



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	鉄道会社による農村と都市との関係の再構築に関する研究 : 社会的責任の実践
Author(s)	原田, 雅敏
Citation	Sauvage : 北海道大学大学院国際広報メディア・観光学院院生論集, 7, 19-30
Issue Date	2011-03
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/46934
Type	departmental bulletin paper
File Information	Sau7_003.pdf



鉄道会社による農村と都市との関係の再構築に関する研究

～社会的責任の実践～

原田 雅敏

観光学高等研究センター 研究生

m-harada@cats.hokudai.ac.jp

1. 研究の背景と目的

1. 1 農村と都市の関係の特質

後藤(2007)によると、「日本の都市部と農村部の人口構成比の変化を眺めると、大正から昭和の初期にかけて 2 対 8 であったのに対し、戦後は都市化が加速し、現在では 8 対 2 と逆転している。¹⁾」としている。これは、高度経済成長期における工業生産規模の拡大により、大量の労働者を農村に求めた結果である。この大量移動を支えたのが、こうした社会の流れに連動した形で運行された「集団就職列車」である。集団就職列車は、1954 年 4 月 5 日に運行が開始され、最終列車が上野駅に到着した 1975 年 3 月 24 日までの 21 年間、中学校や高校を卒業して間もない若い就職希望者を農村から大都市圏へ運び続けた。この社会的な大移動によって、農村では近い将来に子どもを産むであろう 15 歳から 22 歳までの極限られた年齢層だけが大量に流出した。このことは後の農村衰退に大きく影響を及ぼすことになる。

そもそも、都市と農村とはどんな特徴があるのだろうか。栃本(2009)はこういつている。都市とは、経済を軸として社会構造が形成され、市場メカニズムがあらゆるものに優先される社会だといえる。そこにおける原理は経済合理性であり、家庭が本来持つ機能である育児や介護、教育などについても、かなりの部分が外部化される。一方、農村とは、生産と生活が一体的化した場といえる。いわば生活を軸に経済構造が形成される。生活や人々の感情、人と人とのつながりを重視する社会だといえる。さらに、農村社会では信頼関係が基本となり、それは長期にわたる人間関係や伝統、血縁や地縁によって形成される。いわゆる、しがらみが多いのが農村といえよう。²⁾ やはり、都市と農村は本質的に違うことは明らかである。

1. 2 耕作放棄地の現状

農家の高齢化や担い手不足などの影響により、地方を中心に耕作放棄地¹⁾の増加が大きな社会問題となっている。農林業センサス 2010 によると、全国の耕作放棄地面積が 1990 年は 21.7 万haだったのに対し 2010 年には 39.6 万haとなり、この 20 年間で約 1.8 倍に増えている。また、その内訳については、1990 年は販売農家 11.3 万ha自給的農家 3.8 万ha土地持ち非農家 6.6 万haだったのに対し 2010 年には販売農家 12.4 万ha自給的農家 9 万ha土地持ち非農家 18.2 万haとなった。この推移の特徴としては、販売農家においてはさほど耕作放棄地が発生していないのに対し、自給的農家や土地持ち非農家については著しく増加している。土地持ち非農家については 1990 年の 2.75 倍となり深刻さは増している。とはいえ、農業を営んでいない農家が所有する農地が荒廃化していくのは当然の結果であり、「この現象をどう食い止めるか」ということが課題である。しかしながら、農地が耕作放棄の状態に至るまでには複雑な要因が重なり合っていることが多く、その問題の解決には長い時

間と多大な労力が必要なのは言うまでもない。

1. 3 JR東日本の経営方針と課題

JR 東日本の「グループ経営ビジョン 2020—挑む—」では、継続的な目標として「それぞれの地域に密着した経営を行う」としている。さらに、基本的な経営方針、とりわけ企業の社会的責任の遂行として、「今後は、解決が求められている地域・社会の問題に対し、これまでより一歩踏み込み、地域と私たちがともに役割を果たしていくという連携関係を構築しつつ、事業を通じた解決に取り組む」としている。これらのことからわかるように、「地域と共に生きていく」という強い意志が表れている。JR 東日本にとって、鉄道事業が大きな「幹」であることは変わらない。特に新幹線においては、長距離輸送や都市間輸送を担っているため経営上重要視されなければならない。しかしながら、その新幹線旅客収入においても、近年で最も高かった 2007 年度の 4,909 億円をピークに減少傾向にあり、2009 年度では 4,395 億円と 514 億円も減少している。東海道新幹線と比べてビジネス需要が少ない JR 東日本にとって観光需要が鍵を握る。そうすると、観光流動による「首都圏から地方へ」という新たな旅客の流れを創ることがとても重要になる。幸いにも、JR 東日本は東北・山形・秋田・上越・長野と 5 本の新幹線をもっている。今後は、観光資源の豊かな地方と巨大なマーケットがある首都圏を結んでいる新幹線の強みを活かせるような事業創造を展開していくことが求められる。

1. 4 研究の方法と目的

本研究では、農村社会の変化、農地に関する法制度の展開、全国の耕作放棄地の活用事例を他業種・他団体との連携性及び地域の農業に対する貢献度から分析し、農村活性化のための課題を抽出する。次に JR 東日本の社会貢献活動を把握した上で、JR 東日本の展開事業を社会への貢献度及び JR 東日本グループが保有する経営資源の活用度から分析する。さらに、JR 東日本が今後展開すべき事業の方向性を提示し、その実現のための課題を明らかにする。そして、抽出された課題を解決するため、農村と JR 東日本が共に向上するための条件を抽出する。その条件を具体的な対象地において検証する。以上により、JR 東日本という鉄道会社が農村における耕作放棄地解消と JR 東日本の事業の発展に資する農村と都市との関係の再構築の条件を明らかにすることを本研究の目的とする。

2. 耕作放棄地解消の取り組みにみる農村の課題

2. 1 農村社会の変化

本論では、行政単位としての村ではなく、生産活動や生活の最小単位を「むら」と定義して使用する。高度経済成長は、むらの変化に大きな影響を及ぼした。これにより、日本の農村では人口流出や離農という現象がおり、次第に加速する。大内（2007）によると、「1955～1960 年を原点とするむらの変化は、次のような段階を踏んで進行した。1960 年代では農家の兼業化が進み、1970 年代ではむらにおける非農家が増加し、1980 年代では農家そのものが減少を始め、1990 年代では農業集落が減少を始めた。³⁾」としている。そして、2000 年代ではむらから人の流出が進行しているといえるだろう。言い換えれば、むらの内部では農家の兼業化と離農が進み、むらの外部からは非農家が転入し、むらが消えるという事態が広がりつつあるのである。

兼業農家の増加は、むらでの共同作業を困難にした。かつては、むらびとのほとんどが集まって行われていた農道や林道の掃除、農業用水路の砂上げなどが、第2種兼業農家の増加により時間的制約が生まれ、参加できない農家が増えた。このようにして、むらのまとまりは薄れていったのである。さらに、非農家の転入による混住化は、むらの組織運営にも大きく影響を及ぼした。非農家にとってのむらは、「住んでいる場所」である。収入源はむらの外にある。よって、快適に生活するために必要な道路や公園、商業施設の整備を求める。一方、農家にとってのむらは、「農作物を生産する場所」なのである。よって、生産条件を満たす農地の日照時間や風通し、農業用水の水質などに強い関心が向かう。このように、非農家の生活環境重視姿勢と農家の農業生産行動が対立してしまい、家畜の糞尿・堆肥の臭いや農薬散布の問題を度々引き起こすこととなる。かつての生産と生活のあらゆる分野を統括したむらは、混住化の進行によって消えてしまったのである。

2. 2 農地に関する法制度の展開

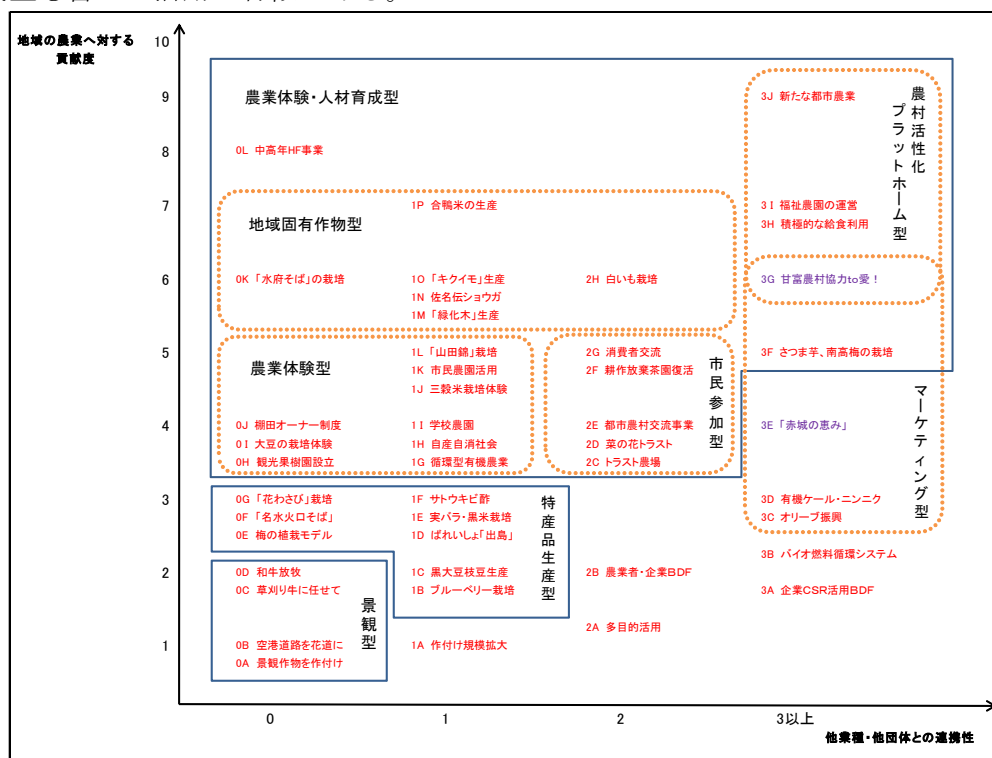
戦前の日本の農村は地主制度のもと、小作農と地主の関係があり、現物小作料をめぐって、小作争議が多発していた。戦後になり、GHQは農地改革として小作農の自作農化を推進し、日本の農村に長く続いた地主制度を崩壊させた。農地改革は、農業生産力の発展の契機ともなった。そして、改革の成果を維持するために1952年に農地法は制定された。バブル期に入り、一般市民からの農地利用の需要が高まっていることを受けて、1989年には、農業者以外の人々が農地を利用するために、特定農地の貸付を受ける場合に、農地法の特例を定めた「特定農地貸付に関する農地法等の特例に関する法律」が制定された。さらに、1990年には「市民農園整備促進法」が制定され、画期的な変化が起きた。これは直接的に、市民農園施設を含めた市民農園の整備の促進を図ることが目的の法律である。認可を受けた市民農園は、農地の貸付や転用についての農地法の特例が適用される他、市民農園施設の整備のための開発行為についても都市計画法の特例が適用される。よって、農地内にも付帯施設を設置することが可能となった。そして、2009年の農地法改正では、従来の農地所有者が自ら耕作することを基本とする考え方から、農地所有者以外の者による「利用」という方向に大きく転換が図られた。これにより、賃貸であれば誰でも農地を利用できるようになった。賃貸借期間も最長50年まで延長され、借り手側も安定的に農地を使用できるようになった。しかしながら、農地の権利移動に関しては各都道府県・各市町村が設定する下限面積があり、一般市民が手頃な農地を借りるのは未だ厳しい状況にある。

2. 3 耕作放棄地解消の取り組み分析

耕作放棄地の発生要因として最も多いのが、高齢化による労働力不足だといわれている。その根本的な解決策は、農村において新たな農業の担い手をつくるしかない。そのためには、非農家となった人たちを農業やむらに振り向かせることが必要である。これらのことを踏まえて本分析では、農林水産省の耕作放棄地解消事例集、耕作放棄地対策事例集、農地リフレッシュ通信の中から事例を抽出し、群馬県の事例も加えて分析した。(図-1 参照) 縦軸は、地域の農業に対する貢献度をとし[a 農業の担い手育成・人材育成、b 地域の雇用創出・働きがいの創出、c 地域ブランド・地域特産品の開発、d 地域に適した農業活動の実施、e 地域の農業への奉仕活動の実施、f 農地への「人」の誘致、g 農業への興味関心の向上、h 単品種の生産活動(農作物・家畜)、i 多品種の生産活動(農作物・家畜)、j 農業生産者としての移住促進]

を各1点として計算し数値化した。横軸は、他業種・他団体との連携性とし、農という字が使われている団体と自治体またはその付属機関（学校関係機関は除く）以外の業種や団体と連携している数を0～3以上と表した。

下図は、大きく分けると「景観型」、「特産品生産型」、「農業体験・人材育成型」と分類することができる。まず、「景観型」の特徴は、牛に雑草を食べさせて現状の荒れている状況からまともに見れる状態にまで戻すといった活動や花を植えることにより見映えの良い景観をつくるといった活動が多い。また、行政組織等が主体となって運営しているのも特徴といえる。次いで、「特産品生産型」の特徴は、生産という概念が含まれてきたことである。とりわけ、民間企業が介入している場合においては、「生産作物が商品として売れるか」という視点が加わるため、作付作物の選定を重視していることがわかる。そして、「農業体験・人材育成型」は、生産媒体としての農地の活用はもちろんのこと、農業体験を通じて、一般の人に農業を広く知ってもらうための場所として、さらには将来の担い手まで育成しようという長期的展望も含めた活用が特徴である。



図－１ 農村活性化のための耕作放棄地解消事例の分析

「農業体験・人材育成型」をより深く分析すると、他業種との連携性が「0」軸と「1」軸の中段にあるのが「農業体験型」である。これは、棚田オーナー制度や学校農園など運営方法に特徴はあるものの、いずれも農業体験に特化した取り組みである。次いで、他業種との連携性が「2」軸の中段にあるのが「市民参加型」である。これは、地域住民や市民団体、市民ボランティアなどが自ら主体となって耕作放棄地解消に乗り出し、農村と都市の交流の場に活用したり、茶畑を復活させたりしている。さらに、「0」軸～「2」軸の上段にあるのが「地域固有作物型」である。これは、その地域でしか作れない作物を栽培しているのが特徴で、白いもの事

例では「白いもで作るお菓子コンテスト」を開催するなど、地域のことや農業のことをより深く知ってもらうための活動が行われている。

さらに、他業種との連携性が「3 以上」の軸をみると、共通していえることは、生産された作物や商品の出荷先(流通ルート)がすでに決められていることである。特に、マーケティング型においては、生産作物の選定、商品化段階での地域ブランドの確立、販売チャネルの限定化など、生産から販売までの一貫した戦略性がみられる。これは、民間企業をはじめとする多くの団体に関わることのメリットだといえる。さらに、上位の農村活性化プラットホーム型においては、学校給食センターや社会福祉法人などの地域施設と密接なかかわり合いをもつことで、地域社会システムが構築されバランス良く事業を進めていくことができるのである。

やはり、他業種や他団体と積極的にかかわっていくことで、耕作放棄地解消から生まれた農業活動でも、単なる生産活動を超えた特産品づくりや地域ブランドづくり、農業体験を通じた消費者交流、さらには地域社会システムの構築まで、多種多様に発展していることがわかる。

2. 4 農村の特性と耕作放棄地解消の課題

近年の農村における過疎化の問題やそれに伴う高齢化の問題は、ひとことで言ってしまうと「農村から若い人がいなくなった」ということである。これは、むらの機能の衰退と農業の後継者不足という大きな問題を招いた。そんな中、むらの機能の維持への貢献を始めた企業もある。丸本酒造株式会社（岡山県鴨方町）は、耕作放棄田を活用して自社で使用する酒米「山田錦」を生産している。その際に使用する、集落にある農業用水の維持・管理を積極的に行っているのである。それにより、高齢の農業者の負担は軽減され、むらの機能が維持できる方向に向かった。これは、一企業が農村の一地域とうまく付き合っていくための先行的事例といえる。

また、農業後継者については、これだけ過疎化が進化した農村では担い手となれる人がいないため、外部からの人材に頼るしかない。そういった意味では、農業体験は1つの「きっかけ」になる。さらに、連続性をもたせてきちんと農業を伝えていけば、農業への従事を考えてくれる人材も現れるだろう。そのためにも、積極的に「人」を農地に入れることが重要である。さらに、他業種・他団体との連携を高めていくことは、農作物の加工による地域ブランドの創出や独自の流通ルートの確保にもつながり、結果として農業の6次産業化²に近づくこととなる。農業を単なる生産活動で終わらせないためにも重要な課題といえる。

つまり、農村において農業を活性化させるためには、①むらの機能の維持ならびにそのサポート、②農業の担い手育成につながる人材育成、③農業の6次産業化に向けた取り組みが必要であるといえる。

3. JR東日本の社会的責任の実践の可能性

3. 1 JR東日本の社会貢献

JR 東日本は、鉄道を通じて、旅客の日常生活と広くかかわり合いをもち、社会や地域に不可欠な事業を基盤としている。このように、公益的な使命を担う JR 東日本としては、鉄道の安全・安定輸送はもちろんのこと、地域の発展への貢献を基本理念として、事業活動を通じて社会的責任を果たしていくべきと考えている。

特に子育て支援事業の社会的価値は高く評価できる。「“子育てしながら働く”を応援する！」をスローガンに、駅から概ね5分のアクセスの良い立地を中心に、駅型

保育園などの子育て支援施設の開設を進め、仕事と子育ての両立を応援している。1996 年から開設した子育て支援施設は累計で 35 ヲ所（2010 年 7 月現在）に達しており、今後もさらなる拡大を目指す。駅型保育園では、通勤途中に送迎ができるメリットに加え、父親と登園する子どもも多く見られ、JR 東日本の取り組みは男性の育児参加の支援にもつながっている。今後も地域の待機児童解消に貢献する認可保育園・準認可保育園の開発推進を強化するとともに、保育園に限らず子育てにまつわるさまざまなニーズに対応した保育サービスにも取り組みの枠を広げて、地域社会への貢献や沿線価値の向上に積極的に取り組んでいく方向である。

他にも、ステーションルネッサンスとして駅を変える取り組みをしたり、地域と共生した観光開発を推進したり、鉄道文化財団の地方文化事業の支援や鉄道博物館の運営をしたり、鉄道少年団の活動をサポートしたり、スポーツ活動支援として東日本ジュニア剣道大会を開催したり、国際協力として海外の鉄道関係者へ向けて JR 東日本が培ってきた技術やノウハウを紹介するなど、広く社会に貢献している。

3. 2 展開事業と鉄道事業との関係性

JR 東日本の中で最大の経営資源といえば、5 本の新幹線と東日本エリアで展開する在来線の融合ともいえる強力な鉄道網である。この鉄道網によって支えられている鉄道事業が JR 東日本の本業である。この本業とのかかわり合いこそが、JR 東日本の事業展開の要であり、重要視されなければならない点である。本分析では、JR 東日本の代表的な事業を抽出し、縦軸を JR 東日本グループが保有する経営資源の活用度とし、横軸を社会への貢献度としている。縦軸の経営資源活用度は、本業である鉄道網の活用を 5 点、駅の活用を 3 点、所有施設の活用を 2 点として計算し点数化した。横軸の社会への貢献度は、筆者の一般的な感覚による分類である。（図－2 参照）下図は、大きく 3 つに分けることができる。上段は、鉄道を利用する旅客を新たに創り出すという目的をもった事業が多く「旅客創出型」といえる。一方、下段の部分は、鉄道を利用してきた旅客やこれから利用する旅客に立ち寄ってもらうという目的をもった事業が多く「旅客引込型」といえる。また、右側の縦列は、地域社会さらには日本社会に貢献している事業が多く、「社会貢献型」といえる。

まず、「旅客創出型」をみると、びゅうヴェルジェ安中榛名やびゅうフォレスト喜連川といった住宅分譲事業は、その分譲地に家を建ててもらうことで鉄道の利用機会を増加させることが目的である。ロケーションサービス事業は、JR 東日本エリア内で撮影される TV 番組等のロケをサポートする事業で、鉄道車両から駅舎まで JR 東日本が所有する全てのものが対象となるため経営資源の活用度は最も高い。また、公開された番組を通して地域情報の発信ができ旅行動機の創出にもつながる。駅からハイキングは、必ず駅からスタートして駅に戻るというコース設定がなされているため、鉄道の利用率は高い。また、それぞれの地域の歴史的な名所などを巡るコースも多いため、地域の情報発信の役割も果たしている。

次いで、「旅客引込型」をみると、スポーツ事業のジェクサーは、駅の構内にスポーツジムをつくることで帰りがけにサクッと運動をして帰ろうという顧客を獲得している。駅スペース活用事業の ecute は、改札の中にショッピングスペースを設けたり、食事ができるスペースをつくることで、電車の乗り継ぎ時間やちょっと空いた時間をうまく狙った方法で顧客を獲得している。ホテル事業のメッツは、駅直結型ホテルということもあり電車を降りてすぐに泊まれるという立地条件を活かして顧客を獲得している。いずれにせよ、「旅客引込型」は、商業的視点での事業展開

で、経営資源を有効活用して収益を上げるという点に特化されていることはかなり高く評価できる。

さらに、「社会貢献型」をみると、JR バス事業は、廃線になってしまった区間に路線バスを走らせるなどして地域の人々のための公共交通を維持している。JR 病院事業は、大都市にとって必要不可欠な総合病院を継続的に運営している。東京ステーションシティは、首都東京の「顔」にふさわしい多彩な魅力と先進の機能をもった駅＝街をつくることを目標としている。東京駅の象徴ともいえる赤レンガ駅舎の復元は、国の玄関であり「顔」となるシンボリックな存在なため、来訪者にとって昔を振り返るためのきっかけとなるだろう。子育て支援事業の駅型保育園は、JR 沿線に住む働く母親を応援することで社会に貢献している。

やはり、今後の JR 東日本の事業創造としては、鉄道を利用した移動人口を増やすことができる「旅客創出型」の事業と、地域や社会と密接なかかわり合いをもつことができる「社会貢献型」の事業とを合わせもった、図-2 の右側上部の色塗りされた部分に属する新たな事業が、これからは求められるのではないだろうか。

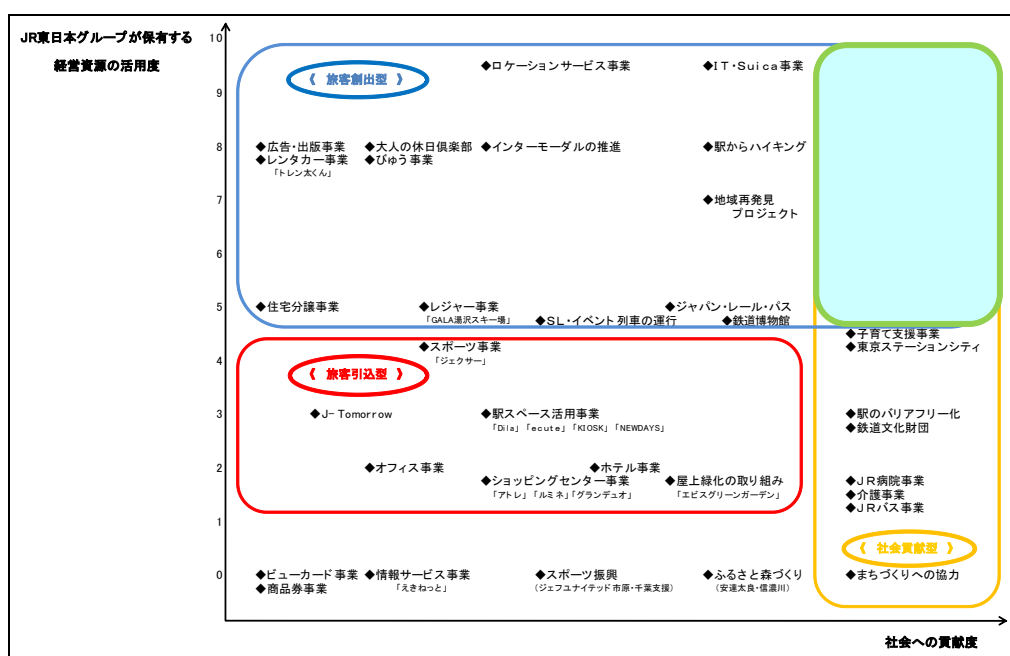


図-2 JR東日本グループの社会貢献度

3. 3 社内ベンチャー制度と農業関連事業

JR 東日本における社内ベンチャー制度は、1990 年に「新規事業における人材の発掘」を主眼としてスタートし、1999 年の制度改革を経て、2000 年に新しいベンチャー制度「J-Tomorrow」がスタートした。「J-Tomorrow」の概要は、事務局を事業創造本部内に設置し、募集は毎年 2 回、上期と下期で実施する。また、応募内容の審査、事業化に向けての支援等は事務局主導により、グループ会社を活用して行う制度とした。2000 年度から 2006 年度までの間に約 1,400 件の応募があり、「駅の定食屋ちゃぶぜん、STUDIO PLATS、お茶カフェ Sui、バル&レストランアメボテ東京、会員制 Suica 私書箱サービスえきあど」の 5 件が事業化された。しかしながら、社内ベンチャー制度による新規事業と事業創造本部の発案による新規事業

の差別化を図ることが難しく、現在は休止状態にある。

JR 東日本の農業に関する分野への取り組みは、3つの形態がある。1つめは、長期滞在型ホテルファミリーオ・フォルクローロが行っている「ファミリーオ菜園」や「ホテル併設菜園」での収穫体験。2つめは、駅ビルの屋上などで行っている会員制貸菜園「sorado farm」。3つめは、「NRE 友部有機リサイクル農園」とやさと農業協同組合・生産者・㈱NRE が共同出資した農事組合「緑の線路」による契約作物の生産である。これらの事業をみてもわかるように、農業を意識していることはわかるが、まだ方向性は模索中である。そのため、今後はあらゆる方向へ展開する可能性を秘めているということになる。

3. 4 まとめ

JR 東日本の展開事業は、図-2 で示したように多岐にわたっている。そのため、本業である鉄道事業とこれらの事業をうまく組み合わせることのできる事業創造が可能となれば、より一層 JR 東日本としての魅力が高まる。今後は、多方面に展開した事業を融合させるビジネスが鍵である。

これまで、JR 東日本としてさまざまな社会貢献事業に取り組んできたが、その貢献事業そのものが鉄道の利用人口増加につながるものは少ない。駅型保育園を例に挙げてみても、首都圏において飽和状態にある待機児童の問題の解決において社会貢献している点では高く評価できるが、駅型保育園が直接的に鉄道利用客を生んでいるとは考えづらい。やはり、社会貢献の+αとしての鉄道利用顧客の創造という視点も必要であろう。とはいえ、駅型保育園がソーシャルビジネス³の視点ではかなり高く評価できるのは明らかである。

従来你的生活サービス事業を中心とした展開事業は、①経営資源を有効活用すること、②高い収益性を確保することの2点を重要視する傾向にあったと考えられる。会社である以上、利益の最大化を求めるのは必然である。しかしながら、収益性ばかりを求めてしまうと、事業は首都圏に集中してしまい、JR 東日本としての本来の企業価値を失ってしまう。JR 東日本が事業を展開するエリアは、大都市から地方の農村まで幅広い。これからは、首都圏に集中した事業展開だけでなく、地方の農村にも目を向けてもいいのではないだろうか。

つまり、これからの JR 東日本の事業創造に求められていることは、①鉄道事業と生活サービス事業の融合、②社会貢献事業に加えた旅客創造、③農村に関連した事業展開であるといえる。

4. JR 東日本による農村活性化プラットフォームの提案

4. 1 農村活性化のための条件の抽出

農村を活性化させるためには、農業の活性化が必要不可欠である。しかしながら今日までの農業政策は、戸別所得補償制度に代表されるように行政主導で行われてきた。農業は産業であり、産業の活性化という視点でみると、産業への直接的介入が苦手な行政施策には限界がある。つまり、農業分野においても民間の積極的参加が必要な時期に来ているといえる。

農村の活性化のためには、①農村が抱えている耕作放棄地問題の解決、②農業の産業としての成立、③都市から農村へ向かう流動人口の創出、④都市住民のコーディネート役、⑤農村内のコーディネート役、これら5つの条件が必要であると考えられる。JR 東日本がアグリサポート事業(仮称)として「滞在型体験農園」企画した場合

を考えると、①においては、耕作放棄地を活用した農園の開設により解決できる。②においては、アグリサポート事業(仮称)による担い手育成までを視野に入れたプログラムの実行ならびに飲食事業、小売事業、流通事業などのグループ関連事業との連携により農業の6次産業化も可能となる。③においては、広告事業と旅行業による首都圏エリアにおける宣伝効果により達成できる。④においては、都市から農村への移動を担う鉄道事業、滞在の拠点を担うホテル事業、農業体験を担うアグリサポート事業(仮称)によって達成できる。⑤においては、周辺観光施設や道の駅、農業指導者等を結ぶ役割をアグリサポート事業(仮称)が担うことになる。

つまり、耕作放棄地の活用を目的とした取り組みの中で、アグリサポート事業(仮称)を核にして、さまざまなプレイヤー同士を結ぶコーディネート役をJR東日本で担えるということである。そのためには、アグリサポート事業(仮称)を行うソーシャルベンチャーを立ち上げることが最大の課題となる。地域からの信頼も高く、都市と農村を結ぶ大動脈をもっているJR東日本が、農村・農業の活性化に一步踏み出すのも一つの社会貢献として考えられるのではないだろうか。

4. 2 群馬・須川平の現状と課題

須川平は、群馬県利根郡みなかみ町新治地区の中西部に位置し、東京都心と新潟市との中間に位置している。すぐ近くをJR上越線、上越新幹線、関越自動車道、国道17号線が走り、首都圏からのアクセスに恵まれている。江戸時代には、江戸と新潟を結ぶ三国街道の宿場町として栄えた。この三国街道は、北国大名の参勤交代路や新潟奉行、佐渡奉行の通行路として、また江戸と越後の物資の流通路として活用されていた街道でもあった。つまり、この地域は昔も今も交通の要所であることが特徴といえる。かつての須川平の暮らしは、須川宿での宿業と養蚕を中心とした農業を兼業する「半宿半農」という生活が行われていた。しかしながら、時代の流れに従い、宿場町という社会システムは崩壊した。養蚕においても、生糸の輸入が自由化され、国内生産が衰えていく中で、富岡にあった官営工場も閉鎖され、出荷ルートを失ったこの地域の養蚕業も衰退していった。

行政としてもこれに歯止めをかける目的で、1990年に農村公園構想⁴を打ち出した。これは、農業と観光をコンセプトとした村内にある地域資源を活かした地域社会システムの再構築ともいえる。須川平においては、かつての宿場に替わるシステムがたくみの里⁵であった。たくみの里は繁栄し、須川宿には人通りが戻り、かつての宿場町としての賑わいが戻った。この転換は成功といえる。一方、養蚕に替わるシステムとして現れたのが観光果樹園であった。構想段階では、たくみの里に訪れた観光客が周辺の果樹園で収穫体験をすることで、地域の農業は活性化するという予測だった。しかし、予測通りにはいかなかった。なぜなら、この観光果樹園というシステム自体が、かつてからのこの地域の農業と結びついていないからである。この須川平で営まれてきた農業の中心は養蚕であり、それにつながる桑畑が本来の農地である。この桑畑が、今や高い割合で荒廃化している。つまり、この荒廃化した桑畑の再活用こそが、かつての養蚕に替わるシステムだといえる。したがって、須川平におけるこれからの課題は、この元桑畑を中心とした耕作放棄地を有効活用することである。

須川地区総農家の経営耕地は840haである。耕作放棄地は192haで、耕作放棄地率は18%である。農林業センサス2005によると、全国の農業地域の平均耕作放棄地率が11.2%であるため、この地域の耕作放棄地も深刻な状態にあることがわか

る。2010年11月23日から27日にかけて、筆者が現地に行って調べた農地利用状況調査（図-3 参照）によると、南側の比較的形の整った農地が多くある地域については耕作放棄地がほとんどみられなかった。しかし、西側から北部にかけての傾斜地が多い地域の農地では、高い割合で耕作放棄地がみられた。農村地域によくみられる生産効率の低い農地から荒廃化していくという事実を目の当たりにする結果となった。

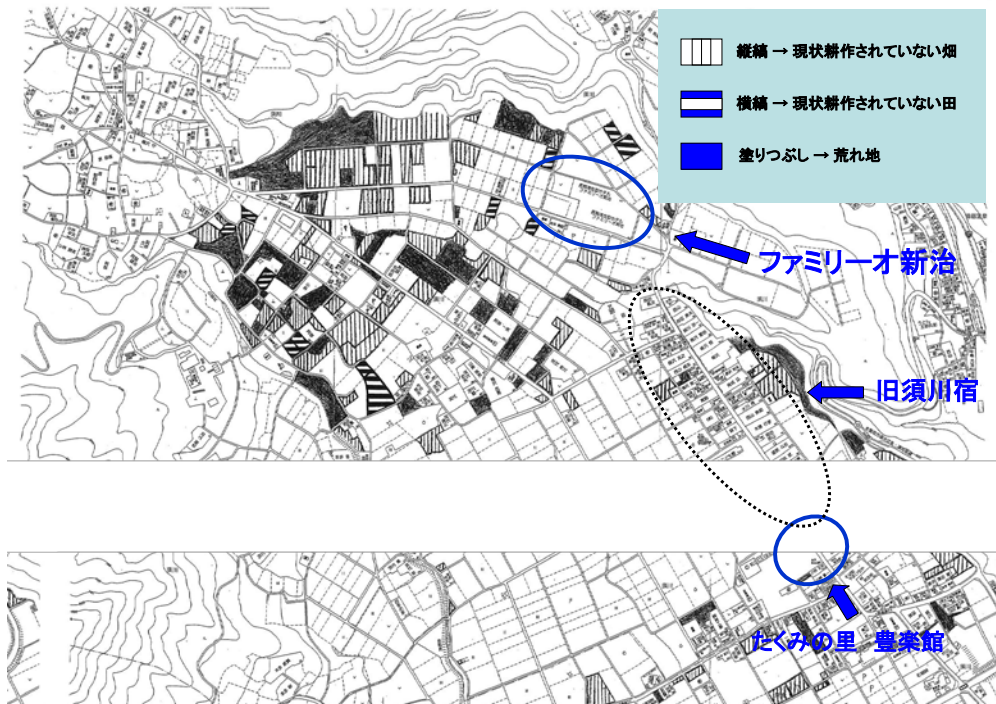


図-3 須川平の耕作されていない農地の現状

4. 3 農村活性化のための条件の検証

須川平は、交通の利便性も高く、首都圏からの誘客が見込める。現実には、たくみの里も成功している。この地域自体が農業と観光の融合について積極的であり、訪問者に関する拒絶反応もない。地域として優れた資質をもっている。

実際の農園設置にあたっては、図-3 の須川平北西部の現状耕作されていない農地を活用する。農園では、ステップアップ制を設け、初級では主に収穫体験、中級では1年を通した作物栽培の学習、上級では、複数品種を栽培し、生産・出荷・流通・販売までの過程を学ぶ。農産物を駅弁の具材に活用することや首都圏の駅での農産物直売所も検討する。さらに、自治体と協力して認定農業者の育成までを視野に入れる。「農」への興味から本格的農業までを体系的にサポートすることで、この地域への愛着や人とのつながりが生まれ、移住促進にもつながる。

農園利用者の確保については、徹底した首都圏車内宙づり広告作戦を行い、子育て世代であるサラリーマン家族を主ターゲットとする。利用者の移動に関しては、上毛高原駅までの新幹線移動を基本とする。滞在先・宿泊先は、長期滞在型ホテルファミリーオ新治を活用する。各階級ごとに基本バック料金を設定し、頻繁に通農可能な環境を調える。畑のど真ん中にあるホテルという弱みを逆転の発想で強みとして捉え「ホテル de 農業」をキャッチフレーズに、農作業以外は快適なホテル環境

で過ごせるということ売りにする。また、須川平周辺地域は、たくみの里、赤谷湖、さらには猿ヶ京温泉を含む 6 ヶ所の温泉があり、観光資源にも恵まれている。このことから、滞在期間の半分は農作業体験を楽しみ、残りの半分は周辺観光を楽しむといった「半農半観」というライフスタイルを提案する。

農園における農業指導者については、須川平の農家の方をお願いすることを基本とする。さらに、みなかみ町社会福祉協議会が運営する高齢者能力活用センターに登録している人材を活用する。農園の維持・管理・運営については JR 東日本のアグリサポート事業で行う。

4. 4 まとめ

本研究では、農村の特性や JR 東日本の特性を整理した上で、農村活性化におけるいくつかの条件を提示し、それに当てはまるアグリサポート事業(仮称)を取り上げて検証した。しかしながら、あくまでも理論研究をした限りであり、机上の空論としないためには、実現に向けて多くの課題がある。例えば、農地確保の問題である。農家の多くは、土地に執着があり土地所有に対する伝統を守るため、仮に耕作放棄地であっても他人には貸さないというケースが生じる。そのため、農地取得において行政の協力が必要である。また、本格的な農業体験を実施するため、「どれだけの需要が見込めるのか」という事業規模予測の判断が難しく、JR 東日本の福利厚生の一つとして行うなどの実験段階が必要という課題もある。さらに、農業指導者の確保や農作業支援体制の構築など運営上の課題も発生する。

とはいえ、アグリサポート事業(仮称)は、「鉄道会社が農村と都市を結ぶ」「農業が農村の人々と都市住民を結ぶ」さらに、JR 東日本の「鉄道事業と生活サービス事業を結ぶ」といった多くの可能性を秘めた取り組みだと考えられる。ただし、この事業は、農村や農業を扱うという特殊性から、鉄道事業、生活サービス事業どちらからも影響を受けない部署で手がけることが望ましい。なぜなら、この事業は社会的課題の解決を目的とするソーシャルベンチャーだからである。

これからの民間による地域活性化を考えたとき、「地域に足を踏み入れて活動できる人」というのがキーマンであろう。そんな人材を育てることも、観光関連企業の 1 つの役割だと考えている。現在の観光関連組織に多い、調整業務のような表面的なつながりだけでは地域を動かすことはできないし、地域の人々の「こころ」を動かそうというのなら尚更難しい。やはり、地域に「人」を置く、これが鍵であろう。運輸のリーディングカンパニーである JR 東日本が、社会のリーディングカンパニーとして、一歩先の農村に「人」を置くことも大いに考えられる。

かつて、集団就職列車によって農村から都市へ大量の人を運んだ国鉄。そして、今の疲弊している農村がある。今後は、JR 東日本として都市から農村へ人を導くこともまた使命なのではないだろうか。

【引用文献】

- 1) 後藤春彦 (2007)「季刊まちづくり 16」 株式会社学芸出版社 P13
- 2) 栃本一三郎 (2009)「人口流動の地方再生学」松谷明彦編著 日本経済新聞出版社 P107-P112
- 3) 大内雅利 (2007)「むらの社会を研究する」 日本村落研究学会編 鳥越皓之責任編集 社団法人農山漁村文化協会 P39

【参考文献】

大江靖雄 (2009)「体験型市民農園にみる都市農地利用と市民参加」 食と緑の科学第 63 号

大島七々三（2009）「社会起業家になる方法」 株式会社アспект
北出俊昭（2001）「日本農政の 50 年」 株式会社日本経済評論社
木村和弘（2007）「農林業がつくる地域環境と保全技術」 信州大学田園環境工学研究会
空閑睦子（2008）「実践 田舎の探し方」 株式会社ダイヤモンド・ビック社
群馬県新治村役場「新治夢未来」（冊子） 群馬県新治村役場
葛谷栄一（2003）「地域農業,そして地域社会農業へ」 農林金融
新治村誌編さん委員会・みなかみ町教育委員会編集（2009）「新治村誌 通史編」 みなかみ町
日本村落研究学会編（2007）「むらの社会を研究する」 社団法人農山漁村文化協会
橋場昇（2003）「特集 社内ベンチャー制度の推進」 JR gazette 2003 年 3 月号
みなかみ町総合政策課編集（2008）「第 1 次みなかみ町総合計画」 群馬県みなかみ町
渡辺利治（2005）「株式会社の農業参入と農地法制の変容」 札幌学院法学二三巻二号

【参考 HP】

NPO 法人自然塾寺子屋 HP <http://terrakoya.or.jp/>
群馬県庁 HP <http://www.pref.gunma.jp/>
群馬県前橋市役所 HP <http://www.city.maebashi.gunma.jp/>
群馬県みなかみ町 HP <http://www.town.minakami.gunma.jp/>
JR 東日本ホテルズ HP <http://hotel.eki-net.com/>
ソーシャルビジネス研究会 <http://www.meti.go.jp/press/20080403005/20080403005.html>
農林水産省 HP <http://www.maff.go.jp/>
東日本旅客鉄道株式会社 HP <http://www.jreast.co.jp/>

【参考資料】

JR ひがし号外 グループ経営ビジョン 2020－挑む－
JR 東日本 会社案内 2010
JR 東日本 会社要覧 2010
JR 東日本グループ 社会環境報告書 2010

【補注】

- ¹ 耕作放棄地とは、所有している耕地のうち、過去 1 年以上作付けせず、しかもこの数年の間に再び作付する考えのない耕地。（農林業センサスによる定義）
- ² 農業の 6 次産業化とは、農業サイドによる生産・加工・販売の一体化、1 次産業としての農業と 2 次産業としての製造業、小売業等の 3 次産業の融合等による地域ビジネスの展開と新たな業態の創出すること。（平成 22 年度版食料・農業・農村白書より）
- ³ ソーシャルビジネスとは、①社会性：現在、解決が求められる社会的課題に取り組むことを事業活動のミッションとすること。②事業性：①のミッションをビジネスの形に表し、継続的に事業活動を進めていくこと。③革新性：新しい社会的商品・サービスや、それを提供するための仕組みを開発したり、活用したりすること。また、その活動が社会に広がることを通して、新しい社会的価値を創出すること。この 3 要件を満たす主体をソーシャルビジネスとして捉えることとしている。（ソーシャルビジネス研究会による定義）
- ⁴ 農村公園構想とは、地域ごとにテーマを定めた開発・整備が行われるようになり、農業と観光の連携を強化し、お互いを車の両輪として、美しい公園のような農村づくりとともに、農村と都市との交流を図りながら活力ある観光地づくりを推し進めていくというものである。（新治村誌より）
- ⁵ たくみの里とは、地域の生活や文化・伝統工芸などを活かして、訪れた観光客に体験してもらう施設。現在、須川地区には 24 のたくみの家がある。（たくみの里ガイドより）