

地域における公共交通としての鉄道がまちづくりに果たす影響

—四日市あすなろう鉄道についてのケーススタディ

龍谷大学国際文化学研究所 修士課程 堀後 達紀*

龍谷大学国際学部 壽崎 かすみ

アブストラクト

日本でも高齢社会による交通弱者の増加に対する対策や、まちづくりの手段として公共交通が重視され始めている。また都市交通を改善するには交通のみだけでなくまちづくりを含めた総合的な計画をすることが求められると国土交通省は述べている。

研究対象である内部・八王子線は平成 27 年 4 月 1 日から「地域公共交通活性化再生法」の適用対象となり、近畿日本鉄道（以下、近鉄）から四日市あすなろう鉄道に運行が移管され、四日市市が車両や駅などの設備を所有する「公設民営」型の上下分離方式の路線として開業した。しかしそこまでには四日市市や沿線住民、学校関係者、NPO 法人、議員などによる熱心な取り組みがあった。

開業前後で、運賃体系が変わったことにより乗客が減少したが、その一方で年間 83 回にも及ぶ路線維持のボランティア活動が行われるようになったこと、普段乗らない人が存続のためにあえて鉄道を利用するようになったなど沿線住民の意識の変化が見られるようになった。また学校関係者が NPO 法人などとコラボレーションを組んで公共交通への取り組みを続けているなど、近鉄時代にはなかった動きが見られる。これらの一連の動きを四日市あすなろう鉄道元職員の岩崎氏は「市民鉄道になった」（岩崎、2016）と表現した。

現在は計画されている利用促進のための具体的な施策が徐々に実施されているほか、存続問題の喫緊の課題であった車両更新も、「鉄道事業再構築事業」によって公的資金を投入し、現在 2 編成が更新された。また四日市あすなろう鉄道の将来を考える集会の参加者は増加しており、四日市あすなろう鉄道への関心は存続が実現した後も衰えるどころか、高まっている。

平成 27 年 4 月 1 日の開業よりおよそ一年半が経過し、現在は四日市あすなろう鉄道としての足場を固めている状態であるが、今後さらに地方公共団体・事業者・市民が協働して四日市あすなろう鉄道をはじめ、四日市市の公共交通網をより良くし、公共交通を中心としたまちづくりを行うことが求められる。

本論文では、はじめに四日市市の資料や四日市市都市計画課公共交通推進室職員へのヒアリングによって調査した四日市あすなろう鉄道の開業に至る経緯を報告する。また国土交通省や四日市市の資料と、四日市あすなろう鉄道職員、四日市市職員、学校関係者、NPO 法人のメンバー、学識経験者に対するヒアリングによる調査で明らかとなった内部・八王子線に対するこれまでの活動や、まちづくりにおける四日市あすなろう鉄道の果たす役割について調査結果を報告する。さらに近鉄から四日市あすなろう鉄道へ転換されてから約 1 年以上経過した現在の状況や、これからの課題についても触れる。

（岩崎、2016）岩崎正義「公有民営方式での再出発から 1 年を経過して」運輸と経済第 76 巻第 7 号 pp.88-93、2016 年

The effects of a railway as a public transportation on an area
-The case study of Yokkaichi Asunarou Railway

Tatsuki Horigo* (Graduate school of Intercultural communication Ryukoku University)

Kasumi Susaki (Faculty of International Studies Ryukoku University)

In Japan, public transportation is beginning to be attached greater importance as the countermeasure against the increase in mobility-impaired people and the way of the regeneration of urban area. Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT) says that improving public transportation in urban area needs to make a comprehensive plan which contains not only a transportation but also community planning.

“Yokkaichi Asunarou Railway”(YAR) was started in April 2015. The operating company was changed to “Yokkaichi Asunarou Railway” from “Kintetsu Corporation”. It was applied “Scheme of separating infrastructure and operation” and then, it operates “Act on Revitalization and Rehabilitation of Local Public Transportation Systems”. Municipality of Yokkaichi, Mie Prefecture became an owner of the equipment and YAR took charge of train service. However, before YAR started, there were efforts by the member of municipality, wayside residents, people who are related on schools, NPO, councilors.

After YAR started, the number of passengers decreases because of a price increase but the wayside residents' consciousness are being changed. Therefore volunteer activities related on this line were carried out 83 times a year. The rail side high school is continuing efforts for this line with the NPO.

One and half year passed since “Yokkaichi Asunarou Railway” started in April 2015, Yokkaichi city, the train company and the citizen have to improve transportation in Yokkaichi especially this line. And community planning should be carried out using this line.

This paper reports the result of investigation about a detail of how YAR was established, and the activities related on this rail and the effects of this line on community planning. It has been investigated by referring to documents of MLIT and Yokkaichi and interviewing to YAR staff, municipal staff of Yokkaichi, the members of the school, the NPO, the literates. Also, its current situation and future problems are reported in this paper.

地域における公共交通としての鉄道がまちづくりに果たす影響
—四日市あすなろう鉄道についてのケーススタディ

龍谷大学国際文化学研究所 修士課程 堀後 達紀*
龍谷大学国際学部 壽崎 かすみ

第一章 研究の目的と方法

1.1 背景と目的

日本では公共交通が高齢社会による交通弱者の増加に対する対策や、まちづくりの手段として重視され始めている。

本研究では四日市あすなろう鉄道内部・八王子線(図 1)を対象として鉄道がまちづくりに果たす役割を報告する。内部・八王子線は2015年4月に運営が近畿日本鉄道(以下、近鉄)から四日市あすなろう鉄道に移管され「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、地域公共交通活性化再生法)」によって「公設民営」型の上下分離方式の路線となった。四日市あすなろう鉄道は三重県四日市市が直接設備を保有することで存続を図った。



図1 四日市あすなろう鉄道内部線
(筆者撮影)

本論文では、はじめに四日市あすなろう鉄道の開業に至った経緯を調査した結果を報告する。また近鉄から四日市あすなろう鉄道へ転換されてから約1年以上経過した現在の状況や、これからの課題についても触れる。

1.2 調査方法

内部・八王子線の歴史については、文献資料や博物館への訪問によって調査を行った。内部・八王子線に対する存続活動についてや、政策的な位置づけ、現在の状況については国土交通省や四日市市の資料と、四日市あすなろう鉄道職員、四日市市職員、学校関係者、NPO法人のメンバー、学識経験者に対するヒアリングによって調査を行った。

1.3 先行研究

(国土交通省 a, 2015 年)によると、地域公共交通に求められる役割には「自動車を運転のできない学生・生徒や高齢者、障害者、妊婦等の交通手段の確保」「諸機能が集約した拠点どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ交通手段の提供」「外出機会の増加による街のにぎわいの創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」による健康増進」「観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性の向上により、人の交流を活性化」があげられる。また都市交通を改善するには交通のみだけでなくまちづくりを含めた総合的な計画をすることが求められると述べている。

近鉄及び四日市あすなろう鉄道内部・八王子線に関しては(大塚 a, 2013)(大塚 b, 2013)が主に便益計算によって鉄道による存続を提言しているほか、(交通権, 2016)のシンポジウムの記録がある。また(宇都宮, 2015)は四日市あすなろう開業までの記録と今後の展望を述べている。しかし(徳田 a, 2008)(徳田 b, 1999)(岡本, 2010)(県立博物館, 2011)など歴史に関する記録、研究は行われているものの、交通政策的観点からの研究は始まったばかりである。



図2 四日市あすなろう鉄道路線図
(国土交通省 b, 2015)

第二章 四日市あすなろう鉄道誕生

2.1 四日市あすなろう鉄道内部・八王子線誕生

四日市あすなろう鉄道内部・八王子線(以下、四日市あすなろう鉄道)は図2で示すように三重県四日市市にある「あすなろう四日市駅」から「内部(うつべ)駅」を結ぶ「内部

線」と「日永駅」から「西日野駅」を結ぶ「八王子線」の2路線を運行する鉄道会社である。四日市あすなろう鉄道は「内部線(5.7km)」と「八王子線(1.3km)」全長7.0kmの短い路線を、小さなナローゲージ(線路幅762mm)の車両が現役で走っている、全国的にも珍しい鉄道会社である。

もともと内部・八王子線の2路線は近鉄が所有、運行していたが、40年以上赤字が続き廃止を検討していた。そこで図3で示すように「地域公共交通活性化再生法」を適用し四日市市が第三種鉄道事業者となり「線路」「車両」「駅」などの設備を所有し、近鉄と四日市市が共同で出資し設立した「四日市あすなろう鉄道株式会社」が第二種鉄道事業者として列車の運行を行う「公有民営」型の上下分離方式で存続することになった。そして平成27年4月1日より新会社での内部・八王子線がスタートした。

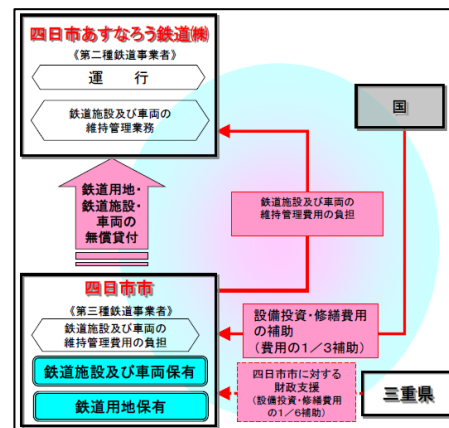


図3 鉄道事業再構築事業スキーム図
(国土交通省c, 2015)

2.2 内部・八王子線の歴史

四日市市は、古くから宿場町や市(いち)のまちであり、また内陸での農業、海岸部での漁業が行われていた。大正期には紡績、酒造工場が存在し、海運によって横浜まで運ばれたのち、海外へと輸出されていた。その後海軍の石油工場を由来として高度経済成長期の臨海部への石油化学コンビナート企業立地を背景に全国有数の工業都市として、発展した。八王子線は紡績や酒造工場の製品を工場から国鉄四日市駅まで輸送するために伊勢八王子駅から国鉄四日市駅へと大正期に敷設された路線である。(岩崎、2016) 内部線も八王子線に続き、大正11年に地元住民の出資により八王子線の途中駅である日永駅から内部駅からまでの路線が敷設された。(徳田b、1999年) 昭和49年7月25日にこの地方は大水害に見舞われ、日永駅から伊勢八王子駅間にかけて線路が寸断されたため、廃止が検討されたが、四日市南高等学校の通学に利用されるため昭和51年に4月1日より日永駅から西日野駅間の営業が再開された。(徳田b、2008) なお内部・八王子線は三重軌道、三重鉄道、三重交通、近鉄と会社が時代とともに変化している。(徳田a、2008) 乗降客は(公共交通a、2016)によると昭和45年がピークで、722万人だったが、その後は年々減少が続いた。また近鉄の企業努力によって赤字額も減少していたが、恒常的に状況は厳しかった。

2.3 開業までの経緯

(1) 四日市市と近鉄の間の交渉過程

(四日市市、2015)(公共交通a、2016)によると平成18年度末に近鉄から四日市市長に対し、内部・八王子線の利用促進の勉強会を市と行いたいとの申し出がなされ、平成19年6月に勉強会が開始された。内部・八王子線に対して市からの支援について議論され、車両14両のうち6両は昭和20年代製造で、その車体を買替える資金が出せないため、路線を維持することが困難と近鉄からの申し出があった。

四日市市は平成21年4月より、策定作業を開始した「総合計画」の中で、公共交通の維持について重点的な施策として位置付けることを検討していた。また「四日市市都市総合交通戦略協議会」を設置し、路線維持について検討した。

平成22年8月頃には内部・八王子線に対する市の考えとして「車両の更新への補助は国と県の協調補助が得られることが条件」「赤字補填など経営に係ることは行わない」との意向を示した。

平成23年12月に市が近鉄に対し内部・八王子線の路線維持を文書で申し入れたところ、平成24年1月に近鉄より「一定の運営補助がなければ鉄道での事業継続は困難であり、平成25年夏ごろまでに基本的な方向性を出したい」との返答があった。ナローゲージである内部・八王子線の車両は、およそ30年近く製造されておらず、一から設計をする必要があり、設計製造に対して2年を要するため、車両の検査が切れる平成27年から逆算し、平成25年夏頃までに方向性を決める必要があったためである。

四日市市はその年の3月から4月にかけて「議員政策研究会相応交通政策分科会」で内部・八王子線について議論し、平成24年6月に「総合交通政策調査特別委員会」を設置することが決まった。この特別委員会では路線廃止を前提とせず、維持の可能性を探る

というスタンスで議論を行った。

このころより沿線地域の存続活動が活発化しており、平成24年8月21日には四日市市自治会連合会と北勢地区県立学校長会が近鉄本社への要望活動を行っている。また10月19日には北勢地区高等学校PTA連合会、12月12日には四日市市自治会連合会による「近鉄内部・八王子線継続を求める署名」が近鉄へ提出された。なお、近鉄からはこの時BRTへの転換が最善であるとの回答があった。

平成25年6月まで19回開催された「総合交通政策特別調査委員会」ではこの日「公有民営方式を基本軸としたうえで、市の負担をできる限り最小化するよう、近鉄と協議・交渉を進めることを要望する」という報告書が提出された。(岩崎、2016)によると、その報告書を受けて、近鉄と四日市市の間で厳しい折衝が行われた結果、平成25年12月には内部・八王子線を公有民営方式に転換する内容の「内部・八王子線存続のための事業形態変更に関する確認書」を交換するに至った。その後、平成26年3月27日には四日市市と近鉄が共同で出資した「四日市あすなろう鉄道株式会社」が設立され、翌年平成27年4月1日に開業した。

上下分離方式へ転換をするため「地域公共交通活性化再生法」に基づき平成26年7月から12月までの間に4回の協議会を開き、「地域公共交通網形成計画」を作成し平成26年12月19日に国土交通省へ提出している。また「鉄道事業再構築実施計画」を申請し、市が施設・車輛等を所有する「第3種鉄道事業者」、四日市あすなろう鉄道株式会社が鉄道の運行を行う「第2種鉄道事業者」として「公有民営」型の上下分離方式で鉄道路線を存続する準備を進めた。

(2) 鉄道以外の交通手段の検討

(公共交通b、2016)によると、近鉄からのBRTの提案に関してはBRTに転換するのに、四日市市としては工事に3年は要すると考え、その間の代替交通をバスで行うことは並行する国道一号線の朝夕の渋滞にさらにバスを13台近くも走行させることになり、不可能と判断した。また、内部八王子線内には踏切が38か所あり、その中には幹線道路との交差もあり、国道とバス専用線のどちらが優先かということが判断できないこともある。

LRTも道幅拡張が必要なため採用しなかった。また四日市市は30万人の都市で名古屋市や大阪市のように市営交通の経験はないので市営という選択はせず、公有民営方式をとった。(公共交通c、2016)

第三章四日市あすなろう鉄道の現況

3.1 利用者数の増加

(公共交通d、2016)によると、計画では運賃値上げによる逸走が「13.6%」と想定されていたが、実際には「11.1%」で、予想していたほどの落ち込みは見られなかった。

また定期収入が落ち込んでいるが、これは内部・八王子線で遠方より行き来する人が内部・八王子線利用者の7割以上を占め(広報、2014)、近鉄四日市駅で一度運賃が打ち切られることによって値上がりするため、自転車などの他の交通機関に切り替えたことが原因である。(公共交通e、2016)しかし、逆に定期外の利用が上昇したのは、雨天時のみ内部・八王子線を利用する人が増えたこと、「マイレール意識」によって意識的に乗車する人が増加したこと、乗車促進イベントの開催により利用者が増加したことによるものである。最終的な経常利益は当初見込んでいた利用者減による約6300万円の赤字(毎日、2016)に対し、約5163万円の黒字となった。

3.2 四日市市の当初計画との比較

四日市市は四日市あすなろう鉄道開業にあたって平成27年4月1日から平成37年3月31日までを「鉄道事業再構築事業」の実施予定期間として定めている。この中で表1のように内部・八王子線利用促進協議会と連携してマイレール意識の醸成と利用者増につながる取り組みを行うとしている。

存続問題において喫緊の課題であった、車両の更新は「鉄道事業再構築事業実施」に必要

表1 実施者と事業一覧表

構成
四日市市、四日市あすなろう鉄道 内部・八王子線利用促進協議会 (学識経験者、沿線自治会、沿線高校 四日市商工会議所、四日市観光協会 NPO法人等)
実施内容
①企画切符の販売
②グッズの制作・販売
③イベントの実施
④花壇などの駅舎周辺の維持管理
⑤駅舎や車両の飾り付けの実施
⑥車内への音声案内の参加
⑦遠足や社会見学などにおける利用促進
⑧枕木オーナー制度
⑨ネーミングライツの導入検討
⑩鉄道の乗り方教室の実施

(四日市市、2014)より作成



図4 更新車両（筆者撮影）

な施策」として利用促進の経費、施設や設備の修繕・維持の経費として盛り込まれ、国・県からの財政的な補助を受け徐々に行われており、平成27年度の8月に更新車両の第一編成（図4）が搬入され、その年の秋から運行された。また第二編成も平成28年度の8月に搬入され秋ごろより運行が開始される予定である。今後も一年に一編成単位で車両更新が行われる予定である。なお更新車両については、ナローゲージにも関わらず冷房を導入したこと、リニューアルにより従来のイメージを一新させたということで、鉄道友の会よりローレル賞が送られた。

3.3 コンパクトなまちづくりのための市内幹線

四日市市は「総合計画」や「都市計画マスタープラン」、そして「地域公共交通網形成計画」で内部・八王子線を市内幹線として、通勤・通学、買い物、通院など多様な目的のために、四日市市の中心市街地と西日野・内部地区などを連絡するものと位置づけた。（公共交通d、2016）

そのための計画のうちグッズの制作・販売、イベントの実施や花壇や駅舎周辺の維持管理はすでに行われている。また中心市街地の活性化に関連して、四日市あすなろう鉄道を含む公共交通機関と中心市街地のイベントとタイアップが計画されているほか、図書館を始めとする複合施設を駅前に建設することも計画されている。

第四章 四日市あすなろう鉄道の与えた影響

4.1 住民の意識の変化

（公共交通e、2016）（YTTa、2016）（YAR、2016）（大塚、2016）のインタビューによると、四日市あすなろう鉄道の清掃などのボランティア活動が開催される数が増加している。四日市あすなろう鉄道の岩崎氏が把握しているだけでも、平成27年度中に83回に上っている。これは意識の変化によるもので、沿線利用者の自主的な除草作業などを数にカウントされていないものも含めれば、その数はさらに多くなる。これは近鉄時代には見られない動きである。（公共交通e、2016）また沿線地区の子供向けに「四日市あすなろう鉄道乗り方教室」が開かれたり、沿線の住民が自家用車を使用せずにあえて四日市あすなろう鉄道を利用するようになった事例もある（YTT、2016）。（岩崎、2016）ではこの一連の動きを「市民鉄道」という言葉で表している。

平成28年8月28日に四日市南高等学校行われた「第3回「四日市あすなろう鉄道の明日を考える集い」には周辺住民をはじめ、四日市市長、衆議院議員、県議会議員、市議会議員、学校関係者、事業者が集まり、四日市あすなろう鉄道の利用促進に対する意見を出し合った（図5）。昨年よりも参加人数が増加したことで、路線への関心が年々高まっていることがうかがえる。



図5 会場の様子（筆者撮影）

4.2 沿線高校の生徒との関わり

四日市あすなろう鉄道沿線には公立4校、私立1校の高等学校が存在し、通学に利用されている。その中でも四日市南高等学校は全校生徒962人中68.4%にあたる658人が内部・八王子線を利用して通学していた。（公共交通d、2016）（南高校、2016）（田中、2016）

このため、存続問題が明らかになった際、要望書提出や署名提出、四日市南高等学校生徒会と海星高等学校による意見交換会などの取り組みが行われた。（田中、2016）また四日市あすなろう鉄道に転換された平成27年度には四日市南高等学校の利用者は全校生徒958人中430人となっている。（南高校、2016）

（鈴木、2016）（YTTb、2016）は平成28年度秋ごろより、高校生がYTT職員、学識経験者などを交えて四日市あすなろう鉄道について考える将来を見据えた学習が始まる予定である。その影響は高校生の保護者に対しても波及することが望ましいと述べている。

また「鉄道事業再構築事業」の適用が終わる平成 37 年 3 月以降を見据え、存続・維持活動を担う新しい世代を今から育成することが求められる。(大塚、2016)

4.3 観光客の誘致

(四日市市、2011) では観光面で活用することが位置付けており、(大塚 b、2013) は四日市市のブランド価値向上のため、観光資源として魅力を全国へ発信することが必要であると述べている。

しかし四日市市観光・シテプロモーション課(観光、2016) に対するヒアリングでは、現在の四日市市の観光へのスタンスが公害都市からの脱却を図るものあり、市外から四日市市そのものへ訪れることを見込んだ政策ではないので、四日市あすなろう鉄道そのものを観光資源として取り組んではいない。

四日市あすなろう鉄道開業後に地域でのボランティアや乗車促進のイベントが増加しており、継続的な活動により地域外からの乗降客を呼び込むことが可能と考えられる。

実際 NPO 法人 四日市市の交通と街づくりを考える会(以下、YTT) は具体的に車両保存と内部駅周辺に資料館を作ることを提言している。車両保存を行うことによって地域のランドマークとすることができるし、四日市あすなろう鉄道を含め、四日市市に残る産業遺産をネットワーク化することによって、来訪客を誘導することも可能であると考えている(YTTa、2016)(YTTb、2016)

4.4 より使いやすい路線を目指す

現在内部・八王子線はあすなろう四日市駅から日永駅の間は 15 分に一本の割合で運行されているが、朝のラッシュ時を除き、その先の日永駅から内部駅、西日野駅間はそれぞれ 30 分になる。「中心市街地への公共交通での来訪促進」のためにも、より利用しやすい移動手段であることが望まれ、日永駅以遠のための列車を増発させることが必須と考える。

これまで京阪石山坂本線が利用促進のために増発させたところ乗降客が増加した例や(京阪、2015)、富山港線が富山ライトレールへと転換され、増便したために利用客が増加した例がある。このことから、列車が少ないことにより、利用を敬遠していた潜在的な内部・八王子線利用客の掘り起こしにつなげられる可能性がある。増便が可能かどうかは、検証が必要である。(YAR、2016)

また並行するバス路線と内部・八王子線との調整も求められる。現在四日市市は両路線で使用できる共通定期やそのほかの事業者も含めた京都市の「歩くまち・京都レールきっぷ」のような一日乗車券も企画をしているが、特に定期利用は四日市あすなろう鉄道にとって重要な収入源となるため、並行バス路線との接続に工夫が求められる。

第五章 結論と今後の課題

この度の調査で、四日市あすなろう鉄道は通勤・通学で使われる重要な「市民の足」であること、また今後は中心市街地へのアクセスを担う路線となることが期待されていることが明らかになった。また調査の段階で四日市あすなろう鉄道開業後も四日市市・学校関係者・NPO 法人・市民などの四日市あすなろう鉄道への関心が失われておらず、むしろ年々関心が高まっているということが明らかとなった。特に生徒が四日市あすなろう鉄道に関連する活動に参加していることは、将来的な利用促進につながるほか、四日市市で公共交通を活用した持続可能なまちづくりを可能とするきっかけとなりうる。

平成 27 年 4 月 1 日の開業よりおよそ一年半が経過し、現在は四日市あすなろう鉄道としての足場を固めている状態であるが、今後さらに地方公共団体・事業者・市民が協働して四日市あすなろう鉄道をはじめ、四日市市の公共交通網をより良くし、公共交通を中心としたまちづくりを行うことが求められる。まずは四日市あすなろう鉄道が「市民鉄道」となったことでその第一歩を踏み出すことができたと言える。

しかし、乗客が減少したことに対しては今後路線の存在意義を問われる一因になるため、特に定期利用に対する具体的な利用促進の施策を行い早急に増加させることが必要である。また「鉄道事業再構築事業」の適用が終了する平成 37 年 3 月末を見据え、存続活動を担う次の世代を育てていくことも必要である。

そもそも公共交通に関して、欧米では、社会資本として水道や電気のようなインフラと同様に扱い、収支のみで存廃を判断する例

は少ない。また中心市街地へ自家用車の乗り入れを禁じることで自家用車から公共交通の利用を促した例や、中心市街地へのアクセスの手段として利用しやすい公共交通を整備した結果、中心市街地活性化につながった例など自家用車に対しての抜本的な政策がとられていることを考えると日本の公共交通に対する政策は改善の余地がある。これらの点については今後の課題である。

参考文献

- (国土交通省 a、2015) 国土交通省「人とまち、未来をつなぐネットワーク ～地域公共交通活性化再生法の一部改正～」2015年
- (大塚 a、2013) 大塚良治「鉄道廃止が地域に与える影響に関する一考察-BRT化が提案されている内部・八王子線への示唆」湘北紀要 34 pp.115-126、2013年
- (大塚 b、2013) 大塚良治「不採算鉄道の社会的便益-内部・八王子線の事例に焦点を当てて-」湘北紀要 34 pp.127-152、2013年
- (交通権、2016) 交通権学会「2014年度研究大会パネルディスカッション」交通権 第32号 pp.7-17、2016年
- (宇都宮、2015) 宇都宮浄人『地域再生の戦略―「交通まちづくり」というアプローチ』筑摩書房、2015年
- (徳田 a、2008) 徳田耕一『<まるごと>名古屋の電車 昭和ロマン』河出書房新社、2008年
- (徳田 b、1999) 徳田耕一『新版 まるごと近鉄ぶらり沿線の旅』七賢出版、1999年
- (岡本、2010) 岡本憲之『軽便鉄道時代北海道から沖縄まで“せまいせんろ”の軌跡』JTBパブリッシング、2010年
- (県立博物館、2011) 三重県立博物館『三重の軽便鉄道―廃線の痕跡調査―』三重県立博物館、2011年
- (国土交通省 b、2015) 国土交通省「【内部線及び八王子線の概要】」2015年
- (国土交通省 c、2015) 国土交通省「【内部線及び八王子線】鉄道事業再構築事業の概要」2015年
- (岩崎、2016) 岩崎正義「公有民営方式での再出発から1年を経過して」運輸と経済第76巻第7号 pp.88-93、2016年
- (公共交通 a、2016) 四日市市都市計画課公共交通推進室「未来へはばたけ！あすなろう鉄道」、2016年
- (四日市市、2015) 地域公共交通活性化セミナー2015in 福岡 地域公共交通形成計画について、四日市市、2015年
- (公共交通 b、2016) 2016年7月1日実施四日市市都市整備部公共交通推進室に対するヒアリング
- (公共交通 c、2016) 2016年7月1日実施四日市市都市整備部公共交通推進室に対するヒアリングの際の資料
- (広報、2014) 四日市市広報広聴課「特集四日市市の公共交通 乗って残そう公共交通」広報よっかいち2014年11月上旬号
- (毎日、2016) 毎日新聞2016年4月1日地方版「あすなろう鉄道 初年度、黒字見通し 利用者は減少/三重」
<http://mainichi.jp/articles/20160401/dtl/k24/020/142000c> (2016年8月25日最終確認)
- (四日市市、2014) 四日市市「四日市市地域交通網形成計画」2014年
- (公共交通 d、2016) 四日市市都市整備部公共交通推進室回答書
- (公共交通 e、2016) 2016年8月1日実施四日市市都市整備部公共交通推進室に対するヒアリング
- (YTT、2016) 2016年8月19日実施 NPO 法人 四日市の交通と街づくりを考える会 宗像氏に対するヒアリング
- (YAR、2016) 2016年8月1日実施四日市あすなろう鉄道日紫喜氏に対するヒアリング
- (大塚、2016) 2016年9月1日実施湘北短期大学大塚良治先生に対するヒアリング
- (南高校、2016) 2016年8月3日実施に四日市南高等学校に対するヒアリング
- (田中、2016) 2016年8月1日実施田中真司元四日市南高等学校長に対するヒアリング
- (観光、2016) 8月1日四日市市農水商工部観光・シティプロモーション課に対するヒアリング
- (四日市市、2011) 四日市市「四日市市総合計画」2011年
- (鈴木、2016) 2016年8月28日「四日市あすなろう鉄道」の明日を考える集い 鈴木達哉四日市南高等学校長コメント
- (YTTb、2016) 2016年8月28日実施 NPO 法人 四日市の交通と街づくりを考える会宗像氏に対するヒアリング
- (京阪、2015) 2015年11月15日大津の京阪電車を愛する会設立10周年記念フェスティバルでのスライド