

# 若桜鉄道を中心とした連携活動の報告

研究員 吉弘 憲介

## 1. 連携活動に至る経緯

2009年4月に鳥取県若桜町に本社を持つ、若桜鉄道(株)の上下分離方式での経営が始まった。第3セクター方式で運営されている鉄道会社では初の試みとなった上下分離であるが、沿線周辺の人口減少や少子化による通学客の減少、マイカー通勤の普及状況を鑑みると、その後の経営に依然、厳しさを残す船出でもあった。とっとり地域連携・総合研究センター（以後、とっとり総研）では、上下分離前の経営状況分析を提供したこともあり<sup>1</sup>、若桜鉄道および、沿線自治体と事業者によって構成される「若桜鉄道利用促進活性化委員会（以下、利用促進委員会）」と連携しつつ2009年度の事業として「若桜鉄道活性化プロジェクト（以下、若鉄プロジェクト）」を立ち上げた。

若鉄プロジェクトでは、とっとり総研で幾つかの「社会実験事業」を実施し、沿線における課題と状況を明らかにしつつ、今後の経営方針に資するデータの収集と可視化を狙うものであった。本稿では2009年度に行われたこれら社会実験事業の経緯と結果を示すとともに、今後、若桜鉄道の持続性を高める上で効果的な経営メニューについて考察を深めていくことを目的としている。

## 2. 社会実験メニューの提示

収益増加や新たな顧客獲得を目指して幾つかの社会実験を実施する点について、4月に行われた関係機関との調整会議で具体的なメ

ニューを挙げながら議論を進めることが合意された。ここから、とっとり総研では具体的な連携事業のアイデアを提示することとした。2009年5月18日の会議において、とっとり総研が示した事業内容は次の5つとなる。

### 2.1 2009年5月18日提案5事業

#### 2.1.1 フットパスの実施

イギリスを起源とする、道歩きの文化的位置づけをもつフットパスという取り組みを核に若桜鉄道沿線のハイキングを再構成していくことを考えた。フットパスは日本の一部自治体（東京都町田市など）で実際に取り組みが始まっており、日本フットパス協会という全国組織をもっている。これに登録することにより、広く情報発信を行い、ハイキング事業のレベルアップを図る、という事業目的を持つ。当初は、既存のハイキング事業との整合性から積極的に取り入れる方向性が関係者間で合意された。

#### 2.1.2 地域資源との連携

若桜鉄道沿線の若桜町、八頭町に点在する農産物や、酒、菓子、食肉加工品などを列車内で販売するなどのイベント列車を運行するアイデアを提案した。団体ツアーなどに向けて実施することが考えられたが、依然、調整が必要とのことで見送りとなった。

#### 2.1.3 ラッピング列車

地元および隼駅と関係するスズキ自動車な

<sup>1</sup> 吉弘（2009）。

どとのタイアップを実現し、ラッピング列車の走行を行う提案を行った。しかしながら、恒常的な実施において予算面での課題を解決する案が出ず実験合意に至らなかった。

#### 2.1.4 エコ・アクション・ポイント→ポイントカード事業

マイカー通勤から鉄道利用に切り替えた場合に、エコ・ポイントを発行するというアイデアを提案した。環境省の取り組みについても説明を行ったが、既存の取り組みに参加するためには月20万円程度の参加費用が必要となるため、独自での枠組みを策定することを前提としていた。この提案はその後、ポイントカード事業として実現した。

#### 2.1.5 DMVの試験運行

鉄道と一般道路の両方のインフラを利用できるデュアル・モービル・ヴィークル(DMV)を利用することでタイヤの柔軟な運用、利便性の向上、更新費用の安い車両の実験的な導入などの可能性を探る提案であった。国交省による交通活性化事例にも含まれる事業であるが、一方で、鉄道自体の否定にもつながり、同一車線上で運用されるバス路線との競合問題などを含むため実施は難しいとの結論に至った。

### 2.3 提案意向の動き

提案5事業の内、利用促進委員会、事業者を含め実行に前向きな姿勢となったものは、既に述べたように(1)のフットパスと、(4)のエコ・アクション・ポイント→ポイントカード事業の2つであった。これらが選択された理由を簡単にまとめておく。まず、フットパスについては、すでに述べたように、2008年度に実施した「若桜鉄道遺産ハイキング事業」の継続が決定しており、そうした既存事業と

の整合性が図れた点が大きな要因であった。ただし、この時点では具体的にフットパスという事業内容と、ハイキング事業との関係が曖昧に推移し、関係者間でも事業連携の具体的な姿が共有されていなかったことは、この後での事業実施において難しい問題を孕むこととなった。

今1つの提案事業であるエコ・アクション・ポイントについては初期費用や運営費用、継続の難しさなどから、当初、その実施が困難であると思われていた。しかし、旧八頭郡内の商工会議所が運営しているポイントカード制度「八頭郡広域ポイントカード(通称:かえるカード)」制度を利用する形でエコ・ポイント事業を実施できないか提案がなされた。以後、商工会との連携や具体的な事業化に動いていくこととなる。続いて、節を改めて2事業の展開と調査内容、帰結などについてまとめていく。

## 3. ポイントカード事業の実施と結果について

### 3.1 ポイントカード事業実施までの流れ

ポイントカード事業の実施については、商工会との連携が不可欠ということもあり、当初は若桜鉄道側から商工会へと連絡を行った。丁度、2009年度から若桜鉄道は若桜町商工会への加盟を済ませており、その点で下準備は整っていたものといえる。しかし、既に若桜町では町による負担で郡家駅までの回数券約5000円に対して、商工会発行の商品券500円の購入補助を行っていることが若桜鉄道社長へのヒアリングで明らかとなった(2009年5月27日聞き取りによる)。

ポイントカードは加盟店の購入100円に対して1ポイントを付与し、500ポイントまで貯まると500円の商品券に切り替えるという制度であった。このため、若桜町での購入補助

がおおよそ10%の購入補助である一方、ポイントカードでは1%のみに止まるという点が問題となった。一方、八頭町では同様の補助を合併前に実施していたが、合併後には支給方法の難しさにより、これを停止していた。ただし、購入補助として何らかのキャッシュバックを考える必要があり、ポイントカード事業への注目は大きかった<sup>2</sup>。

地域交通利用にポイントを付与するという考えでは、すでに名古屋市を中心に大規模な実験が名古屋大学により実施されていた（森川、2007）。ここで期待された効果もマイカー利用などから鉄道、公共交通への移行促進であったが、結果として効果は限定であったことが明らかにされていた（前掲、p.150f）。都市部との利用動機の違いなどに期待すると共に、商工部門との連携という事業目的を見出しつつ、ポイントカード事業の具体化に向けて調整が開始されたのは6月中旬であった。事業結果の検証方法や、連携先の要望などを考慮の上、社会実験事業としてポイントカード事業を開始することが決まった。

既に述べた問題点とともに、八頭広域ポイントカードの実施における制度的ハードルなどがあり、事業の実施可能性などを調整するため、八頭郡広域ポイントカード会を所管する鳥取市南商工会担当者との協議を行った（2009年6月23日）。ここで、社会実験の趣旨にそった柔軟な運営と、通常必要となる機材レンタル費用について商工会の協力により、無料での貸与が可能となった。

このような結果を利用促進委員会との協議で報告したのが7月17日の会議である。ここで、事業についてのおおよその事業費としてポイントカード代、アンケート調査費用、等を含めた事業費総額274,000円の計画が決

まった。当初、ポイント購入費用を、前年実績を元に150,000円と見込んでいたが、実際の購入費用はこれを下回った。後述するが、ここからもわかるとおり、ポイントカード実験後の売り上げは、一部を除いて前年以下の水準で推移した（後述の図1を参照）。

ポイントカードの実施を広く宣伝するため、その発表方法についても工夫を講じた。まず、社会実験の内容を記載したチラシ8,000枚を印刷し、若桜町、八頭町の町報へ織り込み、ほぼ全戸に配布した。同時に、若桜鉄道、両町、とっとり総研の4者により、今後の若桜鉄道の経営改善に向けて連携を確認する調印式を8月14日に実施した。ここでも、話題性を確保するため走行中の列車内で調印を行うなどの工夫を講じた。これにより、地元テレビ局4社、新聞社3社に取り上げられ、行政専門誌などへの事業掲載も行われ、メディアを通じた露出については一定の成功を収めたといえる。

これらの外部宣伝の一方で、ポイントカードを実際に発行する各駅で切符を販売する委託事業者への説明が遅れ気味となっていた。この点は、関係者会議などで提案されていたが、どの機関が積極的に連絡交渉を行うか明確化されていなかった部分であった。こうした問題による説明不足とその遅れにより、当初、受け入れ事業者からの若干の反発などもあったが、若桜鉄道および総研などによる説明によって9月1日開始の準備体制を8月最終週には整えられる状態となった。以降、9月1日から11月30日まで、若桜線各駅で回数券、定期券の売り上げ1%に対して1ポイントを付与するサービスを開始した。次に、その効果およびこれに関係して行った調査結果を示す。

2 この点が、2010年1月以降の八頭町におけるポイントカード事業実施につながっていく理由ともいえる。

### 3.2 ポイントカード実施による効果について

#### 3.2.1 売り上げへの影響

図1はポイント付与の対象とした回数券、通勤・通学定期売上の前年同月比の推移である。ここからも明らかなおと、通学定期の恒常的な前年比赤字、対称的な通勤定期の売り上げ増、回数券がほぼ横ばいという傾向が読み取れる。

続いて、図2から回数券・通勤・通学定期売上合計の2009年対前年比増減率を見てみよう。4月から11月の間での合計額では、2009年は対前年比-0.8%とやや売上が落としている。これを、実験期間前と後で比較すると、実験前は-1.24%、一方、実験期間中は0.8%のプラスとなっている。こうした点を考慮すると、実験期間において乗車傾向の下振れにはやや歯止めが掛かったと評価できる。この

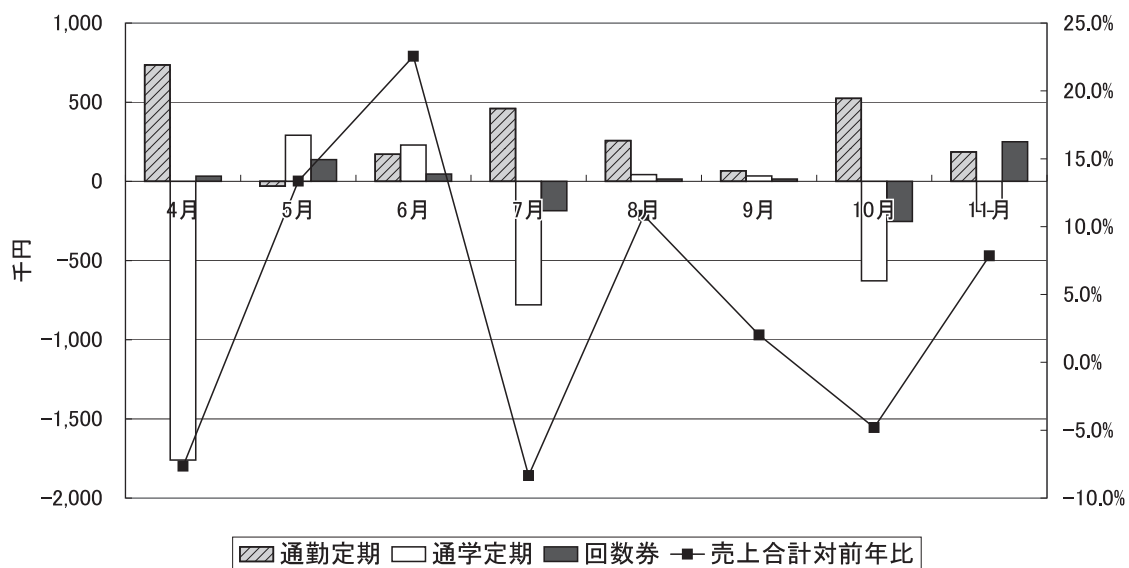


図1 2009年度の種別別月別売上の対前年比額および率

(出所) 若桜鉄道提供資料より作成。

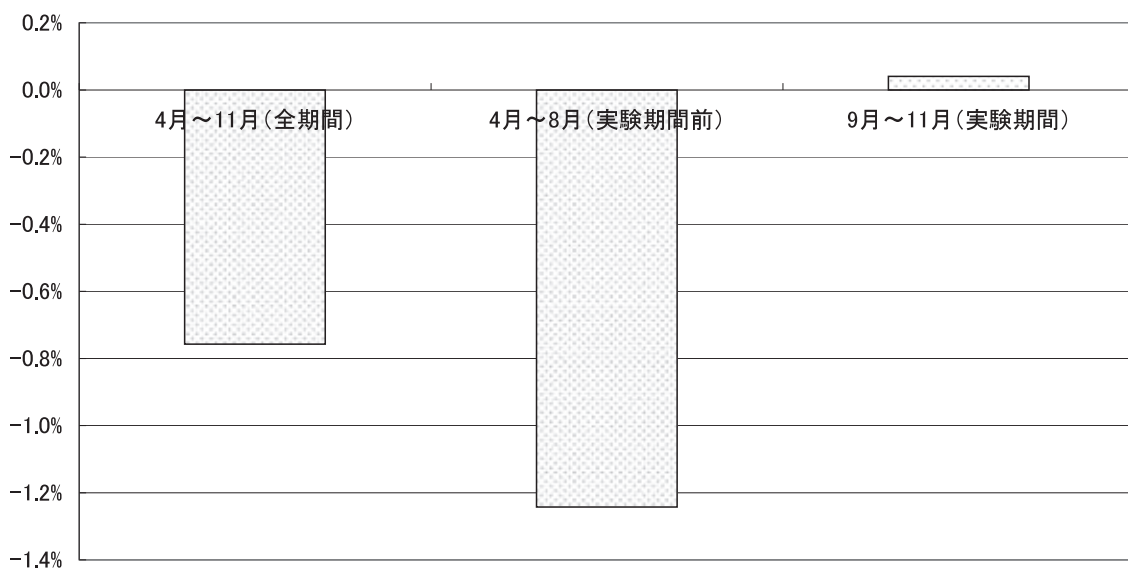


図2 各期間別での2009年度対前年比増減率

(出所) 若桜鉄道提供資料より作成。



ように、先行研究でも効果が限定的と想定されていたポイント制度は乗車人員の大幅な増加に繋がらなかったが、一定の下支え効果をもったものと考えられる。

ただし、通学定期の大幅な減少には歯止めが掛っていないことから、この点について更なる考察が必要となった<sup>3</sup>。このため、若桜鉄道を利用する通学者の多くを占める県立八頭高等学校の生徒へのアンケートにより、彼らの乗車行動を明らかにすることが必要となった。

### 3.2.2 八頭高校生徒への意識調査

若桜鉄道ではポイントカードだけでなく、八頭高一郡家間の1ヶ月定期、3,600円を3ヶ月に限り半額の1,800円で提供することで購入量を回復させようとしていた。このような価格帯実験の効果について、2009年10月16日に八頭高校の協力によりアンケートを実施し八頭高生900人中223人の回答を得た。調査は1、2年生についてそれぞれ3クラスずつに調査を行った。このうち、先にも述べたように鳥取市からの通学者が全体の6割を占め、また、通学手段として65%が自動車を利用している。一方、自動車を利用している通学者の内、6割は若桜鉄道を利用しておらず、若桜鉄道の利用者は八頭高生の25%程度に止まる。また、居住地別での若桜鉄道の利用を見た場合、最も多い鳥取市からの通学者のおよそ7割が若桜鉄道を利用していないと回答した。これ

月に限り半額の1,800円で提供することで購入量を回復させようとしていた。このような価格帯実験の効果について、2009年10月16日に八頭高校の協力によりアンケートを実施し八頭高生900人中223人の回答を得た。調査は1、2年生についてそれぞれ3クラスずつに調査を行った。このうち、先にも述べたように鳥取市からの通学者が全体の6割を占め、また、通学手段として65%が自動車を利用している。一方、自動車を利用している通学者の内、6割は若桜鉄道を利用しておらず、若桜鉄道の利用者は八頭高生の25%程度に止まる。また、居住地別での若桜鉄道の利用を見た場合、最も多い鳥取市からの通学者のおよそ7割が若桜鉄道を利用していないと回答した。これ

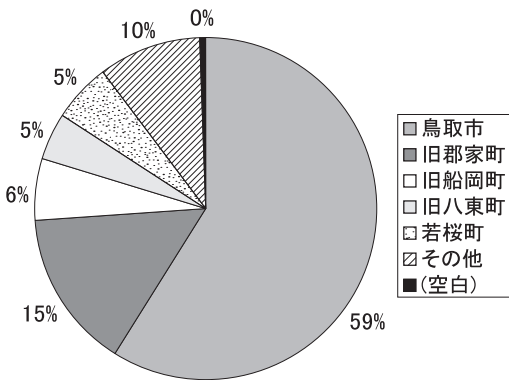


図3 居住地 n=221

(出所) とっとり地域連携・総合研究センター実施調査結果より作成。

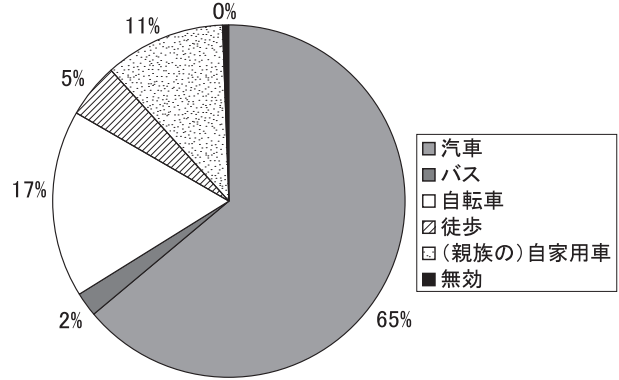


図4 通学手段 n=221

(出所) とっとり地域連携・総合研究センター実施調査結果より作成。

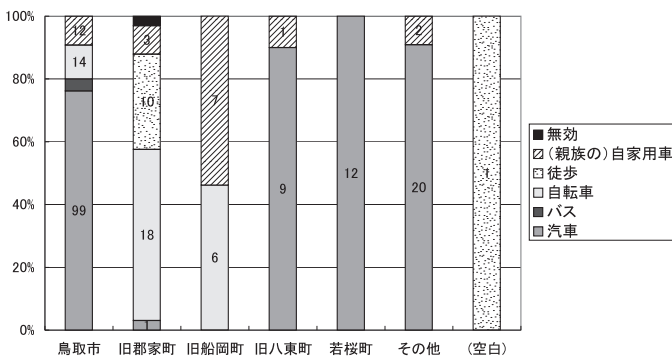


図5 居住地別通学手段

(出所) とっとり地域連携・総合研究センター実施調査結果より作成。

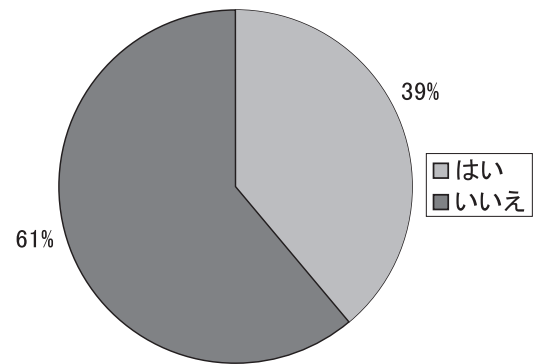


図6 通学手段に自動車を選んだ回答者の中で若桜鉄道を利用してるかどうかについて

(出所) とっとり地域連携・総合研究センター実施調査結果より作成。

3 なお、こうした効果の更なる検証方法として、実験期間の延長も一案であったと考えられる。

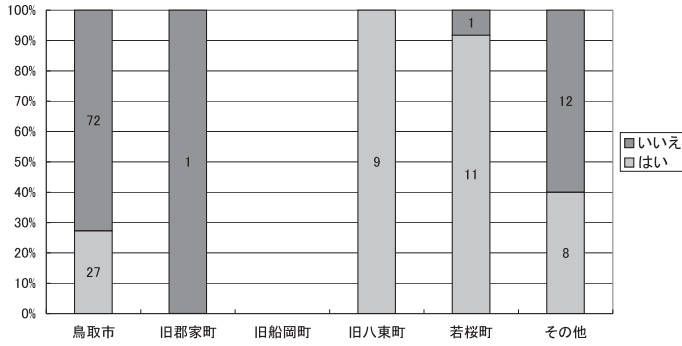


図7 発地別若桜鉄道利用率

(出所) とっとり地域連携・総合研究センター実施調査結果より作成。

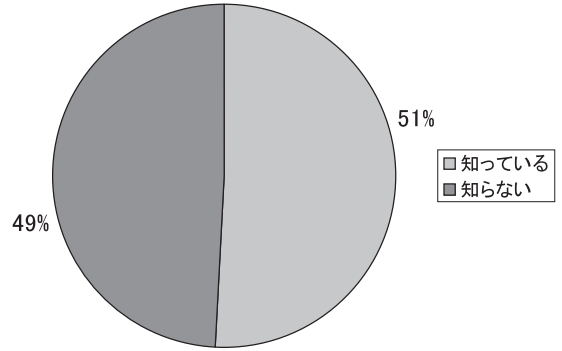


図8 半額割引の周知状況 n=53

(出所) とっとり地域連携・総合研究センター実施調査結果より作成。

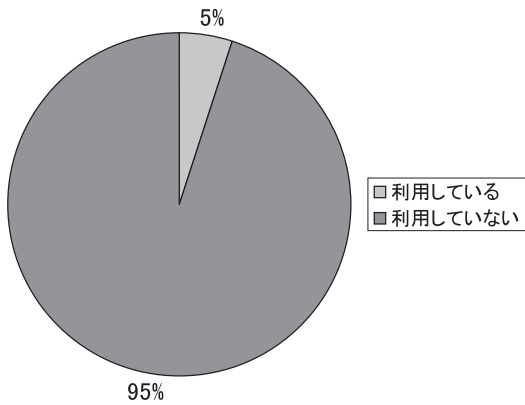


図9 半額割引の利用状況 n=39

(出所) とっとり地域連携・総合研究センター実施調査結果より作成。

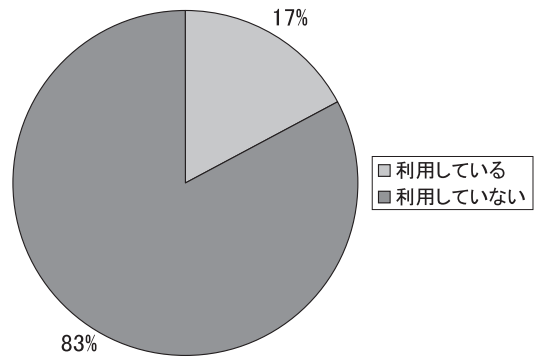


図10 かえるカードの利用状況 n=52

(出所) とっとり地域連携・総合研究センター実施調査結果より作成。

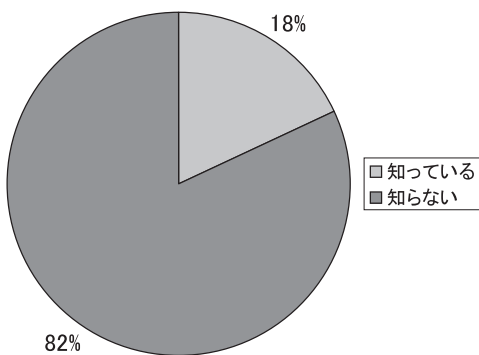


図11 かえるカードの周知状況 n=39

(出所) とっとり地域連携・総合研究センター実施調査結果より作成。

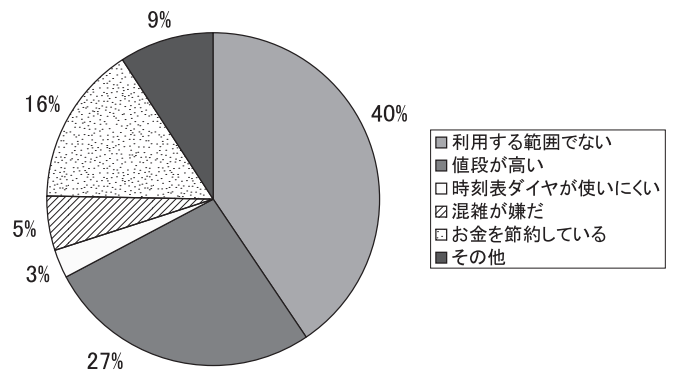


図12 若桜鉄道を利用しない理由 n=153

(出所) とっとり地域連携・総合研究センター実施調査結果より作成。

は、先に見た今年度の収益悪化理由の1つである通学収入の落ち込みと整合的である。

続いて、半額割引措置、ポイントカードの取り組みについて周知状況を聞いたが、若桜鉄道利用者の半数が半額措置を知っており、ポイントカードについては20%程度と周知状況が低いことが目に付く。一方、利用率で見ると半額措置の利用率は低く、ポイントカードの利用率が逆に上昇する。居住地別でのクロス表を見るとサンプル数は小さいが、鳥取市からの通学者130名中、半額措置の利用者は2名でその割合は1.54%、一方、若桜町、八頭町旧八東町からの通学者の内、ポイントカード利用者はそれぞれ、47%、20%となっており、半額措置よりも利用率は高い。問題は、割引率として大きいはずの半額措置がなぜ、これほどまでに低いかということになる。

この理由を明らかにするために、次に図12に示す若桜鉄道を利用しない理由についてみてみよう。ここから、「値段が高い」「お金を節約している」といった価格帯を理由とした答えが全体の43%を占めることがわかる。単独で最も多いのが「利用する範囲でない」であるが、例えば、鳥取市から通い、鉄道を利用しながらも若桜鉄道を「利用する範囲でない」と回答している事例は鳥取市からの通学者の1割弱存在している。こうした回答はむしろ、八頭高一郡家間の距離に対して若桜鉄道を使う理由がない、という答えに近いものだと考えられる。

価格に対しては、自由記載についても価格帯への不満が多く聞かれたが、一方で、定期の半額措置がありながら、利用が進まないという矛盾がある。この矛盾を説く鍵の1つとして、自由記載意見に目を転じてみよう。自由記載欄においても大勢を占めるのは「高い」あるいは800メートルの距離に片道100円という価格が見合わない、という回答であった。

さらに、特徴ある回答として距離との兼ね合いを持ち出し、そもそも利用するという慣習そのものの欠如を指摘する回答があった。また、乗車料金が高いという回答の多くが、100円という普通運賃を問題にしており、定期運賃に対する言及でないことにも注意が必要である。

こうした意識調査から、八頭高校生による乗車行動が定期ではなく、雨や雪など天候不順時の一時的な利用になり、かつ、天候の問題がない場合は、八頭高一郡家間を徒歩で通っているという姿が浮かび上がってきた。こうしたイメージは事業者である若桜鉄道などが運行において得ている印象と整合的でもあり、定期の半額補助による効果が限定的な理由の1つとも考えられる。

ただし、鳥取市内からの通学客についてさらに次の点が指摘できる。それは、やはり郡家一八頭高前駅間での通学定期が割高なのではないかという点である。鳥取駅から郡家駅までの片道乗車運賃が230円/10.3キロに対し、郡家駅から八頭高前駅の180円/0.8キロは相対的な割高感に見舞われる。単純なキロメートル辺りの単価は若桜鉄道のほうが10倍近くも高いこととなり、乗客にとっては相当大きな割高感が生じることは明らかである。

また、鳥取駅から接続駅である郡家駅までの1ヶ月の通学定期代金は5,120円であり、そこからさらに7割近い額を上乗せする郡家一八頭高前駅の定期を購入することは大きな負担感を生じさせる。

この場合、引き続いて有効な価格実験の可能性としては、普通運賃の値下げなどであるが、国からの補助要件では通学定期売り上げ枚数が鉄道維持の必要性の存在理由ともなっており、仮に普通運賃の値下げによって乗車人員を増加させても、補助の廃止を招く可能性もあり難しい選択を迫られることとなる。

先ほどの通学定期の割高感についても、料金的には明らかに不利でありこれを解消することも一案である。現在、鳥取一郡家間の通学定期の割引率は同区間の往復料金の31日分に対して、そのおよそ75%である。

対して、郡家一八頭高前駅の区間の割引率は78%である。わずかではあるが、若桜鉄道のほうが割引率は大きいことになる。しかし、元のキロ当たり単価は若桜鉄道が10倍近くの価格となっているため、割引率がわずかに高くとも利用者の負担感が高いままである。この負担感を和らげるためには、学生割引についてより大胆な値引きが必要かもしれない。

単純にキロ当たりでJR並みの料金により郡家-八頭高前駅区間の料金を上乘せし、学生料金割引率による1ヶ月定期の価格を計算するとすれば、その額はおおよそ5,370円となる。既存の5,120円との差額は250円であり、この額がJRと比べて割高感の無い通学定期料金となる。しかし、正規料金と比較して14分の1、割引実験における価格と比べても7分の1となるこの額では仮に乗客を確保しても収益面からいって成り立たなく恐れの方が大きい。

通学の足である公益性の確保と、ある程度持続的な収入を確保するという収益性とのトレードオフ関係をどのように解消するのかについては、通勤乗車率を基準とした乗車向上のインセンティブを組み込みつつ、公的資金などによる収入補てんなどを行っていく必要があるのではないだろうか。

## 4. フットパス事業について

### 4.1 フットパス事業への取り組み

2節でも既にも書いたとおり、フットパスとはイギリスを中心に始まった取り組みで道の文化的利用を位置づける概念である。こうした新しい動きと、沿線が文化財指定された若

桜鉄道を結びつけることでハイキングイベントを盛り上げることが同事業の当初の目的であった。利用促進委員会では、すでに秋にハイキングイベントの実施を計画しており、フットパス事業は同イベントに合わせる形で進行する予定であった。また、同時に県内の各種団体、ゆかりのある企業等の協賛を取り付けながら、参加者の拡充などを図ることも考慮していたが、この時点で具体的なイメージの共有が無いまま事業が進むこととなったのである。

総研側では協賛企業として、県内出身者を創業者に持ち、シューズメーカーの大手であるアシックス社の社会協力部門への打診を行った。また、同時に県内団体との共同を行いながら、企業協賛などの実現可能性を高めることも目的に県庁などの人脈から鳥取県ウォーキング協会を主宰するNPO法人未来の担当者から聞き取りおよび、今後の事業への協力依頼を行った。鉄道沿線は多くの資源があり、トイレの定点設置などウォーキングに適しているとの指摘を受けることができた(2009年6月11日)。こうした内容について、6月16日に行われた利用促進委員会との協議の場で報告を行った。同時に、弁当などについても若桜町商工会による試作品の品評会などを組み合わせることで事業に連携を組み込むことを提案した。

しかし、この時点で共通認識の不備が問題を生じさせ始める。ウォーキング協会による協力が得られた場合、参加者数の大幅な増加が予想され受け入れ態勢を取ることができないとの認識が表面化したのである。また、弁当などの品評会も組織連携の観点から難しいとの回答が行われ、フットパス事業を秋のハイキングイベントに併せて実施することが不透明となった。結果的に7月17日の協議において、2009年度の主な事業をポイントカード



とし、フットパスについては次年度以降に持ち越すこと、秋のハイキングイベントは昨年の形を踏襲することなどが決まり、総研はハイキングイベントの調査などについて協力することが決定する。

ハイキングイベントは、以降、9月から10月にかけて利用促進委員会を中心に準備が進められ、総研はこれにアンケート調査表の作成、およびその集計、分析などを通じて連携することとなった。

#### 4.2 ハイキングイベントのアンケート結果

参加者数は24人、うち、67%が男性であり、また、年齢では60代上が58%と過半数を占めている。ここから、主要な参加者は60代以上の男性、であることがわかる。居住地を整理すると多くが鳥取市からの参加者であり、新聞広告などにより集まっている。

ハイキングでは、鉄道、駅舎といった若桜鉄道に関係する資源を利用したルートの評価が高く、満足度も全体的に高い結果となった。また、今後のリピート率などに関係する参加意向は高く（95%）、定期的な実施による参加者増の期待が持てるといえる。こうしたウォーキングマップと切符をセットにした商品などの価格帯については、1,000円台前半、弁当とガイド付きのウォーキングイベントの料金としては、今回の実際の参加費用1,500円に近い1,000円～2,000円が最も多い結果となった。

今後、フットパス事業として地域資源の掘り起こしを含めたマップの作成などを考えており、これらの情報を活かした事業展開を計画している。

### 5. その他の関係機関への働きかけ

とっとり総研では、利用促進委員会だけでなく、若桜鉄道沿線の住民組織へのヒアリン

グなどを行ってきた。ここでその記録についても簡単にまとめておく。

SL補修などの関係から関与する若桜町SL保存会の代表へヒアリングを行ったのは、2009年7月6日である。ここでSL保存会の活動について、その経緯と既存の活動との関係についてヒアリングを行った。結果として、現状ではSL保存会と利用促進委員会など行政組織との連携が不十分な可能性が見えてきた。また、両者とも、今後の連携関係についても消極的な意見が多く具体的な動きに繋げる糸口を掴むのは難しかった。

続いてヒアリングを行った住民組織は、沿線の隼駅周辺住民によって結成されている隼駅を守る会である。2009年9月16日に、守る会の世話人に話を聞いた。隼駅はスズキ自動車が発売している大型バイクと同名の駅名を持つということで話題となり、全国から多くのライダーが集う名所となっている。周辺住民はライダーとの交流を積極的に進め、2009年8月8日には「ハヤブサの日」を記念してライダーを招いて大々的な交流事業を実施している。このように活発に活動している住民組織ではあるが、やはり行政事業との情報の共有不足が指摘された。ハイキングイベントを守る会でも企画していたが、利用促進委員会で同様のイベントを実施することを知らないという状況は両者の連携強化の必要性を感じさせる事実でもあった。

また、一部、八頭郡内の事業者との会合などにも出席し、若桜鉄道への期待感の大きさも感じられた。事業者側では若桜鉄道のSLを大きな地域遺産として捉えており、これを核にしながら沿線の地域遺産をブランド化す取り組みなどを積極的に仕掛けていきたいとの意見も聞いている。

課題もありながら、このように若桜鉄道を中心に住民組織の動きは高まってきており、

守る会、も隼駅だけでなくその他の駅においても立ち上げようとする動きも存在している。地域交通の要としてだけでなく、大きな可能性のある地域資源でもあり、今後、一層これらを具体的な動きに繋げていくための連携のあり方を検討する必要性があるものといえる。

## 6. 課題とまとめについて

ここまで今年度に総研が関与した若桜鉄道を中心とした取り組みをまとめてきた。こうした事業は幾つか、実際の政策に適用されるなど効果も出ている。ポイントカード事業については八頭町が2010年に町事業として実施するとしているほか、高校生への乗車奨励に対して課題が明確化してきているということも総研の情報分析および提供の効果といえる。また、ハイキングアンケートについてもその結果が、若桜谷公共交通活性化委員会に資料として添付されるなど両町の活動のバックアップともなった。また、周辺の住民組織や事業者とのコネクションの形成は、とっとり総研の今後の連携活動の展開を考える上で大きな収穫となった。

ただし、積み残された課題もある。1つは関係者間の情報共有である。特に個別事業では、各組織が独自に行うものも少なくなく、連携事業との調整を図ることが難しかった。また、連携事業についても作業を進めていく上での役割分担や課題の設定が不明確なまま進むことが多く、計画時点と実施時点で大きなズレが生じることも少なくなかった。この点は地域の一体的な取り組みの難しさという部分にも共通した課題であるといえる。今後、若桜鉄道沿線での一体的取り組みについては、情報共有や集約、調整機能が必要であるし、関係機関がそれに積極的に協力する体制や信頼関係が求められるものといえる。

また、通学定期の販売についても、収入の急激な減少に対する生徒側の反応についてはある程度明らかになったとはいえ、それに対する具体的対策は急ピッチで進める必要がある。この際、先にも示したようにキロ当たり単価の割高感を積極的に解消するような方法を官民一体として制度化するなどの取り組みが必要になるものと考えられる。これらの課題を解決することも、とっとり総研の今後の研究対象といえる。

とまれ、このような活動と調査研究を同時並行で進める取り組みは筆者にとって初の取り組みとなった。今後、具体的なノウハウの蓄積により、地域課題の円滑な解決、活動の活発化などを調査研究と融合させる取り組みを研究者として探っていきたい。

### 〈謝辞〉

今回の調査および活動に際して、若桜鉄道(株)、若桜町、八頭町、鳥取県庁、鳥取市南商工会、NPO法人未来、若桜鉄道SL保存会、隼駅を守る会、各駅管理事業者、鳥取県立八頭高等学校、沿線住民のみなさんに多くの協力をいただいた。ここに感謝の意を表明したい。なお、本稿にまつわる責任は全て筆者に帰属することは言うまでもない。

### 〈参考文献〉

- 森川高行編著. 2007. 『交通エコポイントシステムに関する研究開発』名古屋大学.
- 吉弘憲介. 2009. 「地域交通の現状と維持への動き 若桜鉄道での取組を中心に」『TORCレポート』32 : 1-15.