

研究成果報告書

- ・機関及び学部、学科等名 高岡法科大学法学部法学科
- ・所属ゼミ 八坂ゼミ
- ・指導教員 八坂 徳明
- ・代表学生 廣長 華南
- ・参加学生 米澤 公香、大倉 航輝、城宝 康宏、村田 智央、山岸 靖直、森 匡史、
加藤 竜成

【研究題目】

高岡市・射水市(旧新湊地区)を結ぶ路面電車「万葉線」沿線地域の活性化の研究

1. 課題解決策の要約

地域交通システムとして、高岡市・射水市(旧新湊地区)を結ぶ路面電車「万葉線」は、自社努力により、沿線地域の活性化のために限られた経営資源を最大限に活用しつつ、様々な施策・手段・アイデアを駆使し、沿線住民を始めとした地域住民に対してサービスを提供していることが確認できた。

万葉線が第三セクターに移管した際に掲げた経営理念「安全・安心に配慮した快適な輸送サービスを提供することにより、路線の維持・活性化を図るとともに、沿線地域を中心として都市に魅力と活力を与え、利用者や地域に愛される路線を目指す」は今回の調査研究にて再確認することができた。

地域公共交通の持続可能な発展を維持し、今後も社会的便益を提供するためには、地域の人びと（含、地域の明日を担うちびっこ）へのより一層の認知度アップの推進と、利便性確保のために必要な投資への行政の積極的なコミットメントを期待したい。

2. 調査研究の目的

「万葉線」は、2000年前後に乗客減から民間経営では維持が困難になった軌道線を、市民の合意を得て、全国初の第三セクター方式の路面電車として存続させたことで、その市民の草の根活動が開花した事例として高く評価されている。その根拠は、「鉄道単体では赤字でも地域社会全体ではメリットがある」と説いた、故蟬山晶一氏の「社会的便益」の考え方がある。「万葉線」はその後、「引き続き安全・安心に配慮した快適な輸送サービスを提供することにより、路線の維持・活性化を図るとともに、沿線地域を中心として都市に魅力と活力を与え、利用者や地域に愛される路線を目指す」との理念掲げているが、こうした「社会的便益」の考え方が存続後20年を経た現在も享受されているのかの検証を目的とするものとした。

上記目的をもとに同社が、2010年に掲げた4つの課題も考慮し、リサーチ・クエスチョン（MRQ：主たるテーマ）、サブシダリー・リサーチ・クエスチョン（SRQ：補完的なテーマ）を以下の通り設定した。

- MRQ：路面電車「万葉線」はいかに沿線地域の活性化に貢献するか
- SRQ①交通弱者や利用者ニーズに対応した環境づくりはなされているか
- SRQ②多様な利用目的の提供がなされているか
- SRQ③都市の魅力づくりへの貢献はなされているか、
- SRQ④マイカー利用の抑制と環境負荷の軽減への対応はなされているか。

3. 調査研究の内容

(1) 課題の整理（高岡市役所未来政策部総合交通課による研修会）

調査研究を始めるに当たり、研究対象である「万葉線」の現状の課題につき整理する必要があるとの判断から、高岡市の公共交通政策を担う市総合交通課に研修を依頼、研修を通じて、万葉線の乗降者数は伸び悩んでいることを確認（図1）、また、講師から、地域の公共交通を守っていくためには、行政からの支援はもちろん必要だが、万葉線も独自で様々なイベント企画（納涼まつり、ビール電車など）しており、ひとり1人が利用することで、公共交通の維持につながるのではとの助言を得ることができた。



図1 高岡市総合交通課ご担当を囲んで

表1 万葉線乗降者数推移_高岡市

年度	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
利用者	1,085	1,033	988	1,003	1,036	1,066	1,130	1,148	1,147	1,140	1,150	1,211	1,229	1,245	1,248	1,254	1,185	1,156	1,195	1,192	1,136	804	895	1,002

利用者数 千人

第3セクター化後も、コロナ感染時期を除きほぼ年間利用者数は1百万人から1.3百万人の範囲で推移

第3セクター化

(2) 万葉線本社での聞き取り調査

高岡市の公共交通政策の概要を踏まえた上で、万葉線本社をゼミ生で訪問し、地域フィールドワーク¹研究を、リサーチ・クエスチョンを手掛かりに実施中である主旨を説明した。そして、アドバイスを求めたところ「万葉線を活性化させるのであればイベントをして盛り上げ、話題を呼び起こすことが一番」とフィールドワーク研究支援（つまり、万葉線本社の許可を得たうえでイベントを企画する）への協力は惜しまない旨の発言を得ることができた。

¹ 調べようとしている出来事が起きている現場に実際にでかけていって、その当事者である人びとと何等かの関わりをもって行う調査の作業：佐藤郁哉「実践フィールドワーク入門」

(3) フィールドワークを「創造」する

さて、万葉線本社の了解は取り付けたものの、研究テーマ（含 SRQ リサーチ・クエスチョン）を盛り込み、かつ、万葉線本社の了解を得るイベントを考えなくてはならない。まず、ゼミ生各自がイベントの企画案作成に取り組んだ。提出されたのは、「SNS で沿線の“映え”を PR！ 万葉線の魅力向上大作戦！」、「万葉線謎解きツアー」「鉄道の日」のスタンプラリー新規絵」「万葉線でまわる歴史文化都市高岡！」「カタール富山パブリックビューイング×万葉線」等（なお、SRQ 計 4 問は、各項目 2 名で担当割をしており、ゼミ生が夫々、自分の担当の SRQ 目線で作成）と斬新でユニークなアイデアが活発に議論された。

こうした案を万葉線本社の企画担当に持ち込み、実現可能性の観点からコメントを得ることができた。

このなかで、何度も修正を重ね、万葉線本社の承認を得ることができたのが、「万葉線でまわる歴史文化都市高岡！」である。この案は、「都市への魅力づくり貢献チーム」の案であり、目的は、「高岡市の街を走る路面電車「万葉線」で富山県内の方により一層高岡市の魅力を発信する。」とし、電車は貸切り電車としてちょっと贅沢であるが、定員家族 4 組（保護者 1 名以上）、富山県内の年中～年長、小学生を対象とし、万葉線沿線で認知度アップを狙う資料館などの見学を盛り込んだ（「生」の声を収集のために喫茶店での団欒も組み込んだ）ものである。

当初万葉線本社を訪問、イベント企画の発案があったのは 7 月であったが、万葉線本社の承認を得たのが、11 月上旬という正に年度内でのイベント実行にはぎりぎりのタイミングであった。

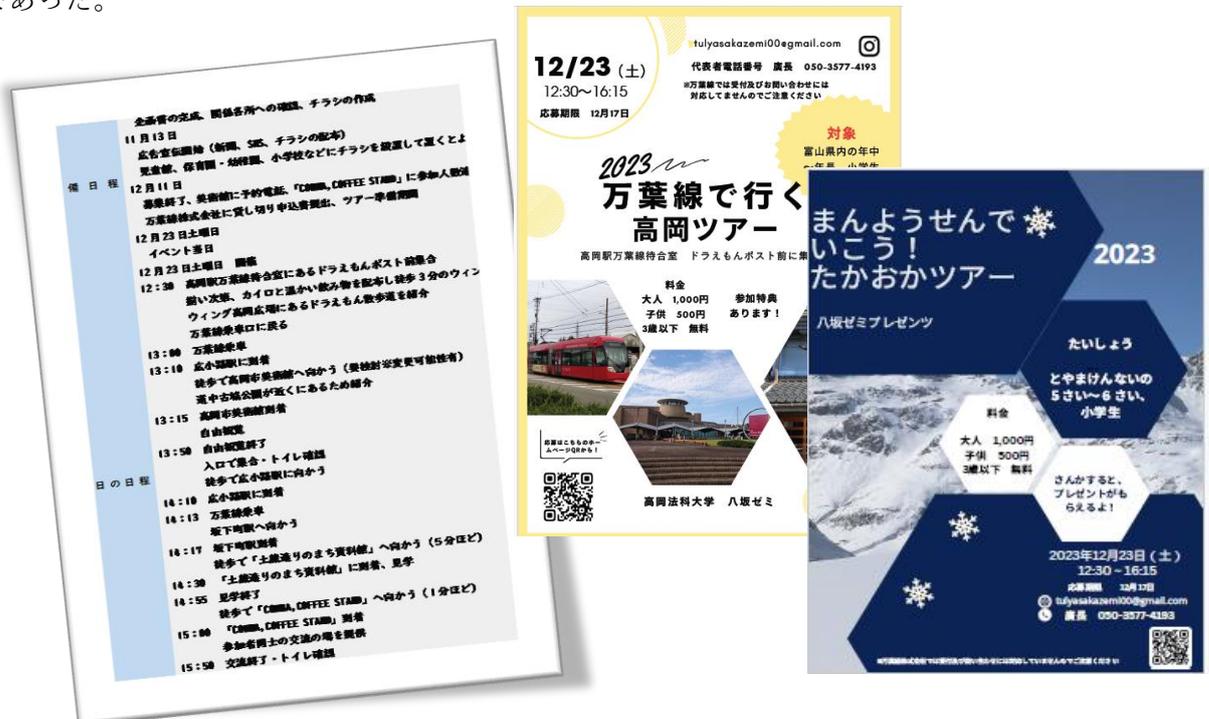


図 2 企画書・チラシ

(4) フィールドワーク「万葉線で行く高岡ツアー」

① ツアー事前準備

万葉線本社の了解を得たことから、ゼミ生全員で手分けをして事前準備に取り掛かった。チラシの準備、受付の際のホームページ開設などである。

さらには、SRQ②チームの作成した行程をゼミ生全員で辿り、各立ち寄り場所の視察と交渉を実施した。高岡の歴史文化物の紹介でもあるので、子供たちが飽きないか、どうやったら興味をもってくれるかのチェックも必要であった。ゼミ生全員で事前準備で怠ることがないかのチェックであった。

② 告知・募集

実施予定日の2週間前によくチラシが完成した。早速、ゼミ生全員で手分けして、近隣の市役所福祉課(市立幼稚園に配布願う)、系列の私立幼稚園、児童館などにも持参した。更には、人脈をたどってラジオ高岡 FMにも出演し、宣伝を行った。

確かに、ツテを頼って参加者を集めることも可能であったが、ゼミ生は、あくまで「生」の声に拘った。最後まで、一般からの応募を待った。なお、週間予報では、当日は大雪の予報となっていた。締切日前日(5日前)になって、漸く4組のご家族の応募があった。これで、フィールドワークの実行が確定し、ゼミ生一同安堵した。

③ フィールドワークの実施

以下が、ツアー・コンダクター(ゼミ生)のコメントである。「イベント当日、前日に1組キャンセルがあったものの、大人3名子供5名他計11名がイベントに参加した。前日まで警報級の大雪が降り、万葉線を降りてから徒歩で除雪が間に合っておらず、当初の日程を確保できなかったものの、貸し切り遅れることなくイベントを最後までとが出来た。貸し切り電車内では、降自由に押すことが出来たり、整理券があったりと、車掌さんの配慮もあり大人始楽しんでいった。ツアー途中に「早く(万



図4 万葉線で行く高岡ツアー



葉線に)乗りたい！」と徒歩



図3 ラジオ高岡
2023/12/15

雪が降り、万葉線を降りてから徒歩で除雪が間に合っておらず、当初の日程を確保できなかったものの、貸し切り遅れることなくイベントを最後までとが出来た。貸し切り電車内では、降自由に押すことが出来たり、整理券があったりと、車掌さんの配慮もあり大人始楽しんでいった。ツアー途中に「早く(万で移動している際も声があり、印象に残る良い機会を提供できたと思っている。COMMA,COFFEE STANDでは近い年の子供を持つ参加者同士の交流や、事前に用意したクロスワード(最後の組み合わせ文字が「まんようせん」になるもの)を楽しんでもらった。

イベントを企画した目的でもある万葉線への印象や利用有無・目的などをこの時間や帰りの時間を使ってヒアリングした。」



④ 成果

アンケートでは参加してくれた子供たちはいずれも「楽しかった」の評価、親御さんも全て「5」（5段階）の評価で、イベントは大成功であったといえる。

また、ヒアリングを通じて、「沿線のイベントに向かうときは復路無料などのキャンペーンを使い定期的に万葉線を利用している」「万葉線にのってイベントに行くという意識づけが出来ている」などの親御さんの声がある一方、「普段は自家用車で移動することが多く、今回も万葉線沿線に住んではいるが、集合場所の高岡駅までは自家用車できた」かたもあり、様々なイベントとの連携を通じてもっと万葉線を活用させることの必要性をまさにフィールドワークを通じて感じとることができた。

4. 調査研究の成果

当ゼミでは、MRQのもと4つのSRQを選定し、チーム編成（2人一組）し、夫々SRQを調査研究、それを持ち寄って最終成果につなげる手法により調査研究を積み上げてきた。夫々のSRQの調査研究の成果は以下の通り。

SRQ①交通弱者や利用者ニーズに対応した環境づくりはなされているか

交通弱者の方への取り組みとしては、高岡駅ビルのへ乗り入れ、自治体と連携した免許返納者への支援、低床電車導入によるバリアフリー化の推進、利用者ニーズに対応した環境作りとしては、15分おきの運行、安全に乗り降りできる停留所の増設、パーク・アンド・ライドの推進、金曜日のシンデレラ便の運航、自転車持ち込み可の対策推進、イベント時に乗車券割引制度、積極的な貸し切り電車の運行などが確認できた。

SRQ②多様な利用目的の提供がなされているか

万葉線本社の資料によると、通学・通勤の比率が54%(上り)、57%(下り)平日と、平日は主に通学・通勤、休日は観光のシェアが高い(上り23%,下り25%)。また、ヒアリングにより、万葉線では大型イベントで無料で乗車できるチケットの配布や、沿線には地元の人にとっても魅力のある資料館や美術館があるにもかかわらず、わずかな徒歩でも避け、自家用車利用者は多いことも判明した。このことは、今回のフィールドワーク高岡ツアーで実際、ツアー参加者に体験してもらい、万葉線利用の可能性を探った。



図5 万葉線本社にて

表 2 万葉線目的別・年齢別利用者数_万葉線本社資料

上り (越ノ湯⇨高岡駅:平日)							上り (越ノ湯⇨高岡駅:休日)									
人数	観光	出張	通院	通学	通勤	買物・私用 その他	単位人									
							人数	観光	出張	通院	通学	通勤	買物・私用 その他			
0-12歳 (小学生以下)	77	1	0	0	31	0	45	0-12歳 (小学生以下)	8	3	0	0	4	0	1	0
13-15歳 (中学生以下)	20	2	0	0	15	0	2	13-15歳 (中学生以下)	15	2	0	0	3	0	7	3
16-18歳 (高校生以下)	218	0	0	1	208	4	3	16-18歳 (高校生以下)	96	0	0	0	62	3	15	16
19歳~ (大学・専門学校)	58	3	1	2	21	17	10	19歳~ (大学・専門学校)	63	8	0	0	11	15	18	11
64歳以下 (学生以外)	397	47	29	4	4	206	70	64歳以下 (学生以外)	358	117	7	4	3	77	118	32
65-74歳	113	22	2	5	2	26	45	65-74歳	83	19	2	2	0	12	38	10
75歳以上	115	8	2	16	0	8	63	75歳以上	56	4	1	0	0	7	33	11
合計	998	83	34	28	281	261	193	118	679	153	10	6	83	114	230	83
比率	100%	8%	3%	3%	28%	26%	19%	12%	100%	23%	1%	1%	12%	17%	34%	12%

下り (高岡駅⇨越ノ湯:平日)							下り (高岡駅⇨越ノ湯)										
人数	観光	出張	通院	通学	通勤	買物・私用 その他	単位人										
							人数	観光	出張	通院	通学	通勤	買物・私用 その他				
0-12歳 (小学生以下)	37	1	0	0	34	0	0	2	0-12歳 (小学生以下)	10	6	0	0	0	0	3	1
13-15歳 (中学生以下)	16	1	0	0	12	0	1	2	13-15歳 (中学生以下)	12	1	0	0	3	0	3	5
16-18歳 (高校生以下)	235	0	0	0	216	12	3	4	16-18歳 (高校生以下)	100	1	0	0	63	4	13	19
19歳~ (大学・専門学校)	60	1	0	0	29	13	8	9	19歳~ (大学・専門学校)	56	10	0	0	13	12	17	4
64歳以下 (学生以外)	440	59	36	12	2	229	73	29	64歳以下 (学生以外)	329	119	6	4	2	69	95	34
65-74歳	123	17	5	5	0	31	52	13	65-74歳	94	22	2	3	0	16	39	12
75歳以上	114	9	0	12	0	7	67	19	75歳以上	60	4	1	0	0	5	26	14
合計	1025	88	41	29	293	292	204	78	合計	661	163	9	7	81	106	206	89
比率	100%	9%	4%	3%	29%	28%	20%	8%	比率	100%	25%	1%	1%	12%	16%	31%	13%

SRQ③都市の魅力づくりへの貢献はなされているか

アイトラム・獅子舞トラム、LIBOO トラムなど沿線住民に元気を与え、観光客の目を引く、様々なデザインで創造文化都市高岡を盛り上げる斬新なデザインのラッピング車両の導入、志の輔さんの場内アナウンス、鉄道娘「吉久こしの」による全国の漫画ファンの誘致、ドラえもんトラム・ドラえもんポスト設置によるちびっこへのアプローチ (高岡ツアーでのドラえもんポストへの投函ードラえもんスタンプのオリジナルはがきが実際に届くーに子供たちは大喜び。当日は多数の台湾からの観光客もドラえもんトラムに乗り込んでいったのも目撃) 等々、更には、花火大会などの大型イベントでの復路無料券の配布など、万葉線本社が単体でできる涙ぐましい営業努力が確認できた。

SRQ④マイカー利用の抑制と環境負荷の軽減への対応はなされているか

単位輸送量 (キロベース) の CO2 排出量は、鉄軌道線と比較してバスは約 2.7 倍、飛行機は約 6 倍、自家用車は約 9 倍になることに対し、万葉線は乗るだけで SDGs であるということが確認できた。万葉線は騒音や渋滞の緩和、定時乗降という利用者へのメリット、行政との連携で免許返納者への補助金、パーク・アンド・ライドの推進の取り組みも積極的であることを確認できた。

MRQ: 路面電車「万葉線」はいかに沿線地域の活性化に貢献するか

SRQ での調査・確認を通じて、万葉線本社が様々なアイデア・取り組みにて万葉線沿線の活性化に取り組んでいることが確認できた。そして、今回の調査で改めて認識されたことは、万葉線が毎年、ほぼ 2 億円の赤字の運営となっており、その補填を高岡市・射水市を始めとした補助金で埋め合わせているということである。万葉線本社へも何度もインタビューに赴いたが、あるゼミ生の発した言葉は、「あの状況で毎年ここまで頑張っているのは正直凄いなと思う」であった。こうした、万葉線本体が、厳しい環境のなかでも自助努力によって、なんとか地域沿線を活性化しようと涙ぐましい努力を重ねている。その実態を解明できたことが、本調査研究のおおきな成果である。

5. 調査研究に基づく提言

高岡市の交通政策のなかで、万葉線は重要な位置づけにある。そして、万葉線の存続・発展のための優先度合はなによりも乗降客の増加である。まずは、なによりも様々な手段・アイデアを駆使し、万葉線に乗ってみようという地元ファンを増やすことである。

そして「万葉線は高岡のシンボル」（高岡市公共交通計画）のもと、万葉線を核とした観光の推進など、絶え間ない行政の支援の期待である。

そして地域経済学の視点からとらえた場合、地域の持続可能な公共交通のなかで、「高岡のシンボル」から「富山のシンボル」となるべく、産学官民の様々な利害関係者から愛され、支援される鉄軌道・路面電車を私たち自身が「自分たちの宝物」として支えなければならないということである。

6. 課題解決策の自己評価

本調査研究は八坂ゼミのゼミ演習の一環として実施した。「万葉線」に関しては、現ゼミ生が3年次のころから興味を示していた。入口として、万葉線の認知度を確認しようと大学祭の際に開いたゼミブースで「万葉線を知っていますか」のアンケートを実施したところ意外と認知度が低いことが判明、これが調査研究のきっかけである。

調査研究開始当初は、オーソドックスにアンケート調査やインタビューの積み重ねを念頭に置いていた。アンケート調査は母集団の確保やその信ぴょう性の確保などの壁にぶち当たり、原点のフィールドワークとは何かに返って、辿りついたのが「万葉線高岡ツアー」である。

企画はできたものの実行段階での、関係者との調整、参加者募集の難しさ、運営の難しさを肌で感じる事ができた。まさに、フィールドワークの醍醐味を体験することができたといえる。

路面電車の停留所ひとつをとっても道路交通法の制限があること、ドラえもん ترام ツアーも検討したが著作権の壁で実現にいたらなかったことなどなど、法学部生としての学びも得たフィールドワークであった。

ゼミ生のために就業後、夜の遅くまで資料作りをしていただいたり、「万葉線高岡ツアー」貸切り電車では、自ら運転手を買ってでて頂き、「整理券取り放題」や「降車ボタン押し放題」など子供たちが大喜びしそうな粋なはからいを演出していただいた万葉線本社滝上主任にはこの場を借りて厚く御礼申し上げたい。