

地域鉄道フォーラム 2024「交流人口の拡大と鉄道」講演録

はじめに

国土交通省鉄道局後援・一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催の地域鉄道フォーラム 2024「交流人口の拡大と鉄道」を 2024 年（令和 6 年）6 月 8 日（土）東武博物館ホールで開催しました。

人口減少・高齢化の時代が到来し、地域の経済活動は縮小、後継者不足により街には空き店舗が、郊外では耕作放棄地が増加し、このままでは地域の絆や地域コミュニティも崩壊し、安全・安心な我が街としての存続そのものが危うくなります。

たとえ定住人口が減るとしても、その減少分以上に地域間での交流人口を拡大させ、更にはその地域の関係人口を増やすことによって、地域の活性化と発展は可能であり、そのためには、社会インフラである地域鉄道を軸とした、人を引き付ける魅力を備えた地域・まちづくりに一刻も早く取り組む必要があるものと考えられます。

そこで、これまで地域の交通と観光振興に深く携わってこられた有識者の方々にお集まりいただき、交流人口の拡大のための地域の鉄道の役割について論じていただきました。

はじめに、ご来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の山崎雅生氏からご挨拶を頂戴し、続いて、東洋大学国際観光学部教授の黒崎文雄氏より「観光立国欧州の鉄道から学ぶ」と題して、温泉ビューティ研究家でトラベルジャーナリストの石井宏子氏より「温泉観光地と鉄道の深い関係」と題して、それぞれから基調講演をいただきました。その後、國學院大學観光まちづくり学部教授の楓千里氏がコーディネーターとなって、「交流人口の拡大と地域の鉄道」をテーマに、黒崎文雄氏、石井宏子氏、跡見学園女子大学観光コミュニティ学部准教授の篠原靖氏によるトークセッションが行われました。

プログラム

1. 来賓あいさつ 国土交通省鉄道局鉄道事業課長 山崎雅生氏
2. 基調講演 1「観光立国欧州の鉄道から学ぶ」
東洋大学国際観光学部教授 黒崎文雄氏
3. 基調講演 2「温泉観光地と鉄道の深い関係」
温泉ビューティ研究家・トラベルジャーナリスト 石井 宏子氏
4. トークセッション「交流人口の拡大と地域の鉄道」
コーディネーター／國學院大學 観光まちづくり学部教授 楓 千里氏
温泉ビューティ研究家・トラベルジャーナリスト 石井宏子氏
東洋大学国際観光学部教授 黒崎文雄氏
跡見学園女子大学 観光コミュニティ学部准教授 篠原 靖氏

1. 来賓あいさつ 国土交通省鉄道局 鉄道事業課長 山崎雅生氏

今日は、地域鉄道フォーラム 2024「交流人口の拡大と鉄道」を開催するという事で、本当に多くの方にお集まりいただきました。

ご登壇いただく各先生方のお話を大変楽しみにしております。

まさにこの交流人口の拡大ということでは、観光と鉄道ということが大きなテーマになってくるのではないかと考えています。

私はこの鉄道事業課長に就任する前、北海道庁において、観光振興監という立場で 観光の責任者となっておりました。鈴木直道北海道知事の一期 4 年間の期間中、北海道の観光政策及びその予算をやって

おりましたが、ちょうど新型コロナウイルス感染症の時期と重なって、この時期の観光をどうするのだという事への対応が多かったのですが、その中にあっても、ポストコロナに向けた観光振興策を打ち出していく作業過程では、やはり、JR 北海道の問題となっている、特に黄線区（輸送密度 200 人～2000 人未満）と言われている路線をどうするのだという話と、これと観光をどう結びつけていくべきかを考えながら仕事をしておりました。

その時に思ったのは、黄線区を地域住民だけの移動だけ、地域の需要だけではなかなか賄えないことです。どうやって観光に使っていくのか、観光客に乗ってもらうのか、さらに言えば、どう観光客にお金を落としていただけるのかが大切だと思っていました。

北海道庁に赴任する前、2012 年からイタリアの大使館に一等書記官として行っておりまして、その際に乗ったヨーロッパのその観光列車が一つ参考になると思います。向こうの観光列車の値段は一人、何万円という高価格ですが、日帰りの観光の際にもそれが普通に乘られ、使われているのです。



ところが、JR 北海道の釧網線などは、もう今では間違いなくあの場所に線路を敷設できないと思います。湿原のど真ん中、車も入っていけないような所を走って、その山を抜けると、今度はオホーツクの海岸沿いを走る絶景の路線ですが、ここを全線（釧路～網走間 169.1 キロ）乗っても 4,070 円という運賃で走らせているのです。これははっきり言って、今の 10 倍の値段でも人は乗ります。10 倍の値段を取れば、路線収支も黒字になります。「運賃」を上げるのはむずかしいとしても、「料金」という形で取るとはできないものなのか。観光客、特にインバウンド需要は、今、円安ですから、いくらお金を払ってでも乗りたい訳で、このようなお客様にどんどん乗ってもらう。それによって、路線の維持も成り立つのではないかと考えています。

地域住民の需要だけではなかなか難しいという路線も、観光客にどう乗ってもらうのか、また、その観光客の皆さんからどうお金を落としていってもらうのかというのを考えるのも、地域鉄道を残していく一つのプランとなれると思っています。

今日は、皆様のお話を伺って、これからの地域鉄道を生かしていく施策に反映させていきたいなと思っており、非常に楽しみにしておりますので、よろしくお願いいたします。

どうもありがとうございました。

プロフィール（敬称略）

山崎雅生 Yamazaki Masaki

国土交通省鉄道局鉄道事業課長

1999 年運輸省（現国土交通省）入省。運輸政策局、鉄道局、都市局、海事局、北海道運輸局、自動車局、航空局、在イタリア大使館一等書記官、航空局航空ネットワーク部空港経営改革推進室長、北海道庁経済部次長、北海道庁観光振興監を経て 2023 年より現職。鉄道局勤務は 2 回目。

2. 基調講演1 「観光立国欧州の鉄道から学ぶ」

東洋大学国際観光学部教授 黒崎文雄氏

はじめに

私は国鉄から JR に民営化された初年度、第 1 期生として鉄道会社に入社し、建設技術者として建設事業を中心に様々な業務に携わりました。2003 年から 3 年間、国際鉄道連合という組織がフランスのパリにありますが、そこに赴任する機会がありました。その時にヨーロッパの鉄道政策及び海外諸国の鉄道及び交通政策に関心を持って研究活動続け、交通コンサルタントなどに出向後、2019 年に現職に就いています。

今日は、フランスに 3 年間滞在していたので、題目は「欧州の鉄道から学ぶ」ということですが、特にフランスに焦点を当てて、現地でどのように鉄道が運営されているのかということをお話したいと思います。

3 年間現地で生活をしていましたが、その間私は、自動車は保有せずに生活し、他の都市に移動する場合は主に鉄道で移動していました。日本では小さな規模の都市と思われるような都市でも、LRT をはじめとする公共交通が運営されていたことに、非常に興味を持っていました。

日本の将来は急激な人口減少の時代を迎え、活力の低下が危惧されているわけですが、本日のテーマである関係人口のことを調べると、総務省のホームページには、「関係人口とは、移住した定住人口ではなく、観光で来た交流人口でもなく、地域や地域の人々と多様に関わる人々のこと」とあり、解説としては、「地方圏は人口減少、高齢化により地域づくりの担い手不足という課題に直面していて、そして関係人口と呼ばれる地域外の人材が地域づくりの担い手になることが期待されています」、このように書かれていました。関係人口の定義、あるいは議論を調べたところ、非常に難しい概念だと思います。

特に関係人口が求められる地域というのは、地方圏です。その活力の低下が危惧されている地方圏を支えるのが関係人口となる担い手で、それはその地域外の人材ということです。今回鉄道がテーマになっていますが、魅力ある地方圏を作り、地方圏とその地域外との交流を図る上での交通、なかでも鉄道というのが重要になっているのではないかと思います。

ー日本とフランスの比較ー

日本とフランスの人口などの比較をいたしました。フランスの面積は日本よりも大きく、人口は日本の半分程度となっており、人口密度は日本よりも圧倒的に低い国です。国土の状況は、フランスは平野が広がっています。日本は



日本とフランスの比較(人口など)

	フランス	日本
面積(万km ²)	54.9	37.8
人口(百万人)	68	124
人口密度(人/km ²)	123	333

(出典など) 人口は2023年の数値
総務省・外務省のHPより

フランスの国土は日本の約1.4倍、人口は概ね半分

島国である上に、内陸は山で囲まれているので、フランスの方が日本よりも都市が拡散しやすく、スプロール化しやすい環境におかれています。

住みやすいまちづくり、活気のあるまちづくり、それを支える充実した公共交通を構築するために、今後望まれる都市は、拡散型から集約型の都市構造の再編イメージ図のとおり、コンパクトプラスネットワークと呼ばれる都市の核を作り、それを公共交通で結ぶという政策が求められているということは、説明するまでもないことと思います。

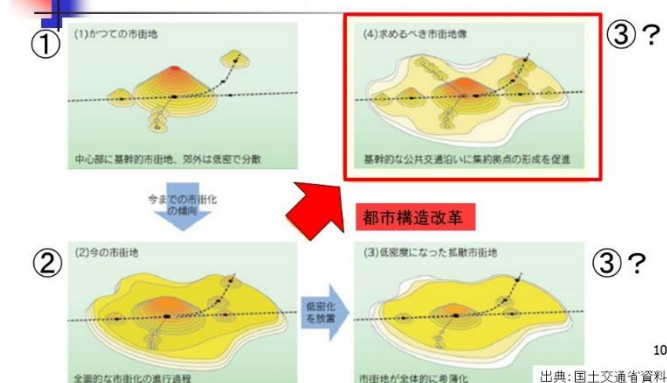
日本とフランスの都市比較を、今回のセミナーに先立ってまとめてみました。フランスでは200万人を超える大都市はパリしかありません。一方、日本の方は、東京圏、大阪圏の都市は除いていますが、この通り、100万人以上の都市も多く、50万人ぐらいの都市になると地方中核都市、そして30万人以下の都市になると、地方都市、あるいは、地方中核都市というようなイメージになりますが多数存在しています。フランスでは30万人規模あるいは20万人の規模の都市では、ストラスブール、ボルドー、リールのように、日本人にも馴染みの深い都市、誰もが知っている有名な都市があり、これらの20万人以上の都市の全てにLRTあるいはメトロが運行されている状況になっています。

LRTあるいはメトロがあることによって、人口27万人のストラスブールの中心地は活気に満ち、人口24万人のボルドーも、やはり活気に満ちた都市作りができています。すなわち、日本の感覚では小規模な都市でもフランスの都市では、このように非常に活気があって、観光に訪れると、車なしで十分に街の中を移動でき、楽しめるという状況になっています。

ーフランスの都市と鉄道運営ー

なぜ、このように日本では小規模な都市規模であってもフランスでは活気のあるまちづくりができていいのか、パリから移動するにも困らない鉄道がどのように運営されているのかについて、①「都市の中の鉄道」、②「都市圏の地域鉄道」、そして③「都市間の鉄道」という3つの区分に分けて簡単に説明しま

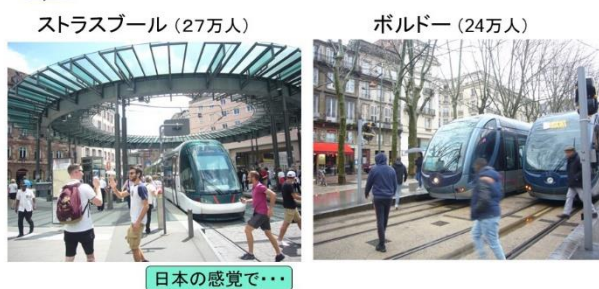
今後望まれる拡散型から集約型都市構造への再編イメージ



都市の人口（日本とフランスの比較）

人口	フランス	日本 ※
200万人以上	パリ	名古屋
100万人以上		札幌、福岡、神戸、京都、広島、仙台
50万人以上	マルセイユ、リヨン	北九州、浜松、新潟、熊本、岡山、静岡、鹿児島、姫路
30万人以上	トゥールーズ、ニース	松山、大分、倉敷、金沢、福山、尼崎、豊田、高松、富山、長崎、岐阜、宮崎、長野、豊橋、奈良、和歌山、大津、旭川、いわき、郡山、高知、那覇、秋田、明石、四日市、久留米
20万人以上	ナント、ストラスブール、モンペリエ、ボルドー	盛岡、福島、青森、津、長岡、福井、下関、徳島、函館、山形、富士、佐世保、松本

活力あるフランスの都市



フランスは小規模の都市でも活力を維持

す。

① 都市の中の鉄道

まず、「都市の中の鉄道」ですが、都市内の LRT やメトロが、先ほどのストラスブールやボルドーのようにどの地方都市でも鉄道が非常に充実しているのは同じです。これによって賑わいのあるまちづくりと、大変便利な移動が確保されています。ストラスブールの中央駅は中心地から離れたところにありますが、そこにも LRT が動いており、魅力的なデザインの車両も運行されています。

中心地は活気に満ちあふれて、大勢の人が都市生活を楽しみ、市内の移動には、ほとんど車は見られず、LRT が中心になっているという状況です。



魅力的な車両デザイン



ストラスブールのLRT



LRTを活用した賑わいのある町づくり



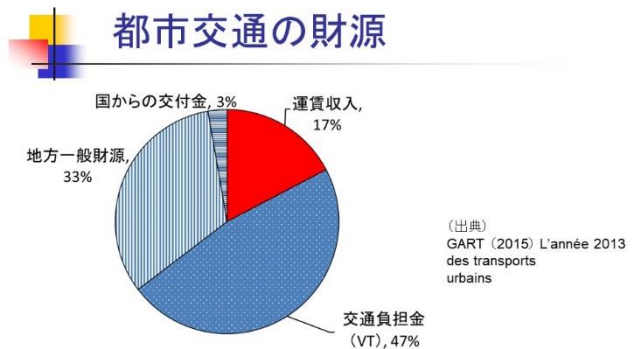
LRTを活用した賑わいのある町づくり



LRTを活用した賑わいのある町づくり

道にはガードレールもなく、LRT のみが市内を運行しており、それによって賑わいのあるまちづくりができて、単に移動の手段だけではなく、LRT そのものが町の風景のひとつに溶け込んで、大変美しいまちづくりに大きく貢献しています。加えて、ストラスブールは観光資源にも恵まれ、美しい旧市街地も保たれています。

都市の中の交通については、それを支える制度が充実しており、フランスでは人口 10 万人以上の都市圏においては都市交通計画の作成が義務付けられています。日本の市町村にあたるコミューンが連携して形成された広域行政組織の中の機関が交通を担当していて、その運行財源は、運賃収入は 2 割にも満たず、地方の一般財源及び交通負担金で賄われています。この交通負担金というのは、コミューンの広域行政組織が独自に課税をすることができ、その財源から交通の財源が生み出されるもので、都市交通を支える制度が整えられています。



運賃収入が占める割合は2割に満たない

②都市圏の地域鉄道

続いて、もう少し広域の都市圏の鉄道がどのように運行されているのかということを見てみます。

都市圏の交通については、フランスで 13 あるレジオンという広域自治体が鉄道事業者と契約をして鉄道の運行が行なわれています。

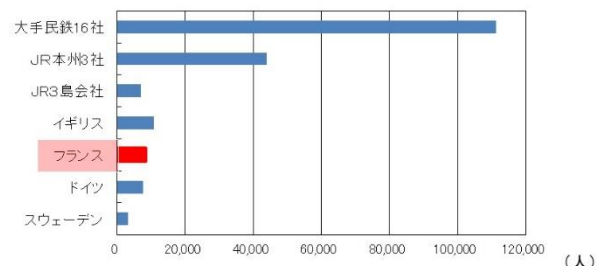
鉄道の採算性と非常に関係性の深い尺度として旅客輸送密度があり、これは、1 日 1 キロあたり何人の旅客が乗っているかという指標で、我が国ではこの輸送密度が 8000 人とか、あるいは 1 万人を超えると黒字になると言われていますが、ヨーロッパは概ね 1 万人を切っているという状況であり、基本的には線路の費用負担まで支出しようとする、多くの路線が赤字になってしまうという状況です。日本でいうと、JR 九州の鉄道環境をイメージすると、大体ヨーロッパの鉄道と同じようなレベル感です。

フランスの都市圏は、都市の中でもなく、都市間でもなく、都市の周りの地域であり、その鉄道がどう運営されているかというと、レジオンと呼ばれる地域圏が主体となって運行がされているという説明をしましたが、そのレジオンが運行する列車のことを TER (Transport express regional) と呼び、列車の車体には TER の文字

があります。これまでは、SNCF (フランス国鉄) がレジオンと契約する形で運行されていましたが、2023 年 12 月以降、新しく契約をする場合には競争入札をしなければいけないという EU 指令に従うこととな

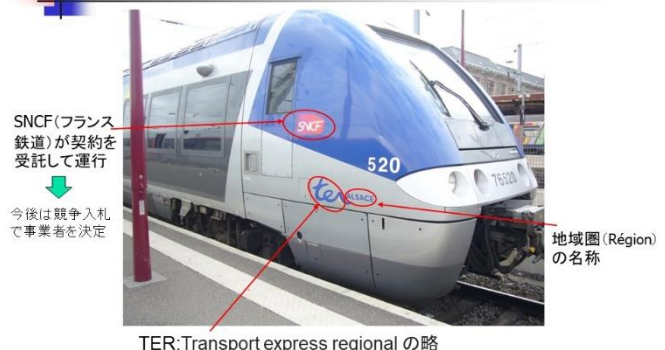
日本とフランスの鉄道の比較

各国の鉄道の旅客輸送密度



フランスの鉄道の旅客輸送密度は、JR九州と同じ程度

地域圏が運行する列車(TER)



っています。

切符は、自動販売機で買うことができ、ここにもレジオンの名前が見られます。また車両にもレジオンが運行しているということで、レジオンの名前がデザインされた車両がありますが、実際の運行はレジオンから受託をした SNCF が運行しているという状況です。



TERの列車用の券売機



地域圏(Région)の名称がデザインされた車両

③ 都市間の鉄道

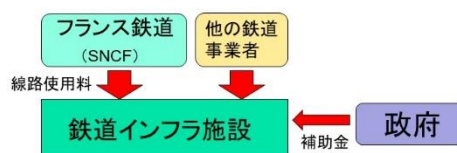
最後に、都市と都市を結ぶ都市間の鉄道がどのように運行されているのか、説明します。

鉄道のインフラを維持するのは大変たくさんのお金がかかりますが、インフラはフランス鉄道、SNCF の公的部門の子会社が保有し、鉄道の運行は、営利を目指す企業グループによって行われています。ヨーロッパの鉄道は、どの国であってもインフラ部門は公的な組織とされ、ここには政府からの補助金が入って、鉄道インフラが維持されています。



③ 都市間の鉄道

- ✓ フランス鉄道(SNCF)の公的部門(子会社)が鉄道インフラを保有
- ✓ 鉄道インフラの建設と維持管理には、公的資金も活用されている



線路施設、駅施設の維持には大変多額な資金が必要となりますが、フランスをはじめヨーロッパの全ての国は、国家的なナショナルネットワークのインフラは社会インフラと見なし、公的資金を活用しな

が維持されています。

運行部門の方では、高速列車などは高い高速料金が設定されていて、基本的には TGV、高速列車などは、国から補助金はもらっていない状況です。今日は詳しくは述べませんが、都市間の鉄道は、オープンアクセスによって参入したい事業者が、インフラが空いている限り運行できる制度になっています。

これまで「都市の中の鉄道」、「都市圏の地域鉄道」、そして「都市間の鉄道」の運営について説明しましたが、まとめとして、フランスにおいても、他のヨーロッパ諸国と同様に、鉄道、軌道の運営には公的資金が活用されていて、ドイツやスウェーデンなどの多くの都市でも同様なスキームになっています。

そして、都市内、都市圏、都市間のそれぞれの鉄道運営を支える枠組みが存在しています。

国鉄改革が行われた時に「地域化」という政策がヨーロッパのいくつかの国で導入され、そして「地域圏の鉄道はその地域で支えていく」というフレームが出来上がりました。

このように鉄道運営を支える枠組みによって、鉄道による円滑な移動と賑わいのあるまちづくりの取り組みができていると考えています。

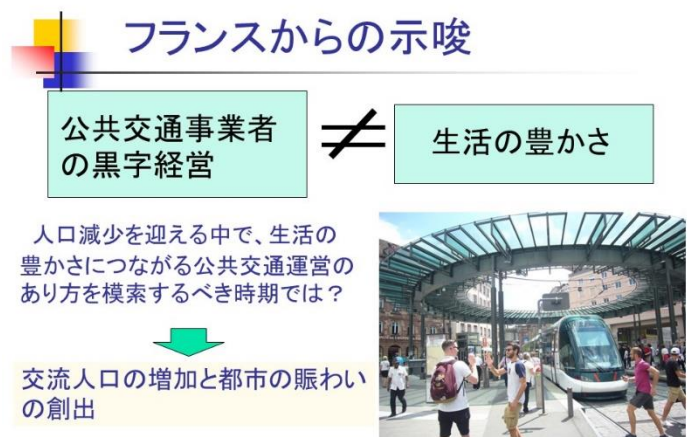
－交通事業者の黒字経営≠生活の豊かさ－

最後にフランスから学べる示唆は何かというと、公共交通の事業者が黒字経営できればそれは良いのですが、必ずしもそれに固執する必要はないのでは、ということです。

鉄道、公共交通というのは、人々が豊かな都市生活をおくるための重要なサービスであり、そして鉄道インフラというのはそれを支える重要な社会インフラであるので、生活の豊かさと公共交通事業者の黒字経営というのは必ずしもイコールで結ばれるものではない、ということフランスでの生活を通じて感じたところです。

日本も今後フランスのように人口密度、人口が減る局面を迎えるわけですが、都市の賑わいを創出するためにもフランスから学べる点は多いのではないかと感じています。

どうもありがとうございました。（拍手）



プロフィール （敬称略）

黒崎文雄 Kurosaki Fumio

東洋大学国際観光学部教授

1988 年 JR 東日本入社。国際鉄道連合（UIC）世界部、運輸調査局（現交通経済研究所）などの勤務を経て 2019 年より現職。研究テーマは、国内外の鉄道改革、公共交通の経営。

論文「鉄道の上下分離に関する分析」で、2010 年に日本交通学会賞（論文の部）受賞、2012 年に土木学会より国際活動奨励賞を受賞。

近年の論文に「北海道新幹線札幌開業に伴う函館本線の運営形態についての一考察」（「交通と統計」No. 73）。

3. 基調講演2「温泉観光地と鉄道の深い関係」

温泉ビューティ研究家・トラベルジャーナリスト 石井宏子氏

はじめに

私は温泉研究家として、また、ジャーナリストとして温泉地を巡り、取材をして書く仕事をしています。その立場から、鉄道と温泉の旅行の関係のお話をしたいと思います。

「温泉観光地と鉄道の深い関係」ということで、まずは鉄道で行く温泉の写真を紹介します。左は、鹿児島県の嘉例川駅、登録有形文化財のレトロな木造駅舎です。真ん中は九州の由布院駅のホームにある足湯です。右側は富山の観光列車「べるもんた」の中、お寿司を握ってもらって食べられる列車です。



石井宏子

温泉ビューティ研究家・トラベルジャーナリスト

プロフィールにも記載しておりますが、国土交通省の地域鉄道再生・活性化研究会の委員をしていた関係から、地域鉄道の皆さんともお付き合いをさせていただいております。また、杏林大学で観光における温泉療養学の活用の仕方という科目を持っています。そして1年間に200日ぐらいい温泉を旅しております。

車の運転はしませんので、ゴールドのペーパードライバー・ライセンスを持っていますが、基本的に公共交通機関、つまり「鉄道で行く温泉」が私の旅の中心になっています。例えば、飛行機で移動したとしても、その先では鉄道やバスを使って温泉地に行く旅をしており、旅行者の立場から、今の日本の地域鉄道がどれほど楽しいか、それがなくなるとどれほど困るのかという視点で、お話をさせていただきます。



ー鉄道と温泉旅行の関係ー

鉄道と温泉旅行の関係の歴史を調べてみると、明治、大正、昭和の時代にかけて、国策により温泉旅行を勧めていて、鉄道省、あるいは地方の鉄道局の地域部署が率先して「温泉案内」という鉄道を利用した旅行ガイドブックを出しています。これがとても面白く、お勧めの温泉地のことを詳しく書いています。どうやって鉄道でその温泉地に行き、どのような温泉があって楽しいことを、国が国民に紹介をしています。

鉄道省は、昭和初期に「健康は温泉から」とい

うトーキー映画も作っており、その映像の一部を紹介します。ポリドールのドラマティックな音楽に乗って、どのように温泉が体に良いのか、温泉の成分がどのように体にどう効くのか、飲泉はどうなのか、

鉄道が温泉旅行をけん引 国策による「鉄道&温泉旅行のすすめ」

- 1905年（明治38年）国の鉄道監督機関が旅行案内書を発行。
- 1919年（大正8年）鉄道院による『温泉案内』発行開始。
- 昭和の鉄道旅行発展とともに鉄道省の全国版「温泉案内」や、各地の鉄道局から「温泉案内」を発行



国立国会図書館「鉄道が買えたコト・モノ」より

温泉療養や、温泉の健康活用について詳しく説明されています。

ー各地の温泉紹介むかし・いまー

その映画の別府エリアの温泉紹介映像と今の状態を比較してみました。別府の鉄輪温泉、鉄の輪と書きますが「かなわ」と呼びます。鉄輪温泉に「ひょうたん温泉」という日帰りを楽しめる入浴施設があり、当時の映像に出てくるのは塩の温泉、塩化物泉ですが、塩の温泉というのは喉、気管支、肺を清潔にして潤すということで、この映像にあるように温泉蒸気を吸引するという温泉療法がありました。これはヨーロッパでも行われていますが、日本でも積極的に使っていたという映像で、その吸引できる場所が、今も「ひょうたん温泉」の中にあります。

私は温泉と美容のことも研究していますから、吸引できるだけでなく、それを顔に当てると美顔器にもなり、美肌にも良い場所だと思っています。ひょうたん温泉では、高いところから温泉を滝のように落とす「打たせ湯」があり、マッサージをすることができます。今も大浴場に男女別に打たせ湯があり、昔からの健康法が今に残っています。

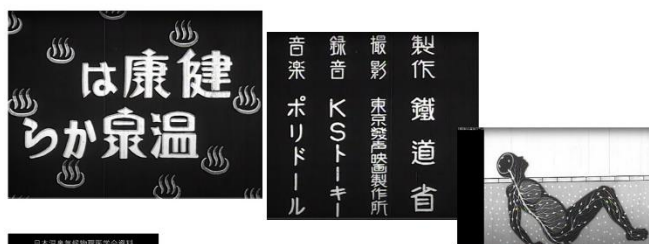
鹿児島島の指宿が有名ですが、別府にも海浜砂湯があり、海辺の砂の下に熱い温泉水を通して砂蒸し湯のような状態の温泉があります。左側が昭和初期の時代、右側が現在の海浜砂湯です。昔は顔に汗が吹いたら、お姉さんが拭いてくれました。今は拭いてくれませんが、そんな映像が残っています。

海浜砂湯は
温泉＋海洋浴＋マッサージ作用



『健康は温泉から』昭和初期・鐵道省

温泉の成り立ち、温泉の作用、入るだけじゃない日本の温泉療養を紹介



日本温泉博物館蔵 資料
・映像は九州大学図書館より提供

ミシュランニッポン 大分県・別府鉄輪温泉「ひょうたん温泉」



日本温泉博物館蔵 資料
・映像は九州大学図書館より提供

大分県・別府鉄輪温泉「ひょうたん温泉」
打たせ湯は温泉成分＋強く深いマッサージ作用



日本温泉博物館蔵 資料
・映像は九州大学図書館より提供

別府「鉄輪むし湯」



日本温泉博物館蔵 資料
・映像は九州大学図書館より提供

「むし湯」というものもあり、これは今でも共同湯のようになって残っています。左側が昔の様子で、右が現在ですが、ほぼ同じように入ることができます。浴衣を着た状態で入り、中には特別な薬草が敷い

てあって、石菖（せきしょう）と言いますが、下から温泉の熱で蒸されるものです。今は、このように外に足湯ならぬ「足むし湯」があり、温泉蒸気で足を温めることができる場所があります。

ー地域鉄道に乗って行きたい温泉旅行ー

地域鉄道に乗って行きたい温泉旅行として、いくつか事例を紹介したいと思います。

(1) 北投温泉（台湾）

行ったことがある方は「あそこだ！」って思い浮かぶ方がおられるかもしれませんが、台湾の北投（ぺいとう）温泉です。台湾も昭和20年まで50年間、日本が統治していた時代があり、鉄道をたくさん通っていて、北投温泉も鉄道で台北の市街地から30～40分、地下鉄で、その先の温泉地に行く特別な列車に乗っていき、新北投駅に着き、そこから歩いて温泉街に行くことができます。

(2) 鳴子温泉（宮城県）

温泉地として、東の横綱、西の横綱ということで、西の横綱は、先ほど別府を紹介致しましたが、東の横綱は、東北の宮城県にある鳴子温泉郷です。5つの温泉地の集まりで構成されていて、温泉のデパートと言われるぐらいたくさんの泉質がある温泉地で、その湯巡りがとても楽しいところです。

こけしの里でもあり、ガードレールがこけしになっていて、その頭から源泉の湯けむりが出ている写真が駅前で撮れる鳴子温泉駅は楽しい駅です。陸羽東線に乗りますと、沿線には温泉駅が続き、「ゆけむりライン」と呼ばれていますが、鳴子温泉駅で降りると目の前から温泉街が広がり、すぐに歩いて楽しむことができる場所です。鳴子には、千年以上の歴史がある「滝の湯」という、非常に立派で、全てヒバで作られている共同湯があります。酸性の硫黄泉が非常に強く、釘は一切使えない建築になっていて、木もどんどん痛んでしまうので、定期的に建て替えられ、守られている共同湯です。ここは酸性の硫黄泉ですが、すぐお隣の宿は、アルカリ性のエメラルドグリーンの硫黄泉で、トロトロの「うなぎ湯」と呼ばれているところであり、鳴子温泉は隣同士でも全然泉質が違います。こちらは黒い、こちらは白いというぐらい泉質の違う楽しい場所です。

アートが好きな方は、同じ鳴子温泉街に早稲田

地域鉄道に乗って行きたい温泉旅行



千年湯「滝の湯」



栈敷湯というアートな建物の中にアルカリ性の硫黄温泉があります。なぜ早稲田栈敷湯かというと、早稲田大学の地質を研究する研究会の方たちが、地質調査のために掘っていたら温泉が出たということで、その歴史から早稲田栈敷湯という名前になりました。

鳴子温泉街は、温泉街歩きも楽しく、地域では栗が名物で、お餅の中に大きな栗が一粒入っている栗だんごも有名ですし、昔ながらのレトロのお土産屋さんも残っています。今、日本全国のレトロ喫茶を回る旅が若者にも流行っていて、その昭和を感じるレトロな喫茶店が鳴子の温泉街にも残っています。レトロな場所が残っていることが、地域の宝物になっているのです。マスターは和菓子も作る職人さんで、パティシエもしていて、毎日自家製のケーキも作り、美味しいコーヒーを入れてくれるのです。



陸羽東線には、土日に「快速ゆけむり号」という観光列車が走っていて、仙台からだとも1時間ちょっと、新幹線を古川駅で降りて陸羽東線だと約40分乗ると鳴子温泉駅ですが、この40分間の田園の中を走る時間は、日常から温泉へと心を解き放つ放電の時間だと思っています。ゆっくりと地域の鉄道に乗っていく移動の時間も、温泉旅のその心を癒す一つのプロセスになると思います。



(3) 上の湯温泉銀婚湯（北海道）

北海道の話が山崎課長さんからありましたが、大好きな鉄道で行く北海道の温泉の一つに、上の湯温泉銀婚湯という温泉があります。ここは、森の中にお宿の方が手作りした貸し切り風呂が、広大な敷地の中に点在しています。広さ東京ドーム2個分と言いますが、あまりに広くて良く想像ができません。

森林散歩で湯巡り深呼吸
自然の中のデトックス

北海道・上の湯温泉
銀婚湯



そのくらい宿の敷地が広く、宿の受付で鍵をもらって、その広い敷地を地図を見ながら歩き、温泉を探して、木戸を開けて入るという仕組みです。その散歩が楽しくて、途中吊り橋を渡らなければ行けない、そして森の桂の木立を歩いて通った先に露天風呂がある、素晴らしい自然を楽しみ、あまり囲いがなく、

周りに自然しか感じられない開放的な場所で温泉に入れるというのは女性にとってもとても楽しい体験になります。自然の中の温泉に行くには 野生動物が怖いとか、開放感がありすぎて怖いこともあります。ここはちゃんと管理された場所で、でも自然しか見えないという素敵な温泉地です。ここは炭酸水素塩泉という泉質で、肌スベスベの美肌の湯です。

鉄道でどうやって行くかということですが、最寄駅は、函館本線の落部駅です。北海道新幹線が函館まで出来た時に、北海道を鉄道で回る温泉旅は楽しくなるぞと思って、喜び勇んで計画をしました。ぐるっと回るコースが良いと思い、まずは小樽の方から余市の方を回って倶知安でおりニセコ温泉、それから長万部を通過して、函館本線の落部（おとしべ）駅で降りて銀婚湯、そして函館に出て帰ろうと考えたわけです。今までは函館まで行って、函館から落部駅まで上っていくのは比較的つながりが良かったのですが、今度の倶知安駅で降りて、ニセコ温泉に行くのがメチャクチャ大変でした。なぜかという、倶知安駅からニセコの温泉までは近いのですが、鉄道のダイヤと路線バスのダイヤの繋がりが悪く、5分前にバス出ました、という状態の時間に鉄道が着き、次のバスを待つのに2時間、やむなく宿にお願いしてタクシーを呼んでいただく以外方法がないという状態になりました。

次の日は、倶知安から長万部に出て、函館行きに乗り、落部駅に行こうとなった時には、ここの間の路線が今日は走らないということもあったりして、北海道新幹線が開業してから、非常に間引きのダイヤになってしまい、旅行者が宿のチェックインに合わせて移動していくには、とても厳しいダイヤになってしまっておりまして。

もっと観光と連携して、観光客、交流人口の人たちが利用できるような路線のことを考えていただけると良いと思います。また、しかたなく、タクシーを利用して、長万部経由で落部駅に行きましたが、途中の長万部で写真が撮れたのは良かったです。落部駅は基本無人駅ですが、駅の収入を上げていくために、時々地域のボランティアの方が切符を売ったりする情緒ある駅です。

最寄り駅は函館本線の落部駅



(4) 名剣温泉（富山県）

富山県のトロッコ鉄道で行く秘境の温泉として、名剣（めいけん）温泉の話をしてと思います。地震の影響なのか、宇奈月温泉の泉質が濃くなったというのが今ニュースになっています。成分が濃くなって良いですよと女将さんたちが、PR しています。

この温泉にはトロッコ列車に乗って、終点の樺平駅まで乗って行きます。最後は、トロッコ列車を降りてから山の切り通しの道を歩きます。大体 20～30 分の道のりで、女性でもスニーカーで気軽に行ける程度の距離ですが、途中ではヘルメットを被る場所もあって、秘湯感が楽しめる場所です。

トロッコ列車で行く秘境温泉 富山県・名剣温泉



名剣温泉は、可愛いロジ風の建物の秘湯の宿として、ここでは川のところを渡って情緒ある素敵な露天風呂があります。単純硫黄泉で、ちょっとトロっとした感触の血行を良くしてくれる温泉なのです。このように山の秘境にあるのに宿の料理は海の幸や白エビの天ぷらが出ます。その時の中居さんの説明がとても良く、「毎日泊まるお客様の分だけ、富山から新鮮なお魚をトロッコで運んでおります」と説明してくれました。そう聞くと、この秘境の山の宿で食べる白海老の天ぷらやお刺身がまたなんともありがたいくておいしいことか、毎日新鮮なお魚を、トロッコが運んで来てくれているというわけです。



(5) 大歩危祖谷（おおぼけいや）温泉（徳島県）

徳島県の大歩危祖谷温泉郷は、ここも新幹線で、そしてローカル線、岡山から瀬戸大橋を渡って四国に渡り、鉄道でずっと行くのがとても楽しく、アンパンマン列車も走っていますし、あるいは特急で大歩危駅まで行って、秘境の温泉に行くことになります。

この祖谷温泉は、ケーブルカーに乗って谷の下、ここは昔、「フロノタニ」と呼ばれていたところで、谷の下から湯煙が上がっていた場所なのですが、そこに露天風呂があります。



渓流を眺めながら露天風呂を楽しむことができ、泉質は単純硫黄泉、この硫黄の温泉がもうまっすぐ入ってられないと思うぐらいトロトロです。皆さん是非、死ぬまでに一度は入って頂きたい温泉のひとつです。人肌よりもちょっと温かい程度のぬるめの温泉で、ゆっくり入ることができ、入って数分経つと、肌にびっしりと細かい気泡が付きます。これは温泉に炭酸ガスが入っているわけではなく、温泉が新鮮な状態で大量に注がれているために、地球の中の空気や気泡が温泉の中にギュッと閉じ込められて、それが肌に着くからと言われています。それに触るとトロッと溶けて、楽しく美しい温泉です。朝ごはんは渓谷を眺めながら食べます。



近くには、大歩危の渓流を下るといような観光船もあり、ここは、妖怪の里で、名物の妖怪井があり、目玉おやじとか一反木綿とか、そういうのをイメージして作られた井になっています。また、大歩危駅には、大歩危駅出身の子泣き爺という妖怪が名誉駅長になっています。

この秘境の駅からのお帰りは、四国の観光列車、「四国まんなか千年ものがたり」はいかがでしょう。JR 四国が自分たちでデザインして、既存の車両を改装して作った観光列車で、内装は四国のエリアの四

季をイメージしたスタイルになっています。名物は、香川側から乗るのと、徳島側から乗るのと、車両の中で出る食べ物が違います。この大歩危エリアの方から香川、金比羅さんの方面に乗ると、遊山箱（ゆうざんばこ）、遊ぶ山と書きますけど、この地域の人たちがお花見とかピクニックの時に持っていったお重型のお弁当箱をイメージしたお料理が出されます。

帰りは、四国まんなか千年ものがたり



ーまとめー

鉄道だからこそ温泉旅が楽しい。

交流人口や関係人口を増やすためにも鉄道で行く温泉旅を是非活かしていただきたいと思います。

鉄道に乗って移動している時間は、心を解き放つ放電の時間であり、デトックス、リラックスの時間になっています。ゆっくりと日常から楽園に行くスイッチが切り替わる時間になるといことです。

鉄道の車窓の風景には、地域の文化や暮らしを感じることができます。今、地域の文化や暮らしを感じる旅、これは世界的にも人気で、インバウンド、世界中から、特にヨーロッパから来る方々というのは、日本の文化、地域の香りを楽しみたいという方が増えてきています。もちろん日本人もそうであります。

鉄道に乗ることは、自動車を運転して気を使っているわけではないので、乗っている人全員が飲めるし、食べられるし、居眠りもできる。旅の途中で飲める、食べる、居眠りもできること、これは最高です。

日本の鉄道ほど、時間に正確に走っている鉄道はありません。タイムスケジュールが確実に立てられるということであり、「鉄道で行く温泉旅は、最高である」ということを申し述べて、講演を終わらせていただきます。ありがとうございました。（拍手）

プロフィール（敬称略）

石井宏子 Ishii Hiroko

温泉ビューティ研究家・トラベルジャーナリスト

日本・世界の温泉や大自然を旅して写真撮影・執筆を行う。

温泉・自然・食で美しくなる旅には専ら鉄道を利用。観光鉄道のアドバイザーも務める。2012年には国土交通省地域鉄道の再生・活性化等研究会の委員を務める。

杏林大学観光交流文化学科兼任講師（温泉療養学）、日本温泉気候物理医学会会員、日本温泉科学会会員、日本旅のペンクラブ会員、気候療法士（ドイツ）、温泉入浴指導員。著書に『感動の温泉宿 100』（2018年文春新書）『新・温泉ビューティ』（2023年グリーンキャット）ほか。

鉄道だからこそ温泉旅が楽しい

- ◆心を解き放つ「放電」の時間
地域鉄道に乗っている間に、ゆっくりと日常から楽園へ行くスイッチが切り替わる
 - ◆車窓の風景に地域の文化や暮らしを感じる
 - ◆飲める♪食べられる♪居眠りできる♪
 - ◆タイムスケジュールが確実
- だから、鉄道で行く温泉旅は、やめられない**



ありがとうございました
石井宏子
☞「温泉ビューティ」で検索！
<https://www.onsenbeauty.com/>

4. トークセッション 「交流人口の拡大と地域の鉄道」

國學院大學観光まちづくり学部教授の楓千里氏がコーディネーターとなって、「交流人口の拡大と地域の鉄道」をテーマに、黒崎文雄氏、石井宏子氏、跡見学園女子大学観光コミュニティ学部准教授の篠原靖氏によるトークセッションが行われました。（以下、敬称略）

プロフィール

楓 千里 Kaede Chisato

國學院大學 観光まちづくり学部教授。

株式会社日本交通公社（現株式会社 JTB）において月刊誌『るるぶ』の編集を経て、月刊誌『旅』の編集長を務め、「鉄道新時代」、「ローカル列車でぶらり旅」、「終着駅から始まる旅」等の鉄道特集を組む。その後、株式会社 JTB パブリッシング取締役、同社エグゼクティブ・アドバイザーを経て、2020 年より現職。

国土交通省国土審議会専門委員のほか、観光庁、文化庁、東京都等の各種委員会委員を務める。共著に『観光まちづくりのための地域の見方・調べ方・考え方』（2023 年朝倉書店）。

篠原 靖 Shinohara Yasushi

跡見学園女子大学観光コミュニティ学部准教授

東武トラベル株式会社（現東武トップツアーズ株式会社）入社、旅行商品の企画、新たな観光プログラムの開発や人材育成に携わる。2010 年より現職。（公社）日本観光振興協会総合研究所客員研究員。研究テーマは、交流・関係人口拡大論。

国土交通省インフラツーリズム有識者懇談会委員、地域鉄道の再生・活性化等研究会委員、内閣府地域活性化伝道師、総務省地域力創造アドバイザー等政府の委員を歴任。著書に『観光デザイン入門』（2013 年日本経済評論社）、『もっと日本が好きになる！なるほど都道府県 312』（2019 年えほんの杜）。

はじめに

楓 千里（コーディネーター）

本日、コーディネーターを仰せつかりました國學院大學観光まちづくり学部教授の楓でございます。よろしく願いいたします。

今日、登壇している皆さんは地域鉄道のサポーターという位置付けですので、先生は使わず、「さん」付けで進めてまいりたいと思います。

黒崎さんと石井さんのお話で共通していた、地域鉄道を生活の豊かさを結びつけていく、そのためには何が必要か、ということに関連して「観光」と「まちづくり」から「観光まちづくり」へ、というテーマでお話をさせていただきたいと思います。

私は、2020 年に観光まちづくり学部の創設準備のために、國學院大學に移りましたが、それまでは、『時刻表』や『るるぶ』を発行しております株式会社 JTB パブリッシングに長く勤めておりました。國學院大學観光まちづくり学部は、設置が 2022 年ですので、現在第 1 期生が 3 年生になりました。

私が JTB パブリッシングで編集長を務めておりました月刊誌『旅』は、1924 年に創刊された日本で初めての旅行雑誌です。おそらく、さきほど石井さんがお話してくださった、古い時代の温泉地もこの雑誌の中でも紹介してきたかと思います。2003 年に、新潮社にこの『旅』というブランドをお譲りしたので



すが、今年の3月にJTBパブリッシングに戻って参りました。また、新しい『旅』というブランドが展開されていくと思います。

『旅』の編集部時代に大変お世話になりましたのが、旅行・鉄道紀行の第一人者でいらっしゃる宮脇俊三先生です。鉄道で日本中、そして世界を駆け巡っておられた先生は、常日頃「必ず駅前を観察する」と仰っていました。その鉄道がどれほど地域の人に愛されているのか、地域の人たちがその鉄道をどのように支えているのかが、駅前の風情を見れば良くわかと仰っていました。私も駅に降り立つと、駅前をじっくり観察するようにしています。

『旅』の創刊の翌年1925年に発行されたのが『時刻表』です。来年創刊から100周年を迎えます。今はデジタルの時代ではありますが、紙媒体のこの時刻表の中には、日本の鉄道がぎゅっと詰まっておりますので、まだまだ価値があるのではないかと思います。

月刊誌『旅』日本最初の旅行雑誌

1924年（大正13年創刊）、1943年休刊を経て、1946年復刊。2004年1月号でJTB最終号

2024年創刊100周年

2003年12月に『旅』の商標権を新潮社へ譲渡。2004年4月～2012年3月まで新潮社で発行

2024年3月 『旅』の商標権を（株）JTBパブリッシングが新潮社から譲渡



『時刻表』1925（大正14）年4月創刊



－観光と咸臨－

「観光まちづくり」をお話する前に、いつも「観光」と「咸臨」というお話しをさせていただいています。

「観光」とは、「国の光を見る」という中国の易経の言葉で、観光関係の皆さんは良くご存知だと思います。江戸の末期に、「観光丸」と「咸臨丸」という船が就航しています。「咸臨丸」は、勝海舟がアメリカに渡った際に乗船した船として、知られています。実は、「咸臨」という言葉には、「正しい志を持って事に当たるべし、さすれば、その姿は他者を感動させ、感動を呼ぶ事業は必ず良い結果を導かん」とあり、ものごとの進め方を意味しており、まさに「観光」と「咸臨」をセットにすることが、「観光まちづくり」に繋がります。これは、亡くなられた東京工業大学の渡辺貴介先生の解釈によるものです。

さて、「観光」ということになると、皆さんは地域の様々な資源を活用した経済活動で、観光事業者の皆様方が主体的に関わっているというイメージをお持ちになるかと思います。

かたや「まちづくり」というのは、それぞれの地域にお住まいの方にとって住み良いまちを作っていくとい

観光

まちづくり

VS

地域の様々な資源を
活かした経済活動

住みよいまちを創る

観光まちづくり

うことですね。実は長くこの「観光」と「まちづくり」は対立するような関係にあったのですが、昨今は、観光交流によって多くの人が訪れることを期待する地域が増え、かたやオーバーツーリズムでお客様が来すぎて困るというような地域が出てきています。そういった状況の中で、お住まいの方にも住みやすく、かつ観光交流による賑わいのあるまちを地域の視点で作っていくのが「観光まちづくり」という考え方です。

－観光まちづくりの概念－

今から 25 年前、当時、まだ運輸省でしたが、その時代にこの「観光まちづくり」という概念が登場しました。当時の観光政策審議会内の「観光まちづくり部会」のメンバーで、おひとりは初代の観光庁長官でいらした本保芳明さん、そして由布院「玉の湯」の社長さんでいらっしゃる桑野和泉さん、この方は昨日、日本旅館協会の会長に就任されています。

もうひとりが私どもの國學院大學観光まちづくり学部の学部長であります西村幸夫教授です。これからは、観光だけでなく地域とともに「観光まちづくり」を広く進める必要があると答申しています。その時の部会の取りまとめにおいては、「観光まちづくり」とは、「交流を振興し、活力が溢れるまちを実現する」となっていました。それから 20 数年経ちまして、本学部設置趣旨では、少し変わってきました。

様々な地域資源を生かし交流を振興するのですが、「地域資源の保全活用」という言葉が入り、地域に今までであるものも大事にしていましょ、それを活用して地域を動かしていましょ、とここに「保全と活用」という言葉が入ったのが特長です。

地域鉄道というのも地域の大きな資源ですので、それを保全活用していくということが今まさに求められていると思います。

本学部は、「地域を見つめ、地域を動かす」のスローガンのもとに、「観光まちづくり」の学びを進めております。

お手元の『わたしたちが目指す「観光まちづくり」キーマッセージ』には、4 つの柱をあげています。「地域の個性をみつけ、みがく」、「地域の多様なつながりをつくり、活かす」、「地域の暮らしを支え、豊かにする」。これら 3 つを実現するためには、「地域の未来をつくる人材と仕組みを

観光まちづくりとは（本学部設置趣旨）

地域に対する深いまなざしに基づき、
地域社会の現状と課題を理解し、
地域資源の保全活用と地域を動かす
多彩な人々の形成によって、
地域を主体とした観光や交流を促すとともに、
活力あふれる地域を実現すること

國學院大學

12

わたしたちが目指す「観光まちづくり」キーマッセージ

－地域を見つめ、地域を動かす－



1. 地域の個性をみつけ、みがく

いつの時代でも地域をじっくり見つけ、地域の個性をみつけ、みがいていくことが「観光まちづくり」の出発点です。

+ 地域の物語を読み解き、伝える
自然や歴史、文化に育まれた「地域の物語」を丁寧に読み解き、地域の人々にも訪れる人々にも伝えていきます。

+ 地域の資源を活かすことを守る
地域の資源を活かすことが、地域の資源と環境を守ることにつながる「循環的な仕組み」をつくっていきます。



2. 地域の多様なつながりをつくり、活かす

日々の暮らしや交流の中にある多様な多層なつながりを見つめなおし、地域課題の解決へ活かしていきます。

+ 地域に愛されることを大切にする
地域の人々に日常的に愛されるモノ・コトを大切に、つながりを広げます。

+ 地域で出会うワクワク感を大切にする
地域でのリアルな空間体験と出会いによるワクワクを生み出し、活かしていきます。



3. 地域の暮らしを支え、豊かにする

人口減少・少子高齢化のなか、地域外の人々と共に、地域の暮らしを支え、豊かにする「観光まちづくり」を目指します。

+ 観光や交流の恵みを地域内で循環させる
多様な生業に携わる人々が連携して、観光や交流による恵みを地域内に広く波及、循環させていきます。

+ 地域のレジリエンスを高める
地域内外の多様な人々との支え合いで、日常的に地域の足腰を強くし、危機や変化にしっかりと対応できる地域を目指します。



4. 地域の未来をつくる人材と仕組みを育てる

地域の未来のために、夢をもって活動できる人材と、継続的に取り組める仕組みをじっくり育てていきます。

+ 多様な人々が活躍できる場をつくる
様々な背景の人々、幅広い世代が、個性を活かして活躍できる場をつくっていきます。

+ 継続して取り組める仕組みをつくる
「観光まちづくり」を継続するための社会的・経済的な仕組みをつくり、地域を動かします。

育てる」が必要であるとの4つの柱で構成し、本学部の学びと研究の指針となっています。

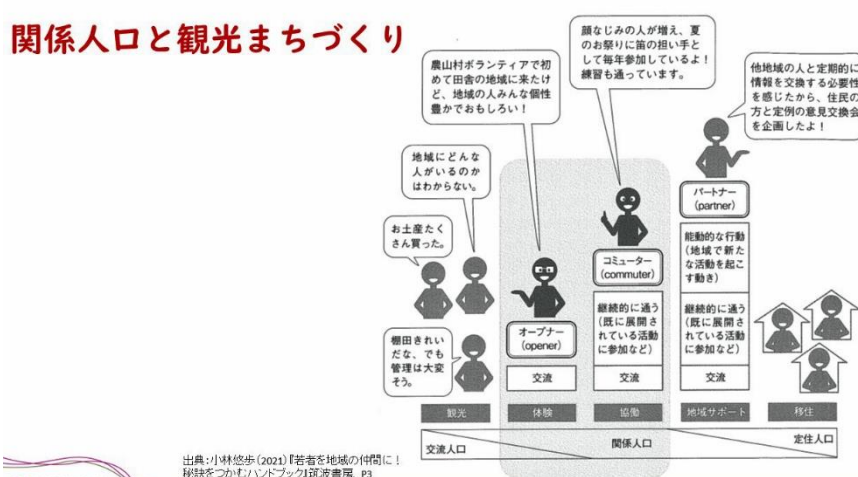
このキーメッセージは、「観光まちづくり」に留まらず、日本のあらゆる取り組みに通ずると思います。まずは、この4つの柱の実現を目指して「観光まちづくり」を進めていきたいと思います」と学生に伝えておりますけれども、私ども観光まちづくり学部とご縁のある地域の皆様方とも共有するキーメッセージになっています。

一 関係人口と観光まちづくり

さて、先ほどから「交流人口」、「関係人口」という話が出てきましたけれども、交流人口や関係人口をどんどん増やしましょうと言っても、簡単ではなく、段階があります。

最初は観光で行って、「ちょっと興味を持った」ところから始まり、「その地域の方が面白いプログラムを提供しているから、ではまた行ってみましょう」となり、そして段々とそのプログラムを作る過程にも興味を持ち始める。そのうち、「そのプログラムを運営する立場にもなりたい」と進化し、いつの間にか、その地域と深く

関係人口と観光まちづくり



関わっていく。このような段階を踏んで、最終的には、「新しくこの土地に住んでも良い」というストーリーになります。

今日、私ども観光まちづくり学部の機関誌『観光とまちづくり』を2冊お手元にお配りしました。この中に、「観光まちづくり」に取り組んでらっしゃる地域の事例を紹介しています。

第2号の6ページで紹介している、愛媛県内子町では、50年以上「観光まちづくり」に取り組んでいらっしゃいます。5人の方が並んでいる写真がありますが、真ん中の方がレジェンドと呼ばれている、内子町の歴史的町並みを残すために活躍された八十数歳の方です。そのお隣は、地元の七代目のろうそく屋の若旦那さん、他の3人の方は内子町に移住して、内子のまちづくりに取り組んでいる方です。移住した方が新しい取り組みを始める時に、この地域のレジェンド地元の七代目の方が一緒になって共に支え合いながらまちづくりを進めている、そのひとつのモデルです。

もう一冊の第3号の16ページを見ていただきますと、島根県大田市の温泉津という地域の事例紹介で、母娘の2人の写真がありますが、彼女達は移住者の方です。温泉津は千年以上続く温泉地で、移住者の2人でゲストハウスと月替わりでシェフが腕をふるうレストランを運営されています。ここも、この移住者の方を支えているのは、17ページ下の

鉄道と観光まちづくり

山口県萩市移住お試し住宅

「さんちゃんち」

山陰本線三見駅（無人駅）



三見駅お試し住宅動画

写真に写っている何代も続く温泉旅館のご主人たちで、温泉津で新しくお客様を迎えようとしている移住者の取り組みをバックアップして、共に「観光まちづくり」に取り組んでいらっしゃる事例です。

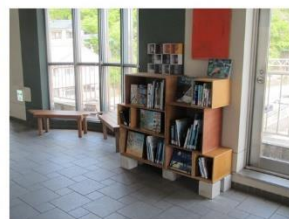
移住者に関する「観光まちづくり」のお話をいただきましたが、鉄道との関係では、山陰本線の無人駅である三見駅の駅舎そのものが、移住希望者のお試し住宅として活用されています。列車が見えるお試し住宅は鉄道ファンにも人気です。

もうひとつ、三重県の鳥羽市では、鳥羽の文化を伝えるライブラリーを市内に 5 箇所設置していて、そのライブラリーのひとつが近鉄の無人駅である中之郷駅にあります。駅にライブラリーを作る例は他にもありますが、鳥羽が他と違うのは、まちの中にいくつもライブラリーを作り、地域の方や、観光客が回遊できるルートが作られているところです。

鉄道と観光まちづくり

三重県鳥羽市「鳥羽うみライブラリー」

近鉄志摩線中之郷駅（無人駅）



近鉄志摩線

関係人口の話にも繋がりますが、このライブラリーを運営するにあたって、駅の中の本棚やイスは芝浦工業大学の学生さんが作っています。また、ライブラリーの本の選書は、私ども大学の観光まちづくり学部がお手伝いをしています。このようなことから、まさに関係人口が進んでいるというという事例としてご紹介いたしました。（拍手）

それでは、この後は、まず、「地域の鉄道の現状と課題」というトークセッションに入り、最初に、篠原さんからお話を続けていただきますようお願いします。

【 Session 1 】 地域の鉄道の現状と課題

篠原 靖 ―ボトルキープしたくなるコンテンツ作り―

ご紹介いただきました、跡見学園女子大学の篠原です。よろしくお願いいたします。

今日、私がいただいている時間は 10 分間ということで、まず私とこの鉄道の関わり、そして鉄道と観光という部分を、私の生い立ちを含めて前半でお話をさせていただき、今、学会の方でも交流人口、関係人口に関して色々な施策を打っており、その辺を後半の半分でお話をいたしたいと思います。

今、私は国の方の観光関連の委員をたくさんやらせていただいております。内閣府の地域活性化伝導士、クールジャパン地域プロデューサー、総務省では地域力創造アドバイザー、国交省の方では社会資本の整備審議会委員等々いろいろさせていただいております。

一見学者肌かのように見えるかもしれませんが、実は私は、お手元のパンフレットのプロフィールにもありますように、東武トラベル株式会社に 30 年間勤務していきまして、非常に鉄分が多いわけです。今日、会場の皆さんを拝見いたしますと同じ香りがする（笑）、その辺にもスポット当てながら少し楽しいお話を前半でさせていただきたいと思います。



東武の商品開発を色々やっておりました。日本中の国内旅行商品とともに、特にこの東武鉄道沿線の商品を鉄道と一緒に開発を行っていました。

今日、ここにお集まりいただいているこの東武博物館は、なんと今年 35 周年になります。この東武博物館が開業した 1989 年の当日、実は私はスタッフとしてお客様に記念品を配ったり、お礼を申し上げたりしていたわけでございます。

そして、皆さんありがとうございます。鉄道友の会の方もおられると思いますが、今年度のブルーリボン賞に東武スペーシア X を選んでいただきました。

さて、ここで皆さんにクイズを出したいと思っています。この東武の車両は何系の車両でしょうか。わかる方だけ手を挙げください。(会場の何人か挙手)はい、それでは前から 3 番目の方、お願いします。(会場から「5700 系です」の声)さすがでございます、拍手をお願いいたします。(拍手)

この 5700 系は、鉄道ファンの中ではもう大人気の車両でございました。なぜ人気かという、と、吊り掛け式のモーターで駆動していて、走るとモーター音がガタンゴトンと、こうどんどん回転が上がっていくわけです。当時、この音を録るためテープレコーダーを持って行って、みんなが録音していました。確か 2 号車の 4 番の D の座席がそのモーターの上になるのです。そのくらいお客様との関わりを深く仕事をしており、この 5700 系が引退する時のツアーは私が企画しました。このツアーに来ていただいた方はいらっしゃいますか？(手が上がる)いらっしゃいますね。この 5700 系ツアーの当日、車内アナウンスは私でございます。

この 5700 系が引退する時に、先代のスペーシア 100 系がデビューしました。それで 100 系とこの 5700 系を並べて写真を撮っていただく企画などのイベントをさせていただきました。私の力作の当日のグッズやヘッドマークをご覧いただくと、鉄分の多さを皆さんお分かりいただけると思います。

夜行列車、「スノーパル 23 : 55」、聞いたことおありでしょうか。浅草から 23 : 55 発の夜行列車で、会津高原尾瀬口まで行って、早朝そこからスキー場までバスで繋ぐもので、これも私の方で企画をさせて

**この東武博物館開業初日に
スタッフとしてお客様を
お迎えした！**

**東武鉄道創立90周年記念
事業として1989年
(平成元年)5月20日に
オープン**

今年で開業35周年



**さて、皆さんへのクイズです！
この車両は東武***何系車両でしょうか？**



東武博物館所蔵
東武博物館 画像提供

1951年(昭和26年)に生まれ、40年間の長きにわたり親しまれてきた5700系電車が7月にはその役目を終え引退します。今年度は往復とも5700系電車に乗車し、夏の一日を目見までお楽しみいただくツアーです。鉄道ファンのみなさんぜひご参加下さい。

鉄道ファン大集合

さようなら5700系記念ツアー
出発日 ①7月13日 ②7月14日

※2号車は先代5700系電車の2号車です。
※大人 7,000円・小人 5,600円
※往復に当たる1日乗車券・1日乗車券・1日乗車券・1日乗車券
※電話予約 03-3623-8880
※主催 東武鉄道・東武博物館

いただきました。日帰りで朝から1日スキーを楽しめるという企画です。当時、この会津高原に東武がホテルを作り、スキー場も開発したものですから、そこへお客さんを送り込むというものでした。

さて、1990年、皆様ご存じのように、バブルが弾けまして団体旅行が終焉しました。鬼怒川の今の風景は、当時の繁栄を彷彿とさせます。ここで世紀の決断がされるのですが、それが東武スペースのJRの乗り入れで、1983年だったでしょうか。鬼怒川温泉がもっと繁栄するように、なんと東武の線路にJRさんを入れ、JRの線路に東武が入る、大きな決断に至りました。

地域の開発ということでは、私は「東武の会津」という商品を作りました。キャッチフレーズが「心のふる里東武の会津」、良いでしょう。浅草から会津高原尾瀬口、会津若松まで繋ぎ、喜多方まで行って、そこから置賜トンネルをバスで抜けて、なんと浅草から山形米沢の小野川温泉まで行く商品を作りました。でも全然売れなかった。(笑)

なぜやったかという、東武の沿線の観光地が衰退をして、人がいなくなるという状況に、鉄道会社としてのノウハウを入れながらお客様と一緒に地域を、沿線を作ろうということでありました。単に鉄道にポスターを貼ってあげましょうとかいうのでなく、地域と一緒に汗を流してきた、というのが私の強みでもあります。

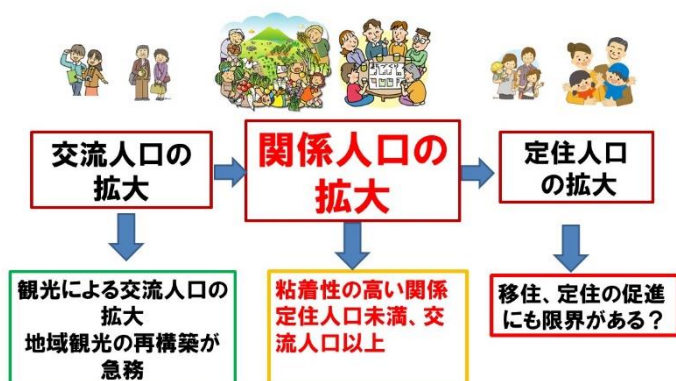
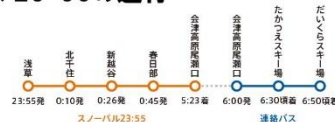
さて、ここからちょっと真面目な話、今回のテーマに戻ります。私の今の仕事は、大学で観光の人材を教育、育成していると共に、観光による地域活性化をメインに、全国各地に入って、観光庁と一緒に着地型旅行観光の受け入れ体制を構築しています。

先ほど黒崎先生のお話にもありましたが、「定住人口の拡大」は、日本の今の状況で言いますと、東京に一極集中していますから、地方に住んでももらいたいといろいろな政策がされてきていますが、なかなか簡単ではありませんね。

そして、今話が Continuing ののは「交流人口の拡大」で、これはまさに観光でお客様に行ってください、そこにお金を落としていただくものです。

「関係人口の拡大」は、要はその土地を好きになってもらって、何回も通ってもらう旅で、ファンを作り、都会の方とその地域とがしっかりと、大きく繋がっていかうというものです。その土地の産物を自分

夜行日帰り 当時は私鉄唯一の夜行列車 スノーパル23:55の運行



たちの食卓にお取り寄せにすることでも、地域のものが旅から広がっていくということになるのです。

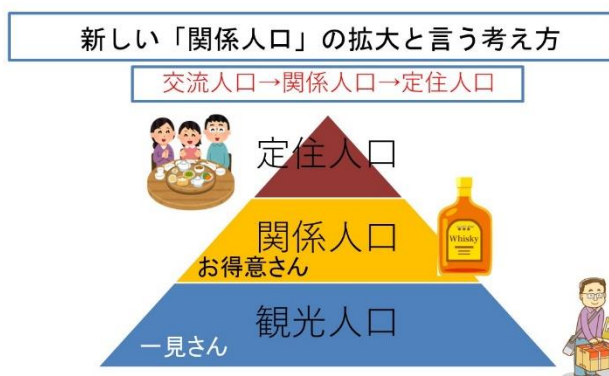
『新しい「関係人口」の拡大と言う考え方』のピラミッド型の図は、学生にわかりやすく説明をする時に使うものなのですが、1番下にあるのが観光人口で、これは、「一見さん」なのですね。そして、定住人口は1番上であり、その間の関係人口というのは、「お得意さん」なわけです。私は地方行くことが多いのですが、その地方のお店に入って、綺麗なママ、美味しいお酒とおいしいおつまみを前にして、ではボトルを入れようか、となるのです。そうすると、またそこ行きたくなるではありませんか。これがまさしく関係人口であり、お客様にボトルを入れたくなることをどうやって作っていくかが、一番大事になると思います。

一極集中では持たない、一方で、地方の現状としては、人口がどんどんと減り都市が消滅してしまっているわけで、今こそ、この地方での時間の過ごし方をどのように提案していけるかということが大変重要になってきており、そこに鉄道というものがどのように関わるかということが、今回のテーマになると思います。

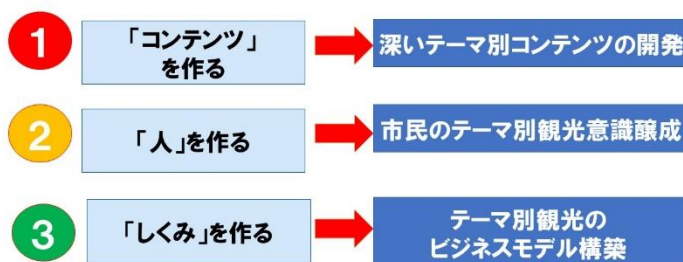
ひとつには、しっかりとその地域の、そこでしかないものを探し出してコンテンツを作ることです。「その地域のオンリーワン」を探すということです。先ほどの石井さんは旅の醍醐味を「文化や暮らし」に触れることというお話をされました。私は「生活文化観光」と言っています。その土地に暮らしてきた歴史的な背景に添って、しきたりがあったり、その地ならではの食べ方があったりしますね。それを観光として楽しんでいただけるように加工できるかどうか、これが先ほどのボトルキープになる決め手になると思います。

観光と鉄道を考えていく時に、地方ローカル線は大変な状況です。

鉄道を知ってもらうための施策をどうやって打てるかどうか、これは鉄道単体ではなく、その地域の観光とまちづくりを含めて、地域の魅力をベースにしながらどうやって知ってもらえるようにするか。そして今度は乗ってもらうためにはどのような施策が打てるのか。最後はボトルを入れて満足して帰っていただこう、こうなるのが今の鉄道への期待です。私も全国回っていて、各地方鉄道の社長さんは一生懸命頑張っていると思いますが、地域がついてきてくれない、これが現実でもあります。そのような



今後の観光連携の今後の展開手順



地方を訪問してみると、最近もう一つの大きな地域課題が浮き彫りになっている。

それは多くの先人達が執念を込めて敷設に成功した地方鉄道存続の問題である。

鉄道史を紐解くと路線の敷設に関しては我が国の文明開化と、高度成長の歴史的な間の中で、地域産業の発展に裏打ちされた歴史的なドラマが存在し、それに携わった多くの人々の魂がその線路に込められていると言っても過言ではない。

地方鉄道各社は歯止めがきかない地方山間地域の人口減少と少子高齢化の波の中でその生き残りをかけ、様々な生き残り策が実行されている。

- ①「知ってもらうための施策」、
- ②「乗ってもらうための施策」、
- ③「満足してもらう施策」、

の3点を縦軸に、当該鉄道に「乗車自体が目的となる鉄道利用の促進」、「沿線観光の交通手段としての鉄道利用の促進」の2点を横軸に置き、経営戦略を分析する。

お話はこの後のパートにさせていただこうと思います。(拍手)

楓 千里

篠原さん、ありがとうございました。とてもストレートに鉄道への期待が伝わってきました。それでは、石井さんをお願いできますか。

石井宏子 ―観光者の行動パターンの研究から―

基調講演の中でもお話ししたしましたが、地域鉄道にはいろいろな役割があると思っています。

その前提として、交流人口とか関係人口になりうる旅行者、観光で行く人、旅人として行く人たちの行動パターンを研究してほしいと思います。どの時間帯に乗りたいと思っているか。先ほどの篠原さんのお話にありましたバスを乗り継いで企画があれば良いのですが、鉄道から降りた先の路線バスの繋ぎの時間が悪く、お互いのダイヤ改正で話し合っていないのではないかとと思われることが正直旅先でたくさんあり、どうして5分前に出てしまったの、その次は2時間後みたいなことが本当に多々あります。少し調整すれば、鉄道にもバスにも乗る人が増えるのではと思います。誰がどのように乗るのか、さらには、どのような人が乗ってくると、さらに儲かることができるのかのために観光者の行動パターンを研究していただきたい。

山崎課長さんがおっしゃった、乗る料金の多様化というのには、私、大賛成です。もっともっと付加価値をつけてそれに見合った料金で良いと思っています。釧路湿原を走る鉄道は、私も大好きな路線ですが、窓側は1万円高いとかは、当然良いと思います。それでも、ものすごく売れると思います。やはりプレミアムな場所は高くすべきで、例えば、私は津軽鉄道が大好きなので、青森の温泉に行くときは、遠回りしてでも津軽鉄道に乗る時間を作っていますが、冬の名物ストーブ列車もストーブの近いところは1万円高くても良いと思います。そこでスルメを焼いてくれるのですが、スルメも安すぎますね。3000円ぐらいしても当然。焼いてくれる手間賃が入っても良いと思います。

なぜ津軽鉄道が大好きかと言うと、途中の芦野公園駅の駅舎の中がかわいいレトロ喫茶になっていて、そこで旅の途中でのコーヒーを飲みたいのです。吉永小百合さんが立って写真を撮った有名なポスター、JRのキャンペーンのポスターなのに、実は津軽鉄道のこの駅のホームで撮っていたわけでして、その場所の立ち位置のところには、ちゃんと足型が書いてあります。そこで私は毎回行く度に自身の写真を撮って、経年変化を反省する(笑)、小百合さんと比べるみたいに。そのような楽しみが地域鉄道に乗るとちょいちょいあり、そのようなことでリピーター心をくすぐると思っています。ですから小さなことでも積み重ねていけば、もっと多くの人が乗りたくなるのではないかと思います。

貨物路線としては鉄道を残すけれど、お客様を乗せることのはやめるという話を聞きましたが、貨物列車の1車両を客車にさせていただいて、それに乗りたくないですか。貨物がバーっと走っている姿を見るたびに乗ってみたいと思います。この車両に乗れるとしたら相当高い料金でも払います。そのような、ちょっとブレイクスルーした企画をぜひ考えていただきたいと思っています。



楓 千里

ありがとうございました。やはり臨場感のあるものを作っていくのはすごく大事ですし、乗りたくなる工夫は、鉄道に関わる方だけではなく、地域の方と一緒に考えていくことも重要かと思います。それでは黒崎さんお願いいたします。

黒崎文雄 ―鉄道の過度な内部補助は衰退を招く―

地域鉄道の現状と言いますと、経営的には収支が赤字、課題としては、人口がこれからは全体としては減少するという流れですので、課題としても山積、その上に人手不足というのがあって非常に大変だという状況です。すると鉄道は収支だけで考えてはいけない、鉄道は地域にとって大きな効果がある、貢献をしているのだから地域全体で考えなくてはならないという議論になることが多い。一方で、私の研究のメインテーマは国家的な鉄道の改革で、国鉄改革、各国の鉄道改革を博士号のテーマにしていたのですが、日本をはじめ、大きな内部補助が、各国の国鉄が崩壊したひとつの原因になっています。世界の鉄道が衰退に向かったのは経営が非効率だったという面もありますが、大きな要因は、実は過度な内部補助にあり、発展できる路線もたくさんあったのですが、その利益を赤字の路線に過度な内部補助を行っていた結果、多くの国の鉄道が崩壊、衰退に向かった原因になりました。



良い事例がアメリカの鉄道です。実はアメリカの鉄道は 1970 年代の時には鉄道全体が崩壊しそうな状況に陥っていました。実際、大手の鉄道会社も潰れる状態でしたが、日本の鉄道とは逆で、貨物部門が良いマーケットで利益が上がっており、それを旅客部門へ過度な内部補助を続けていたわけです。その結果、鉄道全体が潰れそうになり、そこで内部補助を断ち切って旅客部門は国が、連邦がサポートすることとして、貨物部門を自由化しました。そして、そのあと 20 年、30 年して、その潰れそうであったアメリカの鉄道が、専門家の誰もが認める世界一の貨物鉄道に生まれ変わりました。つまり、内部補助を続けるか続けないかというのは、短期的にはあまり目に見えないことかもしれませんが、20 年、30 年で潰れそうな鉄道が世界一の鉄道に生まれ変わるくらい大きな影響があるということです。アメリカの事例は、日本の国鉄改革と並んで成功した大きな鉄道改革だと思っています。

何を申し上げたいのかと言いますと、私も鉄道好きで、長く鉄道で働いていれば愛着もありますが、ただ、過度な内部補助を続けるというのは、世界の鉄道の歴史から見た時に決して発展に向かう政策ではないということです。ヨーロッパの鉄道、今日はフランスの鉄道を中心に紹介させていただきましたけれども、確かに公共側が高負担をしています。しかし、その点を強調したかったというよりも、ヨーロッパの国では鉄道で輸送する輸送量のもの、あるレベルからはバス転換するものという政策が整っています。それがしっかりとした公共交通を支えるひとつの大きな要因になっていると考えています。

世界一の国鉄改革を成し遂げた日本ですので、今後、将来に向けて、それを発展・維持、運営できるフレームを世界に示すことができれば良いというふうに研究者のひとりとして思っています。

楓 千里

ありがとうございます。大変興味深い話です。内部補助はどのくらいだと過度なのかも詳しく知りたい

のですが、今日は時間がないので、またの機会に伺いたいと思います。今のお話で、やはり鉄道政策を地域の方だけではなくて、国民全員がこの政策の意図するところを理解できるか、理解をしてもらえるかを考えた政策策定のプロセスも大事ではないかと思いました。

【Session 2】 交流人口・関係人口とは

楓 千里

それでは、セッション2ということで、交流人口、関係人口にテーマに移していきたいと思います。具体的に、その地域にとって交流人口、関係人口はどのようなインパクトを及ぼすのか、地域鉄道への影響はどうか、そして、この交流人口、関係人口を増やすための進め方を伺いたいと思います。黒崎さんから引き続きお願いします。

黒崎文雄 ―地方自治体がステークホルダーの中心になって―

交流人口、関係人口、これと鉄道との関係はすごく難しいテーマですが、授業では交通は基本的に「派生需要」と説明します。何か目的があって移動するというのが多くの場合の移動であるからです。一方、観光列車とか豪華列車に乗るのは、これは必ずしも移動のためではなくて、乗るための列車ですから「本源的な需要」になります、と講義をしています。これに関連して日本の私鉄は、通勤需要に対応する派生需要だけではなく、例えば阪急電鉄グループは宝塚歌劇場のように沿線に劇場を建設したりして、本源的な需要の創造にまで活動の幅を広げてきた話もしています。

多くの日本の地域は人口が減少する局面となり、どうやったら地域の活性化をさせていくのか、そのためには、市町村の人口増加があまり見込めない中で、交流人口や関係人口、外から人が来てほしいということで今回のセミナーも開催されたと思います。外からの人が来てほしいというのは、各市町村にとってはそれが目的で、来てほしい、来てもらって活性化してほしい、できれば来る頻度を増やして、将来的にはそのうちの何割かに定住してほしい、それが目的な訳ですから当然、各地方自治体がステークホルダーになるべき課題です。来てもらうためには、車で来ることも可能ですが、便利な公共交通、鉄道などがあればさらに来てくれる人の幅が増えるわけですので、その鉄道等公共交通を支えるのも地方自治体の役割と言えると思います。すなわち、先ほどの鉄道が果たしている役割とはちょっと逆で、来てほしいという大きな目的は地方自治体が抱えている課題であり、それを支える鉄道等の公共交通を維持する、便利にするというのも、それは地方自治体が果たすべき役割であって、今まで以上に大きくなっているのではないのでしょうか。交流人口、関係人口拡大という点では地方自治体がステークホルダーの中心になって対策を打っていく状況になっていると感じています。

楓 千里

ありがとうございます。地方自治体の役割ということも非常に大きくなってきていると思います。

石井さんの先ほどのお話の中で、観光客、訪れる人の行動パターン、何を望んでいるのかをきちんとマーケティングする必要があると仰っていましたが、そこが交流人口、関係人口を増やすことにも繋がると思います。では、石井さんお願いします。

石井宏子 一人の心を掴む

交流人口、関係人口について皆様のお話の中でありましたが、まずは交流人口、つまりその場所に行く人を増やそう、それだけで終わらずにその交流人口が関係人口に移行していくためにはどのようにそのファンを作り、リピーターになっていただくかということです。交流人口として行った人たちの心をどうつなぎ止めるのか、先ほどボトルキープをさせるという話がありましたが、その人たちの心をどうやって掴むのかになります。人々が何に心が掴まれるかわかりません。鉄道に乗るだけで死ぬほど幸せという人は、もう鉄道の音を聞かせるとか、鉄道写真を見せるとかでもオッケーです。私の場合は、鉄道に乗るのも好きですけど、旅先でのコーヒーでほっこりする時間を持つのが大好きで、先ほどの駅舎の中の可愛い喫茶店とか、地域鉄道だと1時間とか2時間に1本しか利用できないので、駅で降りてちょっと30分ぐらい散歩すると、ここにはこのようなおばあちゃんの店があるということでも、その地域鉄道に乗りたい、リピーターになりたい、ことへのひとつのコンテンツになり得ると思います。

ここからの田園風景がすごく良いとか、こういう珍しい博物館がありますとか、つまり、周辺観光情報だけでなく、色々調べてもわからない情報で、もっと心を掴むもの、そこここにたくさん転がっているとしますので、またあそこに行きたいという気持ちにさせるコンテンツを如何にたくさん作っていくことができるかが大切になります。

リピーターにもレベルがあって、どのレベルのリピーターなのかを考えていただきたいと思います。旅好きはいろいろなところに旅します。また行きたいと思い、毎年行きたいとなったら、相当好きになっているのですね。でも1年に1回なのです。すごく好きなのだけど、なんとなく行けなくて、1年半に1回とか2年に1回、それでも本人的にはリピーターなのです。そのリピーターが地域鉄道に、2年前に乗ったけど、また乗ってくれる。鉄道の乗車から見ると数は決して多くはなくてもその人たちは意外と相当好きの部類に入っており、私はその人たちも関係人口と考えて、長いスパンで見て、またいつか乗ってくれる、そういう人たちを増やしていくことも地域鉄道における交流人口拡大になるのではと思っています。



楓 千里

ありがとうございました。それではボトルキープの篠原さん、お願いいたします。

篠原 靖 一数を求める政策から稼げる政策に

はい、ボトルキープの篠原でございます。(笑)

鉄道会社のこれまでの経営は、戦後の高度成長の中で、沿線の土地をしっかりと住宅開発をしながら沿線の人口を増やして、それが鉄道収入の増加になってきました。JR、私鉄、東武も含めて、同じようなことで発展ができてきましたが、まさに関東圏であっても人口が減っていく現実があるわけですから、今

までのそのような施策は成り立たず、このままではもう間違いなく下降線になっていくでしょう。

定期利用されていたお客様も新型コロナウイルス感染症の後、テレワークというスタイルもができてしまっています。そこで、新しい経営戦略として定期外収入を増やすことを基本的に考えていくこととなり、やはり観光によるお客様をどう取り込んでいくかとなります。先ほど山崎課長のお話にもありましたが、収入減少への補填は、交流人口、そして関係人口を使って収入を得ていく、ここに持っていかなるを得ないということだと思います。

私は観光庁の会議にたくさん入っておりますが、いつもね、辛口のコメントばかりしてしまっていて、言いたいことは、今の日本の観光政策は、インバウンドで人を呼んでくることを目標としていて、2020年4000万人の目標を立てていましたが、コロナ禍がなかったら間違いなく4000万人を達成していたことでしょう。今度なんと国は、2030年までに6000万人を連れてくる目標を立てています。6000万人ということは、皆さん、日本の人口1億2000万人、日本の人口の半分に相当する人が海外から来ることになるのです。日本の人口がどんどん減ってく訳ですから良いことでしょう。観光庁のこの数の政策は上手くいっています。しかし、どのような現象が起きましたでしょうか。オーバーツーリズムは、もうすでに全国各地にその現象が起きているわけです。そしてまた、この目標数を6000万人にしたらどういうことになりますでしょうか。山手線乗っても新幹線乗っても、この間、実際に私の乗った車両の半分以上が外国人でしたが、これは10年前の日本の風景では考えられなかったことです。こうした中で、今、国の政策は、地方への分散を図り、地方に宿泊をしてもらうこと、もうひとつ大切なことは、観光消費額です。来ていただいた方にいくら使ってもらうのか。これは目標に対して6割ぐらいしか達成できていない状況です。ですから、数を求める政策からしっかりと稼げる政策にしないといけないのです。

日本の今の観光政策の弱点を申し上げましたが、鉄道についても観光で来てもらえれば、去年より何パーセントアップしますと平気で会議をやるのですが、具体的に何人に鉄道に乗ってもらい、いくら収入が上がって、地域にはいくらお金が落ちるのかを策定し実現していかないとはいけません。なにしろ地域の住民が沿線からいなくなってしまう現実があるわけですから。私も鉄道会社の立場で地域の沿線の開発をした経験で、地域の現場に入っていてやっておりますと、鉄道と地域の両面がピタっと、時期的に合うと思っています。鉄道会社は新しく観光を振興してしっかりPRをしなくてはならないし、地域の方々が今悩んでおられることを相互にしっかりと繋げられることが、地域の関係人口の拡大に、そして鉄道のこれからの政策になるというふうに思います。

【Session3】 交流人口・関係人口拡大のための施策

楓 千里

ありがとうございます。この次の話題は、交流人口、関係人口の拡大のための施策ですが、これまでも随分アイデアを出していただいていたかと思います。今日は山崎課長様にも来ていただいていますけど、もう少し具体的に、国はどのようなことをしたら良いのか、それから、先ほど自治体がステークホルダーというコメントも出てきましたが、その自治体はどのような取り組みができるのか、鉄道会社はどのようなのか、地域にお住まいの方たちは、どのように取り組んだら良いのかと、いくつかの観点でお話をいただければと思います。順番変えて、石井さんからお願いします。

石井宏子 ―鉄道利用することで環境にも貢献―

一般社団法人交通環境整備ネットワークがスローガンに「鉄道はエコ鉄道でエコ」を掲げていますが、CO2 削減は世界的な課題で、その交通手段として鉄道が最もエコであるということは証明されているわけです。自動車やバスとか、飛行機なんかはものすごい排出ですね、そういうもので移動するよりは、鉄道が非常に CO2 削減に貢献できるということを、前面にパワーアップして、例えばその貢献に対して運営を行っていくための補助を国がサポートするとか、自治体がサポートする仕組みが考えられないでしょうか。

私たち旅人にとっては、地域の人と交流したいから交流人口になるのです。ですから鉄道にも地域の人がもっと乗ってほしいという気持ちがあるわけです。地域鉄道に乗って、地域の人に会いたい、地域の人との感情に触れたい、その空気感を味わいたいのです。地域の人も乗りたくなくて、旅する人も利用したくなるために、例えば国とか自治体が CO2 削減協力金の給付みたいなことは考えられないでしょうか。通学とか通勤とかの移動手段を鉄道に変え利用した場合に、その協力手当、協力すると CO2 削減手当がもらえるとか。あるいは、旅人も鉄道に乗ったら環境作りに貢献したということで何かもらえると良いのではと考えます。そのような繋がりを持って、地域の人、旅人も車でなくて、今回は鉄道に乗っていいこういうように考えられるようになったと思います。

それから先ほどの山崎課長さんのお話でありました「料金体系の弾力化」は、オッケーだと思っています。温泉に入ると、地域の共同湯では、地域の人とビジターとして旅行で来た人の入浴料金が違うのは当たり前です。ですから、鉄道も地域の方は安く乗れ、他から来た人はビジター料金で乗るような 2 段構えの料金体制も当然オッケーだと思います。地域の方はもっと乗りやすい価格で、相当なヘビーリピーターでも 1 年に 1 回乗るかどうかを考えると、そのヘビーリピーターを 1000 人作ったとしても、1 日 3 人ぐらいしか乗らない計算になってしまいます。そう考えると、地域の方がもっと利用しやすい仕組みを作り、日常利用をしてもらおうと、旅に行く人は、地域の方が一杯乗っているからあの鉄道は楽しそうとなるでしょうし、両者にとってウィンウィンになるのではないのでしょうか。

鉄道に乗ると貢献していると感じさせること、それと料金体系をもっと多角化していく、値段が高くて乗っていただけの方にはお支払いいただくことが、鉄道を存続させ、交流人口、関係人口を増やし、ファンを増やしていくことのひとつのプロセスになると思います。

楓 千里

ありがとうございます。鉄道利用による CO2 削減への貢献について広く知ってもらうには、例えばゲームのような形で、多くの方が参加し、理解しやすい機会を作る工夫も考えられるのではないのでしょうか。では、篠原さんお願いいたします。

篠原 靖 ―鉄道に乗りたいと思う仕掛け作りを―

結局、鉄道に乗っていただいて、楽しんでいただくには、まずその鉄道を「知ってもらう」ことがひとつあり、そして「知ってもらって、乗ってもらって、満足をする」という 3 段論法だとすると、やはり鉄道に乗りたいたいと思わせる仕掛けをしっかりと作っていくことに注力しなければなりません。

石井さんのお話にもありましたが、私も津軽鉄道の澤田社長の大ファンでして、去年の夏に久しぶりに訪問いたしました。鈴虫を一生懸命駅の片隅で飼って、その籠を車両の中に吊りさげ、鈴虫の声を鳴らし

ながら一生懸命走らせる、また風鈴の音を楽しむ風鈴列車や、冬の名物ストーブ列車を、真夏にはビール会社と提携してストーブ列車の暑い中で生ビールを飲ませようという企画までして頑張っています。「まさか夏のストーブ列車は乗らなかったでしょう」と聞いたら、なんと即売だったとのこと。やはり乗るための仕掛けというの、いろいろと広げていくことが大切です。

有名なのは、いすみ鉄道、そしてえちごトキめき鉄道におられて、今度、ご退任になるという鳥塚亮社長です。来週一緒にのと鉄道に行くのですが、その辺の仕掛けがもっともっとできるのではと取り組んでこられました。

乗っていただいて、どう楽しむかというのは、滞在時間です。観光業界では当たり前の言葉ですが、「着地型観光」、「発地型観光」という言葉を聞いたことがありますでしょうか。「発地型観光」というのは、例えば東京の旅行会社、私は東京にいて、東京で作っていましたが、これが発地型になります。そして「着地型」と言うのは、行った先、例えば日光なら、日光に行った時にどのような楽しみ方ができるかというのは、東京に居てはなかなかできません。やはりその地域に入って例えば一次産業の方とかいろんな方が集まって地域総力戦で作るのが、先ほどお話しした生活文化観光となっていくわけです。これからの鉄道と観光を考える時に、鉄道に乗って行った着地で、生活文化を体験できるような企画がないと、お金は落ちないし、リピーターには繋がらないと思います。

なお、着地発地の語源は、国鉄です。例えば上野発の夜行列車、これが着いた時はその青森駅だったとしたら発地は東京で、着地は青森です。

国がやること、そして市町村がやること、そして最近ではDMOと言って、稼ぐための仕組みを作ったりもしていて、国の方も、これまで有名観光地を支援してきた傾向がありましたけれども、本当に小さな町でも、着地型で新しい企画を作ろうという時には、しっかりとお金をつけて支援を行い始めています。

それを大事に、有識者としても地域との繋がりを俯瞰的に見て、産官学連携とよく言いますが、そのような形で、皆さんの力を借りながら新しい道が開けていけば良いと思います。

楓 千里

ありがとうございます。では、続きまして、黒崎さんお願いいたします。

黒崎文雄 ―鉄道の物流ネットワークの維持を考えるべき―

人口減少が進む中で、交流人口、関係人口に期待することは、すごく大きいと思います。

まず、そこに住んでいる人でなく、いわゆるよその方からその地域を見ると、住んでいる人は気がつかない利点があるかと思いますが、その人たちが地域の活性化に貢献してくれるし、あるいは、もっと大きなパイとしては、東京は働く場で、実は多くの人たちが地方から出て働きに来ています。その人たちが定年退職を迎えるその時に、故郷に帰って住もうか、と思うかどうか。その時に、やはりその地域が魅力的なまちかどうかというのはすごく大きな点になると思います。

フランスの小さい都市でLRTが導入されているというのも、各都市がまちの魅力を高めるために競い合うようにしてLRTを導入して活性化を図っている結果です。

それでは、Uターンで帰ってきてほしい、交流人口の人を引き寄せたい、そういうニーズを持つのは地方自治体ですから、地方自治体がそれにしっかり取り組んで、鉄道をはじめとした交通の充実に取り組めば良いかということ、実はそれほど単純ではないように思っています。

人の交通の移動と同時に、物流も大きな問題に直面しつつあります。実は日本の現状、交通事業者が事業として交通を提供しているそのような形態が成り立っているのは東京、大阪圏あるいは一部の高速鉄道です。実は東北地方の並行在来線等については、貨物調整金という貨物鉄道が走行していることに伴って、鉄道運輸機構が支払っている資金がインフラを支える大きな原資になっています。すでに現状は、この資金によって東北方面などの基幹路線が支えられているという状況であって、今後、鉄道路線を維持していくためには、国の物流ネットワークをどうやって維持していくのかということを真剣に考える局面に立たされていると思います。

すなわち、都市間で貨物鉄道が走るような幹線路線は、今申し上げたような国の資金の投入が必要なのではないか。河川は、国が管理する河川、地方自治体が管理する河川という風に分かれています。鉄道についても、貨物鉄道が走る路線というのはそう簡単に廃線にできないわけですので、河川と同様の発想があっても良いと思います。では一体どうするのか、資金面のほか、私は技術系出身なので実感していますが、鉄道インフラを維持するというのは技術的にも大変で、自治体がステークホルダーとなっても、自治体でそれまで鉄道に携わっていない方がいきなり路線のインフラの維持はできません。技術力をしっかり持っている技術者が鉄道インフラを支える必要がありますので、どの路線をどの組織が維持するのかというようなことも含めて真剣に考える局面に立たされていると思います。

楓 千里

ありがとうございます。物流の問題で、鉄道を支えてくださる方の技術力、おそらくそれを維持するだけでなくそれを継承していくということも大きな課題になると思います。ありがとうございます。そろそろ時間が迫ってまいりましたが、今日、来年 100 年周年を迎えると紹介しました時刻表編集部から編集部員の入江さんが来てくれていますので、時刻表を作る立場として地域鉄道へのメッセージをお願いします。

入江一也（JTB パブリッシング時刻表編集部）

1925 年の 3 月に JTB 時刻表の元が発行されて来年 3 月 19 日に 100 周年を迎えます。JR・大手私鉄・地域鉄道はもちろんですが、バス・船舶・航空と各運輸機関のご協力を得まして毎月毎月発行しております。旅行には欠かせないものとして人口減以上にデジタル化で出版市況の低迷等で大変な中ではあるのですが、今後の皆さんのボトルではないですけども時刻表をキープをしていただけるよう取り組んでまいります。また、100 周年に向けて色々盛り上げる活動もしてまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。



楓 千里

ありがとうございます。そろそろ時間が迫ってまいりましたが、登壇者の皆様で何か言い残したことがありませんでしたらお願いいたします。

篠原 靖

皆さん今日はありがとうございました。なんかあっという間に時間が過ぎてしまってお話したいことの10分の1もお話ができているんですけど、帰りに名刺交換をしていただいて、何かあれば一緒にお手伝いいただけたら嬉しいと思っています。

楓さん、ちょっとご提案ですが、今日せっかく国交省から山崎課長様が来ていただいています、出番がありませんので、最後に山崎課長さんにちょっとコメントを頂くのは、如何でしょうか。

楓 千里

山崎課長様、よろしいでしょうか

山崎雅生（国土交通省鉄道局鉄道事業課長）

先ほどお話をいただきました料金の話ですね、運賃は運輸審議会に諮る等の手続きがあるのですが、料金は、自由に決められます。鉄道会社さんと地域とでどんどんお話しをされて自由に決めていただきたいと思います。

インバウンドの方が多くなる時に、私は北海道にいたのですが、「安くても良いもの」の発想は日本人しかないのです。世界中の感覚、特に欧米人は「良いものは高いのが当たり前」と思っているのです。だから観光鉄道で安い料金を設定しているとその程度のものだろうと思われてしまうのです。自信があるものはどんどん高い値段を付けていくというのは、日本としてまさに稼ぐということになります。数を多くではなく、稼ぐというところが重要だと思いますし、持続可能な観光と言った時に、観光公害の問題を皆さん言うのですが、そうではなくて持続可能な観光にするためには地域にいかにお金を落としてもらうかであり、同じようにやはり持続可能な鉄道にするためには鉄道にしっかりお金を落としてもらうことが重要だと思います。外国人と日本人で料金変えてもいいし、地元とそれ以外で料金変えてもいいという話の発想は考えてみたいと思いました。鉄道を残して地域のために地域の観光のためにもやはり「稼ぐ」という発想は重要であると、今日のお話を伺って、一層そう思いました。ありがとうございました。



楓 千里 ーまとめー

大変ありがとうございました。そろそろ時間がやってまいりました。

今日のお話の中で、ひとつは、公共インフラとしての位置付けの鉄道が、現状どのような状況になっていて、今後どこを目指していくのか、その政策を国民、私たち一人一人に分かるようにしっかり情報発信をして欲しいと思いました。腑に落ち、納得できる説明が国や自治体にも必要になっていると、皆さんのお話を伺って考えました。

何よりも地域に来て乗ってもらうためのいろいろな工夫が必要だということでした。まず、その鉄道の魅力や地域の魅力をもう一度発見して欲しい。本当に小さな、生活の中の小さなこと、こんなこと大したことではないと地域の方が思っていることでも、例えば地域の方が朝、駅の花壇のお花に水やりをしている日常の風景ですら、観光のお客様の心に刺さるというようなこともありますので、もう一度、その地域の魅力や、これだったら良いと言ってもらえることを探してほしいと思います。

次は、その探したものをどう発信して、どう知ってもらおうかということで、この鉄道の良さ、ここの地域の良さ、ここの地域にはこんな人がいますという、会いたくなる人、別に有名人でなくても良く、喫茶店のおじさん、おばさん、市場のおじちゃん、おばちゃん、こんな人が居ますよ、というような情報発信もますます重要になってくると思いました。

「価値のあるところだから、ある程度お金を払ってでも行きたい」と、その価値自体を分かってもらえるような情報発信も大切です。

最近、私たちにとって力強い鉄道のサポーターがいらっしゃいます。藤井聡太八冠で、どうやら新幹線よりも地域鉄道の方がお好きかなと見受けられます。藤井聡太八冠が鉄道と関連したところへ行くと注目が集まり、「鉄ちゃん」として、地域の皆さんとの交流を通じて鉄道の良さを発信してくださっています。藤井さんだけではなく、きっとこれからも多くのサポーターの方が生まれて来るでしょうし、その方達の活動にも注目をしていきたいと思えます。

まずは、何よりも、私たちが乗りに行って、その地域でおいしいものを食べてボトルをキープして、ボトル以外でも、地域の経済活動に協力していくということが大事だと思います。

私も学生に日本の地域鉄道の良さを伝えていきたいと思えますし、地域鉄道のPRや広報の一翼を担っていききたいと思っております。

本日は、長時間にわたりまして、地域鉄道フォーラム 2024「交流人口の拡大と鉄道」にご参加いただきましてありがとうございました。（拍手）



＊ご登壇いただきました山崎雅生氏は、2024年7月1日付けで、大臣官房参事官（交通産業担当）に異動されています。