

# 鉄道利用促進で大切なこと

～弘南鉄道大鰐線の事例から～

名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター 研究員  
東北運輸局地域公共交通東北仕事人 メンバー  
大野悠貴

# 自己紹介

◆大野悠貴（おおのゆうき）

◆1989年11月14日生まれ

◆京都府生まれの札幌育ち

◆略歴

2009年 弘前大学人文学部入学（主に都市・地域社会学を勉強）

2010年 学生団体「H・O・T Managers」を設立

2015年 弘前大学大学院教育学研究科修了（修士（教育学））

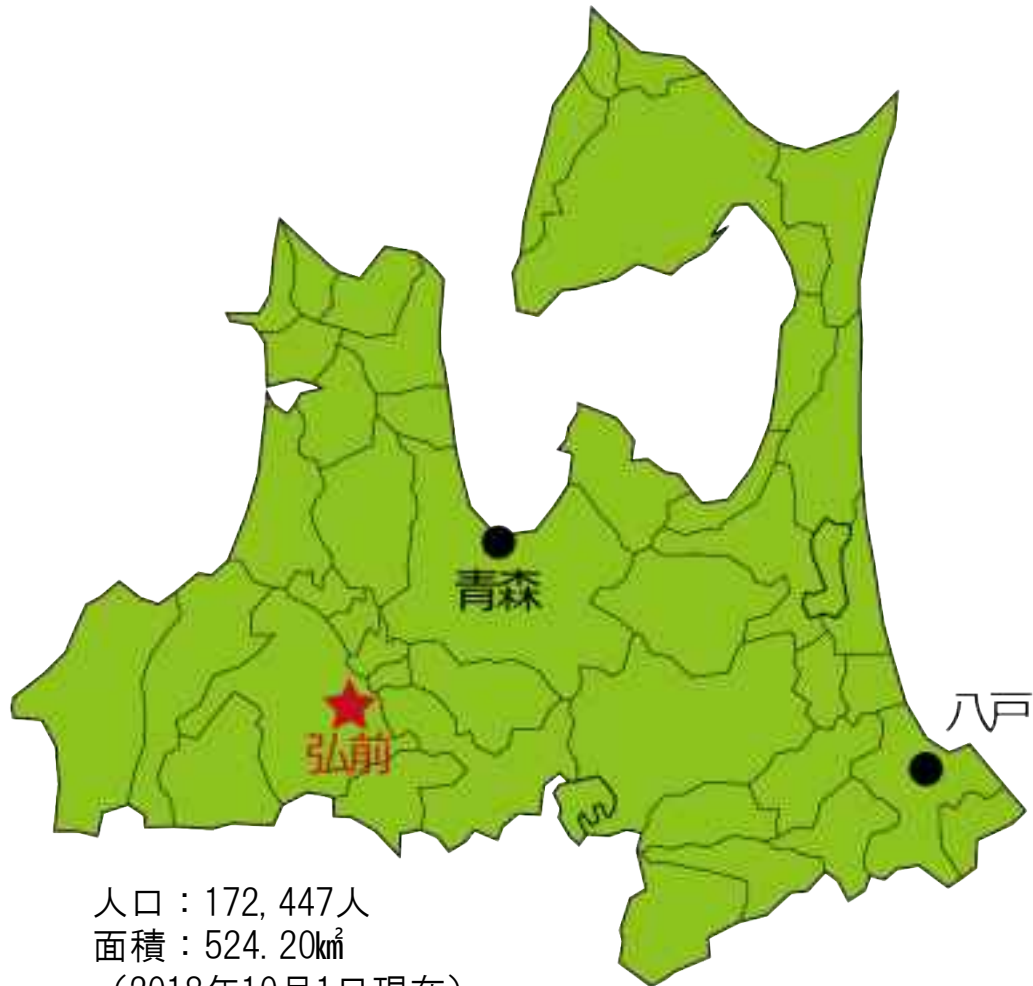
弘前大学大学院地域社会研究科入学

弘南バス株式会社入社（嘱託職員・モビリティ・マネジメント担当）

2016年 学生団体「H・O・T Managers」の活動終了

2018年 名古屋大学大学院環境学研究科研究員

# 青森県弘前市のご紹介



人口：172,447人  
面積：524.20km<sup>2</sup>  
(2018年10月1日現在)



# 学生団体「H・O・T Managers」

- ◆弘前大学の学生サークルとして、「大学生による自発的なモビリティ・マネジメント活動」を展開（2010～2016年）
- ◆「公共交通を利用するキッカケづくり」をコンセプトに、まち・地域の情報と電車やバスの情報を融合させた情報誌づくり、公共交通イベントの企画・運営、幼稚園や学校などに出向いた乗り方教室など、様々な取り組みを実施



情報誌づくり



公共交通のイベント主催



乗り方教室

# 「バスぷらすプロジェクト」

- ◆ 地域の方々に向けて、バスを日々の暮らしに「**プラスα = ちょい足しする**」ご提案をしていく、弘南バスが独自に展開しているモビリティ・マネジメント事業（2015年度～）



バスの相談会



バスの相談会



MM動機づけ情報ツールの作成  
（弘前・まちバス便利地図）



バスの出前講座  
（MM教育）



▲プロジェクトロゴ

# 大鰐線の概要



- ・ 路線長：13.9km
- ・ 駅数：14駅
- ・ 1952年開業
- ・ 電化単線鉄道



# 大鰐線存廃問題の経緯

2013年6月27日の弘南鉄道株主総会にて、同社社長の冒頭あいさつで大鰐線廃止方針が示される



翌28日、弘前市は即時に廃止反対を表明



同年7月に弘南鉄道は廃止方針を事実上撤回  
ただし、廃止可能性は残っている主旨の発言あり



同年8月より、弘前市が「弘南鉄道大鰐線存続戦略協議会」を発足させ、存続への取り組みを実施

# 今日ご紹介する内容について

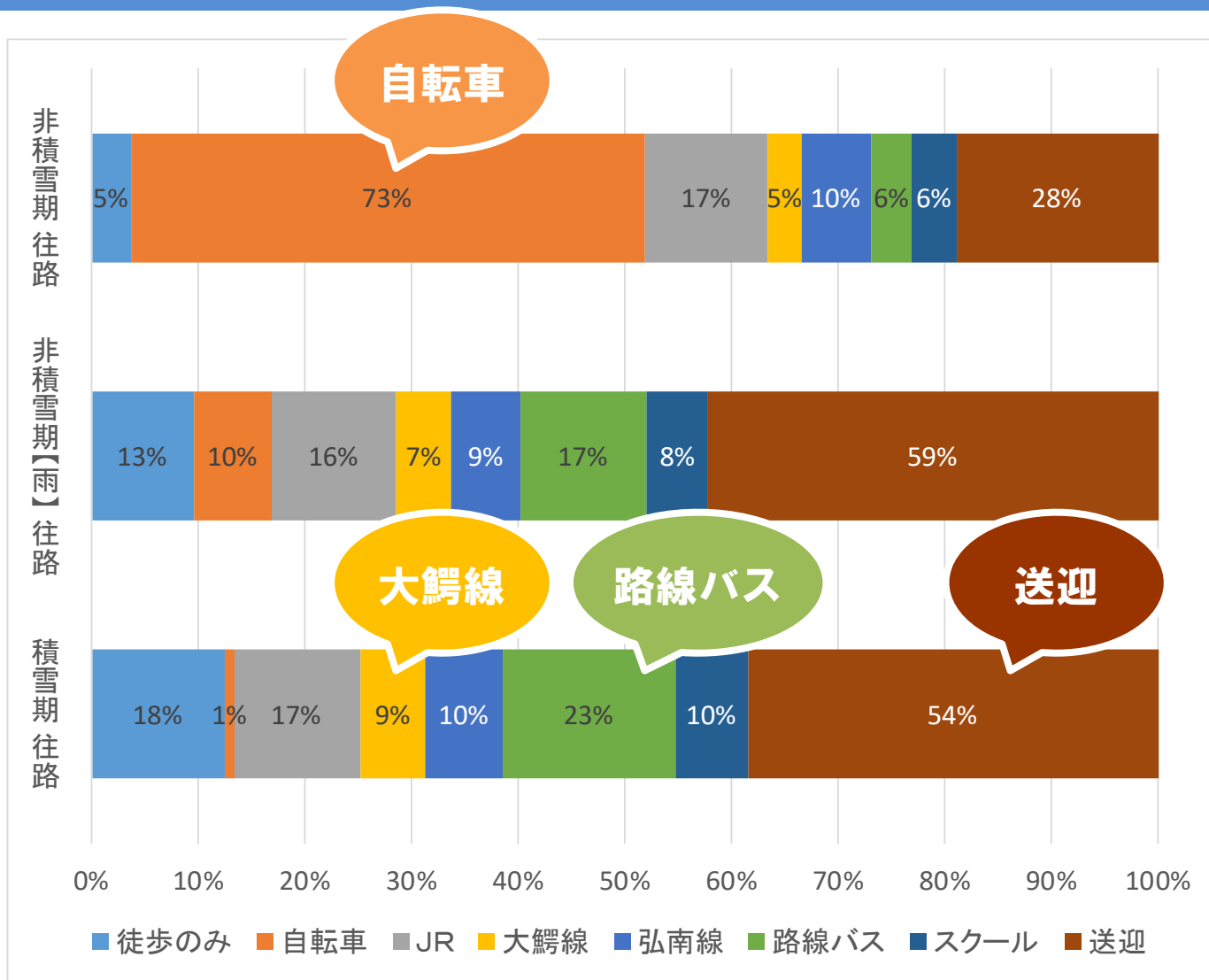
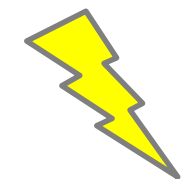
- ◆ 高校生を対象とした通学MM
- ◆ 沿線住民を対象としたMM（TFP）
- ◆ 地域との協働と、その広がり
- ◆ 鉄道利用促進で大切なこと



# 高校生を対象とした通学MM



# 沿線4校に通う高校生の通学実態



# 通学MMの概要

	2015年度	2016年度
対象者	沿線4校に通う <u>生徒</u>	沿線4校に通う <u>生徒の保護者</u>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・大鰐線の基本情報と動機付け情報を掲載したブックカバー</li><li>・アンケート調査 (※1・2年生のみ)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・通学時の公共交通利用を促す動機付け冊子</li><li>・通学方法の見直しを促すコミュニケーションアンケート</li></ul>
実施時期	【ツール配布】 2015年12月中旬配布 【アンケート調査】 翌年1月末～2月下旬 学校を通して配布、郵送回収	2016年10月中旬配布 11月上旬回収 ※学校を通して配布・回収
備考	沿線外高校5校にもブックカバーを配布し、うち2校はアンケート調査も実施	

# 通学MMの実施内容

- ◆ 通学時の公共交通利用を促す動機付け冊子
  - 親子で通学方法を考えてもらう冊子
  - 通学方法の実態について（通学時交通分担率）
  - 公共交通通学・送迎通学のメリット・デメリット
  - クルマを保有することによってかかる費用
    - ・ 送迎通学にも費用がかかることを可視化
  - 公共交通の調べ方



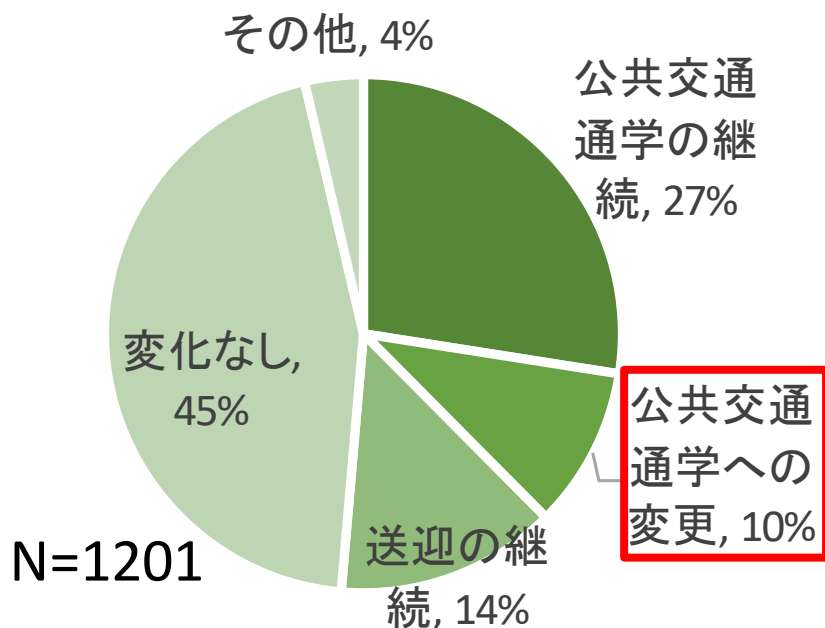
# コミュニケーションアンケートの実施

- ◆ 通学手段の選択は、保護者や家庭としての選択・制約が大きい可能性がある
- ◆ アンケートは保護者を対象とし、「**保護者と生徒との話し合い**」を促す設問を設けた
- ◆ 保護者と生徒それぞれが考える、**公共交通と送迎通学のメリット・デメリット**を話し合った結果を記載してもらった

# 2016年度通学MMの結果

## ◆通学手段の意識の変化

- 親子で話す中で、通学方法を考えるうえで、どのような「変化」がありましたか？

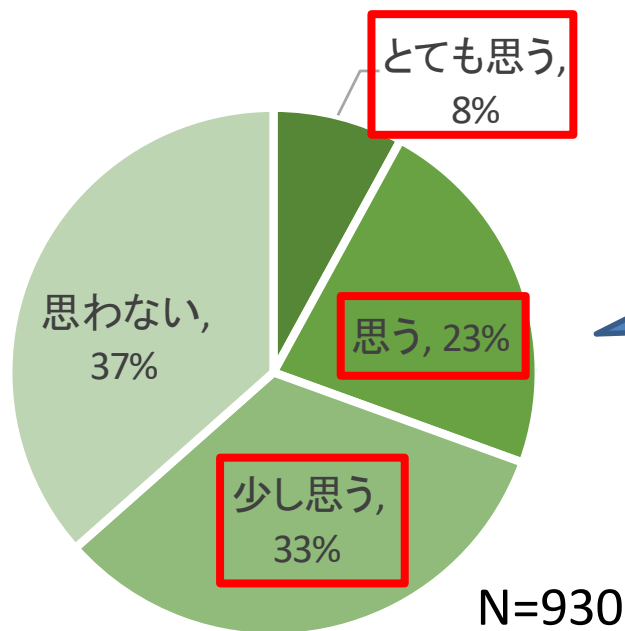


これからは公共交通など、できるだけ自分で通学しようと、思うようになった（公共交通通学への変更）

# 2016年度通学MMの結果

## ◆送迎以外の通学方法検討意図

- 時期・天候に関係ない送迎利用者を対象
- 今後、公共交通などの「送迎以外の手段」で通学する方法を検討してみようと思いますか？

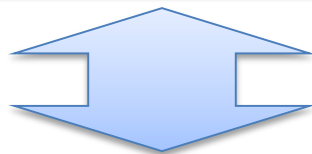


送迎利用者のうち64%の人が「思う」側の回答を示した

# 送迎通学をやめようとする意識の要因

【公共交通通学のデメリットを親子間で共有している家庭】

- ◆ 送迎通学をやめようとする意識が醸成され難い
- ◆ 「バス停・駅が遠い」「便数が少ない」「時間・費用がかかる」といった、「利用しにくい」という**個人的デメリット**が認識されている



【送迎通学のデメリットを親子間で共有している家庭】

- ◆ 送迎通学をやめようとする意識が醸成されやすい
- ◆ 「親・家族の負担」「渋滞の原因となる」といった、「家族や他者への迷惑」という**非個人的・社会的デメリット**が認識されている



# 送迎通学をやめようとする意識の要因

【公共交通通学のデメリットを親子間で共有している家庭】

- ◆ 送迎通学をやめようとする意識が醸成され難い
- ◆ 「バス停・駅が遠い」「便数が少ない」「時間・費用が

**送迎通学から公共交通通学への転換を図るには、  
「非個人的・社会的デメリット」の認識を促す  
動機付け情報を提供することが効果的**

【送迎通学のデメリットを親子間で共有している家庭】

- ◆ 送迎通学をやめようとする意識が醸成されやすい
- ◆ 「親・家族の負担」「渋滞の原因となる」といった、「家族や他者への迷惑」という**非個人的・社会的デメリット**が認識されている

# 沿線住民と対象としたMM（TFP）



※2017年度も実施しているが今回は割愛

# TFPの実施内容

## ◆行動プラン法に基づく「ワンショットTFP」

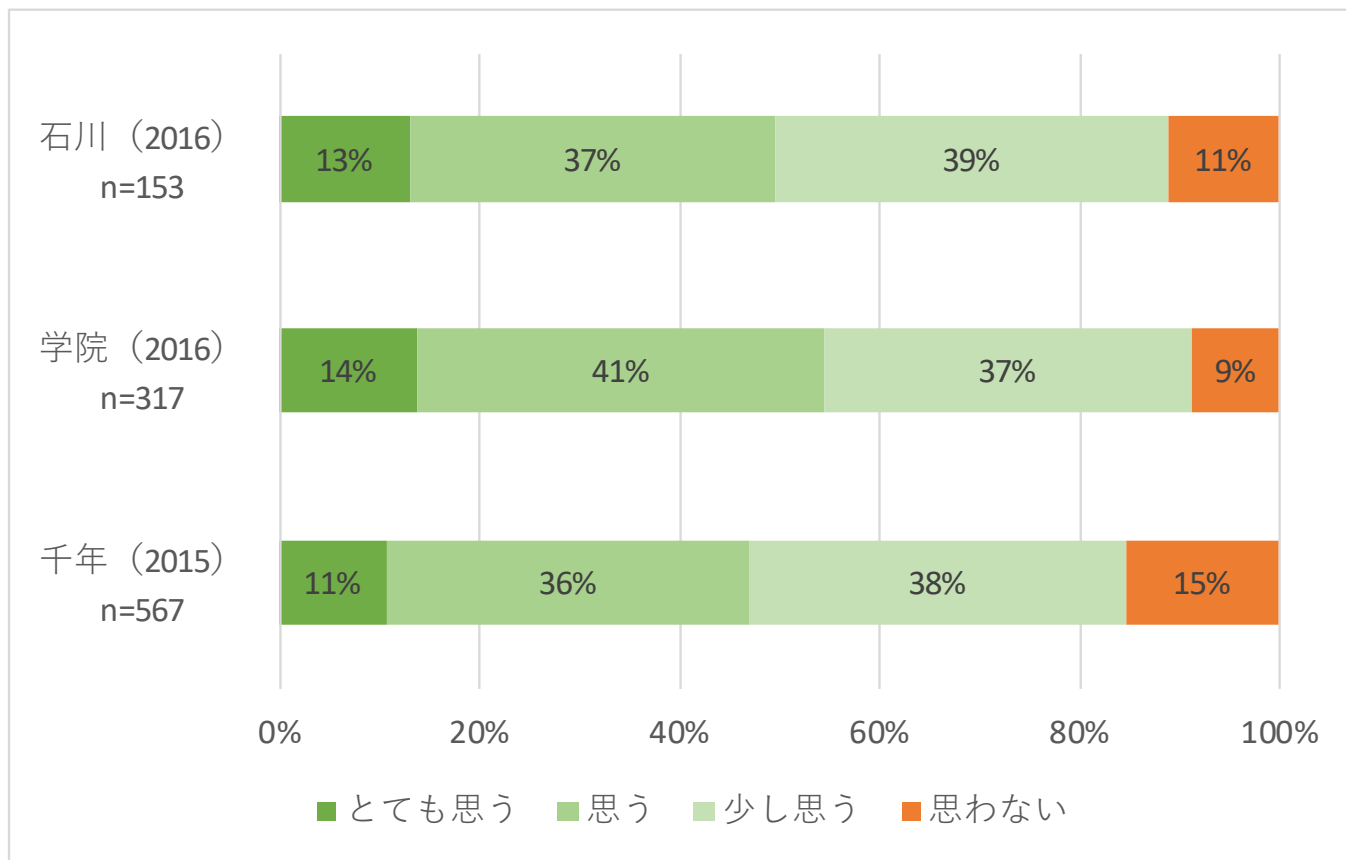
- ① 最寄りの駅はどこか？
- ② 大鰐線を利用する場合の目的地はどこか？
- ③ 何時に家を出て、どのような移動手段で駅まで行き、何時の電車に乗るか？
- ④ 降車駅はどこか？何時ごろに着けそうか？
- ⑤ 考えたプランで利用してみようと思うか？ 行動意図
- ⑥ いつぐらいに、実行できそうか？ 実行意図

## ◆事実情報提供法に基づく「動機付け冊子」

- 運賃・時刻表、企画切符等の紹介
- 大鰐線の現状、健康・自動車にかかる費用

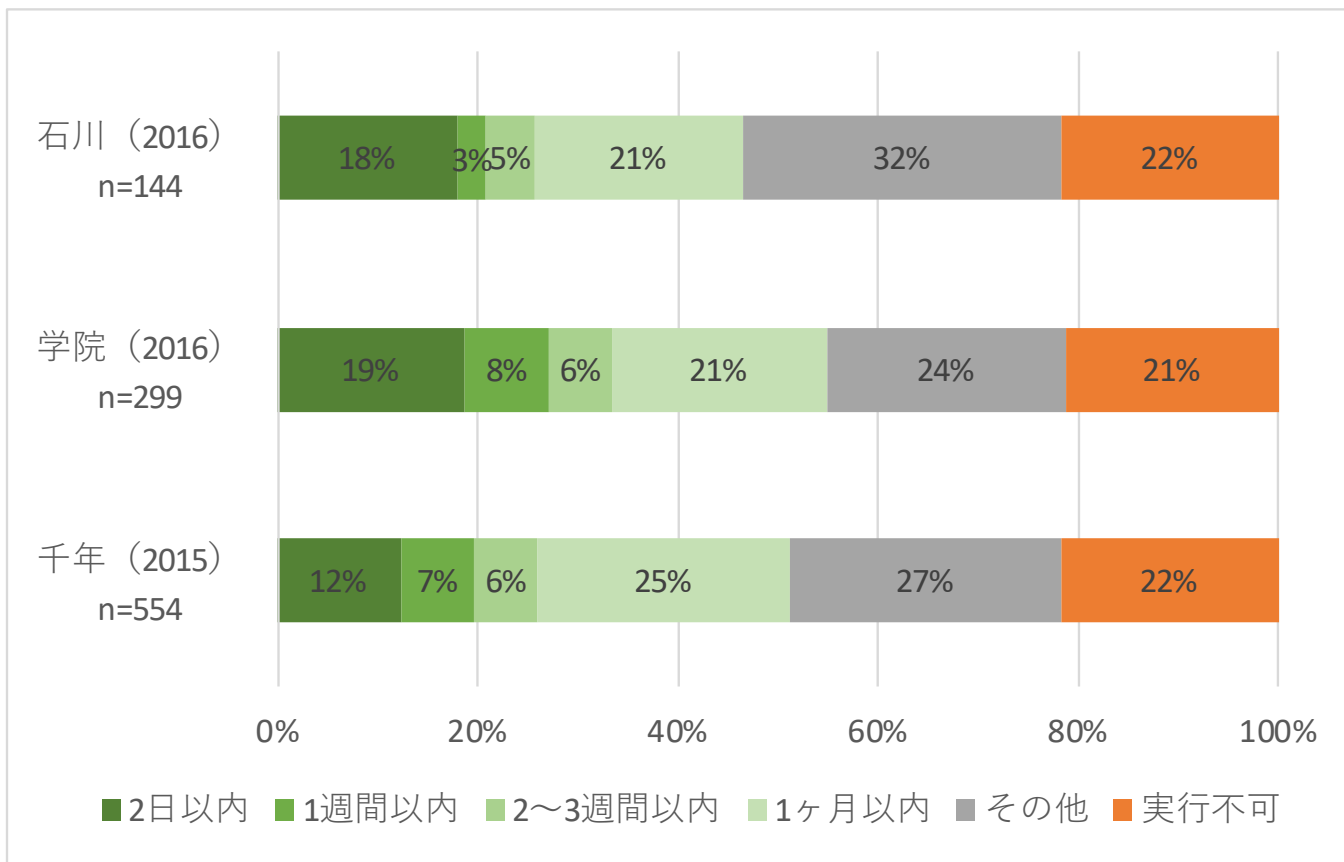
# 意識変容における効果

## ◆大鰐線を利用してみようと思う行動意図



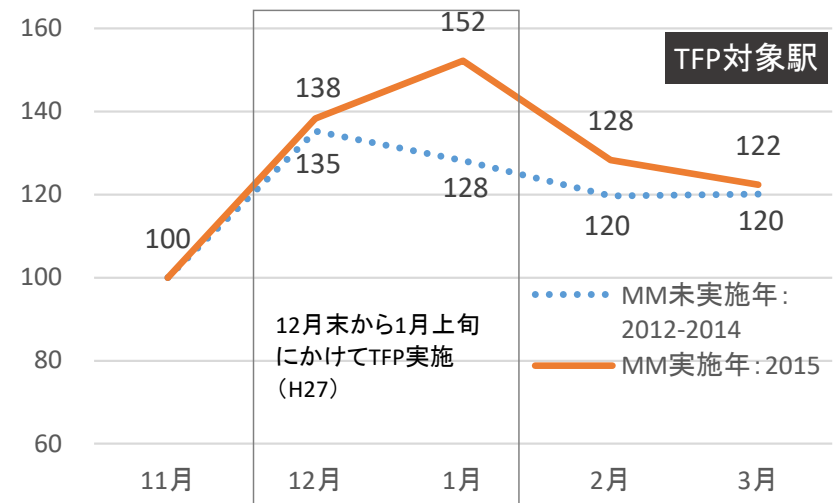
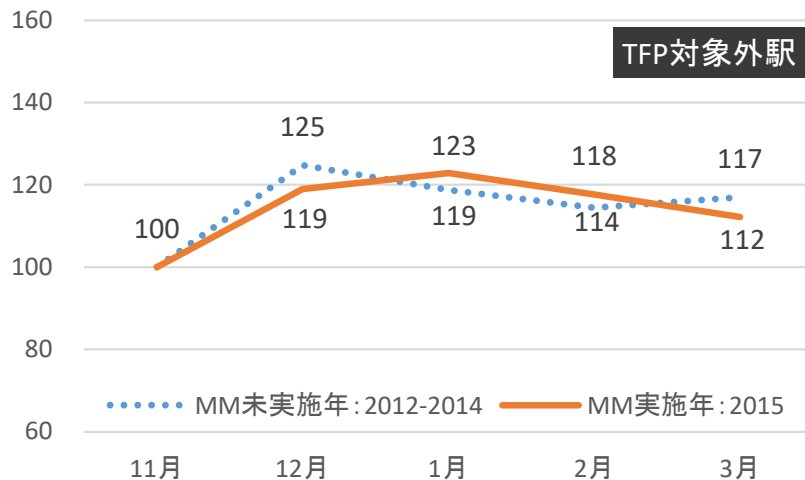
# 意識変容における効果

## ◆大鰐線をいつ頃利用できそうか（実行意図）



# 沿線住民MMによる利用者数の変化

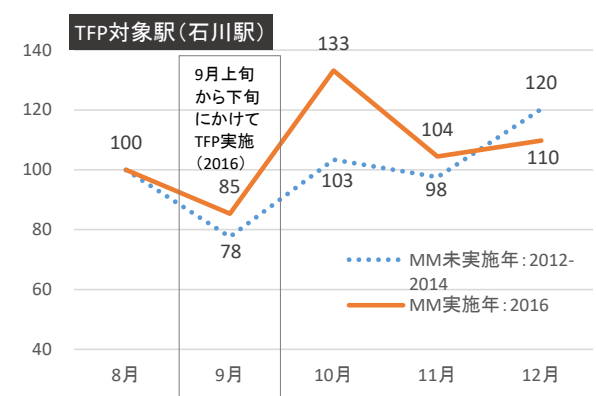
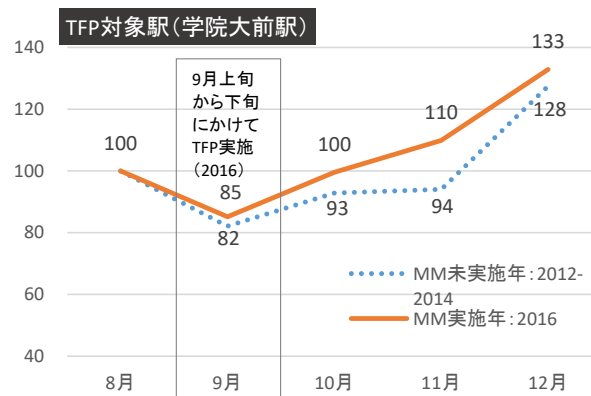
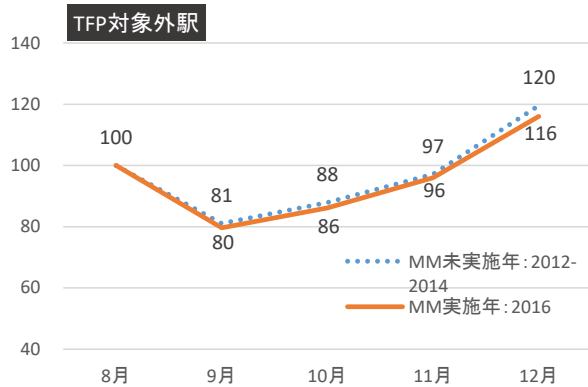
## ◆2015年度



別の要素の影響は考えにくく、  
TFP実施により、**定期外利用者が増加した**

# 沿線住民MMによる利用者数の変化

## ◆2016年度



2016年度も「例年通りであった」可能性が高い中、  
弘前学院大前駅で安定的に増加、石川駅で短期的に増加した

# 大鰐線利用者数・収入の前年度比

## ◆大鰐線利用者数の前年度比

	通勤定期	通学定期	定期外	計
2013年度	6.1%	-16.0%	-2.8%	-8.6%
2014年度	4.5%	-15.6%	-5.3%	-9.0%
2015年度	6.1%	3.9%	-10.1%	-2.2%
2016年度	7.5%	-5.8%	<b>2.2%</b>	-0.7%

MMを開始  
減少傾向が緩和

## ◆大鰐線収入の前年度比

	通勤定期	通学定期	定期外	計
2013年度	-	-	-	-
2014年度	-0.2%	-9.7%	-6.7%	-6.8%
2015年度	6.8%	-2.9%	-9.0%	-5.5%
2016年度	6.4%	-2.7%	1.9%	<b>1.2%</b>

8年ぶりに  
増加傾向に転じた



# 地域との協働

## ◆弘前バル街での鉄道利用促進



# 地域との協働

- ◆西弘商店街の取り組み（2015年7月）
  - 駅ナカに一日限定の立ち飲みパブを設置
  - 地元アーティストによるミニライブ

電車の待ち時間対策

パブ売上で運賃無償化分を補てん

ナカシードルパブ ~ Central & West

パブ売上で無償化分(+ $\alpha$ )を補填

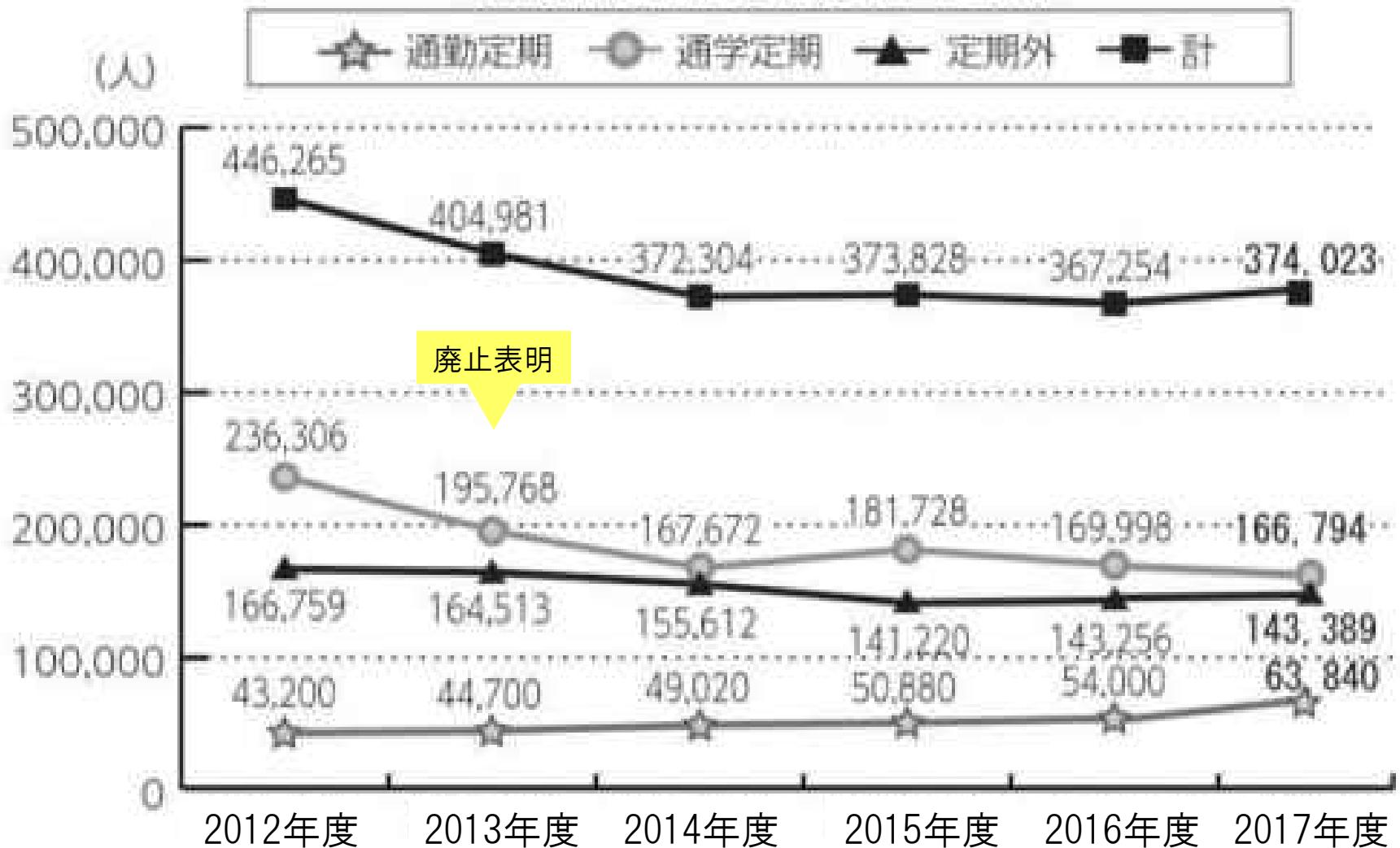
来店者数が実施前の3~4倍に！

# 鉄道利用促進で大切なこと

- ◆大鰐線では、運賃引下げや運行本数の増加、駅・車両等のハード整備といった根本的なサービスレベル改善策は一切行っていない
- ◆鉄道MMの事例から、現状サービスレベルのままでも、公共交通の利用促進に一定の効果を与えることができるは確認できた

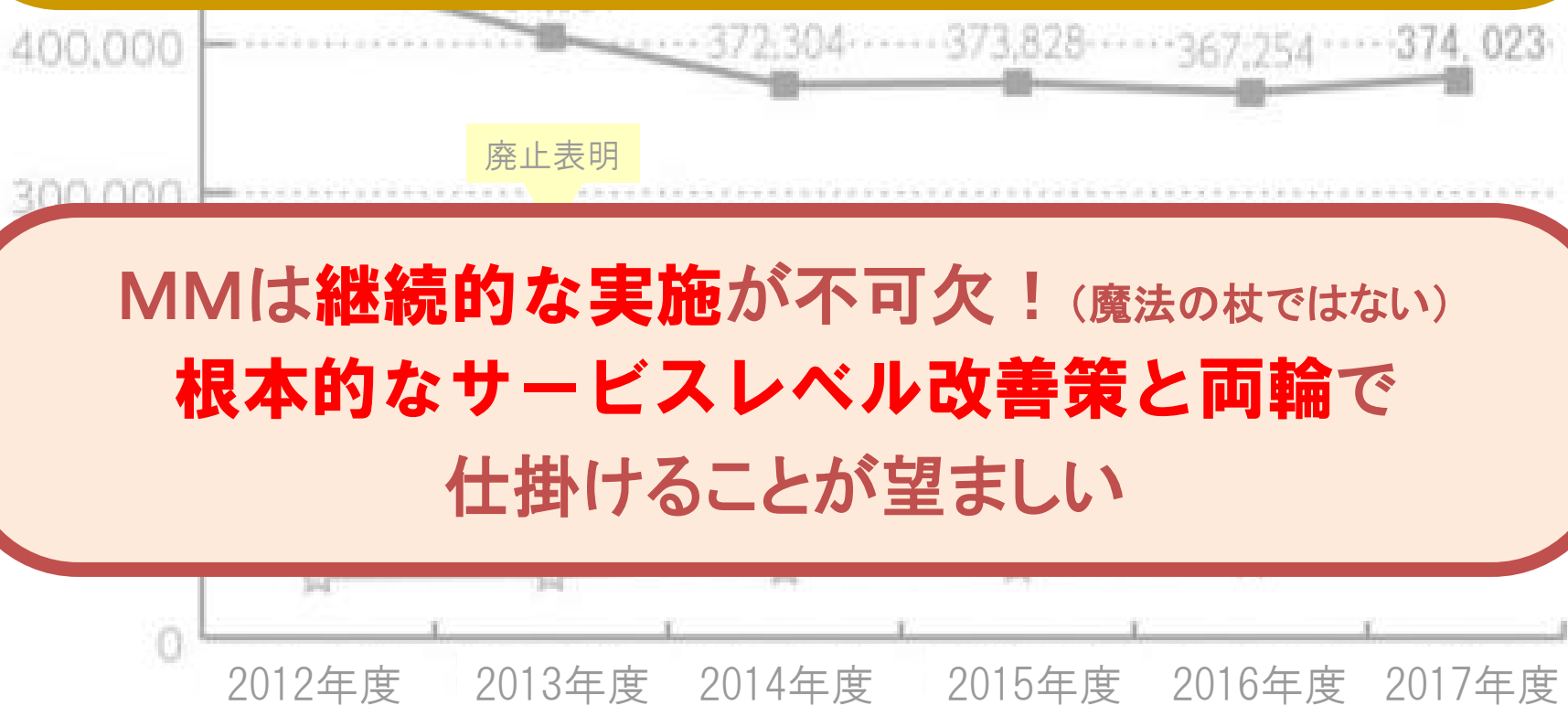
# MMを実施するうえでの注意点

## 大鰐線利用者の推移(4~12月)



# MMを実施するうえでの注意点

通勤定期・定期外の利用者数は持ち直しているが、  
通学定期利用者数は依然減少傾向



**MMは継続的な実施が不可欠！**（魔法の杖ではない）  
**根本的なサービスレベル改善策と両輪で**  
**仕掛けることが望ましい**

# 地域による鉄道利用促進の注意点

## 【要約】

地域、とくに町内会等の自治組織は、行政でやるべきことを「共助」や「絆」の名のもとで下請され、すでに多くのタスクを抱えて限界状態にある。

地域が本来担う唯一の役割である「コミュニティ意識の醸成」を残して、今後は任意とボランティアの原理に基づき地域が抱えるタスクのリストラが求められる。

(紙屋美雪：「どこまでやるか，町内会」，ポプラ新書，2017)

地域による鉄道利用促進が、行政から地域への  
**「善意の押しつけ」**にならないよう注意

# 地域による鉄道利用促進の注意点

## 【要約】

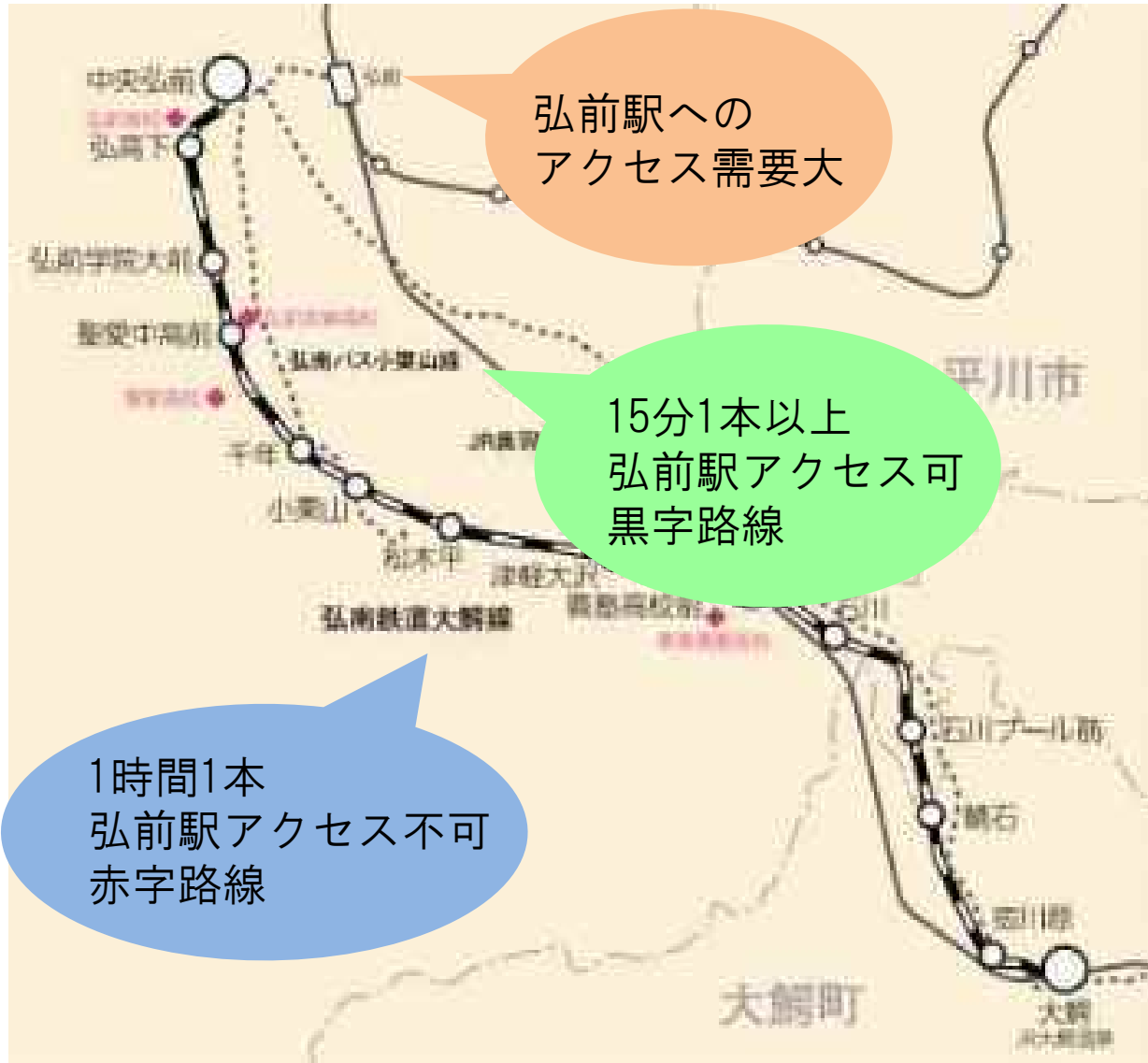
地域、とくに町内会等の自治組織は、行政でやるべきことを「共助」や「絆」の名のもとで下請され、すでに多くのタスクを抱えて限界状態にある。

**地域による鉄道利用促進は、地域がやりたいことか？**  
**「コミュニティ意識の醸成」につながるものか？**  
**コミュニティが抱える課題解決に貢献し得るものか？**

地域による鉄道利用促進が、行政から地域への**「善意の押しつけ」**にならないよう注意



# 鉄道を残す必要があるのか？



# 鉄道を残す必要があるのか？



動線と合っていない鉄道を残す必要があるのか？

残せる力が地域にあるのか？

残すならどう残すのか？

**根本的な議論がなされていない**



# 鉄道を残すのであれば・・・

- ◆ 鉄道（公共交通）の存廃問題は、政争の具になりがち・・・
- ◆ 地域の交通ネットワークやまちづくりの中で、どのように位置づけ、どのように残していくのか（→地域公共交通網形成計画）
- ◆ 冷静に、客観的な視点を持って、根本的な議論をきちんとする必要がある

# 鉄道利用促進で大切なこと

- ◆ MIMは最初の一歩として、効果を実感できる可能性が高い
  - ちゃんとした効果を得るためには、継続的な実施と、そもそものサービスレベルの改善策と合わせ技にすることも必要
- ◆ 「地域との協働」は響きは良いが、「善意の押し付け」になっていないか？
- ◆ そもそもの議論も必要
  - まずはきちんとした青写真を描こう！