

長良川鉄道視察調査報告

—岐阜県下の公共交通の取り組み：生活権の保障をめぐる—

梅木 真寿郎*1 大野 貴司*2

はじめに

長良川鉄道株式会社の沿革

長良川鉄道株式会社の概要

視察概要

坂本氏による概要説明を受けて

長良川鉄道の乗車を通して

おわりに：生活権の保障をめぐる

はじめに

「新しい公共」という言葉も、着実に市民権を得てきた感がある。しかし、その一方で、市民の対話、所謂、熟議を通して紡ぎ出された世論の形成とその政策化への課題は、未だに「茨の道」の状況にある。例えば、“NIMBY(ニンビー)”の代表格ともいえる、沖縄の米軍基地負担の問題や高レベル放射性廃棄物(「核のゴミ」)の処分場建設の問題などは、その解決に向けた具体的な手立ても乏しく、課題克服の糸口すら見出だせないというのが現実である。したがって、そもそも熟議というものが、多様な価値観をもったステークホルダーの意見を、包括統合的に政策化する有効な手法なのかどうか(反対勢力のガス抜き程度でしか機能していない場合も散見される)について、懐疑的なところもないわけではない。しかし、ローカルな地域性をもった課題については、市民による熟議は、民主主義の根幹ともいえる自治のあり方に大きな示唆を与えてくれることもまた事実であろう。

そこで今回は、「公共とは何か」、「自治とは何か」ということを考える上で、「第三セクター鉄道」に着目した。周知のとおり、旧国鉄による民営化の流れを受け、慢性的に赤字を抱えていた路線等を整理統合する過程で、赤字路線の廃止に着手することになった。したがって、この

「鉄道路線の存続か、廃止か」といった議論は、岐阜県に限った問題ではなく、収益が見込めない路線については、全国的に共通する課題としてみられるものである¹⁾。

この鉄道の存廃問題であるが、国の財務健全化に留まる問題ではない。地域住民にとっては移動手段の喪失という問題を、また地域経済にとっても交流人口の縮小や物流拠点の喪失などといった様々な影響を及ぼすものである。そういう意味で、地域にとっては、“生き方の選択”を迫られるものといっても過言ではないだろう。今回の視察においては、第三セクター鉄道の「地域社会における意義とは何か」、地方自治体は、「公共交通をどの範囲で確保しなければならないのか」、「鉄道経営における課題にはどのようなものがあるのか」といった問題意識のもと、長良川鉄道株式会社取締役専務の坂本桂二氏との意見交換並びに、長良川鉄道の関・郡上八幡間への乗車を通じて、長良川鉄道の「地域密着戦略」のあり方そして「公共と自治」の関係性について、理解を深めることとした。

長良川鉄道株式会社の沿革²⁾

長良川鉄道は、1923(大正12)年10月5日に、東海北陸連絡線として越美南線の一部(美濃太田-美濃市間)が開業したことに始まる。1934(昭和9)年8月16日に美濃太田駅から北濃駅に至る72.1kmの全線が開通する。しかし、モータリゼーションの進行により、輸送需要が減少し、1980(昭和55)年の国鉄再建法の成立により、廃止対象路線となった。そして、1986(昭和61)年12月10日に国鉄越美南線としては、幕を閉じる。しかし、沿線住民の鉄道存続運動に

* 1 岐阜経済大学経済学部准教授

* 2 岐阜経済大学経営学部准教授

より、地域一丸となって翌日の12月11日に、「長良川鉄道越美線」として開業し、現在に至っている。

長良川鉄道株式会社の概要³⁾

長良川鉄道は、地域に愛される市民鉄道として、「温もり」と「やすらぎ」を感じる鉄道を経営の理念とする株式会社である。

長良川鉄道株式会社の資本金は、4億円（発行済株式が8,000株であり、額面は5万円）である。そして、長良川鉄道の株式状況としては、全体の55.25%を地方公共団体が所有している。筆頭株主は、岐阜県（2,200株）であり全体の27.5%を占める。要するに、岐阜県より1億1,000万円が出資されたことになる。次いで、郡上市が1,140株（14.25%）であり出資金は5,700万円である。他に関市、美濃加茂市、美濃市、富加町が出資している。なお、代表取締役社長は郡上市長であり、関市長、美濃加茂市長、美濃市長が取締役に、富加町長が監査役に名を連ねており、「公」の全面的な経営への参画がなされている。

2012年度の旅客総人員は、73万6千人であった。平成4年度の180万4千人をピークに、減少傾向が続いている。収益から支出（費用）を差し引いた経常損益額は、1億8,974万円となっており、慢性的な経常赤字の状況である。したがって、公費による財政支援なくしては、会社の維持は望めないのが現状である。沿線市町による輸送整備事業、鉄道再生計画支援事業、経営安定対策事業等による財政支援が、2013年度で2億6,848万円となっている。今後の人口減少社会における影響を鑑みた場合、財政支援の金額は、2026年度には、2億8,857万円と推計されており、支援額の増加は避けられない状況である。

経営スタンスの中にある「行政・地域との協働化経営」は、「公共と自治」を考える上で重要な事項であり、「行政との連携・協働化」、「NPO等との企画段階からの協働化・連合化」、「応援団からプレーヤーとしての実質的な支援組織の

構築」、「地域貢献できる仕組みづくり」の4つを位置づけている。

視察概要

2012年11月15日（金）に、本学地域経済研究所所長の佐藤俊幸、経営学部より中西大輔、大野貴司、経済学部より梅木真寿郎（以上、敬称略）の計4名で視察を行った。まず、本社のある関市まで本学マイクロバスにて移動し、長良川鉄道株式会社の取締役専務の坂本桂二氏より同社についての概要説明を受け、若干の質疑に応じていただいた。その後、13時32分関駅発の電車に乗車し、沿線を視察した。郡上八幡駅に14時48分到着し、駅周辺を散策し、15時57分同駅発の電車に乗車し、関駅に至る行程であった。

坂本氏による概要説明を受けて

第三セクター鉄道の使命は、交通弱者の移動手段を確保すること、つまり「地域の足」を守ること他にない。また、能登鉄道の例にもあるように、鉄道を廃止すると交流人口の減退により、急速に過疎化や経済の停滞を招来することも予想される。だからこそ、「今」踏みとどまらなければならないということになる。しかしながら、守りに入っては鉄道の維持は困難であり、攻めの経営が必要である。例えば、戦略的な“観光”の導入がそれであり、白鳥士郎氏のアニメ『のうりん』による聖地巡礼や積極的な海外旅行者（台湾など）の取り込みを行っている。その他にも、都市空間にないものとして、いやしの空間としての中山間地をPRすることを試みている。具体的には、「ぎふ田んぼの学校」や「NPO法人メタセコイアの森の仲間たち」といった地域の観光資源のポテンシャルを活かした体験型観光との連携をあげることができる。

昨年話題になった観光列車にJR九州の「七つ星」といった試みがあるが、このコンセプトに学ぶ点は多いように思われる。「鉄道＝移動手段」という概念から、「鉄道＝観光目的」へのシ

フトである。高速道路のサービスエリアも、昨今、様変わりしてきた。休憩地点という観点からテーマパーク的な商業拠点へとシフトしてきている。第三セクター鉄道においても、「乗る」ということ、その行為自体を手段から目的への転換することができれば、観光資源の一つとして、十分成長する可能性はあるのではないかと考えられる。吉本興業との取り組みに見られるように、食堂車ならぬ劇場としての空間の提案であり、また「コタツ列車」なども「鉄道」という既成の枠を越えた発想であり、興味深い取り組みであった。

長良川鉄道の乗車を通して

長良川鉄道の名前のとおり、長良川に沿って走行する箇所が多く、車窓からの景色は絶景である。都市部のように、アスファルトやコンクリートに囲まれた生活をしている人にとっては、その車窓は、いやしの空間そのものといったところである。

また、みなみ子宝温泉駅においては、列車を降りたホームと温泉入口が直結しており、入浴ができるようになっていた。今回は、下準備ができていなかったため、温泉を満喫ということではできなかったが、ユニークな取り組みであった。

郡上八幡駅についての率直な感想は、駅周辺からのアクセスの課題である。コミュニティバスもあるようであるが、本数が多くないため、観光資源までの回遊性が芳しくなかった。観光客の消費を促すためにも、無料もしくは廉価なレンタサイクル等については、検討の余地があるように思われた。

おわりに：生活権の保障をめぐる

今回の視察を通して、「移動することを権利として考えるべきか」ということを改めて考えさせられた。交通権としては、位置づけがなされていない現状において、このことは重要な課題を提起しているように思われる。仮に権利と

して位置づけることが可能となるならば、国の対応を求めていくことができるが、現状においては、個々の「地域」が「地域住民の移動手段」をどう考えるのかという、自治の問題にならざるを得ない。冒頭でも述べたように、地方自治体は「公共交通をどの範囲で確保しなければならないのか」ということが課題となってくる。地方財政の厳しさを鑑みた場合、非採算部門を存続維持するためには、地域住民のコンセンサスは不可欠であろう。

個人的な感想になってしまうが、生活権の保障の必要性について、述べることを通して結びと代えたい。昨今、都市のデザインのあり方は、バリアフリーからユニバーサルデザインへと移行している。つまり、すべての人にとって、快適な空間が保障されるべきなのである。駅舎の多くに、エレベーターが設置されるようになった。「それは何故か」というと、当然のことながら、誰でも公共交通を使えるようにするためである。「更にそれは何故か」というと、公共交通というものは、物理的な移動に留まるものではなく、社会へのアクセスそのものに他ならないからである。わたしたち、一人ひとりにとって、「社会参加」ということは、等しく平等に与えられるべき権利であろう。そう考えた場合、その「社会参加」を支える「公共交通」は、「公共」的に保障されるべきである。もちろん、この「公共」とは、行政や鉄道会社だけの問題ではない。地域に共に生きる様々なステークホルダーにも課せられた市民的な責務をも含めて考えるべきものであり、そのこと自体が、「地域に生きる」ということになるように思われる。いずれにしても、長良川鉄道をはじめ「第三セクター鉄道」に課された大きな使命が、今後も全うされることを期待したい。

謝辞

長良川鉄道株式会社の取締役専務の坂本桂二氏には、ご多忙の中、現場の貴重なご意見を頂戴した。この場を借りて、記して感謝の意を表します。

【注】

- 1) 地域における熟議の結果、地域協働そして参加により再生した鉄道については、和歌山電鉄貴志川線、長野県の上田電鉄別所線、福井県のえちぜん鉄道、京都府の北近畿タンゴ鉄道などがある。いずれも、地域住民の鉄道経営への参画に特徴を見出すことができる。詳細は、坂本、大野（2013：61-63）を参照のこと。
 なお、岐阜県下には、今回視察を行った長良川鉄道以外にも、大垣市の養老鉄道や本巣市の樽見鉄道などの路線が存在している。養老鉄道と樽見鉄道は、名古屋方面と米原方面を結ぶ結節拠点の駅である大垣駅に乗り入れるものであるが、長良川鉄道の場合、美濃太田から北濃を結ぶ立地であり、沿線市町の人口減少と高齢化が進んだ地域となっている。したがって、「鉄道の存在意義」がより一層、大きな生活問題となっているものと推察される。
- 2) 長良川鉄道株式会社発行の長良川鉄道越美南線リーフレットを参照した。
- 3) 長良川鉄道株式会社の『会社の概要（平成25年度版）』を参照した。

【参考文献】

- 坂本桂二（2012）「坂本桂二集」岐阜新聞社『素描集』206、23-32.
- 坂本桂二、大野貴司（2012）「第三セクター鉄道利用通学者減少の経営における影響と対応—長良川鉄道沿線高校在籍生徒へのアンケート調査結果を踏まえて」『地域経済』31、129-145.
- 坂本桂二、大野貴司（2013）「協働による地域づくりに関する一考察—長良川鉄道を事例として」『岐阜経済大学論集』47(1)、59-72.