

企業城下町を基盤としたネットワーク・ガバナンスの展開

——飛騨・神岡における鉄道遺産の継承と活用——

神 崎 史 恵*

要 旨

近年、住民主導で鉄道遺産を守り地域振興のために活用する動きが増えつつある。しかし、そうした活動が長期的に発展していくためには、克服すべき課題も多い。そこで本研究は、廃線跡地活用の先進事例である岐阜県飛騨市神岡町を対象に、住民有志が始めた鉄道を守る活動が地域ぐるみの観光振興事業へと発展できた背景と成功要因を分析した。その結果、三井金属の企業城下町として発展してきた神岡町の地域特性や、そこで培われた商工系地域人材による長年の鉄道協会の活動が成功の基盤にあることが明らかになった。

目 次

- はじめに——鉄道遺産と地域の歴史的関係
- I 本研究の分析枠組み
1. 地域人材によるまちおこし事業
 2. ネットワークの形成と組織間協力
 3. 企業城下町の相互依存関係と構造転換
 4. ネットワーク・ガバナンスの維持・発展要因
- II 神岡鉄道の廃線・継承の歴史的経緯
1. 神岡町の概要と歴史
 2. 神岡鉄道と神岡鉄道協会
 3. 神岡鉄道の継承と活用をめぐる地域動向
- III 神岡町におけるネットワーク・ガバナンスの展開
1. 地域人材によるネットワークの形成と発展
 2. 企業城下町としての神岡町の地域特性
 3. ネットワーク拡大の背景とガバナンス構築の様相
 4. ネットワーク・ガバナンスの維持・強化
おわりに——残された課題と今後の展望

はじめに——鉄道遺産と地域の歴史的関係

人口減少の時代に突入している現代の日本において、特に過疎化が進行している地域では、大量輸送機関としての鉄道の交通手段としての優位性は低下傾向にある。それゆえ、人口の少ない地域では鉄道の廃線が徐々に現実味を帯びてきている。地域の交通手段をどう確保するかという問題だけでなく、交通手段以外の活用方法についても幅広く検討を進めていくべき時期に差し掛かっているといえる。

近年の事例では、広島県と島根県を走っていたJR三江線が2018年3月末で廃線となった。廃線が決定した2015年秋、沿線に住む住民有志が「江の川鉄道応援団」を立ち上げ¹⁾、他団体とも連携し、廃線後の鉄道資産の活用案をまとめた提言書を町に提出した。交渉を重ねた結果、沿線4市町はJR西日本との協議によって沿線の約1割の路線を譲渡してもらうこととなった²⁾。沿線町の一つである島根県邑南町では、廃線跡地一帯を鉄道公園と

* かんざき ふみえ 法学研究科政治学専攻博士課程後期課程

2020年10月2日 査読審査終了

第1推薦査読者 工藤 裕子

第2推薦査読者 星野 智

し、指定管理者制度によってその公園の管理運営を業者に委託することが議会決定された。上述した住民グループはその事業運営者になることを企図してNPO法人を設立し、トロッコやレールバイクの運行実証実験を行なうなど、準備を進めている³⁾。

この事例のように、近年は、自治体が鉄道公園を設置してその園内で廃線となった鉄道の旧車両やSLを走らせている地域が増えつつある。だが、沿線住民たちの反応は賛否両論である。上記事例でも、橋梁など設備の維持管理費や活用に失敗した場合の撤去費用が自治体負担となることを懸念する声もある⁴⁾。それゆえ、廃線活用が継続できるか否かは、自治体による公共財化や財政出動だけでなく、利益を生み出す事業運営の力にかかってくる。それと同時に、廃線跡地活用の活動が地域に根付き、地域振興策として成功するためには、地域住民や地元企業などからの理解・支援も必要である。

廃線後の鉄道は、日本でも産業遺産あるいは文化財の一つとして捉えられるようになってきており、鉄道遺産または保存鉄道と呼ばれている。鉄道遺産を保護する法制度⁵⁾として、日本では文化庁が登録する重要文化財・登録有形文化財と経済産業省が認定する近代化産業遺産がある。他に、UNESCOによる世界遺産登録、自治体が指定する文化財制度、学会の認定による土木遺産などがある。これらの鉄道遺産は、2019年3月刊行『旅と鉄道』⁶⁾の調べでは日本全国で390カ所存在する。

廃線となった鉄道の中には、日本の近代化を支えてきた鉱山や炭田での産業輸送のために敷設されたものが多い⁷⁾。2000年前後から、商工会議所や市民団体によって地域の産業遺産の文化的価値を見出す動きが出てきた⁸⁾。鉄道遺産についても、商工会議所や観光協会、ボランティア団体などが関わって、観光振興などに活用する事例が見られるようになってきた⁹⁾、¹⁰⁾。このように、鉄道遺産の活用には、地域の歴史を伝える文化財という側

面と、観光客を呼び込む観光資源としての側面があると見ることができる。

鉄道遺産の活用に関する学術研究は、日本ではまだ僅少である。建築学や地理学、史学系の分野において、鉄道遺産の技術的価値や文化的価値を後世に継承するために活用する方策について提言している文献が若干数見られる¹¹⁾。だが、地域でどのように廃線鉄道の活用が継続されているかという側面に関する分析は射程外となっている。また、観光学や観光交通学の分野では、鉄道を地域の観光資源として活用する事例を取り上げている研究もある。しかし、これまでの研究では現役の鉄道事業者によって廃線鉄道の旧車両を復活運行している事例が主であり、廃業となった鉄道に関する研究は乏しい。

そこで本稿は、廃線活用の活動・事業が地域ぐるみのものへと発展し継続していくための要因を分析することを目的とする。そのために、岐阜県飛騨市神岡町（以下、神岡町¹²⁾という）における廃線活用事例を対象として分析する。他地域での同様事例では活動発足当初から住民だけでなく自治体も関与しているのに対して、神岡町の事例は、有志の住民たちが考案して事業を軌道に乗せた後に自治体から支持を得るようになったという点に大きな特徴がある。また、2007年の開業以来利用客が増え続けており、利益面でも黒字が続いていることから、神岡町の取組みは他の同類団体などから大きく注目されている。

神岡町は、かつて「東洋一の亜鉛鉱山」として活況に満ちていた鉱山町¹³⁾であるが、産業構造の転換を経て人口減少の一途を辿り、2019年からは人口8,000人を下回り始めた¹⁴⁾。冒頭で述べた三江線やその他の廃線跡地活用を行なっている地域も、人口減少や地域の衰退が進行している。そうした地域では、人やお金といった資源の有限性が際立つ。組織論の観点から考えると、少ない資源を有効かつ能率的に活用するには、マネジメントの工夫が必要である。この点に関し、神岡町の事例が

ら多くの示唆を得られると考えられる。

神岡町の地域特性は、日本屈指の亜鉛鉱山を拠点とし、明治期に三井組が鉱山開発のために進出したことで発展した企業城下町という点にある。企業城下町に関する研究は、経済地理学や地域社会学において蓄積が多い。しかし、基幹産業の衰退による地域の変化に関する研究は、釜石地区¹⁵⁾や日立市¹⁶⁾を対象としたものが多く、神岡町を対象とした研究は手薄である。本稿は、基幹産業の衰退後に神岡町がどのような転換を遂げつつあるのか、という側面に光を当てた企業城下町研究の一つでもあるという点に特色がある。

本研究は、神岡町を対象とした一事例研究である。研究方法として、文献や資料による調査及びインタビュー調査を実施した。そして、廃線跡地の活用において地域の多セクターが協働する現象を、ネットワーク・ガバナンスの形成・発展過程として捉えている。ここでのネットワーク・ガバナンスとは、多元的なアクターによる水平的な関係性にもとづくネットワーク型組織のマネジメントとその方向付け、目的を実現するための統制の仕組み、と定義する。神岡町の事例では、住民有志から始まった鉄道遺産の活用が事業として発展していく過程で、ネットワーク・ガバナンスが構築されてきた。そこで、なぜそうした活動が事業として発展できたのか、そして何がドライバー（推進役）となってネットワーク・ガバナンスが構築されつつあるのかを明らかにする。

本稿の構成について、まず第Ⅰ章では事例分析を行なうための枠組みを構築する。第Ⅱ章では、まず神岡町がどのように発展・変化してきた町なのか確認した上で、神岡町における鉄道の歴史と神岡鉄道廃線後の地域の動向を整理する。そして第Ⅲ章では、住民有志の活動が事業として発展した背景要因、形成されたネットワーク・ガバナンスの態様と維持・発展の促進要因について分析する。これらを通じて、企業城下町としての地域特性が背景要因となり、そこで醸成された地域人材

によってネットワークとガバナンスが発展的に構築され、廃線鉄道活用の事業化と制度化に成功したという仮説を実証する。

I 本研究の分析枠組み

本章では、次の4つの観点から事例分析を行なうための枠組みを設定する。すなわち、「地域人材のネットワーク化」、「組織間協力」、「企業城下町」、「ネットワーク・ガバナンスの構築」の4つである。以下の各節において、順に検討していく。

1. 地域人材によるまちおこし事業

本節では、人口が少ない地域でのまちおこし事業が成功するための要件について、地域人材のネットワーク化に着目して検討する。

藤山は、人口規模の小ささを活かした社会経済システムの構築を提唱し、そのメリットの一つとして、地域内の資源や労力を持続可能な形で循環利用できるモデルを提示している¹⁷⁾。例えば人材面について、地域人材が二役、三役と複合的に役割を担うことで、限られた人数や財源の中でも地域社会で求められる多様なニーズに応えられる可能性があることを指摘している¹⁸⁾。この点について、田尾によると、まちづくり活動が活発な地域では異なる活動であっても顔ぶれは重複していることが多いという¹⁹⁾。活動できる人材の数や時間は有限であるため、貴重な資源を有効に活用したり、より重要な課題へと資源を投入したりする方が、地域にとって有益な結果をもたらすことになる。

では、どういう地域人材が集まれば、人口の少ない地域でまちおこし事業は成功するのだろうか。「コミュニティ・ビジネス」という言葉を世に広めた細内信孝によると、顔の見える関係が存在しない匿名社会の地域コミュニティでは、コミュニティ・ビジネスが起きにくいという²⁰⁾。細内は、地域の問題に取り組む仲間たちのクラブが出発点となり、何らかの売り上げを上げるという行為の中

で、事業の継続性と信頼性をつくり、地域社会の問題解決に取り組むことになる」と述べている²¹⁾。ここで注目したいのは、活動の出発点であり人的基盤となる仲間づくりである。気の知れた者同士の関係性がコミュニティ・ビジネスの起業の前提条件になることを、細内は示唆している。

しかしながら、人口が少ない地域は、一般的には地域内のみでは採算が採りにくく、経済的に不利な地域条件にある。まちおこし事業をビジネスとして継続させていくには、利潤を出さないといけない。それゆえ、経営ノウハウや専門技術を持った人材が求められることになる。人口の少ない地域でのマネジメントの工夫として、こうした専門人材としての役割を担える地域人材がいることで、より効率的な地域資源マネジメントを展開できる可能性が高まる。なぜなら、どこにどのような地域資源があるかを把握し活用し易いという利点が地域人材にはあるからである。

地域の中にそうした専門人材が不足している場合はどうすべきか。その場合、地域人材の専門能力が養成されるのを待つか、外部人材に頼るか、という選択肢が浮上するだろう。後者を選択する場合、仲間同士の関係を越えた、これまで協力関係に無かった人々や団体と協力・連携するという方向に進む。そこで、地域人材がネットワーク化して、点在していた地域資源や関係性の無かった人同士を「つなぎ直す」²²⁾ことになる。ここでいうネットワーク化とは、「既知の関係性の範囲内では事業としての継続が難しい場合などに、既成の協力関係が無い人々・組織との協力関係を形成すること」と定義する。

以上、主に人材面に着目して、人口の少ない地域でまちおこし事業が発足し継続していくための要件について検討してきた。これらをまとめると、「① 複数の活動への参加、② 専門知識や技術、③ 地域資源の把握と活用、④ 地域内外のネットワーク化」という4点に整理できる。

2. ネットワークの形成と組織間協力

前節において、人口の少ない地域でのまちおこしが事業として成功するための条件を検討した。本節では、それまで協力関係が無かった組織間で協力関係が生まれネットワークが形成される要件を整理する。そして、その協力関係が継続し発展するために必要な仕組みとしてネットワーク・ガバナンスが構築される条件について検討する。

まず、ネットワーク型組織を形成する意義や機能について確認する。山倉²³⁾はこの点について、「① 情報交換の円滑化 ② 組織間の調整（意思統一を図り、共同行動をとる） ③ 協調・連帯の創出（所属意識の醸成）」の3点を挙げている²⁴⁾。ただしこの中では、課題解決機能については指摘されていない。課題解決機能については、山倉は組織間の協調戦略の中で含意している。協調戦略とは、「二つ以上の諸組織が互いに自律し相互依存していくなかで、協力の仕組みを形成していく」とことと定義される²⁵⁾。山倉は、課題解決を目的とした組織間調整メカニズムの変動過程プロセス、すなわち「二つ以上の諸組織をまとめあげていくための組織間の協力の仕組み」²⁶⁾を、以下のように整理している。

第一段階が組織間調整メカニズムの必要性を認識する段階（認識段階）、第二段階が、組織間の相互作用・交渉を通じた調整メカニズムの形成と各組織の参加が決定する段階（選択段階）、そして第三段階が、組織間調整メカニズムに対するコミットメントを維持・制度化する段階（定着段階）である²⁷⁾。

山倉はさらに、これらの各段階の規定要因を挙げている²⁸⁾。まず、第一段階である認識段階において、環境圧力（競争激化、技術革新、政府規制など）と組織内圧力が刺激となり、新しい調整メカニズムの必要性が組織内で認識される。第二段階の選択段階では、提起されている調整メカニズムが各々の目的達成の手段としての有効性、対境担当者（ネットワーク）の信頼度や対人能力に

ついて検討される。第二段階をクリアすると、その組織は組織間調整メカニズムを採用することになる。そして第三段階の定着段階では、調整プログラムによる各々の目的の達成度や将来への期待度が高いほど、調整メカニズムは制度化されていくという。

また山倉は、関係性の無かった組織同士の間で組織間関係が形成し制度化していく組織化過程を、「組織間協力 (Interorganizational collaboration)」と定義している²⁹⁾。そして組織間協力の展開には、「① 問題設定 (problem setting)」「② 方向設定 (direction setting)」「③ 実行 (implementation)」という3つのフェイズがあるという。山倉は、第一フェイズである問題設定において「誰が組織間協力を創始するのかが協力の成功・失敗に重大なインパクトを与える」と指摘している³⁰⁾。そうした役割の担い手であるオーガナイザーは、誰を参加させるかを選別する権力を有しているため、すべての参加者がそれを承認している必要がある³¹⁾。つまり、オーガナイザーへの信認と、第一フェイズの問題設定において参加者間で共通の問題として認識されるかどうか、組織間協力が成立するための第一関門ということになる。以下において、この2点について検討してみる。

まず1点目の、オーガナイザーにふさわしいのは誰かという論点は、パブリック・ガバナンス論³²⁾でいうところの、どのセクターがガバナンスの舵取り役を担うべきかという論点と重なる。そして、パブリック・ガバナンス論では民主主義的な手続きをいかにして保障するかという問題として議論されている。不平等な参加形態であれば、それに対する批判が高まり、その組織間協力の正統性自体が問われかねない。

パブリック・ガバナンスについての議論は、政府による社会統治の限界をRhodesが指摘し、以後様々な論者から議論が展開されてきた。社会中心アプローチの立場をとるRhodesは、「自立した自己組織的な組織間の相互関係」、特にネットワー

ク形成をイメージしていた³³⁾。しかし、Petersらの国家中心アプローチが主張するように、実践の世界ではガバメントは依然として社会統治に関わっており、政府と市民セクターの権力関係は不均衡のままである。そのため、山本や他の多くの論者は、市民セクターが「政府の失敗」「企業の失敗」を補完し、政府・企業と対等な立場に立つためには、市民セクターが技術や専門知識などの所有資源の質を高めることが必要だと主張している。

では、どうしたら市民セクターが政府・企業と対等になれる程に自身の能力を向上できるのだろうか。この問いは、上述した2つ目の論点、すなわち参加者たちがいかなる条件で当該問題に対する共通認識をもつのかという論点とも密接に関係する。これらの問いについて検討するために、次節で企業城下町の再編過程から具体的に考察してみる。

3. 企業城下町の相互依存関係と構造転換

本節では、企業城下町特有の地域性を確認し、そこで培われてきた企業と地域アクターの関係性について考察する。特に、産業構造の転換などを契機に企業城下町がどのように再編を図っていったのかという点に焦点を当てて、地域アクターたちの変化を見ていく。

企業城下町とは、大企業が主要拠点としていることで子会社の立地や関連産業・企業が発達し、その町の文化や住民関係、政策など広範囲に亘ってその大企業の影響力が及んでいる地域のことを指す。外戸保によると、企業城下町に関する研究論文では鉱工業企業の企業城下町に関するものが多い³⁴⁾。鉱工業系の企業城下町の代表例として、茨城県日立市 (日立製作所)、岩手県釜石市 (新日本製鐵)、宮崎県延岡市 (旭化成) などがある。

企業城下町と呼ばれる地域では、中核企業と呼ばれる親企業と地域社会の間で相互依存関係が形成される場合が多い。事業の円滑化や発展のために、中核企業は地域という土壌を整え、根を張っ

ていく。それと同時に地域社会も、中核企業が整えていく土壌から自らの成長の糧を得る。それゆえ、地域社会と中核企業の相互依存関係は深まっていく。

鉱山や石炭などを主要産業とする企業城下町は、石炭から電気へのエネルギー転換や重厚長大から軽薄短小へと産業構造が変化したことで、大きな転換点を迎えた。人口や資本の流出が顕著となり、地域の行く末が大きく揺さぶられたのである。地域の存亡に結びつく程のインパクトがあり、集落が消滅した地域もあった³⁵⁾。日立市などは、地域の地盤沈下を食い止めるために、中核企業と共に子会社や自治体が地域産業を立て直す戦略を展開することで地域構造の転換が図られた³⁶⁾。帯刀ら³⁷⁾は、社会学的視点から日立が牽引してきた工業都市の地域構造の変化を企業・行政・住民の間の関係性の変化と共に分析した。そして、中核企業への依存から自立へと歩み始めた住民たちの姿を描いた。

こうした地域社会の立て直しが迫られる局面を乗り切るには、何が必要か。この点について岩間 は、山口県宇部市では「産業地域社会発展の根底に城下町を基盤にした地域住民の主体性（市民意識）が確立していた」³⁸⁾と指摘し、以下のように述べている。

地域住民の郷土愛に裏打ちされた主体性の存在こそ、郷土発展に必要な理念を生み出し、産業を育てるのに必要な資本・立地条件・技術導入を工面する力の根源となる。また、郷土産業の危機に際しては、積極的に知恵を絞ってその対応策を捻出し、技術を駆使して新たな時代に必要とされる地域産業の再生・克服を実現する原動力となるのである³⁹⁾。

宇部市は、1897年に設立された沖ノ山炭鉱を前身とする宇部興産が中核企業となっている企業城下町である。岩間は、宇部で近代石炭産業が形成

された内的要因として、地元出身の経営者の才覚と、「管理・技術集団」の存在の大きさを指摘している⁴⁰⁾。さらに、石炭産業の限界を予知した経営者が、石炭産業を基盤とする新たな事業で工業化を推進し、「管理・技術集団」の高い技術力とチームワークでそれが実現されたという⁴¹⁾。

また宇部興産は、企業活動に起因した煤塵による公害を未然に防止するために、1950年代から自治体や企業、大学と連携して積極的に環境汚染対策に取り組んだ。この取組みは「宇部方式」と呼ばれて高く評価され、宇部市は1997年に国連環境計画からも表彰された⁴²⁾。中核企業だけでなく、多様な地域アクターが関与しながら先進的な取組みを行ない、それが世界レベルで高い評価を受けたという経験は、地域アクターたちの自尊心を高める契機にもなったであろう。そしてそれが、岩間のいう地域住民たちの主体性の強化にもつながったと考えられる。これに関して三浦は、目的志向型のアソシエーションが地縁という同質的なつながりによって形成されるコミュニティから立ち現れるという原理は、企業が地域社会において成長する過程においてだけでなく、地域社会が企業と共存しながら協調的発展をする過程においても適用可能であると指摘している⁴³⁾。

このように、危機に瀕した企業城下町の地域では、中核企業だけでなく、他の企業や自治体、住民など多様な地域アクターによっても、地域の存続のため新たな道が模索されてきた。もはや中核企業だけでは依存できないという事態に直面したことで、各アクターの主体的な行動やアクター間の協働が生じ、それによって打開が図られたのである。

4. ネットワーク・ガバナンスの維持・発展要因

第2節で検討したネットワークが形成される要件について、前節で企業城下町の取組みから検討した。その結果、地域社会の衰退に対する危機感を共有できている地域では、それまでの中核企業

との相互依存関係を通じて醸成してきた能力を発揮し、地域の危機を乗り越えるべく主体的に行動する現象が確認された。つまり、地域一体的に多セクター間で相互依存関係が構築されている場合、市民セクターの能力も高く、地域の重要な局面で市民セクターも主体的に行動する傾向があることが示された。

ここで今一度、第2節で積み残した課題について検討してみたい。それは、誰がオーガナイザーとして適任かという論点である。これは、その地域の権力構造にも関係してくることであり、一概には言い難い。前節で見たように、中核企業を軸として自治体や他の企業が連携して危機を乗り越えようとする場合もあり、「民」の衰退後に必ずしも「官」が代替して地域のトップ権力になるとは限らないからである。この論点は、誰がどのようにネットワークを維持・発展させるのかという論点につながる。そして、ガバナンスはいかにして構築されるかという論点とも重なってくる。

ネットワーク型組織はピラミッド型組織とは異なり、明確な指揮命令系統を持たない水平的な組織形態である。それゆえ、組織が瓦解しないための仕組みが重要となる。したがって、ネットワーク・ガバナンスを構築し発展させることが、オーガナイザーの適格性を規定する要素の一つとなるだろう。

ここで、ボランティア組織におけるネットワーク・ガバナンスについて検討してみたい。田尾は、ボランティア組織のガバナンスを高める仕掛けの一つとして、ミッション（使命）を指摘している⁴⁴⁾。参加メンバーの自発性によって成り立っているボランティア組織は、営利を第一に追求しないため、達成すべき目標が不明瞭になり易い。それが組織メンバーの士気の低下にもつながりかねない。それゆえ、参加メンバーの間で行動指針となるミッションが共有されていることが、統制されたボランティア組織であるために必要となる。したがって、ミッションは参加メンバーの動機づ

けとなり、ボランティア組織におけるガバナンスの要諦として位置づけられる。

このように、個人の内発的要因という側面から考えると、ネットワーク・ガバナンスの維持・発展を促進する要因として、ミッションの共有度の高さが挙げられる。また、前節でも指摘した問題意識の共有も、参加メンバーの動機づけに大きく関わるという意味で、ミッションと同位になりうる。達成したい目標や解決したい問題への意識が高いほど、参加するネットワークへの期待やコミットメントが強化されるからである。

では、組織の外発的要因という側面から見たネットワーク・ガバナンスの維持・発展を促進する要因についてはどうか。前述した組織間調整メカニズムという観点から検討してみる。山倉は、組織間調整メカニズムの有効性は外部環境からの圧力変化などによって弱まる可能性があることを指摘している⁴⁵⁾。一方、組織間調整メカニズムは組織間調整メカニズムの支配集団すなわちオーガナイザーのパワー基盤や利害配分の公平性、組織間の信頼関係によって維持される⁴⁶⁾。裏返して考えると、それらが崩れることで組織間調整メカニズムも維持されなくなる可能性があるということである。

こうしたネットワーク・ガバナンスの動態性に留意しながら、その維持・発展の要因を具体的に考察するために、次章と第Ⅲ章にて神岡町という企業城下町の事例研究を行なう。

Ⅱ 神岡鉄道の廃線・継承の歴史的経緯

本章では、2006年に廃線となった第三セクター神岡鉄道を活用した神岡町の地域住民たちの事例を見ていく。本事例研究では、2019年11月、2020年1月及び7月に行なった実地調査及びインタビュー調査（2020年7月は電話にてインタビューを実施）で得た情報を用いている。なお、本章及び次章で用いるインタビュー調査のデータは、主に以下の方々から得た。

- NPO 法人神岡・町づくりネットワーク
理事長：鈴木進悟氏
事務局次長：田口由加子氏
事務局員：徳永伸樹氏
おくひだ号運転士：森下信廣氏
- (有) 山口木工所 会長取締役：山口正一氏
(元神岡・町づくりネットワーク専務理事)
- 神岡商工会議所
事務局長：四十竹宏國氏
事務局員：追分英輔氏
- 飛騨市役所 神岡振興事務所
次長：森田雄一郎氏
(※2020年7月時点では所長)

1. 神岡町の概要と歴史

本節では、神岡町の概要と町の歴史について概観する。

神岡町は岐阜県の最北端に位置し、富山県と隣接している。地形面を見ると、飛騨山脈に囲まれ

た山間地で、神通川水系の高原川とその支流に沿って町が形成されている。

神岡町は市町村合併を経て町域や人口が変化した。まず明治8年に高原川流域49カ村が合併し、神岡村になった。そして昭和25年に船津町・阿曾布村・袖川村が合併し、神岡町となった。さらに平成16年に古川町・河合村・宮川村・神岡町が合併して飛騨市が誕生したが、町名は引き継がれ飛騨市神岡町となった。神岡町の人口は、昭和35年の2万7,603人をピークに⁴⁷⁾減少傾向が続いており、令和2年4月1日時点では7,809人であり、近年は毎年約2%ずつ減少している。世帯数は3,422、高齢化率は約46%である⁴⁸⁾。

神岡町には日本随一の亜鉛・鉛鉱山があり、神岡町は鉱山開発によって発展した“鉱山の町”という特色を持つ。神岡鉱山の歴史は天正末期(豊臣時代)から始まり、江戸中期以降は零細な山師たちによって鉱山の採掘が行なわれていた⁴⁹⁾。また、神岡町の中心地である船津は飛騨の物産品を

図1 飛騨市と神岡町の位置



出所：飛騨市公式ウェブサイト（※丸囲みは筆者作成）(<http://www.city.hida.gifu.jp/soshiki/8/gaiyou.html>)

搬出する要衝の地として栄えていた⁵⁰⁾。そして明治に入り三井組（現三井金属鉱業株。以下、三井金属）が鉱山開発に乗り出して以来、神岡町は三井金属の企業城下町として発展した。鉱山関係の転勤者が多く、神岡町内の昭和35年の鉱山従事者は約4,000人であり、その家族も合わせると神岡町の全人口の約半数が鉱山関係者だった⁵¹⁾。人の流動性が高かったことから、土着文化は少ないという（山口氏より）。

第二次世界大戦の終戦後から朝鮮戦争が勃発していた頃が神岡町の最盛期であり、町は大きく賑わっていた。住民の平均所得も高く、東京と同水準だった。そのため当時の神岡町は消費文化の最先端地域であり、冷蔵庫や洗濯機などの家電製品は全国の中でも早い時期に普及していた。戦後の復興期、工事のために出入りする大企業などからの問い合わせに対応するために、神岡商工会は1951年に神岡商工会議所へと改組した⁵²⁾。商工会議所を設置できるのは市であることが原則のため、これは異例のことであった。

1970年代に入ると、貿易自由化やイタイイタイ病訴訟での敗訴によって、三井金属は幾度も経営合理化を進めた。そして鉱山資源の枯渇により、2001年に鉱山は採掘中止となった。しかしその後、東京大学宇宙線研究所の小柴昌俊教授らから三井金属へ打診があり、ニュートリノの観測装置「カ

ミオカンデ」が鉱山跡地の地下空間に設置された⁵³⁾。1983年に開始した「カミオカンデ」による観測で、2002年に小柴氏がノーベル物理学賞を受賞した。さらにカミオカンデの後継機である「スーパーカミオカンデ」を用いた研究によって、2015年に同研究所の梶田隆章教授がノーベル物理学賞を受賞した。今後も「ハイパーカミオカンデ」という新たな装置が建設され、2027年からは国際研究プロジェクトによる実験の開始が予定されている⁵⁴⁾。こうして神岡町は、“鉱山の町”から“宇宙科学最先端の町”⁵⁵⁾へと町のイメージが変化しつつある。

2. 神岡鉄道と神岡鉄道協会

本節では、神岡町における鉄道の変遷を辿り、神岡町の住民にとって神岡鉄道はどのような存在だったのかを確認する。そして、神岡鉄道を支援するための住民団体として結成された神岡鉄道協会の活動内容と神岡鉄道との関係性について見ていく。

神岡鉄道は、三陸鉄道に次いで設立された、全国で2番目に誕生した第三セクター鉄道である。奥飛騨温泉口（岐阜県）～猪谷（富山県）間を営業区間とし、三井金属が筆頭株主（51%）となって、資本金2億円で設立された。岐阜県側の自治体からの出資は、岐阜県・神岡町・上宝村の合計

表1 神岡の鉄道の歴史概要

西暦（和暦）	概要
1910（明治43）年	三井組が馬車軌道を開通。
1966（昭和41）年	国鉄神岡線（猪谷～神岡）が開業。
1981（昭和56）年	国鉄神岡線が特定地方交通線第1次廃止対象路線に選定される。
1984（昭和59）年	第三セクター方式で神岡鉄道株式会社設立。
2004（平成16）年	三井金属の経営合理化により、営業収益の8割を占めていた貨物輸送が全てトラック輸送へ切り替えとなる。
2006（平成18）年	神岡鉄道が廃線。

出所：岐阜県地域民営鉄道（第三セクター）連絡会議（1986）『岐阜県地域民営鉄道（第三セクター）の概要』15頁及び神岡・町づくりネットワーク提供資料より筆者作成。

で39.2%、富山県側の自治体からの出資は富山県・大沢野町・細入村の合計で9.8%である。

神岡町の鉄道は元々三井組が敷設したもので、第三セクターへの転換後も収益源の約8割は貨物輸送であり、産業輸送の性格が際立っていた。そのため「神岡の人たちにとって神岡鉄道は三井の鉄道だった」（山口氏）という認識が強かったようである。

しかしながら、鉄道が地域住民たちの生活において果たしてきた役割も大きかった。1981年（昭和56年）、折しも特定地方交通線に指定された年に、飛騨地方は「五六豪雪」と呼ばれる記録的な豪雪に見舞われた。国道41号などの交通路が軒並み麻痺する中、全区間の約6割がトンネルという地の利に救われた国鉄神岡線だけは運行可能で、地域住民たちの生活物資などの輸送手段として活躍した⁵⁶⁾。その出来事が地域住民たちによる廃線反対運動を押し上げ、第三セクター神岡鉄道としての再出発につながった。

1984年の第三セクター方式による神岡鉄道の設立を機に、地域の鉄道として神岡鉄道の利用促進を支援するための住民組織、神岡鉄道協力会（以下、鉄道協力会）が発足した。岐阜県地域民営鉄道（第三セクター）連絡会議『岐阜県地域民営鉄道（第三セクター）の概要』（昭和61年3月発行）によると、鉄道協力会の体制は以下のとおりであった。構成会員は、18団体、173法人、515個人（昭和60年2月時点）であった。鉄道協力会の組織は、会長が神岡商工会議所会頭、副会長は神岡町観光協会会長及び神岡青年会議所理事長によって構成された。そして活動組織として、総務部・財務部・事業部・広報部が組織され、各部に部長と委員も置かれた。このように、鉄道協力会は地元商工会系が主導する組織構成だった。

鉄道協力会の運営資金は団体・法人・個人からの協力金であった。鉄道協力会メンバーだった山口氏によると、神岡鉄道の代々の社長から退職金の寄付を受け、それも活動資金に充当されたとい

う。活動内容は、広報誌の発行、イメージソングの募集・発表、イベント列車、駅の清掃、マイルール文庫の設置、公民館との対話集会などであった。四十竹氏によると、こうした積極的な活動は2000年に中部運輸局から表彰され、「鉄道を使ったまちづくり」という位置づけで評価されたという⁵⁷⁾。

鉄道協力会は神岡鉄道⁵⁸⁾と協働し、「海水浴列車」などのイベント列車を運行した。鉄道協力会の実働部隊のメンバーは、青年会議所・町役場・JAからの若手たち約20名だった。山口氏によると、まちおこしも兼ねて神岡鉄道の利用促進イベントをしていたという。

鉄道協力会が企画した人気イベントに、1985年夏から実施された「お化け列車」があった。山口氏及び徳永氏によると、メンバーたちが実物のお化け屋敷を作って誘客を試みたものの、開催初日はお客が来なかったという。そこで「列車自体をお化け屋敷にしたら面白いかも」と思いつき、メンバーたちが仮装して外から窓をノックし、車内の客を驚かせるといった工夫をしたところ、客たちから好評を得るようになった。その結果、3日間で約500人が来客し⁵⁹⁾、翌年以降も継続して開催されるようになった。

また、鉄道協力会のメンバーたちは「GSA（ジオ・スペース・アドベンチャー）実行委員会」を立ち上げ、カミオカンデのある旧鉱山跡地の地底空間見学を1994年から神岡鉄道のイベント列車に組み込んだ。山口氏及び徳永氏によると、GSAイベント1年目は大赤字だったが、メンバーたちが奮起した結果、2年目以降は黒字に転換したという。通常は見学不可の場所を見学できる絶好の機会ともあって、見学ツアーは大盛況となった。山口氏たちは、この活動を通じて得た資金管理の経験などをお化け列車などの他のイベントにも生かしたという。山口氏や徳永氏によると、鉄道が廃線になるまで鉄道協力会の活動が続いたのは、活動していた鉄道協力会メンバーたち自身も楽しかったからだという。

三井金属による経営合理化のため、2006年で神岡鉄道が廃線になることが決定した。神岡鉄道協力は市や地域住民たちと共に、廃線前の一週間に亘って「神岡鉄道感謝式」を開催した。山口氏によると、鉄道協力が行なってきた献身的な取り組みに対して、三井金属の関係者たちから感謝の気持ちが感謝式の式典で伝えられたという。そして廃線後、三井金属からの厚意で奥飛騨温泉口駅駅舎などが整備された。

3. 神岡鉄道の継承と活用をめぐる地域動向

本節では、廃線後の神岡鉄道をめぐって、市や地域住民たちがどのように考え行動してきたのか、その動向を概観する。

(1) 飛騨市による神岡鉄道の活用計画

2004年の市町村合併によって神岡町は飛騨市神岡町へと編制され、船坂勝美氏が飛騨市の初代市長となった。2006年12月、船坂氏は廃線後の神岡鉄道を不定期運行の観光鉄道として活用する計画を発表した⁶⁰⁾。

具体的には、神岡鉱山の地底空間を活用した宇宙科学体験学習施設や近郊の観光施設に直接乗り入れできる輸送機関として鉄道を土日やイベント時に走らせるというものであった⁶¹⁾。そのために神岡鉄道から線路やトンネルなどの無償譲渡を受けて市が保有し、新会社を設立して、事業を行なうというスキームだった。また、三井金属から寄付金15億円を受け、5億円を車両購入費や安全対策費に充てる一方で、観光鉄道の運営に失敗した場合に備え、レールなどの撤去費用として10億円を基金にするという防護策も講じられる予定になっていた⁶²⁾。

神岡町出身であり飛騨地域振興局長も歴任していた船坂氏は、「鉄道の復活で町の元気を取り戻し、過疎に歯止めをかけるバネにしたい」と語り⁶³⁾、地域振興のために神岡鉄道を継承することを目指していた。

(2) 住民たちの模索とガッタンゴー事業の発足

しかし住民たちの間では、市が掲げていた神岡鉄道再生計画について、事業として観光鉄道を継続するのは厳しいのではないだろうかという懸念があった。何とかして鉄道を残せないかと考え、鈴木氏や山口氏たちは、神岡鉄道の廃線が決定した2004年に「鉄路ルネサンス」という団体を立ち上げ、路線の草刈りなどのボランティア活動を始めた(鈴木氏より)。この団体のメンバーのほとんどは鉄道協会メンバーで構成されていた。当時鉄道協会の副会長だった山口氏は「次は君に頑張ってもらいたい」と同事業部長だった徳永氏を推薦し、鉄路ルネサンスの代表者として務めてもらったという(山口氏より)。

鉄路ルネサンスには鉄道協会メンバー以外の地域住民や活動団体も加わった(鈴木氏及び山口氏より)。そこでは、元日本ナショナルトラスト事務局長であり日本鉄道保存協会の立ち上げに尽力した米山淳一氏を講師に招いた講演会や、神岡鉄道の利用促進のために神岡鉄道社長も協力したトロッコ走行会などが行なわれた。

鈴木氏によると、廃線前から廃線後にかけては、複数の団体・有志が鉄道を残すための方法をそれぞれ模索していたという。例えば廃線前の時期、交流人口の拡大と神岡鉄道の利用促進のために、奥飛騨温泉駅前の散策道として「がおろ(河童)の道」の整備案が計画された。鈴木氏は、その散策路の維持・整備のための受け皿として立ち上げられたNPO法人神岡・町づくりネットワーク(以下、神岡MNT)の理事長に就任した。

一方、GSAとお化け列車での活動を通じて「利活用」という考え方を内面化していた山口氏は、鉄道跡地を利活用できないかと考えていたという。そして山口氏は、神岡鉄道の跡地を自転車で走るというアイデアを思いついた。着想のきっかけは、神岡鉄道が廃線になる前年に山口氏が行ったサイパン旅行での、旧日本軍が敷設した鉄道跡地を自転車で周遊するというツアーだった。その時

の爽快感が強く印象に残っていたのだという。

山口氏たちは鉄道協力で残った約70万円を元手に、地元鉄工所（鉾山OB）にレールマウンテンバイク（以下、RMTB）の設計を依頼した。試行錯誤の末、その試作品が完成した。神岡鉄道廃線の数日後の2006年12月、山口氏たちは試作品を持参し試験走行を実施した。立ち会ったメンバー十数名皆が「これはいける」と実感し、事業化に向けて乗り出すこととなった。しかし鉄路ルネサンスは法人格を持っていなかったため、RMTBの運営は市から許可されなかった。そして交渉を重ねた結果、当時山口氏が副会長を務めていた観光協会でRMTB事業を運営することになったという（鈴木氏より）。

こうして2007年にRMTB事業は開業した。開業当時の事務局メンバーは、事務局長、経理担当、ホームページ担当、雑務担当の4名であった。その後事業が軌道に乗り、同年にパート従業員6名（田口氏、ウェブデザイナー、元神岡鉄道総務担当者、郵便局員OB、JA職員OB、元建設作業員）が新たにメンバーに加わった。体験乗車会の営業日数を徐々に延長すると共に、利用客数も年々増えていった。年間利用客数は、2007年は約1,300人だったのが2010年には約6,500人へと増加した。

(3) ガッタンゴロ事業の成長と飛騨市の方針転換

2008年の市長選において船坂氏は古川町出身の井上氏に敗れ、神岡鉄道の観光鉄道としての再生は実現しなかった。井上氏は、選挙戦の時から船坂氏による神岡鉄道の再生計画に反対姿勢を示しており、線路やトンネルなどは撤去する方針を明示していた。二代目飛騨市長となった井上氏主導のもと、三井金属からの寄付金約15億円を線路やトンネルの撤去費用に充てる予定で撤去計画が進められた。しかし、2009年に橋などの撤去費用で17億5,800万円かかることが試算で判明し、撤去計画は頓挫することとなった⁶⁴⁾。

ガッタンゴロ事業の利用客が伸びるにつれて、利益の管理や事業規模などの面で、観光協会内で

事業を実施し続けるには手狭になっていった。市の所有物となっている線路などを借りるには、受け皿となる組織に法人格が必要だが、株式会社では有償で借りることになるので負担が大き過ぎると考えられた。そこで、既存のNPOとして神岡MNTに白羽の矢が立ち、2011年にガッタンゴロ事業が観光協会から神岡MNTへ移管された。

前述したように、神岡MNTは「がおろの道」の維持管理や「神岡町市街地活性化構想」の具体的実践を目的として2002年に設立された⁶⁵⁾。2006年11月時点での神岡MNTの会員数は110人であり⁶⁶⁾、がおろの道の維持管理費は会員たちからの年会費（合計約70万円）によって賄われていた⁶⁷⁾。

ガッタンゴロ事業の移管後、神岡MNTの財政基盤はガッタンゴロの事業収益によって盤石になった。会員数も、2019年9月30日現在は正会員128名（個人102名、法人26名）、賛助会員3名（個人2名、法人1名）⁶⁸⁾となっており、設立当初より増員した。神岡MNTの会費は2,000円/個人で、寄付金は特に募っていない（田口氏より）。2019年5月現在のガッタンゴロの運行管理体制は、統括責任者1名、運行管理者1名、副進行管理者11名、スタッフ11名、おくひだ号運転士1名である。このうち役員が4名、事務局職員が5名、パートタイム従業員は16名である。現在の神岡MNTは、有償スタッフによる事業型NPOとしての性格が強く、黒字経営が続いている（表2参照）。

ガッタンゴロ事業は廃線跡地を活用した先進的な取り組みとして高く評価され、数々の賞を受賞している。『第11回日本鉄道賞「蘇ったレール」特別賞』（2012年受賞、「鉄道の日」実行委員会主催）『第9回JTB交流文化賞「最優秀賞」』（2014年受賞、株式会社JTB主催）など、これまでに11の賞を獲得した⁶⁹⁾。

井上氏の二期目がスタートした年でもある2012年より、神岡MNTはガッタンゴロ事業の通年営業（毎週水曜と冬季は休業）を開始した。その結果、利用客が2011年の約1万1,700人から約2万

表2 神岡MNTの経常収益と経常費用の推移（2014～2018年度）

年度	2014	2015	2016	2017	2018
経常収益（千円）	59,869	62,508	72,620	82,894	96,189
経常費用（千円）	47,166	48,439	59,973	77,408	82,742

出所：神岡・町づくりネットワーク『平成26～29年度の事業報告書』及び『第17期通常総会』資料より筆者作成。（※千円未満の端数については四捨五入した）

400人へと前年比の約2倍となり、観光客も増えた。森田氏によると、この頃からガッタンゴ事業は行政として無視できない存在となり、市は観光振興のため支援しなくてはいけないという認識に変化していったという。また、住民から旧神岡鉄道沿線のトンネルのコンクリート剝離に対する苦情も寄せられており、市として安全対策を講じる必要に迫られていたという事情もあったという。

こうした背景により、市は2013年に神岡MNTから新コース設置案の提出を受け、新コース開設のための安全対策調査費700万円を予算案に計上し、議会へ提出した⁷⁰⁾。

(4) ロストライン活用の制度化

2016年に三代目飛騨市長として、古川町出身で元岐阜県庁職員の都竹淳也氏が就任した。同年、旧神岡鉄道構造物補修事業2,100万円が予算に計上され、ガッタンゴの新コース開設に向けた調査実施や設備の老朽化対策が行なわれた⁷¹⁾。そして2016年に「飛騨市ロスト・ライン・パーク条例」

が制定（2017年施行）され、旧神岡鉄道跡地は普通財産から行政財産へと変更された。指定管理者制度が導入され、神岡MNTが奥飛騨温泉口～漆山駅間の指定管理者となり、廃線跡地の管理・保全の役割を担うこととなった。

さらに、2017年4月に全国組織「日本ロストライン協議会」が神岡MNTの呼び掛けで発足した。山口氏によると、山口氏が登山用品会社の会長と話していた時、安全管理のガイドラインを作って廃線跡地を活用している団体間で共有しておいた方がよいと山口氏は思い至ったという。そしてその案に都竹市長が賛同し、協議会を立ち上げる運びとなった。神岡MNTと飛騨市が全国の廃線軌道を活用している団体に呼び掛け、12道県15団体が加盟団体となった（表3参照）。市の協力で、発足総会では鉄道ファンとしても有名な石破茂衆議院議員による基調講演、加盟団体や観光庁による事例報告会などが行なわれた。

2018年、ガッタンゴ事業の新しい営業区間と

表3 日本ロストライン協議会の加盟団体（15団体）

	団体名	所在地	団体名	所在地
会長	NPO法人 神岡・町づくりネットワーク	岐阜県	小坂森林鉄道研究会	岐阜県
副会長	高千穂あまてらす鉄道株式会社	宮崎県	NPO法人 愛岐トンネル群保存再生委員会	愛知県
副会長	NPO法人 大館・小坂鉄道レールバイク	秋田県	一般社団法人 熊野市ふるさと振興公社 （「入鹿温泉ホテル瀧流荘」）	三重県
	北海道鉄道遺産ネットワーク	北海道		
	小坂町（「小坂鉄道レールパーク」）	秋田県	NPO法人 J-heritage	兵庫県
	和井内刈谷地域振興会（「岩泉線レールバイク」）	岩手県	一般社団法人 倉吉観光マイス協会	鳥取県
	なつかしの尾小屋鉄道を守る会	石川県	美咲町（「柵原ふれあい鉱山公園」）	岡山県
	NPO法人 ふるさと谷汲（箱庭鉄道）	岐阜県	赤村トロッコの会	福岡県

出所：神岡・町づくりネットワーク「平成28年度の事業報告書」及び「杉山淳一の『週刊鉄道経済』廃線観光で地域おこし「日本ロストライン協議会」の使命」（https://www.itmedia.co.jp/business/articles/1704/14/news012_2.html）をもとに筆者作成。

表4 ガットンゴー事業の営業日数、年間乗車人数、事業実施概要

年 度	営業日数 (日)	年間乗車 人数(人)	運営主体	事業実施概要
2006(平成18)			町民有志	レールマウンテンバイクの試験走行を開始。
2007(平成19)	19	1,301	飛騨市観光協会	レールマウンテンバイクの体験乗車会を開始。
2008(平成20)	32	1,874	飛騨市観光協会	GW期間、夏休み期間、10月の土日祝日に体験乗車会を開催。
2009(平成21)	46	3,208	飛騨市観光協会	GW期間、8～10月の土日祝日に体験乗車会を開催。
2010(平成22)	60	6,461	飛騨市観光協会	4～11月(梅雨期間は除く)の土日祝日に体験乗車会を開催。
2011(平成23)	86	11,718	神岡MNT	4～11月の土日祝日に体験乗車会を開催。
2012(平成24)	198	20,413	神岡MNT	通年営業(冬季は除く、水曜は定休日)を開始。
2013(平成25)	196	26,249	神岡MNT	タンデム車及びサイドカーを導入。
2014(平成26)	192	33,001	神岡MNT	トラックレールを製作し、各地のイベントで体験乗車会を開催。
2015(平成27)	193	41,840	神岡MNT	5人乗り車両の運用を開始。神岡鉄道旧車両の見学会を開催。
2016(平成28)	213	41,988	神岡MNT	JR猪谷駅イベントにてJRの線路上での体験走行を実施。
2017(平成29)	203	40,964	神岡MNT	「おくひだ1号」の静態展示及び運転体験を開始。
2018(平成30)	199	51,460	神岡MNT	溪谷コースを新設し、営業を開始。東京駅で体験乗車会を開催。
2019(平成31)	217	55,311	神岡MNT	まちなかコースを春休み期間(3月21日～)から営業を開始。

出所：NPO法人神岡・町づくりネットワーク「視察資料」をもとに筆者作成。

して溪谷コースが開設した。これによって、旧神岡鉄道の路線全長19.9kmの31% (6.2km) がガットンゴー事業の営業区間となり⁷²⁾、年間利用客数も約5万1,500人へと大きく飛躍した(表4参照)。神岡MNTは、奥飛騨温泉口～漆山駅間の全線営業を目指している。

神岡MNTは現在の目標として、RMTBの魅力の向上、旧神岡鉄道の保存と利活用の進展、交流人口の増加による地域活性化を掲げている。前述した1981年の「五六豪雪」の経験から、神岡MNTは豪雪時などの非常時に旧神岡鉄道の旧車両「おくひだ1号」などを輸送手段として活用することも想定している(田口氏より)⁷³⁾。

このように神岡MNTは、組織基盤を固めつつ、社会的責任も担うNPOとして神岡町において存在感を増している。

Ⅲ 神岡町におけるネットワーク・ガバナンスの展開

本章では、第Ⅱ章で見てきた神岡町の事例を、

第Ⅰ章で先行研究から構築した分析枠組みにもとづいて分析する。そして、なぜ住民有志で始まった鉄道遺産の活用が観光ビジネスとして成長できたのか、何がドライバー(推進役)となってネットワーク・ガバナンスが構築されてきているのかを明らかにする。さらに第4節においては、神岡町の事例でネットワーク・ガバナンスが継続的に発展する要因の析出を試みる。

1. 地域人材によるネットワークの形成と発展

本節では、神岡町において鉄道遺産が観光資源として活用され、ビジネスとして継続・発展できた要因について、地域人材のネットワーク形成と拡大に着目して分析する。

神岡町では、地域内外のつなぎ役として求心力のある地域人材が中心となってネットワークが形成されてきた。それによって既存の地域資源(専門能力や技術、地元人材)がつながりを得て、有効に活用されている。また神岡町では、様々な地域活動の場において役割の重複や人の流動性が見

受けられる。この点についてインタビュー結果を整理する。

ガッタンゴー事業の立ち上げに尽力した山口氏は、鉄道協会の副会長を務めつつ、GSAの初代会長としても活躍していた。また、徳永氏も鉄道協会の事業部長として鉄道支援兼まちおこしの主要な役割を務め、山口氏の後を継いでGSAの二代目会長に就任した。そして鉄道協会メンバーとして活動に参加していた四十竹氏は、現在神岡商工会議所の幹部であり、日本ロストライン協議会の事務局が神岡商工会議所に設置されたことで、ガッタンゴー事業を公式的に支援する立場になっている。神岡MNT理事長の鈴木氏も、自営業者として商工会議所に所属してきた。また、山口氏と同級生でもある宮津氏はガッタンゴー事業の発足当初から関わっており、神岡振興事務所所長を務めた経験も活かし、現在神岡MNTで事務管理部門の専門人材として活躍している。

廃線活用事業へ活かされたという意味で特に重要だと思われるのが、同じ地域人材が複数の異なる地域活動に参加してきたという連続性である。山口氏を例に挙げると、山口氏は鉄道協会で開催していたお化け列車の企画運営を通じて、鉄道の活用可能性の幅広さを知ようになった。また、山口氏は鉄道協会が事務局となって運営していたGSAイベントにおいて、初年度に百万円規模の赤字を出すという苦い経験をしたことで、資金のやり繰りのコツを得た。この時の経験が、山口氏がガッタンゴーを発足する際に「事業として成り立たせないといけない」と考える礎となった。若い時から異なる場で積み重ねてきた経験が、壮年期において新しい大きな取組みへと昇華した好例である。

このように、神岡商工会議所及び青年会議所を軸とした、鉄道協会の時代から続くフォーマル・インフォーマルの重層的な人間関係が基盤となって、ガッタンゴー事業を支えるネットワークが構築されてきた。長年共に活動してきた仲間同士で、

自営業者としての豊富な経営経験を活かしながら、鉄道支援活動を継続・発展させてきたのだと考えられる。

ガッタンゴー事業の立ち上げ期では、山口氏がカリスマリーダーとなり、技術開発だけでなく地域内のつなぎ役として活躍し、ガッタンゴー事業の地盤が固められた。そして発展期において地域内外のつなぎ役として活躍してきたのが、田口氏である。

田口氏は、観光協会内でガッタンゴー事業が開業する前から関わってきた。田口氏は持ち前の対人能力や広報能力を活かし、ガッタンゴー事業の発展に大きく貢献してきた。田口氏は新聞や雑誌の取材に応じる機会が多く、田口氏の人柄の良さや行動力がガッタンゴー事業の実績にもつながっていると評価する記事も散見される⁷⁴⁾。また、田口氏は「鉄道の語り部になりたいと思っていた」（田口氏）ことが田口氏個人のミッションとなり、廃線活用を行なっている他団体とも積極的に交流を図っている。田口氏宛に廃線活用に関する相談や問い合わせが来ることも多く、田口氏は廃線活用団体間のコーディネーターとしての役割も果たしている。こうして田口氏が築き上げてきた他団体との人脈は、日本ロストライン協議会の加盟団体を募る際にも活かされた。

ガッタンゴーの名が広く知れ渡り、利用客が大きく伸びたきっかけは2007年6月に毎日新聞で紹介された記事だったという⁷⁵⁾。その後も旅番組やニュースなどで放映され、開業して3年が過ぎた頃からは海外からも取材が来るようになった⁷⁶⁾。こうした成功体験もあり、神岡MNTは様々なメディアを通じて積極的に情報を発信し続けている。他言語にも対応した質の高いホームページの作成には、ガッタンゴー事業開業の直後から関わってきた地元のウェブデザイナーが協力している（田口氏より）。これらの成果として、国内客だけでなく海外客も増えてきている⁷⁷⁾。

このように、地域人材個々の能力が発揮され

ていることで、地域内外とのつながりも拡大・強化され、ガッタンゴー事業が継続的に発展してきたのだと考えられる。

2. 企業城下町としての神岡町の地域特性

本節では、神岡町において住民主導で廃線跡地の新たな活用の道が開かれた背景要因について、企業城下町としての特質から考察する。

鉱山系の企業城下町として発展してきた神岡町では、産業構造の転換を機に、地域アクターたちは鉱山への依存から自立し、新たな地域の方向性を模索する必要があった。とはいえ、神岡町では企業城下町としての正の側面も多大にあり、それが神岡町で鉄道遺産の活用が成功した背景要因につながっていると考えられる。

神岡町において、中核企業と相互依存関係が特に強かったのは、商工関係だと考えられる。神岡町は鉱山町であるが、船津を中心に商人町としても昔から栄えていた。そして三井金属による鉱山開発の成功と共に町も発展し、神岡町の商工業は大いに興隆した。戦後の復興景気が追い風となって、商工会から商工会議所にも昇格した⁷⁸⁾。それゆえ、三井金属と神岡町の商工業者の相互依存関係は特段強固であり、三井金属が筆頭株主であった神岡鉄道と商工会議所が率いる鉄道協力の協力関係も強かったと推察される。

また、三井金属という中核企業から神岡町の地域アクターたちは、間接的にも高い経験値を得られていたと考えられる。鉱山の頑強さと三井金属の岩盤掘削に関する高度な技術力が小柴教授らの目に留まり、神岡鉱山跡地がニュートリノ観測所の建設地として活用された⁷⁹⁾。そしてその研究施設からノーベル賞受賞者が2名も輩出された。こうした出来事が身近に起こったことで、地域住民たちは、技術によって新たな可能性が開かれることや、自分たちの地域に対する社会的評価も変化することを体感できた。このことは地域住民たちの自尊心や地域への愛着を高めるきっかけにも

なったと考えられる。

中核企業の存在は地域の官民関係にも大きく影響する。全盛期の神岡町は、三井金属があることで地方交付税の不交付団体であった⁸⁰⁾。しかし、貿易自由化や亜鉛・鉛の地金価格の低落などで三井金属の経営は苦境に陥り、1963年以降は地方交付税の交付を受けるようになった⁸¹⁾。当時の町役場の歳入の約7割が鉱山税による税収入で占められていた⁸²⁾からである。財源を一企業に大きく依存しているということは、自治体の政策もその企業の動向に左右され易くなる。このように、中核企業の存在が大きいことから、神岡町における官民関係は水平的である。お上意識が高くない分、企業や住民の主体性も活かされ易い。

神岡町で見られる水平的な関係性は、同級会という伝統的組織の存在も影響していると思われる。同級会とは、神岡町に居住する同学年の住民たちが20代後半になると結成し、冠婚葬祭の手伝いや清掃などのボランティア活動を行なうというものである。1900年初めごろから組織されるようになり、現在も脈々と続いている。同級会ごとに自分たちで会の名前を付け、会旗も作成されている⁸³⁾。

こうした横のつながりと結束力の強さは、他の地域活動にも発揮されている。例えば毎年開催されているGSAイベントは約100人の地元ボランティアによって運営されており、同級会内で声を掛け合って参加する場合もあるという（四十竹氏より）。GSAイベントは20年以上継続しており、現在は後継組織のNPO法人飛騨アカデミーが運営している。横のつながりだけでなく縦とのつながりにも結びついているのである。こうした継続的な地域ぐるみの活動は、世代間で知識や技術が継承される機会としても機能していると考えられる。

また、神岡町における水平的な社会関係は、他地域からの鉱山関係者の転入の多さなども関係していると考えられる。明治期に三井組による鉱山開発が始まる以前から、神岡町は山師の出入りが多い地域であった。第二次世界大戦前後は、数百

人の外国人捕虜が三井金属の工場で働いていた。しかし、神岡町では外国人捕虜に対して公平に扱われ、捕虜が解放された際も暴動などは起きなかったといわれている⁸⁴⁾。また、朝鮮戦争の影響による日本の好況期、東京などから多くの労働者家族が神岡町に移住して鉱山住宅に住むようになり、その子供たちの数も多かった^{85), 86)}。このように、山間地という閉鎖的な地理環境であっても「よそ者」と接する機会が多かったことから、神岡町では未知のものへの受容性が高い住民気質が醸成されてきたのだと推察される。ヒアリング調査でも同様の声が多く聞かれ、「三井金属があるから、何でも新しいものを取り入れようという雰囲気がある。発想が新しく、わりと自由に意見を言い易い町」(鈴木氏)という話もあった。

以上のような社会的要因が複合的に結びついた結果、鉄道の廃線という憂き目に遭っても、住民たちは協力しながら主体的に新しい取組みを始められたのではないかと考えられる。

3. ネットワーク拡大の背景とガバナンス構築の様相

神岡MNTと他の地域内外のアクターたちとの間では、ガッタンゴー事業を軸としてネットワークが拡大してきている。それと同時に、ガバナンスも構築されつつある。そこで本節では、そうしたネットワーク・ガバナンスがどのように構築されつつあるのか考察する。

他地域の企業城下町の動向と比較して神岡町における構造転換の起点は何かと考えた場合、それは産業遺産の利活用である。三井金属が所有する鉱山跡地が、ニュートリノ観測装置であるカミオカンデのために活用されたことで、“宇宙科学最先端の町”という強いアイデンティティを得ることができた。そしてもう一つの大きな転機が、神岡鉄道跡地という鉄道遺産を活用して開発された観光アトラクション「ガッタンゴー」の成功であった。

神岡町にとってガッタンゴー事業の成功は、か

つて“鉱山の町”からの脱却のために模索されていた観光産業へのシフトチェンジの道筋に光明が差したことを意味する。1959年に町営流葉スキー場が開業し、冬季以外の集客のために関連施設も順次整備されていった。しかし、観光を基幹産業にできる程には至っていない。そうした背景事情もあったことから、ガッタンゴー事業が軌道に乗って観光客が増えるにつれて、地元自治体や神岡町エリアの様々なアクターはこの観光アトラクション事業に注目し、関わるようになっていった。

例えば、ガッタンゴー利用客を市街地の商店へ誘導する仕掛けとして、神岡MNTは地元商店と協力して食事と土産のクーポンを作成し、ガッタンゴー利用客に配布している。ガッタンゴー事業による経済波及効果として、飛騨市内への波及効果が約4.34億円、飛騨市を含む広域(高山市、下呂市等)への波及効果は約13.2億円という数値が第16期(平成29年10月～平成30年9月)の決算から算出された⁸⁷⁾。このように、ガッタンゴー事業は地域経済の活性化にも貢献している。

こうした実績が出ていることで、他の地域アクターから観光振興を実現するための手段としてガッタンゴー事業の有用性が認められ、ガッタンゴー事業を軸としたネットワークが拡大してきている。特に、ガッタンゴー事業に対する市の認識と関係性の変化は、こうしたネットワークの拡大と発展に大きく影響している。例えば「飛騨市ロスト・ライン・パーク条例」の制定によって、神岡MNTは鉄道公園の管理・保全を担い、市は橋やトンネルの大規模補修などを行なうという役割分担が明確化した。また、市の後押しによって日本ロストライン協議会が組織され、他地域での廃線活用活動に対する世間の注目も高まった。

都竹市長の発案で、ガッタンゴーは2019年11月からふるさと納税のメニューに加わった。市の地域振興課によると、2020年7月時点で500人以上からの寄付が集まっているという。導入の背景について、市担当者は「地域の観光資源として、ガッ

タンゴは末永く成長させていきたい事業。ガッタンゴには沢山ファンもいるので、今の内から一緒にやっていくのがよいと考えた」と説明していた。ふるさと納税で集まった寄付金は、安全な事業運営のための橋やトンネルの整備費などに使われることが予定されている。

また、2019年4月よりガッタンゴ事業に関する担当部署が市の地域振興課から神岡振興事務所へと移ったことで、神岡MNTと市は情報共有や意見交換をし易い環境になった。市の人事においても連続性が見られる。2020年度より神岡振興事務所所長となった森田氏は、船坂市政の下で設置された鉄道再開準備室に市長交代の時期まで所属していた。その後、異動を経て市の地域振興課に所属していた頃にも、ガッタンゴ事業のイベント運営などに関わっていたという。このように、神岡鉄道の廃線前後の動向も把握している人物が神岡振興事務所のトップに配されていることは、ガッタンゴ事業発展の促進要因となりうる。

協議会の設立後、神岡商工会議所に協議会の事務局が設置され、神岡商工会議所も神岡MNTや加盟団体を支援する役割を担うようになった。例えば2018年10月に開催された「日本ロストラインフェスティバル in 東京 ガッタンゴー！」において、神岡商工会議所は事務局としてバックアップした⁸⁸⁾。また、ガッタンゴ事業でも使用されているRMTBを他の同類団体に販売する際の窓口にもなっている。

このように、神岡町でガッタンゴ事業を軸に形成されてきたネットワークは、市や商工会議所が公式的に関与するようになったことで新たな局面に入っている。

4. ネットワーク・ガバナンスの維持・強化

最後に、神岡町の鉄道遺産活用におけるネットワーク・ガバナンスの維持・強化につながっていると考えられる要因について、若干の考察を加える。ここでは、第I章第2節で取り上げた山倉に

よる組織間調整メカニズムの維持という観点から、ネットワーク・ガバナンスの維持・強化要因を主に3点析出する。

まず1点目は、神岡MNTが事業型NPOだということである。利用料収入や乗客数といった実績が数値化できることは、自己評価のし易さという点でセルフ・ガバナンスとして機能し易い。神岡MNTが掲げている「旧神岡鉄道の営業区間の全線活用」という将来目標はミッションとして明確かつ明示的であり、組織内外で共有し易いことも、ガバナンスの維持・発展へつなげる要素になっていると思われる。

2点目は、市町村合併を機に、飛騨古川への対抗意識が強まったことである。飛騨古川は飛騨市役所の所在地であり、世界遺産登録された古川郷や歴史的町並みなどの観光資源を持つ。また、前述したように、2008年の飛騨市長選において神岡町出身で観光鉄道化を目指していた船坂氏と古川町出身で神岡鉄道跡地の撤去を表明していた井上氏との対立構図も鮮明であった。こうした背景があることから、「(ガッタンゴ事業を)やめたら、神岡の負けになる」(田口氏)という言葉にも表れているように、飛騨古川という身近なライバルの存在が、神岡MNTのメンバーのモチベーションを高める要素の一つになっている。

3点目は、他の地域アクターたちから、観光振興という地域課題に対する有効な解決手段として、ガッタンゴ事業を軸としたネットワークの有用性が認められていることである。中核企業からの自立を試みた神岡町は、観光に活路を見出すことを目指した。しかし、日常的に観光客を集客できる観光資源が乏しく、模索が続いていた。そうした経緯があったからこそ、ガッタンゴ事業は地域の観光資源として地域アクターたちから注目が集まり易かった。さらに実績を伸ばし続けていることで、神岡MNTはネットワーク参加者たちから強いコミットメントが得られている。地域イベントの際に協賛者になってほしいと依頼され、神

岡 MNT が支援することも増えている（田口氏より）。

これまで見てきたように、ガッタンゴー事業を軸としたネットワークは、神岡 MNT がオーガナイザー役を務めながら、廃線活用事業が地域の観光振興策として発展した。さらに神岡 MNT は、近年は観光以外の地域振興イベントとの関わりも増えており、観光アトラクション事業を核としつつ、より広域的なまちづくり事業へと展開してきている。また、地域の様々なアクターとの間での関係構築が進んでいる。

例えば、地域の異種団体との交流や協力の面では、高原川漁業協同組合が毎年行なっている稚鮎の放流の際に、神岡 MNT はトロッコ車両を貸し出す形で協力している。地元企業との交流においては、三井金属の新入社員たちのボランティア研修を受け入れている。学校関係でも、地元小学校の「ふるさと学習」で保護者と児童による体験授業を受け入れている。また、飛騨神岡高校の総合学科工業技術系列・電気系列とロボット部の生徒たちに、授業の一環として「まちなかコース」トンネル内の LED 設置を依頼し、イルミネーションとして利用客に楽しんでもらっている。

このように神岡 MNT は他の地域アクターとのつながりを広げ、地域に根を張ってきている。その成果として、ネットワーク・ガバナンスの維持・強化につながり、ネットワークの制度化がさらに進むものと考えられる。

おわりに——残された課題と今後の展望

本稿では、神岡町における鉄道遺産の継承と活用の事例を対象とし、住民有志によって始まった鉄道遺産の活用が地域ぐるみの観光振興事業へと発展できた要因について、ネットワーク・ガバナンスの展開過程から分析してきた。鉄道遺産の継承と活用のために住民たちが始めた小集団の活動がどのように組織化・広域化し、長期的に存続・発展していくのか。その要件を析出することが、

本稿の目的であった。そのための方法として、神岡町の地域特性である企業城下町に着目し、それが鉄道遺産の活用を目的としたネットワーク・ガバナンスの形成・発展に寄与する環境要因として位置づけた。

事例分析の結果、地域の産業発展のために鉄道を活用してきた地域においては、鉄道が廃線になってもそれを地域資源として活用できる人材や風土が醸成されている可能性が示された。神岡町の場合は、三井金属という中核企業と日本屈指の鉱山の存在がそれを可能にしたといえる。そして、中核企業との相互依存関係の中で構築されてきた水平的な官民関係が、住民発の鉄道遺産の活用を許容し発展させる土壌となった。また、地域の衰退に対する危機感が住民たち間で共有されていたことも、ネットワーク拡大の背景要因につながった。

しかしながら、仮説の実証において今回明らかにできなかった点もある。例えば、市長以外の市議会議員の意向や影響力などの政治的側面に関しては十分に言及できていない。また、交流人口の拡大による地域振興を下支えしている国の政策動向も、市の政策決定を後押しする外部要因になっていると考えられる。したがって、制度化の主要因がネットワークのオーガナイザーによるものなのか、ネットワーク参加者たちの動機となる外部要因なのか、曖昧さが残っていることは否めない。それゆえ、さらなる理論的アプローチが必要である。

また、今回の事例研究の結果を他事例の異なるパターンで検証する作業も欠かせない。今回は対象事例に即した説明概念として企業城下町に着目した。しかし、中核企業の無い地域や工業系以外の産業で発展した地域での廃線鉄道活用の事例もある。そうした他事例との比較を通じて一般化と理論化を進めることが、今後克服すべき課題である。

「ガバメントからガバナンスへ」という言葉が示すように、ガバナンス論はガバメントを起点とし

た議論が展開されてきた。それゆえ、行政から住民への権限委譲や市民セクターへのエンパワーメントの必要性が指摘されてきた。これらの議論は、政府と市民セクターの権力関係が不均衡であることを前提としている。しかしながら、本稿が対象としたような企業城下町など、水平的な官民関係が実存している地域もある。そうした地域も研究対象とすることで、ガバナンス論の新たな視界が開けてくるのではないかと考えられる。

謝辞 本稿の執筆に際して、神岡町の様々な方々に多大なご協力を頂きました。神岡・町づくりネットワークのスタッフの皆様をはじめ、神岡商工会議所、神岡振興事務所、飛騨市地域振興課の方々には、ご多忙にもかかわらず、数多くの貴重なお話を伺わせて頂きました。特に神岡・町づくりネットワークの田口由加子氏には、貴重な資料の提供や、筆者とスタッフの方々との連絡調整をして頂きました。また飛騨市神岡図書館のスタッフの方々には、気配りあふれた対応をして頂きました。改めて皆様へ感謝の意をお伝え申し上げます。

注

- 1) 『読売新聞』2017年8月9日付 朝刊29頁 (島根)。
- 2) 『朝日新聞』2017年12月18日付 朝刊29頁 (島根)。
- 3) 『読売新聞』2018年6月6日付 朝刊26頁 (島根)。
- 4) 『読売新聞』2018年3月30日付 夕刊12頁。
- 5) 日本における鉄道遺産を対象とした保護制度は、1958年に日本国有鉄道が鉄道記念物制度を設け、歴史的文化的価値の高い機関車や駅舎などの建造物を保護するようになったのがはじまりだといわれている。
- 6) 天夢人 (2019) 『旅と鉄道 鉄道遺産を探せ!』山と溪谷社, March 2019, 62-65頁。
- 7) 例えば北海道の幌内鉄道は、幌内炭鉱で採掘される石炭の輸送手段として敷設された。そして北海道初の鉄道でもある幌内鉄道を歴史として残していくために、三笠鉄道村 (1987年開業, 事業主体: 三笠振興開発株式会社) が建設された (参考: 三笠鉄道村ホームページ <http://www.s-304.com/>)。
- 8) 森嶋俊行 (2014) 「企業創業地における近代化産業遺産の保存と活用—倉敷地域と日立地域の比較分析から—」 経済地理学年報 第60巻, 85頁。
- 9) 北海道陸別町では、陸別町商工会が運営主体となり、りくべつ鉄道を2008年に開業した。りくべつ鉄道は、第三セクター北海道ちほく高原鉄道の廃線後に、陸別駅構内を活用して旧車両の体験乗車と運転体験を行なっている。
- 10) 地元の企業が自社の経営資源と観光資源を結びつけて活用しているケースもある。例えば、2005年3月に一部路線が廃線となった第三セクターのと鉄道能登線の旧沿線内のトンネルを、地元の老舗酒造会社が日本酒の貯蔵庫として活用している。また、その酒造会社は線路をトロッコ走行できるアトラクションも運営しており、地域の観光スポットの一つにもなっている。この事例のような、鉄道車両ではなくトロッコなどの代替的な乗り物で線路上を走りながら沿線の風景を楽しめる取組みをしている事例は、全国各地で見られる。
- 11) 例えば、大島登志彦・中牧崇 (2016) 「新潟県上越地域における鉄道遺産の活性化のあり方と地域公共交通の課題」高崎経済大学論集 第58巻 第4号, 1-15頁。
- 12) 神岡町は、「飛騨・古川」「飛騨・高山」と同様に地名の呼称として、「飛騨・神岡」と呼ばれることがある。
- 13) これまでの先行研究において、研究対象としての神岡町は、日本屈指の亜鉛・鉛鉱山を有する地域であることから、鉱業地理学など地理学系において事例研究がなされてきた。例えば、近代化の中で進められる鉱山開発に伴って鉱山集落が形成されていく過程を分析した川崎 (1973) (川崎茂『日本の鉱山集落』大明堂) や、鉱山開発の展開を歴史的に考察した原田 (2011) (原田洋一郎『近世日本における鉱物資源開発の展開—その地域的背景—』古今書院) がある。これらは、日本の鉱山開発の歴史を辿ることに主眼が置かれている。
- 14) 飛騨市公式ウェブサイト「各町別人口・高齢化率」(2020年6月4日更新分) (<http://www.city.hida.gifu.jp/soshiki/13/cyobetsu-jinkou.html>)。
- 15) 例えば、鈴木玉緒 (1996) 「“企業城下町”の変貌過程—釜石市の現在—」 広島法学 20巻 2号, 329-355頁。
- 16) 例えば、帯刀治編 (1993) 『企業城下町日立の「リストラ」』 東信堂。
- 17) 藤山浩 (2017) 「長続きする文明のあり方と田園回

- 帰」大森彌・小田切徳美・藤山浩編著『series 田園回帰 8 世界の田園回帰—11か国の動向と日本の展望』農文協, 242-247頁.
- 18) 同上書, 246頁.
- 19) 田尾雅夫 (2009)『非営利組織論』有斐閣, 163頁.
- 20) 細内信孝編著 (2008)『がんばる地域のコミュニティ・ビジネス—起業ワークショップのすすめ』学陽書房, 12頁.
- 21) 同上書, 同頁.
- 22) 藤山 前掲書, 246頁.
- 23) 山倉 (1993) は、『組織間関係—企業間ネットワークの変革にむけて』(有斐閣)において、営利企業を想定して企業組織間の連携を理論的に整理している。本稿で対象とする組織は、営利・非営利双方を含んでいるという点で、山倉の理論モデルをそのまま適用することには限界がある。だが、非営利組織であっても事業性を追求していく場合は、事業の発展を企図してネットワークに参加し行動する。その行為は、営利企業と重なる部分が多い。そのため、山倉の理論モデルから多くの示唆を得られるものと考えられる。
- 24) 同上書, 167頁.
- 25) 同上書, 192頁.
- 26) 同上書, 191頁.
- 27) 同上書, 193-194頁.
- 28) 同上書, 194-195頁.
- 29) 同上書, 202頁.
- 30) 同上書, 204頁.
- 31) 同上書, 205頁.
- 32) ガバナンスは、企業統治の文脈で議論されることが多いコーポレート・ガバナンスと、政府の統治能力と社会における役割の変化に関する議論が展開されているパブリック・ガバナンスに大別される (田尾雅夫 (2010)『公共経営論』木鐸社)。後者は、多元的なセクターによるサービス供給のあり方などを社会保障の文脈で論じる場合にソーシャル・ガバナンスと呼ばれることもある。
- 33) 山本啓 (2014)『パブリック・ガバナンスの政治学』勁草書房, 27頁.
- 34) 外柵保大介 (2018)『進化する企業城下町—進化経済地理学からのアプローチ』古今書院, 10頁.
- 35) 川崎 前掲書, 392頁.
- 36) 外柵保大介 (2007)「延岡市における企業城下町の体質の変容—地方自治体の産業政策の転機を事例として—」経済地理学年報 第53巻, 265-281頁.
- 37) 帯刀 前掲書.
- 38) 岩間英夫 (2009)『日本の産業地域社会形成』古今書院, 222頁.
- 39) 同上書, 同頁.
- 40) 岩間英夫 (1991)「宇部鉱工業地域社会の形成と再生の要因」人文地理 第43巻第2号, 83頁.
- 41) 同上論文, 83-84頁.
- 42) 三浦典子 (2001)「企業組織とコミュニティ」金子勇・森岡清志編著『都市社会学研究叢書⑨ 都市化とコミュニティの社会学』ミネルヴァ書房, 221頁.
- 43) 同上書, 211頁.
- 44) 田尾雅夫 (1999)『ボランティア組織の経営管理』, 91頁.
- 45) 山倉 前掲書, 195頁.
- 46) 同上書, 195-196頁.
- 47) 飛騨市教育委員会編 (2008)「はじめに」『神岡町史 通史編Ⅱ』.
- 48) 飛騨市公式ウェブサイト「各町別人口・高齢化率」前掲.
- 49) 原田 前掲書, 135頁.
- 50) 飛騨市教育委員会編 前掲書, 「はじめに」.
- 51) 同上書, 同頁.
- 52) 同上書, 177頁.
- 53) 三井金属鉱業株式会社ホームページ「宇宙誕生の謎に挑む神岡鉱山」(<https://www.mitsui-kinzoku.co.jp/nobel/>).
- 54) 東京大学宇宙線研究所附属神岡宇宙素粒子研究施設ホームページ「ハイパーカミオカンデ計画の開始について」(<http://www-sk.icrr.u-tokyo.ac.jp/whatsnew/2020/02/hk.html>).
- 55) 飛騨市教育委員会編 前掲書, 「はじめに」.
- 56) 『朝日新聞』1984年10月13日付 夕刊 総合1面 及び同上書, 62-67頁.
- 57) 表彰された背景について、四十竹氏は「当時はまだ鉄道というのは独り歩きしていたから、今と違って地域で鉄道を残そうということをやっていたというのは、神岡は早かったのではないかと思う」と語っていた。また、鉄道協会の活動について、「当時は (神岡町住民の) 生活水準も高かったので、『観光でがんばらなきゃ』というのはなかった。自分たちが楽しめるイベントをやっていたら満足できた。平成に入ってから観光に力を入れ始めた」と当時の状況を振り返っていた。

- 58) 神岡鉄道の元運転士だった森下氏によると、神岡鉄道の組織・人員は筆頭株主である三井金属からの出向社員によって構成されており、国鉄OBはいなかったという。
- 59) 檀上完爾・南正時（1986）『オレンジ・シリーズ5 青春鉄道』大正出版，94頁。
- 60) 『毎日新聞』2006年12月16日付 地方版/岐阜26頁。
- 61) 同上書，同頁。
- 62) 同上書，同頁。
- 63) 同上書，同頁。
- 64) 『毎日新聞』2009年2月11日付 地方版/岐阜18頁。
- 65) 岐阜県（2007）『ぎふまちづくり応援プラン 別冊 まちづくり事例集』，87頁。
- 66) 同上書，同頁。
- 67) 同上書，同頁。
- 68) NPO法人神岡町づくり・ネットワーク「第17期 平成30年10月1日～令和元年9月30日 通常総会」資料。
- 69) 神岡・町づくりネットワーク 前掲書「視察資料」。
- 70) 『毎日新聞』2013年9月4日付 地方版/岐阜19頁。
- 71) 『毎日新聞』2016年3月8日付 地方版/岐阜26頁。
- 72) 神岡・町づくりネットワーク 前掲書「視察資料」。
- 73) 日本商工会議所 小都市商工会議所支援室・株式会社日本政策投資銀行 地域企画部（2019）「地域に遺された社会資本ストックを活用した観光まちづくり～岐阜県飛騨市・レールマウンテンバイク「Gattan Go!!」の取り組み～」も参考にした。
- 74) 例えば毎日新聞 2019年4月30日付 地方版/岐阜19頁。
- 75) 『毎日新聞』前掲，2019年4月30日付。
- 76) 鈴木進悟（2016）「廃線活用しレールマウンテンバイク 日本鉄道賞特別賞に輝いた岐阜県飛騨市のNPO法人」『地方行政』2016年9月5日（月）付，13頁。
- 77) 例えばNPO法人神岡・町づくりネットワーク「平成28年度の事業報告書」によると，平成28年4月9日～9月30日の期間における海外からの利用客数は2,647人であり，利用客数全体の7.9%を占めている。
- 78) 飛騨市教育委員会編 前掲書，177頁。
- 79) 三井金属鉱業株式会社ホームページ 前掲。
- 80) 飛騨市教育委員会編 前掲書，19頁。
- 81) 同上書，22頁。
- 82) 同上書，35頁。
- 83) 『毎日新聞』2010年12月16日付 20頁（岐阜）。この記事によると，2010年12月時点で活動中の同級会は55団体ある。
- 84) 『岐阜新聞』1975年6月30日付 朝刊3面。
- 85) 飛騨市教育委員会編 前掲書，307頁。
- 86) 四十竹氏によると，四十竹氏が小学生の時（昭和30・40年代頃），1学年6クラス中4クラス程が東京など関東圏から来た鉱山関係者の子供たちだったという。
- 87) 神岡・町づくりネットワーク 前掲「第17期 総会資料」。
- 88) 日本商工会議所「日商Assist Biz」会議所ニュース 2018年10月21日号「セレクト地域短信 東京駅で体験試乗会 ガッタンゴーンに乗ろう」（<https://ab.jcci.or.jp/article/8869/>）。