

公共交流機関としての明知鉄道の可能性*

The Perspective on Akechi Railway as the Public Facilities for Public Communication*

出村嘉史**・佐々木葉***・岡田智秀****・山口敬太*****

By Yoshifumi DEMURA**・Yoh SASAKI***・Tomohide OKADA**** and Keita YAMAGUCHI*****

1. はじめに

大都市と地方の関係は、時代とともに変化してきた。とりわけ大都市へ迅速に移動する手段が獲得された近代以降は、その容易さが地域の競争力を高め、鉄道にしても道路にしても、大都市圏のネットワークへ加わることが発展の糸口とされてきた。その結果、次世代を担う住民が大都市へ雇用を求め、通勤するようになり、さらには大都市へ移住することが容易になった。地方の主要な移動手段として、個人の効用のより大きな、単独行動を基本とする自家用車に依存した生活様式が選択されてきたために、公共交通の存在理由は失われ、全国において、廃線となるローカル鉄道が後を絶たない。この背後に、大胆な生活様式の変化があったことは重要である。すなわち、かつては歩いていた道を使う事を忘れ、短時間でも自動車を使って出掛けてしまう住民が大半になっている。周囲との関係への執着から解放された、その生活様式において、公共の空間とそれを媒介に結ばれていた人々の絆が時間をかけて崩壊してきたことに無頓着になるのは必然であり、まちを担い生産を行う後継者の不足などの問題が顕在化するなど、被害甚大になってようやくその惨状に気付きつつあるのが、地方の現状である。

岐阜県恵那市は、平成16年に6市町村を合併して市域を拡大した。それまで異なる文化圏であったそれぞれの自治体は、合併を契機に恵那市の地域自治区として位置づけられ、互いの連携の仕方を模索している。折しも合併後の恵那市南部に位置する地域自治区を貫いている明知鉄道は、地域をつなぐ交通機関として注目される。

本稿では、筆者らが明知鉄道とその周辺の住民を対象に行ってきたワークショップ（以下、WS）を通じて、地域住民との議論の中で明知鉄道の持つ価値を整理する。そして、このようなローカル鉄道を「公共交流機関」というコンセプトで捉え、そのことにより持ち得る今後の地域を支えるための重要な役割を提案する。

*キーワード：公共交流機関、まちづくり、岐阜県恵那市

**正員，博(工)，岐阜大学工学部（岐阜市柳戸1-1，

TEL:058-293-2446, E-mail: demu@gifu-u.or.jp)

***正員，博(工)，早稲田大学創造理工学部

****正員，博(工)，日本大学理工学部

*****正員，博(工)，京都大学大学院工学研究科

2. 地方都市における地方鉄道の位置づけ

(1) 地方鉄道の現状

ローカル鉄道は、先に触れたような社会背景の変化の中で、バスや乗用車などの代替交通機関に圧倒され続けている。2000年に鉄道事業法が改正され、鉄道事業者は届け出て一年待てば容易に路線を廃することができるようになり¹⁾、事業の整理を選択する線が増えている。そのような中で、幾つかの路線については、駅までのデマンドバスを試行したり環境面での優位性を乗客に訴えるなどして、利用者数を増やす努力を続けている。そうした地域でも、自治体との連携が不可欠であり、赤字補填を行わなければ存続できない線がほとんどである²⁾。一方で、地域計画・交通計画の分野において、行政と住民の協働型まちづくりが益々重要視されてきており、例えば世田谷線沿線の事例など、地域の路線をこうした協働の軸にする試みも行われるようになってきた³⁾。沿線とのつながりにおいて、活路を見出そうとすることが、新たな動きとして見出される。

(2) 明知鉄道

明知鉄道は、昭和9年に国鉄明知線として全線が開通し、昭和56年に廃線対象路線に指定された。昭和59年に第3セクターによって存続することが決定し、同年12月に明知鉄道株式会社ができる。延長25kmに11駅を有し、上下合わせて一日に12-13本の運行をしている。

平成16年岐阜県の予算において、「高齢者など市民のための『市民鉄道』へと転換を図る第三セクター鉄道に対し、線路の修繕など鉄道の安全運行のために必要不可欠な経費⁴⁾」に対して助成を図った。これに応じて、恵那市では平成18年に明知鉄道に対し「恵那市明知鉄道基盤整備維持事業補助金」を設立している。その要綱の中で「市民鉄道」という名称を用い、それを「高齢者その他の交通弱者のために必要不可欠な交通基盤として、市民が主体となり、市民自らの努力により、市民のための鉄道として発展させる鉄道をいう⁵⁾」と定義した。市民鉄道の実現へ向けた、当時の基本方針として①高齢者等交通弱者向けの施策、②市民参加施策、③地域の活性化、④明知鉄道の際限のない自助努力、⑤沿線市町村の支援、が挙げられていたという⁶⁾。また、同じ年に恵那

市において明知鉄道シンポジウムが開かれており、明知鉄道は住民の鉄道であるとして行われてきた住民の取組みが「恵那市をつなぐ夢列車」と題して発表された⁷⁾。

その後「市民鉄道」というスローガンは余り使われなくなっているが、この時点で既に明知鉄道の価値を転換しようとする運動ははじまっており、地域において新たな可能性を秘める交通機関として、注目されている。

3. 明知鉄道に関わるワークショップの成果

先述のように、明知鉄道は、地方鉄道としての利用価値が高く評価される。筆者らは、恵那市の景観計画策定のための一連の取組みの一つとして、明知鉄道の沿線としての恵那の風景を地域住民とともに考え、その利用価値の再発見と意識向上を目指して2度に亘り、WSを開催した(図-1)。



図-1 明知鉄道に関するWSのポスター

(1) 明知鉄道の風景を考えるWS

第1回のWSは、恵那市と土木学会土木計画学研究委員会「交通まちづくり小委員会」と同「地域のための景観マネジメントワークショップ」の共催により、平成21年11月1日に恵那市役所にて開催された。ここでの議題は、明知鉄道に関わる多様な風景の在り方を考えることであり、住民に加えて土木学会土木計画学委員会から交通・景観に関わる研究者を集めた。

会場では、歴史的な視点・来訪者の視点・地域連携の視点・人のコミュニケーションの視点・歩く人の視点・風景価値発見の視点など、多様な風景に関わる視点が提示され意見交換がされた後、今後の明知鉄道の風景を育てるために、やるべき手立てとして、パネリストによって以下の三つの提案が示された。

提案1. 鉄道上および沿線地域の魅力と価値を伝える地図づくりを行う。そのための風景の名付け、選定を行う。

提案2. 多くの人に乗ってもらうために、鉄道運営上の各種サービスのシミュレーションを行う。

提案3. 「乗る、待つ、歩く」を楽しくする「おもてなし」プロジェクトを実施する。

これらの提案に対して、社会実験として実際に実行したいものに対して、参加した住民の意向を聞いたところ、提案3への賛同が最多であった。

(2) 明知鉄道の駅を考えるWS

第2回WSは、恵那市と土木学会景観・デザイン委員会の共催で、平成22年1月24日に明智文化センターにて開催された。ここでの議題は、第1回WSの議論を踏まえて、恵那市が明知鉄道の駅と駅前空間の整備を計画段階であることを踏まえて、駅の空間を活用したまちづくりの方策が議論された。

特に、政策研究大学院大学の篠原修教授による基調講演では、人間関係の希薄化・居場所の消失という社会問題に対して、自分の「居場所」を如何に獲得するのかという問題が提議された。また株式会社設計領域の吉谷・新堀が予め準備した駅前のデザイン提案の発表があり、駅を地域文化の発信場所・交流する場所・まちへの玄関口と位置付けた案を作成したことの説明があった。これに誘発されるように、会場では駅・明知鉄道を通じて、人が交流すること、まちと連携することの可能性を探る議論がなされ、駅や駅前広場にまちの顔がみえるように、またそこに様々な人の「居場所」をつくろう、そのためにまちづくりは積極的に明知鉄道との連携を持つよう、という展望を持つに至った。

(3) ローカル鉄道としての明知鉄道の価値

以上2回のWSを経て参加者で共有できたことは、明知鉄道を単なる輸送手段と捉えるのではなく、人の体験に関わる様々な側面で幅広い価値を有するという点である。すなわち、第1回は「おもてなし」、第2回は「居場所」の重要性が見出され、それぞれ明知鉄道がローカル鉄道であるが故に持ち得る特性であることが確認された。「おもてなし」と「居場所」は、結局は表裏一体の面があり、他者を迎えてもてなす場が地域住民の居場所としても存在していることが、ローカル鉄道沿線の地域において重要である。以下は、ここで得た「おもてなし」と「居場所」の基本的な考え方である。

a) おもてなし

既に多くのまちづくりで「おもてなし」という語が使われているものの、その場合には、来訪者の「もてなされた」という印象を持つことで満足度が高まるという点、すなわち帰属意識・知的満足・高揚感に焦点が当てられることが多い。しかしながら「おもてなし」を掲げる場

合には、それだけではなく、むしろもてなし側の地域住民の生活の充実がなければ、運営する住民がすぐに疲弊してしまい、持続不可能である。このため「おもてなし」は住民自らが場所の主人となるリアリティのある生活をするための宣言であり、その基盤として明知鉄道や、そこを拠点とした地域の道の周辺を豊かにするという、抜本的な生活改善と捉えることができる。

b) 居場所

「居場所」は、さらに地域住民が自身の生活の質の向上を意識するなかで生まれてくるコンセプトである。前述のように、「おもてなし」の背後にある、もてなし側の生活改善において、重要な視点を提示するものである。「居場所」を得るということは、自分達のまちの中で、自ら落ち着いて豊かな時間を過ごすことのできる場所、さらにはそこへの帰属意識を持てる場所を確保することである。

4. 明知鉄道運営に関する価値転換

明知鉄道は昭和61年に2億円の営業収入があったが、それが1億円にまで減少している。乗客数は年90万人在ったものが52%まで減少しており、乗降客の内訳は通学が63%で通勤が2.8%、通勤者は開業時の十分の一に減少しているという⁸⁾。このように経営上の利益を独立で採算するものとして捉えれば、存続の危ぶまれる路線の一つに過ぎないと判断されてしまうところであるが、一方で、普段明知鉄道を利用していないという多くのWS参加者が、「居場所」や「おもてなし」の場となるような、そのまちにおける拠点としての価値を認めている。従って、その存続を考えるために、明知鉄道の存在理由の第一義として当然であると思われていた輸送手段としての価値を、一旦疑うことが、次の展開を拓くのではないかと考えた。

(1) ローカル鉄道に求められる本質的機能

そこで筆者らは、改めて明知鉄道の存在価値を捉えなおすため、出発から到着まで迅速にヒト・モノを輸送する手段であるという一般に疑い難い公共交通機関としての前提を、他の可能性と同等の価値と見做して、価値体系を再構築する考察を行った。その際、鉄道を利用する人がどのような生活・体験を得るのかということ、中心的問題とした。この時は鉄道の利用者とは、「乗降客」として数で把握される存在ではなく、さまざまな思いや感情をもった人間である。明知鉄道には何のための基盤施設であることを求めるべきか。求められる機能について、整理すると表-1のようになる。

ここで考察される機能は、どれもいわゆるローカル鉄道に関する機能として一般化できるものである。移

動・交通機能は、当然ながら、鉄道建設当時の主要な目的を果たす機能として設定されたものである。また、情報・物質交換機能は、鉄道が運営されていく過程の中で、ユーザーに対して何らかの付加サービスや商略を行おうとする工夫の中で成立してきたものである。しかし、公共教育機能や滞在・滞留機能とは、ユーザー側が獲得してきた社会体験としての機能である。特に滞在・滞留機能は、ローカル鉄道の乗車体験の中で経験されてきた、他の機能が特化している場合には見出されにくい特有の機能である。

表-1 明知鉄道に求められる機能（「合併後の地域連携を活かした持続可能な景観づくり計画と実施プロジェクト報告書」を基に整理）

a) 移動・交通	<ul style="list-style-type: none"> ・住民の移動手段が確保 → 住環境が閉じていない補償、生活の幅を広げる。同時に、来訪者のアクセスが可能 ・ある駅の地域住民が、ローカル鉄道を使って、他の地域へ行き交うことがより容易になれば、連携を深めることが可能 * ローカル電車では、移動の迅速さでなく、移動する体験そのものの価値（沿線風景を眺める価値など）を主眼とすべき。
b) 滞在・滞留	<ul style="list-style-type: none"> ・駅にとどまることが、まちとの関係においては重要な機能 ・滞在・滞留する空間や施設が「場所」となる。 ・場所と主体的な関わりを持つなど積極的な意味を付与することで「居場所」になる。 * 移動目的のみのために「待たされている時間」ではなく、「待つ」という行為が積極的な意味を持つと考える。
c) 情報交換・物質交換	<ul style="list-style-type: none"> ・会話によるコミュニケーション、文字情報、景観体験によって読み取ることができる情報など、多層的な情報交換がある。 ・それぞれ異なるレベルでのプログラムが可能 * そこに発生する情報や物を交換する場の提供が、主要な機能と成る。
d) 公共教育	<ul style="list-style-type: none"> ・公共道徳に優れ、かつ地域の文化性の高さを感じさせるような場が繰り返し展開されている環境では、利用者は自ずとそれらを学ぶ。 * 公共のコミュニケーションに必要な意識と文化性を醸成する場として、ローカル鉄道の空間規模や交流機会は適している。

(2) 公共交通機関ではなく公共交流機関として

以上のように、あるべき機能を従来よりも幅広く見据えた時、浮かび上がる明知鉄道の存在価値は、人々の交流の場を適切に提供するインフラとして際立つものである。すなわち、単に「公共交通機関」と称するのではなく、「公共交流機関」として必要な基盤施設であることを再認識するべきだと考える。移動・交通、滞在・滞留、情報交換・物質交換、教育といった機能は、全て「交流」の機会を提供する前提であるといえることができる。さらに、先に挙げた「おもてなし」「居場所」とは、人がこの機関を使う時の作法を表しており、公共交流機関が機能を果たす上でのインターフェイスの構造であったと理解できる。

これは、単に通称を変更して適切にするということに留まらず、ローカル鉄道を運営する論理そのものを転換することを意味する。つまり、乗客数を増やすことを上位の目的としないということである。人々や地域間の交流が持続することを目的とする。当然、交流が持続するためには、経営が順調でなければならないが、順調な経営が直ちに持続的な交流を生み出す訳ではない。従来通り公共交流機関の主な収入源は運賃となるだろうが、必ずしもそれだけで賄う必要はない。人との交流・地域

の連携に主眼を持つ「公共交流機関」である以上、交流から生まれる付加価値から収益を上げればよいことになるだろう。交流の形が、新しい産業を生み出すはずである(図-2)。

この図は、以上に述べたプライオリティの転換のイメージを示したものである。すなわち、従来型の発想であれば、持続的な経営をすることは至上命題であり、その指標としては、売上および乗客数が用いられる。従って、この成績を良好にするための工夫として、様々な工夫が重ねられ、中には非常に柔軟な発想によって実現する企画などもある。ただし、これらの目的は収益につながる指標によって評価され、周囲にもたらされた社会的好転があったとしても、これを計る手立てが準備されていない。

これに対して、「公共交流機関」を地域の中に維持することを目的とすれば、従来型論理の要素の位置づけに転換が起こり、交流の基盤を維持するための重層的な構造が構築される。例えば「イベント電車の積極的企画」は、人・地域の交流の基盤を支えるものとして、移動する体験を充実させるためのものという位置付けになり、この企画そのものが収益を上げるか否かは二次的な問題となる。従って、経営の方法としては、まちの諸活動と一体になった運営が求められる。例えば、恵那の各町における今後の発展の形態として、大規模な住宅開発や大企業の誘致などによって人口・税収の増加を目指すのではなく、町毎の規模にあった産業の質の向上によって、小規模な雇用でも多種多様に創出することで増収を図ることが考えられる。そのような動きの基盤として明知鉄道を位置づけるならば、これから興すべき産業の支えの一つとなる交流の拠点(交流は質の情報のやりとりを媒介する)に対して、地域の住民が積極的かつ日常的に投資を行う事にも価値を置くようになるだろう。

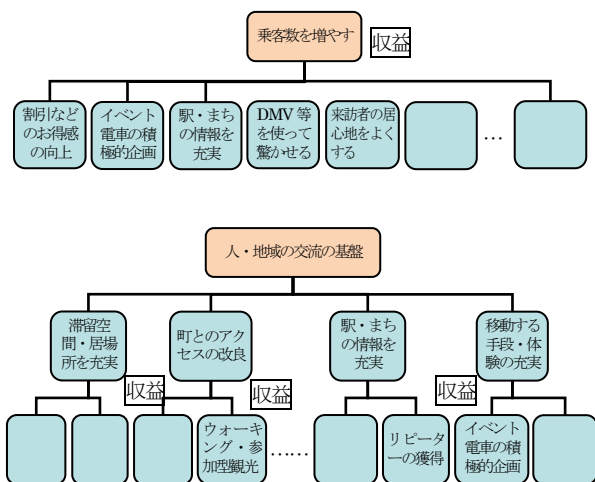


図-2 従来型の目的とそのための工夫(上)と公共交流機関としての目的と可能な工夫(下)

(3) 公共交流機関による景観まちづくり

公共交流機関という位置付けで、明知鉄道を捉えれば、これを軸に地域の景観まちづくりへ展開可能である。その際には、駅と駅前空間の扱い方と、地域へ展開する広域的な扱い方の2つのスケールに留意する必要がある。

a) 駅と駅前空間の扱い

一般に公共交流機関の駅と駅前に求められる要件は、「おもてなし」「居場所」というキーワードで、人のコミュニケーションが成り立つ場をつくることだと考えられる。駅の空間を居場所にするためには、そこに座って飲食したり対話したりしながら十分な時間を費やすことのできる装置が必要である。そのために風雨を避けるための施設は役に立つが、それが単に閉じた室内を作るのではなく、町と空間として繋がっていなければいけない。第一にこれらを地域の住民のものとするべきである。その上で、場所の主として来訪者をもてなす。来訪者は、そこに地域住民の暮らしを背景におもてなしを感じることで、記憶に残る体験や満足感を得て、持続的な交流の基礎となる。これら全体の循環をおこす空間基盤が公共交流基盤のインターフェイスと考える。

b) 地域における扱い

公共交流機関が、真に公共交流の基盤となるためには、その「機関」を軸にして、周辺地域との間に関係がつけられていなければならない。まちの中心・見どころ・抛り所など、まちに存在する複数の地域資源へとつながっていく工夫が必要となる。

ローカル鉄道がその移動の機能によって得ている沿線の風景は、そのまま居ながらにして地域における様々な情報を受信させてくれる機能であると捉えられる。すなわち、沿線の風景が視覚的情報として発信するまちの魅力は、この公共交流機関を利用する他者へ届けられるように、景観まちづくりはこの機関と一体的に考えられるべきである。

さらにまちの基盤としては、まちを回遊できる道に魅力が必要である。既にあるウォーキングコースを活かして交流拠点整備や、ランドマークとしての拠点の可視化など、資源を活かす方策が考えられる。この基盤は、歩くことを基本とする公共交流機関の延長として、住民が忘れつつある地域を歩くことを支え、歩くが故の休息場に人の居場所が定着すれば、「あそこに行けば、誰かがいる」という期待が寄せられるようになり、地域の中に潤いと魅力をもたらす。これは、そもそも歩くスケールで形成された一つ一つのまちの古い骨格と符合し、価値を失い空地となった多くの敷地の価値を再び高めることにもなる。

(4) 地域間の連携とは

以上の公共交流機関は、さらに地域間の連携の礎に

なるはずである。

喧伝されている「連携」という言葉は、合併後の自治体において実態を得ないまま使い古されている例が多く、既に住民の不信をかっている。しかし、連携という語は「互いに連絡をとりながら物事を行うこと。手をたずさえて物事を行うこと⁹⁾。」である。多種生物が生存するための「共生」「共存」の関係に例えれば、共存の側を指す語である。つまり、互いに重大な依存関係にある（共生）というのではなく、互いに独立しているものより高次の成果を求めて連絡を取り合う（共存）のである。すなわち、一般に理解されているような相手の為に負荷を担い、また相手にもそれを求めるような、一枚岩イメージではなく、連携の根幹には、まずその主体となる個別の地域における自立が必要である。地域間の人の交流は、互いに己の地域の固有性を意識することになり、互いに閉じるのではなく、持続的な連絡を続ければ、自ずと高め合う連携を実現することになる。そのための開かれた場が、公共交流機関と称する新たなインフラに期待されるものである。

3. おわりに

ローカル鉄道である明知鉄道の運営上の捉え方として、公共交通機関としてどうあるべきかと考える枠組みを修正し、都市の公共交通機関に求められる機能と明確に区別するため、以上のように、求めるものを適切に表現して「公共交流機関」と位置付けた。先に述べた「市民鉄道」と多くの部分で共通する概念ではあるが、交流の基盤を作ることを明確に中心概念として位置付けた点で、大きく異なる。このように捉えることで見えてきた新たな展望は、現在からこの先の都市に対する地方の在り方に関して、ある指針を与えるものとなるだろう。今年度に策定される予定の恵那市の景観計画や後期総合計画と併せて、地域の質の高い発展（それは抵抗なく人を大都市へ運ぶことでも、人口が増えることでもない）を支援するものになることを、切に望むものである。

参考文献

- 1) 鉄道事業法 第二十八条の二（平成十八年三月三十一日改正）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（中略）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) 杉本裕明、存続への対応迫られる自治体—地方鉄道は廃線の危機、ガバナンス6月号、pp.97-99、2009。
- 3) 鳩山紀一郎ら、世田谷線沿線地域を対象とした継続的な協働型まちづくり手法の提案とその試み、都市計画論文集No.40-3、pp.295-300、2005.10。
- 4) 平成16年度岐阜県予算 特色ある事業等（記者会見参

考資料）、2004。

- 5) 恵那市明知鉄道基盤整備維持事業費補助金交付要綱、恵那市、告示第32号、2006.3。
- 6) 鈴木文彦、地方鉄道レポート32 明知鉄道、鉄道ジャーナル40、pp.80-87、2006.12。
- 7) 恵那市Web ページ、「乗って残そう明知鉄道」地域と共に考える明知鉄道シンポジウム開催、<http://www.city.ena.gifu.jp/modules/news/article.php?storyid=808>
- 8) 平成21年11月1日開催の明知鉄道WSにおける明知鉄道専務の談話。
- 9) 日本国語大辞典第二版第十三巻、小学館、2002。