

地域の社会資本整備

—高度成長期における路面電車廃止論議をめぐって—

関 谷 次 博

はじめに

本稿は、地域の経済発展のメカニズムを社会資本整備と関わらして検討しようとするものである。同様の課題はこれまでも多くの研究者によって取り組まれてきたが、とりわけ本稿で注目したいのは地域住民との関わりという側面である⁽¹⁾。

社会資本としてここでは路面電車をとりあげる。路面電車は、表1に見るように1950年代後半から70年代前半にかけて相次いで廃止されたものの、かつては身近な市民の足として地域住民との関連も密接であった。そのことから、路面電車の廃止に際しても、モータリゼーションの影響や自動車輸送との競争といったことよりも、地域事情およびその変容との何らかの関わりがあるのではないかと考える。したがって、次世代交通機関ライト・レール・トランジット（LRT）としての復活が望まれる路面電車もまた地域といかにして関わっていくかに大きな課題があるように思われる。本稿では名古屋鉄道（以下、名鉄と称す。）岐阜線をめぐる高度成長期における路面電車廃止論議（実際の廃止は2005年4月である。）を事例に上記の点について検討したい。

表1. 路面電車の全廃状況（1975年度まで）

年度	全廃数	内 訳	その他の動き
1956	3	旭川市街軌道、東武（伊香保）、箱根登山鉄道	
1957	0		
1958	1	西鉄	
1959	0		
1960	1	三重交通	
1961	0		
1962	5	山梨交通、静岡（静岡・秋葉）、伊豆箱根鉄道、名鉄（岡崎）	
1963	2	松本電気鉄道、琴平参宮電鉄	
1964	0		
1965	1	秋田	
1966	2	茨城交通、北陸鉄道	
1967	2	東武（日光）、呉	都電の再建計画による廃止開始
1968	2	川崎、大阪	
1969	1	花巻電鉄	東急が世田谷線を残し全廃
1970	3	神戸、南海（和歌山）、山陽電気軌道	京都の再建計画による廃止開始
1971	2	福島交通、横浜	札幌が主要部分を廃止
1972	2	旭川電気軌道、大分交通	都電が荒川線を残し全廃
1973	1	名古屋	
1974	1	静岡（清水）	
1975	2	仙台・阪神	西鉄が福岡の主要部分を廃止

(出所) 和久田康雄『路面電車—ライトレールをめざして—』（交通ブックス111）成山堂書店、1999年、9頁。

1. 戦前の路面電車創設と自動車の影響 一名鉄岐阜線の誕生一

名鉄岐阜線の前身は、1909年11月に設立された美濃電気軌道まで遡る。取締役社長は才賀藤吉、専務取締役は正木三郎四、取締役は武山勘七・松久永助・須田清英・岡田好四郎・三浦源助・千種治平であり、才賀・武山以外は地元の出資者で、完全な地域社会型であった。1911年2月11日に岐阜駅前～今小町間1.4キロの複線と神田町～上有知間25.1キロの単線が開通し、ここに開業した。美濃電気軌道の開業を伝える当時の新聞記事【(画像1参照：美濃電鉄開通記念号『名古屋新聞』、1911年2月11日付。)】によれば、既設の東海道線や中央西線は岐阜県を通過するにすぎず、「岐阜県は何等見るべき交通機関の存する無し」のために、産業振興の上では是非とも美濃電気軌道を設立したとある。「岐阜県民諸君と欲を俱にせん」交通機関であった。以下に同社の路線開通の経緯を記しておこう。



【美濃電気軌道の路線開通の経緯】

岐阜駅前～今小町間 複線1.4km 1911（明治44）年2月11日

画像1

神田町～上有知町間 24.9km 同

終点広岡～尾沢間 0.3km 7月24日

今小町～本町間 1.0km 10月7日

岐阜駅前～伊奈波通間 複線化 同

本町～長良橋間 1.1km 1912（明治45）年8月28日

岐阜駅起点延長 0.8km 1913（大正2）年8月21日

長良橋～長良北町間 0.8km 1915（大正4）年11月20日

長良軽便鉄道（長良～高富間） 合併 1920（大正9）年9月10日

岐阜北軽便鉄道（忠節～北方間） 合併 1921（大正10）年11月10日

美濃町終点付近路線変更 0.9km 1923（大正12）年10月1日

千手堂～鏡島間 4.0km 1924（大正13）年4月21日

徹明町～千手堂間 複線0.7km 1925（大正14）12月11日

千手堂～忠節橋間 複線1.3km 同

名鉄と合併 1930（昭和5）年8月20日

上記の区間を総称して名鉄岐阜線と称する。なお、岐阜駅前～長良北町間（徹明町～長良北町間は1988年6月に廃止）と岐阜駅前～忠節間が岐阜市内線であり、路面電車として最後まで残った区間である。

ところで、美濃電気軌道は最終的には名鉄に合併されたが、それは以下のような事情からであった。

「岐阜経済の底は浅く、同社(美濃電気軌道)の業績は、昭和に入ってから不況の影響を正面から受けて不振が続くようになった。また乗合バスへの対策に遅れをとり、その間隙について岐阜市が市営バスを申請した。もしも市営バスが実現するならば、軌道が大半である同社は潰滅的打撃を蒙ることは必至である。その上輸送力を強化するための設備投資を行おうとしても、利益率が低下するとの恐れから株主に強硬に反対され、同社の経営は窮地に追い込まれてきた。他方名古屋鉄道は名古屋～岐阜間の直結が最大目標であり、その実現には美濃電軌との提携は絶対必要であったから、同社の動揺は重大関心事であり、多量的美濃電軌株式を保有している点からも早急に対策を取らねばならなかった。」⁽²⁾

上記に見るように、名鉄に合併された後の名鉄岐阜線は、それを存続するか、廃止するか
の選択には名鉄の経営戦略も影響したであろう。しかしながら、本稿では、その点については触れず、もっぱら名鉄岐阜線をめぐる地域住民との関わりを中心に見ていきたい。そこで、まず都市圏における路面電車廃止の動向を見た上で、名鉄岐阜線のケースと比較して検討したい。

2. 高度成長期における路面電車廃止

都市圏の場合

高度成長期の路面電車廃止が先駆的であった都市圏の事情を以下に見てみよう。東京の場合、東京オリンピックが契機となり、これに並行して路面電車の廃止が一举に進んだ。

「耐久消費財の普及によって家の中での人々の暮らしが急速に変わっていったそのころ、街もみるみるうちにその姿を変えていった。東京では1946年(昭和39)に開かれたオリンピックが決定的ともいえるほど大きな影響を与えた。その衝撃はやがて東京から日本全体に広がっていく。(途中省略)1964年のオリンピックが東京で開催されることに決まったのは1959年のことである。『オリンピックが来る以上、東京は世界に恥ずかしくない環境と施設をもつ都市でなければならない』(東京都『東京百年史・六』)。これがそれから5年、東京の『都市づくり』、いや日本全体の『国づくり』の基本的発想となった。『世界に恥ずかしくない』というようなことを、ごく素直に考えたところに高度成長の時代の真骨頂があった。オリンピックは文字どおり高度成長を象徴する出来事だったのである。ビル建設と道路工事は、オリンピックによって一気に加速した。戦前以来都市における市民の足であった市電は、バスやタクシーなどモータリゼーションの進展によって徐々に『やっかい者』扱いをされるようになっていた。(途中省略)オリンピックを前に、建設省の『都電は邪魔だ。早くはずせ』という方針を受けて都電は急速に姿を消していくことになる。」⁽³⁾

都電は60年代半ば頃から順次廃止され、72年11月、27系統(三ノ輪橋～赤羽)と32系統(荒川電車前～早稲田)を残し、全廃された。

大阪の場合もこれと似たような経緯であった。65年4月に日本万国博覧会が大阪府千里丘

陵で開催されることが決定したことをうけ、70年3月の開会日までに急ピッチでの交通網の整備がおこなわれた。道路、地下鉄が次々に整備されたのと並行して、路面電車は順次廃止され、最終的に69年3月に全面的に廃止された。ただし、大阪市の道路交通事情を万博以前に遡れば、以下の新聞記事に示されるように路面電車が自動車通行の妨げになっていたばかりか、自動車の増加が路面電車の運行にも障害となっていた。

「市交通局の調べでは午前9時ごろ阪神国道から福島区の大阪市中央卸売市場へ入る自動車の群れがとどこおり出し、次第に東へ波及して同11時ごろから雨がふり出したため東西、南北、どの道路もぎっしり、大阪駅を中心に野田阪神線、四ツ橋線、御堂筋、扇町線などがすべてマヒ状態となった。西区川口町～福島区玉川町では、自動車が反対側車道にはみ出し、市交通局の係員が歩いて市電を誘導する始末。市電港車庫の電車はどの車も川口町を通るが約30分間にわたり電車が1台もかえってこないで運転系統はメチャメチャになった。」⁽⁴⁾

すなわち、モータリゼーション化の進展は自動車と路面電車が分け隔てなく同じ道路上を走行することを困難にさせた。都市部では路面電車の廃止は現実的な問題としておこっていた。和久田康雄の指摘によれば、第二次大戦後の路面電車は「10年で一応の復興をなしとげた各市の路面電車が次の10年で転機を迎え、なだれを打って廃止に向かった」とされる。路面電車の衰退要因として、これを取り巻く環境の問題（外的な要因）とその経営そのものの問題（内的な要因）とに分けて以下のように説明している⁽⁵⁾。

外的な要因

- ・都市構造の変化による需要の減少
- ・自動車交通の増加による運行の阻害
- ・高速鉄道網の普及

内的な要因

- ・発達したバスに比べて経済面での不利
- ・運賃値上げの抑制
- ・合理化の遅れ

ただし、和久田は路面電車の需要減少の一因として「いつも自動車に乗っている有力者たちは電車を邪魔者として目の敵にしていたし、庶民も『欧米では時代遅れの路面電車などはみんな廃止されている』と間違っただけのことをマスコミから教え込まれていた」と指摘している⁽⁶⁾。ここで注目すべきは、路面電車の廃止がイデオロギー的な要素も絡んでいたということである。それは本稿の課題としたように路面電車の廃止が高度成長期に全国一斉に生じた要因を示唆するものであると考える。そこで、地方にも波及した路面電車廃止の事例として名鉄岐阜線（このうち路面電車区間を便宜上以下では岐阜市内線と総称する。）の高度成長期における廃止論議をとりあげて次に検討したい。

地方の場合 一岐阜市内線廃止論議一

結論から言えば、地方においては、都市部と異なる別の事情が生じた。それは地方特有の都市部への追随型のイデオロギー的な路面電車廃止論であった。たしかにモータリゼーションの影響はあったかもしれないが、地域によって濃淡はあろう。以下は60年代初頭の岐阜市内の路面電車に関する新聞記事である。その記事のなかから路面電車の廃止が求められている理由を探ってみよう。

「岐阜市内電車について“市内の目抜き通りをノロノロ走る市電は交通ラッシュの邪魔物になり、もう五年前から廃止したいと思っていた”と松尾市長は語るが、同様に市議会交通委員会でもさきほどの委員会で“スリの温床にこそなれ、もういまとなるとは市民の理想的な足とはいえない”と結論づけていた。明治四十四年の創立、当時岐阜駅前～長良北町間に敷設されたころの市民の歓迎ぶりは大変なものだったという。その後大正三年岐阜駅～忠節間、鏡島線、美濃町線が増設、市民の足として大活躍してきたが、時代の流れには勝てなかった。最近では一日三万人前後の乗降客しかなく、三万人を越す市営バスや二万人以上の岐阜乗合に、しだいにお株を奪われている。このため昨年四月、高富線をバス化したのが意外に好評を呼び、名鉄側では市電廃止のハラをきめたといわれる。ところで市電廃止後の市内の交通網はどうなるだろうか。七日岐阜市長室で開かれた。千田名鉄社長、松岡岐阜乗合社長、松尾市長の三者会談では、市電にかわるものは三社が統一し理想的なバス路線を敷くと発表した。三社で競っていても市民の本当の足とはいえず、交通ラッシュの緩和をかね理想的な路線を敷こうというものだ。一方モノレールはどうだろう。長良橋を起点とする羽島～養老を結ぶ大構想で、いわば名鉄の羽島、養老進出といつてよかろう。“市民の足はバスで補い、モノレールは百万都市構想の上に立っての交通機関になろう”と北田市土木課長はいう。名鉄側では市内の架線は廃止した路線の中空を走り、新岐阜デパートの二階へつなぐ案をだしているとか。すでに数年前から県町地内の名鉄岐阜車庫の移転にともない美濃線の終着駅をいまの徹明駅から新岐阜に変える計画をたてており、本線、各務ヶ原線のほか美濃線、さらにモノレールを引き込むターミナルをつくりたいところだ。デパート引き込みはドイツ、アメリカで成功しており、名鉄としても新岐阜デパートへもってくれば、文字通り岐阜市の交通機関を握ることにもなり意欲的だ。このほか途中市内の駅は一、二カ所になり、モノレールは本当の意味で市電のかわりにはならないといえる。だが、東海道新幹線から見放された岐阜市にとって百二十^キのスピードは魅力。羽島駅まで十分余り。このモノレールにより岐阜市はかろうじて面目を保つことになったといっても過言ではない。このようにいま岐阜市の交通は大きく塗り替られようとしている。この実現は東海道新幹線の完成する昭和三十八年度から岐阜国体の四十年までとみられ、オンボロ電車はもう数年の命になった。」⁽⁷⁾

上記では、路面電車よりもモノレールを新しい輸送機関として認識し、モノレールによる交通網が構想されていたことがわかる。しかしながら、その内容からは現実的な問題として路面電車を廃止しなければならない理由は見あたらず、むしろ、「ノロノロ走る」路面電車が邪魔であるがゆえに廃止するというように読み取れる。また文中にある「モノレールは本

当の意味で市電のかわりにはならないと言える。だが、東海道新幹線から見放された岐阜市にとって百二十^キのスピードは魅力。羽島駅まで十分余り。このモノレールにより岐阜市はかろうじて面目を保つことになったといっても過言ではない」との言葉どおり、モノレールの路面電車に対する優位性はただスピードだけであり、高速度が求められた時代に見合う輸送機関が選択されたと判断できよう。

上記は60年代初頭の路面電車廃止論議であるが、路面電車はそれ以後も存続した。次に60年代末の新聞記事から路面電車廃止論議がどのようなものかを見てみよう。【画像2 参照：市電の廃止を唱える当時の新聞記事（『岐阜日日新聞』〔夕刊〕、1968年3月13日付。）】



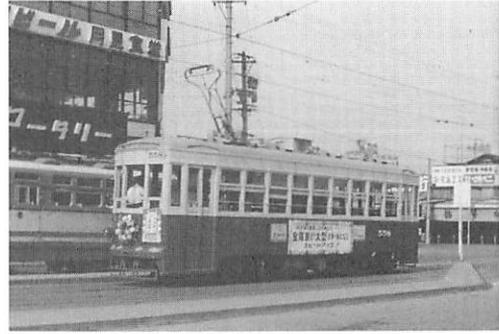
画像2

「交通の激化に伴い、各都市とも路面電車の撤去がクローズアップされているが、岐阜市でも昨年暮れから市民の間に市内電車撤去の声が高まり市と名鉄側が撤去の話し合いを始めた。同市の市電撤去問題が積極化したのは市議会で撤去決議をした昨年十二月。全国でもベストテンにはいる自動車増加率を示す一方四十万都市に発展、ますます人口の集中が激しい同市にとって道路の中央をゆうゆうと走る路面電車は数年前から市民に『姿の悪い能率の悪い』（高木助役の市会での答弁）乗り物としてうつり始めていた。それが昨年秋、金沢市が撤去した路面電車の“お古”を十台持ってきてから市民感情をいっそう刺激したようだ。また、東京都、名古屋などの大都市が路面電車撤去に踏み切ったのに力を得、市と住民を一体にして運動にまで発展させた。このため昨年十二月の市会決議いらい撤去促進の陳情があいつぎ、これまでに市商店街連盟、柳ヶ瀬商店街連合会など市中心部の繁華街をはじめ市広報会連絡協議会（千八百六十四広報会、八万二百三十九世帯）のような全市の組織が撤去を支持している。こうした声をバックに松尾岐阜市長はさる四月二十三日岐阜市役所に土川名鉄社長を招き、市電撤去について検討してほしいと要請この結果、両者で協議会が設置された。最近は『仮に長良北町～徹明町間を撤去した場合』といった具体例をあげて、話し合いが進んでおり、市側としては強気の見通し。一方、名鉄側は『市電を撤去するとなればむずかしい労務問題もある。それに名鉄だけが撤去費用を負担するのは不合理』として強く反発、互いにゆずらぬかけ引きをみせている。』⁽⁸⁾

上記の内容からは、路面電車の運営主体の名鉄にとって、その廃止にともなう労務面や撤去費用に関わる問題があったために、実際にはなかなか廃止できなかったという事情が理解できる。しかしながら、ますます市民から廃止の声が高まったことによって、市議会が路面電車廃止について決議したとある。ただし、文中にもあるように、「道路の中央をゆうゆうと走る路面電車は数年前から市民に『姿の悪い能率の悪い』（高木助役の市会での答弁）乗り物としてうつり始めていた。それが昨年秋、金沢市が撤去した路面電車の“お古”を十台

持ってきてから市民感情をいっそう刺激したようだ。また、東京都、名古屋などの大都市が路面電車撤去に踏み切ったのに力を得、市と住民を一体にして運動にまで発展させた」

【画像3参照：金沢市電から来たモ550形(『保存版 岐阜のチンチン電車—岐阜市内線と美濃町・揖斐・谷汲線の85年』郷土出版社、1997年、167頁。)】という内容からは、路面電車の廃止は、路面電車が市内交通に与える問題が大きくなったというよりも、むしろ他地域の動向に左右されて、それに遅れまいとするさらなる市民感情が強まったからであると言える。



画像3

ところで、地方自治の面で60年代の日本を振り返ると、この時代の特徴の一つとして「革新自治体の時代」と言われたように、大資本中心の「企業社会」、経済成長に専念し利益誘導政治によって国民を統合する「自民党政治」および「小国主義的な外交防衛政策」という特徴をもった「開発主義国家体制」に異議を唱える社会党や共産党などの革新政党の支援を受けた知事・市町村長を首長とした自治体が相次いで誕生した。しかしながら、それはあくまでも少数派であり、「開発主義国家体制」が強く浸透した自治体が大多数であった⁽⁹⁾。すなわち、「開発主義国家体制」により開発が進んだ地域とそうでない地域とに分かれた。60年代の岐阜市は後者にあたり、「革新自治体」とは反面の「開発主義国家体制」がなおも根強く残った地域であった。そのため、「旧式の」路面電車を廃止しようとする動きは、路面電車が存続すればするほど強まったのではないだろうか。

高度成長期の岐阜県が、「開発主義国家体制」が根強く残った地域という理解は以下のような内容からも指摘できる。

「このころ、国は、開発計画をつぎつぎと具体化していた。まず、昭和36年(1961)11月13日、低開発地域工業開発促進法を公布した。ついで翌37年5月10日、新産業都市建設促進法を公布した。この二法は経済的後進地域を積極的に国の資金で開発しようとするものであったが、同時に、地域開発計画を全国総合開発計画の一幹枝に誘導しようとする意味をもっていた。これを受けて生じた全国的な指定都市獲得合戦に、積極的に参加したのが岐阜市であった。岐阜市は、大垣市・羽島市から西濃3市33町村とともに、昭和37年8月6日、西濃地区新産業都市建設促進同盟会を結成し、会長に松野幸泰知事をいただいた(『岐阜市史』通史編現代)。同盟会の結成には自民党副総裁大野伴睦も出席しており、指定都市の指定を受けるための運動は、地元出身国会議員を通じておこなわれた。しかし、経済企画庁は、岐阜県の推す地域は名古屋市にちかいたという理由で認めなかった。昭和38年7月12日の閣議最終決定でも、ついに西濃地区は、新産業都市に指定されなかった。この後、岐阜県が、こうした国家規模の開発の指定を受けたのは、昭和41年(1966)7月1日に公布された中部圏開発整備法による指定があるにすぎない。岐阜県は、高度経済成長期に「基本的には政府計画から、

あるいは県みずからの計画においてすら、じっさいは開発行政から放置され、自然放任の状態であった」（柿本国弘「岐阜県地域開発計画にかんして」『地域経済』第1集）。このように松野知事の県内ではこる政治力は、国の開発行政に対してはほとんど無力であり、全国的な高度経済成長に、岐阜県はとりのこされることになった。⁽¹⁰⁾

岐阜市内線のように、地方の路面電車廃止は都市圏のそれとは異なり、モータリゼーション化による影響は小さかったと考える。当時の岐阜市内の写真2枚【画像4参照：1955年6月岐阜市（前掲『岐阜のチンチン電車』、99頁。）、画像5参照：1967年7月岐阜市（前掲『岐阜のチンチン電車』、93頁。）】を見ても路面電車が自動車の通行を妨害しているとは判断しにくい。この一面だけを見ても、もはや「開発主義国家体制」というイデオロギー的な要素が高度成長期の地域開発に色濃く生じていたと言える⁽¹¹⁾。



画像4



画像5

おわりに

最後に上記までの内容をまとめたい。そして、その内容をもとに路面電車の将来について若干の見解を述べたい。

まず路面電車の廃止が高度成長期に集中して起こった要因として、橋本寿朗が指摘した1950～60年代に安定したとされる「20世紀システム」と重ねあわせて考えてみたい⁽¹²⁾。20世紀の基軸システムのセンターはアメリカであり、戦後日本はアメリカに追いつき追い越せの経済発展がこの時期の政策目的となっていた。国際的なインフラストラクチャーの水準が物や人の移動を大量かつ高速におこなうことであったとすれば、明らかに路面電車はこれに不適合な「時代遅れ」の乗り物であった。この時代に適したものは新幹線、高速道路、空港であったから、とりわけこうした社会資本の整備に遅れた地域は、それが進んだ都市圏を手本としてこれに追いつき追い越そうと社会資本整備をすすめていった。地方では新幹線、高速道路、空港の建設待望論が強まり、それがまた地域振興と密接に関わるという構図ができあ

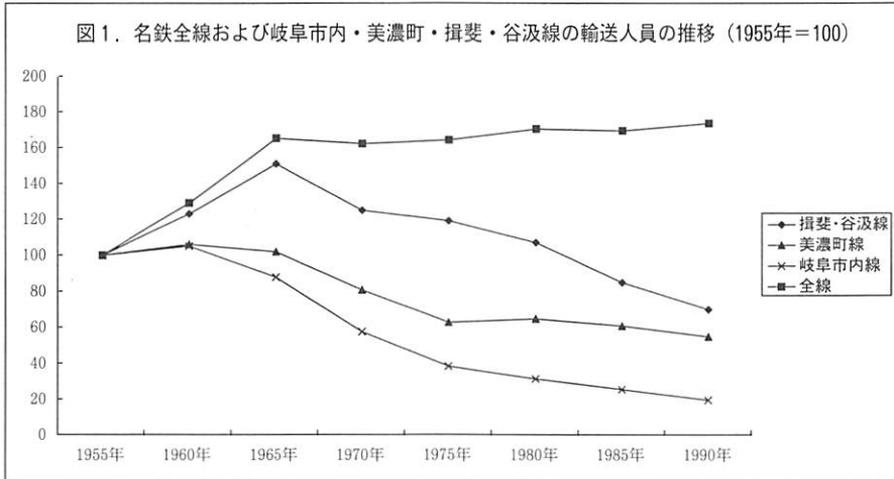
がった⁽¹³⁾。進んだ社会資本整備＝地域振興という関係がここに読み取れる⁽¹⁴⁾。逆に言えば、社会資本整備の行方は地域住民の意向によるところが大きいことになる。ある輸送機関が発達したり、あるいは廃止・衰退するという現象を、近年では輸送機関相互の関係（競合ないしは補完）によって説明されることが多いが⁽¹⁵⁾、本稿では、地域住民の影響も決して無視できないものとして、これを積極的に検討要因に加えたい。地域住民の意向は、近年では路面電車を再生させる要因となっていて、かつてはそれを廃止させる要因となっていたのである。この点を考慮に入れて、路面電車の将来について次に考えてみたい。

路面電車を再生させることの理由として「市場の失敗」が指摘されることがある。私企業による路面電車は多額の費用がかかる割にはモータリゼーションの影響を受けて利用者が少ない。ところが、環境負荷の面においては、各自がマイカーを運転することによる排出ガスは、路面電車では極めて僅少な負担で済む。それならば環境汚染という外部不経済を解消するには政府の補助によって路面電車の採算性を高め、存続を可能とさせるべきである。しかしながら、こうした理解は果たして正しいか。政府補助を必要とするのは利用者が少ないことに原因があり、そもそも公共交通機関としてそれが必要とされていないと言えるのではないだろうか。路面電車の運行を促進すれば、マイカーの利用が減るという相関関係が確実におこななければ意味がない。そうした相関関係が確実におこなうことが予定されなければ、路面電車に政府補助を費やすことは無駄となる。自動車の排出ガスを直接的な問題とするのであれば、これを少なくするような技術等に補助を出す方が効果的である。重要なのは、「市場の失敗」の内容を正しく理解すること、「市場の失敗」による問題の本質を見極めることである。

また、上記のような理解をもとに路面電車の将来をもう少し考えてみたい。路面電車廃止に対し異議を唱えるものは海外におけるLRTの事例を引き合いに出されることがある。LRTは環境負荷を軽減し、低床式であるために高齢者や身障者にも配慮しているから次世代の乗り物であるという主張である。ところで、直接に路面電車廃止論議に関わるものではないが、モータリゼーション化の進展にともなう公害や交通事故をいかに抑止するかという課題に取り組んだ、宇沢弘文の古典的名著『自動車の社会的費用』をここでとりあげたい⁽¹⁶⁾。同著のなかで、宇沢は、「乗用車依存度が高まってきたために、鉄道、バスなどの利用者が少なくなり、サービスの質の低下、さらには路線の廃止という結果が必然的となってきた点はある点は考慮する必要がある。このような鉄道、バスなどの公共交通機関のサービスの低下あるいは廃止によって、もっとも大きな被害をうけるのは、低所得者層であり、また老人、子ども、身体障害者だからである」⁽¹⁷⁾と述べており、路面電車の廃止に暗に異を唱えている。その主張からすればLRTは宇沢の言葉を借りれば「市民的権利を侵害しない」望ましい交通機関であると言える。そうしたLRTの導入に際して、近年では地域振興といった「イデオロギー的」な要素が強く、利用客の確保という「現実的」な問題を十分に考慮していないように思われる。すなわち、高度成長期における路面電車廃止論議はイデオロギー的要素が強かったが、図1に見るように近年におけるその廃止は利用客の減少という現実問題に直面したことが要因なのである。LRTを導入するにせよ、それとともに地域社会を変容させるべく地域住民の意向にそくした「街づくり」の構想と一致した社会資本整備がおこ

なわれるべきである⁽¹⁸⁾。

なお、このような理解をもとに、今後は路面電車の存続、ないしはLRT導入の成功要因と「街づくり」および地域住民との関係を中心に、(1)社会資本整備と地域変容の関係を地域活性化に対する住民イデオロギーの影響⁽¹⁹⁾、(2)社会資本整備における利用者ニーズを考慮に入れた「マーケット・プッシュ型からマーケット・プル型へ」の展開、について様々な時代、ならびに国内外を問わずに分析を積み重ねていきたい⁽²⁰⁾。



（出所）名古屋鉄道(株)広報宣伝部編『名古屋鉄道百年史』名古屋鉄道株式会社、1994年、444～449頁。

脚 注

- (1) 地域社会の変容と交通の関係を研究したものとして、老川慶喜『産業革命期の地域交通と輸送』日本経済新聞社、1992年、三木理史『地域交通体系と局地鉄道—その史的展開—』日本経済評論社、2000年、中村尚史「地方の企業勃興—福岡県三池郡を中心として—」（武田晴人編『地域の社会経済史：産業化と地域社会のダイナミズム』有斐閣、2003年。）、渡邊恵一『浅野セメントの物流史』立教大学出版会、2005年、といった研究が注目される。しかしながら、これらの研究が焦点とした貨物輸送における荷主の動向もさることながら、旅客輸送における地域住民の関わりという側面で当時を形成した世論に本稿では注目したい。なお、世論の研究については、W・リップマン（掛川トミ子訳）『世論』（上・下）、1987年、が代表的である。
- (2) 名古屋鉄道株式会社広報宣伝部編『名古屋鉄道百年史』名古屋鉄道株式会社、1994年、156頁。
- (3) 吉川洋『20世紀の日本6 高度成長—日本を変えた6000日』読売新聞社、1997年、57～58頁。
- (4) 『朝日新聞 夕刊』（大阪版）、1960年10月6日付。
- (5) 和久田康雄『路面電車—ライトレールをめざして—』（交通ブックス111）成山堂書店、1999年、4頁。
- (6) 和久田前掲書、5頁。
- (7) 『岐阜日日新聞』、1961年2月9日付。

- (8) 『中日新聞』、1968年9月23日付。
- (9) 進藤兵「革新自治体」、渡辺治編『日本の時代史27 高度成長と企業社会』吉川弘文館、2004年。
- (10) 丹羽邦男・伊藤克司『岐阜県の百年 県民百年史221』山川出版社、1989年、332～333頁。
- (11) 国のプロジェクトにぶらさがったこうした地域開発に対する問題を指摘する声がある。例えば、本間義人『国土計画を考える一開発路線のゆくえ』中央公論新社、1999年、などがある。
- (12) 橋本寿朗「20世紀システムの形成と動揺」、東京大学社会科学研究所編『20世紀システム1 構想と形成』東京大学出版会、1998年。同著「経済成長の時代」、同編『20世紀システム2 経済成長I 基軸』同、1998年。
- (13) 『主要地方新聞にみる社会資本整備の変遷(高度経済成長期)』総合研究開発機構、1990年、13～14頁。
- (14) 後進国の工業化のモデルとしてガーシェンクロンが指摘したイデオロギーの存在に関して、それは国内において地域的な条件の差異によって強弱があったと言える。(アレクサンダー・ガーシェンクロン著、絵所秀紀・雨宮昭彦・峯陽一・鈴木義一訳『後発工業国の経済史—キャッチアップ型工業化論』ミネルヴァ書房、2005年。)
- (15) 輸送機関相互の競合や補完といった関係については、老川前掲書、あるいは梶本元信『南ウェールズ交通史研究』日本経済評論社、2000年、を参照されたい。
- (16) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』岩波書店、1974年、172頁。
- (17) 宇沢前掲書、59頁。
- (18) 路面電車再生の成功として岡山電気軌道の事例がある。「ひと劇場 小嶋光信氏〔両備グループ代表〕 鉄道再生で地方に息吹」、『日経ビジネス』、2006年8月21日号、などを参照されたい。
- (19) 老川慶喜が、『『民衆』の生活の基盤としての地域社会の状況をできるだけ多面的に明らかにすることにするとすれば、そこでの交通・運輸、および商品流通の状況が鉄道の開通によっていかに変容していくかということは、解明すべき課題といえる』(老川前掲書、2頁。)と述べているように、社会資本整備にとって地域社会ならびに住民との関係は決して無視することはできないと考える。
- (20) ただし、こうした分析に際しては「街づくり三法」や「鉄道事業法」の改正といった法規制との兼ね合いも考慮する必要がある。例えば、改正鉄道事業法によって、廃止の届出は廃止しようとする日の1年前までに行わなければならないと規定しているが、そのことは1年が経てば、地元の同意が得られなくても廃止に踏み切れることを意味している。以下、参考までに改正鉄道事業法の一部を記しておく。

「鉄道事業法の一部を改正する法律」1999年5月21日公布

(事業の廃止)

第二十八条の二 鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするとき(当該廃止が貨物運送に係るものである場合を除く。)は、廃止の日の一年前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

2 国土交通大臣は、鉄道事業者が前項の届出に係る廃止を行つた場合における公衆の利便の確保に関し、国土交通省令で定めるところにより、関係地方公共団体及び利害関係人の意見を聴取するものと

する。

- 3 国土交通大臣は、前項の規定による意見聴取の結果、第一項の届出に係る廃止の日より前に当該廃止を行つたとしても公衆の利便を阻害するおそれがないと認めるときは、その旨を当該鉄道事業者に通知するものとする。
- 4 鉄道事業者は、前項の通知を受けたときは、第一項の届出に係る廃止の日を繰り上げることができ
る。
- 5 鉄道事業者は、前項の規定により廃止の日を繰り上げるときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
- 6 鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするとき（当該廃止が貨物運送に係るものである場合に限る。）は、廃止の日の六月前（利用者の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合にあつては、廃止の日の三月前）までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。