

フ ロ グ ラ ム

第48回 九州運輸コロキアム

日 時 平成 25 年 9 月 4 日 (水) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ホテルセントラーザ博多 3 階 花筐の間

講 師 いすみ鉄道株式会社
代表取締役社長 鳥塚 亮 氏

テ ー マ 発想の転換が公共交通再生の道
~ いすみ鉄道の再生を通じて ~

主 催 公益財団法人 九州運輸振興センター

後 援 九州運輸局 JR九州

スケジュール

◎開 会

13 : 30

主催者挨拶 (公財)九州運輸振興センター
会 長 田 中 浩 二

13 : 35

来賓挨拶 九州運輸局
局 長 佐 藤 尚 之 様

◎基調報告

13 : 40

発想の転換が公共交通再生の道
~ いすみ鉄道の再生を通じて ~
いすみ鉄道株式会社
代表取締役社長 鳥塚 亮 氏

◎自由討論

15 : 10

自由討論

◎閉 会

15 : 30

閉 会

鳥塚 亮 (とりづか あきら) 氏プロフィール

1960 年生 東京都出身 明治大学商学部 卒業
ブリティッシュ・エアウェイズ入社
同社旅客運航部長を経て
2009 年いすみ鉄道公募社長 現在に至る



発想の転換が公共交通再生の道 ～いすみ鉄道の再生を通じて～

いすみ鉄道株式会社 代表取締役社長

鳥塚 亮

日時 平成 25 年 9 月 4 日 (水)
場所 ホテルセントラザ博多

主催 公益財団法人九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 九州運輸局
JR九州

皆様こんにちは。いすみ鉄道の鳥塚でございます。今日は緊張してます。九州のVIP要人の皆さんが勢揃いしている中で、どうして私がついて思うのですが、一生懸命努めますのでよろしくお願い致します。

普通講演ではパワーポイントをお使いになる方が多いと思いますが、私はパワーポイントは使いません。なぜならお見せできる数字がほとんどないからです。

最初に申し上げておきますが、いすみ鉄道は約1億円の売り上げに対して2億円のコストがかかるという状態で経営してきました。私は2009年に公募で社長に就任したのですが、その頃運賃収入が7千万円台後半、朝から晩まで365日列車を走らせて7千万円しか収入がないのですから、これはやめた方がいいというのも分かる数字です。今、お陰さまで毎年数10%ずつ普通旅客の方が伸びてきています。また、通勤定期は落ちていますが、幸いなことに通学定期は伸びてきています。このように旅客運賃収入がなんとか9千万円台後半くらいまでになりました。同時に私が特に力を入れたのが物販です。就任した4年前の売店、

イベント等でのグッズ販売売上は、年商百何十万円ほどでした。それが今や約年商1億円、この赤字路線でどこに伸びしろをみいだすかということだと思えます。しかし、まだまだアップアップ状態でやっと思息を継いでいるという状況です。

第三セクターですから上下分離の考え方を基にして、下の部分、路線の維持修繕にかかる費用だけは沿線の千葉県が出そう、それ以外の部分、鉄道車両のオペレーションに関わる部分、人件費も含め、これは私の責任ということになっていきます。ただ、それも10年間という期限付きで、私が就任してからもう5年が経ちます。残りの5年で完全に独立立ちをするようにという暗黙の了解のもとで、道半ばというところでしょうか。

千葉県の県花が菜の花で、いすみ鉄道は、その菜の花の中を走る鉄道です。菜の花は沿線の人たちが種を蒔いたもので、それほど人工的に綺麗に花が植えられているのではなく、そのまま、ありのまま咲いているという感じです。

いすみ鉄道は房総半島の外房の太原から本社のある大多喜を通って、養老溪谷の近くまで行っています。



菜の花の中を走るいすみ鉄道

市原市からは小湊鉄道が伸びてきて、連絡輸送はしていますが、直通乗り入れはやっていません。

いすみ鉄道というのは国鉄木原線、木原線というのはもともと木更津と大原を結ぶ路線だったということです。房総半島の山の中を通りますが、今、羽田空港から東京湾アクアラインが伸びて、圏央道に繋がっています。実は羽田空港から大多喜まで50分です。当社がある大多喜町というのは、千葉県でも数少ない過疎地、国から過疎地に指定されている地域です。私は、羽田空港から50分で行ける過疎地、これは売り物になると思ったんです。大多喜には徳

川四天王の一人、本多忠勝が作ったお城があり、城下町がある。いすみは漢字で夷隅、その夷隅郡は穀倉地帯で、献上米になるようなお米がとれます。そして比較的温暖で、海水浴場として栄えました。あまり知られていませんが、現在伊勢海老の漁獲高が日本一です。千葉県というのは東京に食材を供給するだけで40年間生きてきた地域です。しかしそれら良い素材を使って自ら発信する、アピールするという発想がなく、獲れたものをただ送っているだけなんです。大原が伊勢海老日本一だと言っても、多分誰も知らないでしょう。でも、そういう高級シーフードがあつて神社仏閣やお城があつて、終点には温泉もある。そしてそこに行くまでには風光明媚な渓谷もあるといういすみ鉄道を、どうして廃止にするのか、というのが私が率直に感じたことです。



ブリテッシュエアウェイズ時代

私はブリテッシュエアウェイズという航空会社でオペレーションマネージャー、旅客運航を司る責任者の仕事をしていました。しかし長く海外資本の会社に勤めていると、色々疑問が生じてきます。ロンドンが本社ですので、考え方が全く違う、そういう会社に20年もいると自分が日本人としてどうなんだろうとか、日本がこんなに景気が悪いのに、日本で稼いだお金を全部地球の反対側に持っていく、私の仕事はどうなのか、そういう気持ちでした。「いすみ鉄道が社長を募集してるわよ」と教えてくれました。それで本当に軽い気持ちでビール飲みながら履歴書を書いたら、お前、来い、ということになったわけです。友達を整備士にとつてもらった写真を履歴書に貼りつけた、その位軽い気持ちで募集に応じたということです。

少し気恥ずかしいのですが、「エコノミスト」という経済雑誌の2013年6月号でローカル線を取り上げていただき、いすみ鉄道も掲載されました。確かに今ではいすみ鉄道も立派な観光資源になりましたが、経済とは全く関係ないのではありません。実際ローカル線というのは、お金を生み出しているものではなく、お金を捨てていることの方が大きいのではないのでしょうか。他にも「財界」という雑誌ですが同年1月29日号でやはりいすみ鉄道を取り上げてくれています。経済、財界などと面はゆいばかりですが、こういう流れに乗ってみるのも一つの方法じゃないかと思っています。

人に1人いなかった。300人の中で15〜6人だったと思います。屋代線を使わなかったことを私は別に否定するわけじゃありません。ただ、ここに何て書いてあるんですかと。乗って残そうと言っているのに、表の駐車場はいっぱい交通整理が出ています。鉄道を残したいという気持ちはわかります。だけど、やり方が違うんじゃないでしょうか。

ちなみに、運輸関係者の前でお話しするのも何なんですけど、乗って残そう運動で残った鉄道ってほとんどないんです。行政が赤字を丸抱えするから走っていいよ、というところ以外にはないんです。ローカル線が廃止になるとするのは人間でいったら病気にかかって余命幾ばくもないという状況です。病院に行つて、君の病気は乗って残そう運動で治りますとと言われても過去45年間、治った人がいないわけです。もしもこれを医療行為だとすれば、医療ミスだと思いません。だから、私はこの方法は辞めましょうと言ってるだけです。今さっき、発想の転換と師岡さんにおっしゃっていただきましたが、発想の転換というよりも、違った答えが我々には必要なんです。ローカル線を廃止にする、そういう答えでは

なく、ローカル線を生き延びさせようという答えが必要なことから、今までのやり方は変えましょう。ただそれだけなんです。でもなかなかそれができないので、私のような門外漢が呼ばれることになったのだと思います。

航空会社出身の奴が何言ってるんだと最初は思われましたが、とにかく私は分かりやすく、シンプルに、そして今までやってきたことはやらないうということを決めたわけです。

私が就任した時も、地元の人達は休みのたびに草刈ったり、花を植えたり、便所掃除したり、色々なことやっていました。普通、鉄道会社の沿線の住民というのは、鉄道会社に色々な要望や、国に陳情をすることが多いのですが、ここの沿線の人は一切要望しません。なぜならば、鉄道会社が廃止にするという路線をですね、自分達で何とかしようという気概に満ちた人達だからです。いすみ鉄道の住民を私はそういう気持ちで見えています。

ある時駅舎の大部屋に座っていたら、地元の人が入って来たんです。社長、どこその駅、古くなったからって言うんです、で直せって言うんだらうなと思つたら、直しといた

からって言うんです。またある時は、汚くなってたから色を塗り替えたいからって言うんです。そういうふうに自分達のことは自分達でやるという地域。そういう地域の人達に向かつて、私は乗らなくていいですよ、と言ったんです。乗って残そう運動はやめましょうと。



私は千葉県の成田空港の近くの佐

倉市というところから通っています。片道最低でも1時間半かかります。往復3時間〜4時間、もちろん車です。地域の集会に出て色々な人とお話をする度に、社長大変だねえ遠くから通つて、何回乗り換えてんの、って言われたんですよ。乗り

換えてるって、まさか、この人達私達が鉄道で通つてるって思つてるんじゃないだろうなあって思つて、乗り換えなんかないよ車なんだからって言つたら、地元の人達は怒つた。ふざけんな、お前立て直しに来たんだらう、俺たちが当番決めて電車に乗つてやってんのにお前が車で通うとは何事だ、って言うんです。だから、私は言ったんです。もう乗らなくていいよ、そういうの辞めようよと。彼らは頼まれもしないのに、高等学校の同窓会とか自分たちで募金を集めて200万くらい持つてくるんです、社長、これ募金だから使つてくれ！って、そういう地域なんです。駅を守つて、草刈をして花を植えて駅掃除して、でもそのまま誰も来ないで鉄道が廃止になつてしまうことがあつたら、この人達が20何年やってきたことは浮かばれない、そういう流れにしてはだめだと思つたんです。

乗らなくていい、だけど、残したいですかって聞いたんです。そうしたらみんな口々に残したいって言いました。鉄道残したい、なんとか残せるもんなら残したい。最初は怒られましたけど、打ち解けてくると彼らも言うんですよ。社長が最初に来て

さあ、乗んなくていいよって言ったでしょ、あん時にあの言葉を聞いて、俺たちは実は肩の荷が下りたんだよって。

いすみ鉄道の前身の国鉄木原線が昭和5年に出来ています。昭和5年といえば私のお袋と同じですから83才。83年前から走っているということは、今生きているほとんどの人達は物心ついた時から電車が走っています。駅がかつては文化の入口であり、都会へ行く旅立ちの場所でもあった。そういう時代からずっとローカル線が走っていて、例えば、ああ汽笛がなった昼飯にすんべ、とか、そういう形で鉄道が地域の生活



に密着している。そういう田舎の風景に溶け込んでいるローカル線を守りたいって思うことは、これは郷土愛なんじゃないか。その郷土愛に

応えてあげて、それを過去45年間のローカル線問題はやってこなかったんじゃないかと思えました。田舎の人間が乗りもしないのに鉄道を守りたいと言う、そんな田舎の人間のエゴだと、ずっとそういうことでやって来たんじゃないかと思えました。

では、地域の人にやらなくていい、という話をしておいてどうやって再建するんだ、という話になるわけです。

いすみ鉄道には観光資源も豊富、東京からもそれほど遠くない、これならある程度、土日に観光客を呼ぶことができるのではないかと考えました。そしてそれができれば平日の地域の輸送を守るんじゃないかと、漠然と考えたわけです。

いすみ鉄道ではレールバスというものが走っていました。LEICARといって、昭和60年代前半にバスのボディの設計思想でできたレールバスです。耐用年数15年とか言われていたものが、大事に大事に使われ現役で走っていて、これを観光鉄道にしようということになりました。

いすみ鉄道沿線の人達を観光バスに乗せて、色々なローカル線を見に行きました。2012年、わたらせ

渓谷鉄道に行き、2013年には栃木県の真岡（もおか）鉄道に行きました。ここはSLが走っています。

観光鉄道というと、地域の人はずくにSL走らせると言いますが、でも5億とか10億とかかかりますので、うちのやるべきことじゃないんです。皆さんも同様に観光鉄道というのと、SL、それから展望列車、トロッコ列車、そういうのを思い浮かべると思えます。ところが、いすみ

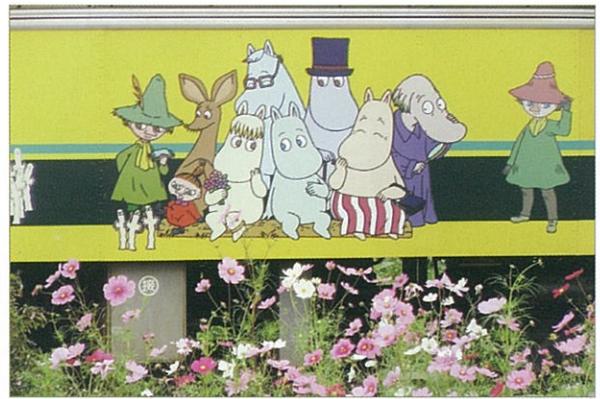
鉄道はお金がない。お金がないから、そんな豪華な列車は作れない。年間運賃収入が7千万しかない会社が5億かけてSL走らせるなんて経営的に間違っているわけです。

そこで私が考えたのが、皆さんご存知の「ムーミン列車」。JR九州さんが8620形を新しくして、後ろにきれいな客車を付けた指箱の「たまたま箱」なんて列車から霧が出てきます。そんな中でいすみ鉄道はムーミン列車といっても、ただムーミンのシール貼っただけなんです。それで観光列車だなんて、ふざけるなど言われそうですが、お金がないからしょうがない。でもお金がない

からこそ色々考えるわけです。

部品取り替えのため1両休車していましたが、運行している6両に全部名前を付けました。ムーミン、ムーミンのガールフレンドのフローレン、ムーミンパパとムーミンママ、スナフキン、ミー、スミス。こうすることによって、毎日通っている高校生達も、今日は私スナフキンだったとか、私ムーミンだったとか、それだけで話題になる。彼や彼女達が20年経っても、自分達の鉄道を自慢できるのではないかと思います。

と同時に観光客用に、車内にスタンプを置き、スタンプラリーを企画しました。今どき駅にスタンプを置いたら、車で来て全部押されてしまうので、いすみ鉄道の場合は、乗らなければ押せないスタンプラリーにしました。駅に2つのスタンプを置き、6両にそれぞれのスタンプを置く、全部で8個。まあ駅の2つはすぐ押せるとしても6両あるうち通常、日に4両しか走っていません。あとの2両は整備や清掃のため倉庫にいますので、6両と言ってもローテーションをしながら走っているわけです。ということは1回来ただけではスタンプラリーは完成しません。これがうけたんです。この体



シールを貼っただけのムーミン列車



スタンプラリー



来てくれてありがとう!

験型といいますが、達成感、これがうけたんです。

先ほども言いましたように、私はローカル線問題で、対策としてやってこなかったことをやる、やってきたことはやらないということ決めていました。

電車、ローカル線というと普通男の趣味。今でもよく雑誌で男の隠れ家とか、一個人とか、ローカル線とか寝台列車の旅とかをやっています。しかし私は女性をターゲットにおきました。ローカル線と女性を結びつけてみようと思ったんです。ブリティッシュエアウエイズという航空会社についてロンドンに行く観光客

を毎日20年見てきました。国際線で例えばヨーロッパに行くお客さんなんていうのは男の人はほとんどいません、8割9割女性です。グループやツアーなど旅行の形態も年齢層も多様です。男性はというと、まず年齢の低い方から卒業旅行、それから新婚旅行、最後はリタイヤした後、熟年の旅、これしかないんです。女性はあらゆる世代の人がバーゲンだから行くかしらとか、そういう時代なんです。だから私はローカル線のお客さんのターゲットは絶対に女性だと思いました。当然ムーミン列車も女性がターゲット。ムーミンを見て育った方々は多分30代40代に

なっていらいっしょやる。私もかなりのムーミンファンなんです。ムーミン列車をやることによって女性客を開拓しようと思ったんです。その結果、女性雑誌がとびついでくれました。Ozmagazineという女性向けファッション雑誌で「かわいい電車の旅」という特集の中で取り上げてくれました。女性誌の編集者というのは非常にアンテナ感度の鋭い人です。廃止が叫ばれているローカル各線ですが、これはかわい、使えると思った人達がいたのです。表紙はいすみ鉄道で、これをきっかけに火がついて、女性客が増えてきました。

地元の人達は自分たちが今まで守ってきた駅に、観光客が来るようになり本当に喜んでくれました。無人駅ですが、地元の人達が自らホームで案内をしながら、ここが房総半島のムーミン谷なんです、なんて言って、大嘘ですよ、でも本当喜んでるんです。原価ゼロで出来ることってなんだからって、ありがとうって観光客に手を振る。このように地域の人達が喜んでくれて、自分達がいすみ鉄道守ってきてよかったと思えることが大切だと思います。

取材が来るようになると、私は取材の方に必ず、芸能人の方と地域の人と一緒に記念写真を撮ってくださいとお願ひします。よく観光地に行くと、誰々が来ましたとラーメン屋さんでも色紙や写真が貼ってあったりします。ああいうのが単純にいいなあと思つたんです。それを取材の条件にします。篠山紀信と南沙織の息子の篠山輝信さん。この人がNHKの朝いちという番組で取材に来ました。運輸課長も誰だかわかんないんだけど記念写真を撮りました。この写真を家に持って帰ったら奥さんと娘さんが、お父さんすごい、篠山あつきーと2ショット撮ってる〜と大喜びしてくれたそうです。過去20



篠山輝信さんとツーショット

何年間、元国鉄ですつといすみ鉄道にいたんだけど、地域からは、赤字垂れ流しているとかと言われ続けてきて、でも働いてきてよかったなあと思えた瞬間。家族にも認められて、そういうことをやっていくのも私の仕事だと思っています。NHKの国井アナウンサーも小さな旅という番組で、いすみ鉄道の訓練費用700万円払って運転士になった人の取材で来ました。51歳で本田技研辞めてサラリーマンの一番おいしい50代を捨てた人間。根性入ってます。その彼を取材してくれました。またヒルナンデスという番組でミッツマングローブさんが来てくれました。他に



森田千葉県知事とツーショット

も森田健作さん、イメージとしては剣道着着て夕日に向かって走る人、今は千葉県知事です。おっ社長、せっかく来たんだから写真撮ろうって撮ってくれました。この写真は83歳で東京のマンションで一人暮らししているお袋のところにも飾ったんです。そうすると、近所の人が遊びに来た時に、あらっ、お宅の息子さんも立派になったわねって。そういうのもお袋をちよつと喜ばせるかなって、色々なところで色々な人を喜ばせる仕組み、笑顔の仕組みを作れたらいいんじゃないかなと思って

います。AKBの中で、ひとり、演歌デ



無人駅でデビュー曲「無人駅」を熱唱

ビューした子がいるんです。その演歌デビューした子が、実は千葉県出身でデビュー曲のタイトルが「無人駅」。そうしたらやっぱり無人駅で歌ってみたいんじゃないかなと思ったので声をかけたら、本当に来ちゃった、AKBの女の子が本当に来ちゃったんです。コンサートやって、それを番組中継してもらいました。

線路挟んだ反対側、これを観客席にして、暑いのに多くの方が来てくださって、こういうのも今までなかったローカル線の使い方です。ジャニーズJr. というグループがあります、ジャニーズJr. ラ



寒くても熱いジャニーズ Jr. ファン

ンドという番組と提携をしました。列車の中に色々な番組の写真を貼ったり、車内アナウンスもジャニーズJr. のメンバーにやってもらいました。1月、2月の閑散期お客様をなんとか増やそうということをやったんですが、女学生や中には娘と一緒にお母さんが、ICレコーダーや携帯で、その車内アナウンスを録音してらんです。今までのローカル線とは全くかけ離れた、若い女の子達が真冬に、ローカル列車に乗りに来てくれる。

このようにして2010年、私が就任して1年足らずで、なんとがいすみ鉄道は存続のめどが立ち



昭和のレトロな車たち

れだけで十分観光地でしょう。そうすると、色んな車が集まるようになってきたんです。いすみ鉄道は昭和の鉄道だって、皆がそれぞれ発信してくれて、お客さんがどんどん勝手に来るんです。せっかくボンネットバスが来たから、子ども達の思い出づくりということで小学生を乗せてあげようということになりました。いまだき彼らのお父さんお母さんだって知りませんよ。おじいさんおばあさんの世代です。それでも子ども達はネコバスだよと大喜びなんです。子ども達がボンネットバス来てくれてありがとうって言って、ボンネットバスの前で演奏してくれま

した。地域の人達も来てくれて、駅に来たのは何年ぶりだろうか、ああ、そういえば、昔は駅は賑やかだったねえって、口々に言うんです。駅には集まっていますが鉄道のお客さんじゃありません。それでも、駅が賑やかだったことを知っている地元の人達が、やっぱり駅が賑やかなのはいいねえって思ってくれて、ただでもいいと思うのです。フォークソングを一所懸命やっているグルーブがいて、その人達が、俺達にもやらせると、子ども達ばかりじゃなく俺達も参加させろって言うから、やつてもいいが、ただし君達のステージはオート三輪の荷台だからなって言って、コンサートをさせたのです。そうしたらこれがまたうけましてね、朝日、毎日、読売、全部掲載してくれたんです。今ではフォークソング列車を運行しています。列車の中でフォークソングを演奏するのですが、ここで初めて鉄道運賃収入に結びついたので。そして旧型自動車のお祭りをやりましょうよっていう話になったんです。ボンネットバスだけじゃなくキャブオーバーのバスも並べました。このキャブオーバーのバスはかなり貴重で、方向指示器はアポロ式です。そ

ここで体験乗車を2012年のGWにしましたら2日で1万5千人来ました。インターネットの告知だけです。同年のいすみ市大河原海水浴場の海水浴客は1カ月で、4200人。観光協会が一生懸命宣伝してポスター作って4200人しか来ない。いすみ市はさすがに気が付きましたね、いすみ鉄道を利用しようって。地域が鉄道を利用するっていうのは目的地へ行くだけじゃないんです。鉄道を入口にして地域の観光につなげてゆく、それもローカル線の利用の仕方じゃないかと思えます。お祭りですが商店街の駐車場にステージを作ってもらいました。私手



オート三輪車でフォークコンサート

伝うと言ってきたのが、トワエモアの白鳥英美子さんです。実はいすみ鉄道の近くの茂原というところに住んでいて、何でも協力するから声かけてとおっしゃってくれたのです。みんな座って歌聴いて、最後はお決まり、全員で記念写真。



お祭りで歌ってくれたトワエモアの白鳥英美子さん

いすみ鉄道からはお金がないので、ムーミンの一番大きなぬいぐるみをプレゼントしました。観光客が増えるにつれ、1両では乗客を運びきれなくなり、JR西日本からもう1両キハを導入しました。国鉄型車両というのは全国共通だったので、誰でも、九州出身の人でも、東北出身の人でも、四国出身



キハ28でのイタリアンフルコース

の人でも皆さんなつかしいっておっしゃっていただけるんです。これが国鉄型車両のすごいところだと思います。そして今もこうして昭和40年代の車両が本場にその姿のまま走っている。ただこれだけで観光地になり、人が呼べるんです。

ただ走らせてるだけでは、つまらないだろうということで、今このキハ28の中で、イタリアンのレストランをやっています。イタリアンのフルコース、ワイン・お酒飲み放題付で1万1千円です。地元の伊勢海老とあわびを使ったパスタ、それから地ダコなど、こういう地元の食材を味わっていただくことで地域の宣伝

にもなるのではと思います。

元々おれんじ鉄道さんがおれんじ食堂というのをやっていらつしやいました。私は当時おれんじ鉄道の古木社長さんと結構仲良くしてもらってましたので、おれんじ食堂を視察して、このアイデアもらったいい？って言ったたら、いいよ、いいよ、どんどん使って、ということも太っ腹におっしゃっていただいて、キハレストランを始めました。さらにすみ鉄道オリジナルのキハカレーというのを作って、キハカレーをキハで食べようということになりました。同じご飯、同じカレーでも、やっぱり、列車の中で食べるとおいしい。

お客さんの中で、小学生の子どもさんを連れてきたお父さんがいました。キハカレー列車はカレー代700円と指定席料300円で合計1000円です。人数が限られるので予約はとりにくいのですが、そのお父さんが言うんです。子どもに1度食堂車を体験させてあげたかった。だから東京からだとか北斗星とか、カシオペアとか、食堂車に乗るために札幌に行かないといけない。食堂車に乗るために特急料金と寝台料金と乗車券を払わないといけない。今日こ



キハ28でキハカレーを食べよう！

うしてすみ鉄道で食堂車に乗せてあげられて本当によかったと。きっとその子も、お父さんと食堂車に乗ったなあ、カレーおいしかったなああって、いつか思い出してくれる。こういうことがローカル線の活動として大切なんじゃないかなと思っっています。

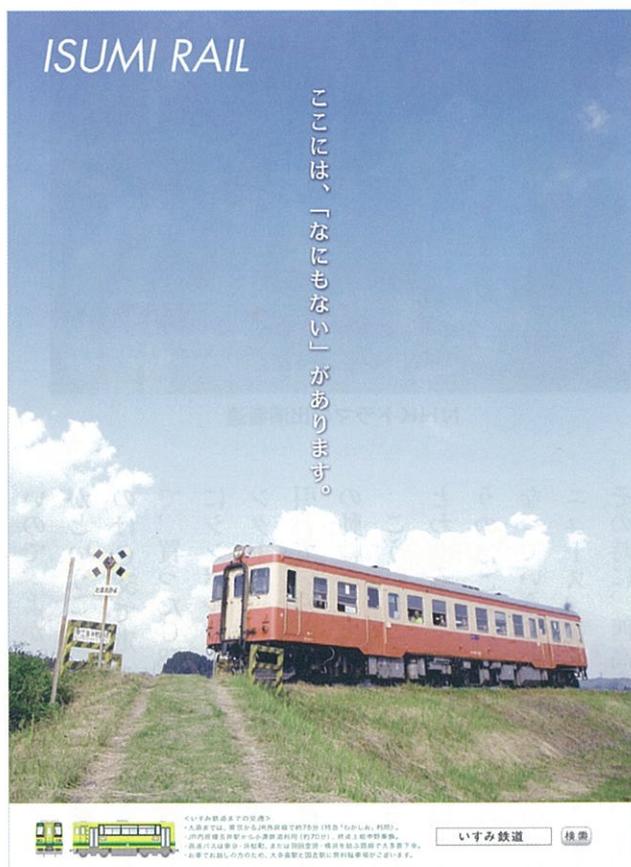
その他にも、ジャズの生演奏をイベントとして何か月に1回の割合で行っています。

少しビジネスの話をしたと思います。すみ鉄道のポスターには「ここには、『なにもない』がありません」というキャッチフレーズが書いてあります。ある時、お客さんがテ

レビでムーミンがいるっていわれたから来たんだけど、どこにもないじゃないかと怒っているんです。また、他のお客さんはせっかく来たのに何も無いじゃないかと怒っているんです。その時に対応した地元の人々がせっかく来ていただいたのに、何もなくてすみませんと謝っているんです。これではますます地域民の気持ちが悪くなると思います。そこでこのポスター作って貼ったんです。お客が来て怒る、怒っているお客さんに向かって地元の人が、お客さん、こちらがすみ鉄道のポスターでございます。「ここには『なにもない』があります」ですから、そのお客はさらに怒ります。もう2度と来ません。でもそうしてお客さんがある程度こちらから選んでいかないと。私はローカル線というのはある意味ファンビジネスだと思っています。本当のファンをいかに獲得して、いかに育てていくかということが必要ではないでしょうか。本当になにもない、でも首都圏ではこういうことが貴重なんです。架線がない、電化されてない、なにもない、このようなことを言うと、10人中9人は来ません。だけど残りの1人は行ってみようかなって思うわけで

す。そこが勝負できる部分じゃないかと。残りのたった1人にターゲットを絞り、メッセージを送り、その人が年に1度いすみ鉄道に来てくれれば首都圏4000万人として、40万人になるわけです。年間40万人だと1カ月3万人ですから、それ以上を求めてもいすみ鉄道はパンクするし、それがいすみ鉄道の器なんです。だから私はこの「なにもない」という良さがわかる人だけ来てくれればいいと思っています。そうすると地元の人に対して、お客さんの口から出る言葉は、いや、ここはいいところですね、ということになる

のです。これなら地元の人の気持ちも前向きになると思いました。今では沿線で写真を撮っている人達をよくみかけるようになりました。夏、午後1時、炎天下35℃でも、じつと電車が来るのを待っています。こういう光景は地元の人から見ると不思議なことなんです。なにもないこんな田舎に来て、何がおもしろいのか。だけど、彼らは、いや、ここはいいところですよ、写真撮るにはとてもいいところですよと口々に言う。そういうふうな毎週、毎週人が来て、毎週毎週、いいところですよ、この景色は素晴らしいで



いすみ鉄道 ポスター



暑い中、一心に写真を撮るファン

すよ、と言われる。そうすると、地元の人たちも、俺たちの住んでいるところってまんざらでもないなって、いいところなんだなって思うようになって来ます。今まで、自信の無かった地元の人達が、だんだん自信を取り戻していき、こんなところって言わなくなるんです。地域ぐるみで何とか盛り立てていくという点で、とても大切なことだと思っています。そして、写真を撮りに来た人達がいつかふと思いついて、この風景を故郷のように感じてくれればと思います。

さて、先ほども言いましたが、乗務員訓練生募集訓練費用700万円自己負担。よく最近体験運転というものがあります。200メートル位行ったり来たりするものですが、いすみ鉄道は違います。国土交通省の本当の免許取り、必ずその後、いすみ鉄道に勤務していただく。なぜこんなことをやるのか。理由は簡単です、訓練させながら人件費を払うお金がない、そして乗務員がいない。色々物議と論議を醸し出した制度なんです。実はもう7名の方が免許を取り立ちしています。700万円訓練費用としていただくと言ってますが、その大部分は人件費として本人たちにお返ししています。



乗務員訓練生募集のポスター



NHKドラマの出演者達

実はこれが話題になりました。NHKのドラマになりました。制作発表会見をやるんで場所を用意して欲しいと言われたので、線路脇の車庫でやりましょうと言いました。なぜならこれが本当の「きしゃかいけん」。これはおもしろい、それいいねとNHKもつてくれました。出演は浅田美代子さん、梅宮辰夫さん、吹石一恵さん、石黒賢さんなどです。私の役は、コント赤信号の渡辺正行さんで実は大喜出身なんです。いすみ鉄道全面協力で、無事撮影は終わりました。もちろん最後は記念撮影です。

JR北海道の釧網線の茅沼という

駅があります。釧路湿原の果てにある駅で、本当になんにもないところなんです。実はこの駅、私の駅なんです。こないだJR北海道の柿沼会長（現顧問）と小山常務さんと話をしていた、実は茅沼駅は私の駅なんです。すよって言ったら、お二人ともびっくりしていました。国鉄清算事業団の払い下げ用地ですが、日本で唯一丹頂鶴が来る駅なので思い切って買いました。将来リタイアしたらここに住もうかな、なんて思ってたんです。そうこうしていると不思議なもので、動輪を買ってくれて言う人が現れたのです。亡くなった父が集めていたけれど、自分はいらないので、よかつたら買って欲れないかということでした。釧網線というのはC58で走っていたところなので、買ったC58の動輪を茅沼駅の前にシンボルとして設置しました。インターネットで「茅沼」「動輪」と引いていただくと、いすみ鉄道社長の動輪だと出てきます。

こういうことを自分でやってみるとわかるんです。ローカル線っていうのはこういう使い方もあるんだなっていうこと。例えば夜の9時のニュース、天気予報を見えています。その時に、西高東低の天気、北国は



北海道茅沼駅、C58の動輪

大荒れでしょうなんてニュースを聞くです。ね、ああ、私の駅にも雪が降っているのかなとか、ああ、私の駅にも鶴が来ているのかなと、そういう風なことを考えるのです。遠く離れていても、身近に感じる。このように都会人にとってのローカル線の役割というのはまだまだいろいろな形であると思うのです。今までローカル線は地域交通、地域交通で来ていました。しかし地域に任せておくと、地域はお荷物としか考えなくなってしまう。都会人にとってのローカル線の効用、ローカル線の使い方っていうのはもっと何かあるんじゃないかと考えています。

その一環として始めたのが枕木オーナーです。実はこの制度、平成筑豊鉄道さんが10年くらい前から行っていました。インターネットから申し込みが出来て、クレジット決済です。枕木にネームプレートを貼って1年間5250円です。いすみ鉄道は何をするかというと、お客様のご希望のメッセージとお名前前のプレートを作り枕木に貼りつける。それをデジカメで撮って、ありがとうございます、できましたとメールで送るだけなんです。そうすると、ある日、列車のない時間帯に、ホームを歩いている人がいるんです。あっ、枕木オーナーが来てる来てるって思う、ほどなくパタパタって立ち止まる。で、にや～って笑うんです、ああ、見つけたんだ、自分の枕木。そういう人は必ずもう一度来ます。観光というのは最初のハードルを超えるのも大変ですが、さらにリピーターという壁が待っています。でも、こういう人達はまた来ます。大喜駅に僕の枕木あるんだけど見に行かない、と言って、今度は友達や彼女や家族を誘って来るんです。やっぱり、そこには夢があるんです。いすみ鉄道の大喜駅の僕の枕木、今頃は夜露に濡れているのか



枕木オーナー制度

な、時刻表見ながら、今頃列車走ってる頃かなあって、そう思うだけで、よし、明日もがんばって会社行こうという気になれるんです。そういうローカル線の使い方が私はあっていいと思うし、私も実際にそういう使い方をしてきました。この話を大阪の水間鉄道という小さな鉄道でしたところ、自分の駅でもしたいとおっしゃる。どうぞどうぞと言いましたけれど、鉄道会社ってお互いにアイデアを共有し合っていていいと思うのです。商圏、商売のエリアが重ならないので、九州でやっていることを千葉県がやっても九州のお客さんが減るわけじゃないんです。それ

でみんなが賑やかになっていく、いいアイデアはお互いにどんどん使えばいいと思っています。

他にもいすみ鉄道のファンクラブ、サポータークラブというのをしています。年会費5千円で、会員専用のメールマガジンを私が書いて配信しています。こういうメールマガジンかというところ、今度こういう撮影があつてエキストラ募集しているから来ないかとか、車庫の中で撮影会やるから来ないか、などいすみ鉄道に関することを配信しています。鉄道運賃収入で5千円得ようと思つたら大変です。だけどインターネットでこのような企画をすれば、経費をおさえて収入になり、都会のマーケットにも働きかけることができると思います。

また駅のネーミングライツとか、線路自体のネーミングライツもやっています。例えばJR九州さんはいすみ鉄道のネーミングライツ、3年契約で5千万円位で買っていたら、千葉県にJR九州いすみ線というのが出来るわけです。これはすごいことだと思いませんか、千葉県でJR九州ができるんです。そこで、色んな車両を持ってきてJR九州の宣伝をすればいいんです。こう

いうことも新しい使い方ではないでしょうか。

奥会津の只見の観光協会の会長が私の友達で、お互いに何か協力しようよつていう話になりました。では、お互いにならないものを融通し合うということになりました。いすみ何がない？つて言うので、雪がない。奥会津何がない？つて聞いたから、新鮮な魚がない。ということから10トトラック2台で雪を持ってきてもらい、空っぽになった荷台を新鮮なアジやイワシでいっぱいにして送り出す。房総半島で初の雪まつりです。当然子ども達は大喜び、



房総半島初の雪まつり

たったこれだけだけどみんな集まってきた、夕方まで大騒ぎでした。ちよつと節分だったので、お父さんたちが鬼になって遊んでくれたり、模擬店も出ました。こういうイベントだっていすみ鉄道にとつて営業的には何のプラスにもなりません。だけど、この子達が大人になった時に、そういえばここで雪まつりやったよねと思ひ出す。その中にこうして一生懸命やっていた大人達の姿があるということも大切だと思っています。

日本の風景というのは鉄道があるどぐんと引き立つんです。ローカル線があるとさらに美しくなると思っ



お父さんも鬼になって大活躍

ています。こういうことをもつと声を大にして言っていけないと、地方は元氣にならないでしょう。田舎に行かなくても、こういう鉄道がどこかで走ってるんだ、と思うだけできつと元氣になれるはずです。それがローカル線の役割であって、いすみ鉄道に役割だと考えています。

最後になりますが、いすみ鉄道、当時の国鉄木原線です。実は私、子供の頃何度も乗りに行っています。いすみ鉄道はそのころとほとんど変わっていません。車両も一緒、国鉄時代の再現なわけです。現在休みには多くの人が来てくれるようになりました。お母さんと赤ちゃんがいまして、お父さんが二人の写真を撮っている。この赤ちゃんが大人になった時にもこの写真は残ります。その時にいすみ鉄道が廃止になったらどうでしょうか。昭和の大人達が大事にしてきたものを平成の大人達が守りきれなかった。そんな風に思われたくない、この鉄道を何とか守って次の世代に渡したいと思えます。ローカル線に対するワクワク感が、昔、皆さんもそうだったと思います。が、電車に乗ってどこかに行くと言ったらワクワクしたのではないのでしょうか。そういうワクワク感が昨



休日には多くの観光客

今の都市部の鉄道にはなくなったかもしれないけど、ローカル線にはまだ残っているんです。それを求めてみんな来ているのではないのでしょうか。そういうワクワク感を、我々、今の大人達が次の世代につなげていくべきじゃないか、20年、30年後、ワクワク感を伝えた彼らに、日本を引っ張ってほしいと思えます。そのためにローカル線の風情、風景を残していく、先ほどのネコバスではないけれど、十分子ども達には伝わると思えます。ローカル線は乗らなくなったからといって簡単に廃止するべきではないのです。もつともっと色々な使い方があって、みんなでそ

れを考え、次世代に繋いでいく。私達が北国の駅を買った思い、子どもの頃から木原線に通ったこと、子どもの頃から写真を撮ったこと、それらの思い出を大切に作る「こころ」を、皆さんにも紡いでほしいと思います。日本の発展において、津々浦々毛細血管のように張り巡らされた鉄道の、文化的、産業的な貢献はとて高いので

す。それらを営業的には難しくとも、知恵を絞り財産として次世代へバトンタッチしたいと思っています。ローカル線があつて、田んぼの中電車が走っていて、それらが子ども達の思い出になる、その小さな思い出がほんの少しでも糧となり、将来の日本を作っていくればと。

大きな話になつてしまいましたが、これからもローカル線を守る

ための努力を続けていこうと思つています。

最後までおつきあいいただきまして本当にありがとうございました。

参考・2013年7月に鳥塚氏著「ローカル線で地域を元氣にする方法」が出版されましたので、興味のある方はぜひご購入ください。



日本の四季に彩りを添えるローカル線