

ローカル鉄道の駅における人々の交流に関する研究 —明知鉄道明知線を対象として—

藤澤 奈緒^{*}

Nao FUJISAWA

鉄道駅が地域に対して担う役割は、単なる交通手段としてだけでなく幅広くとらえられるようになってきている。本研究で対象とする岐阜県恵那市では、市内を走る明知鉄道明知線を地域の交流拠点としてとらえ、まちづくりがすすめられている。しかし交流とひとことに言ってもその実態を具体的にイメージすることは難しい。そこで本研究では、「交流」の概念整理をした上で、駅における行動観察および明知鉄道を訪れた体験について書かれたブログの発言分析により、具体的に明知鉄道においてどのような交流が起きているのか、またその交流を生む要因は何かを調査した。その結果、ローカル鉄道沿線駅における交流の実態を具体的に把握し、交流の場としての価値を確認することができた。

Keywords : ローカル鉄道、駅、交流

1. 研究の背景と目的

これまで駅施設は、列車の乗降や、通過といった行動を効率化するという点に重点を置いて設計されてきた。しかし今日では、駅は単なる通過点としてではなく、多様なアクティビティが発生する場としてもとらえられるケースが多くなってきている。近年新設あるいはリニューアルされた駅施設の事例からも、長時間の滞留を想定して設計されたものや、駅という場において誘発される人間の感情を考慮して設計されたものを見ることができる。

ローカル鉄道においては特に、駅施設に対するこうしたとらえ方が重要となる。全国において廃線となるローカル鉄道が後を絶たないが、その主な要因は、地方において短時間の移動でも自家用車が利用される傾向が強い点にある。つまり交通の利便性という観点から見れば、地方においては鉄道よりも自家用車の方が圧倒的に勝っている。したがってローカル鉄道存続のためには、駅の持つ交通以外の機能を強化していくことにより、駅に対する価値観を変えていくことが有効であると考えられる。

本研究では、岐阜県恵那市を走る明知鉄道を対象とする。明知鉄道は、市の景観計画策定のための取り組みの中でその有する価値の多様性について議論がなされてきており、中でも交流拠点としての価値が多く住民によって確認されている。

そこで本研究ではローカル鉄道の持つ交流の場としての機能に着目し、対象地において具体的にどのような交流が生まれているか、またそれらの交流を生じさせている要因は何であるかを把握し、明知鉄道を拠点とした人々の交流の実態を明らかにする。これによって、本研究が駅を交流の拠点として機能させていくための具体的施策を考える上での一助となることを期待する。

2. 既存研究と本研究の位置づけ

公共交通機関を拠点として発生する多様なアクティビティやコミュニケーションに着目した研究には、三宗らによるものや金子らによるものがある。三宗ら¹⁾は複数の駅での利用者の行動観察から、一般的に駅が持つ役割についてまとめた。金子ら²⁾は、公共交通車内において利用者の会話や席の譲り合いなどが良い雰囲気形成につながるという仮定のもと、公共バス内で発生する会話を観察する調査を行った。しかしいずれもどのような行動が起こったかを把握する段階にとどまっており、交流が発生するきっかけとなるものや場の空間特性との関連などについては十分な考察がなされていない。

そもそも交流という概念は明確なイメージを描きづらいものである。公共空間における交流を扱った論文には、会話や挨拶といった直接的なやりとりだけでなく、交流という概念を広く捉えたものがある。都市空間で見知らぬ者同士の間で発生する間接的なコミュニケーションについて論じた廣瀬の論文³⁾や、不特定多数の他者との関わり方から都市空間の居心地を論じた鈴木論文⁴⁾などがそれにあたる。

本研究では、対象地において行動観察を行うとともに、間接的な交流という概念に着目して、交流のきっかけや場との関係についても考察していく。

3. 研究概要

3.1 研究の流れ

はじめに公共空間における人々のコミュニケーションについて扱った既存研究から、交流という概念を整理し、明知鉄道における計画のコンセプトと照らし合わせながら本研究における交流の考え方を定める。

それを踏まえ、対象地においてどのような交流が生まれてい

るか行動観察調査を行うと同時に、アンケートおよびヒアリングによって人々の交流に対する意識も調査していく。またそれだけでは捉えきれない部分については、明知鉄道での交流体験について書かれたブログを調査することでより詳しく見ていく。



図3.1 研究のフロー

4. 明知鉄道における取り組み

岐阜県恵那市の明知鉄道では、鉄道及び駅施設の持つ交流の場としての機能に焦点を当てた取り組みがなされている。

4.1 岐阜県恵那市の概要

岐阜県恵那市は、2004年10月25日に旧恵那市と岩村町、山岡町、明智町、串原村および上矢作町が合併して誕生した。2010年7月現在、人口は55,295人、世帯数は19,196世帯⁹⁾である。

4.2 明知鉄道明知線の概要

1) 路線概要

明知鉄道明知線は、1934年に開業した国鉄明知線を、1985年11月16日に第三セクター方式の経営形態として引き継いだ路線である。恵那駅から明智駅に至るまでの全長25.1kmの区間を走っている。駅数は11駅、運行本数は2010年3月現在で上下線それぞれ一日当たり12～13本である。



図4.1 恵那市の位置



図4.2 明知線路線図

2) 利用者数

明知線の利用者数は、開業初年度(1985年)には一日当たり

2,476人であったが、年々減少し、2006年には一日当たり1,127人と半数以下になっている⁶⁾。2007年時点で沿線の駅のうち一日当たりの利用者数が最も多い駅は恵那駅で889人、次いで多いのは明智駅で391人である。主な利用目的は高校生の通学と高齢者の通院である。通勤や買い物のための移動は自家用車の利用が圧倒的に多く、鉄道利用者はごくわずかである。

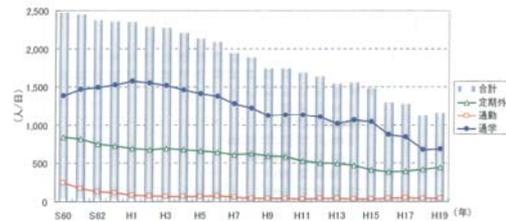


図4.3 明知線における利用者数の推移⁶⁾

3) 明知鉄道の取り組み

恵那市では前述の通り2004年に6市町村の合併がなされたが、各地域は元来異なる文化圏にある。そこで恵那市ではそれぞれの個性を尊重しつつ互いに連携を図っていくため、現在景観計画の策定を目指している。その中で、市内を南北に走る明知鉄道は各地域をつなぐ軸として注目され、沿線の風景および駅空間の持つ価値について地域住民を交えての議論がなされてきた。

住民との議論の結果浮かび上がってきた明知鉄道の持つ価値は、突き詰めて言えば人々の交流の場を提供するということにあり、明知鉄道を単に公共交通機関と称するのではなく、「公共交流機関」として捉えるという考え方が生まれた⁷⁾。この考え方において本研究で着目する駅という場の果たす役割は、住民自身の集う居場所となり、来訪者を迎え入れもてなす場となること、即ち人々のコミュニケーション拠点として機能することであると位置づけられている。

5. 交流に関する概念の整理

既存研究における交流の概念について主にゴフマンの考え⁸⁾に基づいて整理する。

5.1 場の許容性

社会の中でコミュニケーションは多かれ少なかれ規範の規制を受けており、人は規範に従ってさまざまに自分の行為を修正する。橋⁹⁾は、地域に展開される高齢者の生活の分析を通して、交流の起こりやすさを表す概念として「場の許容性」を提示している。「場」とは、「あるポイントに人々が集まり、何らかの社会的関係がもたれている状況」、また「許容性」とは「その場における人の居方や人とのかかわり方に対する自由度の幅を規定するもの」のことである。場の許容性は、時間や場への参加

者など、さまざまな側面によって規定される。これらの規定性が弱い場合ほど、場の許容性の幅は広くなり、様々なコミュニケーションの機会にアクセスしやすくなる。

5.2 場を構成する人物の関係性

橋は、社会的関係性により場を次のように分類している⁹⁾。

OWeの場：個人的に親しい人の集まりで、主に交流すること自体を目的とした場。

OTheyの場：全く知らない他人同士の集まりで、ほとんどコミュニケーションが起こらない場。

OYouの場：自分と他人とをつなぐ媒介者（You：自分にとっては二人称的な存在）があり、望めばYouを通じてTheyと間接的にかかわりを持つことができる場。

許容性という観点から見ると、Weの場とTheyの場はその場を越えて関係が外部に広がっていく可能性が低いのに対し、Youの場への参加は誰にでも等しく機会が与えられることから、前者では場の許容性が低く、後者では高いといえる。

5.3 交流の媒介となる存在

ここで、前述した「You」すなわち交流の媒介となる存在について詳しく述べる。

1) 場所の主

鈴木ら¹⁰⁾は、「地域における異世代の顔見知りとの接触についての一考察」の中で、「場所の主（あるじ）」の存在の重要性を述べている。場所の主とは、いつも特定の場所に居て、その場所において何らかの役割を担っている人物のことを指す。具体的には、飲食店の店主や公共施設の職員、通学路にいつも居る地域住民などが場所の主として見なされる。

2) コミュニケーション因子

廣瀬³⁾は、「都市におけるコミュニケーション感覚論」において、顔見知りでない他人同士の間に何らかのコミュニケーションが生じるためには、場に両者を媒介する「コミュニケーション因子」が存在することが重要であると述べている。ここでコミュニケーション因子は必ずしも人物に限定されない。

6. 本研究における交流の考え方

既存研究および公共交流機関としての明知鉄道に求められている役割を踏まえ、本研究では「交流」について以下のように考えることとする。

6.1 交流の定義

公共交流機関というコンセプトは、単に親しい者同士が集う

場を保証することにとどまらず、駅が住民にとっての居場所となることでまちとのつながりを持てるようにすることや、まちの玄関口となる駅で来訪者がもてなしの心を感じ取れるようにすることなどといった意味を含んでいる。

そのため本研究では、親しい人同士の会話やあいさつといった行動のみを交流としてとらえるのではなく、離れた所から他人を眺める行為や、何らかのモノが媒介となって他人同士が互いに緩やかなコミュニケーションをとる、などといったことも間接的な交流と見なす。またモノや空間のしつらえなど何らかの媒介を通して、その場に居ない他人の思いやりや気遣いなどが明らかに感じ取れた場合も、両者の間に間接的に交流が発生したと見なすこととする。

6.2 交流形態の分類

ここで次章での行動観察調査のために、6.1の概念に基づき、主体に着目して交流形態を分類する。

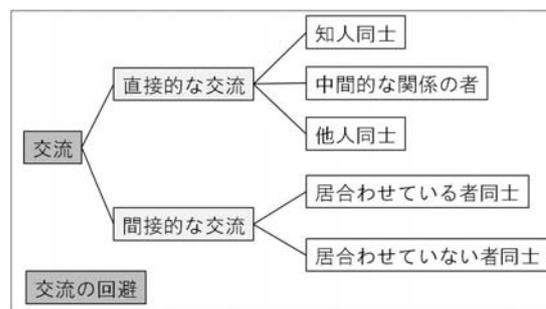


図6.1 交流形態の分類

まず、会話やあいさつなど具体的な行動が行われる「直接的な交流」と、他人の存在を感じ取るというだけの「間接的な交流」とに大別する。

さらに、交流の参加者によって細かく分類する。直接的な交流は、交流が親しい知人同士で行われているか、顔見知りでない他人同士で行われているか、中間的な関係の者との間で行われているかの3パターンがある。ここでいう中間的な関係の者とは、橋の「You」や鈴木の「場所の主」の概念に近く、具体的には駅員やバスの運転手などを指す。こういった人物は、比較的誰もが抵抗なく話しかけたり会話したりできること、また日常的な利用者には、親しい関わりはなくとも顔がある程度特定できる存在であることといった特徴があると考えられる。

間接的な交流は、同じ空間に居合わせている者同士と居合わせていない者同士とに分類する。

また他人同士の交流は互いの存在を意識しあうことによって生じるが、それが不快なものにとらえられたとき、自ら交流を回避する行動をとることがある。本研究ではこのことにも着目

し、交流を発生させる要因と合わせて交流を阻害させる要因についても扱っていく。

7. 行動観察調査

7.1 行動観察調査概要

まず明知線沿線の駅において、どのような交流が発生しているのか、また人々がどのような過ごし方をしているのか、その特徴を把握するために、行動観察調査を行った。調査対象とした明智駅は、明知線の終点であり、一日当たりの乗降者数12番目に多い。またこの駅の特徴として、付近に中学校と高校があり日常的に学生が乗り降りすること、大正村や古い駅舎を目的として観光客がよく訪れること、主に高齢者のための病院行きバスが発着することなどが挙げられる。

表 7.1 行動観察調査の概要

日時	2010年10月6日(水) 7:30~17:00
天候	晴れ
対象地	明知線明智駅
方法	移動以外の何らかの行動をとった人物を観察し、その行動が行われた場所を駅平面図にプロットする。また対象の性別、年齢層(目視による判断)、行動内容、行動継続時間を記入する。

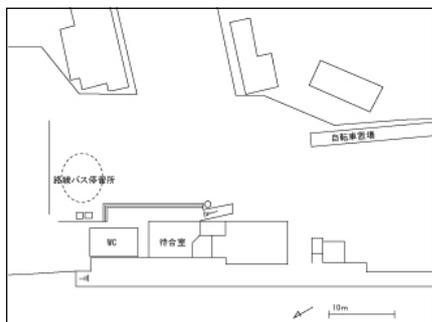


図 7.1 明智駅平面図

7.2 行動観察調査結果

1) 知人同士の交流



図 7.2 駅前に座り込んで過ごす学生たち

知人同士の交流は、病院行のバスが到着する前的高齢者同士の立ち話や、学生同士の会話などが多く観察された。これらグループによる交流は、待合室内ではなく広場の一角や駅舎前の

ポーチなど、外の空間で行われることが多いという傾向がある。

2) 中間的な関係の者との交流および他人同士の交流

調査で観察された行動のうち、中間的な関係の者を含む交流、他人同士の交流について、表 7.2 にまとめる。

特に駅員との交流が多く、切符の売買や物品販売の宣伝など、必要最低限のやり取りにとどまらず、それをきっかけにより密な交流が生まれるケースが複数見られる。これは互いに積極的に交流を持とうとする意志の表れであり、またローカル線の規模だからこそ発生し得るタイプの交流であるといえる。

表 7.2 観察された他人同士の交流(一部)

	交流の参加者	概要
中間的関係の者	学生2人とバス運転手	軽い世間話 きっかけは不明
	高齢者と駅員	切符を買うついでに世間話
	観光客と駅員	駅で販売している使用済切符について話している観光客を見つけて駅員が説明したことをきっかけに世間話
	高齢者とバス運転手	世間話 きっかけは不明
他人	観光客と駅員	明智ガイシについて駅員に尋ねる
	高齢者2人と観光客	観光客にどこから来たかを尋ねる
他人	高齢者と観光客?	地元の高齢者に道を尋ねる

明知線には自動券売機がなく、切符の売買は必ず窓口で駅員を介して行われる。また窓口では使用済硬券やグッズなどの販売も行っており、観光客が物品に興味を示していると、すぐに駅員が窓ガラスを開けて説明をする場面もよく見られる。このように明智駅における駅員と利用者とのやりとりの発生は、切符売買の方法や、駅員と容易に会話ができるような窓口のつくりとも関係があると考えられる。



図 7.3 窓口での駅員と利用客のやり取りの様子

3) 間接的な交流

観察された行動のうち、他人との間接的な交流が明らかに見てとれたものが一件あった。観光客が待合室の椅子に敷かれた座布団を見て「ありがたい、お布団がある。誰かが寄付したかな」と話したことから、観光客が地元の人の心遣い、もてなしの意志を感じ取ったと考えられる。

7.3 アンケートおよびヒアリング調査

人々の交流に対する意識など、行動観察だけでは捉えきれない側面について考察するため、アンケート調査およびヒアリング調査を行った。

1) アンケート調査

利用者の鉄道との関わり方に関する情報を得ることを目的に、以下のような質問項目を設け、アンケート調査を行った。但し180部中19部しか回収できず、結果は参考程度とする。

表 7.3 アンケート項目

①列車の待ち時間を、何をして過ごしているか
②待ち時間を過ごすために駅にどのようなものがあると良いか
③明知線をきっかけに知らない人と会話した経験はあるか
④そのような交流についてどのように思うか
⑤今まで明知鉄道関連のイベントに参加したことはあるか

設問①には携帯や読書など、場所に関わらずどこでも出来る行為が多く挙げられ、②では飲食の場や自由に読める本など、時間をつぶすための手段が求められていることが分かった。③と④からは、ほとんどの人が鉄道をきっかけとした他人との交流に対して肯定的な意見を持っていることが分かった。

2) ヒアリング調査

行動観察調査を受けて、学生の待ち時間の過ごし方の特徴として、会話をしている親しい友人同士のグループが待合室を利用せず駅舎前のポーチや広場の地面に座り込む傾向があることが分かった。その理由をあらかじめ数人の学生に尋ねたところ、待合室内に上級生やちょっとした顔見知りなどがいると居心地が悪い、といった声が複数聞かれた。これは他人との間接的な交流を回避する行動ととらえることができる。交流を阻害する要因について考察するため、学生を対象にヒアリングを行った。

表 7.4 ヒアリング調査の概要

調査日時	2010年11月5日(金) 16:00~18:00
場所	明知線明知駅
回答者数	34人(男性18、女性16)

学生への質問によって得られた回答を整理すると、待ち時間を過ごす場所については表 7.5、待合室を利用しない理由については表 7.6のようにまとめられる。

これを見ると、特に女性が待合室の利用を避ける傾向があることが分かる。また、利用しない理由についても、女性は「室内に他の人がいると居心地が悪いから」という意見が多かったが、男性は「(室内より) 外の方がいいから」という意見が多く、待合室に他人と一緒に居ることに抵抗を感じるかという問いにも、感じると答えた者はいなかった。

また、明智以外の駅での過ごし方との比較についても聞いたところ、「恵那駅の待合室は明智ほど使うことに抵抗がない」といった意見が多く聞かれた。恵那駅はJRとの接続もあり、広域から様々な人が訪れるという特徴がある。そのため、「知らない人が多いから同じ空間に居ても気にならない」といった声も聞かれた。

表 7.5 待ち時間を過ごす場所(複数回答可) 表 7.6 待合室を使わない理由

場所	男性	女性	計
待合室	7	1	8
車内	1	2	3
民家前	8	6	6
スロー	5	8	13
ポーチ	8	5	14
バス停	5	0	5

待合室を使わない理由	男性	女性	計
他の人がいると居心地が悪いから	0	12	12
列車の時間に合わせてくるから	1	2	3
外の方が落ち着くから	6	0	6
バス停から近いから	5	0	5
室内の椅子の座り心地が悪いから	1	0	1
外の方が交流を易くしやすいから	2	0	2



図 7.4 恵那駅待合室の様子

8. ブログの発言分析

8.1 調査概要

ここでは、明知鉄道での交流体験に関するブログ記事を調査する。来訪者の主観で書かれたブログを調査対象とすることで、客観的な行動観察だけでは捉え切れなかった間接的な交流の実態や、どのような交流が印象的な体験となっているのかを捉えることができる。調査の結果、29のブログの中から67の記述が抽出できた。

8.2 調査結果

抽出された記述を、図 6.1 に示した分類に従って整理する。

1) 直接的な交流

中間的な関係の者との交流には、切符の受け渡し或いはそれをきっかけとして発生した会話などが多く、特に「硬いキップで駅員さんがパチンと切ってくれるんです¹⁰⁾」など、受け渡しの際の駅員の動作が丁寧に描写されているものがよく見られる。硬券はコミュニケーションツールとしての役割を有しており、また多くの来訪者にとってこの駅員とのやり取りは明知鉄道を訪れた体験として満足度の高いものであり、特筆すべきものであるといえる。

来訪者と住民の交流は、特にきっかけはなくても地元の人が自然に来訪者に話しかけることで発生しているケースが多い。

2) 場に居合わせている他人との間接的な交流

手入れの行き届いた待合室の様子や手作りの座布団やベンチから、その背後に人の温もりを感じ取っていると見られる記述が複数見られた。特に、無人駅である阿木駅に関する記述が多く、この駅は実際に人がいなくても人の気配を感じさせるような空間として捉えられているといえる。



図 8.1 ブログに掲載された阿木駅待合室の写真¹²⁾

3) 場に居合わせない他人との間接的な交流

このタイプの交流は、ブログの書き手と交流の相手と同じ空間内に居て場の雰囲気共有している場合と、相手は見えない所に居るが両者が空間的に隔てられており、書き手が相手を眺めるだけの一方通行的な交流である場合の二種類が見受けられた。そのため、交流が駅内或いは車内で起こった場合と、車窓越しに起こった場合とを区別して整理した。

駅における交流体験の記述に比べて、車内におけるものが多く抽出できた。また前者では駅で偶然出会った知人同士が挨拶を交わす様子や、高校生が待合室の机で宿題をしている様子を眺めている記述など、その場に居る特定の人の様子をワンシーンとして切り取って記述したものが見られるが、後者は「高校の下校時間と重なり、恵那まで車中は賑やかだった¹³⁾」といったように、人が居ることによってつくられる車内全体の雰囲気を記述したものが多く、車窓越しの交流には、地元の人の生活の様子を感じ取ったり、仕事をしている駅職員を眺めたりしている描写が見られた。

4) 交流の回避

回避行動としては、「私のような『よそ者』がボックスシートに座っていると中高生は前や横には座ってきませんねえ¹⁴⁾」といった記述が抽出された。学生が他人と近距離で居合わせることを避ける場面が車内でも見られることが分かる。

9. 考察・まとめ

本研究では交流の概念規定をした上で、実際に起こっている交流を調査することで、ローカル線沿線駅における交流の実態について具体的に把握することができた。明知鉄道では、駅員と乗客のやりとりや偶然会った顔見知りとの立ち話など、ローカル鉄道といって一般的にイメージされるような交流が確かに

よく発生している。特に硬券の受け渡しをきっかけとした駅員との交流は多くの来訪者にとって特筆すべき体験であり、地域との接点でもある。それ故にコミュニケーションツールとしての硬券の役割は明知鉄道における交流を考える上で重要である。またそれだけでなく、明知鉄道を訪れる人は駅や車内、車窓から見える風景の中でも人との間接的なコミュニケーションをとっていたり、さらにその場に人がいなくても駅の雰囲気やそこに置かれたモノから背後に人の気配を感じ取ったりしていることが分かった。このようにローカル鉄道における交流は、単に地域の人の意識のみに因るのではなく、モノや空間とも深い関係があるといえる。誰もが容易に接触することができる駅員、あるいは硬券や人の気配のするモノやしつらえなどは、匿名的な地域の人々(They)の存在を緩やかに意識させるための媒介(You)のはたらきをしている。

一方で、ローカルな地域であるからこそ、若い学生が見知らぬ他人やちょっとした顔見知りとの交流を避けたがる傾向があるという事実も存在する。学生はローカル鉄道の主要なユーザーであり、今後も継続的な利用者となるかもしれない存在でもある。よって学生の視点で駅空間の居心地を考えていくことは重要であると考えられる。

<参考文献>

- 1) 三宗知之、舟橋國男、鈴木毅、小浦久子、木多道宏「駅空間における行為の多様性に関する研究」：平成10年度日本建築学会近畿支部研究報告集 p. 353-356 1998
- 2) 金子祐太郎、中村文彦、岡村敏之、王鋭「利用者らがつくりだす公共交通車内の雰囲気に関する研究」：土木計画学研究講演集vol.42, 2010
- 3) 廣瀬芽生「都市におけるコミュニケーション感覚論」：早稲田大学理工学部社会環境工学科卒業論文, 2007
- 4) 松本康寛、舟橋國男、鈴木毅、木多道宏「他者との関係に注目した居方と都市の場所に関する研究」：平成12年度日本建築学会近畿支部研究報告集 p. 301-304 2000
- 5) 恵那市HP
- 6) 明知鉄道沿線地域公共交通総合連携計画 2009
- 7) 出村嘉史、佐々木葉、岡田智秀、山口敬太「公共交流機関としての明知鉄道の可能性」：土木計画学研究・講演集vol. 41 No. 128, 2010
- 8) E. ゴフマン「集まりの構造」誠真書房, 1963
- 9) 橘弘志、高橋鷹志「地域に展開される高齢者の行動環境に関する研究—大規模団地と既成市街地におけるケーススタディー」：日本建築学会計画系論文集 第496号, p. 89-95, 1997. 6
- 10) 田中康弘、鈴木毅「地域における異世代の顔見知りの人との接触についての一考察—「中間的な関係」と「場所の主」の観点から—」：日本建築学会計画系論文集 第632号, 2107-2115, 2008. 10
- 11) <http://masa0121.blog.so-net.ne.jp>
- 12) <http://resshatabi.blog31.fc2.com>
- 13) <http://chironet.way-nifty.com>
- 14) <http://plaza.rakuten.co.jp/ofuku55>