

東北紀行

Tohoku Travelogue

第7号/2016年2月/編集：石巻専修大学 丸岡泰

ご挨拶

東北公益文科大学 中原 浩子

この度、日本観光研究学会に入会させていただきました
中原浩子と申します。15年前公設民営で山形県酒田市に
創立された東北公益文科大学のCOC特任講師として着任
し、現在2年が経過しようとしております。

広島生まれで大学から上京し、そのまま東京で就職しま
した。学生時代にはバックパッカーとして北海道やヨーロ
ッパを1ヶ月旅したり、卒業後にブラジルに5年居住し
ました。帰国後、千葉で学習塾を経営し約100名の生徒を
指導していた時、映画『おくりびと』に出会い、スクリー
ンに映し出される庄内の美しさに魅了され酒田市に移住
したのが2010年のことです。庄内移住後、観光の仕事に
官の立場で2年、民の立場で2年携わっていた時、COC特
任講師の任務を頂きました。

大学着任の年、山形DCが夏季に予定されておりました
が、この機会に学生が何らかの役割を担えないかと考えま
した。そこで「酒田おもてなし隊」という学生有志の団体
を立ち上げ、JR東日本とコラボした活動を展開するよう
になりました。「DCは一過性のイベントではなく、あく
までも地域の魅力や課題に気づききっかけです」というフ
レーズが印象に残り、「DCから始まる地域づくり」を合
言葉にその後も継続して活動を行っています。2年目が終
わりますが、プロジェクト内容は年と共に多様化し、フィ
ールドも酒田から庄内全域、そして県外に広がっています。

観光は学生をフィールドに出し、多数の方と関わりの中
で社会において必要な知識とスキルを習得できると活動
を通して実感しています。協力依頼の交渉や、組織との関
わり方、地域学習への参画の方法、また、観光客から地域
の良さを直接聞くことで、シビックプライドを持つよう
になった学生も出ています。今後も観光の力を活かした人材
育成と地域活性化の手法を探索していきたいと思えます。
どうぞよろしくお願い致します。

①鉄道の特徴と魅力

皆さんご案内の通り、鉄道は装置産業であり固定資産の
比率が高く、損益分岐点も高い特徴を有している。このこ
とは、鉄道事業経営において、たくさんお客に乗ってもら
わないと事業が維持できないことを示している。

二つ目の特徴として、鉄道は「動けない」ことを挙げた。
すなわち、沿線人口が減っても、沿線の大きな事業所がな
くなくても、他所に移れないということである。その代わり
、鉄道は地域に根差した事業として、社会的信用が大き
いのが一般的である。

三つ目として、鉄道はたくさんの魅力を有していること
を挙げた。筆者は50年来の鉄道ファン（一説には日本の
鉄道ファンは2百万人）であり、熱くなって長々と説明し
てしまい、一般の学生さんにとっては少々迷惑であったか
と反省しているところである。（すみません。）

ところで、鉄道は次のようなたくさんの魅力の対象とな
るものがあり、列車が目の前を走っていないなくても、その
存在が感じられるという特徴がある。

例) 機関車（SLなど）、駅舎、信号線路、鉄橋やトン
ネル、駅弁、汽笛、ダイヤ…

また、鉄道は「モノ」としてだけでなく、就職や結婚や
旅など人生の転機、すなわち、「コト」と結びついている
ことも多い。筆者の子供のころの一番の楽しみは、今は亡
き両親に連れられ、住んでいた福島県相馬市から常磐線
の列車で仙台に遊びに来て、駅前百貨店の大食堂でソフトク
リームをいただくことであった。この鉄道の乗車体験と一
体となった小さな楽しみと同じころに常磐線で見えたSL
（C62）の雄姿などがきっかけとなり、（筋金入りの）鉄
道ファンになったのだと思う。

②地方鉄道の厳しい現状

平成24年度の鉄道統計年報によると、東北では13社
中10社、全国では99社中71社が赤字となっている。ま
た、東北では十和田観光電鉄が2012年3月に廃止された
のをはじめ、近年多くの鉄道が廃止されている。加えて、
皆さんご承知の通り東日本大震災や豪雨による土砂災害
で、長期間休止となっている路線も多くある。

一方、廃止や休止に至らなくても、東北のほとんどの鉄
道路線では沿線人口が減り、通勤・通学定期利用が毎年減
少している状況である。「乗って残そう！」と頑張ってい

る地域もあり、なんとか応援したいのだが、そもそも住んでいる人が少なくなるとその取り組みの効果にも限界がある。そこで、近年、多くの鉄道会社や沿線地域では、(定期外の)観光利用者を増やすことに注力している。

③鉄道経営にとって大事な観光(事例)

鉄道と観光の関わりを見ると、伊豆急行や箱根登山鉄道など観光地のアクセスを目的として設立された鉄道会社があるほか、観光利用を増やすための多様な取り組みが見られる。

例) 鉄道沿線ウォークへの取り組み

大手の民間鉄道会社が主となるが、かつて沿線にファミリー遊園地をつくり、観光需要を喚起していた時代があった。しかし、近年は少子化・超高齢化などの影響や東京ディズニーリゾートやUSJなどへの利用者の集中により、ファミリー遊園地は集客に苦勞し閉園される事例が多くなった。現代の鉄道会社の取組の主流は「沿線ウォーク」である。これは、遊園地経営のように大規模投資がいらぬことや、高齢者を中心とした健康志向、地域の魅力を再発見しようとの動きの中で、ますます盛んになっている。

例) 鉄道自体の観光資源化

地方鉄道では、SLを走らせている大井川鉄道、おもちゃ電車やいちご電車を走らせる和歌山電鉄、国鉄時代の旧型の気動車を運行するいすみ鉄道などが代表的である。また、JR九州の「ななつ星 in 九州」の成功をはじめとして、JR各社でリゾートトレインの運行が企画されるなど、鉄道自体の観光資源化が近年のトレンドである。

④鉄道の社会的便益と外部経済

鉄道と地域社会の関わりを見ると、社会的便益や外部経済効果といった見方がある。

社会的便益

鉄道事業によって、時間短縮などの利用者が受け取る便益、事業者が利益として受け取る便益のほかに、社会全体が受け取れる環境等改善便益や存在効果による便益がある。特に存在効果については、「鉄道プロジェクト評価マニュアル(2012年)」によれば、CVM法などで、沿線住民などに存在価値に対する支払意思額を調査し、貨幣換算する方法があるが、その把握できる範囲の限界も指摘されているところである。

外部経済効果

経済学の用語として外部経済効果がある。具体には、「駅

JITR(Japan Institute of Tourism Research)-Tohokuがあるまち」としてのまちのステータスの向上や沿線住民の暮らしやすさ、コミュニティ向上など鉄道を利用せずとも受け取れる価値が挙げられている。

ソーシャル・コモン・キャピタルとしての鉄道

鉄道の存在が地域にとって安心感をもたらし、沿線地域の住民のライフスタイルを変え、移動時のネットワーク形成にとどまらず、社会のネットワーク形成に寄与できるのであれば、鉄道は「ソーシャル・コモン・キャピタル(Social Common Capital)=豊かで魅力ある文化社会を実現するみんなの装置)である」と考える。

⑤鉄道の活性化、そして地域の活性化へ(事例)

鉄道利用が増加し、地域が便利になる、すなわち地域が活性化する事例を紹介する。

東北の代表例として、「IGRいわて銀河鉄道の地域医療ライン」という仕組みがあり、アテンダントによるサポートのほか、通院割引切符や提携タクシー割引により通院する人が便利になり、鉄道利用を誘発している。また、宇都宮浄閑西大学教授によれば、富山LRT開業により友人・知人に会うのが増えた人、知人が増えた人、習い事や祭り、市民活動参加が増えた人が2~3割程度あり、鉄道が地域を活性化した好例といえる。

⑥地方鉄道事業の存続・革新に向けて

多くの地方鉄道経営が厳しいが、その支援方法として、鉄道事業の外部経済効果を踏まえ、お金のかかる基盤施設(トンネル・橋梁・線路など)を公共側が持ち、固定資産・固定費(固定資産税・維持費等)を減らし、鉄道会社は運営に集中するという考え方がある。具体的には、若桜鉄道(鳥取県)が2009年に日本で初めて実施し、東北では、青い森鉄道などで実施されている。

また、観光利用の創出のため、Webをうまく活用するとともに、人による口コミを大事にする情報発信とイメージアップ戦略を行うこともポイントとなる。加えて、鉄道と地域で着地型の観光企画をたくさん考えていくことも重要である。実際、平成27年度には、三陸鉄道では、沿線の高校生などによる鉄道の利用促進をテーマにしたワークショップをおこなっており、筆者も協力した次第である。

*平成27年12月、石巻専修大学における講義の要約。
(株)福・まち・交通研究所は平成27年6月筆者設立。