると、長良川鉄道に対して不満とする割合（不満

を総合的に検討し対応していく必要がある。不満とする割合が4分の1を超える項目は、「車内の混雑状況」43.9%、「始発・終電時間」39.8%、「駅から学校までの利便性」29.2%、「駅施設」29.0%となっているが、これらの項目の満足とする割合は、「車内の混雑状況」54.1%、「始発・終電時間」57.1%、「駅から学校までの利便性」68.7%、「駅施設」68.7%となっており、これらの項目は満足とする者の割合の方が高く、その差はそれぞれ10.2ポイント、17.3ポイント、39.5ポイント、39.7ポイントである。しかし、これらの項目は高校ごとに通学環境が違い、学校によっては不満の度合いが満足とする割合に接近している項目もあると思われ、長良川鉄道としては高校毎の極め細かな対応が求められる。学校によっては、駅から学校までの利便性の高い交通手段がなく、その対応については行政と連携した対応が必要となる。

図表17 長良川鉄道利用通学者の項目別満足度



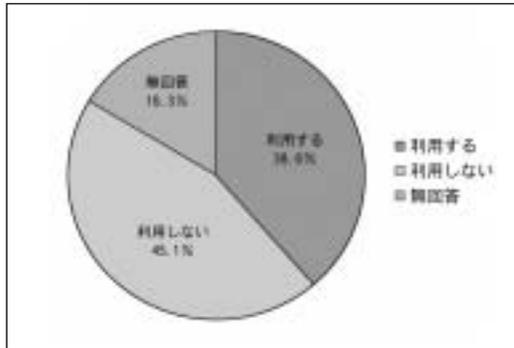
とやや不満の合計割合、以下同じ)が一番高い項目は「運行本数」で、不満とする割合、やや不満の割合はいずれも36.8%で、合わせると70%を超え、次いで不満とする割合が高いのが「運賃」で、不満割合は37.4%、やや不満が31.9%で、合わせると70%近い(図表17)。不満とする割合が満足とする割合(満足とまあ満足の合計割合、以下同じ)を超えるのはこの2項目のみで、その差はそれぞれ48.7ポイント、41.2ポイントである。長良川鉄道としてはこれらへの対策が求められるが、費用対効果、物理的課題等

(3) 通学以外の長良川鉄道利用状況

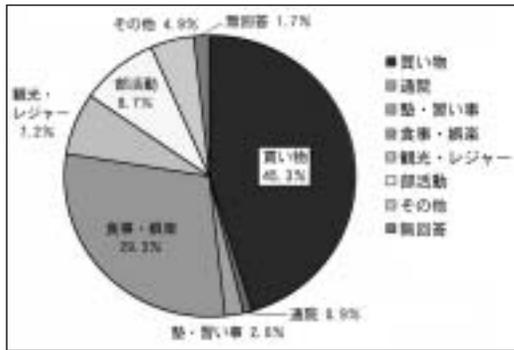
通学以外の長良川鉄道利用状況(全回答者1,524人)をみると、利用するという者が38.6%(587人)いるが、45.1%は利用しないとしている。利用する主な目的(利用すると答えた587人、図表18参照)は、買い物45.3%と5割近くを占め、次いで食事・娯楽が29.3%、部活動が8.7%、観光・レジャーが7.2%、塾・習い事が2.0%、通院が0.9%となっている(図表19参照)。買い物、食事・娯楽、観光・レジャー目的の利用者の割合を合計すると8割以上を占める。

高校生の余暇活動における長良川鉄道利用拡大策が求められる。

図表18 通学以外の長良川鉄道利用状況



図表19 通学以外の利用目的



4-3 長良川鉄道利用拡大のための重要度、期待度

(1) 長良川鉄道利用拡大のための項目別重要度

長良川鉄道利用拡大のために重要とする割合(重要とまあ重要な合計割合、以下同じ)が一番

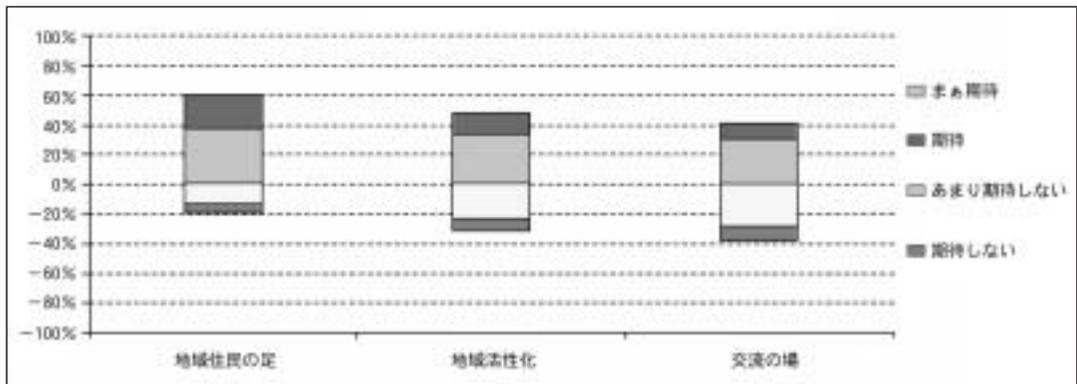
高い項目は「運行本数」で、重要割合は41.3%、まあ重要が27.1%で、合わせると68.4%となっている。次に重要とする割合が高いのが「運賃」で、重要割合44.0%、まあ重要が23.8%で、合わせると67.8%となっている。この両項目は長良川鉄道利用高校生の満足度とは裏返しの関係にあり、その重要度は特に高く、その対応が求められる。次いで高いのが、「列車内の快適性」が60.0%、「始発・終電時間」が59.7%、「乗継の利便性」が59.2%と続いている。この割合が一番低い項目は「各種イベント・PR」が35.0%、次いで「地域との住民組織の連携」43.8%となっている。社会経験の乏しい高校生においては、「各種イベント・PR」「地域との住民組織の連携」の重要性の認識は低い(図表20参照)。

重要とする者の割合から重要でないという者の割合(重要でないとあまり重要でないの合計割合)を引くと、その差が一番大きいのが「運行本数」で58.7ポイント、次いで「運賃」が57.6ポイントで、両項目が50ポイントを超えている。次いで、「車内の快適性」42.0ポイント、「始発・終電時間」41.4ポイント、「乗り継ぎの利便性」40.6ポイントと続く。その差がマイナスなのが「各種イベント・PR」で、マイナス7.9ポイントである。

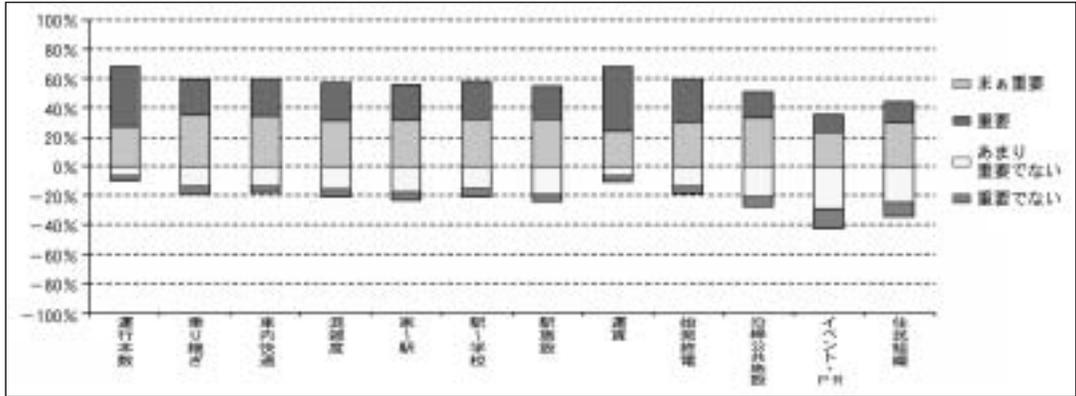
(2) 長良川鉄道への期待度

「地域の移動手段」「観光振興等地域活性化」「住民等の交流の場」の3点について、その期待を問うと、期待するという者の割合(期待、ま

図表20 長良川鉄道への期待度



図表21 長良川鉄道利用拡大のための重要度



あ期待の合計割合)はそれぞれ60.2%、47.7%、40.6%である。その割合から期待しないという者の割合(あまり期待しない、期待しないの合計割合)を引くとそれぞれ、41.1ポイント、16.5ポイント、2.3ポイントである。長良川鉄道本来の役割である地域住民の移動手段への期待は非常に高く、また観光振興等地域活性化への期待も高い、しかし、住民等の交流の場への期待の評価は分かれる(図表21参照)。

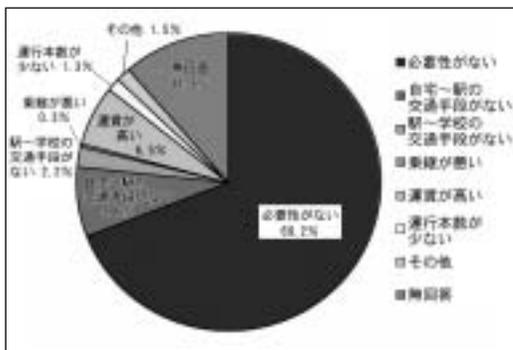
長良川鉄道はまちづくりに欠かせない存在であり、この面の高校生等の認識はまだ低く、この地域の将来を担う高校生にこの観点での啓発が必要と思われる。

4-4 長良川鉄道を利用しない理由等

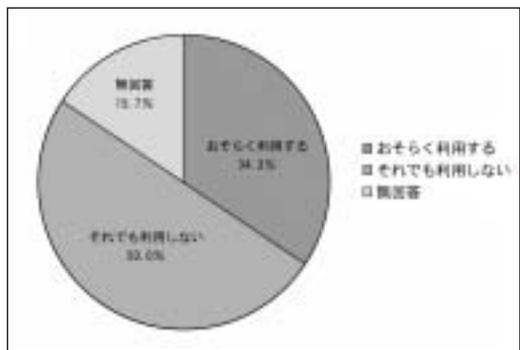
通学手段を長良川鉄道以外とした者(1,308人)に長良川鉄道を利用しない理由を問う(図

表22参照)と、必要がない(徒歩、自転車等で学できる者等)とする者が69.2%と大半を占めるが、自宅から駅の交通手段がないとする者が7.6%、運賃が高いとする者が6.5%、駅から学校への交通手段がないとする者が2.2%、運行本数が少ないとする者が1.3%、乗り継ぎが悪いとする者が0.3%いる。必要がないとする以外の者(254人)に利用しない理由が改善された場合、長良川鉄道を利用しますかと問う(図表23参照)と、おそらく利用するとする者が34.3%いるが、それでも利用しないとする者が50.0%と半数を占める。それでも利用しない理由を問うと、車での送迎が便利35.4%、バスの方が便利33.1%、時間に拘束される10.2%、混んでいる8.7%となっている(図表24参照)。このことは長良川鉄道マイレール意識の低下を物語っている。

図表22 長良川鉄道を利用しない理由⁷

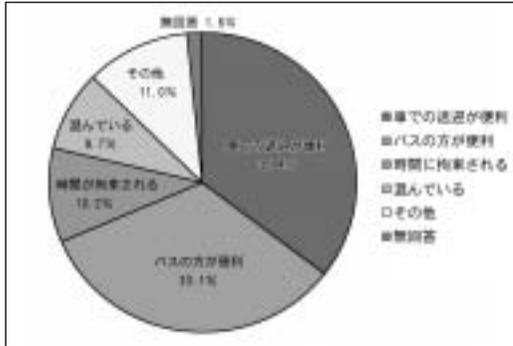


図表23 理由改善後の長良川鉄道利用の有無



7 通学で長良川鉄道利用者以外の者を対象(1,307人)。

図表24 それでも利用しない理由



利用しない理由が改善された場合、長良川鉄道をおそらく利用するとする者（87人、年ベースで換算すると62,640人の輸送人員）が利用すれば、長良川鉄道の経営は大きく改善（全輸送人員は7%以上増加）する。

5 高校生の長良川鉄道利用拡大への諸課題と対応

5-1 課題のまとめ

本稿では、長良川鉄道沿線市町の状況分析、沿線高校在籍高校生を対象としたアンケート調査等から高校生の長良川鉄道利用拡大の課題を考察した。その課題をまとめると次のとおりである。

(1) 沿線住民、高校生のマイレール意識の希薄化

長良川鉄道を支援するための組織として「長良川鉄道協会」「長良川鉄道市民鉄道連絡協議会」等があるがその活動は弱く、形骸化してきた感がある。また、高校通学の送迎に自家用車利用が多くなってきたこと、長良川鉄道を利用しない理由が解消されても自家用車での送迎の方が便利で長良川鉄道を利用しないとする者が相当数いること等をみると高校生、沿線住民の長良川鉄道マイレール意識が希薄化してきたと思われる。高校生、沿線住民の長良川鉄道マイレール意識向上が大きな課題となる。

また、多くの高校生にとって長良川鉄道は重要な通学手段であることの認識はあるが、それを守り発展させていこうとのポジティブな行動はほとんど見られない。この状態が続けば長良川鉄道の廃止議論もテーマとなる可能性がある。長良川鉄道が廃止されれば、教育を受ける権利（憲法第26条）、通学する権利確保が制限されることを高校生自らが認識する必要がある。廃止寸前に長良川鉄道を守る行動を起こしても遅い。高校生、生徒会等が自主的に長良川鉄道を守り、育てる行動を起こすことを期待したい。さらには、幼少年時代に鉄道に親しむことが、高校生の長良川鉄道離れを防ぐことに繋がり、長期視点での対応が求められる。また、長良川鉄道の地域活性化等への期待も多く、高校生のまちづくりへの参加を通じた長良川鉄道利用拡大の工夫も必要となる。

(2) 高校生の長良川鉄道に対するニーズへの対応不足

高校生の長良川鉄道への多種多様なニーズに可能な限り、きめ細かく対応していくことが長良川鉄道に求められる。

① 運賃支払方法の多様化

高校生の運賃支払いは、通学定期券（1ヶ月、3ヶ月、6ヶ月）、通学回数券、現金の3種類であるが、その内容は固定化されていると思われる。長引く景気低迷は家計を圧迫し、割引率が高い通学定期券を買いたくても買えない家庭もあるという。そういった家庭でも支払いが可能な通学定期券、通学状況に合わせた弾力的な通学定期券等の開発が期待される。

また、アンケート調査でも運賃が高いという意見が多い。現実に都市圏の高校生の通学コストとは格差（長良川鉄道運賃は都市部鉄道の倍近い）がある⁷。この解消が行政に期待される。

② 利便性の高い運行本数等

長良川鉄道の関駅からの運行本数は、朝（6

7 長良川鉄道の43kmの運賃は1,270円、JR東日本の42.8kmは690円、JR東海の40.1kmは740円（一般運賃）、名鉄の35.4kmは590円である（「デスクトップ鉄のデータルーム」(desktoptetsu.web.infoseek.co.jp/、最終アクセス2011年11月23日)参照)。

時～8時台)、夕方(17時～18時台)上り・下りが各1時間に2本、昼の時間帯は1時間に1本になる場合もある。また、始発時間は上り5時51分、下り6時28分、終電は上り21時52分、下り22時41分である。決して利便性が高いとはいえない、その対応が課題となる。

③ 駅から学校、自宅から駅までの利便性の高い移動手段の確保

駅から学校、自宅から駅までの利便性の高い移動手段がないために、長良川鉄道での通学利用を敬遠している例が多々ある。駅まで(から)の利便性確保が課題となる。

④ 列車内等の環境整備

列車混雑時の不満は高い。最近の女子高校生は混雑している列車への乗車を嫌う傾向がある。特に、雨等悪天候時の対応が課題となる。また、美濃地区高校のMSリーダーズ代表と長良川鉄道との懇談会における高校生の意見によれば、車内にゴミが多い、座席が占有されている、乗客のマナーが悪い、トイレが臭い・暗い等の問題提起があり、車内等の快適性確保が課題となる。

⑤ 通学利用以外利用者へのサービス向上

多くの高校生が通学以外に長良川鉄道を利用している。買い物、レジャー等を目的にして長良川鉄道を利用する高校生にお得感を提供する等その利用拡大の工夫が課題となる。

5-2 諸課題への対応

(1) 沿線住民、高校生のマイレール意識の希薄化への対応

沿線住民、高校生のマイレール意識向上の出発点は、長良川鉄道発足の趣旨等を踏まえながら長良川鉄道の存在意義、必要性等を沿線住民、高校生、企業、行政、高校等が一緒になって真剣に議論することである。長良川鉄道再生計画の新規計画策定(平成23年度策定予定)過程で設立予定の協議会は議論の絶好の場となる。長良川鉄道の存在の意義、必要性の共通認識づく

りを再度進め、形骸化しつつあるといわれる長良川鉄道市民鉄道連絡協議会、長良川鉄道協力会等を実質的に機能するようリセットしていく必要がある。

また、高校生のマイレール意識向上のためには、高校生に愛される鉄道にしていくことが必要である。そのためには、長良川鉄道の運営等への参加を求めることである。例えば、高校生の長良川鉄道販売商品企画開発、グッズ開発、鉄道イベント等の企画・運営、駅清掃等への参加である。他の第三セクター鉄道においては沿線在住高校生が自主的に運営参画をし、成功している例(商品企画開発、ボランティア等)がある。さらには、高校生の中で「長良川鉄道とまちづくり」をテーマにした議論(高校教育の一環として)が高まれば、高校生に長良川鉄道の存在意義、必要性等の認知がされると推察され、その場づくりを高校と連携して行う必要がある。このような状況をつくり出すことと並行して、長良川鉄道は高校生のマイレール意識向上のための懇談等を高校関係者(父兄、高校生等)と進め、その具体策(利用拡大策)をつくっていくことが必要となる。

また、園児、小学生が小さい時から鉄道を知り、親しみをもってもらうことは、将来の高校生のマイレール意識向上(将来の利用拡大)に繋がると推察され、その機会(郡上市は園児等の長良川鉄道乗車体験を実施中)を設けることである。そのためには、児童等が期待する魅力的な体験学習コースの開発(教員OB等の協力を得て)をすることや、子供が長良川鉄道乗車の楽しさを体感できるイベントを近隣大学と連携して企画(中部学院大学と連携した平成22年12月のクリスマス列車は大好評、第2段として子供の遊ビスト企画を検討中)することなどが必要である。

(2) 高校生の長良川鉄道に対するニーズへの対応不足

高校生の長良川鉄道へのニーズは多種多様であり、それ全てに答えていくことは無理がある。しかし、実現可能なニーズに十分対応してきた

かという言い切れない面があり、その対応が求められる。

① 運賃支払方法の多様化

長良川鉄道としては運賃を下げれば鉄道の通学利用が拡大する訳ではない。そこには行政とタイアップした仕組みづくりが必要となる。例えば、通学定期利用者への行政からの支援（若桜鉄道は沿線市町村に要請を検討中、名鉄広見線協議会はモニターに通勤・通学定期券代補助を実施しており、通学定期利用増に効果が出ているという）によるお得感を与えることである。これが出来れば、通学定期利用者は拡大すると予想される。一企業のために行政が何故支援するのかの問題（長良川鉄道は地域の重要な社会資本であることの共通認識が必要）、バス事業者とのバランス等の問題をクリアする必要があるが、長良川鉄道の場合、赤字を沿線市町が支援している現状から、その財源を長良川鉄道利用拡大に使う（それにより赤字補填額減少の可能性は大きい）のか、赤字補填に使うのかの違いであると考えられる。長良川鉄道の通学利用者拡大、都市圏の高校生との通学コスト格差解消等の観点から行政の通学定期券補助等が期待される。

また、通学定期券の弾力化を図れば、高校生の長良川鉄道利用は拡大すると思われる。例えば、通学形態に合わせた「学期通学定期券」「平日通学定期券」等である。また、通学定期券代金の支払い方法の工夫、例えば3ヶ月定期を発行し、その支払いは毎月割賦で支払う（支払い担保の確保が必要であるが）等である。

② 利便性の高い運行本数等

運行本数、始発終電時間等の改善には費用対効果、物理的な問題（列車数、運転士数）等がありその改善には限界があるが、その対応を検討する価値はある。高校生等のニーズに対応した運行時間、運行区間等の可能性について費用対効果分析を進め、可能性があればモデル的に対応するというスタンスが必要となる。終電時間でいえば、深夜列車（終電時間を延ばした列

車）を運賃倍額で運行することは可能性がある。現に、岐阜バスの一部路線において深夜バスの運賃を通常の倍額で運行しており、その利用客は多いと聞く。

③ 駅から学校、自宅から駅までの利便性の高い移動手段の確保

バス事業者、行政等と連携して、スムーズに乗り継ぎができるバス発車時間等の調整や共通乗車券・定期券の開発が必要となる。また、行政には地域全体のシームレスな交通体系整備が求められる。

④ 列車内等の環境整備

雨等悪天候時の車両増結による不快感の解消（悪天候時の列車増結に感謝の声がある）、マナーの悪い乗客への注意、ゴミ対策等を乗客の協力を得て進め車内環境改善を図る必要がある。また、周辺環境改善として、地区住民等の協力（長良川鉄道支援ボランティアの募集も必要）を得てトイレの清潔感向上等を進めていく必要がある。

⑤ 通学利用以外利用者へのサービス向上

青春ホリデー切符、高校生の土日曜の買物、レジャー等の学生割引切符、買物券付切符（沿線の大規模店、商店等と連携して）等の開発が必要となる。また、名古屋での買物等の便宜を図るために長良川鉄道と高速バスとの共通乗車券等の開発や、土日祝祭日用のダイヤ設定も必要となる。

6 むすび

鉄道は廃止したら復元はほとんど不可能であるといわれる。長良川鉄道の持続発展のためには沿線住民全員がマイレール意識を持ち、長良川鉄道運営の協働プレイヤーとなることである。鉄道廃止が議論のテーマになった時には遅い。スタンド（応援）からグラウンドに降りて全員がプレー（長良川鉄道運営に協働参画）することである。そのリードを沿線地域の将来を担う

高校生に期待したい。高校生の熱意は地域全体に波及すると確信する。

少子化の中で高校生の長良川鉄道利用減少は止む終えない面があるが、その減少スピードを抑えることは可能と思われる。また本稿は父兄、高校からの意見の組み込みが弱く、今後それも取り入れた分析を試みたい。

参考文献

- 岐阜県編・発行『岐阜県統計書』、2005～2009年
岐阜県編・発行『学校基本調査』、2008年
岐阜県教育委員会編・発行『岐阜県の教育』、1999～2008年
中井健一「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—」『地域経済』第24号、127-157頁、2005年
日本統計協会編・発行『市町村の将来人口』、2007年

付 録

長良川鉄道沿線高校在籍高校生に対するアンケート調査票

1 あなた自身のことについてお尋ねします。

問(1) 在籍高校はどこですか(該当学校に○印)

- 1 郡上北高校 2 郡上高校 3 武義高校 4 関有知高校 5 関高校
7 関商工高校 7 加茂高校 8 加茂農林高校 9 美濃加茂高校

問(2) 性別は(該当学校に○印) 1 男性 2 女性

問(3) 学年は(該当学校に○印) 1 1年 2 2年 3 3年

問(4) 住まいから長良川鉄道直近駅はどこですか(該当駅に○印)

- 1 北濃 2 白山長滝 3 白鳥高原 4 美濃白鳥 5 大島 6 大中
7 上万場 8 万場 9 郡上大和 10 徳永 11 山田 12 自然園前
13 郡上八幡 14 相生 15 深戸 16 赤池 17 美並刈安 18 福野
19 大矢 20 みなみ子宝温泉 21 八坂 22 木尾 23 母野
24 州原 25 湯の洞温泉口 26 梅山 27 美濃市 28 松森
29 関下有知 30 関市役所前 31 関 32 刃物会館前 33 関口
34 関富岡 35 富岡 36 加茂野 37 前平公園 38 美濃太田

問(5) 住まいから長良川鉄道直近駅を利用する場合の交通手段は何ですか(1つだけ○印)

- 1 自転車 2 徒歩 3 自家用車による送迎 4 バス
5 その他()

問(6) 問(5)を利用した場合の自宅から長良川鉄道直近駅までの所用時間は(1つだけ○印)

- 1 5分未満 2 5～10分未満 3 10～15分未満 4 15～20分未満
5 20～25分未満 6 25～30分未満 7 30～40分未満 8 40～50分未満
9 50分～1時間未満 10 1時間以上

2 通学についてお尋ねします。

問(7) 主な通学手段は何ですか(1つだけ○印)

- 1 長良川鉄道 2 バス 3 自家用車による送迎 4 自転車
5 徒歩 6 その他()

問(8) 自宅から学校までの所用時間は(1つだけ○印)

- 1 10分未満 2 10～20分未満 3 20～30分未満 4 30～40分未満
5 40～50分未満 6 50分～1時間未満 7 1時間以上

3 長良川鉄道で通学の学生さんにお尋ねします。

問(9) 通学で長良川鉄道を利用している頻度は(1つだけ○印)

- 1 平日はほぼ毎日利用 2 ときどき利用 3 行きだけ利用 4 帰りだけ利用
5 雨天等悪天候のみ利用 6 その他()

問(10) 現在通学に利用している乗降駅を記入下さい。

() 駅 ～ () 駅

問(11) 通学利用の主な運賃支払い手段は(1つだけ○印)

- 1 通学定期券 2 通学回数券 3 現金

問(12) 駅から学校までの主な交通手段は何ですか(1つだけ○印)

- 1 自転車 2 徒歩 3 バス 4 その他()

問(13) 長良川鉄道の満足度の程度は(各設問に1つだけ○印)

区 分	満 足 度			
	満 足 4	まあ満足 3	やや不満 2	不 満 1
① 運行本数	4	3	2	1
② 乗り継ぎの利便性	4	3	2	1
③ 車両の快適性	4	3	2	1
④ 車内の混雑状況	4	3	2	1
⑤ 自宅から駅までの利便性	4	3	2	1
⑥ 駅から学校までの利便性	4	3	2	1
⑦ 駅施設(駅舎、駐輪場等)	4	3	2	1
⑧ 運賃	4	3	2	1
⑨ 始発・終電時間	4	3	2	1

4 長良川鉄道を通学に利用しない学生さんにお尋ねします。

問(14) 長良川鉄道を利用しない理由は（1つだけ○印）

- 1 徒歩、自転車等で通学ができ、利用する必要がない「問(17)以下へ」
- 2 自宅から駅までの手段がない
- 3 駅から学校までの交通手段がない
- 4 鉄道とバスの乗り継ぎが悪い
- 5 運賃が高い
- 6 運行本数が少ない
- 7 その他（ ）

問(15) 問(14)で選択した点(2～8)が改善された場合、通学に長良川鉄道を利用しますか

- 1 おそらく利用する「問(17)以下へ」
- 2 それでも利用しない「問(16)以下へ」

問(16) それでも利用しない理由は（1つだけ○印）

- 1 自家用車の送迎の方が便利である
- 2 バス利用の方が便利
- 3 鉄道は時間に拘束される
- 4 混んでいる
- 5 その他（ ）

問(17) 長良川鉄道利用拡大に向けた各設問の重要度は（1つだけ○印）

区 分	重 要 度			
	重 要 4	まあ重要 3	あまり 重要でない 2	重要でない 1
① 運行本数	4	3	2	1
② 乗り継ぎの利便性	4	3	2	1
③ 車両の快適性	4	3	2	1
④ 車内の混雑状況	4	3	2	1
⑤ 自宅から駅までの利便性	4	3	2	1
⑥ 駅から学校までの利便性	4	3	2	1
⑦ 駅施設（駅舎、駐輪場等）	4	3	2	1
⑧ 運賃	4	3	2	1
⑨ 始発・終電時間	4	3	2	1
⑩ 沿線の公共施設の充実	4	3	2	1
⑪ 各種イベント等の開催	4	3	2	1
⑫ 地域住民組織との連携	4	3	2	1

