

秋田内陸縦貫鉄道 のりものまつり (1/3)

更新日2012年6月1日



秋田内陸線ののりものまつりが2012年5月19・20日の両日、北秋田市阿仁銀山の阿仁合駅周辺を会場に開催された。

会場となった阿仁合駅前には飲食・物販コーナーが立ち並び、また鉄道グッズの販売コーナーも開設。阿仁庁舎前では働くのりものが勢揃いし、パトカーや消防車、救急車、林業用のグラブフル・プロセッサーを展示し、子どもたちが運転席に乗せてもらっていた。また、羽後日産モーターが出店した電気自動車「日産リーフ」の試乗車も用意されていた。セグウェイの試乗コースも設けられていた。高速バスや路線バスの展示、駅に併設された商工会阿仁支所会議室では鉄道模型の展示もあった。

駅前広場ではその他に、大道芸、マジックショーのほか、秋田県内の各地からやってきたゆるキャラが大集合、子どもたちの人気を博していた。

実行委員会の発表によると、我々が伺った初日は1050人、2日間で2000人以上が来場した。初日は450人が内陸線を利用しての来場とのことである。

○秋田内陸線とは

秋田内陸線は鷹巣～角館間94.2kmを走る秋田内陸縦貫鉄道が運営する。

秋田内陸線は、大正11年「秋田県鷹巣より阿仁合を経て、角館に至る鉄道（鷹角線）」として建設計画が決定し、昭和9年、まず鷹巣～米内沢間が開業、続いて昭和11年には阿仁合まで、そして昭和38年には阿仁合～比立内間が開業し、全長46.0kmの国鉄阿仁合線として営業を開始した。

一方、角館～松葉間の19.5kmは、昭和45年国鉄角館線として開業し、両路線は昭和61年10月末まで営業された。鷹角線の未開通部分松葉～比立内間の29.3kmの早期開通が望まれ、昭和55年「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」に伴い、建設工事が中断しておりましたが、昭和59年10月全線開通を熱望する沿線8町村と県は、産業、経済、観光の振興に鉄道の開通は欠かせないとし、第三セクターによる秋田内陸縦貫鉄道株式会社を設立し、未開通部分の工事に取り組んだ。



軌道モーターカーの展示



秋田内陸縦貫鉄道株式会社の酒井一郎代表取締役社長



北秋田市の津谷市長

そして平成元年4月、建設計画が決定してから半世紀以上を経て、鷹巣～角館間94.2Kmはついに全線開通となった。

○まつりはたくさんの人で大賑わい

初日の19日（土）、午前9時半頃に現地に到着した。クルマでイベント会場に向かうと、オレンジ色のジャンパーを着たスタッフの誘導で、阿仁合駅からすぐ近くの駐車場へ。イベント開始は10時のため、広い駐車場にはまだそれほどクルマはなく、すんなりと止めることができた。イベント会場からはJ-POP、洋楽などのヒット曲が流れ、イベント気分が盛り上がる。

イベントがスタートする前に会場を見て回ると、準備を進めているスタッフの他、すでに多くの人が集まっていて、談笑したり、写真を撮ったりとにぎやかな雰囲気である。子ども連れのファミリーの姿も多く見られた。

午前10時になるとオープニングセレモニーがスタート。最初に秋田内陸縦貫鉄道株式会社の酒井一郎代表取締役社長が開催にあたり、「ふだんあまり触れることのできない乗り物にたくさん触れていただくことができ、また鉄道模型なども展示しています、今後も地域の春のまつりとして取り組んでいきたい」とあいさつされた。続いて北秋田市の津谷市長が壇上に上がり、「内陸線の存続には皆さんの協力が必要です、今日のイベントで内陸線に乗っていただいて、いいな、と感じていただけたら」などとあいさつした。

この後、北秋田市の特産品で、最近テレビでも取り上げられたことで全国的に人気となっているバター餅200個の餅まきが行われた。酒井社長と津谷市長が高所車に乗り込んで餅をまくと、来場者は楽しそうに、でも熱心に手を伸ばしていて、セレモニーは盛り上がった。

その後も、阿仁合駅に到着した車両から続々と乗客が降りてきて、会場はますますにぎわいを見せていた。

イベントのメインは内陸線車両基地体験で、午前と午後の2回行われた。開始30分前の受付時には長蛇の列ができ、人気の高さをうかがわせた。基地では30トンの内陸線車両を子どもたちが素手で押して動かす挑戦や、特設した往復60メートルの軌道を軌道バイクで走る体験が人気となっていた。

また、急行列車内では、子どもたちが運転士の制帽をかぶり、運転席に座って操作器に触れたり、マイクで車内アナウンスに挑戦したりと貴重な体験をしていた。

内陸線保守車両見学会では、除雪車両が線路上で180度回転して方向転換し、除雪用の羽を広げるデモンストレーションを行い、子どもだけでなく、大人からも楽しんでいた。

阿仁庁舎前では消防車、パトカー、救急車、林業用の働くのりものを展示、子どもたちが運転席に乗せてもらい、おとうさん、おかあさんに写真を撮ってもらっている姿がたくさん見られた。

また、大人は羽後日産モーター大館店が出展していた電気自動車「ニッサンリーフ」の体験試乗を楽しんでいた。

秋田県内から各地のキャラクター13体が応援に来ていて、秋田内陸線のキャラクター「ないりっくん」のほか、大館市からは「はちくん」、鹿角市「たんぼ小町ちゃん」、秋田ふるさと村「ノブくん」などなど、“ゆるキャラ”が大集合。子どもたちの歓声があがり、一緒に写真を撮る姿があちこちで見られた。

阿仁合駅前は飲食・物販コーナーが立ち並び、ラーメンや焼きそば、カレーパンといったもののほかに、この地域ではよく食べられているという馬肉を使った料理も見られた。馬肉と言えば馬刺ししか食べたことがなかったため、興味津々である。売られていたのは馬肉スジ煮込み、馬肉の串焼きのようなもの、馬肉ハヤシ、馬肉丼、など。駅に併設されているレストラン「こぐま亭」で馬肉丼と馬肉ハヤシライスをいただいたが、どちらも柔らかく、臭みもなく、たいへんおいしかった。そのほか、比内地鶏の鉄板焼き、たけのこ汁もたいへんおいしくいただいた。残念なことに、近頃全国的に人気となっている「バター餅」は売り切れてしまい、また地元で人気のオリジ



セレモニーの「餅まき」



餅をもらおうと手を伸ばす来場者



はたらく乗り物たち その1



はたらく乗り物たち その2



ふれあいショップひまわり



ゆるキャラにも会えた

ナルアイス「じゃっぷう」のことは事前知識がなかったので食べ損なってしまった。そういえば、強い日差しで元が大勢の子どもたちがソフトクリームを食べていたけれど、これだったのか・・・少し心残りである。

この他、鉄道グッズの販売コーナーも開設。秋田内陸縦貫鉄道のグッズはもちろんのこと、秋田の第三セクターである由利高原鉄道、岩手県の三陸鉄道、山形鉄道、総合車両（旧東急車輛製造）の5社が鉄道グッズを販売。鉄道マニアでなくても興味をひかれるグッズの数々に、子どもも大人も見入っていた。



鉄道グッズの販売コーナー

○ふれあいショップひまわりでおみやげを購入

阿仁合駅前の広場にあるJA阿仁合支店の一角にある「ふれあいショップ ひまわり」は地元の産品の直売所である。この前には、さきほど餅まきでまかれた「バター餅」の幟が立っていた。実はバター餅のことをよくしなかったのだが、その響きからとてもおいしいに違いないと、買いに入ってみた。

店の中はスペースの半分が軽食&休憩コーナー、半分がお土産コーナーとなっている。バター餅は残念ながら売り切れだったが、一口試食をさせていただくことができた。とてもおいしかったので、これはいつかどこかで入手しなくては。

他にポットから熱々の「くるもじ茶」をいただいた。これは楊枝で使うクロモジの木を粉にした健康茶で、膝痛、腰痛などの関節の痛みにも効果があると言われているとのこと。クセもなくおいしかったので、お土産に購入した。

ふれあいショップひまわりにいた女性スタッフの方は、今までここでこんなにたくさんの人を見たのは初めて！と嬉しそうに話していたのが印象的だった。



東北の他の鉄道会社もグッズを販売

来てみてよかった、参加して楽しかった「のりものまつり」だが、最後に主催者・運営者にいくつかの改善提案をお伝えしておきたい。

“秋田内陸縦貫鉄道の社員、観光アテンダントなど総勢 19名のメンバーで、内陸線や沿線の話などを毎日更新”しているという「[秋田内陸縦貫鉄道！トコトコ鉄道日記](#)」を見ると、会場設営やPOPの設置など、この「のりもの祭り」の準備に社員総出で取り組んでいる様子が紹介されている。

準備万端、開催当日を迎えて、“サプライズ”と位置づけていた高所車に登場する市長・社長によるセレモニーも円滑に進み、多数の来場者のにぎわいで気が緩んだのだろうか、あるいは実直な性格の方が多いためなのだろうか、熱心なファンをはじめ子供連れのファミリーを中心とするイベントとして、不相応の対応が一部のスタッフに見られたのは残念であった。

例えば、到着した車両を撮影しようと改札に出ると「それ以上入ってはいけない」との頭ごなしのがっかりさせる指示の声、昼食時は座る場所が不足しているのも関わらず、混雑している場所への誘導を繰り返すアナウンス（大会事務局の担当であろう）などである。

慣れていないからしょうがない、では困る。これだけ多数のファミリー、鉄道や地域にとっては大事な顧客である。第一印象が劣るばかりに鉄道離れ、街離れを引き起こす可能性だって否定できない。次回は、ぜひ一期一会の心づもりで、「おもてなし」にトライしてほしい。

秋田内陸縦貫鉄道 のりものまつり (2/3)

更新日2012年6月1日

○「日産リーフ」の試乗会

阿仁庁舎前の会場で体験試乗コーナーを出展していた羽後日産モーター（株）大館店の方に、イベントが始まる前にお話しを伺った。

このあたりの地区でのEVへの需要について、充電器などインフラが無い状況で正直なところどうなのか、伺ってみたら、遠出するなら行く先々で充電器はあるし、家にいる時はだいたいのお客さんには充電器を設置してもらうので、日々の生活には困らないのでは、との回答だった。実際、大館市内ではすでに10人くらいがリーフに乗っているとのことだ。

お客様の反応は、燃費がいい、ガソリンが高いので電気で走るのはいい、という理由の他に、2011東日本大震災の時にガソリンがなくて給油できず混乱したが、電気は24時間以内に復旧したので電気自動車は走ることができ、そのことでも関心が高まっている出傳があると思う、とのことだった。

また、このイベントでは商談までは考えていないそうで、試乗していただいてまずは知っていただくこと、そして試乗された方々に話を聞いたりアンケートなどで反応を聞くことが目的だとのことだった。

イベントがスタートしてからしばらくして、阿仁庁舎前の会場に行ってみると、次々と試乗に出発していて、さらに数組の方が試乗待ちをしている状況で、活況だったようだ。



「日産リーフ」が会場に運ばれてきた



試乗に出発

○秋田内陸縦貫鉄道 酒井社長のコメント

2011年12月より、公募により就任した酒井一郎社長は、元は百貨店「豊田そごう」常務取締役店長という経歴を持つ。「豊田そごう」閉店後は広島そごう総務部長、豊田スタジアム副社長を歴任している。

今回ののりものまつりの企画についてなにかヒントがあったのか尋ねると、催事を仕掛けたり、飲食・物販コーナーを設置したりといったことは「百貨店経験者、流通小売業であればお手のもの」と笑う。

酒井社長は「昨年度は経常損失を2億6,000万円まで削減できた。今年度は2億円以内とすることを目標としている」と話している。そのためには、さまざまな収支改善に取り組んでおり、このイベントも来場客数の増加を図る一環である。イベントのほかに、地元食材の馬肉を使ったレトルトシチューの販売なども進めているという。委託販売にするとコストがかかるため、当面は秋田内陸縦貫鉄道Webサイトのオンラインショッピングで販売する予定だという。

○阿仁伝承館 ～鉱山の歴史を持つ阿仁

阿仁鉱山は、1309年（延慶2年）に金山が発見されたといわれており、阿仁地区には小沢銅山ほか5つの銅山（「阿仁六カ山」を阿仁鉱山と総称）が開発された。1701年（元禄14年）に銅山直営化（秋田藩営化）を経て、1708年（宝永5年）の銅・鉛を合わせた産出高は360万斤にのぼった。1716年には当時の佐竹藩直営のもと産銅日本一を記録したという。1773年（安永2年）、秋田藩では平賀源内を招聘して鉱山技術指導を受け、翌年には米代川の支流阿仁川と藤琴川の合流点に加護山製錬所を建設している。1871年に秋田県庁の経営となり、その後工部省鉱山寮の経営となり、1885年には古河阿仁鉱山に払い下げられた。1900年代前半には世界恐慌で動の価格が暴落して一時休山となるが、新たに金山が発見されるなどで採鉱が開始された。しかし、1970年に操業が中止され、1978年に閉山となった。

1879年（明治12年）にはお雇い外国人としてドイツから技師としてメッケルとライヘルを招いた。その官舎として「異人館」が建てられた。現在、異人館は国の重要文化財に指定され、公開されると共に、その隣に鉱山の資料保存と伝承を目的とした「阿仁伝承館」が建てられている。この2館は「のりものまつり」の第2会場となっていた役場のすぐ近くに位置している。

赤煉瓦づくりの「異人館」に合わせてか、「阿仁伝承館」も赤煉瓦に三角屋根が印象的な建物である。ただ、エントランスに「なんこ鍋」（馬肉を煮込んだ郷土料理）の幟を立てていて、レストランか土産物の風情となり資料館としての趣が薄まってしまっている印象だ。

伝承館に入ると、右手にガラス張りになっている事務所があり、受付を兼ねている。左手には「なんこ鍋」のレトルトほか土産物が置かれている。資料室に入ると、ガラスケースにさまざまな資料、写真、採掘された鉱石などが基本的に年代別に置かれていた。正直に申し上げて、展示が雑然として資料が系統立ててまとまっていないため、学芸員が入っていないのでは、という印象を受けたが、それでも現在では見ることができない産業遺構を知ることができた。

資料室の入り口には2008年にここで開催された鉱山フォーラムのポスターが貼ってあった。経済産業省 近代化産業遺産認定記念ということで、保存と活用についてパネルディスカッションなど行われたとのこと。興味を引かれたため、受付の男性にフォーラムのことをまとめた資料などがないか尋ねたが、さっぱりわからないようで、市の方に聞いて欲しいと、とまどったような反応の回答だった。また、かつてあった6箇所の鉱山の配置がいまひとつよくわからなかったため、現在の地図と重ね合わせたものがないのか尋ねたら、廊下に貼ってある、墓地や火葬場が手書きで書かれた古い地図の前に連れて行かれ、地図というところくらいしかない、との回答。たとえば阿仁合駅や役場、幹線道路との位置関係などがわかるとイメージが掴めてよかったのだが、この地図ではなにもわからなかった。なぜこのあたりにこんなにたくさんの火葬場が点在しているのか、という謎だけが残った。

伝承館から異人館へは、地下道でつながっていた。急な階段を下りて細い地下道を通りぬけて異人館に入る。お雇い外国人でドイツ人技師のメッケルとライヘルが過ごした官舎である。2人が帰国した後は政府高官や鉱山関係者の娯楽施設や迎賓館として使われたという。ルネッサンス風ゴシック建築で、四囲に巡らしたベランダはコロンニアル・スタイル、切り妻の屋根、アーチ型の窓、鎧戸、レンガ、と異国情緒漂う建物である。

当時使われた？ビリヤード、デスク、ピアノなどが置かれているが、特にこれといった説明はない。細い階段を上って2階（屋根裏）へ行くと、当時の照明器具や時計などを展示している。とくに見るものもなく、外に出る。外観が美しい建物だけに、中には少々拍子抜けだった。資料性は充分にある施設なのだから、活用方法をもう少し考えてみたらよいのでは、との印象を受けた。

○いま鉱山の跡地はどうなっているか

鉱山の跡地は、世界遺産に指定された島根県の石見銀山はもとより、当ホームページでも過去にたびたびレポートで取り上げてきた「マインパーク」、鉱山記念館など、観光施設になっているところも多いが、阿仁の鉱山は特にそのような施設にはなっていない。では跡地が現在はどうなっているのかぜひ訪ねてみたい、クルマを走らせた。

阿仁合駅の近くには「阿仁銀山」の標識があったが、街中だったため具体的な場所がどこなのかはわからず、そのままGoogleマップを頼りに、まずは阿仁合駅から比較的近いと思われる「阿仁真木沢鉱山」に向けてクルマを走らせた。しかし、特に跡



阿仁伝承館。この中に鉱山の貴重な資料が展示されている



お雇い外国人の官舎だった異人館



阿仁小沢鉱山の跡地。まさに廃墟



廃墟の上部はただ空き地が広がる

地や施設は見つからず、ここは諦めてやはり近場にあると思われる「阿仁小沢鉱山」を目指して進んだ。ここは1637年発見された銅山である。国道105号線を途中で逸れ、山を進む。北秋田市立しょうぶ園を通り過ぎると二股道となり、山を登っていく細い道に入ると、小沢鉱山の跡地があった。コンクリートの塊が残るばかりの、まさに廃墟である。その脇にはさらに細い道があり、クルマを止めて徒歩で登ってみると、少し進んだだけで開けたスペースに出た。草ボウボウで錆び付いたなにかの機械がころがっていて、かなりの年数の間、全く人の手が入っていないことがうかがえた。



錆び付いた機械類が転がっている

その他の鉱山跡地は見る事ができなかった。地図上に〇〇鉱山と書かれているあたりを調べても、ただ山があるばかりで、その奥に入る事手段がわからず、断念した。

○大館能代空港

阿仁鉱山の次に寄ったのは大館能代空港（あきた北空港）である。道路案内では、「道の駅大館能代空港」との表示も見られた。ターミナルビルや駐車等の設備を空港と共用しているようで、そのためか駐車料金は不要であった。現在、朝夕の羽田往復便のみの運航に使われている。

大館能代空港は、98年の開港後、ピーク時には年間約17万人の利用があったが、減少が続き2008年度は約12.5万人/年まで落ち込み、現在は東北地方で利用客が最も少ない空港である。このため、国の地方空港への財政支援議論のなかで、赤字の代表のように報道されてきた（10億円規模に達するという指摘もあった）。（http://www.nhk.or.jp/gendai/kiroku/detail_2895.html）



大館能代空港

これに対して地元では、

？大館能代空港利用キャンペーンとして片道5,000円の運賃補助（能代市、三種町、八峰町、藤里町等）

？大館能代空港着・発便を往復で利用し、翌日以降に大館能代空港の営業所（もしくは送迎先店舗）へ返却される場合に、最初の24時間の利用料金が1,000円となる「1,000円レンタカーキャンペーン」

？空港を利用した修学旅行に、学校と空港間の送迎バス1台片道3万円（往復利用6万円）の助成

などの利用活性化策に取り組んでいる。



大館能代空港の降車場・タクシー乗り場。発着時間ではないので、人っ子一人いない

筆者が空港に入ったのは、着陸も離陸もない昼間の時間帯、当日は土曜日であったが、職員以外の滞留者の姿はほとんど見られず、空港ターミナルは閑散としていた。それでもレストランやショップは開店している。道の駅だから、エアライン以外での、我々のようなドライブ客への利便性に配慮しての営業かもしれないが、経営的にはしんどい状況であろう。

率直に言って、それまで見聞した秋田縦貫鉄道の方が拠点や日常性が高い分、まだ何とか増収に向けてのやりようが残されているし（http://www.akita-nairiku.com/doc/20120602aikawa_harumaturi.pdf）、沿線には当事者が（当事者ゆえに当たり前になってしまい）見逃している集客資源がまだ残っているように思う。



大館能代空港の駐車場

一方、空港は単一拠点商売だから、鉄道のようにオプションを付けにくい。空港へ誘導・リピートさせる理由や市場が飛行機の利用以外に見当たらない以上、現状維持を継続せざるをえないという状況なのである。さらにいえば、空港の事業体である地元（大館能代空港利用促進協議会）は当事者意識を持てるが、東京便を運行する全日空にとっては、空港がどうのこうのよりも、フライトにどれだけの収益が見込まれるかであろうし、他の地方空港でも同様の状況を抱えている以上、大館能代空港だけにテコ入れするわけにはいかないだろう。

地域経済全体の底上げや活性化が進まない限り、あるいは過激な市場経済論理で公共を分解する（民営化する）志向が続く限り、日本の地方空港の将来はかなり厳しいのは事実だろう。しかしそれは、鉄道も含めた公共交通の危機の進行でもある。高齢化・人口減少は刻々と進んでいる。行政も地元経済界も、高速道路・空港・新幹線・地下鉄ぜんぶ欲しい時代はすでに終焉している現実を直視しなければならない。

○北秋田に足を運んでみませんか

自らクルマを運転できない、クルマが保有できない、クルマを運転する自信がない…等の事情により、乗合による公共交通のサービスを希望する生活者は、少数でも確実に増加している。だから、交通インフラは、経済性や収益論だけで将来を決めていくのは早計である。本サイトを見れば容易に想像できると思いますが、筆者は自動車産業との関わりが深く、自動車を知ればこそ、このような認識を強く持つようになった。

さて、天候に恵まれた2012年初夏（当地では春本番）、北秋田地域の取材で、そこに人の生活と文化が継続する限り守らなければならない資源があり、一方で、地域や日本経済の再生（復活）が国土全体に及ばない「失われた時代」を早期に解消する戦略がなければ、資源は自然に還ってしまう現実が迫っていることを痛感した。

秋田内陸線では、2,000円で土日祝日に1日乗り放題となるホリデーフリーきっぷを発売している。また秋田新幹線と連携した「こまち乗り継ぎフリーきっぷ」もある。<http://www.akita-nairiku.com/info/pticket/>

これからも機会を見つけて、内陸線のカラフルなDCに乗って、阿仁の町を訪れようと思う。南国出身で豪雪の経験がなくても、冬期の阿仁合駅前に立ってみようと思う。映画「マタギ」のスクリーンで見えていた自然の世界で呼吸してみたいと思う。

[次ページ](#) 公共交通の命脈握る地域の将来 

| [HOME](#) | [Report](#) | [Book](#) | [About Us](#) | [New](#) |

© Fantastics Inc. All Rights Reserved
このページに掲載の記事・写真の無断転用を禁止します。

 [お問い合わせ](#)

秋田内陸縦貫鉄道 のりものまつり (3 / 3)

更新日2012年6月1日

○公共交通の命脈握る地域の将来

少子高齢化・過疎化の問題について、空間通信では「買い物弱者」を切り口として、姉妹サイト「生活・買い物弱者解消のためのコミュニケーションフォーラム」(<http://space-press.com/index.html>)で実態を取り上げている。公共交通への影響については、岩手県盛岡市のIGRいわて銀河鉄道「地域医療ライン」(冬期を中心にマイカーの利用ができない沿線の高齢者に通院の足を提供)、高知県四万十市のオンデマンド交通「中村まちバス」(オンデマンドシステムにより中心市街地の足を確保)等の事例を紹介しているので、ぜひご参照願いたい。買い物の自由の提供は地方にとって福祉問題を越えて、どのようにコミュニティを維持していくのか社会問題化していることがわかるはずだ。

鉄道趣味や観光だけなら話も尽きない秋田内陸縦貫鉄道だが、上記の事例同様に、沿線地域は社会経済的にたいへん厳しい状況にある。地域と密接に結びついた公共交通として、その将来は予断を許さないのが現実である。

○人口減少と過疎化の続く北秋田地域

レポートで取り上げた、阿仁鉱山のあった北秋田市(平成17年に鷹巣町・合川町・森吉町・阿仁町が合併して誕生)は、面積1,152.5平方メートルで、これは秋田県の1割を占める広大な規模である。しかしほとんどが山林で、可住地は同市面積の16%程度の盆地内の平地に限られている。つまり人が住める場所が限られているのである。

しかも冬季は低温で山間部は積雪量が多く、森吉地域、阿仁地域は特別豪雪地帯、つまり「積雪が特にはなはだしいため、産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域」に指定されているほどだ。

高度成長の終焉後、旧阿仁町の基幹産業だった阿仁鉱山が閉山、さらにもうひとつの基幹産業の農林業の低迷に伴う農林業離れ、企業進出の停滞等から若者の人口流出が進行。人口は、昭和35年から平成17年の40年間で66,150人から40,049人と6割程度にまで減少、過疎化の進行と人口減少には歯止めがかからず、北秋田市総合計画において掲げている平成22年人口目標を大幅に下回っている状況だという。さらに高齢化も著しく、65歳以上人口比は平成17年国勢調査で32.9%、平成47年には47.2%にまで達すると推計されている(北秋田市策定「北秋田市過疎地域自立促進計画 平成22年度～平成27年度」)。

○鉄道以外も厳しさ増す公共交通経営

北秋田市は、秋田内陸縦貫鉄道について、開業以来、地域住民の通勤・通学・通院等の生活の足として重要な役割を果たしていると評価。広大な市域を北端のJR鷹ノ巣駅、南端のJR角館駅で結んでいることから、広域観光の振興にも期待する。しかし、地方鉄道の宿命とも言えるマイカーの普及と沿線人口の減少の落ち込みから、乗車率は年々低下し、不採算額が市財政への大きな負担となっている現実も指摘している。

鉄道に限らず、バスも同様の状況で、市内の各集落と市中心部とを結ぶ路線バスも赤字運行が続いている。採算がとれない→減便される→利便性が失われる→さらに利用が減少する負のスパイラル脱皮のための、運行形態の見直し等を求めている。

さらに、大館能代空港は、開港時には東京、大阪、札幌の3路線が運行され、県外大都市と県北部を結ぶ高速交通体系の要と期待されたが、搭乗率の低下から札幌便に続き大阪便が廃止され、東京便についても低搭乗率が続いているという。

○将来設計が可能な地域と暮らし

このように、公共の足を整備して、しかも利用補助のような支援に取り組んでも、需要＝利用活性が起きにくい（効果が表れない）のは、生活者の利便機能の評価や暮らし方等の違いはもちろんだが、この地域でどのような生き様が可能になるのかという、生存の根源についての分析が問われているのではないだろうか。行政が注力する生活インフラの完全整備が実現しても、当該地で暮らす生活者のビジョンや世代の継続、具体的な家計経済の展望が明確化されなければ、過疎化からの脱却（ある程度の歯止め）は容易ではない。

これは北秋田地域に限ったことではなく、日本の地方、過疎地域すべての問題なのである。また、買い物弱者対策で明らかになっているのだが、東京都新宿区の戸山団地のように、大都市でもスポット的に孤立や衰退・過疎化、限界集落化が進行するコミュニティが出現しているのだ（<http://sankei.jp.msn.com/life/news/120603/trd12060308410002-n1.htm>）。

万事、経済性だけで解決できるわけではない。数字だけで判断する「公」の一方的な切り売り（自由市場原理導入）は避けるべきである。

○新規利用で3千万円の増収を目指す

秋田内陸縦貫鉄道株式会社は、行政から「秋田内陸線運営費補助事業」として補助金を受けながらも、自ら「平成24年度経営目標達成のために新規乗客による収入増、3千万円を目指す」と発表している。平成22年度実績から算出すると、毎日707人・年間258千人の乗車で達成できるという。実績は[同社のサイト](http://www.akita-nairiku.com/info/content/index.php?id=26)（<http://www.akita-nairiku.com/info/content/index.php?id=26>）に公表されている。

ただし、目標達成が容易ではないことは、ゴールデンウィークの5月の実績を見れば一目瞭然である。行政は、観光利用を含めた利用促進と唱えるが、それがいちばん難しい。オンシーズンの行楽日以外の週末は、「のりものまつり」のようなイベント開催によって、何とかすることができそうだが、イベントには一定のコストがかかるし、人手も必要で、毎週のように開催するわけにはいかないだろう。それでも、平日は現状維持、やはり週末利用促進に賭けるのか？

鉄道に限らず、集客業種のほとんどは週末と行楽日の売上で平日を賄っているのが実態であろう。大都市では平日に休日の就労者に対して誘導することも考えられるが、地方では可能なのだろうか。

流通小売業出身の酒井一郎社長は、集客と販売のベテランであり、プロフェッショナルである。その豊富な経験と見識から、また同社同沿線の新たなリソース分析から、利用活性化策について、思い切った判断を示されるかもしれない。“次の一手”に注目していきたいと思う。

なお、トップマネジメントだけで経営戦略は機能しない。全体最適が必要になる。その点、「のりものまつり」の雰囲気や、そこで出会った同社のみなさん、観光協会のような関係者のみなさんのお話やご様子、さらにはWebサイトでのコミュニケーションを見る限り、主体者全員が同じ方向へ向けて、認識を統一・共有できる基盤があると思う。実現に期待したい。（了）

[この記事のトップへ](#) 

| [HOME](#) | [Report](#) | [Book](#) | [About Us](#) | [New](#) |

© Fantastics Inc. All Rights Reserved
このページに掲載の記事・写真の無断転用を禁止します。

 [お問い合わせ](#)