

「地域の活力を支える中小ローカル線」

瀬戸本 浩志

はじめに

交流人口が活発で繁栄していた商店街がいつの間にかシャッターを閉じ、さらに中心市街地の人影はまばらな地域を目の当たりに見たとき、規制緩和や都市再生の声は都市に追い風なのか考えさせられる。地域間の格差拡大が盛んに言われている中で、地域別成長は人口移動と関連しており、成長する地域に人口が集まり、成長出来ない地域からは人口が出て行ってしまふ。経済のサービス化は都市部を有利にして、サービス産業には規模の経済性が強く作用する反面、人口が減るとサービス効率が低下、生活の利便性が低下する。正に中小ローカル線はこのような実態に陥っている。

高齢化・少子化社会の進展で鉄道やバスなど公共交通の重要性が高まる一方で、乗客数の減少が止まらない現実があり、一定の地域負担を伴っても存続させる必要があるのか議論が活発である。いずれにしても地域密着で変化に対応していく柔軟性が必要であろう。中小ローカル線を維持する上での最大の保証が、採算部門路線の黒字で不採算路線の赤字をカバーすることであるが、鉄道経営は鉄道事業者におけるこの内部相互補助が行き詰まった路線から廃止されていく。しかしながら、どの地域においても鉄道の廃止を素直に受け入れるケースは少ないのは当然である。

一方、地方地域において、創意工夫しながら輸送人員が減少する中で交通網を再整備して賑わいを取り戻すことを目指し推進している地域が見られる。例えば鉄道の既存線路に次世代型路面電車システム（LRT）を導入してサービス向上を図る仕組みの富山ライトレールがある。富山駅北と富山港に面した岩瀬浜を結ぶ区間を走っており、お年寄りが乗り降りしやすい低床設計の車体を使用している。また、茨城県ひたちなか市では、線路と道路の両方を走れる車両であるデュアル・モード・ビークル（DMV）を茨城交通湊鉄道線に導入することを検討、観光スポットを周遊するなど利用促進につながるとの期待がある。いずれにしても地元自治体ともども地域生活者と共同で大いに知恵を出す必要がある。

1 中小ローカル線の状況

2008年7月末で廃線の見出しで三木鉄道の記事があった¹⁾。三木鉄道は兵庫県三木市や兵庫県が出資する第三セクター鉄道で、乗客減による経営難を理由に2008年7月末で全線（三木-厄神間6.6キロメートル）の運行を止めると発表したのである。県と市は廃線後は路線バス運行で代替する方針である。十数行の小さな記事であったが、この鉄道を利用している地域生活者は大変である。ますます人口減少に拍車を掛ける負の現象である。

1) 1980年に国鉄再建法が施行して赤字ローカル線の国鉄からの切り離しがあり、バスや第3セクター鉄道に転換する路線の選定が行われた²⁾。第一次の選定基準は基準年度（1977年~1979年）の輸送密度（営業キロ1キロ1日あたりの平均乗車人員）が2000人未満で、30キロメートル以下の行き止まり線、または輸送密度が500人未満で50キロメートル以下の路線で、40路線が選定された。第2次（1985年）の選定基準は同様に輸送密度2000人未満で31路線、第3次（1986年~1987年）のそれは輸送密度を4000人未満として12線が選定され、合計で83路線の廃止が進められたのである。いずれも赤字ローカル線であったが、通勤、通学等客の足の確保や冬季積雪の不安などを理由に地元自治体が第3セクターへ転換し、鉄道存続を決断した路線もあり、1984年の岩手県・三陸鉄道を最初に路線を引き継ぐ計31社が1990年までに開業した。なお、第3セクター鉄道とは、国鉄から地方自治体に経営が譲渡された特定地方交通線の転換線と、工事が中断していた路線を新会社のもとで完成させた新線を言う。

2) 長期的な環境変化として経済成長にともなう車社会の進出と、さらに2000年の鉄道事業法の改正によって鉄道路線が「許可」から「届出」事項に移行したことが、鉄道路線に変化を及ぼした。改正後は1年前に「廃止届」を提出すれば撤退できることになったのである。地域鉄道路線の廃止には、路面電車、地方の中小規模経営の私鉄、旧国鉄のローカル線、旧国鉄の廃止路線を継承した第3セクター、現在のJRローカル線、大手私鉄の不採算路線などが考えられるが、地方の中小規模私鉄は、鉄道会社の名称はそのまま残してバス会社へと経営形態を変更、継続を図っている会社もある。

国鉄改革により、赤字ローカル線（特定地方交通線）の国鉄からの切り離しで、バスや第3セクター鉄道に転換した、第1次、第2次、第3次の各路線で該当した地域生活者は、

非常な事態に直面したわけであるが、地理的に理解しやすい「北海道地域」に限定して、その路線の転換状況を検証すると下記の通りである³⁾。全国的に赤字ローカル線の多くがバス転換になったのは当然ではあるが、事業継続での鉄道との維持経費等比較で安価で経済性を選択したからである。

① 第1次選定路線

路線名	区間	営業キロメートル	輸送密度	転換状況
相生線	美幌－北見相生	36.8	411	バス
岩内線	小沢－岩内	14.9	853	バス
興浜南線	興部－雄部	19.9	347	バス
同 北線	浜頓別－北見枝幸	30.4	190	バス
渚滑線	渚滑－北見滝ノ上	34.3	398	バス
白糖線	白糖－北進	33.1	123	バス
美幸線	美深－仁宇布	21.2	82	バス
万字線	志文－万字炭山	23.8	346	バス

② 第2次選定路線

路線名	区間	営業キロメートル	輸送密度	転換状況
標津線	厚床－中標津	47.5	590	バス
同	標茶－根室標津	69.4	—	バス
士幌線	帯広－十勝三股	78.3	493	バス
広尾線	帯広－広尾	84.0	1098	バス
名寄本線	名寄－遠軽	138.1	894	バス
同	中湧別－湧別	4.9	—	バス
湧網線	網走－中湧別	89.8	267	バス
羽幌線	留萌－幌延	141.1	789	バス
歌志内線	砂川－歌志内	14.5	1002	バス
幌内線	岩見沢－幾春別	20.8	1090	バス
富内線	鷓川－日高町	82.5	378	バス
胆振線	伊達紋別－倶知安	83.0	508	バス
瀬棚線	国縫－瀬棚	48.4	813	バス
松前線	木古内－松前	50.8	1398	バス
池北線	池田－北見	140.0	943	鉄道*
天北線	音威子府－南稚内	148.9	600	バス

注：*印は、北海道ちほく高原鉄道のこと

なお、第3次選定路線には、同地域の路線は選定されていない。

また、2005年時点の規模を人口、面積、人口密度で北海道、東京都、千葉県との3地域を比較すると北海道地域の勢力が力弱い実態がその数値から読み取れる⁴⁾。

	北海道	東京都	千葉県
人口	562万人	1257万人	605万人
面積 (km ²)	7万8420	2187	5157
人口密度	7.2人/km ²	5748人/km ²	1174人/km ²

注：1万人未満は切り捨て

2 中小ローカル線の経営環境

鉄道廃止の事例を考えれば、経営環境、時代背景の変化とともに廃止される路線もおのずから変化しており、1965年頃までは、おもに地方の農村地帯や炭鉱地帯を走る中小鉄道の廃止が主であった。また、貨物輸送の廃止が路線全体の廃止の契機になっていた。さらに、1975年頃以降から旧国鉄関連ローカル線の廃止、及び現在に至っては地方中小私鉄やJRの不採算路線、第3セクター鉄道、さらに大手私鉄のローカル不採算路線まで対象になってきた。このような変化は地方鉄道を維持するため、採算部門路線の黒字で不採算路線の赤字をカバーすることであった。

他方、黒字で採算にのっている路線ですら行き詰まっていく実態として、車社会の隆盛や少子化による通学客減少、さらに鉄道事業者が経営資源の集中と選択を図り、投資効果、効率の面から、幹線とローカル線の両方を経営していくことに有利性を見出せなくなってきたことがある。幹線とローカル線の車両の差別化が進んだこと、あるいは幹線から降りたお客が乗り換えて接続しているローカル線に乗らないで、直接自家用車等で目的地に向かってしまうことなどが現実の問題として存在しているのである。

多くの場合、第3セクター鉄道は地方自治体が止むを得ぬ選択として、自治体主導で設立したもので出資比率が高い。もともと沿線人口が少なく輸送密度も低い中小ローカル線は通勤、通学、通院、買い物など沿線住民の日常生活に必要な生活路線であり、自治体と沿線住民が存続を図ったものである。しかしながら、鉄道各社は、公共交通機関として企業存続をかけ、経費をかけないよう経営努力しているが赤字会社が多い。過疎化、運転間隔、高額運賃の問題もあって厳しい経営内容である。

1) 社会環境、生活環境は大きく変化して、バブル経済の崩壊やデフレ環境、道路整備の完成やマイカー利用の増加、少子化による通学客の減少など、地域の過疎化と車社会に

よる構造変化が原因で、中小ローカル線会社は大手鉄道会社と比較して、経営環境は厳しい場面にたたさされている。一方、大手の場合は運賃収入よりもターミナル商業施設、遊園地、不動産業等経営の多角化を推進することで収益確保が出来る。しかし中小ローカル線会社は沿線でこうした兼業を展開する余地はほとんど無いのが実情である。

鉄道を維持するための資金はどこから調達するかについては、①利用者からの運賃収入②地方自治体を通しての補助③沿線の地価上昇など鉄道によって生じる利益、がある。ローカル線は大都市圏とは異なり沿線の地価上昇は望めないことから、運賃値上げ及び補助の増額しかない。鉄道会社経営は当然独立採算であるが、鉄道廃止地域での地域生活者に対する社会コストがどの程度発生するかの視点が重要である。

2) 大手鉄道会社と中小鉄道会社では、会社の資産、規模等全く違うが、私鉄大手12社の2007年3月期の連結決算内容は下記の通りである⁵⁾。全体に、景気回復を追い風に鉄道や不動産業などが収益拡大をけん引した。

	経常利益 (億円)	輸送人員 (万人)
東急	812	101848
東武	414	85569
小田急	369	68935
京王	367	61322
京急	285	43271
京成	194	25004
相鉄	173	22800
阪急阪神	748	76381
京阪	173	29171
南海	167	23166
名鉄	301	34100
西鉄	186	10942

また、5月21日発表のもう1社の私鉄大手である近鉄の2007年3月連結決算は経常利益531億円、売上高9173億円であった⁶⁾。

3) 地方で車が普及すればするほど中小ローカル線会社の経営は悪化する。第3セクター鉄道はもともと国鉄の赤字廃止対象路線を受け継いだところが多く、地域的にも過疎地で乗客の大幅な増加は見込めないのが実態である。

関東地域での旧国鉄から転換した第3セクター鉄道の経常損益で開業以来赤字計上の鉄

道は、わたらせ渓谷鉄道（群馬、栃木）、いすみ鉄道（千葉）であり、経常黒字を計上した年度もある鉄道は、真岡鉄道（茨城、栃木）である⁷⁾。各鉄道路線の具体的な内容⁸⁾は、

- ① わたらせ渓谷鉄道：第2次選定路線で決定、旧「足尾線」、群馬県桐生市の桐生駅～栃木県日光市の間藤駅まで17駅、44.1キロメートルを約1時間20分で走る、輸送密度1315人
- ② いすみ鉄道：第1次選定路線で決定、旧「木原線」、千葉県いすみ市の大原駅～大多喜町の上総中野駅まで13駅、26.8キロメートルを約50分で走る、輸送密度1815人
- ③ 真岡鉄道：第2次選定路線で決定、旧「真岡線」、下館駅～茂木駅まで42.0キロメートルを走る、輸送密度1620人

である。

3 中小ローカル線の再生

地域住民の自立した生活を支える、活力ある活動の実現、地域間交流の促進、環境負荷の低減など、暮らしの質の確保及び充実させる役割が中小ローカル線にはある。当然地域の経済、社会活動の基盤として、生活者の円滑な移動を確保することは、地域の活力を向上させる重要な要因である。自家用自動車に依存する拡散した市街地から、身近なコンパクトなまちづくりへの転換が必要であり、ハード、ソフトの両面から鉄道事業者、地域自治体、地域住民が一体となって着実に取り組んでいくことが大切である。

鉄道の運賃改定は基本的に国土交通大臣の認可事項であることから、鉄道存続のためには地方自治体を通しての「補助」の強力なバックアップを前提にしても良いのではないかと。その鉄道が放漫経営では問題であり、適用外であるが、発生した欠損は自治体が主役で補填することが継続させるための策であろう。

1) 独立採算至上主義では鉄道の廃止が地域社会及び生活者にとって、どれだけのコストをもたらすであろうか。具体的には、①通勤・通学者への代替交通、例えばバスなど②高齢者への配慮、例えば通院、買い物等場合のタクシー券の配布など③駅前市街地のシャッター通りに対する策、などある。経済的な損失と時間的な損失の2大重要要因を考えた時、鉄道がもたらす利便性は乗合バス、あるいは自家用車等と比較して、所要時間の短

縮、移動費用の低減、交通事故の軽減、道路混雑の緩和、CO₂排出削減などで一歩秀でているのは明白である。

2) 関東地域では、旧国有鉄道が東京の中心部をしっかりと押えて、私鉄は国鉄に従属するような路線図が構築されている。例えば池袋、新宿、渋谷等駅は明らかにJR駅に付随している実態がある。一方、関東地域の私鉄は、関西地域と比較して相互乗入れには先駆けて展開した。京浜急行、京成、京王鉄道などを除く私鉄は、路線幅がJRと同じ狭軌であり、地下鉄を通してつながっているの、乗客にとっては大変便利である。しかしながら、関西地域では歴史的に私鉄王国と呼ばれて、南海や近鉄の一部（南大阪線など）を除いて線路幅が広軌であり、JRとの乗入れは不可能であることから対応に遅れが出ている実態がある。

3) 住民基本台帳に基づく2006年の人口移動報告によると、住民の転出者数が転入者数を上回ったのは38道府県に上がった。転入者数が転出者数を上回ったのは9都県で、経済停滞が続く地方から雇用が好調な大都会への人口移動が加速している。大都会近郊のベッドタウン、生産拡大が続く工業製品の生産拠点を抱える地域が良い結果になっており、9都県を転入超過率順にみると次の通りである⁹⁾。(単位：%)

東京都：0.73、愛知県：0.29、神奈川県：0.25、千葉県：0.21、滋賀県：0.21、
埼玉県：0.11、福岡県：0.06、三重県：0.03、兵庫県：0.00

また、都道府県別人口の2010年から2015年にかけては、東京、神奈川、愛知、滋賀、沖縄を除く42道府県で減少する。さらに、15-20年には人口が増えるのは東京と沖縄だけに、20-25年には沖縄だけになり、25年以降は人口が増える都道府県はゼロになってしまう¹⁰⁾。ますます、都市部への人口集中は進み、地域ブロック別にみて、南関東（東京、埼玉、千葉、神奈川）の全国の人口に占める比率は、2005年の27.0%から、2035年には29.8%と首都圏への人口集中が進む。地域間の人口格差は広がる一方である。

4) 地方地域では交流人口を活発化させる話題作りが大切であり、電車の車体へのイベント性の遊び心がある塗装、広告等何らかの特徴がないと相手にされないのが現実である。「駅名の長さ」と表した記事があった¹¹⁾。茨城県の第3セクター鹿島臨海鉄道に「長者ヶ浜潮騒はまなす公園前」と言う駅があり、仮名で書くと国内で6年ぶりの日本一になる

とのこと。この字数は熊本県南阿蘇村の第3セクター南阿蘇鉄道の「南阿蘇水の生まれる里白水高原」駅と同数で、最長だった一畑電車（島根県出雲市）の松江市にある「ルイス・C・ティファニー庭園美術館前」駅が、美術館閉館にともない「松江イングリッシュガーデン前」駅に変わったためである。地元の生活者からすれば自慢の1つであろう。

5) 国鉄再建にともない建設が凍結されていた智頭線を、高速化事業を行いつつ、鉄建公団によって分割民営化後に開通した路線である「智頭急行」（第3セクター鉄道、鳥取市）が、第3セクターで唯一実施している配当の継続を決めている¹²⁾。それによると、2007年3月期は営業収益が32億1600万円、経常利益は6億1900万円で、9期連続の黒字確保であった。この鉄道は、JRの特急が高速運転されていて、そのため乗客数が多く、特急料収入も入るため、バランスの良い事業構造になっている。なお、この鉄道は、1994年に開業して、上郡―智頭間56.1キロメートル、14駅、山陽本線の上郡駅と因美線智頭駅を結んでいる。途中に「宮本武蔵駅」等がある。

また、京都府に嵯峨野観光鉄道＝嵯峨野トロッコ列車がある。この鉄道会社はJR西日本の100%子会社で第3セクター鉄道ではないが、旧国鉄の路線を使用している鉄道である。JR山陰本線の電化、複線化のため、1989年に新線に切り替えられた嵯峨―馬堀間の廃線を利用して観光用に開発したのである。嵯峨―亀岡間の7.3キロメートルを約25分で走る小路線であるが、大人片道運賃を600円の高めに設定、午前9時台から午後5時台まで、上下ともほぼ1時間に1本走り、季節によっては臨時列車も出す柔軟な対応をしている黒字鉄道会社である。沿線には樹木を植えたり、社員一同の努力が実を結んだ人気列車である。大いに知恵をしぼって全社一体となった展開と話題性のある推進策が大切である。

4 中小ローカル線の活用

市場における効率的な規模は必要であるが、「何を、いかに、誰のために」を考えれば、地域の生活者にとって移動の足となる中小ローカル線は、赤字であろうが日常生活を維持する上で重要である。当然、自治体や政府の経済的な役割は明白である。小規模ながらもその地域社会の歴史、伝統、文化、風土のある個性をもち、根のついた地方地域は素晴らしく、自分癒しの場所として魅力があり、比較優位になるであろう。

1) 利用者の交通手段選択の条件としては、個々人の嗜好の差異は別として、移動には必ず費やさねばならない時間・所要時間、さらに経費負担額、安全性、快適性、便利さ、プライバシー、正確さ、などがあげられるが、決定的な影響力をもつのは時間と経費である。所得が上がれば経費よりも時間が重視されるのは日常生活を通して考えれば説得力があるし、当然である。一方、貨物輸送においては経費負担額がとくに重視され、経費が高くても速い手段を選ぶのはごく一部の貨物にすぎない。

他の交通手段と比較して鉄道について、社会全体のプラス面を考えてみると、

- ① 利用者にもたらされるプラスは所要時間の短縮、快適性が向上、安全性が向上
- ② 事業者にもたらされるプラスは事業収入が増加
- ③ その他の主体にもたらされるプラスはCO₂、環境負荷の低減、自動車事故及び交通渋滞の軽減
などがある。

一方、鉄道における諸経費は、①線路保存費～いわゆる保線費用 ②電路保存費～非電化区間では通信ケーブル等や信号回路の保守費 ③車両保存費～車両の保守費 ④運転費～列車運転にかかわる費用 ⑤運輸費～主として駅業務にかかわる費用、などでこれらの占める比率が高い。

2) 環境にやさしい鉄道貨物輸送として、JR貨物の広告があり、貨物輸送機関のCO₂排出原単位（貨物1トンをも1キロメートル輸送するときに排出するCO₂の量を言う）の鉄道、営業用普通トラック、内航船舶それぞれの比較数値が示してあった¹³⁾。今盛んに世界的に地球環境問題が大きく取り上げられ、論じられている社会情勢の中で二酸化炭素排出原単位を検証すると下記の通りである¹⁴⁾。（注：単位はg-CO₂/トン・キロ、また普通車は積載量3000kg以上。）

- ① 営業用普通車：174 営業用小型車：830 営業用軽自動車：1949
- ② 自家用普通車：388 自家用小型車：3271
- ③ 鉄道：21
- ④ 内航船舶：38
- ⑤ 国内航空：1480

国内物流を支えて、かつ二酸化炭素の排出を抑制するためにはエネルギー消費効率の良い

輸送機関の活用を図ることが必要である。自動車の排出原単位は鉄道や内航船舶に比して大きい。このことから鉄道は出番であろう。

3) バス輸送人員数は最盛期の1968年度には年間約101億人に達していたが、2005年度には42億人と、ピークの4割程度まで減少した。さらに、利用人数と移動距離を掛け合わせた「人・キロ」ベースの統計では、1970年度当時は鉄道が輸送手段全体の40%を占めるトップだったのに次いで、乗合バスは25%と2位、自家用車の20%、タクシーの11%を上回っていた。長距離輸送を主とする鉄道に対して、地域内の移動はバスがうけもっていたのである。自家用車の普及で、自家用車の利用は2004年度に輸送手段全体の65%を占めるほど急増した。鉄道は25%と2位に転落、バスは地位低下が激しくわずか5%に後退した。自家用車の利用率がとりわけ高いのは地方である¹⁵⁾。当然ではあるが、ローカル線は地方地域にとっては価値が大きい反面、その事業者にとっては魅力が小さい。乗合バスもかつては地域生活者にとって身じかな移動手段であり、住民の足として営業を継続してきた自治体経営のバス、地元の資本が守ってきた地方民営バス、鉄道廃線後に代替輸送機関として登場した過疎地域バス、の廃止される路線が増えている。

4) 自動車の個人使用が増加すると共にそれまでの異なる交通手段による交通業者間の競争は、自家用車をも競争相手として含む競争に変化した。道路が未整備で、自動車の技術が未発達であった時代は競争はごく限られた一部の市場であったが、さまがわりになっている。1975年を100とした値で、鉄道及びバスの輸送人員の推移を三大都市圏と地方圏に区分してみると次の通りである¹⁶⁾。鉄道は三大都市圏では堅調な推移を示しているものの、地方圏では落ち込んでいる。バスの輸送人員については共に減少しているが、地方圏の落ち込みが激しく、携わっている事業者の経営を圧迫している。

注：三大都市圏は東京圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）、中京圏（愛知県、岐阜県）を指して、地方圏は三大都市圏以外の道県を言う。

① 鉄道、バスの輸送人員の推移。(単位：%)

	[鉄道]			[バス]		
	全国	三大都市圏	地方圏	全国	三大都市圏	地方圏
1975年	100	100	100	100	100	100
1985年	109	113	86	78	81	75
1998年	125	131	95	58	69	49
2001年	123	130	89	53	63	44
2003年	124	131	87	51	62	42

② 細分化して地方圏における交通機関分担率の推移を考えると、地方圏を中心とした自家用車の普及による影響と依存が相当進んでいることが分かる。(単位：%)

	鉄道	バス	自動車
1975年	18	32	50
1985年	13	19	68
1998年	10	9	81
2001年	9	8	83
2003年	8	8	84

注：地方圏とは、上記の三大都市圏に三重県を加えて、これらを除いた値である。鉄道の数値は、JR・国鉄、私鉄、地下鉄の合計数値。

③ 全国レベルでの国内旅客輸送の輸送機関別分担率の推移(人キロベース, 単位：%)。

	鉄道:JR・私鉄	営業用バス	同・乗用車	自家用乗用車	軽自動車等	その他
1989年度	29.1	5.9	1.3	41.0	15.8	6.9
1999年度	27.0	4.9	0.9	44.4	15.6	7.2
2003年度	27.0	5.0	0.8	43.5	16.5	7.2
2005年度	27.7	5.2	0.8	41.6	17.4	7.3

注：上記のうち、「その他」の輸送機関では、航空の比率が高い。

おわりに

つくばエクスプレス(TX)を運営する第3セクター、首都圏新都市鉄道(東京・台東)が発表した2007年3月期決算内容では、運賃収入などの営業収益が順調¹⁷⁾で、営業収益は26774百万円、沿線の宅地開発も進んでおり、乗客数の予想を上回る伸びに対応して運行体制の増強を図る等推進しているが、黒字転換には約20年かかる見通しを立てている。中小ローカル線の鉄道会社に対する経営のバックアップを地域生活者の立場にたつてどのように対処するか、大切な課題である。例えば、中小鉄道の存続にむけた地域の取組として成功した和歌山電鉄貴志川線についてその過程を考えて見ると、地域生活者の足

確保として存続に向けた地域の知恵がそこにある。この鉄道は和歌山駅（和歌山市）～貴志駅（紀の川市）間14.3kmの小区間路線で、自家用乗用車の増加、並走する道路の整備で赤字路線となったことから、事業者である南海電鉄が廃線を決定して、2004年に廃止届を国土交通省に提出した。その後、2005年に岡山電気軌道（株）が貴志川線運営事業者として選定されて、同社が和歌山電鉄（株）を設立、2006年認可をうけて運営開始したのである。貴志川特産の「いちご」をテーマに車両をリニューアルした「いちご電車」の導入等地元自治体、沿線住民、学校関係者など参画した活性策が推し進められている。

手詰まり状態の環境でどのような打開策が良い成果を生むかを考えた時、どの地域においても特有の文化、風土がある。その持てる資源を活用しながら、どう他の地域に対する比較優位を確立すれば良いのかにかかっている。地域に存在する暮らしの中にある日常の固有の資源を地域振興、再生のために戦略的に地域住民と自治体がともに情報交換しながら構築していけば、おのずから魅力ある地域となり、交流人口が盛んになり相乗効果を生み出すであろう。

地域の公共交通機関の存続を図り、どう守るかは、地域の財産とすることである。そのためには地元行政の対応は大切であるが、運行経費は自治体は勿論、ある程度の住民負担もやむをえないであろう。

- 注 1) 日本経済新聞平成19年7月18日付け記事
2) 川島令三「鉄道再生論」中央書院、2002年、14頁、15頁より作成
3) 川島令三、前掲書、16頁、18頁より作成
4) 「県勢2007年版」矢野恒太記念会、2006年、23頁、40頁、48頁、50頁より作成
5) 日本経済新聞平成19年5月16日付け記事
6) 日本経済新聞平成19年5月22日付け記事
7) 朝日新聞平成19年1月15日付け記事
8) 朝日新聞夕刊平成19年2月28日付け記事を主にして作成
9) 日本経済新聞平成19年4月27日付け記事
10) 日本経済新聞平成19年5月30日付け記事
11) 朝日新聞平成19年5月6日付け記事

- 1 2) 日本経済新聞平成19年6月6日付け記事
- 1 3) 朝日新聞平成19年7月3日付け紙面より
- 1 4) 国土交通省編「国土交通白書、2004」ぎょうせい、2004年、238頁より作成
- 1 5) 日本経済新聞平成19年6月17日付け記事
- 1 6) 国土交通省編「国土交通白書、2007」ぎょうせい、2007年、45頁、46頁、
289頁より作成
- 1 7) 日本経済新聞平成19年6月13日付け記事

参考文献

老川慶喜「鉄道」東京堂出版、1996年

川島令三「鉄道再生論」中央書院、2002年

熊谷尚夫他編「経済学大辞典」東洋経済新報社、1992年

国土交通省編「国土交通白書、2007」ぎょうせい、2007年

同 「同 2004」 同 2004年

総務省編「日本の統計、2005」国立印刷局、2005年

鉄道まちづくり会議編「どうする？鉄道の未来」緑風出版、2004年

朝日新聞

日本経済新聞