

第1章 研究の手法と視点

ここからは、序論で述べた第三セクター鉄道とその沿線地域の一般事情を踏まえ、具体的にいくつかの第三セクター鉄道を取り上げる。具体例を挙げる前に、各鉄道について執筆する上で留意した点などについて述べておきたい。

1. 情報収集の方法

都市出身者で占められている本誌の執筆者が、書物その他から得られる知識に依拠するのみで「地域の交通手段」という視点から第三セクター鉄道を分析することは、困難だと考えられた。そこで、一般的に得られる資料を参照することはもちろんだが、研究にあたって第三セクター鉄道が実際に走っている現地に赴き沿線の様子を観察した。その際、様々な時間に様々な区間を乗車してみて、対象となる第三セクター鉄道の置かれている状況をできるだけ正確に把握できるよう心がけた。加えて、今回はテーマが「第三セクター鉄道」であり、出資したり支援を行ったりする形で自治体が深く関わっている場合も多いことから、各鉄道とも沿線自治体に1箇所以上取材をして、生の声を聞くことにした。また、一部の交通事業者にも取材に応じてもらうことができた。これらの取材でご教示いただいたことも踏まえ、次章以降で分析を行う。

2. 視点 交通と地域振興

交通と地域振興の関係

今回は1で述べた方法により情報収集を行ったが、現地で情報収集をしたり執筆をしたりする際に念頭においた考えの1つである、「地域振興」の考え方を具体例に先立って導入しておきたい。

古くから「交通手段が確保されれば地域は栄える」という趣旨のことはよくいわれる。交通機関が整備されることによって、物や人、情報が迅速かつ確実に運ばれることは、自由競争下の市場経済において地域が発展することと直結しうる。ゆえに、現在でも過疎問題で悩む自治体などは、「地域振興」を目指すにあたって必要な条件として「交通整備」を掲げる場合が多い（もっとも、交通が整備されれば必ずしも地域の振興につながるとは言えず、あ

くまで交通整備は地域振興を達成する必要条件であるという視点に注意が必要である)。

人口による地域振興の把握

ところで、「地域振興」とは地域がどのようなことであろうか。「振興」という言葉は、『広辞苑(第五版)』(岩波書店)によると「ふるいおこして物事を盛んにすること。また、盛んになること。振起」となっており、「地域が盛んになること」、「地域を盛んにすること」が文面から考えるとこの地域振興の姿ということになる。しかしながら、分析を進めていく上ではこうした抽象的な定義は有用ではない。

そこで、地域振興の度合いを測るものさしとしては「人口」が一般的に挙げられる。人口が増加すれば、経済的な消費が増え、地域産業は活性化する。また、税収の増加に伴って自治体の収入も増える。これらは地域の活性化につながる。そう考えれば人口を地域振興の具合を考える材料にすることは自然なことであり、専門的な研究でも伝統的に用いられる方法である。なお、地域が振興するにあたり、住民の「地域に愛着を持つこと」「地域に生きがいを見出すこと」のようなメンタル面でのことを要件とする考え方も存在する。確かにそれも考慮しなければならない。しかしながら、目で見て判断できる材料ではないので捨象するか、あるいは「人口という指標に現れる前提段階」と考えることにする。

人口の概念には、「定住人口」と「交流人口」がある。この定義については序論の第2章で既に記した。第三セクター鉄道の走る地域で、過疎化が進んでいるのも同章で提示したとおりで、次頁の表2-2-1に鳥取県東部の山間を走る若桜鉄道(郡家-若桜)沿線自治体の人口データを示す(なお、郡家町、船岡町、八東町は2005年に合併して八頭町となっている)。加えて、2006年を頂点として人口減少時代に入ろうとする(国立社会保障・人口問題研究所の調査による)今、定住人口の増加を望むのはもはや現実的ではないと考えられる。したがって、交流人口を「いかにして増やすか」が多くの地域で課題となっているという最近の情勢を踏まえ、本誌では「定住人口・交流人口の両方が地域に与える影響を足し合わせれば、将来にわたって地域の秩序を維持できること」を第三セクター鉄道の走る地域の目標だと仮定する。

鉄道は地域が振興するために何ができるであろうか。ここまで述べた仮定が正しいならば、地域が振興することと、物や人や情報の移動を活発化さ

	1960年	1970年	1980年	1990年	2000年
郡家町	11134	9921	9808	9802	10009
船岡町	6117	5286	4988	4996	4664
八東町	8311	6935	6507	6293	5572
若桜町	9616	7443	6633	6004	4998

表 2-2-1 若桜鉄道沿線の人口推移（単位・人）

（1960年のデータは「昭和35年国勢調査報告 第四巻 鳥取県」

（総理府統計局）、残りは「鳥取県の人口」¹各年版より）

せること 鉄道がより活発に利用され、結果として鉄道も栄える、あるいは維持が可能となることは密接に関わっていると考えられる。直感で捉えても、公共交通機関が住民にとって利用しやすければ、その土地に住む（住み続ける）というひとつのきっかけになる。これは定住人口の維持につながるであろうし、同時に外からの人口をも呼び込みうるかもしれないが、交流人口の場合はそれに加えて地域そのものの集客力 仕事や観光でその土地を訪れる需要を生む力 が必要不可欠であると思われ、とりわけ観光資源を売り出す場合などは交通事業者側もその土地の魅力を売り込んだり、企画商品を作り出すなどの方策が不可欠であると思われる。

人口による地域振興の把握への疑問

ここまでは一般的に鉄道についての考察であったが、果たして第三セクター鉄道の場合、ここで述べてきた「地域振興」に寄与する部分は何の程度あるのであろうか。実際の人口データの一例として、次章で扱う樽見鉄道沿線の数値を挙げてみる。次の頁に示す表 2-1-2 は樽見鉄道の終点・樽見駅を含む岐阜県の根尾村（現在は合併して本巣市）と、根尾村とは南方で接している谷汲村（現在は合併して揖斐川町）の人口推移である。根尾村には元々鉄道はなく、国鉄再建法の定めに基づき凍結されていた樽見鉄道末端部分の建設工事が再開し、樽見駅まで鉄道が開業したのは1989年3月のことであった。他方、谷汲村の村域には樽見鉄道が走っている（こちらの開業は1958年）ほか、古くから名鉄谷汲線（2001年廃線）が通っていた地域である。両者の人

¹ これは国勢調査に基づく人口資料であるが、発行元は1980年までが総理府統計局、1985年～1995年のものは総務庁統計局、2000年のものは総務省統計局）である。「岐阜県の人口」「兵庫県の人

口推移を見ても樽見鉄道の樽見開業を境に周辺自治体の人口と比べて大きな変化が生じたとは言にくい。同じような例はJR鍛冶屋線（1990年廃線）の終点・鍛冶屋駅があった中町（兵庫県、なお今年11月より合併して多可町となっている）にも当てはまる。中町の人口推移は図2-1-3に示したとおりである。

	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年
根尾村	3202	3005	2979	2453	2184
谷汲村	4502	4408	4147	4108	4028

表 2-1-2 根尾村と谷汲村の人口推移（単位・人）

（「岐阜県の人口」各年版より）

1980年	1985年	1990年	1995年	2000年
12028	12079	11748	11698	11686

表 2-1-3 中町の人口推移（単位・人）

（「兵庫県の人口」各年版より）

もっともここで提示した人口は「自治体」の人口であり、厳密な意味での「沿線人口」とは言いにくい。しかし、一般に入手が可能なデータから得られる結果はこの程度であり、少なくとも自治体の定住人口で見ると第三セクター鉄道が果たしている役割があるとは言いがたい。

それでも、「鉄道がなくなると、地域がさびれる」という考えを一般的に聞くことができるのはなぜであろうか。場合によっては、「地域振興」の度合いを人口で測れるという設定そのものに欠陥があるのではないだろうか、と省みてみたところ、「人口は地域振興を測る手段のひとつに過ぎない」「鉄道が人口に与える影響は、今のところ大きくない」というふたつの帰結に至った。

地域振興には、地域それぞれの「スタイル」がある。序論でも述べたように、「その土地ならではの」地域振興が求められており、そういったものを「人口」という視点だけで本当に測りきれぬのか　これが前者の帰結である。

他方で、人口を維持するといった地域のあり方を実現するには、地域としての体系だった施策が求められる。その中で、「鉄道」という交通機関をその体系のなかに組み込んで施策を行った例は多くないように思える。つまり、

鉄道には「地域振興」を果たす素地があるにもかかわらず、それを最大限に生かしている地域はどれだけあるのだろうか　これが後者の帰結である。

とは言え、やはり　で導入した地域振興の概念にも、妥当性があることは否めない。ならば、「人口は地域振興を成し遂げる上で必要な要素のひとつではあるが、必ずしもそれだけが地域を振興させる手段であるわけではない」ということになる。

もっとも、ここまでの議論は主として定住人口を念頭においたものであり、交流人口増加へ果たせる役割については少し様子が変わってくる。前に示した岐阜県根尾村への観光流入客を見ると、1987年度に33万人だったものが、樽見駅までが延伸開業した1988年度には40万6千人にまで増加した。この点について、分析を行った日本観光協会によれば、「樽見鉄道全通」が理由であると示されていた。もっとも樽見鉄道の場合は山間部であり、開通前の道路事情も望ましくなかったことから、鉄道が利用されやすい状態であったと言える。そのような条件を考えると、確かに鉄道が交流人口増加に貢献したケースは存在するものの、「鉄道さえあれば交流人口が増加する」とは一概には言えず、判断しづらいところである。あくまで周囲の状況と、地域が鉄道を「どう利用するか」ということ、言い換えれば鉄道側が利用してもらうために「どう努力するか」ということが絡んでくる話である。

以上のような過程をたどり、地域振興を測る指標としての「人口」を意識しつつも、今回の研究では人口の数値には依拠しないこととする。人口増加や維持が達成されているかを見るよりは、「地域が鉄道をどう利用するか」「第三セクター鉄道側が、乗ってもらうためにどう工夫するか」という点を観察するほうが有益なようである。よって、地域の人口に影響を与えるほどの役割を鉄道が果たすためにはどうすればよいのか　その近似として「地域に影響をもたらす施策」をどのように行っているか、あるいはそれ以前の段階で、鉄道が維持するためにどのような施策を講じてきているか　という点について着目することにし、次章で検討を加えていくことにする。