

地域連携による観光とまちづくり
コミュニティ再生講座 第2回目講演録 (ダイジェスト版)

平成25年10月25日(金) 18:15 ~ 21:00
網走エコーセンター

●中川(司会)本日、東京より清水慎一先生をお迎えして第2回目のコミュニティ再生講座を開催することとしておりましたが、生憎の台風27号の影響等により、先生にお出で頂くことが出来なくなりましたので、本日は、ゲストの山下大空町長と、女満別空港の利活用・観光・まちづくり等についてお話をしてお話をして参りたいと思っております。

●山下大空町長

今日は、女満別空港の利活用を含めて、どうやって観光と結びつけていくのかということによって来ました。

この「観光」という言葉ですが、あるときに、明治の遣欧使節、この岩倉具視を団長とする方々は、実は「観光」に行っていたんだということをお聞きしました。「観光」とは光るモノを観るのではなくて、光っているモノを観る、それが「観光」ということだそうで、そこ此処の地域にはいろいろなすばらしいモノがあると思うが、地域の中でしっかりと光っているモノを観るということが「観光」ということです。

また、「旅」というものもあると思いますが、私の感覚でいうと「旅」というのは、あるところからあるところに移動するということだと思っておりますが、その方法というのは車であったり、飛行機であったり、列車や汽車などの乗り物や、或いは、自転車や徒歩であったりするけれど、移動そのものがひとつの楽しみになるということもあると思っております。今から20年ほど前のことですが、長男坊を連れていろんな乗り物で富士山まで行ったことがありますが、そういう、移動そのものも「旅」の楽しさ、「観光」の要素の一つになるんじゃないかと思っております。

その様な中、この度は、SLオホーツク号の運行を契機として、北見・網走の方々が中心となって、どちらかというと鉄路を中心として、この地域の観光を図っていかうとしているということだと思っておりますが、たぶん、このSLに乗られた方は全国からお集まりになったのではないかと考えており、空路もこの鉄路と結び付いて「旅」の一つの醍醐味となっているのではないかと考えているところです。

飛行機に乗ることを楽しみにしている方は、下の景色が見られるということで窓側をお取りすることが多いかと思っております。ましてや、プロペラ機で女満別から乗るような場合は、高度が高くなくプロペラが機体の上に付いているので下の景色がよく見えますから、遊覧飛行に乗るよりも安くて、1万円そこそこで35分というのも飛行機の一つの乗り方としてあるんじゃないかなと思っております。

で、今日は時間があるということですので、女満別空港の歴史や現状について前段でお話をさせていただきます。

女満別で初めて飛行機が舞い上がったのは、昭和10年3月23日ですが、当時から冬の寒さが厳しく、度々の冷害が発生しており、その原因としてオホーツクの流氷が関係しているんじゃないかということで、流氷観測の手段として飛行機を飛ばす候補地を探していたところ、使われなくなった競馬場の跡地が飛行場の候補地に挙がり、流氷観測用の飛行機が飛び立ったということです。

その後、戦時中の昭和17年に海軍の飛行場として整備されたものの、終戦により米軍の手によって滑走路が使えないよう爆破されたようですが、朝鮮戦争の際に米軍の不時着用として滑走路の再整備が進められ、それを活用して昭和31年に北日本航空が不定期に利用するようになり、昭和33年には第3種空港として当時の女満別町が管理主体となって開港することとなりました。その後、昭和36年に北海道の管理に移行しました。

現在の空港は、昭和60年4月23日に、1200mの滑走路ではジェット機が就航できないということで2000mで開港され、その後平成12年に2500mに延長されています。平成9年には100万人/年の利用客数となり、平成11年には約115万人/年の利用となって、道内では千歳・函館に次いで利用の多い空港となりましたが、今は国際線就航の関係で多くなった旭川空港に次いで、道内4番目に多い空港となっています。平成19年の世界遺産知床ブームまでがピークでしたが、その後、JALの破綻等の時代を迎えて路線の休止や機材の小型化もあって、一時期70万人/年を割るという状況でありましたが、ここに来て、JALが再生を果たし、景気も上向いて来たということもあって昨年は70万人に回復し、再び100万人台を目指していかなければならないと思っております。

最近ではLCCといわれる航空形態がありますが、未だ女満別には就航しておりません。海外では、従来のフルコストキャリアの旅客数に加えて、LCCの旅客が上積みされて、両方の航空会社が成り立っているようであり、同じパイを食いつぶしていくのではなく、新たな旅客が生まれてくるようにしていかなければならないと考えています。片道1万円というようなことであれば、新世代の方々に乗って頂けるのではないかと。成田や新千歳空港でLCCの旅客を見ていると、サンダル履きや普段着での利用客が多く居るので、そういった新しい旅客の開拓ができればと思います。

また、鉄道との関係でいえば、「北海道新幹線といっても函館までの話だし、高速道路も繋がっていないし鉄道も高速化されていないし、何関係あるの。」と半分冗談で半分真剣であったようなこともありますが、しかし、新函館まで新幹線で来たときに、函館の飛行場も使われるとなると函館～女満別線も今後考えられるのではないかと考えているところです。

今後、空路と陸路、鉄道や高速道路も踏まえて総合的な旅の楽しさというものを、このオホーツクから提案していくことができればと考えていますが、一番端にあるが故に大変かなとも考えているけれども、移動手段としての公共交通は非常に大切な手段であり、これからも皆さん方のような活動を応援したいと思っております。

●石黒（コーディネーター）

今、山下町長の方から女満別空港の歴史と現状についてのお話があったところですが、

その中で、移動手段としての鉄道やバスといった公共交通は、旅を考える時にとても大事なモノであるという話がありました。

空港と鉄道をどう結びつけていけばいいのかということで議論をしたいと思いますが、今、JR北海道の石北本線の利用客が一時期に比べて減ってきているということで、JR北海道、沿線の自治体や関係の団体が「石北線利活用推進協議会」というものを組織して、これを盛り上げていこうとしている話も出ていますけれど、女満別空港の話をするとなぜか出てくるのが「西女満別」の駅です。此処は、空港に一番近い駅だけでもアクセスしにくい駅として、鉄道ファンには秘境駅として捕らえられている駅ですが、この西女満別駅と女満別空港を結びつけて何とかならないかということで、始めにお話をお願いします。

●発言者1

この西女満別駅はホームが1本あるだけで、小さな小屋が建っていて通学生が利用するだけの小さな駅です。普通列車でさえ通過してしまう駅ですけど、周りは防雪林で囲まれていて、向かい側が河岸段丘になっているという周りが遮られているものだらけの、静かな落ち着いた1人ではもってこいの駅で、空港までの道路を上がっていくと真正面に空港のビルが建っているという、そのギャップが凄くあって、こういうのがマニアに受けるんですね。その落差を楽しめるのが空港の直ぐ近くにあるって、観光資源になるのかなと思っています。

その話が広まれば、そこに寄ってみようかなという人も居るのではないかと。駅名も「女満別空港口」とかにして、女満別空港駅とは直結でないということで「女満別空港駅」としないのが良いと思いますし、木の遊歩道的な感じで書いた道案内などがあれば、なお面白いかなと。

それから、かつては、あそこにDMVというJR北海道が開発した鉄道も道路も走るもので走行実験をしておりましたが、それを網走行きに使える、それで十分かと思いません。

●山下町長

今でこそ「西女満別駅」ということですが、昭和23年当時の網走タイムスに「女満別の村では、新しい駅の設置に盛り上がっている。それは、本郷にある旭野乗降場を駅にするために地域の人達が活動している。」とあり、本当は、あそこの駅は「旭野駅」になるはずだったと思うんですが、経緯ははっきりしません。たぶん、国鉄でしたから何処かに同じ名前のあるところがあったのではないかなと思っています。小さなノートも置いてあって、非常にマニアックな方が、あの暗い中で駅で夜を明かすという向きもあるようですが、詳しくはこの方からお願いします。

●発言者2

元々は網走川に近いところに住んでいて、そこから反対側の山側の西女満別駅まで歩いていました。網走川という怖い川を渡って毎朝7時の列車に乗っていましたが、当時は北見方面からおっかない高校のお兄ちゃん方がいっぱい乗っていて、車両で一緒にな

るということもありました。当時は、駅前に商店も建ち並んでおり、結構さかえておりました。しかし、やっぱり寂しいところで、部活が終わって帰ると、暗い中を1時間くらい歩いて帰らなければならないという毎日を送っておりました。

で、過去に、空港の周辺の活性化ということで、歩く歩道とかありましたけれど、逆に言うと今は駅をそっとしておいて欲しいなという思いもありますが、皆さん方が鉄道に思いを馳せていることについて、何とかお手伝いをしたいなと思っているところです。

●山下町長

今、女満別空港活性化策のことで動く歩道の話がありました。今から13～14年位前でしたでしょうか。いろんな用途を空港に集めていこうという中で、西女満別駅を移動させて空港駅を作れないかといった話がありましたが、非常に大きな負担がかかるということで、次に、西女満別駅と空港の間を歩く歩道で結ぶという案もあり、それが無理であればDMVを使って結ぶという話もありました。実際に乗り入れ実験もしましたが、開発・規制がクリアできていないということで現実にもできておりません。動く歩道については、平成10～12年頃の構想でありましたが、その後に極端な財政状況を迎えるという中で、現在は冷凍保存状態という状況です。

●発言者3

動く歩道について、財政的な面で解決ができれば実現可能になるのでしょうか。

●山下町長

当時、私が活性化プロジェクトを担当していて、陸路と空路を結びつける必要からその様な絵を描いていました。そして、空港を核として活用するというので、当時、黒澤明さんが当地でロケをしていたので黒沢記念館を建てようとか、映画館を作ろうとか、北方植物園を作ろうとか、屋台村を作ろうとかの構想がありましたが、120～150億円かかるということで、とても1町村でできるものでないと。国や道の財政事情も下がっている時で話にも乗ってくれない状況でした。面白い発想でしたが、今、その発想は新千歳空港で実現されていて、温泉があつたり等飛行機に乗らなくても楽しめる場所になっている。発想は間違いではなかったと思っています。

また、この地域で列車に乗って楽しもうとする方は、この地域の人ばかりではなくて本州の方からも来て、旅を楽しんでいるんだと思う。そう考えると、石北本線というくくりにとられる必要も無く、例えば、女満別空港に入って石北線・釧網線と乗り継いで行って釧路に抜ける、そして、釧路空港から別の地に行くということもあるでしょう。ですから、石北線とか釧網線とかの別にとられずに一つに結んでいければ、更に、鉄路ではないがDMVとか網走川を使った水陸両用車で空港から網走の道の駅まで行くとかの移動の楽しみ方があれば、そういった公共交通で網走まで行くことができるのではないかという話は、地元でも出ています。

●石黒

今夏のSLオホーツク号の運行の後、直ぐにJR北海道の本社に行って、来年のSL

オホーツク号の運行をお願いしてきましたが、そこでJRが言っていたのは、地元のお客さんに沢山乗って頂いたことは嬉しいけれど、本州のお客さんが思ったより少なかったということで、例えば、空路から入ってきたお客さんを鉄道に乗って頂くというような動きを、地元との連携でしていかなければならないのかなと、課題として思ったところ です。

●発言者4

前提として、石北線は残るんでしょうか。これだけJRの不祥事が続いている、凄く心配です。

●発言者5

JR関係の者ですが、聞いている限りでは、まだ、廃止という話は出ておりませんし、道内の基幹でもあり、残るものと思っております。

●発言者4

このエネルギー事情を考えると、たぶん、飛行機で旅行をするというシチュエーションではなくなってくるのかなと、将来、鉄道を残しておいて良かったということになると思う。そうすると、ふるさと銀河線をもう一度ということにもなるかもしれない。それまで、何とか石北線を支えていこうという視点も必要かなと思っています。

また、撮り鉄、乗り鉄としては、かっこよい車両が来ると良いかなと。皆で、鉄道を守ってきましょう。

●山下町長

単に地域での利用促進だけでは難しいかなと思っており、他からいろいろな方に来て貰って移動手段としての鉄道を楽しむという中に、石北線なりを入れて頂ければと思います。JR九州なんかは随分と駅に拘って、駅を楽しく面白くしているなど。あそこの駅の駅弁が美味しいとか、駅のたたずまいが良いとか、猫がいるとか、壁に何か書いてあるとか。行政が拘わって何かできるとすれば、駅を個性化するということがならのできるのではと思います。そういうユニークな駅を、石北線で移動すれば訪ねられると良いと。駅に降りる楽しみもあれば、もっと遠くから来て貰えるかなと。

私どもの女満別駅は、平成2年に図書館との合築で建てましたが、そこで降りても次の列車まで本を借りて読むことができるので、それぞれの駅の個性をJRさんともタイアップしていくことができれば、楽しいかなと思います。

●発言者6

駅の個性化等に関しては、ここには大学もあるし高校もあるので、何かを続けてやっていかなければならないかなと思っており、今後できるであろう「利活用協議会」の方で、具体案として検討していければと考えています。

●山下町長

駅舎については、北見にお住まいの山宮喬也さんが、北海道の駅舎をスケッチした本（「北海道の駅舎たち」）を出していますが、それを見ながら皆でディスカッションできればいいですね。ちなみに、学校の先生を退職して北見市で暮らしているようです。

●石黒

私も、このあいだ三陸鉄道に行って来ましたが、駅毎に愛称が付いているんですね。石北本線でも、愛称のある駅名が付くと面白いですね。

●発言者1

先ほど、「石北線の廃止の話は聞いていない。」との心強い話がありましたが、それに甘えてはいけないと思います。石北線の輸送人員が1200人くらいだったかと思いますが、国鉄分割民営化の時の廃止対象が4000人でしたから、遙かに少ない輸送量でぎりぎりの維持がされていると。国鉄時代なら絶対に廃止になっていましたね。何時までも当たり前前に走っていると思わない方が良くも思っています。その為今、協議会を立ち上げていこうとか、駅を個性化していこうとかのアイデア出しが行われていると思う。そして、空港とうまくリンクして、観光資源として活用していこうと。その中で、地域の足も守って行くという流れになって来ると見えています。鉄道の果たす役割というものを、今一度皆で確認をして、JRに陳情するとかだけではなくて、私たちがこれを活かして残して行くんだという道を選ぶところに来ていると。今のJRでは事故とかがありますが、JRを叩いているだけでは、地域の足は守れないのではと思っています。

もう一点。北海道の学力が低いという問題についてですが、全部が低いのではなくて、道央とか上川とか十勝は高いんですね。低いのは、オホーツクとか宗谷とか日高とか根室とかで足を引っ張って、全国の下から2番目になっていると。これを特急の運転本数と所要時間を地図にして見てみると見事に重なるんですね。根室の例が判りやすいですが、帯広までスーパー十勝やスーパーおおぞらが2時間おきくらいに走っている。その先、がくつと段差があるけれど釧路まではスーパーおおぞらが走っている。その先、根室線に入ると快速は走っているが特急は走っていないという事で、見事に学力も下がっています。何でそうなるかといいますと、教員の移動が盛んになるとか、札幌での知的なイベントにアクセスしやすいとか、進学の実績が広がるとかということもあって、学力と関係があるのかなと思っています。鉄道が如何に広範に影響を与えているのかと。また、交通事故や環境や福祉とか医療とも関わってくるとも思いますので、是非、協議会を立ち上げて、皆さんの知恵を集めて住民と行政とJR等が集まって、良くしていく方法を作っていければと良いと思っています。

●発言者7

全国的な地方交通線であっても、線区を維持している協議会のあり方等について勉強をして、そして良い案が出てきて、石北線・釧網線を通じたものが出来ていければと思います。そして、釧路或いは帯広空港、女満別空港を鉄道を使いながら活かして行くべきと思ったところ です。

●発言者 3

空港周辺活性化プロジェクトを検討したのが平成12年頃ということで、一昔前の話となっているので、もう一度考え直しても良いと思います。一自治体では無理かと思いますが、女満別空港の利用者を100万人にするというテーマでもって、オホーツク全体の取り組みとして空港周辺活性化を考えて行く必要があると思います。そして、何としても西女満別駅と空港までを、繋がらないといけないと思います。今が考えるチャンスです。

●発言者 8

やはり、石北線沿線の自治体がきちんと集まって考えて行かないとダメじゃないかと思っています。民間でというよりも、行政がしっかりとしないと。過去、ふるさと銀河線の維持の関係で、自治体の腰が引けてしまうということがありましたが、その辺のことをしっかりと考えて行かないとJRに押し切られて終わるんじゃないかと思っています。

観光についても、人材を集めて、きちっと行政主導でやらないと。そういった熱意を、北見と網走と大空町で連携して行って、人材も1人ずつ出していけるかどうかだと思っています。その点は、山下町長には女満別空港を人質にとっても、先頭に立って旗を振って欲しいと思います。

●発言者 9

今朝の新聞に「北海道新幹線が来たらどこに行きたいか」という北海道観光振興機構が行ったアンケートについて出ていたかと思っています。そこには、「オホーツクに来てみたい」という年配の女性の声がありました。そういう方もいて、昔は函館から女満別までの飛行機があったと思いますが、函館から女満別まで飛行機で来ると。函館までJRでゆっくり来て、そこから飛行機で一気にオホーツクへといったような、女満別空港の今後についての話が聞ければと思いますが・・・。

●発言者 10

女満別空港への便が少なくなり、機材も小さくなっていますが、機材も小さくなれば観光にやってくる方も少なくなるのではないかと思います。このオホーツク地域に来る人は殆どが飛行機利用で、JRを利用する方は殆どいません。やはり、短時間で仕事に来られる方は飛行機が便利です。

ただ、JRでここに来る方に良さをというためには、この地域ごとの特色を考えて行かないと行けないと思う。そうしないと、JRも無くなり、空港も無くなっていくことになる。この地域全体を守って行くということであれば、自治体誘導ということが必要だけでも、こういった機会に自治体の参加が少ないのではと思う。もっと自治体の皆さんに参加して貰いたいなと思います。

●発言者 10

昔のふるさと銀河線の沿線で、今にも壊れそうな地域があるのを見ると、とても寂し

いという気持ちがありますので、石北線や釧網線が、そうならないようにしていかなければいけないなと思っています。

先ほど行政の話が出ていましたが、北見は観光ではなかなか旨くいっていないなと感じています。北見で、清水先生や須田相談役の話、あるいは、工大での観光庁の人の話などいい話を沢山聞かせて貰っていますけれど、行政の方はどう感じているのかなという気がしています。

そこで、山下町長に、旭川空港では旭山動物園があってというようなことですが、女満別空港に人を呼び込む方策・ポイントみたいなものを、近隣の首長などとの話を含めてお話し頂ければと思います。

●発言者 11

私は以前に、東京のエージェントで旅行商品を買っておりました、この道東地域は女満別空港の他、釧路空港や中標津空港などの周遊できる空港があり、インとアウトの空港が違ういろんな観光ルートがあって、案内していて楽しい地区というイメージがあります。けれど、どうしても各地域毎の繋がりが薄いのかなと思っていますので、空港を持っているところ同士が連携して行くというのもあるのではと思います。羽田も24時間空港となり国際化されたということもあり、インバウンドのお客さんをどう運んでくるのかといったことを考えて、バスなどの二次交通を使うということなどで観光客も増えてくるのではと思います。

●発言者 6

石北線にもっと乗って貰うということですが、管内に人が入って来て動いて貰わないといけません。そこで、やっぱり女満別空港にもっと人が入ってくるということが大事になって来ると思う。先ほど、町長が知床が一段落して利用客が減ったというようなことでしたが、もっとアピールすれば、まだまだ来てくれるのかなと。JR九州のような豪華列車を、今のJR北海道に求めるのは無理だけれど、そういう富裕層を呼んでくるということをしなないといけない。そうすると、その人達の玄関は、やはり女満別空港になると思います。

で、チャーター便を入れたいとの話はあるけれど、北見だけでも網走だけでもダメで、管内全体でアピールしていかなければいけないけれど、各町バラバラのパンフはあるけど纏まったものが無く、欲しいと思います。

●山下町長

何点か出ていましたが、石北線は、大きくは網走と北見が核になると思いますが、そういった行政も頑張っていかななくてはならないということで、網走市長や北見市長にも声かけをしてみたいと思います。

函館～女満別の航空路線の話がありましたが、新幹線の函館開業にあわせての要請のポイントとなっています。過去、私も函館から乗りましたが、函館を出て駒ヶ岳の裾を通過して噴火湾に出て、白鳥大橋の上を通過して羊蹄山、石狩河口、遠くに暑寒別岳を見て、大雪に入って向こうにサロマ湖とオホーツク海を見て女満別に降りるということで、天

気さえ良ければそれだけで価値のある路線であり、飛行機としても充分アピール出来るなと思いました。

テーマパークの話ですが、12年ほど前の空港周辺活性化プロジェクトについても一度考え直す時期に来ているかなと思っており、何とかこの町を素通りで終わらせないように、周辺の活性化を管内を挙げて取り組めればなと思っています。

インバウンドの話ですが、今までは、どちらかという韓国や中国本土、台湾、香港といった東アジアからのチャーター便の受け入れでしたが、今は、ベトナム、タイ、インドネシア等からのお客様が増えている、成田から6時間ですから女満別までは7時間少しで来られます。新千歳空港とも連携して取り組んで行く必要があると思います。

そして、これからのポイントは、東京オリンピックとその前年に行われるラグビーの日本での世界選手権ではないかと思っています。で、これまで観光地といえば網走でしたが、北見のカーリング場がリニューアルオープンするということで、北見の役割も高くなって来るし、山の水族館も人気を博している。そして、これらの合宿先としてももっとPRしていくべきと。網走では、リオのオリンピックでの陸上競技の事前合宿地にもなっているので、それらを含めて世界に向けてこの地域一体となってPRし、外国の方々に来て貰う取り組みを進めていくべきと考えています。

決して、東京だけのオリンピックで終わらせないためにも、そういった努力をしているんなお客さんに来て頂いて、そして、飛行機のその次の交通手段としての鉄道とかバスとかハイヤーとかを利用して貰えるようにしていかなければならないので、地域全体としての交通網を充実させていきたいと思っています。

●石黒

今日は、山下町長を囲んでいろんな話をさせていただきました。

街が賑わって人も元気でなければ、観光客も旅行者も惹き付けられないと感じておりますので、これからも空港と鉄道などの公共交通機関の繋がりを強めていって、地域の繋がりも強くしていくため、議論を深めていきたいと思っています。

●山下町長

この地域の冬の観光の底上げをするために、北見には、カーリングホールや山の水族館もあるし、スケートリンクもあるし、「体験型スポーツ観光の地を北見市が担ってくれと有り難いな。」と北見市長には言っているところです・・・皆様方からも、宜しくお伝え下さい。