

〈研究ノート〉

交通福祉と第三セクター

―高森線から湯前線への第三セクターへの展開

坂 本 正

要 約

熊本の赤字ローカル線の存続は、高森線に続いて湯前線においても実現された。湯前線の第三セクターでの存続がなければ、くま川鉄道 100 年の歴史を刻むこともなかった。存続にあたって地域住民の熱意があったことは知られているが、その一翼に旧国労などの労働者の地域運動があった。その実態は知られてこなかった。その当時の唯一の関係者レポートを分析して「交通権」「移動権」「交通福祉」実現の過程を明らかにする。

1 国鉄分割・民営化と第三セクターの課題

国鉄分割・民営化への交通政策の転換は、地域交通の在り方を大きく転換させることになった。地域交通の基軸である国鉄の赤字ローカル線は廃止を迫られ、存続に向けてはバス転換か第三セクターへの選択を迫られることになった。この構図は現在でも変わらない。

地域交通を存続させる必要性は広く認識されているが、その再生をどこが担うのか。現在 JR ローカル線の赤字路線の存続は沿線自治体と JR との協議で進められるが、自治体の資金負担が重く、JR にとって収支の見通しが厳しいとなれば、沿線住民のニーズがどれほど強くても、地域活性化としての軸となる鉄道の維持は困難になり、廃止は住民の移動の権利を奪い過疎化が促進され地域そのものが崩壊する。JR と沿線自治体は維持・再生プランを作成し、必要な資金の援助を国に求める仕組みを作ることが早急に求められる。政府が公共交通政策の根幹に交通権・移動権を据えることなく、その法律的な根拠を明確にしないことで、交通政策は道路行政に予算を多く配分し、道路行政に付属する形でしか交通政策が展開できない歪みの枠組みは是正されないまま今日に至っている。これをいかに是正するか、交通権・移動権を軸にいかに地域交通を再生させるか、その課題は今なお喫緊の課題

である¹⁾。

2 熊本の第三セクターでのローカル線存続運動—高森線から湯前線への継承と新たな取り組み—

熊本の第三セクターは沿線自治体の熱心な取り組みで高森線において実現された。その実現は熊本県が決めていたバス転換に難色を示し自治体が出資をする第三セクターへの新しい方向を選択したことにあるが、注目すべきことは全国的にも異例のことであるが、国鉄分割・民営化の嵐の中で国労という組織が解体の危機の中で国労地本が住民の目線で第三セクター反対の中央の路線に抗して高森線の第三セクターでのローカル線存続を決め、自治体や商工会、婦人会などと連携して住民参加の第三セクター推進の運動を推進した点にあった。

それはその指揮を執った小早川了介委員長が八代時代に先輩とともに住民参加型の運動の必要性を痛感し国労の組織運動と住民運動連携を模索して活動を進め、高森線存続に向けて高森線廃止反対から第三セクターでの存続への転換を組織決定したからであった。小早川委員長の方針で新規に選出された穴見紀元執行委員を高森地区専従として熊本市から高森へ通わせる方針を出した時点ではまだ高森線廃止反対での自治体との連携模索であったが、高森線沿線自治体が第三セクターでの存続を決めた時点で、高森線の第三セクターでの存続に方針を転換したのである。その機関決定に従って高森町長に支援カンパを渡すのだが、その動きは高森線に対しての動きであり、当時存続の危機にあった湯前線については特別な指示や決定はなされていない。湯前線についてはその動向が不明確で、沿線自治体の存続への取り組み姿勢が鈍いため人吉球磨の国労は中央の方針に従って廃止反対の態勢を取って地区労を中心に反対の闘争を展開し、地区住民との連携を模索していたが小早川氏は、国鉄からJRへの組織転換後の湯前線存続問題についても組織立て取り組みや機関決定をしていない。当時の厳しい組織状況では赤字ローカル存続問題への取り組みはその地区の判断にゆだねられが、小早川氏はこの存続問題については旧国労関係者や地区の労働組合の人たちがその地域の実情に合わせて高森線の第三セクターをモデルに運動を進めてくれるはずだと思っていたと述懐している。

筆者はローカル線廃止反対が挫折した際はそのまま推移を見守るべきではなく第三セクターでの存続に参加して運動のヘゲモニーを握るつもりで協力すべきだと主張していたので、高森線の第三セク

1) 国鉄の赤字ローカル線存続問題が、究極の選択として一部の路線の第三セクターでの存続となったが、現在JRの赤字ローカル線存続問題が全国規模で大きな問題となっている。国鉄の分割・民営化の時代に提起された「交通権」「移動権」「交通福祉」は一部では言葉としては市民権を得ることが出来て公共交通基本条例のような形で一定の意義と役割を持ってきたが、国の政策はまだ後ろ向きで「交通権」が定められていないため裁判所の世界ではまだ門前払い状況にある。国土保全や地方再生のカギの一つが鉄道交通での住民の足の確保であるが、それを裏付ける法的整備や予算がなければ形だけの存続協議に終わってしまう。国鉄の分割・民営化以来の40年来問題の基本構図は変わっていない。なぜ基本的人権にかかわる「交通権」問題がかくも軽視されてきたのか。改めてその問題を問いたい。

ターでの存続に際して小早川了介委員長から意見を求められた時には穴見紀元氏とともに第三セクター存続を進言した。

しかし湯前線問題は国労の組織問題が深刻で国鉄組織も JR に変わったこともあり、住民参加型の運動の中でどのような方針をとるべきか、まだ不透明であった。筆者は「国民の足を守る熊本県民会議」の活動に深くかかわるようになっていたので、総評事務局次長の西岡博氏の仲介で湯前線存続の住民側の中心メンバーであった重松隆敏氏（人吉市市議会議員）に住民側から積極的に第三セクターでの存続を主張して運動をリードし自治体との連携をすべきだと進言した。その後筆者は紀平梯子氏らと住民運動での人吉の集会に参加し「湯前線と教育」と題して講演をした。沿線自治体に多くの高校があり通学路線として湯前線は地域存続の基幹的な役目があり、「交通権」は通学を保証するためのもので、「交通福祉」の実現として第3セクターとしての湯前線の存続を訴えた。

湯前線存続運動は国鉄から JR への企業転換の後 JR 時代における最初の赤字ローカル線の路線の存続に向けて沿線自治体が地元住民と協議を重ね熊本県と国に働きかけて第三セクターとして交通福祉を実現した歴史的な成果の一つである。その住民参加型存続運動には湯前町の老人クラブ連合が昭和 59(1984)年9月から始めた「乗老（のろう）運動」や極めてユニークな「くまがわ共和国」（池井良暢大統領）活動があり、「乗老（のろう）運動」は公共交通存続の住民参加の具体的な事例であり、孫や子供（といっても壮年期の大人）たちの「交通権」・「移動権」の必要性を具体的に乗車運動として示すことで住民の啓発と自治体への強いアピール力をもつことになった。「くまがわ共和国」の発想は高森沿線の自治体の動きに比べてその動きの遅いことに対して、沿線住民が湯前線存続のための住民参加の新たな共和国をつくり、その共和国民が既存の自治体に第三セクターとしての存続の意義を「交通福祉」の観点から根本的に提起しようとするもので、単なる啓発にとどまらず国鉄時代の赤字ローカル線の赤字算出の問題点を指摘し、第三セクターでの自治体や住民の資金負担の在り方を含め財政面での問題提起を行い、積極的に第三セクターそのものを具体的・実務的に新たな住民運動として担おうとするものであった。この湯前線の第三セクター化における2つの住民参加型の存続運動は高森線での存続運動にはみられなかったもので、特筆すべきものであった。

ここで特に留意すべきことは、「乗老（のろう）運動」に住民の一人として国労や様々な労働組合のOBが家族として参加し、「くまがわ共和国」には池井大統領の下に様々な組合から若手活動家が参加し組合の視点を超えた住民視点での新しい民主主義的な情報分析と運動の在り方を学び実践したことである。「くまがわ共和国」は「くまがわ鉄道」を生み出す沿線コミュニティを束ねる共和国運動であったがその理念のもと熊本県内各所に人材を配置してその活動拠点を広げる一方、その活動を踏まえて地元『人吉新聞』に提言を数多く寄稿し、『人吉新聞』からも取材を受け、沿線住民の支持と共感を広げることに成功したのである。まさに後発ではあったが、すでに高森線の成功事例があり高森線存続運動とはまた異なる形で全国的にもまれな独自の第三セクターでの存続運動を進めたのである。それは湯前線が廃止になれば、沿線の高校への通学が困難になり、バス転換ではその学生数を大量にしかも定時でしかも道路の渋滞を引き起こすことなく運ぶことが困難であること、そしてその結果学校そのものが定員減や廃止になれば過疎化が一気に進むことが目に見えていたからであった。これは現在の JR の赤字ローカル線廃止問題の源流であり、解決すべき課題を提起するものである。

40年も前に提起され取り組んできたと同じ問題に日本全国の過疎地帯で同じ赤字ローカル線存続問題に遭遇しているということは、この間自治体、政府がこの問題に真摯に取り組むをこななかったことを明確に示している。我々は湯前線存続の第三セクター化の教訓が今日の住民による鉄道存続運動にとってその活動形態がそのまま踏襲されるべきいわば存続運動論の組織化のモデルとして役立つということを提起するものではない。当時より厳しい状況化でしかも民間会社であるJRが運営の主体である環境の変化に対応して、今日いかなる存続の道があるかということを考える契機とするためである。しかしその当時の問題提起と主張は今なお新鮮でいかに的を射ていたかを示している。それは40年も前の住民の鉄道存続の熱意がいかに強く、公共交通としての赤字ローカル線存続の意義と公共交通としての未来の在り方をいかに的確に把握していたかを明確にしめすものであった。しかしながら、政府はその後国鉄民営化からJRへの移行を推進した鉄道経営主体の経営の健全化と合理化を公共交通政策の柱に置いたために鉄道と地域経済の在り方、あるいは国土保全と地域活性化という観点からの公共交通の意義と役割、そのための財政支援によるコストパフォーマンスの検討、という基礎的なしかし国家運営にかかわる重要問題を調査・研究して統合的に国家戦略の柱に位置付けるという国家戦略を持ちえなかった、というよりはその方向性を示す動きを排除し抑制する政策を続けてきた。それが公共交通における交通基本法として「交通権」・「移動権」を基本的人権の保証という観点から明確に位置付けるという政策を今なお抑止している現状を生み出してきた。公共交通問題を民間のバス会社の経営問題に限定し、赤字ローカル線存続問題をJRと沿線自治体と住民問題に限定し、その結果を受けて政府が存続の可否を決定するという政策決定の構造の在り方がいま問われているのである。

赤字ローカル線存続問題の課題は古くて新しい。

なぜその住民の熱意を受けながら政府が何ら新しい存続の道に向けた検討を提示しこななかったか。これを機に今こそ、地域再生と鉄道の意義を再確認し、「交通権」・「移動権」の保証を法的に整備し基本的人権の尊重の観点から鉄道の維持・再生を目指すべきであり、それが政府の使命なのである。

湯前線の存続運動は国鉄分割・民営化に反対する湯前線反対する住民運動として開始された。しかし、国鉄分割・民営化が進み国鉄での湯前線存続が望めなくなった時、住民の足を守る運動はバス転換かそれとも第三セクターでの存続で鉄道を維持するか、の選択を迫られた。高森線が第三セクターでのローカル線存続を決定していたことから、湯前線も第三セクターへの道を選択するが、その住民運動を担った旧国労のメンバーや教組・高教組・自治労をはじめとする地区労のメンバーは、存続に向けて苦渋の選択を迫られた。第一に旧国労は国鉄でのローカル線維持を主張して活動をしてきており、第三セクターに反対の立場で地区労運動をリードしてきていたからである。第二に高森線沿線の自治体の存続への取り組みに比べて湯前線沿線の自治体の存続運動への動きがまだ鈍く住民・市民の総意を集約する方向性が決まっていなかったからである。第三に湯前線沿線は高校・分校が多く存在していて高森線以上に「教育路線」であったので、高校生の通学の足をいかに確保するかが住民・市民の切迫したテーマとなっていたことである。問題は政府の姿勢が路線維持の経済性の視点のみに限定されローカル線廃止に伴う教育条件の保証といった重要な問題を総合的に捉えてその経済効果を図

るという方針を持っていなかったことにある。そしてその交通政策の限定的な姿勢は JR 体制になっても変わりがなく、むしろより経済合理性に判断基準を置いているのでローカル線維持と地域再生の課題実現を困難なものにしている。その原型は国鉄分割・民営化後の第三セクターでの存続運動の中に見られるものであり、第三セクター後の赤字経営での持続問題に政府がいかに向き合うべきであったか、の問題を提起している。そして公共交通としてのローカル線の崩壊か再生かの岐路に立つ今、我が国は将来に向けて国土強靱化と地域再生に向けて道路行政との一体化で適正な予算配分に取り組む政策をとれるかどうかの転換期にある。

本稿ではその観点から湯前線存続運動を取りあげる。「乗老運動」や「くまがわ共和国」運動などいくつかのユニークで象徴的な活動があったのでトピックスとして取り上げられることは多い。だが、そこに関わった旧国労の関係者を中心とした労働者の活動の意義は十分に知られていない。高森線の第三セクターへの国労地本の参加は当時の国労の第三セクター反対の方針から異例であり批判を浴びたことで労働運動研究史上も画期的であったが、湯前線存続の第三セクター運動は国労組織解体後で労働運動史の対象ではなく、市民運動の側面でもとらえられてきたからである。しかし、高森線存続の第三セクターへのかかわりが国労地本の機関決定であったのに対して湯前線存続の第三セクターへのかかわりは旧国労メンバーの個々の意思決定に基づく参加の在り方を示すもので新たな市民型運動への地平を開いたものであった。この市民型運動への参加の観点は中央の労働運動評論家の第三セクター反対論で封殺され論評されることもなかった。本稿はその意義の再検討を提起するものだが、この湯前線存続の第三セクター運動に匹敵する運動やそれに類する運動も研究史上で見かけることはできず 2023 年度の交通権学会での意見交換でも確認できなかった。そのためその存続運動を支えた特に労働運動の参加者の側からの内容はそれほど知られていない。だが、残念なことに当時の湯前線存続の第三セクター運動について筆者は関係者からの断片的な知識や情報はあるものの全体としての内容を把握する資料は入手できていない。そこで存続運動に取り組み第三セクターでの維持に努めた中心メンバーのレポートを紹介し、その取り組みの意義と課題を検討することにしたい。

それは資料が制約される中で当時の事情を知る中心メンバーであった立山勝徳氏のメモをベースに金子利光氏が対話と整理に尽力して作成された立山・金子レポート「湯前線廃止反対運動について」である。

実は、立山氏と金子氏に依頼して当時の存続運動をした活動の記録、資料を探したが、関係者の多くが他界し遺族の方に探していただいたが資料は残されていなかった。当時の住民運動を組織した何人かからの私信が手元にあるが、活動の記録に関してその取り組みと成果についての心情を書き綴ったものなので本稿に掲載するのは控えた。

そこで今なお人吉鉄道観光案内人としてしばしば NHK でも紹介される立山勝徳氏に資料提供をお願いした。それは立山氏から高森線の存続については報告がなされてきたが湯前線存続についてのまとまった報告や座談会がなく活動参加者の思いやかかわりについてアドバイスをいただいていたからである。

当時国労の活動家として湯前線存続活動に取り組んだ中心メンバーであった立山氏とは廃止対象となった国鉄赤字ローカル線の視察に福岡まで一緒したことも多く、活動の記録についてのお話を聞

き資料提供のお願いをしたのである。ところが一時期は保存していたが今は手元の手帳の手控えしかないということで、改めていろいろ資料を探していただいたがご無理なようなのでできる範囲でのまとめをお願いした。その作成にあたって当時若手の国労活動家として全国組織の青年部のリーダーであった金子利光氏を煩わして立山氏にインタビューをしていただきそのまとめをお願いしたのである。かなりの部分はすでに私もうかがっていたがその背景を含めてまとめたものはなく、数少ないインタビュー証言録として貴重な第一次資料と言ってよいものである。その紹介と検討にあたっては、両氏のレポートということで掲載の許可を得た。これをもとに当時の状況を探ることにしたい。このレポートが湯前線存続の第三セクター運動に関して全国的にも現在利用できる唯一の資料である。

立山・金子レポート「湯前線廃止運動について」は、「1 運動の底流 2 湯前線をめぐる動き 3 湯前線廃止反対の取り組み 4 湯前線を第3セクター鉄道で残す 5 地域共闘」の5部構成で簡潔に内容をまとめている。これは湯前線廃止運動から第三セクターでの存続運動への歴史的転換過程への取り組みを綴ったレポートである。若干の補足とコメントを加えながら当時の実情を考察することにした。

3 立山・金子「湯前線廃止運動について」の紹介と検討

1 運動の底流

〈1 運動の底流

人吉は八代駅～隼人駅間を走る肥薩線と人吉駅～湯前駅間を走る湯前線（現在はくま川鉄道）があり、鉄道の要所としても栄え鉄道の町とも云われほどであった。またそこに働く鉄道労働者や関連労働者も多く、国鉄労働組合人吉支部・単組の組合活動は非常に行動的であった。

地域の労働運動の主体は人吉球磨地区労でその運動も活発であった。地区労の春闘の取り組み、メーデーや各種集会などは多くの労働者が結集する力量があり、反合理化闘争や中小組合の交渉、特に全国一般労組（製材所、旅館、鉄工所）などと連帯した行動を展開してきた。また政治闘争では各種選挙に積極的に取り組み、人吉市議会議員には社会党議員5名、共産2名、錦町、多良木町、水上村、相良村に組合の組織内議員がいた時もあり、郡市に一定の政治的影響力を持っていた。

このように湯前線廃止反対運動当時、地域の労働運動を支えてきた人吉球磨地区労が社会的にも影響力を発揮する組織力量があったため、廃止反対運動の具体的な取り組みを継続的に展開することに繋がった。

湯前線廃止の前に国鉄バス廃止反対運動が先行し、そして湯前線廃止反対運動の重要な時期に、国鉄分割民営化反対の取り組みと同時に湯前線廃止反対運動をしながらの取り組みは大変であった。しかしその時の政治情勢や労働組合の目的意識的な行動、住民団体の行動などがあったため、廃止反対運動の取り組みを粘り強く行うことが出来た。全国的な国民の足を守る会と共闘会議と連携した住民の足を守る運動が底流にあった。）

ここで地域労働運動の状況が概括されている。人吉球磨地区労、全国一般が結集する体制がとれていたこと、人吉市議会をはじめ町村に組合の組織内議員がいたことから郡市に一定の政治的影響力があつたことは高森線存続運動と比較して大きな特徴と言えるであろう。

「国民の足を守るくまもと県民会議」と連携した地域の共闘会議が組織されたことが、その後の住民参加型運動の基盤となったといえよう。

II 湯前線をめぐる動き

〈2 湯前線をめぐる動き

湯前線は人吉駅～湯前駅間 24.8kmを走り、昔は木材輸送や生活の足として人吉盆地の大動脈の役割を果たしていた。また沿線に6つの高校（1つは分校）があり朝夕の通学、下校時には約1800人の高校生が利用、また車を持たないお年寄りにとっても病院通いなどで貴重な足になっており、利用者から多くの存続の声があつた。

一方、国鉄特定地方交通線（いわゆる赤字ローカル線）のバス等への転換は、モータリゼーションの流れによって、地方交通線の輸送シェアが低下する中、バスや第三セクター等による鉄道の転換を図る動きが始まった。

国鉄の地方交通線の整理については、国鉄再建法（1980年施行）において、地方交通線のなかでも1日1キロ当たり輸送人員（輸送密度）が4,000人未満の線区についてバス輸送等に転換を図ること、このうち、輸送密度2,000人未満の線区について1985年度（S60）までに転換するため、1981年（S56）9月に第1次特定地方交通線40線が選定され、1982年（S57）11月には第2次特定地方交通線33線の承認申請がなされた。湯前線は1986年（S61）4月7日に国鉄が運輸省に第3次特定地方交通線としての承認を申請。1987年（S62）2月3日運輸省は湯前線を第3次特定地方交通線として承認し廃止が決まった。これが反対運動から条件闘争の分岐点となった。湯前線が廃止されても鉄道としては絶対残さなければとの思いが強かった。

ここでのポイントは下線部で湯前線存続運動を廃止反対から条件闘争へと大きく転換したことを強調していることである。その転換に向けては筆者も重松氏にアドバイスをしたが、その方針転換はどこかで組織決定したという形ではなく、〈鉄道を残す〉という一点での苦渋の選択であった。だが、ここではその時の心情は記載されていない。私は立山氏からそのつらい思いを何度も聞いたが、いつどこで誰かによってどのようになされたかという具体的な話はなかった。本人の個人的な決断であった。重松氏も含めて、反対運動にかかわったすべての人たちがもう反対ではもうどうにもならないという厳しい現実問題に直面し、互いに意見を交換しながらおのずともうこれしかない〈鉄道を残す〉ことへの合意がなされたのであろう。まさに個々の自立的判断の総合として住民参加型の地域労働運動が形成されることになった。それは地区労の運動組織の経験が住民参加型へと展開するそのリーダー個々の判断と責任を伴う政治判断の重さを秘めたものであった。彼らはそれを語らないが、それが自然体でなされたことに注意を払うべきであろう。それは〈鉄道を残す〉という判断で鉄道が

残るわけでもなく、そのためには〈鉄道を残す〉運動を改めて組織し〈鉄道を残す〉意思を持った人たちとの連携が必要になるからであった。それまで声高に反対を言っていた人たちが今度は〈存続のための条件闘争〉として、存続のための提案を行うのである。これは労働運動論から言えば、はっきりと反対運動の敗北を認めることで〈挫折からの再起〉のエネルギーをどう持ちうるか、それが問われる課題であった。住民の足としての湯前線を国鉄として残すことが最大のテーマでそのための反対運動であったが、今度は湯前線の存続の在り方を考え提案して運動の再組織化をすることがテーマになったのである。

Ⅲ 湯前線廃止反対の取り組み

〈3 湯前線廃止反対の取り組み

全国的にいわゆるローカル線廃止の動きがある中、熊本では1978年（S53）国民の足を守る県民会議の主催で「ローカル線 生活交通を守る」対話集会在（熊本市）開催された。また国鉄労働組合等は住民の足を守る、職場を守る視点でローカル線を守る取り組みなどを各地で進めた。1979年（S54）3月6日には国民の足を守る人吉・球磨地区共闘会議が、湯前線廃止反対、免田駅・多良木駅貨物取扱廃止反対闘争の強化することを決起集会で決議するなど、湯前線をめぐる運動も活発化してきた。

（1）湯前線廃止反対運動は、当初人吉地区労・労働組合や労組OBである高退協、議員、国民の足を守る県民会議などを中心に取り組みを行った。

また住民団体（老人会など）は活発な乗老運動などを展開し、利用者の増加や湯前線を守る世論喚起を図る取り組みが行われた。特に「孫・ひ孫のために残そう」と乗老（のろう）運動を1984年（S59）5月から湯前老人クラブ連合会（吉村政男会長）が中心になり、人吉市まで湯前線を使って日帰り旅行をする運動を展開。運動が波及して沿線町村でも様々な利用者増運動や署名活動が取り組まれた。

（2）湯前線廃止が予想できる時期でも沿線自治体や議会・議員の動きは鈍く、廃止反対の組織化などあまりなく陳情程度であった。

私たちは積極的に自治体などへ行ったが、交渉拒否などはなかった。首長、助役、収入役などが対応したが、はじめは「湯前線廃止は国鉄が言うとおりの赤字だからやむを得ない」という雰囲気であり、国鉄への赤字の風が根強くあった。ただ湯前線が無くなると困るという認識もあった。

（3）ユニークな「くまがわ共和国」、第3セクター実現を

湯前線廃止が本格化し湯前線をどうするかを選択の段階で住民の動きが徐々に高まってきた。1987年（S62）2月湯前線廃止が決まった。選択は全面廃止、バス転換、第三セクターで継

承かである。そこで1987年（S62）10月14日に「遊び心をもって湯前線存続させよう」とパロディ風住民運動で第三セクター実現をめざす、ミニ独立国の「くまがわ共和国」を32人の閣僚で建国した。元小学校校長・池井良暢大統領は「永久存続へ、恥も外聞もはたくりやって、みんなでがまだし…」と球磨弁で建国宣言。行動は広報誌「がまだす」発行を始め、1988年（S63）1月14日に湯前線列車内で国民会議、新年会を開き、豊永湯前町長と池井大統領がエールを交換行い、列車内で第3セクターへの協力を訴えるチラシを乗客に配布した。この他にも、共和国まつり、列車内での国民会議、列車寄席、うーごと塾、他の共和国との交流の開催など創意工夫したユニークな取り組みで第3セクターへの関心を高めた。くまがわ共和国の取り組みは若手教師などが中心になり、共和国国民（1200名）は労組組合員や住民、共感する人々が行動に参加した。第3セクターで存続させる世論を幅広く盛り上げ、湯前線存続運動に大きく影響を与えた。>

コメント1）廃止反対から第三セクターへの転換のレポートであるが、まず彼らの廃止反対活動の取り組みや、「乗老運動」にもかかわらず沿線自治体の首長と議員の動きが鈍かったという指摘は重要である。これは高森線存続運動の場合と大きく異なる特徴である。首長たちは立山氏の交渉要求を拒否しなかったが、国鉄側からの赤字の説明に納得し廃止やむなしの雰囲気が強かったのである。そういう状況下であったので、「乗老運動」「くまがわ共和国」の役割りは大きく、それに参加したメンバーの役割も大きかったのである。

「くまがわ共和国」大統領となる池井氏が熊本市の集会に参加して高森沿線自治体の動きに比べてあまりに湯前線沿線自治体の首長たちの動きが鈍すぎると絶望感に襲われていたが、湯前線廃止決定を受けて「くまがわ共和国」を建国するが、それを支えたのは若手の教諭と伝えられたが、高教組、自治労をはじめ地区労の多くの若手労働者が国民になった。

立山氏は人吉球磨地区労議長であったが、その後任の小川裕弘氏が所有していた「くまがわ共和国」閣僚会議（1989年10月13日）の名簿には、大統領、大統領補佐官5名、副大統領兼みどりの大臣、副大統領補佐官4名、鉄道大臣、平和大臣、環境大臣、教育大臣、観光大臣、くま川鉄道総裁、がまだす村（村長、助役、収入役、課長・職員多数）、地球村（村長、熊本・玉名から福岡・東京大使）と実に広範囲で（鉄道大臣のもとにくま川鉄道総裁、街の駅長さん）が配置されている。遊び心一杯と表現されてきたが、「くまがわ共和国」は環境重視の国家で彼らが地域おこしに取り組むメッセージは強力であった。そしてここで「くまがわ共和国」は「くまがわ鉄道」総裁を任命したのである。筆者は重松氏に第三セクターに運動を転換して運動のヘゲモニーを握ることで第三セクター鉄道についても名前決めにも参加できると励ましたが、どういう経緯で「くまがわ鉄道」に命名されたかはわからないが、重松氏からは後日自分たちのイメージ通りの名前になったと誇らしげに報告を受けた。それはこの「くまがわ共和国」の「くまがわ鉄道」総裁を指すのかもしれない。ちなみに重松〔白岳〕隆敏氏（ミドルネームは焼酎の銘柄）は町の駅長さん。「がまだす村」の「がまだす課長」が小川〔球磨の耐太郎〕祐弘氏である。若き組合活動家たちの何人かは熊本市内で有力活動家として頑張っているが、彼らの大衆性と献身は「くまがわ共和国」運動への参加で培われたものと言えよう。

コメント2) この時期の湯前線の廃止承認後の存続が国・県ともに第三セクター化を示唆していると筆者は指摘し、その予測のもとに「いずれにせよ、第三セクター方式は高森線の場合と同様、受益者負担型交通福祉に他ならない。沿線住民と関係市町村の資金負担が鉄道存続の基礎となる。特に人吉市と他の町村との間で資金負担をめぐるかけひきが今後の動向におおきな影響をもつことになる。こうして国による交通福祉負担の地方への肩代わり、つまり、地方への一方的な資金負担の強制によって、地方自治体、住民自らが教育路線の存続かそれとも過疎化かを『選択』せざるをえないのである²⁾。」

IV 湯前線を第3セクター鉄道で残す

〈4 湯前線を第3セクター鉄道で残す

湯前線が第3次特定地方交通線として廃止が決まった後も関係自治体、議会などの第3セクターに転換する動きは鈍かった。

私たちは(国鉄が分割民営になりJRが1987年4月1日に発足)廃止が決まった以上、選択肢の一つであるバス転換にした場合、通学(教育路線)が多い中、バスの輸送能力や交通問題、地域の将来などと考えるとバスより鉄道が有益である。そこで鉄道レールを残すためには第3セクターで残す以外に選択肢はないと方針転換をしたが、意外にも「激論もなく、鉄道として絶対に残さなければならぬ」という強い思いがあったから反対意見もなく」自然に第3セクター鉄道を容認するような状況であった印象である。

この状況を受けて、湯前線の経過措置の転換手続き行方期間が短いことから早く第3セクターを打ち出し行動する事が重要であった。

そこで1987年(S62)8月18日、私たちの「住民の足を守る湯前会」は集会を開き、鉄道として残すために第3セクターによる湯前線存続を決議したが、住民団体として第3セクターによる存続を明確に打ち出したのは初めてだった。他の地区でも連鎖的に同様の取り組みを行い意思統一を図った。

住民の足を守る人吉球磨の会(小川祐弘会長)は、矢岳駅の特設展示館にあったSL58654(後の

2) 坂本 正「公共交通と国鉄ローカル線—熊本県の交通福祉の現状—」『社会福祉研究所報』第4・15号、昭和62年3月、73頁。ここで湯前線を「教育路線」と特徴づけた。この項については、重松氏提供の試算「湯前線の運営並びに経営の概況」を掲載し、池井氏から提供された存続運動資料、『人吉新聞』を受けたことを記載した。

なお、湯前線の廃止承認について『熊本日日新聞』(昭和62年〔1987年〕2月3日)は「実情わかっていない!!」との見出しを掲げ、通学、病院通いに打撃を与えることを伝えた。が、そこで「同線には6つの公立高校(一つは分校)があり、朝夕の通学、下校時には約180人の高校生が利用、車を持たないお年寄りにとっても病院通いなどで今なお貴重な“足”となっていたからである。ここでの関連記事から、筆者は、第三セクター化について厳しい状況だとする内容を紹介したうえで「だが県、国鉄の試算とも第三セクター化を示唆するものとなっている。」と判断した。「公共交通と国鉄ローカル線」73頁、参照。

愛称 SL 人吉) を JR 九州に返還する事に強硬に反対したが、12月8日返還の最終局面に SL 返還の条件に「湯前線の第3セクター化にあたり JR 九州は格段の協力をする事など」の要望書を福永市長に提出し、市長は協力的に動いた。また住民の足を守る会は、JR 湯前線を第3セクターで残そうと11月15日から署名活動を街頭や職場、家庭など郡市で行い、存続の機運を高める中、各市町村議会に陳情した

また第3セクターで鉄道を残すことをめざす「くまがわ共和国」の存在と取り組みは、住民の意識や地元人吉新聞をはじめメディアに多く取り上げられるなど啓発効果を十分に果たした。さらに従来組織中心の運動の枠を超えてパロディ精神の取り組みは受け入れ易く、地域住民との繋がりを深めた。この熱い思いの行動は、1988年(S63)の第3セクターでのくま川鉄道での存続決定につながる一翼を担った。

国労本部は「国鉄存続、第3セクター反対」であったと思うが、国鉄再建法が成立し、これによって特定地方交通線は廃止、バス等への転換が具体的に進んでいる現実があった。これを跳ね返すには限られた期間で廃止反対の運動を高め政治的に跳ね返す以外にない。しかし国労への組織攻撃や政治的、社会的にも厳しい状況におかれている中、高森線を第3セクターで残す対応に通じるが、最終的には「鉄道をレールを残したい」というこれまで連帯してきた地域住民利用者の声に応えるためにも第3セクター鉄道で残すという地域組織や国労熊本などの判断は間違いではなかった。

国労が主導した全国的な国民の足を守る共闘会議の精神が人吉球磨地区労傘下の組合に芽生えていたので、湯前線廃止反対と第3セクターで鉄道を残す運動は組織としては盛り上がり早く具体的に行動することができた。

※湯前線基金募金に人吉球磨地区労は300万円、自治労湯前町職員組合から100万円がされた。) コメント) この章が、このレポートの主張点である。SL 人吉の返還反対をはじめ、第三セクターでの鉄道を残す運動を湯線存続で大規模に実践した。その背景に国労熊本の決定や国民の足の運動を上げている。その意味で高森線での第三セクター化運動が湯前線第三セクター化運動と連携したのである。ここに強制はなく、この間経験した住民運動型労働運動の成果が第三セクターでの鉄道存続を選択したのである。人吉球磨地区労、自治労湯前町職員組合からの募金も特筆すべきであろう。実は立山氏の話では地区労は湯前線沿線の駅ごとに湯前線存続のための協議会を組織し駅長とも協議を重ねた。なぜ赤字になったのか。その赤字の数字の根拠は何か。通学の高校生、病院通いのお年寄りに必要な湯前線についてどう考えているのか。現実にはどうすれば湯前線を残すことが出来るのか。その協議会での意見交換やそこでの参加者の結束が第三セクターへの方針転換についての運動の継承をスムーズにさせた要因だと思われる。実情に合わせて存続を考えると現実には第三セクターしか残されていないので、今後どうしようかという話し合いでもう第三セクターで取り組もうという合意がそれとなくなされたということであろう。そもそも論で絶対反対で幕引きをするか、それとも負けは負けとして自分の気持ちの痛みよりも鉄道を残したいという思いの方がはるかに強かったということである。その決断がここでの教訓である。

V 地域共闘

〈5 地域共闘

地域の課題、地域の運動には、イデオロギーや立場の違いを超えて、各層からなる幅広い人達と連帯する運動、受け入れやすいスタイルが重要である。

地域運動の共闘では、自分たちの都合のいい時だけの独善的な運動では運動は発展しないし継続しない。また最終的な状況判断で自分たちの目標に至らなくても最善の選択・決断をしなければならないこともある。湯前線を最終的に第3セクター鉄道で残し、今もなお「くま川鉄道」が愛され走り続けている現実を見ると当時最善の選択をしたのではないか。

地域住民との関係は、「利用主義に終わってはいけない」は多くの地域運動に関わっての教訓である。〉

立山 勝徳

元人吉球磨地区労議長

元人吉市議会議員 1987.4～

(6期24年)

最後にまとめた地域共闘の在り方が立山・金子レポートの結論である。ともすれば組合的な組織論や方法論でしばしば地域住民と連携を「利用主義的」に捉えがちになるが、住民参加の運動論では運動の在り方を学び先頭に立つ〈信頼と献身性〉が不可欠である。

4 地域共闘の源流とライフラインとしての「交通権」

立山・金子レポートは住民運動型の労働運動がどのように組織され展開されたか、を簡潔にまとめた。湯前線の第三セクター化への動きに県や沿線自治体がどのように対応したか、それが鉄道存続の基軸であり交通福祉の観点からも県や沿線自治体が積極的に国に働きかけるべきものである。だが、現実はなかなかそのようには動かない。それは現代においても変わらない。第三セクター化に向けて県や沿線自治体の動きは当然報道されるが、それを動かすことになった住民運動を支えた労働運動の参加については報道されることは少ない。その点に焦点を当ててこそその考察を行った。交通福祉の実現はそれを求める人々の強い意志によってしかなされない。立山・金子レポートはその決意を示すものであった。

だが、それを受け入れる多様な共闘の在り方は、「国鉄赤字ローカル線の第三次廃止対象路線に選定中」すでに示された。1986年11月「県は25日、特定地方交通線の選定承認を見合わせるとともに、国鉄分割・民営化後に発足する新会社による存続運営を求める知事意見書を橋本運輸大臣あてに提出した。」

その時「湯前線は“生きている”住民サイドで存続運動 知事への要望書を採択 住民サイドで湯前線の存続運動を盛り上げよう、と『湯前線の存続と利用を訴える会』が、23日午後2時から免田町の福祉センターで開かれ、世話人代表の池井良暢さんらがこの日決議した要望書を、25日細川知事に提出した。この会は、池井さんのほか吉村政男湯前町老人会長や・・・多良木高校水上分校の生駒研二さんの6人が呼びかけ人となって開いたもので、約百人が出席した。会議では、昨年来湯前線の乗車運動を進めている吉村政男さんがあいさつした後、…メッセージが紹介され、池井さんが経過を報告した。

続いて熊本商大の坂本正教授が『湯前線と教育』と題して講演、『湯前線は基本的な教育を守る路線であり、バス転換は不可能。車内でワイワイガヤガヤ話しながら学校に行くことも大事なこと。単に乗るだけでなく、文化の柱としてどう活用していくかが重要』と訴え、人吉市議会の重松議員が現状を説明した。

その後、『今日からあしたへ手をつなぐ県民の会』代表幹事、紀平梯子さんが『今日の皆さんの声を知事に訴え、存続の方向で働きかけたい』とあいさつ出席者で意見交換した「会では今後、乗車運動を進める一方、定期的に会合を開いて運動を進めていくことにしているが、次は湯前町で開催することを決め『湯前線の利用者の累計は年間百数十万人にも及ぶ、正に生きている路線、地域の活性化と福祉に大きな夢と希望を持っている私たちの湯前線が廃止されることなく、今のままで残るよう格段のご配慮を』との知事への要望書を採択した³⁾。」

多様な住民ができる範囲での参加形態を提起し住民が参加するスタイルがその後展開される。その地区労が個人であるいは組織で住民参加するのである。国鉄の分割・民営化で提起された「交通権」「移動権」「交通福祉」の理念と高森線存続の実践の経験が湯前線を「教育路線」として第三セクターで存続させる選択を生み、学生・住民の病院通いの「移動の権利」の保証につながったのである。

そして、1988年(昭和63年)8月12日に「第三セクター化を決定 来年4月開業へ新会社設立湯前線 住民運動実を結ぶ 基金集めも本格化」と報じられた⁴⁾。

住民運動が実を結ぶ、ということは「赤字補てんのための基金4億円の調達が前提条件となっており、通学のための鉄道だけでなく、生活路線として沿線開発振興計画と合わせ今後どのように利用増をはかっていくかも課題となっている⁵⁾。」

住民参加の存続運動の結果、今後は利用者増と基金集めが責任課題となる。第三セクター化への道と維持はいかに住民と沿線自治体に大きな負担を課すものかを突きつけるが、第三セクター化がなければ「教育路線」を失い地域は一気に疲弊する。地域社会は存続の危機を迎える。「交通権」「移動権」「交通福祉」の実現は地域社会維持のライフラインそのものなのである。

3) 『人吉新聞』1986年(昭和61年)11月26日

4) 同上、1988年8月13日

5) 同上

結びにかえて

くまがわ鉄道は2024年に湯前線開通から100年を迎えた。しかし2020年の熊本豪雨で被災し一部区間で輸通が続くため全線開通に向け人吉球磨の10市町村などで構成する一般社団法人「くまがわ鉄道管理機構」が発足し「上下分離方式」の導入を進めている。

くまがわ鉄道の教育路線としての特徴は沿線に南稜(あさぎり町)、球磨中央(錦町)、人吉(人吉市)、球磨工(同市)の4つの県立高校が点在して多くが鉄道を利用して沿線全体の高校生の利用客は650人で全乗客の9割を占める。豪雨による運休で改めて通学を支える交通手段が最適だと再認識された⁶⁾。その全線開通に向けて「上下分離方式」導入を進め25年度の全線開通を目指している⁷⁾。そしてくまがわの鉄道の上下分離は認定された⁸⁾。くまがわ鉄道の全線開通で「教育路線」としての「交通福祉」が実現されることを願うが、第三セクターでくまがわ鉄道が存続されなければ現在の沿線の県立高校の維持は困難であった。当時の住民運動の熱意と努力に今一度注意を向けるべきであろう。長谷和人湯前町長は「乗老運動」に代表される住民パワーに改めて謝意を表しているが⁹⁾、その住民パワーの一翼に旧国労、全国一般、教組、高教組、自治労の多くの若手活動家、市議、町議、OB、その家族のエネルギーが注がれていたことも銘記されるべきであろう。

JRの赤字ローカル線存続に向けてJRもまたその努力をしていることを我々は知っているが、しかし民営化で再建を図った時、不動産事業での利益の一部を鉄道事業の不採算部門に繰り込む会計上の制度設計を行わなかったのか、政府もJRもその反省に立って地域鉄道の維持に向けて「交通権」「移動権」「交通福祉」の実現に努力すべきであろう。

6) 「走れ！くま川鉄道 上」『熊本日日新聞』令和6年(2024年)10月29日

7) 「同上 下」同上、令和6年(2024年)10月31日

8) 同上、令和7年(2025年)10月25日

9) 「走れ！くま川鉄道 中」同上、令和6年(2024年)10月30日