

廃線を契機とした「第三の空間」の創造

堀畑（藤川）まなみ

目 次

- I. はじめに
- II. 「第三の空間」についての先行研究
- III. 2000年以降廃止となった鉄道の状況
- IV. 鉄道廃止後の地域における取り組み
- V. 考察
- VI. おわりに

I. はじめに

社会と関わって生きていく人間は、家庭と職場だけを往復して生活が成り立つものではない。自治会やPTAといった地域と密着した活動を担ったり、図書館に行ったり、公園に行ったり、映画に行ったり、ショッピングに行ったりする。家と職場以外に、家庭における役割や家事、仕事から離れた「場」が必要とされる。家や職場のように居住者やそこで働く人たちのみが利用する私的空間や私的な「場」と異なり、そこは承認されたメンバーだけでなく、多くの人達が入り可能な空間であったり、息抜きができる「場」であったりする。¹

こうした「場」、言い換えれば、家でも職場でもない「第三の空間」は、今日、減少してきている。その背景には、買い物行動が通信販売に置き替ったり、情報通信技術が発達して映画をオンデマンドで視聴したりと娯楽のために外に出かけなくなることが増えたこと、バリアフリーがまだ十分に進んでいないため、高齢者が外出しにくいこと、常に仕事なり家事なりをしていることに重きが置かれるような、効率性がより一層求められる社会となって

多くの人が時間に追われる状況になっていること等があげられる。「第三の場」には、公園や商店街、繁華街、広場、市場、駅等があり、とりわけ駅は、鉄道が廃線になることで無くなってしまふものである。交通は、移動先において、自分がしたいこと、自分に必要なことをするための、手段である。²

そのため、鉄道が別の交通手段に置き替ってしまっても、乗合バスやタクシー、自動車や自転車を利用すれば、移動そのものはでき、目的も達成できるであろう。しかし、駅という「第三の空間」は廃線によって喪失するのである。鉄道を中心に、まちづくりをしてきた地域にとっては、駅の喪失、あるいは駅前の喪失は地域が「目に見えて衰退してきた」ことの象徴となり、地域の活力を削ぐものである。鉄道の廃止は2000年以降増加し、駅前の賑わいを奪ってきた。廃止となった地域では、廃線を、ただ黙って見ていただくだけでなく、自分たちにできることをしてきた。この論文では、鉄道が廃止となった地域で、地域住民や行政によって、駅が担ってきた「第三の空間」の機能をどのように代替してきているのかを概観し、地域住民や行政が協働して創る地域的公共性について考察するものである。

II. 「第三の空間」についての先行研究

「第三の空間」については、磯村やオルデンバーグといった都市社会学の領域での先行研究がある。例えば、磯村は、中核的概念の一つとして、「第三の空間」を上げている。それは人が生活をしていく中には、第一の空間である家庭と、第二の空間である職場以外の場所・空間のことをいい、「この第三の空間」は、都市においては、都市公園や繁華街、交通機関をさす（磯村：1989）。「第三の空間」における秩序は、市場経済や行政制度、建造環境など不特定多数の人の出入りを前提としている（中筋：2012）。

オルデンバーグも同様に、家でも職場でもない場所を「サードプレイス（第三の場所）」と呼び、そこは「インフォーマルな公共生活の中核的環境」であり、「家庭と仕事の領域を超えた個々人の、定期的で自発的でインフォーマルな、お楽しみのために場を提供する、さまざまな公共の場所の総称」とした（オルデンバーグ：2015, 59pp）。その特徴は、「個人が自由に出入りでき、誰も接待役を引き受けずに済み、全員がくつろいで居心地よいと感じる」中立の領域である（オルデンバーグ：2015, 68pp）という。「サードプレイス」では、世俗の地位は関係なく、人を平等にするものであ

り、会話が主な活動となり、いつ行っても誰かがいるだろうという期待を持つことができ、いつでも利用しやすく自宅から近くにあり、常連がいて、物理的構造として飾りがなく、雰囲気遊び心があり、精神的な心地よさを与えてくれるという点でわが家に似ている、という（オルデンバーグ：2013）。³

オルデンバーグは「サードプレイス」に積極的に価値を見出しているが、同様に、中筋は、磯村の「第三の空間」について、家庭や職場でも抑圧が高まる現代社会においてこそ、人間開放の契機として積極的に価値を見出しているものであるとしている（中筋：2013）。

アメリカにおいてであるが、オルデンバーグは、都市計画によって職住が分離され、人々はコミュニティから引き離され、自動車に乗らないとどこにも行けず、娯楽のために外にでることを面倒とし、家の中でできる娯楽が有利となり、「サードプレイス」は淘汰され、なくなってしまったという（オルデンバーグ：2015）。さらに、職場や家庭に人間関係が集約されることの息苦しさや負担感、家庭内で孤立する主婦や、学校にも家庭にも居場所がない若者についても、生身の人間に会うことがないまま生活をするため、それより生じる「疎外」を感じている、と述べている（オルデンバーグ：2015）。

彼の「疎外」の指摘は、日本にも当てはまるものである。日本においても、自動車に乗らないとどこにも行けない郊外地域がある。日本の郊外地域では、ずいぶん前から、シャッター商店街化したり、大きなスーパーが閉まってしまったりと、誰もが出はいいり自由な昔ながらの「第三の空間」がなくなり、交通量の多い道路沿いに新しくできたショッピングモールにとって替わってきている。日本では、土地があること、モータリゼーションが普及したことから道路沿いに1970年代から商業施設の集積が始まった。⁴ 出店規制の緩和によって、1998年以降は大型のショッピングモールやショッピングセンターも次々と作られてきた。日常的に自動車を利用する人にとっては、駅前での買い物よりも駐車スペースの都合から利便性が高く、そこに行けば全部が揃うため、便利である。買い物のため、駅を利用していた人達が一度で用事がすむことになれば、駅を利用せずショッピングモールやショッピングセンターを利用することになる。⁵ 駅前が閑散とし、「第三の空間」が減少してきているが、駅前の大型スーパーやショッピングモールといった施設だけでなく利用者を運んできていた地方鉄道の撤退も続いており、昔ながらの「第三の空間」の減少が確認されるであろう。⁶

Ⅲ. 2000年以降廃止となった鉄道の状況

都市部に住む人たちの多くは公共交通を利用して目的を達成している。公共交通が発達している都市部ならではの、駐車するスペースを見つけたり、見つけられても利用料が高額であったりと不便なため、自家用車の利用は多くの人にとって効率的ではない。もしも、公共交通がなかった場合、道路が自動車であふれ、都市には多くの人が時間通りには通勤・通学できないであろうし、買い物等の行動も抑制されてしまうだろう。気軽に利用できる公共交通があるから、現在のような都市の生活が可能になっている。⁷

交通は、公共交通と私的交通に分けることができ、公共交通とは、一般に、不特定多数の人が利用する鉄道、乗合バス、フェリーや飛行機を指し、それらは、あらかじめ定められた経路を通り、利用者は決められた運賃を支払い、利用するというものである。自家用車や自動二輪の利用をさす私的交通は、モータリゼーションの普及や道路行政とともに普及してきた。公共交通と私的交通は競合するものである。例えば、日中に次の列車や乗り合いバスが来るまで、1～2時間空いてしまう地域での公共交通利用は、すぐに移動できる私的交通利用にとって代わり、公共交通利用者の減少がさらに進む。公共交通の事業者は減便で対応をするため、さらに不便になってしまい、やがては廃止となる。⁸ 私的交通は、移動したい時に時間的制約がなく移動できるだけでなく、移動中の自動車空間において空調や音響など自分のコントロール下における、足が弱い等障がいの状況によっては移動がしやすい、他者との間に不必要なコミュニケーションが発生しない、安全であるなどのメリットがある。他者の介入を拒む「柔らかい殻」と言える私的空間に閉じこもることができるのである。⁹ 鉄道や乗り合いバスで犯罪が起きることが考えられる場合には、安全性では私的交通が優れているということになる。¹⁰ 一方で、維持費がかかること、渋滞など道路の状況によっては移動時間の伸長があること、自分で運転するため事故を起こした場合には、自己責任となることなどのデメリットもある。さらに、高齢となれば、視力や判断力の衰えから、自動車運転は危険となる。

地方ではずいぶん以前から鉄道や乗合バスの廃線が続いている。モータリゼーションと少子高齢化、人口減少の影響によるこの波は、近年、いわゆる田舎だけに留まらず、地方都市部においても顕著にみられるようになってきている。

小泉政権下で進められた規制緩和のため、公共交通であっても、参入も撤退もしやすいようにと、2000年の鉄道事業法改正を機に、免許制から許可制にかわった。道路はすでにあり、事業者は本体を用意すれば良いバス輸送と異なり、鉄道は装置産業のため巨額の設備投資が必要であるため、容易に参入することはできず、廃線が相次いでしまった。¹¹

数字でみれば、利用者の減少によって廃止となった鉄道は、2000年以降で35路線、673.7kmとなり、¹² 乗合バスにおいては、2006～2011年度までの合計で1万1,160kmが廃止となっている。¹³ 鉄道から代替バスに変わった、バスさえもなくなったという地域では、買い物しにくくなったり、通学しにくくなったりするなど、「交通弱者」に影響がでている。¹⁴ 近くで日常生活の買い物ができない「買い物難民」や、公共交通による移動ができない「交通空白地域」も増加している。¹⁵

公共交通をどのように残していくのが、問われるようになり、2007年には地方公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行され、2014年には改正をし、地域の総合行政を担う基礎自治体が先頭に立って、関係者の合意の下でまちづくりと連携させて地域公共交通網形成計画を策定することになった。そして、この計画に基づいて地域公共交通再編実施計画を自治体が行い、地域公共交通再編事業を行うということになった。改正地方公共交通の活性化及び再生に関する法律施行以降、基礎自治体は関係者とともに地域公共交通網形成計画を作ることになったが、そこではまちづくりと一体化させて公共交通を再編し、計画的に配置された生活サービス機能へのアクセス確保のために、公共交通を充実させることが目指されることになった。¹⁶ その事業がイメージするものは、①LRT・BRTの整備・運行、②上下分離による地方鉄道の再生、③バス路線網の再編、④これらと一体となったICカードや情報システムの導入等である。¹⁷ こうした動きに間に合わず、鉄道が廃線となってしまった地域では、鉄道はバス輸送に切り替わるようになった。しかし、バス輸送そのものも廃線が続いており、いつまでバス輸送がもつのか、その地域でバスを利用する人たちにおいては不安材料となっている。

鉄道が走る、あるいは走っていた都市部では、鉄道を中心とした「まちづくり」がなされていた場所もあり、そうした場所では鉄道がなくなることは、「まちづくり」にも大きな影響を与えることになる。当面の課題に、駅や線路の跡など残された関連施設をどのように活かしていくのか、というものが、将来的な課題としては、「まちのにぎわい」をどう再構築する

か、がある。¹⁸

IV. 鉄道廃止後の地域における取り組み

2000年以降に鉄道が廃止となった地域では、代替バスが走るようになった。¹⁹ 廃止後は、レールや踏切、駅など鉄道関連施設を撤去していくことになるが、鉄道によっては、歴史のある駅舎が残っていることがあり、保存を考慮しなくてはいけないこともある。²⁰

2000年以降廃止となった鉄道は32路線に上っている。その多くが地方の中小私鉄、いわゆる地方ローカル線であるが、中には、大手私鉄である名古屋鉄道もあり、岐阜市内線といった、地方都市を走っていた路面電車も含まれている。ごく最近では、JRが経営悪化のために廃止を検討している路線があり、第三セクターや私鉄の問題からJRの問題へと、また局面が違ってきている。²¹ 論文末に資料として、表1「2000年以降廃止となった鉄道」を添付しておく。

廃止となった地域の中でも、特徴的な8つの路線を取り上げると以下になる。

- ①有田鉄道。もともとは、木材の運搬やミカンの運搬を目的に作られた鉄道であった。金屋口駅を整備して、有田川町鉄道公園として開放。動態保存をしている。²²
- ②のと電鉄能登線。国鉄能登線を継承して運行していたが、2005年に廃止となった。のと線遺産活用クラブが線路を再敷設して観光と地域活性化のためにトロッコの運行をはじめている。²³
- ③北海道ちほく高原鉄道。もともとは、国鉄の地方特定路線として廃止が決まった鉄道である。その後、沿線自治体が出資して第三セクター鉄道として運行されたが、赤字が続き、経営が厳しくなったために廃止となった。路線距離は140kmに及ぶ長距離であり、陸別はちょうど中間に位置するため、代替バスはここで乗り換えることになる。陸別では、観光資源に活かすために、車両や一部関連施設を譲り受け、陸別駅を整備して、ふるさと銀河線りくべつ鉄道を運行することにした。ここでは、講習を受けることで、自分で鉄道を運転することができる。そのため全国から鉄道の運転を目的にした観光客が訪れている（堀畑：2010）。また、ちほく高原鉄道

では、沿線にあった駅の中でも陸別駅、足寄駅、本別駅においては、ふるさと創生事業の一環として複合施設として駅を作ったため「道の駅」として生まれ変わっている。

- ④神岡鉄道。もともとは神岡鉱山からの鉱物を運搬するために作られた鉄道であり、人も利用するようになった。廃線後、レールをマウンテンバイクで走ることができるように整備し、レールマウンテンバイクを運行している。²⁴
- ⑤くりはら田園鉄道。細倉鉱山からの鉱物を運搬するために作られた鉄道であり、人も利用するようになった。廃線後、旧若柳駅を鉄道公園として整備し、動態保存を行ったり、トロッコやレールバイクを運行したりしている。²⁵
- ⑥三木鉄道。もともとは国鉄の地方特定路線であったが、三木市と加古川市で出資した第三セクター鉄道として運行されていた。三木駅を三木鉄道記念公園として整備し、飲食ができたり、地域の食材や食べ物などが購入できたりする場所に生まれ変わった（堀畑：2011）。その後、サイクルトロッコの運行を始めている。²⁶
- ⑦高千穂鉄道。もともとは国鉄の地方特定路線であり、第三セクター鉄道として運行されていた。2005年、台風によって大きな被害をうけ、復旧ができずに廃止となった。高千穂鉄道をよみがえらせようとして、高千穂あまてらす鉄道が設立されている。あまてらす鉄道では、鉄路を復活することを念頭においた活動を展開しており、鉄路復活のための一歩としての動態保存を行ったり、トロッコの運行をしたりしている。²⁷
- ⑧JR江差線。地域づくりとまちづくりを行っている沿線の任意団体である「北海道夢れいる倶楽部」によって、狩勝高原トロッコ鉄道からトロッコを借り受け、2015年10月11日に一日だけイベントで運行。今後、継続的な運行を考慮中である。²⁸

これらの動きをみると、トロッコの運行が多いものとなっている。これは、観光を目的として運行されているトロッコ列車とは異なるものである。²⁹ 国鉄は地方特定路線を廃止にする際、北海道で多くの鉄道を撤退させたが、地域振興のためにレールを整備してトロッコを走らせている場所があり、その動きに連動するものである。³⁰

V. 考察

鉄道廃止後の動きでは8つのケースで、人々が集う仕掛けがなされるようになった。それぞれ、鉄道好きに特化しているものでもあるが、当時の鉄道をよく知らなくても、遊んだり、学んだりできるようになっている。鉄道が運行していた当時であれば、駅に来ることは、移動手段の利用のため、としか考えていなかった人も多くいると思えるが、手段から、「集う」「参加する」という目的に変化している。

トロッコを運行する、施設を整えるなど、かつて沿線の中心であった「駅」が基本的に活動の拠点として利用されている。トロッコの運行がイベント時であったり、定期運行していたりと様々ではあるが、普段から活動しているメンバー以外を排除することなく、多くの人たちがそこに来て、楽しめる「第三の空間」が作られている。

また、③北海道ちほく高原鉄道と⑥三木鉄道には、大きな特徴が見いだせる。北海道ちほく高原鉄道では、もともと宿泊施設を整備していた陸別駅が、鹿肉や山菜などが購入できる「オーロラタウン93りくべつ」という「道の駅」となっていること、三木鉄道では、飲食ができたりパンや惣菜、農産物を購入できたりする施設である「MIKI夢ステーション」が併設されていることがあげられる。両施設とも、食品の購入や、飲食、休憩ができるため、地域の人が気軽に出入りでき、交流することができている。人が集まる「駅」が鉄道廃止後、別の形態で「第三の空間」として機能するように、再出発しているのである。三木鉄道では、旧市街地に三木鉄道の終着駅があり、離れたところに新市街地ができてしまい、かつての賑わいがなくなってしまっていた。大手スーパー撤退後、食品の購入がしにくくなり、高齢化も著しかったことから、高齢者を引きこもらせず、外にでる政策が必要とされていた（堀畑：2011）。

廃線となった地域のほとんどで、高齢化が進んでいる。高齢者は、歩行などの移動がたいへんであることも多く、自宅に引きこもりがちになる。高齢者対策としても「第三の空間」の創造は必要となってくる。

廃線となった地域は都市であるとは限らないため、都市社会学的な「第三の空間」は必要であるかどうか、が問われるであろう。

農村地域では、ふつう隣近所や集会所でお茶を飲んだり、話をしたりする「第三の空間」的な場所があるが、そこでは、ホストとなる誰かがお茶を提

供したり、誰かを家に上げるために片付けたり掃除をしたりする必要がでてくる。家庭役割を担う女性が主にホストの役割をしなくてはいけなくなる。体が動きやすいときには、たいしたことがなくても高齢になって動きにくくなれば、容易ではなくなるし、現代になって、プライバシーを守りたいという人もでてきている。高齢女性の単身世帯は増加中であり、これらのジェンダー的な偏りや高齢に伴う身体の変化の2点によって、かつては当たり前であったことは難しくなっており、農村の慣行は息苦しさを感ずるようになってきている。³¹ 同じく農村地域ということでは、東日本大震災に伴う福島原子力発電所事故によって避難を余儀なくされた、福島県飯舘村でも住民が「ふれあい茶屋」を運営し、農産物を販売し、買いに来る人たちにお茶を振舞っていた。職住接近どころか一体化している農村部であるからこそ、息抜きの場が必要となっていた。

若年者にとっても、学校と家庭との往復の生活が当たり前であるものの、どこかで友人とちょっと飲食をともなって遊べる、会話ができるスペースは必要である。陸別では、自由なスペースを使って高校生が学習したり、話をしたりしている。³² ローカル線の駅では、列車を待つ間、高校生が学習できたり、話ができたりする「たまり場」として機能することがあるが、鉄道廃止後であっても陸別では「たまり場」として機能していたのである。

VI. おわりに

以上、「第三の空間」の今日における必要性と、鉄道が廃止となった地域における新たな取り組みについて、「第三の空間」の視点でみてきた。たまたま、鉄道廃止地域を事例としてみただけであり、別の視点で見れば、「道の駅づくり」等も「第三の空間」創造として、捉えることができるであろう。今後も、「第三の空間」は、高齢化によって地域の活力が失われている、誰もが時間に追われているため世代間交流がなくなっている、など必要性を感じ、創造されていくと考えられる。この論文では、地域での新しい取り組みとして、主体別にみてきていなかった。自治体やNPO・NGO、民間企業といった主体別の「第三の空間」作りが地域にとってどのようなものであるか等、今後の課題としたい。

(注釈)

- 1 「場」と表現したのは、単純に物理的意味での場所を指すわけではなく、その場所に主体が集うという行為が伴って「場」が形成されるためである。
- 2 近年、移動を「楽しむこと」として目的化がなされている。例えば、移動そのものを豪華な旅として位置づけるクルーズトレインがある。
- 3 オルデンバーグは、カフェやバー、ビアホールのような場所を想定しているが、これについて、モラスキーは「解説」にてそれぞれの社会特有の状況に合わせてサードプレイスの概念を調整する必要があるとしている（モラスキー：2015）。
- 4 例えば、国道16号沿いの商業施設集積がある。
- 5 駅前から大型スーパーや大型ショッピングセンターが撤退し、同系列の企業によるショッピングモールやショッピングセンターが郊外に作られるということが起きている。既存の商店街は大型スーパーやショッピングセンターの進出時に破壊されており、函館や前橋など、駅前の衰退化が起きている地域も出てきている。
- 6 郊外のショッピングセンターやショッピングモールが「第三の空間」になり得ると考えられるが、自動車が利用できない人を排除するために、「誰もが」という点で条件を満たしていないことになる。
- 7 交通には、人、物、情報の主体があるが、この論文では人の移動のみを扱う。
- 8 鉄道の利用者が多く、利便性が高い都市部であっても、1950年代から60年代にかけて、自家用車やトラックの輸送が増加し、多くの路面電車が廃線となった。近年でも、2005年に岐阜市で路面電車が廃線となっている。
- 9 公共交通利用者においても、イヤホンで音楽を聴く、スマートホンの画面に夢中になるなど、あたかも周りに人がいないようにふるまう行為は、他者の介入を排除するものであり、公共空間における私的空間領域の確保である。脱近代化では個人化が進むが、こうした行動も個人化の一つの形態として考えられる。
- 10 ニューヨークなど都市部の地下鉄では危険とされる路線があり、ホームには監視カメラが見張っていたり、警備員が見張っていたりするセーフティーゾーンが設けられているところもあるが夜間の利用は危険であるとされ、安全に移動することは自己責任となっている。
- 11 鉄道は装置産業であり、線路や駅などの施設の設置や安全性の確保のために巨額の設備投資が必要とされる。撤退するときには、投入した投資が回収できないためサンクコストになってしまう。

- 12 国土交通省HP。2015年12月6日閲覧。
<http://www.mlit.go.jp/common/001037038.pdf>。
- 13 国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課「地域公共交通の確保・維持にむけた国の取り組みについて」、2013年1月30日より。
- 14 交通弱者とは、自動車免許を持っていない、自家用車を保有していないといった人たちであり、主には小中高校生や高齢者である。
- 15 交通空白地域とは、バス停から600m以上離れている、あるいは駅まで1km以上離れている地域のことをいう。交通空白地域は3万6,433平方kmにおよび、買い物弱者は600万人を超えている（国土交通省「地域公共交通の確保・維持に向けた国の取り組みについて」より）。
- 16 国土交通省HP2015年10月13日閲覧。
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html
- 17 国土交通省HP2015年10月13日閲覧。
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html
- 18 線路そのものの跡地は、平地の場合、盛り土をして基盤を固めて走らすため、線路を挟んで右にある土地と左にある土地とに分けてしまうため、土地の連続性が失われている。盛り土を壊すにはお金がかかるため、サイクリングロードにしたり、散歩道にしたりしているのが現状である。
- 19 南部縦貫鉄道については、そのものの代替バスは走っていないが近くを走る路線バスが代替バスとして機能している。
- 20 例えば、出雲にある旧大社駅は1990年に廃止となっているが、駅舎は和風建築で歴史があったことから2004年に国の重要文化財に指定されている。
- 21 現在、検討されている路線はJR北海道内では、留萌本線の部分廃止（留萌－増毛間）、日高本線、札沼線、石勝線、根室本線、JR西日本内の三江線である。
- 22 有田川町鉄道交流館HP。2015年12月13日閲覧。
<https://www.facebook.com/kiha58003/>。
- 23 能登町観光ガイドHP。2015年12月13日閲覧。
<http://www.notocho.jp/feature/notoro/>。
- 24 岐阜市公式観光サイト。2015年12月13日閲覧。
<http://www.hida-kankou.jp/spot/18/article/>。
- 25 栗原市HP。2015年12月13日閲覧。
<http://www.kuriharacity.jp/index.cfm/12314726.html>。

- 26 三木市役所職員によるブログ「ブログdeみっきい」。2015年12月13日閲覧。
<http://oniwabann.exblog.jp/13610550/>。
- 27 高千穂あまてらす鉄道株式会社HP。2015年12月13日閲覧。
<http://torokko.jp/?page=11>。
- 28 2015年9月29日、北海道新聞。
- 29 これは2000年の鉄道事業法改正時に、観光を目的とした「特定目的事業」が置かれたことによるものであり、例えば、門司港レトロ観光列車がある。
- 30 例えば、JR狩勝線の狩勝高原トロッコ鉄道、JR土幌線の森のトロッコ鉄道、JR幌内線の三笠トロッコ鉄道、国鉄美幸線のトロッコ王国がある。
- 31 2003～2005年にかけて、四日市公害患者調査を実施した際、高齢化が著しい漁村集落を回ったが、そこで営業している1軒の喫茶店は朝から晩まで地域住民がずっと利用していた。自宅ではない「第三の空間」は農村的な親密空間を作る慣行がある漁村集落であっても必要となっていた。
- 32 2009年9月、筆者の現地調査にて。

参考文献

- 磯村栄一『磯村栄一都市論集3』、有斐閣、1989年。
- 中筋直哉「第三の空間」大澤真幸、吉見俊哉、鷲田清一編集『現代社会学事典』835pp 弘文堂 2012年。
- 堀畑まなみ「地方鉄道廃止が及ぼす地域社会への影響－北海道ふるさと銀河鉄道の廃止の事例－」〔桜美林論考『自然科学・総合科学研究』〕桜美林大学、創刊号、49－62pp、2010年3月。
- 堀畑まなみ「鉄道存廃問題が提示する公共性－三木鉄道とひたちなか海浜鉄道を事例に－」〔桜美林論考『自然科学・総合科学研究』〕桜美林大学、第2号、13－27pp、2011年3月。
- マイク・モラスキー「解説」レイ・オルデンバーグ『サードプレイス コミュニティの核になる「とびきり居心地のよい場所」』忠平美幸訳／マイク・モラスキー解説、みすず書房、2015年。
- レイ・オルデンバーグ『サードプレイス コミュニティの核になる「とびきり居心地のよい場所」』忠平美幸訳／マイク・モラスキー解説、みすず書房、2015年。

参考資料

表1 2000年以降廃止となった鉄道

名称	廃止年月日	区間	取り組み
のと鉄道七尾線	2001年4月1日	穴水-輪島	
下北交通大畑線	2001年4月1日	下北-大畑	
名古屋鉄道掛斐線	2001年10月1日	黒野-本掛斐	
名古屋鉄道谷汲線	2001年10月1日	黒野-谷汲	
名古屋電鉄八百津線	2001年10月1日	明智-八百津	
名古屋鉄道竹鼻線	2001年10月1日	江吉良-大須	
長野電鉄河東線	2002年4月1日	信州中野-木島	
南海電気鉄道と歌山港線	2002年5月26日	和歌山港-水軒	
南部縦貫鉄道	2002年8月2日	野辺地-七戸	
京福電気鉄道永平寺線	2002年10月21日	古東市-永平寺	
有田鉄道	2003年1月1日	藤波-金屋口	有田川町鉄道公園を整備。動態保存※1
JR可部線	2001年12月1日	可部-三段峡	
名古屋鉄道三河線	2004年4月1日	碧南-吉吉田、猿投-西中金	
名古屋鉄道田神線	2005年4月1日	競輪場前-田神	
名古屋鉄道掛斐線	2005年4月1日	忠節-黒野	
名古屋鉄道美濃町線	2005年4月1日	徹明町-関	
名古屋鉄道岐阜市内線	2005年4月1日	岐阜駅前駅-忠節、徹明町-長良北町	
日立電鉄線	2005年4月1日	常北太田-鮎川	
のと電鉄能登線	2005年4月1日	穴水-蛸島	志路駅を整備。奥能登トロッコ鉄道としてトロッコ運行※2
北海道ちほく高原鉄道	2006年4月1日	池田-北見	陸別駅を整備。ふるさと銀河線りくべつ鉄道を運行し動態保存※3
桃花台新交通	2006年10月1日	小牧-桃花台東	
神岡鉄道	2006年12月1日	猪谷-奥飛驒温泉口	鉄道レールを利用しレールマウンテンバイクを運行※4
くりはら田園鉄道	2007年4月1日	石越-細倉マインパーク前	旧若柳駅を鉄道公園として整備。動態保存及びレールバイク運行※5
鹿島鉄道	2007年4月1日	石岡-鉢田	
西鉄宮地岳線	2007年4月1日	西鉄新宮-津屋崎	
三木鉄道	2008年4月1日	厄神-三木	旧三木駅を鉄道記念公園として整備。サイクルトロッコ運行※6
島原鉄道	2008年4月1日	島原外港-加津佐	
高千穂鉄道	2008年12月28日	延岡-横峰	高千穂駅を高千穂鉄道ミニ公園として整備。動態保存及びスパーカート運行※7
長野電鉄屋代線	2012年4月1日	屋代-須坂	
十和田観光電鉄線	2012年4月1日	三沢-十和田市	
JR岩泉線	2014年4月1日	茂市-岩泉	
JR江差線	2014年5月12日	木古内-江差	2015年10月トロッコを試験的に運行。今後の運行を考慮※8

表は筆者が国土交通省HP（2015年12月13日閲覧。

<http://www.mlit.go.jp/common/001037038.pdf>)より作成し適宜、付け足した。

- ※1 有田川町鉄道交流館HP。2015年12月13日閲覧。
<https://www.facebook.com/kiha58003/>
- ※2 能登町観光ガイドHP。2015年12月13日閲覧。
<http://www.notocho.jp/feature/notoro/>
- ※3 陸別町商工会HP。2015年12月13日閲覧。
<https://www.shibare.or.jp/category/train/>
- ※4 飛騨市公式観光サイトHP。2015年12月13日閲覧。
<http://www.hida-kankou.jp/spot/18/article/>
- ※5 栗原市HP。2015年12月13日閲覧。
<http://www.kuriharacity.jp/index.cfm/1,23147,26.html>
- ※6 三木市役所職員によるブログ「ブログdeみっきい」。2015年12月13日閲覧。
<http://oniwabannexblog.jp/13610550/>
- ※7 高千穂あまてらす鉄道株式会社HP。2015年12月13日閲覧。<http://torokko.jp/>
- ※8 2015年9月29日、北海道新聞