

こ だいら ひろし
古 平 浩

学位の種類	博士(文学)
学位記番号	文博第 356 号
学位授与年月日	平成23年 2月10日
学位授与の要件	学位規則第 4 条第 1 項該当
研究科・専攻	東北大学大学院文学研究科 (博士課程後期 3 年の課程) 人間科学専攻
学位論文題目	地方鉄道経営と市民協働のあり方 —社会資本のガバナンスと社会的企業の方向—
論文審査委員	(主査) 教授 吉原直樹 教授 正村俊之 教授 長谷川公一 教授 沼崎一郎 准教授 永井彰 准教授 下夷美幸

論文内容の要旨

1 問題の所在

現在、交通分野とりわけ地方鉄道においては存続とその運営について、住民が積極的に関わる方向性が強まっている。

一方で地方鉄道は、新自由主義にもとづく規制緩和施策の一環で行われた鉄道事業法の改正（2000年3月1日）によって、それまで地方鉄道の廃線の歯止めとなってきた需給調整規制の枠組みが崩れ、鉄道の廃止が増加した。

2000年以降の鉄道の廃止は、47線区延べ643kmにも及ぶ。それ以前の2000年までの廃止路線が、日本国有鉄道（以下国鉄）の分割民営化以降の13年間で、17路線（国鉄線を除く）であったことから、その多さが際立っている。

鉄道事業法の改正から10年の歳月が流れ、地方鉄道の存続について議論する機会が増えている。これらの背景には、鉄道事業法の改正がきっかけとなった地方鉄道の運営に際しての諸問題の発生があり、その解決策をめぐる合意形成のあり方にそれが起因している。

これまで地方鉄道は多くの場合、鉄道事業者の内部補助で経営が維持されてきた。故に当然ながら、経営の健全性という観点からすれば、不採算な路線は撤退が最良の選択だとする結論がありえる。しかしながら今日、地方鉄道のあり方が論議される理由として、財務・経営の健全性以外の「新しい考え方」

の存在を今城光英（今城2005：66）は指摘する。

現在、問題意識を強く持っている住民によって、個人や地方自治体では対応が難しくなっている暮らしのニーズにきめ細かく対応し、問題解決を図り解決へと導く仕組みづくりが考えられている。

そして、こうした組織が地方自治体や企業などと協力、協働して地域の様々な課題に取り組む活動が広まっている。

地方鉄道の存続運動の事例を見る中で、地域におけるガバナンス構造と市民参画のあり方を定義づけたい。

2 地方鉄道の概況

この地方鉄道の存廃の歴史をたどると、次の3つの局面が見られる。第1の局面は、1960年代に始まった地方私鉄の廃線とそれに伴う民間バスへの転換である。そして第2局面が、1984年以降の国鉄の特定地方交通線の分離である。1984年から1990年にかけて、3次に渡って行われた特定地方交通線の国鉄からの経営分離により、全国で83の路線が切り離されてこのうち、38路線が第三セクターにて鉄道経営が踏襲された。そして第3の局面が、2000年3月に施行された鉄道事業法の改正（以下改正鉄道事業法）に盛り込まれた赤字路線廃止手続の許可制から届出制への変更、需給調整規制の撤廃である。この改正鉄道事業法によって、鉄道事業者は自身の判断により、沿線の同意無しに路線の廃止が可能になったのである。

1980年代以降の新自由主義あるいは新保守主義のイデオロギーは、自由市場、小さな政府、自己責任、自助・自立等の形で施策に反映されてきた。地方鉄道においても例外ではなく、2000年の改正鉄道事業法は、鉄道事業者に対して事業活動の自由を与える一方で、事業業績を事業者責任とした。これはそれまで、需給調整規制によって保護されてきた公共交通（鉄道事業）の枠組みを根幹から変えるもので、公共交通の存在自体を問うものであった。かつての地域公共交通に独占力があつた時代には効果を発揮したが、規制の枠外に存在する地域公共交通の代替財の役割をマイカーが果たす今日、さらなる公共交通の需要低下を招き、公共交通機関の経営危機を招いた。

本論文で取り上げる地方鉄道の存廃問題は、この改正鉄道事業法の施行が契機となっている。

地方鉄道の存続問題につきその事例を見ると、本論文で扱った、しなの鉄道、万葉線、上田電鉄別所線、和歌山電鉄貴志川線、北条鉄道がある。これらの鉄道は、旅客輸送の減少から鉄道会社が廃線の意向を示していた鉄道を、沿線の地域住民が存続運動を展開させ存続させた事例である。そして、存続が適わなかった事例として、新潟交通電車線と鹿島鉄道もあげた。

3 地方鉄道研究の手法

わが国の交通研究の変遷は、角本良平の整理に見られるように「交通論」や「交通経済学」に主軸を置きながら、後に地域社会研究としての交通研究に対して地理学研究者らによる分析が試みられ、現代になって、交通政策との関連の中で企業経営としての交通研究へと領域を広げていった。

しかしながら、その研究手法は「交通経済学」であれば、交通サービスの供給において、交通市場の失敗を回避すべくパレート最適¹⁾を訴求する等であった。また、地理学研究からの交通研究は、鉄道の敷設を巡る地域社会の変遷を綴るもので、産業史的な研究－局地的な小鉄道の成立と開業後の展開を明らかにした多くの論文（青木2006：281）－が、多数を占めた。つまり、これまで先行研究とされてきた交通研究では、そのアプローチにおいて公共交通を中心にそれを取り巻くアクター間の関係性、そして、その背後にある社会構造に焦点が当てられることは稀であったと言える。

こうした先行研究に対して、齋藤康則（齋藤2006）は、大企業・自治体関係を背景とした地域支配体

制という大きな「壁」と、鉄道利用者たる高校生そして沿線住民との運動欲求との抗争ラインを、焦点化する社会運動論的観点からのアプローチを行った。また清水亮（清水2008）にしても、公共交通の確保はシビルミニマムの担保という齋藤の延長線上に、議論の帰結があった。こうした齋藤や清水らの研究は、それまで研究対象とされなかった公共交通（とりわけ地方鉄道）をめぐる社会関係に、焦点を当てたことでその意義は大きい。

だがそれらは、地方鉄道が直面している課題、地域社会の中でのガバナンスに位置づけられている現実を捉えるには不十分な部分が残る。したがって本論文では、社会的企業と地方鉄道研究の射程、そしてガバナンス論と地方鉄道研究の展望に即して、その整理を行っている。

4 地方鉄道の存廃の事例（2章－9章）

2章で扱う整備新幹線建設と並行在来線「しなの鉄道」経営分離の過程については、整備新幹線建設の意思決定（合意形成）と並行在来線の分離における意思決定（合意形成）に、地域社会の社会構造が捉えられる。

整備新幹線計画は高度経済成長下に計画され、折からの列島改造ブームも受けて、順調に進むものと思われた。しかし、その矢先、石油ショックのあおりを受けて総需要抑制政策が取られるなど、計画が凍結されるという局面を経た。その後、自民党政権下での政府与党の合意にもとづき、新幹線建設のスキームが形づくられ、国と地方そしてJRの建設負担の割合が決まる。

北陸新幹線の建設に伴い、長野県内では信越線の軽井沢－篠ノ井間が、JR東日本から経営分離される。この経営分離をめぐって、長野県や新幹線沿線となる自治体の多くは、開発効果や地域振興の効果の大きいフル規格での新幹線建設を支持し、一方で、新幹線のルートから外れる小諸市と御代田（みよた）町では、在来線を改良するミニ新幹線の建設を望む。

だがこうした事情の一方、1998年の冬季オリンピック大会の開催地選定という、国際オリンピック委員会バーミンガム総会（1991年6月）で、冬季オリンピック大会の開催を悲願とする長野県にとって、フル規格新幹線の建設が必須条件だった。

つまりここで決定した、新幹線建設に伴う並行在来線の経営分離が、この後、整備新幹線の建設に際して課題になっていく。

その後、長野県の主導によって設立された第三セクター「しなの鉄道」の経営を巡っては、新たに長野県知事に就任した田中康夫氏の県政運営とも連動しながら、経営の意思決定は政治の影響を受けながら成されることになる。田中氏の政策決定に少なからず影響を与えた「しなの鉄道研究会」の活動は、ガバナンスの観点からも興味深いところである。

またさらに、長野以北へと北陸新幹線が延伸する中で、新潟・富山・石川といった沿線各県の思惑、さらに地元自治体にとっては、並行在来線の運営形態の選択が地域のビジョン（政策）に影を落とすことになった。上越市での並行在来線を巡る市議会会派「毘風」と上越市等との対峙は、その断片になる。

3章で扱う新潟県の新潟交通電車線の存廃問題では、同鉄道の沿線となる白根市、黒埼町、新潟市といった自治体相互の思惑（現在はすべてが新潟市）、そしてそれを受けた「新潟交通電車線存続対策協議会」での意思決定、そして、行政の意向を受けた住民の判断と行動、さらに新潟県の地域交通に対するスタンスがあり、他方、新潟交通という企業の経営判断によって、鉄道の存廃問題は翻弄された。白根市や黒埼町などと、「中ノ口川沿線経済振興協議会」との存続へ向けた連携も見られたものの、その動きは限定され、結局、新潟交通側との話し合いは平行線のまま、廃線という結果を迎えることになる。

4章で扱う富山県高岡市、新湊市（現、射水市）の万葉線の場合は、廃線という大きな課題を前に、

思いある高岡市職員と地元の有志らが、RACDA 高岡という NPO を立ち上げ、この RACDA 高岡が、存続に向けて大きな役割を負っていく。それは、彼らの始めた沿線住民との対話形式のフォーラム「ラクダキャラバン」であった。ここでは、万葉線の将来価値などの情報をこちらから出向いて説明した。市民からも意見を聞き RACDA 高岡のメンバーもそれを吸収していく中で、情報が共有化され整理されていった。

そして、存廃問題が持ち上がった当初は、決して一枚岩ではなかった行政、そして、資金的な負担を負うことを回避したい高岡・新湊の両商工会議所と、存続にあたり大きな壁があった。その中で、RACDA 高岡が行った住民との地道な対話が、存続に向けての賛同者を徐々に増やしていく。この動きを受けて、高岡・新湊の両市議会は、富山県にあらためて万葉線の存続を要請。富山県知事は、この住民達の意向を汲み、万葉線への支援とその存続を決めた。

そして、第三セクターの運営による「万葉線」として路線は存続され、再出発を遂げた。この万葉線存続運動の展開過程を概観すると、存続に向けた市民活動の広がりを捉えることができる。言わば、地域の鉄道を地域で支える意思表示、交通政策への住民の参画と評することができる。

5章で扱う長野県上田市の別所線の場合では、別所線の存続に向けて、積極的に財政支援もしていく方針を取る上田市が、沿線の自治会連合会や別所温泉観光協会、地元商工会等からなる「別所線電車存続期成同盟会」の活動を支援し、さらに、鉄道存続を願う人々が個人の立場で参加する「別所線の将来を考える会」も巻き込みながら、鉄道存続への合意形成が成されている。

住民らは企画列車を運行したり、沿線の保育園児や大学生らが駅舎の掃除を行ったり、チャリティー絵画の売上金を上田市に寄付するなどし、鉄道存続に向けて取り組んでいる。

これらの活動は、別所線の存続についての方向性を模索し、上田市の施策においてもこれを大きく左右するものである。またこうした行政の姿勢に対して、別所線の運営会社「上田交通」も、経営判断のスピード化と経営責任の明確化を目的に、鉄道部門を別会社に経営分離して「上田電鉄」を立ち上げている。ここでは、誰々を排することなく、鉄道存続という共通のベクトルが働いている。そして、上田地域における市民参画の形を見出す事ができる。

6章の和歌山県和歌山市・貴志川町（現、紀の川市）の貴志川線の場合は、同鉄道の運営会社「南海電鉄」からの廃止表明が発端である。南海電鉄では、列車のワンマン運転や駅の無人化などによるコスト削減、また、列車の増発といった旅客需要の拡大を図ってきたが、改善の見込みがなかった。そこで鉄道の廃止が表明されて、行政による「南海貴志川線対策協議会」が立ち上げられ、鉄道の存続が模索された。

だが、存続への決め手になったのは、6,000名もの会員を集めた「貴志川線の未来を“つくる”会」の存在、そしてその活動と、市民シンクタンクである「WCAN 貴志川」（NPO）からの再建案の提示だった。「WCAN 貴志川」は「貴志川線の未来を“つくる”会」と共同歩調を取り、この両者の働きが、和歌山県や和歌山市・貴志川町による財政支援と、新たな経営形態への移行を先導したと言える。

この行政と住民らによる貴志川線存続へ向けた取組みを受けて、2005年2月、和歌山県知事と和歌山市長、貴志川町長ら3者間で、向こう10年間の存続のための費用負担について合意される。

貴志川線は、岡山電気軌道へ経営移管されて、新たな会社「和歌山電鉄」として、運営されている。また、和歌山電鉄の経営判断にも影響を与える「貴志川線運営委員会」に、「貴志川線の未来を“つくる”会」と「WCAN 貴志川」からも委員が選出されている。こうした経緯からも、地方鉄道をめぐる新たな経営の枠組みが、市民協働によってもたらされている。

しかし現在、貴志川線存続の原動力となった「WCAN 貴志川」が解散し、「貴志川線の未来を“つく

る”会”も会員数を大きく減らしていることを考えると、確立されたものではない危うさをはらむ市民協働の実態を捉えることができる。

さらに、和歌山市が主導して結成したまちづくり団体「和歌山まちづくり1,000人会」が、貴志川線の存続運動でも関与を深めていることを考えると、地域の意思決定に際して、市民を主体とするNPOと、行政との微妙な力関係が垣間見える。

また7章で挙げた兵庫県加西市の北条鉄道の場合は、加西市が主導して「ボランティア駅長」を任命し、北条鉄道の活性化と地域との連携に取り組んでいる。この北条鉄道では、第三セクター鉄道という特徴から、最大株主の加西市長が同社の社長を務めていることもあり、地域づくりといった市政運営の一環としての取り組みでもある。

「ボランティア駅長制度」とは、給与も出勤の義務も無いが、制服・制帽が貸与され、同鉄道の活性化と駅を中心とした「まちづくり」の役割を担うもので、2006年6月に同社社長である中川暢三加西市長の発案で導入された。当初は鉄道愛好家等が多かったが、現在は、まちづくり活動に関心を持つ人達が増え、鉄道再建のみならず、まちづくりにも活発に取り組んでいる。

地方鉄道の存廃問題をきっかけに結成された、他地域のNPOなどとは性格を異にするが、地域の課題解決そして地域づくりへの活動では、共通する部分も多い。中川市長は、まちづくりの観点－市民社会の拡大－から、市内でのNPO法人の設立を以前から強く望んでいた。その先駆けとして、ボランティア駅長制度の導入に踏み切った。中川市長は「新しい公共」の担い手として、ボランティアやNPOの活動を重視しており、北条鉄道の経営をどういった方向へ導くのか、また加西市のまちづくりの姿、どの様な形にするのかというガバナンスに、大きく示唆を与えるものと言える。

8章で挙げた茨城県の鹿島鉄道の場合は、鹿島鉄道沿線中高生徒会連絡会、愛称「かしてつ応援団」の取り組みが注目される。鹿島鉄道の存続運動は、沿線自治体による「鹿島鉄道対策協議会」が中心となり、5年間の公的支援の決定など鉄道の存続を主導してきた。

しかし、中高生などの交通弱者は、鉄道の廃線によって地域生活の再編を余儀なくされる一方、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が送れるということで問題の共通性に欠け（存続欲求の共約不可能性）、地域全体の課題として、鉄道の存続問題が関心を集めることが難しかった。

だが、この鹿島鉄道の存続運動では、沿線の交通弱者たる中高生達が、存続運動に加わる意味合いは大きかった。それは、「かしてつ応援団」の活動をきっかけに、生徒会役員たちが地域の課題に、自発的に取り組む契機となったからである。「次世代を育む、本人自身の変革を求めるという『青少年の活動支援』『教育』また、社会関係の基盤となる地域再生の『まちづくり』の活動を居住者が中心となり展開することで地域のつながり、結束力を高めることができる」とする報告（森2009：295）にもあるように、「かしてつ応援団」の取り組みは、中高生にとって、地域とのつながりを創造することに繋がっていった。またさらに、彼らの取り組みが、コミュニティ・ガバナンスにも影響を及ぼしていく。

この鹿島鉄道では、「かしてつ応援団」の鉄道存続に向けた熱心な取り組みが結実し得なかったが、地方鉄道の存続運動の中で、交通弱者たる中高生達が、自分たちの移動手段の確保（シビルミニマム）のために、存続運動を展開したことの意味は大きい。

9章で取り上げた「地域公共交通活性化・再生法」の制定については、地方鉄道の存廃問題は、その要因が2000年の改正鉄道事業法にあるとし、同法による規制緩和政策が、市場メカニズムを重視し政府の関与を小さくした結果、地方鉄道の存廃問題を各地で引き起こしてきたこと。これに対して政府は、モータリゼーションの更なる進展と一方で進行する公共交通サービスの低下、交通空白地域の拡大といった状況を受けて、公共交通再生に向けて地域における創意工夫ある自主的な取り組みを目指し、

2007年、「地域公共交通活性化・再生法」を制定した。さらに翌年、同法を受けて、「地域公共交通活性化・再生総合事業」も創設する。

「地域公共交通活性化・再生法」とそれを受けた「地域公共交通活性化・再生総合事業」では、地域にとって最適な公共交通のあり方について、地域の多様な関係者らが連携して合意形成を図ることとされた。

だが、地域公共交通に対する関与は、自治体では「赤字補填」の発想が強く、市民の側にも「陳情・要望」を主とする姿勢がみられ、必ずしも主体的な関与とはいえない面があった。同法の制定が、自治体（市町村）の役割を強調し、自治体が交通事業者・利用者等で構成する協議会を設けて、「地域公共交通連携計画」を策定するものとして、それに対応するプロジェクトに対して、国が支援を行うとした同制度制定の意味は大きい。

そして、この「地域公共交通活性化・再生法」を受けて、長野県長野市・須坂市・千曲市に路線を持つ長野電鉄屋代線の存続問題への取り組みを示した。同法と「地域公共交通活性化・再生総合事業」自体が、まだ途についたところで、必ずしも同法が目指した「地域の多様な関係者が自らの問題として、自主的かつ連携して合意形成を図る」ステージには及ばず、制度ありきの部分は否めない。しかしながら、地域住民の地道な活動は広がっており、その活動を同制度がどのように汲み上げ再生事業として形づくっていくのか、今後求められるところである。

5 さいごに

本来、鉄道事業の公共交通機関としての特性は、大量輸送機関であり、人口希薄地には適していない。しかし、旅客需要が低い地域に路線を有する地方鉄道であっても、沿線住民が自分達の生活の足である鉄道を守ろうと行動し、鉄道の存続を成し得た事例もある。

そこでは、これまでの要望や陳情といった旧来型の地域課題の解決手法から転換し、地域の意思決定がガバナンスによって図られており、地域の課題に対して市民自身が行動のあり方－地方鉄道の存続を支えるボランティア・アソシエーションの活動が存廃の行方を決定づける－を変えた。地域全体の課題として、それを解決すべく主体的に考え活動する市民たちの行動、それは、地方鉄道経営に対する市民協働の萌芽と位置づけることができよう。そして、地域社会の合意形成が、ガバナンスという形で新たな局面を迎えていると言える。

これまでの鉄道の存続運動というと、ややもすれば廃止反対運動となり、行政や鉄道事業者への要望に始終する場合が多かった。しかしながら、事例で取り上げた万葉線や上田電鉄の場合は、そうした要望活動という存続運動とは質的に異なり、地域社会の合意形成を推進し政策決定への流れを把でいた。

この行政組織でもなく企業体でもない、市民が自発的に作るボランティア・アソシエーションによる地方鉄道の存続運動。この活動の中には、これまで行政という「官の論理」で進められてきた地域の意思形成がもたらした問題点を、解決へと導き出す方法が提起されよう。またそれは、地域の意思決定にあたり、ステークホルダーたる市民（利用者、沿線住民）の役割が新たな局面を迎えたとも言えよう。

万葉線、上田電鉄別所線、和歌山電鉄貴志川線そして北条鉄道の事例は、鉄道の存続を模索する活動から発展し、鉄道運営の主体となるのみならずそれを外延化させ、市民を広く巻き込みながら「まちづくり」の活動へと繋げていった。それはつまり、地域社会をめぐる統治システムを自己統治する「ガバナンス」(governance)へと転換する可能性（実現性）を示唆するものとする。

こうした動向は、「ガバメントからガバナンス」へという文脈で捉えられる。清水亮によると、地方鉄道の存続問題は、「地域の足」である公共交通を社会資本としての性格を有したシビルミニマムであると位置づけ、利用者負担の発想から脱して地域住民全体で支えることに、いかに同意（公的支援の正

当化) をとりつけるかが鍵になってくると指摘する。そして、ここに社会資本の価値を認める合意形成ができるか否かが、ガバナンスの明確な対象になると結論づける(清水2008)。

また神野直彦は、「社会システムが政治システムや経済システムの領域へと外延的に拡大し、結果として社会システムが政治システムの担っていた社会統治機能を代替していく」(神野2005: 9)と説く。さらに、「NPO やいわゆる社会的企業の存在感が高まるだろう、あるいは企業のNPO化が進むのではないか」(宮崎2006: 116)との指摘もある。そしてこれらは、社会的企業の文脈で捉えることができる。

わが国では1980年代以降、新自由主義のイデオロギーに依った規制緩和施策が進められた。そこでは、「政府か」あるいは「市場か」という二者択一的な早計な発想から、「公共縮小-市場拡大」の誤った理想が唱えられた。それが、新自由主義の政策的帰結として悲劇のシナリオを描いた。つまり、「市場の失敗」を克服するために拡大した政府が失敗したところで、すでに失敗している市場を拡大しても、悲劇的な惨状が出現することは当然のことである(神野2006: 4)。

また齋藤が、地方鉄道の存廃問題によって、交通弱者は地域生活の再編を否応なく迫られ、他方マイカー利用者は影響を受けない共約不可能な欲求を共約可能的欲求に転換し公共政策へと組み込んでいか(齋藤2006: 72)、とした地方鉄道の存続問題に対するオルタナティブな議論を踏まえながら、それを超える必要がある。

こうしたことから、地方鉄道の存続問題は、これまでの交通研究の手法から、新たな知見への転換が求められていると言えよう。そしてそこに、社会的企業としての射程も見えてくるのである。

地方鉄道の存続問題は、ガバナンスの課題であることは先に示した。が、ガバナンスは、①もともと「現代の逆説」→「制度の失敗」といった状況を見据えながら、既存の組織間で新たな制度設計あるいは思考実験を行う。そして、複雑化し重複するイシューや諸課題の遂行・処理をすすめるといったことが求められるという環境下において、ある程度自律性を有するセクター間で、何らかの具体的な目標を設定・共有し、フォーマルあるいはインフォーマルに自己組織的なネットワークが、きりむすばれる形状として立ち現れていること。そして、②そのような形状の出現がすぐれて非強制的政治過程に基づき、旧来のガバメント(統治)とは異なる統治様式(governing)に依拠していること。さらに、③新たなアプローチや概念枠組みをうちたてる方法であり、問題を問い込みビジョンを提示する方式である(吉原2008: 18)。

本論文で扱ってきた「地方鉄道経営における市民協働のあり方」の考察から、ガバナンスのありようとは、これから完成すべきアジェンダであることが改めて浮かび上がっており、ここで示した「市民協働のあり方」を踏まえたさらなる検討に今後値するものとする。

1) パレート最適とは、ミクロ経済学における資源配分に関する概念。

引用・参考文献

青木栄一編, 2006, 『日本の地方民鉄と地域社会』古今書院。

今城光英, 2005, 「地方鉄道の衰退と再生」『運輸と経済』65(2): 66-71。

角本良平, 1998, 『交通学130年の系譜と展望——21世紀に学ぶ人のために』流通経済大学出版社。

齋藤康則, 2006, 「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」『ソシオロギス』(30): 71-87。

清水亮, 2004, 「問題解決過程に見る『地域の多様化』——震災復興の事例から」『地域社会学会年報』(16): 23-37。

- , 2008, 「『縮小社会』と地域社会の現在」『地域社会学会年報』(20): 3-8.
- 神野直彦, 2004, 「新しい市民社会の形成——官から民への分権」『ソーシャル・ガバナンス——新しい分権・市民社会の構図』東洋経済新報社: 2-16.
- 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債務問題』ハーベスト社.
- 宮崎徹, 2006, 「社会的経済の可能性——社会的企業論の含意するもの」坪郷寛編『参加ガバナンス』日本評論社: 205 - 212.
- 森照代, 2008, 『コミュニティ・サポート・ネットワーク——青少年の地域活動によるつながりの再生／アクティブな市民社会の構築』東北大学大学院文学研究科博士論文.
- 吉原直樹, 2008, 「ローカル・ガバナンスと『開かれた都市空間』」『社会学年報』(37): 17-30.

論文審査結果の要旨

本論文は、地方鉄道の存続運動の事例分析を介して、地域におけるガバナンスの構造と市民協働のありようを多面的に検討し、日本の市民社会の可能性と課題について論じたものである。論文は、序章、1～9章、終章、からなる。

まず序章では、地方鉄道の存廃の歴史を3つの局面でおさえた上で、2000年の改正鉄道事業法の施行を契機として存廃問題が立ち上がってきたことが指摘される。そして1章では、それをとらえるべき交通研究が公共交通をめぐるアクター間の関連様式、そしてその背後にある構造的側面を貶価していることが論じられ、社会的企業とガバナンスを鍵概念とする研究のあらたな方向が提示される。これに基づいて2章から9章においては、地方鉄道の存廃の事例が検討に付される。まず2章ではしなの鉄道、3章では新潟交通電車線が取り上げられ、それらの存続運動を担ってきた、しなの鉄道研究会、新潟交通電車線存続対策協議会などの活動からガバナンスのさまざまな形が読み取られる。さらに4章では万葉線、5章では別所線、6章では貴志川線にかかわる存続運動にそれぞれ照準して、単に鉄道存続にとどまらず地方鉄道の経営にまで視野に入れた、アソシエーションリズムにもとづく住民参画／市民協働のありようが仔細に検討される。そこでは同時に、運動の課題や限界も浮き彫りにされる。続いて7章では、北条鉄道の「ボランティア駅長制度」の分析を通して、「新しい公共」の担い手の輩出のための現実的条件がさぐられる。8章では鹿島鉄道に目を転じて、交通弱者である中高生が積極的にかかわる存続運動の社会的含意が読み取られる。そして9章では、長野電鉄屋代線の存続運動を事例として、地域公共交通活性化・再生法の制定以降の「地域公共交通活性化・再生総合事業」における多様なステーク・ホルダー間の連携と合意形成のありようが活写される。終章では、以上の展開を踏まえて、みてきたような存続運動に従来の要望活動とは質的に異なる地域の意思形成／地域社会の合意形成の過程が伏在していることが指摘される。

本論文は、以上のように地方鉄道の存続運動の複数の事例分析を通して、存廃問題をめぐって住民／市民の間に旧来のガバメント（統治）とは異なる統治様式（governing）に基づく市民協働の新たな形が生まれていることを明らかにしている。そしてそのことによって、ガバナンスおよび社会的企業をめぐるこれまでの議論を豊富化するとともに、地域社会学および都市社会学の発展にも大きく寄与している。よって本論文提出者は、博士（文学）の学位を授与されるに十分な資格を有するものと認められる。