

地方公共交通における 地域住民関与の歴史

—— 駄知鉄道建設の事例 ——

関 谷 次 博

はじめに

地方再生には地域住民の関与が重要であるとされながら、そうした関与をどのように喚起するかは不明である。本稿では、この問題を解明しようとする試みの第一歩である。

地方公共交通の維持・存続が危ぶまれているケースをたびたび聞く。乗降客数の少なさがその最も大きな要因である。しかし、存続か否かは、決して乗降客数の少なさによって最終的に決まるのではない。地方公共交通の場合、都市部のそれに比べて、沿線人口の格差があるゆえに乗降客数の少なさは今に始まった問題ではないからである。もともと乗降客数が少なかったが、戦後に通勤・通学利用の増加を経験した後に、マイカーに需要を奪われるとともに、地方から都市への人口移動が重なり、ふたたび少ない乗降客数となったと理解すべきであろう。したがって、歴史を振り返ると、創立当初においては、かかる費用を負担し合うことで、運賃収入の少なさをカバーし、維持・存続がはかられたのである。

地方鉄道の事例をもとに費用負担の構造に注目して歴史的に分析をおこなった拙著では、利用者による運賃負担のほか、鉄道事業者の兼業による内部補助負担、政府や地元自治体からの外部補助負担、そして、地域住民までもが少額ずつを負担するといったことがかつておこなわれていたことを示した。しかし、

地方公共交通における地域住民関与の歴史

次第に鉄道事業者に過度に負担がかかるようになったことで、その負担に耐え切れなくなり、維持・存続が困難となったと指摘した。⁽¹⁾

以上のような現代までに至る費用負担構造の変化を考えたとき、将来への提言として二つあげられる。一つは、これまでにない新しい費用負担者を見つけることである。しかし、火中の栗を拾うかのごとくリスクをとる第三者を見つけることは相当に困難である。もう一つは、特定の者への過度な費用負担から、かつてのように複数の者で費用を分担し合う方法へと変えることである。その際、最も費用負担を求めるべきは地域住民であると考えられる。それもまた難しいとされるが、地域住民で残りの部分をすべて負担すべきとまでは言わない。地域住民の負担は、地域住民からの維持・存続へ向けての「賛同」が得られている証拠となり、それが企業や自治体など、その他の負担者を「誘引」することにつながるという大きな意味をもっていると考えられる。

今日、地方鉄道を対象とした記事がとりあげられる際には、地方鉄道の経営事情の苦しさが伝えられ、そのための取り組み事例が紹介されることが多い。そのなかに必ずや沿線地域住民の関わりがある。地方鉄道の主要な利用者が沿線地域住民であることから、利用を促進したり、イベントを開催したりすることで存続をはかろうとする。また、地方公共交通の再生請負人とも称されている両備グループの小嶋光信は、地方公共交通の再生に最も重要なのは地域住民がその問題にどれほど関心をもっているかだと指摘する。地域住民の関心が希薄な場合、その再生を請け負わないとしている。⁽²⁾

結局は、地域住民次第ということになるのであるが、それならば地域住民の関心はどうすれば高まるのか。この部分が解明されない限り、地域住民に過度の期待をするばかりに終わる。

地域住民が関心を失っていく過程には、自らの意志とは別に、外部からの庄

(1) 拙著『費用負担の経済学』学文社、2010年。

(2) 小嶋光信・森彰英『地方交通を救え！—再生請負人・小嶋光信の処方箋』交通新聞社、2014年。

力がかかった場合もある。地域住民から出資を募った場合、その後の経営に、地域の利害が強く介入する傾向が見られ、トップマネジメントの利害としばしば衝突した。それがたとえ小・零細株主であっても、株主総会や経営の意思決定に及ぼした影響は決して小さくはなかった。⁽³⁾ トップマネジメントを掌握した大株主は、他の資本を入れるかたちで、徐々に地域利害を排除していった。地域利害をあまりに優先しすぎる沿線地域住民の関わりは、ときに鉄道経営にとつてマイナスにはたらいたことも指摘されている。⁽⁴⁾

それとは異なり、地域住民自身の関心が薄れたことによるとすれば、当初もっていた関心がどのようなものであって、それがどのように失われていったのかということになる。ここでは地方公共交通たる地方鉄道の創立当初における地域住民の行動にスポットをあて、彼らがなぜ、どのようにに関わったのかを見ることで、薄れた関心を取り戻す要因を考えてみたい。

第1章 駄知鉄道の概要

本稿で対象とする駄知鉄道について、以下に略年表とともに概要を示す。

- 1918年（大正7年）8月 軽便鉄道法により駄知軽便鉄道に対し土岐郡泉町より同郡駄知町に至る免許下付
- 1919年（大正8年）3月 駄知鉄道株式会社設立
- 1922年（大正11年）1月 新土岐津～下石間（4.7km）開業
- 1924年（大正13年）9月 新土岐津～東駄知間の開業により全通
- 1928年（昭和3年）3月 国鉄土岐津駅乗り入れに伴い0.2km 延伸（10.4km）

(3) 片岡豊「明治期における株主と株主総会—鉄道業の合併をめぐる—」『経営史学』第23巻第2号。恩田睦「上武鉄道の経営展開と地方零細株主」『立教経済学研究』第63巻第2号，2009年。

(4) 例えば、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，第3章，中村尚史『日本鉄道業の形成—1869～1894年—』日本経済評論社，1998年，第8章，などを参照されたい。

地方公共交通における地域住民関与の歴史

1944年（昭和19年）3月 笠原鉄道と合併，東濃鉄道設立。同社駄知線となる

1972年（昭和47年）7月 豪雨による橋梁流失に伴い全線で営業休止

1974年（昭和49年）10月 営業休止状態のまま，全線廃止

駄知鉄道は，土岐津～東駄知間のわずか 10 km 程度の路線であった。駄知鉄道の土岐津駅は，国鉄中央本線と連絡し，終点の東駄知は，陶磁器産地である駄知町に位置した。44年に合併した笠原鉄道は，多治見と笠原をむすぶ鉄道で，同じく多治見駅で国鉄中央本線と連絡した。陶磁器の輸送が主であったため，沿線客は少なく，赤字が続いていたこともあり，駄知線は，72年に豪雨で流失した橋梁を復旧できないまま，74年に廃止となった。以上の歴史のなかで，本稿が注目するのは，駄知鉄道が設立されるまでの時期である。地方鉄道の創設に関する松下孝昭の研究によれば，地方鉄道は，地域住民らの政府による建設や補助をもとめる動きが活発であったが，それがかなわなかった場合，自力での建設をおこなう事例が多かったとされる⁽⁵⁾。もちろん，自力での建設がかなわなかった事例も多かった。駄知鉄道の場合，地元の自力での建設をおこなった事例であるが，そうした経緯を以下に見ていく。

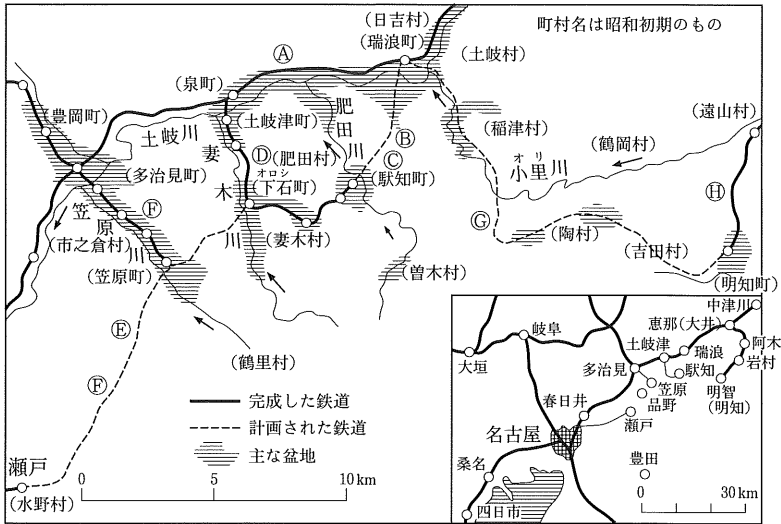
なお，図 1 として駄知鉄道に関わった地域の地図を掲載したので，本文を読み進める過程で適時参照されたい。

第 2 章 駄知鉄道建設予定線の選定と地域の動向

今日の J R 中央本線は，その建設が計画されたときは，鉄道省の予定設計線として，名古屋～高蔵寺～多治見～土岐津～瑞浪を経由するものと，これに対して，変更計画としての経由地は，名古屋～瀬戸～品野～笠原～下石～駄知～陶～吉田～明知～大井であった。この変更計画の運動を発起したのは，駄知では籠橋休兵衛，佐野助九郎らであり，駄知の正村定吉が村長であったことから，

(5) 松下孝昭『近代日本の社会と交通10 鉄道建設と地方政治』日本経済評論社，2005年。

図1. 駄知鉄道関係地図



- ①国鉄中央本線 ②駄知電気鉄道（却下） ③駄知軽便鉄道（第1次，却下）
 ④駄知（軽便）鉄道（第2次） ⑤愛岐鉄道 ⑥笠原鉄道 ⑦明知電気鉄道 ⑧国鉄明知線

（出所）青木栄一「解題『駄知鉄道史』」，2頁。野田正穂・原田勝正・青木栄一編『大正期鉄道史資料〈第2集〉国有・民営鉄道史 第16巻 駄知鉄道史』日本経済評論社，1983年。

官庁関係を、笠原の各務平七が前代議士であったことから政党関係への説得にまわった⁽⁶⁾。しかし、変更線に前向きであった鉄道省の原口技師が急逝したこと、各務が多治見方面での因縁が深かったことから、当初の計画は失敗に終わった⁽⁷⁾。さらに、自力で地方鉄道を建設するにも、「幼稚なる一山村としては」「一大事業に乗り出すだけの力は、自ら欠如たるものがあつた」から、「当地方有志が進んで地方鉄道敷設の計画を断行する機運迄には未し到着して居らなかつた」⁽⁸⁾というように、自力での建設には当初難があつた。

(6) 籠橋留次郎編『駄知鉄道史』籠橋留次郎，1938年，2頁。（野田正穂・原田勝正・青木栄一編『大正期鉄道史資料〈第2集〉国有・民営鉄道史 第16巻 駄知鉄道史』日本経済評論社，1983年，に収録）

(7) 前掲『駄知鉄道史』，3頁。

(8) 前掲『駄知鉄道史』，4頁。

地方公共交通における地域住民関与の歴史

これが再び自力建設への道を歩むことになったのは、日露戦後の1911（明治44）年5月上旬のことであった。町営電気事業を成功させた電気委員初代正村鎮次、初代水野喜平、塚本亨二、白石伸七、塚本六平衛、加藤敬一らが計画した。先の計画にあたった籠橋休兵衛も、高齢で、家業を引退した身ではあったが、これに加わった。「各自発起人は応分の資金を抛出する事が先決問題である事を提唱したる処」、「喜色満面始めて此企てが真剣になって来たとして一議に及ばず賛成」したことで、可決したようである。有志1人につき500円を出資することとして、第1回分として有志10人が50円ずつを出し合って、合計500円の出資を得た。7月上旬には中央線瑞浪駅を起点として駄知町に達する電気鉄道建設と決定した。

瑞浪駅を起点とする以前に、候補線として以下の3路線があった。

- ①駄知を起点とし、下石町を經由し、多治見町に達する線
- ②肥田村を經由し、土岐津町に達する線
- ③瑞浪線

多治見線と土岐津線はともに難工事が予想され、建設費が多額におよぶとされた。それらに比べると瑞浪線は、駄知町の陶磁器が名古屋を經由するため、販売面では、多治見や土岐津に比べて距離が長くなるが、原料の薪材等の搬入面が、信州・飛騨方面からであるため、重量が重く、運賃の嵩む原料搬入のための利益の方が大きい。さらに、下石町、妻木町方面への旅客、貨物の集散地となることや、距離も他の候補線に比べると一番短いというメリットもあった⁽⁹⁾。瑞浪線を最有力候補としたことで、瑞浪方面の有力者とも協議をし、応分の出資をもとめることとなった。最初の目論見では総工費として7万3千円としたが、その後の調査により少なく見積もっても13万円は必要となった。

(9) 前掲『駄知鉄道史』、6頁。

(10) 前掲『駄知鉄道史』、54～55頁。

瑞浪方面の有力者は近藤奇文であった。籠橋家と近藤家が姻戚関係（籠橋休兵衛の孫久次郎の妻が近藤奇文の娘）にあったためである。瑞浪方面の協力者にも瑞浪線の建設を説明したものの、有力者の近藤奇文から、瑞浪駅の開設によって「今は何の不自由も無く立派に便利は着いて居る」が、駄知鉄道建設によって瑞浪の便宜を増すものの、すでに瑞浪駅開設にともなう資金を費やしており、余力が残っていないという事情を告げられた。⁽¹¹⁾

ともかくも、1911（明治44）年9月2日付の電気軌道敷設特許願には、岐阜県瑞浪村より駄知町に至る路線として、第一期線を瑞浪～駄知間、第二期線を駄知～明知間とする、将来的には瑞浪～明知の路線を計画した。願書に記載の発起人は以下のとおりであった。

【瑞浪村】

近藤奇文，近藤勇三郎，近藤利三郎，近藤俊夫，南波新作，日比野美敏，若尾樹三，佐々木文六，中島庄三郎，伊藤亮一，加藤佐次右衛門，安藤肇，水野惣平

【駄知町】

籠橋休兵衛，加藤作次郎，白石仲七，塚本亨二，加藤敬一，籠橋留次郎，正村鍬次，塚本六兵衛

【土岐村】

伊藤海治

【多治見町】

井戸田銀次郎

しかし、建設資金の見積もりが過小であることを理由にただちに却下となった。再度、1916（大正5）年5月6日付で、蒸気による軽便鉄道とすることで、

(11) 前掲『駄知鉄道史』，9～10頁。

地方公共交通における地域住民関与の歴史

建設費用を18万円とした願書を提出した。

また、それまでは事務一切を加藤敬一（実業銀行専務取締役）が担っていたが、当鉄道建設専務員として籠橋留次郎が推挙され、以後、籠橋に任された。陣容がいよいよ整い始めたところ、近藤奇文の急逝により、有力者を失った瑞浪方面からの出資が激減することが予想された。瑞浪線に代わる候補線が再び協議されることとなった。

瑞浪線に代わる候補線として、まずは多治見線が再度検討された。白石伸七、加藤敬一、加藤作次郎が多治見町の有力者加藤久次郎、加藤庄六らと協議した。多治見町は、美濃焼の仕入れに際して、商品見本場を設置するなどの拠点であり、交通が不便なことから、山地まではいかなかった。しかしながら、駄知線が多治見駅へ直接連絡するようになると、多治見町を素通りし、直接に駄知方面に買付することになるから、「多治見町の発展を甚しく侵害する事となるから御免を蒙りたい」とした。⁽¹²⁾ 駄知鉄道が多治見橋を越えず、多治見町内に終点駅を設置するのであれば、多少の株式を引き受けても良いとし、しかもその配当率に対する注文もあった。⁽¹³⁾ この提案に対して、積み下ろしの不便さ、それにとまなう運賃の高まりに対して、鉄道開設の意味がないとし破談となった。

多治見線、土岐津線を候補とする場合、下石町を経由するとして、下石町の有力者林蔭次郎、安藤東次郎、林理一らを協議した。下石町も駄知町同様に陶磁器生産業が町の生命線であったから、鉄道建設を望んでいた。「即座に独断に之に要する土地は素より、株式募集の如きも全町に遍く義務的強要を為し、以て土地発展の基礎的事業として、徹頭徹尾駄知町の希望に應ずるを辞せざる意気を示された」⁽¹⁴⁾のであった。多治見線を断念した後は、土岐津駅に連絡する他ないとして、大正5年12月に駄知～土岐津間の実地調査をおこなった。

ところが、下石～駄知間は地形が複雑であったため、計画は困難を極めた。

(12) 前掲『駄知鉄道史』、56頁

(13) 前掲『駄知鉄道史』、56～57頁。

(14) 前掲『駄知鉄道史』、58～59頁。

迂回路が計画されたが、そのためには建設費も増加することとなった。そこで妻木町の有志と協議することとなった。「此間の消息を諒解するならば頗る結構であるが、若しさはなくて株式応募の受諾を得ぬ限り此線は成功不可能の物であった」というように妻木町の意向にかかっていた⁽¹⁵⁾。妻木町においては、この鉄道建設において直接的な利益が少なく、計画通りに事がすすむのかという懸念があったものの、妻木町の有力者の一人波多野鎌治が、妻木町の株式応募額を5万円として、期日までに募集するとした。期日までに集まらなかった場合には、列席者によって5万円を割り当てて負担するとした。しかし、列席者は個人的負担の大きさを嫌い、決心されることはなかった。

1917（大正6）年7月10日ようやく土岐津，泉，下石，駄知の各町の有志者43名によって駄知鉄道敷設の申請書が提出された。建設費は25万円とされたが、「是丈の費額では成功困難と云ふ事も薄々感付かれなくてもなかったが、儘よ五万や八万の不足を生じた所で何処かで借金でもして、兎に角初期の目的を貫徹すると云ふ覚悟⁽¹⁶⁾」ですすめられた。発起人の持株は以下の通りである。

【300株】

籠橋休兵衛

【160株】

白石仲七，加藤作次郎

【120株】

籠橋久作，塚本六兵衛，正村鏡次

【100株】

籠橋留次郎，加藤宮蔵

【60株】

塚本和三郎，加藤敬一，水野喜平，塚本由三郎

(15) 前掲『駄知鉄道史』，61～62頁。

(16) 前掲『駄知鉄道史』，84頁。

「此発起人共の持株割当に於ける当日の光景は殆ど瞬間的の物で、誰彼の譲合ひ等は毛頭なく即時即決であつた⁽¹⁷⁾」とされる。

以上までの内容を整理すると、各町村の地方有力者たちの活動が中心である。彼らの動き次第で状況は左右された。地方の情勢は、地方有力者にかかっていた。

第3章 株式募集に際しての地域利害

駄知鉄道には、『駄知鉄道史』という社史が刊行されている。『大正期鉄道史資料〈第2集〉国有・民営鉄道史 第16巻 駄知鉄道史』にそれが収録されているが、その解題のなかで、青木栄一は、駄知鉄道の株式募集について、地域の株式引受率が高いことを指摘し、その集め方についても、発起人たちが各地区に半ば強制的な出資割り当てをおこない、東奔西走して集めたことから、「当初から配当を目的とした投資態度」が見られず、「地域社会の構成員の一種の義務として、その保有財産に応じた出資割り当てがおこなわれたと考えてよい」との理解を示している。青木の研究によれば、このような地域住民に対する出資割り当ての方法は多くの地方鉄道に見られるとして、「村祭りの寄付額を割り当てる時と同じ意識⁽¹⁸⁾」であると表現している⁽¹⁹⁾。

新土岐津～下石間が開業した1922（大正11）年9月30日時点の駄知鉄道の株主について見てみよう。表1は、駄知鉄道の「営業報告書」に記載された株主名簿をもとに、『岐阜県統計書』によって、町村別の人口が把握できる最も近い年が1925（大正14）年末であるため、その数値をもとに各町村住民のどれくらいの者が出資に応じたのかを見たものである。

株主数の地域分布を見ると、最も高い割合が駄知町で全体の3割弱を占める。

(17) 前掲『駄知鉄道史』, 84頁。

(18) 青木栄一「解題『駄知鉄道史』」, 3頁。野田正穂・原田勝正・青木栄一編『大正期鉄道史資料〈第2集〉国有・民営鉄道史 第16巻 駄知鉄道史』日本経済評論社, 1983年。

(19) 青木栄一編『日本の地方民鉄と地域社会』古今書院, 2006年, 9頁。

表 1. 駄知鉄道株主

	現住人口 (a)	現住戸数 (b)	株主数 (c)	株主の地域 分布	人口に占め る株主の割 合 (c/a)	戸数に占め る株主の割 合 (c/b)	持株数 (d)	1株主当たり 持株 (d/c)
駄知町	6,150	1,130	204	28.6	3.3	18.1	6,890	34
下石町	5,150	1,000	111	15.5	2.2	11.1	969	9
土岐津町	5,329	1,015	31	4.3	0.6	3.1	248	8
泉町	6,288	1,154	79	11.1	1.3	6.8	654	8
妻木村	4,056	795	118	16.5	2.9	14.8	486	4
曾木村	1,399	242	51	7.1	3.6	21.1	333	7
沿線地域合計	28,372	5,336	594	83.2	2.1	11.1	9,580	16
その他地域			120	16.8			2,420	20
総計			714	100.0			12,000	17

(資料) 原資料は「営業報告書」。青木栄一「解題『駄知鉄道史』」, 3頁。野田正徳・原田勝正・青木栄一編『大正期鉄道史資料〈第2集〉
国有・民営鉄道史 第16巻 駄知鉄道史』日本経済評論社, 1983年, に収録されたものを筆者が加工した。

地方公共交通における地域住民関与の歴史

次いで、妻木村と下石町が1割強となっている。逆に最も低い割合であったのが、土岐津町と曾木村である。駄知鉄道の建設が、かつて国鉄中央本線が経由する候補地から外れた駄知町の住民から沸き起こったことから、当該地域の住民が株主となった一方で、国鉄中央本線沿線の地域（土岐津町）の住民の関心は薄かったと思われる。

次に、株主となった者は現住人口のどれだけであったのかを見たもの（c/a）を見ると、駄知町が3%程度であり、次いで妻木村や下石町が2~3%程度であった。ただし、人口に対する割合で見た場合、女性や子供も含まれてしまうため、そもそも株主とはなり得ない人数を加えて母集団とするのは適当ではない。そこで、現住戸数に対する割合を計算（c/b）した結果、駄知町では2割弱、妻木村と下石町が1割強となっている。曾木村が2割強で最も高い割合を示している。沿線地域全体で株主となった住民は1割強であったから、駄知町、妻木村、曾木村の住民は同町村に住む、より多くの人々が株主として関わったこととなる。

以上についても、例えば、駄知町と妻木村の違いを示すことができる。駄知町は、沿線地域のなかで最も多くの住民が関わりをもった。妻木村は人口が少ないため、全体に占める割合は小さくなるが、村内に限れば、駄知鉄道に関わった住民は多かったことになる。また、1株主当たり持株でも両町村は対照的である。沿線地域全体では16株であったことから、駄知町の34株は、他の町村に比べて突出している。妻木村は最も少ない4株であった。駄知町の住民は、発起人として多額の出資をおこなった者のほか、沿線地域のなかでは最も主導的な立場として多くの住民が関わりをもった。妻木村の場合、村内のより多くの住民が小・零細株主としての関わりをもった。

また、ここで注目したいのが、地域住民の関与は、現住人口に占める割合としては2%、戸数全体では1割程度に過ぎなかった。一部の地域のリーダーが多額の出資をおこなったという、地方有力者の活動が如実にあらわれている。

株式の募集に際しては、「株式申込書に署名調印、其持株数の決定のみを相

願ひ、之が証拠金申受けの事は追って時期を見計ひ、徐々に徴収する方法であるから、此際奮って可及的多数の株式に応募されん事を懇請する様にした⁽²⁰⁾とある。この方法を、「資本主義」ではなく「大衆主義」という言葉で表現されている⁽²¹⁾。この鉄道が営利的に運営されるのではなく、「地方の産業発展と運輸の拡大を計る」ためとした。

次に、町村ごとに株主募集の経緯を見ていこう。

駄知町

駄知町株式募集委員は、中根賢之丞、加藤桂三郎、水野良平、森川利三郎、岸松次郎であり、最初に第1号組の東窯区より募集を開始したが、その理由は次のように示されてある。

「東窯区は其当時戸数僅かに四十計りの小部落であったが、其住民諸君の多数は駄知開村数百年來、祖々継承の連綿たる古き歴史を有し、協同団結の精神に於ては町内唯一の模範であり、従つて他の部落に於ても東窯区の提唱に因る種々なる事件は、皆之に付和雷同するの形勢であつた際であるから、先づ第一着に此組内の応募を勧請し、幸に其賛同を得て募集が順調に進んだならば、勢に乗じて第二号組、第三号組と順を追ふて、一瀉千里に募集を完成せんとする策謀⁽²²⁾であつた。」

結果的に募集の好成績をおさめることとなり、1917（大正6）年5月22日より開始した株式募集は同年8月下旬に一巡し、予定通りの株式数を募集できた。

(20) 前掲『駄知鉄道史』、85頁。

(21) 前掲『駄知鉄道史』、86頁。

(22) 前掲『駄知鉄道史』、86～87頁。

下石町

下石町株式募集委員は、安藤東次郎、伊藤菊助、安藤圭助、宮川専吉、戸松熊次郎、古林達蔵、加藤襄、加藤兵九郎、林市蔵、水野幡治、安藤勝九郎、水野錦一郎、林節治であり、1917（大正6）年9月22日より下石町内の株式募集を開始した。

下石町も、駄知町同様に鉄道開通による利益を得られることから、持株の受諾は容易に決定された。区々の委員に発起人一人ないしは数名が付き添って株式募集にあたったとされ、「一面識も無き各家々を訪問して、下石側委員諸氏の紹介の下に本鉄道計画の経緯を説明し一株二株の応募を乞ひ、不覚にも謝絶を受けて辞去する場合もあった。或は事業の至難なるに同情を寄せられ、我々の所望するが儘に株式引受を快諾せらるゝが如き好意も受けた⁽²³⁾」とある。「下石町に於ける当鉄道発起人林蔦次郎氏が、募集委員を引具して同町内裏山区方面勧誘中応募者が余りに冷淡なりとて、昂奮の余り随分過激なる言語を励まして株式申込を強要せられ、我々地元発起人としては何とも其熱意に向って感謝に堪へぬ次第であったが、之を強要せられ叱咤せらるゝ人々に取りては、是亦随分迷惑至極なるものがあつたであろう⁽²⁴⁾」とその苦勞も記されてある。

以上に見るような、地域による温度差がなぜ生じたのか。駄知鉄道は、基本的には産業鉄道としての性格が強く、陶磁器産業に与える影響を考えられていたから、それとは関係の薄い人にとっては資金募集への態度も冷淡であったと考えられる。この点は、次の妻木村と曾木村の例からも見ることができる。

妻木村

妻木村株式募集委員は、水野正兵衛、波多野鎌治、大野繁次郎、加藤松助であった。妻木村の特徴として「陶磁器産業地とは謂へ他に富裕なる資源を有せる村柄であり、而して其字町、神宮、欠花等の部落が、広漠たる耕地を挾んで

(23) 前掲『駄知鉄道史』、89～90頁。

(24) 前掲『駄知鉄道史』、90頁。

南北に阻隔し居る所から、従って其利害得失が何事も必しも全村相一致せざるものなきやの観を呈しつつあり、他日駄知鉄道開通の場合に至っても其受くる所の便益が、皆無とは云はざる迄も下石町の如き要衝地とは同日の論にあらざる者ありと謂へよう」と記されている。⁽²⁵⁾

1917（大正6）年11月22日から妻木村での募集が開始されたが、「裕福部落が天の配合の意地悪くも町の最南端に位し当鉄道線を相距る事尤も遠く且つ累代の資力に依りて安定せる富豪の御揃ひで、今日運輸の便益が開拓せらるゝとも、直接何れ丈の利益が挙がると云ふ訳合でも無い」というように、⁽²⁶⁾当初から妻木村での株主募集には懸念があった。同村の最も裕福な部落が町の最南端に位置するため、鉄道からは最も遠く、鉄道開通による利益を最も受けにくいため、断られるのではないかということである。予想通り、「此鉄道が所謂配当本意にあらずして土地の産業開発を主眼とし、従って妻木地内と云ふも此部落が駄鉄線を離れて余りに南方に偏在し居る為め、一般関係地域又は業体直接受益者と同様に、駄知側希望の儘に株式応募を受諾するが如きは、今日到底及び兼ぬる」という発言があった。⁽²⁷⁾多少の持株は応じて良いとのことであったが、期待したほどには至らなかった。

曾木村

「元來曾木對駄知の問題に就いては全く唇齒輔車の間柄である。曾木村が陶磁器原料たる長圭石又は薪材等々豊富なる資源を有し、殆ど駄知町が優先的に其販売市場たるかの観を呈して居るのであるから、駄知町の盛衰は直に曾木村に反映するの情勢であった。殊に駄知町が生死を賭して産業界に向って一大飛躍を試みんとする当鉄道建設の計画に対しは、一蓮托生此挙に馳せ参ずるの義務も有ったであらう。」⁽²⁸⁾

(25) 前掲『駄知鉄道史』, 91頁。

(26) 前掲『駄知鉄道史』, 92頁。

(27) 前掲『駄知鉄道史』, 94頁。

以上の理由から、曾木村では円滑な募集がおこなわれたとされる。

池田村（可児郡）

池田村は駄知鉄道の沿線ではなかったが、同村の齋藤正助と齋藤萬蔵は、「県下有数の大地主であり駄知、下石、妻木、土岐津等当鉄道沿線至る所には、多額なる土地を所有し地方発達に連れ、其土地価格の高騰は予期するに難からざる者あり、従って我々の計画に対しても必ずや双手を挙げて歓迎せられ、其株式応募の如きも豊富なる資産に応じ、相当多額なる株式受諾を得べく信じ⁽²⁹⁾」、株式の引き受けをもとめた。

ところが、「齋藤氏等にありては所謂地主気質の沈着さがあった。曰く、仮に駄知鉄道が予期の通り開設したりとは謂へ、忽にして土地価格が高騰するものにもあらざるべし好し多少の高騰を見たりとて直に売払ふ程の決意も生ぜらるべく、又地価の上昇に応じ賃貸料の値上げの如きは亦仲々に望んで得らるゝ者にあらず。実際問題としては左程に今日より想像する程収益に増加あるとも思はれずとの事であった。」⁽³⁰⁾

最終的には、彼らのうち、齋藤正助が応募を承諾した。応募に際して非常に慎重な姿勢が見受けられる。鉄道開通が自身の有する土地にどれほどの影響が及ぶのかについて冷静な判断がなされているほか、土地取引自体への関心が薄いようにも思われる。彼らの態度は、「大衆主義」ではなく、「資本主義」であっただろう。

以上に見たように、本章の内容は、前章が地方有力者の活動であったのに対して、一般町村民の動向であった。鉄道がもたらす影響の大きさが彼らの関与の濃淡にあらわれたようである。そのなかで、妻木村の住民の関与の仕方は興

(28) 前掲『駄知鉄道史』、97頁。

(29) 前掲『駄知鉄道史』、98頁。

(30) 前掲『駄知鉄道史』、98頁。

味深い。妻木村は、鉄道敷設による影響が最も小さいとされながら、小・零細規模の株主が多かったが、表1で確認したように、他の町村に比べて当該地域住民が株主となった割合は沿線地域のなかで最も高かったからである。地方有力者は不在ながらも、地域住民個々の関心は高かったのであろうか。だとすれば、このような地域住民関与の原動力はどこにあったのか。この点は、今後の課題として引き続き検討したい。

おわりに

以上に見た駄知鉄道建設における地域住民の関与とは、その地域の有力者が多額の出資をおこない、住民がそれに呼応して出資するというものであった。したがって、地域住民の株主募集に際しては、地方資産家や名望家の存在が重要であった。近年の研究では、彼らの投資行動が地方の工業化にどのようにむすびついたのかという点に着目したものが多く、産業革命期の日本に見られた特徴として示されている⁽³¹⁾。

非匿名的な人的ネットワークが機能することは、取引に際しての調査や交渉等の面倒な費用を節減したり、産業と地方の情報の非対称性を解消したりすることでスムーズな地方の工業化に貢献した。石井里枝の研究では、地域の産業化に際して、地方の人的ネットワークが果たした役割に言及し、まさに上記のような非匿名的な人的ネットワークの効果を実証分析によって説明した⁽³²⁾。かつて、筆者は、この石井の研究の書評として、こうした産業革命期の地方の姿は今日にも類似している点があることを指摘した⁽³³⁾。しかし、こうした非匿名的な人的ネットワークこそが、今日の課題であるように思われる。

駄知鉄道の事例で見たように、地域住民のどれほどが関わりをもったのかを、

(31) 中村尚史『地方からの産業革命』名古屋大学出版会、2010年。

(32) 石井里枝『戦前期日本の地方企業—地域における産業化と近代経営—』日本経済評論社、2013年。

(33) 拙著「書評：石井里枝著『戦前期日本の地方企業』」、『経営史学』第48巻第4号、2014年、90～92頁。

地方公共交通における地域住民関与の歴史

全戸数に対する株主数の割合であらわすと、それは1割程度であった。したがって、残りの9割の住民は、変わりゆく地域に身をゆだねるに過ぎなかった。

しかし、今日における地域活性化の現場で求められているのは、これと同様のかたちではないことに気が付く。これまであまり関わってこなかった若者や女性の声である。現代においても、産業革命期以来の地域住民関与の方法が色濃く残っているのが地方の特色である。一部の者だけが関わり、他の多くの者が関わっていないという状況について、地域住民の関心の薄さを指摘することが多いが、実は、それは薄れていったのではない。一部の者だけが関わる状況は、昔も今も変わらないのである。地方有力者を中心とした活動に、一部の地域住民だけが関わるという従来からの構造を変える必要がある。

住民の声を聞きたいとしながらも、声を聞く仕組みがない、どう聞いていいかわからない。それは当然である。今までそのような仕組みがなかったのだから。つまりゼロから構築しなければならないのである。もちろん、そのような活動は手間暇がかかることであり、そこに時間とお金を割こうとはしない。そうした取引費用を節減する方法として、非匿名的な人的ネットワークが機能したのであり、今日まで生かされている理由もその点にある。したがって、これを変えるには、取引費用を節減できる新たな仕組みが必要なのである。その一つの方法として、日常からの「場」を設定する必要があるだろう。いざ設定しようとすると、そこには大きな取引費用が発生する。日常から緩い「場」が設定されていれば取引費用を節減することができる。

なお、筆者が、2016年2月16日に土岐市文化プラザにて実施した土岐商業高等学校の生徒と、市のまちづくり団体との会合は、そうした実践的な取り組みの一例であり、今後の進捗を見ていきたい。⁽³⁴⁾

(34) 詳細は、『毎日新聞』(東濃版)2016年2月17日付、を参照されたい。