

向する内容となっている。地方金融機関が不良債権を減らす方策としては、事業再生を支援し、地元企業の経営力を強化することがまっとうな道である。そればかりでなく、地域の中小企業を金融面で支えることが地域の活性化につながるのである。

ヒアリングで強調された点は次のようなものであった。第1に、8名のスタッフで「ビジネス支援サービス」を担当し、アグリビジネスや医療介護事業への融資を強化している。第2に、異業種の企業同士のマッチングを媒介し、新しい発想による事業を立ち上げることを支援している。第3に、無担保・第三者保証人なしの融資を拡大し、融資実績は累計634件に達している。これは、土地担保を基本とし

てきた日本の銀行の融資態度の反省に基づいている。第4に、高知大学、高知工科大学と連携し、顧客からの要請や新規事業に関する問い合わせを大学での研究につなげる役割を果たしている。第5に、早期事業再生への取り組みの一環として、地銀64行でネットワークを構築し、事業再生のためのデータをネット上に掲載している。第6に、ベンチャー企業への支援を強化している。

この他にも注目すべき取り組みがあるが、以上のような地方銀行の取り組みには、地域金融政策の具体的なあり方として、新しい息吹を感じさせるものがある。



Report

金沢大学経済学部教授
武田 公子

能登線廃止1周年 — 過疎地域の交通を考える —

はじめに

京都から金沢に移って半年が過ぎた。いつまでも地域に疎いままではいけないと思い、何らかの地域調査に参加してみたいと考えていた折、「公共交通を守る石川の会」による能登線廃止後の状況調査のお誘いを受け、参加することとなった。土地鑑もなく情報収集もできていない段階で、移動その他では他の方々にすっかりおんぶする形での参加ではあったが、大変有意義な経験をさせていただいた。以下は2006年2月14日に行われた能登線代替バスへの乗り込み調査と、同4月1日に公共交通の会といしかわ自治体問題研究所が共催したシンポジウムへの参加記である。

代替バスへの乗り込み調査

この調査は、能登線廃止後の代替バスのうち6路線の始発に分乗して、利用者の声を聴き取りつつ、バスの運行状況や道路状況をチェックするという形で行われた。他の3名の調査員とともに私が乗りこんだバス(6:57穴水駅前発8:20宇出津着)は、始発から終点までの乗客がわずか3名であり、肩透かしを食ったような気分になったが、この事情について

は後の報告会で知ることができた。すなわち、他の路線で乗降客の多かったところは、高校生の通学の足となっているものが多かったのだが、たまたま我々が乗り合わせた路線は、バスの延着可能性を考えれば始発であっても確実に始業に間にあうとは限らないという微妙な時間帯に運行されていたのである。また通院客についても、このバスで到着したのでは長い診察待ちの後尾についてしまうという事情があった。つまり通学・通院の乗客の多くはより早い始発の他の路線を乗り継いでいるものと考えられ、乗り継ぎの困難な沿線地域の住民のみがこの路線を利用していたのである。我々が話しかけた3名の乗客(通院2名、通学1名)は、穴水以北の能登線が廃止されてからの移動の不便さ、バスを待つ時間の不確定性、冬場の吹きさらしのなかでバスを待つつらさを伝えてくれた。路線の道路事情も、小型バスでもすれ違いに苦勞する箇所が多く、また山の迫った海岸線を走るためにカーブが数多くあり、車酔いすることも乗客は言う。バスの行程の半ばで見ることができた、海からの日の出の美しさとは対照的に、この地での生活の厳しさが偲ばれた。

宇出津にて

終点の宇出津は、廃線となった線路の駅舎をそのまま放置した、見るからに荒んだ印象を与えるバスターミナルとなっていた。嘗ては売店がありストーブも置かれていたという待合室は、いまでは照明もなく寒々としていた。薄暗い待合室で、風を避けられるだけましだと言わんばかりに冷たいベンチに腰をかける高齢者の姿が臉に焼きついた。

宇出津到着後、駅前の能登町商工会館で、6路線それぞれでの調査結果を持ち寄って全体会が開かれ

た。ここでこの調査に参加した人々が総勢25名にも上っていたことを知る。用意した会議室は、それぞれに乗ってきたバスの状況を興奮気味に語る人々で溢れんばかりとなった。どの路線も利用者のほとんどは通学、通院目的であり、自家用車を利用できない「交通弱者」がまさに不便を強いられているのだという実態が明らかになった。無論、バスが鉄道よりもきめ細かな路線をもち、停車場への距離が相対的に近くなるという利便性はある。しかし、身体の不調を抱えた高齢者が、本数の少ないバスに乗り遅れまいと寒い中長時間バス停に立ち尽くす状況、あるいはそもそも限られた場所にある病院までの長い距離を、揺れの大きいバスに乗って通院するという状況を見聞きするにつけ、交通弱者がなぜここまで虐げられねばならないのかという怒りさえ感じた。

廃線1周年シンポジウム

この調査から1ヶ月半後、能登線廃止から1年を迎えた4月1日に、同じく宇出津の商工会館で、シンポジウム「廃線1年—能登線再生の道を考える」が開催された。主催者の予想を上回る250名もの参加があり、会館の最も広いホールでも立見が出るほどの盛会となった。

シンポジウムは、公共交通の会児玉氏による能登鉄道廃線の真の原因についての分析、同じく浜谷氏による代替バス調査の総括報告、自治研佐伯氏による地域資源を活かした町づくりの各地の取組みの紹介、山田・勝山市議によるえちぜん鉄道復活の紹介、という4本の報告と討論から構成された。紙幅の都合上ここで報告・討論内容の全てを紹介することはできないのが残念だが、えちぜん鉄道の復活に関する報告は特に興味深く感じられた。2月の調査の帰りに、参加した仲間で能登半島の先端までのドライブをした折、廃線になった能登線の線路や駅舎を見てきたのだが、わずか1年で線路が赤茶け、一部にはすでに分断されている線路もあり、駅舎もかなり荒廃していたため、果たして復活は可能なのだろうか、と強い懸念を持った経緯がある。このときの思いもあって、2年半の空白を経て復活したえちぜん鉄道の経験には励まされる感じがした。

児玉報告でも言及されたことだが、過疎地において交通弱者の足を守ることは、そもそも採算のとれるものではなく、自治体や県の財政支援は不可欠であろう。えちぜん鉄道の場合も公共交通を復活・維持するには地元自治体の財政負担は不可欠との前提に立ち、それだけに路線が通る全ての自治体を巻き込んだ議論を展開し、鉄道のもつ公共性を広範な住民とともに再確認する作業が成果を生んだとのことである。

鉄道の公共性とは

過疎地の鉄道に関して、運営主体の経営努力は大前提としても、自治体による赤字補填が不可欠とすれば、その担保となる「公共性」の地域合意が必要となる。人口約1万人の旧能都町において250人を集めたシンポジウムの熱気から推して、住民の合意を作ることは可能と考えるのは楽観的に過ぎるだろうか。沿線の市町単位で考えた場合、能登線廃止が与えたダメージは単に沿線住民にとっての移動上の不便というにとどまらず、地域の経済活動の衰退や観光客入込み数の激減、ひいては人口流出の加速化という形でも現れている。鉄道復活がこうした地域経済社会の衰退に歯止めをかけるものであれば、そこには十分な公共性があるというべきであろう。現実には地元自治体が負担している、能登空港やアクセス道路への地元負担金に比べて、能登線への赤字補填が巨額なものになるとは言い難いであろう。その意味でまずは地元自治体において能登線復活への合意形成の努力が求められる。

その上で問題となるのが、国や県の費用負担責任に関していかにして説得的な論拠を構築するかであろう。最近の分権化論においては、地域的なニーズは地域の中で賄え、住民の負担能力を超えた公共財の供給は「ローカルオプティマム」とはいえない、という主張が罷り通っている。地域のニーズを賄うに十分な財政力のない自治体が国や県の補助を求めようとすれば「モラルハザード」などという非難を浴びせられるような世知辛い世の中だ。こうした論理に対抗しうるものは、地域間連帯の論理を措いてないであろう。シンポジウムでも提起された、同様の問題を抱える各地のネットワークが力を発揮するのは、まさにこうした点においてであろう。過疎の問題は決して一地域の問題ではない、全国共通の問題であるとの認識が不可欠である。それとも「国土の均衡ある発展」（国土利用計画法第2条、都市計画法第1条等）はもはや死文となっているのだろうか？！