

明日をひらく地域活性化のための情報誌

地域づくり

2013

8

ISSN 1340-8917



特集 ■ 地方鉄道と地域の活性化

本誌は、宝くじの社会貢献広報事業として助成を受け作成されたものです



1 巻頭エッセー／「ふくしまから はじめよう。」

佐藤雄平(福島県知事)

特集

地方鉄道と地域の活性化

- | | | | |
|----|--------------|------------------------|-----------------------------|
| 4 | 基調論文 | 観光振興通じ、地域の活性化に貢献を | 矢ヶ崎紀子 (首都大学東京 都市環境学部 特任准教授) |
| 8 | 秋田県 | あの手この手で秋田内陸線を支援 | 佐藤廣道 |
| 10 | 山形県 | アイデア満載のフラワー長井線 | 野村浩志 |
| 12 | 富山県高岡市 | ハード・ソフト両面で「万葉線」を活性化 | 柴野泰彦 |
| 14 | 福井県福井市 | えちぜん鉄道の地域貢献と未来予想図 | 田島宇一郎 |
| 16 | 静岡県浜松市 | 連携強化による回遊性の向上をめざして | 須部裕大 |
| 18 | 岐阜県恵那市 | 地域住民との連携で輸送人員増加 | 松田泰明 |
| 20 | 京都府 | 乗って守ろうみんなの鉄道・北近畿タンゴ鉄道 | 島田和幸 |
| 22 | 広島市 | JR可部線、廃止区間の一部が復活へ | 大村昭彦 |
| 24 | 香川県綾川町 | 「ことでん」新駅を中心にまちづくり | 田岡大史 |
| 26 | 熊本県人吉市 | 利用促進に向け、地域の資源をフル活用 | 小澤洋之 |
| 28 | 九州各県 | デザイン性と物語性、好評の「D & S列車」 | 宮田 匡 |
| 30 | 副基調論文 | (1)地域鉄道の再生・活性化のために | 国土交通省 鉄道局 鉄道事業課 地域鉄道支援室 |
| 34 | 副基調論文 | (2)新しいローカル線の使い方を | 鳥塚 亮 (いすみ鉄道株式会社 代表取締役社長) |

レギュラーレポート

- | | | | |
|----|-------------|--------------------------------------|--------------|
| 36 | 地域トピックス | 石川県
石川県で世界農業遺産国際会議を開催 | 宮川泰生 |
| 38 | 地域再生実践塾 | 兵庫県豊岡市
生物多様性保全と地域再生 | 菊地直樹 |
| 40 | 移住・交流推進支援事業 | 山形県長井市
長井でなが〜い暮らし はじめませんか! | 大羽哲也 |
| 42 | 地域づくり団体探訪 | 愛知県豊田市
矢並湿地保存会
貴重な湿地、地域住民が環境保全 | |
| 44 | 北から南から | 東京都荒川区など
52 市区町村が「幸せリーグ」設立 | 長田七美 |
| 45 | 首長の思い | 「みんなが誇りを持てるまち 四日市」を目指して | 田中俊行 (四日市市長) |
| 48 | センター通信 | | |

グラビア

- | | |
|----|-------------------|
| 2 | 地方鉄道と地域の活性化 |
| 46 | 都道府県漫遊 【佐賀県】 |
| 47 | 手前みそですが… 【愛媛県松山市】 |



羽黒神社薪能

佐渡は他に類を見ないほど能が盛んな土地で、島内各地の能舞台で演能されている。佐渡の能楽は、永享6年(1434年)に世阿弥が佐渡に流されたことから始まり、最も盛んになったのは明治の頃と伝えられている。最盛期には200以上の能舞台が存在した。

佐渡の能の最も大きな特徴は、元々、武士の間で愛好されていた能を村人が舞い、謡い、観るという娯楽に変化していったことにある。これは、多くの能舞台が神社に附属していることも理由の一つで、村の共有財産として建てられた能舞台で行われる能は、娯楽であると同時に神事でもあった。

現在まで受け継がれてきた佐渡の能は6月から8月に集中し、特に6月は薪能月間として毎週どこかで観ることができる。また、実際に演能で使用されている能舞台で「能・仕舞体験」をすることもできる(1週間前に予約必要)。

問い合わせ: 佐渡観光協会
0259-27-5000
(写真提供: 佐渡市観光振興課)

表紙
佐渡の能

「ふくしまから はじめよう。」

福島県知事 ● 佐藤雄平



私が前回このエッセーに登場させていただいたのは平成23年の2月でした。今回が約2年半ぶりとなりますが、この間、東日本大震災、原子力災害、新潟・福島豪雨等、未曾有の災害に直面するなど、激動の2年半でありました。

発災直後より全国の皆様から、義援金、支援物資、被災地での活動、県産品の購入など、数多くの御支援を頂き、この場をお借りいたしまして、改めて、厚く御礼を申し上げます。おかげさまで、本県は着実に元氣を取り戻してまいりました。

振り返れば、前例のない広域的な避難に始まり、避難所や支援物資の確保、避難者住宅の確保、施設・インフラ等の応急復旧などに全力で当たるとともに、県と国が対等に議論できる協議の場の設置、福島復興再生特別措置法の制定へ向けた動き、多岐にわたる復興予算の確保など、新生ふくしまの礎を築くために走り続けた日々でありました。また、こうした状況にあっても、県民には世界に賞賛される品格ある行動を取っていただきました。そうした点では、これまで培ってきた「地域の力」「県民のきずな」に支えられた日々でもありました。

「復興と再生」はこれからが正念場を迎えます。ある高校生が「私たちは、前進するために力を付けていきます。ですから後ずさりしないで前に進める状況を作ってください。私たちが頑張ります。」と力強く私に語ってくれました。こうした県民の熱い思いを具現化するため、県では、新たな総合計画「ふくしま新生プラン」を策定いたしました。このプランの下、「夢・希望・笑顔に満ちた 新生ふくしま」の実現を目指し、三つの柱を軸に復興に向けた県づくりを進めてまいります。

一つ目の柱が「安全と安心」です。

県民の健康管理、子どもたちの運動機会の確保や心のケアに取り組むとともに、最大の課題である放射線対策については、身近な生活環境を最優先に除染に取り組むとともに、食品や農林水産物にかかる放射線物質検査体制の一層の強化に努めてまいります。

二つ目は「活力」です。

基幹産業である農林水産業の再生や既存企業への支援はもとより、医療機器関連や再生可能エネルギー関連産業の集積を図るなど、産業基盤の復旧・復興に全力を尽くしております。特に、再生可能エネルギーにつきましては、住宅用太陽光発電のより一層の普及推進や浮体式洋上風力発電の実証実験の開始、ドイツやデンマークとの企業交流会の開催などを通じて将来性の高い新たな産業の育成を図り、「再生可能エネルギーの先駆けの地」を目指してまいります。さらに、観光については、同志社大学創立者新島襄の妻「新島八重」が主人公となる大河ドラマ「八重の桜」の放送を契機に、ゆかりの地である会津のみならず全県的な観光振興に取り組んでおります。このような本県の活力を高める好機を最大限に生かして「福島の魅力」を全国に発信し、原子力災害の風評の払拭に努めてまいります。

三つ目は「思いやり」です。

私は、発災以降、避難所で一枚の座布団を分け合う姿や、地域全体でがれきの撤去に取り組む姿を目の当たりにし、本県には、温かな県民性と地域社会の「きずな」がしっかりと息づいていることを、改めて実感しました。この宝を守り、人と人が心でつながる温かい社会を築くとともに、地域の伝統や文化の継承と同様に、大切に次の世代につなぎ、復興への原動力にしてまいりたいと考えております。

新島八重は、戊辰戦争の苦難を乗り越えて、人生を切り開きました。激動の時代を力強く生きた「八重」の姿は、復興に向かう福島県の姿そのものであります。

福島県は依然として厳しい現状にあり、復興に向けて解決しなければならぬ課題が山積しておりますが、これまでの皆様からの御支援に添えていくためにも、「ふくしまから はじめよう。」を合い言葉に県民とともに復興を進め、新しい社会のあり方を、ここ福島から世界に示してまいりたいと考えております。

地方鉄道と地域の活性化



列車内での社内会議ならぬ
車内会議



車内会議の後の
車内宴会



好評の「車内会議」。行きは車内で会議、帰りは宴会を楽しむ。
山形鉄道では社員のアイデアが経営改善に大きく貢献している

● 山形県 (p10-11)



緑深い溪谷の鉄橋を走る秋田内陸線の列車。その
経営は地域の住民に支えられている

● 秋田県 (p8-9)



車内アテンダント。えちぜん鉄道のイメージを一新し、さまざま
なメディアで取り上げられ、乗客増にもつながった

● 福井県福井市 (p14-15)



高岡駅前を走行する万葉線の新型低床車両「アイ
トラム」。その導入によりバリアフリー化が進んだ

● 富山県高岡市 (p12-13)



田園地帯を走る明知鉄道の列車。手前には菜の花
畑が広がっている

● 岐阜県恵那市 (p18-19)



“あかでん”として浜松市民に親しまれる遠鉄電車。乗
客の回遊性向上のため様々な取り組みが進められている

● 静岡県浜松市 (p16-17)



廃線敷きの維持管理の様子。JR可部線は平成15年に一部区間が廃止されたが、その後も復活を願い地元住民の運動が続いた

● 広島市 (p22-23)



観光型車両の乗客を歓迎する子供たち。沿線住民が手を振る運動は北近畿タンゴ鉄道を見直すきっかけにもなった

● 京都府 (p20-21)



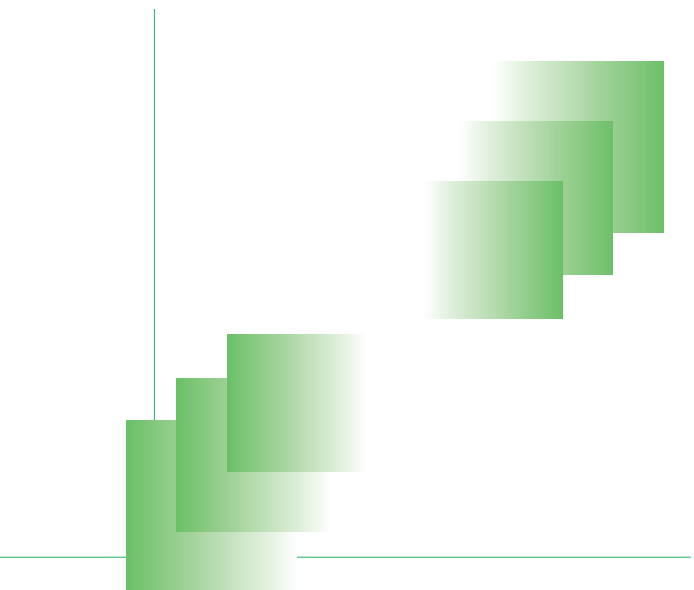
熊本県の南東部を走る「くま川鉄道」の車両。利用促進に向け、地域資源が活用されている

● 熊本県人吉市 (p26-27)



綾川町内を走る高松琴平電気鉄道（ことでん）の列車。町内に設置される新駅を中心にまちづくりが進んでいる

● 香川県綾川町 (p24-25)



D & S列車の「指宿のたまて箱」に向かい手を振る市民。温かいおもてなしを受け、乗客は指宿のファンになる

● 九州各県 (p28-29)

観光振興通じ、地域の活性化に貢献を —重要な「リピーターづくり」と「近隣からの誘客」—



首都大学東京 都市環境学部 特任准教授
地域鉄道の再生・活性化等研究会 座長

● 矢ヶ崎紀子

1. 残していきたい地域鉄道

○存在感を低下させつつある地域鉄道

地域鉄道とは、在来幹線鉄道や都市鉄道等以外の地域に根ざした鉄道路線です。通勤・通学の足として欠かせない路線もあれば、風光明媚な溪谷を走り抜ける観光路線もあります。しかし、地域鉄道事業者の約8割は、輸送人員と収入が減少し赤字の状況です。なかには、経営が悪化し、鉄道事業の休止や廃止に追い込まれた路線もあります。

鉄道がなくなるといことは、地域にとって大きな出来事です。地域の足がなくなることであり、地域づくりの重要な資源を失うことにもなります。人口減少に悩む地域が、最後まで残しておきたいと願うのが小学校ですが、地域鉄道もそれに

匹敵する重要性を持っています。ただし、小学校は地域の誰しもの学び舎であり記憶に残り続けますが、地域鉄道は、利用しているときにはなくてはならないものでも、利用しなくなると忘れ去られてしまう傾向にあります。地域鉄道に関心を持たない人が多くなると、地域鉄道自体が住民にとって非日常的なものになってしまいます。

○地域鉄道が果たし得る役割

住民の皆さんに地域鉄道への関心を高めてもらうためには、まず、地域鉄道自身が、地域に果たし得る役割、すなわち、社会的意義を自覚し、地域の合意を得ていく必要があります。

地域鉄道の第一の意義は、地域交通サービスの提供であり、人々の足を守ることです。しかし、この本質的な意義を果たすことで安定して存続していける事業者は多くはなく、経営改善のための

応援団を得るために、第二の社会的意義を追求する必要があります。この第二の意義が、地域経済の活性化への貢献です。近年、地域鉄道を観光振興に活用し、まちの魅力向上と交流人口増に貢献する可能性が注目され、いくつかの成功事例が出ています。

2. 地域再生の一環としての 地域交通サービス

地元が地域鉄道に無関心になっている状況下において、地域交通サービスを継続していくことは、地域鉄道事業者だけで対応し切れるものではなく、地域再生の一環として総合的な都市計画の中で解決策を模索する必要があります。

例えば、高校や病院等の住民の利用度合いの高い施設を、地域交通サービスの範囲内に計画的に整備していくことです。また、駅前に業務機能や

居住の集積を高めて、既存の需要をまとめるとともに、新しい需要を創造していく方法もあります。

このように地域再生のなかに地域鉄道事業が組み込まれていくことが重要ですが、同時に、地域鉄道事業者が一層の経営改善の努力を重ねていく必要があります。コスト削減対策に加えて、地域住民の目線に徹してサービスを見直し、既存の利用客の満足度を高めるとともに、新しい需要の開拓に挑戦していく必要があります。通勤・通学の利便性を高めるダイヤ等の工夫、自家用車通勤よりも環境負荷が少ない鉄道利用を促進する取り組み等はもちろん、もう一步踏み込んで、住民の困りごとの解決を目指してサービスを組み立てていくことも重要です。例えば、通院する高齢者の増加に対して、自宅から医療機関までの移動のサポートを、タクシー等の他の交通機関と連携して利用者にとってシームレスに提供し、地域鉄道の価値を地域に再認識させた事例もあります。

なお、コスト削減と、交通機関としての生命線である安全を両立させるための工夫も必要です。東北の鉄道事業者19社が加入している東北鉄道協会では、新人運転士の養成や異常時合同訓練を実施したり、高額な機器の利用を融通しあったり、ベテラン技術者のアドバイザーを他社が利用できるようにするなど、安全維持と技術継承のためのコストを事業者間連携で担っています。

3. 観光振興による地域活性化への貢献

○観光振興の目的

観光の語源は「国の光を観る。用て王に賓たるに利し」（易经）です。その意味は、為政者が自ら治める国の素晴らしいところ（光）を観て統治の良さを確認することだと言われています。これを地域の立場から今日的に読み替えると、地域においてピカピカと光る素晴らしいモノやコトを、地域内外の人々によく理解してもらい、その地域の評価を高めてもらう、ということでしょう。観光振興には、入込客数や観光消費額の増加という結果はもちろんのこと、観光の語源が示唆するところの地域のファンづくりにどれだけ成果があったのかという観点も重要です。

○観光の特徴

従来の観光振興は、イベントに依存し過ぎたり、経験と勘によって進められてきた傾向があります。しかし、観光庁の発足以降、理論や科学的なデータが蓄積されつつあり、観光振興に新しい知見が加わってきました。そのなかから、地域鉄道事業者が観光振興に取り組むにあたって、ぜひ知っておいてほしいことを記述します。

（地域の事業者間連携をデザインし、観光消費のすそ野を広げる）

日本全体の旅行消費額（観光、業務、帰省を含む）は22・4兆円（2011年）であり、その生産波及効果は46・4兆円に達します。2倍強の波及効果が見込め、観光産業のすそ野は広いことが

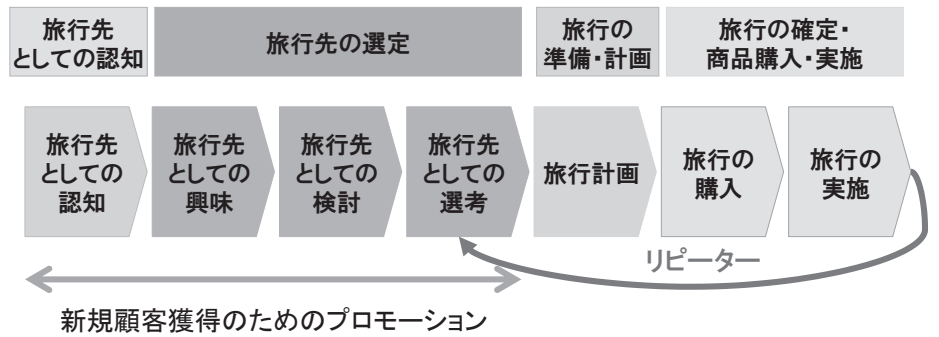
わかります。しかし、すそ野の広さがそのまま地域にあてはまるわけではありません。観光消費のうち、地元で調達していない財やサービス分は域外に流出してしまいます。「地元で調達していない」理由は、地元で調達できるが観光事業者が地元企業との取引をしていないこと、あるいは、地元では産出できない（加工できない）財やサービスであることです。

こうした状況が改善されれば、観光消費が域内の事業者間で循環し、すそ野の広い経済波及効果が現実のものとなるのです。移動・宿泊・レジャー・食事・お土産の購買等の観光行動のそれぞれに幅広い業種が財やサービスを提供していることから、地域においては異業種の事業者間のビジネス連携をデザインすることが重要であり、付加価値を高める加工機能を強化するなどの工夫も必要となってきます。

（リピーターづくり）

旅行者が観光地に行くまでには、長い意思決定プロセスが必要です。まず、その地域が旅行先であるという認知を得ることから始まります。単に地名として知られているだけではスタートラインには達していません。旅行先として認知され、興味関心を高めてもらい、他のいくつかの旅行先とともに「今度行く先」の候補として検討され、候補のなかで勝ち残ると、晴れて「今度行く先」に選定されます。次に、「今度行く先」には、行く手段があるのか、費やそうとしている時間とコス

図表1 旅行行動のプロセス



住する地域と観光地との距離（物理的な距離や言語等を含む文化的な距離）と、旅行者がその地域に関して有する情報量との間には負の相関があり、遠いところから旅行者を惹き付けるには相当な質量の情報を頻度高く提供していく（プロモーションしていく）必要があります。プロモーションは、一過性の情報は忘れがちである人の認知や興味関心の度合いを一つひとつ上げていくような

トに見合う移動の手段で済むのか等が検討され、やっと、旅行商品の購入や自分で予約をするという行為になります。そして、悪天候等の急な阻害要因が発生しなければ旅行が実施されます。

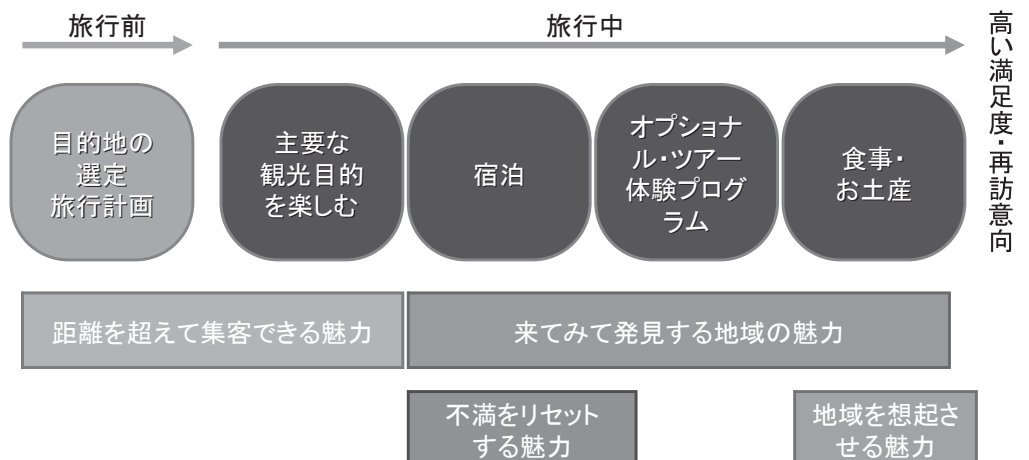
作業ですから相当なコストを要します。観光客の大半が初回訪問である地域には、常に多大なプロモーション費用が発生していることになります。こうしたコストを軽減していくためにも、また、地域のファンづくりという観光振興の目的を達成するためにも、初回訪問者をリピーターにしておく戦略的な取り組みが必要です。リピーターは、新規顧客獲得コストが不要になるだけでなく、地域の宣伝をしてくれる存在であり、家族や友人知人のなかからその地域に行ったことがない人（新規顧客）を連れてきてくれる存在でもあります。その地域の観光商品づくりに参画してくれる場合もあります。こうしたリピーターを維持し続けるために、地域はリピーターと真剣に向き合い、目の肥えたリピーターから合格点をもらえるような質の高いサービスを提供していく必要があります。

（重層的な魅力をラインナップする）

リピーターづくりには、「距離を超えて集客できる魅力」と「来てみて初めて発見する地域の魅力」の双方が必要です。最初から「うちの地域には、これもあります、あれもあります、色々あります」と説明しては人々の頭には残りません。

まず、その地域に関する情報量が少ない人でも明快に理解できるように尖った魅力を前面に立て、地域に人を呼び込むことから始めます。そして、旅行する間に、別の魅力を自ら発見するようなしかけが施されていると、旅行者はその地域に

図表2 重層的な魅力（イメージ）



対する興味関心や愛着を深めていきます。もし、旅行中に不満が生じて、地域の旅館やホテルが素晴らしい対応をすれば、その不満をリセットしてしまえる可能性があります。さらには、お土産等の持ち帰ることができるモノは、旅行後にその地域を想起させるきっかけとなり、またいつか行

こうという気持ちをつないでくれるでしょう。地域鉄道は、こうした重層的な魅力のどこを担うのかを考えていく必要があります。

（近隣からの観光客を大切に）

首都圏からの集客が重要視されることが多いですが、前述の距離と情報の負の相関に基づいて考えると、まずは、近隣地域からの観光客を誘致することが妥当です。首都圏住民は国内外の観光地からの勧誘に日々接しており、旅行先の選択肢が大変に多い人々ですから、こちらに振り向かせるために多大なコストを要します。また、近隣の人々であれば、自然災害等が発生したとしても、その観光地がどんな状況にあるかの情報が入りやすいのです。東日本大震災後に、観光客の戻りが早かったのは、近隣地域からの観光客をリピーターとしてしっかり把握していた地域です。

近隣地域からの観光客を根幹に据え、その上で、最も近い大都市からの誘客を検討し、さらに、首都圏等の大規模マーケットを検討していったらどうでしょうか。

○観光振興における地域鉄道の役割

地域鉄道は、自身が観光資源となったり、あるいは、他の資源との組み合わせで新しい観光資源をつくっていくことができます。前者には、景勝地への観光列車やデザインされた車両によって車両自体が集客力を有する場合等があります。後者は、スポーツ、地元特産の食材や郷土料理、博物

館等の地域資源との組み合わせで旅行商品を造成する方法であり、地域鉄道は輸送機能にとどまらず、これから楽しむ観光資源への高揚感を演出したり理解を深めたりする役割を担って相乗効果を発揮しています。いずれの場合においても、地域鉄道が窓口となって地域に観光客を案内するというスタンスが重要です。

成功している旅館経営者のなかには、地場産品を十二分に活用し、宿泊客が地域の生活文化や産品を経験できるように空間やサービスを設（しつら）えている人たちがいます。宿泊客が旅館で味わった食材を気に入れば、それを購入できるお店や製造現場に案内するなど、地域のワンストップ窓口として自らを位置づけているのです。さらに、地元の味噌醸造家が廃業を検討した時に、旅館で一年間に使用する量の味噌を予約して経営改善支援を行った例もあります。

地域鉄道も、駅舎や車両、車内での情報提供やサービス、物販等の自身の資源を活用しながら、地域の光を来訪者に観てもらおう窓口となることが期待されます。地域鉄道が運んだ観光客が、地元商店街で買い物をして、地場産業の製品のファンとなると、地元産業界は、ともに地域を支える一員としての地域鉄道を支持するようになるのです。こうした状況をめざして、観光商品を企画する段階から地元との協力関係を構築していくことも重要です。

○観光を活用して地域に愛される存在に

静岡県島田市は、観光庁「家族の時間づくり事業」に積極的に参加しています。この事業の目的は、親子の休暇をあわせて一緒に過ごす時間をつくり旅行をしてもらうことです。10月の連休の前後に学校休業日を1日加えて4連休を創出し、地元企業には子どもを持つ親の有休取得を呼びかけています。連休中には「SLフェスタ」が開催され、地元の親子が無料乗車体験に招待され、地域鉄道の魅力を再発見しています。同時に、地元の公共施設が無料開放され、コンビニ店がSLフェスタ記念弁当を販売したり、商業施設がセールを実施するなどしてイベントを盛り上げています。

観光イベントを実施する際には、地元住民も楽しめるように工夫することも重要です。特に、地元の子どもが喜ぶイベントは、家族ぐるみでの参加になり、地域鉄道に愛着を持ってもらうために効果的です。地域鉄道を理解している住民にこそ、地域鉄道の存続やその先の未来を託していきたいものです。

地域鉄道が再生・活性化する可能性はあります。その可能性は、地域鉄道事業者が一人で見つけて歩むのではなく、社会的意義を果たし、地域経済に貢献する主体として、地域住民、観光客、地元産業界、自治体等の多くの応援団とともに歩む道です。その道を見つけるヒントに、さらには、応援団と一緒に歩む際の一助に、本レポートが役立つことを祈念しております。

あの手のこの手で秋田内陸線を支援 ―表裏一体の誘客と地域づくり―



秋田県観光文化スポーツ部交通政策課
内陸線利用推進監

● 佐藤廣道

輸送人員、100万人から36万人に

秋田内陸縦貫鉄道（以下、秋田内陸線）は北秋田市鷹巣と仙北市角館間94・2^{キロ}を走る、平成元年に全線開業した地方鉄道である。全国にある第三セクター鉄道35社中4番目に長く、秋田県の南北約200^{キロ}のほぼ半分の長さを有する路線である。山間、溪谷、田園をゆつくりと楽しむことができる路線である。

しかし、開業当初に年間100万人を越えた輸送人員は平成24年度には36万人まで減少した。実に65%もの減少である。一方、長大な路線であるがために維持経費は大きく、平成20年度には経常収支が約2億4千万円の赤字となっていた。沿線は少子高齢化が進行し、鉄道利用者数が増加する見込みはほとんどなく、今後も同様の赤字が計上される恐れが強く、沿線内外からは廃止論も大きくなっていた。開業当時、熱狂的に歓迎された秋田内陸線は、地域の大きな「お荷物」になりつつ

あった。

こうした状況を打開すべく、平成22年4月に秋田県、北秋田市、仙北市が機能合体組織として設置したのが「秋田内陸活性化本部」（通称）である。

内陸線支援で3つの運動

秋田内陸活性化本部では「地域の活性化と秋田内陸線の利活用促進は表裏一体である」と考え、「地域との協働による鉄道の活性化」を視点に、主に3種類の活動を展開している。

このうち「わくわく運動」は、秋田内陸線に乗る、買う、参加する運動で、地域住民や支援者がわくわくしながら秋田内陸線を支援していく形である。具体的には、列車内から見える位置に制作する「田んぼアート」への地域ぐるみのボランティア参加。乗った回数、沿線の商店で買い物した回数に従って、景品が当たる「マイレールスタンプラリー」による乗車運動等を展開している。

また「ドリーム運動」は、「走れ内陸線、いつ

までも」（地元小学校の標語）という夢を追い求めていくために実施している寄付活動である。ふるさとを遠く離れた方々こそ秋田内陸線への思いは強く、「実際に乗りに行くことはできないけれど、何とか（路線を）存続してほしい」というエールが送られることが多かった。そこで、会社側と検討し、その思いを寄付活動というカタチにすることになった。

具体的には、1万円の協賛金で1往復だけ名目上のオーナーとなっていた「ワンデーオーナー号」、協賛金1万円ごとに1^{キロ}ずつ秋田内陸線のキャラクターが進んでいく「鉄人マラソン（約100^{キロ}の長さがあるため）すごろく」を展開した。平成24年度は半年程度の募集期間で約220万円の寄付金が寄せられた。

もうひとつ、「内陸線に手を振ろう」がある。



田んぼアートの制作風景。仕事中も内陸線に手を振るボランティア。今年は沿線5カ所で制作



ワンダーオーナー号。応援メッセージをヘッドマークに装着して、雪空の下でも走り抜ける



秋田内陸縦貫鉄道 TEL 0186-82-3231

内陸線に乗りこいてね。

◎この葉書を内陸線角館駅・阿仁合駅・湯沢駅のいずれかで提示していただくと、先着100名様に葉書1枚につき1個の内陸線オリジナルグッズを差し上げます。プレゼント期間は8月1日から11月30日までです。撮影：工藤 勇

口コミキャンペーン葉書。涼やかな内陸線写真で乗車を誘う。今年は4枚組1セットで、5000枚作成



ごっつお列車。次に何が運び込まれるかわからないから「玉手箱」。料理だけでなくお母さん方との会話も「ごっつお」

品としてお客様へ販売する。そのお客様を地域の方々でおもてなしし、お客様と地域が笑顔になる。やはり、鉄道への誘客と地域づくりは表裏一体なのである。

(注1) ごっつお「ごちそうの意味の秋田弁

(注2) (公財)東北活性化研究センター平成24年度調査研究事業から

秋田内陸線を見かけたら、田んぼや道路から手を振ることを沿線の方々に呼びかけている。お客様へ地域から感謝の心を表現する行為の「寄付活動」である。これは至極単純でありながら、双方にとって非常に満足度の高いおもてなし企画となっている。

3番目の「来てみて運動」は秋田内陸線を紹介する運動であり、秋田内陸線および沿線地域の魅力を外部へ伝える活動である。秋田内陸活性化本部では、地域の方々の「口コミ」とマスメディアによって会社や地域の活動を紹介してもらう「パブリシティ」を重視。特に、「口コミ」の具体的な活用例としては、秋田内陸線の暑中見舞い葉書を制作し、無料で配布し、沿線の方々や支援者の方々からその葉書で知人や親戚の方々に乗車を呼びかけてもらう「口コミキャンペーン」を実施している。沿線住民や支援者の一人一人に内陸線の広報を務めていただくわけである。

会社と地域による協働商品開発

秋田内陸線は、平成24年度に経常収支を約5千万円改善し、約1億9千5百万円の赤字に収め、平成9年度以来15年ぶりに赤字を2億円以内に抑えた。

会社の経営努力、行政、支援団体、沿線住民による積極的な粘り強い支援活動の成果である。

しかし、沿線人口が増加することはなく、輸送人員は更に減少を続けている。この環境において沿線外からのお客様を増加させていくためには、会社の商品づくりに地域の方々や地域資源が関わり、他の地域に負けない「ひと味違う商品」を開発していく必要がある。

そこで、会社が地域のグリーンツーリズム団体と共同で企画し、各駅から農家のお母さん方が自慢の逸品を選び込む、「動く農家レストラン」と

も言うべき「ごっつお玉手箱列車」(注1)を平成22年から運行している。地域の伝統食と地元の方々との会話を「ごちそう」として提供する企画列車である。今では毎回ほぼ満員であり、提供される郷土食の味とともに、お母さん方の秋田弁での接客能力がどんどん上達してきているのも人気の秘密である。

また、秋田内陸線の本社のある阿仁合駅前に内陸線の歴史や、その前身となる鉱山鉄道や森林鉄道の歴史を紹介する「内陸線資料館」を会社で整備するとともに、地域の方々に地元の歴史建造物の案内を含めたガイドツアーを委託して、地域の歴史資源を地域の方々とともに「フットパスツアー」として商品化を進めている。

実際に、秋田内陸線は毎年10万人以上のお客様を沿線外から呼び込んでおり、その経済波及効果は約6億6千万円(注2)と試算されている。人、歴史、文化といった地域の資源を活かし、鉄道商品としてお客様へ販売する。そのお客様を地域の方々でおもてなしし、お客様と地域が笑顔になる。やはり、鉄道への誘客と地域づくりは表裏一体なのである。

アイデア満載のフラワー長井線 ―社員の発想生かし、活性化目指す―



山形鉄道代表取締役社長

● 野村浩志

「公募社長」になつたきっかけ

2009年4月1日。エイプリルフル。そう、ウソのような話。私は山形鉄道の「公募社長」に就任しました。「89名のなかから選ばれたなんて優秀なんですね」「あんな鉄道オタクだから道楽で?」。まるで動物園のパンダをみるような好奇心な目で質問してきます。私は優秀な人間ではありません。40歳になっても主任という肩書きしか与えられなかった駄目サラリーマンでした。

ところがこんな私に小さな奇跡が起こります。趣味でローカル線の風景画を描いていた私は、改造して色を塗った軽ワゴンに自分の絵画を載せて、山形県内を中心に移動式美術館の活動をはじめたのです。最初のころは、ただ汚い車に絵画を並べていただけなので、怪しいおやじだと思われ、だれも寄り付いてくれませんでした。

そこで、私は一計を案じます。「絵画をみただけなのなら、駄菓子や古い看板や昭和時代

のなつかしいグッズをならべてみよう」と。ちょうど映画「三丁目の夕日」が大ブレイクしていたさなかということもあって、この作戦は当たりでした。子供たちや地域の方々に珍しがられ、ついでに絵画も見えていただくことが出来ました。

また、「移動美術館は珍しい」ということで、マスコミに約100回も取材され、全国38都道府県で絵画展を実施することができたのです。実は、初めて展示していたのが、山形鉄道の長井駅だったのです。まさに、私が勤務している山形鉄道本社のすぐ隣の駅なのでした。



野村社長。平日は旅行会社のサラリーマン、週末は移動駄菓子屋美術館を開いていた

「合コンの発想」で旅行会社に売り込む?

我々は、熱心なあまりに、自分の鉄道や地域を中心に考えてしまう傾向があります。東京発の北海道や沖縄ツアーは、豪華ホテルに泊まり食事までついて2万9800円。海外旅行だって3万円台のツアーがあるくらいです。山形鉄道や長井市に行くとなれば、往復の新幹線代と宿泊代だけで3万円を超えてしまいます。この地域が旅行先として選ばれる可能性はゼロに近いと思います。

どうすれば、山形県に来ていただけるのか?そしてフラワー長井線に乗り込ただけなのか?それは、ずばり「合コンの発想」です。ついでにフラワー長井線に乗ってもらう。こういう発想が大切です。

「合コン」は、女の子にモテモテの男性といっしょに行く。そのついでに自分も美人ではないけど性格のいい女の子を射止める。こういう作戦もありだと思えます。

山形県が誇る全国ブランドは「さくらんぼ」です。山形鉄道を売り込むことを考える前に「さくらんぼ」を売る。そしてついでにフラワー長井線に乗ってもらう。こういう発想をすればお客様が集まります。現に今年(6月下旬〜7月上旬)1週間でバス70台、約3千名のツアー客がフラワー長井線に乗り込まれました。まさに「モテモテの男性」Ⅱ「さくらんぼ」。「ついでの人物」Ⅱ「フラワー長井線」という売り込み作戦が旅行会社に受け入れられたのでした。



方言ガイド。運転士による山形弁の方言ガイドは観光客に大好評だった



全国的にも珍しい「うさぎ駅長」。ふわふわして、お餅みたいなので「もちい」と名付けられた

「方言ガイド」で観光客70倍に

過去、山形鉄道の観光客は年間360名程度でした。1日に1人来るかどうかという状況です。そんな中、何かの間違いで、関西から飛行機を乗り継いで45名のツアー客が来るという情報が流れました。山形鉄道にとって最大のチャンスです。

そこで運転士であった朝倉達夫君が一大決心をします。「沿線には、これといった観光地がないけれど、バスガイドみたいに車窓風景をガイドして、お客様に楽しんでもらいたい」と、当時、旅行会社に勤務していた私に相談してきたのです。

しかし、彼の上司は大反対。「バスガイドというのは、標準語でしゃべる教育を受けているのだ。お前は、ベタベタの山形弁しか話せない。関西からのツアー客は何しゃべってるか分からないだろうよ。お客様に失礼だ！」

「それ、面白いよ。やりや〜いいじゃん。むしろベタベタな方言でガイドをやってごらん！」と私が無責任にも、軽い気持ちでアドバイスをして

しまったのです。

彼は、会社内に緒で30ページの台本を作り、連日ガラガラの中車で「方言ガイド」の練習を重ねました。結果は大好評！お客様は終始笑いつばなし。マスメディアに多数取り上げられました。その結果、現在の観光客数は約2万5千名に伸長。「方言ガイド効果」で約70倍観光客数が増加しました。

「ウサギ駅長」「車内会議」、社員のアイデアは無量大

「野村社長はアイデアマンですね」と良く言われますが、私がアイデアマンなのではなく、ウチの社員がアイデアマンなのです。それを引き出すのが私の役割なのだと思います。朝倉運転士の後輩の三浦愛さんは、「ウサギ駅長」の生みの親です。

フラワー長井線には「白兔」という駅があることから、2011年「卯年」にちなみウサギ駅長を誕生させました。「干支の駅長」ということで、お正月以降マスメディアで大々的に報道され、1

カ月でバス約500台、2万名の予約が殺到しました。（その後、3月11日の東日本大震災が発生。すべてキャンセルになってしまいました）

また、「社内会議」ならぬ列車内で実施した「車内会議」という企画もあります。「行きの列車で会議を

し、帰りの電車でビールで乾杯！」という団体貸切プランです。「列車には終点があり、時間が決まっている。ダラダラした会議にならず車内という非日常の中だから良いアイデアがどんどん出て来る」「帰りの宴会も時間が決まっているので飲み代も安くあがる」と幹事さんの評判も上々です。オリジナルグッズも社員で知恵を出しあい、考えました。「日本一なが〜いカレンダー」という、長井線という線名にちなみ、長さ約2メートル以上もある「なが〜い」ところがウリのカレンダーや、芯の3分の1が赤、3分の2が黒で「早く赤字を削って黒字にしよう」という縁起ものの鉛筆（縁筆）。その名も「黒字鉛筆」という商品などのアイデア商品もヒットし、赤字解消に貢献しています。

社員と地元一体で長井線活性化を！

「愛される長井線をめざす」というのが先代から引き継いでいる我が社の理念です。それを受けて、「安全第一・お客様第一・社員全員がセールスマン」というのが私の基本方針。ちなみに、社員からの発案で、はじめた「1本5千円つり革オーナー」も地元の方々の多大なる協力と社員の営業努力ですべて完売しました。

あれこれ考えるまえに即行動です。鉄道会社はサービス業です。「自分たちの給料はお客様や沿線の住民の皆様から頂いている」という信念を忘れず、社員と地元の皆様とが一体という気持ちでフラワー長井線の活性化、黒字化に私は努力を惜しまないつもりです。

ハード・ソフト両面で「万葉線」を活性化 ―地域で支え、利用者V字回復―



高岡市生活環境部地域安全課

● 柴野泰彦

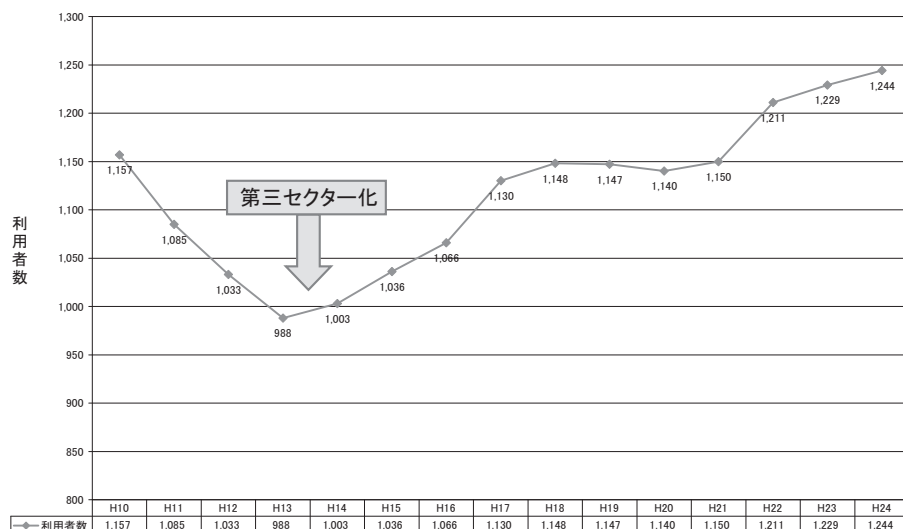
乗客減、三セク方式で再出発

万葉線は、富山県西部に位置する高岡市と隣接する射水市を結ぶ全長12・8キロの路線です。

万葉線の歴史は、昭和23年に富山地方鉄道伏木線（地鉄高岡―伏木港）が開通したことに始まり、その後、新湊線の開通、射水線を経由して富山市までの直通運転、富山新港開設による路線分断などを経て現在の路線となっています。沿線には天平の時代、越中国守として赴任した万葉歌人大伴家持によって万葉集に詠まれた故地が点在することから「万葉線」の愛称がつけられました。

乗客数は昭和46年には650万人を超えていましたが、マイカーの普及とその後の少子高齢化から利用者の減少が進み、昭和60年代には200万人を割り込むようになりました。平成10年には経営主体であった加越能鉄道（当時）が廃線を表明し、存廃をめぐる幅広い論議を経て、最終的に富山県・高岡市・新湊市（現射水市）・民間が出

万葉線 利用者数の推移（単位千人）



バリアフリー化された停留場

資する第三セクター方式による存続が決まりました。そして、平成14年4月1日から現在の万葉線（株）による運行が開始され、現在12年目に入っています。

万葉線活性化の取り組み

第三セクターでの再出発以後、ハード、ソフト両面での様々な活性化策に取り組んできました。

ハード面では、例えば新型低床車両「アイトラム」の導入（現在は6両）と電停（停留場）の改良により、バリアフリー化したほか、軌道の重軌条化・硬質構造化によって騒音や振動の低減と乗り心地の改善を図ってきました。

ソフト面では、まず、運賃体系を15段階から5段階に簡素化し、値下げを実施しました。また、活性化策として、ビア電車、ヌーヴォー電車、新酒おでん電車などのイベント電車や、万葉線や他の公共交通機

関を使ったりちご狩り、りんご狩りなどのツアーイベントの実施、「日本海高岡なべ祭り」など沿線で催される大型イベントの際のパークアンドライド輸送機



新酒おでん電車の車内



大人気のドラえもんトラム

ドラえもんの作者である藤子・F・不二雄先生は高岡市の出身です。平成24（2012）年9月、ドラえもんの生誕100年前（生誕は2112年の設定）を記念してドラえもんのラッピング電車の企画がされ、平

◆◆◆ 大人気の ドラえもんトラム

こうした取り組みの結果、万葉線の利用者数は第三セクター化を機に増加に転じ、V字回復を見せています。

関としての活用など、積極的な取り組みが行われています。

さらに万葉線を支援する個人、法人の集まりである「万葉線を愛する会」では、沿線の大型ショッピングセンターで往復乗車券をセットにしたビアガーデンを開催するなどの活性化イベントを実施しているほか、年会費と引き換えに万葉線の回数券を配付し、乗車人員の増加につなげる活動も行っています。

◆◆◆ まちづくりとのかかわり

万葉線を第三セクター方式で存続させることにした理由には、環境対策や高齢化社会での福祉対策もありますが、それらと並んで、万葉線が「高岡・新湊（射水）両市を結ぶ都市の絆であること」「両市の魅力あるまちづくりに活用すべき都市施設であること」も挙げられています。全国でも数

少なくなった路面電車を存続し活かすことによって、万葉線は、それ自体が特色あるまちづくりのための都市施設であると位置付けられているのです。

また、まちづくりに関連する具体的な取り組みとしては、電停の新設が挙げられます。万葉線は、高岡駅前を起点に中心市街地を通って射水市方面まで伸びる路線ですが、百貨店が立地する中心商店街の中央部にはこれまで電停がありませんでした。このため、万葉線利用者の利便性と中心市街地の回遊性向上のため、平成20年3月に「末広町電停」を新設しました。

このほか中心商店街で買い物をした方に万葉線、コミュニティバス、路線バスに共通して使える共通回数券を配付する事業をまちづくり会社が中心となって行っています。

こうした取り組みの結果、万葉線の利用者数は第三セクター化を機に増加に転じ、V字回復を見

成27年8月まで運行する予定です。

このドラえもんトラムは、運行開始以来たいへんな人気を博しており、第三セクター移行後最高となった平成24年度の輸送人員124万人達成の原動力となったほか、話題は海外まで広がり、台湾やタイなどの海外メディアからの取材や、旅行会社からの問い合わせが相次ぐなど、万葉線のPRに大いに貢献しています。

◆◆◆ 今後の展開

現在、高岡駅と駅前広場は北陸新幹線開業をにらんで大規模改修中であり、今年度中に完工する予定です。これにより、万葉線は新しい駅ビルの1階部分からの発着となり、JR線やバスとの乗り換えの利便性が大きく向上します。

また、新幹線開業後に三セク会社に移行する並行在来線（北陸線）では交通ICカードの導入が予定されていますが、万葉線においても利用者の利便性向上のため、交通ICカードの導入に向けた検討を進めていくこととしています。

一方、万葉線には昭和40年代の古い車両がまだ5両あり、いずれ更新の時期を迎えることから新たな車両の導入も今後検討していく必要があります。このように地域で支え、利用者数が着実に回復しつつある万葉線ですが、今後も様々な取り組みを通じてその魅力を高めていきたいと考えています。

えちぜん鉄道の地域貢献と未来予想図 —三セクで再生、地元住民の支援が実る—



福井市都市戦略部 地域交通課長

● 田島 宇一郎

◆◆◆ 新幹線開業を見据えた鉄道ネットワークづくり

北陸新幹線は平成26年度末までに長野・金沢間が開業し、その後概ね10年強で金沢・福井・敦賀間が開業することになっていますが、沿線都市は1日も早い開業を強く求めているところです。新幹線開業を控えた福井市に問われていることは、大きなインパクトを持つ新たな幹線軸がやってくることに對してどのような準備を行うかであり、新幹線を最大限に活用するための「地域づくり」が課題となっています。

先進事例に学べば、九州新幹線の開業が、九州全土のローカル鉄道に新鮮な血液を流すこととなり、新幹線という強烈なインパクトを得たJR九州は大きな変貌を遂げたと言われています。「A列車で行こう」「あそぼーい」「指宿のたまて箱」「SL人吉号」など、九州の各拠点駅には魅力満載の観光特急が接続しています。

福井市においても、今年度から「えちぜん鉄道」

と「福井鉄道」の相互乗り入れやJR福井駅西口広場への軌道延伸など、新幹線開業を見据えた鉄道ネットワークづくりが動きだします。

鉄道は、ただ人を運ぶだけの交通手段ではなく、観光やまちづくりの面で地域を元気にしてくれる社会資本です。ローカル鉄道の延命的存続策ではなく、未来価値を高めて地域を活性化する取り組みをご紹介します。

◆◆◆ 事故で運行停止、三セクでの再開に期待

「えちぜん鉄道」は、福井市を起点に勝山市を結ぶ「勝山永平寺線」と、坂井市を結ぶ「三国芦原線」を運営する第三セクターです。前身は京福電気鉄道でしたが、平成12年と13年の2度にわたる列車衝突事故で即刻運行停止となり、想定外の代行バス輸送が約2年間も続くことになりました。



えちぜん鉄道の車両

京福運行時に1日約8300人いた利用者は、バスでは対応しきれず、最終的には約3割程度に落ち込みました。大多数の人がマイカーや自転車に転移したと見られ、通勤通学に伴うストレスは計り知れないものになりました。そのため、「鉄道は公的支援で残すべし」との考え方が実験から理解され、第三セクターによる1日も早い運行再開が求められました。

◆◆◆ 新会社で再スタート、快進撃支える地域住民

平成14年1月、県と沿線の5市町（合併前9市町村）は向こう10年間の存続スキームに合意し、平成15年10月ようやく全線で運行が再開されました。白地に青と黄色を配した「えち鉄カラー」の電車と華やかな車内アテンダントの登場は衝撃的デビューとなり、生まれ変わった新会社は過去のマイナスイメージを払拭することに成功しまし



田原町駅。12:51田原町着のFUKURAMU号(福鉄のLRV、右)と田原町発福井行き
のえち鉄車両(左)。今後、写真中央の駅舎を相互乗り入れができるように解体し、
新築する予定。えち鉄のLRVは、右方向の福鉄軌道に乗り入れ、福井駅西口広場か
ら発着することになる

た。

後にアテンダントは「ローカル線ガールズ」という本になって、「ガイアの夜明け」など、様々なメディアでも紹介されました。

利用客数は、全線開業時(平成16年度)の約242万人に対し、平成24年度は約326万人となり、全国有数の「マイカー天国の地」であっても鉄道の再生が十分可能であることを証明し、全国の注目を浴びることになりました。

えち鉄の快進撃を支えているのは、各沿線市町で活動しているサポート会や「えちてつサポートーズクラブ」の皆様で、行政とも連携して、地域一丸となった「乗る運動」や駅の美化運動が絶え間なく行われています。

地域の人に心から愛される鉄道になれば、地域が元気になる、もっと良くしたいという意識が芽生えます。そうした心の変化がなくては、どんなに補助金を投入しても、乗客は増えなかったと思われます。

赤字補てんから脱却、経営の自立促す

平成19年度に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、平成22年10月に「えちぜん鉄道活性化連携協議会」が設置されました。

同協議会がまとめた「えちぜん鉄道」活性化のための連携計画では、同鉄道を「地域の発展を支える生活関連社会資本」と位置づけ、平成33年度までに乗客数を333万人に増やす目標を盛り込みました。また、福井県と沿線5市町が鉄道に係るインフラ部分に今後10年間で総額44億円を支援する新たな存続スキームをまとめ、車両や橋の更新など、広域的な設備投資については福井県が、鉄路や架線など鉄道設備に係る修繕維持費や固定資産税については、沿線5市町が支援することで合意しました。

これまでは、三セク会社の欠損補填を行政が負担するやり方でしたが、新たな支援策は対象をインフラ部分に絞り、経営については一層の自立を促す内容となりました。

次世代路面電車を導入へ、未来図描く

福井県は、人口が減少する中、高齢者が増加する社会情勢に対応した集約型のまちづくりを後押しするため、えちぜん鉄道三国芦原線と福井鉄道福武線との相互乗り入れについて検討を重ねてきました。

平成25年2月の最終案では、相互乗り入れ区間を鷺塚針原(えち鉄)駅から越前武生(福鉄)駅までとし、今後、結節点となる田原町駅を改修し、次世代型路面電車(LRV)の導入によって、平成27年度からの相互乗り入れを目指すことが示され、両鉄道事業者と関係行政機関、沿線市町等がこの案に合意しました。

ここで導入する電車は、都市間輸送に適した大量輸送と高加速・高速運転ができるLRVであって、全国の中市街地を走り回っている路面電車とは様相が異なります。

今年3月から営業運転を始めた福井鉄道のFUKURAM(ふくらむ)号は、スタイリッシュなオレンジ色のボディ(155人乗り)で、街の風景に大きなインパクトを与えています。利用客も増加しており、これから相互乗り入れによってデビューするえちぜん鉄道のLRVにも注目が集まりそうです。

両鉄道には計6編成のLRVが投入される予定で、田園地帯を疾走するLRVの風景、街なかの路面軌道で福鉄LRVとえち鉄LRVがゆっくりとすれ違う光景…。こうした未来予想図を思い描きながら、関係機関がスクラムを組んで取り組んでいるところです。

連携強化による回遊性の向上をめざして ―活気ある街づくりのために・遠州鉄道―

遠州鉄道と浜松市

静岡県西部に位置する浜松市は人口が約80万人、市の面積は日本で2番目の広さの都市である。オートバイや音楽産業が盛んな街として知られるこの浜松で、遠州鉄道は昭和18年から営業運転を開始した。市内を南北17・8キロにわたり走り、車体が赤いため通称「あかでん」として沿線市民に親しまれており、今年11月には創業70周年を迎える。主要顧客は通勤・通学での利用者であり、平成24年度の年間輸送人員は930万人超。多くは新浜松駅での乗降客で、路線バスや在来線、新幹線へ乗り換えをするお客様が多い。

中心市街地への送客が主な役割となっているが、一方で観光施設への誘導機会は少ない。電車の動きが南北に限定され、東西方面への広がり小さく、また沿線の観光資源が必ずしも豊かとは言えないためだ。遠州鉄道を観光目的で利用されるお客様は非常に少ないと言える。商業施設に関

遠州鉄道株式会社 鉄道営業所 ● 須部裕大

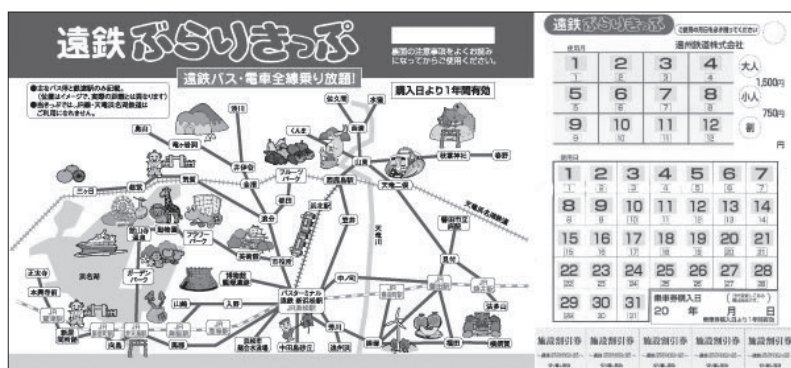
しても同様に、線路からやや距離を置いて点在しており、アクセスに課題が残る。

地域の活性化という観点から見れば、遠州鉄道が単独で貢献できていることは限定的であろう。しかし、他の交通機関や各種施設との連携により生まれるサービスによって補完できるよう取り組んでいる。以下、その事例を挙げていく。

回遊性を高める電車・バス共通フリーきっぷ

市内には浜松城や竜ヶ岩洞、かんざんじロープウェイなど観光スポットが東西南北、広範囲にわたっており、週末や長期の休みになると多くの観光客が訪れる。浜松観光を楽しみたいお客様へ、遠州鉄道は「遠鉄ぶらりきっぷ」の利用を案内している。大人1500円で遠鉄電車・バス（高速路線を除く）が1日乗り放題。特定の施設ではきっぷを見せると入場料割引等の優待を受けることができる。

例えば、JR浜松駅前のバスターミナルから、



「遠鉄ぶらりきっぷ」。大人1500円で遠鉄電車・バスが1日乗り放題。特定の施設では入園料の割引も受けられる

館山寺温泉行きの路線バスに乗り。前述のロープウェイや温泉を楽しんだのち、浜松方面へ戻ります。浜松城を見学。のち新浜松駅から電車で北端の西鹿島駅へ行き、路線バスで秋野不矩美術館へ。このような流れで電車・路線バスを利用するだけでも観光を楽しむことができる。路線バスが浜松駅前を起点に市内を放射線状に広がって運行しているため、電車で駅前まで出れば全方向へ移動できる。南北に固定された電車の動きが、路線バスによって補完される形だ。

平成24年度の総販売枚数は約2千枚。8月が多で、観光客が夏休みに多く利用されていると推察している。

天竜浜名湖鉄道との連携

天竜浜名湖鉄道とは西鹿島駅を共用しており、双方の利用促進に向け連携したサービスを提供している。

「遠州鉄道・天竜浜名湖鉄道共通一日フリーきっぷ」は遠州鉄道が一日乗り放題、天竜浜名湖鉄道は西鹿島駅を境に東西どちらかを選択し乗り放題となる。東は掛川市、西は湖西市まで移動することが可能となり、電車を乗り継いで小旅行気分を味わえる。

きっぷの提示で施設の入園料割引や、ホテルのランチバイキングの割引サービスも。平成24年度の遠州鉄道の販売枚数は約3千枚であり、多くのお客様が市街地から北遠方面へお出かけになった。

また平成25年4月にリニューアルオープンした「はままつフルーツパーク時之栖（ときのすみか）」に合わせ、時之栖、天竜浜名湖鉄道との3社共同でお得なセット券の販売を開始した。例えば新浜松駅から乗車し、西鹿島駅で天竜浜名湖鉄道へ乗り換え、フルーツパーク駅にて降車し入園した場合、通常料金（運賃と入園料の合計料金）から720円引きの1500円で利用可能になる。

運賃・入園料ともに割り引かれるサービスがお客様に喜ばれ、平成25年4・5月の累計販売枚数は約250枚。特に土日祝に多く利用されている。

週末のファミリー・買い物客向けサービスを拡充

週末に出かけるファミリー向けに「ファミリーエコ割引」を実施中だ。通勤定期券1枚で本人を含む家族4名まで、定期区間内に限り一乗車大人100円、小人50円で乗車可能。家族で買い物やレジャーを楽しむ機会を増やしていただきたいという思いが込められている。

買い物で一定金額以上をお支払いの方へ、帰りの電車・バスの無料券を配布するサービスも行っている。遠鉄百貨店では5千円以上のお買い上げにつき1枚の「お帰りきっぷ」を差し上げ、交通費負担を軽減することで消費活動を促進している。平成24年度の利用枚数は約26万枚、1日平均で730枚であった。このほか、大型商業施設や温泉施設でも同様のサービスを行っており、地域と連携しながら買い物・レジャーを楽しみやすい環境づくりを行っている。

地域活性化のために

平成24年3月からは、指定の駅・バス停で降りICカード（電車・バス利用のためのカード）で専用端末にタッチするとクーポンを発券する端末「トップタッチ」の活用を進めている。トップタッチは任意の場所に設置でき、クーポン券の作成が容易であるため企画の幅が広がった。

例えば平成24年の7・8月には浜松城・浜松まつり会館・本田宗一郎ものづくり伝承館の3カ所に置かせていただき、小学生が歴史を学びながらクーポン券を集め、最後に景品と交換する企画を実施。台紙を持った親子が電車・バスを利用して回遊する姿がよく見られ、夏休みの一日の過ごし



トップタッチにICカードで触れると、クーポン券が出てくる



電源さえあればどこにでも置ける「トップタッチ」

方にひとつの提案ができたと感じている。この専用端末は現在、別の企画で新浜松駅など2カ所に設置している。

トップタッチの活用に見られるように、今後は公共交通側からのアプローチにより地域の活性化に役立てる手段はあると考える。回遊性の向上を基軸とした企画を引き続き打ち立て、活気ある街づくりの一助となれるよう努めていきたい。

地域住民との連携で輸送人員増加 ―明知鉄道、高校生も再生に貢献―

恵那市経済部商工観光課交通政策係

● 松田泰明

経営改善が大きな課題に

岐阜県恵那市の中心市街地から南へ25・1キロ走る明知鉄道は、昭和9年に国鉄明知線として開通し、昭和60年に第三セクター鉄道として新たに開業した地方鉄道です。

沿線には800年余りの歴史を秘めた岩村城跡や花白温泉、大正ロマンを今に伝える日本大正村などの観光地があります。沿線住民が日常生活で利用するほか、観光客の足としても貴重ですが、現在、利用者の多くは高校生で、輸送人員の6割を占めています。

第三セクター鉄道になってからは、季節の風景を眺めながら、地元の味覚を楽しめる食堂車を運行しています。特に「かんでん列車」や「きのこ列車」が人気を呼んでいます。このほかにも自転車ごと列車に乗り込み、途中の駅からサイクリングを楽しむ「チャリンコ列車」や明智駅構内での気動車運転の体験、明知鉄道沿線のハイキングな

ど、さまざまなイベント列車を運行し、通常の旅客収入以外の増収対策にも取り組んでいます。

しかしながら、近年ではモータリゼーションの進展や沿線人口の減少などを背景とする利用者数の低迷が問題となっています。輸送人員は、昭和61年には89万人でしたが、平成23年には44万人と半減しています。これに伴い、旅客収入も減少し、国や自治体からの公的資金の支援がないと鉄道自体が存続できない状況です。

このため利用促進策の検討と、それに伴う経営状況の改善が大きな課題となっていました。

公共交通ネットワークづくり

平成21年3月に明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会（沿線の自治体や住民、経済団体などで構成）は、「人と地域をむすぶ快適で円滑な公共交通ネットワークづくり」を基本目標とした「明知鉄道沿線地域公共交通総合連携計画」（平成21年度からの5年計画）を策定しました。この計画

では、これまで個別に検討されてきた明知鉄道の利用促進やコミュニティバス運行計画、まちづくり、観光振興を総合的・一体的に推進していきます。さらに、明知鉄道を核とした総合交通体系の構築による公共交通の利便性向上と利用促進を図っていきます。

この連携計画には、5つの基本方針が定められており、計画に盛り込まれた各種施策メニューは、それぞれの基本方針に基づき実行しています。

その中の一つに「マイバス・マイレール意識」の醸成による公共交通と地域住民との連携強化という基本方針があります。

具体的には、明知鉄道を含めた公共交通の実態やその活用方法などを積極的に情報発信していくことにより、公共交通の運営に対する住民の理解を深めることや、住民参加型の沿線環境整備や駅舎清掃などを通じて、地域において明知鉄道を支える意識の醸成を図るといった考え方を基にいくつかのメニューを実施しています。

鉄道再生に向けシンポジウム開催

明知鉄道の活性化を図るため平成24年3月に「地域公共交通シンポジウム」を開催しました。

このシンポジウムは、交流の場としての明知鉄道をテーマとし、ローカル線ならではの駅や車両での交流について、主要な利用者であり、今後も継続的な応援団となり得る地元の阿木高校生からの提案をもとに明知鉄道の活性化について徹底討論をしました。徹底討論会は明知鉄道の役割や活性化を地域住民が考える貴重な機会となった



高校生の提案を基に明知鉄道の活性化策を話し合ったシンポジウムの様子



明知鉄道の駅の一つ「極楽駅」の駅名表示看板。恵那駅から極楽駅までは420円。「死にゼロ」で、駅名も縁起がよく、年間2万人が訪れる観光スポットになっている



イベント列車の一つ「料理列車」。観光客は沿線の風景を見ながら食事を楽しむ

ほか、高校生の企画提案の中にはすぐにでも実施できそうなものもあり、大いに参考になりました。シンポジウムを通じ、地域の方々が明知鉄道を支えていくことの大切さが改めて確認できたほか、鉄道の活性化に向けて地域目線、地域主体の取り組みを実行することが重要であるとの共通認識もできました。

◆◆◆ 連携計画の成果、輸送人員が増加

平成24年度の輸送人員は、連携計画の事業がスタートした平成21年度に対して11・5%増と良好な結果となりました。これに伴い旅客収入も5・

7%増加しました。これは連携計画による各種事業を実施してきた成果の表れであるといえるかもしれません。また、明知鉄道が従来からのイベント列車などの企画商品の宣伝のため、各新聞社を訪問するなど、増収対策に積極的に取り組んだことが好結果の要因の一つといえます。

◆◆◆ 地域が支える明知鉄道

明知鉄道は、本年度の年間利用者数の目標を50万人（24年度は47万5000人）としています。また来年6月には全線開通してから80年を迎え

ることから、鉄道事業者として、これまでにない大きな事業を企画しています。

本協議会も、シンポジウムでの高校生の企画提案の一つ「列車に乘らないと見えないイルミネーション」を計画しています。こちらは、企画段階から高校生の参画を求めて地域住民と鉄道事業者と共に実施していきたいと考えています。

これからも明知鉄道が、地域住民の大切な足として存続すること、そして、観光資源を活かして地域が活性化されるよう地域住民との連携強化を図っていきます。

乗って守ろうみんなの鉄道・北近畿タンゴ鉄道 —住民一体で利用促進、鉄道中心のまちづくりも—



京都府建設交通部交通政策課 副課長 ● 島田和幸

丹後地域の現状

京都の北部、丹後地域は、古代より大陸文化・技術の交流の窓口であり、「丹後王国」として栄えてきました。また近年も、丹後ちりめんを中心とした産業が発展し、日本三景の天橋立を中心とした観光地としても人気のある地域でした。

しかし、多くの地方都市がそうであるように、丹後地域も都心回帰やレジャーの多様化、産業の空洞化等の波を受け、人口減少と少子・高齢化が続くとともに、観光客数も減少。地域全体が疲弊してきているのが実情です。また、それに伴い、沿線住民の通勤・通学や観光・産業活動等に利用されている「北近畿タンゴ鉄道」についても、利用者がピーク時の約3分の2まで減少し、その存続が危ぶまれる状態になっています。

地域が支える北近畿タンゴ鉄道

しかし、北近畿タンゴ鉄道は、沿線住民の日常の足として、また地域の活性化や住民福祉の観点からも不可欠なものであることから、沿線自治体では「乗って守ろうみんなの鉄道」を合い言葉に、一丸となって様々な利用促進の取り組みを実施してきました。

沿線自治体や商工会議所、観光協会からなる利用促進協議会では、まずは住民意識の啓発が必要であることから、沿線住民に年にと1回多く北近畿タンゴ鉄道を利用しようと呼びかける「40万人ワンモア運動」や、沿線住民や高校生も参加してのシンポジウムの開催、大人同伴の子供の料金を無料にするエコファミリーなどの取り組みを行っています。

また、北近畿タンゴ鉄道のファン拡大を目指すサポーターズクラブや「花の鉄道づくり」を進めるフラワーカーナーを募集しており、その会費を使って花いっぱい運動や芝桜の整備などを実施し、まちの顔でもある駅周辺のにぎわいづくりに取り組んできました。

住民と北近畿タンゴ鉄道を 結び取り組み

さらに、鉄道は今後のまちづくりを考える上でも極めて重要であることから、北近畿タンゴ鉄道が地域の象徴となり、住民にとってより身近なものとして将来にわたって親しんでもらえるように、住民と北近畿タンゴ鉄道を結ぶ以下のような様々な取り組みが行われています。

① 駅の愛称の募集

地域の顔となる駅が沿線住民に広く愛され、より身近に感じてもらえるように、沿線市町自身が地元と話し合った上で、正式名称とは別に駅の愛称をつけることにしました。これまで岩滝口駅を「阿蘇の入江」（あそのいりえ）駅、野田川駅を「美し心（うつくしごころ） 与謝野駅」とする愛称が決定され、今後、ホームの駅名看板の書き換えやホームページでの宣伝等が予定されています。

② 名所案内看板のリニューアル

駅ホームに設置されている名所案内看板について、塗装が剥げ落ちるなど老朽化しているため、地域住民の協力を得て写真を掲載した手書き風のマップに新調。第1弾となった丹後由良駅では自治会長が「新しい看板で北近畿タンゴ鉄道の利用客が



由良自治連合会の協力でリニューアルされた丹後由良駅の名所案内看板



宮津駅に設置されたベンチをお披露目する宮津高校の生徒ら

増え、由良にも観光客が来てくれたら嬉しい」と話すように、地元の方が観光客に訪れてほしい場所などを選んで作製しています。

③ 地元高校生によるベンチの製作

宮津高校建築科3年生の生徒が、「3年間、通学などで利用した恩返しに」と、授業の一環として手作りの木製ベンチ10脚を作製して寄贈。海の町・宮津と天橋立をイメージして波形に組んだデザインは、従来のプラスチック製ベンチより温かみがあり、駅のイメージアップにもつながっています。

④ その他の地元の若手による取り組み

・海洋高校と宮津市が一緒になって、最寄りの栗田駅の魅力をアップするために駅舎を活用した水族館を設置。「魚魚駅舎（とすとてしゅん）（栗田）」として、企画から展示までを生徒がプロデュースし、生徒自らが地元で捕獲した魚などが展示されています。

・網野高校企画経営科の生徒が北近畿タンゴ鉄道を使った旅行プランを提案し、全国大会で優良賞を獲得したほか、日帰りツアーの企画が実現。

生徒自らが車内に乗り込み、ツアー客を相手にガイドも実施しました。

・全校生徒の約7割が通学で北近畿タンゴ鉄道を利用して、大江山高校で、

ビジネス科学科の生徒らがマナーアップや利用促進のPRポスターを作成しました。

観光型のリニューアル車両を導入

観光客が減少傾向にあるとはいえ、丹後地域にはミシユラン・グリーンガイドで天橋立とともに2つ星を獲得した伊根の舟屋や、世界ジオパークに認定された山陰海岸など、全国有数の観光地があります。そこで、京都府では丹後地域を観光面から活性化させるために、「海の京都」事業をスタートさせています。

この事業ではアピールポイントを各市町1カ所に絞り、集中的に整備して宣伝していくとともに、丹後地域へのゲートウェイを魅力的にする取り組みの一環として、北近畿タンゴ鉄道に観光型車両「あかまつ」「おおまつ」を導入しました。この車両は、鉄道デザインの第一人者である水戸岡鋭治氏が設計・デザインしたもので、木をふんだんに使用した心地よい空間は、地域の人たちが誇りに思い、乗ってみようと思える、また積極的に地域外の人に宣伝したくなる、そんな車両となっています。



「あかまつ」号でグッズ等の販売や沿線の見所を紹介するため乗車するアテンダントクルー

鉄道を中心としたまちづくりへ

そのため沿線自治体では、この観光型車両を中心に積極的な活動を展開されています。デビューに併せて実施された「みんなで手を振ろう！ウェルカムTANGO」は、観光型車両を見かけた沿線住民や子供たちが、笑顔で大きく手を振って乗客を歓迎しようというもので、その様子はメディアに大きく取り上げられました。多くの方々の旅愁を誘うとともに、沿線住民がもう一度北近畿タンゴ鉄道を自分たちの鉄道として見直すきっかけとなりました。

そのほか、自治会単位で観光型車両を使ったプチ旅行を企画したり、観光型車両を貸し切って総会を開催するなど、自らその良さを味わい、そしてその良さを周りの人に伝えていくといったつながりが広がっています。

今後は、沿線市町や地元自治会が一体となって、地域の玄関口としての駅の改修や駅前広場を含めた整備、駅周辺への公共施設の誘致などを行っていくことが検討されており、さらに北近畿タンゴ鉄道を中心としたまちづくりが進んでいく予定です。



乗客に向かい手を振る子供たち

JR可部線、廃止区間の一部が復活へ ―地元の粘り強い運動が結実―

広島市道路交通局都市交通部交通対策担当課長

● 大村昭彦

可部線一部区間が廃止に

JR可部線は、かつてJR山陽本線横川駅から広島県北西部の国の特別名勝である三段峡間（約60・2^{キロ}）を運行しており、都市部と中山間地域を連絡する重要な広域交通インフラであった。また、太田川沿いの山あいを縫うように走り、車窓から風光明媚な四季折々の景色が楽しめた。

日常生活に欠かすことのできない交通機関として、永く地域に愛されていた路線であったが、平成10年には、JR西日本が、「（可部線の一部区間である）可部～三段峡間（非電化区間）の利用状況では、鉄道としての輸送サービスを提供し続けることが困難になった」として、同区間を廃止することを正式に表明した。その後、広島市をはじめ沿線の自治体で組織した「可部線対策協議会」は、「がんばれかせん」を合言葉に、存続運動を展開したが、目標の輸送密度が得られず、残念ながら平成15年11月30日を最後に可部～三段峡間

は廃止された。

しかしながら、存続運動に取り組む過程において、沿線の住民や自治体の結束は一層強まり、多くの地域交流やまちおこしの活動が生まれるなど、大きな成果を得ることができた。

鉄道復活に向け地元活動

廃止前の可部～三段峡間の運行本数は、わずかに1日10本程度であり、非電化区間であったことから、電化区間の横川～可部間に比べ利便性が著しく劣っていた。

このため、平成6年に沿線住民を中心として「可部駅・河戸駅間電化促進期成同盟会」が組織され、河戸地区までの電化延伸（約1・6^{キロ}）の早期実現に向けた活動を熱心に展開し、可部～三段峡間が廃止された後においても、その活動は継続的に行われた。

復活後の継続的な利用促進に繋がるよう「千客万来事業」と銘打って、可部地区の歴史的な施設

などを紹介したマップの作成、地域の特産品づくりなどのまちづくり活動を行いながら、和歌山県の貴志川線や鳥取県の若桜鉄道などを視察し、鉄道を活用したまちづくりを学んできた。

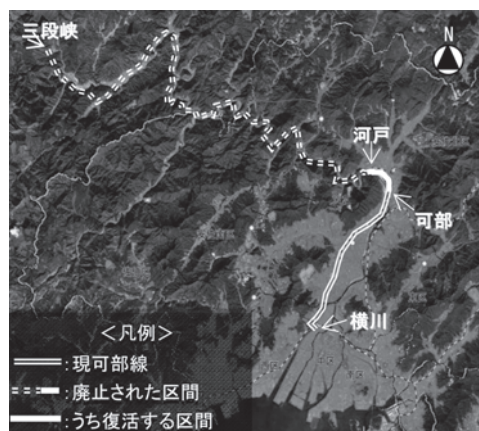
また、鉄道復活の願いを込めて、廃線敷へのひまわりの植栽や、清掃活動を行ってきた。

鉄道復活でJRと合意

しかし、延伸区間の採算性の確保の見通しが得られず、実現の目途が立たない状況が続いていたが、こうした中で、平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、地元自治体が鉄道事業者と連携して、新線建設や鉄道の輸送改善に取り組むことができる仕組みが創設された。これを受け、平成21年度に、地方自治体による新線建設等を支援するため、国の助成制度が新たに創設された。

この制度創設がきっかけとなって、広島市とJR西日本との間での電化延伸に向けた具体的な協

関連図（廃止された可部～三段峡間のうち可部～河戸の復活が決まった）





地域の魅力を満載したガイドマップと観光案内マニュアル



ふたたび石



ふたたびの宮

議が進められることとなった。

このような経過を踏まえ、平成22年2月に「JR可部線活性化連携計画」を広島市が策定し、同年3月に国の補助事業の新規採択が得られ、その後、事業実施に向けた調査・設計等を行い、平成25年2月に、JR西日本との最終的な事業合意に至った。

事業の概要

このように地元の粘り強い運動が実って廃止区間の一部復活と電化が実現することになったが、その事業の内容は以下のようなものである。

① 事業主体

JR可部線活性化協議会（JR西日本、関係バス事業者、広島市等で構成）※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、平成20年に設置した法定協議会である。

② 電化延伸区間

可部駅から荒下県営住宅跡地までの約1・6キロを単線で延伸する。

③ 駅設置

ア 中間駅（無人駅）単式1面（4両対応）

イ 終点駅（無人駅）頭端式1面（4両対応）

※可部駅は、延伸に伴い行き違い駅へと改良するため、新たに下りホームを増設し、相対式ホームへ改良する。

④ 踏切の設置

新設する踏切は、国道54号と可部バイパス間に1カ所、可部バイパス以西に2カ所設置

⑤ 概算事業費

約27億円

⑥ 開業目標

平成27年春

利用促進活動を展開へ

現在、地元では、電化促進期成同盟会のこれまでの活動を引き継ぎ、利用促進の検討を進める組織へと発展的に改組し、「JR可部線利用促進同盟会」を発足させた。

今後はこの同盟会が中心となって、電化延伸事業を契機とし、可部地区全体のまちづくりを推進していく様々な取り組みを展開することとしている。

具体的には、交通不便地域における生活交通手段の確保策として、新駅へのアクセスとなる乗り合いタクシーの導入検討や復活する可部線にちなんだ「ふたたびプロジェクト」（鉄道と連携したイベント）などが企画されている。

このプロジェクトに関連し、現在、「ふたたびの宮プロジェクト」が先行的に取り組まれている。これは、新設される終点駅付近にある自治会で管理している地域の神社を「ふたたびの宮」と名づけ、可部線を利用し、参拝すると「再会」など「ふたたび」というキーワードにちなんだ願い事が叶う神社として広めていこう、というもの。また、境内には「ふたたび石」が置かれ、祈願する二人の絆が深まるよう、演出している。

地元の人々は、この「ふたたびの宮」が定着して、延伸後の可部線の利用促進につながればと願っている。

終わりに

本事業のように、JR西日本が、一旦、廃止した路線を復活するのは初めてである。

こうした大きな成果が得られたのは、沿線住民の方々が主体となり、長年にわたりJR可部線の存続活動や電化延伸に向けた活動に取り組まれた情熱があったからこそで、それが国やJR西日本を動かす大きな原動力になったと言っても過言ではないだろう。

広島市としても、地域交通の活性化のモデル事業となるよう、引き続き、早期完成に向けて積極的に取り組んでいきたい。

「ことでん」新駅を中心にまちづくり —広域的な交通拠点の実現に向けて—

香川県綾川町総務課 ● 田岡大史

定住人口維持が大きな課題に

綾川町は、香川県のほぼ中央に位置し、平成18年3月21日に綾上町と綾南町の合併によって誕生した、総面積109・67平方^キ、人口約2万5千人の町です。うどん県が全国的に大きな反響を呼びましたが、本町も「うどん発祥の地」を宣言しており、町内には有名店も多く、休日には県内外から訪れる多くのお客さんの長い行列を見ることが出来ます。

県内の主要都市である高松市や丸亀市、坂出市などへ車で30分圏域というアクセスの良さもあり、一時はベッドタウンとして大規模な団地の造成なども進みました。しかし、平成16年に県下の都市計画の抜本的見直しが行われ、いわゆる「線引き」が廃止されたことなども影響し、近年では、宅地開発の件数も減少傾向にあります。

こうしたことから、人口の減少や少子高齢化の進行に歯止めがかららず、平成22年の国勢調査で

は5年前と比較して人口は3・9%の減、高齢化率は28・5%に達しました。県内の人口が30年ぶりに百万人を下回る中、行財政の基盤となる人口の減少を最小限にとどめ、更には定住の地として綾川町を選択してもらえよう、そのポテンシャルを高めていくことが、町としての大きな課題となっていました。

新駅中心にまちづくり構想策定

こうした折、香川県は高松琴平電気鉄道（ことでん）の維持・活性化を図るために、平成22年3月に交通事業者、行政（県、沿線自治体）などによる「ことでん活性化協議会」を設置しました。ことでん自体のサービスの向上のみではなく、他の公共交通やまちづくりとの連携を図っていくための具体的な取り組みを検討し、平成23年3月には「ことでん沿線地域公共交通総合連携計画」として取りまとめられました。

この計画において、アンケート調査や需要予測

の結果、本町内の陶駅・滝宮駅間への新駅設置、駅前広場整備、「ことでん」の運行頻度向上や終電延長などが重要施策として位置づけられました。これを受けて、町では平成24年3月に「綾川町新駅設置に伴う新まちづくり構想」を策定し、駅を中心とした新たなまちづくりに着手していくこととなったのです。

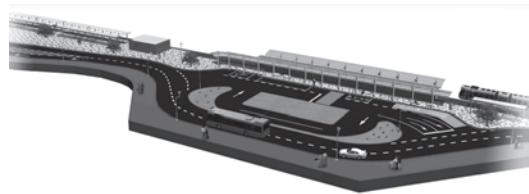
「歩いて暮らせるまちづくり」を基本に

ことでん沿線地域公共交通総合連携計画において示された新駅の整備地区は、町の北西に位置しており、東西に高松市と高知県高知市を結ぶ国道32号線が横断しています。小規模ながらも宅地開発が進み、人口も増加傾向にありました。

この地区には平成20年に大型商業施設が進出ししており、ロードサイド店舗の集積も見られます。また、高松自動車道の府中湖スマートインターチェンジから車で5分程、高松空港まで20分程と県内外からアクセスしやすい場所でもあり、交流人口も飛躍的に伸びました。加えて、役場や図書館などの公共施設、病院や特別養護老人ホームな



挿頭丘（かざしがおか）駅に停車した「ことでん」。春は周辺の桜が美しい



新駅の駅前完成イメージ



新駅の建設工事の様子

どの福祉医療施設にも近いなど、町内においてはもともと利便性の高い地区であるといえます。

そこで、これらの要素を活用すれば都市部とまではいかないものの、ある程度の集約型都市構造を実現することが可能ではないかとの考えから、まちづくり構想では「歩いて暮らせるまちづくり」を最重要整備方針として「移動の円滑化」「カーボンオフセットのまち」「計画的な市街地形成」を実践していくことで「利便性と快適性を兼ね備えた持続可能なまちづくり」を行うこととします。

さらにこの構想を基に「滝宮地区都市再生整備計画」を策定し、平成24年度から平成26年度において、社会資本整備総合交付金を活用して新駅周辺の町道、駅前広場の整備を行うこととしました。

「移動の円滑化」に向け 交通結節機能を強化

まちづくり構想を具現化していくにあたり、最

も重要であると考えたのは「移動の円滑化」でした。住民の多くが周辺市に通勤・通学していることから、これらの市と地区を公共交通機関で結ぶことは必要不可欠です。高松方面へは「ことでん」が運行されていますが、通勤・通学の時間帯を除いては30分に一本の間隔でしか走っておらず、高松方面からの終電も金曜日を除いては23時発となっています。

地方鉄道としては、かなり恵まれています。住民の選択肢はマイカーが圧倒的多数となっているのが現状です。町の北西部にある丸亀市や坂出市へのアクセスに至っては公共交通機関がなく、マイカーに頼らざるを得ません。また、フィーター路線となるコミュニティバスも5路線ありますが、町内をくまなく運行するために、かえって利用しにくい状況を生んでいました。

これらを改善していくには、町の力だけではなくにもなりません。住民や交通事業者、商業者、関係各機関のコンセンサスを得た上で事業を進めていくことが必要であると考え、平成24年4月に「綾川町地域公共交通会議」を立ち上げました。この会議では、将来的なまちづくりを見据えた上で、新たな駅に付加すべき機能について協議を行い、同年12月に「綾川町交通結節機能強化計画」をまとめました。

この計画では施策体系を「交通結節機能の強化」「ことでんの運行サービス向上」「幹線バス路線網体系の再編」「端末バスの再編」「快適な歩行環境の整備」「地域と連携した利用促進の実施」といった6つに再構築し、これらを一体的に推進していくことで、駅の機能

向上を図ることとしました。本計画を策定することによって、求められる新駅の機能や駅周辺整備に係る規模、将来の駅を中心としたまちづくりへのイメージなどを関係者相互で共有できたことは、非常に大きな収穫でした。

住んで良かったと思えるまちを 目指して

現在、平成25年度中の新駅の開業に向けて駅及び周辺整備を急ピッチで進めています。駅については、まちづくりと一体となって取り組む駅整備として評価を受け、国土交通省の「幹線鉄道等活性化事業費補助」を活用できることとなりました。

また、新駅開業に併せた15分間隔運行の拡大や終電延長についても実施の方向で「ことでん」と調整しています。丸亀、坂出方面への幹線バス路線網の導入については、高松空港とのアクセスも含めてバス事業者と協議を進めており、併せて、コミュニティバスについては、今年度中に再編計画をまとめ、新駅への乗り入れを実施することになっています。また、近隣商業施設の駐車場をパークアンドライド駐車場として活用できるように協力要請を行うなど、新駅開業に向けて準備を進めているところです。

駅を中心としたまちづくりは、今始まったばかりです。今後、民間活力をこの地域にどのように誘導し、計画的な市街地形成を行うのが課題となります。「いきいきと 笑顔あふれる 定住のまち」。これは本町のキャッチフレーズですが、住みたいと思えるまち、住んで良かったと思えるまちの実現を目指していきたいと考えています。

利用促進に向け、地域の資源をフル活用 ——くま川鉄道、誘客めざし観光列車も導入へ——



熊本県人吉市自治振興課長

● 小澤洋之

◆◆◆
域内住民の利用だけでは
鉄道存続困難に

熊本県の南東部に位置する人吉・球磨地域。10市町村で構成されるこの地域を東西に運行する「くま川鉄道（愛称…くま鉄）」は、平成元年にJR湯前線から第三セクター鉄道として誕生しました。

西の人吉市から東の湯前町までの全長24・8^キを結ぶ沿線では、日本三急流の一つ「球磨川」や日本一の清流と称される川辺川、県の絶滅危惧種の植物「ツクシイバラ」など車窓からの自然豊かな風景が一望できるだけでなく、国宝「青井阿蘇神社」をはじめ県内の国・県指定建造物の3分の2がこの地域に集まっており、歴史と文化に触れ合える地域でもあります。

開業当初から、地域の高校へ通う学生の通学や通勤、地域住民の通院や買い物等といった移動手段として利用され、地域における重要な公共交通としての役割を担っています。乗客の約8割を占

める主要利用客である高校生は平成2年の4600人から、平成25年には半分以下の2千人まで落ち込み、毎年数千円円の赤字を計上しており、現状では自治体からの支援なしでは経営が成り立たない三セク鉄道です。しかしながら、自治体そのものも財政難に苦しんでおり、補助拡大は難しく、沿線自治体や地域住民と連携しながら地域資源をフルに活用した取り組みの中で、利用促進や地域活性化を図ることにくま川鉄道の経営を安定させるほか道はありません。

域内人口も平成元年の11万3千人から平成25年には9万1千人まで減少しており、人口減少に歯止めがかからない状態となっています。もはや日常的な利用者である域内住民の利用だけでは、くま川鉄道を存続させることは非常に困難な状況となっているのが実情です。

◆◆◆ 地域資源を活用した多彩な企画

このような状況の中で、くま川鉄道では、利用

促進のための様々なイベント列車等の運行や、アイデア満載の企画による取り組みを行っています。

納涼ビール列車は一般的過ぎますが、地元の特産品「球磨焼酎」と沿線自治体の錦町が「ご当地グルメ」として力を入れるホルモン料理とをコラボした「球磨焼酎ホルモン列車」（季節限定）を運行するほか、地元の和洋菓子店の商品の中からチョイスしたスイーツと飲み物を楽しみながら乗車できる「カフェトレイン」、人気アニメのキャラクターになりきって乗車する「漫画キャラ仮装列車」などユニークな列車を運行しています。漫画キャラ仮装列車は、県外からの参加者も多く、くま川鉄道のPRには大きな効果をもたらしています。

一方で、くま川鉄道が走る沿線の駅には、全国でも珍しい「幸福」という名前が付く「おかどめ



おかどめ幸福駅

いことから、記念切符や入場券の販売も手掛けています。

そして、さらにアイデアを凝らしたのが通信販売です。県出身の漫画家緑川ゆきさん原作のアニメ・夏目友人帳の人気キャラクター「ニャンコ先生」をデザインした記念乗車券を販売したところ、販売初日に800枚が売れる好評ぶりでした。夏目友人帳には、くま川鉄道沿線の風景画も多く取り入れられており、地元でもタイアップした活動などが展開されています。（もちろん、ゆるキャラ日本一になった「くまモン切符」もあります）

地元高校生も活性化にひと役

くま川鉄道が多彩な企画で頑張る一方で、沿線



ニャンコ先生記念切符



くまモン切符

幸福駅」や、「願いが成〴〵就する駅」として縁起を

かつぐ「相良藩願成寺駅」などがあり、駅名にあやからうと合格祈願の受験生や婚活中の女性客の利用も多

にある県立多良木高校生徒会がくま川鉄道の活性化につなげようと、同高創立90周年の記念として「くま川鉄道に手を振ろう!」という映像制作を企画。カメラを持った生徒が乗車し、駅や沿線の風景を全線にわたって撮影する中、6つの駅で約300人の全校生徒のパフォーマンスを撮影するなどしました。沿線では、他高校の生徒や保育園児、地域住民や自治体職員など多くの人が手を振り、映像制作に協力したところです。

編集され完成した映像は、昨年10月に開催された多良木高校文化祭で上映されたほか、ホームページにも掲載。また、地元テレビ局の番組でもドキュメンタリータッチで紹介されるなど、反響も大きかったようです。

くま川鉄道では、2年前から高校の新卒採用を始めており、同鉄道で3年間高校に通学した生徒が翌年から女性車掌として乗務したり、運転士や車両整備のスペシャリストを目指す新人などが沿線高校から採用されており、「わがまちのローカル線」として地域に愛され、地域とともに歩んでいる姿が見られます。

北三陸鉄道には負けない、「あまちゃん」ではなく「くまちゃん」が登場する日もそう遠くはないかもしれません。

優れたデザインの観光列車を導入

様々な企画や取り組みを進め、経営改善を図ろうと努力していますが、開業から24年が経過し、車両をはじめとする施設の老朽化は否めず、その修繕、維持・管理の経費が経営を圧迫しているの

も事実です。特に、老朽化した車両の維持には多額の費用を要している状況で、安全輸送確保の面からも早期の対応が喫緊の課題とされてきました。

車両の更新につきましては、多額の財源を要することから、これまで国や県にも相談しながら沿線自治体による支援なども視野に入れ、様々な議論がなされてきました。

ここに来て、ようやくその結論が見え、本年度3両、来年度2両の車両を新造する計画です。何よりも安全輸送の確保という観点に加え、九州新幹線やJR九州関連のデザインを多数手掛ける工業デザイナーの水戸岡鋭治氏による新車両のデザインで、乗車自体が観光の目的になるような観光列車を導入する予定です。

地域が一体となつて

人吉球磨地域の10市町村で構成する一部事務組合「人吉球磨広域行政組合」では、域内の観光振興を一本化し強力に進めるため、広域観光の核として本年4月に「広域観光課」を新設しました。

これにより、管内観光情報の一元的発信や連携したイベントの開催をはじめ人吉球磨の広域観光のブランドデザインなどとともに、くま川鉄道新車両導入に伴う新しい観光の商品化を検討している段階です。

新車両導入が、くま川鉄道や本地域にとつての観光の起爆剤となり、地域の活性化とくま川鉄道の赤字削減につながるよう、地域一体となつて今後も取り組んでいきたいと考えています。

デザイン性と物語性、好評の「D&S列車」 —沿線地域の活性化にも大きく貢献—



九州旅客鉄道株式会社
鉄道事業本部営業部営業課副課長

● 宮田 匡

D & S列車とは

JR九州では九州内で運行している人気の観光列車を「D & S列車」と呼ぶ取り組みをはじめている。DⅡデザイン、SⅡストーリーの略でデザインと物語のある列車ということだ。現在運行中の観光列車は、水戸岡鋭治氏によるデザインが人気であるが、そのデザインはあくまでも運行する地域に基づいたものとなっている。そのデザインを決める上で重要なものがその沿線地域が持つ文化、特色、素材からなるストーリーだからである。そのことからご利用いただくお客さまにそのコンセプトがより伝わるよう、「D & S列車」という名称を使用していきたい。

九州では9つの「D & S列車」が現在運行している。数が増加した大きな契機はやはり九州新幹線の開業である。それ以前の状況では久大本線を走る「ゆふいんの森」号が人気を博していたが、平成16年に新八代駅～鹿児島中央駅を部分開業し

た九州新幹線の運行をきっかけに新幹線という縦軸の効果を横軸にも広げていこうと考え、肥薩線走る「はやとの風」、「いさぶろう・しんぺい」、「九州横断特急」を、平成21年には「SL人吉」の運行をそれぞれ開始した。

同様の考えで平成23年の九州新幹線全線開業後は、鹿児島と指宿を結ぶ「指宿のたまて箱」、熊本と阿蘇を結ぶ「あそぼーい!」、熊本と天草の入り口を結ぶ「A列車で行こう」の運行を開始し、まさしく九州新幹線の開業効果を横軸に広げることとなった。また、宮崎にも波及効果をと考え全線開業前の平成21年に日南線走る「海幸山幸」を運行させた。

観光素材、55万人が利用

九州新幹線が全線開業したとはいえ、高速バスやマイカー等の他の輸送機関との競争や九州地域の人口の減少など弊社を取り巻く経営環境は厳しく、あらたな観光素材の開発によりお客さまの動

きの創出、特に九州外からのお客さまに九州に来ていただくことが重要と考え、九州にしかない観光素材として新たな列車の運行を実施してきた。

現在運行中の「D & S列車」はありがたいことにお客さまから大きな支持をいただいており、24年度は年間約55万人の方々にご利用いただいている（24年度は豊肥本線災害のため九州横断特急の数値を除いたもの）。これらの列車がおおむね2両での運行など両数が少ないことから各列車高い乗車率で運行しており、なかなか席がとれない列車があるほどだ。

現在弊社の「D & S列車」は単なる交通手段ではなく、乗ること自体が旅の目的、乗車そのものが楽しみという評価をいただける程になっているが、それは弊社だけの努力ではなく、沿線地域の協力なくしては実現できないものであった。

D & S列車を契機にまちづくり

ご乗車していただくお客さまと同様に運行する沿線の方々も「D & S列車」を愛してくださり、いろいろな取り組みを行っている。自分達の愛す



海岸線を走る「指宿のたまて箱」

D & S列車のネットワーク



特急「ゆふいんの森」



特急「あそぼーい！」



特急「A列車で行こう」



SL人吉



特急「九州横断特急」



いさぶろう・しんべい



特急「はやとの風」



特急「海幸山幸」

指宿商業の高校生によるお茶のおもてなし。
毎週金曜日に指宿駅前行われる

このほか、列車運行を受け、地元の女性が集まって「たまたて箱」をテーマにした料理でもてなしすること、地元致協力したこと、地元の動植物園にいる亀が土日を中心に指宿駅にお客さまを

元々この列車は地元の指宿に浦島太郎の「竜宮伝説」が伝わっていることから、それをコンセプトとしてデザインされた列車である。駅に到着後ドア上部から吹き出すミストはたまたて箱から吹き出たという白いけむりを再現したものでお客さまに喜ばれている。

このほか、列車運行を受け、地元の女性が集まって「たまたて箱」をテーマにした料理でもてなしすること、地元致協力したこと、地元の動植物園にいる亀が土日を中心に指宿駅にお客さまを

指宿商業の高校生は自発的に毎週金曜日に指宿駅でお客さまにお茶を出すおもてなしを行っている。この取り組みには参加希望が多く、参加される生徒さんを選抜するために高校ではいい意味で苦労されているそうだ。

車のお客さまをお迎えするおもてなしがある。テレビ等でも何度も取り上げられているが、その光景をみたご乗車のお客さまは感動し、確実に笑顔になり、人のあたたかみを感じ、指宿のファンになる。指宿での旅のスタートとして最高のおもてなしである。

お出迎えする等、そのコンセプトに賛同いただいた取り組みも多い。

また、列車運行を旅行客誘致の機会ととらえ自治体、地元バス会社等が連携し、既存のバス路線を活用して運行間隔の調整や本数を大幅に増発することにより、観光客が便利に利用できるようダイヤを変更した。この結果、地域住民の足としても非常に便利になったわけである。この施策によりバス路線を自由に乗り降りできる「のったりおりたりマイプランバス」という人気商品も生まれ、お客さまに喜ばれている。

地元の方々に何うと、おもてなしの際に、お客さまの笑顔を見ることが自分も笑顔になり元気がでくるそうだ。生きがいとして取り組まれている方も多く、お客さまを受け入れるまちづくりとともに、人の元氣も創出する取り組みだといえる。

◆◆◆ これからのD & S列車

今年の10月にはクルーズトレイン「ななつ星in九州」も走り出す。今後も新たな「D & S列車」を運行させることもあるだろうが、弊社がもっとも重視したいのはやはり地元の盛り上がりである。沿線の方々がお客さまをおもてなししようという心、運行を契機として新たなまちづくりをしていこうという機運、そのような要素があつてこそ、「D & S列車」の成功、ひいてはまちづくりの成功につながると考えている。

今後とも地域と一体となった取り組みで旅行していただくお客さまを増やす努力を行い、地域貢献に努めていきたい。

地域鉄道の再生・活性化のために —沿線外からの乗客誘致で経営安定を—

国土交通省 鉄道局 鉄道事業課 地域鉄道支援室

はじめに

地域鉄道については、沿線における人口の減少や少子高齢化の進展、高速道路の延伸等社会経済情勢の変化に伴い、経営を取り巻く環境が厳しさを増すなかで、鉄道事業者においては地域コミュニティとの結び付きの強化・観光への取り組み等の利用促進策や合理化など様々な努力を続けています。平成23年3月の東日本大震災は、鉄道に甚大な被害をもたらし、震災後も風評被害や自粛ムード等によって、東北地方の鉄道事業者は特に厳しい経営を余儀なくされています。

こうした状況を踏まえ、鉄道事業者によっては観光との連携など地域に根ざしたさまざまな活動を模索していますが、このような地域鉄道の再生・活性化に向けた取り組みを大きな動きとしていくために、今後の講ずるべき施策などを検討するため、国土交通省鉄道局では観光庁と連携して地域

鉄道の再生・活性化等研究会を平成24年度に設置いたしました。

I 地域鉄道の現状等について

1 地域鉄道の範囲・現状

本研究会においては、在来幹線鉄道、都市鉄道等に該当する鉄道路線以外の地域に根ざした鉄道路線を地域鉄道として位置付け研究を行うこととしました。

地域鉄道は、主に通勤、通学、通院等の利用者に欠かせない公共交通機関ですが、輸送人員は年々減少、経営状況は地域鉄道事業者92社中約8割（平成23年度実績）の事業者が経常赤字を計上するなど地域鉄道を取り巻く経営環境は厳しいものがあります。

2 地域鉄道の再生・活性化の必要性

地域に鉄道輸送が存在することによる社会的な価値としては、観光振興（沿線観光地への入込客

数の増加）、地域商店街の活性化（駅周辺の商店街における賑わいの向上）、まちの誇らしさ（地域の知名度の向上）、安心感・期待感（いつでも鉄道を利用できるという安心感・期待感）、移動制約者の足の確保（高齢者等の移動制約者の足の確保）、並行道路走行時間の短縮（自動車交通の減少に伴う並行道路の走行時間の短縮）、CO₂排出削減効果（自動車交通の減少に伴うCO₂排出量の削減効果）などがあります。

このような社会的価値を有する地域鉄道は、通勤・通学等の重要な足として沿線地域の人々のくらしを支えるとともに、観光面においても地域鉄道事業者と地域の連携によって、地域活性化に重要な役割を果たすことが期待されます。地域鉄道を確保、維持していくためには、地域鉄道の再生・活性化を図っていく必要があります。

II 地域鉄道の観光資源としての価値

地域鉄道の「観光資源」としての価値は、大きく分けて2つあります。1つ目は、地域鉄道自体が「観光資源」としての価値を持つ場合、2つ目は別の観光資源と組み合わせることにより、一体として「観光資源」となる場合です。

前者については、例えばトロック列車やお座敷列車等といった「観光車両化」、観桜列車や紅葉列車、七夕列車といった「観光列車化」、そして車両の運転体験実施や、レトロ車両の運転などの「鉄道資源活用」があります。車両等の改善や沿線の自然の観光資源の活用などにより新規利用

者・観光客を増加させることが可能となります。

後者については、沿線地域全体を活用したウォーキングなどの実施や、沿線地域が映画やドラマなどの撮影地として使用され、ロケ地を巡る観光客が利用する場合などがあります。沿線地域の多様な主体との連携を行い、魅力ある観光の舞台づくりをすることで地域鉄道が新たな価値を生み出すこととなります。

また「地域鉄道同士の連携」により、「観光資源」となり利用者・観光客を増加させる方法もあります。いすみ鉄道ではJR東日本の只見線を支える地域と協力し、東北から雪を運んでいすみ鉄道で雪まつりを行う「いすみ鉄道雪まつり」で只見線の写真展を行うなど、地域鉄道が連携してイベントを実施することも集客につながると考えられます。

Ⅲ 観光を通じた地域鉄道の再生・活性化モデルの策定

1 地域鉄道の類型化

地域鉄道を経営環境や経営状況に基づいて類型化してみると、①生活路線グループ、②生活観光路線グループ、③観光路線グループ、④生活・観光路線、安定経営グループ、⑤観光路線、安定経営グループ、⑥経営安定化資源潤沢グループの6つのグループに類型化することができました。

2 再生・活性化パターン別の事例調査・分析

経営環境・経営状況に基づく類型と再生・活性化戦略の類型を事業者ごとに当てはめて整理し、併せてグループごとの過去5年間の営業収支率と

その変化の程度を検討していくことで、各地域鉄道事業者がどのような再生・活性化戦略を取るのとが有効かを考えることが可能となります。

営業収支率とその変化率の数値からの検討結果は、生活路線グループと観光路線グループの2つのグループは、他のグループに比べて厳しい経営環境にあることが分かりました。

さらに、厳しい経営環境にあるこの2グループに所属する事業者であっても、営業収支の減少幅が比較的小さい又は上昇している事業者もみられ、再生・活性化に向けた取り組み方法によっては経営安定を図ることができることも分析結果として判明しました。

そのため、生活路線グループと観光路線グループについてモデル事業による経営安定に向けた取り組みを図ることとしました。

3 地域鉄道のモデル事業等を策定する意義、必要性

(1) 地域鉄道の社会的価値の検証

地域鉄道の社会的価値については、平成20年に開催された交通政策審議会において「移動時間の短縮、移動時間の節減」や「観光振興」などの8つの評価項目(例)を示されているところです。

当研究会においてもこれらの評

価項目(例)等を参考に社会的価値とそれに寄与する取り組みについて事業者へのヒアリングを行いました。その結果、最も大きな社会的価値は「移動制約者の足の確保」であり、公共交通機関として必要な役割が地域鉄道の一歩の社会的価値であるとの回答を得ました。

社会的価値の評価項目のうち、「移動時間の短

表1 経営環境や経営状況に基づき類型化した地域鉄道のグループ

グループ名	内 容
①生活路線グループ (23事業者) 例：上毛電気鉄道、くま川鉄道	定期利用者の割合が多く、利用者のほとんどが生活の足として鉄道を利用している事業者である。比較的路線延長が長く、大規模な都市が沿線に存在しない傾向がある。
②生活・観光路線グループ (22事業者) 例：長良川鉄道、錦川鉄道	沿線に有する観光資源のPRや観光事業の展開等により、生活路線・観光路線の両方の性格を有する鉄道事業者である。
③観光路線グループ (8事業者) 例：津軽鉄道、わたらせ渓谷鐵道	観光路線としての特徴が色濃く、他の事業者に比べて定期利用者の割合が低い。沿岸部や山間など、自然的な観光資源を有する路線が多い傾向がある。
④生活・観光路線、安定経営グループ (23事業者) 例：近江鉄道、土佐電気鉄道	各地方の主要都市が近隣に立地していることが多く、生活路線としても観光路線としても利用されている鉄道路線。
⑤観光路線、安定経営グループ (5事業者) 例：黒部渓谷鐵道、智頭急行	観光を目的に利用する利用者の割合が多く、観光路線としての性格を有するとともに、都市間交通の役割を担う事業者が多い。沿線に著名な観光地を有し、規模の大きな都市に近い傾向がある。
⑥経営安定化資源潤沢グループ (10事業者) 例：富士急行、広島電鉄	近隣に規模の大きい都市が立地、有名な観光地・観光施設が立地、都市間移動の要となっているといった環境により、収益を安定的に確保できる資源を有している事業者。

詳しい事業者の分類については以下のアドレスの資料のうち、4ページ参照
<http://www.mlit.go.jp/common/000991952.pdf>

表2 地域に鉄道輸送が存在することによる便益の評価項目（例）

地域に鉄道輸送が存在することによる便益の評価項目（例）	
移動時間の短縮、移動費用の節減	○バス等と比較した場合の移動時間の短縮、移動費用の節減
観光振興	○沿線観光地への入込客数等の増加
商店街の活性化	○駅周辺の商店街における賑わいの向上
まちの誇らしさ	○地域の知名度向上、地域住民としての誇らしさの向上
安心感・期待感	○いつでも鉄道を利用できるという安心感・期待感
移動制約者の足の確保	○高齢者等の移動制約者の足の確保
並行道路の走行時間の短縮	○自動車交通の減少に伴う並行道路の走行時間の短縮
CO2排出削減効果	○自動車交通の減少に伴うCO2排出量の削減効果
等	

※出典：交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会 第5回 ネットワーク・サービス小委員会 資料（平成20年1月開催）

また、地域鉄道がもたらす社会的価値の存在を地域と共有し、地域と一体となって活性化を目指すという合意形成を図り、鉄道をみんなで守ろうという機運を高めていくことも重要です。

（2）モデル事業の実施方法等

今後、生活路線グループや観光路線グループ

といった経営環境が厳しい地域鉄道事業者が、自治体等と連携して実証実験的なモデル事業を実施し、そこで得られた成果やノウハウを他の地域にも展開していくこととしています。このモデル事業は、学識経験者をはじめとする専門家からのアドバイス等を受けながら1年程度実施し、その成果検証・成功要因・改善点の分析等をその後に行いたいと考えています。

具体的なモデル事業の実施については、地域鉄道事業者、後述しているモデル事業の方向性を勘案した上でご応募いただき、その事業に対して

支援することとしています。モデル事業の実施に当たっては、その効果をより高めるために、地域住民やNPO等の協力が得られる事業が望ましいと考えています。

4 モデル事業による経営安定に向けた取り組み（1）生活路線グループ

生活路線グループとは、定期利用者の割合が多く、利用者のほとんどが生活の足として鉄道を利用している事業者のグループです。比較的路線延長が長く、大規模な都市が沿線に存在しない場合が多く、くま川鉄道や上毛電気鉄道等がこのグループに該当します。

このグループの課題は、通勤・通学など日常利用者に対する利便性の向上、移動手段として自動車を使う地域住民に対するイベントの開催など移動手段以外の鉄道利用需要、独自性・地域性のある観光資源の発掘・創出等が挙げられます。

そのため、このグループにとって経営改善・安定化に必要なモデル事業は、以下の3点の方向で実施する必要があると考えます。

① 日常利用者に向けた利便性の向上

乗継交通との連携によるアクセス手段の確保や需要に合わせた乗車券・定期券の販売など、輸送サービスの向上に関する取り組みを実施します。利用者の需要を把握し、それに応える社内体制や他団体との連携体制の構築も重要であると考えます。

② 移動手段以外の鉄道乗車の目的化

沿線地域を散策するウォーキングイベントなどの開催や、ビール列車などの鉄道車内の新たな利

縮」や「CO₂排出削減効果」については、乗降者数等からその価値を定量化させることが可能です。さらに、定量化した価値と費用を比較することで、費用対効果（B/C）が算定され、その鉄道の社会的価値を数値によって示すことが可能です。

その他、商店街の活性化やまちの誇らしさなどの社会的価値の評価項目（例）についても、事業者による取り組みにより、地元産品を使ったグッズ・弁当の売り上げ増加やメディア掲載回数の増加といった効果がみられるところです。

用方法等、移動手段だけではない鉄道を使った取り組みを実施します。これらを根付かせるためには、自治会などを通じた積極的な地域に対する情報発信が重要であると考えます。

③ 交流人口の拡大

営業収支率の値を比較すると、生活路線グループは、他グループに比べて厳しい経営環境にあります。このため、観光路線を有する他の事業者の取り組み等を参考として交流人口の増加を図ることが重要です。

日常的な風景やものが観光資源となり得ることを理解し、新たな観光資源を発掘・創出し、それを活用した独自性のある取り組み及び広報活動を実施することが必要であると考えます。

(2) 観光路線グループ

観光路線グループとは、観光路線としての特徴が色濃く、他の事業者に比べて定期利用者の割合が低い事業者のグループです。沿岸部や山間など、自然的な観光資源を有する路線が多い傾向にあり、わたらせ渓谷鐵道や大井川鐵道等がこのグループに該当します。

このグループの課題は、沿線地域のニーズに合わせた輸送サービスの向上、観光資源を活用した独自性のある取り組みの実施、観光に関わる取り組みと併せた広報活動の強化等が挙げられます。

そのため、このグループにとって経営改善・安定化に必要なモデル事業は、以下の3点の方向で実施する必要があると考えます。

① 他者との差別化を図った話題性の創出

観光列車の導入や観光資源の活用など、沿線の

特徴を活かし、他者との差別化を図った取り組みを実施することで話題性を創出します。

例えば、冬の閑散期の乗客を増加させるため、ストーブ列車や豪雪列車など、地域の特色を活用することにより話題を集めることで、紅葉などの景観の良い時期だけに来ていた観光客数を平準化させることが可能となります。これによって、季候に左右されない安定的な経営を図ることも可能と考えられます。

② 地産品を活用した物販や、地域の観光施設等と協働した取り組みの充実

他者との差別化を図るための一つの手段ともなりますが、わたらせ渓谷鐵道の「やまと弁当」やいすみ鐵道の「けむり饅頭」など、沿線の地産品を活用したグッズや土産物等を開発・販売することで、地域の知名度の向上とともに交流人口の拡大や経営の安定化に寄与します。

また、観光・宿泊・飲食・商業施設等と連携することで、観光客がスムーズに旅行を楽しめるように工夫することも重要であり、これによって鉄道を含めた地域全体の魅力向上につながります。

③ 積極的なPR活動による知名度の向上

上記2点による話題性の創出に併せて、積極的なマスコミへの情報提供などによりメディアへの露出回数を増やし、地域と協働して対外的なPR活動を実施することで、地域と事業者の双方の知名度向上を図ります。

このように、生活路線グループと観光路線グループについては、経営状況が厳しいことから上記に示したモデル事業の方向性等に基づき、その

改善を図るように国としても支援をして参ります。

◆◆◆ おわりに

地域鉄道は住民の足であり、まちの魅力のひとつでもあります。しかしながら、その維持や管理には多額の費用がかかることもあり、その維持・存続が困難な状況が続いております。

近年、マクラギオーナーなどの経営改善に向けた取り組みが全国各地の地域鉄道事業者で行われてきておりますが、事業者の努力だけでは、沿線人口の減少等の厳しい経営環境にある多くの地域鉄道の再生・活性化を図ることは困難な状況です。このため、沿線外から乗客を誘致する取り組みの必要性が増しております。

地域鉄道の再生・活性化等研究会では、地域鉄道事業者の経営状況を分析することにより、その再生・活性化に必要なモデル事業を示しております。これらのモデル事業を実施していくためには、地域住民の潜在需要の掘り起こしなど、国や地方公共団体による行政面からの取り組み以外にも地域住民やNPOなどの存在も欠かすことが出来ません。

これらの関係者が一体となって、今後の地域鉄道の再生・活性化に向けた取り組みが進むことを期待しております。

新しいローカル線の使い方 —鉄道存続と地域の活性化のために—

いすみ鉄道株式会社代表取締役社長 ● 鳥塚 亮

◆◆◆ 今までのローカル線

私たち日本人にとってはローカル線問題という
と国鉄民営化以前の時代、今から40年近く前にさ
かのぼります。モーターゼーションの波に押され、
田舎の人たちが鉄道に乗らなくなったことと、国
鉄が大幅な赤字を抱え、その赤字の象徴とされた
ローカル線を、できるだけ早く廃止してバスに転
換することが国を挙げてのキャンペーンのように
行われたのが昭和50年代です。

当時は今よりも都会の電車は混んでいて「痛勤
酷電」などと悪口を言われていましたが、都会に
住む人たちは「俺たちがこんなにつらい思いをし
て通勤しているのは、都会の黒字でローカル線の
赤字の穴埋めをするためだ。それなのに田舎の人
たちは乗りもしないのに廃止に反対するなんてけ
しからん」という論調がマスコミなどでも主流で
した。

まして、国鉄が線路を廃止してバス転換するか

どうかの基準を1日あたりの乗客の数でハードル
を設けたことから、全国のローカル線を抱える地
域では一斉に「乗って残そう運動」が行われまし
た。地元の人たちが用もないのにローカル線に乗
る運動が始まったのがこの頃ですが、日常的に車
社会が進んだ中で鉄道に乗るという「乗って残そ
う運動」にはどうしても無理がありますから、な
かなか浸透させることが難しく、結果として「乗っ
て残そう運動」で残ったローカル線は過去40年間
に皆無という事実があるわけです。

このように過去40年以上にわたってローカル線
問題というのは日本の地方行政の中で大きなウ
エートを占めてきていますが、いまだに解決しな
い難問ととらえられていました。とても難しい問
題だから、誰がやってもできないと考えられてき
たのですが、それは実は違っていて、ローカル線
問題というのは「乗って残そう運動」のように、
何十年も同じ方法で解決を図ろうとしていること
に原因があるわけです。そこで、私は（社長）就
任当初に地元の皆様方に「無理して乗らなくても

よいですよ」と言ってみたのです。

40年以上やってきてその方法で解決していない
ということは、違う結果を出さなければならぬ
ということですから、方法を変えなければ違う結
果が出ないというのが私の考えで、これが、「乗っ
て残そう運動」ではなく、「無理して乗らなくて
もよいですよ」ということなわけです。

◆◆◆ 廃れてしまった地域

ローカル線を抱える地域の人たちが用もないの
に列車に乗って乗車カウントを増やす「乗って残
そう運動」を伝統のように展開している地域に
やってきたよそ者社長が、「無理して乗らなくて
もよいですよ」と言ったものですから、地元では
大騒ぎになりました。

「お前は立て直しに来たのだろう」「俺たちが無
理して乗っているのに、ふざけるな」と、こうい
う具合です。でも、過去40年間そのやり方で間違
いなくローカル線は廃止になってきたわけですか
ら、やり方を変えなければなりません。そこで、
私は地域の皆様方に尋ねてみました。「乗らなく
てもよいけれど残したいですか？」と。すると、
全員の人たちが、乗らなくてもよくて、それでも
残せるのなら残したいとおっしゃいます。

赤字の垂れ流しは困るけど、何とかなるのなら
残したいと口をそろえて言うのですが、これは実
は郷土愛なんだということに気が付きました。

ローカル線というのは戦前から走っていますか
らすっかり田舎の風景の一部になっていて、その
風景を守りたいということは郷土愛なわけです。



千葉県の房総半島を走るいすみ鉄道の列車。同社では鳥塚社長の下、様々な経営改善策が進められている

でも、日本では国鉄時代から「乗りもしないのに残したいというのは田舎の人間のエゴだ」と都会の上から目線で言われてきましたので、地元の人たちが素直に残したいと言えない土壌が出来上がっている。過去40年以上にわたって田舎の人たちが自分たちの素直な気持ち、すなわち「郷土愛」を口に出して言えない政治が行われてきた。もしかしたらこれが今日全国的にみられる地方の疲弊の原因なのかもしれない。だったら、田舎の人たちが、自分たちの田舎の風景を守りたいと堂々と伝えるようにすれば、鉄道も大切にされるし、田舎も元氣を取り戻すのではないか。私はそう確信していましたので、廃れてしまった地域に元氣を呼び戻すことがローカル線の使命だと考えたのです。

ローカル線というのは、建設された当初は学校や職場、買い物、そして都会へ行くために利用す

るという使命がありました。石炭や木材などの産品を運び出していたところもあります。ところが、時代の変化とともに、建設された当初の使命はほとんど終わってしまったているわけですが、せっかくローカル線があるのだから何とか別の利用方法を考えて見つけだすことができれば、鉄道を廃止にしないで済むのはもちろんですが、その地域だって活性化するわけです。

逆に言えば、せっかくローカル線があるのに、何の利用方法も考えだすことができず、簡単に廃止にしてしまうような地域が活性化するのはなかなか難しく、現にローカル線を廃止にしてしまった地域は、どんどん廃れて行くというのが過去の結果として全国でみられるのです。「今あるものをどうやって活用するか」が今の時代の活性化のカギです。

◆◆◆ 「みんなの笑顔に乗せて」、 新しいローカル線の使い方

ローカル線というのは建設された当初の目的はすでに終了しているところがほとんどです。でも、だからと言って簡単に捨ててしまってもいいのでしょうか。私たちは日本がここまで大きくなるために全国津々浦々に敷設されたローカル線がどのように活躍し、貢献してきたのかを検証し、その功績を正しく評価するとともに、このローカル線を後世に伝えていかなければなりません。そのためには、その地域、地域に合った新しい使い方を見つけることが必要です。

私は、いすみ鉄道では都会からの距離や地域産物などの特性を考えて、観光列車がふさわしいと

考えました。容易に日帰り旅ができる地域に多くの皆様方にいらしていただくことで、地域も活性化するのはないかと考えたのです。

ローカル線というのはその名前が示すように「地域の鉄道」です。私は地域の皆様方に、「いすみ鉄道を利用してください」と申し上げています。でも、利用するといっても、目的地へ行くために乗るという本来の需要ではなく、いすみ鉄道へいらしていただいた観光客にお土産物を販売したり食事を提供したり、自分たちの商売に利用することは可能だと思います。

私はいすみ鉄道というローカル線の情報発信力を高め、地域に人を呼ぶツールとしてとらえ、地域の広告塔としていすみ鉄道沿線地域を全国区にすることが目標です。地域の皆様方もローカル線をそのように利用していただくことで、地域活性化の起爆剤としていただければ、「乗らなくなつたから捨てる」というところから次のステージへ進むことができるのではないのでしょうか。

いすみ鉄道と沿線地域がその一例を示すことで、「なんだ、ああやればいいのか」と全国のローカル線を抱える地域の皆様方が気づいて、その結果として廃止されるローカル線が一つでも減れば日本は地方から元氣になる。

観光鉄道に乗りに来ていただけるお客様の笑顔と、地元の皆さんの笑顔が一つになれば、そこから新しい道が開けるということを一人でも多くの皆様方にお知らせすることで、いすみ鉄道というローカル線が「ローカル」に留まらず全国区になる。それがいすみ鉄道が現在進めている地域鉄道を使った地域の活性化ということなのです。

石川県で世界農業遺産国際会議を開催 （静岡、熊本、大分の3地域も認定）



石川県環境部里山創成室 主事

● 宮川泰生

はじめに ―本国際会議の特徴―

5月29日から4日間にわたり、世界農業遺産国際会議（主催：国連食糧農業機関（FAO）、農林水産省、石川県、能登地域GIAHS推進協議会、共催：佐渡市）が、石川県七尾市の和倉温泉を主会場に開催された。

この国際会議はこれまでに3回開催されているが、今回の開催は、日本で初めて、首都以外で初めて、認定地域で初めてであり、過去最高の約600名（うち、海外20カ国、約100名）の参加を得た。今回の会議では、国際機関や各国政府の政策担当者が参加するハイレベルセッションが初めて開催されるなど、これまでのように学術的な成果の発表にとどまらない政策への実効が期待される内容に発展した。

開催の経緯

1、世界農業遺産「能登の里山里海」

世界農業遺産は、近代化の中で失われつつある、その土地の環境を生かした伝統的な農業・農法、生物多様性が守られた土地利用、農村文化・農村景観などを「地域システム」として一体的に維持保全し、次世代へ継承することを目的に、FAOが2002年に開始したプロジェクトである。

能登では棚田や海女漁など伝統的な農林漁法や、農耕儀礼「あえのこと」など農林水産業に密接に結びついた文化や祭礼が各地で継承されている。しかし、過疎や高齢化による里山里海の荒廃は能登も決して例外ではなく、石川県は「能登野菜」のブランド化や「いしかわ森林環境税」による人工林の整備、棚田のオーナー制度など、里山里海に新たな価値を創造し、地域社会の維持と生物多様性の保全につなげる「元気な里山里海づくり」を戦略的に行ってきた。

こうした取り組みが世界農業遺産の目的に通じるものと評価され、2011年6月に日本で初めて、新潟県佐渡市の「トキと共生する佐渡の里山」とともに「能登の里山里海」が世界農業遺産に認定された。

2、「能登の里山里海」の取り組み

世界農業遺産に認定されてより石川県は「元気な里山里海づくり」を加速させている。本県と能登の4市4町及び関係団体が一体となって、「世界農業遺産活用実行委員会」を設立し、認定を生かす体制を整え、「いしかわ里山創成ファンド」の運用益による里山里海地域での生業の創出支援、「いしかわ里山ポイント制度」による里山保全活動への参画促進などに取り組んでいる。

国際会議の主な内容

このほか、能登のJAが連携し、農業や化学肥料の使用を低減し付加価値を高めた「能登棚田米」や「能登米」の生産を推進するなど、地域主体の農業振興も進められている。世界農業遺産の理念や価値は農業だけでなく、トヨタ自動車が全面的に協力した「能登スマートドライブ・プロジェクト」に象徴されるように、観光など他の産業にまで広がっている。こうした未来志向の取り組みがFAOから高く評価され、世界農業遺産国際会議の本県での開催が実現した。

1、新たな世界農業遺産の認定

新たな世界農業遺産として、静岡県の「静岡の茶草場農法」、熊本県の「阿蘇の草原と持続的農業」、大分県の「国東半島宇佐の農林漁業循環システム」を含む3カ国6地域が認定され、認定地域は計11カ国25地域（うち日本は5地域）となった。

日本の3地域については、各県の知事が自らプレゼンテーションを行うなど、認定への強い意気込みと世界農業遺産の価値の高まりを感じさせた。

認定を受けて谷本石川県知事、蒲島熊本県知事、広瀬大分県知事、静



静岡など新たな世界農業遺産地域の認定式



ハイレベルセッションでのパネルディスカッションの様子



記念シンポジウムでの谷本石川県知事プレゼンテーション

岡県知事代理の松井掛川市長による4県知事懇談会が開かれ、「世界農業遺産認定県連絡会議（仮称）」での連携と情報交換を進めることに合意した。

2、ハイレベルセッション

ハイレベルセッションの開会にあたりシルバFAO事務局長、加治屋農林水産副大臣、谷本知事があいさつし、加治屋副大臣は世界農業遺産の価値を国際的に普及発展させる積極的な貢献を表明した。

パネルディスカッションでは、「持続可能な世界に向けた世界農業遺産の貢献」などをテーマに議論され、「能登コミュニケーション」が全会一致で採択された。同コミュニケーションでは、今回の会議が先進国の認定地域で初めての開催であることについて留意することが述べられ、①世界の食料安全保障及び経済発展への貢献を促進するための継続的な世界農業遺産の認定、②現場での事業や取り組み促進と世界農業遺産の適切な利用・保全、③先進国と途上国の認定地域の連携の促進などが提言された。

3、記念シンポジウム

シルバ事務局長が世界農業遺産の

意義について講演し、谷本知事は本県の取り組みに関するプレゼンテーションで、「能登の里山里海」の認定地域が宝達志水町まで拡大されたことを報告した。パネルディスカッションでは、七尾市出身の世界的なパティシエである辻口博啓氏や、「DASH村」などの企画を手掛けた日本テレビプロデューサーの今村司氏らが、世界農業遺産の保全や活用を通じた地域活性化のヒントを分かりやすく提言し、会場は大いに盛り上がった。

4、エキスカッション

世界農業遺産認定地域の能登と佐渡の魅力を感じていただくと、能登5コースと佐渡コースが実施された。参加者は田植えや塩水まきなどの体験をはじめ、輪島塗や能登上布などの伝統工芸、環境保全型農業やカキ養殖などを見学し、様々な地域資源などについて理解を深めた。

認定県が連携し、相乗効果を

今回の会議では「能登コミュニケーション」をはじめとする成果が生まれ、国連をはじめ関係国の農業振興や地域活性化などの政策に反映

され、世界農業遺産の価値のさらなる向上につながることを期待している。

国内で新たに認定された地域とは今後、「世界農業遺産認定県連絡会議（仮称）」において連携を進め、相乗効果をさらに高めていくことができるよう、本県は日本で初めて認定を受けたトップランナーとして活動を牽引したい。

生物多様性保全と地域再生 ～環境と経済が共鳴するまち～

総合地球環境学研究所 准教授

菊地直樹

地域活性化センターでは、地域再生の担い手となる人材の養成を目的としたワークショップ「地域再生実践塾」を実施している。本号では今年度第1回となる兵庫県豊岡市での開催内容について、主任講師を務められた総合地球環境学研究所の菊地直樹准教授にご報告いただいた。(地域支援課)

はじめに

コウノトリは、翼を広げると2メートルにもなる水辺に生息する日本最大級の大型の鳥類である。かつては日本各地に生息し、田んぼなどに生息する魚類や小動物を餌とし、里山の松の木などに巣をかけるなど、人間と密接な関係をもつ里の鳥であった。だが乱獲、生息地の消失、農薬などによる汚染、遺伝的多様性の減少などにより、1971年に兵庫県北東部の豊岡市で最後の1羽が死亡し、野生下では絶滅してしまった。1965年からの人工飼育等の努力が実り、絶滅から34年たった2

005年、最後の生息地となった豊岡市で飼育下で繁殖したコウノトリが放鳥され、コウノトリとの共生をめざす「野生復帰プロジェクト」が進行している。

「豊岡市環境経済戦略」が定められるなど、コウノトリを軸に人と自然の共生を目指す総合的な取り組みが進められている豊岡市の経験から、生物多様性保全と地域再生の両立の実践を学ぶべく、地域再生実践塾を開講した。

まずは座学から…1日目の講義

私からは総論・問題の提起をおこなった。里の鳥であるコウノトリが

絶滅したのは、人間と自然の関係の変化によるものであり、コウノトリを野生に戻すことは人間と自然の関係を創り直すことに他ならない。野生復帰とはコウノトリを軸に自然と人間の生活の相互作用を再生しようとする総合的な取り組みであり、自然保護か地域活性化かという二項対立を乗り越える「第三の道」を示していると問題提起した。

安全なお米と生き物を同時に育む「コウノトリ育む農法」に取り組んでいる農家の成田市雄氏から、生物多様性によってすすめられる農法の思想と技術について、水の管理の技術、生きものの調査、地域への広げ方などの具体例が紹介された。米を食べたらコウノトリの餌場が増えるというストーリーへの共感が広がっていると述べられた。「無農薬の田んぼは濁っている」という言葉がとても印象的であった。

豊岡市環境経済課係長の若森洋崇氏から、より良い環境を将来に引き継ぐために経済活動の力を借りる「豊岡市環境経済戦略」が報告された。環境経済認定事業、環境創造型農業、大交流、自然エネルギーの利用という具体的な政策の紹介を通して、成功事例の積み重ねと事業者との対話が重要であると述べられた。

但馬信用金庫業務部次長の宮垣健生氏からは、地域固有の文脈を踏まえて開発された「人と自然が共存できる環境づくり」という商品の具体的な事例が紹介された。地元の金融機関として持続可能な地域社会に向けた積極的なサポートをしてきた経験から、どんなターゲット層にどんなストーリーを伝えるかを明確にする必要性について述べられた。

最後に「コウノトリ市長」として知られる中貝宗治豊岡市長から、「豊岡の挑戦」と題する包括的な報告があった。野生復帰のためには有機農業、自然再生、環境教育、環境経済が不可欠であることから、野生復帰の主体は様々な構成員からなる「豊岡」という地域そのものであると述べられた。1日目の座学は、「人間にとつてすばらしい環境をつくることは、自治の問題である」との中貝市長の言葉で締めくくられた。

次に現場から…2日目のフィールドワーク

コウノトリの観察から始まった。六方田んぼでコウノトリの姿を確認、三江小学校の人工巣塔で成長中のヒナを観察した。受講生はコウノトリとサギをきちんと識別できるようになったに違いない。



フィールドワークの様子（コウノトリの郷公園）

野生復帰の拠点である「兵庫県立コウノトリの郷公園」に移動し、20年以上にわたってコウノトリを飼育している船越稔主任飼育員からコウノトリについて説明をうけた。また「豊岡市立コウノトリ文化館」の中奥政明館長から人との共生に関するお話を伺った。

豊岡市祥雲寺地区の「コウノトリの郷営農組合」の稲葉哲郎組合長から、コウノトリと共に暮らす村づくりについてお話を伺った。育む農法の水田で行った生きものの調査では、子どものように水田で生きものを探索す受講生の姿も見られた。その後、「コウノトリ本舗」へ移動し、地元の食材で作られた料理に舌鼓をうった。

午後からは「豊岡市立ハチゴロウの戸島湿地」へ向かい、コウノトリ



フィールドワークの様子（田結湿地）

受講生は5つのグループに分かれ、2日間で学んだことを発表した。

グループワークの発表を聞いて…3日目の総括

最後に、豊岡市最北部に位置する田結地区へ移動し、地元の女性グループ「案ガールズ」の案内により、コウノトリが飛来したことにより村が中心となって放棄水田を湿地として再生する活動を学んだ。素晴らしい環境にみなさん感動していたようであった。

平成25年度第1回 地域再生実践塾の概要

<日程>

第1日目 平成25年6月26日（水）

- Lecture 1 「総論・問題提起」
主任講師：菊地 直樹 氏
- Lecture 2 「豊岡の“環境創造型”農業」
特別講師：農家・兵庫県農業経営士 成田 市雄 氏
- Lecture 3 「環境と経済の共鳴」
特別講師：豊岡市環境経済課 若森 洋崇 氏
- Lecture 4 「環境経済事業の課題と可能性」
特別講師：但馬信用金庫業務部次長 宮垣 健生 氏
- Lecture 5 「豊岡の挑戦」
特別講師：豊岡市長 中貝 宗治 氏

第2日目 6月27日（木）

フィールドワーク 活動現場の視察

- ①「六方田んぼ」
- ②「コウノトリの郷公園」
- ③「祥雲寺田んぼ」
特別講師：コウノトリの郷営農組合長 稲葉 哲郎 氏
- ④「ハチゴロウの戸島湿地」
特別講師：コウノトリ湿地ネット代表 佐竹 節夫 氏
- ⑤「田結湿地」
特別講師：田結地区の皆さん（案ガールズ他）

グループワーク「視察結果のとりまとめ」

第3日目 6月28日（金）

- グループワーク「発表・講評」
主任講師：菊地 直樹 氏
- Lecture 6 「総括」
主任講師：菊地 直樹 氏

興味深かったのは、経済活動そのものよりも野生復帰の背景、人々の思いに関心が寄せられていたことである。各発表を踏まえ、私は①コウノトリという素材の良さ、②豊岡という地域性、③継続性、④持続性、⑤境界がない取り組み、⑥地域資源の見せ方、⑦ゴールはない、というキーワードを提示した。

受講生の多くは豊岡の取り組みに興味を持ったと思うが、この地域にでもコウノトリがいるわけではなく、地域再生に正解はなく、地域ごとに異なった課題がある。豊岡の成果を参考にすることも、成果だけを導入しても仕方がない。私が実践塾で最も伝えたかったのは、コウノ

トリの野生復帰にみられる生物多様性保全と地域再生の「方法論」であった。

3日間の実践塾で豊岡から改めて学んだ方法論は、複数のゴールを考えること、地域固有の水脈を掘ること、地域の文脈にあったストーリー化をすること、積み重ねと試行錯誤を保証することであったように思う。

豊岡での実践塾は、熱意ある講義をしてくださった特別講師の方々、フィールドワークを受け入れてくださった現場の人びと、熱心に参加した受講生たち、献身的なスタッフのおかげで充実したものとなった。謹んでお礼を申し上げたいと思う。

長井でながく暮らしはじめませんか！

移住促進へ体験ハウス、セミナーも開催

長井市企画調整課地域戦略室係長

● 大羽哲也

都市から地方への移住・交流は、人口減少社会における地域活性化策の柱として期待される。地域活性化センターでは、「移住・交流による地域活性化支援事業」として、地域団体もしくは市町村等が自主的・主体的に実施する、都市住民などを受け入れる事業を支援している。

今回は平成24年度に同事業を活用した山形県長井市の取り組みを長井市企画調整課地域戦略室係長の長井哲也氏にご紹介いただいた。

(企画・コンサルタント業務課)

長井市の概要

長井市は山形県南部に位置し、西は朝日山系、東は出羽丘陵に挟まれ、その間を南北に最上川が貫流している「水と緑と花のまち」である。

江戸期、元禄のころに日本海を介して上方と結ぶ最上川舟運が開け、上流の長井まで舟が廻るようになる。米沢藩の表玄関として流通の拠点となり、商業が発展した。大正中期には蚕糸の産地として郡是長井工場を誘致、昭和初期には東芝長井工場を誘致するなどの産業立地施策を

展開し、現在も「ものづくりのまち」として、電気・機械を中心とした製造業の集積を有している。

一方で、自然環境を守る活動も盛んで、平成元年には市有林の一部を市民の森として後世に残す「不伐の森条例」を制定し、世界に向け「緑の地球宣言」を発信した。平成9年から家庭から出た生ごみを堆肥化して農地に還す「台所と農業を結びこむプラン」に市民挙げて取り組みでいる。

人口減で活力低下、
定住促進事業実施へ

少子高齢化による人口減少に伴い、本市の人口も昭和30年の3万6569人が、平成22年の国勢調査では2万9476人と3万人を割り、市民生活の活力低下や地域経済に大きな影響を与えている。

こうした状況から、平成20年度に「ながいファン倶楽部」を立ち上げ、併せて「ふるさと納税制度」を活用したPR活動により、本市に興味を持ってもらうための土台づくりをスタートさせた。

また、平成23年度からは本市出身者やゆかりのある方に「ふるさと長井しあわせ応援大使」を委嘱し、様々な場面で本市の情報発信に取り組みでいただいている。

このような取り組みから、年間を通しての観光客の増加や、首都圏に所在する大学のフィールドワーク研修地、県外中学校からの農家体験、全国各地との都市間交流など、様々

な分野において交流人口が増えつつある。

そうした中で、首都圏や県外在住者から「田舎に住みたい」、「ふるさとに移住したい」との声が寄せられたことから、本市独自に情報発信や相談窓口を設置し、関係団体や住民等と連携しながら動き出したいと考え、地域活性化センターの「移住・交流による地域活性化支援事業」の助成金を活用して「ふるさと定住ながい交流促進事業」を実施することとした。

事業内容と成果

本事業では、既存の事業や地域資源を最大限活用しつつ、交流のきっかけづくりから定住の実現までを目的としている。事業のコンセプトとして「小さな交流のきっかけから、しっかりとしたりピーターを育て、定住の基盤をつくる」を掲げて、以下の事業を実施した。

①移住交流ポータルサイトの開設

移住交流等に関する各種情報を集約した長井市移住交流サイト「田舎暮らし ほんごう」(URL <http://urusato-nagai.net/>)を平成24年10月に開設して、情報発信を行った。この結果、新聞・雑誌社、広告代理店などからの問い合わせが寄せられるようになり、注目度が高まっている。



移住・定住セミナー「長井へござい」の様子



移住・定住体験ハウス



「長井へござい」チラシ



長井市移住交流ポータルサイト「田舎暮らし ござい」(QRコードを読み込んでください)

る(注:「ござい」とは、長井地域の方言で「いらしてください」という意味)。

② 移住・定住体験ハウスの提供

本市の雰囲気や移住生活を体験してもらうため、市内の空き家2軒を借り上げ、短期滞在用(最長7泊8日)の「長井市移住・定住体験ハウス」として無償提供している。これにより、体験者から見た本市の魅力や地域資源、受け入れにあたっての課題などを把握できた。また、体験

ハウスとなつてゐる空き家の提供者が、今後も協力する意向を示しており、移住交流の受け入れ体制づくりを進めることができた。

③ 移住・定住セミナーの開催

移住・定住者の受け入れ体制構築のため、受け入れ側の市民の意識向上を図ることを目的とした啓発セミナー「長井へござい」を開催(参加者67名)し、移住者と市民をつなぎ、移住定住しやすい環境づくりを共に考えるきっかけづくりを図った。セミナーを通じて、シニア世代よりも若手の移住者が多いこと、また、移住者には横のネットワークが強く存在していることなどがわかった。

④ 移住・定住者実態調査の実施

過去10年間に本市に移住・定住された20代から40代の男女10名を対象として、現在の生活状況等の実態調

査を実施し、移住の動機、本市を選んだ理由、支援者や反対者、悩みや困り事など、課題及びその解決方法を把握することができた。多くの移住者は、本市に住んでから積極的に地域の行事に参加し、地域住民と交流しようと努力した結果、受け入れ側の住民の支援を得て定住できていることがわかった。

⑤ 移住交流に関する意識調査の実施

多様なニーズに対応できるよう、県外在住者(170名)に対して意向調査を実施した。分析の結果、現在の生活が安定している高齢層よりも30代、40代の年齢層で田舎暮らしを望む意識が高く、仕事があれば「いつでも・どこでも」移住先とするという若者の意識を把握することができた。

今後の方向性・展望

これまでの取り組みとしては、1

年目の目的であった交流基盤の整備が図られ、ある程度の成果があがっている。今後は、本事業により形成した交流基盤を活用し、明らかにした様々な課題を解決しながら、一歩踏み込んだ取り組みを行う予定である。

より多くの方々に本市を知ってもらい、興味を持ってもらい、訪れてもらい、魅力を実感してもらうためには、地域の魅力を高めることが不可欠となることから、まちの魅力を創り出し、売り込む「シティブロモーション」が必要となる。

同時に、訪れる方々に長井を楽しみ、満足してもらうためには、地域の案内や滞在中の困りごと等を気楽に相談できるような体制が求められることから、「おもてなしコンシェルジュ」の育成を進めていくことも重要である。

これらを踏まえ、本事業の取り組みを継続・発展して展開することにより、人的交流と物的交流を進め、リピーターとして定着する中から新たな住民が定住することで、地域の活性化や地域コミュニティの向上が図られることを期待する。本事業が近い将来大きな実を結び、長井市が「しあわせを実感できるまち」となることを目指して、今後も積極的に移住交流定住施策を推進したい。

貴重な湿地、地域住民が環境保全

ラムサール条約登録で関心高まる

豊田市は愛知県のほぼ中央部に位置し、市の面積は918平方^{キロ}メートルで県内の6分の1を占める広大な中核市である。豊田市は「クルマのまち」として有名であるが、森林が市の面積の約7割を占めており、緑豊かな都市でもある。市内には多数の湿地もあり、平成24年7月には市内の湧水湿地3カ所が「東海丘陵湧水湿地群」の名称でラムサール条約の国際的に重要な湿地として登録された。

この湿地群の一つである「矢並湿

地」では、早くから地元住民を中心として保存会が設立され、湿地保全活動が行われてきた。今回は、湿地保全活動に長年携わってきた「矢並湿地保存会」の会長である水野鋭郎氏と副会長の岡部和廣氏から伺ったお話を交え、同保存会の活動を紹介する。

地元有志15名で保存会を設立

矢並湿地保存会は地元の矢並地区の住民を中心に106名で構成されている団体である。設立のきっかけは、愛知県で毎年開催されている県内市町村による湿地サミットが、平成10年に豊田市で開催されたことだったという。

この時、矢並湿地を公開したことで、地元の矢並地区では同湿地の保全に対する気運が高まり、翌年の平成11年4月には地元の住民有志15名で保存会が設立され、保全活動がス

タートした。

矢並湿地は豊田市の市街地から約4^{キロ}東に進んだ谷あいであり、市道を挟んで西側と東側に広がっている。栄養に乏しい小さな湧水湿地で、湿地内やその周辺には約300種類の植物と約500種類の昆虫が確認されており、植物の中には国や県の絶滅危惧種に指定されているものもあるという貴重な場所である。しかし、小さな湿地であるため、環境の変化によって比較的短い時間で消失してしまう可能性が高いという。

そこで矢並湿地保存会は、この地元の宝とも言えるかけがえのない矢並湿地を絶やさず守り育てていくため、市のほか、「豊田市自然観察の森」、「豊田市自然愛護協会」など関係団体とも連携し、専門的な事項についてはアドバイスを受けながら一年を通して保全活動を行っている。

矢並湿地を守るために

矢並湿地保存会では、湿地保全活動の一環として定期的にパトロールを実施している。会員が湿地を訪れ、その状態を確認し、イノシシの侵入防止のために設置している電気柵の管理や雑草の除去、散策路の簡単な修繕などを行っている。

また、自然による状態変化だけではなく、人的被害にも注意しているそう。矢並湿地には固有の植物が自生していることから、植物の盗掘が心配されるためである。ラムサール条約の登録湿地となつてからは、それまで以上にパトロールを強化しているという。

こうしたパトロールに加えて、「矢並湿地保存会には大きな活動が2つある」と水野会長は話す。

1つ目は年に一度の「湿地一般公開」である。普段は立ち入りを制限しているが、10月中旬ごろの5日間（平成23年度までは3日間）、10時から15時まで、散策路が整備されている西湿地のみを一般公開している。この公開期間中は、関係団体と連携し、一般市民に対して受け付け、誘導及び案内を行う。

矢並湿地保存会の設立年（平成11年）から始まったこの湿地一般公開

★ 団体プロフィール ★

設立年＝平成11年4月
設立・運営主体＝自主的組織
代表者＝水野 鋭郎
構成員＝106人
〈連絡先〉
〒471-0002
愛知県豊田市矢並町広畑268番地1
矢並湿地保存会
電話：0565-80-2069



水野会長（左）と岡部副会長

の訪問者数は、例年延べ1500人程度だったが、ラムサール条約に登録された昨年、平成24年の10月は市外からも多くの方が訪れ、訪問者数は延べ約4千人に急増したという。

2つ目は、2月と9月に行う大規模な刈草の除去である。2月は湿地の表面の一部が凍結するほど寒い中、9月は厳しい残暑が続く中の作業となるが、草の成長具合を考慮すると、作業をするにはこれらの時期が最も適しているようだ。

この厳しい天候の中で、矢並湿地保存会の会長をはじめとする会員一同が2月は枯れ草を除去し、9月は外来植物を根から抜き取り湿地の外へ運びだす。体力的に大変な作業だが、雑草や枯れ草が堆積すれば湿地



矢並湿地の案内板

が消えてしまうため、会員一同が一丸となって作業に取り組むという。筆者が現地を訪れた際には、2月に除草した際に積まれた雑草の大きな山を目にした。

ラムサール条約に登録されて

ラムサール条約への登録によって、矢並湿地の名が広く知れわたり、豊田市が「クルマ」などの「ものづくり」だけでなく、環境保全にも力を入れている「人と環境の調和のとれた都市」であることのPRにも繋がった。

また、矢並湿地のラムサール条約への登録は一般の地元住民の興味関心を高めるきっかけにもなった。地元の水野小学校からは「矢並湿地保



自然豊かな矢並湿地

存会の保全活動にぜひ参加させてほしい」という希望もあり、この希望を受けて昨年度からは、環境学習の一環として観察学習及び木道修理を矢並小学校の4年生以上の児童全員、雑草の除去作業を同校の児童全員が矢並湿地保存会の会員と一緒に実施している。

「小学生に矢並湿地の保全活動に加わってもらうことは、子どもたちの地域資源への愛着や理解を深めると同時に、地域資源を自分たちの手で守っていかなければいけないという責任感を育ませることができると、湿地を後世まで引き継ぐために、今後子どもたちの環境学習に積極的に協力したい」と水野会長は強調する。

保全活動を後世まで

矢並湿地保存会の今後について水野会長と岡部副会長に伺ったところ、「これからは若い世代の会員を積極的に増やしていきたい」とのことであった。現在、会員は定年退職された60代後半から70代前半の方々が多いため、この湿地保存会の活動を継続し、矢並湿地を後世まで守り受け継いでいくためにも、若い世代の加入を促進していきたいという。

矢並湿地保存会への加入には居住地や年齢等の制限はなく、湿地の保全活動に積極的に参加する意思があれば誰でも会員になり活動に参加できる。「矢並湿地の魅力や保全の必要性を広くPRし、多くの人の手で、10年後も20年後もそれ以降も矢並湿地が存続するよう守っていききたい」と水野会長、岡部副会長は共に強い意気込みを見せてくれた。

矢並湿地保存会の設立以降、会員数は着実に増えている。これは保全活動に共感する人が多い証であろう。今後は若者の加入が増え、この環境保全活動が末永く受け継がれていくことに期待を寄せたい。

編集委員 ● 絹川 由子

52市区町村が「幸せリーグ」設立

く住民の幸福実感向上めやすく

公益財団法人荒川区自治総合研究所副所長

● 長田七美

幸せリーグ設立の意義

6月5日、全国52の基礎自治体(市区町村)で構成される、住民の幸福実感向上を目指す基礎自治体連合、通称「幸せリーグ」の設立総会が東京都荒川区内で開催された。

近年、全国の自治体において、住民の幸福を基点とした行政運営に取り組もうという動きが広がっている。この背景には、急速な少子高齢化やグローバル化など、社会経済状況が時々刻々と変化し、行政の課題がますます多様化・複雑化している現代において、物質的な豊かさや経済的な効率性だけを追い求めるのではなく、真に住民本位の行政の実現や住民の幸福実感に基づいた政策の展開が必要であるという問題意識があると考えられる。

真に幸福な地域社会を築いていくためには、まず、個々の自治体が日々懸命な取り組みを進めていくのはもちろんのことであるが、同じ問題意識を持つ基礎自治体同士が連携し

て、互いに学び合い、持てる力を結集し、補い合いながら切磋琢磨し、行政運営の一層のレベルアップを図っていくことが重要である。

このような考え方のもと、平成17年から幸福度向上の取り組みを進めてきた荒川区が発起人代表となり、つくば市、京丹後市とともに全国の市町村に呼び掛け、52団体の参加により、幸せリーグ結成の運びとなった。

設立総会の開催

設立総会では、設立趣意書と規約が決定され、会長には西川太一郎荒川区長、幹事には市原健一つくば市長と中山泰京丹後市長が選出された。顧問には、月尾嘉男東大名誉教授、神野直彦東大名誉教授、原丈人アライアンス・フォーラム財団代表理事、広井良典千葉大教授、坂田一郎東大教授が就任し、活動に当たって様々なアドバイスをいただくこととなった。

西川会長は、「人口や財政力などの違いを乗り越え、各自治体 hands

幸せリーグ参加自治体一覧

北海道	釧路市	富山県	南砺市
	北見市		射水市
	北広島市	石川県	珠洲市
	斜里町		加賀市
青森県	広尾町	山梨県	南アルプス市
	むつ市		北杜市
岩手県	釜石市	長野県	小布施町
	滝沢村		大垣市
宮城県	女川町	愛知県	豊田市
	米沢市		安城市
山形県	鮭川村		長久手市
	福島市		武豊町
福島県	二本松市	三重県	松阪市
	桑折町		亀山市
	石川町	滋賀県	草津市
	小野町		守山市
茨城県	取手市	京都府	京丹後市
	つくば市		川西市
群馬県	かすみがうら市	兵庫県	多可町
	桐生市		益田市
埼玉県	秩父市	島根県	防府市
	川島町		上勝町
千葉県	鴨川市	徳島県	田川市
	大多喜町		佐賀市
東京都	荒川区	福岡県	佐賀市
	三条市		
新潟県	妙高市	佐賀県	
	津南町		

携え、住民の皆様が幸せと感じられる行政サービスを提供していきたいでしょう」と挨拶した。また、顧問の月尾東大名誉教授から、「幸福社会への巨大転換」というテーマで講演があり、「物質的な豊かさが幸せの実感につながっていない。多様な尺度で幸せを考えよう」と述べられた。その後、52市区町村が連名で共同アピールを宣言し、設立総会は閉会した。

幸福実感向上で自治体間協力

幸せリーグはまだスタートラインに立ったばかりであり、本格的な取り組みはこれからとなる。今後は、実務者レベルの会議を開催し、より具体的に住民の幸福実感の向上を目指す施策等について意見交換をしていく。

住民が幸福を実感できるあたたかい地域社会を築いていくため、各参



参加団体代表者と顧問による記念撮影

加自治体間の密接な協力関係のもと、この取り組みを進めていくことができればと考えている。

【幸せリーグ事務局】

荒川区総務企画部総務企画課
荒川区自治総合研究所



「みんなが誇りを持てるまち 四日市」を目指して

四日市市長 ● 田中俊行

四日市市は、4のつく日に開催された定期市「四日市（いち）」が市名の由来となっており、古くから商業の町として、また、東海道五十三次の43番目の宿場町として栄えてまいりました。

明治に入ると、稲葉三右衛門翁の偉業によって港の修築が行われ、伊勢湾で最初の開港場として国際的な貿易の門戸が開かれました。それに伴って、繊維・機械・化学などの近代工業が次々と立地し、明治30年には、全国で45番目に市制を施行したところです。

昭和30年代には、わが国を代表する石油化学コンビナートが形成され、コンテナ埠頭の整備など四日市港の近代化とあいまって、全国有数の産業都市として大きく発展を遂げました。

一方、経済発展の過程で発生した公害問題については、市民・事業者・行政が一体となって環境改善に取り組んだ結果、大幅に環境改善が進み、青空を取り戻すことができました。現在は、公害の経験と教訓を生かしつつ、環境問題に対する国際貢献や環境先進都市を目指した様々な取り組みを進めています。

こうした歴史や本格的な人口減少・少子高齢社会の到来などの社会環境の変化をふまえ、一昨年から、新たなまちづくりの指針として「四日市市総合計画（平成23～32年度）」をスタートさせました。目指すべき都市像として、「みんなが誇りを持てるまち 四日市」を掲げ、「安心、元氣・魅力、絆」のあるまちの実現に努力しているところです。

特に、石油化学コンビナートをはじめ、半導体・電機・機械・食品など多様な産業が立地する産業都市としての基盤強化、さらには観光や文化面での新たな魅力づくりにも積極的に取り組んでいます。

たとえば、産業振興や地域経済の活性化策として、も

のづくり産業のみならず、商業・サービスの再生や高度化、さらには次世代産業の誘発などに向けて、この3月に「四日市市産業活性化戦略会議」を設置しました。この会議での先導的な議論をふまえて、本市が21世紀の産業都市モデルとなるよう、効果的な産業振興戦略を構築し、政策として実行していきたいと考えています。

また、観光や文化の視点からのまちづくりでは、「コンビナートと港の夜景クルーズ」など、新たな地域資源を活用した事業を実施したり、あるいは「家族」と「絆」をテーマとした「全国ファミリー音楽コンクール」を開催したり、様々な取り組みを展開中です。

また一方で、四日市公害の歴史と教訓を未来に継承するとともに、環境改善の取り組みや国際貢献活動などを広く情報発信するため、「（仮称）四日市公害と環境未来館」の整備も進めています。市立博物館の中に併設することによって、開館20周年を迎える市立博物館とプラネタリウムのリニューアルと一体的な整備が可能となり、四日市市らしい個性と魅力を有する情報発信施設としてオープンできるものと確信しています。

さらに、子育て支援としては、本年4月に「こども未来部」を新設し、子育てに関する窓口を一本化して、ワンストップで相談できる体制を整備しました。組織の縦割りの弊害をなくし、妊娠・出産から乳幼児、青年期に至るまで途切れなく一貫した支援を行うことで、子育て施策を総合的、体系的に推進しているところです。

この他にも、巨大地震に備えた防災対策、高齢社会に対応した医療・福祉体制の充実、教育改革など、解決すべき課題は山積していますが、市民一人ひとりが幸せを実感し、「みんなが誇りを持てるまち 四日市」を目指して、全力で取り組んでまいります。

行って観て 触れてわかる 佐賀の良さ



【有明海】(鹿島市、白石町、太良町他)

日本一の干潟を誇り、干潟時には広大な干潟が現れる神秘的な海。
朝夕には、霞の光を浴びて、幻想的な景観を醸し出します。
ムツゴロウ等の珍しい生き物を育て、私たちに多くの楽しみを与えてくれる「海の楽園」です。



漁スキー



ムツゴロウ



浜をランビック



佐賀県観光連盟 TEL 0952-26-6754
URL <http://www.asabo-saga.jp/>

佐賀県 佐賀県観光課 TEL 0952-25-7098

手前みそ
ですが…

愛媛県

松山市

175

松山市は愛媛県の中央部に位置し、瀬戸内海に突き出した高縄半島の西部及び忽那諸島などから構成され、温暖な瀬戸内海気候で、年平均気温16.5度です。年間日照時間は2,000時間以上と全国平均を上回り、年間降水量は約1,300mmと降水量は少なめで積雪もごく少量、台風の通過も少なく、穏やかで豊かな自然に恵まれています。

また、松山と言えば3000年の歴史をもつ道後温泉や、現存12天守の一つである松山城が有名ですが、小説『坂の上の雲』の主人公（秋山好古、秋山真之、正岡子規）のふるさとでもあります。

そんな本市では、瀬戸内海国立公園指定80周年、道後温泉本館改築120周年などを迎える平成26年に向け、誘客事業に積極的に取り組んでおり、子規をはじめ多くの俳人を輩出する俳句に大変縁の深いまちを活かした「まち歩き」など、歴史的な資源を大切にしたい多彩な旅のメニューをご用意しております。ぜひ新しい発見を探しに松山へお越しください。



■坂の上の雲ミュージアムは司馬遼太郎の小説『坂の上の雲』をテーマとした博物館



■松山鮓（ずし）。瀬戸の小魚などをちりばめたおもてなしの一品



■松山城マスコットキャラクターの「よしあきくん」。城内に21棟ある重要文化財は見ごたえ十分



■重要文化財「萬翠荘」。大正11年建設のフランス風洋館。階段踊り場のステンドグラスや壁画は必見



■北条鹿島。潮風と緑の森に包まれた小島には船で3分。海水浴やキャンプにも適しており、展望台からは広島まで眺望できる



■3000年の歴史をもつ「道後温泉」。道後温泉本館では日本で唯一の皇室専用浴室「又新殿」の観覧（有料、観覧込みの入浴券も有り）もできる



■「まち歩き」の多彩な18コースの詳細はWEBでチェック。松山はいくで検索を！

通信センター

平成25年度地域再生実践塾開催のお知らせ

地域再生の方法について、さまざまな視点から考えるワークショップ「地域再生実践塾」を開催します。このうち第3回と第4回（左のページ参照）の開催内容は以下の通りで、現在、参加者を募集しています。

地域再生実践塾 第3回 広島県尾道市

『海からはじまる歴史的空間の再生と実践』

平成25年9月18日（水）～9月20日（金） 会場：尾道市公会堂別館31号室

開催趣旨

平成16年に景観法が制定されて以降、平成20年には歴史上価値の高い神社、寺院、城址等の国民共有の文化的な資産等と、そこで営まれる祭礼行事など、地域固有の風情、情緒やたたずまいといった良好な環境の維持及び向上を目指し「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」（通称、歴史まちづくり法）が制定され、全国各地で歴史、文化や伝統などを地域資源とし、それらを積極的に活かしながら地域を活性化するための取り組みが増えています。

坂のまちとして知られ、社寺仏閣が多く残る尾道市では、これらを活かしたまちなみ形成事業や空き家再生促進事業などを実施し、新たな魅力を持つまちづくりの推進にも力を入れています。尾道市で実践されている具体的事例を中心に検証しながら地域の活性化について考えていきます。

主任講師



尾道市立大学
芸術文化学部美術学科
教授 稲田 全示 氏

1949年尾道市生まれ。

東京藝術大学美術研究科修了。東京でデザイン企画制作会社の経営、ニュービジネスコンサルティングなどを経て2001年より現職、学生に地域活性化企画制作を指導する。

尾道市立大学地域総合センター長、尾道市まちなみ形成推進委員長、尾道ユネスコ協会会長、NPO法人工房尾道帆布顧問。「地域資源∞全国展開プロジェクト」など地域の観光資源発掘、プランニング、配信や産学協働事業等を展開し、学生の地域貢献と基礎的社会力、デザイン能力、コミュニケーション能力養成の地域総合センターとして、産学官ネットワーク創りを推進している。

開催日程

- ・第1日目 9月18日（水）
 - 13：30～ 開講式・オリエンテーション
 - 13：40～ Lecture1 総論・問題提起
 - 14：15～ Lecture2 尾道市のまちづくり
 - 14：50～ Lecture3 尾道イーハトーヴ〈まちづくりレシビ〉
 - 16：00～ Lecture4 観光を手段とした事業と雇用の創出
 - 17：10～ Lecture5 尾道式空き家再生術
- ・第2日目 9月19日（木）
 - 9：00～ 出発
 - 9：15～ Field Work1 尾道イーハトーヴの視察
 - 9：50～ Field Work2 旧島居邸の視察
 - 10：30～ Field Work3 光明寺會館・AIR カフェ視察
 - 10：50～ Lecture6 斜面地におけるアーティスト・イン・レジデンス
 - 12：10～ 昼食
 - 13：15～ Field Work4 北村洋品店・ガウディハウス
 - 14：05～ Field Work5 渡船～向島からの眺め
 - 14：45～ Field Work6 あなごのねどこ
 - 15：15～ Field Work7 尾道映画資料館
 - 16：00～ Group Work1 視察の整理
- ・第3日目 9月20日（金）
 - 9：00～ Group Work2 グループ発表・講評
 - 11：30～ Lecture7 総括
 - 11：55～ 閉講式

全国過疎問題シンポジウム開催のお知らせ

総務省から全国過疎問題シンポジウム開催のご案内がありましたので、お知らせします。

全国過疎問題シンポジウム2013 in ながさき

平成25年10月10日（木）～11日（金）

過疎・離島・半島っていいね！

一本物の価値、コミュニティの知恵、そして誇りー

開催の趣旨

社会の人口減少や高齢化が急速に進むなかで、過疎地域の担う役割や意味について議論を深めるとともに、全国の優れた取り組みに触れ、参加者相互の交流を図るために、さらに、過疎地域に住むことの素晴らしさを都市部の人びとへ発信するために、「全国過疎問題シンポジウム2013 in ながさき」を開催します！

開催日等

10月10日（木）

- ・全体会（13：30～）：佐世保市（アルカスSASEBO大ホール）
- ・過疎地域自立活性化優良事例表彰式
- ・基調講演 養父 信夫（「九州のムラ」編集長）
- ・パネルディスカッション

コーディネーター：宮口 侗迪（早稲田大学教育・総合科学学術院教授）

パネリスト（五十音順）：アレックス・カー（NPO法人麓庵トラスト理事長）
楓 千里（㈱JTBパブリッシング執行役員）

図司 直也（法政大学現代福祉学部准教授）

友広 郁洋（松浦市長）

- ・交流会（18：00～）：佐世保市（アルカスSASEBOイベントホール）

10月11日（金）

- ・分科会：松浦市（松浦市文化会館）
パネルディスカッション
現地視察
- 平戸市（平戸文化センター）
パネルディスカッション
現地視察（生月町博物館「島の館」視察）
- 西海市（西彼農村環境改善センター）
「過疎地域自立活性化優良事例発表」
現地視察（「雪浦地区」視察）
- 新上五島町（鯨賓館ホール）
「過疎地域自立活性化優良事例発表」
現地視察（「頭ヶ島天主堂」視察）

主催

総務省、全国過疎問題シンポジウム実行委員会（長崎県、全国過疎地域自立促進連盟、長崎県過疎地域自立促進協議会）

地域再生実践塾 第4回 新潟県長岡市 『米百俵に学ぶ長岡の市民協働』

平成25年10月2日(水)～10月4日(金) 会場：シティホールプラザアオーレ長岡 他

開催趣旨

多様化する行政ニーズに対応するため、各自治体では市民協働条例を制定するなど独自の仕組みづくりを進めています。
長岡市は、長岡藩の頃より領主と領民が一体となって藩を盛り立て、いわば「市民協働」の先駆けともいえる精神が根付いている土地であり、2004年の新潟県中越地震の際も協働により復興を成し遂げました。2012年4月1日にオープンしたシティホールプラザ「アオーレ長岡」は、JR長岡駅前に位置する市役所と一体となった複合的な施設で、市民と議会の一体感を醸成するための全国初のガラス張りの「議場」や、5千人を収容できるナカドマと呼ばれる屋根付き広場などがあり、あらゆる世代の多様な人々の自発的な活動を実現する「市民交流の拠点」とし、長岡市のシンボリックな存在となっています。
今回、新しい長岡の顔、協働と交流の拠点・アオーレ長岡を中心に実践されている市民協働に関する具体的事例を検証しながら、地域の活性化について考えていきます。

主任講師



NPO 法人市民協働ネットワーク長岡
代表理事 羽賀 友信 氏

1950年長岡市生まれ。1980年カンボジア難民救援医療プロジェクト(現国際緊急援助隊)に主任調整員として参加し、国境地帯で病院を運営。帰国後は長岡市を拠点に多文化共生社会を目指した地域づくり・グローバルなづくりに携わり、協働による地域力を世界に向け発信している。中越地震、中越沖地震、東日本大震災の際は外国人被災者の救援に尽力し、外務大臣感謝状、JICA理事長賞、地域づくり総務大臣表彰、長岡市長表彰など受賞歴も多数。

開催日程

- ・第1日目 10月2日(水)
 - 13:30～ 開講式・オリエンテーション
 - 14:00～ Lecture1 米百俵から学ぶ長岡の市民協働
～復興から生まれた市民協働の精神～
 - 15:10～ Lecture2 長岡市の市民協働推進施策
 - 15:45～ Lecture3 社会的存在価値を高める
～酒造りの正道を歩んで～
 - 16:20～ Lecture4 地元大学としての市民協働への参画
 - 17:00～ シティホールプラザアオーレ長岡見学
- ・第2日目 10月3日(木)
 - 9:00～ Lecture5 震災復興から市民協働へ
 - 9:30～ Lecture6 多世代交流でエンパワーメント
 - 10:00～ Field Work1 長岡震災アーカイブセンターきおくみらい見学
 - 11:00～ Field Work2 ながおか市民防災センター子育ての駅ぐんぐん見学
 - 12:15～ 昼食
 - 13:00～ Field Work3 山古志被災現場視察
 - 15:30～ Group Work1 協働をあらためて考える
- ・第3日目 10月4日(金)
 - 9:00～ Group Work2 グループ発表・意見交換
 - 11:30～ Lecture7 総括
 - 11:55～ 閉講式

- 対象 地方公共団体、商工会、商工会議所、NPOなど、地域再生に取り組んでいる方
- 募集人員 40名
- 参加費用 無料(開催地までの往復交通費、宿泊費、飲食代などは参加者負担)
- 申込方法 申込書を当センターまで送付してください。*詳しくは、当センターのホームページをご覧ください。

【編集後記】

▼今月号は「地方鉄道と地域の活性化」を特集のテーマにしました。地域の鉄道は通勤・通学や買い物など日常生活に欠かすことのできないインフラですが、マイカーの普及や過疎化に伴う沿線人口の減少によって乗客数も低迷し、厳しい経営を余儀なくされているケースが目立ちます。

▼こうした赤字ローカル線の問題がクローズアップされたのは国鉄再建が大きな政治課題となった昭和50年代半ばでした。当時、運輸省(現国土交通省)担当記者だった私も第一次廃止対象路線の選定など国鉄鉄道の取材をしたことが今でも鮮やかに思い出されます。国鉄の膨大な赤字がローカル線廃止の原因だったとはいえ、地元の反発は極めて激しいものでした。結局、国鉄は現在のJRに分割・民営化され、廃止対象となったローカル線はバス転換や第三セクターによる経営に引き継がれました。

▼今回の特集事例では、これら旧国鉄の路線や歴史ある民鉄の存続・活性化に懸ける関係者の奮闘ぶりが生き生きと紹介されています。そこに共通するのは貴重な地域鉄道に対する愛着でしょうか。地元住民による利用促進のほか、観光を軸にあの手この手の活性化策が講じられています。秋田内陸線の担当者の方が指摘されていた「鉄道への誘客と地域づくりは表裏一体」という言葉が原稿を拝見して強く印象に残りました。

(堀)

【9月号予告】
特集Ⅱ「ギネス世界記録に挑戦」(仮)

地域づくり8月号

2013年8月1日発行 編集・発行＝一般財団法人地域活性化センター

東京都中央区日本橋2-3-4 日本橋プラザビル13階 電話03-5202-6131(代) <http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/> 印刷・製本／株式会社丸井工文社

法律で許可された場合以外に、本誌からの無断転載を禁止します

落丁・乱丁はお取り替えします。地域づくり情報課(03-5202-6138)まで、ご連絡下さい。



豊かな街づくりに 役立つ宝くじ。

宝くじの収益金は、図書館や
動物園、学校や公園の整備を
はじめ、少子高齢化対策や
災害に強い街づくりまで、
いろいろなかたちで、みなさまの
暮らしに役立てられています。



財団法人 **日本宝くじ協会**

財団法人 日本宝くじ協会は、宝くじに関する調査研究や公益法人等が行う社会に貢献する
事業への助成を行っています。

日本宝くじ協会ホームページ

<http://jla-takarakuji.or.jp/>

