

維持可能な地域社会と地方公共交通

——石川県北陸鉄道の事例から——

藤 川 賢
堀 畑 まなみ

1 はじめに

過疎化は、長く日本の国土形成における根本的な問題とされながら、同時に実質的にはやむを得ないこととして放置されてきた面がある。『日本の過疎地帯』において今井幸彦氏は、経済審議会地域部会による答申が過疎の問題点を指摘する一方で大都市への人口集中を暗に是認していると批判しているが（今井1968：187）、首都圏などへの集中傾向はその後も今日まで続いている。

地域格差は、同時に、さまざまな主体によって利用されてもきた。廃棄物処理と原子力施設はその代表例であり⁽¹⁾、過疎化と環境問題の関係は深い。筆者らはそうした視点から産廃問題について調べてきたが、その中で本稿の課題である公共交通について考えるようになった。全国各地の産廃に関するニュースを追いかけていた堀畑が、産業廃棄物問題と地方公共交通の存廃問題がしばしば並んで報じられることに気づいたのである。

香川県豊島の産廃不法投棄事件のかたわらでは宇高フェリーの問題があり、豊島への船も一時半減される可能性があった。処分場問題で揺れた岐阜県御嵩町では名鉄八百津線が廃止されて名鉄広見線にも存廃問題が浮上している。高レベル放射性廃棄物処分場の審査受け入れが取りざたされた高知県東洋町で

は、第三セクター鉄道や高速バスの赤字が話題となっていた。石川県輪島市では、立ち行かなくなった集落が全戸で産廃処分場に土地を売却し廃村とする計画が全国的にもニュースとなったが、能登地域では、第三セクター鉄道の廃止や路線バスの撤退が続いていた。そこで、産廃問題と地方公共交通の問題には根本に共通するものがあるのではないかと、調査を開始した（堀畑2009）。

本稿は、その中でお会いした門善孝氏の言葉に触発されたことが執筆のきっかけになっている。福井県勝山市で現えちぜん鉄道の存続に尽力され、現在は勝山市議として地域づくりに取り組んでおられる門氏は、存続も大事だが鉄道がなくなると地域がどうなるか、物流や人の流れはどう変わるのかを確認してもらいたいとおっしゃった。そこで、岐阜県東濃地域で、1978年に廃止された北恵那鉄道と国鉄から第三セクターに引き継がれて現在も存続する明知鉄道を比較して沿線自治体の経年変化を調べてみた。その結果は、残念ながら、両線の沿線地域の経緯はよく似ており、単純に鉄道があれば地域の地盤沈下を防げるというものではなかったが、この作業を通じて感じたことが二つあった。

一つは、両線の状況が似ているということは、逆に見ると発電所建設の資材運搬を主目的に建設された北恵那鉄道も、明知鉄道と同程度の苦労や赤字で存続できたかもしれないということである。もちろん、北恵那鉄道には、設備の老朽化や始点の中津町駅が国鉄中津川駅から少し離れていたことなど複数の悪条件を抱えていたが、少なくとも、これほどの郊外では鉄道維持は不可能と単純に思い込む必要はないはずである。これは北恵那鉄道沿線の山村風景を思い出すと意外でもあったが、新たな鉄道建設と既存の線路を維持することの間には、大きな差があるということだろう。

もう一つの発見は、農山村から都市へ、中小の都市から大都市へ、という人口集中がきわめて明確なことであった。明知鉄道沿線も北恵那鉄道沿線も同じである。明知鉄道沿線でも通勤者のほとんどは自家用車を使用するのだから、鉄道の有無による差がないのは当然だろう。さらに、全国的な一極集中傾向の

中で、2000年から2005年にかけての国勢調査結果では、東濃地域の中心ともいふべき中津川市や恵那市（合併以前の区域）でも、わずかながら人口が減少に転じている。その中で旧中津川市に隣接し、北恵那鉄道沿線だった福岡町（現在は中津川市に合併）だけが人口増を示している。これは、福岡町に新たな市街や工場などができたわけではなく、中津川市の郊外化と、周縁部から市部への流入があいまった結果と見られる。モータリゼーションは、都市のスプロールと都心部の人口空洞化、さらに、農村部の過疎化のすべてにかかわっているのではないだろうか。だとすれば、門氏が示唆した通り、この点で、鉄道の維持と地域の維持は深くかかわっているのではないかと考えられる。

本稿は、石川県の北陸鉄道に着目しつつ、この二つを考察しようとするものである。北陸地方は明治期から地方鉄道の建設がさかんであり、現在でも三県それぞれに地方私鉄が存在する。いずれも赤字を抱え、北陸鉄道でもバス転換が進んできた。他方、金沢市では都心部での自動車増加と空洞化が大きな課題とされている。その経緯を見ながら、鉄道の存廃と地域形成との関係を確認した後、鉄道やバスなどの公共交通の維持について新たな見方ができないかを探してみたい。

以下、2では、石川県の代表的な民営鉄道である北陸鉄道の概略、および、金沢市と周辺地域の関係の変化について紹介する。3では、それが全国的な公共交通をめぐる議論とどうかかわっているかを見ていく。その中でも言及するように、地方鉄道の存廃問題では企業経営と社会資本の関係が問われている。鉄道会社の赤字を行政などがどのように補てんするのかということである。だが、現在のところ、その論理や手法は各地の事例によって異なり、全国的な議論になっているとは言い難い。普遍的な認識を深められないことは、過疎社会の維持が各地域の試みにゆだねられている状況に重なってくる。4では、採算に関する議論にたいして公共性をいかに普遍的なものとして主張できるか、そこでの地域社会や自治体の役割とあわせて、考察を進めていきたい。

2 石川県加賀地方の地域と鉄道

(1) 北陸鉄道の変遷と地域の概要

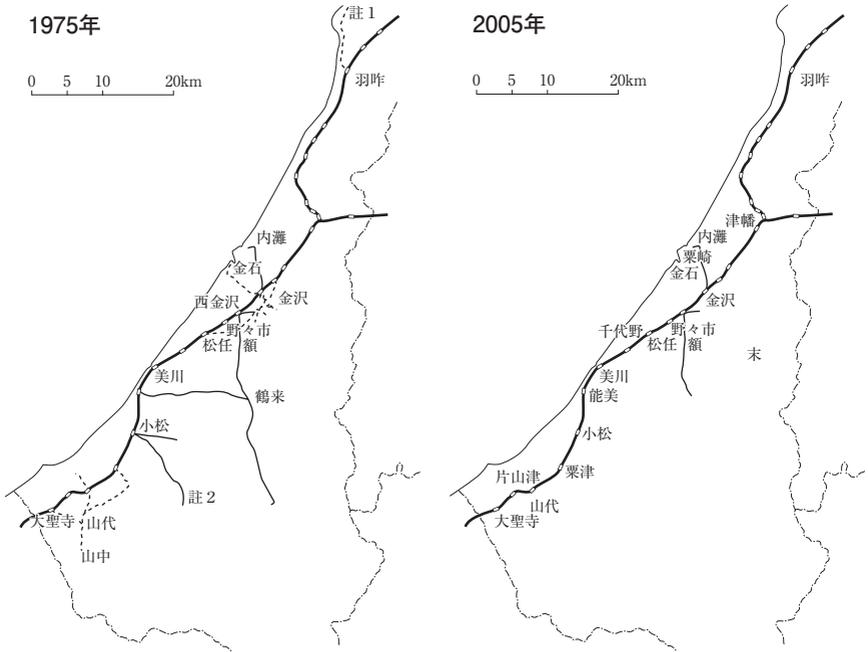
北陸地方のうち越前、加賀、越中の地域は、飛騨山脈から両白山地にかけての山岳地帯から日本海に流れる河川によって形成された平野部を中心に発展してきた⁽²⁾。そこには大小の都市が点在しているが、人や物の流れは幹線の鉄道や道路で結ばれた地域に大きく偏るようになった。そこで1890年の北陸本線開通前後から、周辺の町や港湾、温泉、鉱山などと本線とつなぐもの、あるいは市街電車として、民営鉄道の建設も進んだ。

それらの多くは地元の有力者たちが中心で、たとえば北陸鉄道の「金名線」は1925年に「日本最初の個人経営による地方鉄道敷設」としての認可を受けている。これは、金沢と名古屋を鉄道で結ぼうという構想を受け継いで鶴来町の運送業者小堀定信が独力で取り組んだもので、白山麓から開通が進み、1927年末に白山下一鶴来が全通した（吉野谷村史編纂専門委員会2003：329-333）。鶴来町は、白山に源を発する手取川の中流部に位置し、その下流に開ける金沢平野と白山とをつなぎ、加賀一の宮「白山比咩（しらやまひめ）神社」の門前町でもある。ここからは、金沢や北陸本線の寺井駅への線路も伸びていた⁽³⁾。

北陸鉄道は、こうした民営鉄道が金沢の市電であった旧金沢電気軌道を中心に統合・合併を重ねる形で成立したものであり（図1参照）、現在、石川県内の私鉄および路線バスのほとんどを同グループで管轄している。

北陸鉄道の歴史を富山県や福井県の民営鉄道と比べて気がつくのは、鉄道からバスへの転換が進んでいることである。鉄道輸送は1947年をピークに輸送人員が減少に転じはじめ、1958年からはバスが北陸鉄道株式会社の収益の主役を担っている（北陸鉄道1974:141-142）。1980年廃止された能美線の沿線にあって当時もっとも反対が強かった辰口町の町史は、「北陸鉄道としては、鉄軌道

図1 石川県加賀地方の鉄道路線と人口集中地区の概略（1975年と2005年）



<凡例>

- ◎太線は国鉄（JR）、細線は他の民営鉄道、点線は1975年以前に廃止された民営鉄道を示す。
- ◎図中の地名は、それぞれの年度の『石川県統計書』に記載された国勢調査上の「人口集中地区」を示す。なお、金沢中心部の人口集中地区は拡大して2005年には「金石」および「額」を包含してしまっているが、1975年との比較のためこの二地点は2005年にも記載した。また、地名表記は判別しやすいよう適宜変更してある。
- ◎「人口集中地区」との混乱を避けるため、駅名などは記していない。
- 註1：北陸鉄道能登線（1972年廃止）は、羽咋から志賀町北部の「三明」駅まで25.5kmの路線だった。
- 註2：尾小屋鉄道（1977年廃止）は、北陸鉄道ではない。図中の他の民営鉄道はすべて北陸鉄道である。

と併走するバス路線を積極的に充実させ、新しい需要をバスによって吸収しようという方針をとっているように考えられる」と書く（辰口町史編纂専門委員会1982：437）。

関連して気がつくのは、鉄道の廃止について、会社も沿線自治体も市民も比較的淡々としていることで、金沢市内の路面電車が1967年に全面廃止され、「金沢のような中都市における主要交通機関である市内電車が、極めて短期間に全面的に撤去されたことは、先例がなかっただけに、その後も各方面から注目された」が（北陸鉄道1974:205）、自治体も市民も存続を強く望んだ形跡はない。

現在、北鉄の鉄道路線は、金沢駅と内灘を結ぶ浅野川線と、金沢市の野町駅と鶴来を結ぶ石川線の2線にまで減り、北陸鉄道の営業はバス事業が2億7000万円の黒字なのにたいして鉄道は約1億円の赤字で、利用客の減少が長期的に続いており、将来的には鉄道事業からの撤退も示唆される状況にある（読売新聞石川版2010年5月27日）。石川線の鶴来—加賀一の宮間2.1kmは2009年11月に廃止された⁽⁴⁾。

（2） 地域社会の人口移動

鉄道路線の廃止は、地域社会の変化にどのような影響を与えているのだろうか。それについて、石川県の金沢以西の市町村別人口移動を並べたのが表1である。この表から分かる1970年代と2000年代の違いとして、3点の特徴をあげることができる⁽⁵⁾。

第一に、吉野谷村、鳥越村、尾口村、白峰村という白山麓4村（現在はいずれも白山市）の過疎化が急激に進んでいることである。これらの豪雪地域は1950年代から人口減少が顕著であったが、車でも金沢への通勤が困難でバスの定期代も高いことから、子どもが3人いたら金沢郊外に転居した方が安いとも言われ、また、定年後の帰村者を迎えることも難しくなっている⁽⁶⁾。

第二に、金沢市、小松市、加賀市といった以前からの都市の人口があまり増えていないことである。小松市の人口は着実に増加しているが、金沢市は頭打ち状態であり、加賀市もほぼ同様である。金沢市中心部の人口集中地区の人口密度は、1975年の8326.7人／km²から2005年の6202.9人／km²へと低くなって

いる。商店の販売額を見ても、1975年には金沢市が石川県全体の77.6%を占めていたのに、2005年には67.8%まで下がっている。人口と産業の両方にかかわる空洞化の傾向をみることができる。

第三に、にもかかわらず金沢市への一極集中が進んでいることである。表1に示したように、人口集中地区は各市の中心地から金沢市郊外の新住宅地に移りつつある。代表例が野々市町や松任市（現、白山市）などであるが、ここで重要なのは、こうした人口増が「町」の発展とは無関係なことで、松任市の旧市街では空洞化が起きつつある。鶴来町も同様で、駅近くの中心部は人口集中地区に数えられなくなったが、より金沢に近い地域では人口が増えている。このように、金沢のスプロールが市町の範囲と無関係に進んでおり、大型商業施設も市町の境界付近に増えつつある。

これらは、金沢の拡大とモータリゼーションの結果であり、鉄道の存廃がこうした動きを形成したわけではない。むしろ、これらの影響を受けて、沿線市町の人口が増加しているにもかかわらず北陸鉄道の利用者減が進むのどと見ることができる。金沢の場合、官公庁や大学などへは金沢駅からも野町駅からもバスに乗り換える必要があるので、郊外から目的地に直行するバスの方が便利であり、当然バスよりマイカーが便利である。したがって、鉄道の意味はうすれ、利用者減少と便数減少の悪循環が生じる。

ただし、通勤などの移動における鉄道の比重が小さいことが金沢の地域形成に影響を与えていないとも言い難い。鉄道は比較的高速で大量の人員を運べるので、都市圏を大きくすることができるが、バスではそれが難しい。とくに降雪期の渋滞を考慮しなければならないとなると、マイカー通勤でも職場の近くに住むことが求められる。そのため、金沢市では市役所の周囲7～8km圏内の宅地化が急激に進む一方で、その外側に移住する人は少なく、20～30km圏でも人口は明らかな減少傾向にある。関連して、次に、金沢市のまちづくりについて見ておこう。

維持可能な地域社会と地方公共交通

表1 石川県加賀地方の人口推移

(人)

	1970年	1975年	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年
石川県	1,002,420	1,069,872	1,119,304	1,152,325	1,164,628	1,180,068	1,180,977	1,174,026
金沢市	361,379	395,263	417,684	430,481	442,868	453,975	456,438	454,607
小松市	95,684	100,273	104,329	106,041	106,075	107,965	108,622	109,084
加賀市	56,514	61,599	65,282	68,630	69,196	69,394	68,368	65,580
松任市	31,099	36,170	43,766	52,585	58,142	62,990	65,370	67,488
山中町	13,150	12,806	12,053	12,247	11,518	10,939	10,195	9,402
根上町	12,745	13,665	14,141	14,423	14,268	14,562	15,426	16,107
寺井町	11,678	12,483	13,103	13,678	14,163	14,358	15,308	15,995
辰口町	8,510	9,160	10,009	10,960	11,503	13,113	14,343	15,105
川北町	4,267	4,267	4,256	4,271	4,554	4,514	4,922	5,677
美川町	11,619	12,055	12,217	12,321	12,012	11,803	12,454	12,967
鶴来町	12,280	15,252	17,159	19,271	20,266	20,860	21,477	21,884
野々市町	13,598	23,757	31,817	36,080	39,769	42,945	45,581	47,977
河内村	1,173	1,229	989	987	1,088	1,171	1,205	1,133
吉野谷村	1,881	1,866	1,513	1,534	1,488	1,501	1,400	1,284
鳥越村	4,353	3,904	3,566	3,421	3,378	3,256	3,154	3,002
尾口村	1,179	1,513	846	921	861	750	731	610
白峰村	2,141	1,470	1,230	1,291	1,264	1,249	1,186	1,082

出典：各年度「石川県統計書」および「国勢調査」

註：2000年から2005年にかけて市町村合併があったが、この表では旧市町村境域に基づいた数値を示す。

(3) 金沢市の都市計画と公共交通

金沢市は、加賀百万石の歴史と文化を受け継ぐ城下町であると同時に、伝統産業を受けて都市型の商工業も発展させた内発的発展型都市の典型例とされる(宮本2007:320-321)。戦災からも逃れた町並みは多くの観光客を惹きつけるが、それだけでなく、金沢市の生活水準は全国の類似地方都市と比べて顕著に高いという。たとえば人口で同規模の大分市と比べると、工業出荷額では大分市の方が倍以上大きい、人口1人当たり所得は、大分市の125万円にたいして金沢市が154万円と30万円近い差がある。これについて佐無田光氏は、「多数の中堅中小企業を担い手とする内発型工業化を通じて経済の地域内循環を活発化し、卸売、金融という経済上部機能を蓄積してきたことが、金沢の1人当たり所得を高める結果となっている」という(佐無田[碓山編]2007:135)。

ただし、両氏も指摘するように、こうした都市の形成は長い歴史に支えられた部分が大きく、明確なビジョンのもとにつくられたわけではないため、その長所の喪失が心配されて久しい。

「モータリゼーションの進行は金沢市の都市構造を破壊しつつある。市内電車を撤去したことがつまずきの第1歩であった。……観光都市にふさわしくないような車の洪水となり……ドーナツ化現象がすすんでいる。この傾向は、狭い都心に職・住・商店が近接することによって集積の利益を享受していた金沢市の長所を破壊しつつある。」(宮本1980:265)

同じように『金沢市史』(1989年版)も、金沢市では戦後ながく都市計画のマスタープランがなく、1964年に策定された「金沢市長期計画」いわゆる「60万都市構想」も、「総花的な計画を網羅したもので、財源も中央政府の援助に期待するものだったために社会情勢とともに変わらざるを得なかったと批判する(金沢市史編さん委員会1989:485-488)。

「最も重要な点は、本計画を強力に、独自の立場で推進しようという気迫が

なかったことで、少々の住民の反対を押切っても実施するというは余り行われなかったのはご承知のとおりである。」(同書496)

こうした不自由な開発しかできなかった理由の一つは、金沢市の長期計画が市域内にかぎられたことにあるだろう。金沢の旧城下町はそれほど広くないが、九谷焼や絹織物など金沢を支えた産業は他の市町にひろがっていた⁽⁷⁾。にもかかわらず金沢市の都市計画はその市域内にかぎられている⁽⁸⁾。行政単位が違うこともあって、広域的な都市形成もはかれず、この点では金沢市と石川県との関係もはっきりしない。交通面でもJR西日本や北陸鉄道が民間企業であることや財政的な制約があり、市内電車に代わる鉄路もくり返し話題にのぼりながら実現の気配はない。中心部の渋滞解消は長く課題であり続け、市としてもバス専用レーンの整備などを行っているが、他方では中心部での駐車場確保などモータリゼーションを助長する施策も取らざるを得ない。

最近でも、金沢市は2007年3月に「新金沢交通戦略」を策定、中心部を歩ける街にするとともに、市街地内および主要ルートの子バスの利便性を向上させ、パークアンドライドの充実により、脱マイカーを目指している。その基本概念は、利便性低下と利用者減少の負のスパイラルを逆転させ、利便性向上と利用者増加の好循環を生み出すこととされ、100円の「まちなかシャトルバス」など具体策も進んでいる(浅川2010:21)。しかし、他方でバス離れは着実にすすんでおり、1999年に金沢市が導入した市街地の100円均一コミュニティバス「金沢ふらっとバス」も、好評のうちに走行していたが、10年目の2009年には4年連続の利用者減で市の年間負担額が6450万円にのぼった(朝日新聞石川版2009年7月3日)。関連してバスと連携するパークアンドライドも、これまでなかなか浸透してこなかった(朝日新聞石川版2007年1月13日)。上記のように利用者減少が続いているためか、北陸鉄道の両鉄路についてもバス路線に準じる扱いしかされていないように見える。

金沢市交通政策課の担当者も述べるとおり、公共交通利用促進条例は「宣言

的な」ものであり、公共交通を最終的に支えられるのは市民である（木下2009：31－32）。ただ、市民の交通手段の選択は、当然ながら、公共交通の利便性や都市形成のあり方に依拠する。交通政策は単独で行えるものではなく、広域のかつ全体的な視点と、それともなう基盤整備が必要である。だが、金沢市ではその余裕がなく、近隣自治体の財政事情はさらに厳しい。鉄道は、複数の自治体にまたがるものであり、だからこそ公共交通の中心的存在であるかのように扱われてきた。しかし、それと他の公共的な計画との関係は明確ではなく、北陸新幹線などの大規模なものは自治体の計画にとっては所与の前提であり、逆に、北陸鉄道のように小規模な存在は複数の自治体の間で宙に浮くことがある。他方で、鉄道とバスを両方運行させる企業から見れば赤字の鉄道を残すメリットはほとんどない。沿線住民も鉄道やバスの存続は望むものの現実にはより便利な自家用車を使うのが自然である。企業を含めて、誰が公共物としての位置づけを決め、また、その責任をとるかが不明確なのである。地域社会にとって公共交通の「公共」とは何なのか、次節で考えてみよう。

3 公共交通の位置づけ

(1) 鉄道の存廃における金銭的負担

民営の鉄道にとって公共交通としての位置づけは、その存廃と直結している。北陸鉄道の現状はまさにその一例であり、北鉄では、石川線が約7500万円、浅野川線が2900万円の経常赤字を出している（2009年度）。利用者数も減少が続く、老朽化した設備の更新にも約27億円が必要と試算されていることから、沿線自治体からの補助がなければ存続は厳しいという見方を示している。

これについて、角光雄白山市長は、「赤字の原因が車社会や沿線自治体の街づくりにあるとは、まさに他人事。公共交通企業としての責任を果たしていない」と批判したという（読売新聞石川版2010年6月16日）。この批判は、日本

の鉄道会社に課せられてきた公共性の独特な事情を端的に示していると言える。というのは、日本では鉄道は経営者に利益をもたらすのが当然であり、その代わりに経営者が一定の責任を果たすべきものと長く考えられてきたからである。それを象徴するのが「内部補助」で、鉄道会社には黒字路線の収益で不採算路線を維持させることが求められてきた。これは、企業経営の合理性などの視点からは不自然だが、国や地方自治体が補助金を負担しなくてよいという行政に都合のよい制度なので受け入れられてきたと指摘される（堀内2010：37）。

内部補助は、旧国鉄だけでなく私鉄にも適用されてきたが、企業経営が2000年前後から株主重視へと変化したことや鉄道の収支悪化などの影響を受けて、名鉄、西鉄など大手私鉄のローカル線廃止が相次いだ。北陸鉄道の動きも、この流れでみることができる。

赤字路線維持とともに鉄道会社にとっての「公共負担」と数えられていたのは通勤通学定期など政策による各種割引運賃である⁽⁹⁾。旧近鉄北勢線でも、大手私鉄の均一割引制度により、三岐鉄道の2倍以上の通学定期割引率が敷かれていたために、通学利用者が多いにもかかわらず収益率が悪くなっていたという（森田2003：70）。北勢線は、2000年に廃止を表明した近鉄にかわり、2003年から三岐鉄道が運営にあっている。その際には、沿線自治体が用地取得などの費用を負担することが決められ、運賃も近鉄より少し上がった。

こうした変化は、かつては経済以外の論理によっていた地方の不採算路線の維持について経済的な見方が強まり、それにつれて地元の負担が重くなることを示している。上述した白山市長の言葉も、こうした経緯の上に成り立つものだろう。市長の批判が示すように「公共性」という言葉のもとで考えられてきたものの急激な変化は、いくつかのひずみをもたらしているように見える⁽¹⁰⁾。以下、バス転換および道路との比較から、それについて見ていきたい。

(2) バス転換の公共交通としての意味

鉄道からバスへの転換は、必ずしも近年のものではなく、その理由も経済的なものとは限らない。たとえば、松任と金沢市野町を結ぶ北陸鉄道松金線は、戦争中の軍部要請に基づく軌道撤去や戦後の補助打ち切りなどの打撃もあったが、並行する北鉄バスに移動する乗客が多く、早くも1955年に廃止されている。今でも、松任から金沢市街へJRではなくバスを利用する人が少なくないという。

ただし、1950年代から60年代にかけて急増した乗合バスの乗客数は、1968年ごろにピークを迎え、1973年ごろまで横ばい状態が続いた後、急降下する。そのグラフは山型で、落差は鉄道より激しい。全国で見ると、1968年に101億人だった輸送人員は2005年には45億人と半分以下になっている。営業収入のピークは2002年と後ろにずれ込むが⁽¹¹⁾、これは乗客数の減少を運賃値上げでおぎなったのと高速バスの影響が大きく、地方路線バスの苦境は1970年ごろから一貫している。

にもかかわらず、まさに1968年前後から取りあげられるようになった旧国鉄の赤字路線廃止を典型として、鉄道廃止によるバス転換が続き、それ以外の代替手段はほとんど考えられてこなかった。中には増便等によって利便性が増した例もあるが、多くはバス転換によって利用者減が激化し、なかには3分の1に減少した例もある（浅井2004：147）。その結果、減便や運賃値上げと利用者減少との循環によって代替バスも廃止されることがある（堀内2010：101）。

そもそも路線バスは鉄道以上に一系統ないし一便ごとの経費と利益との関係が計算しやすく、また、廃止や路線変更が容易なため、公共交通として維持するのに適さない一面がある。とくに日本のバスは、一部には公的資金による補助が存在するとはいえ、運賃収支率が93%とドイツの60%やアメリカの43%などに比べて高く、利用者からの運賃収入を基本として維持されてきたため、利

利用者の少ない路線の廃止や減便、サービス低下による利用者の逸走という悪循環に陥ったのである（秋山他2009：58）。北陸鉄道グループでも、高速バスや都心部の収益悪化の影響を受けて過疎地路線の末端部分が一部廃止されるなどの事態が継続している。

このことは単なる路線維持だけでなく、サービスや安全性の問題とも直結する。バス事業では人件費の占める割合が高いため、経営効率化にあたっては、その削減が第一とされる。北鉄グループでも地方路線を中心に分社化を進め、自治体からの補助を受けやすくするとともに乗務員の合理化を行っている。これは全国的な傾向であり、バス産業労働者の年間平均労働時間は全産業の平均値（男子）より年間で約250時間長い一方、民営バス労働者の年間所得額は1994年から2004年までの11年間に年間所得額が約150万円も下がり、2000年を境に全産業の平均より低くなっている（秋山他2009：38-40）。

その影響は安全性や信頼性にも及ぶ。分社化などによる合理化が進んだ北鉄バスグループでも2000年代に入ってから事故や不祥事が目に見えて増えている。2007年には、前年来13回におよぶ運輸局の立入監査や警告にもかかわらず事態が改善されないとして、「指導の限界」も指摘されたほどである（読売新聞石川版2007年8月23日）。

バスは、自治体による補助も柔軟に対応しやすく、また、コミュニティバス、福祉バスあるいは乗合タクシーなど多様な選択肢を組み合わせることができる。だが、それだけに主要な交通手段にはなりにくい。鉄道からバスへの転換は、長い目で見ると、公共交通廃止への橋わたしにすぎないのではないかという懸念がある。そこでは、公共交通としての積極的な姿勢が見えないのである。地方の公共交通が利益を生む事業ではなくなり、「公共負担」の金額が多くなるとともに、公共交通の意義や財政的責任について考え直すのではなく、個別の採算や補助金額の問題に論点移ったことが、バス転換の背後に存在すると考えられる。

鉄道やバスが、公共交通といわれながら経済的な視点で語られがちなのに比べ、道路は経済性とはほぼ無関係に整備されてきた。これは今更指摘するまでもない事実だが、地域の財政や行政にとってはやはり大きな存在なので、簡単に確認しておきたい。

(3) 公共交通としての道路整備

日本の鉄道網は、その地域の人口密度にあわせて大都市圏では輻輳する一方、遠隔地や山岳地帯ではわずかしか通っていない。それにたいして道路網は、もちろん大都市を中心にしてはいるものの鉄路より均質的に敷かれ、山岳道路やトンネル、架橋などの技術によって、ある意味では自然地理的な条件さえ克服している。鶴来町の総道路延長は、1954年の合併時から30年間に約2倍にまで伸びた（鶴来町史編纂室1984：598）。現状では明らかに道路こそが最重要な公共交通体系である。

これは、行政の側からも明らかである。鶴来町には、合併以前から石川県が所管する石川土木総合事務所があり、国道や県道の建設・整備・除雪等を行う。近隣の金沢市、小松市、加賀市などにも同様の事務所があり、ほぼ広域行政区ごとに県が道路整備を直轄する形になっている。当然ながら市役所にも土木課が存在し、市道を担当している。それにたいして、北陸鉄道やコミュニティバスの運行は白山市では企画課の業務のうちごく一部にすぎない。これは全国にほぼ共通する状況であり、公営のバス電車を運行しない自治体にとっては公共交通を総合的に体系化する部署はなく、道路こそが行政が責任を負うべき交通体系なのである。

このことは、財政面からもはっきりしている。たとえば、白山市の平成22年度予算は、468億700万円であるが、このうち、道路整備事業が18億1712万円、街路整備事業が4億4850万円、除雪対策事業が2億2297万円を占めるのに対し、コミュニティバス運行事業は8443万円、路線バスへの補助金は約3000万円であ

る⁽¹²⁾。

このように道路整備費用の割合が大きいのは財源が複数存在するからで、たとえば過疎対策事業や離島振興事業の補助金でも道路や港湾の整備は主要な支出項目になっている⁽¹³⁾。したがって、鉄道にたいする道路の偏重は国の財源においてより顕著であり、香川正俊氏によれば2005年度の道路整備財源は、総額約9兆3438億円（道路特定財源が約56.4%、一般財源が29.23%、財政投融资等14.4%）であり、他方、地方中小鉄道にたいする国の補助予算額は合計で35.02億円に過ぎない（香川2005：29-30）。

言うまでもなく、こうした道路と鉄道の関係はきちんと議論されてきたものでもなく、歴史的にもそれほど古いものとは言い難い。道路整備予算の多さが自治体でそれほど問題とされなかったのは、その多くが国や県から出された資金であり、採算や費用対効果を細かく計算する必要がなかったからである。旧国鉄の路線に収益を得る見込みが元から立たない政治路線があったように、鉄道も内部補助などによって、その採算は自治体とは関係ないところで考えられていた。それが、近年、急変してきたために、鉄道やバスの存廃が過疎化とかかわる地域で次々と問われるようになったのである。だが、国の財政も厳しくなっている以上、課題が鉄道やバスへの補助に留まるとは考えられず、道路に関する行政負担は金額が大きい分、より深刻な課題になる可能性がある（香川2002：73）。アメリカでも財政が緊迫した自治体が街灯を消し、舗装道路を砂利道に戻しているという話がある⁽¹⁴⁾。言うまでもなく、これは交通以外の公共施設にもかかわってくる。2005年に廃止された日立電鉄の存続を求めた運動団体では、鉄道の次は同じ企業が運営する病院がなくなるかもしれないという危機感を持っていた（帯刀他2008：12-13）。これらは、どこで切り離せるというものではない。だとすれば、採算と経済性に関する議論と公共性と自治体の寄与に関する議論をどう重ねていくか、より広い視野での考察が必要になるだろう。

4 公共交通の維持と地域の自治

(1) 廃止の論理と公共性

今日の道路建設と同様、鉄道も採算とは無関係に建設された例が少なくない。それは国鉄において顕著で、大正期の「我田引鉄」が戦後にも引き継がれ、国鉄にとっては、自己の意志で投資を決定できずに自己負担で新線を建設、経営する状況が生まれた。とくに「鉄道建設公団」設立の1964年以来それに拍車がかかり、1964年から1970年までに14路線248km、それ以降1976年までに33路線674kmが開業、2000km以上が建設中だった。その意義と費用対効果については批判が存在するところである（山田2002：34）。その一方で、1968年から始まる国鉄赤字路線廃止は、収支と輸送密度を基本とした。国鉄をめぐる混乱の一つは、公共性や遠隔地の利便性を重視する建設の論理と赤字整理にかかわる収支計算とが同時期に併存したことにある。

赤字鉄道の維持という問いは、この時期から自治体に担わされることになる。国鉄廃止路線を引き継ぐ場合の補助などが存在したためもあって条件は個々に違うが、それだけに客観的な基準がないまま、主に都道府県が主要な判断主体となった。これは民営鉄道の廃線問題にも引き継がれ、沿線市町村もまきこみつつ、今日に至っている。それについて、清水省吾氏は、鉄道の「赤字」という概念の中に、鉄道会社の会計における赤字と、行政による鉄道への運営経費支出という相異なる二つの意味が内包されていることと指摘する。このことと、道路整備は地方交付税の基準財政需要額の対象になり国庫負担に頼れるが鉄道にはそれが無いことが、鉄道廃止が選択されやすい状況を作り出しているというのである（清水2005：41）。

この状況は、2000年前後に行われた運輸需給調整に関する規制緩和によって強化された。規制緩和の基本は、鉄道・バス・トラック・タクシーなどの参入

と撤退をしやすいとしたものであるが、その影響は、過疎地を中心に地方自治体にとって大きかったと考えられる。撤退が容易になった分、自治体が路線維持を求めるなら相応の負担を要するし、鉄道やバスが廃止された場合に代替手段を講じるのも基本的には自治体だからである。国土審議会の委員でもあった竹内伝史岐阜大学教授は、公共交通政策が自治体に移譲され、「シビルミニマム」としての市民モビリティ確保を市町村が根本から構築・推進することが求められるようになったと論じる。

「このような公共交通サービスの欠如した地域における市民モビリティの確保に関しては、国（地方運輸局）や都道府県も支援の姿勢を持っているものの、市民に直接接する基礎的自治体である市町村が、主体的に施策を講ずるよう期待されている。」（竹内2005：23）

だが、竹内氏も認めるとおり、自治体の積極的施策を推進するために不可欠な自治体財源の拡充は未だ確保されておらず（同書：26）、市町村の側から見れば、準備もないままに責任だけを押し付けられたことになる。

（2） 地方分権とシビルミニマム

公共交通の存廃に関する地方分権化については、おそらく二通りの批判が考えられる。一つは、それが国による行政責任の放棄でありながら（香川2002：80）、「中央集権的に進められ」た「上からの分権化」（田中1999：117）だということである。公共交通への行政補助は前から存在し、1972年以来、平均乗車密度5人以上15人未満のバス路線について「都道府県が主体となって」補助を行う場合に国が同額補助を行う制度がつくられ、路線バス維持の中心施策となってきたが、名目的には都道府県が「主体」であっても基準にしたがって補助行政が進められたのが実態であり、都道府県も市町村も公共交通維持は積極的な政策の対象になってこなかった（同書：115）。それが、地方の鉄道やバスの維持が困難になった時期に押し付けられたことへの批判である。

もう一つの批判は、なぜ、シビルミニマムが問われるのかという点に関するものである。言い換えれば、最適な公共交通体系を形成する余力がないまま「ミニマム」への切り捨てが進むことへの批判である。たとえば金沢市では、上述のように市の中心部を經由して北陸鉄道の2路線をむすぶことができれば両線の利用者は大幅に増加すると期待されるが、市内の新鉄道は路面電車廃止以来の話題でありながら実現してこなかった。道路の狭さや私鉄と自治体の関係などの事情があるとはいえ、最大の理由が財政であることは間違いない。だが、環境面での利点などがあっても、十分な国の財政支援を得ることは難しいだろう。金沢市にだけ特別の補助を行うことはできないからである。同様の理屈が都道府県と市町村の間にも通用する。たとえば、先に触れた北勢線（近鉄→三岐鉄道）存続に関しても、沿線三市一町とは対照的に三重県は消極的な姿勢で一貫し、廃止代替バスなら財政支援を行うが鉄道は「シビルミニマム」としての最終的な公共交通機関ではないので公的資金の投入はできないと述べていたという（森田2003：74-75）。

個人にはできない事業を行うのが公共事業だとすれば、相応の財政が必要なのは言うまでもない。その中で最も小さい行政単位である市町村に公共交通をゆだねれば、とくに過疎地ではシビルミニマムはどんどん切り下げられていくことになる⁽¹⁵⁾。シビルミニマムを問うのであれば全国的な議論の中で定めるべきであり、自治体が主体となるのであれば、地域ごとに最適な公共交通体系を構築できるような体制を整える必要がある。香川氏が、地方鉄道や地方バスの経営低迷には国や各自治体が過疎政策と交通政策を乖離させたところに原因があると強調するように（香川2002：106）、公共交通に関しては自治体の役割から問い直す必要があるのではないだろうか。

(3) 地域の維持をどう認識するか

日本の公共交通は、上記のように運賃収益による存立を基本としながら、現

実際には不採算路線の多い過疎地でも長らえてきた。旧国鉄を中心とした内部補助および国庫負担、自治体による補助、関係者の努力などによって、公共性と経済性は何とか両立されてきたのである。もちろん、撤退した鉄道やバスは少なくないが、それによって地域の交通手段が脅かされることはあまりなかった。ただし、国鉄解体が話題になるころから厳しくなった状況は、2000年前後に急変し、シビルミニマムが問われるようになった。それについて本稿ではこここで、採算や市場の論理にたいして公共交通をどう維持するかという議論が欠如したまま責任が市町村に押し付けられようとしていることを批判してきた。

この議論の欠如は、住民と自治体との関係においても、ローカルな公共交通を苦境に追いやっている。北陸鉄道浅野川線は年間約3000万円の赤字を出しているが、これは沿線の全世帯のうち誰か一人が半年に一度鉄道で往復する回数を増やせば解消される数字だという。これはそれほど難しいことではないが、多くの人はそれを知らない。鉄道でもバスでもローカル線に乗るのは高校生と高齢者であり、その間の世代の人たちは自家用車を利用する。したがって、鉄道の存廃に関する住民会議を開いても、そこに召集された人と実際の鉄道利用者は、まったく異なるという。多くの人たちにとって、地方公共交通は、自分には不要だが、子どもや高齢者あるいは将来のことを考えると必要なものなのである。このように直接的でない課題を考慮するためには何らかのきっかけや余裕が必要だが、乗車人員数が住民の意思を反映しているとみなす採算の論理ではそれが与えられず、利用者の減少が廃止に直結してしまう。

個人を中心とする近代化政策においては、移動が当然のこととされてきた。誰でも便利な所に転居することができ、逆に、人が集まるところは便利になる。その裏返しとして、過疎化が進めば不便になるのは当然ということになる。廃止が当然のものをどう維持するか、この問いを考える枠組みも全国的には確立されていない。公共交通も含めて、経済的に不採算で国益等の観点からも評価しづらいものは、その都度、政策的判断で決められてきた。先述した1972年か

らの赤字路線バスへの補助もその一つである。そうした政治的配慮の余地が縮小されてきた今日、自治体や地域あるいはまったくの任意団体から具体的な取り組みが始まっている⁽¹⁶⁾。地域社会の維持を課題の中心に置くことで、どのような考え方や方法があり得るのか、また、それらはどのような普遍性を持ち得るのか、筆者らとしては、各地の取り組みから学びながら、「シビルミニマム」や「関係者の努力」だけでない公共交通の維持への道筋を今後考察していきたい。

5 むすび

冒頭でも述べたように、本稿は、過疎とかかわる側面での産廃問題と公共交通の共通性を念頭に書かれたものである。産廃問題と地方公共交通の共通性として第一に指摘できるのは、どちらも全国的な問題としての議論があるものの主要なニュースとしてはその現地でしか大きく取り上げられないことである。関連して、第二に、産廃施設受け入れの諾否や鉄道の存廃が、地域の人たちの判断や熱意などの結果として語られがちだということがある。その理由でもある第三の共通点は、産業廃棄物が地価の安い過疎地に運ばれることも、赤字のローカル線が廃止されることも、やむを得ないという認識が存在することである。この認識を積極的に支持するのではないにせよ、では、どこでどう歯止めをかけるべきか分からないまま、個別の事例の当事者に任されているのが現状だといってもよいだろう。

市場の論理や競争の論理は、自由な移動を前提にしてきた。個人は、居住地も通勤通学先も買い物の場所も自由に求めて移動できるという発想である。ここでは、発展や成長に比べて維持は軽視されてきた。使用者のより自由な移動を可能にする自動車への移行は「発展」であり、それが地域に与える影響については二の次にされてきたのである。地方の公共交通が中高生や高齢者など

「交通弱者」の「シビルミニマム」などとして消極的な位置づけしかされてこなかったこともこれとかわる。

だが、移動やそれにとまなう競争と淘汰は、基本的には発展としてとらえられてきたが、地域社会の維持という観点からは疑問があるのではないか、というのが本稿の出発点となる課題だった。とくに大都市圏から離れたところでは、この疑問は大きい。それについて本稿の前半では、過度のモータリゼーションとドーナツ化は、金沢市にとっても、鶴来町など周辺の町にとっても、白山麓など郊外の村落にとっても、一定の歯止めを要するよう見えることを示した。

経済原理にもとづくこうした現象は、自然の流れのように見えるが、必ずしもそれだけではない。鉄道も道路も、経済からは独立した政策や論理にしたがって建設されてきたし、その中で道路の比重が増したことにも政治的な理由があると考えられる。本稿の後半では、それに関連して、地方交通の採算性が悪化するにつれて、公共交通の「公共」に込められた意味が変容すると同時に、経済性を重視したバス転換や路線廃止の力が強まったことについて論じた。シビルミニマムとして最低限のものは維持するとして、それ以外は経済性の論理にしたがって廃止もやむを得ないという考え方は、道路および鉄道の建設の歴史から見ると当然とは言えない。

関連して、それらが自治体を中心とする地域の判断や負担にゆだねられることにも疑問がある。経済性の論理は競争をとまなうから、格差も生じ、より弱い地域で混乱が大きくなるし、その結末も地域に負わされる。産廃問題と同様、地方公共交通の存廃にもこうして経過をみることができる。鉄道やバスの廃止による交通弱者の存在が懸念される地域と、自治体の財政悪化で道路補修や雪かきもいつまで現状を維持できるか将来に不安を抱える地域との重なりは大きい。そうした地域に「シビルミニマム」の策定を求めることは、事実上の過疎地切り捨てにつながるだろう。旧国鉄の赤字線廃止でも、地域ごとに存続の方法が模索された結果として北海道ではきわめて多くの線路が撤廃された。

そういう意味では、地方公共交通は地域社会の維持という観点から見直されてもよいのではないか。早く、安く、快適にすることで利用が増加すれば存続可能な鉄道は少なくないとみられる。このことは地域形成の観点からも一考の余地がある。自動車への過度な依存は都心部の人口空洞化などと同時に、鉄道なら通勤圏内に入るような地域でも過疎化を招く可能性がある。首都圏が50～100kmの範囲まで拡大しているのは鉄道と深い関係がある。また、過疎地における道路整備の負担を考えると、地域の均衡を保つ上で鉄道が果たし得る役割は小さくないはずである。

こうした考え方は、首都圏などの大都市ではとくに必要とされず、その意味で普遍的とは言えないかもしれない。だが、経済発展に関する普遍的な論理が格差を生んできた側面もあり、この格差を克服しようとするなら、各地が独自に地域の維持に関する計画を立てることが求められる。実際、各地では具体的な活動やアイデアが生まれている。それらをより拡充するとともに、そこに見られる多様な論理を全国的に認めあうことが、維持可能な社会に向けた一つの手段になるのではないだろうか⁽¹⁷⁾。

註

- (1) 沖縄に代表される軍事施設もある意味でこの一例だろう。
- (2) 北陸地方の地域維持と地域格差を考える際には、能登および若狭の存在がきわめて重要であるが、ここでは石川県加賀地方に限定して言及している。
- (3) 2005年に鶴来町は、日本海に面する松任市および旧石川郡の美川町、河内村、吉野谷村、鳥越村、尾口村、白峰村と合併し、「白山市」となった。
- (4) この区間廃止について地元町内会を中心に「北陸鉄道石川線を考える会」が設立され、存続を求めるシンポジウムなども開かれたが、行政などからの具体策も示されないうまま、北陸鉄道の廃止表明から1年で予定通りの廃止になった。石川線、浅川線全体の存廃問題についても「かわら版」などによる呼びかけが行われているものの、2010年夏時点では組織的な取り組みは見られない。
- (5) 能登地域の全体的な人口減少と都市空洞化も顕著な傾向であるが、ここでは触れる

余裕がない。

- (6) 白山市役所でのヒアリングによる。なお、もっとも山奥にある白峰村は、集落が小さく比較的まとまりやすいこと、地域リーダーが存在し、独自の施策や試みを行えること、村に残っている人がいるので定年後の帰村などしやすいこと、により、新たな道筋も見えつつあるという。
- (7) 都市が農民の加担によって成長し、また、そのためもあって都市の方が有為転換の定めない存在であることなどについては、柳田國男の議論も参照（柳田1991：344－346）。
- (8) これについて佐無田氏は、かつては、金沢から能登方面、福井から大野・勝山方面へと、都市から農村へ下請け機業が立地されていたが、繊維産業の国外移転などにより、都市と農村の循環的關係が途切れたことを指摘し、金沢市の姿勢を次のように批判する。

「日本全体が人口減少社会を迎えるにもかかわらず、中核都市をはじめいずれの市町村でも、自治体間競争に煽られ、自分たちの地域だけは人口を吸収して拡大するという将来計画を立てている。たとえば2006年に策定された金沢世界都市構想第二次基本計画では、人口動態からすると減少基調に入るが、諸施策によって社会動態人口を増加基調に転換させることで、2015年には1万人増の46万5000人になると設定している。これは他の市町村も同様であるが、過疎地域を広域全体で支えていく気運には乏しい。今のように、自分たちの自治体だけ、あるいは、都市部だけが生き残ろうとする戦略は、広域全体では環境的・社会的に維持不可能であり、長期的に衰退の道を歩むことにならないか。」（佐無田〔碓山編〕2007：269－270）。
- (9) 1971年7月「運輸政策審議会答申」、運輸経済研究センター編 1988『鉄道政策論の展開』白桃書房、p.320－321による。
- (10) 田中重好氏によると、1972年に赤字路線バスへの公的補助が全国的に実施された際にも、法的な裏付けはない「政策的な判断」にすぎず「公共性」の基準などに関する議論はなかったという（田中2007：58）。
- (11) 1992年の営業収入は1兆2332億円、2005年には9683億円。
- (12) 白山市広報2010年4月号および白山市役所での聴きとりによる。なお、コミュニティバスと同じ「公共交通の利便性向上」の項目に、松任駅自由通路整備事業2億7000万円、松任駅南土地区画整理事業に5億4307万円が組み入れられている。
- (13) とくに山間部において道路整備が重要な課題であったことは論をまたないが、他方、モータリゼーションが、歩荷や薪炭などを主要な収入源としていた山村の生活に打撃を与えると同時に、近隣鉱工業地域などの雇用につながりやすくなったことで、過疎化を促進したことは、石川地域でも随所で指摘される（尾口村史編纂専門委員会1981：

537-538, 農政調査委員会1966:118)。

- (14) ポール・クルーグマン「崩れゆく社会基盤と公教育」(朝日新聞2010年8月12日コラム)による。
- (15) ただし、公共交通に関する地方分権は、もともと地方公共交通の切り捨てとともに政策とされたのではないかという疑いもある。1981年7月6日に運輸政策審議会が提出した答申「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方針」は、不採算な公共交通の切り捨てを示している。これについて、香川氏は、「5万人以下の地方中小都市や過疎地域では、鉄道はもちろん場合によっては一般乗合バスも不必要とみなしており、最終的には自家用乗用車でのみ移動せよというに等しく、交通のあり方を効率性や利便性だけで捉え、公共交通が地域振興に果たす役割を無視するものである」と批判する(香川2002:15)。
- (16) 冒頭で紹介した門善孝氏も参加するNPO法人ふくい路面電車とまちづくりの会(ROBA)の他、RACDA岡山、RACDA高岡など、各地に公共交通と地域について考え、実践する組織が存在する(鉄道まちづくり会議2009)。また、三重県四日市市や青森県深浦町などではコミュニティがバスの運行に積極的にかかわる事例がある。
- (17) 金沢市の交通政策課でも、新しい都市計画道路をつくらないなどの方針転換をおこないつつ、長期的にライフスタイルから交通体系を見直したいとのことであった。

参考文献

- 浅井康次 2004『ローカル線に明日はあるか』交通新聞社。
- 浅川明弘 2010「歩行者と公共交通を優先する金沢市のまちづくり」『地域開発』545(2010年2月)号, 20-23。
- 秋山哲男・吉田樹・猪井博登 2009『生活支援の地域公共交通』学芸出版社。
- 福田晴仁 2005『ルーラル地域の公共交通』白桃書房。
- 北陸鉄道 1974『北陸鉄道の歩み』北国出版社。
- 堀内重人 2010『鉄道・路線廃止と代替バス』東京堂出版。
- 堀畑まなみ 2009「地方鉄道存続問題の新展開」『Eco-forum』26(4):44-51。
- 碓山洋・佐無田光・菊本舞編著 2007『北陸地域経済学』日本経済評論社。
- 今井幸彦編著 1968『日本の過疎社会』岩波書店。
- 香川正俊 2000『第3セクター鉄道と地域振興』成山堂書店。
- 香川正俊 2002『第3セクター鉄道』成山堂書店。
- 香川正俊 2005「なぜ公共交通は赤字なのか」『月刊自治研』47(552):29-35。
- 金沢市史編さん委員会 1989『金沢市史』。

- 木下浩之 2010 「金沢市における地域公共交通施策の取り組み」『自治体法務研究』20：3
26-32。
- 宮本憲一 1980 『都市経済論（第二版）』筑摩書房。
- 宮本憲一 2007 『環境経済学 新版』岩波書店。
- 森田優己 2003 「北勢線の廃止・存続にみる地域交通政策の課題」『桜花学園大学人文学部
研究紀要』5：65-77。
- 農政調査委員会 1966 『日本の農業47 低開発地域』同会発行。
- 尾口村史編纂専門委員会 1981 『石川県尾口村史第三巻』尾口村役場。
- 清水省吾 2005 「地方鉄道の抱える経済的障壁」『月刊自治研』47（552）：36-42。
- 鈴木崇児 2002 『都市鉄道の次善料金形成』中京大学経済学部。
- 竹内伝史 2005 「市民の足を守る公共交通政策」『月刊自治研』47（552）：20-28。
- 田中重好 1999 「地域公共交通と地方分権化」『法学セミナー』533（1999-7）：114-
117。
- 田中重好 2007 「地域の中から公共交通の基準をどう作っていくのか」『運輸と経済』67-
11：57-65。
- 帯刀治・山田稔・齊藤康則・伊藤智毅・西村ミチ江・篠原睦美・相原正夫 2008 「日立電
鉄線存廃問題と地域社会（上）：企業城下町における存続運動の組織化と展開」『茨城
大学地域総合研究所年報』41：1-21。
- 辰口町史編纂専門委員会 1982 『辰口町史第四巻』辰口町役場。
- 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。
- 鶴来町史編纂室 1984 『鶴来町史現代篇』鶴来町役場。
- 山田徳彦 2002 『鉄道改革の経済学』成文堂。
- 柳田國男 1991 『柳田國男全集29』筑摩書房。
- 吉野谷村史編纂専門委員会 2003 『吉野谷村史通史編』吉野谷村役場。

付記

本稿は、文部科学省科学研究費補助金（課題番号 20653031）及び同研究分担（課題番号19330115）による研究成果の一部である。