

母袋	創一（上田市長）
吉田	千秋（ひたちなか海浜鉄道㈱ 代表取締役社長）
磯野	省吾（岡山電気軌道㈱ 代表取締役専務）
北村	隆志（司会：鉄道局長）



地方鉄道の再生と活性化に向けて

塩田平を走る上田電鉄別所線

北村 本日はお忙しい中、皆様にお集まりいただきましてありがとうございます。本日は「地方鉄道の再生と活性化」をテーマに、自治体や鉄道会社のお立場での取組みについてお話を伺います。

先進的な取組みに至った背景

北村 地方鉄道は、数年前までは、最後はバスに転換されてもやむを得ないと思われていましたが、現在は、「地域交通の再生、活性化」を国土交通省の最重要課題の1つと位置付けるなど、我々自身も考え方を変えてきております。

15年ぐらい前、私は近畿運輸局において和歌山県の野上電鉄の廃止に関わりました。当時は、バスがあれば地元の最終的な足は確保されるとの考え方に、地元も含めそれほど大きな違和感はなかったように記憶しております。

しかし、鉄道がなくなった地域は経済面でも悪影響が生じる例も現れるなど、当時は廃止でもやむを得ないと思っていたのが、実際はそういう考え方だけではうまくいかない、地域が中心となって支

母袋 創一 上田市長



慶應義塾大学法学部卒業後、1976年三井物産㈱入社。91年長野県議会議員を経て2002年から現職。

えていく気があるのなら、国も応援して地方鉄道を何とか残していこうという考え方になってきたのだと思います。

ただ、地方鉄道は全国的に見ても8割が赤字ですから、その経営を立て直してサービスを維持していく厳しさは何ら変わっておりません。その中でなぜ、どのようにして建て直していくのかという課題に対して関係者の関心が非常に高まっているところです。

本日お集まりいただいた皆様方は先進的な取組みをたいへん意欲的に推進しておられますので、そういう取組みを始めるに至った背景や、それらの背景の下での地方鉄道の役割などについてお聞かせいただきたいと思っております。

母袋 総合交通体系を視野に入れますと、鉄道、バス、マイカーそれぞれに役



ひたちなか海浜鉄道開業の様子

割があつて、私は、地域によつて実情はかなり違つと思ひます。

上田市は、歴史的には政治と交通の要衝で、特に養蚕が栄えていました。しかし、かつて市内に5路線あつた民営鉄道のうち4路線が廃止され、今は新幹線の並行在来線であるしなの鉄道以外では上田電鉄別所線が残されるだけとなりました。このため、上田市として関わらざるを得なくなつた事情があります。

特に、別所線の場合は路線が上田市内だけですから、どうやって維持継続させるか非常に悩みました。事業者も大正13年からの営業で、鉄道部門は八十数年間一度も黒字になつたことがないのに兼業

部門の収益で補填しながら維持してきた努力はすごいものだと思います。

したがつて黒字化は非常に厳しいが、今後も地方鉄道を守つていく必要があると思ひます。歴史的背景もあり、私も公的支援を真剣に検討するとともに、議会に特別委員会を設置されました。時間ばかりでしたが、最終的に「公的支援をすべき」との結論に至りました。

議論の過程では、鉄道利用者の利便性向上だけの理由では住民に公的支援について理解していただくことは難しいことがわかり、まずは「観光にも利用できる」、それから「環境に大変いい」、さらに「教育的効果がある」という理由を説明し、議会のご理解をいただきました。「教育的効果」といふのは、子どもたちが列車に乗せるとはしゃぐことに着目して、公共マナーを教える場としてふさわしいことを言つたものです。

地方鉄道をどういつ手法でどう残せるかについて、地域全体の課題として事業者、住民、行政が三位一体となつて真剣に考へて未来図を描いた上で、国や県の支援を受けながら地方鉄道を守る姿勢を示すことが、住民にとつて受け入れやすいのではないかと思ひます。

北村 確かに、鉄道の必要性を交通論た

けで説明しても自ずと限界があり、今、おつしやつたように広い視点から議論し、かつ、みんなが幅広い目的で使うことが大切なのだと思ひます。

次に、ひたちなか海浜鉄道が本年4月から「再スタート」した事情と、吉田さんが社長公募に手を挙げられた経緯やご自身の姿勢などをお伺いします。

吉田 前身の茨城交通湊線は、他の地域と同様 モーターゼーションなどの影響で、最終的にはお客様が5分の1程度に減つていました。

地域としていよいよ存続の危機に直面したところで、まちづくりや社会的便益の観点などから鉄道は残した方がいいとの結論にはなつたものの、今まで通りではとても継続できない、市民、事業者、行政が三位一体になつて、第四セクターの方法で行こうという方針になりました。

北村 第四セクター？

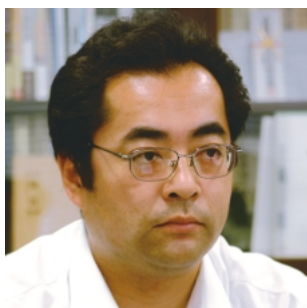
吉田 行政、事業者プラス市民による事業方式を第三ではなくて第四セクターと呼んでいきます。

私は、以前万葉線の経営に関わつており、昨年の春に湊線関係者が視察に来ら

れたときは、お迎えする側でした。万葉線では行政のバックアップによるイベントや事業者の思い切つた運賃値下げなどの結果、お客様が5年ほど続けて15%程度増え、赤字も7千万円超から5千万円台に縮小しました。

ひたちなか海浜鉄道の社長公募に応募したときは、万葉線でのやり方を使えばうまくいくのでは、という気持ちがありました。また、鉄道を存続させる取組みは中部、近畿に集中している印象がありますが、関東などでも成功例が出れば、さらによい方向にいくのでは、との考えにも共感をいただきました。

北村 岡山電気軌道は、本拠地以外の和歌山県で、和歌山電鐵貴志川線の活性化に取り組んでいらつしやいますが、その背景を教えてください。



富山大学経済学部卒業後、1988年富山地方鉄道(株)入社。2001年万葉線(株)に出向、転籍を経て08年から現職。

吉田 北村 千秋 代表取締役社長

磯野 以前より、岡山にある「RACD

A(ラクダ)」という鉄道支援市民団体から、事業者として各地の地方鉄道の活性化をお手伝いしてほしいと言われて、全国各地での存廃の議論に立ち会っていくうちに、鉄道が存続するためには3つの条件があると確信するようになりました。その1つ目は地元住民の熱意があることで、言葉だけでなくお金も出し、ボランティアで掃除もするような熱意が、まず何よりも必要です。2つ目は、地方自治体と地方議会において、社会便益や生活インフラなどの観点から鉄道の必要性を理解して公的支援を受け入れていること、3つ目は、既存の鉄道事業者の協力があること、すなわち、安全運行や経営のノウハウを持ったプロの鉄道会社が受け皿となるのがいずれも欠かせないと思います。

貴志川線でこれらの条件が全部揃った結果、ようやく「これはできるかも」と思うようになったのですが、その後、さらに詳しく調べていくと、周辺人口は横這いが続いているほか、沿線には昔から神社仏閣を含めて観光施設もいろいろあって、大阪にも近いため京阪神からもお客様を呼べそうなのがわかりました。

かつて貴志川線では年間5億円ほど赤字が出ていましたが、新しい体制では通常の経費削減のほか、職員それぞれが1人3役、4役を果たすことでコストを半減させるとともに、一方で利用者数を伸ばせば何とか存続させられると考えた次第です。

取組みの具体化とその効果

北村 以前、えちぜん鉄道は一度廃止されてから地域が「これはいけない」と気付き、一丸となって頑張つて再生を果たしました。やはり、自治体の公的支援と住民の方々の熱意や意欲がよくかみ合ったからだと思います。住民の方々にいろいろなお考えがあるでしょうし、

反対も当然あるでしょうから、自治体として取組みを具体化するには相当な苦労があったのではないのでしょうか。

母袋 上田交通から経営危機について説明があつてから最終結論を出すまで1年半かかり、その間、相当突っ込んだやりとりもありました。ただ「公的支援をお願いします」と言われても、簡単には心じるわけにはいきません。

しかも別所線沿線は、上田市全体から見ればかなり限定された地域ですし、ど

うすれば住民のご理解が得られるかが一番悩んだところ。もちろん住民の声にも、賛成と反対の両論がありました。

最終的には、いくら国、県、市が一緒になって応援しても、沿線住民自身の努力がなければ存続はできないとの訴えが実り、「乗つて

残すプロジェクト」という視点で上田市として補助するとの結論にご理解をいただくことができました。

北村 「乗つて残す」という方向で住民一人一人の心を動かす、ということが一番大変なのではないかと思うのですが……。

母袋 確かにそういう動機付けが一番難しいところで、率直に言つて、今でも住民全員の心に届いているわけではない面もあると思います。

例えば、単純な机上計算では、今まで利用回数ゼロだった人が年1回乗る、あるいは年1回だった人が2回乗る、そのようにして利用者数を10万人増やせば、収入は1億1千万円増と優に黒字になるわけで、そういう意識を住民の皆さんに持つてもらえれば「なんだ、残せるじゃ

磯野 いその
省吾 しょうご
岡山電気軌道(株)代表取締役専務



岡山県立岡山東商業高校卒業後、1976年岡山電気軌道(株)入社。2005年から現職に加え、和歌山電鐵(株)代表取締役専務を兼務。

ないか」と思っていただけだと思います。知恵と努力と実際の行動で赤字は三ニマムにできるのです。

「地域で乗つて残す運動」として「自治会回数券」を発行するなどの取組みを続けてきた結果、減少一方だった輸送人員が2年連続で増加するという成果も出ています。

北村 事業者のお立場で吉田社長は、具体的に今何が一番気をつかれ、ご苦労されているのですか。

吉田 ひたちなか海浜鉄道も赤字規模が大体年3千万円位で、やはり、会社・地域・行政が一体で頑張ればどうにかできる範囲内なのではないかと考えて取り組んでいます。

例えば、沿線では今、「おらが湊鉄道応援団」という組織が立ち上がり、無人



和歌山電鐵のいちご電車とたま駅長



駅の掃除や、那珂湊の花である浜菊の花壇作りなどで本場に頑張っていたいています。これに、利用促進運動として中学校などの団体利用などの効果も加わり、19年度はどうか乗客減に歯止めがかかったほか、20年度4月からの第1四半期は、開業景気もあつて、前年度比で10%ほど増えています。

その背景としては、阿字ヶ浦 ひたち 海浜公園、那珂湊の「お魚市場」など観光地に恵まれていることが大きいと思います。それぞれ毎年100万から150万人のお客様が来られるので、その中で1%でも多く乗っていただければ、収支が釣り合う可能性があります。今後は、まちづくりの分野でも鉄道利用にご配慮いただければ効果が大きいと思います。いずれにせよ、経理上の赤字は少し出ても社会的便益があるので全体としてはいいという認識を地域に持っていただけよつ頑張っていたいかなければと思います。

北村 観光などの分野の取組みはとても大切で、例えば貴志川線の猫の「たま駅長」などのユニークな取組みはたいへん評判になっていますね。

磯野 最初の取組みは、市民団体、沿線の事業所、学校の先生や生徒さん、商工会議所、地元自治体の方々と委員会を設置し、毎月意見を聞きながら貴志川線の運営を行うことから始まりました。

開業から1年経って、目に見える形で地元の方が誇れるようなものが何かできないかと考え、デザイン顧問の水戸岡鋭治先生にシンボリックな車両の制作について相談しました。その結果、数ある地元の名産の中で一番可愛いということ、まず母をモチーフにした「いちご電車」といつラッピング電車を改修で作りました。いいものを見せれば子どもたちも汚さないだろうという一種の教育的効果も狙っていて、これは岡山電気軌道で「MOMO」というタイプの車両を作ったときと一緒の感覚です。改修費用の捻出と自分たちの電車としての意識付けのため、いちご電車サポーターを募集し、1万円寄付してくれた方のお名前は車両に掲示することになりました。

第2弾として、地域で成長著しいおもちや屋さんにスポンサーになってもらい、「おもちゃ電車」という車両を企画しました。企業広告の電車では意味がないと考え、契約費を全部注ぎ込んで内装にふんだんに木材を使うなどして、地域や子どもたちに喜んでもらえるような車両とすることを狙いました。

3番目は、「ご紹介のあった「たま駅長」です。元々は、「たま」が住んでいた家が区画整理の対象となって飼い主の方から「猫を駅舎の中に住まわせてほしい」との依頼があり、私どもの社長の小嶋が「では、社員にして駅舎に住まわせてあげましょ」ということで

たま駅長が誕生しました。関連グッズの販売なども成功し、海外メディアでも紹介されるなど「たま駅長」は今や世界的に有名になっています。

現在では、会津鉄道には猫の「バス」、いわて銀河鉄道には犬の「マロン」、名譽駅長がいますので、皆さんのところでも動物駅長のいる駅を作っていただいで全国サミットを開くというアイデアも持っています（笑）。

北村 なるほど、常に新しいもの、利用者の興味を引くものを作っていくという姿勢ですね。

磯野 電車に乗りに来ていただいたら、一日その沿線で遊べるよう、駅の改装のほか、観光客と地元利用者がともに利用できるパークアンドライドやサイクルアンドライドなど、さまざまなサービス改



北村 隆志 鉄道局長

京都大学法学部卒業後、1976年運輸省入省。大臣官房総括審議官、総合政策局次長などを経て現職。



和歌山電鐵のおもちゃ電車

善を同時並行で進めていきたいと思っています。

北村 先ほど名前の出た「RACDA」の方から、以前、バスと鉄道の大きな違いとして「どんなに小さな駅でも駅舎があり、座るところやトイレもあって、そこいろいろな機能を入れると人がもつと集まることになる。駅は人の集まる場所として大きな潜在的な可能性を持っている」というお話を伺ったことを思い出しました。

先般の交通政策審議会鉄道部会の提言でも、今後の地方鉄道については観光の観点も含めて総合的に考えていくべきという趣旨が盛り込まれていますが、まさにこれを先取りするような取組みを進めていこうというわけですね。

将来に目を転じて、地方鉄道はこれからどうすればもっと伸びていけるのかあるいは、地域と密着し、共に生きていくためにはどのようにすればいいのにかについて、それぞれお考えをお聞かせください。

吉田 まだ自動車が普及しておらず、鉄道がないと外出もままならなかった時代には、まちのコミュニケーションは鉄道を中心に形成されてきました。将来を考えますと、気持ちとしては是非そんなレベルにまで近づけたいと考えています。既に、「鉄道を守ろう」という目的で地域の皆さんが集まって話をするようになったおかげで、かつてのコミュニケーションが戻りつつあります。

磯野 鉄道がなくなると、まちの活力に悪影響が生じてしまった例もしばしば見られます。ある路線が廃止された後、バス輸送に切り替えられて便数は増えたのに、沿線の旅館の宿泊客は以前の7割も減ってなかなか元に戻らないという実例

も見たことがあります。やはりまちづくりの観点からも、基本的にはできる限り鉄道を残していただくことが長い目で見て有効なのではないでしょうか。

母袋 別所線の存続問題が浮上り、地域としてどう対応するかを検討したときに、我々もまず、市内の多くの関係団体が集まって「再生支援協議会」を作りました。それは、とりもなおさず鉄道事業者だけの問題ではなく地域全体の課題だったからです。

協議会の場で議論していくと、いろいろなアイデアが生まれてきます。鉄道の魅力を高めるソフトづくりで人の注目を引き、そして乗っていただくという視点はいつも変わりません。

例えば、鉄道好きな市の職員を中心に5名ほどで「アイ・プロジェクト」、これは愛情の「愛」の意味合いにかけて名付けたのですが、そういうチームを作って、別所線の絵本や車両のペーパーパークラフトを作成・販売して子どもたちに遊んでもらう、子ども用のバッジを作る、あるいは、最近別所温泉に温泉施設を建設したのですが、その利用と乗車のセット割引券を企画するなどのアイデアが出てきました。アイデアは到る所にあり、それをどう組み立ててお客さんへのアピー

ルに実際に活用できるようにするかという工夫の大切さをつくつく実感しました。先ほど「たま駅長」の知名度は今や世界的レベルのお話がありましたが、確かにこれだけ有名になるとつらやましい限りです（笑）。実は我々も、「これぞ別所線のシンボル」的なものがないか一生懸命探しているのですが、残念ながらもまだ発見できておりません。

全国的に見ても、多くの鉄道事業者がアイデアを出す工夫や努力を始めています。次は、各社や各地の沿線が連携して何か共同で世の中に訴えられないかを一緒に考えていけたらと思います。

今後の展望・国への期待

北村 地方鉄道の活性化を実現していく上では、国、自治体、事業者、NPOをはじめ住民にもそれぞれ役割があると思います。私も国土交通省では、鉄道事業の施設や土地を地方自治体が保有し、車両運行などを行う事業者が無償で貸し付ける「公有民営」などの鉄道事業再構築事業の制度を導入したり、利用拡大のための実証運行などを支援する地域公共交通活性化・再生総合事業補助を開始するなどの工夫は続けておりますが、もっ



上田電鉄の車内イベント

とごつすればさむらよくなるということなど最後に一言ずつお願いします。

吉田 国の支援措置やさまざまな制度づくりは、非常にありがたいと思うています。経営が困難に直面すると、独力では設備投資さえできなくなる状況となります。私たち事業者も安全性の向上やサービス改善に精一杯頑張りますので、是非現在のよつな支援措置を続けていただきたいと思います。

もつ一つお願いしたいことは、「鉄道がなぜ必要か」について鉄道会社の単位だけで言ってもなかなか理解は得られないので、「国全体の視点から見ても鉄道の意味がある」ということをもつとアピールしていただければと思います。

さらに、自治体の支援も重要で、地元ならではの効果的な支援もごんごん願いたいと思います。

磯野 今回の法改正で、公的支援の下での上下分離が第三セクターだけではなく民間事業者でも実施しやすくなり、非常にいい制度ができたと思つていますが、一方、自治体も財政難で、支援するにも余裕がないという場合も多いようです。また、鉄道の存在意義について、採算性だけではなく、社会便益やインフラの面で考えてもらえるようになってきたものの、まだそう考えてくれない自治体も多い現実があります。

それから、自治体から損失補填いただく場合、8千万円の上限額があるにもかかわらず、赤字を3千万円に抑えること、今の自治体法の中では、残り5千万円は切り捨てざるをえず、残額を設備投資などに使いたくても使えません。また、土地は全部自治体のものでありますから、例えばどこか店をやりたと言つても私ども

からお貸しできません。今、その2点につき自治体と話し合ひをしています。

母袋 2点申し上げます。このたび、地元ゆかりの画家の原田泰治先生に別所線の応援として、ラッピング電車のデザインをお願いすることになりましたが、ラッピング経費そのものは国の支援を受ける予定です。やはり、従来の施設改良などハード面への補助以外にソフト面でも支援いただくことがこれからは重要で、ソフト面の取組みに対する支援制度をこれからさらに使い勝手をよくしていただきたいと思つています。

もつ一つは鉄道と道路には相関係があることです。私の持論ですが、道路に投資してきた結果、鉄道がさびれてしまった。これは因果関係がはっきりしています。鉄道も道路も公共交通という視点で見れば同じです。そういう視点で財源を充実させていくことが地方鉄道を残すことにつながっていくのではないでしようか。

北村 国も自治体と同じように財政事情が厳しいのですが、地域公共交通の活性化に対する支援としては、20年度から創設された活性化・再生総合事業補助により、従来はできなかったソフト面の取組みに対して総合的に支援できるスキーム



を導入しました。今後、各地の創意工夫によりこの制度をフルに活用した具体的な活性化策がごんごん実施されていくことを期待しており、さらに使い勝手がよくなるよう私たちも一層努力してまいります。

地方鉄道の活性化に対してこれだけ期待や関心が高まってきている今、国土交通省も、皆さんの貴重な経験が他の路線や沿線でも十分に活かされるよう情報共有の促進などにも努めてまいりますので、これからもご協力のほどお願い申し上げます。本日はありがとうございました。