

論 説

市民共同方式による，市民がつくり支える地域公共交通の構築
—脱「クルマ社会」を目指す未来戦略の具体的方策—

土 居 靖 範

目 次

はじめに

1. 市民風車の成功を教訓に地域交通システムの構築をしよう
2. コミュニティバスでの市民共同方式の開花
 - (1) 京都・醍醐コミュニティバス
 - (2) 神戸・住吉台くるくるバス
3. 鉄軌道廃止の危機を乗り越えた市民共同方式の力
 - (1) 万葉線—市民運動の成果で、「第 4 セクター化」で再生
 - (2) えちぜん鉄道—2 年間の運休後、「第 4 セクター化」で再生
 - (3) JR 富山港線を LRT 化した第 3 セクター富山ライトレール^(株)の課題
 - (4) 南海貴志川線—和歌山電鐵が引き受け，利用ニーズの原点追求で再生をめざす
4. 廃止線再開を目指す市民共同方式の動き
 - (1) 名古屋鉄道岐阜市内線等廃止路線—岐阜新鉄道
 - (2) 可部線廃止路線—太田川鉄道
 - (3) のと鉄道廃止路線—能登あすなろ鉄道

おわりに

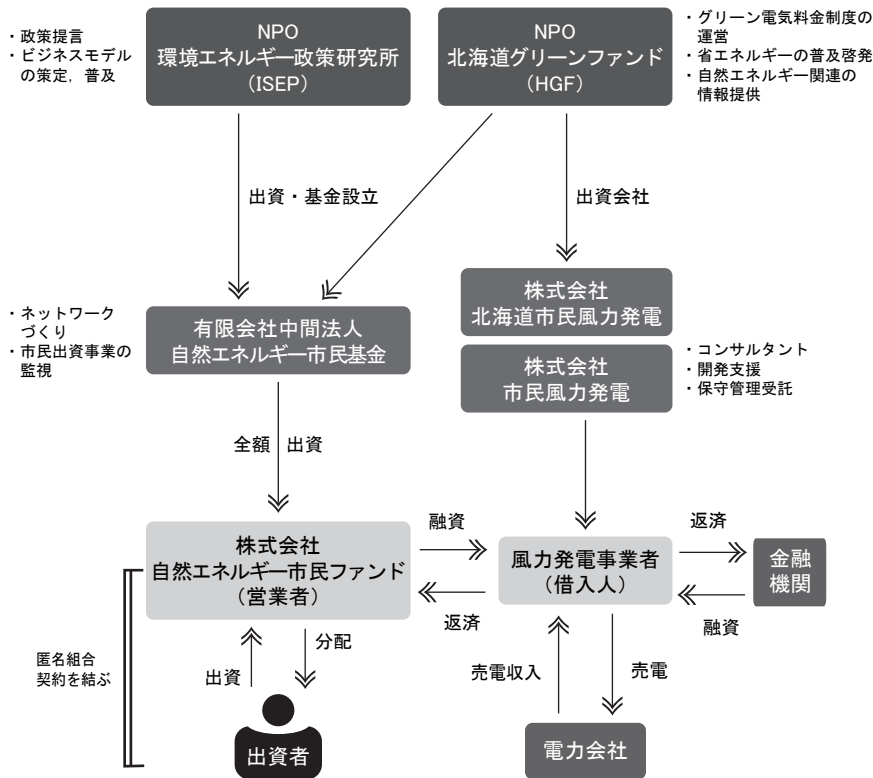
は じ め に

京都議定書（The 1997 Kyoto Protocol）の発効や自治体合併の強制などにより，一人ひとりが今後の社会を考える土壌は整いつつある。全国各地に大きく広がりつつある市民風車事業は，自然エネルギーを生かした循環型社会の実現指向であり，大きな期待が寄せられ，市民社会の成熟を予感させる。地球温暖化も原発もない未来を選択する市民たちの意志が発揮された市民風車事業の展開が，対象を変えて地域交通システムの構築に生かせるどうかを点検し，どのようにすれば「市民共同方式で公共交通の実現」ができるか素材を提供するのが，本稿の狙いである。現時点の市民共同方式による公共交通実現の動向を紹介し，その意義や課題を考えたい。

1. 市民風車の成功を教訓に地域交通システムの構築をしよう

風力発電は，「自然エネルギー電力の買い取り制度」という「市場」を活用した「新しい政策」による代表的な成功例である。市民風車（community wind）は，企業や自治体による事業とは異なり，市民自らが事業者となり，広く市民の出資参加により取り組まれる風力発電事業であ

図1-1 市民風車の出資・建設・運営に関するスキーム



(注) NPOである北海道グリーンファンドがこれらのスキームのトップに位置するが、法律および金融機関への与信等の見地から、必要機能に応じて株式会社を設立して、全体として風車建設およびその運営、また市民風車建設を志す他組織を支援する機能などが網羅されるようなスキームになっている。

市民出資の仕組みとしては、「営業者」である株式会社自然エネルギー市民ファンドが出資募集を代行することになる。つまり、株式会社自然エネルギー市民ファンドが、各出資者と匿名組合契約を結び、それによって調達した資金を、各風力発電事業者（風車によって異なる）に対して融資するという形態をとる。

(出所) 日本LCAグループ刊行のメールマガジン『Innovative One』、2005年6月8日号掲載 (<http://www.innovative.jp/2005/0608.html>) の「株式会社自然エネルギー市民ファンド代表取締役鈴木亮氏」のインタビュー記事の補足図より一部修正の上、引用。

る¹⁾。風力発電は1基の建設に2～3億円かかるので市民が資金調達するのは大変であるが、「匿名組合」を組成するなどして、市民からの直接出資により集めている（図1-1参照）。

一般市民から出資を集めて風車を建設、売電益を毎年出資者に還元する「市民風車」だが、

1) 欧州における爆発的な風力発電の普及においては、1990年代のデンマークを中心とした市民風車の広がりが大きな貢献をした。人口約550万人のデンマークには、2003年末現在311万キロワットもの風力発電が稼働している。設備容量、基数両方のベースで見てもその約80%以上が生活協同組合を含む市民所有の風車で占められている。また現在、世界最大の風力発電大国はドイツで、環境と経済の統合を象徴する存在となっており2003年末現在約1,400万キロワットもの風力発電が稼働し、そのうち市民風車に相当する所有形態が全体の4分の3に達している。数値は飯田哲也編『自然エネルギー市場—新しいエネルギー社会のすがた—』（2005年）、200～201ページより引用。

表 1-1 国内市民風力発電所一覧

| 風 車 名 | 事業主体 | 設置場所 | 風車機器 | 運転開始 | 総事業費 | 出資総額 | 出資者数 | 補助金 |
|---------------------------|--------------------------|-------------|---------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------|-------|---|
| 「はまかぜ」 ちゃん | 株式会社 北海道市民風力発電 | 北海道 浜頓別町 | Bonus 社 1,000kW 1 基 | 2001 年 9 月 | 約 2 億円 | 1 億 4,150 万円 | 217 人 | なし |
| 市民風車わんず | 特定非営利活動法人 グリーンエネルギー青森 | 青森県 鯉ヶ沢町 | GE Wind Energy 社 1,500kW 1 基 | 2003 年 2 月 | 約 3 億 8 千万円 | 1 億 7,820 万円 | 776 人 | NEDO 新エネ非営利 活動促進事業補助金 (補助率 1 / 2) |
| 天風丸 | 特定非営利活動法人 北海道グリーンファンド | 秋田県 天町 | Repoer 社 1,500kW 1 基 | 2003 年 3 月 | 約 3 億 4 千万円 | 1 億 940 万円 | 443 人 | NEDO 新エネ非営利 活動促進事業補助金 (補助率 1 / 2) |
| 石狩市民風車 1 号機 (愛称募集中) | 有限責任中間法人 いしかり市民風力発電 | 北海道 石狩市 | Vestas 社 1,650kW 1 基 | 2005 年 3 月 (予定) | 約 3 億 2 千 5 百万円 | (募集中) | (募集中) | NEDO 新エネ非営利 活動促進事業補助金 (上限 1 億円) |
| 石狩市民風車 2 号機 (愛称募集中) | 有限責任中間法人 グリーンファンド石狩 | 北海道 石狩市 | Vestas 社 1,650kW 1 基 | 2005 年 3 月 (予定) | 約 3 億 2 千 5 百万円 | (募集中) | (募集中) | NEDO 新エネ非営利 活動促進事業補助金 (上限 1 億円) |

出所) 飯田哲也編『自然エネルギー市場 ―新しいエネルギー社会のすがた―』(2005), 築地書館刊, 201 ページの表 1 より引用

このシステムを国内にいち早く導入したのが、札幌市の NPO「北海道グリーンファンド(HGF)」である。2001 年 9 月、北海道浜頓別町において「はまかぜちゃん」という愛称の市民風車が運転を開始した。総事業費の約 8 割が市民出資でまかなわれ、出資以外の寄付も多額に登った。

事業主体の HGF は、1999 年「生活クラブ生活協同組合・北海道」からこの事業を行うことを目的に分離独立したものである。同 NPO の最初の事業は、電気料金に一定の寄付を上乗せし、自然エネルギー普及に役立てる「グリーン電力」制度であり、ここで集まった 600 万円から出発した風車建設の呼び掛けに賛同の輪が広がり、約 1 億 6000 万円になった。その後「株式会社北海道市民風力発電」を設立し、「株式会社市民風力発電」とともに、市民風車の建設を立ち上げようと環境と経済の両立、地域の活性化の課題に果敢に挑戦している。

それから遅れること約 1 年半、グリーンエネルギー青森(GEA)が青森県鯉ヶ沢町(あじがさわ)に建設した「市民風車わんず」が 2003 年 2 月 28 日、運転を開始した。「わんず」とは津軽弁で「わたしたちのもの」という意味である。GEA が鯉ヶ沢町で展開した市民風力発電事業は、出力 1500kW の風車により、現在、年間約 1100 世帯分の電力を供給している。GEA が中心になって 1 口 10 万円の出資を市民に呼びかけて風力発電所を建て、発電した電気を電力会社に売電し利益を出資者に分配する仕組みである。自然エネルギー²⁾を普及させるだけでなく、地域に

2) 自然エネルギーは、石油、天然ガスなどの枯渇性資源に対して、太陽光、太陽熱、水力、風力、バイオマス、地熱など自然現象の中で資源が再生されるエネルギーである。自然エネルギーは、半永久的に“ただ”の燃料で、再生可能エネルギーともいわれる。自然エネルギー利用のメリットとしては、①地球温暖化防止、②地球の環境問題の解決、③日本のエネルギー自給率向上、④自然エネルギー産業の育成、⑤健全な雇用の創出、⑥地域資源の有効活用、⑦エネルギー政策の地方分権化、⑧意志決定への市民参加、⑨地域社会の活性化、⑩生きた環境教育の提供、の計 10 点を、飯田哲也編『自然エネルギー市場―新しいエネルギー社会のすがた―』(2005 年)の表紙裏でまとめている。

自然エネルギー利用の拡大によって、気候変動や酸性雨などの環境悪化を防止することはもとより、エネ
(次頁に続く)

表 1-2 新たに建設される市民風車 5 基の事業概要

| 建設地 | 青森県大間町 奥戸 | 秋田県秋田市 飯島 | 秋田県秋田市 新屋町 | 茨城県神栖市 波崎 | 千葉県旭市 岩井 |
|----------------|---|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 事業主体 | 有限責任中間法人 市民風力発電おま | 有限責任中間法人 秋田未来エネルギー | 有限責任中間法人 あきた市民風力発電 | 有限責任中間法人 波崎未来エネルギー | 有限責任中間法人 うなみ市民風力発電 |
| 工事着工 | 2005 年 11 月 | 2005 年 11 月 | 2005 年 11 月 | 2005 年 12 月 | 2005 年 12 月 |
| 運転開始 | 2006 年 3 月 | 2006 年 3 月 | 2006 年 3 月 | 2006 年 9 月 | 2006 年 9 月 |
| 風車機種 | 三菱重工業(株) MWT-1000A | Repower Systems AG MD77 | Repower Systems AG MD77 | GE Wind Energy GmbH GE1.5s | GE Wind Energy GmbH GE1.5s |
| 定格出力 | 1000kW | 1500kW | 1500kW | 1500kW | 1500kW |
| 売電先 | 東北電力(株) | 東北電力(株) | 東北電力(株) | 東京電力(株) | 東京電力(株) |
| 総事業費/ 基（税抜） | 2 億 4500 万円 | 3 億 2500 万円 | 3 億 5000 万円 | 3 億 4500 万円 | 3 億 3300 万円 |
| 補助金 | 独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）より 2006 年度地域新エネルギー導入促進事業補助金交付決定済 | | | | |

（注）出資の概要は、募集総額（口数）：8 億 6000 万円（1720 口）で、「市民風車ファンド 2006」は、上記 5 箇所の風車資金を一括して募集。

（出所）グリーンファンドのホームページ（<http://www.greenfund.jp/projecta.html>）より。

利益を還元できることが特徴であり、ここが企業風車と大きく異なる点といえる。分配される利率は、全国粋が 1.5%，青森県粋が 2%，そして地元の鰯ヶ沢町粋が 3%と、風車の地元に近いほど利率が上がる仕組みとなっている。結果、総勢 135 人の出資により、総建設費約 3 億 8000 万円のおよそ半分を賄うほどの資金が集まった³⁾。

ルギー供給での重要な役割を担おうとしているが、地域資源の利用や地域事業の振興で新しい産業と雇用も生み出し、住民参加などにより地域の活性化がはかれる。

20 世紀は自動車産業発展の牽引役であったが、21 世紀は自然エネルギーがその役割を果たすものと大きな期待がされている。両者の決定的な違いとしては、自動車は石油資源の浪費や自動車災害の激化といった“負の遺産”をもたらしたが、自然エネルギーではそうしたことは考えられない。

3) 市民風車事業の波及効果として、地域活性化とまちづくりがあげられる。グリーンエネルギー青森（GEA）では「市民風車事業は、風力発電を普及させ、なおかつ地域に利益を還元するという新たなモデルを提示した。しかしより重要なのは、風力発電の普及に「市民出資」という形で貢献できたという出資者の満足感であり、この満足感を背景に新たに生み出されたコミュニティ、すなわち、GEA を媒介とした鰯ヶ沢町役場、出資者、会員の人的ネットワークは大きく評価される。

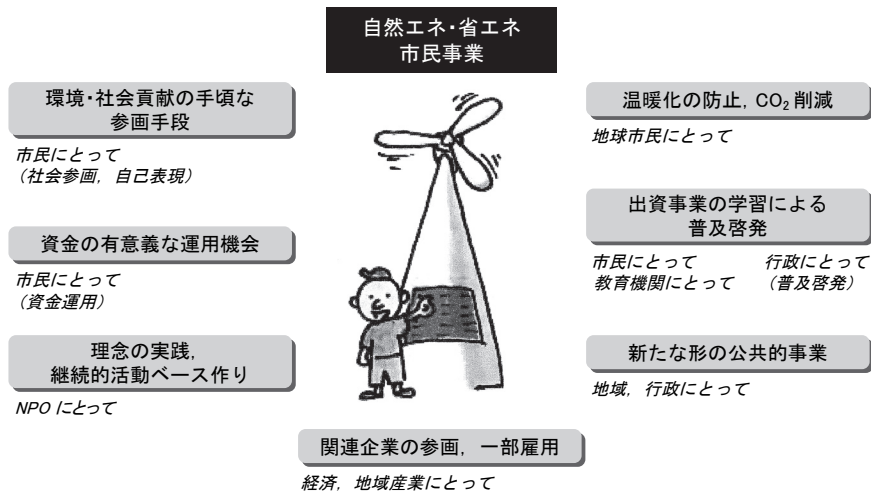
この新たなコミュニティの中でも特に重要なのは、鰯ヶ沢町における 135 名の出資者のネットワークといえる。こうしたネットワークを活用して、GEA は地域を元気にする戦略的事業として、(1) 市民・NPO・行政の協働によるまちづくり基金「鰯ヶ沢マッチングファンド」の設立、(2) 「市民風車ブランド創出事業」に取り組み、市民参加型・パートナーシップ型をキーワードとした「新しい社会的価値を生み出す先進モデル」を創る活動を展開している。

「鰯ヶ沢マッチングファンド」は、市民出資者に毎年配当される利益分配金を任意で寄付してもらい、その寄付金合計①に GEA が売電収入から同額②を拠出し、さらに①②と同額を鰯ヶ沢町に拠出してもらう、基金を設立する、という構想である。2004 年 6 月の配当では、25 万円の寄付が集まり、4 倍の額である 100 万円が基金となった。地域の課題を解決しようという市民の自発的な活動を助成している。2005 年度、第 1 回目の鰯ヶ沢町マッチングファンドの募集を行い、結果、町内外の 3 団体が決まった。

「市民風車ブランド」創出事業とは、「風丸」ブランドをつくりだすことで鰯ヶ沢の基幹産業である農業を元気にして、「鰯ヶ沢町の自立」を目指すというものである。「風丸」とは、市民風車の町、鰯ヶ沢の未来への希望を込めて名づけられた青森県特産の毛豆のことで、出資者でもある鰯ヶ沢町の地元農家に耕作を依頼し、同じく出資者である種苗業者を中心につくった企業組合が販売を担当している。この市民風車ブランド

（次頁に続く）

図1-2 自然エネルギー市民事業は、様々な関係者にとって、価値ある方向で展開



(出所) NPO北海道グリーンファンドの資料より引用

その後の市民風車は北海道・東北で建設され、2005年末までに計4基になり、出資した市民は約2000名となっている。既に日本では数基が運用（表1-1参照）されており、出資者に配当もされている。

道内では「電力買い取り枠」が満杯で新規の市民風車建設が難しいなど、国や電力会社の壁はまだ厚い。しかし市民風車には、運動への共感者だけでなく、金利を重視する層まで幅広い

創出事業においては、GEA会員および出資者を中心としたコアマーケットが形成されつつあり、今後、全国の市民風車ネットワークも活用し、コアマーケットを拡大させながら、「共感マーケット」の構築を目指していこうとしている。以上は、グリーンエネルギー青森のホームページより紹介。

なお風力発電以外にも太陽光発電を利用する動きも各地に生まれている。自然エネルギー市民の会およびおひさま進歩エネルギー有限公司のホームページから、以下要約・編集紹介したい。

市民風車同様で、NPO法人など市民が主体となり、広く一般から集めた資金で発電。その電力を売って、利益を出資者に分配する。生まれた電力や利益が、地域活動などに還元されるケースもある。歴史の浅いシステムだが、今のところ順調のようだ。銀色のパネルが日光を浴びて、あちこちの屋根に広がっている。

長野県南部の飯田市。保育園や公民館、児童センター、市の公共施設を中心に約38カ所の屋根に、太陽光発電のパネル約千量分が設置されている。名付けて「おひさま発電所」。

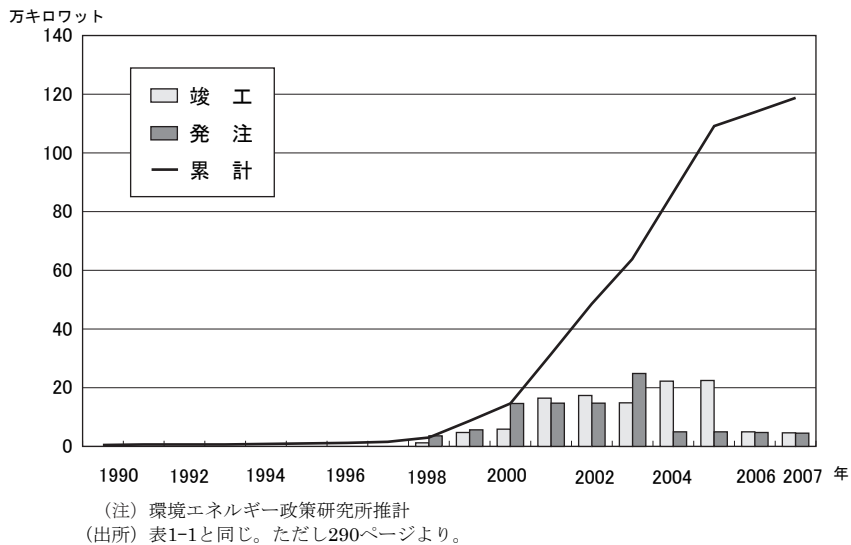
廃油のリサイクルなど同市で環境問題に取り組んでいた住民たちが一昨年に設立した有限会社「おひさま進歩エネルギー」（原亮弘社長）が、約1億3000万円をかけ設置した。環境省のモデル事業として得た国の補助金を除き、約6000万円は一般の出資金だ。発電した電気は各施設で使い、残りを中部電力に販売する。昨年1年間で、約25万キロワット時（約70世帯分）を発電。うち約4割を販売した。

出資方法は一口10万円と50万円の二通り。一口10万円の場合は10年間で、50万円の場合は15年間で出資金を返済し、それぞれ年2%、3.3%の利回りで利益を分配する計画だ。

太陽光発電分の約6000万円を含め、商店街で行う省エネ事業費など資金約2億円を、同社は同市民60人を含む全国の約470人から、約1カ月半で集めた。出資者の中には「未来へのプレゼント」と子や孫の名前で出資した人もいる。

「非常に短期間に集まりました。関心の高まりを感じます」と原さん。「環境にやさしいエネルギーに投資したい」「自分の望む使い道にお金を預けたい」—そんな考えを持つ人たちが増えている。

図1-3 日本の風力発電市場の展開と予測



出資が広がっている。風車の設置場所は地理的要素等に左右されるが、出資という形なら活動は無限に広がる。経済要素を加えた新しい形の市民環境運動が、日本の未来を動かそうとしている。そして2006年には青森、秋田、茨城、千葉に合計5基の市民風車が建設され、運用も1部で開始している（表1-2参照）。この5基の市民風車の建設は「市民風車ファンド2006」と呼称され、出資額は1口50万円で、青森（1基）、秋田（2基）、茨城（1基）、千葉（1基）に計5基の風車を建設して一般家庭約4500世帯分のクリーンな電気を生み出そうという計画である。この計画を主宰するために設立された「株式会社自然エネルギー市民ファンド」は、「原発や化石燃料にばかり頼らず自然エネルギーで電気をつくりたい…。そんな思いをともにする市民が資金を出し合って、持続可能なエネルギー社会の実現をめざそう」と呼びかけ、幅広い賛同を得たのである。

自然エネルギー市民基金代表理事で「NPO・環境エネルギー政策研究所」（東京）の飯田哲也所長は、新エネルギー普及に重要なものは「地方自治体の政策＝エネルギーに関する地域の自己決定」と指摘している。このコンセプトは「公共交通」整備・運営に関しても同様と考えられる。

現時点の市民共同方式の公共交通の芽生え・開花を次に紹介していきたい。

2. コミュニティバスでの市民共同方式の開花

採算がとれず、行政からの赤字の補助金もうち切られてバス路線を廃止する動きが、地方路線を中心に1980年代から本格化してきた。2002年以降はバス事業の規制緩和がとられたこ

ともあって、地方部、都市部を問わず、タクシーと並んで“住民の最後の足”であるバス輸送は一層危機的な状況を強めてきた。

そうした中で注目されるのは、地方自治体の積極的な取り組みである。乗合バス事業の衰退による既存のバス路線の廃止に対応するためや、長寿社会に向けたまちづくりの視点などから、自治体が魅力的なバスの運行に乗り出してきている。とりわけ 100 円バスの登場に象徴されるコミュニティバスの増加があげられる。ある調査（1999 年 3 月時点の集計）では、コミュニティバスを導入している市町村の数は、全国で 209 に及んでいるし、その後も増加している。

このブームをつくったのは 1995 年 11 月に東京・武蔵野市に登場した「ムーバス」といえる。すでに色々な所で紹介されているように、運行を始めるまでの周到な準備・事前調査と利用者の本音の要望を積極的に取り入れたことで、魅力あるバスづくりに成功した。「ムーバス」は、「交通空白地域」（交通過疎地域ともいう）を解消し、生き生きと自由に移動出来る、まちづくりを指向したもので、車体、ルート、頻度、運賃がうまく機能し成功した例として、全国に発信した。

このバスは武蔵野市が 1995 年 11 月から、地元関東バスに運行を委託し開始したもので、29 人乗りのミニバスを使って、JR 中央本線・京王井の頭線の共通駅吉祥寺駅と住宅街を 30 分かけて循環する。運行間隔は 15 分であり、待たずに乗れる点や 100 円均一の運賃制で、買い物や通院に使う高齢者に特によるこばれており、すっかり市民の足として定着している。この路線は「吉祥寺東循環線」と後日命名されている。当初市はミニバスを 3 両保有し、年間 2000 万円の運行補助金支出を予定していたが、1998 年度からは黒字に転換している。武蔵野市ではその後 1998 年 3 月に第 2 路線、2000 年 11 月に第 3 路線、2002 年 3 月第 4 路線を開設し、2004 年 11 月第 5 路線開設と、地域の交通空白地域解消を積極的に展開してきた（表 2-1 参照）。

武蔵野市の「ムーバス」の成功の基礎には、周到な準備期間を置いたことなどに加えて、新宿駅から 15 分という都心近郊の都市で、潜在的な移動需要に著しく恵まれていた点がある。「ムーバス」効果が全国発信し、日本各地の自治体関係者の視察が殺到し、コミュニティバス運行が広がっていった。しかしこのシステムを他の市町村にそのまま移植してうまくいくとは限らない。金沢市の「ふらっとバス」、愛知県長久手町の「N バス」、鈴鹿市の「C バス」など高い評価を受けているところは、魅力あるバスづくりに大変な努力が払われての成果である。

各地で運行されているコミュニティバスがすべて成功しているとは限らない。いや失敗したところのほうが多いといえる。行政がいわば「上から」一方的に走らせるもので、「ムーバス」運行の教訓や精神を踏まえ、単に型どおりのアンケート調査をし、ミニバスと補助金を用意すれば、おのずと成功すると考えている地方自治体の姿勢が大きく問われているといえる。

ムーバスは、タイプでいうと「自治体主導型」といえるもので運行の赤字を基本的に行政か

表 2-1 東京都武蔵野市のムーバス 5 路線の概要

| 路 線 名 | | 運行開始日 | 年間利用者数（2005 年度） | |
|-------|---------|------------------|-----------------|----------|
| 1 号路線 | 吉祥寺東循環 | 1995 年 11 月 26 日 | 1,117.8 人／日 | 24.8 人／便 |
| 2 号路線 | 吉祥寺北西循環 | 1998 年 3 月 8 日 | 1,803.0 人／日 | 29.8 人／便 |
| 3 号路線 | 境南・東循環 | 2000 年 11 月 26 日 | 524.4 人／日 | 12.5 人／便 |
| | 境南・西循環 | | 827.2 人／日 | 19.7 人／便 |
| 4 号路線 | 三鷹駅北西循環 | 2002 年 3 月 23 日 | 856.8 人／日 | 22.5 人／便 |
| 5 号路線 | 境西循環 | 2004 年 11 月 27 日 | 921.6 人／日 | 15.9 人／便 |
| | 境・東小金井線 | 2005 年 5 月 29 日 | 439.1 人／日 | 15.2 人／便 |

（注）2005 年度年間利用者は約 234 万人（1～5 号路線計），なお武蔵野市の人口は約 13 万 1000 人である。

（出所）武蔵野市役所広報課のホームページ等より作成。

らの補助金に依存するものといえる。コミュニティバスの運行形態には様々なものがあり⁴⁾，主にムーバスや東京都杉並区（すぎ丸），金沢市（ふらっとバス）を始め多くの自治体で採用されているように車両を自治体が所有する「運行委託」のものが多い。しかし山梨県三郷市や東京都足立区（はるかぜ）に見られるように行政は路線設定にのみ関与し，費用負担を一切しないものもある。また東京都世田谷の南北バスのように補助をするだけという路線もある。

そうした中，醍醐地域のコミュニティバス（京都）など住民組織が主体となって地域交通を企画・運営する事例が最近いくつか出てきており，予想実績を大きく上回る利用成果をあげているのが注目される。その特徴は，地域住民が主体となり，民間バス会社に運行を委託し，地域の企業などに支援してもらうなど，行政でも企業でもなく，地域住民主導でコミュニティバス事業に取り組んでいることであろう。今後，財政逼迫に悩む自治体や規制緩和下で経営状況を打開したいバス会社にとっても注目に値する地域バス事業の新たな形といえる。

2002 年 2 月からの乗合いバスの需給調整規制の廃止によって，バス市場には様々な変化が生まれつつある。その一つとして注目すべき点に，市民の役割の変化がある。バス事業者が独占的に路線やダイヤを決めてきた時代から，誰もがアイデアを出し合うことのできる状況へと変化したことによって，市民の側に大きな可能性とそれに伴う責任が課せられるようになった。そのような状況下において，市民組織が公共交通事業にかかわっていくことの可能性と課題に

4) コミュニティバスには，多種多様な運行の仕方があり，これら包括し一つにまとめることはできない。鈴木は次のような要件を満たしているものをコミュニティバスと言うのが適切ではないかと述べている。「(1) 市町村が計画し，運行主体となるか，あるいは運行支援を行なう。(2) 需要規模は小さく，既存の交通機関でサービスできなかった領域をカバーする。(3) 地域住民の生活に根ざした移動ニーズに対応することを輸送の目的とする。(4) ごくローカルな地域性を反映した運行形態やシステムをとる。このため必ずしも既存の路線バスの考え方によらず多様な選択肢をもつ。(5) 沿線住民を主体に不特定多数の利用を前提とした乗合輸送を基本とする。(6) 採算性は（必要だが）第一義ではなく，何らかの財政支援または補助を背景とした社会的サービスと位置付ける。」（鈴木文彦『路線バスの現在・未来 part2』グランプリ出版，2001，pp.150-151。）

について、京都市伏見区山科の醍醐コミュニティバスと神戸市灘区住吉の「くるくるバス」の取り組み事例をもとに、運行までの経緯および背後にどのような問題があるかを中心に考察したい。

（１）京都・醍醐コミュニティバス

醍醐コミュニティバスは京都市南東部の住宅街を走る「市民共同方式」のコミュニティバスである。京都の山科醍醐地域に、全国でも初めてとされる住民組織が運営主体となって 2004 年 2 月から走り始めたものである。5 万 4 千人の住む醍醐地域（10 の小学校区からなる）をカバーする、4 路線の本格的なバスネットワークである。

このコミュニティバスは、京都市地下鉄の醍醐駅と民間病院を起点に、車のすれ違いにも苦勞する住宅地内の細い道を通り地域をきめ細かくめぐる 4 路線で、総延長は約 35 km である。平日は朝 7 時すぎから夜 8 時まで約 170 便、休日は 140 便を、住民組織から委託された民間バス会社のヤサカバス（京都の大手タクシー事業者の彌栄自動車が路線バス事業へ進出のために設立した子会社）が運行している。完全パターンダイヤ（毎時同じ時間に運行）の採用で 1 時間、30 分、20 分間隔でのダイヤは極めてわかりやすい。乗り換えパターンもととのっている。

運賃は均一で 200 円、一日券は 300 円となっている。醍醐地域 10 校区の自治町内会連絡協議会や 6 つの地域女性会などで作る NPO 法人「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」が運営主体である。

開業以来利用者数は一日平均乗車人数の目標とされた 500 人を上回って順調に推移し、2004 年 4 月に 5 万人、同年 7 月には 10 万人、12 月には 20 万人と、当初予想を突破した。2006 年度以降も利用者数は右肩上がりである。

このコミュニティバスは、自治体の補助金なしで、地域が支えるシステムを地元住民組織とバス事業者（ヤサカバス）とが構築したものである。市民の会という NPO による地域住民の自主運行ではあるが、地元の商業事業者、寺院、病院等のパートナーズの支援⁵⁾＝運行協力金の拠出があることがポイントである。なお運行に至る過程で活躍したコーディネータの存在も見

5) パートナーズの支援で運行されているコミュニティバスとして、三重県四日市市で NPO が運行している「生活バスよっかいち」がある。「三重県四日市市では 2000 年、それまで走っていた路線バスが廃止になったのをきっかけに、地域の住民が路線バスを作ってしまった。まずは路線を廃止したバス会社に実際の運行を請け負ってもらうことにしたが、月々 80 万円の経費が必要となった。そこで思いついたのが、路線沿線のスーパーや病院などに協賛金として負担してもらおうというアイディア。ねばり強い交渉の結果、合計 50 万円を毎月負担してもらうことが出来た。さらに半年間の試験運行を行い、十分なニーズがあることを示すことで行政からも月々 30 万円の補助金を引き出すことに成功した。こうして生まれた路線は、地域の生活の足として利用され、多いときには座席にすわれないほどに混み合う人気路線となっている。」（NHK 2 チャンネルの「難問解決・ご近所の底力」で「バスも鉄道もない／生活の足が欲しい」のテーマで 2003 年 10 月 30 日放映された際のテロップ文より）。この NPO の名称は 生活バス四日市である。

なお 2002 年 4 月から愛知県小牧市の桃花台ニュータウンでまったくの任意団体である「桃花台バス運営会」による運行が会員制で行われている。また地域協議会方式でのバス運行は、東北諸県をはじめ全国で多数事例がある。

逃してはならない。車両はヤサカバスの所有で、ミニバス 2 台とジャンボタクシー車両 1 台が使用されている。

醍醐コミュニティバスの運行では、次のコンセプトが明示されている。

1. 真に「コミュニティ」のためのバスシステムに
 2. これまでの公共交通とは異なるニーズに対応
 3. 地域全体をカバーしたネットワークに
 4. 気楽に乗れる運賃体系に
 5. コミュニティを活かした市民本位・市民参加の仕組みづくりにつなげる
- では、より詳しく見ていきたい。

醍醐コミュニティバスが生まれるまでの経緯

醍醐地域は地域を縦貫する 3 本の幹線道路がいずれもバス路線になっており、従来の感覚で考えると公共交通不便地域とは言えない。しかし、実際には、山沿いの坂の上などに多くの住宅が立地しており、高齢化も進んでいる上、細い道路も多いことなどから、特に高齢者や子どもにとってはバス停までのアクセスが不便であった。1997 年に京都市営地下鉄東西線が開通するまでは、山科醍醐地域には京阪バスと京都市営バスが併存して走っており、現在の地下鉄醍醐駅の近くには、市バスの醍醐営業所もあった。醍醐地域から市中心部の四条河原町や三条方面にのりかえなしで直接行ける市バスは、本数はそれほど多くはなく、遠回りで時間のかかる系統もあったが、便利であった。

しかし京都市地下鉄東西線（二条駅～醍醐駅間、12.7 キロ）の開業を機に、京都市はコストや採算性の観点から地下鉄重複区間である山科醍醐地域の市バス路線を全廃した。京阪バスが市バス路線の一部を移譲され、再編して運行している。

地下鉄が開通し、公共施設や大型スーパーなどが入居した複合施設（パセオ・ダイゴロー）付きの立派な醍醐駅ができたものの、市バス路線が大幅に無くなりアクセスが非常に乏しい実態が改めて浮き出てきた。醍醐駅にアクセスする京阪バス路線はあったが、幹線道路を中心に走るため、幹線道路からかなり離れた住宅街や坂の上の団地など的高齢住民にとっては、駅へのアクセスは極めて問題であった。市バス廃止での不便を解消するため、地元の自治会が中心となって「醍醐地域にコミュニティバスを走らせよう」という動きが出てき、「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」が結成された。市バスでの運行や、市の補助金支給を要請したが、がんとして聞き入れられなかった。

このように当初は、行政に対してバス運行を要望する活動が展開されたが、実現には至らなかったため、最終的に、市民の会が自らの力で運行を目指すこととなった。路線バス事業の規制緩和が実施された時期であり、地元京都の大手タクシー業者の彌栄自動車が住民と共同して

計画づくりを行うことに協力的であったことなどから、住民が主体となったバスの運行計画が具体的に進行していった。会ではコーディネータの力を借りて3年間の歳月をかけて住民の意向調査や、ルートやバス停位置等を検討する集会をたびたび重ね、2003年6月にはヤサカバスと「市民の会」および地域の主要な法人・団体である総本山醍醐寺と医療法人医仁会武田総合病院、醍醐駅大型商業総総合施設パセオ・ダイゴロー（東館・西館）とが運行に関する契約を締結、11月に路線バス運行許可を申請した。申請はすぐに許可され、2004年2月から全国でも珍しい自治体の補助をまったく受けず地域住民が運行する4路線のバス運行が開始されたのである。

路線

この路線は下記4路線で地下鉄醍醐駅または武田総合病院を起終点として設定されている。

- 1号線：醍醐駅～北後藤団地～小栗栖団地～武田総合病院／60分間隔
- 2号線：武田総合病院～ねねの湯～醍醐駅～中山団地～上ノ山団地口／30分間隔
- 3号線：醍醐駅～端山団地～日野小学校～ねねの湯～武田総合病院／60分間隔
- 4号線：醍醐駅～醍醐寺～柿原町～醍醐寺～醍醐駅（循環）／20～40分間隔

このコミュニティバスは、住宅地と地区内の鉄道駅・公共施設・商業施設・病院等を結ぶもので、既存バス路線とはできる限り重複しないようなルートとしている。地下鉄醍醐駅とそれに直結した商業施設を起点にした4路線で、昼間時間帯には20分～1時間間隔の完全パターンダイヤ（毎時同じ時間に運行）による、1日約170便の本格的ネットワークとなっている。運賃は1回200円だが、格安の1日乗車券（300円）の導入で、1日平均3回以上の利用を得て、地域の回遊性を高めることに役立っている。幹線道路を主体として運行されている従来のバスに対して、住宅街をきめ細かに運行するルートを採用して、バス停間隔も短くし、高齢者などの公共交通の利用可能性を高めようとしている。単に交通だけでなく、環境・福祉・医療・教育などの視点に立った、住みやすく魅力のある持続可能なコミュニティを生み出していくねらいがある。

日中の買い物や通院など市民生活にマッチしたものとなっている。ルートは狭い道路などに入りながら坂の上にある団地をこまめに周り、アクセス性を重要視するなど、武蔵野市ムーバスがねらった交通空白地域を廻る路線形態となっている。駅・公共施設が集まるエリアを拠点とし、副次的な拠点として総合病院を設定している点や観光客ターゲットの路線は目新しい。

また、各路線の乗り継ぎに配慮したダイヤを採用しているほか、乗り継ぎに便利な割安の1日乗車券の発売も車内で行われており、拠点となる醍醐駅（商業拠点でもある）での乗り継ぎにより地域内はカバーされている。

運営の形態

醍醐コミュニティバスの運営主体はNPO法人「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」であるが、実際の運行はヤサカバスが当たっている。主財源は一乗車均一の200円、一日乗車券300円の運賃であるが、これだけではまかなえない。先にあげた4つの主要な法人・団体からのまとまった協力金、その他の地域の事業者からの協力金・広告料などの収入で補っている。また、「個人応援団」（年会費3000円または10000円）が組織されている。

住民組織が、専門家のアドバイスを受けながら沿線企業などからの協賛金を原資にした手づくりの路線バスシステムを構築したもので、これまで日本の公共交通の経営原則であった独立採算性原則を乗り越え、沿線企業などは集客やまちのにぎわい創出の恩恵を受ける受益者と見なし、一定の運行協力金（協賛金）を徴収している。沿線企業などからの運行協力金を取り込んだこの新しい地域交通システムには、「もはや従来の赤字という考えはない」とコーディネータをつとめた中川大・京都大学助教授は指摘している。

醍醐コミュニティバスの評価と課題

市民の会と事業者と協力施設の三者がそれぞれの能力を最大限に発揮することによって、従来は成立しなかったまちづくりとその基盤をなす公共交通運行システムを実現した点を高く評価したい。

a．市民共同方式による新しい事業モデル

市民の会が路線やダイヤを決め、バス停位置も事業者と共同で市民の会が決める。運行は交通事業者が担当することとし、運転士の資格を始めとする安全面などは通常の路線バスと同等のレベルを確保して道路運送法第4条の路線とする。商業施設等は利用促進活動を行うとともに資金的な支援を行う。

既存のバス事業者が採算面において成立が難しいとしていたところで運行するものであり、運賃収入だけでは採算は難しいと当初から予想された。そのため、実現に向けての特徴的な仕組みとして、商業施設・病院・寺院などの中核的な施設を始めとする地域の様々な協力施設・との連携を基本とするスキームが生み出された。具体的には、市民の会が協力施設等から一定額の協力金または広告費を受け取り、バス会社の経費と運賃収入との差額分を事業者に支払う方式である。協力金の上限を設定していて、交通事業者もリスクの一部を分担する方式である。

名実ともに「市民の、市民による、市民のための醍醐コミュニティバス」となったこの仕組みは、コミュニティバスは地域全体の福利（社会的便益）にプラスになるとの市民合意が根拠となっている。公共交通が地域にもたらす便益をバス事業に地域が共同して還元する新しいコミュニティ・トランスポートモデルと評価されている。

市民がプロジェクトに参画することによって公共交通を自らの問題として捉えるという視点

が生まれてきた点は重要である。「バスの利用者が多かった日は嬉しい」と一般市民が感じるような状況になっており、公共交通にとって大きな力が形成され、公共交通に対する価値意識の変化が生じたことは重要な要素である。

b. 地域コミュニティの活性化

醍醐コミュニティバスは、これまで路線バスが入らなかった住宅地域を含め細かく運行するバスサービスを提供することにより、高齢者などの公共交通の利用可能性を高めている。また、単なる交通システムとしてだけでなく、様々な住民の活動を結びつける掛け橋にもなっている。高齢者の活動機会の増大、武田総合病院等への通院の不便さの解消が地域活性化につながった。

次に課題としては、

a. パートナースhipと人材育成の必要性

一般の市民に、路線バス事業すなわち一般旅客自動車運送事業に関する専門知識が少ないことは当然であり、市民だけでこれを実行することは難しい。制度等に関する正確な知識は必要である。特に、「安全面」にかかわることについてはプロのチェックは欠かせない。この意味において、市民組織と事業者がパートナーシップを組むことは重要であるし、これらをコーディネートする役割を果たす NPO などの人材も重要な役割を果たしていくものと考えられる。コーディネートの部分について行政がその業務に資金支援することが必要と考えられる。

b. 費用負担面での脆弱性

主要な運営財源のひとつとして協賛金を提供するスポンサー企業との間で運行協定を結んでいるが、通常は単年度契約で1年ごとに更新される。利用客数を増やすことがスポンサーをつなぎ留める唯一の手立てとはいえ、協賛金廃止の危険性は常につきまとう。

主要4法人・団体以外の小口の協力金や、個人の支援者の拡大にとりくんではいるが、景気が低迷すれば地元の中小企業などからの安定した協力金提供はなかなか難しいことが予想される。個人の支援者も、路線バスをもっとも必要としている高齢者や移動制約者は負担力が小さく、負担力のある人はふだんは自分のマイカーで動き、路線バスはほとんど利用しないという構造が課題となっている。

以上、2004年2月から運行されている醍醐コミュニティバスについて、取り上げてきた。これまで公共交通は市民の手の届かないところで運営されてきたというのが、市民の実感であると考えられる。規制を行政が行い、交通事業者がそれに従って交通サービスを提供するという状況下においては、交通事業者に積極的に市民との共同プロジェクトを進めていくという意識が生まれるはずもなく、市民が直接かかわれる可能性は低かった。しかし、規制が緩和され競争が前提になったことで、市民の側が事業者をパートナーにして手づくりの公共交通をつくり出すことが可能となり、事業者の側としてもこのような動きに対応していく必要が出てきたのである。次に見る神戸市の山麓の住宅地と JR 駅とを結ぶ「住吉台くるくるバス」は、まさ

に意欲ある事業者をパートナーにして実現出来た好例である。

（2）神戸・住吉台くるくるバス

六甲山麓に広がる高台（住吉台）の住宅団地と JR 住吉駅間とを結ぶ路線を 2005 年 1 月 23 日から本格運行している「住民主導」のコミュニティバスサービスがある。このコミュニティバスも、醍醐コミュニティバス同様構想段階から住民主導で導入が進められ、「自分たちのバスを支えよう」の意識が地元で極めて高く、自治体からの補助金や地元協賛金に頼らず運賃収入のみでの運行が可能であることで全国発信している。このバスは地域が支えるシステムを地元住民組織とバス事業者（みなと観光バス）とが構築したものである。

このように醍醐コミュニティバスと違い、パートナーズの支援＝運行協力金の供出がない点が大きな特徴である。バスは国産の 28 人乗りマイクロバスが使用されている。リフト付きに対応し、また補助ステップを取り付けるなどの工夫が見られる。

路線コンセプトとしては、これまでの「ムーバス型」や公共施設循環型のコミバスではなく、垂直エレベーター的な「高低差」のギャップを解消する往復循環型ルートのバスサービスである。住吉台地区は六甲山麓の山腹にあり、バス路線のある主要道路から急坂か長い階段を使わなければたどり着けない。そのため高齢者等の移動は極めて厳しく、「おでかけサポート」が不可避である。行政主体ではなく住民主体のコミュニティバスといえる。

住吉台くるくるバスが生まれるまでの経緯

東灘区住吉台は、地形としては、急な坂道、狭い道路で、大部分が住宅地となっている。JR 住吉駅までは車で 10 分程度であるが、六甲山麓の傾斜地の地形から長らく公共交通サービスを受けられないままであった。麓までは神戸市営バスが運行されてはいる。人口がだんだん減少している状況で、高齢化も市全体の平均を上回るペースで同時進行している。これまで住吉台ではクルマなしでは生活できず、自動車を保有していることが当たり前の世帯がほとんどである。しかし、高齢化がすすむにつれ、公共交通の確保が急務となってきた。こうした状況のもとで、関係各機関に要望陳情を繰り返してきたが、バス導入は実現しなかった。

ようやく国の「全国都市再生モデル調査」による実証実験を地元の NPO が申請して実施することができた。実証実験では最初無料で運行した後、有料化してからの実験でも利用者は減ることはなかった。このようにバスの必要性をみんなの乗車行動で示したということが、実験に终らず事業化への大きな推進力になった。

2003 年度内閣官房・都市再生本部の『全国都市再生モデル調査』として「くるくるおでかけネットワーク」調査事業が、試験運行を経て 1 年が経過した時点でおこなわれた。

本格運行に向けた「東灘交通市民会議」が設置され、「市民合意」が出来上がっていった。

地域交通を協働と参画で実現するのに、この「交通市民会議」の果たした重要性は大きい。東灘交通市民会議は座長を森栗茂一大阪外語大教授（NPO 法人神戸まちづくり研究所副理事長）が務め、自治会・マンション管理組合等の住民組織、NPO、ふれあいまちづくり協議会、バス事業者、行政などで構成され、話し合いを重ねるなかで住民、行政、事業者がそれぞれの役割を理解し合うことができた。運行に向けてクリアしなければならない様々な問題は、交通市民会議を通じた「多面的な協働」の中でプロセスをすべて透明にして解決を図った。ルートやバス停も住民自らが参画し決めることで、バスへの愛着が深まり、わがまちのバスという認識が強固なものになっていったのである。

やる気のある新しい発想をもったバス事業者の「みなと観光バス」が参画し、今までの事業者がもっていた価値観やコスト体質とは違う効率的で質の高いサービスを提供したことは大きな意義をもっている。バス事業の規制緩和が良い意味で発揮された例といえる。こうして「住吉台くるくるバス」は 2005 年 1 月 23 日から運行されている。

路線

路線は JR 住吉駅を起点に東灘区役所を経て一気に丘陵地を登って住吉台地区東側を回り最も標高が高いエクセル東（マンション名）まで行って折り返す。復路は県住前までは往路と同じだが、その後は地区の西側を回るように下り、県道に出てからは同じルートで住吉駅に向かうものである。

運賃は大人 200 円、小人 100 円であり、定期券も各種そろっているが 1 日乗車券はない。

ダイヤは早朝 6 時台から夜 9 時台まで運行されており、12、13、14 時台と 21 時台は各 2 本だが、それ以外は各 4 本となっている。

運営の形態

みなと観光バス(株)の直営である。これが醍醐コミュニティバスとの違いとして、全国発信した点であろう。パートナーシップが実を結び当初の目標であった乗車人数 700 人／日の数字を既に 800 人／日まで上昇させているが、これは住民の意識の高揚でもあり、クルマでなくても便利な生活ができることを住民が確信して、クルマからバスに乗り換えたことにある。沿線地域ではバスが運行されてから、車を手放したという人が多数出てきているのである。

住吉台くるくるバスの評価と課題

まさに住民の「おでかけ」をサポートするバスサービスであり、複数回の社会実験によるニーズの把握、NPO 主導とすることでの住民・地域のバスサービスという実施形態が成功の秘訣と見られる。

住吉台は神戸市東灘区の北にある閑静な住宅街であるが、まちへ行くにも坂が多く、開発から30年以上経過して住民の高齢化が著しく進み、日常の移動手段、交通問題が長らくの地域課題⁶⁾であったが、全国各地でこうした地域は数多くある。

横浜の「はまちゃんバス」などと同じく急坂などにより移動制約者の外出機会減少などの問題解決のためのバスとして応用が可能なものといえる。地域が主体になって自分たちが望む交通網を作り上げた好例であるだけでなく、真の意味での「公共交通空白地域の解消」を図っている例として大いに参考になる。

市民がつくる交通というのは、地域全体で継続して支えていく仕組みが大事である。運行開始後住民が中心となって「くるくるバスを守る会」が組織された。住吉台では、くるくるバスがきっかけとなって、住吉台を孫子の世代まで安心して暮らせるまち（サスティナブル・コミュニティ）にして行こうという機運が高まってきた。このことはバスが単なる移動手段であることを超えて、「まちづくりの装置」として住民と住民をつなぐ役割を確実に果たしつつあると言えよう。

市民によって支えられる地域公共交通が生まれて、それが生まれたところに元気が出てくるというような形になっていく時代がまさに来ているのである。

以上、2件の市民共同方式のコミュニティバス運行事例を見てきた。車に過度に依存しない持続可能な都市づくりの要請から公共交通を活用した地域振興・まちづくりの必要性が高まっているだけではなく、高齢者福祉や環境保全の側面などからも地域交通の再生が一段と求められている。そうした中で自治体の財政難や地域活性化の必要性増大などを背景に、市民・NPOなどがバスなどによる地域交通システムを企画・運営する動きが全国で広がり始めている。

小回りの利く持ち味を発揮、運行ルートや停留所設置などで利用者本位の運営ができるのも強みである。事業の継続性をどう担保するのかなど課題もあるが、市民・NPOによる企画・運営は地域交通再生へ向けた新たな運営形態として今後広がってほしい。

3. 鉄軌道廃止の危機を乗り越えた市民共同方式の力

2005年の3月末にもまた、いくつかの中小鉄軌道路線が姿を消した。クルマ社会と少子化

6) 昭和40年代の入居開始以来、住吉台住民の悲願が、住民、行政、バス事業者、まちづくりの専門家などのスクラムと関係機関の大いなる協力・支援により実現した。

「地域でバスを走らすことは、簡単にどこでもできるものではないと思っています。行政へ要望活動を行う従来のやり方ではなく、課題を解決するために自分たちに何ができるかを考えてきたこと、NPOや事業者などそれを応援してくれる人がいたこと、取り組みの過程でも、実現を阻害している要因、状況についてできる限り地域に情報提供し、住民も我慢強く協力してくれたことなど、多くの要素があって実現できました。住吉台には六甲登山道もあり、住吉台以外の人もご利用を」（渦が森ふれあいのまちづくり協議会副委員長の永原隆憲さんの新聞談話より）。

表 3-1 都市内・都市近郊鉄道路線の廃止と再生の事例

| 年 次 | 事業者・路線 | 結果・現状 | 路線 km | 特 記 事 項 |
|--------|------------------------------------|-----------------------------|-------|---------------------------------|
| 2001 年 | 名古屋鉄道谷汲線／揖斐線 (の一部)／八百津線／竹鼻 線 | 廃止・バス転換 | 30.8 | |
| 2002 年 | 長野電鉄河東線 | 廃止・バス転換 | 12.9 | |
| | ●加越能鉄道万葉線 | 万葉線(株) (第 3 セクター) が 継承 | 12.8 | |
| 2003 年 | 近畿日本鉄道北勢線 | 三岐鉄道が継承 | 20.4 | 「幹線鉄道活性化事業補助」 が適用 |
| | ●京福電鉄永平寺勝山線／ 三国芦原線 | えちぜん鉄道 (第 3 セクター) が継承 | 53.0 | |
| | JR 西日本可部線 | 廃止・バス転換 | 46.2 | 継承事業者の設立が試み られたが、具体化に至ら ず |
| | 名古屋鉄道三河線 | 廃止・バス転換 | 25 | |
| 2005 年 | 日立電鉄 | 廃止・バス転換 | 18.1 | 継承事業者を公募した初 の事例。存続には至らず |
| | 名古屋鉄道岐阜市内線／美 濃町線／揖斐線／田神線 | 廃止・バス転換 | 35.6 | 新会社設立準備中 |
| 2006 年 | ●南海電鉄貴志川線 | 和歌山電鐵が継承 | 14.3 | 継承事業者を公募し決定 |
| | ●JR 西日本富山港線 | 富山ライトレール (第 3 セク ター) が継承 | 8.0 | |

(注) ●印はこの節でとり上げた事例である。

(出所) 環境自治体会議編刊『環境自治体白書』(2006 年版)、50 ページの表 1 を修正して引用。

の波に押された利用者減，経営難，そして廃線という宿命には，あらがえないのか。鉄軌道が廃止されても，バスが用意されるが，そのバスの利用はそれまでの鉄軌道利用の半分以下になるといわれている。そして，そのバスもやがては廃止をたどる…。

加越能鉄道を引き受けた万葉線，京福電鉄の路線を引き受けたえちぜん鉄道，南海貴志川線を引き受けた和歌山電鐵の事例をとりあげる。いずれも廃止の危機に直面し，市民共同方式の取り組みで不死鳥のごとく再生したものである。また市民共同方式でなく廃止を回避した富山ライトレールの課題についても取り上げた。

(1) 万葉線 市民運動の成果で，「第 4 セクター」化で再生

万葉線は正式には高岡駅前駅～六渡寺駅が軌道の「高岡軌道線」，六渡寺駅～越ノ潟駅が鉄道の「新湊港線」の 2 路線に分かれているが，一体の路線として運行されている。8 世紀，天平時代に越中国守として「万葉集」の編者である大伴家持が赴任し，数多くの歌を残したことに因んで，加越能鉄道時代の 1980 年に「万葉線」という愛称が付けられた。

高岡駅前一越ノ潟の 12.8km を結ぶ万葉線は，富山地方鉄道が 1948 年 4 月に地鉄高岡一米島口，伏木線・米島口―伏木港を開業したことに始まる。1951 年 4 月に新湊（現：六渡寺）ま

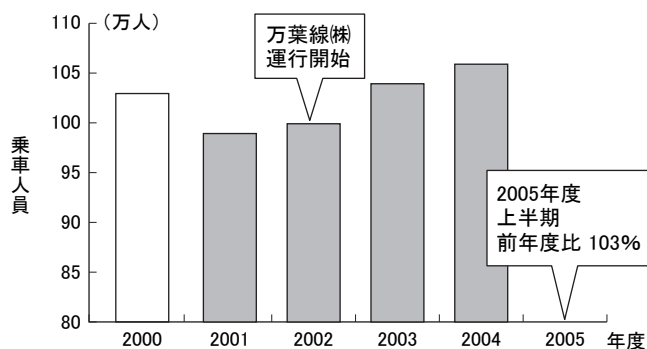
で全通し、射水線（新富山―新湊）と接続して、高岡―富山で直通運転が行われていた。その後、高岡市内のバス路線が富山地方鉄道から関連会社の加越能鉄道に譲渡された1959年4月に、高岡駅前一六渡寺間が加越能鉄道に譲渡され、さらに富山新港建設に伴い1966年4月に、射水線の越ノ潟―新湊間も加越能鉄道へ引き継がれた。伏木線は、1971年8月に廃止された。

万葉線は、路面電車が存在する都市としては人口規模が小さい上、地域の自動車保有率が高いという立地上のハンディを抱えてきた。地元の加越能鉄道が運行してきたが、1976年9月に洪水で庄川鉄橋が流出し、運休で利用客が著しく減少し経営環境が悪化した事を理由に、加越能鉄道は廃止・バス代替の意向を示してきた。その後も、何度か大きな危機を迎えたが、県や地元自治体、経済界や自治会、利用者有志などによる存続運動が続けられてきた。富山県、高岡市、新湊市による補助制度の創設や、「万葉線対策協議会」や「万葉線を愛する会」、「RACDA 高岡」の活動などがあげられる。

もはや廃止は避けられない状況に立ち至り立ち上がったのが、高岡駅前の商店街で洋品店を営む島正範さんを中心とした「RACDA 高岡」の人々であった。この活動は、2004年9月20日にNHK・2チャンネルの「難問解決・ご近所の底力」で「生活の足・鉄道を守れ」で紹介されたが、まず始めたのが勉強会で、鉄道をまちづくりの中でどのように生かして行くべきかを皆で学び議論した。そして、地域の自治会などを通じて人々に集まってもらい「鉄道の存続」を訴える、いわゆる「出前講座」を開いたのである。当時は「赤字の鉄道は無用」「車の方が便利」「バスで充分」といった考え方がまん延していたが、出前講座を通じてこうした考え方を地道にくつがえし、鉄道存続の賛同者を増やしていった。1年の間におよそ30カ所で出前講座を開催している。この学習効果で地域では少しずつ鉄道の存続を求める声が高まっていった。

住民のこうした声を受けて、第3セクター会社のもとで路線存続を図るとの決定が2000年12月にされた。路面電車としては全国で初めての第3セクター方式での存続である。この第

図3-1 万葉線の乗客増加効果



（出所）表3-1と同じ、ただし51ページの図を修正し引用。

3セクター化は高岡市、新湊市の各界代表から意見を聞くため2000年5月に設置された「万葉線問題懇話会」が、同年9月に発表した提言に基づいたものである。提言を受けて高岡・新湊両市の議会で存続が決定されたのである。存続・再生させるために、行政・学識経験者・市民運動が、一丸となったことは高く評価される。また万葉線には市民の出資がおこなわれ、「第4セクター」と評価される。

万葉線が設立され、加越能からの営業譲渡を受けた2002年4月1日から万葉線は新たな歩みを始め、急速に改善に動きだした。超低床車両（LRV）・愛称アイトラムの導入、運賃を50円単位に分りやすくするなどの諸施策で、乗客数の減少により歯止めをかけた（図3-1参照）。これまで全車非冷房だったものが、アイトラムの導入に伴い、冷房車が増加した。しかし、全体的にまだまだ運転本数が少なく、しかも路盤が悪いため、よく揺れるので改善が求められる。

2004年1月21日よりLRVを1編成、その後同年8月7日に1編成を導入したのだが、導入当初よりポイントでの脱線やブレーキ故障が相次ぎ、同年9月30日より2005年3月13日まで長期間運休した。原因は車両の台車の車輪の間隔とされている。運行再開に際して、この台車は2編成とも旧型車両と同じ間隔の物に取り替えられた。

なお、北陸新幹線は高岡駅のはるか南に新高岡駅を設置する予定である。既存の高岡駅前の中心市街地が空洞化する危険性があり、その際に万葉線は再び存続の危機になるのではないかと懸念されている。最終的にはJR城端線、JR氷見線も含めた総合交通ネットワーク体制の確立が必要との意見もある。

（2）えちぜん鉄道 - 2年間の運休後、「第4セクター」化で再生

二度の正面衝突事故により2年間運行が停止していた京福電鉄は、2002年9月「えちぜん鉄道」として奇跡的に復活し翌年7月運行を再開した。それまでの道のりは長く、苦しいものであった。

福井市と勝山市を結ぶ越前本線を運行する京福電鉄が、1997年に鉄道廃止とバス路線への転換を申し入れたことを受け、存続を求める沿線自治体は赤字補填を続けてきた。その後、2度にわたる電車同士の正面衝突事故により、越前本線および三国芦原線の全線が運行停止となり、バス代行を行っていたが、国土交通省から「安全確保に関する事業改善命令」が出され、完了するまで鉄軌道の運行を再開できない状況に陥いった。

存続に向けた検討が続く中、京福電鉄は2001年10月に鉄道事業廃止届を提出して事業から撤退することを正式に決めた。沿線自治体は窮地に立たされたが、沿線の9市町村は鉄道に対する考え方も多様で、鉄道存続への意識に温度差があり、第3セクター設立の合意には困難が予想された。しかし、この間鉄道運行がなくなり、代行バスでの通学、通院の不便さや積雪期の移動の困難さを沿線住民が実感する中で、鉄道復活を望む声が大きくなり、地域の鉄

道が必要であるというコンセンサスが形成されていた。こうした住民の鉄道存続の声が高まり、2002年1月に県と沿線9市町村では、第3セクターによる鉄道の存続が合意され、9月に「えちぜん鉄道株式会社」が設立され、2003年1月に鉄道事業譲渡譲受の認可を受けた。京福電鉄に出されていた「安全確保に関する事業改善命令」は、えちぜん鉄道に引き継がれ、開業に先立って自動列車停止装置の完備、安全に関わる設備の改善と、運転士の安全教育の徹底を実施した。その後、2003年7月に部分開業、10月に全線開業を果たした。

市民共同方式で存続が決まったえちぜん鉄道は地域共生型の企業として、安全なサービスと自立存続を経営理念にかかげ、安全性向上の他、利用者数増加、サービス強化に様々な取り組みを行っている。徹底したコスト削減の努力によって、京福電鉄時代と比べておよそ3分の2の経営体制となり、2004年度目標の年間利用者数230万人をほぼ達成し、今後は2008年度までに自立存続が可能な年間330万人が目標となる。サービス強化という点では、JRとの接続に配慮したダイヤ改正、夜間の増発、駅の無料駐車場や駐輪場の整備によるパークアンドライド、サイクルアンドライドの推進などに積極的に取り組んでいる。

また、日中の鉄道利用促進策として女性アテンダントを同乗させ、車掌業務は行わない反面、駅・観光地等の案内や高齢者の乗降補助など、電車に乗ることに馴染んでもらうためのサービスを実施している。一般の公共交通事業では人件費を減らし、フェイス・ツー・フェイスのサービスが減少している中で、この試みは、自動車依存が進む地方都市圏での日中需要の喚起に大きな効果をもたらした。さらに、既存の支援組織に加え、2005年4月には「えちてつサポーターズクラブ」が発足し、運賃割引特典のサービスなど、鉄道を地域に根付かせるための様々な試みが実施されている。

多くの地方都市で鉄道廃止が進む中、えちぜん鉄道の試みは、鉄道の存続に向けて沿線の自治体、企業そして住民が支えていくモデルケースといえる。衝突事故に伴う運行停止・代行バス運行が2年以上続く中で地元の意識が醸成され、温度差のある自治体間での合意が形成されたこと、従前の鉄道事業者が撤退した結果新たな会社を興さざるを得なかったことなど、偶然ともいえる条件下での出発ではあったが、そのプロセスにおける努力には学ぶべきことが数多い。自治体、住民、企業が主体となった「安全で地域と共生する鉄道の再生」への取り組みは、これからの地方公共交通のあり方を考えていく上で、ひとつの方向性を示しているものと高く評価される。

この鉄道は沿線各地のさまざまなサポート団体によって支えられているが、そのひとつが福井の「ROBAの会」である。この会は地域鉄道活性化のさまざまなアイデアを提案してきたが、そのひとつが「上下分離方式」である。これはヨーロッパで導入されている鉄道経営の仕組みで、線路や駅舎などのインフラ部分は行政が受け持ち、鉄道会社は運営だけに専念する

というものである。えちぜん鉄道の場合、「県がインフラの費用を賄い、地元市町村と鉄道会社で作った第3セクターが運営を担当する」という「福井方式」とよばれる上下分離が採用された。さらにこの第3セクターには市民団体や商店街など、住民が総額6000万円を出資し、いわゆる「第4セクター」という形を作り上げ、株主として積極的に経営に参加しているのも大きな特徴といえる。

（3）JR 富山港線を LRT 化した第3セクター富山ライトレール㈱の課題

LRT は、旧来の路面電車を近年の技術を使って発展させた、ひとと環境にやさしい近代的な交通システムである。LRT は鉄道と比べ、建設や運行、線路補修などのコストが格段に少なく、またバスと比べて低床式で誰でも乗り降りがしやすく、排気ガス公害も出さず、時間通りに確実に移動できるという利点がある。JR 西日本の地方鉄道線をこうしたメリットの多い LRT に転換し、2006 年 4 月 29 日開業した富山ライトレールは、新駅を 4 駅ふやし、運行本数も大幅に増加させ、各駅に駐輪場や接続バスを整備するなど、サービスレベルの大幅な向上を打ち出している。採算性よりも利用者の利便性や環境改善・コンパクト・シティ形成の視点で交通事業をとらえている点も高く評価したい。富山同様、現在世界発信している先進的な都市では「自動車の過度依存」からの脱却・持続可能な交通システムの構築に向かっている。都心の機能マヒや環境悪化をもたらしているクルマを締め出し、ひとと環境に優しい質の高い公共交通の構築が高齢社会で追求されている。富山では行政主導ではなく市民共同で支える市民・利用者参画のシステムを導入して、観光開発もあわせた沿線のまちづくりをしていくことが課題である。

JR 富山港線の LRT 化は当初段階では、赤字で悩む JR 西日本からの路線廃止のソフトランディング方式と極めて矮小な位置づけを私はしていた。ローカル線の鉄道をメリットのある LRT 運行に変えることで、サービスレベルの大幅な向上がはかれることはすでにドイツのカールスルーエ等の紹介でわが国に伝わっていたが、それがわが国で実現した。単なる交通システムではなくて、コンパクト・シティづくり、まちづくりの公共施設として、富山市および富山県が JR 西日本から鉄道線区を引き受け、打って出る手法を実現した富山ライトレールの事業は、ローカル線再生および都市再生のモデルになりうるものと考ええる。

今回の LRT 転換は新幹線工事の立体高架工事のための道路特定財源支出や国土交通省の路面電車整備関連の各種支援制度を十分に活用出来たことが特徴で、富山市が出費した費用⁷⁾は

7) 富山県の総合計画課が 2006 年 6 月に作成した富山ライトレールの資料によると、

1. 開業に必要な事業費は 約 68 億 4800 円（内、県負担は約 10 億 6300 円）
2. 富山ライトレールの資本金合計 4 億 9800 万円（県：市：民間＝1：2：3＝8000 万円：1 億 6500 万円：2 億 5300 万円）
3. 基金 5 億 5000 万円（県：市：JR：民間＝7000 万円：1 億 3500 万円：3 億円：4500 万円）

極めて少額であったのが特徴といえる。あまりにも良い条件の下での LRT 転換で、富山ライトレールが今後のモデルにはならないと一部で指摘されるのも、もっともといえる。

富山ライトレールが克服すべき最大の点は、万葉線やえちぜん鉄道における市民共同方式とはほど遠い、その経営形態である。それが第 3 セクターである点である。先に取り上げた、えちぜん鉄道㈱や万葉線㈱も第 3 セクター形態であるが、そこでは廃止反対の市民運動・沿線住民運動が大きく展開され、その結果第 3 セクターとして再生したが、実質は「第 4 セクター」の性格をもつものと対照的である。富山ライトレール㈱はそれと大きく違うので、従来型の公私混同企業が持つ悪い面が噴き出てくるのを憂う。

JR 西日本が JR 富山港線の引き受けを打診したという新聞報道に接しても、JR 富山港線の地元沿線からほとんど廃止反対の声も出ず、それどころか極めて無関心であったと聞いている。JR 富山港線の利用者が学生や声なき高齢者になっていたことや、沿線に並行した道路に市内まで直行するバスが運行されていたこと、さらには富山が自動車交通にどっぷりとつかっていたことがその背景にあると考える。

今回の富山ライトレールは、自治体による「上からの」LRT 転換であって、市民共同方式でない点は、早急に軌道修正されねばならない。沿線住民をはじめとする「富山ライトレール応援団」を立ち上げることや、地域利用者懇談会をきめ細かく開催することから、まずはじめに欲しい。富山ライトレールの行く末如何で、今後のわが国の LRT 導入の展開は大きく左右される。

（４）南海貴志川線 - 和歌山電鐵が引き受け、利用ニーズの原点追求で再生をめざす

「和歌山市と貴志川町を結ぶ 14.3 キロの路線は、この 10 年で利用者が 7 割に減少。2003 年 11 月南海電鐵は『廃止を検討中である』ことを発表した。鉄道が廃止になると多くの場合、バス輸送によって代替される。ところが、道路事情の悪い貴志川線の沿線では、現在も毎日渋滞が発生している。バスでは、鉄道の倍近い時間がかかる上、決まった時間に到着できる保証はない。地域には通勤や通学、通院などを貴志川線に頼っている人たちがたくさんいる。中には運転が出来ないため、鉄道が走っていることを条件に引っ越してきた人たちもいるのだ。しかし、沿線住民の中には、日頃からマイカーを利用し、鉄道など『あってもなくても良い』と考えている無関心派も多い。このまま貴志川線は廃止になってしまうのか？」

4. 初期投資額

工事費 41 億円と車両費 17 億円（財政区分は国 22 億 2500 万円、県 9 億 1250 万円、市 13 億 1250 万円、富山ライトレール 13 億 5000 万円）。ただし富山ライトレール分は全額富山市からの補助金。

5. 初期投資の財源

工事費 41 億円は、連続立体交差事業 23 億円、路面電車走行空間改築事業 8 億円、LRT システム整備費補助金など 4 億円、その他 6 億円。車両費 17 億円は、連続立体交差事業 10 億円、LRT システム整備費補助金など 3 億円、その他 4 億円。

これは2004年9月2日NHK・2チャンネルの「難問解決・ご近所の底力」で「生活の足鉄道を守れ」のテーマが放映された際に、“お困りのご近所で和歌山県南海電鉄貴志川線沿線の皆さん”が登場したが、その時のテロップ文である。この放映後の反響は大変大きく、関係の地方自治体を大きく動かした。和歌山県、和歌山市および貴志川町の3者は、貴志川線を存続維持させるための経営形態のあり方について協議した結果、新たな事業者による貴志川線の経営を目指し、和歌山県が資産取得や大規模修繕にかかる費用を負担し、和歌山市と貴志川町が運営支援資金を負担する事業存続スキームを決定したのである。これを受けて、2005年2月新しい貴志川線の運営事業者の公募を行ったところ、旅行会社など9者が名乗りをあげたのである。

大手電鉄が切り捨てるローカル線が、なぜ脚光を浴びたのか。2000年の改正鉄道事業法施行で、鉄道事業への「参入」「撤退」が規制緩和され、「撤退」（＝路線廃止）ばかりが目立つ。仮に生き残っても、沿線自治体と既存鉄道事業者が話し合い、相互の協力、例えば第3セクター方式などに決まるのが大半であった。そのなかで、貴志川線は「公募」により“素人”にも、まがりなりにも新規参入のチャンスを与えた、近年まれな新しい動きと言える。

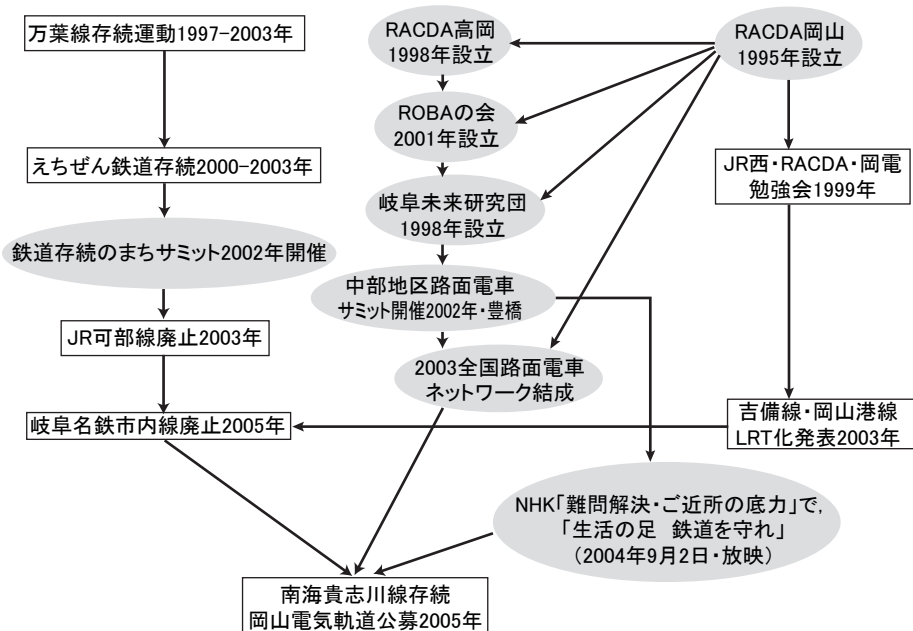
貴志川線の廃止と再生の経緯を、詳しく見てゆきたい。

貴志川線は、和歌山市と隣の貴志川町（2005年11月に隣接4町と合併し「紀の川市」となっている）を14駅、14.3キロで結ぶ単線である。1916年に沿線神社への参拝客輸送目的で山東軽便鉄道として創業されたのが始まりだが、戦後は利用者減の一途で、1961年に南海電鉄が合併した以降も赤字経営が続いた。2002年度の輸送人員は199万2000人と前年度比28万2000人減、年間の経常赤字も5億円を超える。ワンマン運転や駅の無人化、列車増発などの対策も限界と、南海は2003年11月に廃線意向を表明、2004年9月に1年後の廃止を国土交通省に届け出た。

こうした中9月2日のNHKTV（2チャンネル）での放映で、市民から大きな反響が出たことを受け、和歌山県、和歌山市、貴志川町などが存続に向けた対策を早速協議し、県が鉄道施設用地を南海から買い取り、運行や保線などの事業は別の事業者任せに方式を導入すること、市や町が今後10年間の運行欠損補助8億2000万円を負担する——など再建の枠組みが決まったものである。

新運行事業者を募ったところ、冒頭の旅行会社に加え、路面電車を運行する岡山電気軌道（岡山市）、不動産業の日本レイト（大阪市）、ことぶき食販（和歌山県高野口町）などの県内企業連合体、エネルギー関連会社、会社経営者、自営業者など、団体、個人を合わせて9者も申し込みがあった。2004年4月に応募者のプレゼンテーション等の審査で「岡山電気軌道株式会社」が選定された。その後、岡山電気軌道株式会社が100%出資する「和歌山電鉄株式会社」が設立され、同年9月には、和歌山県、和歌山市、貴志川町、南海電気鉄道株式会社および和歌山電鉄株

図3-2 万葉線存続運動から南海貴志川線存続運動までの流れ



(出所) 岡将男「福知山線事故と地方鉄道廃止の政策的背景」『交通権』No.23, 2006年7月刊, 32ページの図1を一部修正
式会社の5者により「貴志川線存続に関する基本合意書」が締結され、この合意書に基づき、
同年11月に和歌山市、貴志川町、南海電気鉄道株式会社および和歌山電鐵株式会社の4者により「営業譲渡契約書」が締結⁸⁾された。

8) 下記の貴志川線の譲渡譲受の届け出は、国土交通省が2006年2月28日に承認したものである。

1. 申請者の概要

(1) 譲渡人

名称南海電気鉄道株式会社

代表取締役社長山中諄

住所大阪府大阪市中央区難波5丁目1番60号

(2) 譲受人

名称和歌山電鐵株式会社

代表取締役社長小嶋光信

住所和歌山県和歌山市伊太祈曽73番地

2. 譲渡しようとする路線

貴志川線和歌山～貴志14.3キロメートル

3. 譲渡譲受の価格

鉄道用地以外の鉄道資産は、無償で和歌山電鐵株式会社に譲渡する。

鉄道用地は2億3千万円で和歌山市及び貴志川町（現在は紀の川市）に譲渡し、和歌山電鐵株式会社が無償で借り受ける。

4. 譲渡譲受予定日

平成18（2006）年4月1日

5. 譲渡譲受に至った経緯（以下省略）

今回は、住民や地元自治体の存続意欲が高かったが、とりわけ同線存続運動を続けてきた市民団体「貴志川線の未来を“つくる”会」（会員数約6200人）は住民フォーラムや勉強会を精力的に開催、2005年1月には他の市民団体などと合同で「住民会議」を新たに結成、新鉄道ファンクラブ創設などの策も検討している。また、自治体は、先の公募で近畿地方の運輸事業者（鉄道、バス、トラックなど）や大手企業など約30社にダイレクトメールを送り、積極的な「営業」に出た。運輸に強い地元選出国会議員がいたことなど好条件も重なったといわれる。

遅ればせながら、専ら「安全」対策担当だった国も鉄道「再生」に動き出してきた。国交省は2005年度から、新駅設置助成など地方鉄道「再生」策を拡充、LRT（次世代型路面電車）促進策とともに強化した。本来、地元鉄道を経営支援すべき沿線自治体が、財政悪化などにより存続を断念する状況が続出しつつあり、「このままでは鉄道が存続しない」と危機感を持ったためといわれる。

鉄道は安全第一。いい加減な経営では困る。だが、時代の流れには逆えなないと消滅を座して受け入れる前に、視点や発想を変えれば、まだまだ鉄道存続の可能性はあると貴志川線のケースは語っている。

貴志川線は2006年4月1日から和歌山電鐵のもとで運行され、利用者増大に向けてアンケート調査や車両の内外装替えを実施するなど熱心な改善活動が展開されている。将来構想として同線のLRT化も視野に入れており、大いに期待される。

万葉線存続運動から南海貴志川線存続運動の展開までのながれは、図3-2のように整理されるが、様々な市民活動が展開されてきたことが分かる。

4. 廃止線再開を目指す市民共同方式の動き

今、全国の鉄道が廃線の危機を迎えている。車社会が進み、利用者が減少し続けている上に、2000年鉄道事業法改正が施行されたことが拍車を掛けた。改正前、鉄道事業者は鉄道を廃止するのに国からの許可が必要だったが、改正によって「届け出」を出しさえすれば1年後に廃止することが出来るようになった。2004年まで4年間で廃止になった路線は18で今後も増え続けると見られている。

これまでの廃線は地方の中小事業者が大半であったが、2000年度の規制緩和以降は大手私鉄の大都市周辺部のほか、JRの地方交通線、第3セクター鉄道など、全国各地で鉄道事業の撤退が増加している。

主な廃止路線をあげると、次のようになっている（順不同）。

JR西日本 可部線（広島県）可部～三段峡 46.2km 2003年11月30日

名古屋鉄道 谷汲線（岐阜県）黒野～谷汲 11.2km 2001年9月30日

同 八百津線（岐阜県）明智～八百津 7.3km 2001年9月30日

表 4-1 新設された 3 鉄道会社の概要

| 会社名 | 岐阜新鉄道（株） | 太田川鉄道（株） | 能登あすなろ鉄道（株）＊仮称＊ |
|--------|--|--------------------|-------------------------------|
| 所在地 | 岐阜県岐阜市内 | 広島県山県郡安芸太田町加計 | |
| 設立年月 | 2006 年 5 月中 | 2004 年 4 月 | 未設立 |
| 資本金 | 2000 万円 | 1000 万円 | 1 億円（予定） |
| 株式数・株主 | | 200 株・18 名 | 地元企業 50%，地元外企業 15%，個人 20%（予定） |
| 代表者 | 広瀬 武男（サン・ストラッセ代表） | 山根 弘司 | |
| 事業内容 | 軌道法・鉄道事業法に基づく鉄軌道事業 | 第 1 種鉄道事業 | 第 2 種鉄道事業／のと鉄道から線路を借用 |
| 運行区間 | 長良橋線 1.0km， 美濃町線 18.8km， 忠節橋線 2.5km， 揖斐線 12.9km | 可部駅～三段峡駅 46.2km | 穴水駅～蛸島駅 |
| 社員数 | | 11 名（予定） | 24 名（予定） |
| その他 | 開業後の運行は岡山電気軌道（株）に委託 | | |

（出所）各種資料をもとに作成

同 竹鼻線（岐阜県）江吉良～大須 6.7km 2001 年 9 月 30 日

同 揖斐線（岐阜県）黒野～本揖斐 5.6km 2001 年 9 月 30 日

同 三河線（愛知県）碧南～吉良吉田 16.4km 2004 年 4 月 1 日

同 同 猿投～西中金 8.6km 2004 年 4 月 1 日

下北交通 大畑線（青森県）下北～大畑 18.0km 2001 年 3 月 31 日

のと鉄道七尾線の 1 部（石川県）輪島～穴水 20.4km 2001 年 3 月 31 日

国土交通省への正式な届け出はまでも、地元自治体に廃止意向の表明がなされている線区は多い。

ここでは一旦廃止された鉄道を住民の力で再開することが果たして出来るのか、をさぐりたい。大いに関心のあるところで、次の 3 つのケースを紹介したい（表 4-1 参照）。鉄軌道を廃止にするのは容易だが、一度失われたインフラを再生するのは非常に困難である。何のために鉄軌道を残す必要があるのか。その点を明確にし、市民の合意を得ない限り復活はありえない。

まず岐阜市内線等 3 線再生から取り上げたい。

（1）名古屋鉄道岐阜市内線等廃止路線 - 岐阜新鉄道

岐阜の名鉄市内線（美濃町線など数線の総称）は 1911（明治 44）年 2 月 11 日の開業であるが、近年は名鉄本社の経営で毎年 19 億円の及ぶ赤字を、度重なる廃止によって圧縮してきた。

最後は岐阜市内線（岐阜駅前～忠節）の約 4km と直通する揖斐線（忠節～黒野）の約 15km，美濃町線（徹明町～関）の 19km，田神線（田神～競輪場前）の約 1.5km が存在した。

同線の最大の問題としてホームがないということである。道路上に緑色に塗られた部分から、自動車がいない時を見計らって電車で飛び乗り、あるいは飛び降りる形となる。これで今まで存続をしてきたのが不思議なぐらいで、本数も少なく、気軽には乗れなかったと言われる。そうした改善がされないまま推移し、2003年名古屋鉄道が経営から撤退することを表明した。市民・利用者有志による廃止反対運動が展開される中、沿線市町の首長の判断で廃止が最終的に確定し2005年3月31日廃止された。

廃線直後の2005年5月、岐阜県関市にあるショッピングセンター、マーゴを経営するサン・ストラッセの代表広瀬武男氏が、旧名鉄3線区を引き継いで、新しい鉄道事業をはじめることを発表した。それによると、「岐阜新鉄道株式会社」を設立し、運行業務は岡山電気軌道に委託し、「復活」をさせようとするものである。

他方、美濃町線を含む名鉄3線の再生を目指す動きが2005年8月市民運動・「路面電車エンジェル基金」⁹⁾で展開されており、岐阜新鉄道株式会社を応援する方向で運動が進んでいる。これは、路面電車など旧名鉄3線の路線再生を願い、名古屋鉄道株式会社が保有する基盤を取得し、それを再生させるための資金とすることを目的とした基金づくりである。同基金には、2006年6月15日現在基金が415名から合計金額1122万円集まっている。

（2）可部線廃止路線 - 太田川鉄道

2003年11月末に廃線になった旧JR・可部線を住民の手で復活させようというプロジェクト

9) エンジェル基金は、アメリカで発達した、公益性のある事業を市民が支援する制度であり、国内でも実施した事例はある。今回の「路面電車エンジェル基金（基盤の取得と再生）」では、上記を目的とした、行政や名鉄に対する市民の声とパワーとを集めることを、大きな目標にしている。次の文は、記者会見時に配布された文章の一部である。

「この基金は、あくまでも市民の声の集大成であり、現在進められている路面電車など3線の再生事業が成立し、運行再開可能な新しい事業会社が出来上がった際に、初めて提出されるものです。

本件を、本日記者会見するにあたって、下記の点の記事化について、お取りはからいくいただきますようなにとぞお願いいたします。

記

- (1) この運動は、路面電車など旧名鉄3線の再生のための最後の機会づくりであること
- (2) 8月からはじめ、10月末日までの3ヶ月間で、3万人余りの声と力を頂きたいこと。
- (3) かつて14万人の署名が効力を発しなかったなかで、10000円、という具体的な痛みを市民が共有する取り組みであること
- (4) 路面電車など3線を運営する事業会社が成立した際に初めて、集めた基金を提出すること
- (5) どんどん増える、多彩な呼びかけ人が、願いを込めて輪を広げようとしていること
- (6) 路面電車再生応援クーポンがつけられており、沿線の支えたいと考える店舗が協賛していること
- (7) 同様に協賛を得た、岐阜高島屋、マーサ21、マーゴの3つの商業施設の受付カウンターでも今週末から基金応募可能であること
- (8) 応募口数の現状などは、柳ヶ瀬地内の「柳ヶ瀬ビジョン」やホームページで公開して行くこと（URL = <http://chal.dyndns.org/~angel-fund/>）
- (9) 基金応募用紙は、上記各店や旧長崎屋前に置かれていること
- (10) 基金の金銭管理は2重のチェック体制と税理士の監査を組み込んでいること

以上

トが進んでいる。従来通りの運行を住民の手で行なうことは容易ではないが、三段峡などの観光資源があり季節限定の観光鉄道としてまず復活することによって、次につなげていくことを目指している。

廃止になった広島県の JR 可部線の一部区間(可部～三段峡 46.2km)を地域振興の為に鉄道事業免許を取得して列車を走らせようと、2005 年 4 月に太田川鉄道株式会社が設立¹⁰⁾された。鉄道が走ることで地域全体にとってプラスの効果が出るのであれば、運輸収入のみで考えず広い視点で考え、運営することのできるシステムを提案すればよいという考えのもと、住民が資金を出し合い、経営参画する選択肢をとったもので、太田川鉄道株式会社という会社が設立され、運輸局への事業認可申請が準備されている。

復活に向けての最大の課題は、鉄道施設を現在所有している地元の自治体が、施設を提供して協力してくれるかどうかということにあるが、自治体はどの程度協力の輪が広がるかを見ている状況である。住民の熱意を示すために基金を募集しており(1口1000円)、その状況によって自治体が判断ということなのである。利用者が少なくて JR が撤退し、廃線になったが、鉄道は地域にとって貴重な財産であるとして、住民の手で復活を目指している。市民が主体となって公共交通を支えていこうという動きとして大変注目されるもので、わが国のこれからの公共交通にとって、重要な試みであると思われる。

(3) のと鉄道廃止路線 - 能登あすなろ鉄道

石川県「のと鉄道」の輪島～穴水間 20.4km の廃止・バス転換が、2001 年 4 月 1 日に実施された。旧国鉄の分割・民営化で 37 の第 3 セクター鉄道に移管された路線が、部分的とはいえ、廃止されるのは今回初めてで、新しい局面を迎えることになった。2000 年 3 月 1 日の鉄道事業法改正の施行で、大幅な規制緩和策が打ち出され、第 3 セクター鉄道は今試練の時を迎え、その困難な経営をどう維持するべきかが改めて問われている。

そもそも全国 37 の第 3 セクター鉄道の多くは、沿線人口が少ない地域を運行しており、はじめから儲からないところで運営するゆえに、いつ赤字でつぶれても不思議でない状況といえたが、これまでは廃止されることなく存続し、地域住民の交通権を保障する点で大きな役割を

10) 太田川鉄道設立の趣旨を太田川流域鉄道再生の趣旨文より部分的に引用すると、

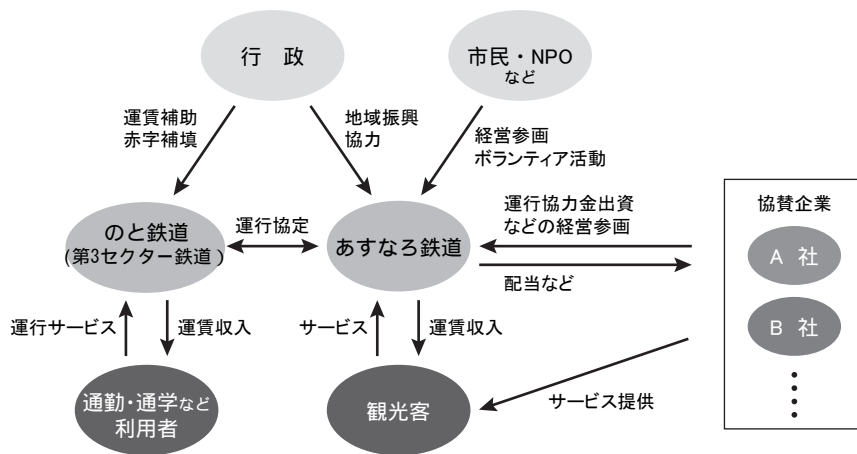
「新しい鉄道事業法となって、可部線は JR 路線としては初めて廃止となりました。私たちの地域では、今も将来の世代にも鉄道は必要です。残された路線がはがされて他の何かになる前に、新しい鉄道を走らせようとする私たちの運動を全国の皆様に支えていただきたいと願っています。

太田川流域から鉄道がなくなれば・・・

- ・通学の所要時間と費用が変わり、生徒たちの生活も大きく変わります。
- ・バスに弱い高齢者の外出や通院は家族の負担に変わります。
- ・自然・文化とのふれあいを求めにやって来る人が減ってしまいます。
- ・次世代を継ごうとする若い世代はますます地域から離れます。

だから 鉄道がなくなって一番困ることは、地域の未来が失われることなのです。」

図4-1 あすなろ鉄道が提案する運営システム



（出所）能登あすなろ鉄道のH.P.（homepage3.nifty.com/restart-net/pdf/N_mot.pdf）の図を修正し引用。

果たしてきた。

バス転換のほうが，コストが極めて安いということだが，なぜバスは安いのかを考える必要がある。道路は税金で全面的に建設され維持されているので，バス事業者は道路の維持管理の必要はない。それに対して鉄道事業者は自前で線路を整備し維持することで大きな負担が強いられる。

バスの問題点が多い。高校生の通学時間帯に積み残しなく運べるのか。積雪時の道路渋滞による遅れも問題である。また現状のバスは，ひとと環境にやさしい交通機関とはなっていない。いったんバス転換されると，バスの廃止は極めて簡単に出来る点も指摘される。

鉄道はひとと環境にやさしい交通機関として生まれ変わる可能性が大きい。21世紀の交通手段として，あらためて位置づけ，拡大整備される必要がある。わが国でも鉄道整備維持のため，ヨーロッパで行われている「上下分離方式」の導入が運輸政策審議会などで提言されてきた。今回の「のと鉄道」でも，廃止路線の線路部分を県・市・町・村といった沿線自治体で買い上げることが出来なかったのか。これまでわが国では，交通事業は採算性や効率性に執着した「経済至上主義」の観点が異常に固執されてきた。21世紀は環境と地方分権の時代である。そうした新たな動向が第3セクター鉄道の有効活用によどのような展開を拓くかについて，もっと議論をして欲しかった。

第3セクター鉄道を地域住民の交通権を保障する点と，過疎地域「再生」や地域振興に対する役割とを併せて，表裏一体で位置づけるべきである。

廃止された「のと鉄道」の一部路線を住民主体で再生する運動が行われている。住民主体の能登線再生事業計画「能登あすなろ鉄道（仮）」がそれで（図4-1参照），地域振興を目的に住民・

民間レベルで立ち上げようとしており、これからの公共交通にとって重要な試みであると思われる。

お わ り に

以上、市民（住民）共同方式による市民（住民）がつくり、支える地域公共交通の状況および課題等について、見てきた。

市民風力発電事業と、地域交通システム運営事業との相違や共通点について、今回言及しなかった。前者の成功の背景には、「自然エネルギー電力の買い取り制度」がキーと指摘されている。地域交通システムの成功のカギは、「地区交通計画の策定と財政的裏付けのある実現制度」と考えている。

「自分たちで地域に合った公共交通サービスを運営していこう」という住民意識のたかまりが各地で茫洋と広がり、量が質に転化し、市民風力発電のように昇華されることが期待される。

地域によっては公共交通機関がない地域がもともとあったり、公共交通機関が無くなってしまった地域もあり、市民（住民）共同方式で「乗合タクシー」や NPO の有償移送サービスを構築した地域も多い。そうした「乗合タクシー」方式や NPO 有償移送サービスの現状と課題について、本稿で検討するべきであったが、紙幅の点で今回は割愛した。