

万葉線の改良と富山県呉西地区の市民活動

松原 光也¹

¹正会員 路面電車と都市の未来を考える会・高岡<RACDA 高岡>

(〒616-8063 京都市右京区太秦安井東裏町 8-8)

E-mail: dzl00013@nifty.com

本稿では市民と行政が連携して存続した万葉線が 2002 年に第三セクター化後 15 年が経過し、鉄道施設および利用者サービスの改良が行われてきた。呉西地区の中心都市である高岡市は公共交通の結節点となっているものの、都市形態が分散的で、人口密度も低い都市で、公共交通の利用促進は困難であると考えられるが、万葉線存続後の利用者が増加に転じた。廃止の危機を乗り越え、鉄道会社が利用者の視点の鉄道運営を実施し、祭りやイベントの際に行政や商店街、市民団体が万葉線の利用を促進し、まちづくりに貢献していることが一因としてあげられる。

地域住民の活動と交流が活発であれば、公共交通にとって有利に作用し、社会的共通資本を支える仕組みの構築が可能となる好例といえる。

Key Words: Local railway, urban revitalization, Citizens' Activities, Compact city, Takaoka City

1. はじめに

コンパクトなまちづくりは生活のために必要な施設やサービスが徒歩圏内に立地していることが求められるが、通勤範囲の拡大、多様な消費行動や娯楽活動に伴って生活圏は拡大している。自動車交通が発達し、都市内を自由に移動できるようになると拡散型の都市構造となり、都市全体としての環境負荷が高くなる。そこで、公共交通の利便性を高めることによって、環境負荷の低い集約的な都市構造を目指す都市経営が注目されている。

富山県西部、呉西地区の中心都市である高岡市では公共交通を市民サービスの一環として運営支援を行い、市民や事業者と連携して万葉線の利用を促進するための施策が実施されている。事業者から万葉線の廃止が表明され、今後も運賃収入よりも維持費用のほうが多いと試算されるなか、それ以上に存続させる社会的な意義や価値が大きいとして、日本で初めて路面電車の第三セクター化が実施された。市民団体は行政・事業者・住民間の調整役となり、住民とともに公共交通を利用促進するためのサポーター的な役割を担っている。これらの各主体が協議する場が設けられ、役割を変えながら公共交通を維持する取り組みが行なわれた。

一方、生活に必要な最低限度の公共交通を整備するのは国の役割といえる。その法制度的な指針として、2007

年 10 月に公共交通活性化再生法が施行され、2013 年 11 月には交通政策基本法が制定された。地方自治体、事業者、市民団体や住民、大学等が地域協議会により公共交通の再生計画と地域との連携計画を策定することで、国の支援が受けられる制度とその理念が示されている。ここでは、万葉線の利用促進活動をとおして、公共交通の維持・再生のしくみと地域活性化の取り組みについて述べる。

2. 万葉線の存続問題

(1) 存続問題の背景

富山県西部の中心都市である高岡と富山湾の港町である新湊（現射水市）を結ぶ万葉線は「市民が支える路面電車」と呼ばれている。私企業である加越能鉄道が運行していたが、国から欠損補助が受けられなくなることを受けて、1997 年に廃止が表明された。自動車社会の中で、誰も乗らない公共交通は不必要という評価を受けて鉄道が廃止されてきたが、万葉線は市民と行政が連携した存続活動によって、第三セクター化されることとなった。ここでは、その背景と経緯について述べる。

詳しい存続の経緯については、万葉線問題懇話会 2000¹⁾、富山県・高岡市・新湊市 2000²⁾、武山 2001³⁾、蛸

山 2001⁴⁾、RACDA 高岡 2004⁵⁾で述べられ、開業後の状況については、島 2005⁶⁾や土谷 2006⁷⁾で述べられている。また、筆者も存続活動と開業後 5 年間の利用促進策について市民、行政、事業者の連携について松原 2010⁸⁾で詳述しているので参照されたい。

「万葉線」は愛称で、1980 年に沿線の自治体、加越能鉄道、両商工会議所、両自治会が協力して「万葉線対策協議会（以下、万対協とする）」が発足した際に、万葉集の編者である大伴家持ゆかりの地にちなみ、公募で決定された。沿線の観光マップの作成など利用者の増加策について協議されたが、モータリゼーションの進展とともに、1972 年には年間 473 万人であった利用者が減少し、1993 年には 3 分の 1 以下の 145 万人にまで減少した。それに対して愛好支援団体である「万葉線を愛する会（以下、愛する会とする）」が 1993 年の 10 月に設立され、高岡市、新湊市が事務局となり、地元企業、両市の商工会議所や老人クラブが法人会員となって、個人会員も募集された。会費の一部を万葉線の回数券として配布し、ネコの絵が描かれた通称「ネコ電」の運行など万葉線を盛り上げるためのイベントが実施された。

通勤者はマイカーへ転換し、通学者は少子化で減少が続き、国の補助打ち切りを機に加越能鉄道は鉄道事業の撤退、バス転換を表明するに至った。この頃、日本でも次世代型路面電車システム（LRT : Light Rail Transit）が注目されはじめ、高岡市でも公共交通活性化ビジョンが検討されていた中、岡山の市民団体である「路面電車と都市の未来を考える会（RACDA）」の会長が、ビジョンを策定するための委員会で講師を務めたことをきっかけに、公共交通を軸にまちづくりを進める活動に感銘を受けた高岡市職員と、商店街の店主が中心となって、「RACDA 高岡」（正式名称：路面電車と都市の未来を考える会・高岡）が 1998 年 4 月に発足された。

(2) 行政と市民が連携した存続活動

RACDA 高岡では月に二度の定例会で万葉線を活用するための制度やまちづくりについての勉強会が続けられ、会独自の「万葉線再生計画」が作成された。廃止反対を前面に出した運動ではなく、万葉線を活用して高岡のまちを良くすることが会の活動目的とされて活動している点が注目される。また、高岡市や鉄道会社に「提言」として提出するのではなく、「ラクダキャラバン」として市民に提示して広める方法がとられた。会員が自治会や学校、他の団体などに出向いて、公共交通の役割、万葉線の活用とまちづくりについて発表し、住民が普段感じている公共交通についての不満や要望について意見が交わされ、住民との交流が重視された。

次に万葉線に乗るイベントが企画され、楽しみながら万葉線の活用を考える契機とされた。新湊にすしを食べ

にいく「グルメツアー」はお酒を飲むなら車ではなく万葉線をとという意識付けが行なわれ、「スケッチ電車」は小学生と一緒に万葉線で絵を書きに行き、親の車に乗って出かけるのが習慣となっている子供たちに公共交通に乗ってもらう機会が設けられた。「軽快都市宣言」は高岡の中心商店街が獅子舞演舞会で歩行者天国になる 5 月 3 日に、電車を留置して路上カフェやミニアトラクションなどが実施され、まちなかを楽しめる場にする企画である。

3 年間で約 30 回のキャラバンと、万葉線を活用する様々な企画が行われ、住民との交流を通じて、地縁組織と連携した活動につながる事となった。自治会では署名活動が展開され、玄関先に「万葉線を残そう」ポスターを掲示するといった行政だけでは引き出すことのできない潜在的な市民の声が形となっていったのである。こうした市民活動を受けて、存続について議論していた「万葉線問題懇話会」では「社会的便益を考慮し、万葉線を高岡と新湊をつなぐ象徴として運営に市民が参加して残すべき」という提言が出され、両市議会で存続が決議され、万葉線は市民参加型第三セクターとして存続するに至ったのである。市民参加の意志表示として約 1 億円（企業を含めると民間から 1.5 億円）もの募金が両市に寄せられ、富山県、高岡市、新湊市、それに民間からの寄付、それぞれ 1.5 億円ずつを集めて計 6 億円を資金として万葉線株式会社が設立された。

3. 万葉線の利用促進策

(1) 開業後 15 年間利用促進効果

万葉線は利用者の減少から運営する加越能鉄道が廃止を表明し、行政と市民の連携による存続活動の結果、第三セクターとして存続した。加越能鉄道最終年となった 2001 年度の利用者は 98.8 万人にまで減少していたが、

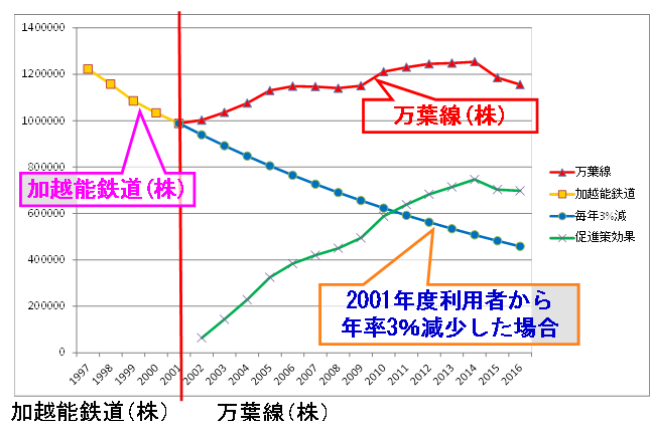


図-1 万葉線の利用者数の推移
加越能鉄道 2001⁹⁾、万葉線 2018¹⁰⁾より筆者作成

万葉線開業初年度の 2002 年度には 100 万人、その後 5 年連続で利用者が増加し、2006 年度には 114.8 万人にまで増加した。前年より減少する年もあるものの 2010 年度には 121.1 万人、2014 年度には最高の 125.4 万人にまで増加し、2015 年度、2016 年度は大きく利用者を減らし、15 年目で 115.5 万人となっている（図-1）。

人口減少が進み、地方鉄道は利用者が減少していく状況にあり、加越能鉄道時代のように毎年約 3%減少していたとすると、15 年目では 69.8 万人にまで減少していたところであり、累積では 727.9 万人の利用促進効果があったと推計される。郊外道路沿いに大型店舗が立地し、中心市街地が衰退し、そのままでは利用が増える外的要因がないにもかかわらず、利用者を増やしてきた取り組みについて考察することとする。

万葉線株式会社となっても、運行本数や所要時間も同じで利便性が向上したわけではない。にもかかわらず、新しくなった路面電車ということで、新聞やテレビで報道されることで、認知度が高まったと考えられる。地方都市において 15 分毎に電車が走っているということは相当利便性が高いといえる。加越能鉄道時代は 15 分毎に走っていても、その利便性が知られていなければ、利用もされない。万葉線となつてからは、知ってもらう、まずは使ってもらうという工夫としてイベント時の運賃助成がなされてきた。

(2) 万対協による利用促進策

第三セクター万葉線を支援する万対協は、万葉線改善計画の推進や利用促進策について協議、実施されている。ここでチラシや時刻表を作成し、団体客に運賃の半額助成を行うのに加え、万葉線沿線でイベントが行われる際に、乗客全員に運賃を半額助成し、同時に中心市街地から離れた電停の近くに駐車場を用意してそこから電車に乗り換えるパーク&ライド（P&R）を実施している。多くの人が中心市街地に集まる際、日常とは異なり、渋滞が起り、市街地の駐車場が不足してしまうため、公共交通で来たほうが自動車よりも利便性が高くなる唯一の機会となる。この機会に一度万葉線を利用してもらうことで、次から来街する際に移動手段の選択肢の候補としてもらえる効果がある。2016 年度をみると、6 回の沿線イベントで 8,599 人が利用している。この他、正月のワンコイン運行、小学生や中学生向けの体験乗車、ビール電車や七夕電車等の運行などの万対協の利用促進策により、32,328 人が万葉線を利用した（表-1）。お試しの利用を経て、月に何回か利用するようになれば、回数券での利用、さらには通勤通学でも利用されるようになれば、定期の利用へと定着することが期待される。

表-1 万対協事業による万葉線の利用者数
万葉線 2018¹⁰より筆者作成

万対協事業（2016年度）	利用者数
中学 3 年生体験乗車	692
高岡御車山祭	2,129
射水市獅子舞大競演会	134
路電の日記念イベント 万葉線電車まつり	346
万葉線ビール電車運行	8,400
小・中学生 体験乗車	4,353
七夕子供電車運行	87
富山新港新湊まつり 臨時運行	1,060
万葉線納涼まつりビアガーデン開催 臨時運行	1,446
高岡七夕まつり 臨時運行	726
新湊曳山まつり 臨時運行	1,471
鉄道の日 記念イベント 万葉線電車まつり	156
新湊カニかに海鮮白えびまつり	268
ヌーヴォー・ワイン電車運行	120
富山大学芸術文化学部推薦入試特別輸送	72
正月ワンコイン運行	2,600
日本海高岡なべ祭り	2,945
万葉線新酒おでん電車運行	4,800
豆まき電車	200
富山大学芸術文化学部前期入試特別輸送	183
富山大学芸術文化学部後期入試特別輸送	140
計	32,328

(3) 事業者の利用促進策

移動手段として選ばれるための施策として、2003 年 4 月に運賃改定が行なわれ、160 円～450 円までの 15 区間制から、150 円から 350 円までの 50 円毎の区切りのよい 5 区間制へと改められた¹¹⁾。若干運賃が安くなったことと、わかりやすい運賃体系となったことが、定期外の利用者が多くなった要因である。2004 年 1 月には低床式車両の「アイトラム」が導入され、市民に新しい乗り物になったというイメージが印象づけられた。段差がないため車椅子のまま乗降でき、高齢者にも誰にとっても快適な移動手段を提供し、子供連れの利用者など、アイトラムに乗ること自体が目的となっていく。定期外利用者は開業前の 65.8 万人から開業初年度の 2002 年度が 69.4 万人、運賃体系を簡略化した 2003 年度には 73.1 万人、アイトラム導入後の 2005 年度には 75.8 万人と最高を記録し、2016 年度は 71.0 万人となっている。アイトラム人気は落ち着き、利用者が減少し始めたものの、2012 年 9 月には高岡市出身の藤子不二雄作の世界的に人気の漫画を題材とした「ドラえもん ترام」を登場させ、2016 年 3 月にはその利用者が 50 万人を越え、国内外からの観光客を呼び込むことに成功した。

2004 年 4 月からは定期券制度の改革が実施された。通勤定期は無記名式の持参者利用制度が導入され、社用等で社員が出かける際に会社が定期券を 1 枚購入すれば誰でも利用できるようになっている。また、土日祝日は

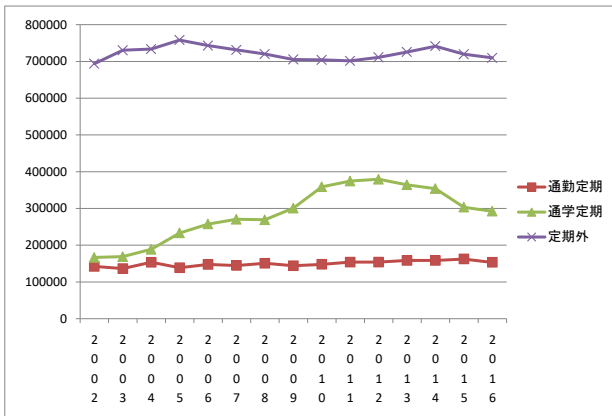


図-2 定期・定期外別万葉線利用者数
万葉線 2018¹⁰より筆者作成

定期券持参者 1 人につき、同伴者も 4 名までが割引運賃で乗車できる。実施前の 2003 年度には 13.6 万人の通勤定期利用者が、実施初年度にあたる 2004 年度には 15.3 万人と増加し、その後 2015 年度の 16.2 万人を最高に、2016 年度は 15.3 万人と利用者減少に歯止めをかけている。通学定期については年間通学定期が導入され、100 日分の金額で一年間乗車できるように大幅な割引が実施され、定期客購入者に無料のレンタサイクルと駐輪場を提供するサービスも導入された。実施前の 2003 年度には 16.9 万人の通学定期利用者が、実施初年度にあたる 2004 年度には 18.9 万人と増加し、2012 年度には最高の 37.4 万人まで増加し、施策の効果があつたといえる (図-2)。

(4) マイレール意識の醸成

利用者収入の他には、ラッピング車両による広告や、電停の名前に企業や店舗名を組み入れることで収入を得るネーミングライツをいち早く導入した。また、万葉線自体を題材としたグッズも販売し、沿線の企業や学校も万葉線に関する商品を開発、さらには万葉線を題材とした歌まで売り出されるなど、市民によるマイレール意識が高まってきたことで、利用者増の他、広告収入やグッズ売上も向上した。全体の収入に占める割合は 2016 年度で、定期が 16.9%、定期外が 54.8%と地方鉄道としては定期の比率が低くなっている。その他収入のうち、事故等による保障が 9.9%あるが、広告収入が 14.2%、グッズ収入が 4.2%と健闘している (図-3)。

こうして市民によるマイレール意識の醸成は、町内会等の催しなどで万葉線を団体で利用する機会の増加や、イベント時に万葉線で行ける機会も増加した。一度利用してみることで、利用の仕方がわかり、移動手段としての選択の候補として認知されるようになる。近年では万葉線の電停付近に住宅を建てる場合に市からの補助金が出るなどし、旭ヶ丘電停周辺には新しい住宅地も形成

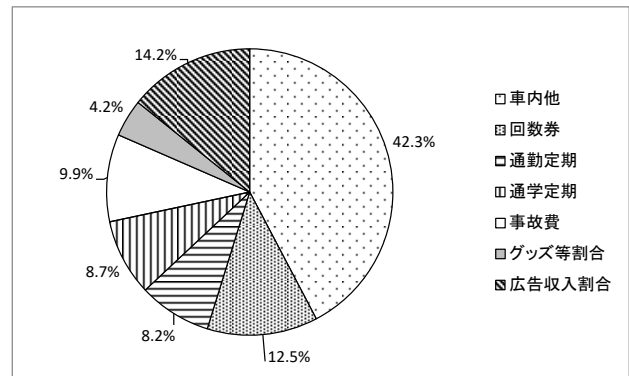


図-3 万葉線の収入内訳
万葉線 2018¹⁰より筆者作成

された。そのことで、買物、通院による利用だけでなく、通勤通学客の増加にもつながり始めてきた。

加越能鉄道最後の年に 99 万人まで減っていた利用者が、2002 年に第三セクターの万葉線 (株) となって以来、低床車両アイトラムの導入が市民の路面電車に対する意識を変革し、5 年連続で利用者が増加して 2006 年には 115 万人にまで増加した。存続後も、市民の間でマイレール意識が醸成され、イベントの実施、自治会・学校等での万葉線を利用した行事などが続けられ、サポーターとしての役割を果たしている。事業者としても割引率の高い年間通学定期や自転車無料貸出し、通勤向けには誰でも使用でき土休日には家族も割引となる通勤定期券の発売、終電の延長、商店街の中心に電停を新設するなどのサービス改善が行われてきた。また、ビール電車やスイーツ電車、クリスマス電車の運行、電車まつりの実施など、事業者も様々な工夫を続けることによって利用者が増え続けた。2012 年には高岡市出身の漫画家にちなみドラえもん電車が運行されたこともあり、外国からの観光客も増加している。こうした一連の動きは市民参加が具現化されたもので、市民が自ら勉強して問題に取り組み、募金や労力、アイデアの提供といった活動を通して自ら参加することの積み重ねといえる。行政と市民の連携による万葉線の存続・利用促進活動は公共交通活性化に向けたモデルとされ、各地で鉄道再生のための参考とされている。

4. 北陸新幹線開業後の現況と市民活動

(1) 北陸新幹線開業後の課題

利用者が増えてきていた万葉線にも人口減少と少子化の影響は避けられないところであるが、万葉線の高岡駅延伸と北陸新幹線の金沢延伸が利用動向を大きく変えることとなる。2014 年 3 月に高岡駅の橋上駅舎化に合わせ、駅ビルと地下街が改修され、「クルン高岡」として開業

した。それまで駅前広場の先端に電停があった高岡駅前電停が、駅ビルの1階部分に乗り入れることで、JR線との乗り換えの利便性が向上した。それ以前の2008年3月に中心商店街の最寄電停として末広町電停が新設されており、買物客の来街が便利になるなど、非常に良い電停の立地となったものの、単線であるがゆえに、列車の交換箇所の制約があるため、郊外から高岡駅までの所要時間が5~7分延びてしまった。15分毎の運転が守られているものの、もともと路面電車の速度は速いわけでもなく、自転車との優位性が低下したと想定され、通学客の減少が大きく、2014年度に37.4万人であった通学定期利用者が、少子化等の影響もあり、2016年度は29.2万人となってしまった。交差点における電車優先信号の導入、複線化や交換設備の増設等により15分毎の運転でも所要時間を短縮させることが望まれる。

さらに、2015年3月に北陸新幹線長野~金沢間が開業し、これまで幹線として機能していた北陸本線は並行在来線として第三セクターのあいの風とやま鉄道に移管され、城端線と氷見線がJR西日本の路線として取り残される交通体系となった。観光客の流入増が期待されていたものの、新幹線の駅は高岡駅ではなく、JR城端線で一駅南の新高岡駅に停車する。それまで高岡駅は特急の停車駅であったが、JRから経営分離された第三セクター「あいの風とやま鉄道」の駅となり、代わりに新高岡駅には自動車によるアクセスを前提とした広大な駐車場が整備された。公共交通のアクセスとしては城端線はおおむね1時間おきの運行だが単線のため新幹線に対して片方面にしか接続できない状態である。バスも10分おきに運行されているが、認知されていない状態にある。

2016年8月からは、新幹線利用者に対して万葉線を片道100円で利用できる割引制度が開始されたものの、利用者減に歯止めはかかっていない。新幹線を分離駅とし周辺に大型商業施設が立地すると、現駅や市街地からのアクセスを確保しなければ、中心市街地も衰退してしまいかねない。以前から検討されている万葉線や氷見線と、新高岡駅のある城端線の直通運転を進めるべきであろう。

万葉線では利用者減少に対して、これまでのサービスを維持できないということで、商店街買物客への特典制度が見直され、主な施設でしか行われなくなった。万対協の助成制度でも経費削減が検討されていると思われるが、商店街との連携は鉄道の利用者増だけの問題ではなく、市街地全体の活性化を図る施策と位置付けられる。運賃体系についても、消費税増税を見据えて値上げが実施されたが、わかりやすく利用しやすい50円/100円区切りの運賃体系は維持された。150円の運賃が160円となると、10円単位のおつりが発生し、料金で支払う際に乗降時間が増えてしまう。わかりやすい料金体系が使いやすさに影響しており、利用者の増加に寄与している

と考えられる。日常利用される方には申し訳ないが、回数券や定期券の割引率の見直しをみの改定として、現金の料金体系は変えないほうが良いと思われる。

さらに、高岡市全体の問題として、高岡市街地の回遊手段となっていたコミュニティバス「こみち」が2018年3月に廃止された。利用者の減少や財政不足が廃止の理由とのことであるが、公共交通の利用者は今後増加していくかといえば、むしろ減少傾向にある。とはいえ、廃止や減便、値上げなどのサービス低下をすれば、ますます利用者が減少することになり、それが市街地の衰退に直結する。公共交通や市街地活性化にかける費用がもったいないと投資を怠れば、人口減少や商業の衰退を促進させ、費用削減した分を上回る大きな損失と取り返しのつかない不利益をこうむることが懸念される。

(2) 呉西地区における市民団体の活動

これまでも、万葉線や城端線、氷見線それぞれに対して利用促進や利便性向上を目的としたイベントやフォーラムが盛んに行われ、市民団体間の連携もとられてきた。富山大学に都市デザイン学部が新設され、全国でもまれな交通を専門とする都市・交通デザイン学科が誕生し、学民連携の取り組みが盛んに行われるようになった。こうした背景を受けて呉西地区の交通やまちづくりの課題に対して利用促進や利便性向上、地域活性化のための取り組みを協働で取り組む団体として「呉西地区交通まちづくり市民会議」¹²⁾が2018年12月に結成された。南砺市、砺波市、高岡市で活動する6つの市民団体が構成団体となり、これまで4回のフォーラムや公開講座が開催され、その中で提案されたお互いの地域で開催されるお祭りに公共交通で出掛けるという企画も実施されている。

RACDA 高岡¹³⁾では引き続き万葉線と城端線の乗り入れや万葉線の所要時間短縮に関する提案、万葉線を支援する新たなしくみの構築を目指している。市民会議の事務局を担っている「呉西地区公共交通再生研究会」と「南砺の城端線を活かす会」は2015年1月に城端線利用者へのアンケートや実地調査をもとに活性化のための提案を南砺市に提出し、南砺市協働のまちづくりモデル事業に採択されるなど、城端線の活性化に取り組んできた。こうした活動を受けて南砺市ではP&R駐車場や駐輪場の整備を実施した。今後は北陸新幹線と城端線列車との接続改善、主要駅での観光案内所の整備や売店の復活、駅前ロータリーやバス停の整備などを提案し、実現に向けた勉強会などを実施している。また、井波など加越能鉄道加越線が廃止された沿線地域の衰退を懸念し、井波金沢と直結するバス路線の実証実験を行うなど、城端線だけでなく、地域全体の公共交通の利便性向上を目指している。

「ふるさと城端線応援団」は呉西地区公共交通再生研

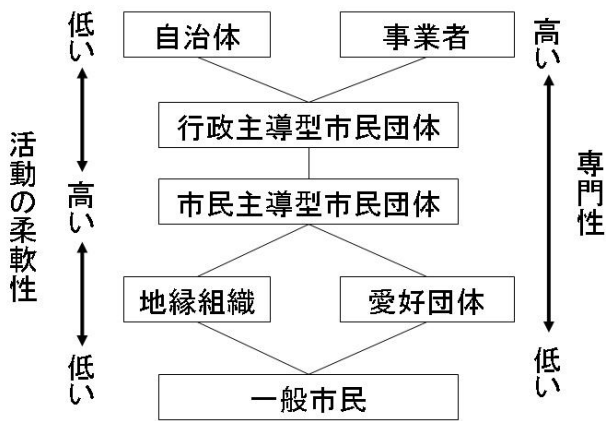


図-4 市民団体の相関図

究会と南砺の城端線を活かす会が発起人となって、北陸新幹線開業時に城端線の来訪客に対して歓迎式典を開催した。その後も、城端線と氷見線に導入された観光列車の乗客に対して沿線を手を振る活動を展開、沿線企業などにノーマイカーデーの呼びかけを行うなど、城端線の利用促進活動を続けている。

「城端線砺波市利用促進実行委員会（城端線もりあげ隊）」¹⁴⁾は砺波市を拠点に活動する団体で、事務局も砺波市役所に置かれている。駅の清掃活動や花壇にチューリップなどの花を植栽する活動、チューリップまつりなどイベントへの出店、ふれあい市に城端線で来場した方へサービス券の配布などを行っている。城端線を周知するための冊子やシールなども配布している。

「戸出地区未来創造異脳種会議・戸出によっといで」¹⁵⁾は高岡市南部に位置する戸出地区で地域活性化を目指す団体で、戸出駅前にジェラート店を開業してにぎわいの創出に一役買っている。古民家での宿泊や昼寝、料理づくり体験、高岡銅器工房見学などを含めたまち歩きを企画し、観光マップの配布や戸出の歴史や魅力などを紹介する書籍も刊行するなど意欲的な活動を続けている。

市民団体は一般的に万葉線の存続問題に代表されるような市民生活を脅かす諸問題、あるいは、生活の質向上や余暇活動の充実のために市民活動を行っている。行政が全ての市民サービスを提供できれば良いが、地方都市や過疎地域では自助、互助といわれるように市民活動の必要性が増してくる。その際、一般市民は専門性が低く、自分の生活に精一杯で活動の柔軟性も低くなる。地縁組織や愛好団体も組織されるが、行政や事業者との調整が難航することも多い。そこで市民団体が仲介役を担うことで、市民との意見交換を通じて潜在的な意見を顕在化し、行政や事業者との調整が図りやすくなる(図-4)。

5. おわりに

万葉線と高岡の中心市街地は相互の取り組みによって、

利用者増と賑わいの創出という一定の効果をあげてきた。万葉線は市民と行政が一体となった存続活動によって、新しい第三セクターとして開業した。その後も事業者の経営努力、行政の施設やサービス改善のための支援、市民のマイレール意識の向上による利用促進策への協力を得て、イベント時の利用機会の増加に始まり、広告、グッズ収入の増加、次いで定期利用の増加、観光客の利用増加へとつながった。現状では北陸新幹線の金沢延伸は負の影響が強いものの、交流人口の拡大を目指すには効果も期待できる。今一度、万葉線を存続させた原点と成功要因を見直し、公共交通と一体となったコンパクトな施設配置とサービスの連携、市民、行政、事業者が一体となった利用促進策の実施とまちづくりの推進が望まれる。

参考文献

- 1) 万葉線問題懇話会：これからの万葉線についての提言，2000.
- 2) 富山県・高岡市・新湊市：万葉線経営改善計画調査報告書，2000.
- 3) 武山良三：万葉線再生計画案—市民主体の新会社が目指すべき事業計画を考える，高岡短期大学紀要第16巻，pp.21-61.，2001.
- 4) 蟬山昌一：これからの万葉線についての提言，高岡短期大学紀要第16巻，pp.63-70.，2001.
- 5) RACDA 高岡：万葉線とRACDA 高岡5年間の軌跡，p.189.，RACDA 高岡，2004.
- 6) 島正範：市民の熱意で増え続ける利用客，自治研47-9，pp.76-80.，2005.
- 7) 土'谷敏治：第三セクター軌道万葉線の課題と展望，運輸と経済第66巻，第6号，pp.64-72.，2006.
- 8) 松原光也：地理情報システムによる公共交通の分析』(RCSS 叢書第10巻)，多賀出版，p.301. 2010.
- 9) 加越能鉄道：加越能鉄道資料（2001年時点の概要，旅客数データ，時刻表等），2001.
- 10) 万葉線：万葉線資料（2007年および2018年時点の概要，旅客数等実績データ，時刻表，第三セクター化の経緯等），2007および2018.
- 11) 万葉線（株）ホームページ：<http://www1.coralnet.or.jp/manyosen/> .
- 12) 呉西地区交通まちづくり市民会議ホームページ：<https://koutsukaigi.tonamino.info/>.
- 13) RACDA 高岡ホームページ：<http://ractama.cocolog-nifty.com/blog/> .
- 14) 城端線もりあげ隊ホームページ：<http://www.city.tonami.toyama.jp/blog/group/johanasen/>.
- 15) 戸出地区未来創造異脳種会議「戸出によっといで」ホームページ：<https://ja-jp.facebook.com/yotoido/>.