

大手民鉄における不採算路線の休廃止

—名古屋鉄道における岐阜地区4線区廃止問題を事例に—

三 木 理 史*

Relationship between abolishing tramways and railways, and regions using a case
of four lines in the Nagoya Railroad Co. Ltd. in Gifu prefecture in 2005

Masafumi MIKI

要 旨

本稿は2005年の岐阜地区4線区の廃止と沿線地域の関係を考察した。2003年1月に名鉄のグループ新中期計画の発表時に、それら4線の中核にある岐阜市内線併用軌道区間は道路事情が逼迫し、停留場も未改良であった。また名古屋対地移動を除き岐阜市の公共交通機関利用はわずかで、結果として対象線区のいずれも通勤輸送が少なく、通学定期旅客が中心であった。対象線区は、「純軌道線」とでもよぶべき大都市電気軌道と異なり、鉄道と軌道の直通によって郊外と都心を結びつける「インターバン」形式の輸送機関で、その廃止には以下の3つ要因があった。a. 名鉄の経営方針の変化によって岐阜地区への経営的関心や意義が失われ、b. 安定運行に寄与する安全島設置や自動車の軌道内乗入れ禁止施策を欠く岐阜市と名鉄の意識の乖離があり、c. 通学利用が中心ながら岐阜市の存続対策は高齢者利用を念頭に置いていた。

キーワード：名古屋鉄道、岐阜市、安全島、インターバン、軌道

I はじめに

本稿¹⁾の課題は、大手民鉄における鉄軌道線休廃止の典型となっている21世紀初頭の岐阜県内における名古屋鉄道（以下、名鉄）の路線廃止のうち、後半に属する2005年3月の岐阜市内線・田神線・揖斐線・美濃町線（以下、岐阜地区4線区）の廃止と沿線地域の関係を考察することにある。

筆者は、すでに21世紀の名鉄休廃止の前半にあたる2001年9月岐阜県閑散4線区の廃止を考察し²⁾、大手民鉄の路線廃止がその利用状況のみならず、企業全体の経営状態や路線への投資状況、公的支援制度の確立などに関わることを明らかにした。ところが本稿対象の岐阜地区4線区は、岐阜県閑散4線区と異なり、名鉄による投資実績もありながら路線の存続に結実しなかった事例である。

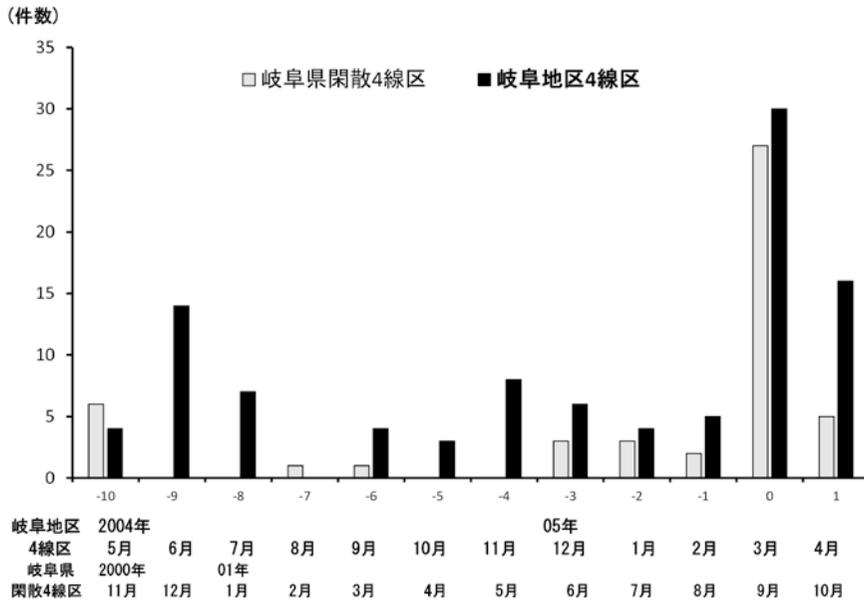


図1 『岐阜新聞』における名鉄線廃止関係記事の件数推移
出所：筆者による『岐阜新聞』（マイクロフィルム版）の閲覧によって作成。

ところで、名鉄の岐阜県の路線廃止について、沿線の代表的地方紙『岐阜新聞』の関係記事を収集すると³⁾ (図1)、岐阜県閑散4線区と対照的に、岐阜地区4線区は期間を通じて相当件数の記事が認められ、その内容も惜別記事にとどまらず、地域交通維持に関する論説記事を含んでいた。それらは地域の実効性に関わる両4線区の相違も示唆し、先行研究の多くが岐阜地区4線区を対象としてきた証左でもある。

さらに岐阜地区4線区廃止を前に岐阜市は、交通機関利用に関する社会実験⁴⁾を行い、研究者も廃止前後にその路線の利用実態を活発に研究・調査を実施した。その先駆である渥美龍男による美濃町線沿線東部地域の大学生の通学利用に関するアンケート調査にもとづく研究⁵⁾は、廃線によって代替バスへ移行した通学利用者の半数以上が、経済的負担や定時到着の困難などの影響を被り、その半数強が美濃町線復活を望んだという。ついで岩田知也・加藤博和⁶⁾は、3線区を対象に費用便益分析と交通利便性指標を用いて廃線の影響を分析し、かつて岐阜の都市空間構造に有意であった岐阜地区4線区が、廃線時にその効果を喪失していたとする。さらに坂本淳・山田俊一⁷⁾は、揖斐線沿線の高専を含む高等学校での聞き取りを交えて考察し、通学手段のバスへの移行が約5～6割に対して、自転車通学への移行が2倍に増加し、他地域と比較して自転車関連交通事故の増加したことを明らかにした。

これらの研究は、通学生でも鉄軌道廃止による代行バスへの移行が免許取得の可否年齢を問わず50%程度で、特に原則免許取得の困難な高校生では自転車事故増加を招くこと、さらに都市の影響力維持への効果喪失など、当該線のみならず鉄軌道廃止一般の研究にも通じる新知見を付与した。その一方でこれらの研究では廃止の経緯や沿線自治体の反応には関心が薄く、また前

稿で指摘した名鉄の鉄軌道経営の変化との関係も問うてはいない。本稿では、前稿の行政文書を用いる研究手法を踏襲し、そこに岐阜市の公文書も加えつつ、2005年の岐阜地区4線区廃止問題の経緯を明らかにする。なお本稿では、Ⅱ章で戦後の名鉄経営を休廃止と関係づけ、Ⅲ章で岐阜地区4線区の廃止経緯を国土交通省、岐阜県、岐阜市の公文書の活用によって跡づけ、Ⅳ章でその廃止を沿線地域と関係づける、という構成を採る。

Ⅱ 戦後の名鉄の経営と岐阜県の鉄軌道休廃止

前稿で示した名鉄線休廃止の第4期は、2001年に閑散線区最末端の鉄道線を、ついで市内線と接続する鉄軌道線区間を段階的に廃止したことになる。特に2005年廃止区間の大半は、1907年9月に岐阜―上有知間の軌道特許を発端とした美濃電気軌道（以下、美濃電）の建設線に相当しており、旧名古屋鉄道の岐阜県内進出の楨桿であった美濃電⁸⁾の建設線を、社会情勢と経営の変化から処分したともいえる。

名鉄は愛知県域を基盤に岐阜県域へと勢力拡大を図ってきたが、愛知電気鉄道の合併は交通調整も背景としてつづつ1935年8月に実現したが、名古屋本線に相当する豊橋―名古屋―岐阜間の中京圏都市間輸送体系の形成は41年8月まで、さらにその間の列車直通運転は戦後48年5月まで持ち越しとなった⁹⁾。そして名古屋本線を幹に各線が枝葉を構成する名鉄の鉄軌道事業は、長らく名古屋本線の高速直通運転を軸としてきた。ところが1990年代以後にJ R東海の攻勢によって名鉄は、名古屋本線の直通輸送から枝葉の各線との連絡輸送へ重点を徐々にシフトし、まず2005年1月に岐阜・豊橋―中部国際空港系統の新設、08年12月から豊橋―新鵜沼系統の毎時2本への振り替えによって、豊橋―岐阜間は毎時2本の運行へと変更した¹⁰⁾。名鉄の輸送体系の基軸は、21世紀初頭ごろから徐々に名古屋本線の都市間連絡から空港輸送へと移行し、終点側の岐阜地区への企業の関心も次第に移ろい、換言すれば経営的意義にも変化が生じるようになった。それが愛知県内と比較して岐阜県内でより長い料程の鉄軌道線休廃止を生む背景を成した。

1960年度末の名鉄の営業料中で鉄道線504.5kmに対し、軌道線は45.6km（全営業料の8.3%）で、軌道線は60年代に名鉄全線輸送人員の約10%、収入の約5～6%を占めた（前稿図4参照）。そして岐阜市内線の輸送量・収入は軌道線随一であった。1960年4月にいち早く廃止された名鉄高富線は、後背地の山県郡諸町村の「交通利用者は高富駅から本線に依存しており、また弊社（名鉄：引用者）としてもこの区間の列車運転を岐阜市内軌道と直通することにより、これを一層合理化して利用者の利便をはか」¹¹⁾ってきた。「設備も相当老朽化し」、車両「のほとんどが大正初期における製作にかゝる四輪電動客車で、定員も四十五人と小型バスに等し」¹²⁾だったが、その継続使用は「市内線本町^(ママ)○材木町各停留場における急曲線に制約され…（中略）…ボギー車の直通運転が不可能」¹²⁾なためであった。そして発生した脱線転覆事故を機に高富線の「安全の確保と輸送力の増強を図ることは極めて困難で…（中略）…この際高富線の運輸営業を廃止してこれを自動車道として乗合自動車により対処」¹³⁾することになった。

つづいて1967年12月に岐阜市議会は、「自動車の交通は激しく、これによる事故も頻発の傾向にある…（中略）…今後の本軌道の存続は路面の高度利用を阻害し、都市美観をそこなうことも

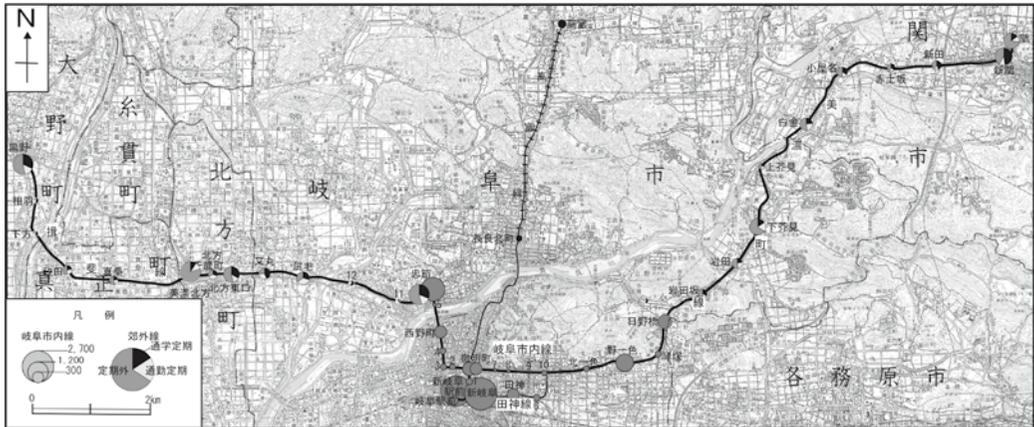


図2 名鉄岐阜地区3線区の乗降客数および利用種別(2002年度)

駅別番号対照：1・金宝町 2・金町 3・千手堂 4・本郷町 5・早田 6・市ノ坪
 7・金園町四丁目 8・梅林 9・金園町九丁目 10・競輪場前 11・近ノ島 12・且ノ島
 基図は1:50,000「岐阜」(1990年発行)、「大垣」(91年発行)を用いた。
 出所：「平成14年度 駅別乗降人員(1日平均)」『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収

あり、近代都市として好ましい姿でない¹⁴⁾として市内線撤廃を決議した。そして1968年に岐阜市と名鉄は徹明町一長良北町間の撤去開始に同意したが、名鉄側が市内線の赤字を理由に撤去に賛成しつつも資産補償を市に求めて難航し、70年代以後の自動車激増と大気汚染・騒音などの環境悪化によって市内線撤去は沈静化した¹⁵⁾。

その後美濃町線の有望視を承けて、名鉄は同線の徹明町一新岐阜間の定時性確保によるバスへの競争力強化のため、1970年6月に美濃町線競輪場前―各務原線田神間の短絡線に相当する田神線1.4kmを新設した(図2)¹⁶⁾。但し直通運転には、架線電圧が美濃町線の600Vに対して、各務原線は1,500Vのため両線を直通可能な複電圧構造の車両が必要であった。しかし1980年代でも岐阜市と周辺地域間の移動は既に自動車への依存が高く、88年6月の徹明町一長良北町間3.9kmの廃止へとつながり、その契機は1987年3月の中部地方交通審議会答申における廃止提案と、88年7月の中部未来博開催時の混雑予想にあった¹⁷⁾。

1990年代半ばの名鉄は、グループ売上高の減少によって事業のリストラを進め、基幹事業の鉄軌道事業への依存を高め、不採算部門の見直しを余儀なくされた。その発端は1998年11月の美濃町線関一美濃間(6.0km)の廃止許可申請で、社内では94年1月の取締役会で承認、可決していた¹⁸⁾。すなわち名鉄は、1993年度のグループ初の減収時点で、すでに不採算路線廃止に乗り出していた。

もっとも当該区間の廃止は、1987年3月に中部地方交通審議会が、「岐阜県における公共交通機関の維持整備に関する計画についての答申の中で、『関・美濃地区の鉄軌道ネットワークを効率化し、岐阜方面への利便を向上させるため、名古屋鉄道美濃町線新関～美濃間の存続の可否を検討した上で、美濃町線の長良川鉄道関駅乗入れを図る(ホームタッチでの乗継ぎを可能にする)』¹⁹⁾ことを踏まえていた。その「廃止理由書」では美濃町線(日野橋―美濃間)全体の輸

送人員が対1962年比で97年度に2分1以下に減少し、この時点で美濃町線全体の廃止も視野に、まず中部地方交通審議会が重複並行路線の関一美濃間の優先的処置を求め、99年4月の廃止後は長良川鉄道関駅への代替連絡線0.3kmを延長して対応した²⁰⁾。

Ⅲ 岐阜地区4線区の廃止経緯

1. 廃止問題の浮上

名鉄から関係自治体内への岐阜地区4線区廃止の通告は、岐阜県閑散4線区廃止実施以前の2001年1月であった²¹⁾。同年1月に名鉄は県に対して対象線区の現状を説明、ついで3月に岐阜県基盤整備部、岐阜市総合企画部長および都市計画部長各宛に岐阜地区4線区問題に関わる書面を提出、さらに5月から県庁内関係課担当の組織した「交通円滑化検討会」（2000年12月設置）のメンバーと名鉄担当課長、岐阜市で構成した勉強会を開催した。それは、対象線区で「平成11年度決算で年間約21億円の経常赤字が出ており、名鉄から県、市町を含む関係者間で広く議論」するため、さらに2001年6月に名鉄が「岐阜地区600V線区を『岐阜運輸部』へ移し、運営体制の一元化を図る機構改革を発表」したからであった。2001年当時岐阜地区4線区の1日当輸送密度は、揖斐線2,842、美濃町線2,297、岐阜市内線2,389で、当時国土交通省も輸送密度3,500人／日を下回ればバスが効率的とし²²⁾、各線ともその水準に達していなかった。

名鉄と沿線地域間の岐阜地区4線区の去就に関する本格的協議は2002年9月からで、その基本資料にあたる名古屋鉄道「岐阜地区600V線区の現状と今後について」では、当時営業料505.2kmを24路線で経営し、中京圏の交通体系を担いつつも「黒字路線は数路線に過ぎず、多くの路線は黒字路線からの内部補助により維持されている」と冒頭に述べ、「600V線区については、岐阜市郊外・周辺地域と岐阜市中心部を有機的に結ぶことに意味があり、直通運転によって利便性を向上させ、利用促進を図っているものの、現実にはその役割のほとんどを自動車交通が担っている」²³⁾とした。「路面電車部分での軌道敷内の自動車通行が認められていることから定時性が阻害されている上、電停に安全島が無いため乗降に危険が伴うなど、公共交通機関として利用者の支持を得られる状況にもなく、利用人員も大幅な減少を続けてい」²⁴⁾た。岐阜地区4線区廃止の論点は併用軌道区間の運行支障にあったが、1981年当時の全国の電気軌道において名鉄の表定速度は平均・最低ともに低位にあったものの（図3）、実運転時間割合が比較的高いことから道路事情による運転障害が極端に多かつたわけではない。他方停留場における島式の少なさと平面式の多さは全国の電気軌道において突出し（図4）、むしろ問題は乗降に危険を伴う停留場にあった。

名鉄は、1960年代後半の撤廃論から約30年を経た間に利用促進と合理化に関わって、①岐阜市内線・揖斐線に780形（1997年製造初年）7両と美濃町線800形（2000年製造初年）3両の導入²⁵⁾、②美濃町線は1999年12月、それ以外の路線は73～87年にワンマン化を実施、③忠節、黒野、新関を除く全駅の駅員無配置化、加えて④2001年10月の揖斐線黒野一本揖斐間および谷汲線の廃止、を各々実績としてあげた。先行事例の④の廃止時に名鉄の利用促進の投資姿勢が問題視され、①の新規投資例を強調していたが、美濃電から継承した1926年製や、一部冷房化を進めつつも1950年代製の車両が相当数残存していた。

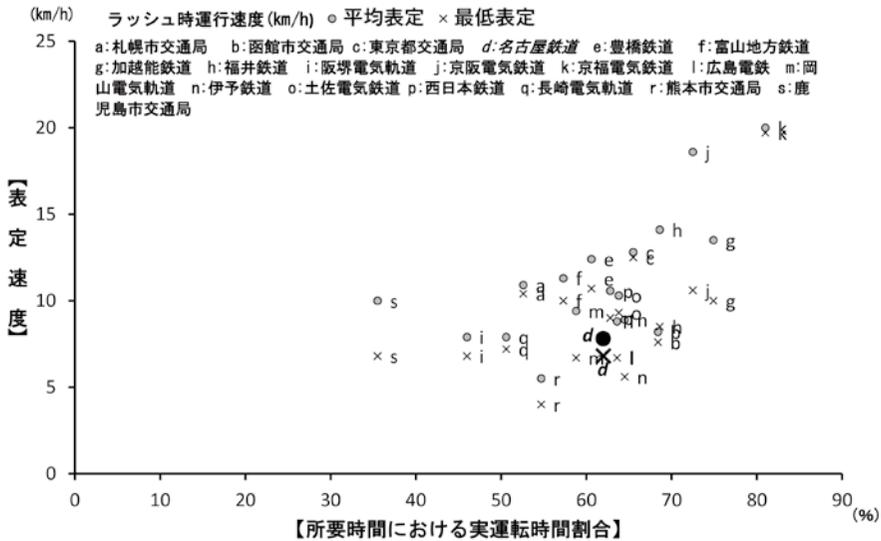


図3 全国の電気軌道における併用軌道区間の運転状況 (1981年10月)

注：「所要時間における実運転時間割合」は全区間走行時分に対する乗降、信号待ち、諸車待ち時間を差し引いた実運転時間の割合を示している。表定速度(停止時間を含む平均運行速度)のうち、平均値と最低値を表示したもの。

出所：(社) 日本民営鉄道協会『路面軌道実態調査』(昭和56年10月) (奈良大学図書館所蔵) によって作成。

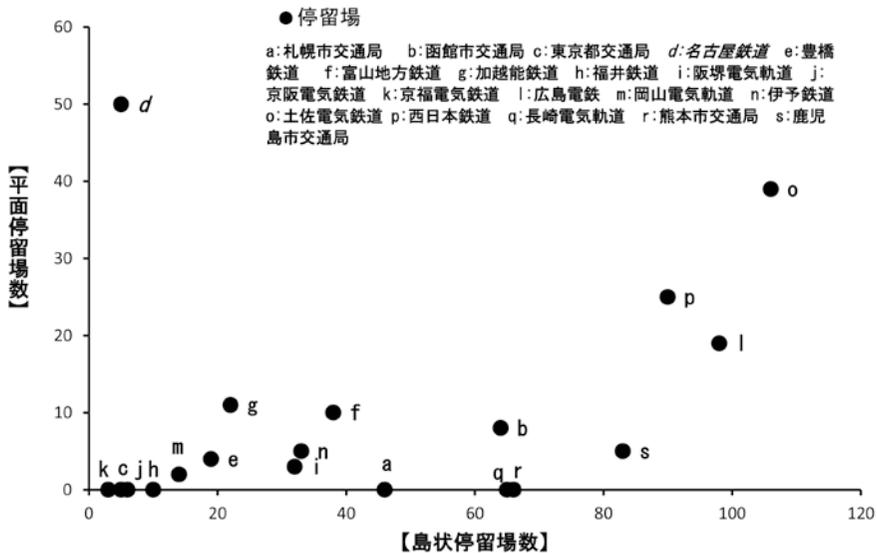


図4 全国の電気軌道における併用軌道区間の停留場設備 (1981年10月)

注：島状は路面にプラットフォーム状の場所を設けて区画したもの、平面は路面を白線などで囲ったのみの設備を指す。

出所：(社) 日本民営鉄道協会『路面軌道実態調査』(昭和56年10月) (奈良大学図書館所蔵) によって作成。

名鉄は2004年度末で岐阜地区4線区からの撤退を希望したが、「鉄道事業法」管下の揖斐線は閑散線区と同様に廃止日1年前までに国土交通大臣への届け出のみ（関係市町の同意は不要）で廃止可能ながら、「軌道法」適用の残る3線区は同大臣の許可と関係市町の同意を必要とした²⁶⁾。

2. 関係自治体の対応

岐阜地区4線区沿線の上記関係市町は、2003年2月に「揖斐線・美濃町線・岐阜市内線沿線市町対策協議会」（以下、協議会）を設立したが、それ以前の01年1月から水面下で連絡会議を開催していた。管見の範囲でも2003年1月に「600V（路面電車含む）に関する沿線市町助役会議」の第2回会合を関市で開催し、その席上で「揖斐線・美濃町線・岐阜市内線沿線市町利用促進協議会」の組織化を検討し²⁷⁾、岐阜市、関市、北方町、真正町の各助役を構成員とし、糸貫町や美濃市への参加を要請、さらに顧問に県、オブザーバーとして名鉄の参加を求めた²⁸⁾。

名鉄では関係市町の訪問を2002年10月に開始し²⁹⁾、その際岐阜県閑散4線区廃止線のみならず岐阜地区4線区も「平成13（2001：引用者）年度の収支は、営業損益で16億86百万円、経常損益で17億98百万円の多額の赤字を計上しており、営業収入で人件費をも賄えない」³⁰⁾ことが論点になった。その後2003年5月から田之上名鉄副社長が岐阜市を皮切りに各市長を訪問して面談し、協議会では「沿線市町が存続に向けて事業主体の変更（第三セクター方式など）等、知恵を出し合っているさなか、また、存続に向けた住民運動が行われているさなか、廃止を前提とした話には乗れない、時間をかける必要がある」³¹⁾とする薫田岐阜市助役の発言のもとに統一方針を決定した。そして沿線市町では「乗って残そう運動」を宣伝する1つとして、各線で1両のラッピング車両の運転を計画したが、挫折した³²⁾。

2003年5月の第3回協議会では、名鉄に対する66,772名の反対署名と署名者に「乗って残そう運動」への参加要請、600V線区の分社化についての協議、岐阜市で軌道敷内通行不可や電停安全島設置などの社会実験を行った³³⁾。その席上では名鉄から「撤退後は廃止（バス化）が妥当と考えられるが、沿線自治体や地元住民等が、都市の機能として軌道が必要と判断する場合の事業主体」³⁴⁾の検討として、①第一種鉄道事業者³⁵⁾を別会社として設立、②-1 揖斐線は第二種鉄道事業者と第三種鉄道事業者を設立して上下分離する、②-2 岐阜市内線と美濃町線は運行受託会社と施設保有運行会社を設立する、の2案が提案された。上下分離の提案が見られるのは岐阜県閑散4線区の廃止と大きく異なる点であった。このうち②が二分されたのは、「軌道法」での上下分離が前例を欠くのと、これらの施策によって名鉄も中小私鉄並みの運賃水準の引き上げや通勤・通学定期割引率の導入の可能性を認めていたためであったが、施設取得時の多額の費用や人件費切り下げ後の運転士・整備士の確保、車両更新など新規設備投資費用などを勘案すれば、「収支改善を図ることができるものの、依然として多額の赤字が発生する」³⁶⁾という結論に傾いた。

それを踏まえて田之上名鉄副社長と岐阜県市域計画局長の面談時にも、名鉄側は「当然撤退」という立場を崩さず、一方県は「三セク鉄道4社（樽見・長良川・明智・神岡の各鉄道：引用者）への転換のときは（転換交付金、鉄道施設の無償譲渡・貸付等）事情が全く異なる。県の財政支援を前提とした存続は無理」³⁷⁾と当初から窮状を表明していた。この際にも自治体側は鉄道線の届け出のみの廃止に対し、軌道線は国土交通大臣の許可なしに廃止できない点に鑑み³⁸⁾、岐阜

地区4線区の法的相違を根拠にした助命を懇願した。この点は第4回協議会後の実務者協議で「鉄道事業法（揖斐線）と軌道法（岐阜市内線、美濃町線）は全く別であり、別々に対応」³⁹⁾ するとしたことに現れていた。

2003年6月の第4回協議会も引き続き分社化と社会実験も論点に、「名鉄は100%手を引く、後はバスなり自治体の3セクで勝手にどうぞでは許せない」とする岐阜市助役の意見に対し、名鉄は「名鉄主体で分社化するということはありえない…（中略）…。国の補助は赤字補填はなく設備近代化補助のみ。名鉄は設備の近代化はすんでいるのでメリットは少ない」⁴⁰⁾ として、安全島設置や軌道敷乗入禁止が「実験」にとどまることや、乗って残そう運動に実効性が乏しいこと、などの反論も行った。協議は主に岐阜市主導ながら、北方町も「北方から岐阜方面の国県道や橋は、通勤通学時には今でも車やバスで渋滞が激しく、何千人分の代替バスを走らせることなど無理」⁴¹⁾ とし、輸送量の多い区間で廃止に関わる新たな問題点が浮上してきた。そうした岐阜市主導の助命嘆願が終始廃止前提の岐阜県閑散4線区との相違点であった。

3. 交通社会実験とその後の展開

2003年7月に第5回、10月に第6回の協議会を行い⁴²⁾、10月14日～11月28日に岐阜市総合型交通社会実験を実施した。社会実験⁴³⁾ は、①バスの走行環境の改善、②路面電車の定時性、速達性の回復などを改善目標とした。その実験内容が、a. バス優先レーン実験、b. 路面電車実験、c. トランジットモール実験、d. まちなか歩きゾーン実験、e. レンタサイクル実験、の5つから成り、この実験自体は名鉄線の存廃に関するものではない。都市中心部南北方向の交通流を東西に流れる長良川が分断する岐阜市は、20世紀後半から都市交通での自動車分担率が90%を越え、名鉄岐阜市内線・美濃町線の全併用軌道延長に対する自動車通行可区間の割合が78%（1990年代末の全国平均14%）に達し、96年度から社会実験の必要が提唱された⁴⁴⁾。実験結果で名鉄線に關係の深い、b. は軌道敷内通行不可の実施容認が市民で約32%、マイカー利用者で約36%に達し、安全島設置可が市民で約57%、マイカー利用者でも50%を越えた。一方将来に関わるc. で柳ヶ瀬地区の流出入が実験前から約3%の微増、地元商店街アンケートで約61%が変化なしであったが、当時その認知度自体が低く、実験時に商品陳列などへの参加は10%を下回っていた。

その結果、第7回協議会で岐阜市助役が「名鉄が今までどおりやるとしても、新会社がやるとしても、軌道敷内自動車通行不可、安全島の設置による岐阜市内線の安全面の検証が必要」⁴⁵⁾ とした一方で、同市事務助役が依然「名鉄は全社では黒字なので、赤字路線を維持することについて企業としての責任がある」⁴⁶⁾ と発言するなど、市の上層部でさえ名鉄撤退の趣旨が必ずしも浸透していなかった。

2004年1月に名鉄は、社長名義で沿線市町各首長宛に「揖斐線・美濃町線・岐阜市内線・田神線の撤退について（意見照会）」⁴⁷⁾ を提出し、軌道敷内通行不可や安全島未設置努力の欠如に加え、社会実験期間中の利用者数減少を根拠に撤退に対して2月を期限にした照会と、協議会会長宛に撤退方針に変更のないことを通告し、その後2月には名鉄木村操社長と棚橋副知事との面談を皮切りに、同社長が沿線市町を訪問して撤退手続に入る説明を行った⁴⁸⁾。棚橋副知事は「基本的には沿線市町で受け止めていただくことであり、時間をかけて話し合ってほしい」としたが、社長

は「わずかな赤字であれば何とかなるが、会社全体としても体力が弱っている状況である。2005年からは減損会計も始まるし、悩ましい限りである。今、決断せざるを得ない」⁴⁹⁾と回答した。

第9回協議会で岐阜市助役は「名鉄に対しては、一方で存続を求めながら、一方で第三セクター方式、上下分離方式を検討していく」とし、「A社は基盤部分（線路：引用者）を行政で持ってくれば、岐阜600Vを運営しても良いと言っている。先般、視察に来ている。上下分離方式は可能性があるが、第三セクター方式では残れない」⁵⁰⁾と公表した。その後第10回協議会での発言からA社は岡山電気軌道を経営する両備運輸（本社：岡山市）であると推察できる⁵¹⁾。もっともより早い2003年7月の第5回協議会での薫田岐阜市事務助役の「社会実験では、次世代型の路面電車（岡山電気軌道MOMO）を走らしたい」⁵²⁾という発言もあり、それは同社と密接な関係にあることを示唆していた。

4. 存続の断念

2004年7月第13回協議会でも「市長は、岐阜市長しだいと言っている」（関市）、「岐阜市の考えに足並みをそろえていく方針」（本巣市）、「他市町の考えに委ねる」⁵³⁾（大野町）などの発言があったが、同月協議会を主導してきた細江茂光岐阜市長が突然存続断念を表明した。細江市長の真意は「一部の非常に意識の高い方々がこの公共交通として路面電車が重要であると言っているのにもかかわらず、現実としては市民の方々の盛り上がりは十分ではなく、乗降客数がふえない」⁵⁴⁾ことにあった。細江市長がその意向を表明した「路面電車協議会について」の全員協議会では6月定例会での市長答弁の変化が焦点となった。

細江市長は「この1カ月に何かが起こったということではなく、長い間考えてきた中での熟慮すべき1カ月で…（中略）…情報不足の面もあったので、それが総合的に出た段階を見て決断したのがこの1カ月であった」⁵⁵⁾と答えたが、議員からはその1ヶ月間に市長が岡山電気軌道へ交渉に向いていた点に質問が集中し、特に柳原覚議員からは「岡山電気軌道との話の中には安全島の設置、軌道敷内の通行不可という条件が入っていたのではないのか」⁵⁶⁾と詰問された。岡山電気軌道の引き受けが協議会で提示された上下分離に加え、安全島設置や軌道敷内通行不可を前提条件としたことによる交渉決裂ではないかという推測を込めていたが、細江市長はそれを否定した。さらにLRT導入を求める新交通システム推進議員連盟会長の逢沢一郎衆議院議員と細江市長との東京での懇談を焦点に、その延長上でフランスのコネックス（現Veolia Transport）社による受託問題にまでも言及が及んだ⁵⁷⁾。コネックス社は欧州、北米など主に先進国で公共交通事業を展開する大手交通会社（本社：パリ）で、当時の新聞⁵⁸⁾によれば2004年11月中旬の岐阜市への事業案提出が報道されてきたが、それ以前から市長を通じて接触があったことになる。

このように沿線自治体を主導してきた岐阜市の方針は定まったが、全員協議会での質問に見られたわずか1ヶ月間で市長が方針を変更した真意は推し量れない。しかし、それによって一挙に岐阜地区4線区の存続運動は挫折した。ところが廃止まで半年を切って代替交通機関の検討も本格化した2004年11月になって、前述のフランスコネックス社が事業進出に名乗りを上げたことに、地元はもちろん国土交通省さえも首をひねった⁵⁹⁾。特に廃止許可によって名鉄からコネックス社への軌道線の特許譲渡の機会は失われ、改めて複雑な申請手続きのために8ヶ月もの期間を要す

る。これに対してコネックス社ビエール・コプフ日本代表は「現在の形態をそのまま継承するのではなく、何らかの改革をしなくてはいけない…(中略)…廃止許可によって白紙になり、かえってよかった」⁶⁰⁾と発言したとされる。しかし、コネックス社進出計画は、同年12月から名鉄との資産譲渡協議を開始したという情報を最後⁶¹⁾に途絶えることになった。

Ⅳ 岐阜地区4線区廃止と沿線地域

1. 岐阜地区4線区への投資と営業収支

岐阜地区4線区の名鉄の路線状況を見ると(表1)、構築物と車両で87%に及ぶ残存簿価からも(図5)、岐阜県閑散4線区と異なり20世紀末でも一定の投資がなされた。まず名鉄は輸送密度の高い美濃町線への投資に積極的で、前述の1970年6月の田神線新設は最も大規模であった。同線の輸送改善に関わる積極的投資の成果は1970年代に定期旅客収入増加に反映されたが、それら積極的投資効果も10年以内にとどまり、80年に美濃町線活性化を期して複電圧車両880形車両5編成10両を新造し⁶²⁾、80年代には輸送人員・収入ともに現れず、新岐阜直通列車の15分間隔運転の実現も成果に結実しなかった。さらに2000年に岐阜市内線車両の複電圧・冷房化による転用、部分低床の新造LRV車による非冷房車の置き換えも、輸送実績に結実しなかった⁶³⁾。また駅の無人化はともかく、ワンマン化は最も遅く1999年12月となった。

ついで岐阜市内線は、新造車両こそ1957年を最後に途絶えたが、他社線の中古車両の転用によって車両の近代化を断続的に実施し⁶⁴⁾、ワンマン化も73年8月からいち早く実施した。さらに他の2線区と異なる鉄道線の揖斐線は、黒野以西区間や谷汲線および軌道線の岐阜市内線との双方に直通するため車両や施設の制約が多く、1950~60年代の他線区車両の改造投入を除き80年代まで投資を欠いた。1987年に岐阜市内線直通用冷房付の770形車両4編成8両を、97年から780形

表1 名鉄岐阜地区4線区の路線状況

線区名	営業軒	最混雑列車混雑率				駅無人化	ワンマン化	基本ダイヤ	列車組成	備考	
		上り		下り							
		朝	夕	朝	夕						
揖斐線	12.7	146.7	93.3	134.4	106.7	13駅中11駅(除:忠節・黒野)で無人化	1987年5月~	4本/時	1~3両		
岐阜市内線	岐阜駅前-忠節間	3.7	93.3	96.7	110.5	78.3	20駅中13駅(除:忠節・競輪場前・市ノ坪・田神)で無人化	1973年8月~	4本/時	1~2両	
	徹明町-日野橋間	5.8							1本/時		
	田神-競輪場前間	1.4	116.8						2本/時		
美濃町線	13	67.6				11駅中10駅(除:関駅)	1999年12月~	2~4本/時			
岐阜県閑散4線区	揖斐線	5.6	55.8	58.4	118.2	39	4駅中3駅で無人化、1948年11月以前から順次実施	1984年10月~	1本/時	1~2両	1928年製造初年、非冷房
	谷汲線	11.2	57.1	18.2	18.2	40.3	9駅中8駅で無人化、1948年11月以前から順次実施	1984年10月~	1本/時	1両	1928年製造初年、非冷房
	八百津線	7.3	142	99	113	49	5駅中3駅で無人化、1963年7月から順次実施	1985年3月~	2本/時	LE×1両	1987年製造初年、冷房
	竹鼻線	6.7	53.6	7.6	12.7	30.1	7駅中7駅で無人化、1948年11月以前から順次実施	実施せず	2本/時	2~4両	1991年製造初年、冷房

注：美濃町線・田神線の数値は1998年11月美濃町線閑一美濃町間廃止時のもの。

出所：各線の名古屋鉄道株式会社「鉄道事業廃止届出書」(別紙2・4)『国交省名鉄線廃止関係公文書』所収によって作成。

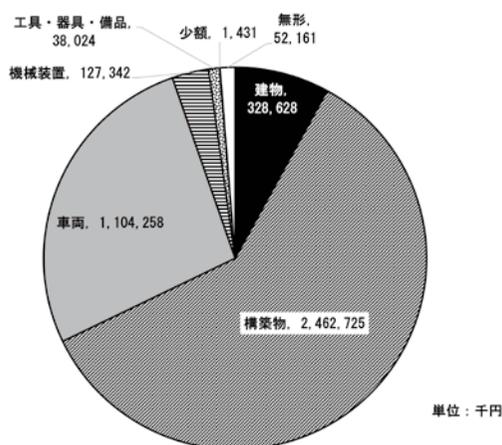


図5 名鉄岐阜地区4線区償却資産保有状況

出所：「第12回揖斐線・美濃町線・岐阜市内線等沿線市町対策協議会説明資料」（平成16年6月9日）『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。

車両7両を、各々新造したが、後者は電圧降下を懸念して揖斐線黒野以西区間や谷汲線への運用できず⁶⁵⁾、車両投資も必要最低限にとどまった。

つぎにこれら4線区の2000年度の営業収入と営業費を見ると（図6）、営業収入の絶対値は岐阜県閑散4線区と比較して高かったが、同時に営業費も高かった。それらの数値は岐阜市内線、揖斐線、美濃町線の順で、岐阜市内線が比較的定期収入の割合が高いのに対して、残り2線区は定期外収入が定期収入を上回り、通勤・通学路線としての機能自体も減退していた。そして営業費においては4線区共に人件費の高さが顕在化していた⁶⁶⁾。揖斐、美濃町両線の駅無人化状況（表

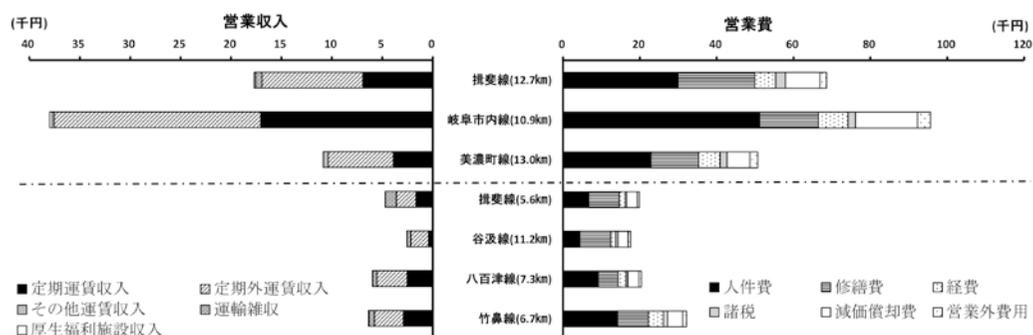


図6 名鉄岐阜地区4線区および岐阜県閑散4線区の営業収入と経常費 (2000年度)

注：岐阜地区600V線区のうち美濃町線のみ2001年度の数値、閑散4線区はいずれも2010年度の数値。美濃町線は「運輸雑収」が「その他収入」で「厚生福利施設収入」の区分がない。なお田神線に関わる数値は美濃町線に含められていると推定した。

出所：岐阜地区600V線区は名古屋鉄道株式会社「鉄道事業廃止届出書」（別紙3）『国交省名鉄線廃止関係公文書』所収によって作成。但し美濃町線は第2回揖斐線・美濃町線・岐阜市内線対策協議会「会議資料」により、また閑散4線区は前稿図5の数値によっている。

1 参照) を加えて考えれば、安全島を欠いたままの線路敷内への自動車通行に伴う有人設備が人件費を押し上げていた。鉄道施設や車両などの修繕に関わる修繕費は岐阜県閑散4線区に比べて目立たないが、経年的設備更新のための減価償却費割合が高めであることも岐阜地区4線区の営業費負担増の原因であった。

2. 沿線地域の公共交通機関利用

岐阜地区4線区の輸送密度を1986～2003年度の約15年間について見ると(図7)、早くから国鉄特定地方交通線転換の基準値の1日4,000人を下回っていた岐阜市内線や美濃町線と対照的に、揖斐線は1980～90年代にはまだ1日5,000人を維持できていた。ところが揖斐線も21世紀に入ると1日4,000人を割り込んだ。一方、岐阜市内線は1990年代に一時輸送密度が持ち直した。1970年代から対象線区の中で重点的に投資を行ったが、美濃町線はその成果がほとんど現れなかったことになる。

つぎに岐阜地区4線区の沿線町村(岐阜・関・美濃・本巣の各市および大野・北方の各町)年齢3階層別人口推移は、1990年に生産年齢期(15～64歳)人口が最多で、以後は漸減した。その間に美濃町線の利用に関わる関・美濃両市の生産年齢期人口に大きな変化はない。その一方で沿線の老年期(65歳以上)人口は1980年以後も増加し、関・美濃両市も例外ではなかった。岐阜市

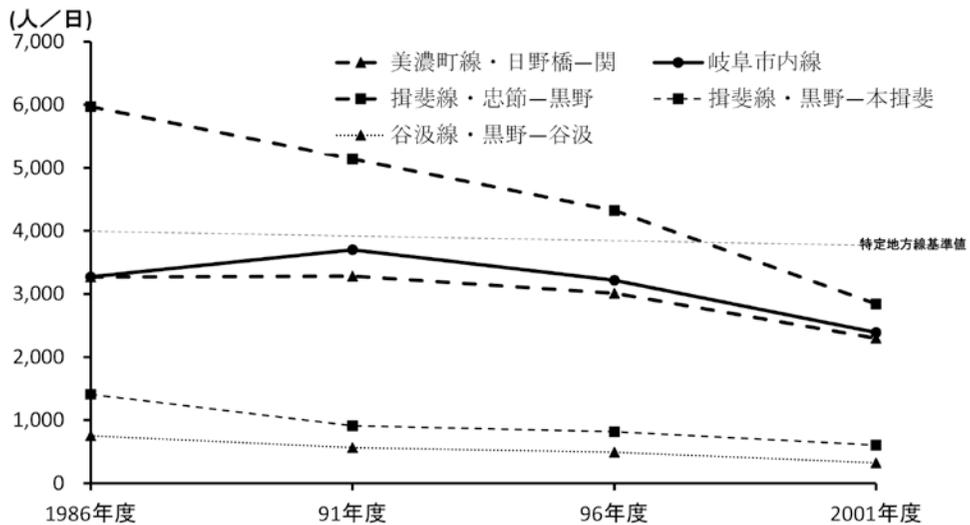


図7 名鉄岐阜地区4線区の輸送密度の推移

注：揖斐線・黒野—本揖斐間および谷汲線の数値は「閑散線区：輸送密度の推移(年度)」(1999年5月24日)『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収によるもので、2001年度の数値は「鉄道事業廃止届出書」(2000年9月27日)『国交省名鉄線廃止関係公文書』所収の「別紙1による1999年度の数値である。

出所：名古屋鉄道株式会社「岐阜600V線区事業主体の変更についての検討」(2003年5月)『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』によって作成。

内線沿線の岐阜市、揖斐線沿線の本巣市、大野・北方両町も同様で、前述の揖斐線の高い輸送密度は沿線人口より交通機関利用の影響であろう。

そこで4線区沿線町村のうち、長良川鉄道の利用もある美濃市と樽見鉄道の利用もある本巣市を除く4市町村の対地別移動手段を見ると（図8）、まず岐阜地区4線区の存続していた2000年当時から岐阜市の名古屋対地のみ自家用車利用より公共交通機関利用が卓越し、それ以外は閑散線区沿線町村と同様に自家用車利用が首位にあった。また岐阜市からの名古屋対地移動量が多いため、この需要の獲得如何が特に岐阜市内線の存続には不可欠であったが、県内移動はいずれも自家用車や自転車利用が卓越した。岐阜地区4線区沿線町村住民の移動手段調査は2000年以前に遡及できないが、同年の沿線各市町の移動手段は比較的平地の多い岐阜市のみオートバイ・自転車利用がやや高く、それ以外の市町は公共交通機関利用のわずかな点が共通していた。21世紀以後の揖斐線存続、1980年代からの岐阜市内線と美濃町線の輸送密度低迷は自家用車利用が要因で、対象線区存続には対地での駐車場確保の困難、つまり岐阜市において公共交通機関利用割合の高い名古屋対地移動者を確保できるか否かに拠っていた。

ついで4線区の1990年代以後の輸送量の推移を見ると（図9）、まず美濃町線の旅客数値の低さが際立ち、特に通勤定期利用が極端に少なく、廃止直前には岐阜県閑散4線区並みまで減少した。それは前述の自家用車利用の多さと合致し、関・美濃両市の生産年齢期人口が特に1990年に微増し、それ以後の変化が稀少とすれば、経年的な利用低迷が美濃町線の輸送密度停滞の要因と考えられる。一方揖斐線は、美濃町線に比べて通学利用が1990年代まで比較的高い点で輸送密度の維持につながった。沿線町村の人口動態は揖斐線と美濃町線間にほとんど差がなく、その通学者は沿線町村発地より、沿線所在校、特に岐阜高専などの通学圏の広い学校への通学目的であった点は同じ揖斐線の閑散線区の黒野以西区間と異なっていた。それに対して岐阜市内線は他の2線に比べて輸送量自体が多く、しかも岐阜市内の業務移動や観光遊覧目的の定期外利用も相当量

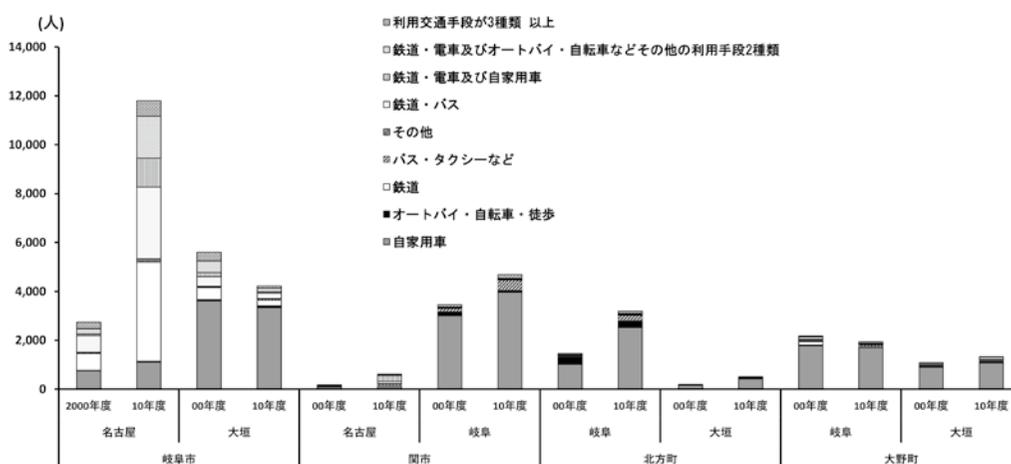


図8 名鉄岐阜地区4線区沿線市町村と中京圏主要都市への対地別移動手段の変化

出所：『国勢調査報告』（各年）によって作成

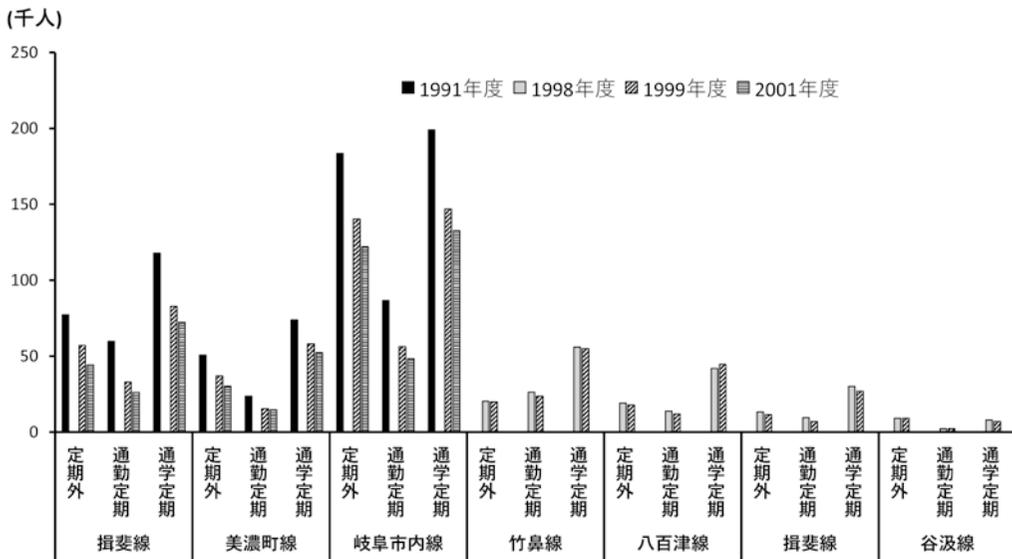


図9 名鉄岐阜地区4線区および岐阜県閑散4線区の輸送人員

出所：基盤整備部交通物流室「名鉄閑散4線区の輸送人員」)『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。

あった一方、通勤定期利用の低迷は他の2線区にも共通していた。

それらを踏まえて4線区の駅別乗降人員を見ると(図2参照)、岐阜市内の結節点である新岐阜駅前(岐阜市内線・揖斐線)、新岐阜(美濃町線)、忠節の利用が目立つが、徹明町は3線の交点にありながら意外に乗降が少なかった。それは1970年以後美濃町線列車が田神線経由の新岐阜乗り入れを主要経路とし、岐阜市内線の通過区間が長く定時性にも劣る徹明町経路の衰退していた証左であろう。また岐阜市内線の一部列車が新岐阜折り返しであったように、岐阜駅前の乗降客は新岐阜駅前のそれに比べて格段に少なく、駅前広場工事と道路拡幅のため一足早く2003年12月に休止となった⁶⁷⁾。運行系統を別にして美濃町線の制度的起点の日野橋も、実質的な結節点としての機能を失い、むしろ併用・専用両軌道区間の交点で、岐阜市街地の実質的な東端に近い野一色が乗降客で上回っていた。同様に市街地北端に近い長良川左岸で岐阜大学医学部などの教育機関と、著名観光地である金華山に近い西野町の乗降客数も卓越していた。

一方郊外線区間にあたる揖斐線と美濃町線は全般に通学定期券の利用者が卓越し、特に美濃北方、黒野、下芥見、関の利用が多かった。これら通学者の利用は前述の坂本・山田論文や渥美論文が詳細に分析するように、高等学校のみならず通学圏の広い高等専門学校や短期大学の立地が影響し、岐阜地区4線区の廃止が通学により大きな影響を与えた点と整合する。それに対して通勤定期利用は両線ともに非常に少なく、もはや通勤手段として実効性を失墜していた点は前述の沿線市町の利用交通手段の結果と合致している。残る定期外利用者は忠節、黒野、北方東口、新関が目立つが、特に付近への大規模医療施設が立地したわけではなく、高齢者利用の反映ともいえない。要するに最も主要な利用者は高等学校や高等専門学校、短期大学、大学などへの通学者であり、高齢者を含む一般社会人の利用は限定的であった。

V まとめ

本稿は、大手民鉄における休廃止の典型として知られる21世紀初頭の岐阜県内における名鉄の路線休廃止のうち後半期にあたる2005年の岐阜地区4線区の廃止と沿線地域の関係を、前稿を踏まえつつ考察してきた。対象線区の廃止当時に通学者への影響を中心に研究が一定の蓄積をみた一方で、名鉄の鉄軌道経営の変化や自治体の動向を補填・考察することを課題とした。

まず名鉄の鉄軌道経営は、前稿で対象とした前半期から継続するリストラ方針を後半期も踏襲していたが、その対象路線は閑散線区と比べて輸送量や輸送密度も大きく、かつて同社の収益の一支柱を成していた。ところがJRとの競争激化によって名古屋本線の岐阜県区間の経営的意義が低下し、まず会社の県域に対する投資意欲が減退した。加えて名鉄軌道線随一の輸送量と収入を誇っていた岐阜市内線は、1960年代に早くも岐阜市が折からの大都市電気軌道廃止の機運に乗じて撤去を決議した。それに対して名鉄は美濃町線再建を絡めて1970年に田神線を新設して活性化に取り組んだが、その成果の結実をみないまま99年に今度は名鉄が美濃町線の関市内区間の廃止に先行着手した。

岐阜地区4線区廃止の発端は、通説的には2003年1月の名鉄のグループ新中期計画にもとづく発表時で、中核の岐阜市内線併用軌道区間の運転支障は道路事情より停留場の未改良にあった。そして「鉄道事業法」の適用される揖斐線は届出のみで廃止が可能だが、それ以外の3線区は制度上で関係市町の同意を必要とし、沿線市町の利害も多様なため2003年2月に関係全市町で協議会を開設して岐阜市が主導しつつ名鉄と協議を行った。特に岐阜市は2003年10～11月に交通社会実験を実施し、その成果を踏まえて、高齢者の利用を念頭に上下分離方式での存続と両備運輸への委託案が大勢になりつつあったが、04年7月に主導した岐阜市長は輸送量増加の低迷を根拠に存続を断念した。

名鉄は、岐阜地区4線区に対して、岐阜県閑散4線区と異なり断続的ながら投資を継続していたが、車両面の投資と人件費削減が中心で、岐阜市内線存続条件の根幹にある利用者の安全対策や定時運行確保は自治体任せが否めなかった。そしてその利用状況は、岐阜市の名古屋対地移動を除き、公共交通機関利用がわずかとなっており、結果として対象線区のいずれにおいても通勤定期旅客の輸送が少なく、その中心は通学定期旅客であった。それは沿線に高等学校や大学など比較的通学圏の広い教育機関が多いため、廃止直前には通学者が利用の中心になっていた。

前稿の対象であった岐阜県閑散4線区と異なり、一定の輸送量と投資を維持しながら岐阜地区4線区廃止を食い止めえなかった要因には以下のような事情があった。まずa. 名鉄の経営方針の変化によって岐阜地区への経営的関心や旨みが失われ、そこにb. 会社の求める路面電車の安定運行を可能にする安全島設置や自動車の軌道内乗入れ禁止施策を欠いたまま存続を求める自治体との意識の乖離が相乗し、加えてc. 通学者が利用の中心でありながら高齢者利用を念頭に存続を進めていた。岐阜地区4線区は、基本的に「純軌道線」とでもよぶべき大都市電気軌道と異なり、鉄道と軌道の直通によって郊外と都心を結びつける、まさに郊外電鉄の原型に相当する「インターバン」形式の輸送機関であった。もし「純軌道線」ならば、a. の幹線輸送の変化の影響を被ることもなく、b. の定時運行も必要十分条件とはならず、さらにc. の実質的な通学利

用者に即した対応を考えることで打開できた可能性が高い。

岐阜県閑散4線区が鉄道線で統一されていたのと対照的に、岐阜地区4線区は、鉄道線と軌道線、あるいは郊外線と市内線が混在し、複雑な性質の路線群であったがゆえに、各々への複雑な利害が錯綜し、適切な対応が困難であった。そのため主導性の強い中心市の岐阜市長の存続断念が、雪崩を打つように廃止を促したものと考えられる。

〔付記〕 本稿はJSPS科研費19K01195の成果の一部でもある。なお筆者の関連する旧稿は原則として<https://researchmap.jp/read0035307>で公開しているので適宜参照して頂きたい。連絡先：mikim@daibutsu.nara-u.ac.jp

〔注〕

- 1) 当時の新聞記事などでは4線区のうち田神線を美濃町線に含めて3線区としたものも少なくない。また名鉄社内では600V線区と称していたが、本稿は引用箇所を除き4線区に統一した。なお 本稿の特記のない戦前・戦中・戦後はいずれも第二次世界大戦に関するものとした。
- 2) 三木理史「大手民鉄閑散線区の廃線と沿線地域—2001年の岐阜県における名古屋鉄道閑散4線区廃止を事例に—」鉄道史学39,2021年, 3~20頁 (以下、前稿)。なお論文中に用いる用語の略称や定義などは特記のない限り前稿を踏襲するものとし、本稿では再掲を省略する。
- 3) 収集期間は廃止後1ヶ月から遡って1年間の記事を閲覧、収集した。すなわち岐阜県閑散4線区については2000年11月~01年10月、岐阜地区4線区については2004年5月~05年4月を対象とした。
- 4) 岐阜市市長公室交通総合政策室「岐阜市総合型交通社会実験」『岐阜市名鉄線廃止関係公文書』所収によれば、2003年10月14日~11月28日に実施した。以下、情報公開請求で岐阜市長から岐阜市企画部交通総合政策課を通じて部分公開された関係公文書群 (令和元年11月25日岐阜市企交 第79号) と仮称し、『岐阜市名鉄線廃止関係公文書』とした (市役所内の簿冊名は不明)。
- 5) 渥美龍男「名鉄美濃町線廃止の背景と関市南東部地域における交通流動に対する影響—統計資料と看護学科学学生を対象に実施したアンケート調査の結果を分析して—」岐阜医療科学大学紀要1,2007年,167~179頁、渥美「名鉄美濃町線廃止の背景と沿線東部地域の学生・生徒輸送に対する影響」日本都市学会年報42,2008年,188~197頁。
- 6) 岩田知也・加藤博和「鉄軌道廃線の影響分析—岐阜600V線区を対象として—」土木計画学研究・講演集 (CD-ROM) 44,2011年, 1~7頁。
- 7) 坂本淳・山田俊一「鉄道の廃止が沿線の学校に及ぼした影響の実証分析—名鉄揖斐線を事例として—」交通工学研究発表会論文集36,2016年,511~515頁。
- 8) 美濃電の旧名古屋鉄道への合併経過については、関谷次博「美濃電気軌道と名古屋鉄道の合併 (1935年) から見る今日的課題」中京学院大学研究紀要23,2016年, 1~11頁を参照。
- 9) 三木理史「戦時体制に伴う鉄軌道の変化」愛知県史編さん委員会編『愛知県史 通史編 8 近代3』愛知県,2019年,618~622頁。
- 10) 太田貴之「輸送と運転 近年の動向」鉄道ピクトリアル816,2009年,40~46頁。
- 11) 名古屋鉄道株式会社取締役社長千田憲三「高富線運輸営業廃止許可申請について」(昭和33年5月12日、

- 名古屋鉄道所蔵文書) 岐阜市編『岐阜市史 史料編 現代』岐阜市,1980年,621頁。
- 12) 千田前掲「高富線運輸営業廃止許可申請について」621～622頁。
 - 13) 千田前掲「高富線運輸営業廃止許可申請について」622頁。
 - 14) 岐阜市議会「名鉄市内線撤廃について」(昭和42年12月22日、昭和42年「岐阜市議会会議録」) 岐阜市編『岐阜市史 史料編 現代』岐阜市,1980年,633頁。
 - 15) 小林浩二「交通・運輸・通信」岐阜市編『岐阜市史 通史編 現代』岐阜市,1981年,549～552頁
 - 16) 田神線の開設経緯は、特記のない限り水野鈴一「名鉄美濃町線用復電圧車モ600形について」鉄道ピクトリアル240,1970年,36～38頁を参照。
 - 17) 名古屋鉄道株式会社広報宣伝部編『名古屋鉄道百年史』名古屋鉄道株式会社,1994年,571頁。
 - 18) 名古屋鉄道株式会社「軌道運輸事業一部廃止許可申請書」(平成10年11月26日)『国交省名鉄線廃止関係公文書』所収。本稿では、情報公開請求によって国土交通大臣から国土交通省大臣官房総務課情報公開窓口を通じて部分公開された関係公文書群(令和2年2月10日国鉄都第125号)を、省内での簿冊名が不明のため、『国交省名鉄線廃止関係公文書』と仮称した。
 - 19) 名古屋鉄道「廃止理由書」(平成10年11月26日)前掲『国交省名鉄線廃止関係公文書』所収。
 - 20) 名鉄120年史編纂委員会事務局編『名鉄120年 近20年のあゆみ』名古屋鉄道株式会社,2014年,53～54頁。
 - 21) 本稿では、情報公開請求によって岐阜県知事から岐阜県都市建築部都市公園整備局公共交通課広域交通係を通じて部分公開された関係公文書群(令和2年1月10日公文第152号・同年6月5日公文第42号)を、県庁内での簿冊名が不明のため以下『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』と仮称した。
 - 22) 岐阜県地域計画局「記録票一名鉄岐阜地区600V線区撤退問題に係る名鉄田之上副社長と地域計画局長との面談について一」(平成15年5月20日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
 - 23) 名古屋鉄道前掲「岐阜地区600V線区の現状と今後について」1頁。
 - 24) 名古屋鉄道前掲「岐阜地区600V線区の現状と今後について」1頁。
 - 25) 車両の製造初年は、清水武・田中義人『名古屋鉄道車両史 下巻』アルファベータブックス,2019年の数値による。
 - 26) 岐阜県総合交通室「名鉄岐阜地区600V線区に関する新聞報道について」(平成14年11月6日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
 - 27) 岐阜県地域計画局総合交通室仙石勉「復命書」(平成15年1月8日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
 - 28) 仙石前掲「復命書」(発言者：岐阜市助役)。
 - 29) 北方町「名鉄『揖斐線』経過報告」(平成15年1月8日,Public Information Kitagata)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。岐阜市、関市、真正町、大野町で同様の説明を行ったという。
 - 30) 「第2回揖斐線・美濃町線・岐阜市内線等沿線市町対策協議会」(平成15年2月24日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
 - 31) 岐阜県地域計画局総合交通室仙石勉「復命書」(平成15年5月14日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
 - 32) 仙石前掲「復命書」。原因はその宣伝文句の使用を名鉄から拒絶されたためとされる。
 - 33) 「第3回揖斐線・美濃町線・岐阜市内線等沿線市町対策協議会」(平成15年5月14日)前掲『岐阜県名

鉄線廃止関係公文書』所収。

- 34) 名古屋鉄道株式会社「岐阜地区600V線区 事業主体の変更についての検討」(平成15年5月)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
- 35) 第一種鉄道事業者とは自社保有鉄道で旅客や貨物を輸送する事業者、第二種鉄道事業者とは他人が所有する線路を使って旅客や貨物を輸送する事業者、第三種鉄道事業者とは鉄道線路を第一種鉄道事業者の経営者への譲渡目的で敷設する事業者および当該鉄道線路を第二種鉄道事業者に専ら使用させる事業者をいう(日本民営鉄道協会「鉄道事業」<https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/164.html>〔最終閲覧日:2019年11月7日〕)。
- 36) 名古屋鉄道前掲「岐阜地区600V線区 事業主体の変更についての検討」3頁。
- 37) 岐阜県前掲「記録票」。
- 38) 岐阜県地域計画局「平成15年5月20日(火)名鉄田之上副社長と地域計画局長との面談における名鉄への確認事項 取扱注意」前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
- 39) 岐阜県総合交通室「記録票一名鉄岐阜地区600V線区の撤退問題について一」(平成15年6月11日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
- 40) 前掲「第4回揖斐・美濃町・岐阜市内線等沿線市町対策協議会」(平成15年6月4日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
- 41) 前掲「第4回揖斐・美濃町・岐阜市内線等沿線市町対策協議会」。
- 42) 第5・6回の協議会に関わる公文書は個人情報に関わる内容を含むとして公開されなかった。
- 43) 実験の内容や結果は、特記ない限り岐阜市市長公室前掲「岐阜市総合型交通社会実験」による。
- 44) 宮城俊彦・早矢仕昭博「地方都市におけるTDM施策による総合交通体系展開の試み—岐阜市の場合—」運輸と経済60-11,2000年,47~53頁。
- 45) 岐阜県地域計画局総合交通室仙石勉・間瀬大介「復命書」(平成15年12月22日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
- 46) 仙石・間瀬前掲「復命書」。
- 47) (平成16年1月21日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
- 48) 交通総合政策課「路面電車廃止の経緯について」前掲『岐阜市名鉄線廃止関係公文書』所収。
- 49) 「名鉄岐阜地区600V線区に係る名鉄社長と副知事との面談 発言要旨」(平成16年2月3日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
- 50) 岐阜県地域計画局総合交通室仙石勉「復命書」(平成16年2月23日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
- 51) 岐阜県地域計画局総合交通室仙石勉「復命書」(平成16年2月27日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
- 52) 岐阜県地域計画局総合交通室間瀬大介「復命書」(平成15年7月10日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。なお日本における部分低床車を除く100%超低床電車(LRV)のはじまりは1997年製造の熊本市交通局9700形、ついで2002年製造の岡山電気軌道9200形(愛称:MOMO)とされ(吉川文夫『路面電車の技術と歩み』グランプリ出版,2003年,219~223頁)、当時の日本で当該車両が最新型のLRVであった。

- 53) 「第13回揖斐線・美濃町線・岐阜市内線等沿線市町対策協議会結果」(平成16年7月13日)前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収。
- 54) 伊藤真「全員協議会記録『路面電車問題について』」(平成16年7月27日)(岐阜市議会事務局所蔵), 6頁(発言者:細江茂光市長)。
- 55) 伊藤前掲「全員協議会記録」6頁。
- 56) 伊藤前掲「全員協議会記録」9頁。
- 57) 伊藤前掲「全員協議会記録」12~13頁(発言者:堀田信夫議員)。それに対して細江市長は、世界百数十カ国で水道や交通事業を手がけるフランス大手のコネックス社が「国土交通省の関係でこちら(日本:引用者)に 来られたのでお話を聞いた」(13頁)と発言していた。
- 58) 「公共交通中心の街 提案—仏コネックス社 ビエール・コプフ氏インタビュー—」岐阜新聞2004年11月6日付,朝刊30面。
- 59) 「代替交通先見えぬまま」岐阜新聞2004年11月9日付,朝刊26面。
- 60) 前掲「代替交通先見えぬまま」。
- 61) 「仏コ社が名鉄と協議へ」岐阜新聞2004年11月18日付,朝刊30面。
- 62) 清水武・田中義人『名古屋鉄道車両史 下巻』アルファベータブックス,2019年,110~111頁。
- 63) 柚原誠「岐阜線 未完のまま消えたLRT」鉄道ピクトリアル771,2006年,112頁。
- 64) 具体的内容は清水・田中前掲『名古屋鉄道車両史 下巻』105~107頁。
- 65) 具体的内容は清水・田中前掲『名古屋鉄道車両史 下巻』111~113頁。当時600V区間の変電所設備は相羽と忠節に存在するのみで(佐々嘉則「電力設備の概要」鉄道ピクトリアル624,1996年,56頁)、黒野以西・以北の末端区間は電圧降下の可能性があった。
- 66) この点については、前稿で前掲『岐阜県名鉄線廃止関係公文書』所収の文書から名鉄の人件費の高さに関する発言内容を引用したので参照。渥美龍男は万葉線(富山県)と比較して名鉄岐阜地区4線区の職員給与は1.5倍としている(渥美前掲「名鉄美濃町線廃止の…」193頁)。
- 67) 名鉄120年史編纂委員会前掲『名鉄120年 近20年のあゆみ』80~81頁。

Abstract

This paper clarifies the relationship between the abolishment of tramways and railways, and regions using a case of four lines of the Nagoya Railroad Co., Ltd. in Gifu prefecture in 2005. When Nagoya Railroad Co., Ltd had broken medium-term management plan in Jan.2003, Gifu tram Line which had been formed the center of four lines had not only been hardly road conditions but also pending arrangement on the train stops. Because few passengers had got tramways and railways by their lines except commuting between Nagoya and Gifu cities, and most of them had been students, and employees and workers had been a few. Their lines had been not genuine tramways as inner-city traffic to inter-urban lines between cities and suburban via railways. Its three occasion for their abolishment can be integrated as follows.

- a. Because the Nagoya Railroad Co., Ltd. had not been interested in Gifu prefecture regions than before by changing managerial policies.
- b. Because Gifu City had not been accommodated few platforms for passenger safety on train stops and instituted automobiles not to approach into tracks, the Nagoya Railroad Co., Ltd. had not give its assent to continue their tramways and railways.
- c. Although most of passengers had been students, provisions for continue four lines had given importance to elderly citizen by Gifu City.

Key words : Nagoya Railroad Co., Ltd., Gifu City, platforms for passenger safety on train stop, inter-urban line, tramway