

## パネルディスカッション

### 「どう創る 地域の未来と公共交通」

#### 「交通」学科 20年ぶり復活

中川大（富山大学副学長）：今、お二方から基調講演をいただきました。大変感動的で貴重な内容で、皆さん、刺激を受けられたのではないかと思います。これから、パネルディスカッションの中で議論させていただき、あとで質問やご意見をいただきたいと思ひます。



私は、この4月から京都から富山大学に参りました。高校まで富山県におりましたので、42年ぶりに富山県民になりました。大きく変わっているところもあれば、

昔ながらの良さもあり、感激をしているところです。

私がこちらに来ることになりましたのは、富山大学に来年4月に創設される都市デザイン学部のお手伝いをする事になったためです。お手元にパンフレットをお配りいただいておりますが、都市デザイン学部には、都市・交通デザイン学科という新しい学科も創設されることになっています。

現在、日本の国公立大学に、「交通」という名前の入った学科はございません。ですから、来年、富山大学に創設されると、全国で唯一の学科になります。

私は、京都大学にかつてありました交通土木工学科という学科を卒業しておりますが、20年前に「地球工学科」という名前の学科に統合されてまして、その時点で国公立大学には「交通」という名前の付いた学科は無くなっています。来年4月に富山で復活すると、20年ぶりというこ

とになるわけです。

先ほどの藻谷さん、田中輝美さんから、「なかなか全国で交通政策が統合的に行われる状況ではない」とのお話がありました。国土交通省という省はありますが、鉄道、道路、都市計画、バスのことをやっている部署は、それぞれ別という状況が続いておりますので、新学科では大学の側から、統合的に都市と交通のことを考えていこう、また、そういう人材を育て行きたい、と想っているところです。

関心のある方がいらっしゃいましたら、「ぜひ富山で、都市と交通のことを学ぼう」と多くの方にお話しただけると、ありがたいと思います。

今日は、地域の未来、城端線の未来について語っていくということでですので、引き続き議論をしていきたいと思っています。

私は今日、一つだけ、道具を持ってまいりました。まず、このことをお話させていただいて、あとはパネラーの皆さんに、お話を続けていただこうと思います。

持ってまいりましたのは、富山県の立体地図です。富山県は、山や海が非常に豊かで、豊かな地形があります。そちらからは見えにくいかもしれませんが、ここに砺波平野、ここに富山平野があって、こちらには黒部川扇状地があります。

城端があるのはここです。城端線というのは、ここから高岡に向かって行って、氷見線、そして港に繋がっている路線です。

開通 120 年の城端線は富山県で初めて、日本海側でも相当早くできた路線です。

我々が作る都市・交通デザイン学科の学生に、「これからの交通計画をどうするか」というようなことを教えて、例えば 4 年間経った後に「富山県の 50 年後、100 年後のために、交通計画をもう一度、作ってください」「どこにどういうものを作ればよいか、考えてください」という話をすると、間違いなく、この城端線に沿って、「新たな鉄軌道が必要である」との意見を出してくると思います。

藻谷さんのお話にもありました通り、世界の常識として、あの自動車の国、アメリカですら、鉄軌道のようなシステムを備えていくという考え方が出始めている時代ですから、「これから何をやっていくか」ということを議論していけば、「この砺波平野を南北に貫く鉄軌道があるのが当たり前である」ということになるはずですよ。

もちろん、富山県を東西に走っているあいの風とやま鉄道も重要ですが、我々の学科に入ってくる学生が、「城端線に沿ったところに鉄軌道が

いない」という主張をしたのでは、おそらく卒業できないだろうと思います（笑）。

この城端線が、理にかなった、当然、あってしかるべきものであることをお話して、議論に入りたいと思います。

藻谷さんと田中輝美さんには、先ほどの基調講演でお話を伺いましたので、この地域の公共交通の在り方について、長年尽力をいただいております島さんから、過去のこと、現在のこと、未来のことなどについて、お話しいただければ、と思います。

## **RACDA 高岡 設立 20 年に**

**島正範 (RACDA 高岡会長) :** RACDA 高岡という市民グループの島と申します。

高岡からやって来ました。私は高岡でも戸出に近い佐野村十二町島という農村に生まれておりまして、今から 20 年前、平成 10 年に市民グループ、RACDA 高岡を、有志とともに設立しました。高岡には万葉線という路面電車が走っていますが、私は戸出近くの農村部で生まれ育っていたので、一度も乗ったことがありませんでした。車に乗っていて万葉線が近づいてくると「邪魔ものだ」というふうに認識していました。

ところが、1997 年、平成 9 年の秋、岡山で路面電車を生かした市民活動を行っていた岡さんという方に出会い、高岡の町で細々と小売業を営んでいた私に、「万葉線というものは、商店街にお客さんを運んでくれる道具なんだぞ」ということを教えていただきました。

これは藻谷さんのほうが詳しいと思いますが、合併前に全国には 3,200 ほどの市町村があったわけですが、路面電車が走っていたのは、19 都市しかありませんでした。岡さんから、高岡は万葉線が走っただけで、全国のトップ 19、3,200 分の 19 の都市に入るんだということも、教えていただきました。

また、岡さんの市民活動に対する姿勢などにも共感しました。藻谷さん曰く、「みんなカネ本位主義」と言われますが、邪魔なものだと思っていた万葉線が、商店街で細々と商売を営んでいた者に対して、「商店街にお客さんを運んでくれる大事なカネの元」だと思ふようになり、活動に関わらせていただきました。

今年でちょうど 20 年目になりました。

**中川 :** 続いて、藻谷さんから。富山県には何度もお越しいただき、いろいろなことを調べていただいたり、ご指摘いただいたりしておりますので、先

ほどお話しになったことの補足があれば、お願いいたします。

## 万葉線再生がきっかけ

藻谷浩介（地域エコノミスト）：今日、島さんと久しぶりにお会いしました。偶然ですが、岡山の岡さんとは、ついこの間、じっくりと話をする機会がありました。岡さんは、黒田官兵衛が現代によみがえったような“策士”ですね。岡さんと島さんが、そういう関係だとは知りませんでした。お二人とも元気で、非常にうれしく思います。

中川先生とは大変久しぶりにお会いしたのですが、まさか富山大学の副学長になっていらっしゃるとは思いませんでした。

いろいろな経緯があるのですが、私が外から見ると、富山出身で、京大で、最後の交通学科がなくなる前に、交通学科を卒業されて、交通の話はずっと延々とやっていた中川先生が、富山大学の副学長になって戻って来られるということに、びっくりしました。さらに、富山大学に都市・交通デザイン学科ができるそうです。

今どき、学生が減っていて、学科を増設するのは結構、大変だと思いますし、国立大学はやる気がないところが多いので、「余計なことをするな」ということになるときに、都市・交通デザイン学科ができるのです。

もしかすると、富山県民は、「なぜ、そんなものを作るのか」と考えると思います。去年の伊勢志摩サミットの閣僚会合のうち、環境相会議が富山市で開かれましたが、その理由は、富山が日本一豊かな車社会で、みんな車を持っており、好きな人は3台、一家4台ぐらい当たり前で、道路がめちゃくちゃに便利なところで、鉄道を見直して、「鉄道にも乗れる地域を作らなくてはいけないのではないか」と実践している人が現れているからなのです。

富山市には、富山ライトレールとセントラムがあります。そもそもそれは、高岡の万葉線の再生から始まっているのです。それが繋がって、これだけ車社会化したところで、都市交通を見直そうということになって、万葉線もお客さんが増えたとし、富山ライトレールも2倍に増えました。

実はいずれも、下の道路の部分を公共が見て、上物を民間が何とか頑張らせて走らせるという形で、再生しているのです。こういうことが、富山の人々が思っているよりはるかに世の中にアピールされていて、「そうか、環境を重視した町づくりをしているのか」ということで、伊勢志摩サミットの環境相会議が富山で行われることになったのです。みなさん、ご存知でしたでしょうか。

岡山県で文部科学相会合が行われた理由も、江戸時代に山田方谷という、すごい立派な教育者だった偉い先生がいたからで、みんな、理由があるのです。

富山は、環境ナンバーワンの地域ということで、選ばれたのです。それについて、都市・交通デザイン学科までできることになり、中川先生が戻ってきたということなのですが、そのすごい大きな話の最初のきっかけが、RACDA 高岡から始まっていて、島さんが岡さんの話を聞いたあたりから始まっているのです。

ご本人はそんな偉そうなことは言わないだろうけれど、あそこでこういうふうに思っ、万葉線を再生しようという議論が起こって、市議会議員が全員反対したのだけれども、蠟山（昌一高岡短大学長）先生という偉い先生が出て来られて、「赤字だ、黒字だといっても、現にやった方が得でしょう」と言っ、非常にきちんとした説明をされて、「代行バス走らせるくらいなら、電車残しといたほうが得だよ」「その方がはるかに地域にとっていいぞ」「第一、全国に 19 しかない。残してみようよ」となったのです。

それで、「高岡の万葉線できえ何とかなるのなら、富山はどうしてできないのか」ということになった。呉西地域の動きが世界のサミットまで、富山大学まで動かしている。これは結構、感動する話で、なんでも評論する私にとって、最高の評論対象になっているのです。

それも、120 年前に城端線を引いた人がいたから、こうなったのです。そういう「落ち」で申し上げたい。実はすごいことなんです。合掌造りを最初に作った人と同じで、仕方なく作ったんでしょうが、後で世界遺産になっている。あとで、「そんなもん、壊してしまえ」「プレハブにしろ」と絶対言ったと思いますが、意固地だったのか、金がなかったのか、両方なのか、残しておいたお陰で、今日になっているわけです。

これは大変なことですよ。富山って、なかなかすごいでしょ。

中川：藻谷さんのお話にもありました通り、万葉線の再生は、富山県としても大きかったと思いますが、日本の全国の地方鉄道に対して、非常に勇気を与えたものであったと思います。路面電車が残っている町の中では、人口の一番小さい高岡がそこまで頑張っている。その中で、蠟山先生、島さんが活動を構築されて PR され、市民たちとも付き合いをしてこられ、それが全国にも広がっていった。それで勇気をもらい、多くの路面電車が復活しています。

田中さんの基調講演にもありましたが、決してすべての鉄道の乗客が

減っているわけではなく、かなりの鉄道の乗客が増えている時代を迎えているのも、万葉線の時から始まっていることだと思います。

田中さんのお話にありました一畑電車という電車も、かなり廃線の危機にありました。私は廃止するかどうかを決める協議会の委員長をやっていて、田中さんが以前、いらした山陰中央新報の論説委員の方ともいっしょに議論をしました。やはり、万葉線で行われたのと同じように、「社会のために必要だから残そう」「採算云々ではなくて、社会のために値打ちがあるものだから残していこう」というような形になり、残っていききました。

一畑電車のうち、出雲大社に行く大社線は、今は大勢の人に利用されていますが、その大社線も廃止対象になるぐらいでした。今では「それがあるからいい」というふうに言われるこの路線でさえ、「まずは切ったら」という議論さえありました。

今日は、パネラーの皆さんが、それぞれいろんな繋がりがあるなあ、と思いました。

それでは、田中さんからお願いします。

## “富山モデル” にわくわく

田中輝美（ローカルジャーナリスト）：藻谷先生からも、「富山、すごいでしょ」と話を振ってもらって、「本当にすばらしいなあ」と思いました。存じ上げている部分もあったのですが、あらためて、日本の鉄道の再生の一番最初を作った方がここにいらっしゃるということ。先ほど言い洩らしたことがありまして、万葉線も取材対象に入れていて、行きたかったのですが、編集長に「あまりにも有名すぎる。ほかのところにしてくれ」と言われて、それもあって残念ながら、行けませんでした。

「富山はクルマ社会」というお話をされていたのですが、外から見たら、「富山を含めた北陸は鉄道王国」というイメージがすごくあって、鉄道再生の事例、頑張っている事例を調べると、結構、北陸に行きつきまです。で、あまり北陸ばかりになるといけないとバランスを取ったので、全部紹介できませんでした。万葉線もその中に入ってしまった。

島根県は人口減少、過疎の最先端のところですが、Uターン、Iターン者呼び込んでいる海士町という離島の有名な町ですとか、雲南市、江津市、邑南町といった、すごく頑張っている市町村がいくつもあります。それは、なぜかという、影響し合っているのですね。人はゼロから生

み出すのは難しくて、真似したり、アレンジしたりする方がよほど早いのです。

先ほどの寄付合戦ではありませんが、島根県では、離島の海士町が一番最初に頑張ったので、ほかの市町村も、遠いところではなくて、自分の近くで、すぐ横でそういうことが起こったので、「俺たちもできるじゃん」「あそこができるなら、俺も」みたいなことになったのです。私から見ていると、北陸も万葉線が最初にあって、それを見てほかの北陸の近いところが真似していったというふうに見えていました。

だから、近くに一つモデルがあると、近隣がすごく励まされて、どんどんいいモデルができていくと思います。

それに加えて、もうひとつ感動したのは、富山大学に交通の学科ができることです。それは多分、北陸が鉄道王国で、再生のひとつのモデルだったというところから、その普遍性のようなものを全国に発信していくという役割を、富山大学が担う部分もあるのでしょう。北陸でつながって、鉄道が頑張り合っていたのが、これから日本全体の鉄道を救ってくれる存在になる。万葉線から始まったこの動きが、富山大学を起点に発信していくのではないかと。万葉線をはじめとした富山の鉄道が、日本全体のローカル線のひとつのモデルを伝播して作ってくれるきっかけ、ヒントになるのではないかと。お話を聞いていて、わくわくしました。

## 車なくとも暮らせる

中川：今のお話、先ほどのお話の中に、何回も出てきたのですが、「富山はクルマ王国」ということが、よくいわれています。私も富山に来た時、多くの人に、「富山は車がなければ、暮らせないところ」と言われました。しかし、私は車を持たずに、富山で生活しています。いっしょに来た家内も、車を持っていません。私も家内も、車を持たずに富山で生活しています。

家内は「京都より、富山のほうが便利だ」と言っています。例えば、私が住んでいるところから、皆さんご存知のショッピングセンター、ファボーレまで、バスで35分ぐらいです。多くの富山の人たちは、「そんなに不便なところにバスで行くの」と思われるかもしれませんが、私の家は京都市の左京区にありまして、そこから四条河原町の高島屋まで行こうと思うと、35分では行けません。

東京にいる人だって、大阪にいる人だって、大きなショッピングセンターにそんなに簡単に行けているわけではありません。富山は大変便利

なところだと思います。私の京都の家の直近のバス停から四条河原町へ行くバスの本数よりも、富山の街中からファボーレへ行くバスの本数のほうが多いという状況でもあるわけです。

少なくとも私と家内の二人は、車がなくて暮らしていますから、「富山は車がなければ暮らせない」というのは嘘であるということだけは、実際に証明しています。

最近では技術的にも進んできていて、どうしても車が必要な時は、カーシェアリングみたいなものを使うなど、いろいろな仕組みができています。そういうことも含めて考えていくと、生活自体も変わっていくだろうし、これから高齢化社会に向けて、町の構造が大きく変わっていく可能性がまだまだあると思います。その中で骨格となっていくのは、鉄道路線、鉄軌道路線で、それがしっかりあることによって、ほかの交通機関も生きていくということになると思います。

次に、田中市長にお伺いしたいのですが、先ほど、私はこの地図（立体地図）をお見せして、「ここにあって当たり前」というふうにお話したのですが、明らかに富山県の骨格をなす路線、明白な幹線路線であるといえると思います。

これを日本全国から見ると、枝線といわれたり、赤字ローカル線といわれたりして、「本当に必要なの」という議論になるのかもしれませんが、地域にとって重要な路線という位置付けであって当たり前だと思います。

この路線も、現在運行しているのは、大阪に本社のある会社ですので、その会社から見れば、そんなに大切な路線とは思っていないかもしれませんが、少なくとも地域にとっては非常に重要な路線という位置付けで考えて当たり前だと思います。

田中市長には、この地域における路線の重要性ですとか、市民の盛り上がりですとか、そのようなことも含めて、教えていただければ、と思います。

## 「分からない」53%に衝撃

田中幹夫（南砺市長）：城端線・氷見線をこれからどう活性化するかということには、当然、南砺市、砺波市、高岡市、氷見市の4つの市のほか、富山県も関わってくるわけですが、今日は会場が城端ということで、私が市長として参加しています。

今日まで6回にわたり開催されたいろいろな勉強会の集大成として開かれたシンポジウムに参加して、大変ありがたく、目からウロコの話も



聞かせていただきました。この話を 4 市の市議全員に届けるにはどうか、先ほどから一生懸命、考えていました。

我々にとっては脅しのような、恫喝のような藻谷さんのお話は、実は本当にその通りで、我々行政が「城端線をどうするか」というと、いろいろな切り口で考えていかなければ、と思うのに、必ず「1 日何人乗った？」「採算性をどうする」という話から始まってしまいます。これだけすっきりと言っていたかと、うれしかったなあ、と思いました。

やはり、世の中に、「田中さん」というのは素晴らしいなあ、とあらためて思いました。(会場から笑い)

「乗れ」「乗れ」というのは大事なのですが、「乗れない人もどう関わるか」というところが、我々の新たなやるべきところだ、というのが見えてきて、本当にうれしく思いました。

南砺市を含め行政はいろんな会を作るのが得意でして、城端・氷見線活性化推進協議会というどこにでもあるような名前の会を作って、アンケートを取ったり、計画を作ったりしています。「どこにでもある計画」というと、担当者もいるのでまずいのですが、私はその中で一番気になったのは、「今の城端線で満足していますか」という問いに、53%が「分からない」と答えていたことです。

「ダイヤがおかしいよね。新幹線と合わないじゃない」などという意見があるのはいいのですが、「分からない」ということは、「使わない」ということとイコールに思えました。この点は、会議の中で県の皆さんと我々が一番注視したところで、ショックでした。

私は利賀村に生まれ育ちましたので、小さいころは鉄道の素晴らしさというのはあまり興味ありませんでした。生まれて初めて鉄道に乗ったのは、中学校 3 年生の修学旅行です。利賀中学校は大変すばらしい学校で、修学旅行は関西と関東を電車ですーっと回る「関西関東旅行」で、北陸線で京都に出て、京都を見ました。大阪はあまり寄った記憶はないですが、「琵琶湖と海は、どっちが広いのか」などとクイズを出してもらいながら、東海道新幹線に乗らせていただきました。

新幹線に乗るとまた変わった先生がいて、「富士山、今日、きれいね」、利賀村から山を見ると（眼前を覆うように）この辺にしか見えないのですが、新幹線から富士山を見ると、この辺に見えるというのは、新幹線の中で体験しました。最後は東京を回って、東京を深夜に出て、急行「能登」という列車ですかね、高岡に朝 5 時ぐらいに着きました。それが中

学校3年生で、日本の鉄道の素晴らしいところをほとんどすべて回れたのが、僕の初めての鉄道の旅でした。

最近、いろいろな駅に行って、この駅はこうだ、城端駅、福野駅、福光駅はどうか、などといろいろ考える時間があります。

最近、市民の皆さんとの関わりという点では、新幹線効果ということに大きな期待をして、JR西日本さんが、「べるもんた」という観光列車を走らせていただいて、住民の皆さんが手を振ろうという運動をやっている。ガイドの皆さんが駅で待っていてくれて、いろいろなお話をしてくれたり、もちろん列車に乗り込んでガイドしてくれたり。

終着駅が城端なので、地元の皆さんがそこでマルシェをやったり、お土産屋を開いたり。城端でやっていた「ひまわりプロジェクト」という、ホームや駅の周りに全部ヒマワリを植えたり、常に花が見られる“常花線”にしようというので、駅や周辺に花を植えてくれたり。

砺波市も高岡市もそうですが、本当に市民の皆さんが愛情をもって取り組んでいただいていることを、大変うれしく誇らしく思っています。

海と山が繋がっている氷見線と城端線ですが、我々がラッピングのような列車を遠くから見て「汚いのが描いてあるな」と思うよりも、乗って中から景色を見る人の気持ちになってみるというのが、非常に大事だとだと思います。

そういった市民の熱い思いに感謝しています。

しかし、53%の人に「関係ない」と言われたのがショックです。これから真剣に取り組んでいきたいと思っています。

中川：ありがとうございます。今、城端線についていろいろな議論があって、市民の方々からの思いもあつたと思います。

城端線は民間企業のJRが熱心にやっていて、行政も増便実験をやるなど関わっているわけですが、市民の皆さんから見ると、自分たちが何かしようと思っても、なかなか手出しできないもののように見えている場合も多いというふうに思います。

藻谷さん、田中さんの話にもありました通り、税金などで支えていく公的なものであるということが、世界の常識になっているわけですが、一方で、この地域の人達から見ると、世界の常識だからといって、城端線沿線だけで頑張ったら、何かが変わるのか、という気持ちもあると思います。

本来は、国の政策が大きく変わっていかねばならない、ということまでの議論をしていただければいけないということを念頭に置きながら、この地域で取り組むということについて、もう少し議論を深めたいと思います。

財源の配分などについて、藻谷さんから詳しくお話をいただいたわけですが、日本は諸外国から見ても明白に遅れているという状況にあります。そのことを大きく改善していくためにも、頑張っているところはうまくいっている、ということを見せていくとも重要だと考えています。

その辺りも含め、もう少し議論を続けていきたいと思います。

島さんから、何かございませんか。

### 駅近くに施設集約を

**島** : 私たちは去年、今日お世話いただいている南砺市や砺波市の市民団体の皆さんと、城端線沿線の駅の近くの駐車場や駐車場になりそうな空き地の調査をいたしました。私たち、RACDA 高岡は、高岡駅と新高岡駅を除いて、林駅と戸出駅の周辺を見て回りました。

一番驚いたのが、戸出駅の駅裏です。当初は戸出物産の空き地を注目していたのですが、戸出駅の裏手のすぐ近くに、広い更地が横たわっていて、小さいアパートが一つ建っているだけでした。ある会員は、「都会、例えば、ライトレール沿いなら、どんどんアパートやマンションが建つはずなのに、空き地になって、小さいアパートしか建っていない」と話していました。

万葉線が廃線になりそうになっていた時も、15分に1本、走っていました。それを市民の方々はほとんど知りませんでした。今の城端線や氷見線のように「1時間に何本走っているのだ。そんなもの、要るのか」という議論でしたが、万葉線は15分に1本、走っていました。

ですから、城端線の戸出も、今は1時間に約1本、不揃いなダイヤですけど、これが30分、15分に1本走るとなると、それこそ、10分でイオンに行けますし、十数分で高岡、30分で富山に行ける、40分で金沢に行ける、10分で砺波に、30分ほどで城端にも行けるといって、非常に住みよい町になります。

こんな宝物を私たちは見逃しているのではないのでしょうか。イオン・ショッピングセンターは現在の場所に建っていますが、私たち商店街は反対するのではなくて、城端線の近くにイオンを作っただけなら、今の議論ももっと違う形になっていたのではないのでしょうか。

新高岡駅に城端線の駅ができて、利用客が増えています。新幹線効果

もあるでしょうけれど、私たちが見ている限り、イオンに行くお客さんがたくさん利用していらっしゃるのです。

南砺市は庁舎が問題になっていますけれども、こういったことは戸出や砺波市でもいえることで、庁舎を取り合うということではなくて、駅の近くにそういったものをどうやって集約してくかを考えるべきです。

藻谷さんが「50年もすれば、建て替えするのだから、壊すときに議論するのではなくて」とおっしゃいましたが、行政に「こっち、持ってこい」というのではなくて、今から将来を見据えて、私たちが、どうやったら暮らしやすい町にできるか、観光客が利用しやすいまちになるか、ということ、こういう場を利用して、議論していかなければならないのではないか、と思いました。

中川：続けて、島さんに伺いたいのですが、そういうふうに変えていくためには、城端線はどういう役割を果たしていったらいいとお考えでしょうか。

### 「車優先」の発想見直し

島：藻谷さんは「選択肢があるべきだ」とおっしゃっていましたが、「でも、お金は必要ですよ」「自分たちの税金が使われますよ」ということを市民が考えなければなりません。高岡市は財政難で、体育館も建設を延期するというような話も出ていますが、城端線絡みでいうと、新高岡駅前の道路のアンダーパス化を議論してきました。数十億円かかるといわれています。それがまったく報道には載ってこない。道路にお金をかけることは第一優先で、鉄道については、二の次、三の次、十の次になっています。鉄道の優先順位を、私たちの気持ちの中で、上げていかなければなりません。

20年前、(金沢鉄道管理局長を務めた)伊能忠敏先生が、「なぜ市役所の前の一番正面に車寄せがあるのか」「高岡駅の前になぜ、正面に車が来ているのか」と言われた時、ハッとしました。私たち歩行者が中心なら、正面玄関は人間が歩く歩道であり、車は横に着けるのが本来なのに、正面に車寄せがあるのが当たり前だと。藻谷さんが言われるように、侵されている私たちの感覚だったのだなあ、脳みそを入れ替えなければいけないのではないかなあ、と思いました。

中川：市民の考え方も変わっていかなければいけないのですが、国全体の政策も変わっていかなければいけないですね。藻谷さんや田中さんは、全国

いろいろと回っていらっしやって、このような議論をしていらっしやると思います。

藻谷さんのお話の中には「世界の常識」という言葉がありました。政府もそれは分かっているはずと思いますが、それでも変わっていかないというのは、どうしてなのでしょう。

## 道路特別会計を鉄道に

藻谷：私は外野なので好き勝手を言いますから、当然、当事者は嫌がるわけです。でも嫌がるからといっても、やるときはやらなければいけない。やる側の理由というのがあって、よく聞くのが、JRの側からは「民営化して、民業として徹底的に収益性を取る」ということになると、「本来、黒字にならないものでも、とことんまで合理化して頑張れ」という指導を受けて、そういう社風で動いている、ということです。

私も、今は非常勤ですが、民営化された政策投資銀行の職員だったので、よく分かるのです。役所だったものが「採算を取れ」といわれると、普通の民間企業より、よほどはるかに真面目に、採算を取ろうとします。そこで「もうええわ。あとは適当に赤字を垂れ流してもええわ」と言われると、ガクッと来てしまいます。「右へ行け」と言われて、みんなで一生懸命、右へ行っているのに、「左へ行け」と言われると、組織がガタガタになってしまうのです。そういう面倒くさいことだけは止めてくれ、というような意識があるからです。

JR西日本さんの中で、城端線、氷見線だけが切り離されて、オペレーションが残っているわけですね。あとの路線は富山県が面倒を見ているのです。

城端線、氷見線のほうが明らかに北陸本線よりお客が乗らないのに、民間でやっていて「城端線、氷見線を、お前、やってこい。飛び地だよ」などと言われて、やっている人の気持ちを考えると、「お前は、儲からなきゃいけない会社の職員なのに、配当をしなければいけない上場企業の職員なのに、絶対、赤字しか出ない部門をやってこい」と言われた人の気持ちを考えると、「私、何か、悪いことをしました？」というような気持ちになると思うのです。非常に苦しいので、「止めさせてくれ」というような意見が出てくるはずですよ。

ところで、私のところに「藻谷さん、今度、城端線へ行くのですね。たまたま、電車に乗りに行ったら、ポスターを見ました」という鉄道ファンからのメールが来て、写真も送って来ました。「ちょうど、城端線、

氷見線を走るベル・モンターニュ・エ・メール、愛称『べるもんた号』とすれ違いました。なかなか盛況でした。すれ違っただけですが、内装も素晴らしく、カフェサービスもあり、次はぜひ乗りたいです」と書いてありました。

JR 西日本は、そういう努力しているのです。このメールは東京にある会社の偉い役員から来たのですが、東京のある会社の偉い役員が、わざわざ休みの日をつぶして、「べるもんた号」を見て、素晴らしいと言っているのです。

しかし逆に、努力をしている人たちからすると、「お前たち、もう儲けなくてもいい」なんて言われると、「うっ」ということになるのです。だからといって、今のままだと、いずれ「止めろ」と言われることになる。では、どうしたらいいか。

さっき言ったように、君たちが合理的にやってもらうのもいいのだけでも、路盤部分、軌道部分は道路といっしょだから、とりあえず、経費はみてやろう。上物については、大変だと思うけど、「べるもんた号」などで頑張ってもらって、何とか赤字を減らして頑張れ、と言われると、民間企業だけでやる気が出るじゃないですか。

それがいっしょくたになって、絶対黒字にならないところで「黒字にしろ」などと無茶なことを言われると。ある意味、ブラックな目標を押し付けられている人たちを、ぜひ上下分離で救ってあげるべきだ、と思っています。

しかし、JR 西日本全体から見ると、そんなものはどうでもいいので、うっかりそんなことを言うと、黒字で運営している大阪の部分まで、国が余計な口を出してくるかもしれない、と思うわけです。それは困る。宝塚事故（JR 福知山線脱線事故）みたいなことが起きた時、「そらみろ、こんなことする」と言われかねない。「今度、国交省から天下りを一人受け取れ」みたいなことを言われたら嫌ね、と思うので、今はそういうのが嫌であるがゆえに、「100 かゼロ」なんですよ。

90 ぐらいのところまで手を打ってくればいいのに、「100 かゼロ」で、全部、純民間で余計な口出し一切無用でいきたいのです。そのためには、道路部分に税金を入れるのは面倒くさいので、できれば止めてもらいたい。そのためには、一生懸命、この線を黒字化するために工夫している人たちに、申し訳ないが「頑張れるだけ頑張って、ダメだったら諦めてね」みたいなことになっているのです。

この話は○×試験から来ていて、「○か×か、どっちか」みたいなこと

はおかしいのです。『90対10』ぐらいで手を打ちましょうか。ところで90頑張ってくれるJR西日本の担当者に拍手」っていう、そういうふうになるべきだと思うのです。

もう一つだけ言うと、旧運輸省の鉄道局って、すごく弱い局ですが、「道路特別会計から金を入れるとどうですか」と言うと、道路特別会計を持っている道路局の側が反対する面もあるのですが、一番嫌がるのは鉄道局だといううわさをよく聞きます。

うっかり、道路特別会計を受け取ると、ただでさえ、小さい局なのに、さらに道路局から口を出されて、出向者をいっぱい受け入れさせられたりすると困るので、そのためにも「お金、要りません」と言っているといううわさをよく聞きます。中川先生の方が真相をご存知だと思います。巷のうわさで、そういうことを聞くのです。そういうすごく困った問題があります。

三つ問題があって、JRは「民営化しろ」と言われて、頑張っているけど、勝ち目はないのですから、あいの風とやま鉄道みたいに、「ある程度黒字化しなさい」という目標に変えてあげなければいけないのに、全社的にいうと黒字のところが多いから、ローカル線はなるべく止めて、純化したいのです。

もう一つが、鉄道局が道路局の下に立って、お金をもらうようなことはしたくないという役人的発想です。

そして、三つ目は、セクト主義。さっきも言った通り、北海道の道路関係者にも友達がいるのですが、北海道でJRに「全線赤字だから、救うために、道路特会もらってこいよ」という話をして歩くと、「藻谷さん、藻谷と付き合っているのかと、チェック入りますよ」「あいつは、道路の敵だ」。僕は交通の味方であって、「福祉ではなくて交通に金を回せ」と言っているのです。役所の中で、「交通のために金を回せ」と言っている人間を、より小さいジャンルで「鉄道の敵だ」「道路の敵だ」とかレッテルを張って、中で殺し合うという、かつての中核派對革マル派みたいなことを、やっているのです。

右翼系の人に言わせると、「WiLL」と「月刊 Hanada」派が分裂するみたいな、どうでもいいことを内輪でやるセクト主義ですね。こういうのが絡みに絡んでいるのです。

中川：今のところは本質的で重要なところですね。それぞれ、コメントをいただければ、と思います。変えなければいけないと、かなり多くの人が分

かっているけれども、実際には変わっていかない面が多い。非常に、残念なことだと思いますが、我々もこれまで、我々なりに努力してきました。世界の常識自体が変わってきている中で、日本だけが変わらなくていいのかということ、我々としても主張してきていますが、なかなか変わっていかないのです。

## 市民に訴え続ける

島 : 私たちは、全国トップ 19 の万葉線を残したいと存廃問題に関わってきました。岡山の岡さんの受け売りでやったわけですが、行政に要望しないというスタンスで活動をしてまいりました。

行政にまったく頼らないわけではないのですが、すぐお偉いさん、議員さんや市長さんに直談判して「残してくれ」というのではなくて、私たち自身が考えて、やってまいりました。

先ほど、田中さんから「生活の足というのは罌であり、自縛である」というお話があったのですが、RACDA 発足当時の 20 年前は、やはり万葉線というのは交通機関、「皆さんを運ぶ足」というふうに位置付けられていました。

私たちは、岡さんや中川先生やいろいろな先生から、万葉線は単なる交通機関ではなく、町づくりの装置、道具であり、これをどのように生かしていくべきか、ということを考えなくてはいけないことを学びました。

本当はすがりたい有力な議員さん、市長さんを動かす市民の皆さんに、いろんな情報を提供して歩いたのが、巷では有名な「ラクダキャラバン」という出前講座でした。私たち RACDA 高岡というグループは、名簿だけでいうと 30 人から 50 人ですが、私たちのキャラバンでは、富山大学芸術文化学部の学部長になられた武山（良三）先生が、関西弁で「どうでつかあ」というような感じで、路面電車や鉄軌道についての情報を市民の皆さんに投げ掛けました。

藻谷さんみたいに、脅迫めいた講演ではなかったのですが、戸出にキャラバンが行った時に、先生がロードサイドのコンビニや、ガソリンスタンドや 100 円ショップの写真を見せて、「これはどこの町でしょうか」と言われました。

先ほど、福野のバイパスが話題になりましたが、戸出もバイパスができて、バイパス沿いにそういう店ができていました。「これが、戸出の町の顔ですか。そうじゃないでしょ」というようなプレゼンテーションだったわけです。



ある先生が、「皆さんの町の象徴は何ですか」と問い掛けたら、例えば、金沢の人は「兼六園」とか、昔からあるそういったものを挙げるはずで。「金沢駅前にある日航のホテル」と言う人は、多分、誰もいないでしょう。

城端線もそういう私たちの地域を代表する顔になるのではないか。それを蛭山先生がうまく言い表したのが、「鉄道は地面に張り付いていて、どこにも逃げ出せないのだ」という表現でした。120年間、この砺波の平野に張り付いているのが城端線です。

鉄っちゃんから言わせれば、これを作り直せば、何十億、何百億円かかるわけです。これを改良するだけで、30年後、50年後、100年後、次世代に生かせる地域づくり、町づくりの装置、道具になるのではないか、ということ、沿線住民や、「自分には関係ない」と言われる東部の人たちにも、市民が芋づる式に訴えかけていくことが、本当はやりたくてやりたくて、活性化したくてうずうずしていらっしゃる田中市長さんたちにとって、後押しになるのではないか、行政を動かせるのではないか、と思います。

行政を動かすと、富山市長みたいに国に制度を作ってもらって、お金を引っ張ってくる、ということになります。遠回りのようですが、「あかん、ダメやちゃ」と言って嘆いているより、議員さんでも市長さんでもない私たち市民の側が、そういう活動を続けていかななくてはいけないのではないかなあ、と思います。

この場をお借りして、感謝申し上げたいのは、私も主催の実行委員会に名前が挙がっているにもかかわらず、何もせずに今回、壇上に上がらせていただいたことです。最初に松本委員長が「打ち上げ花火ではなく、続けていきたい」とおっしゃいましたが、事務局長さん、会長さんをはじめ、連続講座、バスハイク、シンポジウムを開催したエネルギーを、お世話いただいた方々のエネルギーを、私たちもお手伝いさせていただいて、次につなげていければ、きっと新しい未来ある地域ができるのではないかなあ、と思います。

中川：大分まとめに入っていただきましたが、もう少し議論する時間があるので…。

藻谷：田中さんがお住いの島根県は、女性が働いている比率が全国で一番高い

のです。富山よりはるかに高く、出生率でみると、沖縄の次に高い。女の人が働いて子どもを育てて、女の人が優秀なので、結構、企業の管理職だとか、どんどん、偉くなっています。一畑電車や出雲大社なんて、客の7割以上が女性で、どんどんおしゃれになっています。

先ほど、オッサンの世界の縄張り争いみたいな話をしましたが、富山の大弱点はちょっと男くさいことです。利用者目線の立場から、今言ったような縄張り争いに関するコメントをいただきたい。こんなものはこうやって壊すのよって。

## あなたが変わることから

田中輝美：言いにくいですけど。男の人は立場が大事なんではないですか。私が女性だからかもしれませんが、女性はあるべき論で普通に話ができます。あと、よそ者の力ですかね。女性も結構、男社会の中では、よそ者ですから、女性だから、というより、よそ者だからというところがあるように思います。

離島では全国でも唯一ぐらいに、高校の生徒数がV字回復した海士町の話でも、Uターンの人が「減ってるなら、外から連れてくればよくない」と言ったのです。地域の方は、だれもそんなことを思わない。「こんなところ、来てくれるはずがない」「足りないなら、呼んだらよくない」というよそ者の力というのは、すごくあるのかなあ、と思います。島根は、男性社会の中で女性がそういう声を出せるところがあるのかなあと思います。

よそ者の人には、同化してもらうのではなく、違和感を口にしてもらうことが大事です。中川先生はUターンですが、よそ者としてやって来て、「富山は車社会というのはおかしいじゃない」と。「車がないと生きられない」って言うけど、「俺、生きれるよ」と言われました。

地元でずっと生活している人が、突然そんな生活をするとお前、どうしたんだ」ということになるけど、帰ってきた人だから、そういうことをやってみて「できるじゃん」と言えるのです。女性も含めてですが、よそ者が多分、これからの閉塞感を突破する力になると思い、そんな本を書いたりしています。

あと、もう一つ、島さんのお話を伺っていて思ったのですが、JRなど鉄道会社と地域の関係を見ていて、ダメなケースというのがすごくありまして、市民からJRなど鉄道会社に対する要望事項に、「観光列車を走らせてくれ」「サイクリングを入れてくれ」というふうに、JRがすること

を書いてあるのです。

そうじゃなくて、島さんがおっしゃったように、「お前は何をするか、なんだよ」っていう、「自分たちはこれをするので、JRはこれをしてください」っていうふうになるかどうか、地域と鉄道がうまくいくかどうかの分かれ目です。

島さんたちがうまくいったのは、「まず、自分たちが」と言ったからです。行政も政治も、市民、選挙民を見ていて、市民が「これほしい」とか「これ大事だよ」というと、絶対に動きます。反発されてまで、やってほしくないことをやるよりも。市長さん、そうですね。

うまくいかないのは、そういう私たちに熱がないこと、足元を見られているだけだと思います。頭の中を見られて、「あなたたち、鉄道は要らない、と言っているでしょう」と、向こうが言っているだけ。私たちの鏡なんです。

なので、私たちが変わっていくことです。「相手を変えるなら、自分から」ということはよく言われることです。まず自分が、今日、帰ったら、家族に「城端線って大事」って言うてみることです。町の人にも「あったほうが、いいじゃない」と言うてみる。自分がひとつアクションを起こすということの連続が、島さんのような結果を生む、ということだと思います。

「城端線は大事だよ」「あったほうがいいよね」「このままじゃだめだから、なんかしない」と言うだけで、誰かに火が付く可能性があります。

私が紹介したいろいろな地域の事例も、すごいことをやっているように見えるのですが、最初はすべて誰かひとりの危機感だったり、誰かひとりの思いから始まっているのです。

まず自分、まず、あなたが変われば、城端線も変わっていくのではないかと、今日のこの会場を見て思いました。

## 「べるもんた」が大きな力に

田中幹夫：私が脅すのに比べ、はるかに説得力がありますね。本当によかったです。今日の田中さんと島さんのご意見を、本当に市民の皆さんに広げていきたいなあ、と思いました。

先ほど、藻谷さんが「JR 西日本、頑張ってますよ」とおっしゃいましたが、我々も本当にそう思います。「べるもんた」をやってくれるという時に、僕らはそれに合わせて、五箇山など、いろんな所へ広げていこう

と思いました。「べるもんだ」をやってもらったことが、大きな力になったり、勇気になったりしています。

最近、JR さんに協力をいただいて、城端駅から井波へ「井波彫刻バス」というのをやっています。JR 西日本さんに一生懸命やっていたから、「じゃ我々は、それ以上に何をやっていくか」ということを、みんなで考えていければいいなあ、とあらためて思いました。

城端線を利用する人が、これからもっと減っていくかもしれません。定期券の乗客が多いので、もう少しどうするか、知恵を出していかなければなりません。明日、明後日、来年、再来年、それから5年後、10年後、その次は50年後というようなプランを持ちながら、やっていくこと。市民の皆さんといっしょにやっていくことが重要だなあ、と思いました。

以前、JR 東海の須田さんから、「お前な、城端線という線があることはすごいことだ。その中に城端駅だとか福光駅だとか福野駅があることは、当然地図に載っている」とお聞きしました。松本委員長さんは「高岡と城端をつなぐのであれば、“高城線”になってもおかしくなかったのではないか」と言っていらっしゃいました。

南砺市は、城端線という名前が残っていることと120年の歴史に感謝し、次の120年後の人たちにどうつなげていくか、ということ、市民の皆さんとしっかり考え、取り組んでいきたいと思えます。

最後に、ダラなことを言いますが、ダラスって最初にダラがおったが。失礼しました。

**島** : 今日、RACDA 高岡一行15人ほどが城端線で来ました。城端駅に降りますと、バスが2台おまして、私たちはどれに乗たらいいか、分かりませんでした。歩いて来ても遠くないことは分かっていたのですが、乗り継ぎ調査をしようということで、運転手さんに聞きましたら、どちらもじょうはな座に来るということだったのですけれど、多分、一般の方だと、城端線を利用しても、バスでじょうはな座にたどり着けないのではないのでしょうか。料金は、市営バスは200円、加越能バスは160円と言われました。今日、(田中市長が)隣に座られることを知っていたので、南砺市のバスに200円払って、乗ってまいりました。

**田中幹夫** : その通りなんです。ありがとうございます。城端駅は、五箇山への入り口でもありますので、ハブ化の工事を行っております。その際、どのバスに乗れば、どこへ行けるのかを、ちゃんと分かるようにしよう

と思っております。ご指摘の通りです。ありがとうございました。

## 地域、自治体、事業者の連携が重要

中川：今日、私も同じバスに乗せていただきましたが、バスと鉄道の接続も非常によくできていて、鉄道が着いて数分後にバスが出るというダイヤになっています。しかし、2本同時に出るとするのは、ちょっともったいない、という感じもします。今日は「何でしたら、お迎えに参りますよ」というメールもいただいていたのですが、あれだけバスが便利だったら、「バスに乗ってください」と言っていたとしても十分なのではないか、と感じました。

今、皆さんの議論で出てまいりましたことの中で、すごく重要な部分として、地域と鉄道事業者の付き合い方がありました。バスも市がやっておられる以外は、民間企業が運行しておられるわけですから、地域、あるいは自治体とバス事業者、鉄道事業者との関係は、地域にとっては重要なこととして考えていかなければいけないことです。

私は、市長さんとか市民の方々とか、自治体の方々とも話をさせていただく機会もありますし、一方では鉄道事業者、バス事業者の幹部の方ともお話をするときもあります。

いろいろな意見を伺いますと、どちらも「いっしょにやりたい」と思っているのに、なかなかそういう方向に向いていかないと、お互い感じているように思います。

おそらく、行政や市民の側には、かつて国鉄やJRに提案をしたけれども、「それは無理だ」と言われてしまったというようなことで、「ハードルが高くて何も言えないよね」というような印象もあるのではないかと思いますし、逆に鉄道事業者の幹部やバス業者の人たちと話していると、「地域から上がってくるのは要望だけで、こちらにとってなかなか受けられる話が来ない」ということで、地域と話をするに「ハードルが高い」と感じているようです。鉄道事業者やバス事業者の側も、本当はもっといろいろ提案してもらって、「地域と一緒にやりたい」と思っているのですが。

先ほどからの議論にもありましたように、地域と鉄道事業者、バス事業者がいっしょにやっていくことによって、お互いにプラスになり得る、ということ、ひとつ確認しておきたいと思います。

時間が参りましたので、会場から何かございましたら、一言いただきたいと思っております。

**聴衆 1** : パネラーの皆さま、今日は本当にありがとうございました。120年を迎えた城端線は、となみ野にとって宝のようなものです。駅の周辺、駅前の市街地に賑わいを作り出すということは、南砺市、砺波市にとって非常に重要なことではないか、と思います。パネラーのお一人ひとりに、どうすれば、南砺市で駅前市街地に賑わいづくりができるかということのヒントを教えていただければ、と思います。それを受けて、コーディネーターの中川先生には、どんなあるべき姿があるのか、教えていただければ、と思います。最後に、RACDA 高岡の佐竹です。

中川 : ありがとうございます。最後にお一人ずつまとめをいただきたいと思いますので、その中でお答えいただければ、と思います。

**聴衆 2** : 若鶴酒造の稲垣と申します。私も 2015 年に戻って来ました。家はウイスキーづくりをしているのですが、7 月から見学できるウイスキー蒸留所となりまして、それから今まで 4,000 人以上が来られています。家の酒蔵は油田駅から 60 歩という位置にありまして、お酒を飲みたいという方が、城端線に乗って、歩いて来られます。私もできるだけ、城端線に乗って行きたいなあと思ってます。ブレンダーなので、ウイスキーをブレンドする時は、お酒を飲むので車で行けないので、乗って行きたいと思うのですが、やはり 1 時間余りに 1 本では、なかなかうまく利用ができないというところがあります。観光とか、日々の足という場合、何分に 1 本ぐらいだったら、成り立っていけるのか。今のままでこれがずっと残っていけるのかなあ、と疑問に思っています。その辺いかがでしょうか。

**聴衆 3** : 私は『城端時報』というローカル紙を出している山本と申します。松本実行委員長も私たちの同人です。私は富山大学の第一回卒業生ですが、城端から汽車で通っていました。富山大学が一番最初はどこにあったかというと、蓮町の旧制富山高校のところにありました。今は大変さびれましたが、私が富山大学に通っていたのは昭和 24 年から 28 年までで、富山港線のことを港湾線、あるいは富岩線と言っていました。生活の便利さと鉄道は直結しています。これからの城端の生活の便利さがどうなるか、大変不安だと思います。それを地域エコノミストの先生、ローカルエコノミストの先生にお聞きしたいと思います。

**聴衆 4** : 可能かどうか分かりませんが、提案が 3 つあります。

30年後の地域を支えるのは高校生だと思うのですが、高校生はお金がないが動きたいのに、あるのは自転車だけです。そこで、城端線に一両、車両を増やして、自転車を載せられるようになれば、「高岡で好き勝手やって来て」ということができ、「面白い」ということにならないでしょうか。そういう体験があると、30年後に「赤字だから、廃止してしまえ」となった時に、「なに言ってるんだ。高校生時代、こんなふうにやっていたんだ」と言うことができます。

もう一つは、私は歩くのが好きなので、高岡から城端まで歩いたことがあります。そういう帰りに、お金を、例えば、城端線沿線の人が、家族で年間1,000円出すと、「土日は、高校生はどれだけ乗ってもお金が足りない」というようにする。そんなふうにはできないでしょうか。

**聴衆5**：越中山田駅の近くに住んでいます。ちょうど、福光駅から高宮を上がって越中山田駅までのところは、とてもきれいにS字カーブになっています。毎年、2、3人、写真を撮りに来る人がいまして、私の家の駐車場に車を留めさせてくれと言ってきます。列車が傾いて走って来て、きれいな写真が撮れるらしいのです。

そういうことをPR作戦の中に入れていって、城端線の利用価値を見直してほしい。地元の皆さんにもっと関心を持ってほしいと思います。

城端から来ると、越中山田駅のもう一つ向こうの踏切と、越中山田駅の吉江の踏切が同時に降ります。そうすると2、3分間も渡れなくなる。これは妨害鉄道で、大変な迷惑をこうむっています。

しかし、カーブの美しい姿だけは、近隣の人たちに知ってもらい、活性化につなげてほしいと思います。

**中川**：いろいろ、たくさんのご質問をいただき、ありがとうございました。全部、お答えをいただく時間はないと思いますので、最後に一言ずつ、パネラーの皆さんには、おまとめいただきたいと思います。

今、いただきましたいくつかの質問については、私も富山におりますし、来年の4月に私だけでなく、交通を専門とする者が、かなりの人数、富山に赴任してまいりますので、それぞれお答えをさせていただきます。

さらに自治体の思い、住民の皆さんの思いを、鉄道事業者やバス事業者にも伝えていくということ、我々が作っていく新しい学科の役割としても、議論させていただきたいと思います。

きょうはパネラーの皆さんには、今のご質問の中でも、どうしてもこ

ここで話したいということがあれば、話しいただければ、と思います。

また、今日は城端線 120 周年を迎えて、将来に向かっての議論をしていこうということでございましたので、まとめとして、一言ずつでもいただければ、ありがたいと思います。

どうぞ、よろしく願いいたします。

**島** : 先ほど、長々とまとめみたいな話をしましたので…。今後とも、いっしょに活動を盛り上げていきましょう。

**田中幹夫** : 景色も含めて、市民の皆さんにこの城端線のすばらしさを発信していきます。よろしく願いいたします。ちなみに、ショートムービーの頭からずっと、城端線の風景が出ていますので、PR させてください。

### このままだと城端線はなくなる

**田中輝美** : 全国、いろいろ取材させてもらっているのですが、JR の状況は、全国的にかなり厳しくなっていると思います。北海道もですが、各社、地域協議会のようなものを立ち上げたり、(路線別の利用者数などを) 公表するようになっていきます。

それが意味するところは、「少ないところは切るよ」という宣戦布告だと思っています。はっきり言うと、このままだと多分、城端線はなくなると思います。やはり、今日来てくださった皆様のもう一段の動き、新しく何かが始まらないと、全国のほとんどのローカル線はなくなります。その中のひとつに城端線も確実に含まれると、私は取材しながら感じていきます。

鉄道がなくなって栄えた地域はないといわれていますし、私もそう思います。今、JR 三江線がなくなるのですが、その前にすごい人がやって来て、満員電車みたいになりました。島さんがおっしゃったみたいに、「やっぱり、鉄道は人を運んでくる」とあらためて分かって、「なくならないほうがいいなあ」と言い出しているのですが、一度失った鉄路は基本的には戻りません。

本当にこのままだと、城端線はなくなります。そういう意味では、ここが正念場だと思います。

人を動かすのは、人の熱意だと思いますし、ここでみんなが頑張って、「このシンポジウムがその始まりだったね」と、ぜひ言われるようにしてください。私も鉄道がなくなるのを二度と見たくないと思っています。



鉄道がなくなって、地域の選択肢が奪われて、栄えた地域はありません。

これからの城端線を見守っていきたいと思いますので、なにかできたら、いっしょにさせてください。今日は、ありがとうございました。

## いずれ東京の電車も

藻谷：質問の答え残しがあったら言おうと思っていたら、結構ありました。最後にふさわしくないのですが、せっかく聞いていただいたので、コメントをいくつか、したいと思います。

今、田中さんから思いもかけず厳しい話があったのですが、「道路に回っているお金の1%を鉄道に回す」ということを政策的に決断すれば、しばらくは維持できるのです。病院などと同じで、それくらいの余裕はあるだろうと思っています。

一つ切りだすと、どんどん切っていくてしまう。廃校と同じなのです。一つ廃校になると、どんどん廃校にして、結果的にどんどん子供が減るといふ悪循環になります。本当にそういうことをしなければいけないのかというと、日本はおばあさんが1,500万円、ぽんと寄付できるみたいに、世界に冠たる金持ち国です。その日本の中でも、一番豊かなのが富山県なので、だからローカル線が残ってきたのです。

単なる選択ミス、気の迷いといいますか、ないお金を核兵器につき込むほど気が狂っているどっかの共和国と似たようなものです。ちょっと考え方を変えるとということだけのことだと、申し上げておきたい。

各論ですが、市街地の賑わいは、「根・葉・茎・花」と言ってまして、「花」が咲くには「根っこ」がなければならぬ、この「根っこ」というのは家です。「葉っぱ」がないと栄養が取れないので、「花」が枯れます。「葉っぱ」というのは、周りで仕事をしている人です。さっきのウイスキーの酒造会社さん、さっそく地図で確認しましたが、仕事している人が若干、駅の近くにいないとダメなのです。

その次、「茎」というものがあって、「茎」って何かと言うと、公共的なもので人が寄るところ。一番重要なのは学校です。なぜ、富山市の市電が、あんな車社会の富山で残っているのかというと、こっちに富山大学、あっち側に富山高校があって、主要な市内の大教育機関が、なぜか市電の沿線に集まっているために、最後まで学生が乗り続けているので、黒字で残っていたのです。

特に学校です。バカにしてはいけません。高岡も大学を作るとき、あ

そこではなくて、もうちょっと戸出寄りに作っておけばよかった。わざと電車から離れたところに散らばらせて作っていくので、どんどん死んでいったんです。

「根」は家、「葉っぱ」は事業所、「茎」は公共的なもので人が集まるもの。例えば、病院とか。そのうえで初めて「花」が咲く。お店ができるのです。

逆に、何も無いところに店を作って、賑わいを作ろうと思っても、「根っこ」も「葉っぱ」も「茎」もないところに、店は成り立たない。花びらだけでは、すぐ枯れます。切り花になって、速攻で枯れてしまう。そういう総合的な町づくりをしなければだめですよ、とずっと言い続けてきたのですが、商店街の人は、島さんのような人を別にすると、「自分の『花』さえ成り立てばいい」とか言っているうちに、どんどん「根」「葉」「茎」がなくなって枯れていったのです。

だから、ぜひ富山の人は考え直してほしい。何分に1本といってもいろんな人がいるので、日曜日以外なら、忙しいので5分に1本でも待たずに、車に乗ってしまうんですよ。何分に1本ではない。5分に1本待つのが嫌で、車に乗っても信号に引っかかって結構、時間かかるのです。意外に電車は早いんです。例えば、富山市に行くときに、高岡で乗り換えても、意外に時間はかからない。ところが、ついつい習慣で車に乗ってします。何分に1本というのは、あまり問題じゃないということを上げおきたい。

特に、私のようにパソコンで仕事をしている人は、空いている時間に仕事をしているので、ぜんぜん関係ない。むしろ、ハンドルを握っている間は仕事ができないので、すごい時間の損なんです。強いていうと、30分に1本かな、と思います。

観光客は1時間に1本でも平気で待ちます。1時間に1本でも、先ほどの話のように、駅前においしいカフェがあるとか、ちょっとお茶を飲んで話ができるのであれば、1時間ぐらい、あつという間に過ぎます。だから、現状でもそんなに怒るほどではないです。世界には1日1本なんていうのは、ざらです。3日に1本とかね。

昔、「お年寄りパス」というのがありました。年寄りがどんどん増えていくから、無理なんですね。先ほど、大変いいことをおっしゃっていたのは、子どもについてです。子どもはどんどん減っているので、むしろ「子どもにパスを出す」なんてやってもいいはず。ちなみに、無料

とは言わないけれども、アメリカなどでは、本当に車社会になって困っているのだから、バスに乗せるために、大学入学と同時に、全員、強制的に1年間乗り放題のパスを、入学金といっしょに買わせるというケースもあります。

入学の時、つい、買うじゃないですか。その中に入っていて、1万円ぐらいで、年間乗り放題のパスをもらってしまうと、意外に乗るものなんです。そういうをもっと柔軟に、日本はやるべきです。

お年寄り「私の病院通いで」と言い出すのですが、それをやり出すと、お年寄りがどんどん増えていくから難しいので、申し訳ないが、子供だけとか、赤ちゃんがいるお母さんはOKとか、そういうふうなことをしないと、しょうがない。ぜひ、学生パスは考えるべきだと思います。タダではないですよ。

地域のこれからは大丈夫か、というお話ですが、福野、福光、城端と平の比較を作ってみたところ、皆さん、どちらが残ると思いますか。皆さん、田舎が死んでいって、都会が残ると思っていられるでしょうが、大きな間違いで、実は平は、年寄りがどんどん減って、子供が増えているのです。利賀、上平はそうじゃないですが、平だけを取り出すと、年寄りがどんどん減って、減った分のお金を子供に回して、子供が増えています。

福野、福光、城端は、子供が急激に減っていて、年寄りが急増中のございます。それをいうと、東京はもっとすごくて、もっと急激に年寄りだけが増えています。東京の人口は1年間に7万人ずつ増えているのですが、7万人のうち4万5千人が75歳以上。3万人が65歳以上。64歳以下はマイナス5千人です。年寄りしか増えていない。そんな話、聞いたことないといっても、聞いたことないのが困る。北朝鮮に行くと、「金正恩は、とんでもない奴ですよ」と言うと、みんな「はあー」ってびっくりするみたいで、数字ははっきりしています。

東京で増えている人口の6割が75歳以上、4割が65歳以上。64歳以下は減っています。東京ですらそうなので、JRの人は勘違いしていて、誰もそんなことを勉強していないのですが、いずれ東京も電車がなくなります。ということだから、路盤ぐらい税金を入れれば、なくなりません。

そういう理屈が分からない人たちも、いずれ気が付くときが来ます。ダラスみたいに、とことん行ってから気が付くか、その前に気が付くか。

最後に言うと、日本には 19 も市電が残っていました。日本人は、フランスのストラスブールに視察に行き、「フランス、すごい」と言って喜ぶのですが、実はフランスでは市電が一つしか残っていませんでした。日本より激しく、「儲からないから」と止めて、広いフランスに一つしか市電が残っていなかったのです。そこから反省して、一から作り直したのを、皆さんが視察に行っている。日本はフランス人ほど、極端でもなく、バカでもないのです、大事に残していたのです。

だから、我々は決してそれほどアホではない。ぜひ気が付いていただいて、何にお金を入れるかを考えてほしいと思います。

中川：ありがとうございます。今日は城端線 120 周年のシンポジウムということで、最後は未来に向かってどうしていくのか、を考えてきました。

藻谷：なぜ、ウイスキー列車を走らせることを言わないのかって、田中さんに怒られちゃいました。(油田駅を) 酒田 (さかでん) にして、ウイスキー列車を走らせよう。

中川：油田駅を酒田駅 (さかでんえき) にしてですか。酒田駅 (さかたえき) と同じですね。(会長から拍手)

田中輝美：ビール列車とか、ワイン列車は、結構、見たことがあるのですが、私のリサーチでは多分、ウイスキー列車は見たことがない気がします。なので、期間限定で、酒田駅にして、ウイスキーファンと「今日は酒田駅です。いっしょにウイスキーを飲みに行こう」とやるといいと思います。ぜひ、やりましょう。

## 利用客 必ず増やせる

中川：ありがとうございます。大変、いい議論ができたと思います。私から最後にひとつだけ、お話しておこうと思います。

私から見て、城端線のお客さんの数は、必ず増やすことができると思います。我々、新しい学科を作りましたら、皆さんと一緒に協力させていただきながら、お客さんを必ず増やして見せます。何をやったらいいか、ということについて、ここでお話をする時間はありませんが、例えば、我々が以前からいっしょにやってきた朝日町の「あさひまちバス」は、60 カ月連続で対前年同月の利用者数を上回りました。

朝日町の人口は南砺市の人口よりはるかに小さい。数分の一しかないところ。城端線沿線には砺波市、高岡市もあって、たくさんの方が住んでいる路線です。

利用者がなぜ増えてきたかについてはいろいろ工夫したことがあるのですが、ひとつだけ申し上げようと思います。朝日町の中心市街地の泊というところ、私は泊中学出身なのですが、日本の常識でいえば、そんな田舎町に本当に公共交通など利用する人がいるのと感じてしまうかもしれません、泊の町にも6千人もの人が住んでいるのです。「6千人もの人が住んでいるすごい町だ」と思えるか、それとも「こんな田舎町に将来があるのか」と考えるかの違いだと思っています。

城端も福野も福光もそうですし、戸出なども大きな町です。そういうことを考えますと、今のお客さんの数は、下がりきっている状況だと思えますので、必ず上げることができると思います。私はそれを今日、お伝えしたいと思います。

将来に向かって、このままうかうかしていると、なくなるというお話もありました。油断できない状況であるとは思いますが、今日の議論、これから、国全体の仕組みを変えていかなければいけないというのも大きな課題ですが、それを動かすためには、地域でこんなに頑張っているところがあるのだから、守っていかなければならない、将来に向けてもっとよくしていかなければならない、という議論につなげていかなければならないと思います。

時間が超過してしまいましたので、ここで終わらせていただきます。本当に大勢の方にお集まりいただき、熱い議論を交わしていただきまして、ありがとうございました。パネリストの皆さん、最後までお聞きいただいた皆さんに、心から敬意と感謝の意を表したいと思います。どうもありがとうございました。