

特集

ウィズコロナの 沿線観光振興と 鉄道利用促進

「地域の公共交通を守り、観光振興に活かす取り組み」

モータリゼーションの進展や人口減少・少子高齢化によって地方の鉄道は輸送人員が減少し、多くの鉄道や地域が交流人口の拡大を目的にイベント企画や観光列車など観光客を対象とした施策に活路を求め、成功を収めたものも多い。しかし、それらは人の集積や交流を基本とするものであり、コロナ禍の社会ではこれほどとは異なる常識や価値観が求められている。地方の鉄道はどのような形で持続していくのか。今号では、観光の側面から各事業者の意識や取り組みを紹介する。

聞き手・文
作家／エッセイスト

茶木 環

Tamaki CHAKI

報道キャスター、出版社勤務を経て、執筆活動に入る。東京都事業評価委員、日本鉄道賞選考委員、『土木施工』編集委員などの社会貢献活動や各種取材を通じて、国土やインフラを考え、さまざまな視点から執筆活動が続ける。2020年より（一社）計画・交通研究会 理事・広報委員長。

撮影●織本知之

写真提供●岡山電気軌道株式会社・島原鉄道株式会社・弘南鉄道株式会社

TOP INTERVIEW.1

ウィズコロナ、アフターコロナの社会で 地域と公共交通を 持続する

岡山電気軌道の小嶋光信代表取締役社長は、地域公共交通総合研究所理事長を務め、和歌山電鐵貴志川線など全国の鉄道をはじめとした公共交通の再生を手掛けながら、日本の地方交通が抱える課題に取り組んできた。公設民営方式の交通事業を提唱するなど、持続する地域と地方交通のあり方を問い続けている。その中で利用促進の一環として「乗って楽しい電車（乗り物）」を走らせ、観光需要を創出している。岡山電気軌道（岡電）で実施している事例などから、地域の公共交通の現状や、ウィズコロナ、アフターコロナの地域と公共交通について伺った。

地方の公共交通問題が10年進む

——小嶋社長は地方の公共交通の再生を手掛けてこられたが、今、コロナ禍で地方の鉄軌道はどのような状況か、どういう方向に活路を見出すべきか、お話を伺っていただきたいと思います。まず両備グループの拠点である岡山市の状況はいかがでしょう。

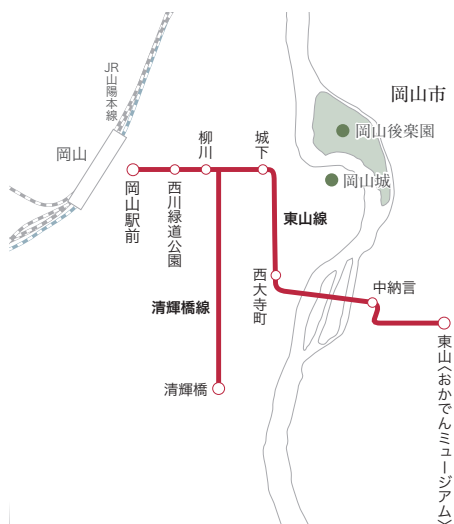
小嶋 最初の緊急事態宣言が出された

2020年の春頃はすごい勢いでまちの移動が消滅していきました。5月の緊急事態宣言解除から約半年経って、

11月になっても、路面電車・バスの輸送人員は前年比でまだ3割ほど戻っていない状態です。この3割という数字は大きな意味を持っています。住民がまちの中心部で移動しなくなったこと、インバウンドが日本を訪問しなくなったこと、国内在住の方の観光利用

がなくなったことが理由で、ここから数値を上げていくのは大変なことになると思います。

私たちが2000年から20年かけてやってきたことは、地域づくりの観点から地域の公共交通を救うことです。2001年、2002年の規制緩和以来、全国の地域公共交通を担っている路線バスや鉄軌道会社の70%以上が赤字経営に陥りました。



岡山電気軌道株式会社 代表取締役社長
両備グループ 代表 兼 CEO
一般財団法人 地域公共交通総合研究所 理事長

小嶋光信
Mitsunobu KOJIMA

利用促進を考える中では、特に鉄軌道は移動だけを目的にするのでは成り立たない。「楽しそうだから乗る」「乗りたいから乗る」というように鉄軌道利用を手段から目的に変えていかなければならない。和歌山電鐵貴志川線の再生の一環で行った猫のたま駅長やた



岡山市民にとって中心市街地におけるもっとも身近な公共交通機関であり、観光の回遊性を支える路面電車



岡電のカラフルで楽しい路面電車。左から「おかでんチャギントン電車」「MOMO」「KURO」

ま電車などの取り組みはまさにそうでした。今の状況を見ると、生活交通よりも観光交通の落ち込みが激しい。新たなものを掘り起こすために何かをやらなければこの3割の部分は戻せない。このままいくと、ベースがどんどん落ちていってしまうだけです。ま

た、生活交通としても、リモートワークや自転車利用など通勤形態の変化は大きく影響してきます。ウィズコロナ、アフターコロナの交通をどうするかたちでつくっていくかは、鉄軌道も含めた私たち公共交通の経営者が直面する大きな命題ですね。

——都会より進行が早い少子高齢化や人口減少などの社会の変化に地方の公共交通がどう対応していくかは従来からの課題でしたが、もっと先に訪れると思っていたことがコロナ禍によっていきなり目前に迫った状態です。危機はトレンドを加速させると言いますが、いかがお考えですか。

小嶋 少子高齢化などによる利用者の減少は地方の公共交通にとっての一番の問題ですが、残念ながらコロナ禍で状況が一気に10年先に進んだと思います。こういう時に次の段階に進むには通常の経営では、まずコストを合わせていくのですが、装置産業である鉄軌道ではそれができないところが苦しいんです。

地域公共交通総合研究所では地方の公共交通事業者へ10〜11月に緊急アンケート調査を行い、124社から回答をいただきました。その結果は惨憺たるもので、コロナ禍で約9割の企業が30〜90%も輸送人員と売り上げを落としています。9月までに事業者の1割以上が債務超過に陥り、約4割が長年積み立てた剰余金を半分以下に減らし、この状況が2021年度末まで続

けば5割の企業が事業継続できない可能性を示唆しています。このため約9割の企業が国の支援を求め、約8割の企業が災禍に対して国・自治体・企業が3分の1ずつ負担することを求めています。この結果は2020年11月25日に発表し、赤羽国土交通大臣にも提言させていただきました。事業者たちの切迫した状況をご理解いただけて、12月15日に国土交通省が来年度の予算編成の概算要求で、コロナ関連では「危機に瀕する地域公共交通の持続可能な運行確保に向けた支援」を一番目に挙げてくださったんですね。ようやく早急な支援を必要とする危機的状況が国に伝わってきたと思っています。

コロナ禍で落ちてしまったベースを民間の交通事業者だけの努力で合わせようというのはほぼ不可能です。私がかこれまで主張してきたヨーロッパ型の公設民営（鉄道では公有民営方式）公共が起債や交付金等により資金調達し、施設の建設、運営業務を包括的に民間事業者に委託する方式）が認められるようになりましたが、これが加速すると思いますね。それでコストと収入の乖離を縮減しないと地方鉄道は約4割が破綻に追い込まれてしまいます。

——「地方鉄道はもっと努力すれば経営改善できるのではないか」というような声もありますが、実態はもうその段階ではないということですね。

小嶋 残念ながらまだ日本では「地方の公共交通は民間で経営するもの」と

特集：ウィズコロナの沿線観光振興と鉄道利用促進

【地域の公共交通を守り、観光振興に活かす取り組み】

いう意識でいる。それが定着する中で、地方の交通事業者は頑張っているわけです。しかし、世界の先進国で地方の公共交通も含めて民間に任せている国はない。ですから私たちは和歌山電鐵貴志川線の再生では公設民営のようなスキームを使用して5億円の赤字を8200万円まで縮め、10年間で4000万円ほど残しましたが、それが精一杯で自立には至らなかった。けれども日本の地方鉄道の赤字は構造的な問題であることを証明してみせたことで、国も公有民営を認めてくれるようになりました。その後も鉄道やバス、フェリーを再生しましたが、どのモードも基本的にここまですが限度です。どういうかたちでサステナブルに地方の公共交通を残すことができるか、実はこの10年で試されてきたのだと思います。

真に理解してもらうにはあと10年かかると思うところ、コロナ禍に見舞われ、率直に言って万事休すといった状態です。国も社会も「経営努力でなんとかする」と思われたら、地方の鉄道もバスも半分以上失ってしまう可能性が強いでしょう。

事業者救済は利用者利益につながる

——そうすると、地方では自由に移動する生活を喪失してしまう人たちが出てきてしまいます。

小嶋 ええ、地方の移動はマイカー

がメインですので、公共交通は免許を持たない人を中心としたマイノリティー、交通弱者のための乗り物となっています。フランスやドイツをはじめとするヨーロッパ社会はこの交通のマイノリティーの方々の生活を守る施策がしっかりしている。人間には移動の権利があり、交通機関は人間が生きていくために必要なものであるという考えに基づいています。

それと地方の危機としては、人口減少率以上に公共交通の利用者が減っているんですね。これはどういうことかというと、高校までは公共交通を使って通学していた人が高校を卒業するとほとんどの人が東京などの大都市に出て行って戻ってこない。そういう社会構造上の問題は地方交通にとって大きな弊害となります。

——持続的な地方の公共交通をつくるためにどのような方向性の施策が重要とお考えですか。

小嶋 私は地方の公共交通を残すために必要な三原則を挙げています。まず、現在の法律は「利用者の利益の保護および利便の増進等」を目的としています。競争原理に立ったもので、競争に負けるような事業者は倒れてしまう。それを補助するために、私も関わって地域公共交通活性化法や交通政策基本法をつくりました。「健全な事業者」の維持が図られず、そもそも交通の供給がなくなってしまうば利用者の利益も利便も損なわれる結果となる

のです。

これまでは利用者の利益とは運賃の安さや運行頻度の高さでした。しかし今の地方では、輸送手段を持つ交通事業者がその地域に存在するかどうか。事業者が健全に経営できる体制につくり変えなければ利用者の利益につながらないのです。公共交通事業者による孤軍奮闘ではなく、国・自治体・市民とも一体になってインフラである交通を支えなくてはならない。

二番目は交通目的税をつくること。現在のようない地方自治体が赤字を補填して公共交通を維持する方法では現在はいいいのですが、近い将来的にはもちこたえられなくなると思います。ではどうしたらいいのか。ヨーロッパのように環境税もしくは普政権が唱える炭素税が必要になります。

自動車の分野では、今までは道路をつくるために課税していましたが、今度は交通を維持するための原資をそこに求める。炭素をより多く発生するマイ

カーから公共交通に利用を替えるような社会をつくっていくかないといけない。マイカーの方が安くて便利なのは皆が認識していますから、タックスプライシングをして、ある程度平準化する必要があ

る。先進国の一員としては「社会のために公共交通を使う」という意識を持つべきだと考えています。

三つ目は、公共交通利用を国が改めて呼び掛けること。私は「乗って残そう公共交通国民運動」と言っていますが、コロナ禍で「不特定多数が利用する公共交通の空間では感染するかもしれない」という風評が残念ながら生まれています。公共交通がクラスターとなったことはないし、事業者が一所懸命、感染症対策を行いながらも地域の足を守っている中でこうした風評が広がることは社会の全くの損失だと思いますね。

——やはり利用者側の公共交通への理解を進めて、公共交通は皆で守っていくものという意識を共有していかなければなりません。

小嶋 基本的に考えておかなければならないのは、今までの経済というのは



2016年12月にオープンした「おかでんミュージアム」。MOMOの貴重な模型展示やDVD放映が楽しめるシアタールーム、ブレイルームなどがある



記者会見で「じもツア-」について解説する小嶋社長

で、リアルの大事さも実感されています。観光はリアルの素晴らしいさを体験する機会でもありますが、岡山電気軌道の主な観光誘客の取り組みをお話しいただけますか。

小嶋 岡山電気軌道は岡山市中心部に軌道を持ち、東山線（岡山駅前―東山（おかでんミュージアム）間・3km）と清輝橋線（柳川―清輝橋間・1・7km）、二つの路線があります。路面電車の車両には、超低床車両「MOMO」のほか、和歌山電鐵で大人気となったたま電車長をモチーフにデザインした「たま電車」や、岡山で1969年より運行している最古の電車を岡山城（烏城）の「烏の濡れ羽色」の外観に変え、木を生かしてレトロ感のある内装にリニューアルした「KURO」などさまざまなものがあります。ロケーションシステムでも案内をしていますので、観光客の方もいつ、どこからこうした車両に乗車できるかがわかります。

か。公共交通においては、民間企業がコストを削減できる公設民営・公有民営というやり方で対応できると思っています。行政がしっかりと基盤を支えてくれて、民間の交通事業者は経営に専念して努力する。そうすれば今後は民間の知恵がもつと出てくると思いますね。

住民が地元を誇りを持つ地域に

――コロナ禍でリモート化が進む一方

KUROなどのデザインは岡山市出身のデザイナーである水戸岡鋭治さんに協力いただいています。

路面電車以外にも楽しい乗り物はあります。路線バスでは耳のついた「たまバス」、タクシーでは「チャギントンタクシー」のほかに、岡山名産の黄ニラのオブジェが載った「黄ニラタクシー」などが岡山のまちを走り、楽しい風景をつくり出しています。私どもが路面電車もバスもタクシーもフェリーもやっているからトータルにつくれるんですね。このようなまちは世界でも岡山だけでしょう。市民や観光客が楽しんで乗車する、そして市民が「誇りあるわがまち」にしていかなければならないと考えています。

――両備グループが実施されている「じもツア-」とはどのようなプロジェクトですか。

小嶋 これはニューノーマルに対応した時代に向けて2020年7月に立ち上げた観光事業なんです。コロナ禍で地域の観光や商業など全ての産業が大打撃を受けている中で、地元で元気に活動を取り戻すため、自分たちで掘り起こした地元の良さをアピールして盛り上げるプロジェクトで、約30の自治体に参加しています。現在は18地区、30企画が完成しています。地元の人はあまりにも自分の地域のことを知らないんですよ。コロナ禍は地方で暮らす人々が地元を見直す好機だと思って立ち上げました。本当の地域活性化に

は、暮らす人たちが誇りを持ち、地域が尊厳を持って自立できることが重要だと思っていますね。

――コロナ禍の今、何をすべきかが重要ということですね。

小嶋 海外の先進国の中では、アメリカで自粛に入った瞬間に国が日本円にして2兆6千億円という予算を地域公共交通のために用意しましたね。アメリカのような自動車社会でさえ、この災害で公共交通が陥るであろう困難を先読みして、地域公共交通維持のためにそこまでやっていただけです。

日本では今後のためにきちんとした地方交通のあり方をここでキャッチアップしていただきたい。そうしないと、次の時代に「健全な地方の生活交通」を残すことができないと思います。ウィズコロナ、アフターコロナの社会では昨日の「明日」は戻ってきません。未知の社会の中で「明日」にも地方に公共交通が存続できる努力を国や自治体、事業者、国民が一体となっていく必要性が一層、増していることを認識いただきたいと思います。



カラフルで楽しい 路面電車が走る観光のまち

岡山市には「おかでんチャギントン電車」や「たま電車」「KURO」超低床車両の「MOMO」などさまざまな路面電車の車両が走行し、まちの光景を構成する一要素となっている。また、JR岡山駅東口の駅前広場整備も予定されており、「路面電車のテーマパーク」を活かし、地域ならではの観光都市づくりを目指している。

公益社団法人
おかやま観光コンベンション協会
専務理事

西 正尚

Masanao NISHI



新幹線の駅を出ると路面電車にすぐ乗れる駅前広場を整備

観光都市づくりにおいてどのような移動のネットワークを構築していくかは非常に重要ですが、一方で交通機関がつくる景観も都市のグレードを上げるものだと思います。岡電さんの「おかでんチャギントン電車」や「KURO」「たま電車」など、楽しい車両がまちなかを走っている路面電車のテーマパークのような光景は他の都市にはない岡山市独自の光景であり誇りに思います。路面電車がまちを魅力的にする一つのアイテムとなっており、車両の写真を撮影する観光客の方も大勢いらっしゃいます。

岡山市では新幹線の停車駅であるJR岡山駅東口の駅前広場の再整備を計画しており、2016年から「路面電車乗り入れを含めた岡山駅前広場のあり方検討会」を開いて駅前広場のあり方について協議を重ねてきました。私もそのメンバーの一員ですが、岡山後樂園をモチーフとしたデザインで整備することが決まりました。新幹線の改札口を出た瞬間から岡山市らしさを楽しんでいただき、旅気分を盛り上げてまちを周遊していただければと考えています。

その整備計画には、路面電車の乗り入れが計画されています。岡山駅の駅前であるにもかかわらず、これまで観光客にはわかりにくい場所にあった路面電車の停留所が、軌道を延伸して駅前広場に移動されます。新幹線の駅から出たらすぐ路面電車が見える。中心部の移動は路面電車でもバスでも選択できる。この駅前広場は観光都市・岡山市の顔ともなります。誰にとってもやさしく使いやすい、そして美しい駅前広場を整備したいと考えており、岡山市からは2022年度の完成を目指していると聞いています。



岡電の「たま電車」

コロナ禍だからこそ地元の新たな魅力を発掘したい

旅に出るには、あの空気を吸ってみたいとか、あれを食べてみたい、あの場所に行ってみてみたいといったことが大きな理由となります。そういう意味で、各地域は旅に誘うその地域ならではの魅力づくりをしていくべきだと思っています。これまでは大人数が大きな宿泊施設に宿泊するというのが旅の主流で、そういった形態はもちろんこれからも続いていくでしょう。しかしながらウィズコロナ、アフターコロナの時代には、少人数で小さな宿に宿泊しているような体験をする、今まで行かなかったところに足を延ばしてみる、食べた

ことのないものを食べてみるといったように旅の楽しみ方がもっと細分化されていくと考えられます。それゆえ地方都市においては、地元の新たな観光素材や魅力をいかに見つけ、ブラッシュアップし、上手に発信していくかが今後必要になってくると思います。

つい最近まで、地元の方々が岡山のまちを観光目的で歩かれることはあまり多くはありませんでした。しかしながらコロナ禍でマイクロツーリズムが唱えられるようになり、地元の方も地域の観光施設に足を運ばれるようになりました。「夏の灯源郷」という毎年8月に岡山城をライトアップするイベントにも今年度は地元の皆さまが大勢来られ、岡山城の魅力を改めて知っていただくことができました。地元の皆さまに岡山市の良さを再認識していただき、郷土に愛情と誇りをお持ちいただけることで、よりグレードアップした観光都市になると期待しています。

コロナ禍の厳しい中ではありますが、観光客の皆さんが移動を控えておられる今こそ、私たちはあらゆるネットワークを活用して地元岡山市の魅力を発信し、そしてコロナ禍収束後には、ぜひ皆さんに岡山市へお越しいただき、豊かな自然や歴史、新鮮なフルーツや海の幸等、その魅力を存分に味わっていただけるようにしたいと考えています。

私の知り合いのマレーシア人の家族は、日本を訪れるたびに毎回、岡山市に1週間ほど滞在し、そこから倉敷や高松、広島や鳥取、神戸に足を延ばします。彼らいわく「岡山市はアクセスがよく、交通渋滞も少なく心地よい滞在しやすいまち」だそうです。私は、岡山市はそうした魅力ある滞在型のまちになっていくべきと考えています。

また、MICE誘致にも非常に力を入れていますので、コンベンションや会議、ビジネスで来られた方々にも楽しんでいただけるまちにしていきたいと考えています。

観光都市づくりは関わっているすべての団体・事業体がWin-Winの関係を築けなければ長続きはしません。訪れる人、生活する



岡山城

る人が幸せになれるよう観光都市・岡山市を今一層発展させていきたいと考えています。

そのためには、路面電車を運営され、常に新たな発想で事業を展開される岡電さんの存在はなくてはならないと思っています。