

平成２７年度 地域づくり海外調査研究事業調査報告書

**“由利本荘”に似た雰囲気土地から  
地域活性化の新たな観点を学ぶ！**

調査地：スイス・ベルナーオーバーラント地方

グリンデルワルト

調査日：平成２７年７月２日

平成２８年３月

一般財団法人 地域活性化センター

総務企画部 クリエイティブ事業室

神坂 文康

# 目 次

|                                       |      |
|---------------------------------------|------|
| <u>1. はじめに</u>                        | P. 1 |
| <u>2. 調査地について</u>                     | P. 4 |
| <u>3. 滞在を通しての学び</u>                   |      |
| (1) 全体最適の重要性                          | P. 5 |
| (2) 滞在期間延長により域内消費を増やす                 | P. 6 |
| (3) プチトラン (Petit train) の他分野との連携による活用 | P. 7 |
| <u>4. まとめ</u>                         | P. 8 |
| <u>6. おわりに</u>                        | P. 8 |

秋田県由利本荘市は山形県寄りの秋田県南西に位置し、出羽富士とも呼ばれる霊峰「鳥海山」のふもとのまちである。平成 17 年 3 月 22 日に本荘市、矢島町、岩城町、由利町、大内町、東由利町、西目町および鳥海町の 1 市 7 町が広域合併し、秋田県最大の面積 1,209 平方キロメートル（神奈川県の約半分）を誇る市となった。

(由利本荘市 HP より :  
由利本荘市の立地)



## ○由利高原鉄道の特徴

由利高原鉄道は 2011 年に全国社長公募を行い、そこで就任した春田社長のもと、団体ツアーの招致や検定試験など様々な手法で路線および沿線地域の活性化を目指している。一日一往復、秋田おばこ姿の列車アテンダントが乗務する「まごころ号」も好評である。平成 27 年 11 月 3 日に実施された、「EVOLTA チャレンジ」では、川越工業高等学校電気科電車班の生徒たちが単 1 形乾電池エボルタを動力に動く車両で往復 20 キロメートルの走行を達成したことも全国メディアで放映された。

また、由利本荘市へのふるさと納税の返礼として、この由利高原鉄道を1便貸切ることができるメニューも追加している。千葉県の方が貸し切り第1号となるなど、種々の事業により、知名度の向上をはじめとした由利本荘市の活性化へ寄与している。



(由利高原鉄道 HP より転載：おばこ号)

さらに、もう一つの特色として、日本ではわずか3線のみとなったタブレット閉塞の一つが由利高原鉄道には残っている。タブレット閉塞については、由利高原鉄道 HP によると次のようなものである。

(以下、由利高原鉄道 HP より引用)

タブレット閉塞とは同じ線路に2つ以上の列車が走って衝突する事を防ぐために、金属製の円盤（タブレット）を持った列車だけが線路を走る仕組みです。由利高原鉄道の前郷-矢島間はタブレット閉塞、羽後本荘-前郷間はスタフ閉塞となっており、前郷駅では列車交換のたびにタブレットとスタフを交換する昔懐かしい鉄道情景が毎日繰り返されています。

タブレット閉塞は、かつて日本中の鉄道で見られた風景ですが、本州では由利高原鉄道と津軽鉄道、そして九州のくま川鉄道の3路線のみが使い続けている非常に貴重な物です。また、由利高原鉄道のタブレット閉塞機はガラス越しにご覧頂く事ができます。

矢島駅からの始発列車が続行する場合などでは、タブレット閉塞機を扱いますので、昔懐かしい合図ベルの音が「チン！」と駅に響きますのでご注目下さい。

(引用終わり)

(由利高原鉄道 HP より：  
タブレット交換)



このタブレット閉塞を通じて、台湾の「平溪線」と姉妹鉄道協定を結ぶなど、由利高原鉄道が由利本荘市の交流を通した活性化にも効果をもたらしているといえる。

これ以外にも、鉄道のある風景を活かしたり、沿線地域の資源や人材を活用したりすることで、さらなる展開が見込めるのではないかと感じている。

このようにして、由利本荘市内では、由利高原鉄道を活用した活性化策のほか、移住定住施策や、営業促進、イベント実施や企業誘致など、由利本荘市を活性化させるための施策は様々行われている。今回の調査では、これら施策のほか、由利本荘市が持つ資源を活用して何か新しい切り口を考えるためのきっかけとすることを目的とした。

特に、まったく同じ状況の土地は存在しないと思うが、似た雰囲気を持つ土地の「暮らし」に着目することで、考え方や思いなどを感じ、視野を広げることで、「暮らし」を充実させるための新たな発想を得ることができるのではないかと考えた。

それをふまえ調査地を検討していると、田園の中を鳥海山に向かって「由利高原鉄道」が運行していく姿がスイスの風景に非常に似ているという話を聞くことがあった。スイスといえば長野のような高原地帯と類似しているという印象があったが、実際に写真を見せてもらおうと由利本荘市の風景に似ていると感じるところもあり、実際に現地に行くことで、由利本荘市でも実施できるものはないか考えてみることにした。



(スイスにて鉄道の車窓から撮影)

## **2. 調査地について**

スイスの鉄道として着目したのは、ベルナーオーバーラント地方を走る BOB（ベルナーオーバーラント鉄道）である。インターラーケンからグリンデルワルトまでの道が、JR 羽後本荘駅から矢島駅までの道と条件が近いと考えたためである。インターラーケンはこの地方の玄関口であり、グリンデルワルトからはアイガー（標高 3,975 メートル）をすぐそばに望むことができ、春～秋は高山植物があふれる丘陵が広がり、冬は一面の銀世界で広大なスキーエリアになることから、類似性が高いと感じた。なお、グリンデルワルトは長野県松本市（旧安曇村）と姉妹都市提携を締結している。

また、スイスに向かう道中では、フランスを経由した。調査メンバーの他の視察地ではあったが、フランス・モンマルトルにあるプチトラン（Petit train）に乗車した。これは、傍士前常務理事に由利高原鉄道の話をしたところ、是非乗ってみるようにとアドバイスを受けたことによる。

## **3. 滞在を通しての学び**

まずは実際にインターラーケンとグリンデルワルト間の鉄道に乗車した。市街地からスタートし、川と田園の脇をゆっくりと山に向かっていく様は確かに由利本荘での風景と類似していると感じた。次の写真はスイスの田園風景である。



調査地の選択に誤りがなかったことを確信したうえで、グリンデルワルト到着後、現地の観光案内所で話を聞くことができた。この話の中で学んだのは次の点である。

### （１）全体最適の重要性

日本の各地方の現状と同様に、グリンデルワルトにおいても、住民の基本的な移動手段は車であった。それであれば、いくら観光地とはいえ、鉄道やバスの乗車率が下がり、運営は難しいのではないかと尋ねてみた。観光案内所の方によると、この地域では条例で車での立ち入りを制限する地区を設けているとのことだった。これにより、公共交通機関の利用を促進するとともに、車の排気ガスの抑制により環境への配慮にもなっているそうだ。

特別に許可を出しているのは、山地で酪農を行っている場合や、観光向けレストランのオーナーなど、この地域の産業を担っている場合のみで、レストランの従業員ですら原則として公共交通機関を使用しなければならないということには驚いた。ともすれば、この制限のかけ方に対して住民から不満がでそうではあるが、特定の業者の利になることがないよう、関係者皆が負担をするということを地域で決めていた。規制をかけるにしても、個別最適にならないよう、上手に規制をかけることで全体最適を目指していると感じた。



（グリンデルワルト観光案内所にて撮影）

現在の状況を考えると、いきなり車での立ち入り制限をかけるのは現実的ではない。しかし、地域の一部のみで負担をし、公共交通を存続させるという状況があれば、地域住民皆が関係者として利益を得られるよう、痛みを分かち合う必要があるのかもしれない。

いずれにしても、当事者意識を持つ関係者を増やしていく必要がある。自身を振り返ってみても、由利高原鉄道が公共交通としての存続が大変であることは認識していても、そこから関心を寄せて具体的なアクションに結びつけることはなかった。これは現在各地で行われている移住定住促進の状況に通じるところがあると感じる。それであれば、逆に方策を取り入れ、まずは沿線地域およびその周辺における関係人口（ファン）の増加が重要であろう。既に行われている取組を起点にして、住民同士の対話の場の構築が効果的ではないかと考える。協議会などのような固い場ではなく、多様な人を集め、思いや考えを集めやすい場が必要ではないだろうか。

これにより、すでに行われている取組の情報共有が起こり、各種取組の連携へと発展していくことも予想される。

また、インターラーケンからグリンデルワルトまで滞在して感じたことは、観光立国であることの徹底である。由利本荘市はあまり観光地化していないところに魅力があるのかもしれないが、他地域からの来訪者に対する考え方として次の点を考えた。

## （２）滞在期間延長により域内消費を増やす

スイスの人々は、自国の主産業が観光であることを認識しており、その観光産業というビジネスにおいて、ミッションを達成するためのスキルとして対人コミュニケーションが徹底されていた。フランスで立ち寄ったマルシェ（市場）でも観光客が過ごしやすいような居心地のよさを感じることにつながるようなコミュニケーション能力の高さを感じたが、フランスの人々は個々人それぞれの癖があり、どちらかというフランスの人々の国民性に近いものなのかもしれない。一方、スイスではある種対応が統一されたように感じることもあり、常に日本でのホテルにいるような感覚があった。ホストの対応や姿勢が常にしっかりとしているので、観光客もその雰囲気を自然と感じ取っているのではないだろうか。いいホストがいいゲストを作るという実感を得た。

また、どの場所であっても、インフォメーションとしての在り方が一定基準を満たしていると感じた。周辺の地図はもちろん、現在付近で開催しているイベントの情報がすぐに出てくるなど、得られる情報のレベルが一定であった。主催が異なるものであっても、最新の情報を統一しておき、どこでも伝達することができるということは来訪者にとっては非常に有益であり、これによりほぼ下調べをしなくても、気軽に、手軽に歩くことができることが魅力的である。

滞在の途中で、グリンデルワルトに旅行として訪れ、長期滞在している女性とバスに同乗し、話をすることができた。半月ほど家を借りて自炊しながら気ままに過ごしているそうで、上記のようなことから、拠点さえ決めてしまえばその地域内を気軽にめぐることができるそうだ。由利本荘市も広大な土地のため、１日２日程度の短い期間では十分に魅力を伝えきることができない。長期滞在を見据えて、少しずつでも滞在期間の延長をしてもらうための施策を考えることができないだろうか。合併前の各地の魅力を改めて見直し、際立たせること、あわせて受け入れ側の意識の醸成をすることで、楽しく滞在してもらえ、雰囲気やシステムの構築が必要である。これにより、域内消費の増加につながり、さらなる来訪者増となる好循環を目指していきたい。

自然資源を短絡的に売り込み、短期観光を増加させるだけでなく、自分たちの生活を含めて魅せ、ともに暮らすように地域を感じてもらうことが重要であると感じた。

グリンデルワルトから離れ、フランス・モンマルトルでは傍士前常務理事の勧めにより、観光用のプチトラン（Petit train）に乗車した。実際に乗車してみて感じたことを次にまと

める。

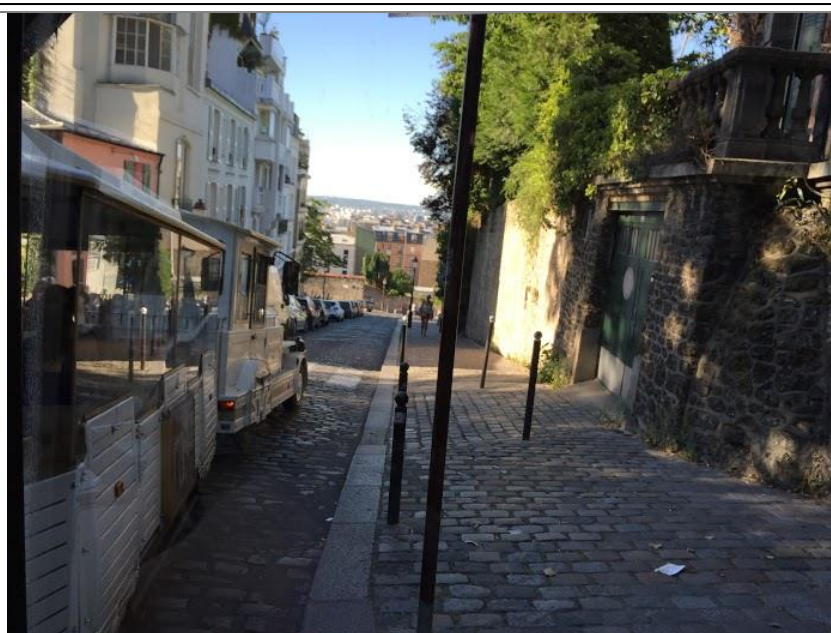


(モンマルトルにて：プチトランに乗車)

### (3) プチトラン (Petit train) の他分野との連携による活用

プチトラン (Petit train) は先頭車両が駆動部となっており、後部車両には駆動部がついておらず、1車両あたり5, 6名乗車できるような乗客用のものとなっていた。モンマルトルでは麓から丘を1時間程度で一周するコースであった。

実際に乗車してみると、想定以上に馬力があり、それなりの勾配のある坂道でもどんどん上っていくことに加え、細い道でも上手に走り抜けバスよりも小回りが利いていた。



(プチトランの車窓から撮影：このような道も気にせず進む)

また、上の写真にあるように、路面電車のように路線を引く必要がなく、バスと同様に通常の路面を走行することができる。これにより、日本国内にもまだ残っている路面電車と比較すると、路線分の初期投資が低く抑えられることは明らかである。さらに、乗車して感じたスピードも速すぎないため、景色を楽しみながら移動することに適している。逆に考えると、長距離の走行には向いていない。しかし、範囲を絞ることにより、循環して走行させることにおいては効果的な活用方法である。

今回乗車したものは観光用として活用されたものであった。もちろん観光分野において導入することも可能性があると感じたが、それとあわせ、観光客以外の住民（特に高齢者など車の運転ができない交通弱者）の移動手段としての活用や、食料品店がない地域に対する移動販売や、各種店舗への物資運送など、特に中山間地における課題の解決に向けて他分野との連携をすることができるのではないだろうか。これにより観光用として以上の価値を高めることができると考えられる。

例えば、由利高原鉄道で矢島駅に到着後、観光客の現地での交通手段としてレンタサイクルや併用してプチトランを整備する。まずはこの段階で、車で現地に直接移動するだけでない、新たな選択肢を提示することができる。また、乗車は観光客限定にせず、特に来訪者が少ない時間帯には居住地を走るルートを設定することで、地域に住む方の買い物時の足にもなるだろう。さらに、車両の一部を移動販売車として活用し、定期便を走らせることにより、買い物弱者の支援とすることもできると考えられる。

#### 4. まとめ

はじめに述べたように、由利本荘市には魅力的な資源が多くある。しかし、ただ短絡的に資源そのものを売り込むだけでは限界があると感じた。グリンデルワルトでの話や、プチトランの活用案のように、そこに住んでいる住民の暮らしとともに魅せていくことが新たな可能性ではないか。その資源のもとで育まれてきた暮らしの姿を改めて見直し、再評価するとともに、地域の暮らしをさらに充実させることにより、それがその地域としての魅力となっていくと考えられる。

そのためには、まずは住民をはじめとした関係者同士の対話の場を設け、継続的な運営をしていくことが重要である。これが継続されていくと、住民でなくともいわゆるファンと呼ばれるような関係者人口の増加につながり、さらに新たな発想、創発が生まれてくるだろう。観光資源を外部に直接消費してもらう形（第1カーブ）から、ニーズを把握して魅せ方などを工夫してきた形（第2カーブ）を経て、多くの関係者が楽しく満足しながら由利本荘の在り方を考えていく形（第3カーブ）を目指したい。このために、現在様々な事業が個々で動き、個別最適を目指している状況を改善し、分野横断的に考え、動くことのできる組織や人をつくることが重要であろう。

実際に現地に見に行き、暮らしを体験することで、これらのことに改めて気づくことができた。

## 5. おわりに

本調査においては、由利本荘市の雰囲気と類似する土地の暮らしを見て視野を広げるといふ漠然としたテーマではあったが、選定地における滞在から当初の目的を達成することができた。由利本荘市の風景がスイスに似ているということは考えたこともなかったが、実際に行ってみると確かに共通点を見つけることができた。これも、他地域の視点、意見がなければこれを感じることはできなかったであろう。やはり限られた地域内だけでは、その魅力にも気づくことは難しい。改めて外部との交流の重要性に気づくことができた。

今回は海外において視野を広げることができたが、日本国内にもまだまだ見ぬ地は広がっている。この考えを忘れずに由利本荘市の活性化に向けて尽力していきたい。

最後に、今回の調査研究を実施させていただいた地域活性化センターと、自分たちの力のみで臨み体験してくることにに対してアドバイスをさせていただいた前常務理事の傍土銑太氏、そして同じものを見、それぞれが感じた多様な意見を交換してくれた同行メンバーに感謝し、本報告書の結びとさせていただきたい。