

3. 関市の将来に向けての課題

危機感の希薄

2000年の鉄道事業法の改正により需給調整規制が撤廃され、鉄道事業の参入・撤退が容易になった。これは自由競争を促して経済効率をもたらすとされたが、実態は地方の採算の合わない鉄道事業からの撤退を促進したに過ぎなかった。2000年以降、それまで内部補助等で何とか維持されてきた不採算路線の廃止が全国各地で相次いでいる。さらに、需給調整規制の撤廃は鉄道のみならず、バスにも及んでおり（道路運送法の改正）、山間地域等では唯一の公共交通であるバスもなくなってしまうという地域公共交通の存亡に関わる事態にまで進展している。

さて、鉄道の廃止が浮上した後、結局は美濃町線等のようにそのまま廃止に至るケースが多数であるが、注目すべきは、三セク化など運営方法が模索され、存続に至ったケースも少なからずみられることである。では、「廃止」と「存続」を分けた経緯の差は一体どこにあるのだろうか。

全国の事例をみると、この差は単に鉄道を存続させるための赤字補填、すなわち公的資金の投入という財政負担の差ではなく、「地域住民の鉄道存続に対する熱意の差」ではないかと思われる。存続された路線は、むしろ美濃町線より利用者数が少なく採算性の悪い路線も多い。しかし、沿線地域の住民が採算ベースでなく、鉄道が有する社会的価値を十分に認識し、強力な団結のもと行政と一体となって存続を推進している。例えば、福井県の京福電鉄や島根県の一畑電鉄のケースを挙げたい。両鉄道路線の存廃検討の際には、従来あまり適用されなかった「費用便益分析」が行われ、その手法も注目されることとなった。鉄道維持に必要な財政負担という「費用」に対し、鉄道存続によって利用者・地域社会全体が享受する「便益」の方が断然大きいこと、つまり、それだけ鉄道には社会的価値・有用性があることが示され、存続に対し説得性のある根拠として添えられている。

このように、鉄道は事業者の持ち物として運営上の採算で議論されるものでなく、地域にとっての財産であるという意識が重要といえる。また逆に言えば、もし鉄道が廃止されれば地域社会が受ける損失は膨大であるという危機感を持つべきであろう。

美濃町線の廃線が浮上した際、地元住民の反応はどうであったか。多くの住民は「鉄道利用者は不便になるけれども、利用者数は少ないし、赤字だから廃止もやむなし」と容認したのではないか。あるいは、まだ長良川鉄道は残存しているので「鉄道のない市になってしまふとことはない」と考えたかもしれない。いずれにしても、「地域社会が受ける影響は少ない」と判断し、危機意識があまりなかったのではないだろうか。

鉄道等の公共交通は、失ってみて初めてその価値に気付く場合が多い。いま関市民は美濃町線廃線の容認に関して不覚の念を抱いているのではないだろうか。

鉄道廃止による影響

鉄道の廃止が地域社会に与える影響は非常に大きい。まず、鉄道が運行されなくなれば駅等の施設はただの廃物と化す。とりわけ、まちの顔といえる中心駅が機能なくなると、駅前商店街など中心市街地は衰退し、寂れた空間は地域全体のイメージをも悪化させる。また、

鉄道利用者は移動手段の変更を余儀なくされ、特に交通弱者については外出機会が阻まれる。居住者だけでなく来訪者のアクセシビリティも低下し、観光やコンベンション需要も減少する。さらに、車の運転も無関係ではない。家族等の送迎の増加により余分な労力が必要になったり、高齢でも無理に運転しなければならないリスクを伴ったりもする。送迎される場合にしても相手に気を遣ったり、時間を合わせたりしなければならないなど不便である。

なお、「鉄道の代わりにバスがあればよいのでは」と思うかもしれないが、道路を使用するバスは鉄道の代わりになれないことは各地で実証済みである。鉄道利用者が廃止代替バスを利用する割合は、確実に6～7割まで減少するとされる。美濃町線の場合は56%に落ち込んでいる。この要因は、定時性や快適性の面でバスは鉄道には敵わない、つまり不便になることに尽きる。バスの乗客数が減れば、そのうち運行頻度や運賃等のサービスが下げられ、以前より不便になってまた乗客が減る・・・という循環に陥るのが一般的である。

鉄道廃止に伴う社会的影響は以上だけに収まらない。例えば、道路交通への負荷が大きくなり、ますます環境問題が増幅するとともに、道路混雑による時間損失も大きくなる。また、高校生らの通学範囲縮小による高等教育の享受損失なども起こる。つまり、環境問題から経済、教育面にも影響が及び、およそ生活レベルの低下に繋がるのである。ちなみに、鉄道廃止後に、道路渋滞の緩和策、駅跡地の整備などの新たな公共事業が発生し、ときに鉄道の維持・改修費用よりそれらが高くなってしまふなんてことも聞く。

美濃町線廃線後の関市の状況はどうであろうか。一応、長良川鉄道は存続しているものの、社会的影響が徐々に浮き彫りになってきているであろう。また、長良川鉄道に関してもいつまで存続するか不透明である。やがて通勤通学の不便による人口流出、将来不安からの若者の地域離れ等が起きて高齢・過疎化が進行することも危惧される。

当たり前のように走っていた美濃町線の姿が無くなり、赤茶に錆びた線路等の残骸を見ると、何とも言えない寂しさに襲われるのではないだろうか。

関には‘街’が要らないのか？

クルマ社会は、排ガス、振動、騒音等の環境問題、絶えず交通事故のリスクを背負う安全上の問題、中心市街地の機能麻痺や都市のスプロール化の助長といった都市問題など多くの問題をもたらした。我々はこうした不利益に対処できないまま、経済発展と豊かさの象徴として自動車利用が推進されてきたと言ってもよい。しかし、もうそろそろ根本からクルマ社会の弊害に目を向けるべきではないか。

自動車を全否定する訳ではない。確かにドア・ツー・ドアで利用できる便利な乗り物である。とりわけ地方部では、自動車は無くってはならない、まさに足（アシ）である。けれども、どこへ行くのも、たとえ至近距離であってもマイカーを使って用事を済ませるといふ生活を皆が続けたら、そこには豊かな文化などは育まれないと思う。健康上も良くない。関市の中はどうであろうか。

もはや車での利用が不便な既成の中心市街地は衰退の一途を辿っており、それに美濃町線の廃止が追い討ちをかけている。一方、車利用を前提とした施設の分散立地は続いてきている。しかし、ここで考えたい。中心市街地はまちの顔であり、地域活力の源である。そこは人々が行き交い、食事や買い物を楽しみ、文化的活動をして賑わう場所、いわゆる‘街’な

のである。今のままでは、関は‘街’を失い、地域活力も散在して、何の魅力もないまちになるであろう。関は本当の意味での‘街’が要らないのか？

一度慣れてしまった車依存のライフスタイルを変えることはなかなか難しいことである。しかし、クルマ社会から脱却し、環境にやさしく、安全・安心で文化的に、さらに健康的に暮らそうという市民の意識改革が重要である。そして、鉄道等の公共交通を軸とした魅力的な中心市街地の再生、効率の良いコンパクトなまちの構造改革が必要とされている。

鉄道はまちのデバイス

鉄道は定時性、駅の拠点性など路線バスでは代替出来ない機能を持っており、まちづくりや土地利用管理においても非常に活用性が高い施設といえる。鉄道の整備は、開発利益に直結し、まちの構造をも変えることができる。

そこで、鉄道等を活かし、地域のまちづくりと交通問題を大きく融合させる‘交通まちづくり’の概念が近年提唱され、新しい潮流となっている。

例えば、デンマークのコペンハーゲンでは、公共交通とその駅を中心に、くし団子状に市街地を誘導するというフィンガープランが実施されてきたが、わが国でも先般 LRT が開通した富山市では同様の将来構想が練られているようである。つまり、まちに合わせて公共交通を考えるのではなく、公共交通の駅等に合わせてまちづくりを考えることが重要ではないだろうか。

そして、鉄道駅と商業・公共施設の連携や、フィーダーシステムによるバス運行等による総合的な地域サービス向上を図ることにより、地域活性化の相乗効果をもたらすことができるであろう。鉄道をまちのデバイス（装置）として活かし、まちづくり、地域活性化に貢献する公共交通が必要とされる。

将来に向けて

ヨーロッパの各都市では、クルマ社会のつくり直しが始まっている。共通して言えるのは、政治が事態（クルマ社会の弊害）を重く認識し、強烈なリーダーシップのもとに実行していることと言われている。

わが国の都市も成熟期を迎えたといえるが、現在ある公共のストックを最大限活かし、超高齢社会に対応した都市構造に変革していかなければならない。環境問題等の長期的な課題も視野に入れ、スプロールを極力抑えて、中心市街地の再生を図りながら、コンパクトなまちづくりを行い、地域の活力維持していくことが今後の目標といえる。

関には、廃線になった鉄道のストックも一部残っており、今ならまだ立て直すチャンスがある。そのため、TOD（トランジット・オリエンテッド・デベロップメント：公共交通指向型開発）、つまり公共交通機関に基盤を置き、自動車に依存しない社会を目指したまちづくりを行うことが重要である。

魅力的なまちへ・・・‘交通まちづくり’がポイントとなろう。