



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	鉄道会社とサポーターによるローカル線と地域の活性化 : サポーター組織の活性化効果と存在意義
Author(s)	高橋, 光斉
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, 8, 57-70
Issue Date	2012-03
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/49166
Type	departmental bulletin paper
File Information	Sau8_006.pdf



鉄道会社とサポーターによるローカル線と地域の活性化

—サポーター組織の活性化効果と存在意義—

高橋 光斉

観光学高等研究センター 研究生

mitsunari-takahashi@cats.hokudai.ac.jp

1. 研究の背景と目的

地方鉄道（以下「ローカル線」）の衰退が進行する中で、ローカル線を活性化させるために活動をする地元住民が主体となったサポーター組織が、ここ数年間で多く誕生してきている。さらに、地域活性化活動を行うなど活躍の場を広げ地域に及ぼす影響が大きくなっている。

1. 1 ローカル線の衰退と支援、活性化の現状

近年、少子高齢化、道路の整備進展、自家用車の普及、更には高速道路料金値下げ・一部区間無料化等により、ローカル線の乗客減少に歯止めがかからない。2000年から2009年までの10年間で、33路線1634.6kmが廃止された。地方鉄道事業者292社のうち8割強の76社が経常赤字（2009年度）である。

ローカル線事業者に対する経営支援策として、国と自治体による欠損補助が長年行なわれてきたが、1997年に打ち切られている³。補助を受けるためには、自治体、事業者、住民を中心とする法定協議会を設け、その中での合意形成が前提条件となった。ローカル線の事業構造を変化させる動きもみられる。上下分離方式⁴が2008年から認められるようになり、適用する鉄道会社が増えている。それまで鉄道会社が一体的に運営してきたが、維持管理費や固定資産税等の負担がなくなり経営が改善するといったメリットがある。その反面、地域の負担は大きくなる。この制度の根拠は、鉄道が運行を続けることにより、さまざまな便益（benefit）が地域にもたらされているという考え方である。

生活交通だけでは維持困難なため、「観光路線化」をもくろむ鉄道会社が増えている。リゾート列車やSL等、列車そのもので集客に成功しているケースも見られる。しかし、列車への設備投資に回す資金的余裕のない鉄道会社が多いのが実状である。

1. 2 中小民鉄・第三セクター鉄道とJR東日本のローカル線の違いと課題

一口にローカル線といっても、中小民鉄⁵や第三セクター鉄道⁶、JR等、経営形態は様々であるが、共通した傾向がみられる。中小民鉄や第三セクター鉄道は経営が苦しく廃線のリスクが高いため、沿線住民や自治体の意識が高くサポーター組織が多く存在する。対して、経営環境に恵まれたJR東日本におけるローカル線は廃線のリスクが低いので、沿線住民や自治体の意識が低くサポーター組織がほぼ存在しない。

中小民鉄や第三セクター鉄道での独立採算制とは異なり、JR東日本はローカル線に対して内部補助という形をとっているため、ローカル線単独の収支実態は表に出にくい⁷。JR東日本は2008年に発表した「グループ経営ビジョン2020—挑む—」の中で「地方路線に活力を吹き込み、地域と地域交通の活性化に貢献する」と掲げているが、その詳細に『地方交通線』は、ご利用の増加と徹底した事業運営の効率化を推進する。その上で鉄道として維持することが極めて困難な路線・区間につい

ては、当社グループを事業主体とする鉄道以外の輸送モードの導入を含め、全体としてのサービス水準の維持・向上をめざす。」と明記している。会社発足以来、ローカル線の廃止をしてこなかった⁸が、将来的には廃線も有りうることを示唆している。

一方、着地であるローカル線は新幹線や旅行商品の収益に寄与する貴重な資源と捉えることができる。これまで、ディステーションキャンペーンや「駅からハイキング」、着地型旅行商品「旅市」などを通じて地域資源の発掘・活用に取り組んできたが、JR 東日本はエリアが広大なため、中小民鉄や第三セクターの取組みと比較すると、路線単独における努力の余地は充分に残されているといえる。

1. 3 研究の目的

JR 東日本と住民双方にとって廃線という不幸な結末になる前に、ローカル線の活性化について双方は何かできることがあるのではないかと。廃線問題が起こる前に、双方がローカル線に対する意識高揚を図るために、「ローカル線サポーター組織が地域とローカル線の活性化にもたらす効果と存在意義」の検証を目的とする。単に鉄道を存続させることだけを目的とするのではなく、ローカル線と地域の魅力を高め共に活性化していくことを視野に入れた研究とする。

1. 4 用語の整理

「ローカル線」を、「小規模な旅客輸送鉄道」と定義する。本来、固定化された定義はない。JR や民鉄、第三セクターといった経営形態は問わないものとする。

「サポーター (supporter)」を「主にローカル線が運行される沿線地域において、そのローカル線の維持・活性化のために何らかの支援・貢献活動をする人」と定義する。広辞苑によると、「支持者」「後援者」という意味である。特に表記のない限り、本研究では、趣味にのみ特化した愛好家である「鉄道ファン」とは区別する。

「サポーター組織」を「特定のローカル線を活性化させる目的で組織させたサポーターの集団」と定義する。ここでも、「鉄道ファン」の集団とは分けて使用する。

2. 先行研究

鉄道会社とサポーター組織との関わりについて、以下の研究がなされている。

2. 1 ローカル線を支援する主体の変化

佐藤 (2007) は、全国のローカル線を調査している中で「鉄道を支えるコミュニティの担い手が、かつての地方公共団体から市民団体などの草の根的な市民の集まりに移行しつつある⁹」と分析している。

さらに須田 (2009) は、ローカル線の利用者である地域住民やその代弁者である沿線自治体が、ローカル線の存続の議論に留まらず、そのサービス (運転本数・ダイヤ・車両) のあり方の議論にも主体的に関わる事例が多くなってきているとみている。そうした地域住民が鉄道会社や自治体と対等に交渉するためにも、住民の意向を集約し代表して表明する機能として一定の「組織」を作る必要があると主張している。その組織は「財政的にも人的資源の上でも長期にわたって持続可能なものであるべき」と論じている。

2. 2 和歌山電鐵「貴志川線運営委員会」による地域全体の連携

鉄道会社とサポーター組織を含む地域のあらゆる組織との連携について、辻本 (2009) は、和歌山電鐵⁹社内に設置されている「貴志川線運営委員会¹⁰」の事例を挙げている。ローカル線活性化に向けた地域の合意形成プロセスと、その中で住民参画の意義を論じている。鉄道会社と地域の協議する場を、行政主体の協議会といった外部組織ではなく、経営責任の明確化を図るために社内組織に組み込み、同

社運営の「最高意思決定機関」としている点に特徴がある。

3. 鉄道会社とサポーター組織の事例

3. 1 問題意識

サポーター組織が必要だとするならば、「サポーター組織は、鉄道会社や地域、利用者・観光客にどのような効果をもたらしているのか」、「鉄道会社は、住民にどのようにして意識高揚・支援の要請を働きかけていけばいいのか」について明らかにする必要がある。また、サポーター組織の必要性を他地域で説得するには、貴志川線以外の手法、環境や条件の異なる他地域の事例を蓄積する必要がある。

以下に、津軽鉄道と三陸鉄道、ひたちなか海浜鉄道の事例を取り上げる。いずれの鉄道会社とも、生活路線としてだけでは継続が困難な JR 東日本と同規模のローカル線を運行していて、サポーター組織が存在する。3 社各々の経営形態が異なっている点、サポーター組織が地域活性化を見据えて活動している点を理由に取り上げた。現地でのインタビュー調査や提供資料、文献等から得られた情報をもとに、各鉄道会社の背景と各サポーター組織の設立経緯、鉄道会社や地域、利用者・観光客への貢献内容を整理する。支援の背景にある人の想いもできる限り盛り込む。

3. 2 津軽鉄道と津軽鉄道サポーターズクラブ

津軽鉄道株式会社（以下「津軽鉄道」）と津軽鉄道サポーターズクラブを中心とするサポーター組織が連携し、津軽鉄道と地域の活性化に取り組んでいる。

津軽鉄道は、1930 年に全線開業した青森県の津軽五所川原駅～津軽中里駅間（20.7km）を結ぶ日本最北の民営鉄道である。津軽の風物詩「ストーブ列車」等、季節感を味わえる列車への乗車を目的に訪れる観光客も多い。

年間輸送人員は過去最も多かった 1974 年度の約 256 万人から 2010 年度には約 31 万人と激減し、36 年間で約 88% も落ち込んだ。2009 年度の輸送密度¹¹452（人／1日）という数値は、ローカル線の中でも極めて低い数値である。

1979 年度の黒字経常後は赤字が慢性化していった。厳しい経営が続く中、国から総額 4 億円規模の「緊急保全整備事業¹²（2004～2008 年）」が義務づけられ、津軽鉄道負担分として総額の 2 割にあたる約 8,000 万円の資金が必要になったが、到底拠出できる額ではなく経営存続の危機に陥った。2004 年に就任したばかりの澤田社長は、津軽鉄道を「地域の歴史的・文化的な資産」として捉えており、「経済合理性だけで、80 年もの歴史を持つ価値あるものが消えてしまうことが、地域にとって果たしていいことなのか。地域自体が衰退している今、鉄道を活かすことが地域を活かすことにつながるのではないか。²⁾」と自治体や地域の人々に問いかけた。住民の意識高揚を目的とした初回の公開フォーラムは、津軽鉄道自らが開催している。また、NPO 推進青森会議（中間支援組織）の三上氏は澤田社長に、「応援してくれる住民と一緒にサポーターズクラブをつくったらどうか」と提案した。元ロータリークラブで澤田社長と後に津軽鉄道サポーターズクラブ（以下「TSC」）初代会長となる高瀬氏が知り合いだったこともあり、地元住民を巻き込み津軽鉄道への支援を求めた。2006 年 1 月に、TSC が設立され、公開フォーラム等により着実に地元住民の意識高揚の動きが進展したのを受けて、津軽鉄道活性化協議会¹³は財政支援により存続させる方針を確認した。

TSC の延べ会員数は約 800 人（継続会員約 400 人）おり地元五所川原市内が大半である。主要メンバーである役員は 10 名で、バラエティーに富んだ人材で構成されている。活動方針は、「単純なファンクラブではなく、津軽鉄道沿線地域まで、

元気にしていく」である。活動は、主に地域交流施設「サン・じゃらっと」で定例会議が月1回、津軽鉄道職員も交えて実施されている。当施設は、五所川原駅前の津軽鉄道本社1階の空き家だった場所を津軽鉄道から低賃料にて借りている。コミュニティカフェ「でる・そーれ」が入居し、地元農業・工芸生産者と連携し、加工品や地産品も販売している。駅前で乗客が立ち寄りやすい場所である。

TSCは、沿線の他サポーター組織を取りまとめる中心的役割を担っており、津軽鉄道との窓口になっている。TSCの多種多様な取組みは、津軽鉄道や地域、利用者・観光客に対して貢献している。主な取組み内容を分類（表3-1）して紹介する。

表3-1 津軽鉄道サポーターズクラブの主な取組み分類（2006～2011年）

取組みの分類	主な取組み内容
津軽鉄道への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 津軽鉄道を支援する各種フォーラムの主催 ・ 各種貸切団体列車イベントの主催 ・ 地元企業や団体への貸切団体列車利用促進活動 ・ 駅名標の贈呈【2駅】 ・ 津軽鉄道応援写真集発売¹⁴、応援PRソングCD作成・配布 ・ ストープ列車点火祭¹⁵【毎年】
地域への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元の資源発掘ワークショップ、ビジネスワークショップ ・ 「津鉄沿線散策マップ」作成 ・ 「地域をあげたおもてなしツアー」企画とモデルツアー実施 ・ 「ごしよがわら街歩き」の実施【2011年5回実施】
利用者・観光客への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 太宰治作品の無料朗読会（JR東日本・各地域朗読の会合同） ・ まちあるきツアーのガイド（東奥日報社のツアーの一部）
情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ・ WEB媒体は、ホームページと「津鉄沿線散策マップ」2つ

3. 3 三陸鉄道と三陸鉄道を勝手に応援する会・三陸町三鉄友の会

津軽鉄道は民間会社であり、国や自治体からの財政支援はあったものの独自に経営されてきた。対して、三陸鉄道株式会社（以下「三陸鉄道」）は設立当初から第三セクターであるため、出資している県や沿線自治体からの出資や財政支援を受けていた。さらにここ数年間で、地元住民からの支援も盛んに行われるようになってきたという特徴がある。三陸鉄道は営業距離が長いため、各地域にサポーター組織が多く存在するが、中でも活発な取組みをしている「三陸鉄道を勝手に応援する会」と「三陸町三鉄友の会」を中心に取り上げる。

三陸鉄道は、北リアス線（宮古駅～久慈駅間 71.0km）と南リアス線（盛駅～釜石駅間 36.6km）の2路線（計 107.6km）で構成される第三セクター鉄道¹⁶である。ローカル線の中でも運行距離が長い。1984年に運行を開始した。株主の75.6%は岩手県と沿線自治体が占めている。

年間輸送人員は開業初年度である1984年度の約269万人がピークで、以降減少が続き2010年度には約85万人となり、この間約68%も減少している。2009年度の輸送密度は430（人/1日）であり、津軽鉄道と同水準で全国的にみても極めて低い数値である。開業10年目の1994年度以降は赤字を計上し続け、経営が悪化していった。2009年11月には上下分離方式を採用した。収入に占める補助金・委託費の比率は約70%と高い状況である。2011年の東日本大震災により甚大な被害を

受け、全線の3分の2にあたる71.4kmが長期間運休となった¹⁷。

運輸収入が減少する中で、近年、三陸鉄道は主に観光ツアーやオリジナルグッズ、キャラクターグッズの開発・販売等による観光客・ファンの誘致や関連事業収入増加に、自治体は地元住民のマイレール意識高揚と利用促進事業¹⁸に力を入れるという役割分担がなされてきた。観光ツアー誘致は1999年度からに取組み始め、観光ツアー客は年々増加傾向にあり一定の成果が出ている。

以上のような背景から、自治体の働きかけがきっかけとなりサポーター組織が誕生した。岩手県とつながりのあった有識者仲間が元になって誕生したのが、「三陸鉄道を勝手に応援する会（以下『勝手に応援する会』）」である。また、岩手県が沿線自治体に、そして自治体から地域住民に働きかけ誕生した中の一つに「三陸町三鉄友の会」がある。2つのサポーター組織について紹介していく。

「勝手に応援する会」は、ユニークな名称が示す通り、会員の自由な発想を尊重し自発的に活動しているサポーター組織である。元々は県内有識者仲間8名でボランティア活動をしていた。仲間の一人で県職員であった山口氏が三陸鉄道の社長(前社長)に就任した。2007年7月に山口氏からの応援要請に応えるため、会長となる草野氏を中心に勝手に応援する会が設立された。草野氏は現在、勝手に応援する会の活動の他に、三陸鉄道の総合企画アドバイザー¹⁹として非常勤で業務に関わっている。

表3-2 三陸鉄道を勝手に応援する会の主な取組み分類（2007～2011年）

取組みの分類	主な取組み内容 ※斜体字の項目は震災後の取組み
三陸鉄道への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貸切列車の利用【年4～5回】 ・ 駅美化活動（花壇設置、錆取り・塗装作業） ・ 新駅「山口団地駅」駅舎建設基金募金活動・動物駅員寄贈 ・ 三陸鉄道社員年末激励 ・ NHK地デジ列車ラッピング広告受注（NHK小松放送局長） ・ 三陸鉄道職員に寿司振る舞い、三陸鉄道復興プランの議論 ・ 「がんばろう三鉄の集い」への協力
地域への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「駅-1グルメ」運動支援 ・ 「宮古駅前三鉄応援キャンペーン」住民への振る舞い ・ 子ども達への巻き寿司振る舞い ・ 実印提供企画・実施、「青空市」支援物資の整理・配布 ・ 岩手沿岸漁業者応援募金「サッパ船寄付募金」
利用者・観光客への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「三陸鉄道復興セット」による地元高校生定期代支援金積立（宮古支部の寿司店）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ボランティアさんへの感謝の集い」主催 ・ 和歌山集中豪雨被災地にさんま贈呈
情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホームページ【月1～6回程度更新】

会員数は、震災前が73名、震災後は2011年10月現在で149名と増加した。多くが岩手県内の会員であったが、特に震災後は、活動趣旨に賛同し活動資金を支援するため全国各地からの新規会員が増えた。他サポーター組織の会員構成と比べて、岩手県副知事など有力者が多く、居住地も一地域に限られていないのが特徴である。主に、盛岡支部（ハンコ店）と宮古支部（寿司店）が拠点になって活動しているが、

特に震災後は他地域でも各地の会員による自主的な取組みも行われている。「三陸の沿岸が元気でなければ三陸鉄道もない。だから、岩手三陸の応援を続けていく。」という考えのもと、それぞれが自分のできることで勝手に応援するという活動方針である。応援するアイデアは楽しく、愉快地、話題になるように企画し、そのつど参加の呼び掛けをする方法をとっている。震災後は、三陸鉄道や被災者、被災漁業者の支援に全力をあげている。勝手に応援する会の主な取組みを三陸鉄道、地域、利用者・観光客に対する貢献、情報発信に分類する（表 3-2）。

勝手に応援する会の他に、より地元住民に近いサポーター組織として「三陸町三鉄友の会（以下『友の会』）」がある。大船渡市旧三陸町エリアで活動している。三陸町（現大船渡市）企画調整官が三陸駅で委託職員として勤務していた職員達に働きかけて、先に設立されていた「小本三鉄友の会」「三鉄田野畑友の会」を模範に1998年4月に設立された。三陸駅併設の三陸町観光センター内に事務局を置いた。233名（2010年3月現在）の会員がいる。地元役所の職員と高齢者が大半を占める。勝手に応援する会と比較すると、会員構成は地元エリアに限定されている。「三陸鉄道を自分たちの鉄道・駅として、愛護するとともに町民の共有財産として尊重し、多くの利用者が好感をもって気持ちよく利用でき、三陸鉄道の利用促進・地域の活性化に寄与することへの提言と協力」を目的としている。事務局長の熊谷氏がキーマンである。「地域のことを知り尽くした顔の広いおばちゃん」であり、中心になり会員を引っ張っている。熊谷氏は個人的に、友の会の一部会員と連携して「産直列車²⁰」のガイドや車内販売を行う「産直リアスの会」や三陸の風土を体験できる「三陸まるごと体験館²¹」の設立・運営に携わり、現在は「三鉄盛駅ふれあい待合室」室長を務めるなど、三陸鉄道と地域の活性化に関連する様々な取組みを展開しているのが特徴である（表 3-3）。

表 3-3 三陸町三鉄友の会と熊谷氏関連の取組み分類（1998～2011年）

取組みの分類	主な取組み内容 ※斜体字の項目は震災後の取組み
三陸鉄道への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の美化活動（友の会） ・ 貸切列車利用の慰労会（友の会）【年2回程度】 ・ 「産直列車」のガイド、車内販売（産直リアスの会） ・ 駅や沿線に花を植える「フラワーレールプロジェクト」（三鉄盛駅ふれあい待合室、友の会）
地域への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 綾里駅内ミニ博物館の運営（友の会） ・ 地元小学生の総合学習の受入れ（友の会） ・ ツアー向け食材仕入れと雇用（産直リアスの会、熊谷氏）
利用者・観光客への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅内図書「三陸文庫」の管理、高齢者用カート購入（友の会） ・ 三陸駅「コロ柿」のカーテンづくり（友の会） ・ 団体ツアー客への郷土料理・食品の提供、駅周辺ツアープログラムの企画・実施（熊谷氏個人・仲間）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「三鉄盛駅ふれあい待合室」での活動（NPO 夢ネット大船渡、熊谷氏個人）
情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ・ NPO 夢ネット大船渡のホームページで概要紹介（友の会） ・ ブログ【毎日更新】、フェイスブック【随時イベント周知、報告】（三鉄盛駅ふれあい待合室）

「三陸鉄道盛駅ふれあい待合室（以下『ふれあい待合室』）」は、市民団体やボランティア団体の支援を行う中間支援組織である「NPO 夢ネット大船渡」が2011年10月にオープンさせた。運休中の南リアス線盛駅の事務所や待合室を三陸鉄道から賃借して活用している。職員を7名雇用し、熊谷氏はふれあい待合室の室長を務めている。雇用の場・住民の憩いの場をつくるため、そして三陸鉄道復興支援を目的としてできた。震災関連の助成金で設立されている。オープン以来、ボランティアを迎えて多くのイベントを企画・実施したり、被災したカフェが入居したりするなど住民やボランティア・観光客との交流と、被災地復興・三陸鉄道支援の拠点として賑わいをみせていることが注目され、多くのメディアから取材を受けている。地元住民と外部の人との交流・連携によるローカル線駅活用の新たな形態として参考になる。

3. 4 ひたちなか海浜鉄道とおらが湊鐵道応援団

津軽鉄道や三陸鉄道とは異なり、廃線を表明した民間会社から第三セクターの新会社に事業が継承された事例である。

ひたちなか海浜鉄道株式会社（以下「海浜鉄道」）は、茨城県の勝田駅と阿字ヶ浦駅（14.3km）をつなぐ湊線を運営している。経営悪化を理由に廃線を表明していた茨城交通株式会社（以下「茨城交通」）から2008年4月に引き継いだ海浜鉄道は、ひたちなか市と茨城交通が出資する第三セクター方式である（ひたちなか市51%、茨城交通49%）。比較的首都圏に近いと、津軽鉄道や三陸鉄道の沿線地域ほど過疎化の勢いはないが、年間輸送人員のピークは茨城交通時代の1975年度約197万人で、以降減少が続き、2006年度には最小の約70万人を記録し、この間約64%も減少している。2007年度以降、輸送人員は増加傾向にある²²。2009年度の輸送密度は、1,214（人／1日）で、津軽鉄道や三陸鉄道と比較すると高い数値ではあるが、浅井（2010）が概算した損益分岐点である3,600（人／1日）、極限まで合理化した場合の2,000（人／1日）には及ばない水準である。

新会社の社長には公募による選考の結果、富山県のローカル線である万葉線を再生した実績をもつ吉田氏に決定した。吉田社長は経営目標として「市民、行政、事業者の一体化」「新規施策の展開」「事業者としての誠実な努力」「湊鉄道線再生計画の達成」という4つの柱を掲げ、着実に具現化を進めてきた。例年より1,600万円収益を出せば赤字から脱却というところまで経営が改善されてきたが、東日本大震災による被害を受け、4ヵ月以上にわたる運休を余儀なくされた。

海浜鉄道のサポーター組織は、茨城交通の廃線危機がきっかけとなって2007年1月に設立された「おらが湊鐵道応援団（以下『応援団』）」である。他鉄道会社のサポーター組織と比較して、より多くの住民を活動に巻き込むきめ細かな組織づくりと運営方法に特徴がある。那珂湊地区（旧那珂湊市）の活性化を目的にした「那珂湊地区活性化懇談会」の中で、廃線が噂されていた湊線の応援団設立を検討することになり、「那珂湊地域自治会協議会」の代表として出席していた佐藤彦三郎氏が応援団の団長になるよう突然指名された。佐藤氏は存廃問題のある全国のローカル線を2ヵ月間にわたり視察調査し、それをもとに「地域の特性に合った応援団組織」を念頭に置き組織づくりに着手した。那珂湊地区の場合は、沿線住民や市、商工会議所、各種団体等あらゆる組織が応援団に参画し、特に自治会を活用すること、各組織でメンバーの意見集約を行うといった既存組織を活用すること、個人意見ではなくて組織全体としてどうあるべきかを考えて組織の意見とすることを意識してい

た。この点から、利用者だけの存続運動ではなく、地域全体の共通課題であり地域全体で取り組んでいくべきだという強い想いを感じる。地域づくり・まちづくりの一環としての存続運動という位置付けである。最終的には各組織からの選抜者を専門委員会に振り分け役割分担をして、やるべきことを明確にさせる組織が完成した。①「湊線利用促進と地域づくり委員会」、②「湊線サービス向上委員会」、③「湊線存続とまちづくり委員会」、④「高校生による存続委員会」、⑤「広報委員会」の5つの専門委員会が設置された。「広報委員会」だけは応援団の中核機関として考えていたため、佐藤団長自らがメンバーを選抜した。ここには後に、海浜鉄道の吉田社長も入ることになる。月2回、一般市民と海浜鉄道経営者が同席して議論や情報交換をする場となっている。

団員数は現在2,200人程度で、団員のほとんどが地域内である。自主的に活動してくれる主要メンバーは20人程度いるという。「湊線沿線を拠点に湊線の利用促進を主な活動とするとともに、会員と地域の交流を深め、地域の活性化と湊線の存続に寄与する」ことを目的としている。応援団の主な取組みの分類を表3-4に示す。

表3-4 おらが湊鐵道応援団の主な取組み分類

取組みの分類	主な取組み内容
ひたちなか海浜鉄道への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の美化活動【自治会による輪番 月1回】 ・ はまぎく花壇除草作業（はまぎく応援団）【自治会 月1回】 ・ 海浜鉄道イベントへの協力【有志】 ・ 各組織で列車を利用したイベント企画・実施【年1回程度】 ・ 特製湊線硬券1日フリー切符の企画・発行²³ ・ 湊線復興義援金のPR
地域への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「みなとまちなか浪漫マップ」の作成・配布 ・ 湊線乗車特典サービスの導入【商店街との連携】 ・ ドゥナイトマーケットナイトバザールへの参加【商店街】
利用者・観光客への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 那珂湊駅での観光案内【土日祝日】 ・ 団体ツアー客、JR「駅からハイキング」のガイド【随時】 ・ MMM（みなとメディアミュージアム）²⁴への参加【毎年】 ・ 留置車両内での写真・資料展「ギャラリー：601」運営 ・ ポストカード作成・販売【自主財源確保】
情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海浜鉄道、地域情報発信（フェイスブック、ツイッター）【1日5件程度投稿】 ・ 応援団報によるイベント周知【毎月1回発行、自治会回覧板、HP掲載】

4. 評価・分析

取り上げた事例におけるデータや取組み状況をふまえ、各鉄道会社やサポーター組織の特に重要な項目について評価・分析を行う。それぞれの立場であるべき姿を明確にするために鉄道会社とサポーター組織を分けて評価する。精力的に取り組んでいる鉄道会社とサポーター組織を評価することは恐縮であるが、優れた点を明確にするために行うこととする。なお、評価には筆者の主観的な判断が含まれていることを了承いただきたい。

4. 1 鉄道会社の住民・サポーター組織への関わり評価・分析

鉄道会社は、住民のマイレール意識高揚やサポーター組織の取組みにどの程度貢献しているかについて事例をもとに評価した（表 4-1）。『住民意識高揚・支援要請』にどの程度注力したか、「サポーター組織の活動にどの程度『人的協力』しているか」、「サポーター組織との『コミュニケーション』にどの程度注力しているか」の3項目を設定し評価した。◎は「大いに努力している」、○は「努力している」、△は「努力不十分」、×は「全くしていない」という評価方法をとる。

表 4-1 鉄道会社の住民・サポーター組織への関わり評価

	住民意識高揚・支援要請	人的協力	コミュニケーション
津軽鉄道	◎	◎	◎
三陸鉄道	○	○	△
海浜鉄道	◎	◎	◎

「住民意識高揚・支援要請」について、三陸鉄道は住民やサポーター組織との間に自治体が介在しており、同鉄道の熱意が直接伝わりにくい。同じ第三セクターの海浜鉄道の場合、市は後方サポートに徹し運営は同鉄道に全面的に任せている。また、民間の津軽鉄道澤田社長は自ら住民に、同鉄道の価値と窮状を訴えかけていた。

「人的協力」として、津軽鉄道の職員は、TSC の取組みに自主的なボランティアとして協力している。海浜鉄道は、住民と鉄道会社の一体化を経営目標として掲げており、応援団との共同の取組みが多いため行動を共にすることが多い。

「コミュニケーション」では、津軽鉄道は TSC 定例会議に1~2名参加している。TSC 役員のメーリングリストにも加わり、相互にコミュニケーションを行っているため、密接な関係であるといえる。三陸鉄道では、勝手に応援する会の草野会長や友の会の熊谷氏といった限られた人物とコミュニケーションをする機会は多いが、一般住民の会員と直接コミュニケーションする機会は多くない。海浜鉄道は津軽鉄道同様、応援団広報委員会の定例会議に毎回参加し情報交換を行なっている。

4. 2 サポーター組織の貢献評価・分析

サポーター組織の鉄道会社や地域、利用者・観光客に対する貢献度について、事例をもとに評価した（表 4-2）。サポーター組織の貢献評価については、「利用促進・増収効果」、「情報発信」、「地域経済貢献」、「観光開発」、「利用者・観光客への貢献」の5項目を設定した。◎は「大いに貢献している」、○は「貢献している」、△は「貢献不十分」、×は「全く貢献していない」という評価方法をとる。

表 4-2 サポーター組織の貢献評価

大項目	鉄道会社への貢献		地域への貢献		利用者・観光客への貢献
中項目	利用促進・増収効果	情報発信（鉄道会社・地域PR）	地域経済貢献	観光開発（地域資源発掘・活用）	もてなし
TSC	◎	△	○	◎	○
勝手応援	○	○	○	◎	△
友の会	○	○	◎	◎	◎
応援団	◎	◎	◎	○	◎

「利用促進・増収効果」について、各サポーター組織は貸切列車利用やイベント開催で貢献しているが、特に TSC と応援団の取組みは高い効果がみられる。TSC によるイベント列車企画や地元団体への貸切列車利用促進の取組み成果もあり、TSC 結成前年の 2005 年度から 2010 年度までの 6 年間で普通団体券発行数が 2.5 倍増加した²⁵点や、連携するサポーター組織の津軽鉄道オリジナル商品開発・販売による増収効果等が評価できる。応援団は、自治会等の各種団体に対し年 1 回は列車利用イベントを実施するように働きかけた効果もあり、2009 年度の定期外輸送人員を結成前年の 2006 年度と比較して 3 年間で約 20% も増加させた点が評価できる。

「情報発信」については、各サポーター組織が独自にホームページやブログを開設している。特に応援団は紙媒体と 2 つの WEB 媒体を駆使して戦略的に展開している点が評価できる。紙媒体の応援団報は回覧板で自治会加入全世帯に回る仕組みで、住民の利用促進と意識高揚に貢献している。WEB 媒体ではフェイスブックとツイッターとの連動機能を使用し、こまめにリアルタイムに海浜鉄道と地域の情報を地域内外に向けて発信している²⁶。

「地域経済貢献」については、各サポーター組織とも貢献している。活動拠点における地産品の販売、被災漁業者への支援等に取り組んでいるが、特に応援団の貢献度は高い。応援団は、商店街の店舗や宿泊施設など協賛店 126 店舗（2011 年 7 月 31 日現在）で割引サービス等を受けられる「湊線乗車特典サービス」を導入し、駅から商店街への回遊性と消費促進効果を高めること、協賛店の宣伝に貢献している。

「観光開発」については、TSC やふれあい待合室が街歩きイベントを企画・実施し、地元の資源発掘に貢献している。さらに、TSC や熊谷氏は旅行会社のツアーのプログラム企画や現地ガイドを担当し、地域資源の活用貢献している。また、勝手に応援する会の草野氏は、沿線 15 駅でおすすめ料理を紹介する「駅-1 (エキイチ) グルメ」をプロデュースし、勝手に応援する会としてもバックアップしている。三陸地方の食を観光資源として活用し磨き上げ、地域の魅力向上に貢献している。

「利用者・観光客への貢献」については、特にふれあい待合室が行うお茶や菓子等のもてなしと、応援団が行う駅での観光案内が特筆できる。地元住民との出会いやふれあいは、数値化が困難であるが、観光客にとっては魅力あるものである。

5. 考察

鉄道会社とサポーター組織の分析をもとにして、サポーター組織の存在意義、鉄道会社の住民・サポーター組織との接し方やについて考察し明らかにする。

5. 1 サポーター組織の活性化効果と存在意義

サポーター組織の取組みは、鉄道会社の収益や地域経済に貢献し、一定の活性化効果をもたらしていることが分かった。メディアへの露出や、情報発信による鉄道会社と地域の宣伝・PR 効果も大きい。活動の柔軟性が高いサポーター組織が、既存の住民組織である自治会と連携することで多くの住民を巻き込むことができ、地元の利用促進効果を発揮している。得意分野を持つ多様な人材（人脈、WEB、写真、印刷、音楽、料理、鉄道ファン等）が、個性と専門的能力をサポーター活動に発揮することで、ローカル線の魅力向上に貢献している。各サポーター組織が着地型観光開発の担い手となり、地域の魅力向上やツアー客の誘致にも貢献している。

しかし、鉄道会社経営の大幅な改善にまでは至らないのが現状である。経済合理性を無視することはできないが、それだけでローカル線の存在意義を決めてしまうのは酷である。サポーター組織は、非経済合理性における活性化効果も多くもたら

している。サポーター組織の誕生によって、鉄道会社と住民とのつながり、地域内のつながりが生まれた。つながりは次第に拡大していき、そこから新しいものが生まれている。海浜鉄道と応援団と商店街によるマーケットの開催など挙げればきりが無い。事例をみてきた中で、ローカル線活性化の一連の過程は、地域住民やNPO、鉄道会社などが協働して「新しい公共」をつくっていく動きとみることができる。

「新しい公共」は、奥野・栗田（2010）によると、①行政機能の代替、②公共領域の補完、③民間領域での公共性発揮、④中間支援組織に分類される。サポーター組織は、①、②、④に該当し、特に④について大きな効果を発揮している。中間支援組織として、触媒機能を果たす役割である。ここでいう触媒機能とは、「組織の横串となって仲介をし、ローカル線支援の輪を広げていき支援活動を前進させること」ということができる。自治体も鉄道会社もできることとできないことがある。両方の欠陥を埋めているのが「新しい公共」でありサポーター組織である。

さらに、交流拠点の機能を持ち併せたサポーター組織の活動拠点が、駅内や駅前誕生している。観光案内所に近い機能を有している。近年は人との交流、絆を求める旅のあり方が見直されてきている。人との「出会い」や「もてなし」による旅の魅力向上の効果をもたらしている。

以上のことより、非経済合理性の面での活性化効果から考えてもサポーター組織は存在意義があるということができる。

5. 2 鉄道会社の住民・サポーター組織との接し方

鉄道会社が行った住民意識高揚のポイントとして、①「公開で議論するフォーラムを開催、または住民を交えた地域の会合等に出席させてもらい、経営・路線の現状を隠さず積極的に発信する。」を挙げることができる。サポーター組織誕生要因のほとんどは「廃線危機」であった。そこまでの状況に至っていないJR東日本のローカル線においては、住民の意識高揚を図るのがより難しいと予想される。住民の不安を煽ってしまう懸念もあるので、①については丁寧に時間をかけて進めていくことが求められるだろう。鉄道会社がどこまで住民の意識高揚に踏み込むべきか議論の余地は残るが、津軽鉄道のように自治体任せにせず鉄道会社自ら想いを伝えることが住民意識高揚と支援要請には効果があると考えられる。並行して、サポーター組織の下地をつくるために、②「地域性を見極めた上で、キーマンを見つける。または自治体等から紹介してもらう。」③「他地域のサポーター組織の効果を紹介し、支援を依頼する。」という3つのポイントが挙げられる。

サポーター組織設立後は、④「サポーター組織の会合へ参加するなど定期的に情報交換を行う場をつくり、議論から相互理解を深める。」⑤「共通の利益を探求する。ビジョンを共有する。」⑥「サポーターが実施するイベントへ積極的に参加・協力する。」という3つのポイントを継続することが効果的である。世古（1999）によると、まちづくりに参加する住民は、行政の「情報の非公開や対応の不連続性³⁾」によって「行政不信に陥るケースが多いのが実状³⁾」だという。鉄道会社とサポーター組織との関係においても同様のことが言えると考えられ、鉄道会社不信に陥ることのないよう注意が必要である。鉄道会社がサポーター組織に寄与するとともに、サポーター組織が鉄道会社を支えるような良好な関係を生み出すことが重要である。

また、鉄道会社はサポーター組織づくりと運営に関しても住民に任せきりにしてはならない。サポーターの活動は、本業とは別の善意のボランティア活動である。事例から得られた持続可能なサポーター組織となるためのノウハウを提供していく

など、最大限協力していく責任があると考え。

6. 今後の方向性・提案

本研究をふまえ、今後、JR 東日本は地方とローカル線をどのように活性化していくべきかを私なりに提案していく。

6. 1 今後のローカル線活性化の方向性 —JR 東日本を想定—

JR 東日本のローカル線においてもサポーター組織が必要であると考え、地域に働きかけてサポーター組織を協力し合いながらつくっていくことを提案する。そして、サポーター組織に触媒機能を発揮してもらいながら、鉄道会社とサポーター組織の二人三脚で活性化に取り組んでいく。そうすることで、各ローカル線の独自色が強まり魅力が高まっていく。

サポーター・地元住民・観光客に開かれた交流拠点において「出会い」「もてなし」という本物の魅力を提供し、外部のファンを増やしていく。「駅からハイキング」や着地型旅行商品「旅市」の現地ガイドや「もてなし」の担い手となることで地域の魅力向上、観光客の満足度向上が期待される。サポーターとの交流から、「またその人に会いたい」というリピーターが生まれ、第二のふるさとへ、究極的にはその地域への移住に至るひとつのストーリーを描くことができる。こうしたストーリーをローカル線活性化の長期ビジョンに据えて、駅内や駅前の交流拠点整備に協力し、交流拠点での活動をサポートしていくことも提案する。

地域に埋もれている多くの人的資源をサポーター活動に役立ててもらふこと、また、外部のファンと住民、鉄道会社と一緒に、ローカル線や地域の活性化に継続的に関わってもらえるようなプログラムを開発することが今後の鍵になっていくだろう。

6. 2 まとめ

本研究で取り上げた事例は、経営環境が JR 東日本とは大きく異なっているため事例をそのまま適用することはできない。しかし、JR 東日本や沿線地域に不足している取組みを謙虚に学び応用していくことで、JR 東日本のローカル線と沿線地域が持つ潜在力を大きく引き伸ばすことができるのではないかと考える。今後は、JR 東日本のローカル線現場において、提案の具現化に向けて実践していくことが筆者の課題である。ローカル線と地方の衰退が止まらない中、ローカル線と地域の活性化・魅力向上に貢献するサポーター組織の存在意義は、今後益々大きくなっていくと確信している。

【引用文献】

- 1) 佐藤信之 (2007) 『コミュニティ鉄道論』交通新聞社, 6p.
- 2) 社団法人日本民営鉄道協会広報委員会 (2012) 「みんてつ冬号」社団法人日本民営鉄道協会, pp5-6.
- 3) 世古一穂 (1999) 『市民参加のデザイン』ぎょうせい, 54p.

【参考文献】

- 浅井康次 (2010) 『乗ろうよ！ローカル線』交通新聞社新書, pp12-13.31-32.78-79.
堀内重人 (2010) 『廃線の危機からよみがえった鉄道』中央書院, pp166-180.
宮本英樹 (2008) 「エコツアーのつくり方」敷田麻実編『地域からのエコツアーリズムー観光・交流による持続可能な地域づくり』学芸出版社, pp187-190.
奥野信宏・栗田卓也 (2010) 『新しい公共を担う人びと』岩波書店, pp16-23.

須田昌弥 (2009) 「地方鉄道における『住民参画』と合意形成への課題」財団法人運輸調査局『運輸と経済』第 69 巻第 12 号, pp20-28.

菅原浩信 (2010) 「第 3 セクター鉄道のマネジメントに関する事例研究」北海学園大学『北海学園大学開発論集』第 85 号, pp221-233.

丹治朋子 (2010) 「観光地のホスピタリティ」十代田朗編『観光まちづくりのマーケティング』学芸出版社, pp164-183.

辻本勝久 (2009) 「地方鉄道における合意形成と住民参画：和歌山電鐵貴志川線の事例」財団法人運輸調査局『運輸と経済』第 69 巻第 12 号, pp29-37.

山崎怜・多田憲一郎 (2006) 『新しい公共性と地域の再生』昭和堂, pp16-25.

【参照 HP】

NPO 法人夢ネット大船渡ホームページ <http://www.geocities.jp/npoyumenet/02/3santetu.htm>

おらが湊鐵道応援団フェイスブック <http://www.facebook.com/#!/MinatoLineSupporters>

三陸鐵道盛駅ふれあい待合室ブログ http://pub.ne.jp/fureai_sakari/

三陸鐵道を勝手に応援する会ホームページ <http://santetuaid.com/>

津輕鐵道サポーターズクラブオフィシャルホームページ <http://tutetu.join-us.jp/>

津鉄沿線マップ <http://feeler.jp/tsutetsu-ensen-map/>

【参考資料】

東日本旅客鐵道株式会社「グループ経営ビジョン 2020—挑む—」『JR ひがし』号外.

東日本旅客鐵道株式会社「2011 会社要覧」.

国土交通省鐵道局監修「鐵道統計年報各年度巻」社団法人政府資料等普及調査会.

国土交通省鐵道局監修「鐵道要覧各年度巻」電氣車研究会.

おらが湊鐵道応援団 (2007~2011)「おらが湊鐵道応援団報」創刊号—第 57 号.

津野町・久慈市・野田村・普代村・田野畑村・岩泉町・宮古市・山田町・大槌町・釜石市・大船渡市・陸前高田市 (2009)「三陸鐵道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」.

【注】

1 一部区間廃止も含む。

2 中小民鉄及び第三セクターを合わせた呼称。JR や大手民鉄は含まれない。

3 一部事業者においては補助金依存を強めて経営効率化を阻害するという弊害がみられたため。

4 一般的に鐵道施設や土地を公的部門が所有して、その維持・管理・設備更新経費を負担し、運行は民間部門が担う方式。

5 JR を除く私鉄のうち、大手民鉄と準大手私鉄を除く鐵道会社 (国土交通省鐵道局の定義)。

6 国や自治体を中心に民間企業なども出資して設立された半官半民の株式会社の形態を取る企業が経営する鐵道。

7 国鉄は、路線別に「営業係数」という 100 円の収益を得るのにどれだけの営業費用を要するかを表す指数を公表していたが、JR 発足後は発表されていない。2010 年現在、新幹線と関東圏輸送以外の鐵道事業収入は全体の 4.3%程度である。

8 並行在来線の経営分離後の廃止は除く。

9 和歌山駅～貴志駅間 (14.3km) を結ぶローカル線。2003 年に大手私鉄南海電鐵が廃線検討を表明。住民の存続運動が活発に行われたのを受け、自治体が鐵道用地を買収。運行主体は公募により岡山県の両備ホールディングスに決定し、2006 年に新会社和歌山電鐵に事業継承された。鐵道事業の上下分離方式を認める法律改正 (2008 年) のきっかけとなった。

10 運営委員会は、和歌山電鐵と沿線自治体、住民、沿線学校、地元商工会等の連携のもとで貴志川線の利用促進と沿線まちづくりの推進を図ることを目的として設置され、毎月 1 回定期的に各組織から参加者を出し開催されている。運営委員会での住民の提案がきっかけとなって、イベント開催等の増収対策やサービス改善対策といった活性化策として具体化したものが多くみられ、輸送人員が回復傾向にあることから、成功事例として参考になる点は多い。

11 1 日・路線長 1km 当たりの輸送人数。輸送効率を表す。「輸送人キロ÷営業キロ÷日数」

12 京福電気鉄道福井鉄道部の2度にわたる死傷事故受け、国土交通省がローカル線事業者に対し、必要な安全設備の整備を義務づけた。巨額な投資額が必要になり廃業に追い込まれるローカル線が数箇所出た。

13 五所川原市・中泊町・津軽鉄道により構成。沿線案内パンフレットの作成や、沿線小中学校が学校行事として同線を利用する場合の運賃全額補助をする「体験乗車」等を実施している。

14 初版の製作は、参加したプロカメラマンやデザイナー、印刷所、製版所はみな無償で行った。増刷されると、印税が津軽鉄道に入る仕組みである。なお、写真集を発売した太田氏はTSC会員でもあり印税全額をTSCに寄付している。

15 ストープ列車一番列車イベントとしてTSCが主催し、TSC会員と他サポーター組織が一同に集い活動発表や交流を通じて、「今後も熱く燃えていこう」という思いを共有するイベントである。2011年12月には、例年の点火祭を発展させた形で、「半島を知る汁」というイベントが行われた。国土交通省半島振興室の「半島間連携チャレンジプロジェクト」が共催として加わっている。津軽海峡を囲む北海道渡島半島と青森県下北半島、津軽半島の郷土鍋を作るグループが一同に集まり、鍋コンテストが行われた。地域の枠を超えて連携し注目を集めることで、津軽鉄道の支援の輪をより広げていこうとする狙いがある。

16 三陸鉄道の前身である国鉄久慈線、宮古線、盛線を[国鉄再建法](#)により第1次特定地方交通線に指定され、廃止や転換対象になった。岩手県などが中心になって設立した[第三セクター](#)三陸鉄道が既開業区間も合わせて引き受けることとなった。未開業区間の工事を完了し、[1984年4月1日](#)に北リアス線、南リアス線として全線開通した。青森県八戸から宮城県仙台までの三陸沿岸部が1本のレールでつながった。

17 2014年4月の全線運転再開を目指し、段階的に復旧工事が進められている。

18 岩手県と沿線等12市町村で構成する「岩手県三陸鉄道強化促進協議会」は、利用促進の支援施策を実施している他、設備投資や収支欠損に対する財政支援などを行なっている。

19 ミッションは経営アドバイスやパブリシティ戦略の推進、社員モチベーションアップの企画、地域と一体となった企画立案。震災後は新三陸鉄道の姿の検討、地域一体戦略の推進、パブリシティ活動。

20 三陸地方特有の菓子や漬物などが車内で購入できる。「カマ」餅の振る舞い等のサービス有。通常は団体列車専用だが、近年は春と秋の一定期間に定期運行も行われ、普通乗車券で乗ることができた。1列車に産直リアスの会（熊谷氏や道の駅の産直組合のメンバーを基にして10名程度で結成）メンバーが2名乗車する。震災後は運休中（2012年1月現在）。

21 三陸駅徒歩5分の体験観光施設。三陸の風土を多くの人達に体験してほしいとの想いで設立された。三陸ならではの旬な体験ができる。燻製づくりやホタテ焼き、カキ剥き、わかめの芯抜き、ミニ農具づくり等、漁業や農業の仕事の体験や旬の食を楽しむことができた。三陸鉄道と連動したツアー客を多く受け入れてきたが、震災で全壊してしまった。

22 2010年度は、震災による全線運休期間が3月末までの20日間あったものの、対前年度で1.6%増加し約79万人を確保した。

23 価格は1,000円で、これが応援団の入会金となる。その内、「湊線応援券」200円分は応援団の収入となり活動費等に充てられる。「特製湊線硬券1日フリー切符」800円分はひたちなか海浜鉄道の収入になる。応援券とフリー切符はそれぞれ四季毎に異なるデザインの券を発行し、4枚全て集めて那珂湊駅に呈示するとプレゼントが貰える仕組みである。年に1回だけ乗車するのではなく、季節ごとに乗車してもらって湊線を応援してほしいとの願いが込められている。発売から10ヵ月経った2011年10月時点で、80万円ほどの売上（うち16万円は応援団の収入）があり、海浜鉄道の増収と応援団の活動資金確保、外部の応援団員取り込みの成果が出ている。

24 2009年から3年連続で開催。慶応義塾大学等の学生とアーティストを中心にして、「アートで鉄道とまちの活性化」を目的に鉄道敷地内を含めた街中において、8月の約1ヵ月間開催する現代アート展である。海浜鉄道、ひたちなか商工会議所、応援団も共催として参画している。

25 津軽鉄道による営業努力の要因もある。

26 フェイスブックページは月間で約20万アクセスあり、地域団体ファンページで全国9位（2011年11月現在）にランキングされている。