

## 【論文】

## 中山間地域における公共交通の持続可能性に関する考察

—日本初となる公有民営方式を選択した  
若桜鉄道の「その後」を事例として—

Examining the Sustainability of Public Transport Located in Hilly and Mountainous Areas: Case Studies of Wakasa Railways which Made a Decision on Publicly Owned and Privately Owned System

相藤 巨\*  
AITO Nao

## 【要旨】

本論は、人口減少により従来までの定期券収入に依存した経営手法からの脱却を迫られている地方鉄道についての考察を、中国地方の中山間地を走る若桜鉄道を事例として行ったものである。若桜鉄道は地方創生事業を活用した上で増便化と観光列車化を実現し、地域住民の利便性向上と鉄道を介した地域全体の観光訴求力向上を模索している。自動車に関する自動運転技術が徐々に普及段階に入りつつある現状において、地域と走行ルートを限定した上で運行する自動運転バスの登場により、若桜鉄道は地域における交通パッケージの要としての役割が付与されつつある。また、地域全体の観光訴求力を高める主軸としての役割、そして消滅可能性都市としての指摘を受けた八頭町及び若桜町も含めた、地域の持続性の象徴としての役割が求められていることが明らかとなった。

キーワード：地方鉄道、人口減少、地方自治

## 1. はじめに

日本における地方鉄道<sup>(1)</sup>は人口減少が進行する中、経営環境としては非常に厳しい状況下に置かれている。中国地方の中山間地を走る若桜鉄道は、1930年の開業以来90年以上に渡り地域の足として営業を続けているが、近年では沿線人口の著しい減少により、従来の延長線上としての経営手法は困難となりつつある。

このような状況下において、若桜鉄道の沿線自治体である八頭町<sup>やづちょう</sup>及び若桜町<sup>わかさちょう</sup>は若桜鉄道を地域の共通財産として捉え、地域を走る鉄道を自治体の存続可能性に欠くこと

\*立教大学大学院 21世紀社会デザイン研究科兼任講師

のできない要素とした上で、様々な政策展開を行っている。

筆者は鳥取県八頭町及び若桜町が2014年に消滅可能性都市<sup>(2)</sup>としての指摘を受けて以降、八頭町の政策形成の変化<sup>(3)</sup>や地域おこし協力隊<sup>(4)</sup>が行うまちづくりの現状、ICT環境を活用した「集いの場」による就労環境の整備<sup>(5)</sup>等、複数の観点から中山間地域における自治のあり方に関する分析を行ってきた。本論はこれら全ての議論に通底する、中山間地域の自治体における公共交通の重要性や存在意義、今後の持続可能性に焦点を当て考察を行うものである。人口減少が続く地方自治体にとって、地域を走る鉄道にはどのような意義があり、地域の将来に対して地方鉄道はどのような可能性を提示しうるのか。これらの点について、本論では八頭町における地方創生事業<sup>(6)</sup>の分析、及び若桜鉄道関係者へのインタビュー調査を行うことにより、中山間地域における公共交通の持続可能性についての考察を行うことを目的とするものである。

## 2. 若桜鉄道を取り巻く状況

### (1) 若桜鉄道の歴史（開業から文化財登録まで）

鳥取県南東部を走る若桜鉄道は、鳥取県唯一の第三セクター鉄道である。JR西日本が管轄する因美線の郡家駅いんびのこおげから若桜駅間19.2kmを約30分で結んでおり、日中は1時間に約1本の間隔で運行されている。若桜駅から鳥取駅までの直通運転を行う便も多く、所要時間は約50分となっている。鳥取空港から鳥取駅までのバス便（約20分）と併せても、1時間強で山深い若桜谷<sup>(7)</sup>から国際線も就航する鳥取空港まで至ることができる利便性を有しており、八頭町及び若桜町における公共交通の要となっている。

表1に示すとおり、若桜鉄道は1930年の開業から90年以上が経過し、約一世紀に

表1 若桜鉄道開業から文化財登録までの歴史

年代	主な出来事	運営主体・方式
1930	若桜鉄道開業	鉄道省若桜線
1943	鉄道省が通信省と統合	運輸通信省鉄道総局
1945	運輸省へ移管	運輸省鉄道総局
1949	日本国有鉄道発足	国鉄若桜線
1981	第1次廃止対象特定地方交通線に指定	
1986	若桜線第3セクター方式鉄道への転換決定	
1987	国鉄がJRグループに分割され、若桜線は一時的にJR西日本へ。	JR西日本
1987	若桜鉄道株式会社設立	若桜鉄道株式会社
2007	蒸気機関車（SL）を兵庫県多可町から譲渡	
2008	若桜鉄道関連施設が国登録有形文化財に指定	
2009	「公有民営方式」への移行	設備の所有：八頭町・若桜町 運行：若桜鉄道株式会社

筆者作成

渡り地域の足として営業を続けている。1949年の日本国有鉄道発足以来、国鉄若桜線として営業を続けていたが、1987年に国鉄がJRグループに分割されることに伴い、同年に若桜鉄道株式会社として営業を始めることとなる。若桜鉄道は鳥取県の県庁所在地である鳥取市と隣接する八頭町及び若桜町を結ぶ生活路線であり、八頭町・若桜町からの通勤・通学・通院や、鳥取市方面から若桜谷へ観光客を呼び込むための導線となっている（図1）。

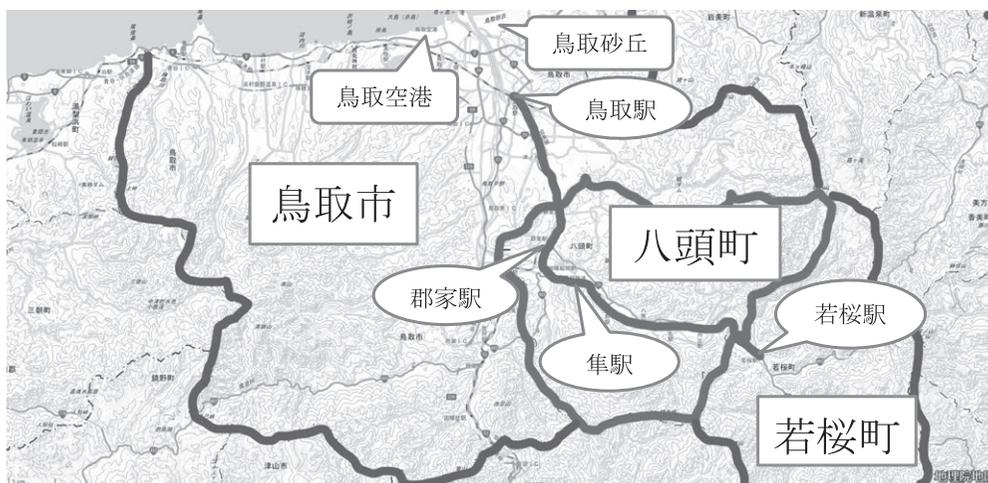
八頭町及び若桜町の人口は近年減少傾向が著しく、両町ともに2014年には「消滅可能性都市」としての指摘を受けることとなった。中でも若桜町は鳥取県内の自治体で最も消滅の可能性が高いと指摘されており、若桜鉄道を維持することで生活利便性を確保し、人口減少の速度を緩和させるという意味においても、若桜鉄道の存続は八頭町・若桜町にとって重要な意味を有している。

八頭町の人口は2021年7月末時点で16,514人であり、人口がピークだった1985年の21,560人から約23.4%の減少となっている。2015年に八頭町が作成した「人口ビジョン」では、八頭町の人口は2060年時点で8,806人（2020年比47.6%減）と想定されており、人口減少の速度は自治体としての存続可能性が脅かされるレベルとなっている。

一方で、全国の鉄道関連設備が近代化・効率化されていく中、若桜鉄道の駅舎は開業当初からの原型を留めているものが多く、2008年に若桜鉄道関連施設が国の登録有形文化財に指定されてからは、若桜鉄道自体が文化的価値を有する存在となっている。

若桜鉄道は八頭町、若桜町、鳥取県、鳥取市が主要株主となっており、2009年度からは八頭町と若桜町が若桜鉄道の運行に必要な施設を保有することで鉄道事業者となる日本初となる「公有民営方式」<sup>(8)</sup>の鉄道として国土交通大臣に認定された。公有民営方式は、1987年の国鉄分割時に譲渡された運営助成基金の枯渇により運行の継続が危ぶまれた若桜鉄道の大きな転換点となった。

図1 若桜鉄道と八頭町・若桜町・鳥取市との位置関係図



出所：国土地理院地図を基に筆者作成

## (2) 地方創生と若桜鉄道

2014年に消滅可能性都市という概念が公表されて以降、国は地方創生事業を行うための現状分析指標として、各自治体に「人口ビジョン」の作成を促した。八頭町は人口ビジョンにおいて人口減少が深刻化する原因の一つとして交通と住環境整備の不備<sup>(9)</sup>を、若桜町は人口減少の結果としての公共交通機関の維持困難性を挙げており、両町にとって若桜鉄道の存続可能性は自治体としての存続可能性と同義なものとなっている。

2014年に国が制定した「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、各自治体は2015年度より5ヵ年計画としての第一次地方版総合戦略を、2020年度からは第二次地方版総合戦略を実施している。八頭町や若桜町のような小規模自治体にとって地方創生は自治体としての存続可能性に大きな影響を与える事業となっており、両自治体は総合戦略の主要事業に若桜鉄道の活性化<sup>(10)</sup>を掲げ、まちと鉄道の存続に資する政策を展開している。八頭町及び若桜町では人口の自然減と社会減による沿線人口の減少が進んでおり、自家用車の普及も原因となり通勤・通学利用者の減少が続いている。この人口減少という課題に対処することが、若桜鉄道にとって最大の経営課題となっている。

表2に示すとおり、両町は2015年度から開始された地方創生事業の枠組みを利用し、若桜鉄道の観光資源としての価値強化に乗り出している。数多くの観光列車デザインを手がける水戸岡鋭治の協力を受け、保有車両4台のうち3台の観光列車化への転換を図った。2015年には所有していたSLの走行も社会実験として実施し、沿線には多くの観光・見物客が集まり、定期券販売収入のみに依存しない経営を模索していることが分かる。

表2 人口減少への対応と観光列車化

年	主な出来事
2014	八頭町及び若桜町が「消滅可能性都市」に指定
2014	観光列車「若桜谷観光号」デビュー
2015	水戸岡鋭治に車両デザインを依頼
2015	SL走行社会実験
2016	「上下」双方に自治体が予算投入
2016	若桜鉄道所有の蒸気機関車「ピンクSL」デビュー
2018	観光列車「昭和」デビュー
2019	観光列車「八頭」デビュー
2020	観光列車「若桜」デビュー
2020	1日の運行本数を10⇒15便に増便

筆者作成

### 3. 若桜鉄道の取組みに関する考察

#### (1) 分析の意義

筆者は若桜鉄道が置かれている現状や主要株主である八頭町・若桜町との関係性、鉄道事業としての今後の展望等について当事者の視点に基づく考察を行うことを目的として、若桜鉄道関係者に対するインタビュー調査<sup>(11)</sup>を実施した。調査においては八頭町及び若桜町の総合戦略において若桜鉄道活性化が主項目と位置付けられている事実に鑑み、総合戦略を中心に担う地方創生監<sup>(12)</sup>へのインタビュー調査、及び鉄道の運行を実際に担う若桜鉄道経営層への調査が必要と考え実施したものである。調査においては若桜鉄道を取り巻く現状認識と、今後の戦略を中心に聞き取りを行った。

#### (2) 観光列車化の視点

若桜鉄道は1987年の国鉄分社化による独立後においても、沿線人口の減少に悩まされ、2009年からの公有民営方式の採用を経ることにより、現在の若桜鉄道は運行業務への集中を行い、自治体と鉄道事業者間における役割分担の深化を模索している。

従来までの地方鉄道は増加する沿線人口による通学・通勤・通院等を主要な用途とする定期券売上が主たる収入源であったが、沿線人口の減少により定期券収入に頼る経営手法は限界が見え始めている。この点について、インタビュー調査を実施した若桜鉄道の運行責任者は、次のように述べている。

車社会への移行が続くことで、若桜谷でも一家に2台程度の自家用車を所有する世帯が増え、若桜鉄道の累積赤字は拡大していきました。2009年に上下分離方式を導入することで累積赤字を精算した後、若桜鉄道は第一種鉄道事業者から第二種鉄道事業者に転換、八頭町と若桜町が第三種鉄道事業者となり、再スタートを切りました。それでも人口減少が要因となり、厳しい経営状態が続いています。鉄道を利用するのは鳥取市への通勤か高校への通学が主な用途ですが、地域の子どもの数はある程度の予測がつかますので、少子化により利用者数の増加は見込めない状況が続いています。

地方創生事業の枠組みを用いることで、八東<sup>はつとう</sup>駅に行き違い用の線路を整備し、若桜駅から郡家駅間の運行本数が2020年3月から5往復分増発し、1日10往復から15往復にすることができました。若桜駅からは14本が鳥取駅に、鳥取駅から若桜駅までは13本の列車が運行します。日本全体で人口減少に直面し、鉄道事業の人員も減らす、便数も減らすような社会情勢の中で、若桜鉄道が5往復分増やす（輸送量の50%増）を行うのは、非常に珍しいことだと考えています。その一方で、増便化後も若桜鉄道の職員数は変わりません。今までと同じ人数で50%の増便化を実現することになります。今までの若桜鉄道は単線なので、「行って、帰る」だけで良かったのが、今後は列車の行き違いが発生するので、信号機の操作や総合調整も複雑になります。線路（ポイント）切り替えの手間も発生するので、皆が緊張感を持って取り組んでいます。

これらの発言からも分かるとおり、若桜鉄道は地方創生事業を活用した増便化により利便性向上に舵を切る経営戦略を決断したが、一方では地域外からの利用、つまり観光需要の増加は若桜鉄道の存続に欠かせないものとなっていることが分かる。

鉄道事業を存続させるためには若桜鉄道の観光列車化が重要な課題となっており、2009年に認定された文化遺産としての駅舎や2018年から随時投入した水戸岡デザインの車両、若桜駅前に広がる昭和初期の街並み保存を始め、周辺観光施設とのより一層の連携が求められている。地方鉄道の観光列車化について、倉持は「重要なのは運賃収入ではなく、物品販売による収入や観光ツールとしての位置付けである」（倉持2013）と述べており、乗降客数の向上のみを評価軸とする考え方からの転換が、これからの地方鉄道には必要であると指摘している。

### (3) 自動運転との連携の模索

人口の自然減・社会減が進む八頭町と若桜町にとってインバウンド需要の取り込みや県庁所在地としての鳥取駅からの利便性確保、つまり関係人口との基節点となる若桜鉄道の存在は重要なものである。これまで述べたとおり、若桜鉄道では5割の増便化や若桜鉄道自体に付加価値を付け、若桜谷に訪れる価値を高めようとしていることが分かる。だが、人口密度も建物の集積密度も低い若桜谷のような中山間地では、鉄道自体の利便性や魅力が向上したとしても、乗降の起点となる各駅から自宅や観光地、宿泊施設までの移動には自家用車やコミュニティバス、送迎車等で移動する必要がある。若桜鉄道を毎日の通学で利用する高校生や免許を返上した高齢者、元々免許を有していない住民、鉄道を利用して若桜谷を訪れる観光客にとって、若桜鉄道の増便だけでは若桜谷全体の交通利便性向上には繋がらない現状がある。コミュニティバスについても1日数本という便数では利便性は期待できず、バスの運転手についても人口減少と高齢化により確保が困難になっている。また、コミュニティバスを運行する経費の大部分は人件費が占めており、バスの増便化は現状では非常に困難となっている。

このような状況を踏まえ、八頭町では2019年にSB（ソフトバンク）ドライブとの協働により、レベル3（自動運転の区分については表3参照）の自動運転バスに関する実証実験を実施し、若桜鉄道各駅と集落を結ぶ「ラスト1マイル」を埋めるための試みを行い始めている。この点について、八頭町に派遣された地方創生監は次のように述べている。

自動運転バスの運行において外部の知恵を受け入れたメリットは、様々な部分にあります。自動運転についてはまずはバスの運行でスタートする予定ですが、結果としてバス運転手の人件費が削減でき、その分の予算で運行本数を増やすことができるようになる。するとバス利用の利便性が高まり、利用者も増えるという循環が見えてきます。鉄道やバス等に対する助成は金額がかさみがちになるので、この点でも財政的には非常に助かることとなります。自動運転バスの取組みが軌道に乗れば、自動運転技術がフォーマット化され、全国展開も可能になります。その結果として、安価な自動運転バスの運行ができるようになります。

表3 自動運転レベルと普及想定時期

自動運転レベル	道路状況	運転者の役割	自動運転の役割	普及時期
0	全ての道路	全ての操作		
1	一般道路	全ての操作	運転支援（自動ブレーキ）	
	高速道路		運転支援（ACC・LKAS等）	
2	一般道路	全ての操作	自動ブレーキ等	2020
	高速道路		運転の一部を代替	
3	一般道路	緊急時直接操作	条件付自動運転	2030頃
	高速道路			
4	一定の場所 (高速道路等)	緊急時遠隔操作	特定条件下の完全自動運転	2040頃
5	全ての道路		完全自動運転	2040年代

官民 ITS 構想・ロードマップ2021 を基に筆者作成

地方創生監が述べているように、八頭町は若桜鉄道のみでは点在する集落を含めた交通パッケージが完結し得ないこと、及びコミュニティバスが持続可能性という点において脆弱性を内包していることを踏まえた上で、自動運転バスを若桜谷全体の移動を補完する交通パッケージにおける「ラスト1マイル」のための重要なピースと位置付けていることが分かる。自動運転の技術が規格化・量産化されて安価となれば、八頭町のような小規模自治体でも駅と各集落間、駅と近隣観光資源間という「限定されたルート」を高い頻度で運行することが可能となる。その結果として、若桜鉄道自体の利用頻度も増えることが想定される。

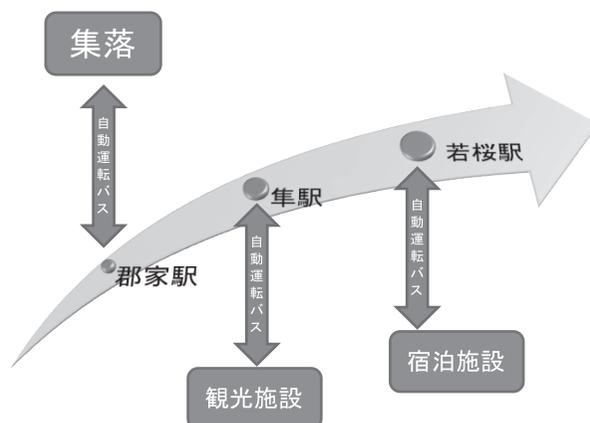
#### 4. 地方鉄道の新たな位置づけ

##### (1) 交通パッケージの要としての鉄道

本論の考察により、若桜鉄道が抱える課題と今後の方向性が明らかとなった。若桜鉄道は1930年の開業以来、地域の足として営業を続けていたが、モータリゼーションの普及や沿線人口の減少により、若桜鉄道を「地域における唯一の足」として考えることには限界が生じている。それは若桜鉄道が定期券収入のみに依存する形での存続を模索することの限界を示しており、この窮状を打開するための施策の一つが、地元住民にとっての利便性向上策であった。磯野は鳥取県における中山間地域住民を対象とした調査の結果、中山間地域の住民にとって買い物には様々な意義<sup>(13)</sup>が存在していることを指摘している（磯野 2015）。住民にとって若桜鉄道は県庁所在地である鳥取市と若桜谷を結ぶ貴重な生活路線となっているが、沿線人口の減少により、今後数十年に渡り沿線人口は減少し、2060年時点では現在の半分程度の沿線人口を基盤とする経営を余儀なくされている。

人口減に伴う利用者数の減少により多くの地方鉄道が縮小均衡の経営に陥りやすい状況下において、若桜鉄道が決断した増便化の取組みが今後どのように機能するかは、

図2 自動運転バスと若桜鉄道の連携イメージ図



筆者作成

更なる分析が必要な点である。両町の人口ビジョンにおいて2060年時点の人口が現在よりも大幅に減少することが明らかとなっている中で、地域住民の唯一の足としての運行のみでは鉄道事業の存続は不可能な状態となっている。このような状況下において、若桜鉄道には以下3つの役割が求められていると考えられる。

一つ目は、定時性と速達性を有した大量輸送機関としての、地域の交通パッケージの要としての役割である。八頭町では2019年にレベル3の自動運転バスの実証実験を行ったが、表3に示すとおり自動運転バスが2030年頃までに本格展開することで、各集落や観光・宿泊拠点と若桜鉄道各駅間は自動運転バス、駅からは若桜鉄道が移動を担う交通パッケージが完成することが想定される。

若桜鉄道は鳥取駅への直通運転も行っているため、鳥取駅からJR西日本の特急や鳥取空港を経ることで、若桜谷と東京・大阪圏、海外が短時間で結ばれることとなる。自動運転バスのコモディティ化が進むまでの2020年代を、若桜鉄道はいかに経営面での持続可能性を確保しながら営業を続けるかが求められている(図2)。

## (2) 「若桜谷」としての観光訴求力の追求

二つ目は、「若桜谷」として訴求する観光パッケージの主軸としての役割である。中国地方の山深い中腹に位置する若桜鉄道の主要拠点は郡家駅であるが、羽田空港からは航空機と鉄道利用で2時間弱、大阪駅からも特急利用で2時間半で到着するという利便性を有している。大都市圏からの時間的距離に係る優位性や水戸岡デザインによる車両自体の観光資源化、文化遺産として認定された若桜鉄道関連施設、そして若桜駅前に広がる昭和の街並み等の文化的資源の対外的訴求如何で、若桜谷の観光的価値は更なる向上の余地を内在していると捉えることができる。

若桜鉄道元代表取締役社長の山田が指摘するように、地域に経済効果を生み出すためには消費金額という点において宿泊施設が重要(山田2016:47)となる。この点において、現在の若桜谷には従来から点在する民宿に加え、八頭町内にある廃校となった小学校を改装した大規模宿泊施設等、様々な宿泊の選択肢が整いつつある。若桜鉄

写真1 八頭町の隼駅



筆者撮影

写真2 若桜駅前の旧宿場町



筆者撮影

道を主軸とした、若桜谷全体を利用した稼げる観光モデルも具現化しつつある。文化遺産としての駅舎や水戸岡デザインの車両が走る風景は、八東川により切り開かれた若桜谷の景色と相まって、一つの箱庭（実物大ジオラマ）的訴求力を有している。また、水戸岡デザインの車両が走る鉄道は全国各地に存在しているが、①文化遺産としての駅舎や②県庁所在地からの利便性、③普通運賃のみで乗車可能な観光車両、④多様な宿泊コンテンツ、⑤駅前に広がる城下町・宿場町としての街並み整備の5条件を全て満たす若桜鉄道の潜在的価値は高いものがあると推察される（写真1、2）。

また、国際線が就航する鳥取空港、米子空港や国際クルーズ船が寄港する境港港（中国地方における数少ないクルーズ船寄港地）からの良好なアクセス等<sup>(14)</sup>を考慮すると、若桜谷は海外からのインバウンドを呼び込む素地も有しているといえることができる。

### (3) 持続性の象徴としての若桜鉄道

三つ目は、地域の持続性に係るシンボルとしての役割である。本論でインタビュー調査を行った際、対象者2名からは「山深い若桜谷から県庁所在地である鳥取市と一本の鉄路で物理的に繋がる心理的安心感」という共通の発言があった。

地方鉄道は一度廃止が決定すると、復活は極めて困難である。若桜鉄道では公有民営方式により鉄道設備や車両を地元自治体が所有し、若桜鉄道は運行に特化する役割分担を図ることで、地方鉄道としての持続性担保を試みている。また、地元住民が駅舎の清掃や保存活動を担うとともに、全国最大のバイクイベントとなった「隼駅まつり」を始め、若桜鉄道の存在価値を若桜谷の住民は深く理解し、運命共同体として取り組んでいる。鉄道を媒体として住民間の協働や連携が進むことは、地方創生の一つの形であるとも述べる事ができる。

## 5. おわりに

本論で考察した鉄道を主軸、自動運転バスを支軸とするスキームは、中山間地域だけではなく、都市圏に居住する高齢者等の交通弱者にとっても、有意な交通パッケージ

ジになり得ることが推察される。

今回は紙幅の関係で考察の枠組みを広げることが叶わなかったが、今後は若桜鉄道が地元自治体と共に構築しつつある交通パッケージ、そして当該交通パッケージがもたらす観光への波及効果や人口減少の緩和効果、他地域への展開可能性等について、更なる分析を行うこととしたい。本論の分析により、若桜鉄道は八頭町・若桜町にとっての生活基盤であると同時に、貴重な観光資源としての側面も有していることが明らかとなった。また、若桜鉄道では観光列車化や増便等、守りではなく攻め（利便性向上）の対策を実施していることも判明した。

2020年3月からの増便というダイヤ改正の効果は、本来であれば既に検証材料が整う想定であったが、2020年に世界的に蔓延した新型コロナウイルスの影響により、若桜鉄道が志向した付加価値向上の取組みが若桜谷全体の消費やインバウンド需要に与える影響については、時期を踏まえた考察が必要な状況となっている。若桜鉄道活性化の取組みに係る総合的な判断は、インバウンド需要が復活し観光関連の動きが正常化した後、時機を改めた上で紙幅を割きたいと考えている。

#### ■註

- (1) 本論における「地方鉄道」の定義は、地方の交通を目的とする鉄道（広辞苑第七版）とする。
- (2) 日本創成会議・人口減少問題検討分科会が2014年に公表した概念。人口の再生産力に着目し、2010年から2040年までの間に20～39歳の女性人口が5割以下に減少する自治体を「消滅可能性都市」と定義した。
- (3) 相藤巨 2019『Social Design Review Vol.10』「地方創生が地方自治体の政策形成に与える影響に関する考察—八頭町における政策分析と地方創生監へのインタビュー調査を事例として—」社会デザイン学会
- (4) 相藤巨 2017『Social Design Review Vol.8』「「消滅可能性都市」における政策形成のあり方に関する考察—鳥取県八頭町と東京都豊島区を事例として—」社会デザイン学会
- (5) 相藤巨 2021『21世紀社会デザイン研究』「中山間地域における若者のキャリアデザインに「新しい働き方」が与える影響に関する考察—ポスト・コロナの時代における鳥取県八頭町「隼 Lab.」の取組みを事例として—」立教大学大学院 21世紀社会デザイン研究科。
- (6) まち・ひと・しごと創生法は第1条において東京圏への人口の過度の集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保し、将来にわたって活力ある社会を維持するという目的を示している。基本理念や国の責務、政策内容を具体化した計画が、まち・ひと・しごと創生総合戦略であり、国が示したこの総合戦略を勘案した上で、各地方自治体は独自のまち・ひと・しごと創生総合戦略を努力義務として策定することが同法第10条に記されている。本論で考察の対象としている八頭町及び若桜町は、2015年度に「総合戦略」と「人口ビジョン」を策定しており、両自治体の総合戦略では若桜鉄道の活性化が今後のまちづくりの核として位置づけられている。
- (7) 鳥取県東部の八頭町・若桜町を流れる一級河川の八東川が切り開いた広範な谷状地形は、<sup>はっとり</sup>若桜谷と呼ばれている。
- (8) 公有民営方式は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく方式であり、若桜鉄道が八頭町及び若桜町から鉄道用地と鉄道関連施設を無償で借り受けることで、若桜鉄道の従業員は日々の運行业務に特化することができ、対外的な営業等は両町が担うこととなる。
- (9) 八頭町人口ビジョンでは、八頭町は鳥取市のベッドタウンとしての地理的優位性を有して

いるが、利用者の減少、採算性等により公共交通機関の撤退や縮小が大きな問題となっており、地域交通の利便性向上が恒常的な人口の社会減を緩和する方法であることを指摘している。(八頭町 2015a : 8) また、若桜町においても生産年齢人口の減少に伴い、公共交通機関の維持が困難になることが指摘されている(若桜町 2015a : 8)。

- (10) 若桜鉄道について、八頭町総合戦略では公共交通体制の見直しとして、継続的な事業運営が可能となる支援を実施すると記載(八頭町 2015b : 27)されており、若桜町総合戦略においても、若桜鉄道を公共交通としてだけでなく、観光面での活用促進を進め、交流人口の増加を目指す(若桜町 2015b : 7)ことが記載されている。若桜鉄道は2008年に駅舎を含む一連の構成資産が国の有形登録文化財として認められ、八頭町は「昭和のまちなみ」として観光の核としている。
- (11) 八頭町に派遣された地方創生監に対して2015年9月から2017年7月にかけて、半構造化インタビューを合計5回(インタビュー調査総時間数は270分)実施し、若桜鉄道総務部長に対しても、2020年1月に同インタビューを実施(71分)している。インタビューにおいてはデータ収集方法として半構造化インタビューを、収集したデータについてはM-GTAを用いて分析を行っている。若桜鉄道及び自治体双方における主要関係者への調査を行うことで、多角的な視点で若桜鉄道の現状と今後を考察することを試みたものである。
- (12) 自治体における総合戦略に関するPDCAを回すため、国から1~3年程度の期間を定められて派遣される。
- (13) 磯野は中山間地域の住民にとっての買い物の意義は、①適度な運動、②物的資源獲得の手段、③社会的つながりの機会、④遊びであり、これらは日常生活における主観的健康感に結びつくとして述べている。
- (14) 国際線が就航する米子空港から米子駅まではJR西日本が運営する<sup>きかい</sup>境線は、米子市出身の水木しげるの漫画をテーマとした「鬼太郎列車」を運行しており、米子駅から鳥取駅まではJR西日本が運行する観光列車「あめつち」が運行している。若桜鉄道を走る水戸岡デザイン車両と併せると、若桜駅から米子空港までの約130kmを、全て観光仕様の列車で移動することが可能となっている。

## ■参考文献

- 相藤 巨 2017『Social Design Review Vol.8』「「消滅可能性都市」における政策形成のあり方に関する考察—鳥取県八頭町と東京都豊島区を事例として—」社会デザイン学会
- 相藤 巨 2019『Social Design Review Vol.10』「地方創生が地方自治体の政策形成に与える影響に関する考察—八頭町における政策分析と地方創生監へのインタビュー調査を事例として—」社会デザイン学会
- 相藤 巨 2021『21世紀社会デザイン研究』第19号「中山間地域における若者のキャリアデザインに「新しい働き方」が与える影響に関する考察—ポスト・コロナの時代における鳥取県八頭町「隼 Lab.」の取組みを事例として—」立教大学大学院21世紀社会デザイン研究科
- 磯野 誠 2015『鳥取環境大学紀要』第13号「中山間集落住民にとっての買い物の意義—買い物行動の快楽的側面を含めた検討—」
- 倉持 裕彌 2013『鳥取環境大学紀要』第11号「観光列車運行に関する事例研究—若桜鉄道のSL観光列車運行に向けて—」
- 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議 2021「官民 ITS 構想・ロードマップ これまでの取組と今後の ITS 構想の基本的考え方」
- 日本創成会議・人口減少問題検討分科会 2014「成長を続ける21世紀のために「ストップ少子化・地方元気戦略」」
- 八頭町 2015a「八頭町人口ビジョン」八頭町

中山間地域における公共交通の持続可能性に関する考察

八頭町 2015b「八頭町総合戦略」八頭町

山田和昭 2016「希望のレール 若桜鉄道の「地域活性化装置」への挑戦」祥伝社

若桜町 2015a「若桜町人口ビジョン」若桜町

若桜町 2015b「若桜町総合戦略」若桜町

若桜鉄道利用促進実行委員会 2010「近代化遺産としての若桜鉄道」若桜鉄道利用促進実行委員会