

【研究ノート】

地方鉄道における地域との協働 －くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道の検討－

小谷田 文彦

ビクター・カーペンター・リー

恩田 陸

1. はじめに

現在、我が国の多くの地方鉄道は、苦しい経営を強いられている。我々筆者の所属大学が存在する青森県も例外ではなく、私鉄の廃止、または存廃の議論が断続的に起こっている。ある雑誌記事の特集によれば¹「2000年の鉄道事業法改正で、路線廃止が国の許可制から事前届け出制になってから、鉄道事業から全面撤退した地域鉄道事業者は12社」である。また、「国土交通省では、都市圏にある大手私鉄、準大手私鉄とJR、公営の鉄道を除く全国91の鉄道事業者を地域鉄道事業者と定義」しているが、「各社の利用促進に関する取り組みと、各鉄道会社全体の売上高と営業利益、乗客が購入した切符や定期券などの総額である『鉄道旅客運輸収入』の推移といった経営指標について」アンケート調査を実施し、回答のあった70社について見てみると「会社全体で昨年黒字を計上しているのは、アンケートに回答した64社中27社のみ。そのうち鉄道旅客運輸収入の割合が売上高の8割以上を占めている会社は10社にとどまる」状況である。また、「08年度から12年度にかけて鉄道旅客収入が増えているのは14社、乗客数が増えているのも20社のみ」という結果となっている。

このような苦しい環境のもとで、地方私鉄沿線に住む我々にはどのような支援が考えられるかを探るために、九州の「くま川鉄道」「肥薩おれんじ鉄道」の2社を訪問した。本稿は、この取材での聞き取り調査のまとめである。

当初、筆者たちは、地域住民による鉄道会社のサポート組織について取材し、考察することが目的であった。しかし、この2社を訪問して明らかになったことは、サポート組織がただ存在すればよいのではなく、大切なのは地域住民の自発的な動きであるという事であった。逆に、言えば、自

†本稿は、平成27年3月25日の16時から18時半まで、くま川鉄道株式会社本社において深水雄二氏（取締役総務部長）と下林孝氏（企画課長）、翌26日の10時半から12時まで、肥薩おれんじ鉄道株式会社本社において永井秀徳氏（総務課長）と村仲京子氏（総務課）に対して実施した聞き取り調査をもとにした。聞き取りを行ったのは、ビクター・カーペンター・リー（弘前大学人文学部・教授）、小谷田文彦（同・准教授）、恩田陸（同・講師）の3名である（所属等は調査日のもの）。両社の担当者には、年度末の多忙な折にもかかわらず調査に協力していただいたことに感謝申し上げる。また、本調査の実施に当たっては、2014年度弘前大学人文学部戦略的経費（地域貢献・社会連携）（代表：保田宗良教授）による支援を受けたことを付記しておく。

¹「地方鉄道91社の肖像 生き残りの独自アイデアも」『週刊アエラ』2013年11月4日。

発的な動きがあれば、サポート組織が無かったとしても地域住民の活動は地方鉄道に良い影響をもたらす。そして、持続的な支援を考えるなら、鉄道会社主導のサポート組織よりも地域住民の自主的活動のほうがより望ましいと言えるのである。

上記の記事によれば、「各社の取り組みを見ると、目立つのが観光誘客の取り組み」であり、例えば「三陸鉄道の望月雅彦社長は」「バスだと例えば駅弁やお酒などを車内で楽しんだりできない。『ハレ』の感覚を与えられる交通機関の強みを残しておきたい」と語っている。「くま川鉄道」「肥薩おれんじ鉄道」の2社においては、新車両の導入という新規投資と地域住民の応援が観光客数の増加という好循環を生み出している。以下について順に論じたい。

2. くま川鉄道

くま川鉄道は、熊本県人吉市と熊本県球磨郡湯前町を結ぶ、湯前線を営業する鉄道会社である。湯前線は、公式ウェブページによれば²、「明治42年11月21日に鹿児島線として先に開通した肥薩線（八代～人吉間、明治41年6月1日開通）から、人吉駅を分岐駅として湯前まで24.9キロの線区」であり、「大正13年3月30日に開通」した路線である。また、「開業時には、肥後西村（ひごにしのむら）、一武（いちぶ）、免田（めんた：現在あさぎり）、多良木（たらぎ）の4駅が設けられ、その後、昭和12年4月1日に東人吉駅が開業」したとある。当初は「球磨盆地の木材を運ぶ、木材輸送を中心とした鉄道」であったが、現在は「沿線の高校に通う高校生の足として運行」が行われている。

しかし、「少子化の影響で通学生が減少したことから、昭和62年2月に第3次特定地方交通線として選定」されたのち、「湯前線特定地方交通線対策協議会にて協議」され、第三セクターによる鉄道として再出発することになった。これは「沿線にある5高校の通学の大事な足」であることが大きい。

その後、「平成元年4月26日にくま川鉄道株式会社が発足」し、「10月1日に新たな鉄道会社として運行が開始」された。路線距離は24.8km、現在の駅数は14である。くま川鉄道の走る人吉球磨地域は、多くの文化財が残る歴史的な場所であり、また、駅での列車行き違いの際に通行票を用いる、いわゆるタブレット交換という昔からの閉塞方式を現在でも活用している日本でも数少ない鉄道である³。乗客の中心である沿線5校の高校生は年々減少しており、前社長である厚地洋一氏のインタビューによれば⁴、「沿線の五つの高校を中心に通学利用者が8割」であるが、「少子化で通学客は90年度の2988人（1日平均）から、08年度は1809人」へと4割減少した。この傾向は今後も続いていくことが予想される。乗客数も「12年度の乗客数は約74万人。ピークだった90年度の約140万人から半減」という状況に直面していた⁵。

² くま川鉄道ウェブページ「くま鉄の歴史」：<http://www.kumagawa-rail.com/history/>（2015/6/8 Access）

³ くま川鉄道以外にタブレット交換方式を採用している鉄道には由利高原鉄道、津軽鉄道などがある。

⁴ 「地域の足、新企画次々と 厚地洋一さん」『朝日新聞』2009年9月28日（熊本地方版）。

営業に関しても鉄道経営だけなら赤字である。これを解消するために「1989年10月にJR湯前線を引き継いで開業した際に、国からの交付金など計5億6千万円を元手に人吉球磨地域交通体系整備基金を設立」し、「この運用益を赤字の穴埋めに充てる方針だったが、その後の経済状況でうまくいかず、元本を取り崩して赤字を埋めてきた」という経緯があった⁶。

3. 田園シンフォニー

このくま川鉄道の苦境を打開するために計画されたのが、「田園シンフォニー」と呼ばれる新車両の導入である。くま川鉄道は、この「田園シンフォニー」導入の前から、鉄道営業当初から用いている車両を改装し、KUMA-1、KUMA-2という名称で特別車両を運行していた。この2両は「既存2両の内外装をデザイナーの水戸岡鋭治さんが一新」したものであった。水戸岡氏は「九州新幹線『つばめ』やJR三角線の観光特急『A列車で行こう』などをデザインし、JR九州が来秋（2008年当時、筆者注）から運行を予定している豪華寝台列車『ななつ星（ぼし）』の設計も担う⁷」デザイナーである。水戸岡氏は、人吉市の人吉駅前広場整備事業の監修を担当しており、この事業の際に人吉市の田中信孝市長（当時）に「『くま川鉄道の車両内を天然素材で改装し、沿線の自然に調和させたらどうか』」「鉄道は車両自体が『移動しながら宣伝する商品』。車両改装は、街が変わろうとすることを印象付ける第一歩」と提言していた⁸。これがKUMA-1、KUMA-2の誕生に結びつくことになる。

KUMA-1、KUMA-2は「外観は深緑色、内装は柔らかな黄色。いすや床は木製で、いすのクッションにはツバキの花や草葉の絵柄。写真や絵、植物標本を飾るパネルや、図鑑を収める書棚があり、人吉球磨の自然や歴史文化を紹介」といった特別車両である。さらに水戸岡氏は「展示物を充実させ、人吉球磨を物語るミュージアム列車としたい。通勤や通学の時も旅情が感じられるように本気で作り込んだ。地元の人が大切に使えば、観光客へも魅力が広まると思う」と営業開始当時に語っていた⁹。

この車両は好評を博し、くま川鉄道側も車両の新規導入による経営改善に手ごたえを感じていたという。この成功をもとに、再び、水戸岡氏のデザインによる車両が5両導入された。それが「田園シンフォニー」である。各車両のデザインは異なっており、それぞれ、「春」・「夏」・「秋」・「冬」と霧の立ち込める「白秋」のイメージで作られている。インテリアはウェブページ¹⁰によれば「人吉球磨産ヒノキをふんだんに使用した明るく、やわらかい雰囲気、窓側に向けた座席や、ソ

⁵ 「もてなし、手探り くま鉄「田園シンフォニー」15日から観光専用列車」『朝日新聞』2014年3月7日（熊本地方版）。

⁶ 「くまがわ鉄道、自治体補填を検討 基金減り、関係首長ら」『朝日新聞』2010年4月23日（熊本地方版）。

⁷ 「新車両、水戸岡氏がデザインへ くま川鉄道、来年度から更新」『朝日新聞』2012年6月29日（熊本地方版）。

⁸ 「水戸岡さん、くま川鉄道の車両改装に助言」『朝日新聞』2008年7月5日（熊本地方版）。

⁹ 「くま川鉄道の新車両、きょうデビュー」『朝日新聞』2009年4月1日（熊本地方版）。

¹⁰ くま川鉄道ウェブページ「楽しい旅と企画列車」：<http://www.kumagawa-rail.com/kikaku/>（2015/6/8 Access）

ファーシート、テーブル付き対面座席を配し、小さなバーカウンターや、人吉・球磨の物産品などを配置したショーケース」が備え付けてある。また、「窓は広く、まるで動く絵画をみているような車窓を楽しめ、車内には観光案内放送と、かすかに聞こえる音楽があたたかく包んでくれます。」とある。

この田園シンフォニーの導入は様々な効果を生んだ。日本各地から、特に木材関係者が視察に訪れた。また、この車両は観光用ではなく、通常の通学にも用いられている。この車両に乗って通学する高校生は「日本一の通学列車に日本一のマナーを」を合言葉に「マナー宣言」を作成した。これは、高校生が「列車内で騒ぎません。通路に荷物は置きません」等の通学時のマナーを箇条書きに定めたもので¹¹、各駅に貼られ、ダイヤ改正時にも新しいダイヤとともに印刷され、周知が図られた。「田園シンフォニー」は上述のように「地元産ヒノキを多用した豪華な造り」であり「1日1便の観光専用列車の他は、普通列車に組み込まれる。」このため「『通学の高校生にはもったいない』との声」もあったそうであるが「藤木孝一社長は『高校生の乗車マナーも観光資源になり得る』」とし、高校生も「そう思われるのなら、僕たちの意識も変わる」と応じたとの事である¹²。

さらに住民主導の「おもてなし隊」と呼ばれる活動が開始される。くま川鉄道は「観光列車が停車する8駅のうち7駅の地元におもてなし隊」の編成を要請¹³し、沿線住民の有志がこれに応じた。このおもてなし隊は、いくつかの途中駅で、沿線住民が独自に考案したおもてなしを乗客に行うというものである。現在、川村駅、一武駅、木上駅（期間限定）、あさぎり駅、多良木駅、湯前駅で活動が行われている。例えば、川村駅では、乗客に地域住民がお茶を振る舞う。ここでは、地元の90歳を超える女性が椅子に座り乗客にお辞儀をする。ただこれだけであっても、乗客には、その歓迎の気持ちが伝わり、大変好評との事である。この女性は、川村駅でのおもてなしを中心人物の女性の母親であるが、くま川鉄道関係者によると「せっかく来てくれた方に、感謝をこめて何かできることを」という気持ちで取り組んでいるそうである。

おもてなし隊には、起点の人吉温泉駅を11時11分に発車する列車に乗ると出会うことができる。また、どこか一つの駅で何かをしている状態になっており、毎日、上記の全ての駅でおもてなしが行われているわけではない。当番制で毎週、一つのグループがおもてなしを担当している。

この活動の注目すべき点は、活動が完全に地域住民の自主性に基づいていることである。自分たちの住む地域に来てくれる観光客に何かしたいという意思が行動に結びついているからこそ、継続した活動が可能になっていると言える。さらに、「ボランティアというわけではない。地域のPRができ、少しでも産品が売ればという「地元愛」に助けられて運営は可能になる¹⁴」という考え方がその土台にある。

¹¹ 「『マナー守る』高校生が宣言 くま鉄新型車出発式」『朝日新聞』2014年3月9日（熊本地方版）。

¹² 「おもてなし、手探り くま鉄『田園シンフォニー』15日から観光専用列車」『朝日新聞』。

¹³ 同前。

¹⁴ 「記者メール」『朝日新聞』2014年4月28日（熊本地方版）。

くま川鉄道は、独自に「がまんちょ会」というサポートクラブを設立していた。しかし、観光列車が走る前から、地域住民はくま川鉄道への自主的な応援を行っていた。例えば、地元のボランティア、高校生が、無償で駅や沿線の掃除や、花の手入れをしていた。これらの活動は、自主的なものであり、また組織としての活動でもなかったため、会社側も気づいておらず、「がまんちょ会」を設立し、活動予定を説明したときに「それらの活動はもう行われている」と住民側から指摘されたそうである。くま川鉄道の担当者は「会社側が音頭を取ると、住民側が指示を待つようになってしまうのではないかと、自主的だからこそ続き、うまくいっているのではないかと語っていた。現在は、くま川鉄道も、おもてなし隊との連絡を密にすることを心掛けているようである。

地域との連携は沿線の大学、高校ともなされている。「県立熊商業高校の商業科の3年生」は「田園シンフォニーをつかって水上村の湯山温泉に1泊する旅行商品を企画」している。さらに企画だけでなく「客室乗務員として車内サービスにあたり、車窓の風景を放送したり、観光案内などのバスガイド役」も行っている¹⁵。また、熊本県立大学も「学生たちが関わり、活性化策へのアイデアを提案する」教育プログラムを構築し「くま川鉄道・おかどめ幸福駅」の知名度アップのための情報発信策を提案」している¹⁶。

くま川鉄道は2011年から地元高校生の採用を続けている。これは「利用者減で同社は厳しい収支状況が続くが、地元密着の経営姿勢を示そう」¹⁷という現社長の経営方針の表れであるという。さらに、「人吉市の人吉高校を1996年に卒業した第48回生の同窓会実行委員会が会費の残金3万円を第三セクターくま川鉄道に寄付」した。これは「鉄道の存続を願い、在校中にお世話になった恩返し」との事である¹⁸。さらに付け加えれば、筆者たちが訪問したときに、くま川鉄道の車内では、熊本県立南陵高校生が作成し、くま川鉄道に贈ったクッションが使われていた。これらの出来事は地域住民と鉄道との良好な関係を物語っていると言えよう。

「田園シンフォニー」の導入は経営にも好影響を与えている。営業開始の2014年において「一日当たり平均乗客数61人」「全体の8割以上が県外客」¹⁹という好調な滑り出しに続いて、2015年には「1年間の乗客は約1万3千人。目標の1万人を超え、藤木孝一社長は『期待以上です』」と語っている²⁰。

¹⁵ 「旅をしてみませんか、球磨業高生が企画『奥球磨・温泉・グルメ』」『朝日新聞』2014年6月8日（熊本地方版）。

¹⁶ 「地域活性化に学生力 人吉の集客策、県立大生提言」『朝日新聞』2015年2月7日（熊本地方版）。

¹⁷ 「くま川鉄道に地元高卒新人 有田さん『車掌か運転手に』」『朝日新聞』2013年3月19日（熊本地方版）。

¹⁸ 「くま川鉄道に恩返しの寄付 人吉高OB、同窓会費3万円」『朝日新聞』2011年2月7日（熊本地方版）。

¹⁹ 「くま鉄・新観光列車、『好調な滑り出し』 県外客が8割、2両増強へ」『朝日新聞』2014年6月20日（熊本地方版）。

²⁰ 「『田園』1周年、祝福の音楽会 くま鉄、毎日運行開始」『朝日新聞』2015年3月16日（熊本地方版）。

4. 肥薩おれんじ鉄道

肥薩おれんじ鉄道は、「熊本県と鹿児島県、そして沿線の10市町等（当時）が出資し、第三セクター鉄道会社として平成14年10月31日設立」されたとあるように、平成16年3月13日に部分開業した九州新幹線（新八代－鹿児島中央）の並行在来線であるJR鹿児島本線が、第三セクター方式に転換された路線である。この名称は「旧国名肥後と薩摩の頭文字と風光明媚な海岸線が連なる甘夏みかんなど柑橘類の産地を走る鉄道をイメージ」して命名された²¹。営業区間は熊本県の八代駅から鹿児島県の川内駅間の116.9km（駅数28）である。

同区間は、JR鹿児島本線という福岡県と鹿児島県を結ぶ特急列車が頻繁に運行される幹線鉄道の一部であったが、肥薩おれんじ鉄道に転換されてからは一転して特急列車の運行はなくなり、貨物列車の乗り入れがあるほかは地域内の旅客輸送が中心になった。すでに営業開始から12年経つが、経営は赤字である。当初の利用者は19万人までであったが、少子高齢化による利用者減により毎年3千人ずつ乗客が減っている。利用客のうち70%が学生の利用となっている。「沿線人口の減少もあり、04年度に188万1千人だった乗客数は12年度には27.3%減の136万7千人に。運賃収入も04年度の5億2372万円が12年度は28.5%減の3億7442万円」と落ち込んだ²²。

肥薩おれんじ鉄道も、サポーターズクラブである「友の会」を営業開始の一年後の平成17年2月に設立した。当初は会員数の目標を1万人としていたが、会員は年々減少しており、現在、873名となっている。同社によると、多くの沿線住民は、いまだに幹線鉄道のイメージをもっており存廃問題として認識していないというのである。こうした問題は、他地域の並行在来線でもある程度共通してみられる現象であると思われるが、肥薩おれんじ鉄道においては、何とかして沿線住民の関心を鉄道に向けさせて活性化を図る必要があったのである。

5. おれんじ食堂

肥薩おれんじ鉄道が経営活性化のために導入したのが、観光列車「おれんじ食堂」である。おれんじ食堂のウェブページ²³によれば、「季節や一日の時間の流れとともに、美しく姿を変える九州西海岸。その景色をゆったり眺めながらのんびりと旅を楽しめる快適な空間、それが観光列車『おれんじ食堂』のコンセプト」とある。「ホテルのロビーやカフェレストランをイメージした車内デザイン」となるように車両を改造し、「沿線の食材をふんだんに使い」地元の料理を楽しめるようになっている。

取材記事によれば「2両編成で定員43人。1号車『ダイニング・カー』では、沿線の提携レストラ

²¹ 肥薩おれんじ鉄道ウェブページ「会社案内」：<http://www.hs-orange.com/corporation/outline.html>（2015/6/8 Access）

²² 「公共の足、誰が支える おれんじ鉄道の苦境続く 非沿線自治体、負担に難色」『朝日新聞』2014年2月6日（鹿児島地方版）。

²³ 肥薩おれんじ鉄道ウェブページ「コンセプト」：<http://www.hs-orange.com/kankou/about/index.html>（2015/6/8 Access）

ンが用意する地元の旬の食材をふんだんに使った料理を出す。2号車『リビング・カー』は海側に向いたテーブル席や二人用の半個室席など、ゆったりした空間で喫茶が楽しめる。完全予約制で1号車は大人1万2800円以上、2号車は座席指定料1400円と乗車区間の基本運賃。29万円から貸し切りもできる」また、「運行は1日3便。午前10時18分新八代発、午後1時33分川内着、午後2時3分川内発、同5時8分新八代着、府午後5時14分新八代発、同8時川内着」となっており、「最終便は海に沈む夕日」を楽しむことができる。「新八代、八代、日奈久温泉、佐敷、津奈木、新水俣、出水、阿久根、川内の10駅に停車し、新水俣を除く途中駅では特産品のプレゼントや販売がある」とある²⁴。また、この列車導入にあたっては、「環境省が総工費5千万円のうち4千万円を補助」している²⁵。

おれんじ食堂の導入により、肥薩おれんじ鉄道の経営にも明るさが見えてきている。「同鉄道の乗客数は07年度に増加したのを最後に毎年減ってきたが、13年度は前年度より約2万3千人増加」している。また、これまでの乗客の減少傾向が続いていたと仮定すると「実際は約8万人の増加があった」計算になる。さらに「おれんじ食堂の13年度の乗客は約1万4千人。売り上げは約1億6千万円で、約1400万円の純利益」を達成し、「海外からの利用客も香港（2100人）、台湾（570人）、中国（100人）を中心に増えた」とある²⁶。「貸切企画列車として昨年8月から運行する『おれんじカフェ』」も同様に好調であり、約4千人の利用客があった²⁷。肥薩おれんじ鉄道にとって乗客の増加は6年ぶりのことである。

6. 沿線住民の応援

この観光列車が営業を始めてから、地域住民がこの列車を応援する活動を始めようになる。もっとも大がかりなものは「一斉歓迎パフォーマンス」であり、停車駅、非停車駅、沿線の道路で、列車に向けて手を振るといったものであった。前回の2月は大規模な広報活動のおかげで参加者も増加し、乗客からも好評を博している。観光列車の利用者は、九州北部在住者であることが多い。このパフォーマンスはこれらの乗客に対しての歓迎の気持ちの表れであるという。

肥薩おれんじ鉄道は、県庁所在地、大きな観光地を経由しない。その一方で強みは、風光明媚な海岸線と食材であり、これを活かす事を目指して営業が始まった。住民たちも支援の気持ちが強く、例えば、観光列車が停車し、海岸線を散策する時間をとる薩摩高城駅では、地元の高校生がボランティアで海岸線の清掃を始めた。海岸線には漂着物であるゴミが多く、観光に来る方々に、汚い海は見せられないという思いからであったという。

また、肥薩おれんじ鉄道は、いわゆる「乗りましよう運動」を止めた。これは「支援ではなく、

²⁴ 「旬の味覚と風景満喫の旅 食堂列車3月24日発進 おれんじ鉄道、1日3便」『朝日新聞』2012年12月31日（鹿児島地方版）。

²⁵ 「走るレストラン、出発進行 新八代－川内に新観光列車」『朝日新聞』2013年3月25日。

²⁶ 「おれんじ鉄道が6年ぶり乗客増」『朝日新聞』2014年5月31日（熊本地方版）。

²⁷ 「6年ぶり乗客増、観光列車車長 肥薩おれんじ鉄道、昨年度」『朝日新聞』2014年5月15日（鹿児島地方版）。

応援をしてほしい」という会社側の気持ちの表れであり、地域の方からも「助かったと言われる」
そうである。

この応援の具体的な姿が「手を振る、駅でゴミを拾う」という活動であった。例えば、ある郵便局の局長が声を上げた事をきっかけに、沿線全駅、全郵便局員がその家族も含めて年2回の清掃活動に参加している。また、鉄道が好きな高校生が毎週、駅の掃除を行っているという。さらに、地元の建設業者が眺望の妨げになる沿線の樹木を無料で伐採してくれたこともあった。

肥薩おれんじ鉄道の担当者は、「地元でできる活動を問いかけてみて、これなら応援できる、というものがあるかどうか重要」と語っていた。

7. 現地調査から学べること

この2つの鉄道では新車両の導入が経営改善の起爆剤となった。その一方で、両社ともに会社主導で設立したサポーターズクラブは、必ずしも有効に機能しているとは言えない。このことからサポートクラブは作ればよいというわけではないことが明らかとなる。単にサポーターズクラブを作るよりも、地域住民の自発的な活動を引き出すことが大切であり、この自発的な活動の素地は観光客へのおもてなしの気持ちがあるかどうかである。翻って、青森県の場合はどうであろうか。

地域の鉄道の復活には、鉄道会社の再建にける意欲、努力と住民の地元の鉄道に対する関心、愛着が重要である。この双方があってこそ、鉄道会社と地域との好循環が生み出される。そして、それが達成されれば、厳しい環境にある地方鉄道にも活路が見いだせるのではないだろうか。