



衰微する地方部公共交通の現状と交通環境施策への
地域・学校間での対応の温度差：
公共交通施策と高校生の意識・活動の一端からの検
討

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 北海道教育大学 学校・地域教育研究支援センター へき地教育研究支援部門 公開日: 2012-02-08 キーワード: 作成者: 武田, 泉 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.32150/00009913

衰微する地方部公共交通の現状と 交通環境施策への地域・学校間での対応の温度差

— 公共交通施策と高校生の意識・活動の一端からの検討 —

武 田 泉
(北海道教育大学札幌校)

Current decline conditions of the part public transport in the rural areas and difference of correspondince between regional society and school to the environmental policies about public transport

Izumi TAKEDA

1. はじめに

本誌前号では、厳しい地方公共交通の情勢とその打開へ向けた地域再生に関わる動向としての、高校等での交通教育のあり方や地域立脚型教育の方向性について取り上げた(武田・斎藤, 2009)。また通学列車の混雑積み残し問題に端を発した、地方公共交通の衰微等(武田他, 2008)について考察した。本稿でも引き続き、道内を中心とした地方部での公共交通の衰微の現状(武田他, 2007)と、高校生の意識や活動の一端を紹介しつつ、検討を続けていくものとする。

地方の公共交通を取り巻く環境は、その後もますます悪化の一途を呈している。一方で、ガソリン価格の高騰やガソリン税に関わる暫定税率論議の中で、自動車所有への若者の興味・関心が地方部でも薄れつつあるともされる。そうした中、政府は景気対策と銘打ち、全国の高速道路料金の値下げ、さらにその後は無料化論議を始めた。この施策は、2009年のゴールデンウィークの直前に開始されたわけだが、ちょうどその時期の道内新聞に、次のような中学生の投書が掲載された。「高速道割引エコと矛盾」と題したその投書では、全国の高速道路での週末のETC車の上限千円への割引について、「地球温暖化防止」や環境省による「できるだけ車を使わずに公共交通機関の利用を」という運動のさ中、首相や国交省が「どんどん車を使いましょう」と時代に逆行し矛盾するとし、むしろ公共交通機関の運賃値下げ等を行うべきで、「その場しのぎの人気取りをやめ、将来を見通した政策を政府に実行してもらいたい。」と主張している(北

海道新聞, 2009年4月26日付)。

まさに正論であるが、今日敢えて地方住民がこうした趣旨の発言を表立って表明するものであろうか。この意見が、中標津在住の中学生によって述べられている点に注目したい。中標津は、20年以上前に旧国鉄の特定地方交通線が廃止され、現在は空港はあっても鉄道の無い町であり、いやおうなしにマイカーが必需的な街のはずである。地方での公共交通が衰退の一途にあり好転の兆しを見出せない状況下においても、住民の中でもとりわけ若い世代の意識に、微妙な変化が生じているのであろうか。

2. 新たな傾向と局面

(1) 地方鉄道廃止の鈍化と地方公共交通再生活活性化

近年、地方鉄道の廃止が鉄道事業法の改定以降全国で廃止が相次ぎ、道内でも旧国鉄の特定地方交通線の中で唯一第三セクター化して存続したちほく高原鉄道ふるさと銀河線(140km)が、2006年4月に廃止となった(武田他, 2008)。しかし、各地での必死な存続活動の結果(武田他, 2004)、本州方面では廃止を食い止めた事例も出現した。さらには、2007年の地域公共交通活性化再生法の制定で、地方鉄道のさらなる廃止には一応の歯止めがかけられることにもなった。

ただ鉄道廃止後の沿線地域では、公共交通縮小の動きが続いている。例えばふるさと銀河線代替バスは、陸別を境に十勝側が十勝バス、北見側が北海道北見バスによって運行されている。鉄道廃止(写真1)・バス転換

後、何度かバスダイヤの修正はあったが、この2009年4月以降は北見バス運行区間のダイヤで休日に初めて減便された。代替バスが数年経過して、知らず知らずのうちに徐々に縮小・減便されていくのである。その減便された時間帯は、域外からの観光客が来訪するのに便利なダイヤであったが、地元自治体にとっては住民の足の確保以外に関心を示さないため、結局域外からの利用は事実上排除されることになった。過疎化・少子化による地元住民の減少の中で、少しでも利用者を増やす努力を検討しないため、ますますバス利用者数を狭めかねない。



写真1 廃止後のふるさと銀河線訓子府駅

こうした情勢下、地域公共交通活性化再生法が制定された。この新法は、従来の鉄道・バス・船舶等の交通モード別の縦割りの事業法ではなく、政策横断的な特別法の様相を呈し、かつ従来見られなかった支援策を含むものである。一時は、国会周辺での積極的なロビー活動を背景に、「LRT新法」待望論も出たが、それらを含めた包括的な内容となった。このうち、各モードの運送高度化事業（LRT・BRT・水陸両用車等の新たな中間的交通手段を含む）、乗り継ぎ円滑化事業、鉄道事業再構築事業、鉄道再生事業（地方鉄道の上下分離等）については、自治体や事業者・利用者等によって地域で法定協議会が設置され、地域公共交通連携計画の策定を目指す場合は、規制の特例や財政支援を行う、とされている。地方自治体側にとっては、この法律によって地域の公共交通をより踏み込んだ計画策定が可能となった（鉄道まちづくり会議編、2009）。

他方、この法律が施行されても、政権交代前は状況が一向に変わらない側面が多々存在した。つまり、同法関連予算は一般財源であるため道路財源とはあくまで別物である点、自治体が手を挙げればかなりの確率で予算が獲得できるという地方への予算ばらまきの様相を呈し、さらには全国的に大部分の自治体がバスへの採択を狙っている点である。一方で地方鉄道への適用は、未だ数件

にとどまっているのが現状である。

(2) 札幌市内中央バス「撤退騒動」と地方部でのさらなるバス廃止問題

道内でのバス事業は、道都札幌においてすら不安定極まりない状況下にある。このことは、2008年に札幌市北東部で生じた北海道中央バスの撤退問題と、それに起因する札幌市の不明朗な対応で社会問題化したことが、端的に物語っている。

札幌市では、2000年代初頭に市営交通の赤字解消を目的に、市営バスが中央・JR・じょうてつ等の各民間バス事業者に相次いで譲渡されていった。北海道中央バスに移譲された白石営業所の路線が慢性的な赤字体質のまま、中央バスは札幌市側に営業所建物の譲渡方法の変更や補助のさらなる増額を求めたが、市側から拒否されるという交渉が水面下で行われていた。こうした交渉が決裂し、中央バスが地元住民説明会を開催した直後に、廃止届を北海道運輸局に提出する。代替交通手段の確保がされない状況のままであり、住民に交渉経過を知らせてこなかった札幌市に、非難の矛先が向かった。その後札幌市は、中央バスとの再交渉よりも別の代替事業者選定へと動いた。そしてJR北海道バスを指名して、3年間の委託費約19億円（初期投資額10億円超を含む）を市の予備費から計上する予算案を提出しようとした。しかし中央バス側はそれよりも安く運行できると表明し、一層混迷の度を増した。結局、市長が市議会対策を考慮し、一度決まったJRバスへの運行委託を解除し、違約金を支払うことにした。再度中央バスによる運行継続のため、補助金の増額を含めた制度改定を表明し、中央バス側は廃止届を取り下げた。また、住民代表を含めた地元での協議会を新たに設置し、事態の收拾が図られた。しかし、その後も中央バスへの補助金は当初案よりは増額されたが、ダイヤ・ルート等の運行の改善は、必ずしも進んでいない。

札幌以外の道内地方部では、一般路線バスの減便・廃止が顕在化し、事態はさらに深刻である。例えば、中央バスの空知地方を中心に、地方部子会社化と撤退の動きは加速している。芦別では、市内完結路線とターミナルが2008年春に完全撤退し、岩見沢でも運行乗務員の大半が子会社の空知中央バスへ移籍し、コスト削減を実施した。さらに岩見沢管内では、減便、運行路線・経路の大幅変更がなされ、毛陽～万字間のような旧国鉄代替路線であっても、末端部を廃止しやむを得ず最低限の代替輸送が住民用に白ナンバーの自治体バスによって行われている。

道東オホーツク海側の佐呂間町でも、旧国鉄湧網線代替バスや近隣の北見バスの廃止問題が取り沙汰されてい

る。湧網線代替バスでは、現在のところ網走～常呂～佐呂間～中湧別間の運行が、網走～常呂間の運行を残して撤退し、網走バス佐呂間営業所自体を廃止するとされている。これは地元自治体の財政逼迫を背景とする、欠損額2500万円の補助金カットの予告を発端とするものである。代わりに、スクールバス（朝1便・夕方3便）に住民を混乗させる、もしくは遠軽と北見の病院へ直行する町の小型バスを3便運行する（土日の週末は全便運休）とのことである。その結果、佐呂間町内では同様に北見バスの路線も全廃され、通常運行の路線バスは皆無となる。裏返せば、町外からの来訪は全てマイカーを想定していることになる。

これらの地方部・郡部では、前述の札幌での「騒動」のように大きく報道されることは無く、地方限りの課題一つとしてしか認識されていないのが実情である。

(3) 道内でのバス運行による交通改善実験

一方で、道内でのバス運行の改善への取り組みも散発的ではあるが取り組まれている。ここでは、道内での近年の事例を以下に紹介するが、こうした動きは本誌前号でも触れた、一種のモビリティマネジメント（MM; Mobility Management）にも関連した動向と言えよう。

① 当別町「ふれあいバス」：

まず、札幌市に隣接する当別町の「ふれあいバス」は、運輸関係者の間では全国的にも有名な事例となっている。従来、町内で別々に運行されていた、学生・患者輸送バス（北海道医療大）・ニュータウンへのアクセスバス（スウェーデンヒルズ）・従業員輸送バス等を統合し、統一的に町域全体にネットワークを広げたコミュニティバスとなっており、ユニークな積極事例である。その後、JR 札沼線の最終列車が当別町域の手前（あいの里公園駅）止まりのため、深夜に当該列車接続のふれあいバスも運行されるようになった。全国的注目を浴び、自治体関係者の視察が相次いでいることもあり、国の補助金も投入されている。

② 帯広市での特徴的バス試験運行：

帯広市では、これまで各種のバス運行実験がなされている。例えば、都心部の商店街や郊外型大型店とリンクさせた企画バスの運行やトランジットセンターの設置、家庭からの廃油回収後 BDF 燃料に精製するための回収箱を設置したバス運行、主として高齢者を対象としたバスの住宅地でのダイヤモンド運行、郊外農村部の乗合タクシー運行等がある。

さらには多少バス運行の動機が異なるが、同市内での事業所（ここでは道庁の十勝合同庁舎）での駐車場問題を契機に、駐車場が利用できなくなりバス等に転換した。

このため、通勤時間帯のバスが増便され、同時に事業所での通勤利用対策に一定の前進がみられた事例も存在する（武田・白旗他，2008）。

③ 摩周湖交通社会実験：

道東の阿寒国立公園の摩周湖では、地元が世界遺産登録を目指していた。この中で、世界屈指の透明度を誇る摩周湖付近の木々が自動車の排気ガス等で枯れる等の環境問題の解決の一助にと、マイカー規制が構想された。通常国立公園内等でのマイカー規制は、道外の尾瀬・上高地等や道内での知床・大雪山銀泉台等のように、環境省の交通利用適正化要綱に基づいて実施されるが、摩周湖では地元弟子屈町によって北海道運輸局の「公共交通活性化プログラム」予算が獲得され、マイカーを乗り入れ規制しバスを運行する社会実験が、2008年6月と2009年9月にそれぞれ1週間ずつ実施された（写真2）。



写真2 JR 川湯温泉駅前に停車中の社会実験バス

排気ガスが緩和されたかどうかについて、優位なデータは必ずしも得られなかったが、マイカー規制について8割以上が協力的だとする調査結果が纏められた。しかしこの期間、マイカー利用者は規制を回避すべく当地を敬遠したり、運行されたバスの運行形態が、マイカー乗り換え駐車場を重視するあまり JR 摩周駅との接続が悪かったり、屈斜路湖周遊バスの本数が少なく、時間調整箇所の取り方が不適當であったりもした。このため使いにくく、観光客にとっての実用性に合致した運行形態であったかは疑問も残る。

④ 阿寒湖・オンネトーでの「リンリン号」と乗合タクシーの運行：

一方同じ阿寒国立公園の阿寒湖では、「リンリン号」が阿寒湖観光協会主導の取り組みとして行われた。阿寒バスの阿寒湖～オンネトー間の路線バスを多少増便し、車内には自転車も持ち込めるようにして、車以外の観光を楽しめるようにと企画した。しかし運行本数が1日3往復に限られ、なかなかそのダイヤに合わせて魅力的な

観光プランを組むことは難しいものであった。

これとは全く別に、2009年10月には足寄町が紅葉時の乗合タクシーによる足寄～オンネトー間の乗合タクシー実験を行っている。しかし、阿寒バスの実験とは全く無関係に実施され、また乗合タクシーの運行時間帯も、帯広方面や陸別方面からのふるさと銀河線代替バスと微妙に接続しなかったり、オンネトーでの観光地点が1箇所に限られ、温泉と景観の両方を楽しむようなプランが組みにくい等、難点も少なくなかった。

⑤ 稚内・宗谷岬周辺での実験運行：

道北の稚内・宗谷岬周辺でも2008年9月に、北海道運輸局の「公共交通活性化プログラム」予算による宗谷岬への観光路線と天北線代替バスの運行経路変更の可能性調査の意味合いとして、実験運行が行われた。その背景には、鉄道廃止転換後20年余りを経た天北線代替バスの乗車人員減少と宗谷岬を通る国道経由の運行にした方が効率的ではないか、という問題意識で取り組まれた模様だが、その結果は十分に公表されていない。

⑥ 津別町での地域公共交通総合連携計画策定の動き：

道東の津別町では、前述の公共交通再生活活性化法に基づき法定協議会が立ち上がり、連携計画を策定する過程でパブリックコメントが行われた。詳細な資料がインターネット上に添付され意見募集がなされた。町側のスタンスは、あくまで非常に厳しい財政下での町営バス事業であり、住民の通院・通学等の最低限の交通手段の維持で手一杯の様相であり、域外からの利用を想定した観光誘客に不可欠なJRや他の交通機関との接続の確保という観点は、希薄なままであった。

⑦ 旧名寄線代替バス1日無料運行：

道北の名寄～紋別～遠軽間の旧名寄線沿線自治体によ



写真3 旧名寄線一日無料バス（名士バス）

る名寄線代替バス運営協議会は、2008年7月26日の土曜日に1日限りの代替バス無料運行を実施したが（写真3）、これは一種のバス無料化社会実験であった。この日は紋別等の沿線で夏祭りが催され、主として沿線住民の利用促進を狙ったものであった。しかし当日は、両端のJR駅から乗り継いできた域外からの観光客も多数見られ、バス車内はいつもにない賑わいを呈した。

⑧ 奇想天外な企画を打ち出す沿岸バス：

道北の沿岸バスは近年、奇想天外な貸切企画運行バスを意欲的に運行して、主に本州方面からの誘客を積極化させている。沿線の羽幌炭坑跡のゴーストタウンや旧国鉄未成線を走行する探訪バスや、自らも代替輸送をしている旧国鉄羽幌線の遺構めぐりのバスも走らせている。さらに2009年5月には、「萌えっ子フリーきっぷ」と称するキャラクター図柄の記念切符の発売も開始した。この情報はインターネットを通じて全国に発信され、その話題性から全国報道されている。このフリーきっぷでの実際の乗車は、高速バスの接続に特段の対処が無いため、効果的な乗車には事前の入念な準備が必要と考えられる。ただ、自社HPからの情報発信と全国区の話題性を巻き起こすという手法は、都会居住の愛好者との連携とPR効果という、新たな顧客獲得の可能性を秘めるものと言えよう。

3. 地域交通への高校生の関わりにおける対照的事例

(1) 十勝地方芽室高校生徒による大成駅停車増強運動

芽室高校は、帯広市西郊の芽室町に立地している。同校は、第二次世界大戦後間もない1948年に清水高校の分校として職業科が発足し、その後独立校となって普通科が主体となった。現在では普通科1学年4クラス150人余りで、全校の生徒数は470名である。うち約半数の230名が列車通学であり、新得町から帯広市を越えた幕別町までが通学範囲であり、帯広市内からは297名が通っており、毎日多数の生徒が列車通学している。

その芽室高校は町内でも市街地から離れている一方、校舍裏手には無人の大成駅が存在する（写真4）。この駅は特急列車も走る根室本線上にあり、大成駅は簡易な乗降場として国鉄が民営化直前の1986年に設置したものである。設置後近年に至るまでは、通学時の朝夕に限って数本の普通列車が停車するのみの乗降場で、屋根も無かった。駅周辺は当初同高校だけで、それ以外は畑が広がるだけであったが、その後芽室町の郊外住宅地「めむろ東ニュータウン」としても開発され、駅勢圏の潜在的利用者は少なからず増加していた。

不便な大成駅について、何度か生徒側から声は上がっ

載されている。「4月から取り組んできた生徒の活動は、要望書という形に集約された。町の反応は非常に前向きであり感激した。」とし、「その後の可能性を感じた」とも書かれている。同校新聞部は、その後他校にも呼び掛け、西帯広駅を利用する帯広三条高校等他校の通学事情にも目を向けた。

高校生の陳情を受け、町長はすぐさまその要望書を、JRへ郵送ではなく直接持参するように担当者に指示し、要望書を手にJR釧路支社へ向かった。なお要望時には、関係の生徒他が作成した詳細な添付資料が、20頁ほど添えられたとのことである。

その後、芽室町議会での2007年3月8日の定例会一般

資料2 「列車増便に関する要望書」

現在芽室高等学校には、JR根室本線を毎日利用している生徒が、234名うち帯広方面から通学している生徒は210名と、実に列車通学生の7割にのぼります。

さて、この帯広方面からの列車通学生ですが、約半数の生徒が部活動や生徒会活動に参加しており、16:53発の列車に間に合わず、19:24発までこれといってすることのないまま2時間半も待たなければならず、無駄な時間を過ごしているのが現状です。仕方がなく親に迎えに来てもらっている生徒もいます。

そこで、全校の列車通学生を対象に校内アンケートを実施して希望を調査した結果、ぜひ増便してほしいという声が多く、時間帯は18:00頃に集中しました。もしこの時間に列車が増便されることになりましたら、帯広方面からの通学生のうち45% (94人) が毎日利用したい、とするのもでした。父母にも心配をかけずに帰宅できるようになります。

学校生活は列車のダイヤに大きく影響されます。列車の時刻を気にせずゆとりを持って、部活動や生徒会活動に取り組むことができ、今以上に充実した高校生活が送れますよう、貴社における次の列車ダイヤ検討・改正の機会に、次の点について強く要望し、陳情いたします。

要望事項：

- 1) 夕方18:15頃の帯広行列車の増発 (現在は16:53発の後、19:24発までない)
- 2) 午前中の帯広行・新得行の大成駅停車の増便 (8:18発の後は13:16発までない)
- 3) 大成駅の駅舎改築

北海道芽室高等学校長・北海道芽室高等学校生徒会長

なお、さる9月4日、私どもはJR帯広駅に伺い、そちらからダイヤなどの改正要求があれば、貴職に申し出るようお教えいただいた次第です。ご了承いただきご検討の程、何卒宜しくお願い申し上げます。

JR北海道釧路支社運輸グループ様 平成18年9月

質問では、同町町議が質問の冒頭で「芽室高生の不便な状況を知り、それを応援してもっと運動の輪を広げたい」とも発言するなど、議会だよりも掲載され、援護射撃にもなった。その間JR北海道側は、本社から2名、支社から3名が同校に来校し、ダイヤの他に駅舎の改築も示唆したという。役場側も費用負担したことも、大きく前進させた要因である。

こうした地元の運動を受けても、広域的に列車を走らせているJR線の場合、1本の列車を変更すると道内全域に影響が及ぶ等として、概して実現が困難として片付けられるケースが少なくない。しかし、今回JR北海道釧路支社は、まず2007年10月ダイヤ改定で、2)で指摘された10時台の列車停車を実現させたが、この際JR支社側は「人員・車両面で今回は見送った点について、今後も継続して検討していきたい。」と説明している。続いて2008年3月ダイヤ改定で、18時台の列車増発が実現し、生徒の要望で始まった困難と思われた列車増便も実現した。

こうして、同高生徒たちによる3年間の取り組みは大人社会を動かし、困難と思われた改善を実現させることができた。まさにある意味、「モビリティマネジメント」を実践したとも言えよう。この背景には、むろん顧問教員による暖かい下支えもあったが、新聞局ならではの足を使った取材活動、アンケート等幅広い情報収集、等の地道な社会的活動があったからこそ、結実したものである。この活動は、全国高校新聞コンクールで「立体的で説得力がある」等の評価を受け、優秀賞を受賞した。同高生徒は今回、こうして社会的問題へ実地に関心を持ったわけだが、こうした活動の経験を、大学入学時の学部選択に生かした生徒も居たとのことである。

全国的にも、同様の地方の列車ダイヤと通学生との関わり合いについては、過去にも何度か表面化している。普通列車ダイヤの不便さが非行の温床となり、生徒と教師による改善運動の様子を出版され、さらには映画化されたものとして、「高原に列車が走った」(国鉄信越線(現しなの鉄道)；長野県)での事例が存在する。この区間は、横川～軽井沢間という碓氷峠の特殊な急勾配区間(現在は廃止)に隣接しているため、普通列車を増発することは長年困難と考えられていた。しかし上記の改善運動の結果、当時の国鉄長野鉄道管理局は、上野～長野間運転の急行「信州」号の一部区間である軽井沢～長野間を普通列車化することで、実質的に普通列車増発を実現させている(中沢、1982)。

今日でも全国で、通学用普通列車ダイヤがダイヤ改定で不便になったことが報じられている。2009年に報道された事例はいずれもJR西日本の管内で、高山線(富山県；北日本新聞記事)、因美線(鳥取県；日本海新聞記

事)、北陸線(滋賀県;朝日新聞滋賀版記事)等で、いずれも特急列車と普通列車が並存した路線と言え、古くて新しい問題である。しかしながら芽室高校でのような、高校生の活動が実際に打開へ動いたケースは、なかなか見られないと言える。

(2) 道央圏の高校での行政側交通環境施策との微妙な温度差

次に、行政の環境・交通施策と高校側との間で温度差が生じた事例を紹介したい。道央圏に位置するA市では、2008年夏の洞爺湖G8サミットも契機となって、2007年以降は市の重点施策として環境が取り上げられ、公共交通の利用促進に専属スタッフが置かれるようになった。市内の交通環境対策の一環として、従来の路線バスが不便だった地域に、「ビーバス」というコミュニティバスが運行を開始した。

道内でも道央圏では、環境対策は比較的先行していると考えられている。A市近隣のB市では、コミュニティバスが運行され、さらにファミリーレストラン会社が廃油を回収して精製し、市内の同社業務用車両にBDF燃料として活用している。別の近隣C市では市の施策に応じる形で、郊外部の大型スーパーが「エコストア」と銘打って太陽光発電パネルの設置や駐車場への植樹活動等に取り組んでいる。しかし同大型店は、交通面では市の中心駅までの循環無料バスの運行を除くと、店舗の南側にJRの線路が走っていても、新駅を設置して鉄道を活用しようとする動きは見受けられない状況である。

A市ではこうした中、バリアフリー基本構想に基づき、結節点改良事業により中心駅に新たな改札口を設置し、散在していたバス停も公共ビルの建設に合わせて再整備した。また環境省の低炭素面的事業予算が採択され、EST普及推進・公共交通利用促進へ向けた啓発や調査を行うことになった。その際、バスを日常的に利用しているのは通学時の高校生だが、彼らの意識については、行政もバス会社も把握していなかった。

このため、バス会社側からの指摘で高校生の交通利用状況をアンケートで把握すべく、A市内のD高校に調査協力を依頼した。市役所からの協力依頼に対し、同校教員は関連する生徒会役員の生徒に話を打診した。その生徒会役員が関連した3クラスについて、ロングホームルームの時間に「環境と交通に関わるアンケート」を実施し、1・2年生の計120人分の回答を得た。依頼されたアンケート項目には生徒側も目を通して、一部は修正を加えて実施された。結果は市が依頼したコンサルタント会社が集計し、結果の分析が行われた。

なおこのD高は、全日制だけで普通科1学年9クラスを有し、職業科や定時制も併設する、道央圏でも比較的

規模の大きな高校である。通学面では、A市内からが約半数、4割程度が近隣のB市他からJR等で通学していて、通学でのバス利用は1割程度とそれほどない。

当該アンケートでは、居住地・交通手段、鉄道・バスでの意見・不満点、将来の運転免許取得の意向、自転車と環境負荷、公共交通への税金投入の是非、等かなり踏み込んだ意義深い内容であり、4章で筆者らが独自に行った高校生アンケートの設問にも通じる内容であった。アンケート結果では、冬は自転車に乗れない点、バス利用上の不満な点としては、車内の混雑で自由になれない点、等が指摘されていた。

これらの回答を基に、関係した生徒会役員はパワーポイントを作成し、2008年12月にA市民文化センターで開催されたシンポジウム「交通と環境に関するシンポジウムー環境に優しい公共交通 持続可能な交通についてー」でパネリストの一員として臨んだ。なおこのシンポジウムで登壇したのは、基調講演として北大准教授(土木・交通計画学専攻)、施策を説明したA市役所担当者、パネリストとして環境省地方環境事務所企画官、市内民間工場総務課長、老人クラブ副会長、及びD高校生3名であった。

筆者らの取材に対して、実際参加したD高の生徒3名は、「交通環境対策の重要性が強く認識して大きく視野が広がり、非常に勉強になった」と語っていた。しかし、A市の市内各所から関係者を集め自校の生徒が登壇するにも拘らず、D高からの参加者は当該生徒3名のみであった。それは、同高が受験校であり平日午後には通常授業があり、報告者の生徒3名は特別欠席扱いとなったが、その他の生徒が参加することは検討すらされなかったとされる。このことは、暗にD高生徒のシンポジウムへの参加が、同校の他の教員が事情を十分に認知しないまま、対応されたとも考えられる。

こうした地域の交通問題や交通環境対策に直接繋がる高校の教科としては、本誌前号でも指摘した通り社会(地歴・公民)科、理科、家庭科等が想定されるが(武田・斎藤、2008)、総合学習や教科書を少なからず離れた授業展開としない限り、取り扱われることはない。そのため、教師側の強い問題意識が必要であるが、交通についての専門知識がない限り期待薄である。さらには、低学年であれば環境問題との兼ね合いで触れられそうだが、受験対策で教科書を中心とした授業展開を行っていく上でも、扱いにくいものである。なお同D高では受験を考慮してか、全日制では地理は選択しえない状況であった。

その他地域の課題に高校生が関わる方法としては、生徒会や部活動等の教科外の課外活動としての関わりが考えられる。具体的事例としては今回触れた芽室高校での

取り組みの他にも、以前本誌で取り上げた茨城県での高校生が主導した地方鉄道存続活動他が挙げられる(武田, 2005)。しかしこのD高の場合は、生徒会の取り組みは既に年間計画で決まっています、行政等外から急に持ち込まれても対応できるものではない、との回答が生徒側から聞かれた。なお、D高生徒会での活動内容としては、古紙やペットボトルの回収等と、地域性を反映したものではなく、ごく一般的なものであった。さらに同じD高の定時制では、公民科で交通事故に関連した授業が行われたとの情報を得ていたが、全日制の生徒にとって定時制は校舎を同居するだけで全く別組織であり、全く知る余地が無かったとしていた。

4. 高校生への地域交通に関わるアンケート調査結果と若干の考察

ここで本章では、本誌前号と同様の公共交通に関わる高校生アンケートを、今回は同一の設問を多く設定して、さらに道央圏の高校を1校加えて実施し、集計した。すなわち、札幌市近郊のE高(有効回答数323枚)・道央圏都市部のF高(同183枚)・地方郡部のG高(同27枚)において1校ずつ、高校側の総合学習での出前講座の際実施したもので、各校とも回収枚数は8割を超えるものであった。今回もこのアンケートの中で、高校生と公共交通機関との関連箇所について、回答結果の概要を以下に示した。

さらに本稿の3章で取り上げた地方都市部のD高でのアンケートでも、筆者らの調査と同様の調査項目となっている場合は、その設問の回答状況を併せて検討してみ

たい(A市開催「交通と環境に関するシンポジウム-環境に優しい公共交通 持続可能な交通について」配布資料による:表2)。

まず通学手段(複数回答可)について公共交通機関利用者は、E高ではJRが非積雪期に31.0%、積雪期に38.1%であり、路線バスが非積雪期に18.6%、積雪期に33.7%となっていた。これに対しF高では、JRが非積雪期に11.9%、積雪期に13.8%であり、路線バスが非積雪期に35.7%、積雪期に45.7%であった。G高では、非積雪期、積雪期ともにJRが18.8%、路線バスが0.0%であった。一方、私的交通手段を利用している生徒は、E高では自転車为非積雪期で66.6%、積雪期で2.5%、家族の自家用車による送迎が非積雪期で2.8%、積雪期で5.3%であった。これに対しF高では、自転車が非積雪期で35.7%、積雪期で4.4%であり、家族の自家用車による送迎は、非積雪期で10.8%、積雪期で23.1%であった。G高では、自転車が非積雪期で37.0%、積雪期で7.4%であり、家族の自家用車による送迎は非積雪期で48.1%、積雪期で55.6%となっていた。

他方D高のアンケートでは、JRが非積雪期に45.8%、積雪期に40.2%であり、路線バスが非積雪期に21.4%、積雪期に32.0%であった(表3)。

この回答から、JR・路線バスの利用は都市圏のE高・地方都市部のF高で積雪期に無積雪期よりも10ポイント程度増加するが、地方郡部のG高では年間を通して変動が少ない。一方自転車利用では、都市圏のE高が日本海側に位置するためか、また太平洋側の地方都市のF高では路面凍結が影響してか非積雪期に多い。しかし太平洋側の地方郡部に立地するG高では、マイカー送迎が年間

表2 アンケート調査概要

対象高校	地域特性	1学年当たりのクラス数	有効回答数	調査実施時期	調査実施主体	所在都市の鉄道の状況
E校	札幌都市圏	10	323	2007年11月	筆者らによる独自のアンケート調査	JR(幹線)駅あり
F校	道央圏都市部	5	183	2008年10月		JR(幹線)駅あり
G校	地方郡部	5	27	2007年12月		JR(地方交通線)駅あり
D校	道央圏都市部	12	112	2008年11月	A市シンポジウム資料(コンサルタント集計)	JR(幹線)駅あり

表3 通学手段の回答

(%)	JR(非)	JR(雪)	路線バス(非)	路線バス(雪)	自転車(非)	自転車(雪)	マイカー送迎(非)	マイカー送迎(雪)
E校	31.0	38.1	18.6	33.7	66.6	2.5	2.8	5.3
F校	11.9	13.8	35.7	45.7	35.7	4.4	10.5	23.1
G校	18.8	18.8	0.0	0.0	37.0	7.4	48.1	55.6
D校	45.8	40.2	21.4	32.0	—	—	—	—

(※ D校はコンサルタント会社調査のため、設定のない質問については「—」で示した。)

を通して多くみられる。

次に、非積雪期における私用時（週末や休日の外出）の交通手段について、公共交通機関を利用している生徒は、都市圏のE高でJRが31.0%、路線バスが10.2%であった。これに対し地方都市のF高では、JRが11.6%、路線バスが28.6%、地方郡部のG高ではJRが14.8%、路線バスが3.7%であった。一方、非積雪期の私用時に私的交通手段を利用している生徒は、都市圏のE高で自転車が50.5%、家族の自家用車による送迎が33.7%に対し、地方都市のF高では、自転車が30.5%、家族の自家用車による送迎が21.8%、地方郡部のG高では、自転車が44.4%、家族の自家用車による送迎が51.9%という結果であった。この設問では、都市圏・地方都市・地方郡部ともに、私用時における公共交通機関の利用は通学時と大差ないが、一方で家族によるマイカー送迎は去年と同様地方にいくにしたがって増加傾向を呈していた（表4）。

表4 利用時の交通手段の回答（非積雪期）

(%)	JR	路線バス	自転車	マイカー送迎
E校	31.0	10.2	50.5	33.7
F校	11.6	28.6	30.5	21.8
G校	14.6	3.7	44.4	51.9

公共交通機関の通学・私用での利用生徒に対して、現在の鉄道や路線バスのサービスへの満足度を回答した設問では、E高では回答者280人（回答総数全体の86.7%）のうち、「満足」が2.5%、「やや満足」が11.1%、「ふつう」が45.4%、「やや不満」が27.5%、「不満」が8.9%、無回答が4.3%であった。これに対しF高では、回答者148人（回答総数全体の80.9%）のうち、「満足」が8.2%、「やや満足」が14.8%、「ふつう」が37.8%、「やや不満」が9.8%、「不満」が10.3%、無回答が19.1%、G高では、回答者15人（回答総数全体の55.6%）のうち、「満足」

が6.7%、「やや満足」が6.7%、「ふつう」が53.3%、「やや不満」が13.3%、「不満」が6.7%、無回答が13.3%であった（表5）。

公共交通機関の運行本数はE高・F高・G高の順に少なくなるのだが（D高はE高とF高の中間的地域特性）、「ふつう」以上の満足度を挙げた回答が比較的多く出ていた。統計数字をよくみると、「ふつう」や「無回答」の比率が各校とも多く、実際には「わからない」、「関心が低い」等の意味合いの回答も考えられる。

そして、公共交通機関に対して改善点を全員が回答（複数回答可）した結果としては、E高が「運行回数増」（54.8%）、「運賃を安く」（52.6%）、「座席数増加」（29.4%）、「列車の両数増加」（21.4%）、「列車やバスが時間通り（もっと速く）走行」（20.1%）、「乗客のマナー向上」（15.5%）、「改善要望は特にない」（8.7%）、無記入（4.6%）、「その他」（2.8%）の順であった。これに対しF高では、「運行回数増」（31.1%）が最多で、次いで「運賃を安く」（15.8%）と「座席数増加」（15.2%）がほぼ並び、「改善してほしいことは特にない」（14.0%）、「列車やバスが時間通り（もっと速く）走行」（9.0%）、「乗客のマナーが良くなってほしい」（8.2%）、「列車の両数増加」（6.6%）、「その他」（0.4%）の順であった。G高では、「運行回数増」と「運賃を安く」が同率（33.3%）であり、次いで「座席数増加」（29.6%）、「列車の両数増加」（25.9%）、「乗客のマナーが良くなってほしい」（22.2%）、「改善してほしいことは特にない」（18.5%）、「列車やバスが時間通り（もっと速く）走行」と「その他」が同率（11.1%）の順で多かった（表6）。

なおD高アンケートでは、サービス水準での「不便・不満」の割合に関する設問は無く、鉄道とバスと別々に、不便・不満点の内訳について設問が設定されていた。一方で、D高でのアンケートに類似した設問として、「バス」「鉄道」の別々に、不満点が聞かれていた（設問の設定が異なるため、ここでは指摘割合（%）は掲げないこと

表5 公共交通サービスへの満足度

(%)	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答	回答総数(実数)
E校	2.5	11.1	45.4	27.5	8.9	4.3	280
F校	8.2	14.8	37.8	9.8	10.3	19.1	148
G校	6.7	6.7	53.3	13.3	6.7	13.3	15

表6 公共交通サービスの改善点

(%)	運行回数増	低運賃	座席増	両数増	ダイヤ通り	マナー向上
E校	54.8	52.6	29.4	20.1	15.5	2.8
F校	31.1	15.8	15.2	9.0	8.2	0.4
G校	33.3	33.3	29.6	11.0	22.2	11.1

にする)。バスの不満点としては「都合の良い便が無い」「通学定期が高い」「ダイヤ通り走らない」が、鉄道的不满点ではバスの指摘点以外に「駅が自宅から遠い」が挙げられていた。「通学定期が高い」と「ダイヤ通り走らない」については、バスに比べ指摘数は10~20ポイント程度少なかった。また、「外出時の公共交通機関の利用増のためには？」という設問がある(回答総数261)。そこでは、「運賃値下げ」(73.2%)、「本数増加」(54.5%)、「プリペイドカード導入」(26.8%)、「バス停・新駅の増設」(24.1%)、「新路線の設定」(14.3%)の順となっていた。

これらの結果から、運行回数や運賃、車内混雑への不満はマイカー世代であることを反映して、都市部・地方都市、地方郡部ともに共通して高い。一方で、「改善してほしいことは特にない」は地方郡部の方が多い。このことから、そもそも公共交通機関が希薄な地域の場合、そのサービスの向上への関心も、それに依拠して低いと考えられる。

このような交通利用の現状を反映してか、JRが発売する企画乗車券(「青春18きっぷ」や「周遊きっぷ」等)の商品名をどれも知らない生徒は、E高が43.3%、F高では41.0%、G高が44.4%であった。同様に、JRの学生割引を利用した経験のない生徒も、都市圏のE高で「知っていたが利用経験なし」が26.3%、「知らない」が63.5%、地方都市のF高では、「知っていたが利用したことはない」が15.9%、「知らなかった」が74.3%、地方郡部のC高で「知っていたが利用経験なし」が40.7%、「知らない」が55.6%にのぼった(表7)。JRが割引制度を積極的にPRしなくなった背景はあるにせよ、道内という三大都市圏以外の地方では、もはや「学割」が「死語」と化し、余暇利用も含めて若い世代がいかに鉄道に縁遠い存在となっているかという現状が、改めて理解されよう。

表7 JR企画乗車券の認知

(%)	企画乗車券をどれも知らない	学割は知っているが未利用	学割を知らない
E校	54.8	52.6	29.4
F校	31.1	15.8	15.2
G校	33.3	33.3	29.6

表8 運転免許取得の意向

(%)	高卒後	大卒就職	取得必要性	取得不要生活
E校	54.5	30.3	6.5	4.0
F校	49.1	24.6	3.8	6.0
G校	55.6	37.0	7.4	0.0
D校	(取りたい) 80.4			(取りたくない) 4.5

一方で将来運転免許を取得したい人の割合は、E高では「高卒後なるべく早く」が54.5%、「大卒・就職時まで取得」が30.3%、「取得せざるを得ない」が6.5%、「可能なら運転免許不要な生活を希望」が4.0%の順であった。これに対してF高では同じ順に、49.1%、24.6%、3.8%、6.0%、0.6%で、G高は同様に、55.6%、37.0%、7.4%、0.0%、0.0%となっていた。

ここで、D高でのアンケート結果を併せて検討したい。D高では回答総数112枚のうち、(二輪車も含めて)運転免許を「取りたい」は80.4%、「取りたくない」は4.5%、「未定」が13.4%、「無回答」が1.8%となっていた。「取りたい」との回答のうち、「便利」が50.0%、「移動軽減」が10.0%、「資格として」が8.9%、「その他」が22.2%、「無回答」が8.9%であった(表8)。

これらの結果を纏めると、D高・E高・F高・G高の全てで、「免許を取りたい」が8割以上、「取らない」は1割台の中盤という、同様な傾向を呈していた。

上記の検討からは、都市圏・地方都市・地方郡部の高校の順で、公共交通機関のサービス改善への生徒の関心が薄れていく点が指摘される。また、外出や旅行等の私的利用においては、道内では三大都市圏以外を反映して都市圏・地方都市部・地方郡部を問わず、公共交通の利用が少ないことが改めて確認される。その一方で、将来の運転免許取得への願望は、共通して高い。この年齢層は大人社会への加入期、すなわち社会的・経済的発言力が強大となる時期の直前に位置している。このことを考慮した場合、高校生自身の公共交通機関への親近性の低下はそのまま、この種の交通の衰退をさらに進める要素となることが、今回の新たな集計校も含めて、改めてアンケート結果から窺い知ることができよう。

5. 考察と展望

以上、今回触れてきた諸点を改めて整理してみたい。まず1章「はじめに」では、今回の論考にある意味象徴的に関連すると思われる、「交通環境対策として適切さを欠く高速道路料金割引」と指摘し、正論を展開する中標津の中学生の投書を取り上げた。交通環境対策やモビリティマネジメントの効果ある実施のために必要な社会的合意や、個人的賛同を得るのは極めて困難なのが実情

であり、それは本稿後半で触れたD高での行政との対応の温度差にも通じるところがある。

次に2章で、道内を中心とした衰微する地方公共交通と新たな地域公共交通活性化再生法制定による新機軸やモビリティマネジメントの動きについて触れた。とりわけ、札幌での廃止問題を含めた道内バスの衰退の情勢と、打開策を検討すべく道内各地で実施されたバスの運行実験について説明したが、コンサルタント会社を巻き込んで膨大な実態調査も並行して実施されてはいるが、結果の公表は必ずしも十分とは言えず、対策に活かされているとは言い難い状況もある。また自治体側にとって、新法は地元バスの活性化への活用ばかりが目立ち、地域全体の公共交通の活性化・連携強化に繋げようとする動きにはなっていない状況を解説した。

さらに3章では、道内高校での交通環境対策への取り組みの対照的な事例を紹介した。まず芽室高校による大成駅列車停車増強運動では、主として生徒会や新聞局の生徒による地道で説得力ある活動が地元町を動かし、困難だと思われたJRダイヤの改善が要望の方向で実現することができた。同高生徒にとっては、大きな達成感と社会参加の実地での体験という貴重な機会に恵まれた。一方D高校の場合は、地元行政からの働きかけへの対応が諸事情によって空振りに終わり、フォローも不十分であった。このため、同高生徒にとって折角の実地学習の機会が生かしきれずに、交通環境対策は参加したごく一部の生徒がこの施策を垣間見ただけに終わり、何ら学校全体へ効果が広がることは無かった。今日の高校教育では、都市部を中心に受験を意識してか、社会事象とは切り離された教科書中心の抽象的な内容に終始することが多く、交通環境対策を含めて現実社会の問題のリアリティを実体験しながら体で学んでいくことは、極めて少ないのではないだろうか。

4章では、高校で実施したアンケートについて、今回は昨年集計分に加えて、再度考察を試みた。3章の内容とも関連するが、高校生が交通の諸事情を、日常生活面だけではなく総合的・包括的に学ぶ機会が極めて希薄であると昨年の本誌で指摘した。今回、中等教育後期段階の高校生が、交通環境対策のような難解かつ解決困難な実社会の諸問題のリアリティを機会が乏しいことと同時に、興味関心もなかなか沸いてこないのではという点が、改めて認識された。

2009年秋以降、自民党から民主党への政権交代によって国家的施策の枠組みに変化のきざしを呈するようになった。本稿も取り上げた地方交通施策にも影響を与え、大きく変化する可能性も出てきた。とりわけ具体的には、従来道路事業を「建設ありき」としてしか扱ってこなかった道路行政の変革の必要性や、民主党政権が目指す交通

基本法制定論議が、地方交通へいかなる影響を及ぼすかという観点等が掲げられよう。

今後も、道内や地方部を含めた交通環境対策に注目し、政権交代による政策の変化、MM施策や学校教育との関連も踏まえ、地方側における公共交通の各種事例を紹介していきたい。

参考文献：

- 中沢憲一（1982）：「高原に列車が走った」同時代社，222 p.（1984年，東映映画として同名のタイトルで映画化された。）
- 武田泉他（2005）：小泉改革を活用したふるさと銀河線存続への取り組み. ほっかいどう政策研究15，128～135.
- 武田泉（2006）：地方部高等学校における地域に根ざした教育活動の展開-生徒会による鉄道存続運動と中高一貫教育における特設科目の事例からの検討. 僻地教育研究50，123～135.
- 武田泉他（2007）：道内の交通街づくりにおける行政と市民活動の関係-地方鉄道存続運動の場合-. 北海道生涯学習研究（北海道教育大学生涯教育センター紀要）7，103～113.
- 武田泉他（2008）：地方鉄道廃止施策の内実と展開. 交通権25（交通権学会），51～61.
- 武田泉他（2008）：地方交通の現状と活性化に向けた地域の取り組み. 北海道生涯学習研究（北海道教育大学生涯教育センター）8，145～155.
- 武田泉・白旗直史（2008）：北海道十勝合同庁舎におけるMMの取り組み. 第三回日本モビリティマネジメント会議（JCOMM）要旨集.
- 武田泉・斎藤基雄（2009）：地域再生を主眼にした地域立脚型教育活動の具体的推進策についての検討. へき地教育研究63，77～96.
- 武田泉他（2004）住民による提案の重要性. どうする？鉄道の未来-地域を活性化するために（旧版）-所収，緑風出版，3，鉄道街づくり会議編.
- 鉄道まちづくり会議編（2009）：「どうする鉄道の未来」（増補改訂版）. 緑風出版.