



特集：「鉄道」という地域の力

[津軽鉄道と奥津軽地域の活性化]



TOP interview

次の80年へ—— 人とともに、 地域とともに。



日本最北の民営鉄道である津軽鉄道は、平成22年、開業80周年を迎えた。

一時は存続の危機にさらされながらも、自助努力を行い、一方で、自らの存在価値を地域に問い掛け、人々に協働を訴えた。鉄道の力は地域の力、地域と鉄道は同じ軌道上にある。

津軽鉄道の真摯な取り組みが共感を呼び起こし、鉄道支援による地域活性化への活動が広まっていく。

以来、奥津軽では、鉄道、地域、行政——三位一体の協働で、津軽鉄道を軸にした地域活性化の取り組みが進められている。

津軽鉄道株式会社 澤田長二郎代表取締役社長にお話を伺った。

津軽鉄道株式会社 代表取締役社長

澤田長二郎

Choniro SAWADA

文◎茶木 環／撮影◎織本知之



鉄道の再生が地域を活性化する

——最初に津軽鉄道の歴史からお話を聞かせてくださいませんか。

澤田 津軽鉄道は昭和3年に設立され、昭和5年11月に津軽五所川原駅から津軽中里駅まで全20・7kmの路線が開通しました。

五所川原とは「五つの川が集まったところ」という意味で、古くから産物の集積地として栄えてきた歴史を持っています。当時は、呉服などの商業中心地として賑わっていましたが、五所川原以北については開発が進んでおらず、夏は馬車、冬は馬そりが交通手段でした。そこで、津軽半島北部の開発と地域振興を目的に、津軽鉄道が敷設されたのです。

実はこのとき、津軽半島の産業・観光の振興を見据えて「津軽半島環状鉄道」という構想が持たれていました。しかし、地盤などの問題で建設費が予定を大きく上回ったことに加え、昭和恐慌などの影響もあり、断念せざるを得なくなったのです。その結果、津軽鉄道は津軽中里駅までの営業となり、以来、80余年の歴史を刻んでいます。

——乗客の推移はいかがでしょう。

澤田 乗客数のピークは昭和49年で、257万人弱の利用がありました。その後、徐々に減り始め、平成7年度には約90万人、20年度には30万140人にまで落ち込んでいます。

平成21年度は、「太宰治生誕100年祭」の開催や私どもの「奥津軽トレインアテンドメント」が乗務を開始したこともあって、32万1938人と前年比で7・3%増になりました。乗客数が増えたのは実に30数年ぶりでした。乗客の減少は、少子高齢化などの人口問題よりも、マイカーの普及が大きいと考えています。軽自動車複数台保有する家が増えていき、道路事情も良い。津軽鉄道の線路に並行して「こめ米ロード（五所川原広域農道）」が走っており、沿線住民の移動手段は、その大半がマイカーです。鉄道專業の私にとつては非常に厳しい環境ですね。

平成22年12月に開業した青森新幹線の効果もあって、23年は、津軽観光の目玉になっているストープ列車を中心に事前予約が増えていたのですが、東日本大震災の発生で、そのほとんどがキャンセルとなってしまいました。苦戦状態が続いています。

——澤田社長が故郷にお戻りになり、平成16年に津軽鉄道の社長に就任されたのは、どのような経緯だったのですか。

澤田 私は30年間の商社勤めで、長い間海外にいたものだから、国内の地方の事情を詳しく知りませんでした。

退職後、故郷の五所川原に戻ってきただけで呆然としました。かつてあんなにきらめていた街がすっかり様変わりしている。「ああ、これが地方の現実なんだ」と痛感しました。以前は、五所川原の

市内にはデパートが3軒あり、大勢の人で賑わい、本当に活気がありました。それが今では駅前通りもすっかり廃れてしまっている。これは何とかしなければと思っていたところにお話があり、津軽鉄道の社長をお受けしたのです。

——津軽鉄道の経営については、どのようなお考えをお持ちでしたか。

澤田 社長に就任して、そもそも鉄道とは何なのだろうかと考えたとき、私は、津軽鉄道は、その存在自体に大きな価値があると思いました。

津軽鉄道は地域のために敷設され、地域の経済や文化を支え、地域とともに長い歴史を重ねてきました。津軽鉄道の存在自体が「地域の社会資本」であり、「地域の歴史的・文化的な資産」なのです。

また、津軽平野を走る津軽鉄道は、津軽を代表する風景です。ストープ列車は全国区の知名度を誇っています

し、地吹雪の厳冬期に訪れる観光客も多い。津軽の文化や郷土芸能を伝える「立佞武多の館」や太宰治記念館「斜陽館」、「津軽三味線会館」などと同じように、鉄道も地域の観光資源の一つになり得ると確信していました。

鉄道を単に生活交通手段ととらえるなら、地域の状況から見ると、乗客数が急増するとは考えづらいでしょう。しかし、社会資本として維持する、あるいは歴史的・文化的資産としてなら、人を集め、生き残っていく道がある。そう考えたのです。

もともと厳しい経営状況だったところに、国からは緊急保全整備事業の実施が義務付けられて、津軽鉄道は存続の危機に直面していました。

私は自治体や地域の方々に問い掛けました。乗客が少ないという経済合理性だけで、80年もの歴史を持つ価値あるものが消えてしまうことが、地域に



沿線出身の作家、太宰治の作品から名付けられた「走れメロス号」

とって果たしていることなのか。地域自体が衰退している今、鉄道を活かすことが地域を活かすことにつながるのではないか——津軽鉄道の活性化と奥津軽地域の活性化は表裏一体であると訴えました。

私自身、この鉄道を維持していくことは、われわれも含めた地域の責務であると考えている。だから、地域の皆さまも一緒に考えていただきたい、そう願いました。

——それは、地域の方々も同じ思いだったのでしょうか。

澤田 当社の窮状をご理解いただくことが先決でした。鉄道とは「経営は苦しいだろうが、なくなることはない。あって当たり前なもの」というのが、地域の方々の認識でした。

ですから私が社長に就任してまず行ったのは、現状を包み隠さずオープンにすることでした。

昭和50年代に入ってから、乗客が減少し続け、徹底したコスト削減を行っても赤字になる、その悪循環に陥っているということ。国の方針が欠損補助から近代化補助へと切り替わり、平成9年で欠損補助が打ち切られた影響で、経営危機の状態に至っているということ。その状態にあって、国から緊急保全整備事業の実施が義務付けられ、平成16年から20年の間に実行しなければならぬ。当社の場合には総額4億円の事業規模で自社負担分が約

8000万円、それ以前の車両購入の負債も抱え、資金調達が極めて困難であるというのが当社の現実でした。

この時点での自治体の当社に対する姿勢は、否定的なものでした。赤字が慢性化している鉄道を存続させるとなると、どうしても論点が事業採算性に絞られてしまいます。

そこで、経営改善計画を策定して「津軽鉄道活性化協議会」に提出し、先ほど申し上げましたように、津軽鉄道を活かすことだけが目的ではなく、地域全体をどう盛り上げていくかを考えていきたいと訴えたのです。

——社内的には、どのような取り組みをされたのでしょうか。

澤田 経営改善計画は、増収と財務内容の見直し、経費削減の3点を中心に作成しました。収入が伸びれば一番いいのですが、それはお客さまという相手があつてのこと。まず社内的に自分たちでできることとして、社員一人ひとりの努力に大きくかわってくるのは、やはり徹底したコスト削減です。業務改善や冗費のカットなど、全社員で取り組みました。ただし、安全面については譲れない部分が多々ありますから、計画的な修繕や経済的な維持管理など、知恵を絞りました。

広がった地域の支援とこれから

——津軽鉄道の声を聞き、そうした努

力する姿を見て、地域の方々の支援が広がっていったのですね。

澤田 ええ。平成18年1月には、沿線にお住まいの方々が中心となって「津軽鉄道サポーターズクラブ」が結成され、さまざまな活動が広がっていきました。こうした地域の方々の力強い後押しがあつて、その年の11月、緊急保全整備事業に関する補助金交付の最終合意がまとまったのです。

国からの補助実現の要件として、青森県、沿線自治体の五所川原市、中泊町が厳しい財政の中で支援してくださったことは、本当にありがたいことだと思つています。緊急保全整備事業も、平成19年度と20年度の2カ年工事で、無事、終わることができました。

——緊急保全整備事業の実施で危機を乗り越え、津軽鉄道と地域の取り組みはますます活発になっていきます。

澤田 誤解を恐れずに言えば、緊急保全整備事業の実施は、われわれが目指すところの前提条件です。廃線の危機を乗り越え、津軽鉄道をどう元気にしていくのか、地域をどう活性化していくのか——津軽鉄道を軸とした地域活性化の取り組みが本格的に始まったところからです。

津軽鉄道サポーターズクラブとは結成以来、定期的に会議の場を持ち、連携してイベントを企画、実施しています。ほかに、津軽鉄道の駅や車内で地元食材や手づくりの料理を販売して

くださる地元のご婦人方の「津鉄応援直売会」、本社1階でコミュニティカフェを運営する「企業組合でる・そーれ」、8月の立佞武多祭りの期間中に「真夏のストロベリー列車」を運行する「のれ！それ！中里実行委員会」など、さまざまなグループが当社と連携して活動しています。

——地域全体に広がった活性化の取り組みの軸である津軽鉄道の魅力向上も重要になってきます。

澤田 そうですね。津軽鉄道自体を観光資源として定着させていきたいと思つています。冬のストロベリー列車のほかにも、夏の風鈴列車や秋の鈴虫列車など、イベント列車の多様化を進めているところです。地方のローカル線で動物駅長が流行つていますが、当社は「鈴虫駅長」。初代が「津軽鈴之助」、2代目は「津軽鈴子(りんこ)」です(笑)。鈴虫は、毎年、社員が孵化から成虫になるまで飼育しており、鳴きっぷりがいいと評判なんですよ。

また、平成21年からは、7人の「奥津軽トレインアテンダント」が乗務して、車内アナウンスで沿線をご案内したり、種々のイベントの企画・実行、観光案内や自作の飲食店マップをお配りするなど「津鉄の顔」として活躍しています。観光のお客さまはもちろん、地元のお客さまにも評判がいい。やはり、おもてなしの心が大切なんですね。また、ブログを通じて全国へ、毎



特集：「鉄道」という地域の力

[津軽鉄道と奥津軽地域の活性化]

——平成27年には、北海道新幹線の開業が予定されていますが、これについて何か構想はお持ちですか。

澤田 北海道新幹線の新青森駅から新函館駅（仮称）までのルートが平成27年の開業を予定しています。本州の最北端の新幹線駅として、現在のJR津軽海峡線・津軽今別駅、JR津軽線・津軽二股駅と道の駅いまべつに並んで、

奥津軽駅開業に期待

日更新して情報発信するなどPRにも力を発揮しています。

アテナダントは青森県が当社に委託している事業で、残念ながら24年3月までの予定となっていますが、事業の継続をお願いして、検討していただいているところです。



軌道と道路の双方を走行するDMV（写真提供：北海道旅客鉄道株式会社）

は、われわれにとって意味がありません。奥津軽駅で下車して奥津軽地域を周遊していただく、そのための手立て

奥津軽駅（仮称）が設置されます。そうしますと駅数が四つになり、四つ合わせて「幸せ（四あわせ）の駅」になる（笑）。しかし、せっかく新幹線が通り、「幸せの駅」になっても、ただの通過駅になってしまっ

た。奥津軽駅で下車して奥津軽地域を周遊していただく、そのための手立て

——具体的にはDMVをどのように活用する構想をお持ちなのですか。

澤田 津軽鉄道で津軽中里駅まで行き、そこから道路を走れば、中泊町今泉から津軽半島を横断して外ヶ浜町蟹田まで行ける。この中泊―蟹田間は「やまなみライン」と呼ばれる、整備が整った風光明媚な国道です。JRの津軽線・蟹田駅から奥津軽駅までをつなぐ、あるいはやまなみラインを途中で左折して奥津軽駅へ向かう——津軽鉄道の創業時に、津軽半島に環状鉄道を敷こうという構想がありました。DMVを使うと、少し形は異なるものの、それが実現できるの

を考えていきたいと思っています。

まだ、構想段階なのですが、デュアル・モード・ビークル（DMV）の導入が一つの方法としてあるのではないかと考えています。ご存知のようにDMVなら既存のレールと道路をそのまま走行するので、新たに大規模なインフラを整備する必要もありません。

もともと利用の少ない路線のコストを削減するためにJR北海道が開発していますから、当社のような乗客が少人数の鉄道に適しているのです。

鉄道車両より格段に安く、軽量であるため車両・保線ともに維持費も低減できます。



——津軽鉄道の活性化は、奥津軽地域の活性化と表裏一体です。次の80年を目指して、地域の人々とともに、津軽鉄道は走り続けます。

現状維持にとらわれていては縮小均衡になってしまいます。北海道新幹線の開業まであと4年、ぜひともDMVの導入なども視野に入れて、今後の展開を考えていきたいと思います。

また、津軽中里駅から津軽国定公園の十三湖を通り、日本海側を北上して竜飛岬を回り、奥津軽駅へ出ることもできます。

逆に、奥津軽駅で降車した北海道からお越しの方をDMVでお迎えして、津軽中里駅から五所川原駅までは津軽鉄道を使い、新青森駅までお送りする必要があります。あるいは、ちょっとした工事は必要になりますが、津軽鉄道に乗って、途中下車して岩木山観光に行く。いろいろな可能性が見えてきます。