

みんな



<https://www.mintetsu.or.jp/>
©チャギントン

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]

四つの季節の鉄道ものがたり

熱々のやかん

朝吹真理子

毎年、春休みになるとスキーをしに長野県の上奥まででかけていた。奥志賀高原の雪は、三月でもふかふかしているからいいのだ、と祖母が言っていた。気がするけれど、私には雪のよしあしがわからなかった。スキーも悪くないけれど、ロッジの暖炉でぬくまったり、部屋の窓のつららを折って、ときどき舐^なつたりかじつたりしている時間が好きだった。部屋備え付けの冷蔵庫は、ものを凍らせないために使うことにはじめは驚いた。食べものを外に出しておくと、真夜中にカチコチに冷たまる。売店で買ったみかんを、母がよく凍らせて食べていた。

90年代初頭は、まだスノーボードよりスキーが主流だったと思う。祖母、いとこの兄二人、おじおば、父母、み

なそれぞれ好きなようにスキーを滑っていた。私は、毎日、スキー教室に通わされていて、足をハの字のポーズでおろるのだと教えてもらいながら、のろのろ、いちばん初心者が滑る第一ゲレンデを滑り降りてはまたリフトに乗るのをひたすら繰り返し続けた。先生は、私の足のフォームが崩れないよう、スキー板に手をそえつつ、後ろ向きに笑顔で滑っているのが怖かった。運動が得意なくせにスピードを出したかったのだ、先生と併走するときには勝手にスピードを出してよく怒られた。学校でもスキー教室でもいつも怒られてばかりだった。

夜、家族揃って夕食をとっているとき、祖母が、やにわに、いとこのふたりの兄にむかって「せをはやみ」と

百人一首の最初の五文字を叫ぶ。そうすると、兄たちは即座に「岩にせかる滝川の」とつづく歌をそらんじなくてはならない。ごはんの最中にも、リフトに乗っていても、祖母の気まぐれで、百人一首の時間がはじまる。私は小さかったのだ、その憂き目にはあわずに済んだ。私が百人一首をとえなないといけない年齢になるころには祖母の体調が芳しくなくなり、スキーに行く習慣も途絶えた。そのころには、スキーはダサくて、スノーボードが主流に取り変わっていた気がする。

雪山で何日くらい過ごしていたのかは覚えていないが、雪山を降りることは、学校が始まることを意味するので、いつも下山したくなかった。帰りしな、毎年、立ち寄る蕎麦屋があつて、そこ

みんな

CONTENTS

Vol. 75

2021

◎日本民営鉄道協会とは？

1967年に社団法人として設立、2012年4月1日付で一般社団法人に移行、73社の民営鉄道会社で組織されています。

輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っています。なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

で電車を待ちながら、一、二時間ほど過ごした。家族全員、蕎麦屋の御店主たちと仲良くなっている、私が鴨南蛮をすすっていると、蕎麦屋のおばちゃん、近くで採れた山菜を煮た瓶をいくつも渡してくれる。私は特に姫筍を醤油で煮たものが好きだった。もう春がきている、とおばちゃんと言う。

駅券売機には、まだ人がいて、父と母が、長野駅までの切符を買いながら、新幹線の時間をきいて接続を確かめたりしているのを、ぼーっと遠くで

みていた。駅の売店では必ず熱々の緑茶を買ってもらった。柔らかいプラスチック製の簡易水筒に袋入りの茶葉が入っていて、やかんからお湯を注いでしめてもらう。プラスチックの底で茶葉を採めるようになっていて、好きな濃さで飲めるので、洗茶好みの私は、指があつくてヒリヒリするけれど、揉みに揉んでから飲む。電車のなかで飲み終えたら、停車した駅の弁当売りが、おかわりのお湯をいっぱい注いでくれる。お茶であつたまると頬が真っ赤に

なつて、鼻水がたくさんでる。優しい声だけれど、鼻をすする音は罪深いことだと父親に窘められるので、おもいきりすすりたい気持ちでこらえて、鼻水を毛糸の手袋でぬぐう。緑茶をたまり飲み終えたら眠くなってくる。窓はずっと雪景色がつづいている。私は、冬の色にしかみえないのに、雪の下にあちこちで山菜たちが芽を出している。蕎麦屋のおばちゃんの言葉を思い出すと、春のざわさわとした気配が雪の下で動いてみえて、すこし怖かった。

あさぶき まりこ

作家、東京生まれ。2009年、「流跡」で作家デビュー。2010年、同作で第20回 Bunshun ドゥマコ文学賞を受賞。2011年「きこわ」で第144回芥川賞を受賞した。2018年に小説「UNDERG」を発表。エッセイ集に「拙者のなかの海」、最新刊に「だいちよことばめぐり」がある。

02 四つの季節の鉄道ものがたり

●作家 朝吹真理子

基調報告

04 新型コロナウイルスの地政学と新常態の地域観光

●株式会社日本総合研究所 主席研究員 藻谷浩介

08 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」

09 TOP INTERVIEW.I 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

●岡山電気軌道株式会社 代表取締役社長 小嶋光信

13 INTERVIEW COLUMN カラフルで楽しい路面電車が走る観光のまち

●公益社団法人ちかやま観光コンベンション協会 専務理事 西正尚

14 TOP INTERVIEW.II 県域を越えた交通事業者の連携で唯一無二の観光エリアをつくる

●島原鉄道株式会社 代表取締役社長 永井和久

17 INTERVIEW COLUMN 島原地域の公共交通を維持する

●島原市役所 市長公室 政策企画課長 古賀英樹

18 TOP INTERVIEW.III 地域に根差した地方鉄道を守り続ける

●弘南鉄道株式会社 代表取締役社長 船越弘造

21 INTERVIEW COLUMN 沿線地域と事業者で鉄道を支える

●弘前市 都市整備部 地域交通課 課長補佐 羽賀克順・主事 信田洋平

22 MINTETSU REPORT 人を呼び込む鉄道のチカラ

人は密になってはいけませんが、連携は密に

〈大井川鐵道〉

28 双方向のツイッターでリアルを補完

〈岳南電車〉

30 連載 地方民鉄紀行 上毛電気鉄道株式会社

連載 民営鉄道の起源を訪ねて―鉄路は何を目指したか

和歌山電鐵 貴志川線

●日本宗教史研究家 渋谷申博

新型コロナウイルス感染症は、集客交流産業（鉄道含む）に甚大な損害を与えつつ拡大中である。当原稿の執筆時点（2021年1月下旬）は、その国内最初の感染例発覚から1年が過ぎたところだ。これまでに何が起きていて、この先どうなるのか。今後に備えて集客交流産業は何をすべきなのか。以下、この3点の順に論じたい。

4つの事実で見るコロナ禍の実態

新型コロナウイルス感染症により、これまでに何が起きたのか。客観的な数字に表れたその実態を要約してみよう。

①日本の感染レベルは世界の中では非常に低い

表1は、世界の各地域での新型コロナウイルスによる死者数（2021年1月20日現在）を、人口100万人あたりに換算した比較だ。この通り、日本での死者数は、年時から急増したにもかかわらず、世界のほとんどの地域に比して低いレベルに留まっている。特に欧州や南北米州では、それらに属するすべての国の数字が、日本を大きく上回る。

ただし日本のすぐ隣の中国、韓国、台湾は、いずれも日本よりも感染を低いレベルに抑えている。東南アジアの数字を押し上げているのはインドネシア、フィリピン、ミャンマーだけで、シンガポール、タイ、ベトナムなどその他の国の数字は、日本よりずっと小さい。

また、上記と同じ基準で都道府県別の死者数（人口100万人当たり）を比較すれば、北海道の107人や大阪の93人、沖縄の61人、東京の57人に対して、例えば岡山9人、青森7人、山口6人、佐賀5人、鳥取4人、新潟3人、秋田1人、島根0人など、同じ国内と思えない大きな差が存在する。

②新型コロナウイルスでの死者数は交通事故と類似

表2は、2019年における、日本在住の日本人の、死因別の死者数だ。2019年にはインフルエンザの死者数が過去最高となり、関連死を含めて1万人が亡くなったと言われる。それに対して、新型コロナウイルスによる死者数の累計は5千人強（関連死含む）と、インフルエンザの半分だ（2020年2月の最初の死者から、ほぼ一年を経過した2021年1月下旬まで）。

また、新型コロナウイルスの死者数を1日当たりに直すと14人で、交通事故の12人（関連死を含まない）と同水準だ。交通事故は極めて重大な問題で、だからこそルールを定め、交通信号や標識や歩道の整備、取り締まりにも莫大な予算を投じているのだが、だからといって通勤通学を禁止し経済を止めるという話にはならない。新型コロナウイルスの脅威にも、交通事故と同じレベルで用心し対処すべきだが、それ以上にむやみに怖がる必要はない。

それらに対し、脳卒中で亡くなる人は毎日293人、心臓病は570人と桁が違う。コロナを恐れて外出せず、かえってこれら生活習慣病を悪化させ

鉄道の未来学

基調報告 59

新型コロナウイルス感染症は、今なお拡大中である。

昨年春の外出自粛要請、緊急事態宣言の発令以来、

鉄道を含む集客交流産業は、出口の見えない厳しい事態に直面している。

果たしてコロナ禍で何が起きたのか、その先にはどのような事態がやってくるのか。

「新常态」における地域観光と鉄道の新しいありようを考察する。

新型コロナウイルスの地政学と 新常态の地域観光

株式会社日本総合研究所

主席研究員

藻谷浩介

Kosuke MOTANI

1964年山口県生まれ。平成大合併前3200市町村のすべて、海外114カ国を自費で訪問し、地域特性を多面的に把握。地域振興、人口成熟問題、観光振興などに関し、精力的に研究・著作・講演を行っている。2012年より現職。国内の鉄軌道全線を完乗している。著書に『デフレの正体』『里山資本主義』（ともにKADOKAWA）、『完本 しなやかな日本列島のつくりかた』『観光立国の正体』（ともに新潮社）など。近著に『世界まちかど地政学 Next』（文芸春秋）がある。

■表1 新型コロナウイルスによる死者数の水準の比較 (2021年1月20日現在)

	米国	中南米	カナダ	欧州	ロシア	アフリカ	西アジア	南アジア	中央アジア	東南アジア	日本	大洋州	韓国	中国	台湾
累計死者数 (人口100万人当たり)	1,225	848	490	962	461	61	222	102	156	61	37	26	26	3.4	0.3
日本との比較 (日本=1とした倍数)	32.7	22.6	13.1	25.7	12.3	1.6	5.9	2.7	4.2	1.6	1.0	0.7	0.7	0.1	0.0

死者数：ジョンズ・ホプキンス大学 / 人口：国際連合人口部 2017 年推計 & 予測による、2020 年人口

■表2 日本在住の日本人の、死因別の死者数 (2019 年)

	がん	心臓病	老衰	脳卒中	肺炎	事故	腎不全	自殺	肝臓病	糖尿病	(参考) インフルエンザ	(参考) 交通事故	新型コロナ (21.1.24まで)
年間死者数 (万人)	37.6	20.8	12.2	10.7	9.6	3.9	2.7	1.9	1.7	1.4	1.0	0.4	0.5
一日当たり換算 (人)	1,030	570	334	293	263	107	74	52	47	38	27	12	14

厚生労働省「令和元年 (2019) 人口動態統計」

■表3 新型コロナウイルスによる年齢階層別の重症化率と死亡率 (2020年6～8月の国内感染者)

	～10歳	11～20歳	21～30歳	31～40歳	41～50歳	51～60歳	61～70歳	71～80歳	81～90歳	91歳～	全体
重症化率 (%)	0.09	0.00	0.03	0.09	0.54	1.47	3.85	8.40	14.50	16.64	1.64
死亡率 (%)	死者なし	死者なし	0.01	0.01	0.10	0.29	1.24	4.65	12.00	16.09	0.96

「厚生労働省に助言する専門家組織」2020年10月28日発表

■表4 日本における新型コロナウイルス感染拡大の軌跡 (2020年1月26日～2021年1月23日)

	前哨波	第一波	第二波	第三波
陽性判明者数増加開始日	20年1月26日	20年3月18日	20年6月19日	20年10月16日
陽性判明者数ピーク日	20年2月25日	20年4月12日	20年8月6日	21年1月8日
ピーク日の新規陽性判明者数 (前後7日間移動平均・人)	18人	545人	1,381人	6,446人
ゲノムの型 (変異発生地による)	湖北省型	欧米型	東京型	同左

ジョンズ・ホプキンス大学発表の数値から、毎日の新規陽性判明者数 (前後7日間移動平均) を計算して、窪谷が判定

ている人が多いことは憂慮される。自殺者も、2019年に過去最低を記録したが、それでも平均で毎日52人あった。コロナ禍でこれが増えたのでは元も子もない。

③若者は新型コロナでは死なない

同じ新型コロナウイルスでも、感染後に重症化し、あるいは死亡する率には、年齢別に顕著な差がある。表3は、6～8月に日本国内で感染した人の年齢別の重症化率と死亡率だ。

60歳以下の現役世代の死者は大変に少ない。特に20歳以下の死者は、2020年12月10日現在でもゼロである。

④ウイルスを広めたのは外国人観光客でない

新型コロナウイルスは、RNAが1本だけの単鎖型であるため、変異が激しい。日本でこれまで起きた4度の感染拡大の時期と規模、それぞれを起したウイルスの遺伝子型 (国立感染研究所のゲノム情報解析による) を、表4に示す。

ここに明らかな通り、中国人観光客が2020年の1～2月に持ち込んだウイルスは、ほとんど感染拡大しなかった。

それに対し、4月の緊急事態宣言をもたらししたのは、欧米から帰国した日本人が持ち込んだ変異ウイルスによる第一波だった。これは何とか制圧できたが、東京都内でさらに変異したと推定されるウイルスが、第二波、次いで第三波を起こし、この第三波が死者数を大きく増やした。つまり感

染拡大の原因は、内憂外患でいえば内憂だったのである。

感染から陽性判明までには半月程度のずれがあることに注意したい。例えば第二波は、8月6日をピークに鎮まり始めたので、その半月前 (7月22日) のGOTOトラベル開始と同時に、むしろ新規感染が減ったことがわかる。しかし10月1日に東京都を対象地に加え、同時にGOTOイートを開始したところ、その半月後の10月16日から第三波が始まった。つまり問題は、GOTOトラベルそのものではなく、東京都の追加とGOTOイートにあったわけだ。

第三波は、場所や時間を問わず、「換気不全の室内において、他人同士で、マスクを外して会話すること」を感染の主因に、過去最大を記録した。その証拠が、2020年12月10日からクリスマスまでの感染急拡大であり、年末年始の新規感染はその時期よりも少なかった。つまりや旅行や帰省よりも、近場での忘年会が感染の主因だったのではないか。

「三密回避」というスレた概念が生んだ公共交通機関の危機

「換気不全の室内において、他人同士で、マスクを外して会話する」という、危険な行動が、なぜ2020年末に横行してしまったのか。その犯人は「三密」という、「覚えやすいが意味不明」なフレーズではないかと考える。

そもそも「三密回避」とは、「密集、密閉、密接が重なるのを避けること」だが、単に「密集」のことだと、単純化されて定着してしまった。だがマスクをして会話を慎んでいれば、密集しても感染は起きない。映画館も、クラシックコンサートも、観劇も、学校の通常の授業も安全だ。危ないのは「密閉」 (換気不全) と「密接」 (マスクなしの会話) だったのだ。

このようなミスリードの被害を最も大きく受けたのが、公共交通機関だろう。乗客が「密集」しているので感染の危険が高いと、国民の多くは思い込んだのである。その結果、鉄道、バス、航空の各社は、何割もの売り上げダウンに苦しむことになってしまった。

しかし実際には、満員の電車やバスの中でも航空機の中でも、あるいはタクシーの車内でも、感染拡大は起きてはいない。乗務員の間にもクラスターは発生していない (蛇口の共用など接触による例を除く)。理由は、通勤電車、バス、航空機、タクシーの客室内は十分に迅速に換気されている上、マスクを外して会話している乗客がほぼ見られないためであり、つまりは「密集」はあっても「密閉」と「密接」が発生していないからだ。

通勤電車に乗る機会の多い大都市近郊の自治体での感染拡大レベルが、都心に比べて相当程度低いことに注目すべきである。一例として、東京周辺の幾つかの自治体の感染水準を表5に示す。もし通勤電車の車内で感染が起き

■表5 新型コロナウイルス陽性判明者数（累計）の水準の比較（2021年1月20日現在）

	23区	狛江市	調布市	府中市	多摩市	町田市	八王子市	埼玉県	千葉県	神奈川県
陽性判明者数 （人口100万人当たり）	7,126	3,411	4,130	4,287	2,856	3,316	3,092	2,969	2,938	3,865

陽性判明者数（累計）：都内自治体は東京都庁発表、県はJX 通信社調べ / 人口：2020年元旦の住民票数

ているのであれば、この数字と逆の傾向が起きない。ちなみに京阪神でも、愛知県でも数字を取れば、都心での感染の方が郊外での感染より多いという、同じ傾向が出てくる。

1万人もの命がインフルエンザで失われた2019年に、インフルエンザ感染を避けようと公共交通機関の利用を忌避する動きはほとんど見られなかった。それな

に、死者数がその半分の2020年の新型コロナウイルス感染局面で、公共交通機関の利用は大きく減少したわけである。

このままでは各社はコストダウンのためのリストラを迫られ、そのことが運行頻度などの利便性を損なうことになるのは明白だ。公共交通機関の利用者が車にシフトすれば、交通事故死者数も増えるだろう。極めて憂慮すべき事態である。

新型コロナウイルス禍の先に来る事態

このような新型コロナウイルスを、われわれは根絶ないし国外排除できるのか。それとも共存を図るしかないのか。先の先まで考えれば、後者しかないことは自明だ。

入国者の管理を厳格化した台湾やニュージーランド、徹底した行動制限と検査を実施した中国など、市中感染を見事に封じ込めるのに成功した例もある。だがそのように「ゼロコロナ」の状態になると、住民に免疫ができない分、コロナの潜在的な危険は逆に高まってしまふ。そして世界の他の大部分でコロナが野放しである以上、どこかの時点で国民の大多数にワクチンを接種しない限りは、いつかはパンデミックに見舞われることになる。

だがワクチン接種に踏み切れば、発生確率がいかに低くても副作用による死者が発生する。コロナを効果的に食い止めた国ほど、ワクチン接種でかえって、コロナ以上の数の死者が出る結果になろう。中国ではそれでも強制的に接種を実施するだろうが、民主主義国でそれができるか。

日本の死者数水準は欧米の数十分の1だが、それでも感染拡大を抑えられていない。つまり若者を含む大多数がワクチンを打つ以外に、やはりコロナ禍からの脱出口はない。

ただしワクチンの効果は、感染後の重症化の抑止であり、変異を続けるウイルスの感染自体がそれで防がれるわけではない。ワクチンが普及してもウイルスは風邪の一種として残り、ウィズコロナの時代はずっと続くことになる。

新常態の地域観光と
民営鉄道の生き残り策

ワクチンが普及してもウイルスは風邪の一種として残る。しかし風邪の流行が旅行者や通勤通学者を減らすわけではないように、ワクチンの成功の先に、旅行者の数、公共交通機関利用者の回復が起きることは明らかだ。

①インバウンド観光の復活

筆者が特に楽観しているのは、コロナが常在する風邪の一種となった後の、インバウンド客の従前以上の増加だ。

そのような状況がいつ来るのかは、ワクチンの実効性次第なので予測が難しいが、今年の後半という観測もあれば、来年という見方、10年後というような意見もある。しかし必ずその時は訪れる。

インバウンドは、政府が呼んだから増えたのではない。外国人、とりわけ東アジアや東南アジアの住民にとって、日本がホッとくつろぎに来るのに最適の場所だからこそ、リピーターが増えたのである。そして以下に示すように、インバウンド観光は、2019年時点ではまだ、ロジ曲線の最初のカーブを上向きに曲がったばかりだったのだ。

どの国・地域から何人来たという数字ではなく、それぞれの国・地域の

「何人に一人」が一年間に訪日したかという数字を計算してみよう（複数回入国すれば複数人と数える）。2019年には、中国人が143人に1人訪日した。それに対しタイ人は52人に1人と3倍近い水準である。シンガポール人は11人に1人、韓国となると9人に1人、台湾は4人に1人、香港に至っては3人に1人が日本を訪れた。それだけリピーターが多いわけだ。中国人が韓国人並みの頻度で来るだけで、今の15倍となり、国内隅々が埋まってしまう。そこまで行かずとも、タイ人並みになるだけで3倍増となる。これは可能性というよりは、現実の「危険」といった方がいい。だからこそ、デイスカウント路線で数を増やして観光公害を招くよりも、高単価客だけを増やして平時の収益性を上げることに、目標を再設定するべきだ。

欧米マーケットでいえば、2019年に米国人が187人に1人来日した計算になるのに対し、カナダ人はその2倍、豪州人は6倍の頻度で訪日している。欧米にもアジア市場と同等の潜在成長力があるものと、筆者は考えている。

ポストコロナのインバウンド観光では、だから、観光客の数を目標にすべきではない。いたずらに低単価で客数を増やすのではなく、少なめの客に高単価できちんとしたサービスを提供する方向に舵を切らねばならない。また、車を持たないインバウンド客を、団体バスではなく定期運行の鉄道やバスの利用に誘導することも、ソフト・

ハードの両面からもっと本格的に実現していかなければならないのである。

だがそうなるまでの間の1年か、数年かを、国内の集客交流事業者はしるのだろうか。

②日本人の旅行市場に残る成長可能性

頼みの日本人の国内旅行消費は、ここ10年間総じて横ばいだ。これは好不況の波や若者の旅行離れといった、需要の上部構造の変化を原因とする以上に、69歳以下人口の減少という、下部構造の不可逆変化を反映している。

すべての内需型B to C産業は、消費者が消費に使える時間（1人消費者の数×24時間×365日）を取り合っているが、消費者の頭数の減少で全体のパイは年々減少している。コロナ禍が去った後にも当面人口減少は止まらないので、そこでなお売り上げを増やせる産業は、消費時間を他の消費財から奪って来られる産業か、あるいは消費時間当たりの消費単価を上げていける産業かのどちらかだ。

この理屈を踏まえ、単なるディスプレイのカウントに走る事業者が多いほど、その産業の売り上げは減る（＝デフレになる）。

日本人相手の旅行産業の場合、ワーケーションやMICEのように仕事時間を消費時間に転化させるやり方や、有料ガイドの普及による時間単価の上昇などに、可能性はまだ残っている。連泊、滞在、短期定住への誘導も、家賃支出や日常の食費を旅行消費に転化させるやり方として重要だ。さらにい

えば、ネット社会での「投げ銭方式」や「オークション方式」のように、原価の積み上げを無視した課金の方式も、もっと工夫されてよい。

この状況に改善がみられるのは、団塊世代が世を去る、2025～40年あたりだろう。経済的に不遇だった団塊ジュニアに多少とはいえ相続財産が流れ込むこの時期に、彼らの熟年旅行、退職旅行熱は確実に盛り上がる。しかしそれを海外に逃がさずに国内に向けられるかは、その時点での国内事業者の戦略の練度にかかっている。

③コロナ禍でも鉄道事業者にできる工夫

海外旅行市場が劇的な縮小を余儀なくされた2020年。残念ながら国内旅行にもさまざまな制約がかかり、その支出が国内での消費に回ってくることは、全体としては起きなかった。一部宿泊事業者は「疑似海外旅行」とでもいふべき異空間体験の売り出しで一定の成功を収めたが、車内空間が狭い鉄道が実乗促進で稼ぐのは、この間は難しい。

そこでお勧めしたいのは、疑似旅行体験のオンラインでの販売だ。マニアが満足する運転席体験や、一般向けの車窓解説動画、子ども向けのコンテンツなどをネットで課金販売できるとよい。列車を終始ドローンで追いかける撮影というのも、どこかの事業者で試みてはどうか。一般向けは乗車運賃と同額、マニア向けは投げ銭方式など、価格も多様化を試みるべきだ。複数社や協会単位で制作と販売を共同化し、コスト

ダウンと販路開拓を行えばなおよい。

このスキームの利点は、実乗と市場の奪い合いがないことだ。むしろ映像の先行販売が、地味だけれども味わい深い車窓への気づきにつながり、コロナ禍後の実乗を喚起する可能性もある。各社の自己発見に期待する。

④合理化↓減便↓廃止か、上下分離か

それでも2020年は、少子化と道路整備の進む日本において、鉄道を純民間の営利事業として継続していくという理想の無理が、顕在化した年として記憶されるだろう。地方のみならず都会の通勤路線でも、従前の高水準の運行頻度や低価格サービスの維持はやはり難しいと、多くの事業者が気づかされたのではないだろうか。

ここで鉄道事業者の心中を代弁すれば、「輸送密度の低い路線からは、順次撤退して（公共補助を受けた）バスに道を譲りたい」ということになるだろう。しかし、軌道系交通とバスとは、わかりやすさ、利用者数に大きな違いが出る。やや専門的になるが、交通経済学の第一人者である宇都宮淳人・関西大学教授の近著「地域公共交通の統合的政策」（東洋経済新報社）をぜひお読みいただきたい。社会的に見た鉄道という存在のプレミアムの価値を、学問的・定量的に検証した労作である。そのような価値の存在は、上下分離などの形で鉄道に公費を投入する根拠となる。

そもそも「道路は赤字が当然で、誰一人通らなくても公費での維持が当然だ

が、鉄道は赤字になれば不要」というのは、日本独自のガラパゴス的発想だ。ガソリン税を原資とした道路特別会計が、社会福祉向けの一般財源には流用されているが、同じ交通分野の鉄道の維持に直接回されては来ないというのは、どう考えてもおかしなことである。

道路も港湾も「赤字なので廃止」とはならない日本。福岡空港のように制度設計上の問題として大赤字のまま、枢要な国際的な地位を果たしている交通インフラもある。そんな中でなぜ鉄道だけが、赤字か黒字かで存否を判断されなくてはならないのか。少なくとも道路と同等の条件で、路盤部分は道路特別会計（国費）で維持されるという、国際標準の制度設計が導入されるべきだ。

鉄道事業者にとっては面倒ごとが増えるばかりなので、そんなことなら手放したいと言いたくなる気持ちもわかるが、皆さんは運営と路盤維持整備を一体で行うプロでもある。そんな事業者の中から、上下分離路線のメンテナンスを各地で請け負う事業体が出てきてもおかしくないはずだ。業界として国を動かすことも考えるべきである。

インバウンド復活の先に、「この路線をなぜ残しておかなかったのか」という反省の声が多々上がるようであれば残念なことだ。公共と面倒くさい連携をしつつも、未来世代と世界の顧客のために鉄道を遺す、という意識を持つ事業者が、この機会に一つでも増えることを願っている。

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。

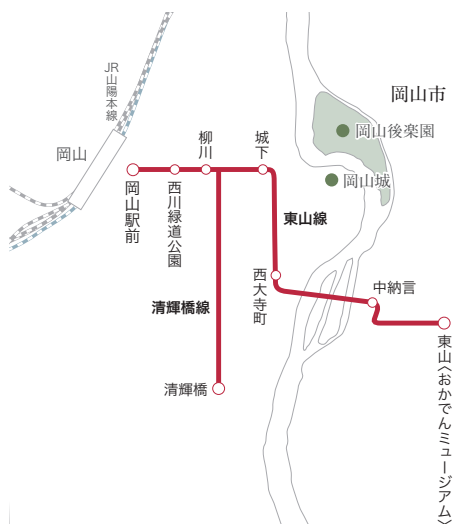
小嶋 最初の緊急事態宣言が出された

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なる」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。現在のような地方自治体が赤字を補填^{ほてん}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ね。

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（モーターにデザインした「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、地元で掘り起こした地域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。地域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わけです。

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

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。

県域を越えた交通事業者の連携で

唯一無二の 観光エリアをつくる

1908年に創立した島原鉄道（諫早－島原港間・43.2km）は、今年、鉄道営業113年を迎える。1990年から約4年半にわたる雲仙・普賢岳噴火活動（火砕流・土石流）で被災し、その復旧と災害後の観光客の減少、沿線の人口減少で経営が逼迫、2008年に島原外港（現・島原港）－加津佐間を廃止した。その後も低迷は続き、2018年より長崎バスグループの傘下となった。新体制の下ではさまざまな新しい施策を実施しながら鉄道事業が再構築されている。永井和久代表取締役社長にお話を伺った。

社内外をつなぐ島鉄をつくる

——島原鉄道は雲仙・普賢岳噴火の火砕流や土石流で被災され、その後は経営で苦勞をされながら鉄道事業を持続してこられました。2018年より長崎バスグループの傘下に入り、経営が行われているのですね。

永井 ええ、地域経済活性化支援機構による再生支援が行われ、長崎バスグ

ループがスポンサーとなりました。長崎バスと島原鉄道（島鉄）は長崎県内の老舗の公共交通機関という共通点があり、経営再建に協力するのは適任だと思います。私も長崎バスの一員として島鉄の再建策を検討していましたので、「ここまで関わった以上は自分が先頭に立ってやらんといけん」と思っ

てここにきました。

——島原という地域や島鉄という企業

を外側からご覧になって、どのような部分を変えていこうと思われましたか。

永井 外部からの視点では、経営難に陥った原因は大きく二つあると思います。一つは社内的な部分で、島鉄は島原半島では唯一の鉄道事業者、つまり老舗でかつ独占企業で、同業他社と競合することがなかったし、不遇な時代が続いて余裕もなかったため、主にサービス面での積極的な展開が社内で

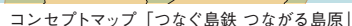


島原鉄道株式会社 代表取締役社長

永井和久
Kazuhisa NAGAI



[地域の公共交通を守り、観光振興に活かす取り組み]



県域を越えた連携による観光ルート

永井 長崎県 長崎市ともに全国の中でも人口の減少率が大きく、当社の鉄道やバスも高校生の通学利用は年に10%ずつぐらゐ減少している状況です。それでも皆さんの重要な足の役割を果たしていることに変わりはなく、この鉄路を確保していかなければなりません。そのためには、やはり観光利用を増やしていくことが必要だと考えています。

——島原半島は歴史的にも有名な島原城や世界遺産の原城跡もあり、海も山もあって自然が豊富で、観光資源は多い場所ですね。

多、熊本に行けますが、フェリーや飛行機を使えば天草や熊本、博多、大牟田、離島などに行くことができます。そこで、「つなぐ島鉄 つながる島原」をコンセプトに交流人口の拡大や観光客誘致に注力しています。数年前に観光庁長官に、この島原を中心に置いた地図を使ってご説明したら、「いやあ、この地図面白いですね。島原は東京の感覚だととても遠いイメージですが、こうやってみると、九州の中心になるのですね」と言われました。当時、新聞にも「観光に境界線はない、誰が決めたか県境」と掲載されました。もともと観光客は県境を越えて旅をされているのです。

が、それぞれが自分の地域を拠点として考えながら、お互いにスポークの本としてつなげていけばいいんです。

ほかの鉄道事業者、JR九州・松浦鉄道とも協同で新たな観光ルートの造成を行っていきたいと考えています。

3社の鉄路を乗り継いでいくと、「肥前縦断」(有田・伊万里・佐世保・大村・諫早・雲仙・島原)ができるんです。

皆さんにお話をするとき意気投合してくださる。そうやって連携して、長崎県でどういった「線」が引けるのか、いろいろ考えているところですね。地理的制約条件がある、この長崎でしかやれないことは何かを考えています。

——ニューノーマルとして旅のスタイル

やれないことは何かを考えています。

——多くの観光プロモーションは県域ごとに実施されていますが、それを超えていくという考えですね。今回、私も熊本からフェリーで島原に入りまし

たが、所要時間が30分ととても近いことに驚きましたし、国土や地形をより意識するきっかけともなりました。

永井 そうなんです。まず対岸の熊本、天草を重点エリアとして2019年には九州産交グループと包括的業務提携を締結して「雲仙・天草の世界遺産周遊バス」などの観光商品をつくりましたし、オリエンタルエアブリッジとも業務提携を結びましたので、五島、壱岐、対馬と行き来する商品もつくりたいと思っています。九州産交グループは熊本の桜町バスターミナルを拠点に「ハブ&スポーク」を進めています。

ね。そうすると旅行者と地域の関係性も大きく変わっていくように思います。

永井 飛行機や新幹線で長距離を高速で移動したり、リレー方式で宿を変えながらの旅がある一方で、魅力的な1箇所を拠点に、そこからさまざまな場所に足を延ばす旅もあります。そうした旅の楽しみ方は気持ちが悪く着きまし、その地域をじっくり知り、「また、あそこに行きたいね」とリピーターとなってくれる。だから他県も含めてエリアをつくっていくことが重要だと思います。観光地にとってはかつてのような『100人が訪れて各1泊』だけではなく、『10人が訪れて各10泊』のような長期滞在やリピート



上／雲仙普賢岳を背景に走る黄色い列車
左／観光列車「しまてつカフェトレイン」
下／諫早駅はJR九州と島鉄の接続駅



する人が増えてくる。10泊する地として選択してもらえように付加価値を上げなければなりません。

長期滞在、プライベート型の旅に対応

——現在はコロナ禍にありますので実施は少し先の話になると思いますが、今後の観光や地域活性化の活路をどのような方向に求めていますか。

永井 2018年ぐらいまでは鉄道運賃収入も年々落ちていましたが、新体制になって経営改善策を実施して、翌年の2019年から2020年の2月半ばぐらいまではずっと前年超えて

いたんです。ようやく「つなぐ島鉄つながる島原」を認知されるようになってきたところで2020年春のコロナ禍になりました。

インバウンドは、韓国や中国からのクルーズ船は寄港地周辺での短期の買物などが中心となっていたので、自分たちは香港や台湾、そのほか東南アジアの国々をターゲットに違う

形の旅を提供したいと考えていました。国内・海外ともしばらくは団体客ではなく小グループの旅に移行するでしょうし、そうした方向にシフトしていくというイメージを社内で共有するようにしています。

——具体的にはどのような施策を考えていますか。

永井 個人の嗜好や個人のグループとありますが、プライベートを重視する方向性で、2019年4月より観光列車「しまてつカフェトレイン」の運行を始めましたし、今後は「サイクルトレイン」を考えています。

自転車は密を避けられますので、ヨーロッパでは自転車での移動を推奨

していて、それが東南アジアに広がっています。島原半島には豊かな自然があり、海あり、谷あり、山ありの地形の変化をサイクリストに楽しんでいた。サイクリストの旅はどこかに拠点を置いて、そこからあちこち走る。そこで、私たちが目指しているものはサイクルツーリズムとも合致します。

現在、国で認定されているナショナルサイクルルートはつくば霞ヶ浦りんりんロード（茨城県）・ビワイチ（滋賀県）・しまなみ海道サイクリングロード（広島県・愛媛県）があるのですが、これに続くものとして長崎島原半島から天草を抜けて北薩鹿児島までのサイクルルートを作りたいと思っています。

オール自転車ではなく、鉄道やフェリーなども使えるようにすると利用者の幅が広がりますよね。当社の路線にも自転車を持ち込んで乗車していただいて、駅ではメンテナンスできたり、さまざまな情報が得られるようにできればと考えています。実は、すでに天草や大牟田ではサイクルツーリズムを考えていたそうなんです。つなげると約300kmの道が設定できますよね。

——いいですね。広域観光では、デジタルの仕掛けも必要になってきますね。

永井 広域で動いていただくのであれば、今後、観光MaaSが必要になります。支払いをしたり、位置情報を確認したり、地域の情報を入手したり、宿やレストランの予約をしたりできる

ような、先進的なことも取り入れていきたいですね。今後、島原半島の生き残る道はこれしかないと思っています。もちろん長崎新幹線の開業にはとても期待していますが、それに頼るばかりではなく、自分たちで道をつないでいかなければと考えています。私たちが行っていることは何も特別なことではなく、どの観光地でも行政や交通事業者、観光関連の事業者など、地域内で皆が連携して行っていることのサイクル感を少し大きくしたということなんです。

——そうすると、改めて鉄道の力を見直されるようになりますね。

永井 私たちは島鉄を地域の皆さんの誇りとなるような鉄道にしたいと考えています。そのためには、ただ島鉄の線路を守るという話ではなく、これを使うことによって地域の未来がどうなるかを提示することが重要です。地域を越えて県域を越えて、自分たちの地域の鉄道が役立っている、絶対に必要だと言われる。そのような鉄道をつくり上げていきたいと思っています。



島原地域の公共交通を維持する

島原鉄道（島鉄）は2008年より行政支援も受けながら運営を続けているが、2018年に新体制となった島鉄の取り組みに、地域からも期待が高まっている。2022年秋の長崎新幹線（武雄温泉―長崎間）開業を踏まえ、交流人口の拡大や地域住民の利用促進を目的に、島鉄と地域の強い連携によるさまざまな取り組みが行われている。

島原市役所 市長公室
政策企画課長

古賀英樹

Hideki KOGA



島鉄と連携して鉄道利用推進策を展開



駅舎が城の意匠の島原駅

島原鉄道は雲仙・普賢岳の噴火災害の復旧費用や、災害後の観光客の減少・沿線人口の減少などにより厳しい経営状況に陥り、長崎県および沿線自治体が島鉄に出資したことを契機に、1996年島原鉄道自治体連絡協議会が設立されました。その後、鉄道路線の一部（島原外港〈現・島原港〉―加津佐間）が2008年に廃止されましたが、鉄道安全輸送設備の整備費のうち、国の補助額を除く3分の2の経費に対し、長崎県と沿

線自治体（島原市・諫早市・雲仙市）がそれぞれ3分の1を支援する仕組みがつけられました。また、さらなる支援として島鉄の運営費に対して沿線自治体が上限3000万円（各市1000万円）で赤字補填するようになりましたが、これは独自の施策でほかにあまり例がないかと思っています。

2020年度はコロナ禍で実施できませんでしたが、2019年には島原市の人口（約4万5000人）にちなみ「4万人の足キャンペーン！」という公共交通利用促進事業を島原鉄道と連携して実施しました。市域は高齢化が進み、高齢者の免許返納も推進していますので、生活の中に公共交通で移動する習慣をつけてもらうための施策です。また、学生は保護者がマイカーで送迎するなど、公共交通の通学利用も減っているので、学生にももっと利用してもらいたいと考えています。島原市の都市機能は中心部に集約されており、鉄道や路線バスなど公共交通が比較的に利用しやすい環境ではないかと思っています。民間のバスは運転士が不足して、路線バスが維持できない状況となっていますので、市でコミュニティバスを運行し、公共交通の運行頻度や時間帯については、事業者と相談しながら地域の方々が利用しやすい形にしていきたいと考えています。そうした中で、定時性の高い鉄道は住民の足として重要な存在であり、地域の活性化のためにも、島鉄の鉄路は維持していきたいと思っています。

2022年秋の長崎新幹線開業にも大きな期待

新体制後の島鉄が、沿線の観光資源を活用して観光客を誘致しよ

うという意識は強く伝わってきますし、地元住民の方々からも「島鉄はとても頑張っている」との声が上がっています。今はコロナ禍で進んでいませんが、島鉄が行っている修学旅行の誘致はとてもいいですね。マイカーでの移動に慣れている子どもたちが鉄道乗車を体験できる。硬券切符への入れ込みなどは皆、大喜びです。子どもたちにもぜひ鉄道になじんでもらいたいと思います。

協議会は地域と島原鉄道の橋渡しを務める役割ですので、支援額の調整のほか、島鉄の利用促進や沿線観光振興に協力しています。沿線21駅に周辺観光案内図を制作して設置したり、島鉄のPR用パンフレット制作の支援、イベント開催の公共交通利用キャンペーン（チラシ配布や呼び掛け）などを行っています。「しまばらん」という島原市のキャラクターが島鉄のイベントに登場したり、「しまてつかフェトレイン」などの観光列車が走行する時には沿線の方々に手振りの協力を求めることなどもしています。

あの黄色い列車が走る光景は風情がありますので、それを地元に残したいですし、ぜひ観光でこの地を訪れる方々にも見ていただきたい。ボックスタイプの座席の車両も味があります。

人口減少・少子高齢化が進む中で、鉄道の利用促進はやはり観光に活路を見出すしかないと考えています。島鉄が打ち出す広域観光は島原を拠点に地域の鉄道やフェリーなどを利用して周辺都市や観光地を結ぶもので、とても期待しています。

2022年秋には長崎新幹線（九州新幹線西九州ルート）の武雄温泉―長崎間が開業する見通しで、途中駅の諫早（仮称）は島鉄と接続します。新幹線から島鉄に乗り換えて島原に来ていただくという誘客活動を今度さらに強化していきたいと思っています。新幹線と接続する諫早、フェリーと接続する多比良・島原港など島鉄の駅がこの地域にとってのゲートとなっていくわけです。また島原駅は駅を出ると正面に島原城が見えて、とてもいい立地です。

現在はコロナ禍で他の地域や人との交流が難しいのですが、島鉄が豊かな発想をもとにしたさまざまな取り組みを地道に続けてい



島原駅出口から正面右手に島原城が見える

れることで利用実績や収益の拡大につながるのではないかと期待しています。その施策が続けられるように、島原市および協議会は関係自治体とともに支援していきたいと考えています。

地域に根差した 地方鉄道を守り続ける

津軽地方の南地域を走る弘南鉄道には弘南線・大鰐線の2路線があり、そのうち大鰐線は長らく赤字を累積させてきた路線を引き継いだものである。

沿線の人口減少・少子高齢化によって輸送人員が減少し、もう一方の弘南線も赤字に転落して経営困難に陥った弘南鉄道に対して、2019年に沿線5市町村は緊急措置として赤字補填^{ほてん}を行うことを決定した。

そうした支援の下、弘南鉄道は合理化と鉄道需要の創出を図る努力を続けており、船越弘造代表取締役社長に鉄道の持つ公共性も踏まえてお話を伺った。

地域住民の足としての施策

——弘南鉄道は1927年に現在の弘南線（16・8 km）の一部区間が開業しましたが、津軽南地域と弘前市を結び住民待望の開業だったそうですね。

船越 ええ、1950年に弘南黒石（現・黒石）まで全通しました。この地域は穀倉地帯ですから米やりんごなどの輸送や、子どもたちの通学のため

にも創業者である菊池武憲初代社長は奮闘したようです。私自身も学生時代は弘南線を利用して通学していま

したが、朝は長い6両編成でも満員で、ラッシュ時はホームで駅員が乗客の背を押してドアを開ける。また快速列車も運行していてこれも満員。そういう時代もありました。

1984年に国鉄黒石線が弘南鉄道に転換されましたが、1998年に廃

止し、弘南バスに転換しました。また、

経営難に陥っていた弘前電気鉄道（1952年開業）の路線（大鰐―中央弘前間・13・9 km）を譲り受け、1970年より当社の大鰐線として運営しています。弘南線・大鰐線ともに主として地域の方が利用される「地域に根差した」鉄道として運営しています。

——現在の利用促進策も地元の方



弘南鉄道株式会社 代表取締役社長

船越弘造

Kozo FUNAKOSHI

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】

船越 ええ、今年度は実施できませんでしたが、30年近く毎年イベント列車を運行していて、夏期は「納涼ビール列車」、12月は「忘年列車」、2月にはこの地方の郷土料理を提供する「けの汁列車」を弘前発や平賀発、黒石発で運行しています。どの列車も満員となり、一つでも欠けると「なぜやらないのか」と地元の方からお叱りがくるくらい浸透しています。

弘前のさくらまつりの季節には、大鰐線を利用して中央弘前駅で下車した方に「大鰐線乗車証明書」を発行し、さくらまつり会場や有料施設が無料となるサービスも行っています。

——観光という側面では、弘南線沿線の田舎館村が行っている「田んぼアート」が大変話題になりました。大勢の人が足を運んで観光名所として定着したのではないですか。

船越 私たちも沿線自治体も何とか大勢の人に来ていただきたいと知恵を絞っています。田んぼアートはさまざまな種類の色の異なる稲を植えて田んぼに絵を描くもので、1993年に始めましたが、今では全国区で知られるようになりました。さらに大勢の方に来ていただけるよう2013年には会場付近に「田んぼアート駅」を開設しました。

——今年度はコロナ禍で苦勞されたと思いますが、どのような利用促進策を実施されていますか。

船越 大鰐線のようにりんご畑の中を

走る鉄道は全国では稀少ですので「りんご畑鉄道」という愛称をつけ、駅名標などもリニューアルしました。秋には赤く色づいたりんごを楽しんでいただけのよう期間限定で徐行運転し、また近隣のりんご畑では利用者限定でりんごもぎと体験もできます。

また、りんごを原料とするシードルを日本で初めて大々的に生産したとされる「吉野町煉瓦倉庫」は明治期の建物ですが、これをリノベーションして2020年7月に「弘前れんが倉庫美術館」としてオープンしました。中央弘前駅の近くですので、10月からは大鰐線と美術館、両方を利用された方にオリジナルエコバッグをプレゼントするキャンペーンを始めました。

当社の創業記念日前日の9月6日には、岩手競馬の盛岡競馬場で冠レース「また乗りに行こう！弘南鉄道賞」を開催し、当日は盛岡競馬場と田舎館村のWINS津軽内岩手競馬販売所、弘南鉄道弘南線の弘前駅・平賀駅・黒石駅、大鰐線の中央弘前駅で、枚数限定のオリジナルシールを配布し、シールラリーを実施しました。

ほかにも人と人をつなぐ企画として、冬には、有志の方に使い捨てカイロを買っていただき、弘南鉄道を利用するお客さまにそのカイロをプレゼントするプロジェクト「弘南鉄道あったか応援隊」を実施しました。受験生などを応援したいという思いを込めています。

それぞれの施策はそれほど大規模な

ものではありませんが、コロナ禍でも一定の効果を上げ、弘南鉄道を知っていただく、馴染んでいただく機会となったと思います。これから一つ一つ企画を丁寧につくり上げて実施していきたいと思っています。

沿線5市町村による赤字補填

——少子高齢化や人口減少が都会よりも早く進行する地方の鉄道のあり方には鉄道関係者のほか多くの方が関心を持っています。もともと赤字だった路線を引き受けた大鰐線もその一つだと思います。

船越 開業以降ずっと赤字路線であった弘前電気鉄道の経営権を譲り受けることは容易なことではありませんでした。利用客や鉄道としての使命、地域発展などを考慮して6代目社長が買収を決定したのですが、やはり慢性的な赤字から脱することはできませんでした。私の代（8代目）になって各種の施策や経営改善策を講じて、輸送人員の減少に歯止めはかからず、04年度から12年度までの同線の累積赤字が2億375万円に上っていました。

沿線自治体から財政支援を受けるわけにはいかないという考えがあり、2013年の株主総会で、大鰐線を2017年3月で廃止する方針を示しましたが、これは大きな議論へと発展しました。翌年に弘前市が行った市民アンケートでは大鰐線を「必要」とする人が7

割いるものの、「利用しない」という人も7割を超える結果となりました。

また、当社の収支上、大鰐線の赤字を長らく弘南線の収支で補ってききましたが、2017年には弘南線もとうとう赤字に転じてしまったのです。

——現在では沿線5市町村（弘前市、黒石市、平川市、大鰐町、田舎館村）が緊急支援を行い、運行費の赤字を補填して、弘南鉄道を支援していますが、この経緯を教えてください。

船越 大きな転機を迎えたのは2019年に就任された弘前市の桜田宏市長が「鉄道は失ってしまったら取り戻せない。事業者の経営努力だけでは運行の継続は困難な状況にある。弘前市にとってもなくてはならない弘南鉄道をしっかりと維持して活性化させ、将来につないでいきたい」と沿線市町村の首長と協議を重ね、皆さんに緊急支援に対する理解を求めてくださったことです。



大鰐線終着の大鰐駅



中央弘前駅に向かう電車。後ろに「弘前れんが倉庫美術館」が見える



2013年に開設された田んぼアート駅

桜田市長のリーダーシップでスピード感をもって支援の形が決まりました。本当に感謝しています。沿線市町村の当社への運行費補助は初めてで、5市町村はそれぞれ地元の駅の利用者数の割合に応じた負担額を運行費補助金として20年度の予算案に計上します。19年度分の赤字の一部（約6586万円）は20年度予算で補填され、20年度分の赤字は21年度予算に計上されます。私どもはこの間に、維持活性化の具体策を検討していきます。

——弘南鉄道の側でも合理化策が取られていると思いますが、どのような取り組みを実施されていますか。

船越 2019年10月に大幅なダイヤ改正を行いました。弘南線は上下12本、大鰐線は上下6本を減便しています。できるだけ通学・通勤に影響がないように配慮しています。ただ、少子高齢化は地方鉄道にとっては本当に苦しいですね。21年度からは弘南線沿

線の高校2校が統合されて1校になりましたし、もともと保護者が送迎をして通学定期の売り上げが減っていたところに、コロナ禍の移動の自粛で長期の通学定期を払い戻しに來た学生が多くなりました。2020年春の収入は定期では前年比で50%近く下がっています。何かいい方策はないものか、例えば保護者の方は学校ではなく駅に送迎されるように呼び掛けるとか、地元の方々に鉄道をいかに使っていただくかと常に模索しています。皆さん、「鉄道がなくなったら困る」と感じていらっしゃるのですので、そこから鉄道の存在意義を理解し、生活や行動パターンを少し変化させていただけると、頑張っていきたいと思っています。

鉄道を活かした広域連携の地域づくり

——もちろん輸送は鉄道の最も重要な

役割ですが、それ以外にも、歴史や文化を持ち、その地域の風土のようなものを象徴する鉄道は地域づくりにも大きな力を発揮すると思います。沿線5市町村とは今、さまざまな取り組みを連携して行っているとお伺いしましたが、さらに広域的な連携による鉄道の力を活かした地域づくりについてはいかがでしょうか。

船越 当社の沿線5市町村に藤崎町・板柳町・西目屋村を加えて「弘前圏域8市町村」として連携しています。ここにさらに五所川原市・つがる市・鯨ヶ沢町・深浦町・鶴田町・中泊町を加えた「津軽圏域」で「DMO（Destination Management/Marketing Organization）」を組織し、鉄道を含めた観光地域づくりを推進しようという流れとなってきました。当社も沿線以外の地域、鉄道をはじめ交通機関や各施設などと連携していけたらと期待しています。

——また、弘南鉄道は車輪整備の貴重な技術を持つ数少ない企業ですね。

船越 「焼き嵌め」という技術ですね。古い車両の摩耗した車輪外周部品を交換する際、新しい外周部品をホイールに当たる輪心（車軸）に嵌め込む作業で、当社は専用機器を所有し、社内職員たちで技術を継承しながら自前でを行っています。今年度は大井川鐵道や秩父鐵道からSL車両の車輪削正（さくせい）と嵌め換えの依頼をいただきました。他社から発注いただくのは初めてのことで、本当に光栄です。私自身、電車と

で、本当に光栄です。私自身、電車と気動車の免許を持っていますので、現場の職員の気持ちも理解しているつもりです。職員と一緒に喜びを分かち合いました。こうした技術も守っていきたいと思います。

ピーク時に219人いた職員は、現在66人で高齢化もしました。低迷期が長く続き、今、ようやく定期昇給に取り組んでいます。厳しい状況の中で、職員は社訓の「われら鉄道マンなれ」を胸に刻み、頑張ってくれていることに感謝しています。

——弘南鉄道の存在価値がさまざまな側面から増す中で、地域の方々に自分たちの地域の鉄道だという意識を一層強く高く持ってもらえればいいですね。

船越 ええ、鉄路は一度失ってしまったら取り戻すことはできない。鉄道の重要性とともに、「なくなったら困る」という危機感を持つていただく。地方の鉄道を守るということをより深く理解していただけるように、鉄道事業者として経営努力を続けていきたいと思っています。



沿線地域と事業者で 鉄道を支える

経営難に陥っている弘南鉄道に対して、弘前市など沿線5市町村は、緊急措置として2019年度・2020年度分の赤字補填を行うことを決定した。弘南鉄道に対する行政の運行補助は初となる。同時に、観光誘客や沿線地域住民の鉄道需要を創出する利用促進策を弘南鉄道とともに立案し、実施している。



弘前市 都市整備部地域交通課
課長補佐

羽賀克順

Katsuyuki HAGA

交通事業者の主体的な思いや
意欲を重視したい

鉄道は重要な都市基盤であり、弘南鉄道は弘前市のみならず弘前市域を走る重要幹線の一つと認識しています。また民間企業ではあっても、鉄道事業には公益性・公共性があり、公共サービスを維持していく上で、行政も後方支援していかなければならない。輸送人員の減少が続く厳しい経営状況の中で鉄道事業を行う弘南鉄道に対して、地域のインフラを維持するため

に、時限的ながらも支援していこうということで沿線5市町村（弘前市・黒石市・平川市・大鰐町・田舎館村）が新たな支援策等を協議・検討する間の緊急措置として両路線の2019年度、2020年度分の運行欠損を補填することとしました。

また、利用促進策のほか、マクラ木や踏切遮断機の修繕などの安全対策に関する事業も行いました。住民の方々にも地域のインフラを守るということを理解していただいていると考えております。一定期間の支援とともに、その間に鉄道需要を創出し、支援期間が終わった時には弘南鉄道がある程度自立できることを目指しています。自治体支援はあくまで後方支援であり、事業者には主体性を持っていただきたいと考えています。その中で地域の関係者と連携しながら弘前市を含めた5市町村と弘南鉄道が本音で協議し、利用拡大の仕掛けを一緒につくっていききたいと思います。

利用促進策は今の人員で無理なく着手できて、新たな取り組みをしていることが地域の人々からも見えるようなもの、具体的な例としては、全国にも例がないりんご畑の中を運行する大鰐線の路線愛称を青森県中南地域県民局のアイデアを活かして、「りんご畑鉄道」としていくことを事業者が発表しました。情報を共有し、互いにアイデアやヒント、キーワードを出し合い、コミュニケーションをとりながら、さまざまな企画ができあがっていきました。その過程で弘南鉄道の方からも「これならできる、これならやってみよう」と声が上がり、そうした思いは大事にしたいと感じました。

また、教育からの観点として、小学校の校外活動に地域資源として鉄道を活用したい。子どもたちに公共交通の存在意義を環境から考える機会があればいいと思っています。これは行政の方がいいか

もしれないですね。

さらに、この地域は豪雪地帯ですので、夏は車で30分で行けるところが冬は交通渋滞で1時間近くかかってしまう。渋滞解消のためにも公共交通を使う、それが市民の普通の行動パターンとして浸透すれば、鉄道の維持につながるのではないかと思います。市民への呼び掛けは行政の役割であると考えておりますし、事業者主体のさまざまな取り組みと一緒にチャレンジしていきたいと思っています。



弘前市 都市整備部地域交通課
主事

信田洋平

Yohei NOBUTA

地域資源を最大限活用して
誘客につなげたい

私自身が弘前市出身で、JRと二つの路線の弘南鉄道の存在が弘前の景色の中になじんでいる感覚が強くあり、こうしたまちの景観を失うとしたら、それはとても寂しいことだと思います。ただ、地方都市では駅に近い場所に住んでいないと鉄道を利用しにくいのも事実で、さまざまな利用促進策を実施し、新たな価値を創出することで、地域にとって必要な存在であることを認識してもらい、利用拡大につなげていきたいと思っています。

普段利用しない沿線の市民や観光客にいかに乗ってもらうか。その一つの方法としては、乗ること自体が目的となる取り組みが通年あるようなイメージで仕掛けていけば関心が高まるのではないかと考えています。

例えば、弘南鉄道では2020年10月から大鰐線をりんご畑鉄道として、りんごをモチーフにしたデザインの駅ナンバリングの導入、駅名標のリニューアルに着手しました。この事業者の取り組みと連動するように、弘前市と大鰐町は、PR用チラシの費用を負担しながら、事業者とともにアイデアを練り、りんご畑区間は速度を落として運転して間近にりんごの産地らしい景色を楽しんでもらえるようにし、沿線のりんご園にご協力いただいて、鉄道利用者向けにりんごもぎ体験を行いました。

また、紅葉の季節には弘前城に来られる方向けに、大鰐線沿線に無料の駐車場を設置し、鉄道利用者は弘前城内の有料区域などに無料で入場できるサービスも実施しました。

コロナ禍で遠方には出かけられない時だからこそ、地域の方に1駅、2駅乗ってみて地元の鉄道の魅力を再発見してもらいたい。また、コロナ禍が落ち着いた後には大鰐町には温泉やスキー場などがありますから、観光客を誘客して輸送人員を底上げしていきたいと



りんご畑の中を走る「りんご畑鉄道」

考えています。同業他社から依頼がきたという弘南鉄道の車両修繕技術を見てもらう企画などもできるのではないかと思います。地域資源を最大限に活用しながら、情報を発信していきたいと思っています。

人を呼び込む

鉄道のチカラ

コロナ禍で鉄道各社の経営状況が悪化する中、それでもコンテンツ力やSNSを活かし、積極的に盛り上げていこうとする動きもある。早くからSLの動態保存に取り組み、

「きかんしゃトーマス号」を運行する大井川鉄道では昨年、新駅が開業し、地域全体で新駅周辺の魅力を発信している。

また、岳南電車では昨年11月、1カ月間にわたり分散型の鉄道イベントを実施。SNS戦略にも長け、イベントの様子は広く拡散。大きな話題を呼んだ。両社のウィズコロナ、アフターコロナに対する取り組みと、それを支える現場力を追った。

取材・文◎小倉沙耶（鉄道アーティスト）

撮影◎加藤有紀



人は密になってはいけませんが、
連携は密に

大井川鉄道

大井川鉄道が2014年より行っているのが、アジアで初めてとなる「きかんしゃトーマス号」の運転である。今や全国でSLの復活運転が行われているが、これほどまでしつくりくるコラボレーションがあったらうか。なるほど大井川鉄道が、これは期待できると、鉄道愛好家だけではなく鉄道にそれほど興味のな

い方々の心も大きく動かした。実際に運行を開始すると大きな話題となり、私自身、大井川鉄道はどこにあるのか、どうやって行けばよいのかと、これまで鉄道とは全く無縁だった方からも多くの質問を受けた。きかんしゃトーマスのポテンシャルを身に染みて感じたし、そのコラボを成し遂げた大井川鉄道はやはり求心力に長けているのだと改めて感じた。その求心力の源は何なのか。それを知るため、私は新金谷駅へと向かった。

歓声の響く新金谷駅

新金谷駅を出て新金谷車両区へ向かうと、賑やかな音楽と子どもたちの歓声が聞こえてきた。きかんしゃトーマス号運転日に開催されている「トーマスフェア」では、トーマス号の出発準備の様子や点検作業などを

間近で見学することができる。転車台ではジェームス号が晴天の下で赤く艶めくボディを来場者に見せていた。

車庫の二階は見学用の通路として整備されている。斜め上からメンテナンスの様子を見ることが出来るほか、背後側には大井川鉄道に関する資料やグッズなどが納められている。窓は大きく取られ、子どももゆっくり眺めることができる。広報室の山本次長によると、見学コースをつくったのは、トーマス号運転より2年前の2012年。きっかけは、新東名高速道路の静岡県区間開通だったという。島田金谷インターチェンジの供用により家用車でアクセスが良くなり、もっと新金谷でSLを楽しんでもらえるのではないかと考えた。見学路を整備し、500円（小学生以上）で工場見学を行えるようにした。現在、きかんしゃトーマス号乗車の場合は無料で入場することができる。

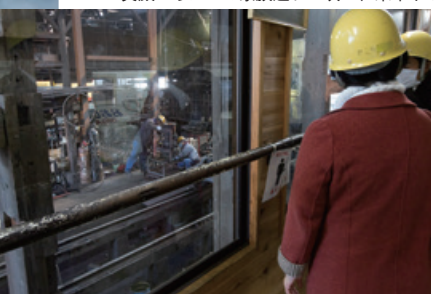


大井川鉄道株式会社
広報室 次長 山本豊福



笑顔いっぱいの家族連れが次々、乗車する

© 2021 Gullane (Thomas) Limited.



左から：メンテナンスの様子をじっくり見学／特別に機関室の中にも入れてもらった／「トーマスフェア」で転車台にはジェームズが！／私も念願のトーマス号に乗車

観光客と地元民で賑わう「門出」

新東名高速道路島田金谷インターチェンジの供用から8年。2020年11月12日に開業したのが「KADODE OOIIGAWA」、「おおいなび」、そして「門出駅」だ。いずれも島田市、大井川農業協同組合（JAおおいがわ）、大井川鐵道、中日本高速道路の4者連携により、賑わい交流拠点として整備された。JAおおいがわが運営するKADODE OOIIGAWAはマルシェやレストラン、キッズパークなどを揃えた複合施設で、観光客だけではなく地元の方たちも利用し大いに賑わっていた。同施設の鳴海広報担当によると、イベントスペースなども設けられたことで、これまでパフォーマンスをする場所が限られていた地元の団体などからも期待されているとのこと。また島田市は「緑茶化計画」として、基幹作物である緑茶を大々的に推している。KADODE OOIIGAWAでは緑茶工場体験や自身に合ったお茶を選べるスタンダードなど、さまざまな形でお茶を楽しむことができる。

「まだオープンして間もないのでこれからなんですが、今後、大井川鐵道さんともタッグを組んで、観光振興に取り組んでいけたら」と楽しそうに話す鳴海広報担当の姿に、明るい未来が見えた気がした。

実際のところ、コロナ禍で積極的な広告宣伝は待ちの姿勢が続く。観光パ

スなどの誘致が難しい中、自家用車でインターチェンジを降り、パークアンドライドとしてKADODE OOIIGAWAを利用、大井川鐵道を楽しみ、帰りにマルシェで買い物という流れを加速させていきたいとのことだった。

門出駅に列車がやってくると、施設内外からカメラを持つ人々が集まってくる。列車と駅名標を一緒に写真に納め、皆満足そう。35年ぶりの新駅となった門出駅の隣駅である合格駅は、門出駅開業と同時に五和駅から改称された。めでたい駅は人の心を明るくする。

魅力たっぷりのトーマス号

新金谷駅へと戻り、続いてはお待ちかねのきかんしゃトーマス号へ乗車。待ちかねた子どもたちの歓声に、期待が膨らむ。私が乗り込んだのはオハ47形客車。旧国鉄然とした車両と子どもに人気のトーマスとの組み合わせはどうなのだろうと思っていたが、車内に入ると軽快なBGMが流れ、座席ごとにかけられたシートカバーもトーマス柄。ポップなイメージに様変わりしていた。子どもたちもキャラクターを指差しご満悦。列車が走り出すと、にこやかに手を振る地元の方が目立った。茶畑の中から手を振る方たち。嬉しそうに手を振り返す親子連れ。

「今日SL全部乗った！」

可愛らしく車内販売員に報告をする男の子は、東京から来たそう。午前便



上／門出駅ホームにて。SLが通過する
左／KADODE OOIGAWA 経営企画部の鳴海
麗広担当
右／県下最大級の売り場面積を誇るマルシェ
下／門出駅のお隣は「合格駅」！



上／「緑茶診断」で自分に合った緑茶を見つける
右／緑茶や緑茶に合うお菓子などが豊富に揃ったショッ



のトーマス号、Sしかわね路号、そして午後便のトーマス号と、大井川鐵道のSL運行を完全制覇。翌日は井川線のアプト式列車に乗るのだと、親子で楽しそうに話してくれた。

トーマス号と大井川鐵道の気概
何度乗っても飽きない大井川鐵道のSの魅力は何なのか。それを知るため、大井川鐵道の社員の方々に話を

伺った。そもそも、なぜ大井川鐵道でトーマス号が走るようになったのか。
「元々は、日本でのライセンスを持つソニー・クリエイティブプロダクツさんからお願いがあったんです」と話すのは、経営企画部の岩本さん。トーマス号運行に際し、同社との折衝などを行ってきた。SLといえば大井川鐵道ということで白羽の矢が立ったという。半世紀近くSLを動態保存している実績が買われてのことだ。
2013年、貸切バスのワンマン運転に実車距離の上限がかかり、関東方面からの日帰りバスツアーを大井川鐵道沿線へ呼び込むことが難しくなった。団体客が減少する中、トーマス号運行プロジェクトが持ち上がる。大井川鐵道は、個人客を主体にする方向に舵を切った。実際、トーマス号の利用者は、個人の集合体である家族連れが主だ。
きかんしゃトーマス号を走らせるには、キャラクターの意匠に合わせた機関車を造り上げる必要があるが、そもそも実車と形も違う。そこをよりトーマスに寄せていく作業は大変だったと、SLのメンテナンスを日々行う、新金谷車両区の松本助役が話してくれた。
「例えば、ボディの赤いラインにしても幅の指定がないんです。だから、イメージを損なわないように、自分で考える。平面のデザインを頭の中で立体に描き起こすわけです」
さまざまな手続きを行い、ヘッドライトの移設やデフレクター（除煙板）

を外し、顔部分を取り付けるなど、見た目だけではなく設備なども大きく変わった。しかし、総重量に相違があったとはいけない。制約があり、前例のないことへの挑戦は手探りだった。そんな中、実現に際しては中部運輸局からのアドバイスなどもあったそう。
運行当初は想像以上のお客さまの熱気に社員皆が驚いたという。その熱狂度に、コンテンツの力を感じた。
「トーマス号は大井川鐵道の『玄関』となりました。この威力は大きいですよ」と話すのは山本次長。大きな広報効果を実感したようだ。現在も、門出駅にトーマス号がやってくる時には、見学者の整理のため社員を配置するという。
しかし、トーマス号そのものの人気に頼っているだけではない。大井川鐵道ではリピーターを生み出すため、アンケートを実施。満足度を高めようと、ソニー・クリエイティブプロダク



(左から) 大井川鐵道株式会社 経営企画室 岩本陽翠、鉄道部長 坂本光司、営業次長 伊藤和則、新金谷車両区助役 松本幸一



上/まず検温! 下/ソーシャルディスタンスを守りつつ、イベント内容の説明を聞く



上/参加記念のグッズ一式
右/しんと夜が更け、静岡おでんを温めていただく



上/吉原駅に停車した車両2台が今晚の宿泊先
左/やってきた寝台特急サンライズに皆で手を振る 下/「禁断」を許されて(?)就寝



ツのバックアップの下、毎年新キャラクターを登場させたり、クリスマス塗装などに何度も来なくなる仕組みづくりも活発に行っている。

また、トーマス号の乗客は、テーマパークに来るような感覚の方が多い。だからこそ、感染防止対策にも手が抜けない。現在、大井川鐵道の全車両に抗菌加工が施されているが、これらを真っ先に行ったのは、トーマス号用の車両だった。もう一つの人気列車であるSしかわね路号では、車内にてハーマニカ演奏などで盛り上げる専務車掌が乗務しているが、こちらは車内放送のみでの案内に。コロナ禍で本来のサービス提供がしづらい中だが「人は

密になつてはいけませんが、連携は密にして今後につなげていく」と坂本鉄道部長が話される姿に、大井川鐵道の気概を感じた。

また、伊藤営業次長からは「行政や市民の観光を盛り立てよう、楽しもうという熱意もすごいんですよ」と、島田市役所観光課が企画したツアーパンフレットを見せていただいた。大井川鐵道を利用する企画もあり、どれも抽選となる人気だったようだ。

密に出来ない時代だからこそ、妥協なく、より心温まるサービスを提供する。もちろんコンテンツも大切だが、やはり人を呼び込むのは人の熱意なのだ。

双方向のツイッターでリアルを補完

岳南電車

鉄道のみならず、さまざまなコンテンツにおいて、密になり大勢が集う場となるイベントには慎重な姿勢が続く。そんな中、それを逆手に取った企画を目にした。

「秋の岳南電車まつり月間」——月間!? 目から鱗だった。多くを集客することが難しければ、分散して一つ一つを小規模開催すれば良い。いや、そうだけれども、なんと潔いことか。そして、小規模でひっそり行うのに相応しい、マニアックなイベントが盛りだくさんだったのだ。「岳鉄機関車ガイド(極)」「音鉄トレイン」といった、目にするだけでワクワクする企画の中、一層目を引いた「ナイトステイホームin吉原」に参加した。

参加者だけの秘密の時間

ナイトステイホームin吉原は、駅に留置された列車やホームで一晩を明かすイベントだ。定員は15人。参加者にはアルミマットや懐中電灯、参加記念品のグッズなどが手渡され



(上から) 岳南電車株式会社 鉄道部長代理 井上昌久、鉄道部係 竹村優一郎

たほか「寝床確保券」と書かれラミネートされたA4の用紙に氏名を書くよう促される(ニックネーム可)。列車内やホームの好きな場所にその用紙を置き、寝床を確保。あとは好きなように時間を過ごす。配布物の中には、パウチングされた静岡おでんもあった。ホームに用意された湯煎鍋を使っで、好きな時に温めていただく。食すのはどこでも良いのだが、特等席として、ホームにJR側の線路に向けて長机と椅子が用意されていた。なんと素晴らしいトレインビュー夜食!

「そろそろ下りのサンライズが通りますよ」

スタッフに案内され、参加者はそれぞれホームにスタンバイ。やってきた列車に皆で手を振る。一人振り返してくれましたねなど、見知らぬ方とも話が弾み、一夜限りの仲間になっ



上／岳南富士岡駅で降車。青空が広がる中、右手側にくっきり富士山が！ 左／いまも残る貨物線のレールをたどって歩く 下／小さな橋梁を渡る岳南電車を撮る



上／車両基地について長田係長のお話を拝聴
右／簡易式遮断機の正しい渡り方を教えていただく



深夜、有志が集まって静かにまちのスポットを巡る「深夜徘徊ガイド」なども楽しみ、普段ならばタブーとされているロングシートやボックスシートに寝転がっての就寝。存分に満喫し、早朝5時には発車ベルで強制起床。参加者だけの秘密の時間はお開きとなり、吉原駅は日常の姿へと戻った。

じっくりのんびり再発見

もう一つ、参加した「岳鉄再発見！なるほど探訪ツアー」は、技術部門が企画したイベントだ。こちらは定員16人。企画した長田係長、佐々木係と共に吉原駅を出発。神谷駅で降車して沿

線を歩き、さまざまなスポットを巡る。第4種踏切である神谷東踏切には、歩行者自身がポールを上げる、簡易式遮断機が取り付けられていた。参加者一人一人、実際に押し上げて踏切を渡る。本吉原―岳南原田間の興人南踏切にも同じ仕組みが用いられている。のんびりと歩き、隣の須津駅へと向かう。途中、長田係長が小学生に声をかけた。聞けば、運転士の息子さんとのこと。短い会話だったが、まちに少しだけ溶け込めたような気がした。みりん製造会社の引き込み線跡や、岳南電車を見上げることができる貴重な撮影スポットである前田開渠・須津開渠など、列車の車窓からでは気づか

なかった小さなスポットを、鉄道会社の社員が拾い上げ、丁寧に解説してくれるというのは、何とも贅沢。何気ない場所にも再発見スポットがあることを、じっくりと知ることができた貴重な時間だった。

貨物営業終了で変わった社風

ナイトステイホームin吉原も、岳南再発見！なるほど探訪ツアーも、スタッフが楽しそうにイベントを進めているのが印象的だった。面倒だという声は起きなかったのだろうか。

「いや、すごく協力的でしたよ。技術部門、運転士、駅務部門の3部門に分かれて提案してもらったんですが、他が盛り上がっていると、他部署はうちもがんばろうといった雰囲気です」

そうにこやかに話されるのは、井上鉄道部長代理。ただ……と続けた。

「元々そういった社風だったわけではないんです。きっかけとなったのは2012年に貨物営業がなくなったこと。旅客収入のみになってしまった。実はそれまで、旅客への営業はほとんど行っていなかったんです。社内にもそういった雰囲気もなかった。ここから、危機感がじわっと生まれました」

では、そこから社員が企画や営業をどんどん立案していったのかと思いきや、最初は外部の動きの方が活発だったという。

「貨物営業がなくなった翌年に、

ちょうど富士山が世界遺産になったんです。その勢いもあって、学生さんや地元の方、さまざまな方が岳南電車を活かすために動いてくれました。愛着を持っていてくれる方が多かったのが救いですね」

外部からの刺激を受け、社内にも「企画営業課」が誕生した。月に一度グループ会議を行い、意見や企画を拾う場を設けたことで、より風通しも良くなったそうだ。

「企画はつぶしません。無理とも言いません。やってみてダメだったら変えていけばいいんです。まずは勢いが大事ですね」

なんとという柔軟さ。ひょっとして、そういった土壌があるからこそ、SNS戦略も上手くいったのだろうか。

「元々、運行情報をブログで発信していたんですが、なかなか伝わ

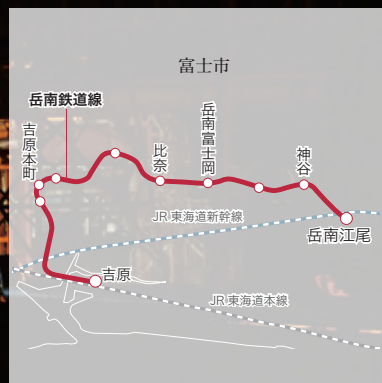


「岳鉄再発見！なるほど探訪ツアー」を企画した岳南電車株式会社 鉄道部技術区係長 長田晃、同係 佐々木洋紀





工場の中を走る (写真提供/國分義久)



らなくて。そこで、ツイッターを運用してみないかと相談したのが、SNS発信のきっかけです」と、鉄道部の竹村さんが成り行きを語ってくれた。

「だから、最初はツイッターで運行

情報をつぶやいていたんです。せっかく弊社のキャラクターである岳ちゃんのイラストもありましたから、それをつけて」

岳ちゃんのアカウントは後に運行情

左から：ライトアップされた工場群／車内の照明を落としているのは光量の小さな明かりも楽しめるように／夜景は優しくあたたかく、ここに響く

報以外のつぶやきが多くなり、運行情報発信のアカウントと分けられた。「岳ちゃんのひとりごと」と称するつぶやきは多くの共感を呼び、現在のフォロワー数は1・6万人となっている。

「ツイッターの対応は駅での窓口業務に似ていると思うんです。反応してくださるお客さま一人一人にできるかぎりの対応をする。そうすることにより岳南電車が記憶に残る。一方向の発信にはならないようにするのが大切なんじゃないかと思います」

ツイッターは双方向のコミュニケーションが核となるSNSである。だからこそ、反応へはきちんと返すようにしているという。

「ツイッターはリアルな補完だと思っています。公式にいいねされたら嬉しい。つぶやきに対して一押ししてあげる。公式がいいねしてくれたんだから、行こう、やろうと思える」

竹村さんの意見に、井上部長代理も頷く。

「アフターコロナの時代においても、SNSは重要です。紙ベースではないもので何かを伝えられるということは、とても大きい。1万人に何かを伝えるというのがどれだけ大変なことか」

まず、岳南電車のことを知ってもらうことが重要だと、二人は口を揃える。来て来ると積極的に言いづらい現在、つぶやきを工夫して潜在的ファンを増やし、アフターコロナに備える日々が続く。

夜景電車にも「人の力」

最後に、岳南電車の代名詞ともいえる企画列車「夜景電車」へ乗車した。2014年4月に、岳南電車は鉄道本体として初めて日本夜景遺産に認定、その時に夜景電車の運行がスタート。運輸区スタッフの多くは夜景観光士の資格を持つ。車内アナウンスやスタッフの補完説明を受けながら、工場だけではなくさまざまな明かりを楽しむ。

岳南原田駅を過ぎると、線路は日本製紙富士工場内へ。ライトアップされた幻想的なパイプラインの森の中を、徐行しながら列車が走る。工場の中を列車が走るの、岳南電車のみだという。五感全てを使って楽しむのも、夜景電車の特徴だ。コーヒー工場の焙煎の香り、電鈴式踏切の鐘の音。そして、岳南江尾駅で行われていた、ボランティアによる竹灯籠のライトアップ。夜の景色に溶け込んでいた魅力の欠片たちが、研ぎ澄まされた体に染みこんでいくような気分だった。

岳南電車の魅力を何倍にも引き立てているのは、やはり人の力だ。好きという力はとても尊い。岳南電車が好きで、魅力を伝えたい人が集まる。その良い空気感は、オンライン上にも伝わる。雰囲気を感じ取り、SNS上で情報が拡散され、さらに興味を持つ人が増える好循環。そのスパイラルの片鱗に触れ、私にとっても岳南電車がますます身近な存在となった。

地方 紀行 民鉄

上毛電気鉄道株式会社



赤城山を車窓に望み
電車は進む。

小さな富士と

渡良瀬川を渡った先、

広がる古い街並みには

お楽しみが一杯。

上 毛電気鉄道赤城駅から徒歩15分。12月
上旬の高津戸峠は、冬景色の一步前。

周囲の山々には落葉樹より常緑樹が多いよう
で、葉の生い茂った木々が立ち並んでいるけ
れど、さすがの常緑樹も寒さの中で色褪せ
て、7対3で冬が優勢。

「おおま 赤城駅」

高津戸峠の紅葉は、赤というより茶色い感
じ。その分、朱色に塗られた高津戸橋が一層
鮮やかに映えている。渡良瀬川沿いに設けら
れた遊歩道に入ると木々が日差しを遮って、
ちよつと薄暗い。運よく天気恵まれ、気温
にも恵まれ、徒歩15分の道行きでコートの前
を開けるくらいには暑くなっていたのに、
あつという間に寒くなり、遊歩道を離脱す
る。

上毛電気鉄道は平日の日の中、30分間隔で
やってくる。次の電車に間に合うように、急
いで赤城駅へと歩き戻る。

朝、来た時には気づかなかつたけれど、赤
城駅の駅舎には「赤城駅」の上や横に「おお
ま」と書き添えた駅名表示が掲げてある。
「AKAGI」とローマ字表記もあるの、「赤
城」と書いて「おおま」と読ませるわけでは
なさそう。では「おおま」とは一体？
赤城駅の所在地「みどり市大間々町大間々」
を示している？ 電車を待つ間に調べてみる
と、開業当時の駅名は「新大間々」だったと
か。なるほど、かつての駅名の名残を残した
表示をしているということか。

あれこれ調べている内に電車が到着。次の

目的地は赤城駅から三つ先の「富士山下駅」。
富士山の標高は？

富士山下駅は渡良瀬川のすぐ隣。渡良瀬橋
梁を渡る電車が撮影できる、上毛電気鉄道の
人気撮影スポットが真横にある。その上、富
士山下駅の近くには「富士山」があるとい
うから、行ってみないわけにはいかない。

富士山下駅の駅舎を出て振り返ると、駅舎
を囲むフェンスには「富士山下駅」の表示。
横には「ここは群馬県桐生市です」という言
わずもがなの表示が並ぶ。静岡県・山梨県に
位置する「富士山」と間違える外国人観光客
がいるためらしい。

世界遺産・富士山は標高3776m。ここ
ら桐生市の富士山は、富士山信仰から全国各
地に作られた山の一つで、標高は160m。
読み方も「ふじさん」ではなく「ふじやま」
と違っている。霊峰・富士を目指していた人
が、標高160mの山にたどり着いたら、さ
ぞ驚くことだろう。一方、標高3776mに
登る気力も体力もない身には、標高160m
は適切。それでは登山といきましょう。

富士山下駅は本当に富士山の真下にあつ
て、駅舎のすぐ向かい側で「富士山入口」と
いう小さな木製の矢印が、落ち葉に埋もれた
小道を指さしている。「小道」としか言いよ
うがない登山道だが、侮れない急坂。山頂ま
で一気に登ってしまえるだろうと思ってい
たのに、途中で息が上がってくる。

立ち止まること2、3回、所要時間は5分
弱。山頂と思われる場所に到着。もう少し上



赤城駅の駅名表示には「おおま」というかつての駅名も表示



紅葉はすでに散り落ちてしまったらしい高津戸峠

上毛電鉄上毛線

【じょうもうでんてつじょうもうせん】

中央前橋駅から西桐生駅まで25.4km 23
駅を52分でつなぐ。車窓からは赤城山
が望める。





渡良瀬橋梁を渡る上毛電鉄。撮影時は足元注意



木製の看板が指し示す登山道を上った先には、いい景色



富士山下駅には「ここは群馬県桐生市です」の表示も

富士山下駅から2駅で終点・西桐生駅に着。桐生には、重要伝統的建造物群保存地区に選ばれた古い街並みが残る。西桐生駅の駅舎も、改札口や券売機を囲む木枠などに、なんとも言えないレトロな趣がある。

駅でもらった「桐生まちなか地図」を片手に、まず向かうのは桐生西宮神社。関東では唯一の西宮神社（兵庫県）の直系分社。毎年11月に行われる商売繁盛を願う「えびす講」には多くの人が参拝するというが、祭りの季節が過ぎた今、社務所もお休みで社は森閑と

御朱印が欲しい！

登山道はきちんと整備されているけれど、落ち葉に埋もれてよく見えない。登りより下りのほうが足元は危ない。木の枝や葉っぱに邪魔されながら橋梁を渡る電車を撮影する、つまりよそ見をしていれば、足元への注意は当然疎かになり……。落ち葉のクッションのおかげでまったく痛くはなかったし、人目もまったくなかったけれど、滑って転んだ自分が恥ずかしく、そそくさと富士山を立ち去る。

がありそうだけど、登れる道が見当たらないので登頂完了。これで「富士山に登ったことがある」と言っても嘘にはなるまい。

山頂からは周辺の街並みが見渡せて、予想以上にはいい眺めが楽しめるし、登山道の途中からは渡良瀬橋梁も見下ろせる。わき目も振らずに登った分、下りはゆっくり景色を楽しむ。渡良瀬橋梁を渡る電車が撮れそうなポイントを探しつつ下山。

さっそく桐生西宮神社から近い桐生天満宮に足を運ぶ。大きな鳥居が見事な桐生天満宮は、こちらも社務所がお休み。御朱印の授与は宮司さんの自宅で行っていると案内が出ていたけれど、自宅を訪ねるのは気が引けて、参拝だけであきらめる。「ご縁がないなあ」と、がっかりしながら歩いていると、幼稚園に隣接したお寺・大蔵院を発見。参拝してから向かった社務所には人の気配が！ 彩りも豊かで可愛らしい御朱印を書いていただき気分上昇。ホクホクしながら街歩き、観音院、光性寺と寺社巡りを楽しむ。

気付けば手持ちの御朱印帳の余白はあと1枚。行つてみたい神社もまだあるけれど、現在地からは距離がある。時刻は午後3時過ぎ。社務所の受付時間は、冬場は短くなっていたりもする。歩いて行つて間に合うか、西桐生駅まで戻つてレンタサイクルして向かう方が早いのか。そもそも社務所は開いているのか。さあどうなる、最後の1枚！

静かに参拝を済ませて、さて次はどこへ行くか。

地図上には「〇〇家住宅」「旧〇〇」といった表示に負けず劣らず寺社仏閣が多い。実は、沿線散策に出かけるときは御朱印帳を持って行き、ご縁があれば御朱印をいただいている。思い立って調べれば、桐生には御朱印を授与している寺社がたくさんあって、それを目的に桐生を訪ねる人も少なくないらしい。御朱印集めが趣味というわけではないけれど、ネットにアップされた数々の御朱印を見ていると、記念に一ついただきたくなる。

さっそく桐生西宮神社から近い桐生天満宮に足を運ぶ。大きな鳥居が見事な桐生天満宮は、こちらも社務所がお休み。御朱印の授与は宮司さんの自宅で行っていると案内が出ていたけれど、自宅を訪ねるのは気が引けて、参拝だけであきらめる。「ご縁がないなあ」と、がっかりしながら歩いていると、幼稚園に隣接したお寺・大蔵院を発見。参拝してから向かった社務所には人の気配が！ 彩りも豊かで可愛らしい御朱印を書いていただき気分上昇。ホクホクしながら街歩き、観音院、光性寺と寺社巡りを楽しむ。



円戒不動山光性寺の12月の御朱印の一つ。種類が豊富で選べる



桐生西宮神社。社務所が開いていれば御朱印もいただける



くすんだピンクの木枠がレトロな雰囲気のある西桐生駅舎。時刻表も雰囲気がある



日前大神・國懸大神をお祀りする日前・國懸神宮。鳥居からまっすぐ続く参道の突き当たりを左に行けば日前神宮、右に行けば國懸神宮が鎮座している。社殿の形や配置は鏡に映したようにそっくりに造られている。

和歌山県

和歌山電鐵

貴志川線

文・渋谷申博

text by Nobuhiro SHIBUYA



連載 第6回

民営鉄道の 起源を訪ねて

鉄路は何を目指したか

神話と特産と猫の 短くも長い鉄路の話

神話の舞台という出雲や日向地方が多い起こされがちな、和歌山市付近にも多くの神話の舞台がある。

たとえば、天照大神が天の岩窟に隠れてしまった時、誘い出すために鏡が鑄造されたが、そのうちの2枚が神武天皇によって畿内にもたらされ、この地で祀るよう紀伊国造に命じたという。また、神武天皇の兄、彦五瀬命は天下の平定を目前にして戦死し、竈山に葬られたと伝えられる。一方、須佐之男命が天上からもたらした木々の種を日本国中にまくことを命じられた五十猛命は、仕事を終えて今の伊太祈曾に鎮まったとされる。

これらの神話を由緒とする日前・國懸神宮、竈山神社、伊太祈曾神社は西国三社と称され、古くから正月などにこの三社をめぐる西国三社参りの風習があった。その参詣者の輸送を目的に、大正5（1916）年に設立されたのが和歌山電鐵貴志川線の前身、山東輕便鉄道である。

当初の路線は今の和歌山駅の南西にあった大橋駅を起点として、山東駅（今の山東駅ではなく、伊太祈曾駅のこと）までの8.1km。小ぶりのかわいい蒸気機関車が運んでいたのは参詣客だけでなく、山東付近のタケノコなどの産物もあり、大橋駅から船に移され各地に出荷されていた。



一つの境内に日前神宮と国懸神宮の二社が鎮座する珍しい神社。日前宮とも呼ばれる。ともに三種の神器の一つである八咫の鏡とともに造られた神鏡を御神体としており、古くから朝廷の崇敬を受けてきた。紀伊国の一宮。



ヤマタノオロチ退治で知られる須佐之男命の御子神、五十猛命・大屋津比売命・都麻津比売命を祀る。この三柱の兄妹神は日本国中に木の種を撒いたと伝えられ、まさに木の国（紀の国）和歌山を象徴する古社といえる。紀伊国の一宮。

かみやまじんじや 竈山神社



神武天皇の兄、彦五瀬命は神武天皇とともに天下平定の遠征を行っていたが長髄彦との戦いで負傷がもとで薨去、竈山に葬られたという。竈山神社はその神霊を祀る神社で、御陵（墓）の隣に鎮座している。

いちご電車。貴志駅周辺の特産品いちごをモチーフとした電車。和歌山電鐵初のリニューアルデザイン列車で、平成18（2006）年に登場した。翌年にはおもちゃ電車、平成21（2009）年にはたま電車（右ページの写真）もデビューした。



■和歌山電鐵（貴志川線）路線図



貴志駅の開業は昭和8（1933）年。和歌山鉄道（貴志川線）の終着駅として有人駅であったが、和歌山電鐵移管を機に無人化された。代わって登用されたのが猫駅長たま。ホームにはその霊を祭るたま神社があり、たま大明神として鉄路を見守っている。



たまは南海電気鉄道時代から貴志駅に隣接する商店で飼われていた猫で、当時から駅を利用する人たちの人気を集めていた。駅長就任以降、全国からファンがやって来るようになり、社内での肩書きも上がっていった。猫ブームの先鞭をつけたことでも注目される。

貴志駅



平成22（2010）年に竣工した貴志駅舎。猫の顔をモチーフとした檜皮葺の屋根が特徴。カフェやたまグッズの売店、資料展示コーナーも併設、「たまミュージアム貴志駅」とも呼ばれる。デザイン：水戸岡鋭治

和歌山電鐵株式会社

Wakayama Electric Railway Co Ltd.

設立 平成17（2005）年6月27日

貴志川線 和歌山-貴志（14.3km）

<https://www.wakayama-dentetsu.co.jp/>

こうした状況を受けて南海電気鉄道は貴志川線からの撤退を検討することとなり、これを知った地元の人々の間から存続の道を模索する運動が起こった。

県と市、旧貴志川町が支援を決め、後継事業者の公募により選ばれた岡山電気軌道が事業を継承、平成17（2005）年に和歌山電鐵が設立された。

和歌山電鐵はいちご電車を走らせるなど、さまざまなアイデアで乗客の増加を図ったが、中でも一大ブームを起こしたのが猫駅長たまであった。猫を要職につけるという当時としては斬新な発想は広くマスコミに取り上げられ、和歌山電鐵の名を一気に全国に広めることとなった。

大正13（1924）年の紀勢西線開業を機に起点を東和歌山駅（今の和歌山駅）とした。昭和6（1931）年には社名を和歌山鉄道に変更、同8（1933）年には貴志駅まで延伸された。西国三社参りは依然盛んで、大晦日には終夜運転もされていた。

昭和32（1957）年には和歌山電気軌道と合併して貴志川線として同社の鉄道路線となり、さらに昭和36（1961）年には南海電気鉄道に合併され、その路線網に加わることとなった。高度経済成長期と重なったこともあって乗客は右肩上がりに増え、朝の通勤通学時には駅員が乗客を満員の車内に押し込むこともあったという。

しかし、自動車の普及により乗客は減少に転じ、和歌山市内の道路整備が進んだことがこれに拍車をかけた。

しぶやのぶひろ

1960年、早稲田大学第一文学部卒。日本宗教史研究家。『カラー版 神社に秘められた日本書紀の謎』（宝島社）、『聖地鉄道めぐり』（G.B.）、『眠れなくなるほど面白い 図解 神社』（日本文芸社）、『諸国神社 一宮・二宮・三宮』（山川出版社）ほか著書多数。



岡山駅前電停に停車する「おかでんチャギントン電車」

みんな Vol. 75 | SPRING 2021 春号

●発行所 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号
TEL : 03-5202-1402 FAX : 03-5202-1412
URL : <https://www.mintetsu.or.jp>



●発行人 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●日本民営鉄道協会 会員 / 弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道、岩手開発鉄道、仙台空港鉄道、福島交通、アルピコ交通、上田電鉄、長野電鉄、富山地方鉄道、万葉線、北陸鉄道、ひたちなか海浜鉄道、上信電鉄、上毛電気鉄道、秩父鉄道、新京成電鉄、関東鉄道、銚子電気鉄道、小湊鐵道、山万、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、高尾登山電鉄、江ノ島電鉄、湘南モノレール、箱根登山鉄道、富士急行、伊豆急行、伊豆箱根鉄道、岳南電車、静岡鉄道、大井川鐵道、遠州鉄道、豊橋鉄道、名古屋鉄道、三岐鉄道、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道、叡山電鉄、嵯峨野観光鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、水間鉄道、和歌山電鐵、紀州鉄道、能勢電鉄、神戸電鉄、山陽電気鉄道、岡山電気軌道、水島臨海鉄道、広島電鉄、一畑電車、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通、西日本鉄道、島原鉄道、長崎電気軌道、熊本電気鉄道

●企画編集 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会 広報課

●企画編集協力 / 時事通信出版局「みんな」編集室 香田朝子

●写真 / 織本知之 / 加藤有紀

●アートディレクション・デザイン / 浜田修司 / 大島恵里子

●印刷 / 大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。