地域再生へのかかわりを通じた地方鉄道の存続方策の提案－水間鉄道と沿線の健康・交通まちづくり－

山本　真哉[1]・進士　肇[1]・油谷　寛[1]・大西　博之[1]・上林　恭子[1]・
小山　健一[1]・辻　寛[1]・肥後　淳三[1]・北川　健司[1]

[1]特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾2013年度アドバンスドコース受講生

（〒532-0011 大阪市淀川区西中島七丁目1-20-801）
E-mail:kaiin@saiseijuku.net.

モータリゼーションの進展や少子・高齢化に伴い，多くの地方鉄道は存続の危機にさらされている．地域住民にとって貴重な移動手段として持続すべき地方鉄道の存続のため，沿線自治体から財政支援を行っている事例も多いが，必ずしも地域の負担により存する理由が明らかでないことも多い．そこで，地域の課題に的確に対応した施策を地方鉄道や地域，行政が協調して行うことにより，地域再生に寄与することを通じて鉄道の活性化を行うことが重要であると思われる．

本稿では，「特定非営利活動法人持続可能なまちと交通を目指す再生塾」の人材育成研修の一環として，一度経営破たんした水間鉄道とその沿線地域を題材に，「高齢化」など地域の課題に対して，地域資源を活用した健康をテーマにした沿線まちづくりの提案，地域の協力による交通環境改善方策の提案など，地域がこぞって鉄道を支える姿に誘導し鉄道の存続の途を開く方策を提案する．

Key Words : *local railways, area revival, effective use of area resources, Saisei-Juku*

1. はじめに

モータリゼーションの進展や少子・高齢化に伴い，多くの地方鉄道は存続の危機にさらされている．

特に近年は団塊の世代の退職により，大都市近郊においても鉄道利用客が減少する路線が出始めている．

地域住民にとって重要な移動手段として持続すべき地方鉄道の存続のため，沿線自治体から財政支援を行っている事例も多いが，必ずしも地域の負担により存続する理由については明らかでないことも多い．

上下分離方式や補助金制度など，公的負担により事業者の経営を支えるための助成制度はいくつも用意されており，本稿の対象とする水間鉄道においても活用されているところである．一方，地域住民や沿線に立地する企業など行政以外の主体が，鉄道の存続を支える仕組みについてはあまり知られてはいない．バスについては，需給調整規制の撤廃以来，事業者による路線バスが撤退したため必要に迫られた住民や，これまでバスサービスが提供されてこなかった地域の住民が，自主的に，あるいは行政の支援を受けて地域公共交通としてのバスを運行する「醍醐コミュニティバス」(京都市伏見区)や「生活バスよっかいち」（四日市市）など，住民主導の運行が実現している例が報告されている[1)]が，鉄道を対象とした例は少ない．

一方，行政としての公共交通に対する財政負担の価値を社会全体で検討するクロスセクターベネフィットという視点で評価・整理した例[2)]があるが，鉄道を存続させる仕組みの議論には至っていない．

そこで，本稿では，大都市郊外に存する地方鉄道をフィールドとして，鉄道事業者のみならず，地域住民・企業や行政等の地域主体が協調して，地域の課題に的確に対応した施策を行うことにより，地方鉄道を活性化し地域再生に寄与する方策を検討した結果を報告する．

なお，本稿は“特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾”（以下「再生塾」という）の人材育成教育の一環として，水間鉄道株式会社をケーススタディとして取り上げ，学識経験者・行政・交通事業者・コンサルタントなどが協働して持続可能なまちづくりと交通のあり方についての施策を検討した２つのグループの成果を取りまとめたものである．

この報告によって，多様な主体の参画によるまちづくりと一体となった公共交通再生の新たなプロセスの構築に寄与することを目的とするものである．

2. 水間鉄道と沿線地域の現状

(1) 水間鉄道について

水間鉄道は大阪府貝塚市内を運行する，天台宗別格本山龍谷山水間寺＝通称「水間観音」への参詣客を輸送することを主要な目的として大正14年（1925年）に開設された鉄道である．南海電鉄南海本線の急行停車駅である貝塚駅に接する貝塚駅を起点とし，水間観音駅に至る延長5.5kmの単線の電化された路線である．

現在の会社概要と路線の位置を**表-1**及び**図-1, 2**に示す．

表-1 水間鉄道株式会社の概要

社名	水間鉄道株式会社
主要事業	鉄道事業
	バス事業
資本金	1億円
従業員数	74名（2010年11月1日現在）
輸送人員	203万人（2009年度）
営業収益	323,310千円（2009年度）
鉄道事業	
運行区間	貝塚駅～水間観音駅
営業キロ	5.5km（単線）
駅数	10駅（うち駅員無配置8駅）
車両数	4編成8両
列車本数	全日104列車
乗合自動車事業	（路線バス及びコミュニティバス）
営業範囲	貝塚市
営業キロ	30.8km
系統数	6系統
車両数	7両（中型）

昭和40年代の高度成長期以降，水間鉄道では不動産事業を拡大したが，1990年代に入ってからのバブル経済崩壊により負債が膨らみ，自動車の普及に伴う利用者数の減少とあいまって，2005年5月31日会社更生法の適用により水間鉄道は事実上倒産した．その後，経営陣を入れ替え，東証一部上場企業である(株)グルメ杵屋が事業管財人となって会社更生を果たしている．グルメ杵屋は飲食業を中心としているが，代表取締役が社会貢献の一環として水間鉄道の支援に取り組むことになった．経営支援以降，人員削減を含む徹底的な合理化と経営努力により存続している．経年的な輸送実績と会社更生後の営業成績を**図-3**に示す．

会社更生後，女性アテンダントの導入や枕木オーナー制度など，様々な取組みを行った結果，利用者数は一時

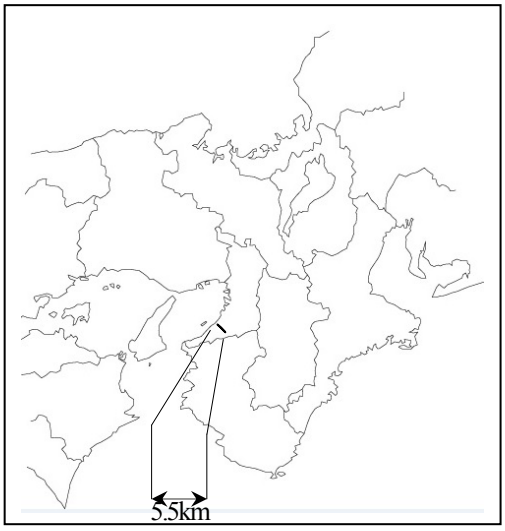
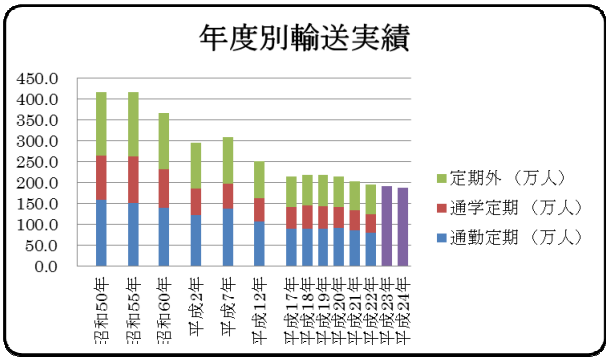


図-1 水間鉄道の位置

図-2 水間鉄道路線図（同社ホームページより）



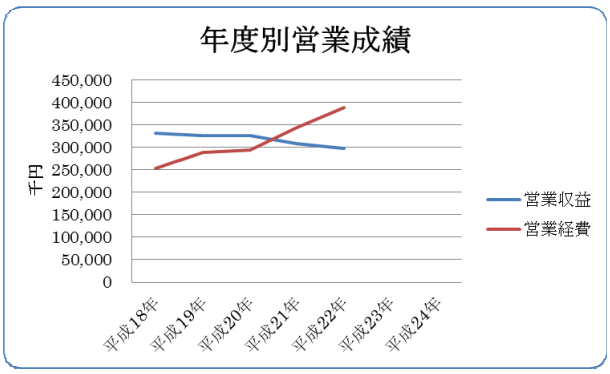


図-3 水間鉄道の営業状況

やや持ち直しを見せたとはいえ，その後も減少の流れをとどめるには至らず，輸送人員が再建時の200万人超から2012年には188万人に減少し，再び存続の危機にあると認識されている．

一方，同社は貝塚市のコミュニティバスの受託運行を行っており，経営を支える貴重な収入源となっているが，地域公共交通活性化再生総合事業による実証実験の最終年度を迎えたところ，ルートによっては利用が伸び悩んで継続が困難となっており，今後のコミュニティバスについてのあり方が問われている．

(2) 貝塚市について

a) 立地条件

水間鉄道が運行する貝塚市は，大阪府の南部にあり，大阪市と和歌山市のほぼ中間に位置し，関西国際空港にも近接している．貝塚市の位置図を図-4に示す．市域面積は43.98平方kmで細長い形状をしており，海から山に至る多様な地形を有し，水間鉄道とそれに並行する幹線道路が市域の骨格を形成している．

臨海部は埋立地に近年整備された産業団地と大阪府に唯一残された自然海浜「二色の浜」があり，平地部の市街地では近代以降に繊維を中心とする地場産業が発展し，人口が集積してきた経緯がある．山側の阪和自動車道貝塚インターチェンジより先は，自然生態が保全された区域（近郊緑地保全区域）で，府立少年自然の家や小学校廃校跡を利用した温浴施設など官民の観光集客施設が設置されている．

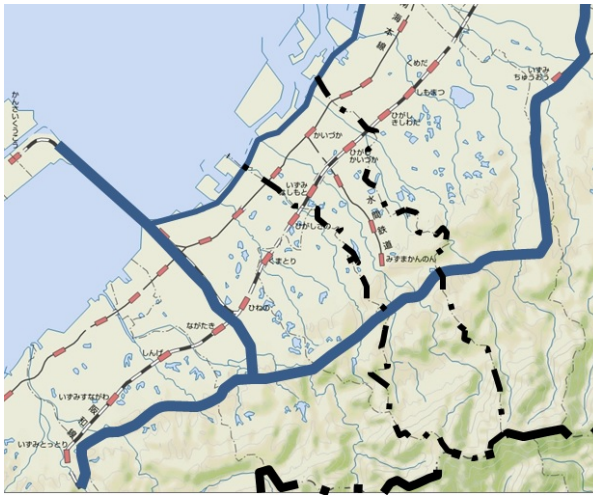


図-4 貝塚市の位置

b) 将来の人口構成

貝塚市の将来人口構成を図-5に示す．貝塚市では2015年以降，人口総数の減少傾向が顕著に表れる．生産年齢人口は2005年以降すでに減少しつつある．団塊の世代のリタイアが表れているものであり，鉄道利用者の減少につながっているものと考えられる．一方，高齢者は増加しており，年齢階層別には65歳以上人口は微増傾向が続き，75歳以上も2025年までは増加し，それ以降はほぼ横ばいと予測されている．

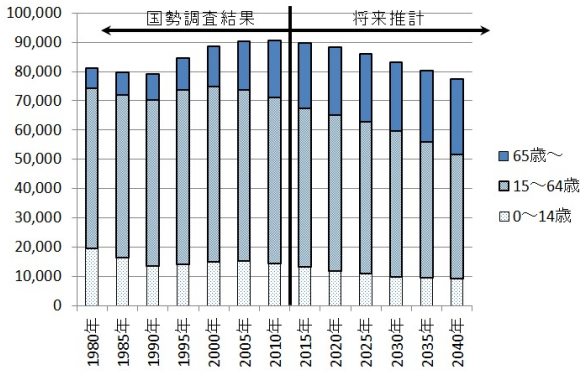


図-5 貝塚市の将来人口構成[3)4)]

(3) 交通の現状

a) 貝塚市における交通の現状

貝塚市の交通手段分担（図-6）を見ると，鉄道の分担率が12%と低く，自動車の分担率が高い．また，貝塚市からの移動手段は，大阪市内等への通勤には鉄道が利用されているものの，買い物等自由目的や業務目的ではほとんど利用されていないことがわかる．

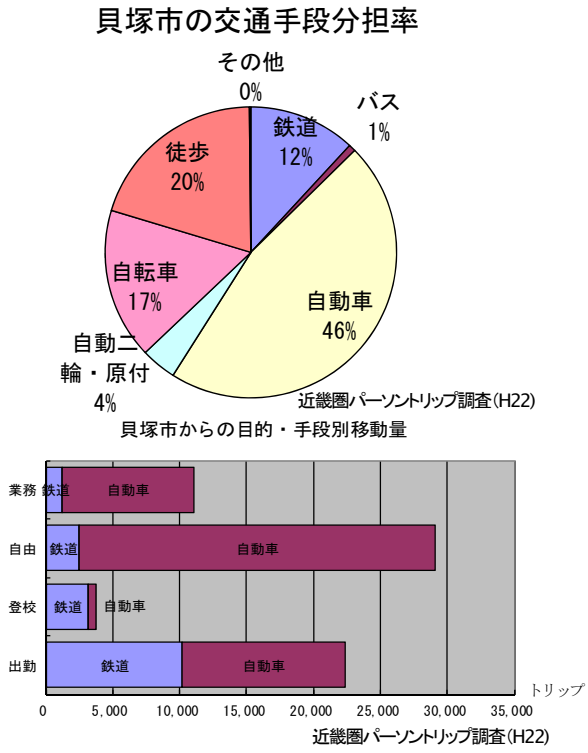


図-6 貝塚市の交通手段分担[5)]

b)　水間鉄道の利用状況

水間鉄道利用者の利用内訳（図-7）を見ると，南海との乗換利用者が約７割を占め，水間鉄道のみ利用する人は少ない．

水間鉄道のみの利用であっても，貝塚駅まで利用という人は4%であり，貝塚市中心部へのお出かけといった目的ではそれほど利用されていないと考えられる．

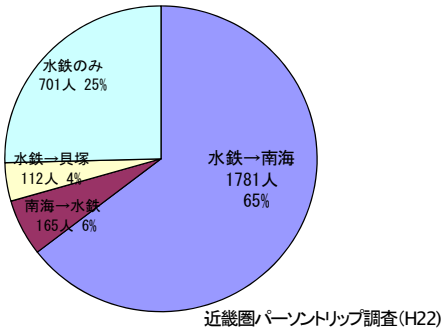


図-7　水間鉄道の利用内訳 [5)]

また，水間鉄道とJR阪和線は接続していないことから，沿線住民が鉄道を利用する際にＪＲに直接乗る人も約３割と多く（図-8），ＪＲ利用者には不便となっている．

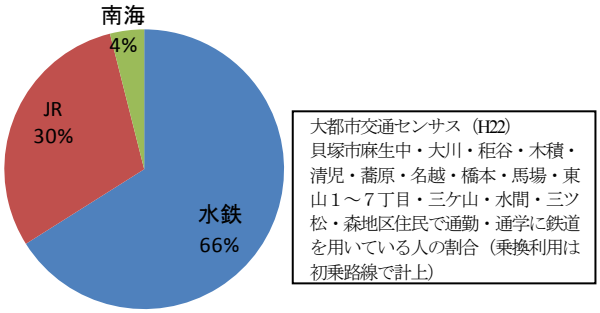


図-8　水間鉄道沿線住民の利用鉄道路線 [6)]

このように，水間鉄道は南海の支線のような性格であり，大阪市内等へ南海経由での通勤通学での利用といった限られた目的の利用が主となっている．

このような現状を踏まえ，地域再生へのかかわりを通じた鉄道の存続方策の提案について，Aチーム・Bチーム２つの班に分かれて検討を行った．以下ではそれぞれについて記述する．

3.　Ａチームの提案「貝塚交通まちづくり計画」～水間鉄道を活かした地域と一体となった総合的なまちづくり～

(1)　取り組みの必要性

水間鉄道の利用者が減少する中，このままでは廃線となりかねない．この場合，地域にどのような影響を与えるのであろうか．Ａチームでは，取り組みの必要性として，水間鉄道の存在する意義について次の通り整理した．

①直接的な効果
- 通勤通学の貴重な移動手段
- 沿線住民の生活に欠かせないもの
- 観光，お出かけに必要な移動手段
- 道路渋滞の緩和，環境改善効果

②間接的な効果
- 沿線における開発・まちづくりに貢献
  （鉄道沿線の宅地開発，企業立地等）

③潜在的なポテンシャル
- 貝塚の都市政策として重要なインフラ
  （他都市にはない資源，強みであり，有効活用することによるまちの再生の可能性を持つ）

(2)　水間鉄道の課題

水間鉄道は重要なインフラであるにかかわらず，通勤通学以外ではあまり利用されていない．この原因として，現地調査の結果，次のような課題が抽出された．
- 駅周辺の魅力が乏しい（駅施設・駅前等）
- 鉄道で行く目的地が無い（商業施設等）
- 駅へのアクセスが不便
- 乗換が不便（JR，南海，バス，自転車等）
- 地域に鉄道の意義が認識されていない

以上，様々な課題があるが，水間鉄道の鉄道施設のみに課題があるのではなく，駅周辺の整備やまちづくりなど，地域全体にも課題があることがわかった．

(3)　取り組みの方向性

鉄道の存在は，現在の利用者の利便性確保のみならず地域全体へ効果を及ぼすものであり，その活性化が地域の再生に寄与するものであると考える．

このため，鉄道は地域の顔であり宝である，という認識を，地域全体で共有することを前提として，事業者のみならず，利用者や沿線住民，沿線企業，公共団体等，地域が一体となった取り組みを行うことが必要である．

水間鉄道及び地域の再生を図るため，「貝塚交通まちづくり計画」を策定し，鉄道の利便性向上のみならず，道路施策，まちづくり施策，福祉施策，医療施策，観光施策，教育施策等，総合的な施策展開を，関係者が相互に協力しながら実施することを提案する．（図-9）

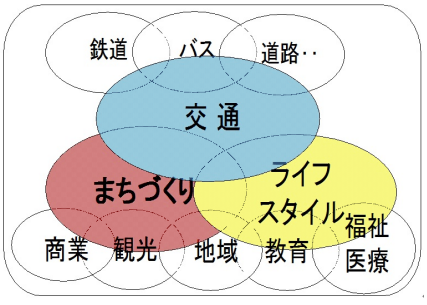


図-9　貝塚交通まちづくり計画

(4) 取り組むべき施策

水間鉄道及び地域の再生を図るため，地域が一体となった総合的な取り組みとして，**表-2**の施策の提案を行った．

表-2 取り組むべき施策

	施策	具体的な内容 短期	中長期
交通	鉄道	接続ダイヤ改善　駐輪場整備　結節点の整備 案内の充実　駅のバリアフリー化	
	バス	バスと鉄道との連携 （運賃・ダイヤ・路線案内の一体化）	
まちづくり	観光商業	観光素材のパッケージ化（温泉・BBQ・外国人向け） 駅での朝市の拡充 商業施設との連携（割引・イベント）	
	地域	我がまち我が駅 （地域への駅スペース開放，駅の”だんじり”化）	
ライフスタイル	健康	健康づくり （割引切符，医療機関との連携，しゃべり場の提供）	
	教育	学校との連携 （MM，社会見学，職業体験，アドプト） 事業所MM	

このうち，いくつかの施策の概要を述べる．

a) バスと鉄道との連携

ＪＲ和泉橋本駅より水間鉄道の西側を走るバス路線について，途中の清児駅で水間鉄道と連絡し，路線案内，ダイヤや運賃等，バス路線と水間鉄道を一体的なものとする．水間鉄道利用者のＪＲへの乗り継ぎ利用や，バス利用者の貝塚駅方面への乗り継ぎ利用等が可能となる．

中長期的には，結節する清児駅を移設し，ホームtoホームでバスと鉄道を乗り換えることができるようにする．

b) 観光素材のパッケージ化

沿線に多数立地する温泉施設や農業体験施設等と連携し，パッケージ化による地域全体の観光魅力の向上の取り組みを行う．温泉付きバーベキューパックや，関空への訪日外国人を対象とした里山体験などが考えられる．

c) 我がまち我が駅

駅施設において活用可能な空間があることから，地域と連携した活用方策について検討する．各駅にあるだんじり町会の伝統文化を活かした取り組みや，沿線の学校や企業等と連携した花壇の設置，アート利用などが考えられる．

d) 健康づくり

沿線の高齢者の健康促進に水間鉄道を活用し，「歩いてしゃべって」の生活支援や介護予防施策を行う．各駅や車内等で，高齢者が出会いおしゃべりができる仕掛けを設けると共に，沿線に多数立地する医療機関と連携し，鉄道を利用した健康づくりを促す．

(5) 実施方策

水間鉄道及び沿線が持続可能なものとして発展するためには，水間鉄道の持つ強みを活かし，公共交通中心へのまちづくりに転換していくことが必要である．

しかし，現実には駅を中心としたまちづくりができているとは言えない状況にある．

まずは，鉄道の意義や必要性，鉄道を活かしたまちづくりの必要性について，地域全体で共有すると共に，関係者が協力しながら，できることから取り組み，まちづくりの進展にあわせてステップごとに順次実現していくことが必要である．

また，提案した取り組みの実施に際しては，多様な関係者との連携が必要となる．水間鉄道が主体ではできないものも多いため，これらの取り組みを強力に推進するための新たな組織（交通まちづくり企画運営会社）を，地域等関係者の支援により設ける等の方策が考えられる．

4. Ｂチームの提案「地域との連携による持続可能な鉄道へ」～貝塚ウェルネスシティの提案～

(1) 事業内容の見直し

a) 事業見直しの必要性

水間鉄道は沿線の人口構成の変化に伴う通勤・通学利用の減少により経営収支が悪化し，廃線の危機に立たされていることに対し，鉄道利用者の新規需要を掘り起こすことが急務である．

それに加えて，沿線の貝塚市自体が高齢化に伴い財政状況が悪化している現状にあり，公的支援に依存し続けることはできない．

そこで，Ｂチームにおいては，鉄道事業にとどまらず，地域にかかわる新たな事業内容に踏みだし，水間鉄道自らが地域再生のプロデューサーとなって，それを通じて鉄道利用の新たな需要を創出していくことが，鉄道の自律的な存続のために必要と考えた．

b) 事業内容検討の方向性

新たな事業内容を検討するに当たっての方向性としては次のように考えた．

水間鉄道は貝塚市地域にとって重要な交通の基盤であり，地域住民の生活のために必要な足として存続が必要である．しかも，短期的な維持策（利用者数を再建時の200万人/年へ回復すること）にとどまらず，その先の持続可能性の追求が必要である．その共通認識をもち，公

共・民間主体を含めた地域におけるステークホルダーの力を集め，地域に必要な鉄道は地域がこぞって守る体制を作り上げることが必要になってくる．

そこで，水間鉄道からのアクションとして，地域の抱える共通の課題である「高齢化への対応」をキーワードとして新たな事業内容を組立て，地域への貢献を果たしていく必要がある．

c) 社内意識の統一

これらの従来の鉄道事業者の職務にない新たな取り組みを行っていくにあたっては，社員全員が意識を統一しておく必要がある．そのためには全社員の行動基準となる経営理念を見直し，社内全体で共有していくことがひとつの方策となりうる．

水間鉄道の場合，新たな経営理念を創作して示すよりも，親会社である(株)グルメ杵屋の方針を踏襲すれば，意識統一しやすいスローガン・クレドが生み出される可能性があると考えることができる．

(株)グルメ杵屋の経営方針は，次のとおりである．

(1) お客様第一主義の完全な定着
(2) 売上拡大による成長路線への転換
(3) 店長を中心とした店舗経営の更なる強化
(4) 人材育成による次期グルメ杵屋の創造
(5) グルメ杵屋ブランドステートメントの実現

水間鉄道に当てはめると「お客様」とは，鉄道・バスの利用者であるとともに，沿線住民・地域への来訪者等と考えることができる．水間鉄道にとっての「お客様第一主義」とは，利用者・住民等が電車・バスに乗って幸せになることと考えることができる．「売上拡大」はもちろん「利用促進」ではあるが，地域と連携して健康なまちづくりに貢献することを通じて利用者増につなげることを含むと考えるべきであろう．

このように考えると，例えば，次のように経営方針・事業方針を設定することが考えられる．

・水間鉄道の経営方針の提案

地域とともに，お客様の人生と幸せを運ぶ

・水間鉄道の事業方針の提案

～地域との連携による健康なまちづくりへの貢献～

このような方針を明確に定めたうえで，内外に広くＰＲしていく必要がある．

(2) ステークホルダーの力を集める提案の内容

水間鉄道をめぐる「高齢化への対応」に関わる具体的な条件としては次のことがあげられる．

・貝塚市の高齢化の進展
・地域資源として沿線に病院および医療系大学が立地
・親会社が健康に関係する外食産業である

これらをメリットとして活かし，ステークホルダーの力を集めるための具体的な提案を以下に述べる．

a) 高齢者のお出かけの促進

沿線地域の高齢化に対応し，高齢者に対して鉄道を利用したお出かけを促進する．これは鉄道の収益改善のみならず，市の財政の健全化のためにも高齢者の医療費を削減することが望ましくそのためには健康なお年寄りに積極的にお出かけしてもらって健康維持を図ってもらうことが大事であることによる．さらに、鉄道自体が地域資源であることから駅舎その他の資産を、お出かけ先すなわち高齢者の活動の場として提供することが考えられる。

■貝塚～貝塚市役所前の100円運賃導入

市役所・図書館・福祉センター・中央公民館・コスモスシアター等，高齢者が利用することが多い施設へのアクセスを支援するため，特別な運賃設定を行い，利用促進を図る．（実施主体：水間鉄道）

■各駅付近の案内サインの整備

道路案内標識の充実により駅の場所を分かりやすく案内する．（実施主体：貝塚市）

■駅の余剰空間における小集会場整備

旧駅舎等の余剰空間が見られる石才駅・名越駅・水間観音駅において簡易な建物を整備して，貝塚市の生涯学習施策である「つるかめ大学」の活動等，リタイア世代の活動の場として提供する．（実施主体：水間鉄道）

■駐輪場の整備

ホームや通路上に放置されている自転車を収容するための駐輪場を，貝塚市が公共交通利用促進のための公的支援の一環として整備する．（実施主体：貝塚市）

b) 食による健康まちづくり

健康なまちづくりにつなげていくため，健康に良い食事を提供する場を設ける．**表-3**の事例のように病院レストランで健康に良い食事（ウェルネスランチ）を提供している例に着目し，駅に併設する飲食店や沿線に立地する病院の食堂等において，特に高齢者を対象にした健康・長寿メニューを提供し，広報宣伝する．

表-3　ウェルネスランチの事例

●事例１「京都府立医科大学病院」
　糖尿病医療チーム監修，京都ホテルオークラでのおいしさはそのままに低カロリーでバランスのとれたランチメニュー
　「ヘルシープレート1,470円」
●事例２「銀座Bistro」
　体が健康になれば，精神的にも健康になり，ストレスにも強くなる「薬膳カレー1,500円」
●事例３「国立循環器病センター」
　循環器病の制圧を目指してーまず食事からー
　美味しい「かるしおレシピ」

■グルメ杵屋と沿線病院とのコラボによる健康に良い食事「ウェルネスランチ」の提供

水間観音駅では大阪府環境農林水産部等の協力の下に，大阪の木材を活用した待合カフェの建設が予定されている．ここで健康に良い食事（ウェルネスランチ）または弁当を提供し，健康をテーマに広報宣伝を行う．ノウハウは外食チェーンで実績のある親会社「グルメ杵屋」の協力を仰ぐ．メニューの内容は水間観音駅近くに立地する「河崎病院」やその傘下の「学校法人河崎学園大阪河崎リハビリテーション大学」との共同開発によることも考えられる．さらに鉄道により，貝塚市内外から，健康に関心のある高齢者を運び，貝塚市「つるかめ大学」の健康講座や，河崎リハビリテーション大学の健康講座によりそのレシピを広めてもらうことにより，「ウェルネスライン」が形成される．

この集客見込みは1日50人としても年間2万人程度だが，水間鉄道の存在価値は上昇し，魅力あるランチが食べられることで水間観音や国宝「釘無堂」等の観光資源と結びついたリピーターが期待できる．

病院内の食堂においても，ウェルネスランチを提供し，適度な運動をしながら，健康的な食事によりロコモティブ症候群（運動器の障害による要介護の状態や要介護リスクの高い状態）[7]を予防し，健康に過ごしたい高齢者のニーズに応えるとともに，地域の高齢者の健康維持を通じて貝塚市の医療費削減に寄与することが期待できる．

c)　沿線病院への通院しやすさを高める取組み

沿線に立地する病院との連携のために、送迎バスに代えて鉄道・バスによる通院割引の実施，ダイヤ・運行経路の利便性向上とＰＲを行う．病院にとっては送迎車両運行に伴うコスト・リスクの軽減や，広域的な来院者獲得が可能となり，通院者にとっても歩行を伴う公共交通利用により運動器疾患を防止し健康増進につながる．

沿線に立地する病院と水間鉄道との連携で，例えば下記のような取り組みにより，広域的な来院者獲得を通じ，鉄道，病院，利用者いずれもがWin-Winの関係になることが期待できる．電車・バスに乗って通院することによりロコモティブ症候群予防に効果があることも期待できる．

■来院時の 電車・バス運賃還元
　●受診者の会計時，希望者に電車・バスの「利用券」を配布．→ 水間鉄道での着券に応じて精算．
■バス運行面での連携
　●路線バスやコミバス再編による「通院バス」としての有効活用．
　●来院者にとって利便性の高い運行経路・ダイヤの設定
　●送迎車運行に係るコスト削減や送迎車 運転事故等のリスク回避にもなる．

(3)　提案のまとめ

以上のように様々に地域の個性に応じた施策メニューがある中で，鉄道事業者が地域再生のプロデューサーとなって地域のステークホルダーを主導し，できることから始めて，目に見える小さな成功体験を着実に積み上げ，地域づくりへの参画意欲をさらに高めていくことが望ましい．それを通じて地域が一体となって笑顔あふれる地域づくりを実現できれば理想的である．地方鉄道を維持することは「地域のみんな」と生きてくことだというように鉄道事業者が思いを新たに取り組んでもらいたいものである．

5.　おわりに

今後の高齢化の進行に伴って，地域住民の生活の足としての公共交通の重要性は一層高まるものと考えられるが，多くの地方鉄道が必要性は認識されつつも，利用の伸び悩みから存続の危機に瀕している．そのような状況を打開するためには単に行政からの補助金により存続を図るだけではなく，本稿に示したように鉄道事業者と地域主体が一体となって地域再生のための取組みを行い，その効果のフィードバックによって鉄道の活性化を図ることが必要になってくると考えられる．

その実現のためには，先鞭を切る意味で交通事業者側の取組みとして，鉄道及びバスの連携により利便性を徹底的に高める努力が必要である．そのような場面では，お客様＝利用者第一主義はグルメ杵屋や水間鉄道に限らずどのような業界・分野においても必要と思われる．

また，地域においては，鉄道の存在する意義や鉄道による地域活性化の可能性について深く認識し，地域自ら

が主体となり可能な取り組みを行っていくことも必要である.

そうした双方の姿勢が理解されたうえで，交通事業者と地域が一体となって，場合によっては新たな組織を設立して，地域再生への取組みを行う．そのような段階を踏んで初めて，鉄道の再活性化と地域の再生をともに実現していくことが可能になると考えられる．各地の鉄道・交通事業者の奮起と地域の方々の積極的な活動を期待したい.

本提案は，前述の通り，再生塾の人材育成教育の一環で検討した成果を取りまとめたものである．2013年9月から12月という短期間で，5名程度で1つのチームを作り，ラーニングファシリテーターの助言の下，現状把握，現地調査，課題の抽出及び施策の提案を行ったものである.

両チームの提案は，関係者の連携による鉄道の再生といった共通の部分もあるが，アプローチや個別の施策等，異なっている部分もある．これは，メンバーが学識経験者・行政・交通事業者・コンサルタントなど多様であり，各メンバーの持ち味を生かして検討されたという側面もあるだろう.

実際に提案した内容を実現するためには，多くの関係者との調整が必要であり，それぞれの持ち味を活かしながらまとめて行くことが必要となる．再生塾の活動で，様々なメンバーが意見を交わして短期間で一つの提言をまとめるという経験が，実際に取り組みを進める際にも役立つものと考える.

謝辞：今回の再生塾アドバンスド・コースにおける実践的検討にあたって，フィールドの提供や現地踏査への対応，資料提供などをしていただいた水間鉄道株式会社，貝塚市，多くのアドバイスをいただいた再生塾のラーニングファシリテーターである，京都大学土井勉特定教授，京都大学中川大教授，京都府建設交通部村尾俊道氏，京田辺市建設部橋本善之氏，(株)交通システム研究所大藤武彦氏，中央復権コンサルタンツ(株)白水靖郎氏，そのほか再生塾の運営に携わる皆様に感謝申し上げる次第である.

参考文献

1) 加藤博和：日本における住民主導による地域公共交通確保の取組み，運輸と経済第 71 巻第 7 号 pp.99-108, 2011.7.
2) 西村 和記・千石 剛・土井 勉・喜多 秀行：クロスセクターベネフィットから見る公共交通が生み出す価値－兵庫県加西市を例として－,2013.11.
3) 総務省統計局「e-stat 政府統計の総合窓口」 国勢調査時系列データ
4) 国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（平成 25（2013）年３月推計）
5) 京阪神都市圏交通協議会：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査結果（交通実態調査）集計データ,2012.12
6) 国土交通省：第 11 回大都市交通センサス調査結果集計表,2012.3
7) 京都市保健福祉局保健衛生推進室保健医療課：「ロコモいつでもどこででも京ロコステッププラス 10」2013.11.

(2014.?.?受付)

SUGGESTION OF A CONTINUATION PLAN OF LOCAL RAILWAY THROUGH CONCERNING TO AREA REVIVAL -FROM THE CASE OF MACHIZUKURI OF MIZUMA RAILROAD AREA-

Shinya YAMAMOTO, Hajime SHINJI, Hirosi ABURATANI, Hiroyuki OHNISHI, Kyoko UEBAYASI, Kenichi KOYAMA, Hiroshi TSUJI, Junzou HIGO, Kenji KITAGAWA

With the aging, the declining birth rate, and the development of motorization, many local railways are in danger of continue. Although financial support from the wayside local governments are often paid for the local railway which is valuable for the residents, the reason that the railway exists by the burden of the region is not always clear in many cases. It is important to contribute to area revival leading to activation of the local railway through carrying out measures corresponding accurately to regional issues by local residents, local government, and the local railway administration in cooperation.

This paper, as part of human resource development training of "Saisei-Juku, the reproduction school which aims at sustainable city and traffic", at the theme of the areas along the Mizuma railway which was bankrupt once, describes a suggestion of a continuation plan of a local railway, which is induced to form the regional support to the railway by all of stakeholder through concerning to regional issues such as "aging". The suggestion consists of the traffic environment improvement measures by regional cooperation , and of the town planning on the theme of health by effective use of area resources.