

南阿蘇における多様な主体の連携による持続可能なまちづくりの施策

清水 奨伍¹・田中 尚人²・小田 拓実¹・園田 一樹¹・竹長 健斗¹・
井形 康太郎³・吉永 敦音³・村上 純一⁴・本川 宰⁴・後藤 大介⁵・高嶋 千恵⁶

¹熊本大学 大学院自然科学研究科社会環境工学専攻

²熊本大学熊本創生推進機構 政策創造研究教育センター准教授

³熊本大学 工学部社会環境工学科

⁴高森町役場 政策推進課

⁵南阿蘇村役場 企画観光課

⁶ひみつ基地ゴン

熊本地震で被災した第3セクター鉄道の南阿蘇鉄道の全線復旧には、約65億円から70億円の復旧費用と5年程度の設計・工事期間を要すると言われている。多くの支援活動があり、それぞれが南阿蘇鉄道の復旧・復興に向け取り組んでいるが、連携して、継続的に活動を行っていくことが難しい。また、風化による観光客や支援者の減少が問題視される。提案に至る過程として、東日本大震災から全線復旧を果たした岩手県三陸鉄道へ調査に行き、南阿蘇鉄道復興への考察を行なった。三陸鉄道には、「三陸鉄道を勝手に応援する会」という地域組織が復興に大きく関わった。多様なメンバーが情報共有や継続的な復興活動に大きな役割を果たした。そこで、多様な主体が一体となる機運づくり、鉄道施設の活用、南阿蘇鉄道が地域の足として日常を確保する重要性を提案する。また、南鉄応援団として活動を行っている。

1. 政策提案の背景

平成28年4月14日、16日に発生した熊本地震で、高森町・南阿蘇村（以下、南阿蘇地域）は、交通アクセスに大きな影響を受けた。その中でも第3セクター鉄道の南阿蘇鉄道は、近年の人口減少やモータリゼーションにより、利用者が減少しており、復旧スキームや復旧費用等様々な問題を抱えている。

第3セクター鉄道は、利用者の少ない路線を存続させようと県や自治体が出資し転換された鉄道が多く、経営の厳しい路線は災害を期に廃線が検討される恐れがある。

熊本地震から1年となる平成29年4月に国土交通省による南阿蘇鉄道の鉄道施設災害復旧調査結果¹⁾が発表された。それによると、南阿蘇鉄道の全線復旧には、合計で約65億円から70億円の費用と、5年程度の設計・工事期間を要する。

2. 南阿蘇鉄道の復旧への地域の取り組み

(1) 復旧方針の意思決定

ヒアリング調査の結果，熊本地震発生後，南阿蘇鉄道の草村大成社長（高森町長）は，長野副社長（南阿蘇村長，当時）と協議し，取締役会において次の3点を決定したことが分かった。

a) 臨時通学バスの運行（南阿蘇村，高森町議会の承認，予算化）

高森町と南阿蘇村は，まず高校生の通学手段を確保するべきであるとして，熊本県や教育委員会と協議し，学校再開日から臨時通学バスの運行を開始した。現在は，九州産交による運行が行われている。

b) 南阿蘇鉄道は，熊本地震から全線復旧する。

平成28年5月11日の取締役会で，南阿蘇鉄道の全線復旧と比較的被害の少なかった高森一中松間の早期復旧を決定した。

c) 地域住民の南阿蘇鉄道復活への機運醸成

南阿蘇地域の南阿蘇鉄道の復旧・復興への盛り上がりを止めないために，定期的なイベントの開催，ワンピース列車，小学館ラッピング列車の運行，SNSでの情報発信などを行っている。イベントは一過性のものだが全線復旧を目標に，盛り上がりを止めないために定期的に開催している。

南阿蘇鉄道代表取締役草村大成氏（高森町長）は，「南阿蘇鉄道は，地域交通を支える唯一の公共交通機関・観光ツールであるとともに南阿蘇地域の人と人，文化，心をつなぐ重要なツールである。」と述べ，全線復旧に向けて国や県への要望活動を行っている。

(2) 地域の復旧・復興活動

地域の南阿蘇鉄道復旧・復興への取り組みは，南阿蘇鉄道復旧支援対策チーム実行委員会（以下，実行委員会）を中心に行われている。南阿蘇鉄道の各種イベントは，実行委員会を中心に企画・運営されており，地域住民によるマルシェの出店等も行われている。

平成28年7月31日に高森一中松間での部分運行再開に合わせて「南阿蘇鉄道復活祭」が行われ，約4000人が訪れた。その際沿線住民の声として，「時計のように当たり前になっていた踏切の音を久しぶりに聞くことができ嬉しい」，「全線復旧してもらわないと，息子を熊本市内の高校に通わせることができない」といった南阿蘇鉄道が生活の一部になっていたことや，重要性を再認識したという意見があった。

3. 提案によって解決したい課題

現在，南阿蘇鉄道や沿線自治体主催の「南阿蘇鉄道復活祭」などの復興イベントや麒麟午後の紅茶のCMで南阿蘇鉄道が起用されるなど，地域内だけでなく，全国的な支援活動が行われている。また，南阿蘇鉄道の駅内や沿線の店舗の人などで構成される「南阿蘇鉄道復旧支援部会」という組織があり，それぞれでイベントや復興企画が行われている。南阿蘇鉄道，自治体，地域住民それぞれが南阿蘇鉄道の復旧に向けて取り組んでいるが，連携して継続的に活動を行っていくことが難しい。また，今後風化による観光客や支援者の減少が問題視される。

本提案によって解決したい課題は，それらの主体が連携することが難しい環境と，長期的な復旧期間における風化についてである。

4. 三陸鉄道の復旧・復興プロセス

南阿蘇鉄道の復旧・復興への知見を得るために，平成23年の東日本大震災で被災した三陸鉄道²⁾の復旧・復興について調査を行った。三陸鉄道は，岩手県の第3セクター鉄道で，復旧・復興へ特徴的な取り組みが多く見られた。

(1) 三陸鉄道の全線復旧までの概要

三陸鉄道は，5日後から部分運行を再開して，被害の少ない区間を優先的に再開させることに尽力した。国による災害復旧費の特別措置もあり，3年後には全線復旧を果たした。早期かつ積極的な復旧活動から，全国的な支援につながった。

(2) 多様な主体による復興活動

三陸鉄道の復興は，多くの復興イベントで全国の注目を集めた。イベントについては，イベント会社やコンサルタント等の関わりはなく，岩手県や自治体，企業の支援，三陸鉄道を勝手に応援する会の協力の下行われた。大手企業の支援やあまちゃん放送などは，すべて向こうからの要請で，多くの支援があったため，決まったイベントはすぐに実行することができた。

震災前の平成19年から，岩手県の沿岸部とそこを走る三陸鉄道を応援する目的で「三陸鉄道を勝手に応援する会³⁾」が存在した。震災時，会には，岩手県庁幹部や地元企業，マスコミ等がいて，情報共有，支援のネットワークとして機能した。三陸鉄道を勝手に応援する会のような地域の支援団体が，災害前から存在したことにより，情報共有，支援活動や復旧活動など多様な主体の関わりが円滑に行われた。震災前は，20名程だったが，現在200名以上になっている。その中でも現在もつながりがあり，支援のネットワークとして関わりのある者もいる。

さらに，震災後の平成23年10月から平成29年3月まで，三陸鉄道の南リアス線盛駅で，NPO法人夢ネット大船渡が岩手県から委託を受け，切符販売等の駅の業務を行った。業務に加えて駅内を「ふれあい待合室」として，地域の方々や観光客が集

える場所として活用された。駅内では、テレビ、新聞が置かれており、コーヒー等が販売され、列車に乗らない人でも気軽に地域の人が集える場づくりが行われた。

5. 提案内容

三陸鉄道の事例から得た知見をもとにした提案内容を以下の3つに示す。

(1) 多様な主体が一体となる機運づくり

第3セクター鉄道が災害から復旧するためには、鉄道会社や自治体が鉄道の復旧活動に取り組むのは当然であるが、地域の人々が鉄道の必要性について考えることも重要である。鉄道の復旧あるいは廃線は、今後の地域づくりに大きく関わってくる問題である。地域の人々が必要としない鉄道は、国や世論も支援しようとはならない。そのため、多様な主体が一体となって南阿蘇鉄道の復旧を目指す機運が必要となるといえる。

(2) 鉄道施設の活用

鉄道とバスの大きな違いとして、駅空間が存在し人々が集える場所があるということ、線路が地図に表示され、地域がつながっていることが目に見えて認識できるということがあると考える。南阿蘇鉄道は、駅内にカフェや本屋があり、人々が集える空間がある。観光客だけでなく、地域が日常的に活用できる場所にすることが重要である。収益や盛り上がるためには、ラッピング列車やイベント列車などの鉄道を利用したイベントを行うことも重要であるが、高校生や高齢者等の日常的に鉄道を利用する人々への取り組みも必要であるといえる。

(3) 地域の足として日常を確保する

観光客誘致のためには、観光列車やイベント列車が必要である。しかしそれ以前に、近年地域全体の利用者は減少しているが、高校生の通学、高齢者の足として、日常を確保している公共交通機関であることが重要である。地域のための公共交通であるということを地域住民自身が認識することが重要であると考えられる。地域の公共交通としての機能は、日本の第3セクター鉄道全体の問題として考えるべきである。

この3つを行っていくには、持続可能なゆるやかな関係づくりが必要になると考える。

6. 南鉄応援団の活動

これまで述べた内容を、南鉄応援団の活動として実施している。

平成29年2月20日に高森町にて研究報告会を行なった。参加者には、南阿蘇鉄道、自治体、南阿蘇鉄道復旧支援部会、肥薩おれんじ鉄道、地元新聞社、熊本大学、地域

住民など多様な主体が集まるきっかけとなり、それらをゆるやかにつなぐ「南鉄応援団」を結成した。

「駅つなぎ、人つなぎ」の活動として、南阿蘇鉄道の全線復旧、南阿蘇地域の復興を支援する市民活動として、南阿蘇鉄道の駅と駅、駅と地域の方々を結びつけ、特に現在鉄道が運休している、中松駅以西の鉄道駅のにぎわいづくりを行うことを目的としている。南阿蘇鉄道、南阿蘇村、高森町、地域の方々との緩やかな連携を基に以下の活動を行う。1. 駅や線路の清掃を行う。2. 駅空間や駅同士を繋ぐイベントを行う。3. それらを通じて、復興まちづくりの人財育成や情報発信を行う。

実際の活動例としては、H29年4月15日に南阿蘇白川水源駅で南阿蘇ガイドクラブの方と一緒に、白川水源まで歩き、駅と観光地の回遊性を高めることと、駅内でも企画をして駅の利活用を目的として行なった。9月3日、4日には、不通区間である南阿蘇水の生まれる里白水高原駅にて、熊本市内の団体「おたがいさま食堂くまもと」と共催し、駅キャンプとルナ天文台の方によるホームでの星空観賞会を行なった。また、参加者全員で駅舎や線路の掃除を行なった。

南阿蘇鉄道を知ってもらったり、子どもたちにも思い出に残ってまた来てもらえるような企画を考えて実施、情報発信している。

7. まとめ

南阿蘇鉄道の復旧・復興が南阿蘇地域の復興に大きく関わるといえる。南阿蘇地域だけでなく、熊本県全体で考えていく必要がある。長期的な復旧期間を要するために、持続可能な復興活動が必要となる。

南鉄応援団の活動は、現在もたくさんの方が応援してくれており、少しずつゆるやかな繋がりづくりを実践している。

謝辞： 本提案は、阿蘇ジオパークの研究助成を頂き研究を行い、南阿蘇鉄道復旧支援対策実行委員会の助成により、南鉄応援団の活動を行っております。また南阿蘇鉄道株式会社、高森町役場、南阿蘇村役場、南阿蘇鉄道復旧支援部会の皆様、日頃より、貴重な情報のご提供、活動協力ありがとうございます。三陸鉄道の方々にも貴重な情報のご提供に感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 国土交通省鉄道局南阿蘇鉄道の鉄道施設災害復旧 調査報告概要
<http://www.mlit.go.jp/common/001181697.pdf>
- 2) 三陸鉄道<http://www.sanrikutetsudou.com>
- 3) 三陸鉄道を勝手に応援する会 <http://santetuouen.com>