

## 地方鉄道駅を拠点とする住民活動団体の生成と連携に関する研究

一小湊鐵道沿線を対象として一

### STUDY ON THE CREATION AND COOPERATION OF LOCAL RAILWAY STATION-BASED COMMUNITY ACTIVITY ORGANIZATIONS.

-THE CASE OF KOMINATO RAILWAY-

37-156163 中井 雄太

Local Railway is often recognized as regional issue in a declining population area. The purpose of this paper is finding out new roles for regional vitalization that Local Railway can play by using its social network and regional structure in that area. Finally it was revealed that re-examination and revaluation regional structure and social network along the Local Railway is encourage regional revitalization by analyzing the interviews to the station-based community activity organization and Kominato Railway, Ichihara city.

#### 1章 はじめに

##### 1-1 研究の背景と目的

人口減少地域では、人口減少や少子高齢化、それらに伴う里地里山(以降里山とする)の荒廃や公共サービスの維持困難等といった様々な課題が発生している。これらの地域課題に対して、補助金などを活用したトップダウン型の取り組みが各地で行われているものの、各取り組み間の連携や持続性の欠如、さらには行政の資金体力に限界があることも多く、抜本的な解決に至っていない。しかし近年になって、地域課題の一つとして存在していた地方鉄道を契機としてまちづくりに向けた取り組みを行っている地域が話題となっており、本研究ではこの中でもボトムアップ型の横断的な取り組みによりある一定の成果を挙げつつある千葉県市原市の小湊鐵道を対象として研究を行う。本研究では鉄道駅を拠点とした活動の発生プロセス及びそれらの連携過程と沿線地域のまちづくりへの展開の可能性を明らかにし、地方鉄道が人口減少地域において担うべき、交通インフラ以外の新しい意義について論じることを目的とする。これは地方鉄道よ同様のネットワーク網を有する地域において有意義な研究であるといえる。

##### 1-2 研究の流れ

本論文は6章で構成されている。1章では研究の背景や目的、位置づけについてまとめ、2章で研究対象地の概要を整理し、3章で研究対象地の地域構造や住民らの意識醸成プロセスを分析し、4章で地方鉄道駅

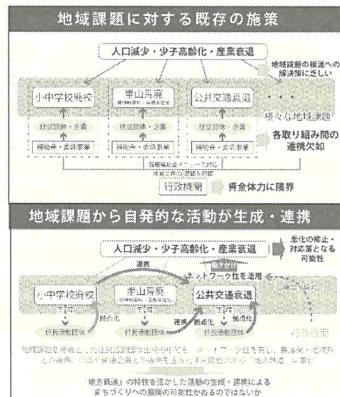
と周辺集落の関係性及び各住民活動団体の概要について調査及び整理を行い、5章でそれらが連携した沿線ネットワーク「が」地域に与える影響や功罪についてまとめ、6章では結論として地方鉄道が人口減少地域における交通インフラ以外の新たな意義と可能性について提言を行う。

##### 1-3 研究の位置づけ

本研究の類似研究としては、①人口減少地域における地域課題への取り組み、②駅に公共施設を合築した事例、③社会的ネットワークの構築と地域拠点の連携に関するものが挙げられる。②についてはトップダウン型に関するものが殆どであるため本研究と異なり、①と③については類似した研究こそあるが、地方鉄道を扱ったものが無いうえ、そのネットワーク性の特徴について集落単位から調査を行い論じているものも少ないため、本研究は有意義であると言える。

##### 1-4 用語の定義

本研究の用語の定義を表1にまとめた。



景観整備活動	耕作放棄地や休耕田の維持管理、下草刈りや雑草抜き、植栽や清掃活動等、地域の環境を向上させる活動全般を指す。なお、「業」として行っているものは除く。
住民活動団体	住民らが自主的に組織した団体全般を指す。組織形態は任意団体やNPO法人など。なお本研究では参加しているメンバー沿線住民に限らないものとする。
地方鉄道	一般的には新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことを指すが、本研究では特定地方交通線の基準に当たる路線を指す。
沿線	従来の駅勢図と同様の定義で、駅並びに線路から半径1.5km圏内を指すものとする。なお、本研究では駅に加えて線路の近傍も沿線地域と呼んでいる。
地域構造	歴史・成り立ちとそれに伴う各主体の意識変化の過程、意思決定プロセス全体を指す。本研究では沿線住民、鉄道事業者、行政の3者の間での構造を3章で扱う。

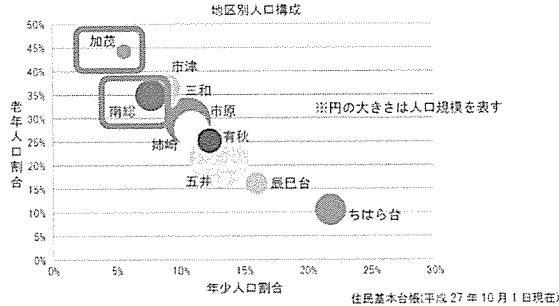
## 2章 研究対象地の概要

### 2-1 市原市について

本研究対象地が立地する市原市は全国有数の工業都市として知られている。市を南北に養老川が流れており、臨海部の工業地帯だけでなく、中山間地域の豊かな緑や自然も有名であり、レジャー施設が多く立地し、ゴルフ場の立地数は日本一を誇る。市内にはニュータウンも多く立地しており、東京や隣接する千葉市への通勤通学需要が多い<sup>2</sup>が、市南部には里山風景が多く残り、これらの地域では人口減少と少子高齢化が進んでいる。交通手段としては、市内を走るJR内房線と小湊鐵道線、京成電鉄千原線が挙げられ、路線バスもニュータウンや臨海部を中心に多く走っている。近年はモータリゼーションの進行伴い自家用車や観光バスによる観光需要が増加しているが、これら中山間地域では先述した人口減少と共に公共交通の衰退も進んでいる。

### 2-2 南総・加茂地区について

本研究の対象地である南総・加茂地区は市原市の南部に位置しており、養老川沿いにある古くからの集落が中心の自然豊かな地域である。自然を活かした観光開発が盛んであり、ゴルフ場やキャンプ場に加え温泉街もある。観光需要が増える一方、人口減少と少子高齢化は顕著であり、高齢化率が40%を超える集落が多く、2000年以降には6校の小中学校が廃校となっている。また耕作放棄地の増加や里山管理の衰退も発生しており、それに乗じた違法な産廃投棄や獣害などの環境問題も発生している。これに対し、市原市が補助金を投じて害獣駆除や見回り活動を強化させているが抜本的な解決には至っていない。



### 2-3 小湊鐵道について

小湊鐵道は1917年に開通した私鉄であり、市原市を中心とした路線バスや観光バス、タクシー、ゴルフ場経営などの事業も手掛ける鉄道会社である。鉄道施設や土木構造物が開業当初のものが多く活用してい

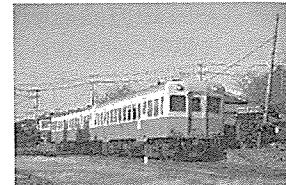
ることが特徴で、多くの登録有形文化財(建造物)に登録されている。市原市の景観整備においても重要な位置づけにあり、社長の石川氏が市原市観光大使に就任する<sup>3</sup>など、近年地域との連携をより強固なものとしている。また、古くからの駅舎や車両、沿線の里山風景と自然を活かしてドラマやPVのロケ地として積極的なメディア露出も行っており、これらを目当てまたはきっかけとした観光客も増加している。しかし、鉄道事業の経営状況としては度重なる経費削減により黒字を確保しているものの、沿線人口減少などに伴い苦しい状況にあるといえる。そのなかでも近年、沿線住民らの里山と鉄道を活かした住民活動が耳目を集めている。具体的には里山景観を見て感じてもらうためのトロッコ列車の新造や各駅における物品販売や日常的な景観保全活動、そして沿線が一体となって行ったアートイベント、中房総国際芸術祭が挙げられる。これらの活動経緯や概要、功罪などについて4、5章で詳細に調査を行い分析する。

## 3章 小湊鐵道を取り巻く沿線の地域構造

本章では小湊鐵道の開業から現在までの沿線における主な動きを時系列で整理を行う。なお、この整理を行う上で、開業から今までを4期に分けており、それぞれの地域構造について分析を行う。

### 3-1 鉄道創設期

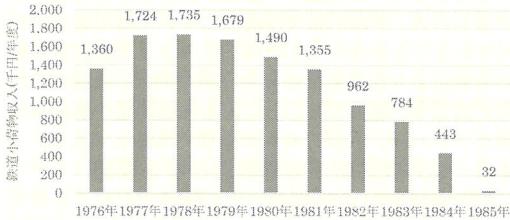
鉄道創設期は明治維新の後、全国各地で鉄道敷設に向けた動きが活発化した明治期から昭和20年頃までを指す。この頃、沿線は農林業主体の集落が多く、養老川の舟運を通じて物資の運搬を行っていた。しかし、漢学者の日高誠実(1836-1915)が養老川上流に「理想郷梅ヶ瀬」という学問所を設置<sup>4</sup>し、人材育成に励んだ頃より、新たな産業に対する住民・地主らの意識が高まり、鉄道敷設に向けた動きが起きるようになった。この鉄道は、明治以前は航路<sup>5</sup>が主な交通手段であった千葉県外房地域への接続を目的としており、「房総横断鉄道」として地元の名手らが会社を立ち上げた。しかし、資金難などの問題もあり、最終的に安田財閥の安田善次郎に請願<sup>6</sup>し、さらに沿線住民らが一株から支援を行う事によって着工したものの、1928年に上総中野駅まで開通したところでついに工事は完遂しなかつ



た<sup>7</sup>。これらの工事は沿線住民らが積極的に協力していたうえ、小湊鐵道の事業の一つに沿線への電力供給などといった沿線のインフラ整備も積極的に行っていたなど、開業当初より沿線と馴染みが深い鉄道となつていった。さらに舟運の代わりを担うことで生活物資の輸送や通勤通学、砂利採取業といった生活・産業との直接的な結びつきも強かった。

### 3-2 交通変革期

交通変革期は昭和 20 年頃から昭和 50 年頃の産業変革と自動車の普及が進んだ時期を指す。この頃になると東京湾臨海部の工業都市としての開発や住宅開発が盛んになり、農林業中心の中山間地域の集落であった小湊鐵道沿線は徐々にこれらの産業が衰退し、一部では人口減少が起きるようになった。1963 年には合併により市原市が生まれ、1967 年の合併で現在の形となり、千葉県内では最も大きな行政区となった。人口などの変化に加えて産業の衰退も顕著であった。小湊鐵道は砂利運搬業を廃止(1963 年)し、並行する道路の県道指定(1965 年)と整備により、その他の貨物輸送なども自動車に転換するようになつた<sup>8</sup>。しかし、東京近郊のアクセスの良さと自然の多さからレジャー開発が積極的に行われるようになり、特にゴルフ場が昭和 40 年~50 年代にかけて大量に開設され、観光客数が急増した。



鉄道統計年報（国土交通省鉄道局監修）及び有価証券報告書より筆者作成

### 3-3 鉄道衰退期

鉄道衰退期は先述した産業の転換、沿線の人口減少と自動車社会の到来により鉄道利用が一層落ち込んだ昭和 50 年頃から平成 18 年までを指す。この期間には小湊鐵道の利用客減少だけでなく、沿線での里地里山の荒廃や環境破壊、過疎化による行政サービス維持困難等の諸問題も浮き彫りになった。特に農林業の衰退と人口減少は町会組織の衰退と里山の荒廃に直結しており、沿線地域全体に地域課題に対する問題意

識が醸成されたといえる。この頃の特徴的な動きとしては町会が行ってきた地域内清掃活動や休耕田・耕作放棄地管理を町会有志らが中心となって行う住民活動団体の設立が挙げられる。1993 年に月崎駅周辺の耕作放棄地や休耕田の管理を目的とした「安由美会」が設立されるなど、それぞれの地域内にある地域課題に対して住民活動団体が設立されるようになった。この地域のスケールが小湊鐵道の駅の圏域と類似しており、駅を中心または一つの拠点として団体が設立、活動が行われることも珍しくなかった。これらの団体は基本的に行政からの要請で設立されておらず、行政や企業とは一定の距離を保ち、多くは補助金も無く自主性を重んじて活動を行っていることが特徴的である。

### 3-4 沿線ネットワーク構築期

沿線ネットワーク構築期は、鉄道衰退期に各集落・駅毎に設立された住民活動団体が、情報共有や人員融通の目的で連携を深め、小湊鐵道や市原市を巻き込んで様々な取り組みや事業に発展していった平成 18 年以降を指す<sup>9</sup>。この活動などの連携の最たる例が「里山連合」の起りである。小湊鐵道沿線を軸に、住民活動団体らが今後の方針を話し合い、沿線一体となって市原市や小湊鐵道と連携して活動を行っている。里山連合は商工会議所や行政がトップダウンで作った沿線協議会とは異なっている点が多く見受けられ、5 章において



てその詳細についてまとめている。なお、この沿線ネットワーク構築期の大きな事業の一つに 2014 年に開催された中房総国際芸術祭いちはらアート×ミックスが挙げられる。

### 3-5 小結

4 期に分けて地域構造を整理することで、沿線における産業や生活の変遷や、意識醸成のメカニズムとその内容を図○にまとめることができた。国が主導して建設した鉄道でないからこそ沿線住民との距離が近く、生活・産業に深くかかわるからこそ鉄道を軸とした自主的な住民活動団体の発生や連携が行われたと考えられる。この連携においても委託などの縛りがないからこそ自発性、積極性に富んだ活動が行われたとも言え、様々な試行錯誤の末現在に至っているといえるが、一方で長期ビジョンの策定や、人口減少・少子

主要な沿線開拓事業	鉄道創設期 昭和 20 年以前	交通変革期 昭和 20 年~50 年	鉄道衰退期 昭和 50 年~平成 18 年	沿線ネットワーク構築期 平成 18 年以降
沿線の開拓事業	森林開拓、砂利採掘、農業、漁業 （砂利採掘場、農地、漁場）	森林開拓、砂利採掘、農業、漁業 （砂利採掘場、農地、漁場）	森林開拓、砂利採掘、農業、漁業 （砂利採掘場、農地、漁場）	森林開拓、砂利採掘、農業、漁業 （砂利採掘場、農地、漁場）

高齢化、そして付随効果である小湊鐵道の存続に対して抜本的な対策が行えているとはいいがたく、今後はそれぞれの団体の活動内容や方針、意識と課題についてまとめ、意思疎通を図ることは重要である。

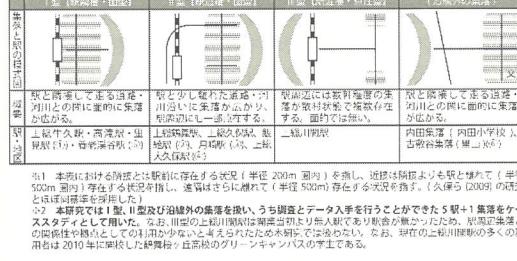
## 4 章 地方鉄道駅を拠点とした活動発生のメカニズム

#### 4-1 研究対象地の駅と周辺集落の成り立ち

3章で4期に分けて行った地域構造の分析の結果、図〇のような駅と周辺集落の関係性の変化が判明したといえる。本章ではこの駅と集落・住民らの関係を分析する。

#### 4-2 調査対象駅の類型化

まず、本研究の対象地である小湊鐵道上總牛久駅以南の各駅の類型化を行った。この類型化にあたっては久保ら(2009)<sup>10</sup>の研究を参考している。これにより図〇のように3種類に駅を類型化した。



#### 4-3 調査対象とした住民活動団体

本研究対象地及び南市原里山連合には以下の表○に示した12団体が所属しているが、本研究では先述した駅タイプのI型2団体、II型4団体、そして沿線外の1団体を調査対象としてヒアリング並びに実態調査を行った。調査にあたっては正式名称や設立年、メンバーの年齢分布や会規則などの基礎情報に加えて、詳細な活動内容とその開始年ときっかけ、市原市や小湊鐵道との個別の連携事業や委託・補助金制度の利活用の有無について伺った。その上で、今後の展望と組織としての課題について伺い、団体間を比較しながら特徴などの考察を行った。

#### 4-4 献ナショナル別の活動の特徴

I型は集落の中心が鈍となりがちであり、鏡光的側面と特徴をまとめたものが図○になる。

1室は柔軟の中心が歎となりかゝり、観音的圓

The diagram shows the evolution of rail networks and their impact on urban and rural areas over time.

- Rail Network Expansion (Meiji 20-1920):** Shows a dense rail network connecting cities and towns, with a central station labeled "近畿集落 A" (Near畿集落 A) and "近畿集落 B" (Near畿集落 B). The network is interconnected by various lines, representing the "生活圈" (living circle).
- Urbanization (Taisho 20-1930):** The rail network has expanded further, with more stations like "近畿集落 C" (Near畿集落 C) appearing. The diagram highlights the "人口と物資の流れが鉄道 (鉄道)" (flow of population and goods via railway) and the "通勤・通学" (commuting, commuting).
- Rail Network Decline (Shōwa 50-1970):** The rail network is shown as less dense and less interconnected. The "近畿集落 A" and "近畿集落 B" are now separate entities. The diagram illustrates the "人口の移動や地元の生活圏が減少" (decrease in population movement and local living circle) and the "駅周辺が活気を失う" (loss of vitality around stations).
- Rail Network Decline (Heisei 10-2010):** The rail network is highly fragmented, with isolated stations like "近畿集落 A" and "近畿集落 B". The diagram shows the "駅周辺が活気を失う" (loss of vitality around stations) and the "駅周辺が活性化する" (station area becomes active again) through the introduction of "新幹線" (bullet train) and "私鉄の整備と駅周辺活性化策" (private railway improvement and station area revitalization measures).

駅名	駅タイプ	活動種類	団体名
上総牛久駅	Ⅱ型	イベント企画・広報誌発行	南いちはら応援団
高麗駅	Ⅰ型	詳細不明 (駅前の活動)	吉野グループ
里見駅	Ⅲ型	駅活用・喫茶運営他	吾勤房 (きどうぼ)俱楽部
養老渋谷駅	Ⅰ型	沿線の景観整備	石神などの花会 (他一同体)
上総鶴舞駅	Ⅱ型	駅周辺の景観整備	鶴舞活性化ネットワーク
飯給駅	Ⅱ型	駅周辺の景観整備	市原ルネッサンス
月崎駅	Ⅲ型	駅周辺・里山整備	安由美会
		駅周辺の景観整備	森遊会
上総大久保駅	Ⅱ型	駅周辺の景観整備	国本一心会
上総久保駅	Ⅱ型	駅清掃・空き家活用	南市原夢街道
上総川間駅	Ⅲ型	—	無し (上総鶴舞と同じ)
沿線外		里山整備	市原米沢の森を考える会
沿線外		里山整備	上古敷谷山の会

[お問い合わせ](#) [取扱い店舗・販売店](#) [その他](#)

卷之三

而が改

面が強くなつた現在に至る。

\*太字は調査対象団体

面が強くなった現在に至っても活動の中心として存在し、イベント企画や物品販売など商業的活動が多い。また駅近くに商店街を有していることもある。II型は周辺に集落が無いからこそ、里山景観を活かした取り組みが多い。しかし、長期間の活動となるため少子高齢化等の担い手問題も発生し、活動の持続という面においても課題が多い。III型は周辺に学校や企業といった既存団体がいると、社会奉仕活動の一環として駅を中心とした活動が行われることがある。沿線外の集落については先述した3つのタイプに比べて地域外とのヒト・モノの動きが薄いことなどから発信力に乏しいことも多く、公民館や入会地、廃校舎などを拠点にするものの、その活動の持続性については明暗が分かれていることが多いといえる。このように駅別及び駅の有無により住民活動の発生経緯や内容、課題がそれぞれ異なり、連携することに因る地域課題や解決に向けたノウハウ、人員の共有が重要であるといえる。

4-5 地方鉄道駆か活動拠点となる要因

地方鉄道駅が活動拠点となる要因は人さく、分りて駅の要因と鉄道の要因の二つが考えられる。まず駅の要因としては駅の歴史が古く、有人駅であったことが重要な要因である。戦前より運行している鉄道路線は一部の仮乗降場を除いてほとんどの駅が有人駅であり、人が集い、働く場であったといえる。そのため集落の中心、生活・産業の中心としての馴染みが深く、意識面で大きく作用しているといえる。次に鉄道の要因については地域と鉄道会社の結びつきが深い事、鉄道関連施設の更新が遅いことが挙げられる。前者については具体的には敷設にあたって沿線住民と共に働いた過去があることや沿線に本社があり、社員のO.B.

OGが居住していることなどがあたる。これにより鉄道会社との障壁が非常に小さくなり、活動の連携が起こりやすいといえる。後者については古くから駅施設の活用や同一テーマでの車両の運用を行う事で地域景観の一つとして定着するだけでなく、沿線住民や利用客、観光客の愛着を集める的となるといえる。さらに有人駅時代の駅舎スペースや旧ホームが活動拠点のスペースとして活用されることも大きい。このような要因により小湊鐵道では駅を中心とした活動が発生しているといえるが、この要因自体はJRも含めて、どの地方鉄道においても見られるが、その為には鉄道会社だけでなく住民側にも工夫が必要である。



## 5章 沿線ネットワーク構築と地域に与える影響

### 5-1 里山連合の設立背景

里山連合の設立は2006年頃に加茂地区をはじめとした市原市南部地域の地域医療を担っていた市原市国保市民病院の存続が困難になり<sup>11</sup>、危機感が醸成されたことに起因する。集落を超えた連携により行政に働きかけを興し<sup>12</sup>、地域課題を解決しようとしたが、結果としては縮小を免れることはできず、この頃より行政に頼らず自らの自主的な活動で地域課題を解決しようという意識が生まれた。「里山会議」という持ち寄り式の意見交換会が発端となり、加茂地区にある集落ごとの住民活動団体が連携した「加茂里山連合」が設立、のちに南総地区も巻き込み「南市原里山連合」の設立に至った。2017年現在、13団体が加盟しており、年に数回里山会議を開き、オブザーバーの市原市担当者や小湊鐵道を交えて活発な意見交換が行われている。

### 5-2 沿線ネットワークでの取り組みと特徴

南市原里山連合を基盤として、小湊鐵道沿線に沿線ネットワークが構築されてから、様々な取り組みが行われている。これは以下の3つに分けられる。一つ目が沿線の耕作放棄地や荒れ地の整備・管理による景観整備事業、二つ目が駅を中心とした駅舎の清掃・維持管理・イベント活用、三つ目が花プロジェクト及び中房総国際芸術祭である。花プロジェクト及び中房総国際芸術祭は、市原市と住民活動団体及び住民有志が協働することで生まれたイベントだが、実態は行政が舵取りを行っており、多額の補助金が投入されていることも事実であるため、完全に住民活動団体の自主性に因った事業とは言えない。このような連携には各主体の適度な距離感、勝手連的な活動を行いそれに許可出し・協力する行政及び鉄道会社といった特徴がある。これは3章で扱った鉄道に対する愛着や行政・鉄道会

社の壁を越えた公私混同の意識が大きく影響しているといえる。

### 5-3 沿線ネットワークの展望

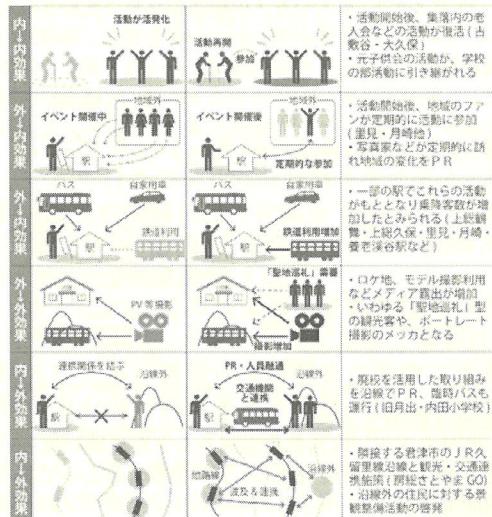
沿線ネットワークが構築されてから本論文の時点で約10年が経過しているが、多くの成果と課題が見えてきている。主に資金面の問題と



後継者問題である。特に後者は深刻であり、集落自体の高齢化率が50%を超える中、集落の環境整備や地域イメージの創出から移住施策に繋げるか、または担い手を早急に生み出す必要がある。これらの点においてオブザーバーとして参加している市原市及び小湊鐵道が今後積極的に連携していくことが求められるといえる。

まず、市原市は今後条例整備などにより資金面での支援や移住定住に向けた施策の整備を行っていく必要があるといえる。また、小湊鐵道は乗降客数の底上げに加え、沿線・行政の枠を超えた柔軟な企業間・行政間連携の橋渡しを行っていくべきであるといえる。現在その一例として隣接する君津市並びにJR久留里線との交通連携や観光連携の取り組みがあるものの、今後は圏央道開通を契機とした自動車利用なども含めた幅広い取り組みが必要となるであろう。

### 5-4 小結



沿線ネットワークが生み出した影響を図○にまとめた。このように住民・行政・鉄道会社の枠を超えた連携により、鉄道を軸とした活動が広がり沿線地域内で相乗効果を生んだだけでなく、沿線外にもその効果が伝搬しつつあることが言える。

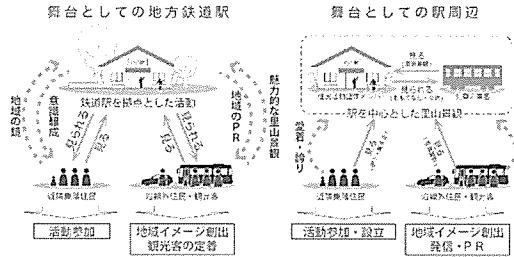
## 6章 地方鉄道が地域に対して担う新たな役割

### 6-1 人口減少地域で地方鉄道駅および鉄道自体が担う新たな役割と可能性

本研究では人口減少地域における地方鉄道駅の利活用の一例を追ってきたが、これは全国の地方鉄道の一部駅で見られる既存の駅開発や行政区にある駅のうち数駅を交流拠点・公共施設と合築することとは異なり、町丁目・字ごとに駅を「地域の核」として利活用しているといえる。このような地方鉄道が果たしうる役割と特徴について以下の3点を挙げる。

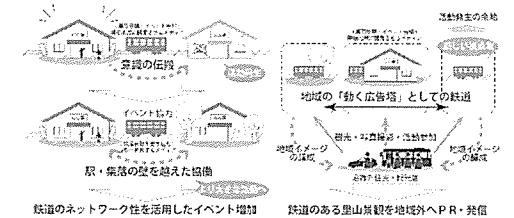
#### ①地方鉄道駅の舞台性

駅舎内や駅前空間は鉄道利用客にとって地域の「顔」とも言え、そこには車内、地域内からといった複数の「視点場」と「舞台」が存在する。この「見る」「見られる」といった関係と意識が愛着の発生から住民活動団体の生成に繋がり、さらには地域イメージの創出にも繋がる。なお、都市部を除く地域の拠点が少ないエリアに限られるといえる。



#### ②動くメディアとしての地方鉄道

鉄道は元来、ヒトやモノの輸送のために敷設されたが、その本来的意味が失われつつある現在、地域間の活動意識の「輸送」や活動連携といった「繋ぐ」媒体として利活用されているといえる。特に、連携した取り組みや地域イメージの創出により、一点にとどまらない地域外への発信が可能になる。

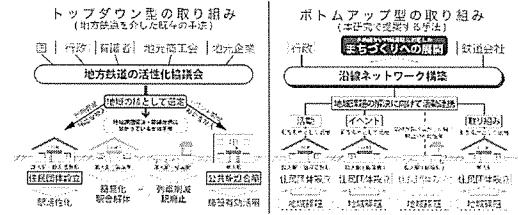


#### ③地方鉄道を契機としたまちづくり

既存の手法では活性化協議会などが地域の核として一市町村に数駅を選定し、選択的投資によって駅の利活用を行っていた。しかしこのトップダウンの手法

では地域の選択と集中を進行させてしまうと言える。そのため、地域課題由來の住民活動団体が各駅を通じてボトムアップ的に連携する沿線ネットワークの構築プロセスは、より小さな地域のニーズも拾いながら住民発の街づくり展開へつながる可能性を有していると言える。但し、資金面で困難な路線・駅・地域があることも事実である。

#### 6-2 拠点間連携による既存の社会的ネットワー



#### ークの顕在化と再価値化

鉄道路線はそもそも沿線地域の生活・産業に深く結びつき、それらの発展と共に各地に敷設されてきたものであり、地域固有のネットワークの具現化とも言える。地方鉄道を契機としたまちづくりに取り組む際には、住民意識や地域課題を適切に把握し、拠点整備・行政区画での完結に留まらないネットワーク連携や長期指針の策定を行い、地域構造を踏まえたうえでの適切な拠点選定とネットワーク連携に民間企業や行政が枠を超えて協働して構築することが重要である。このように、鉄道・街道・河川などといった地域に古くよりあるネットワークを活かした地域の拠点づくり及び拠点間連携を行う事は、既存の社会的ネットワークの顕在化とも言え、本来の意味での再興を目指した既存のネットワークの再価値化につながると言えるであろう。

1 沿線ネットワークとは鉄道路線を通じた社会的ネットワークの事を指す。その成立過程については以下に示すとおりである。

