

幻の広浜鉄道・今福線のこれから

盆子原 照晶

1. はじめに

平成 26 年 2 月に、今福線研究分科会が作成した今福線マップを久保田市長（浜田市）に報告したことをきっかけに、平成 27 年に今福線をテーマとしたシンポジウムを開催することになった。シンポジウム開催に向けた活動報告と、その中から見えた課題を整理し、今福線の今後の在り方について考察する。

2. シンポジウム開催に向けた活動

（1）実行委員会

シンポジウムの開催に向けて、“地元沿線”の自治会の協力は不可欠であるとして、平成 26 年から浜田市、浜田商工会議所、地元沿線自治会、島根県技術士会によってシンポジウム実行委員会が組織された。実行委員会では、シンポジウム開催に向け、シンポジウムの内容の検討はもちろん、各団体の役割分担、鉄道遺構の観光資源化に向けた現状把握と課題への対応策といった事項について議論を重ねた。併せて、シンポジウム開催に向けた動きを広く周知することを目的として、平成 27 年 1 月にブログと facebook ページを立ち上げ、定期的な情報発信を行うことになった。

平成 26 年 3 月に技術士会から浜田市へ提案した「鉄道遺構の見学スポット 5 カ所」をもとにシンポジウム当日のエクスカージョンを検討した際、5 カ所に含まれない自治会からは、自治会としてシンポジウムにどう関わればよいのか、疑問の声も上がった。今後、鉄道遺構を観光資源として活用していくにあたって、観光客の裾野を広げるためにも、鉄道遺構以外のものに目を向ける必要が出てきた。



（2）地域のお宝自慢大会

そこで平成 27 年 2 月、沿線の各自治会にある、鉄道以外の地域資源（お宝）を持ち寄り、実行委員会で共有することを目的としたワークショップを開催した。何より、各自治会のモチベーションアップにつなげたいという思いも込めた。事前にどのようなお宝があるかを考えて来ていた

だき、披露していただいた（表 1 参照）。とある地域では当たり前だと思われているモノは、別の地域では知られていないことが多く、それを他人から評価されることで「価値あるモノ」だと気づくことができ、どの地域にも観光客に喜んでもらえる可能性がある。客観的に見ても面白そうなお宝情報が共有された。



表 1 地域のお宝

<p>【食】 地元大豆を使っている豆腐工場 自家消費している豆腐、こんにゃく キャベツ農家がある アスパラガスを育てている 新鮮な魚 赤梨 手作りクッキーの店がある</p>	<p>【自然】 宇津井に幹回り 11m の巨木（しいの木）がある 景観の良い「不動の滝」がある 雲月山 堂床山（360度パノラマ。バイク神社ができた） 波佐の大井谷 棚田</p>
<p>【芸能】 佐野神楽社中 石見神楽</p>	<p>【土木】 佐野丹後坂（石畳、芸州街道） 河野五郎右衛門 大溝（江戸時代）</p>
<p>【伝統産業】 雪舟焼</p>	<p>【祭事】 浜っ子春まつり さざんか祭り</p>
<p>【レクリエーション】 美又温泉 金城カントリークラブ ウェスタンライディングパーク</p>	<p>【史跡】 丸原薬師 浜田城 城跡の整備</p>

（3）新聞連載

山陰中央新報社から、今福線に関する連載記事を書いてほしいとの連絡があり、実行委員会にて承認をいただき、平成 27 年 1 月、連載がスタートした。実行委員会において、「沿線自治会の紹介記事を掲載したい、については各自治会で執筆をお願いしたい」と要請した。これには狙いが

あり、一つは記事の執筆を通して改めて地域に目を向けてもらうこと、もう一つは「～～町の～～さんが新聞に記事を書いた」といった地域内でのクチコミによるシンポジウムへの関心を引き出すことだった。いくつかの自治会からは「執筆は難しい」との回答があったため、それらの地域については、私が取材と執筆を代行することで、新聞掲載への承認を得た。

代行取材の対象となったのは、下府・上府、宇野、宇津井。実行委員会に代表で参加されている各自治会長にお願いし、旧線建設当時を知る方を紹介していただき、ヒアリングを実施した。当時を知る人だからこそ持っている情報があり、自慢大会には出なかった、非常に興味深い情報をいくつも得ることができた。何より嬉しかったのは、とある自治会長が「あんなに上手な記事にしてくれて嬉しい」と言ってくれたことだった。間違いなく、シンポジウムに向けて意識が変わり始めていると感じた。



（４）シンポジウム開催

シンポジウム開催が 8 月に決まり、7 月にエクスカージョンの予行演習を行うことになった。沿線自治会はもちろん、事務局側も経験したことのない規模の参加者を安全にアテンドするために必要との判断だった。鉄道遺構の見どころとなるポイントとその周辺の危険個所の確認のほか、休憩箇所での参加者の靴の整理やトイレ時間の設定など、細部にわたって問題点を洗い出し、共有した。この作業の中で、沿線自治会からも活発に意見が出された。シンポジウム前日、沿線自治会から「参加者に気持ちよく来場してもらうために、会場となる島根県立大学のキャンパス内の草刈をすべきだ」との提案があり、急遽実施した。これらのことから、シンポジウムに向けて着実にモチベーションが高まっていることを感じた。



表2 シンポジウム概要

<p><1日目>8月8日(土) シンポジウム</p> <p>■定員：200名</p> <p>■会場：島根県立大学 浜田キャンパス コンベンションホール</p> <p>13:30 開会</p> <p>13:45～14:25 基調講演 「未完に終わった鉄道計画 今福線・広浜鉄道の歩みとその意義」 ●講演者／鉄道ライター 森口誠之氏</p> <p>14:30～15:10 基調講演 「地域資源を活かした新しい産業観光スタイル」 ●講演者／産業観光コーディネーター 赤澤雅弘氏</p> <p>15:25～17:00 パネルディスカッション 「鉄道ファン＋観光＋土木技術＋地域、4つの視点から考える」 ●コーディネーター 島根県立大学 准教授 西藤真一氏 ●話題提供者 兼 パネラー 鉄道遺産／鉄道ライター 森口誠之氏 観光／産業観光コーディネーター 赤澤雅弘氏 土木技術／島根県技術士会 和田浩氏 地元自治会／石本恒夫氏 郷土史／下村明雄氏</p> <p>18:00～20:00 懇親会 会場／浜田ニューキャッスルホテル 石見神楽の上演(演目：恵比寿、大蛇) ●会費：5,000円 ●定員：100名(先着順)</p>
<p><2日目>8月9日(日) エクスカーション</p> <p>■定員：75名(先着順)</p> <p>■会費：1,000円(昼食代、JR乗車賃)</p>

シンポジウム1日目(8月8日)、鉄道ライターの森口誠之様と、産業観光コーディネーターの赤澤様に基調講演をお願いした。個人的には、「何もない」と言われていた岡山県玉島エリアを中心に「人と仕事」にスポットを当てて超人気



の観光ツアーを作り上げた赤澤様のお話から、シンポジウム参加者が多くのヒントを得てもらうことを期待した。

2日目はエクスカージョンを実施した。大きな事故もなく無事終了できた。ささやかだが、とても感動したことがあった。宇津井分館での休憩時間に、靴を脱ぎやすいように、自治会の方が入口外にすのこを並べていたことだ。また、佐野小学校での昼食休憩では、佐野社中の方々がヤマタノオロチを準備し、来場者を楽しませていた。地域の方々のおもてなしは、参加者に感動を与えた。



3. 見えてきた課題

シンポジウムは無事終了したが、シンポジウムは今福線活用のゴールではなくスタートである。シンポジウム開催に向けた様々な取り組みの中で、今福線の「観光資源化」における課題も見つかった。

(1) 安全確保と責任の所在

今回、エクスカージョンを実施して、鉄道遺構のビューポイントまでのアクセス経路の安全対策も必要であることが分かった。新聞掲載やブログなどで広く情報発信しているために、観光目的で鉄道遺構を見学する人が増えており、未舗装の山道や高台からの落下はもちろん、公道から鉄道遺構を見渡せる場合も走行車両への注意が必要である。旅行会社や市などが主催するツアー以外に、個人などで見学にくる観光客もあり、そういった人が万が一見学中に事故を起こした場合、誰が責任を取るのか、明確な規定は整備されていない。

(2) 観光商品としての低収益性

今福線の鉄道遺構をただ見て回るだけでは、経済効果は出ない。エクスカージョンでは参加者一人当たり1000円の参加費を徴収したが、その内訳は鉄道運賃(浜田⇒下府)、昼食代、イベント保険に充てられており、エクスカージョンだけをみれば、経済効果は非常に小さいことが分かる。観光客が買い物や食事、宿泊などをして地域にお金が落ちる仕組みがで

きて初めて、観光資源化するメリットが発生する。

（３）地元負担

これまでは、佐野自治会の石本様が今福線のガイド役を担ってこられたが、エクスカージョンではバス４台に分乗し、車内説明のほか、現地説明ができるガイドの養成が急務だった。また、鉄道遺構の見どころとなる場所においては、定期的な草刈などの環境整備が必要で、費用負担も含めて、どこまでを自治会にお願いすべきか今後検討すべき事項である。もう一つ重要なのは、「誰が今福線を観光資源として活用していくか」という主体の問題である。自治会は観光のプロではない。（２）に関連してビジネスとして展開するのであれば、おもてなしの心だけでなく、観光に関する知識やスキルが必要になる。果たして、沿線自治会が今福線を観光資源として活用していくことは妥当だろうか。

（４）鉄道遺構の管理と保存

今福線の鉄道遺構は広範囲に多数分散して現存し、エクスカージョン実施前に安全面やアクセスの容易さを検討したように、すべての鉄道遺構が見学の対象となっているわけではない。現在の今福線観光の経済効果が低いことを考えると、何をもってして鉄道遺構を保存すべきなのか（保存するに値する価値があるのか）、検討が必要である。

４．今後の今福線のあり方について

今後、安全対策や鉄道遺構の保存など費用が発生するものに対し、官民のどちらかが費用負担をするにせよ、その財源確保のためには、観光としてのビジネスモデルの確立は必須である。地域のお宝自慢大会で出てきた資源を含め、消費につながる仕掛けを組み合わせる必要がある。倉敷・玉島エリアでの産業観光の取組は参考になるはずだ。また、誰が観光資源として活用していくのかという主体の問題については、全国のいくつかの地域で展開されている廃線や未成線を活用している先進地への視察とヒアリングからヒントが得られると考えられる。

シンポジウム実行委員会の活動をとおして、様々な課題が浮き彫りになった。今後は、実行委員会の組織の見直しが必要と考える。これらの課題を解決していき観光資源として活用していくためには、その課題解決に対処可能な団体等を巻き込み、適材適所の中で成果を最大化することが求められる。（了）