

【資料】

沿線住民による地方鉄道の存続・利用促進運動 ——和田高枝氏ヒアリングによるえちぜん鉄道の活性化——

恩 田 睦
小谷田 文 彦

1. 解題

本資料は、沿線住民の主体的な存続運動、乗車運動の取り組みが、地域公共交通の活性化に影響を与えたことを明らかにする研究の一環として行われた、和田高枝氏のヒアリングの全文である。えちぜん鉄道の勝山永平寺線の沿線に住む和田氏は、沿線住民の有志で立ち上げられた永平寺町えちぜん鉄道サポート会の会長、えちぜん鉄道沿線サポート団体連絡会の会長として、住民による存続・利用促進運動を盛り上げてきた。また、2000年11月から2003年4月まで、吉田郡選出の県議会議員（自由民主党会派）として福井県政を担ってきた人物としても知られている。

京福電気鉄道の路線のうち、勝山永平寺線（旧越前本線）と三国芦原線を継承して2002年9月17日に設立されたえちぜん鉄道株式会社（以下、えちぜん鉄道と略）は、沿線自治体と企業、さらに沿線住民の出資による第三セクター鉄道である（路線図）¹。2007年度に年間利用者数は300万人を突破し、他方で営業経費を圧縮し収支の改善を図ることで良好な経営を続けている²。

もっとも、えちぜん鉄道の設立は既定されたものではなかった。それどころか、2000年12月17日と2001年6月24日に正面衝突事故をおこした京福電気鉄道（以下、京福電鉄と略）は、2001年6月25日に国土交通省と中部運輸局福井運輸支局から全線の運行停止とバス代行輸送を命じられると、経営状況の悪化を理由に同年10月に鉄道事業の廃止届けを提出した。つまり、鉄道の廃止が現実のものになろうとしていたのである。

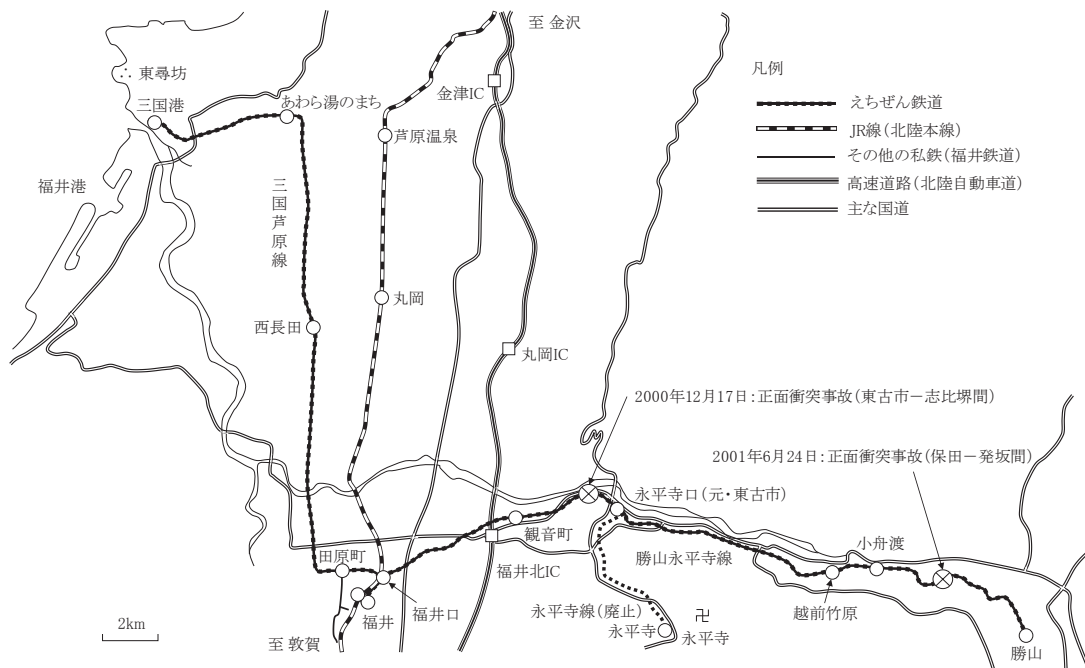
先行研究が指摘してきたように、えちぜん鉄道の設立とその後の良好な経営の要因には、鉄道事業者の経営努力、沿線自治体による財政および利用促進策などの支援に加えて、沿線住民の積極的なコミットメントが重要であった³。

しかし、先行研究では、えちぜん鉄道において沿線住民が活発に存続・利用促進運動を実行でき

¹ 2001年6月24日当時の京福電鉄の路線には越前本線（福井－勝山間）、三国芦原線（福井口－三国港間）、永平寺線（東古市－永平寺間）があった。このうち永平寺線だけはえちぜん鉄道に継承されることなく、2002年10月21日付けで廃止・バス転換となった。

² 福井市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町『えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画』2012年3月、15～17頁。

路線図 えちぜん鉄道とその周辺図



た理由について、電車の運行停止による沿線地域の交通の混乱、いわゆる負の社会実験が強調される一方で、必ずしも人的な要因にまで掘り下げていないように思われる。和田氏は、京福電鉄による2度の事故直後から住民運動を主導し、今日に至るまでえちぜん鉄道の利用者数を増加させる種々の施策に関わっているため、上記の点を明らかにするうえで、大いに参考になる。また、和田氏のヒアリングは、今日における地方鉄道と沿線住民の関係のあり方を考えるうえで有益な情報になると思われる。

聞き取りは、2014年1月25日に和田氏の自宅で行われた。多忙な時間を割いて聞き取りに応じてくださった和田氏に感謝申し上げます。なお、本資料は、2013年度弘前大学人文学部学部戦略経費チーム研究「公共交通を活用した中弘南黒地域活性化の研究」(代表者：保田宗良教授)の研究成果の

³ 浅沼美忠「地方中小鉄道と連携——えちぜん鉄道を例として」『福井県立大学経済経営研究』第15巻、49～62頁、2005年3月、堀井茂毅「鉄道の運転休止・再開による沿線住民の交通行動及び意識の変化に関する研究——福井地域における地方鉄道を対象として」『土木計画学研究・論文集』第22巻3号、677～684頁、2005年、川上洋司「都市・地域交通政策の現場から (3) えちぜん鉄道としての再生後10年の総括と今後の展望」『運輸と経済』運輸調査局、第72巻11号、72～81頁、2012年11月、小谷田文彦・恩田陸・ビクター・カーペンター「えちぜん鉄道に対する沿線自治体の支援」研究推進・評価委員会編『人文社会論叢』(社会科学篇)弘前大学人文学部、第31号、2014年2月、143～154頁。恩田陸「えちぜん鉄道の経営と地域社会」『公共交通を活用した中弘南黒地域活性化の研究』(2013年度弘前大学人文学部 学部戦略経費チーム研究報告書)2014年3月、68～82頁。

一部である。

2. 和田高枝氏ヒアリング記録

①京福電鉄による2度の事故後に電車の必要性を実感

恩田 本日はお忙しいところ、ヒアリングにご協力いただきありがとうございます。私どもは、地方鉄道の活性化のあり方を研究しておりまして、鉄道会社の経営とそれを取り巻く沿線自治体と沿線住民の考えや行動といったことについて具体例を調査しております。近年の地方私鉄や第三セクター鉄道の経営環境はどこも厳しいと伝えられていますが、一方で、えちぜん鉄道のように利用者数を増やして活性化へとつなげているところもございます。こうした一定の成果をあげている鉄道に関わっている方々からお話を伺うことが、私どもの研究プロジェクトの主旨でございます。

昨年12月に福井を訪れて、えちぜん鉄道の担当者から地域住民による電車存続運動の中心的な役割を果たした方として和田様をご紹介いただき、是非ともお話しをお伺いしたいと思っておりました。本日は、和田様が、えちぜん鉄道や沿線自治体、さらに地域住民の方々とのように関わってきたのかについてお話しを伺えたらと思っております。また、私どもの地元である青森県弘前市には弘南鉄道株式会社という地方私鉄がございますが、2路線あるうちの1路線が利用者の低迷に直面しており、昨年6月に一度、廃止の話が出ております。そこで、弘南鉄道活性化の糸口について、沿線住民のお立場から助言をいただけたらと思っております。それでは宜しく願いいたします。

永平寺町には京福電鉄の路線のうち、唯一、2002年10月21日付で廃止になった永平寺線がありました。永平寺線廃止に際して反対運動はおこらなかったのでしょうか。

和田 えちぜん鉄道が設立されたときに、欠損補助金（負担金）と出資金は、各自治体から支払おうということになったのですが、各自治体を通る距離が長ければ長いほど、負担額が多くなる計算でした。永平寺線は、永平寺口駅（注：当時は東古市駅）から永平寺の門前までの路線ですが、全区間が永平寺町内に入っていました。なので、比較的利用者が少ない——観光バスが直接門前に入る——のでこの路線も維持することになると非常に負担金が増すことになり、町長は苦渋の末、廃線やむなしになったのです。残念ですけど。

小谷田 反対運動だけでなく距離の問題もあったのですね。

和田 当時はまだ合併していなかったものですから。かつて吉田郡には2町1村ありまして、ここが松岡町、隣が永平寺町、さらに隣が上志比村でした。永平寺町の区間を走る距離が長く負担金が出せないということでした。結局、永平寺町長の決断で永平寺線は廃止になりました。

観光地に向かう鉄道ですから、永平寺線にかかる負担金は福井県が出せばいいと思っていました。知事も、永平寺観光を宣伝している割に、このような話になると配慮がなく、私たちは何度も説得しようとしてしました。「永平寺に観光客を呼び込むのに、永平寺に向かう鉄道は地元で支えろというのは酷じゃありませんか」と。でも、覆すことはできなかった…。元々、利用者は少なかったかもしれませぬ。（注：2006年2月13日に松岡町、永平寺町、上志比村が合併し名称を永平寺町として

発足)

京福電鉄の路線は、本当に廃線になるところだったんです。2度も事故が起きましたから。それまでも京福電鉄の越前本線、三国芦原線は赤字だったんです。少子高齢化もあり段々と赤字が増えてきて、それをどう克服しようかと考えて、各市町村が負担金を出していたんですけど。でも京福電鉄自体がもう鉄道を廃止にしたかったということはあると思いますね。2度の事故をきっかけに、ということはあるかもしれませんがね。

このままでは、ますます過疎化してしまうと言ったのが勝山市です。勝山市は終点ですから、お客さんも減ってしまうし、誰も勝山に来てくれなくなってしまいます。市長と住民代表が何度も県議会や知事のもとに足を運んだんです。でも、県議会ではほとんどと言っていいほど運行再開に反対でした。県議会の自民党会派が二十数人いたんですけど、賛成は5、6人だったかな。

恩田 それは事故直後のことですか。

和田 事故直後です。県議会でも議論になったわけですが、元々負担金をたくさん出しているし、既に電車が廃止になった路線もあったんです。

恩田 福井鉄道の路線ですね。(注：福井鉄道鯖浦線、1973年9月廃止)

和田 そう、福井鉄道の路線の一部ね。その人たちは、「とっくの昔に鉄道は廃止になったけれども何も不都合はない」と。県議会でも電車は要らないという雰囲気になっていました。それで困ったのは、私たち勝山永平寺線(注：京福電鉄時代の越前本線)沿線に住む人です。三国のある海岸あたりは風が吹くので雪は少ないんです。一番困るのが勝山永平寺線です。ここは——今年は異常なくらい少雪ですけど——雪はもう毎年すごくたくさん降るんです。高校生は、みんな福井の方に向かって行きますからね。勝山市には勝山高校がありますが、永平寺町には高校はありませんので、みんな福井に向かっていくんですね。

恩田 永平寺町から勝山に通学する高校生はいないのでしょうか。

和田 勝山へは、この辺からは少数です。永平寺町の人はほとんど福井の方に行くんです。

恩田 学区とかはないのでしょうか。

和田 学区はありません。少なくとも永平寺町の高校生が勝山方面に向かうことはありません。福井市に色々な学校がありますから。進学校がいくつもあります。職業校もあります。ですから、この辺の高校生は、ほとんど福井の方に向かって行くんです。

電車が2年間止まっていたから、毎朝、親が学校まで朝早く送っていきます。そうすると、除雪が行き届かないので、次から次へと雪が降りますと、もう路面が固くなって、ボコボコになって、福井駅の2つ手前の福井口駅に行くだけでも渋滞で、学校に1時間ほど遅刻するんです。親が送っていても1時間ほどは遅れてしまうんですね。それほど酷かったんです。代替バスも、同じ道路を走るわけですから遅れますよね。バス停で待っていてもなかなかバスが来ない。親は乗せていってしまう。親も、会社への出勤が遅れてしまって大変でした。

高齢者は、病院に行くのにバス停で寒いのに待っていないといけなし、電車は絶対に欲しいと

いう声が多くて、われわれも絶対止めてはいけないと思いました。早くなんとか行動を起さなければと思いました。そして私が各種団体を集めて、婦人会とか女性をね。福井市の婦人会、吉田郡2町1村の婦人会、勝山市の婦人会…各市町の婦人会の長に2, 3人ずつ集まってもらって数回会議をしたんです。どうやって運動しようかと。ここから存続活動が始まったんです。

②住民を中心とした存続運動の盛り上がり

恩田 福井市も含めて沿線の婦人会の長は全員鉄道を残すことで一致していたのですか。

和田 福井市だっていくつか駅はありますよね。観音町駅の隣の越前島橋駅から福井駅までは7つくらい駅がありますから。その沿線の人たちはみんな賛成ですから、みんな集まってくれたんです。女性が25人くらい集まったかな。私はそれまでに案を1つ考えていたんです。すでに署名運動は始まっていました。勝山市では存続のため数千人程度の署名運動をして県に提出すると。でも、どこでも署名活動にはもう慣れていきますよね。だから私はこれだけではインパクトがないと思ったんです。これは体で行動しないと訴える力にはならないだろうと。そこで、アイデアが浮かんできたのが、電車の線路をみんなで…永平寺町と勝山市の境にあるのが小舟渡駅だから、小舟渡駅の住民は小舟渡駅に集合する。隣の地区の人は竹原駅（注：越前竹原駅）に集合する。そこからみんなでバトンリレーをしようと考えたんです。バトンを1つ作って、胸と背中にはゼッケンをつけて。お金を出すところはないから、みんな個人負担で「電車を残して」と印刷したゼッケンを用意しました。横断幕もその町の住民同士でお金を出し合って作って、そして次の駅までは歩こうと。元気な人はお年寄りから子どもまで歩こうということで、11駅歩くんですね。バトンをもらおうと次の駅まで歩く。こうしたバトンリレーをしよう。そしてシュプレヒコールをしながら横断幕を持ちながら、大きな声でそれぞれが「電車を残して！」と言いながら歩こうねという案を出したんです。でも勝山から歩くわけにはいかないよね。遠いから。勝山の人は直接、福井市役所の後ろに中央公園というのがあるので、そこに全員集結して決起集会をしようということにしました。私たちはずっと歩いて、最終的には中央公園に集まろうと。福井市の人も中央公園に集まろうと。最終的に1,000人くらい集まったんです。永平寺町だけで600人くらい出ました。バトンは筒だったんですけど、松岡小学校の親と子どもたちに「電車が欲しい」という作文を書いてもらって筒の中に何十枚か入れました。それをずっとリレーして、中央公園の集会場に持って行って当時の副知事だった西川さん（注：西川一誠は、2001年10月当時の福井県副知事）に子どもが渡して、そこで決起集会をしたんです。それが凄く評判になって、各新聞は大きく報じてくれたんです。県議会でもこれはすごいと。住民は鉄道が欲しいんだなということを認めてくれて、一応電車存続の決議は採択されたんです。県議会で反対だった人も住民が必要だというなら、ということで採択してくれたんです。

採択された後、1年近く進展しなかったのは、いろいろな問題が出てきてなかなか先に進まなかったからです。県議会も、やはり止めようかという雰囲気になったものだから、第2弾の行動を考えなければいけなくなった。そこで考えたのはサポート会を作るというものでした。これは行政から

言われて作るのではなくて、住民主体で作ったのです。これは各種団体で集まってもらって作ったんです。そうしたら、また新聞で取り上げてもらえましたから、段々と盛り上がってきて最初は反対していた商工会議所も、住民が非常に熱心だということで賛成にまわってくれました。

恩田 反対していたのは福井市の商工会議所ですか。

和田 そうです。それが段々支援に向かってきて、それでは出資しようと。第三セクター鉄道を作ろうと盛り上がってきました、出資活動に繋がっていったんです。

恩田 福井市、永平寺町、勝山市といった京福電鉄越前本線の沿線地域住民の鉄道への関心の高さは理解できたのですが、一方で三国芦原線沿線の方々の反応はどうだったのでしょうか。

和田 最初、三国芦原線沿線の人たちの関心は薄かったと思います。

恩田 では、バトンリレーに参加することもなかったと。

和田 決起集会には三国からも結構な人数が来ました。でも、その前は、向こうにはJRがあるんですよ。並行して。だから丸岡町などは別に電車は要らない、今でも関心は薄いです。三国の人も当初は関心が薄かったけれど、やはり高校生は福井市内に通っていますから、三国町も親に言われるようになってから、段々と盛り上がってきたんです。こうした経緯で、決起集会には参加していました。そして出資金を集めて、第三セクター鉄道ができたわけです。

恩田 こうしたサポート組織は、吉田郡だけの取り組みだったのでしょうか。

和田 もちろん吉田郡だけ。ただ、危機感を覚えていた勝山市では行政が主体となって、以前から活動していました。行政が補助金を出して自治会や各種団体の人たちに活動してくださいといった取り組みです。でも、私たちは住民主体ですので、どこからもお金をもらっていない。お茶も自分たちで用意して持ってきたんです。私たちも、えちぜん鉄道の出資金を集めたんですよ。自治会を通じて集めました。この資料をみてください。

恩田 寄附金となっていますが、この項目が出資金ということですか。

和田 そうです。このときにはサポート会として320万円ほど集めました。まだ合併する前から松岡町だけです。永平寺町と、上志比村にも吉田郡としてサポート組織は作りましたけれども、そのときのリーダーがさほど熱心でなかったのかもしれない。松岡町では、私が自治会を通じて、町内各地区の区長さんをお願いして出資金を集めました。

恩田 出資の際には各自治体で割り振ることで出資金を募ったと伺っていたのですが。

和田 そうです、沿線の行政はもちろん出資しています。それとは別に民間で、サポート会でこれだけ集めたということです。

③住民主体の活動を長続きさせるためのポイント

和田 今でも行政から一切の金銭的な支援を受けていない点で珍しい組織だと思います。メンバーも、各種団体の役員だからということではなく、本当に電車を愛していて、電車を絶対に存続させなければならないという気持ちの人ばかりです。各種団体というのは1年か2年で役職が替ってしま

うでしょう。そうなる则次第に関心がなくなってしまうんです。この会は、いま20数名おりますが、メンバーはずつと変わりません。電車を存続させて、利用者増につながる計画を立てようということで、毎年の春と秋には80人ずつ募集して電に乗って芦原温泉に行く計画を立てていますが、参加者はすぐに集まります。また夏になるとピア電を走らせて⁴、とにかく電車を利用するというこを目標にしています。電車が残ったから、もう乗らないということではいけません。

恩田 サポート会に、新しいメンバーは加わらないのですか。

和田 新しいメンバーも加えています。永平寺町えちぜん鉄道サポート会は、今年で11年目になるのですが、10年も経つと当初70歳だった人は80歳になるわけで、辞めた人もいますし、若い人に参加してもらっています。

恩田 名簿を拝見すると、現在の役員は26名ですね。

和田 行政から金銭的な支援は受けていませんが、人的な支援を受けています。永平寺町役場の総務課に、公共交通対策室が設けられています。各市町の首長が、第三セクター鉄道の取締役に就いていますので、行政としても電車利用を推進したい立場にあるわけですね。ですので、私たちのサポート活動の事務局は公共交通対策室のなかに置かせてもらい、通知の発送などの事務作業を担当してもらっています。こうした人的な支援を受けているので、私たちもやりやすい。永平寺町えちぜん鉄道サポート会では毎月1回会議をして、次の行事などについて話し合っています。

恩田 サポート組織を11年間続けてこられて、何か問題になったことはありませんでしたか。

和田 特にありません。全員ボランティアだったのが良かったのでしょうか。お金は関係なく、みんなが当初の「乗って残す」ことに責任を持たなければならないということで。こうした会報を毎年1回出しているんです。必ず、「沿線住民みんなでサポート 乗って残そうえちぜん鉄道」というタイトルでね。永平寺町の全戸に配布しています。開通前を忘れないでおこうと念を押すためです。

それから、えちぜん鉄道本社でお聞きになったかと思いますが、「えち鉄サポーターズクラブ」というのがありまして、永平寺町では約1,000人が加入しています。これに入る際には、1人につき1,000円の年会費が必要です。そのうち800円が事業費として、私たちに返ってきます。家族で入ると、自分ともう1人で1,500円の会費になりますが、家族の500円のうち300円が返ってきます。だから、2人で入ると、事業費としては1,100円になります。約1,000人おりますので、永平寺町では毎年数十万円になるわけで、これが収入になっています。これはどの沿線自治体よりも多い金額です。毎年総会も開いているのですが、当然、電車に乗ってきてくださいと案内します。最初の参加者は50人くらいでしたが、今は200人くらい集まります。

小谷田 なかには言うことを聞いてくれない人もいるのではないですか。

和田 いえ、いません。みんな、電車を残してくれてありがとうと言ってくれます。だいたい、今

⁴ ピア電は、2013年8月4日の夜に運行された永平寺町えちぜん鉄道サポート会主催のイベント列車で、車内ではビールなど飲み放題でおつまみがつく。同年7月10日受け付け開始で先着35名、料金は1人当たり3,000円（運賃込み）で、運行経路は永平寺口→福井→勝山→永平寺口であった。

はみんな車を持っているでしょう。私も毎日車で移動するのですが、あえて1週間に1回は、何にも用事が無くても電車で福井まで行くのです。自分が乗らないと、他人に乗ってとは言えないですからね。高齢者、とくに80歳を過ぎると免許証を返納しますよね、そうするとやはり電車がないと困るでしょう。永平寺町では、みんなが、ありがとうと言ってくれます。

小谷田 最初からそうでしたか。

和田 そうです。

小谷田 それは心強かったですね。

和田 いや、なかには役場から結構な額の負担金がえちぜん鉄道本社に出ていることを知ると、電車は要らないと言っていた人もいましたけれども、今では電車が残って良かったと言ってきています。その負担金も、乗客が増えてきたので減ってきました。

小谷田 えちぜん鉄道では、負担金の減少額は億単位だと伺いました。

④和田高枝氏の経歴——福井市役所勤務を経て県議会議員へ

恩田 ここで和田様のご経歴を教えてくださいたいのですが、ご出身はどちらでしょうか。

和田 ここ（注：旧松岡町）の出身です。京福電鉄の2度の事故があったときの県議会議員でした。それ以前、福井市役所に40年間勤めていました。私がいた頃の福井市役所では男女間で昇進などの点で格差がありました。私は、格差を無くそうと何度も市長と掛け合ったところ10名の女性課長を登用することができました。その後、国際交流課長を経て市民生活部の次長になりました。市民生活部では交通担当もしました。そして、福祉公社常務理事のとき、定年の1年前です。つまり59歳のとき県議会議員になったのです。女性議員が1人もいないというのが動機でした。

恩田 交通担当だった期間はどのくらいですか。

和田 1年半から2年くらいです。

恩田 そのときに市内の公共交通の現状や課題といったことは把握されたということですか。

和田 そうです。そのときすでに各市町村は京福電鉄に負担金を出していましたので、電車を不要と考える議員からは不満の声が多くありました。

恩田 それはなぜでしょうか。

和田 ずっと赤字だったからです。福井市は多額の負担金を京福電鉄に支払わなければなりません。メリットに見合わないと考えられていたのでしょう。今もなお、福井市の人たちのサポート活動は低調で、住民によるサポート活動はありません。

私が県議会議員だったことが良かったのだと思っています。県議会での議論の雰囲気から、存続運動をおこすタイミングが分かりました。実際、県議会での議論で廃線が近くなってきたなと感じたため、住民を動かさないといけないと思いバトンリレーの案を考え出したのです。

恩田 先ほど県議会議員になった動機として女性議員がいなかったことをあげられていましたが、公共交通のあり方を考えよう、または良くしようといった考えはなかったのですか。

和田 そんなことまでは考えていませんでした。でも、県会議員になった途端に京福電鉄の2度の事故がありました。一度目が2000年12月17日の松岡町志比堺駅付近での正面衝突、その翌年の2001年6月24日に2度目になる保田駅付近で正面衝突がありました。このため、電車を存続させるためにいた議員のようになったのですが、私にとっても都合が良かった。電車の運行再開に反対する議員は多かったので、各議員に頭を下げて電車を存続させて欲しいと言ってまわりました。私の地元は雪がとて多くて子どもたちが大変な目にあっている。なんとか電車を存続してほしいと議員一人一人に頭を下げてまわりました。私は自民党会派に属していたのですが、議員全員に頭を下げました。

恩田 大部分の県議が電車の運行再開に反対していたのですね。

和田 そうです。重鎮とされる議員にも頼み込みました。そうしたら、仕方ない、いいだろうということになりまして、電車の存続が採択されたのです。

恩田 県会議員だった期間を教えてください。

和田 2年半です(注:2000年11月から2003年4月まで)。私は、県会議員になろうとは思ってなかった。福井市役所で60歳の定年を迎えようと思っていました。もっとも、仕事が大好きでしたから、定年など考えて仕事をしたことはありませんでした。そこに、たまたま吉田郡選出の県会議員が選挙違反をして辞職したため、補欠選挙がありました。最初、私は「補選があるんだな」くらいにしか思っていなかった。

実は、以前から私に県会議員に立候補してみないかという誘いはありました。それまでは関心が高かったので断ってきたのですが、福井県議に女性議員が1人もいなかったことと、男女格差をなくすためにたたかってきたことなどが頭をよぎり、夫と食事をしているときに冗談半分で立候補してみようかなと言ったのです。すると、夫は、お前ならできると言うのです。私もその気になって、福井市役所の仕事も道筋を付けたと考えて、市長に辞めますと挨拶したのです。市長は、すでに察していて補選に立候補するのかと。そのうえで、金にかかるし日数も限られているから、すぐに退職金を出してやろうと言ってくれました。市長から退職辞令をもらおうと、次の日から選挙運動をしました。あまりにも急なことだったので、同僚に挨拶すらできませんでした。

当時の県会議員は重鎮ばかりでした。でも私も市役所の部長でしたから、市議会や市議とのつきあいに慣れていましたので全くの素人というわけではありませんでした。だから、県会議員になってすぐに各議員に頭を下げて電車存続をお願いすることができたのだと思います。

先ほど、バトンリレーの話のときに、沿線の女性に集まってもらったと言いましたが、行動力の点では男性よりも女性の方が優れていると思います。女性に呼びかけると必ず参加してくれます。しかも、地域のリーダー的な女性です。一方のサポート会を立ち上げるときには、まだえちぜん鉄道が設立されていなかったので、吉田郡第三セクター電車サポート会設立総会というのを最初に催しました。これには各種団体をはじめ多くの住民が参加してくれました。サポート会の役員のメンバーは各種団体の長で構成していましたが、毎年役員が替わることもあり、1、2年後には役職を持つ人

にとられず、電車を真に残そうと強い思いを持つ人に入ってもらって11年間続けることができました。

少子高齢化の進行で通学者が減ると、通学定期券の販売額も減ってきます。その代替になる収入源として高齢者に電車を利用して遊びに行ってもらおうことを考えました。ありとあらゆる利用者増のアイデアを考えていかないと現状維持は難しくなると思います。いつ廃線になるか分かりませんから、常に危機感をもつ必要があります。一人ひとりが去年より1回は多く電車に乗ってくれば利用者数は2倍になります。

⑤弘南鉄道（大鰐線）沿線住民への助言

和田 そちらの鉄道はどのようなのですか。廃線になろうとしているわけではないのでしょうか。

恩田 弘前には、弘南鉄道という鉄道会社があります。2つの路線があるのですが、それぞれの線路が接続していません。そのうちの1つの路線ですが、利用者数の減少と将来的に増加する見込みが立たないということで、昨年の夏に3年後を目処に廃止するという趣旨のことを同社の株主総会の場で社長が談話というかたちで発表しました。その後、1ヶ月くらいで撤回することにはなったのですが、廃止の話が全く立ち消えになったわけではなく、今後も利用者数が増えない限り問題の解決にはならないと思います。私たちは、地元の鉄道活性化の役に立ちたいと考えて、全国の地方鉄道の経営の現状を勉強しました。そのなかでも良好な経営を続けている、えちぜん鉄道とそこに関係する方からお話を伺えればと思ったのです。

小谷田 弘南鉄道の2路線は、弘前市を中心に東西に走る1路線と南北に走る1路線があって、歴史的な経緯からそれぞれの線路は繋がっていません。このうち、前者の路線が黒字、後者の路線が赤字経営になっており、弘南鉄道は、赤字の方の路線を廃止しようとしています。

和田 利用者が少ないということですか。

小谷田 赤字である南北に走る路線には、並行してJRが走っています。

和田 三国芦原線と一緒にですね。

小谷田 だから廃止したいということになるわけです。

和田 そうでしょうね。

恩田 赤字路線の方は、路線の距離も短いのです。黒字路線の方が長いです。

和田 でも、沿線としては鉄道がないと不便なのでしょう。

小谷田 はい。沿線に高校や大学があります。

恩田 しかし、多くの高校ではスクールバスを走らせていて、電車を利用しなくても学校に通えるようにしています。また、JRを利用して通学する高校生もいると聞いています。住宅地も通りますので並行して路線バスも走っています。

和田 えちぜん鉄道の沿線以外にも住宅地が広がっていますし、永平寺もあるので路線バスは走っています。こうした人たちは日常的に自動車を使いますが、子どもたち——高校生が駅まで自転車

で行き、電車を使って学校に行く。だから、電車はなくてはならないのです。大人はあまり乗らないけど、子どもにとっては大事な鉄道です。駅前には自転車がたくさん停めてあります。

小谷田 私の授業でも、電車がなくなると通学が不便になるという学生がいます。

和田 電車に乗るのに、自転車に乗ってくる人がとても多いです。

恩田 永平寺町の人たちの電車に乗ろうという意識は、えちぜん鉄道になって芽生えたのでしょうか。

和田 京福電鉄のときにもありましたが、少子高齢化と車社会の進展でだんだんと電車に乗る人が少なくなってきました。私も40歳過ぎると電車を使わずに車を使うようになりましたから、利用者が減るのも当然です。今は、パーク・アンド・ライドといって駅前に駐車場を作って、自動車と電車を乗り継いでもらうことで利用者を増やしています。車社会の地方で電車に乗ってもらうための工夫です。2年ほど前に観音町駅前にも駐車場を作りました。

小谷田 駐車場があるのですか。

和田 あります。駅の斜め前にありまして満車になることも多いです。観音町駅前に家がたくさん建ったのは、電車の便が良くて福井市内の学校に通うのにちょうど良いためです。

小谷田 弘南鉄道は沿線自治体に負担をかけたくないという考えなのだと思います。

和田 鉄道会社はそれでいいのかもしれませんが、沿線住民の人たちがどれだけ残して欲しいと言うかでしょう。

小谷田 残念ながらあまり盛り上がりません。

和田 盛り上がらないことには…。福井でも県知事が、知事としては残したいけれども、住民の熱意がどれだけあるのか、つまり存続した場合にこれからも電車に乗ってくれるのかということを住民がどう考えているかです、と県議会で発言していましたよ。私たちは、知事を裏切ってはいけない、電車を残してほしいと言ったからには、ずっと続けなければなりません。乗らなかつたら、また廃線になるということなんです。実際、みんなで努力して年間利用者数は329万人まで増えました。

でも、少子高齢化が進んでいますので、何らかの努力はしなければなりません。私たちは、サポート会での会議で高齢者をターゲットにした行事を増やそうかと話し合っています。やはり、盛り上げる人がいないといけません。知恵のある人がいるかどうかで違いが出てきますよ。弘前でも、いっぺん誰かが盛り上げてみたらいいと思います。

恩田 そうですね。でも、そういう人がいるでしょうか…。

和田 意気投合する人が何人かいれば、段々と活気づいてくる。私たちはよく似た考えをもつ友達を呼び込むのです。女性だけでなく男性にも入ってもらっています。今の役員には男性も多くいます。みんなが「やってみよう」と言う人ばかりです。

恩田 理想像のようです。

和田 何人か——4、5人程度いればいいのです。ただ、リーダーシップを取る人がいないといけません。きつと、誰かがやってくれれば賛成するという人も住民のなかにはいるのではないのでしょうか。

恩田 おそらく大部分がそうだと思います。

和田 そうでしょう。ただ、音頭を取る人にはなりたくないという人が多いだけだと思います。

小谷田 弘南鉄道の赤字路線——大鰐線というのですが、終端部にある大鰐町の財政はとても厳しい様です。鉄道への出資は現実的では無いかも知れません。

恩田 大鰐町にもJRの駅がありますので、仮に大鰐線が廃止になったとしても町として公共交通がなくなるというわけでもありません。

小谷田 国道も通っていて路線バスも走っています。

和田 なかなか難しいですね。

恩田 今は、大鰐線の赤字を、もう1路線の黒字で補っているわけですが、その黒字も少子高齢化の影響で、いつまで続くか分かりません。ただ、この問題は、えちぜん鉄道においても同様ではないでしょうか。

和田 えちぜん鉄道も同じです。しかし、みんな熱心にサポート活動をしたことで、昨年、えちぜん鉄道活性化連携協議会において、えちぜん鉄道は「生活関連社会資本」であると位置づけられたんです。つまり、赤字だから廃止にすることはしないと。一般の道路と同じように、補修などが必要になったら、県や沿線自治体が財政負担することになったんです。私たちが10年間頑張ってきた甲斐があったなと思いました。でも、ここで安心すると元に戻ってしまうので、常に危機感を持つようにしています。努力してでも乗ろうとする住民の熱意が大切です。

恩田 2年間電車が止まった、いわゆる「負の社会実験」に加えて、和田様など音頭を取る人たちが一生懸命になって乗る運動を盛り上げたことが、みなさんの意識を少しずつ変えていったのでしょう。恐らく、ただ電車の運行を止めるだけでは不十分であって、「乗ろうよ！」と言ってくれる人がいたことが、うまくいった秘訣なのかもしれませんね。

和田 そうそう、それが一番大事。毎年春と秋に温泉に行くのですが、チラシを永平寺町の全戸に配布しています。夏にはビア電もあって福井から勝山まで2時間くらいで往復しますが、参加者からは好評です。ビア電にのせるテーブルはビールがこぼれないように加工するなどの工夫をしています。また、「えちぜん鉄道に乗って芦原温泉に行こう」の日帰りツアーは、中学生以上3,000円の料分で美味しい食事をして、舞台上でカラオケを歌ってもらいます。募集人数は80名で、役員を入れると100名になります。役員は全員参加です。電車は2両を貸切にします。いつも同じ人が集まるようになりますから、みんなが友達みたいになっていきますよ。

⑥沿線住民からみたえちぜん鉄道活性化の秘訣

和田 やる気のある人がいないと無理だと思います。住民が必要とするなら、住民が活動しなければなりません。

小谷田 例えば、えちぜん鉄道の三国芦原線と勝山永平寺線の線路が繋がっていない状況で、仮に三国芦原線の方だけが廃線という話になったら、三国の人たちは存続運動を盛り上げたと思いますか。

和田 それは分かりません。でも、三国には三国高校がありますが、福井市内の高校にも通いますので、親が頑張るでしょう。三国芦原線の途中に西長田駅がありますが、当初はそこまで廃止にするような話もありました。そうしたら三国町の親たちが子どもを高校に通わせられなくなると怒ったのです。福井市内に高校や大学が集中しています。ただし、丸岡の人たちにはJRがありますから、今でも関心が低いです。

小谷田 なるほど。弘前も市内に高校や大学が集中しているので同じです。地方の私鉄で復活した事例は指折り数えるほどしかありません。これほどうまく連携ができているというのはとても珍しいと思います。

和田 行政と住民と会社の3者がそれぞれの役割を真剣に考えてきました。そしてみんなで頑張ってきました。サポート会は、行政や会社への要望はしません。私たちの役割は、乗って残すことであって、提言することではありません。とてもシンプルな考えだと思います。えちぜん鉄道沿線サポート団体連絡会というのが毎月1回えちぜん鉄道本社で開かれていまして、みんなが一堂に会します。なかには、会社に対して要望をする場であると勘違いをする人もいましたが、あくまでもサポート団体の役割は「乗って残すこと」、そのための利用策を検討する場所であると認識し合っています。あくまで、個々のサポート団体が各市町において活動したことを持ち寄ることで刺激し合うことが大切なのです。

小谷田・恩田 今日は長時間にわたりありがとうございました。大変勉強になりました。