

地方鉄道存続運動の論理

——日立電鉄線存廃問題を事例として——

齊藤 康則

鉄道事業法の改正（2000年）にともなう需給調整規制の撤廃によって、鉄道事業者の不採算路線からの自由な撤退が法的に容認された結果、全国各地で地方鉄道の存廃論議が浮上するようになった。本稿は2005年3月末に廃線となった日立電鉄線を取り上げ、存続を求める高校生と沿線住民の運動展開過程について、(1)日立電鉄の廃線方針発表と「高校生徒会連絡会」の結成、(2)「市民フォーラム」の発足と国土交通省の廃線容認、(3)常陸太田市の存続断念と運動の持続と変容、と期を劃しながら分析する。そして採算性と安全性を求める事業者・受益と負担の公平性を求める自治体に対して、高校生と沿線住民が存続運動を通して構築した〈存続の論理〉を明らかにする。この〈存続の論理〉とは事業者・自治体の領域縮小により「生活（圏）の危機」に直面する年少者や高齢者の生活を支えるため、市民出資型鉄道会社という新たな事業枠組みの可能性を射程に入れたものである。

1 問題の所在

1-1 地方鉄道の存続危機：社会学的探究課題の設定

鉄道事業法の改正（2000年）にともなう需給調整規制の撤廃によって、近畿日本鉄道北勢線の第三セクター化（→三岐鉄道、2003年4月）、京福電気鉄道越前本線・三国芦原線の第三セクター化（→えちぜん鉄道、2003年9月）、JR可部線の一部廃線（2003年11月）、名古屋鉄道三河線の2区間廃線（2004年4月）というように、全国各地で地方鉄道の存廃論議が浮上するようになった。今回の法改正により退出規制が許可制から1年前の事前届出制となり、鉄道事業者の不採算路線からの自由な撤退が法的に容認されたためである。結果として法改正以降2005年3月末までに25路線が廃線

となっている。

地方鉄道の存続危機にあたっては「第三セクター」化、つまり公的サービス領域の拡大により問題解決がなされる場合もある。しかし転換期以降のケインズ主義的福祉国家の財政危機（危機管理そのものの危機）、および新自由主義的なその再編（「小さな政府」を目指した地方分権改革）によって行政は公的領域を縮小させる傾向にあり、存続要求の行政需要化は困難なものとなる。それゆえ廃線危機を脱したえちぜん鉄道では、マイルール意識にもとづく沿線住民出資（共的領域の拡大）を含めた存続支援体制を作り出している。以上が今日における地方鉄道存廃問題の基本構図である。

それでは交通経済学・交通工学ではなく社会学が地方鉄道存廃問題を取り上げる意義とは何か¹。ここでは2つの点から考えてみたい。

第一に、「国民皆免許」時代と言われる今日、マイカー所有者は廃線に直面しても以前と変わらない生活を送ることができる一方、「通学の足」を持たぬ年少者・「生活の足」を持たぬ高齢者は「生活（圏）の危機」に直面し、地域生活の再編を否応なく迫られることを指摘できる。地方鉄道存廃問題はこのように問題の構造自体が共約可能的ではなく、生活上の必要に関する共通視点の成立しがたい状況に置かれている。住民運動団体は組織化・討議実践を通していかに共約不可能（incommensurable）な存続要求を公共政策へと組み込んでいくか（生活の共約可能性に関する新たな論理構築を通した、制度上の公共的意思との対抗）、逆にどのような点でそうした組み込みが不可能となるか。これはすぐれて運動論的な探究課題であろう。

第二に、存廃問題の投げかける「地方都市における公共交通のあり方」は、かつての観光路線・通勤路線といった個別・具体的な文脈において争点化されるという事実を付け加えねばならない。そして中心となる問題解決主体とその志向性の違いにより（事業者の経営方針・自治体の意思決定・利用者の存続運動）、甲の場合になされた制度的対応（公的支援による路線維持など）が乙の場合にはなされない、丙の場合になされた非制度的対応（利用者による応援団的募金など）が丁の場合にはなされないといった差異を生じる。いかなる主体が廃線という事業者の領域縮小、サービス供給主体の不在を埋めようとするのか。ここに存廃問題が浮上する地域社会のローカリティ把握が求められよう。

以上のような探究課題を念頭に置いた上で、本稿は日立電鉄線の存続を求める高校生と沿線住民の運動展開過程について、日立電鉄の廃線方針発表と「高校生生徒会連絡会」の結成（2節）、「市民フォーラム」の発足と国土交通省の廃線

容認（3節）、常陸太田市の存続断念と運動の持続と変容（4節）と期を劃しながら分析する。そして採算性と安全性を求める事業者・受益と負担の公平性を求める自治体に対抗した、高校生と沿線住民の運動展開にともなう〈存続の論理〉の高次化と廃線後の変容を明らかにするものである²。

1-2 日立電鉄線の概要：開業から廃線方針発表までの歴史

日立電鉄線は1928年12月に常北電気軌道株式会社の大甕—久慈浜間として開通、翌年に久慈浜—常北太田間が完成した（図1）。開業後しばらくの間は業績不振に悩んでいたものの、日中戦争勃発にともなう軍需関連産業の好況を反映した日立製作所多賀工場・国分工場を核とする関連・下請企業の集積により、1940年前後から「日製」への通勤需要が増加し経営状況は好転する。そして1941年に日立製作所の資本傘下となり日立電鉄株式会社へと社名を変更、1947年には大甕—鮎川間が完成し全線開通となる（日立電鉄 2005; 白土 2004）。電鉄線は全長18.1 kmのうち約13 kmが日立市内を、



図1 日立電鉄線路線図

残りの区間は常陸太田市内を走っており、前者が住工近接型の市街化区域であるのに対して、後者の多くは市街化調整区域である。沿線人口（各駅から半径 500 m 圏内）は約 8 万人であり、沿線には国立大 1 校・私立大 1 校・私立短大 1 校・県立高 9 校・私立高 2 校が立地している。

年間旅客輸送量は 1961 年度にピークの 717 万人を記録したが、産業構造の転換による企業経営合理化（1970 年代）・バブル経済崩壊後の長期不況（1990 年代）にともなう「日製」従業員数の減少により、2002 年度末時点の年間輸送人員は 177.1 万人（通勤定期客 65.7 万人、通学定期客 46.8 万人、定期外客 64.6 万人）、輸送密度（路線 1 km・1 日当たりの平均乗客数）は 1,516 人にまで落ち込んだ（図 2）。これは対 1988 年度比 46.8%、対前年度比 87.0% の水準であり、毎年 10% 前後の数字で利用者減少が続いてきたことが分かる。

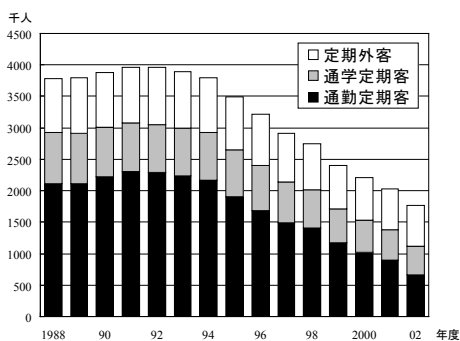


図 2 日立電鉄線輸送人員の推移

注：寺田（2005）より作成

この間 CTC 導入（1969 年）・ATS 導入（1995 年）といった鉄道設備の近代化、無人駅化（1968 年）・ワンマン化（1971 年）などの経営合理化、および 3 度の運賃改定がなされたものの 1988 年には赤字路線に転落し、2002 年度末時点の

営業収入 3.5 億円・営業損益 0.6 億円・累積債務 2.5 億円、営業係数（100 円の収入に要する費用）は 117 となった（図 3）。このような状況を踏まえて 2003 年 10 月、日立電鉄株式会社は「日立電鉄線廃止計画の検討に関する件」を日立・常陸太田両市に提出したのである。

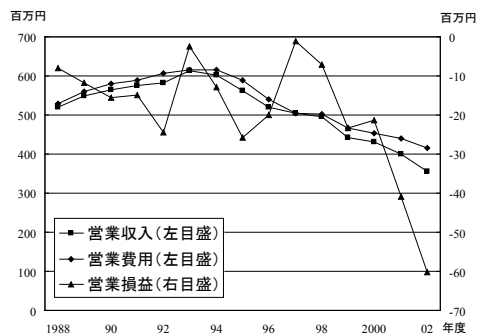


図 3 日立電鉄線営業損益の推移

注：寺田（2005）より作成

2 日立電鉄の廃線方針発表と「高校生徒会連絡会」の結成（2003 年 10 月～2004 年 3 月）

2-1 事業者と沿線自治体の動向：廃線の手続き的正統性の確立

日立電鉄は 2003 年 10 月の廃線方針発表後、2004 年 1 月に「日立電鉄線廃止問題対策実務者会議」（日立電鉄・日立市・常陸太田市・茨城県・国土交通省関東運輸局により構成）において廃線に至る経緯を説明し、2 月の定例取締役会で「2005 年 3 月 31 日廃線」を全会一致で決定した³。利用者減少にともなう営業損益・累積債務の拡大のため、年間 1.2 億円強の安全整備費を捻出できなくなったことが廃線の主な理由である。翌 3 月、関東運輸局に鉄道事業廃止届出書を提出したが、利害関係者の意見聴取なきまま 5 ヶ月で廃線の結論に至ったことに沿線利用

者は驚くほかなかったという⁴。このように採算性と安全性を理由として、事業者は電鉄線廃止（それにともなう代替バス輸送）を機関決定したのである⁵。

この間の沿線自治体の対応をまとめる。日立市と常陸太田市は2003年10月に電鉄線存続を求める要望書を、翌年2月に1年間の廃止延期を求める要望書を日立電鉄に共同提出する。しかし「現実的対応として路線バスによる代替輸送の検討も始めたい」（2004年3月9日付読売新聞茨城版朝刊）とのK日立市長の議会答弁を境に、両市の足並みは乱れる。常陸太田市W市長は日立電鉄・沿線自治体・県のみならず沿線利用者も含めた「対策協議会」の設置を呼びかけ、市議会も「日立電鉄線の存続に関する意見書」を全会一致で可決する。対照的に日立市議会は同様の意見書を賛成6（未来クラブ・共産党）：反対25（市政クラブ・民主クラブ・公明党）で否決、市設置の審議会「公共交通のあり方を考える会」でも電鉄線存廃問題は一部の地域・利用者が抱える問題として、公的支援の対象とは考えられなかったという。このように受益と負担の公平性を理由として、自治体（とりわけ日立市）は公的資金の不投入を意思決定したのである。

一方、茨城県は関東運輸局による収支見直し試算を県議会総務企画委員会において公表するものの、H県知事は「両市もお金を出して、会社側もいろいろ合理化・効率化を図っていったら、一緒に維持していこうということになれば、県もある程度の支援はやっていかなければいけない」（2004年4月2日定例記者会見）と言うにとどまる。日立電鉄試算（年間赤字額は約2億円）を根拠に電鉄線廃止・代替バス輸送を求める日立市と、関東運輸局試算（年間赤字額は0.7～0.8億円）を根拠に電鉄線存続を求める

常陸太田市の合意形成に向けた県のリーダーシップは以後も見られることがなかった。

2-2 沿線高校生の組織化：地域定着的な生活に裏付けられた〈存続の論理〉

電鉄線存続に向けた基礎自治体レベルの統一戦線が成立せず、沿線住民の意見聴取の機会すら作られない状況において、いち早く立ち上がったのが常陸太田市の高校生たちである。早い段階における高校生の取り組みは年1～2回の頻度で意見交換・行事交流を続けてきた市内4校の生徒会ネットワーク「4校懇談会」の存在、および鹿島鉄道存続運動をリードしてきた「かしてつ応援団（鹿島鉄道中高生生徒会連絡会）」⁶との意見交換による部分が大きい。廃線方針発表直後の2003年11月に行われた「4校懇談会」は電鉄線存廃問題を沿線高の生徒会活動としての重要課題と位置づけ、そのうち佐竹高・太田二高・里美高の3校により「日立電鉄線の維持存続をもとめる高校生徒会連絡会（ちん電守ろう会）」が結成される（2004年1月31日、以下「高校生徒会連絡会」と略称）。

高校生による存続運動の出発点には、電鉄線を利用している在校生の通学上の不便と受験を控えた中学3年生の進路選択への影響という「生活の危機」があった⁷。

この辺は親が共働きの子が多いんで、バスを使って学校に来るしかない。親に負担をかけられないし、だからといって自転車で通える範囲じゃないから仕方なく……。

なんでこんな進路選択ギリギリの時に言うんだ。行きたい学校に行けなくなって、夢を諦めるような子が出るのが嫌だ。電鉄線がなくなるから日立の高校に行かないっていう子

も、けっこういたんです。(いずれも「高校生徒会連絡会」生徒ヒアリング 2004.11.11)

在校生の通学手段と受験生の進路選択は、代替バス輸送にともなう運賃上昇と定時性悪化により問題化する。代替バスの通学定期には特殊運賃体系(廃線後1年間に限り運賃上昇率は電鉄線の6%高に抑制)が導入されたにもかかわらず、2005年度新入生の進学傾向に関して、常北太田駅から徒歩10分のO高では日立市南部の3中学からの合格者が11人に半減、鮎川駅が最寄りのT高では常陸太田市内4中学からの志願者がゼロとなった(前年度は6名)⁸。約650名を数えた電鉄線利用者の中には廃線により片道2時間かけて通学せざるをえない生徒、雨天時には道路渋滞のため1本前の代替バスに乗らねばならない生徒もいるという。「私たち高校生の通学の足を奪わないでください」という高校生の怒りは、まさにこうした事態を予期していたのである。

また長期的には、廃線により加速化する高校統廃合という「生活圏の危機」も見出される。

茨城県の高次教育が抱えている問題に高校再編があります。電車がなくなると通学してくる生徒が減るから、そのことは高校がなくなる可能性を持つわけです。通学を保障しよう、学校を守ろうと思ったわけです。(「高校生徒会連絡会」顧問ヒアリング 2005.3.18)

茨城県では「県立高等学校再編整備の基本構想」(目標年次平成22年度)にもとづき、1学年4～8学級(生徒数160～320名)を適正規模とする県立高の再編整備が進行中である。とりわけ日立・常陸太田両市を含む第1通学区では目標年次までに約850名の生徒減が予

想され、学校の小規模化を防ぐために高校統廃合の必要性が指摘されている。実際、「高校生徒会連絡会」に加盟している里美高は2006年度に太田二高の分校となることが決定しているのである⁹。電鉄線廃止・代替バス輸送による進学傾向の変化は入学者の減少だけでなく、長期的には高校再編を加速する可能性も含んでいる。

この点において高校生による存続運動は「通学の保障」という側面のみならず「学校を守る」という側面も有するものであった。「私たちが困るけれども、5年後・10年後の私たちの後輩も困る」という彼らの言葉には、「生活の危機」(在校生の通学手段・受験生の進路選択への影響)と「生活圏の危機」(高校生が社会的諸関係を取り結ぶ場である学校の統廃合)との接続が見られよう。この言葉にこそ、地域定着的な生活のあり方に裏付けられた「高校生徒会連絡会」の〈存続の論理〉が示されているのである¹⁰。

以上の「生活(圏)の危機」の自覚化を踏まえ、「高校生徒会連絡会」は「日立電鉄線の維持存続を求めるフォーラム～高校生など利用者の声を聞いてください」を開催、電鉄線廃止・代替バス輸送にともなう通学不便・進学先減少・運賃上昇・高齢者負担増・交通渋滞・環境悪化を訴える。また県と両市に「日立電鉄線の維持存続をもとめる要請書」を提出、「対策協議会」設置と公的支援を求めて両市職員・県職員との懇談を行うとともに、近隣中学・高校および沿線住民から25,431筆にのぼる署名簿を集める(2004年2～3月)。これ以降も「日立電鉄線の維持存続と交通システムについて考える学習会」(同年4月)、県知事・電鉄常務との懇談(同年6～7月)、「ちん電はみんなの財産だ!シンポジウム」(同年10月)というように、「高校生徒会連絡会」は教員の課題提示・生徒の問題

発見を通して、学習と運動を両輪とした活動を続けていく¹¹。

しかし「高校生徒会連絡会」による存続運動には「壁」があった。電鉄線沿線 11 校に共闘を呼びかけるも、進学校と中堅校での存続運動に対する温度差・私立校における運動への心理的抵抗によって、結成 2 ヶ月後に日立市内の日立商高・日立工高が追加参加するにとどまる。沿線住民への「乗って下さい」との呼びかけも乗降客数の目に見える増加にはつながらず、「かしてつ応援団」で成果をあげた駅清掃ボランティアの申し出は日立電鉄に拒絶されている。また高校生の存続運動は「対策協議会」設置・公的資金投入を要求する一方、実現可能な存続策を提示するという点では限界も有していた。「高校生徒会連絡会」による「生活（圏）の危機」のテーマ化を受けとめる上でも、ここに沿線住民の組織化を通じた〈存続の論理〉の高次化が求められることになる。

3 「市民フォーラム」の発足と国土交通省の廃線容認（2004 年 4 月～ 8 月）

3-1 廃線のスケジュール化：存続から代替への自治体方針転換

「高校生徒会連絡会」の結成に比して沿線住民による存続運動のスタートは遅かった。廃線方針発表から廃止届提出までの期間、日立市内の 2 つのコミュニティ推進会¹²、自営業者の O 氏率いる「大沼学区コミュニティ推進会」と企業 OB の S 氏率いる「水木学区市民運動推進会」による署名活動・要請書提出が見られたのみである（各 7,475 筆・4,401 筆、2004 年 1～3 月）。彼らは政治的に同質化・平準化された企業城下町・日立の「無関心 - 不関与の地域政治構造」において¹³、廃線により自家用車を持たない人

びとが外出困難となってコミュニケーション不足に陥るという「生活の危機」を問題化したのである。

今は車で上り下りしてはいますが、やがて車を運転できなくなる年代にさしかかった時に買い物をどうするのか、移動手段をどうするのか。地域と個人・地域と家庭といった関係も非常に希薄になってしまう。（「市民フォーラム」事務局ヒアリング 2004.10.23）

お年寄りにとって、外に自分の足で出ること・自分の目で見えて物が買えることが、やっぱり生きがいなんです。毎週ちゃんと行き場があることが必要なんです。（「市民フォーラム」座長ヒアリング 2005.3.22）

これは団塊世代の定年退職者が増えつつあるなか、高齢世代をはじめとする「交通弱者」に「生活の危機」（社会的諸関係の維持・拡大の困難）が非一律的・集中的に現われる事態を指している。廃線により「買物・通院の足」を奪われる高齢者は「ここはバス停までも遠く、電鉄線がないとどこにも行けない」（2004 年 10 月 27 日付茨城新聞朝刊）との思いを抱き、生活の質を低下させることが考えられる。

また廃線にとまなう代替バス輸送・自動車通勤への移行は周辺交通量を増加させ、朝夕ピーク時の国道 6 号（JR 常磐線と平行；1,100 台/h）・国道 245 号（電鉄線大甕駅以东と平行；950 台/h）・国道 293 号（電鉄線大甕駅以西と平行；800 台/h）ではさらなる渋滞悪化が予想される。特定の世代・階層、特定地域の住民への影響にとどまらない「生活圏の危機」がここに見出される。

4月以降、電鉄線に平行する道路では大渋滞が起こるんじゃないでしょうか。人口が減少しているとはいえ、まだまだ朝晩の通勤・通学の時間帯に集中するんですよ。（「市民フォーラム」座長ヒアリング 2004.10.23）

以上の論理展開は、企業OBのY氏率いる「大甕学区コミュニティ推進会」・教員OBのS氏率いる「坂下地区市民運動をすすめる会」による署名活動・要請書提出（各2,352筆・6,951筆、2004年4月）という、存続運動の拡大・浸透と並行している。しかし(1)行政の公的支援による電鉄線存続の再検討、(2)沿線住民に対する説明責任と積極的な情報公開、(3)万一の廃線時の代替交通機関の確保を求める要請書が、数回にわたって事業者・自治体に出されたにもかかわらず、電鉄線廃止・代替バス輸送をめぐる協議は次のように実務者レベルでなされるままである。

2004年5月、日立電鉄から提出された廃止届出書にもつぎ国土交通省関東運輸局による意見聴取会が開かれる。席上、日立電鉄は電鉄線廃止にともない新規バス路線の開設・既存ダイヤの改正を行うことを、日立市は利用者漸減の状況に照らして代替バス輸送でも支障がないことを、常陸太田市は通勤・通学利用者や高齢者のために公的支援をしても電鉄線を存続させる必要があることを、茨城県は沿線住民の交通手段確保のために関係者間の議論や調整を進める必要があることをそれぞれ表明した。翌6月には日立電鉄に対して「繰り上げ廃止は公衆の利便を阻害する恐れがあり不適切」との国交相通知がなされたが、これは日立電鉄の鉄道事業からの撤退が法的に容認されたことを意味している。

このように「2005年3月31日廃線」が正

式にスケジュール化することにより、茨城県と常陸太田市はそれ以前とは異なる姿勢を見せるようになる。これは新規バス路線開設にともなう許認可とルート・本数・運賃の調整に半年程度の準備期間を要するためであり、県は9月頃までに存続／代替の方向性を固める必要があるとの見通しを、常陸太田市は電鉄線存続と同時に代替バス輸送についての議論も進める考えを示す。一方、日立市は株式会社日立電鉄バスとの協議により代替バス輸送のアウトラインを作成、1月以降中断していた「実務者会議」を電鉄線廃止を前提として再開する（2004年8月）。

3-2 沿線住民の組織化：〈存続の論理〉の高次化による存続の正当性の主張

沿線住民の意見聴取なきままの事業者撤退の法的容認・電鉄線存続から代替バス輸送への自治体方針転換により、高校生と沿線住民による個々別々の存続運動は連帯せざるをえない状況へと立ち至った。そこで団地内のバス減便に直面している「塙山学区住みよいまちをつくる会」を率いるN氏（企業OB夫人）を座長、「未来クラブ」（日立市議会派）のI氏を事務局として、大沼学区・水木学区・大甕学区・坂下地区の各沿線コミュニティ推進會会長、常陸太田市内のまちづくり団体「まいづる塾」代表A氏、「高校生徒会連絡会」顧問S氏および日立・常陸太田両市の存続賛成派議員有志（未来クラブ・共産党など）を中心とする存続運動のネットワーク「日立電鉄線を存続させる市民フォーラム」（2004年4月4日、以下「市民フォーラム」と略称）が発足する。

「市民フォーラム」は沿線住民と高校生、議員など約100名によるアピール行動（存続を求めるパンフレットの配布）を皮切りに、「ちんでん春うらら ふれあいサクラまつり」「ちん

電に乗ってエキササイズ・ウォーキング」(2004年4月)、「残したい風景」作品(写真・絵画)の募集(同年6月)といった参加型イベントを通して「乗って残そう運動」を展開する。他方で日立電鉄・日立製作所・日立市・常陸太田市・茨城県・国土交通省関東運輸局への要請書提出、電鉄社長・「日製」担当部長・両市市長・県知事・国交省鉄道局担当官・関東運輸局担当局長との懇談、万葉線・えちぜん鉄道・北勢線など存続に成功した沿線自治体の担当職員・運動リーダーからのヒアリングを行う(同年4~7月)。

そして「市民フォーラム」メンバーは相互の討議実践を通して、電鉄線を視野に入れたまちづくりが行政にも企業にも、住民にすまなかったことに気づくと同時に¹⁴、恩恵的な「地域対策」(相沢1995)すなわち従業員用の医療・福祉・文化施設の地域開放への依存による生活基盤の脆弱さに思い到る¹⁵。「次はバス、次はたぶん病院ですよ」という言葉に示されるように、メンバーは全般的な「生活圏の危機」(社会的諸関係を取り結ぶ場・手段の縮減)へと問題意識を拡大・深化させるのである。

公立病院を作らなくたって企業の病院がある。電鉄線は企業が運行してくれる。バスもそう。そりゃ楽ですよ、行政は金出さなくて済んじゃったわけで。でも、企業は「企業の論理」で切ってくるわけですから、その時に自立したまちの運営ができるのか。ちょっと無理でしょうね、今のままでは。(「市民フォーラム」事務局ヒアリング2004.10.23)

ここでは話をバスに限定して考えよう。1992年度2,500万人を数えた日立電鉄バスの輸送人員は10年間で約75%減の580万人となり、運賃改定・分社化に加えて減便・系統廃

止が続いている。道路運送法改正によりバスについても需給調整規制が撤廃され、広域的・幹線の路線以外のバス路線維持が市町村の役割とされた今日、バス転換にともなう利用者減少(全国的に代替バスへの転換率は30%台にとどまる)は数年後のバス減便、引きつづく年少者・高齢者の移動困難、交通量増加による道路混雑という悪循環を生起せざるをえない。それゆえ「市民フォーラム」は代替バス輸送ではなく、あくまで電鉄線存続にこだわるのだ。「たった一人の足が確保されることが、どんなに波及効果を持っているか」という運動者の言葉に、「市民フォーラム」の原初的な〈存続の論理〉が示されている。

しかし電鉄線廃止・代替バス輸送という実務者レベルの機関決定・意思決定に対して、上記のような存続へのこだわりだけで対抗することは難しい。「市民フォーラム」は運動要求の正当性を確立するために〈存続の論理〉を高次化——鉄道利用者の存続要求を道路利用者も含めた要求として再定式化し、こうした生活の共約可能性に関する新たな論理を公的資金投入の根拠とする——させなければならないのである。そのためメンバーは「地方都市における公共交通のあり方」に関する問題提起を通して、事業者が求める採算性と安全性、自治体が唱える受益と負担の公平性——それは利用者にとっての鉄道とバスとのモード差を考慮に入れず、代替バスのルート・ダイヤ設定により市民生活の再編を必然化する——を批判的に検討する必要に迫られる。

行政が主体になって民間がそのサポートに入るといように公共交通の組み立て方を変えないと、地方の公共交通なんて存続すると自体が無理ですよ。(「市民フォーラム」事

務局ヒアリング 2004.10.23)

モータリゼーションと少子高齢化がいつそう進展する地方都市では、鉄道・バスの需給調整規制撤廃下、従来型の公共交通の観念つまり内部補助による民間事業者の独立採算制によって交通システムを存続させることはできない。路線維持のためには自治体ごとに地域交通計画を策定し、それにもとづき鉄道・バス事業を部分的に公共政策化することが求められる（必要生活手段の社会化）。しかし鉄道路線維持は地方交付税基準財政需要額の算入対象にはならないという地方財政の構造問題に加えて、日立製作所のリストラクチャリングにともなう法人税収減少¹⁶、「平成の大合併」途上における行財政基盤強化のための周辺町村の編入合併により¹⁷、日立・常陸太田両市とも電鉄線存続のための公的資金投入には消極的な姿勢を示すこととなる。ここにおいて沿線住民自身が「生活の足」の主体的な確保を課題化するのである。

存続を求めるといふ運動のパターンを超えて、私たち自身が運行存続を主体的に切り出す。市民・行政・企業が出資する鉄道事業体、われわれはこれを「第四セクター」という風に捉えているんです。（「市民フォーラム」事務局ヒアリング 2004.10.23）

「市民フォーラム」の〈存続の論理〉のさらなる高次化を下支えするのが、『日立電鉄線存続に向けた市民報告書（電鉄再生プラン）』（環境自治体会議 環境政策研究所 2004）である。これは「市民フォーラム」の調査委託にもとづき「環境自治体会議 環境政策研究所」K主任研究員・「計量計画研究所」M氏が中心となって作成し、「高校生徒会連絡会」と「市民フォー

ラム」の共催による「ヤーヤーちゃん電祭り 鉄道まちづくりサミット in 常陸太田」において報告されたものである（2004年8月）。本報告書が電鉄線存続運動に与えた理論的インパクトとしては、次の2点を指摘できるだろう。

第一に、基盤所有と運行業務を兼ねた従来の鉄道経営とは異なる「上下分離方式」という新たな事業形態である。これは経営悪化の著しい上毛電気鉄道・上信電気鉄道に関する「群馬型上下分離」のように、「生活交通において重要な役割を担う鉄道基盤は道路と同じ社会基盤である」（角田 2004:32）との論拠にもとづく鉄道設備の保有と管理（上下のうち下）に対する公的支援枠組みのことである。日立電鉄線の場合にも、列車運行会社「ひたちモビリティ」と設備保有会社「ひたちエステート」の上下分離による存続が年間2.9億円の外部補助（沿線自治体・県の公的支援、国の補助金など）により可能とされたのである。

第二に、上記の外部補助をはじめとする公的支援の根拠となる、従来の採算性とは異なった「社会的費用便益」という新たな評価基準である。こうした費用便益分析にもとづき、南海電気鉄道貴志川線（和歌山県）の場合には7.0倍の社会的費用便益比（10年間の総便益124.4億円、総費用17.8億円）が決め手となり沿線自治体・県による公的支援枠組みが整えられた（辻本 2005）。日立電鉄線の場合にも、10年間の総便益127.4億円（鉄道利用者便益・道路利用者便益・環境便益）・総費用24.5億円（供給者費用）、つまり5.2倍の社会的費用便益比が沿線自治体・県による公的資金投入の根拠とされたのである。

この「電鉄再生プラン」は、とりわけ廃線によって地域生活の再編を迫られる年少者・高齢者の生活要求（「通学の足」の保障・「生活の足」

の確保)を行政需要に組み込むための理論武装である。それは鉄道利用者のみならず道路利用者の社会的便益(時間価値の損失の回避)を含めることで、前者の共約不可能な存続要求を後者も含めた共約可能な要求として再定式化し、このような生活の共約可能性に関する新たな論理を公的資金投入の根拠とすることによって、鉄道資産・鉄道運行の上下分離による存続の正当性を確立しようとするものである。以上を踏まえて「市民フォーラム」は電鉄線存続に向けた対抗計画(市民出資型鉄道会社の設立構想)を打ち出す。それは事業者の撤退にともなうサービス供給主体の不在を沿線自治体・県の公的資金だけではなく、沿線住民出資という共的領域の拡大により埋めようとする新たな事業枠組みだと言える。ここに「5年後・10年後の私たちの後輩」と「たった一人(の高齢者)の足」に照射した〈存続の論理〉の高次化が看取されよう。

4 常陸太田市の存続断念と運動の持続と変容(2004年9月～)

4-1 後継事業者による運行存続の断念：市民鉄道会社設立構想の頓挫

2004年9月、日立電鉄バスは常北太田一大喪間を基本路線とする代替バス輸送の最終案(新設路線5・停留所30、電鉄線と比べて平日2便増・休日6便減)を「実務者会議」において決定する。それは行政サイドからの強い要望により電鉄線の全ての駅をカバーするなど、電鉄線利用者のニーズにも一定程度配慮した内容であった。一方、電鉄線存続を求めている常陸太田市は同年8月、市公式ホームページで日立電鉄に代わる鉄道事業者を全国公募する。岡山市内で路面電車を運行する岡山電気軌道株式会

社からの照会があったものの、鉄道資産を取得しない上下分離方式を条件とする岡山電軌に対して、常陸太田市は鉄道資産と鉄道運行の一体的継承を求めたため、両者の交渉は中断する。このような上下一体方式への固執に看取されるのは、常陸太田市行政当局の電鉄線存続計画が「電鉄再生プラン」等にみられる存続のための新たな体系(社会的費用便益、上下分離方式など)を取り入れることなく、その点で戦略的に不十分だった事実である。

交渉決裂は即「2005年3月31日廃線」を意味する。存続可能性の消滅を危惧する「市民フォーラム」メンバーは日立地域にとって電鉄線が持つ意味・沿線住民と高校生の存続への願いを岡山電軌I常務に伝え、来県を要請する。I常務は「鉄道存続を願う市民の方がそこまで一生懸命なのに、企業として放っておくわけにはいかない」(2004年9月14日付読売新聞茨城版朝刊)との思いから常陸太田市役所を訪問、(1)鉄道事業に必要な具体的経営指標の提供、(2)事業者と沿線自治体の協力体制の確立、(3)地元主体の運行会社の設立を条件として協議再開を申し入れる。以上に運動して「市民フォーラム」は日立電鉄撤退後の受け皿となる市民出資型鉄道会社の設立を決定する。これは部分廃線となったJR可部線再生運動(「太田川鉄道株式会社」)をモデルとし、1株5万円の株式200口を沿線コミュニティ・沿線自治体・地元企業から、1口1,000円の応援団の募金を高校生などから集めることにより、列車運行事業と沿線まちづくり事業を一体的に進める株式会社(資本金1,000万円・株主15人)である。「電鉄再生プラン」の提言内容を踏まえた市民鉄道会社の設立構想は、国家と市場が活動領域を縮小させる中での社会的事業(social enterprise)という可能性をもっていたと言えよう。

こうした運動展開に対して茨城県知事は「事業を直接応援できる動きが非常に少なかったが、やっと熱意ある動きが出てきた」（2004年9月16日定例記者会見）との評価を示し、9月下旬には県と常陸太田市の職員が岡山電軌を訪問、運行存続にかかる公的負担額の試算を正式に依頼する。しかし日立市は市民鉄道会社への参加意思がないことを表明、日立電鉄も従業員の転籍・鉄道資産の譲渡に難色を示し、これにより沿線自治体の協力・地元企業の出資という市民鉄道会社の設立条件が崩れることになる。そして岡山電軌による10年間の公的負担額の試算提示（上下分離方式の場合には20.8億円、上下一体方式の場合には35.5億円）に対し、常陸太田市長は財政規模（2000年度の歳出入約150億円）に比して過大な公的負担・今後の収支悪化による負担増加の可能性を理由として、後継事業者による運行存続を断念する（2004年10月）。この常陸太田市の断念表明は電鉄線廃止・代替バス輸送の最終的決定に他ならず、2005年3月31日、日立電鉄線は開業から77年の歴史に幕を閉じることになったのである。

*

ここで廃線後の事業者・自治体の動向について簡潔に論じる。日立電鉄は株式会社日立電鉄ホールディングスを介した株式会社日立製作所の第三者割当増資により債務超過を解消し、バス・観光・サービス部門を合併、路線バス事業を中心として収益力の向上を図る（2005年6月）。また自治体（日立市）は路線バス減便・電鉄線廃止により公共交通空白地域となった市南部の坂下地区において、同年8月から3ヶ月間、移動手手段確保のための乗合タクシー走行実験を行っている（平日の9～16時、1日6便）。日立市行政当局においては、公共交通空白地域

（空間的空白）に関する制度的対応の必要性が部分的ながらも諒解されている反面、公共交通不便地域（時間的空白）については地域住民の共同実践（後述）に委ねられている事実がここに認められる。

4-2 廃線による〈存続の論理〉の変容：水郡線存続応援活動・高齢者移動支援事業

最後まで電鉄線存続を模索していた常陸太田市の断念表明により「市民フォーラム」も株式会社設立を断念、廃線後の交通渋滞・環境悪化のチェックへと運動方針の転換を迫られる。「日立電鉄線を存続させる市民フォーラム」から「公共交通を考える市民フォーラム」への名称変更には、メンバーの次のような運動総括の思いが込められている。

日立のまちにとって交通とは何か、市民生活の中で交通をどう維持すべきかに関する整理が、やっぱり不十分だった。私たちが日立電鉄の延長線上でこの運動を捉えすぎてしまった。（「市民フォーラム」事務局ヒアリング 2004.10.23）

しかし市民鉄道会社設立構想の頓挫は「運動の終わり」ではない。「私たちが困るけれども、5年後・10年後の私たちの後輩も困る」と考える「高校生徒会連絡会」は年少者の「通学の足」の保障を、「たった一人の足が確保されることが、どんなに波及効果を持っているか」と考える「市民フォーラム」は高齢者の「生活の足」の確保を、個人の自助努力により対応すべき問題とすることなく、廃線後も次のようにテーマ化し続ける¹⁸。

「高校生徒会連絡会」は県北公共交通の要であり高校生の利用者も多い、JR水郡線へと運

動目標を転ずる。水郡線は旧国鉄分割民営化（1987年）時に「特定地方交通線対策」として廃線候補に挙げられており、高校生の中には「電鉄線がなくなって、水戸に行ける電車もなくなったら常陸太田は終わり」との思いが強い。また2006年度入試からの「全県1学区制」施行にともない、県北地域の高校生にとって「行きたい学校に行く」ための「通学の足」の確保は重要な課題となる。それゆえ「高校生徒会連絡会」は「第1回高校生水郡線サミット」を開催（2005年10月）、学習活動・要望書提出を通して水郡線沿線高の新たなネットワークづくりを模索する。

一方「市民フォーラム」は複数市町村にまたがる広域生活圏（を結ぶ鉄道）から小中学校区を単位とする日常生活圏（を結ぶ「生活の足」）へと存続対象を変更させ、バスが減便された日立市内の西側丘陵団地を中心に地域集会所の生きがい支援活動への高齢者の「足」の確保を図る。これは時間（週1回の活動日）と対象（会員登録した高齢者）を限定し、コミュニティ組織とタクシー業者との協働（collaboration）によって乗合方式で団地内の移動を支援するものである¹⁹。さらに大量輸送型公共交通（電車・バス）と個別的私的交通（自家用車）の中間形態である「コミュニティ交通システム」の構築により、「買物・通院の足」の充実を試みる。

日立電鉄線存廃問題の投げかけた「地方都市における公共交通のあり方」に対する高校生と沿線住民の新たな課題提示は、電鉄線を「私たちの力で守ることができなかった」無力感とともに、年少者・高齢者の「足」について「私たちが対応できることを考えなければ」との使命感を含んでいよう²⁰。「高校生徒会連絡会」は「通学の足」を保障するための水郡線存続応援活動（制度的対応への志向性）、「市民フォーラム」

は「生活の足」を確保するためのコミュニーナルな移動支援事業（非制度的対応への志向性）というように廃線後の運動の位相を異にするが、そこには存続運動を通して醸成された〈存続の論理〉の形を変えた持続が看取される。これが電鉄線存続運動の今日的到達点である。

5 おわりに

本稿は日立電鉄線の存続を求める高校生と沿線住民の運動展開過程について、日立電鉄の廃線方針発表と「高校生徒会連絡会」の結成（2節）、「市民フォーラム」の発足と国土交通省の廃線容認（3節）、常陸太田市の存続断念と運動の持続と変容（4節）と期を劃しながら分析してきた。最後に「高校生徒会連絡会」と「市民フォーラム」の約1年半にわたる存続運動にみられる〈存続の論理〉の展開過程をまとめておこう。

電鉄線廃止・代替バス輸送という事業者の機関決定・自治体の意思決定に対して、「高校生徒会連絡会」と「市民フォーラム」は「交通弱者」に集中的に現われる「生活（圏）の危機」を自覚化した。「私たちも困るけれども、5年後・10年後の私たちの後輩も困る」「たった一人の足が確保されることが、どんなに波及効果を持っているか」といった言葉に、年少者・高齢者の生活要求を問題化する原初的な〈存続の論理〉が示されている。これを踏まえて高校生と沿線住民は事業者・自治体の手続き的正統性への異議申し立て（沿線利用者を含めた「対策協議会」の設置要求など）を行ったのである。

しかし国交相通知にともなう廃線のスケジュール化により異議申し立てから代案提示への運動展開が求められることになる。「市民フォーラム」は〈存続の論理〉を高次化する必要に

迫られるのだ。彼らは「生活（圏）の危機」に関する討議実践・社会的費用便益分析などの理論武装を通して、鉄道利用者の共約不可能な存続要求を道路利用者も含めた共約可能な要求として再定式化し、これを根拠として上下分離の市民鉄道会社という対抗計画を提示したのである。以上の理論的把握・具体的構想により「市民フォーラム」は〈存続の論理〉の正当性を確立し、事業者・自治体の手続き的正統性に対抗したと言える。

この市民出資型鉄道会社とは福祉国家の財政危機と新自由主義的な再編によって活動領域を縮小させつつある公的主体の財政負担だけではなく、沿線住民出資という共的領域の拡大によりサービス供給主体の不在を埋めようとするものである。以上の射程をもつ社会的事業の展開によって「市民フォーラム」は電鉄線存廃問題の「解決」（制度的解決と非制度的解決の混在）を図ろうとしたものの、公的負担額試算を踏まえた自治体（常陸太田市）の存続断念により市民鉄道会社という新たな事業枠組みは現実態へと架橋することができなくなった。

そこで「市民フォーラム」は広域生活圏（を結ぶ鉄道）から日常生活圏（を結ぶ「生活の足」）へと戦線を縮小させ、コミュニティ組織とタクシー業者との協働により公共交通不便地域（路線バス減便地域）での高齢者移動支援事業に着手する。これは公共交通空白地域とは対照的に行政需要化できない高齢者の「生活の足」を確保しようとするコミュニティ単位の市民的事業であり、ここに「市民フォーラム」の〈存続の論理〉の持続と変容が看取されるのである。以上のコミュニカルな実践にこそ、今日の「生活（圏）の危機」における新たな地域再生の担い手を見出すことができるだろう。

*

これまで論じてきたように、「高校生徒会連絡会」と「市民フォーラム」による存続運動にとっては、従来の大企業 - 自治体関係を背景とした地域支配体制が大きな「壁」となっていた。事業者の機関決定・自治体の意思決定と高校生・沿線住民の運動要求との抗争ラインは、廃線の手続き的正統性と〈存続の論理〉の正当性との間に引かれていたことが分かる。電鉄線存廃問題を非公開の「実務者会議」による「補償プログラム」（代替バスの設定）で解決可能な「技術的問題」として捉えるか、それとも公開型の「対策協議会」における沿線利用者のディスカッションを通して民主的に意思形成なされるべき「実践的問題」として受け止めるか（Habermas 1968=2000）。これこそが1年半にわたる存続運動を通して鋭く問われた対立軸なのである。

ここから電鉄線存廃問題が企業城下町・日立に与えたインパクトを考察する端緒が開かれよう。「市民フォーラム」のような横断的連帯が「経営家族主義」的労務管理により同質化・平準化された「無関心 - 不関与の地域政治構造」を揺り動かし、そこから自立した地域社会の再構築へと向かうための転軸手となることができるか否か——これについては別稿の課題としたい。

注

¹ 地方公共交通を取り上げた社会学的研究は、田中重好による青森県津軽地方のバス事業活性化対策に関する研究（田中 1995）、船橋晴俊グループによる整備新幹線建設にともなう並行在来線分離問題に関する研究（船橋ほか 2001）以外にはほとんどない。とりわけ地方鉄道存廃問題に対して運動論的にアプローチした研究は皆無である。その理由として考えられるのは、(1) 国鉄再建法にもとづく地方鉄道存廃問題（特定地方交通線の廃線）は旧国鉄の分

割民営化問題としてフレーム化されたこと、(2) 需給調整規制撤廃にともなう地方鉄道存廃問題（地方中小私鉄の廃線）は法改正以降の比較的新しい現象であること、の2点である。

² 本稿は「日立電鉄線の維持存続をもとめる高校生徒会連絡会（ちん電守ろう会）」事務局を担う茨城県立佐竹高等学校生徒会顧問・生徒会長・生徒会役員（2003-04年度、2004-05年度）、「日立電鉄線を存続させる市民フォーラム」座長・事務局、日立市政策審議室政策調査担当職員、および常陸太田市企画財政課職員に対するヒアリング調査にもとづいている。この調査は2004年10月より現在まで継続的に行われている。ご協力いただいた方々に深く感謝申し上げます。なお当事者による運動総括として、日立電鉄線の維持存続をもとめる高校生徒会連絡会（2005）、伊藤智毅（2005）を参照。

³ この定例取締役会に出席した日立市長（日立市は日立電鉄の2.5%株主）が廃線に同意したこともあり、以降の日立市行政当局の対応は電鉄線廃止・代替バス輸送に傾斜する。

⁴ 加越能鉄道の撤退表明（1998年）により存続危機に直面した万葉線の場合には、約2年半にわたる「RACDA高岡」の存続運動と「万葉線問題懇話会」の協議を踏まえて第三セクター方式による存続が決定した（2000年）。このように、一般的には2年程度の協議期間を経て存続／廃線の結論が出されることが多い（RACDA高岡編2004）。

⁵ 電鉄線廃止・代替バス輸送という機関決定の背景には、日立電鉄の58%株主である日立製作所の経営方針転換を指摘できよう。「社内グループ制」から「実質的独立採算制」への移行（1999年）により「事業連結ベース」での評価が導入され、各グループ会社には不採算部門の整理・統合を進める必要性が生じたのである。

⁶ 茨城県石岡市と鉾田町を結ぶ鹿島鉄道は、航空自衛隊百里基地へのジェット燃料輸送打ち切りによっ

て存続危機に直面した。2001年12月に沿線自治体と県によって「鹿島鉄道対策協議会」が発足し、沿線全世帯に対するアンケート調査を踏まえて公的支援の枠組み作りを行い、翌年には「かしてつ応援団」が存続を求める署名活動を展開した。その結果、2003年2月に5年間の期限付きながらも沿線自治体・県による公的支援が決定し、実務者中心の「鹿島鉄道活性化検討委員会」と沿線住民中心の「鹿島鉄道支援会議」による存続支援体制が整えられた。

⁷ 「高校生徒会連絡会」と「市民フォーラム」の運動展開に関する以下の記述は、似田貝香門による「住民運動の展開過程モデル」（日常生活の不安→問題の発見→問題の対象化→問題提起＝課題化→戦略課題の自己提示）からヒントを得ている（松原・似田貝編1976）。

⁸ 2005年3月27日付読売新聞茨城版朝刊を参照。

⁹ 茨城県教育委員会ホームページ（<http://www.edu.pref.ibaraki.jp/>）を参照。

¹⁰ 常陸太田市の高校生たちが早い段階で存続運動を起こした背景には、彼らの地域定着的な生活のあり方が見てとれよう。「佐竹高や太田二高や里美高には、そのまま地域で暮らしていく子どもたちが多いですよ。だからこそ、『5年後・10年後の私たちの後輩も困る』っていうのが出てきたんでしょね」（「高校生徒会連絡会」顧問ヒアリング2005.8.18）。

¹¹ 青森県津軽地方におけるバス事業活性化対策に関連して、田中重好は次のように述べている。「最大の利用者である高校生層は、参政権がないために、こうした政治行政的な事柄には無関心である。……高校生は、こうした問題を『公的な問題』とは捉えず、『私的な問題』と捉えている」（田中2001:168）。しかし、以上の見解は再検討を要する。日立電鉄線存続運動における「高校生徒会連絡会」の活動に照らして考えるならば、彼らの運動要求は参政権の有無ではなく、「5年後・10年後の私たちの

後輩も困る」という言葉に示される「生活（圏）の危機」に動機づけられたものである。こうした高校生による問題提起は、鹿島鉄道存続運動・南海貴志川線存続運動にも共通して見られるものである。

¹² 日立市におけるコミュニティの組織化は、第29回茨城国体（1974年）に向けて環境美化活動を行うべく小学校区単位で設立された「市民運動実践協議会」が国体終了後に市民主導へと移行し、現在の「コミュニティ推進会」となったことにさかのぼる。それぞれの「コミュニティ推進会」は環境美化・ゴミ分別・防犯防災・子育て支援・高齢者福祉などを担う常設組織である（福田2000）。

¹³ 行政による工業基盤投資・法人税収増による財政力強化というこれまでの大企業-自治体関係の中では、「体制側が右と言っているのに、いや左にすべきだ」というような、対立する主張を市民が運動として展開したことはほとんどなかった（「市民フォーラム」事務局ヒアリング2004.10.23）という。電鉄線存続運動においても当初参加していた公明党市議・沿線の久慈浜学区コミュニティ会長の戦線離脱、「コミュニティ推進協議会」の「（存続運動への取り組みは）各コミュニティの自主性に任せる」との消極的結論に、上記の大企業-自治体関係を背景とした「無関心-不関与の地域政治構造」が認められる。しかし「市民フォーラム」による存続運動の担い手の過半数を日立グループ企業の関係者が占め、彼らが市長と党派ではない市議グループと連帯関係を築き上げたことは、企業城下町・日立において従来とは異なるネットワークが出現しつつあることも同時に示している。

¹⁴ 「柵内から柵外へ」といわれる日立グループ企業の住宅政策の転換（1960年代）により、日常生活関連施設を備えた市街地中心部の住工近接型の社宅から、官民一体となって供給された西側丘陵地の一戸建てへと従業員は大量に移住した（斎藤1993）。こうした職住分離により浮上する交通体系再編成が

政策・計画上のテーマとされなかった経緯に、通勤定期客を中心とした利用者減少の要因があることに運動者は気づく。

¹⁵ 行政の産業基盤投資（港湾建設・土地区画整理事業）による工業用地確保、企業の福利厚生施策としての企業施設開放（日立総合病院・各地域の体育施設など）・公共用地提供（住宅・学校・福祉施設向け）という大企業-自治体関係は、マイクロ・エレクトロニクス化以降の企業経営合理化によってミスマッチとならざるをえない（帯刀・松本1993）。ここに開発から福祉・生活へと大きな政策転換が求められるものの、日立市行政当局は新設の「市民活動部」によるコミュニティ組織化を通じた住民のボランティアな地域福祉の側面支援にとどまったことに運動者は思い到る。

¹⁶ 日立市市町村税に占める法人税（法人均等割・法人税割）は、1960年を100とすると1970年73、1980年69、1990年66、2000年30（2000年徴収額は27.8億円）、1960年代に1.00を超えていた財政力指数も1970年0.99、1980年0.79、1990年0.96、2000年0.79と下落傾向にある（茨城県『市町村財政実態資料』を参照）。

¹⁷ 日立市は2004年11月に十王町を、常陸太田市は同年12月に金砂郷村・水府村・里美村をそれぞれ編入合併した。

¹⁸ 本稿は廃線後の存続運動を「持続と変容」の相において把握する。マクロに言えば、これは1970年代後半の住民運動の量的減少を「停滞」ではなく「転換」と考える立場に近い。

¹⁹ 「塙山学区住みよいまちをつくる会」では高齢者の生きがい支援活動「木曜サロン」（体操サロン・茶話会・昼食会）を毎週開催してきたが、団地内を走る路線バスの減便により自然と足が遠のいていったお年寄りもいたという。そこで2002年冬、定年退職者を担い手とする「木曜サロンカー」（高齢者移動支援活動）がボランティア方式でスタートし

た。以上の住民実践を拡大・発展させたものが、コミュニティ組織とタクシー業者との協働による高齢者移動支援事業である。

²⁰ 無力感と使命感を同時に抱く運動者のあり方を理解する上で、ここでは初期マルクスが描き出した人間像を手がかりとしたい。マルクスは『経済学・哲学草稿』第3草稿において、人間的現実性をフ

ォイエルバッハ的な「人間的な受動的苦惱(Leiden)」とヘーゲル的な「人間的能動性(Wirksamkeit)」という2つの側面に求める(Marx 1844=1964)。本稿の内容に即せば、運動者は無力感と使命感を共に経験するという受動性と能動性のあわいから、将来ある高校生の生活・衰えゆく高齢者の生存に照射した新たな実践=連帯を生み出しつつあると言えよう。

文献

- 相沢一正, 1995, 「企業城下町論ノート」日立の現代史の会『日立製作所と地域社会Ⅲ』日立市, 102-31.
- 福田邦治, 2000, 「創造とふれあいの都市・日立」茨城大学地域総合研究所『日立地域の現状と未来』, 137-51.
- 船橋晴俊・角一典・湯浅陽一・水澤弘光, 2001, 『「政府の失敗」の社会学——整備新幹線建設と旧国鉄長期債務問題』ハーベスト社.
- Habermas, Jürgen, 1968, *Technik und Wissenschaft als >Ideologie<*, Suhrkamp. (= 2000, 長谷川宏訳『イデオロギーとしての技術と科学』平凡社.)
- 日立電鉄, 2005, 『日立電鉄線の歩み』.
- 日立電鉄線の維持存続をもとめる高校生徒会連絡会, 2005, 『「ちん電守ろう会」記録集——ちん電はみんなの財産だ』.
- 伊藤智毅, 2005, 「日立電鉄線存続問題の投げかけたもの」『月刊自治研』47(9): 81-8.
- 環境自治体会議 環境政策研究所, 2004, 『日立電鉄線存続に向けた市民報告書』.
- Marx, Karl, 1844, *Ökonomisch-philosophische Manuskripte*. (= 1964, 城塚登・田中吉六訳『経済学・哲学草稿』岩波書店.)
- 松原治郎・似田貝香門編, 1976, 『住民運動の論理——運動の展開過程・理論と展望』学陽書房.
- RACDA 高岡編, 2004, 『万葉線とRACDA 高岡5年間の軌跡』.
- 斎藤義則, 1993, 「企業城下町日立の都市形成——工場立地と市街地形成」帯刀治編『企業城下町日立の「リストラ」』東信堂, 39-70.
- 白土貞夫, 2004, 『RM LIBRARY 64 日立電鉄の75年』ネコ・パブリッシング.
- 田中重好, 1995, 「地方圏における公共交通の危機と対応策——青森県津軽地方を事例として」『地域社会学会年報』7: 169-206.
- , 2001, 「地域総合交通計画策定の社会的条件の探求(下)——青森県津軽地方を事例として」『人文社会論叢 社会科学篇』5: 149-80.
- 帯刀治・松本治郎, 1993, 「日立地域の企業行動と自治体行財政」帯刀治編『企業城下町日立の「リストラ」』東信堂, 105-45.
- 寺田裕一, 2005, 「平成17年3月31日で廃止された鉄道3路線を訪ねて」『鉄道ファン』45(6): 134-41.

辻本勝久, 2005, 「貴志川線の社会的価値と住民運動の展開」『運輸と経済』65(11): 72-81.
角田淑江, 2004, 「『群馬型上下分離』による鉄道維持の取り組み」『運輸と経済』64(3): 30-6.

※本論文は文部科学省科学研究費補助金（特別研究員）による研究成果の一部である。

（さいとう やすのり、東京大学大学院人文社会系研究科、yasunori@the-saito.com）
（査読者 西山志保、星加良司）

The Logic of Movement for Supporting Local Line Referring to the Dis-Continuance Problem of Hitachi Dentetsu Line *SAITO, Yasunori*

As a result of the abolition of supply-and-demand adjustment regulation by the revision of railway enterprise act in 2000, free withdrawal of a railway corporation is admitted legally, and continuance-discontinuance problems of local lines are being discussed in many provinces. This paper takes up the discontinuance of the Hitachi Dentetsu Line, and argues the process of the movement by high school students and residents, making analytical epochs as follows: (1) the announcement of the discontinuance plan by Hitachi Dentetsu Co. and the formation of 'High School Student Council Alliance,' (2) the organization of 'Citizen Forum' and the admission of the discontinuance plan by the Ministry of Land, Infrastructure and Transport, (3) giving up the continuance by Hitachiota City and the duration and change of the movement. Then this paper makes clear 'the logic of continuance' constructed by students and residents, which was opposed to the railway corporation pursuing profitability and safety and the local governments seeking impartiality of benefit and burden. 'The logic of continuance' can lead to the railway corporation by citizen investment for supporting lives of the young and the old in the face of 'the crisis of life sphere,' which was caused by the reduction of the service domain of the corporation and the government.