

第3回北方地域社会フォーラム実施報告

Report on the 3rd Northern Regional Community(RINC) Forum

梶谷 崇* 木村 尚仁** 濱谷 雅弘* 碓山 恵子*

塚越 久美子*** 谷口 尚弘† 坂井 俊文* 道尾 淳子††

Takashi Kajiya, Naohito Kimura, Masahiro Hamaya, Keiko Ikariyama
Kumiko Tsukagoshi, Naohiro Taniguchi, Toshifumi Sakai and Junko Michio

概要

北海道科学大学北方地域社会研究所(RINC)では、2017年12月15日(金)北海道科学大学を会場に、「第3回北方地域社会フォーラム テーマ『地域資源を活用した地域活性化への道筋ー第三セクター鉄道の展開ー』」を実施した。本稿はその実施報告である。本稿では、フォーラムの概要および基調講演やパネルディスカッションにおける講演内容や報告内容を要約・紹介する。またそれらの講演・報告およびその後行われたディスカッションを通して得られた知見をまとめ、考察を加える。今回のフォーラムは第三セクター鉄道の地域活性化における役割に焦点を当てるものであり、地域資源としての鉄道を多角的に捉える視点を得ることができた。最後にアンケートで寄せられた意見等を報告し、今回のフォーラムの意義や今後の課題、指針についてまとめる。

1. はじめに

北方地域社会研究所(RINC)では、平成27年4月の研究所開設以来、研究所主催のフォーラムを毎年実施しており平成29年度で第3回目を数える(平成27年度および平成28年度は「地域社会創生フォーラム」として実施していたが、平成29年4月に研究所名が北方地域社会研究所と改まったことに伴い、フォーラム名も「北方地域社会フォーラム」とした)。

このフォーラムの実施主旨は、以下の2点である。

- 1 本研究所の研究計画や成果を学内外の関係者、関係団体に広く認知してもらうと同時に、今後の活動への協力や協働を促す。
- 2 基調講演やシンポジウムなどを通じ、地域における研究所の役割や連携のあり方について参加者と議論し、理解やコンセンサスを得、関係者間の交流を深める。

フォーラムを通して研究所の研究成果の発表・広報をしつつ、毎回研究課題に関連の深いテーマを取

り上げて、研究所員および学外の有識者、地域住民の方々と共に学び、考える場として本フォーラムを実施している。例年、研究所の研究成果紹介の後、学外講師の基調講演を行い、その後研究所員やゲストを交えパネルディスカッションを行なっている。

本稿は、平成29年に実施した第3回フォーラムの概要および講演・シンポジウムの実施結果について報告するものである。

2. フォーラム概要

第3回フォーラムの概要は以下のとおりである。

(1)実施日時・プログラム

日時 平成29年12月15日(金) 16:20-19:00

会場 北海道科学大学 A106 教室

主催 北海道科学大学、北海道科学大学北方地域社会研究所

後援 道南いさりび鉄道(株)、山形鉄道(株)

プログラム

16:20 開会の辞

* 北海道科学大学未来デザイン学部人間社会学科、北方地域社会研究所

** 北海道科学大学工学部電気電子工学科、北方地域社会研究所

*** 北海道科学大学全学共通教育部、北方地域社会研究所

† 北海道科学大学工学部建築学科、北方地域社会研究所

†† 北海道科学大学未来デザイン学部メディアデザイン学科、北方地域社会研究所

- 16:25-16:35 研究活動紹介（木村研究所長）
 16:35-17:35 基調講演 講師 永山茂氏（北海道オプショナルツアーズ（株）取締役経営企画部長）
 17:45-19:00 パネルディスカッション「鉄道が切り開く地域活性化の可能性」

<パネリスト>

永山茂氏（前出）
 渡辺一史氏（ノンフィクションライター・『北の無人駅から』著者）
 勝又康郎氏（道南いさりび鉄道（株）経営企画専任部長）
 中井晃氏（山形鉄道（株）代表取締役社長）
 小幡知之氏（山形工科短期大学学校長・（特）長井まちづくり NPO センター代表理事）
 塚越久美子氏（北海道科学大学教授・北方地域社会研究所）

19:00 閉会の辞

図1 フォーラムポスター

(2) テーマ

第3回フォーラムでは、平成28年度より新たに研究課題として取り組んできた道南地域の地域活

性化に関する研究に関連し、道南いさりび鉄道および第三セクター鉄道をテーマの中心に据え、テーマを「地域資源を活用した地域活性化への道筋—第三セクター鉄道の展開—」とした。

フォーラム企画書におけるテーマ趣旨は以下の通りである。

地方において過疎に関する取り組みが行われている中で地域活性化は大きな課題となっています。様々な地域資源があるところですが、地域における鉄道は、歴史的背景を持つ生活の大きな要となっています。今後の交通網としての役割はもちろんですが、歴史的背景を持つ鉄道を含めた地域資源の有効活用によって地域活性化が期待されるところです。

今回のフォーラムでは、作家および道内外の第三セクター鉄道関係の有識者をお招きし、先進事例に学びつつ、地域の資産であり地域資源である鉄道を活用した地域活性化の課題と可能性について議論を深めます。

地方ローカル線の存廃問題がこの数年大きな話題となっているが、その一方で JR から切り離された路線が第三セクター鉄道として地道な努力を重ねているケースが見られる。北海道新幹線開業と同時に JR 北海道から切り離された旧江差線を引きついで道南いさりび鉄道もその代表的な事例である。今回のフォーラムでは、まさにその現場でさまざまな先駆的な取り組みに取り組んでこられた方々を交えて意見を交換する中で、ローカル鉄道が地域社会の活性化に対して持つ可能性について検討することを目途として企画した。

3. 基調講演

基調講演は北海道オプショナルツアーズ（株）取締役永山茂氏に「鉄道を基軸にした地方創生～観光列車『ながまれ海峡号』の現場から～」という題目でお話いただいた（図2）。

永山氏は上記の役職の他に、（株）日本旅行北海道新規事業室長および地方創生推進室長を兼務し、加えて北海道鉄道観光資源研究会代表としても活動しており、道内の鉄道観光に関して幅広い見識と実績を有している。また道南いさりび鉄道は2016年度「鉄旅 of the year」においてグランプリを受賞しているが、そのツアー『観光列車「ながまれ海峡

号』に乘ろう』の企画者である。以下、講演内容を要約する。



図2 基調講演の様子

地方創生を推進する際「しごとの創出」などに注目が集まるが、それと並び、「人の流れの創出」も重要な点である。人の流れは交流人口の増加、観光の振興と直結するが、その中で鉄道が果たす役割とは何か。

道南いさりび鉄道は2016年度「鉄旅 of the year」グランプリに輝いたが、その前に永山氏が企画した「廃線探訪」が鉄旅 of the year 2013でルーキー賞を受賞している。「廃線探訪」では定山溪鉄道と夕張大夕張鉄道の廃線跡を観光バスを利用して回った。これが予想以上の反響で新聞等のメディアでも取り上げられ大変な人気を呼んだ。そこで、企画次第で廃線ですら観光資源となることに気づいた。そしてまたコーディネーターやガイド、すなわち企画する側もお客さんと一緒になって楽しむことが重要であることを発見した。

その後道南いさりび鉄道の観光列車企画を担当することになり、あらためて地域の魅力を沿線住民とともに検討した。地元では道南いさりび鉄道応援隊が結成され、全面的な協力が得られた。全国的に有名な豪華観光列車に車両では勝てないが、そのぶん、おもてなしで負けない工夫、道南でなければできない工夫を検討した。結果、沿線3市町の新鮮な魚介類を用いた食事を沿線住民の手でホームで調理して提供したり、地元高校生や専門学校生が企画したスイーツを提供、さらには駅ごとに地元住民が盛り上げる演出をしたりすることで大変な好評を得ることができた。もともと大観光地函館を結び、函館湾やいさりびの浮かび上がる夜景や歴史など

の観光資源に恵まれた鉄道であったこともあり、それに地域住民の参加があったことが『観光列車「ながまれ海峡号」に乘ろう』の成功につながった。

地域住民の参加、おもてなしが鉄道観光の好影響を与えている事例は全国にいくつもある。たとえば千葉県いすみ鉄道は沿線住民と連携しながら沿線の観光開発に力を注いでいる。いすみ鉄道では乗客だけを客とみなすのではなく、車で移動する撮り鉄もまた、地域を訪れる観光客として歓迎する。道内では、道北の音威子府村や幌延町、白糠町なども地域住民が協力して鉄道利用者に対するおもてなしに取り組んでいる。

最後に鉄道観光と地方創生の関係についてまとめるならば次のようになる。

- ①鉄道（駅や列車などの）施設を舞台とみなすことが成功の秘訣である。演者は地元住民、観客は観光客である。そして演出家（シナリオ作家）の存在が不可欠である。
- ②地元住民、協力者に対してよこびやりがいを提供すること。単なるボランティアとして協力を求めるのではなく、経済活動なのであり、事業者との連携は必須である。
- ③広域な市町村の連携が必須である。線路は繋がっているである、旅人に行政区域は関係ない。

4. パネルディスカッション

基調講演に続いて、永山氏を含め6名が登壇しパネルディスカッションを行なった。司会進行は本研究所の塚越久美子教授である。

最初に永山氏以外の登壇者がそれぞれ10分程度の話提供を行った。以下順にその報告内容を簡略にまとめる。

勝又康郎氏は道南いさりび鉄道（株）経営企画専任部長として、同鉄道のユニークな取り組みを先頭にたって推進して来た人物である。報告では同鉄道とそれを取り巻く現状に関する報告ののち、地域に愛される鉄道であるために重要な要素として地域住民と鉄道との“精神的距離感”をあげて説明した。

大半の人は鉄道を毎日利用するのは高校の3年間くらいであり、その後は進学などで他地域へ移転し故郷の列車を利用する機会はなくなる。そこで若い世代に鉄道に多く触れてもらい、鉄道との“精神的距離感”を縮めてもらうことで、将来故郷の鉄道を陰で支えてくれる人材へと期待できるのではないか。それに向けて行っている取り組みとして、

沿線小学校の授業への参画や、沿線の高校の新聞部の部活動の場として駅掲示板を貸し出すなどが挙げられる。現在いさりび鉄道では、地元の小中高校生を対象とした連携事業に力を入れている。

中井晃氏は山形鉄道（株）代表取締役社長として同社の経営に携わってきた。山形鉄道の沿革や現状、課題についての報告ののち、観光客誘致に向けたユニークな取り組みについて報告があった。

山形鉄道は映画『SWING GIRLS』（2004 年公開）のロケ地となったことから聖地ツアーとして注目を集める。ラッピング列車を作成するなどして全国からの観光客利用も増加した。ロケ地や撮影秘話などを現地方言でガイドしたことをきっかけに、沿線の風景や施設への方言ガイドを開始した。他に同社はさまざまなイベント列車の運行で知られている。中でも運行中の列車内でプロレスを行うプロレス列車は全国から注目を浴びた。このようなユニークな取り組みを次々に行う背景には、同社が上下分離方式を導入していることが関係している。他の三セク鉄道のように自治体からの補助によって財政面を補うのではなく、線路等の施設は自治体が 100% 負担する反面、山形鉄道は運賃収入と営業収入によって完全黒字化を目指している。最後に山形鉄道の目指すこととして、「会社が儲かるのではなく、地域経済に貢献できる活動」と「鉄道利用客があと一箇所沿線の観光地を回るような仕掛け」が挙げられた。

小幡知之氏は山形工科短期大学学校長を務めるかたわら、(特)長井まちづくり NPO センター代表理事として地域活性化に尽力されており、山形鉄道の取り組みにも多く関与している。小幡氏からは駅舎の文化財としての価値について報告があった。

北海道も含め全国には建造後 50 年以上も経過した古い駅舎が残されている。そういった古い駅舎は地方ローカル路線にこそ多く残されている。山形鉄道に残される歴史ある駅舎もそれぞれ日本の木造建築史を考える上で価値があるものが多く存在している。わたらせ渓谷鐵道や天竜浜名湖鐵道のように駅舎を文化財として登録している鉄道会社も存在している一方で、多くの歴史的駅舎は文化財登録をされず、したがって老朽化すれば建て替えられることになる。駅舎もまた文化的な遺産であることを広く認識し、日本もしくは地域の文化財として保存・利用していくことが鉄道が地域の文化資産として有効活用されていくことにつながるのではないかと。

渡辺一史氏はノンフィクションライターである。

代表作『北の無人駅から』（北海道新聞社、2011 年、サントリー学芸賞受賞）では、道内の無人駅の取材を通して北海道の地域が抱える問題を浮き彫りにする快作として高い評価を受けている。

取材した室蘭本線小幌駅は日本一の秘境駅として名高い。周囲に民家も道路もない小幌駅の一日平均乗車人員は従来ほぼ 0 人であった。その駅の取材を通してその駅がそこに存在する理由や歴史を知り、地元住民が何もないと思っていた地域にも歴史と文化が存在していることを発見する。また秘境駅として知名度が上がるにつれ観光客が訪れるようになり地域住民の意識の変革にもつながった。また、その一方で 2016 年（平成 28 年）に廃駅となった増毛駅は、廃線・廃駅後むしろ駅舎を増改築しており、今後バスターミナルやコミュニティスペースとして活用する計画がある。そして 1981 年（昭和 56 年）に公開された映画『駅 STATION』の舞台が増毛駅限界であったことから、廃駅を生かしたまちづくりにつなげようという動きもある。その他にも減便によって日本一早い最終列車の始発駅として有名となった札沼線新十津川駅と地域住民のハンディキャップを逆手に取った取り組みの事例もある。鉄道と駅の利用が減り、廃止への追い込まれていく中から、住民が改めて地域の魅力に気づき始めるという動きもあるのである。

5. まとめにかえて

以上の報告を踏まえ、その後パネリスト間で意見の交換が行われた。個々の議論をここであげることはしないが、総じて地域資源として鉄道を捉えた場合に、乗降客数の寡多や事業体の経営収支上の持続可能性のみに着目する視点にとどまらず、地域経済全体を見たときの鉄道資源の価値をいかに評価し、高めるかという問題が提起されていたと言える。それは鉄道の維持や存続を情緒的・文化的な問題の視点のみから訴えるのではなく、かつ経済的・経営的な問題すなわち鉄道の収支の問題（すなわち単独での維持の可否）にとどまらず、鉄道が地域経済やコミュニティの活性化にどのような効果があるのか、その可能性まで踏み込んで考える必要性を訴えるものであったと言える。

鉄道の存続をノスタルジックな情緒や、限られた利用者の権利の擁護に走るばかりにその経済上、経営上の合理性を思考の埒外へ追いやった議論に終始することを戒めるものであり、またその逆もしか

りである。山形鉄道が地域の経済活性化を視野に入れつつ、かつ単独での営業黒字化を目指す姿勢はそれを示している。また永山氏や渡辺氏の指摘の通り、廃線や廃駅ですら観光資源としてしまうような鉄道文化の奥深さ（ある意味したたかさ）は、乗降客数、輸送人員の数値と、そこから得られる鉄道会社の営業利益のみでその鉄道の価値を推し量ることの視野の狭さを暗に示しているといえるだろう。今回のフォーラムを通じて、地域社会、地域文化における鉄道の存在価値およびその価値をいかに理解して活用するか、継承するか、多くの点を学び得たと思う。

6. アンケート結果

フォーラム参加者に対するアンケート結果のまとめを図3に示す。来場者数はおよそ50名程度。8割超が男性であり、半数近くが60代以上の年齢層であった。20代の参加者はその大半が本学学生である。

自由記述欄におけるコメントを参照すると、概ね「大変考えさせられた」「勉強になった」「共感できた」といった好意的なものが多く寄せられた。

また、「廃線すら資源になるという考え方はたしかにそうだと感じた。」「豪華で派手でなくても、本当に心のこもった「おもてなし」で頑張る地域を応援したい」「鉄道を単なる交通手段としてではなく、他にも意味のあるものだと捉えたい」といった意見も散見され、4節で指摘したとおり、三セク鉄道をはじめとして地方ローカル路線の存在意義について、多角的な視点をこのフォーラムを通じて共有できたのではないだろうか。

公開講座アンケート集計結果

タイトル	北方地域社会フォーラム	受講者数	51名
日付	平成29年12月15日(金)	アンケート	34件
		回収率	66.7%

1. 次の事項について、差し障りのない範囲でご記入ください。

①性別

男	女
28	6
82.4%	17.6%

②年齢

20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	その他
9	0	6	2	6	10	1	0
26.5%	0.0%	17.6%	5.9%	17.6%	29.4%	2.9%	0.0%

③職業

学生(8名)、無職(7名)、会社員(2名)、会社役員(2名)、公務員(2名)、主婦(2名)、運輸業、建設コンサルタント、コーディネーター(産学官連携)、団体職員、年金生活、ライター、未回答(5名)

④住まいの地域

市内	市外
29	5
85.3%	14.7%

市内: 手稲区(17名)、北区(2名)、白石区(2名)、中央区(2名)、豊平区(2名)、南区(2名)、西区(2名)
市外: 石狩市、岩見沢市、江別市、小樽市、苫小牧市

2. これまで今回のようなフォーラムに参加したことがありますか。

ある	ない
17	17
50.0%	50.0%

参加回数: 1回、2回(2名)、3回(3名)、5回(2名)、7回、数回、数十回(2名)、多数(2名)

3. これまで北海道科学大学主催のフォーラムへ参加したことがありますか。

ある	ない	未回答
14	19	1
41.2%	55.9%	2.9%

参加回数: 1回(5名)、3回、5回(2名)、6回、10回、11回

4. このフォーラムをどのように知りましたか(複数回答可)。

チラシ	メールマガジン	掲示ポスター	ホームページ
6	1	2	0
17.6%	2.9%	5.9%	0.0%
友人・知人	大学の案内	その他	未回答
7	13	10	0
20.6%	38.2%	29.4%	0.0%

※その他: 町内会回覧(5名)、教員からの紹介(3名)、授業(2名)、TOMネット

図3 アンケート結果