

# 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」



## 津軽に生きる。 津軽を走る。

津軽五所川原駅を出発したオレンジ色の気動車は、鈍いレール音を響かせながら、津軽平野を走る。

何年も何十年も変わらない風景が、そこにある。

走り続ける。そのために津軽鉄道が続ける自助努力。

走らせ続ける。そのために津軽鉄道を応援する地域の人々。

「地域が元気になるれば津鉄が元気になる。津鉄が元気になるれば地域が元気になる。」

人とまちと鉄道とが同じ思いを温めている。同じ夢を育てている。

「津軽鉄道と奥津軽地域の活性化」だ。

取材・文●茶木 環／撮影●織本知之・加藤有紀  
写真提供●津軽鉄道株式会社・青森県 西北地域農林水産部農業普及振興室



### 「津軽」を支えた津鉄の危機

日本最北の民営鉄道である津軽鉄道（津鉄）は、津軽平野の生活路線として昭和5年に開業した。津軽五所川原駅を起点に津軽半島を北上、終点の津軽中里駅まで20・7km、駅数12の路線をディーゼル気動車「走れメロス号」が1日に15往復している。

五所川原市街を抜け、津軽平野に広がる田園地帯を走る。「津軽富士」と呼ばれる岩木山を望み、リンゴ畑の脇を走る。55年前に社員の手で植えられたという防雪林をくぐり抜けるように通過する風景も印象深い。ローカル線ならではの趣に満ちている。

起点の五所川原は、古くから津軽地方の産物の集積地だった。経済の中心地として栄え、昭和初期には豪商が軒を連ねていたという。沿線の金木町出身の作家・太宰治は、津鉄開業の14年後にこの地方を旅しており、小説『津軽』には、次のような記述がある。

「善く言えば、活気のある町であり、悪く言えば、さわがしい町である。（中略）かりに東京に例をとるならば、金木は小石川であり、五所川原は浅草、といったようなところでもあろうか」

賑わいは戦後も続き、昭和49年にはおよそ257万人が津鉄を利用した。しかし50年代に入るとマイカーが普及、乗客の減少がじりじり続く。赤字が慢性化し、昭和56年には廃線を危惧した沿線自治体が「津軽鉄道を存続させる協議会」を発足、利用客増を目指し行動を開始している。

やがて昭和59年、国鉄五能線の貨物輸送廃止に伴い、五所川原駅で連絡輸送を行っていた津鉄もやむなく貨物営業を廃止する。これにより津鉄は運賃収入の約15%を失うことになった。

欠損補助金を頼りに旅客事業の苦戦が続く中、平成9年には、国の方針が欠損補助から近代化補助へと移行し、鉄道事業者には自助努力が強く求められるようになった。さらに、地方鉄道に対して実施された安全性緊急評価を受けて、津鉄も緊急保全整備事業の実施が義務付けられる。

津鉄の場合は、枕木のコンクリート化や駅設備の改良が必要となり、その事業費用は総額4億円。自社負担分は2割に相当する約8000万円で、無論、資金調達は難しい。自治体などに陳情したが、補助負担に対する姿勢は否定的なものだった。事業は平成16年から5年間の実施が義務付けられている。津鉄は、深刻な廃線の危機に直面した。

### 社内意識の徹底と財務体質改善

こうした流れを断ち切ったのが、平成16年に就任した澤田長二郎社長だ。元商社マンの、鉄道業を全く知らない澤田社長は、社内外の津鉄の改革に着手した。

澤田社長は、津鉄を地域の歴史的・文化的な資産としてとらえていた。津鉄は地域の生活路線であり、観光路線であり、地域を活性化させる観光資源、観光振興のツールでもある——その役割を果たし続けるために、経営改善計画を作成した。存続がかかった緊急保全整備事業の可否



## 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〕



金木駅近くの赤い橋梁を渡る走れメロス号

は、津鉄自らの存在への問い掛けでもあったかもしれない。

津鉄の改革は、社内の意識改革からスタートした。「全社員にアンケートを取り、社長と1対1の個人面談が行われた。社員として会社の実情をどれだけ把握しているのか、どう思っているかなどを話し合った」と、白鳥泰総務課長は当時を振り返る。

澤田社長は貸借対照表や財務諸表などを開示しながら、廃線危機に瀕した経営状態を説いた。「現場の人間は、乗客が減っていることを感覚的にとらえてはいたが、改めて明確な数値で示されると愕然とした」と言う。

社内に「経費削減委員会」「グッズ開発委員会」などの委員会が設置され、全社員で存続をかけた業務改善が進められていった。「それまでは皆、目の前の仕事に一生懸命取り組むだけだったが、会社に必要なものか、そのために自分たちに何ができるのかを考える習慣が身に付いた。社員の意識が確実に変わっていった」と白鳥課長は語る。

財務内容の改善も進められた。増資を行い、寄付金を募る。不動産の有効活用として、芦野公園駅の旧駅舎と本社1階を賃貸し、古いレールなど不稼働資産の売却も行った。また、全国の鉄道ファンに呼び掛け、レールの1口オーナーを募集した。1口1m当たり5000円で有効期間は3年。オーナーには特別仕様の乗車券とオーナーになった場



津軽鉄道株式会社 総務課長

**白鳥 泰**  
Akira SHIRATORI

所が分かる路線図などの特典が付く。所有権や占有権を譲渡するものではなかったが、レール・オーナー制度は大きな反響を呼んだ。現在は、始発駅と終着駅それぞれからのスタートで合計1.9km区間にオーナーが付いており、有効期間も「津鉄が存続する限り有効」に変更して募集を継続している。

増収計画の一環として、片道通学定期券の発行にも踏み切った。朝、自動車を送り届けをする家庭が増えていることから、帰宅だけでも鉄道を利用してもらうと考えたものだった。

### 広がっていった津鉄への支援

経費削減と財務内容の改善に取り組むとともに、津鉄は情報の開示に努めた。自助努力だけでは、存続の危機を回避できない。地域の理解と支援が必要だった。津鉄の窮状は県内外に広く知られるようになっていった。

平成18年1月、沿線有志らが発起人となって「津軽鉄道サポーターズクラブ」が設立された。同クラブは、「地域のシンボ



津軽の冬の象徴、ストーブ列車



「津鉄の顔」として活躍する7人のアテンダント



多くの鉄道ファンが集まった80周年イベント

度工事の着工が決まった。

### 一層の魅力向上を目指して

ルである津軽鉄道の社会的役割と文化的価値を高く評価し、(略)市民主導と参加によるサポート活動を展開し、存続、発展を通して地域活性化に寄与する」ことを目的に活動を開始する。当初の会員数は県内外の約800人に上った。

サポーターズクラブの誕生を契機に、津鉄を軸とする協働活動が広がっていった。地域が元気になれば津鉄が元気になる。津鉄が元気になれば地域が元気になる——鉄道の価値について市民レベルで声を挙げたことが、行政からの補助金交付につながっていく。

平成18年11月、緊急保全整備事業についての県・地元市町・事業者の負担割合に関する最終合意がまとまった。事業は2カ年計画で実施される。残された期限にぎりぎり間に合う、平成19年度・20

緊急保全整備事業は、無事完了した。地域の支援を得て存続の危機を乗り越えた津鉄は、以来、この奥津軽地域に多くの観光客を誘致しようと新しい施策を次々と打ち出している。

地元で古くから冬の風物詩として親しまれている「ストーブ列車」は、今や全国区の知名度を誇っている。昭和20年代に製造された元国鉄の旧型客車内のダルマストーブでスルメを焼いて食べる光景は、メディアにもたびたび登場しているが、このほかにも地元・津軽金山焼の風鈴を吊るした夏の「風鈴列車」や秋の「鈴虫列車」など特色ある列車が観光客の

人気を呼んでいる。五所川原の立佞武多(たちねぶた)が始まるまでの時間を楽しんでもらおうと企画された「真夏のストーブ列車」も13年目を迎えた。これらに加えて、7月のホテルまつりに合わせて運行する「ホテル列車」や「ビール列車」など新規のイベント列車を随時企画、運行している。

列車内で食べられるオリジナル弁当も開発した。春に販売する「さくら弁当」や太宰治の好物の郷土料理を詰めた夏の「だざい弁当」など季節ごとに異なる4種類で、つくねいもチップスやりんご飴入りどら焼きなど地元の食材を使った菓子も企画、販売している。

また、観光客が駅周辺を回遊できるように、津軽五所川原駅・金木駅・芦野公園喫茶「駅舎」・津軽中里駅の4カ所に無料レンタサイクルを設置。さらに、マイカーで訪れた人たちにも鉄道を利用してもらうと、運転を代行する自動車回送サービスも開始している。

平成21年には「奥津軽トレインアテンダント」の乗務がスタートした。これは、青森県が国の「ふるさと雇用再生特別交付金制度」を活用して津鉄に業務委託しているもので、7人が就業している。トレインアテンダントの主な業務は、観光案内や車内放送、高齢者の乗り降り補助などだが、7人の活躍はそれだけにとどまらない。さまざまなイベント企画や車内、駅の飾り付け、その制作までを手掛けているという。23年度に行われた企画列車の一部を紹介すると、太宰治の「走れメロス」を津軽弁訳の文章と絵で紹介した「走っけるメロス号」や津軽弁の単語を紹

介した「けっぱれメロス号」、夏休み子どもたちの自由研究の題材を提供する「宿題列車」など。3年目を迎えた七夕列車「雲漢号」では車内を飾り付けるとともに自ら浴衣姿で添乗、乗客に喜ばれた。「津鉄のコンシェルジュ」として活躍しており、ファンも多い。

「アテンダントをはじめ、社員が一丸となつて、お客さまに喜んで乗っていただける津鉄を目指している。経営状態が厳しいことには変わりはない。けれども、奥津軽地域の活性化という大きな目標に向かって、津鉄と地域とが一緒になって観光を盛り上げていこうと頑張っている。さらなる集客に励んでいきたい」と白鳥課長は語っている。

津軽鉄道サポーターズクラブ 会長  
**飛嶋 献**  
Ken TOBIHIMA





## 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〕



津軽鉄道東京応援団のメンバーと鈴木さん（写真中央）

### 鈴木 洋

Hiroshi SUZUKI

津軽鉄道東京応援団イベント担当

## 熱い思いで活動する支援団体

津軽鉄道存続を願い、支援に立ち上がった人々——地域にはさまざまな支援団体が生まれ、津鉄を軸とする協働活動が進められている。

その中核的存在となっているのが「津軽鉄道サポーターズクラブ」だ。自治体に津鉄への補助金を承認してもらえように応援する目的で活動が開始されたが、単に「津鉄を助ける」のではなく、「津鉄

# 津鉄を元気に、地域を元気に。

と一緒に地域を元気にしていこう」というビジョンを掲げ、現在も津鉄との合同会議を定期的に開催、精力的な活動を続けている。

「津鉄の危機を知ったときは衝撃だった。長年、この地域を支えてきた津鉄の存在は、住民意識では『大企業』に等しい。その津鉄の澤田社長が『市民の側からも声を挙げ、行政に訴えてほしい』と話すのを聞いて、自分も参加して行動を起こさなければと思った」と、飛嶋献会長は語る。

津鉄に関する自治体との会議、フォーラムやセミナーの開催、映画上映会やライプ列車の運行、駅名標の寄贈など——サポーターズクラブの活動が地域の思いをひとつにまとめ、自治体を動かす原動力となった。

飛嶋会長は「鉄道を再生することが地域の活性化につながる。それがここに住む人たちの自信につながる」と考えている。こうしたサポーターズクラブの活動内容が評価されて、平成20年度には、総務省の全国過疎地域自立促進連盟会長賞を受賞した。

「サポーターズクラブの方々には休みを返上して、津鉄の応援活動をしてください。その熱意に、自分たちもますます頑張らなければと思う」と白鳥課長も語っている。

平成23年度は、五所川原や金木など沿

線の街歩きツアーを企画し、4回開催した。こうした地域観光資源を発掘・活用したツアーを旅行代理店に売り込み、認知と集客を図っていく。

「地域の人たちの津鉄に対する思いはとても熱い。津鉄を軸にして、地域の人々がどんどんつながり、知恵を出し合い、地域を盛り立てていくことに、期待が膨らんでいる。サポーターズクラブはそうした絆のサポーター役を務めていきたい」と飛嶋会長は語る。また、津鉄に対しては「収益向上策を積極的に推進しながらも、公共性を持った地元企業として、これからも地域内外に発信する存在であってほしい」と願っている。

遠く離れた首都圏から津鉄にエールを送る人々もいる。「津軽鉄道東京応援団」のメンバー7人は、関東で開かれる鉄道イベントに参加して、津鉄を宣伝する。10月7日に東京・日比谷公園で行われた鉄道の日フェスティバルでも、揃いの法被を着てPRに励むメンバーの姿があった。中には、販売する鉄道模型を徹夜で作ってきたメンバーもいた。応援団のリーダー格でイベント担当の鈴木洋さん（府中市在住）は熱弁をふるう。

「津鉄は本当にいいローカル線だと思う。地域の人の情も厚いし、景色も美しい。一度乗ってみたいくらい虜（もよお）になってしまった。津鉄には潜在的なファンがたくさんいる。そうした人たちにPRして、行動してもらうことがわれわれの目的。一人でも多くの人に実際に津鉄を訪ねて乗車してもらいたい。それが津鉄を支えることにつ



金木駅構内の腕木式信号機。国内の旅客路線で現在も使用しているのは津軽鉄道だけ（写真下）。また、自動閉塞を導入していない津軽鉄道では、列車交換駅で、運転士が輪状のタブレットキャリアと棒状のスタッフを交換する（写真上）。

ながっていく」

応援団のPRで津鉄に乗りに行った人が、再び見かけた鈴木さんからメンバーに声を掛けてくることもあるそうだ。「そんなときは、自分たちにできる活動の中で津鉄を支えることができているんだなど

うれしくなる」と鈴木さんは顔をほころばせた。

### 潜在する津軽女性の行動力

「企業組合でる・そーれ」と「津鉄応援



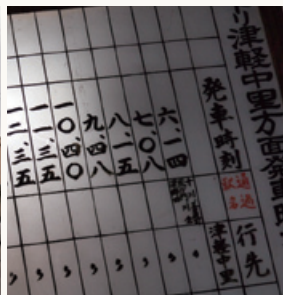
昭和の風景そのままの丸太の電柱



昭和5年築の芦野公園駅旧駅舎。喫茶店「駅舎」として使用されている



でる・そーれの「石炭クッキー」は3種類が好評発売中



津軽鉄道本社（左）と津軽五所川原駅。手書きの時刻表が旅情を誘う

## 企業組合でる・そーれ代表 澁谷尚子 Naoko SHIBUYA



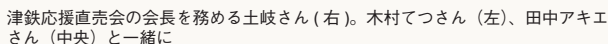
いる。

カフェ運営に携わっているのは「津鉄という地域資源を大切に、地域を元気にしたい」と集まった主婦たちだ。お金を出し合って開店資金をつくり、厨房道具を揃えることから始めた。一からメニューを開発し、販売方法を考えるのは、経験のない主婦たちにとって試行錯誤の連続だったという。

「個人的な費用負担を負ってまでも、やろうと集まってくれる人たちがいる。熱意のある仲間がいなければ、ここまでやってこれなかった」と代表の澁谷尚子さんは語る。

駅前という好立地のため、食事を取る地元の人、休憩する観光客、また、併設したギャラリーの見学者など、さまざまな人々がこの店に足を運ぶ。「この店は、津鉄を中心とした地域の魅力を発信する場所。食材をはじめ、地元のものほもとアピールすべきだし、その役を請け負っていききたい。そして生産者、地域の人、観光客をつないでいきたい」と意欲を語る。

一方、津鉄を舞台とした直売活動に取り組み、消費者との交流や地産地消に取り組んでいるのが津鉄応援直売会だ。近隣の農漁家の主婦たちにより、平成18年に結成された。メンバーは50歳から80歳代。赤い頭巾に紺の上着姿で、自分たちの田畑で収穫した野菜や穀物、地元の魚介類、それらを使った手作りの味噌、豆腐、漬物、イカめしなどの加工品を販売する。観光客には根菜や山菜、こんにゃくなどが入った郷土料理「けの汁」やおにぎりに喜ばれている。これらを津鉄や



土岐和子

津鉄応援直売会 会長

関係イベントで販売したときは、売り上げの10%を津鉄に納めている。

ストープ列車などの団体客に車内販売をするときは、会話を交わしながら津軽弁でもてなし、時には民謡や踊りを披露することもある。

「津鉄が大変だと聞いて、とにかくやってみようと思った。最初はお客さんに向かって、声を掛けるのがすごく恥ずかしかった。でも津軽弁を聞いてなごんでくれる人がいるととてもうれしい」と会長の十岐和子さんは言う。

会員は「子どもが津鉄で通学しているの、今日はたくさん乗ってるなあ、など」と思いながら、いつも見ている」「農作業

の合間に津鉄が走っていくのを見て、時刻が分かる」など、津鉄の列車が走る光景になじんできた人ばかりだ。だからこそ「この会の活動によって、津鉄を大切にしてほしい、津鉄に乗ってくださいという自分たちの思いを皆さんに届けている」と土岐さんは胸を張る。

最初は無人駅の活用として始めたイベント「漬物まつり」も人気が出て、今では津軽中里駅に隣接した広いスペースで開催されるようになった。「自分たちのやることを喜んでくれる人たちがいる。農業もあって、その合間に参加するのは体力的には大変だけれど、会の活動は本当に楽しいし、仲間と一緒に頑張ろうという気持ちになる」と土岐さんは言う。会の合言葉は「津鉄を元気に、地域を元気に、自分を元気に」だが、まさにこれを体現する、強力な地元の「お母さん」たちだ。

女性たちの多くは家庭や農漁作業だけではなく、津鉄を応援する活動によって、「公」に携わるようになった。個々が自分の行動に社会的な意義を見いだすことによって、活動がさらに発展していく。地域に潜する力が、津鉄を軸とした地域活性化という取り組みの中で、花開いている。

## 農業を街づくりに生かす学校教育

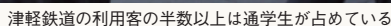
こうしたさまざまな地域活性化の取り組みがある中で、社会に直結した学校教育を行っているのが、青森県立五所川原農林高等学校だ。「仮想」街づくり五農農業会社」を設立し、広大な校地で作られた農産物や加工品を、「社員」である生



津軽のお母さんたちが販売する品々は、新鮮で素朴であったかい味



青森県立五所川原農林高等学校 校長  
**佐藤 晋也**  
Shinya SATO



店には野菜や加工品、日本酒（下）などが並ぶ

津軽五所川原駅構内に開店した（仮想）街づくり五農農業会社の第1号店

徒たちが販売する。その第1号店が、津軽五所川原駅構内に開店している。

会社は、農業の6次産業化（加工と流通・販売への展開）を念頭に、どのような作物や加工品が求められているのか、消費者を意識した生産に目を向ける狙いがある。「どうすれば売れるか」、経営を意識した農業を学ぶ。

店頭には野菜やコメ、卵、牛乳、ジャムやリンゴジュースなど新鮮な農作物や加工品が並ぶ。中には「農学校育ち」という名の日本酒もある。生徒たちが交代で販売を担当している。

「就職を目指す高校生には『社会での経験』が必要。会社組織にすることで、生徒たちは社会の一員であるという自覚が芽生える」と佐藤晋也校長は話す。店頭では、栽培方法や賞味期限など、さまざまなことを質問される。駅にあるため、観光客に街の見どころや学校について聞かれることもある。

「店頭で、大人にきちんと商品の説明ができる。自分の気持ちを伝えることができる。接客を通じて、そうした力を身に付けておけば、社会に出てもやっていける」と佐藤校長は生徒を見守る。また「五所川原は農業の街。五農高校の生徒が街づくりのためにさまざまな活動を行うことで、生徒は大人になり社会に必要とされる人材になれると考えている」と言う。

白鳥課長も「高校生がいきいきと販売していると、駅が活気づく。街づくりの一端を担った高校生が大人になったとき、若い新しい考えを持ってまた何らかの活

動に参加してほしい」と将来への期待をつないでいる。

### 沿線観光関連施設との連携

青森県には青森3大ねぶたと呼ばれる祭りがある。「青森のねぶた」「弘前ねぶた」と並ぶ、もう一つが五所川原の「五所川原立佞武多<sup>たちねぶた</sup>」だ。勇壮かつ美しい高さ20mあまりの山車が市内を運行する。衰退する駅前の活性化を図るため、平成16年には観光・市民交流施設「立佞武多の館」が設立された。

この立佞武多の館と津軽鉄道、NPO法人かなぎ元気倶楽部（斜陽館・津軽三

### 燃える奥津軽 事務局長 毛内秀登 Hideo MOUNAI



味線会館・喫茶「駅舎」、津軽金山焼など沿線の観光関連施設がメンバーとなり、「燃える奥津軽」という名称の会を立ち上げている。

燃える奥津軽では、観光客に奥津軽を周遊してもらおうと、一昨年からスタンプラリーを実施している。観光名所6カ所でスタンプカードを提示すると特典があり、4カ所以上でスタンプを押印して応募すると、抽選で希望の賞品が当たる。特賞は、津軽鉄道の走れメロス号の1両貸切だ。昨年度の当選者は、演劇仲間と車内で「走れメロス」を題材にした劇を

上演し、同乗した住民や観光客も大喜びだったという。

事務局長を務める立佞武多の館の毛内秀登館長は「奥津軽の観光は後れをとっている。エリア内のさまざまな所に誘客したいという思いでこの会を設立した。この地の観光を考える上で津鉄の存在は外せない。津鉄を観光周遊の核に据えて考えていきたい」と抱負を語る。また「観光には情報を発信する人が不可欠。津鉄のアテンダントには、津軽のおもてなしの象徴として活躍してほしい」と期待を込めている。



平成16年に開館した「立佞武多の館」。高さ20mを超える「立佞武多」を常設展示している



芦野公園はさくらの名所として知られる



太宰治の故郷である金木駅

## 出版を通して 津鉄にエールを送る

2011年11月まで小学館の編集者だった黒笹慈幾さんは、人気漫画『釣りバカ日誌』の主人公・浜ちゃんのモデルとも言われている。

そんな黒笹さんがサポーターズクラブ会員の持ち込み企画をきっかけに、津鉄と出会い、魅せられた。

津鉄への思いから生まれた1冊の写真集と2つの漫画作品。編集者ならではの発想と方法で津鉄を応援した黒笹さんにお話を伺った。



黒笹慈幾

Yasushi KUROSAWA

### 沿線の風景と澤田社長に魅せられた

始まりは、青森県職員の太田忠光さんが持ち込んだ写真集の企画ですね。津鉄のサポーターズクラブの会員で鉄道ファンでもあった太田さんは、自ら撮りためた写真で「津鉄の写真集を出したい」と思い立って、いくつかの出版社に持ち込んで断られたあとに僕のところに来られたんです。「危機に瀕している津鉄を応援したい。自分の写真で津鉄の素晴らしさを全国に知らせたい」という太田さんの話を聞いているうち、もしかしたら、僕が以前に手掛けた山古志村の復興応援写真集のスタイルが使えるかもしれないと思いました。それは、写真集を買うことで間接的に相手を応援する仕組みになっていて、出版物にはこんな役割もあるんだと、編集者という自分の仕事の意味を教えられた作品でもありました。

で、さっそく乗りに行きました。季節はちょうど秋で、沿線の黄金の波のような稲穂をかき分けるようにしてメロス号がのんびり走っていく。「何てすごいだらう」と思いました。それに澤田社長がとにかく魅力的な人でした。海外生活の長い商社マンが定年で故郷に帰ってきたら、いきなり鉄道会社の社長にされてしまうなんて、漫画のストーリーそのもので（笑）。今にも倒れそうなおんぼろ本社ビル2階の社長室の窓から、駅と列車を見下ろす社長の後ろ姿——すごく印象的な光景で、何年か後に漫画の1シーンにもなりましたが、この宝物のような鉄道と社長さんを、写真集の出版という手段をつかってなんとか応援してあげたい、そう思ったのです。

最終的にはプロの鉄道写真家の力も借りながら、平成19年6月に『Take it Slow ~のんびり走ろう!~』を出版、太田さんの強い希望もあって印税はサポーターズクラブに全部入るようにしました。僕もリスクを背負わないと、と思ってお小遣いで津鉄の株を少し買いました。毎年ちゃんと株主総会の通知も届いていますよ（笑）。

入社したての6年間、僕は漫画の編集部にて、『釣りバカ日誌』を担当していました。その縁もあったので写真集の次は『釣りバカ』を津鉄に誘致できないかと思いついて、今度は原作者のやまさき十三さんを連れて、津鉄に乗りに行きました。

実は『釣りバカ』津軽編の前に、津鉄沿線に住む女の子が主人公の『ちゃべ!』というコミックがビッグコミック誌に連載されました。これは僕の後輩の編集者が原作・川上健一さん、絵・ひきの真二さんというコンビで仕掛けた作品で、津鉄応援の大きな力になりました。この作品は21年11月に単行本化されて、澤田社長も実名

で登場していますし、沿線の風景もとてもよく描かれていますよ。

『ちゃべ!』の連載が終わってしばらくして、今度はやまさきさんから連絡が入りました。「黒ちゃん、あれ、いよいよやるからね!」って——本当にうれしかったですね。やまさきさんもその後、ずっと構想を温めてくれていたんですね。2人で津鉄を訪れてから2年後の22年11月、いよいよ主人公の鈴木建設の浜崎伝助が五所川原に転勤してきて、『釣りバカ』に津鉄が登場することになります。

### アイデアと手作りで観光鉄道を目指す

日本で津鉄のような小さな鉄道が生き残るには、「観光・保存鉄道」という道しかない僕は考えています。鉄道については素人ですが、雑誌の仕事で観光情報も扱っていた経験から言えるのは、どういうライフスタイルの人たちのための観光鉄道なのかをはっきり意識して営業すべきだと。津鉄には乗った人の心を落ち着かせ癒してくれる懐かしさ、郷愁がある。そういう本当の価値がわかる年代の人たちが集まるような観光鉄道を目指すというのではないでしょう。

もう一つ、僕は澤田社長に「津軽鉄道遊園地論」というのを唱えています。沿線全体を大人の遊園地にする。それぞれの駅に個性を出して、途中下車して何かを楽しんで、また乗って次の駅で何かを楽しんで、というように沿線をまるごと遊園地だと想定すると、いろいろなアイデアが出てくると思います。すでに津鉄はオリジナルのお弁当を作っていて僕も食べましたが、とてもおいしかったし、四季折々めまぐるしく変わる企画列車もいい（笑）。広報戦略がうまいので、資質も十分ある。それに、営業距離が20kmちょっととほどよい長さで、これがまた手作りでやるのにちょうどいい。澤田社長の大胆な経営判断で身軽になったのだから、これからいろんなことを考えてどんどん実行するゲリラ戦をやればよいと思うんです。

例えて言えば「鉄道の旭山動物園」。旭山動物園は一時は潰れそうになって、その時に必死に園長さんや職員たちがお金をかけずに知恵を出しあって、最後は上野動物園の動員数を抜くようなところまでいった。津軽鉄道にできないはずがないんです。

澤田社長は「まだまだこれからどうなるか分からない」ともおっしゃっていますが、僕は社長が考えていることが実現すれば生き残れると思う。特にDMV導入は、起死回生の策だと思っています。

# 沿線自治体の支援

五所川原市 総務部 企画課 企画調整係長

山内 淳

Jun YAMAUCHI



五所川原市 総務部 企画課 企画調整係 主査

外崎 洋文

Hirofumi TONOSAKI



## 時代に即した補助を続ける

沿線の自治体も津鉄を軸にした地域活性化を図り、支援を行っている。

昭和56年、津鉄の存続と地域住民の足を守ることを目的に発足した「津軽鉄道を存続させる協議会」は、平成2年に名

称変更して「津軽鉄道活性化協議会」となった。現在は五所川原市・中泊町・津軽鉄道株式会社の3者で組織されている。

五所川原市役所総務部企画課の山内淳係長が「時代に合わせて、支援内容は変化している」と話すように、協議会は、その時々津鉄が直面する課題に即して支援を続けてきた。

国の方針が欠損補助から鉄道施設の近代化補助に移行してから、津鉄は計5両の車両を更新している。協議会はこの5両の車両更新について、平成8年度と平成12年度、13年度の3年間にトータルで約8000万円の協調補助を行っている。そのうち、市町村合併前で当時の協議会を構成する五所川原市が自治体負担額の50%、2町が各20%、2村が各5%を負担した。

また、鉄道事業者に実施が義務付けられた「安全性緊急評価」の結果を受け、対応が急務となっていた緊急保全整備事業については、平成17年度に津鉄から財政支援要望を受けて協議し、翌18年度に五所川原市・中泊町による協調補助を決定している。平成19年度、20年度の2カ年計画で実施された事業に対し、五所川原市が約5100万円、中泊町が約1300万円を負担した。その後も、安全対策事業として、橋梁や架道橋の改修、駅構内の分岐器交換や道床交換、停留所の改修などについて、平成23年度〜26年

度の間に、五所川原市が約650万円、中泊町が約160万円の負担を予定している。

## 観光推進策をバックアップ

平成23年度は、協議会の設立当初から続けられている子どもたちのマイレール意識を育む「体験乗車」の助成をはじめ、沿線案内のリーフレットやオリジナルグッズの作成、無料レンタサイクル用の自転車の購入、津鉄支援団体が主催するイベントの車両借り上げについて助成を行っている。

津鉄の危機をきっかけに始まり根づいた津鉄と地域活性化のさまざまな取り組みについて、同課の外崎洋文主査は「地域の人たちは自分たちの鉄道だという思いで津鉄を応援し、自分たちが住む街を元気にしようと、いろいろな活動を通じて取り組みを続けている。それは、五所川原市の大きな力となっている。最近では、五所川原市といえば津鉄のある街と認知されるようになってきた」と語る。また、「その上で」と前置き

市は、郊外に



大型ショッピングセンターを中心とする「エルムの街」を開発する一方、駅前の旧市街地には賑わいを取り戻す起爆剤として「立佞武多の館」を開設した。双方を魅力的な街として差別化し、盛り上げていく方針を掲げている。また、市庁舎の隣地には、現在、広域連合により整備が進められている総合病院が平成25年度に開業する予定だ。

「街の施設を利用する地元住民の足としても、今後は津鉄が今まで以上に重要な役割を果たすことになる」と山内係長は展望を語る。観光路線・地域の交通手段としての津鉄への期待は、さらに大きなものとなっている。

「人口が少なくても、地域を元気にしていくことはできる。鉄道があるから皆がまとまっていけるのだと言ってくれる人も多い。津鉄には人をつなげるという大切な役割もあることを実感する」と白鳥課長は語る。

小説『津軽』の中で太宰治が津軽人に向けた言葉は、約70年の時を経てなお、津鉄と地域の人々にエールを送っているようだ。

「日本の文華が小さく完成して行きづまっている時、この津軽地方の大きい未完成が、どれだけ日本の希望になっているか、(中略)人からおだてられて得た自信なんてなんにもならない。知らん振りして、信じて、しばらく努力を続けて行くのではないか」

津軽に生きる人々の絆を固くつないで、津軽鉄道はこれからも津軽を走り続ける。

## 陸海空の交通を駆使して、 県内外の交流を推進する。

青森県は、面積約9600km<sup>2</sup>(全国8位)、人口約137万人(全国31位)と、全国の中でも人口密度の低い県である。

その県内での移動手段の確保と、県外からの観光をメインとした集客を目的に、青森県は公共交通体系の整備を進めている。

平成27年度末には北海道新幹線新函館駅(仮称)までの開業が控える。県内の陸海空の交通政策について、お話を伺った。



青森県企画政策部 部長

### 小山内豊彦

Toyohiko OSANAI

#### 人口密度が低い地域の住民の足を守りたい

青森県内には、陸海空の交通手段があります。120年前に上野ー青森間の鉄道が開通し、昨年には東北新幹線が東京から新青森まで全線開通しました。青森県は、中央部の陸奥湾を、東側の下北半島と西側の津軽半島が取り囲む特殊な地形で、両半島を結ぶ海路も重要な交通手段となっています。また、空は、青森空港と三沢空港の2つの空港を持っています。

この3つの交通手段を有効活用して、137万県民の県内同士、あるいは県外との交流を円滑にしたいと考えています。新幹線と空路は、競合するのではなく、両方のバランスをとって共存共栄させる。例えば、青森と西日本との往来は空路がメインになるし、東日本とは時間や経路に合わせて飛行機または新幹線を利用する。観光面においては、地上と空とを需要に応じて使い分け、「立体観光」を推進していきたいと考えています。

鉄道に関しては、主要な路線をJR東日本が担っていますが、その一方で民営鉄道も重要な役割を果たしています。青森県内は人口密度が低く、広い範囲に住民が分散して生活しているため、マイカーを運転できない高齢者や子どもたちなどいわゆる交通弱者のためには、民営鉄道を生活路線、生活の足として大事にしていかなければなりません。地方の鉄道はいずれも厳しい経営環境下に置かれていますが、県も国や沿線自治体とともに安全・安心な運行を確保するため、県内民営鉄道に助成を行っています。また、東北新幹線開業に伴い、日本一距離が長い三セク鉄道となった青い森鉄道も、上下分離で下の部分を青森県が保有しています。引き受けたからには、民鉄と同様、県民の生活路線として守っていきます。

これからますます高齢化が進み、車の運転ができない人の割合が増加するでしょう。そうした時代に誰が住民の足を確保するのか、行政も関与していかなければならないと考えています。

#### 「奥津軽トレインアテンダント」は誇るべき成功事例

津軽鉄道も、一時は存続の危機という局面がありましたが、観光路線へのシフトを図ることにより、鉄道を維持し、地域の足を確保しようとして取り組んでいます。サポーターズクラブをはじめ地元の方の応援も厚く、トレインアテンダントを配置して、観光客や地元の住民とコミュニケーションを取りながら、さまざまなサービスを展開しています。そうした取り組みは、行政がいくら先導しても、地元の熱意がないと進みません。地域の応援に支えられてうまく維持できている事例だと

思っています。

津軽鉄道の「奥津軽トレインアテンダント」は、県が国の「ふるさと雇用再生特別交付金制度」によって設置される基金を活用して、津軽鉄道に委託したのですが、厚生労働省の雇用対策として県内で展開された中においては、最も誇るべき成功事例だと思っています。地元の方とうまくシンクロして、いい形が出来上がっています。

鉄道というのは、住民の足であることが基本ですが、ローカル線はそれだけでは成り立ちません。行政や自治体が支援していくことも含めて、「地域資源」としてとらえる時代になりました。津軽鉄道はそれ自体が観光資源であり、太宰治記念館「斜陽館」などとともに、地域の象徴でもあります。津軽鉄道のように、青い森鉄道も地域資源としてとらえ、青森県の元気づけの一助にしていきたいと考えています。

以前は、住民は鉄道に対して、「国や企業がやっているもので、自分たちは電車に乗るだけでいい」という意識でしたが、行政や自治体が支援するということは、その運営に自分たちの税金が使われているということです。すると、「地域の中の自分たちのもの」という見方に変わっていくだろうし、ぜひともそうなってほしい。「買い物に行くのに、マイカーではなく電車で行こうか」というように、住民が盛り上げていく存在にしていきたいと思います。

#### 交通を活かし、広域観光を展開する

約4年後に北海道新幹線が新函館駅(仮称)まで開業すると、津軽半島に新設される奥津軽駅(仮称)の利活用だけではなく、今、終点でターミナル機能を持っている新青森駅も通過されてしまう恐れもあります。一方では、弘前市と函館市との交流が進んでおり、連携を取って広域観光を推進していくつもりです。新青森駅ー新函館駅(仮称)間の所要時間が最短で40分程度になるとも言われており、城下町・弘前と港町・函館という個性ある2つの街が連携して、双方を巡るような観光需要をつくっていく。奥津軽駅(仮称)の活用については、例えば、下北半島は名所が多いにもかかわらず、交通の便があまりよくありませんが、奥津軽駅(仮称)で下車するとフェリー乗り場が近く、津軽半島から下北半島へ1時間弱で行ける。観光の幅が広がるのです。

こうしたプランを実現させるためにも、新幹線をはじめとする鉄道と海路をうまく組み合わせて、両地域での滞留時間を増やす工夫をしなければいけません。それには、近くを走る津軽鉄道にも何らかの展開が必要です。既に議論を始めており、こうした中で津軽鉄道も当然、地域資源として新しい色彩を放っていくと期待しています。