

# 地域連携による観光とまちづくり

旭川—遠軽—北見—美幌—大空—網走

新たなツーリズム 産業観光と地域づくり 観光資源の発掘  
 広域観光 ご当地キャラクター 体験型旅行・着地型観光

- ◇オホーツク圏の住民や関係団体が広域で連携し合う取り組み
- ◇互いのまちの特性を活かした観光のまちづくりに挑戦！
- ◇民産学官の協働で地域・産業の振興に役立つ方策を探る講座

## コミュニティ再生講座

<p>&lt;北見開催講座&gt;</p>	<p>&lt;網走開催講座&gt;</p>	<p>&lt;講師&gt; 清水慎一氏</p>
<p>第1回:10/4(金)                  北見経済センター1F(北3東)                  18:15~21:00まで                  ○石北本線の利用促進策について オホーツクビール(株)                  代表取締役専務</p>	<p>第2回:10/25(金)                  網走エコセンター3F                  18:15~21:00まで(北2西3)                  ○女満別空港の利活用について                  山下英二大空町長</p>	<p>立教大学観光学部兼任講師                  (株)JTB総合研究所顧問                  観光地域づくりプラットフォーム                  推進機構会長                  &lt;プロフィール&gt;1948年生まれ                  内閣府:地域活性化伝道師                  総務省:地域力創造アドバイザー                  国交省:離島振興方針策定有識者                  座談会座長・国内外から選考される                  観光地域づくり検討会座長ほか                  JR東日本仙台支社長・(株)JTB                  常務などを歴任、東大法学部卒</p>
<p>第3回:11/29(金)                  北見経済センター1F(北3東)                  18:15~21:00まで                  ○観光客をいかに取り込むか                  桜田真人北見市長</p>	<p>第4回:12/13(金)                  網走エコセンター3F                  18:15~21:00まで(北2西3)                  ○外国人観光客が求めるもの                  水谷洋一網走市長</p>	
<p>●毎回ゲストに地域のリーダーが登場します！</p>		

(主催) 都市間連携市民会議 / (財)北海道地域活動振興協会  
 (後援) 北海道運輸局北見運輸支局 / 北見市 / 網走市

<参加申込書>		参加する講座
① 氏名		<input type="checkbox"/> 第1回(北見)
② 住所		<input type="checkbox"/> 第2回(網走)
③ 連絡先 ( )		<input type="checkbox"/> 第3回(北見)
④ 所属団体		<input type="checkbox"/> 第4回(網走)

(申込先) CTC北見まちづくり会(中川) 〒090-0052 北見市北進町5-7-38  
 TEL0157-57-3023 Eメール an3492@plum.plala.or.jp  
 FAX0157-57-3006

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1回目講演録・ダイジェスト版

平成25年10月4日(金) 18:15~21:00  
北見経済センター

●講演(立教大学観光学部 清水慎一)

コミュニティ再生講座ということで、この辺の地域をどうやって元気にしていくのかということで参りましたが、私は「観光をしっかりとやって行く」というのが持論です。工場誘致とか公共投資とかが望めない中で、観光がポイントになってくると思っております。観光をやれば、農業とか漁業とか林業も儲かってくるとの経験から言っているところですが、どうやって観光を基軸にしながらかommunityの再生をし、地域を元気にしていくか。この辺の話をはしりたいと思っております。

(今日の論点)

今日お話しする論点としては、二つあります。

一つは、観光は、やはり北見と網走とがしっかりと連携しないとダメだということ。もう単独では無理です。北見も網走も単独では無理。地域に来るお客様をしっかりと楽しませるには、連携をしなければならないということですね。

二つには、その連携の中で「鉄道」という公共交通機関が主軸であるべきということ。連携を支えるのはマイカーではありません、公共交通機関なんです。観光の実態を見て貰えばわかると思いますが、マイカーで来る人は殆どお金を使ってくれません。観光では、お金を落とさないと困りますね。お金を落とさないで経済が回らない。鉄道で来るお客様、飛行機で来るお客様は、はっきり言ってお金を落とさしてくれます、お酒が飲めますから。そう言った意味で、鉄道とかの公共交通機関が観光のポイントになる。ですから、連携の主軸は公共交通機関の鉄道なんです。

(官民協議会)

それで、「鉄道」についての今日の私の結論についてですが、はっきりしているんです。

石北本線の運行は、JR北海道の責任に於いて、JR北海道の収支の中で運営していますね。これ、もう限界です、現実にも。しかし、今の仕組みはそうなっているんです、そうしちゃったんです。問題がありますね。

で、イギリスとかヨーロッパのしかるべきところは、鉄道とかバスとかの公共交通機関については、必ず、鉄道等の事業者・行政・民間・住民・NPOとかからなっている団体があるんです。そこで、この団体が、この公共交通機関のあるべき姿等について議論をし、コストについて最終的にどのくらいの税金・費用をつぎ込むかと言った議論を必ずしているんです。日本は、していないんです。これをどうするかなんです、はっきり申し上げて。

鉄道というのは、基本的にコストがかかるんです。ですから、鉄道事業者が黒字で運営するというのは難しいんです。よっぽど、山手線とかJR東海さんの東海道新幹線みたいに儲かるところは別けど、基本的には儲からないんです。高速道路も一緒なんですよ。けども、高速道路は全部国が建設して、一部例外がありますが、ほとんどペイしていませんよね。何で鉄道だけ収支を合せなければいけないのか。これらも含めて、おかしな形態にしてしまったんですね。

で今、JR北海道さん大変なことになっていますね、鉄道事業者として。本来ならば責任を持ってやらなければいけません、その対応が出来ない。一方ですね、鉄道事業者として赤字だったら何時でも廃止できちゃうんですね、これは大変ですよ、皆さん。

ある意味、我々は鉄道が生活の中でも観光の中でも必要だとすれば、常にこう言った団体（官民協議会）で議論しないとイケないんですよ、議論をしないと。例えば、国の方でも河川をどうするかといった協議会が出来るとなると、議論する場が増えてきましたが、鉄道はなかなかそう言ったのが無いんですね、鉄道は。ですから、「ダイヤを直して欲しい。」「施設を直して欲しい。」とJRに会いに行っても合ってもくれないですね。対応によっては「検討します。」となっても、一向に検討してくれないといふうちに極めて非建設的な関係になってますね。

そこで、そういった場がやっぱり必要なんだなということで、かねがね私は考えており、今回コミュニティ再生講座を4回開催するというので、出来れば、このような講座を経て官民協議会的なものが出来るというのが、この講座の落としどころかなと思っています。

#### （五能線の例）

そこで、こんなことを含めて、生活システム・観光システムの中で鉄道を位置づけて行くと、観光が旨く行ったりすると言う事例をご紹介します。

私自身がJR時代の立場でやったのが、秋田県の五能線ですね。ここは、私もJRの役員をやっていて、秋田県、青森県、そして地元自治体、民間団体といろいろと議論をして、赤字で酷い線区であったのが観光客で溢れるようになってきたと私は信じていますが、私はこういうことでちゃんとやっていると、観光客が来て地元が潤ってJRも助かるんだと思っているのが、この五能線です。

五能線は、青森から奥羽本線に接続するあたりですが、しょっちゅう災害で土砂崩れを起こしているようなところなんです。ここは、1日1kmあたりの輸送人員で、石北本線は1,300人/kmですが、五能線は1日598人/kmです。で、こんなのは廃止の対象なんです、やっぱり五能線の沿線の人たちは「廃止されたら困る。」ということで何をやったかという、「五能線沿線連絡協議会」というのをつくって、これは、五能線沿線の活性化施策をやっていこうとするもので、平成2年、もう20数年前に結成されたんですね。で、能代市から始まる各市町村3市6町とJR秋田支社が入っているんです。それで、住民がそんなにいる訳じゃないので、「観光客を呼ぼう。」と。観光客を呼ぶために「おらほの自慢ガイドブック」とか、要するに各駅毎にどういうのがあるかということをやったんです。海沿いでは徐行運転、車内で津軽三味線の演奏、津軽弁の語り部。今は止めてしまったけれど、能代駅で乗る時に「車内で酒を飲みたい。」と晩酌セ

ットを頼むと途中駅で晩酌セットが届くとか。2両とか3両しかないところで車内販売をすとか、千畳敷という駅で長時間停車すとか、十二湖という駅では1時間の停車中に付近を散策して下さいとか。能代の街というのはバスケットの街なんです、停車時間の間に駅のバスケットゴールに玉が入ると記念品が貰えるとか、徹底的にやったんです、地元が。みんな無人駅ですよ。「1つ1つの無人駅に降りても楽しいよ。」ということをや々とやっているんです。「無人駅で何も無い。」じゃないんです。「無人駅こそ面白い。」というのが、ここの発想なんです。

今まで、はっきり言って何もなかったが、いいものは沢山あった。私は、勿体ないなあと思っていただけでも、JRだけでは何も出来なかった。それが、地元と議論をして、「各駅でこんなことをしましょう。」→「じゃ、JRは1時間待ってみる。」、「こんなことやります。」→「じゃ、もっと綺麗な車両を入れます。」と言うことで、JRと地元とが建設的な関係になって、30万人の観光客が来るようになったんです。それで、全体が潤うようになってきたんです。

一番のポイントは、「JRに何かをやってくれ!」ということではなくて、「地元が、こういうことをしたいから、JRもこうしてほしい!」と言ってきた訳です。今、一大観光地になって、誰も廃止しようなんて言わない。一大観光地になりましたから。

さあ、これが石北本線なんかで出来るのかどうか。私は、JR北海道の対応がなかなか難しいけれど、兎に角、これは一歩動かないといけないと思います。ですから、石北本線の連絡協議会みたいなものを、北見と網走の都市間連携会議の皆さん方が、「我々はこうしたい、こうする。その代わりに、JR(鉄道会社)は、こうして欲しい。JRが出来なければ、行政がこんなお手伝いをしたい。」というような提案をしてほしいと思います。まあ、これが典型的な成功事例ですね。向こうは500人の輸送密度です。こっちは1,300人ですから、やろうと思えば出来ますよね。

#### (只見線の例)

もう一つ今、拘わっている只見線の話をしてします。

会津若松から入って新潟に抜ける線区が只見線です。わずか、1日150人しか乗らない線区です。幸いなことに、新潟に繋がっているのが残ったんですが、今、ここが不通になっているんです。津波の後に大雨が降って不通になりました。只見川が氾濫、ダムに水が貯まりすぎて放水したら鉄橋が流されてしまったんです、3カ所も。で、この復旧に85億円かかるんです。JRは、もともと100数十人しか乗っていないと言って、復旧に慎重です。

此处は、「全国一、紅葉が美しい鉄道」と言われて確かに美しいので、沢山の観光客が来るんです。しかも、紅葉の中を走る只見線が非常によいと言うので、JT&Bとか近畿日本ツーリストとかが沢山送客してくれて、短区間でも鉄道に乗ってくれるんです。その位、鉄道とすれば観光がぴったりのところだったんです。

それで、不通になってJRが復旧を渋りだしたら、途端に「鉄道が無くなる、大変だ。無くなるらしいぞ。」と言って、やっと鉄道の重要性に気がついたんです。ここが、五能線と違うところです。平成2年から気がついている五能線。やっと、廃止寸前になって気がついた只見線。この差なんですよ。まあ、気が付いただけでも良いですよ、気が

付かないところが沢山あるんだから。気が付かない内にJRが廃止を通告して、「無くなっちゃたよ!」と。無くなってから文句を言っても遅いんですよ。

それで、こういう鉄道を活かした観光の取り組みをするときに、誰が責任を持ってやっていくかという議論になり、そのときに、沢山の只見線沿線の組織があることが判ったんです。「只見ライン観光協会」とか「只見線活性化協議会」とか「商工会連合会」とか…。皆、各市町村がお金を出して、行政と一部民間だけでやっているんです。だけど、やっていることは所詮パンフレットを作るだけ。真の連携になっていないんです。で、組織を見直そうということになりました。いろんな民間団体、行政を含めて、一体となった組織を作ったんです。沿線市町村がお金を集めて、なおかつ、人も出して「奥会津振興センター」という事務局を作った。

それで、この間、記者会見をやりました、私も行って地元の首長5人と。「只見線を徹底的に私たちは応援します。多くの人を只見線に行かせます。只見線を使った観光をやります。」と発表したら、非常に反響がありました。どういうことをやるのかと言えば、例えば、「只見線の旅」といったもので、このような冊子を作りました。只見線の無人の駅を含めて、「各駅で降りるとこんな楽しいことがあるよ。」というものなんです。10万部作りました。結局、只見線というのは、1つ1つの駅で降りると面白いんだということ、一つずつの駅のマップとかで解説したのを作ったんです。これを、車内とか無人駅とか道の駅に置いておく。そうすると、「なんだ、こんなに楽しいことがあるのか。」と観光客が乗って来てくれる。或いは、フォトコンテスト、モニターツアー、イベント、ノベルティーの配賦とか、いろんなことを今やってます。旅行会社とのタイアップとかそんなことも含めて。

そう言った意味で、只見線の例というのは他山の石だと思うんですが、皆さん方、石北本線も只見線と同じように何時廃止になるか判りません。今、JR北海道の経営環境から言ったら、問題の線区ですね。此処は、皆さん、危機感を持たれた方が良いでしょう。危機感を。

「五能線」も「只見線」も、共通のポイントは「鉄道が無ければ観光が出来ない。」ということに気が付いたんですね。「観光をやらなければ、地域が生き残ることが出来ない。」と。工場誘致だとか公共投資で建設業者が儲かるなんてことは、あり得ない。これにみんな気が付いたんです。しかも、観光は単独の町村だけではなくて、鉄道を軸にしていっぱい繋がらなければならないということに気が付いたんです。翻って、石北本線は如何でしょうか。

(今日の纏め)

「地域連携とまちづくり」ですが、本当に連携しないと観光客の流れとモノの流れが大きくなれない、絶対に。やっとな根湯の旅館に泊まった人が山の水族館に行く時に割引になるとか、北見市内のホテルに泊まったら割引になるということが行われるようになってきましたね。これ、まさにお互いに儲かっていこうという連携なんです。もってやっていかないとダメですね。

北見は元もと観光には熱心ではなかったですね、北見は。しかし、もう観光に行かざるを得ないんですよ。その時に網走と組むしかないんですよ、はっきり申し上げて。

そういう中で手を繋ぐには、そこに軸になるモノが必要なんですね。その軸になるのが鉄道ですよ、鉄道。そうすると石北本線、JR北海道が「経営的にじり貧です。」とか言っていることを、座して待っているのはダメなんですよ、座して待っているのは。地元で「こうしなくてはいけない。」ということを行わなければダメなんです。廃止されて初めて判る鉄道の重要性。これは、私の立場で言うのもおかしいのですが、「鉄道は、こうあるべきだ。」、「北見駅は、こうならなければいけない。」、「網走駅はこうならなければいけない。」と言わなければいけないんです。「駅で売っているモノも、こういうのを売って欲しいんだ。」とね。

で、JR九州ですが、ある意味で余裕があるんで「七つ星」を入れましたね。凄い車両で、九州を1泊2日、或いは3泊4日で廻るんですよ。これ、1室2名で110万円なんです、3泊4日で。来年の夏まで全部予約で一杯です。JR九州は、来年の秋以降は1名55万円から1名75万円にしているんです、二人で150万円です。

そんなことを含めて、やっぱり北海道も出来れば、こういうことをやって欲しいなど。JR北海道が出来なければ、道庁も含めていろいろなことで予算を考えて行かなければいけないのかなど。だって、北海道は観光で行くしかないんですから。申し訳ないけれど、北海道の観光はじり貧なんです。じり貧というか、数は決して増えていないんですが、単価が落ちる一方なんです、客単価が。これが北海道観光の一番の課題なんです。函館の湯の川温泉、9,900円/人。湯布院、22,000円/人なんです。平均で。

まあ、そう言った意味で、この北見から網走までの地域で、コミュニティ再生講座で「石北本線関係」「女満別空港関係」、そして最後2回は「観光関係」ということで課題を与えられていますので、そういった内容で申し上げていきたいと思っておりますが、ここで「そうだね。」と言って終わったら何の値打ちも無いんです。早く、こういう協議する場を設けて頂きたい。そして、しょっちゅう皆で議論して行く。そして、いろいろなところに圧力を掛けていくということにならないといけないと思っておりますので、早く、こういった組織を作って頂きたいなど。是非、それを作り上げていくことが、このコミュニティ講座の一つの成果物になると非常にいいですね。何時までも、このような勉強会をやっても意味がないんです。早く、具体的な議論をされていくことを望んでいます。

以上で、今回の講座を終わります。

#### ●（質疑応答）

（質問者1）先ほどの九州の例は、JR九州の方が引っ張っていくという形の例だと思うが、そうではなくて、周りから押し上げていくというような例があれば、教えて欲しい。

（清水講師）一番のパターンは、先ほどの九州の例はJRが引っ張りましたが、やっぱ

り、旅館の関係者が「自分の所の経営が危ない。」ということでやり出すケースが一番多いですよ。阿寒の大西君のところとか、知床の桑島君とかね。

単価を上げるポイントは、結局、滞在時間を増やすことです。滞在時間と消費額とは、正比例の関係にあるんです。だから、1時間で帰る人が1,000円使うとすれば、5時間居る人は5,000円使うということ。ですから、できるだけ滞在させることです。一番良いのは、1泊させる、2泊させる……。これがお金の落ちる道なんです。マイカーで来るお客さんは、1時間いてパツといなくなるから。B級グルメが良いとか言って北海道ではやっているけれど、これは、とんでもない間違いですね。B級グルメの〇〇丼とか〇〇カレーとかを食べて直ぐに帰ってしまう、こんな観光をしても意味がないんです。

そうではなくて、昼ご飯を食べた後は、あっちに行ってこっちに行ってこうして、といいふうにやらなければいけない。なおかつ、泊まって頂かなければいけないんです。この工夫をしなければいけない。それが、連携なんです、連携。

九州の場合はJRが引っ張った、五能線の場合には地元が引っ張った、阿寒あたりの一部では旅館の関係者が引っ張ってきているというように、それぞれありますね。で、札幌～北見～網走の連携を誰がやるかなんです、誰がやるか。はっきり言って、行政の人はあり得ないですよ。だって、行政の人は直ぐに替わってしまうんですから。ですから、五能線の協議会なんかは、民間が基本になったんですね。

(質問者1) 卒業研究とかで学生にこの辺を旅行に行かせようとしているんですが、今の学生、なかなか旅行しないんですよ。何か事例があれば教えて欲しい。

(清水講師) 私は立教大学の学生を見て判ったんですが、別に旅行離れではないんです。きっかけがないんです、きっかけが。このきっかけを誰が作ってやるかなんですよ。で、私のところの立教大学の学生には、「全員、ボランティアを。」と。「つまらない先生の話聞いたってしょうがないんだから、学校には来なくていい。」「出席を執るような授業は意味がない。」と言っているんです。だから、「あちこちに行きなさい。」と。そして、例えば、「網走に行ったら、あの人のところに行きなさい。」「釧路に行ったら、あの人のところに行きなさい。」と教えてやるんです。そうすると、今の学生は喜んで行きますよ。そういう「きっかけを誰が作ってやるか。」だと思っんです。

(質問者2) 10年ほど前に、ふるさと銀河線の存続運動をやって実感したのは、鉄道の赤字に対して、「沿線自治体や住民が具体的な対案を持っていないと線路は廃止されてしまう。」と。それで、石北本線もふるさと銀河線の二の舞になるんじゃないかと危機感を持っているところであり、存続運動をしなければいけないと思っています。

そこで、具体的に何をするかですが、石北本線の枕木は全部が木製の枕木になっているかと思うんですが、安全のことを考えるとコンクリート製の枕木にしなければならぬので、その導入資金に住民の資金を充当するような運動も必要かと考えています。このように、「線路は、住民で守るんだ。」という意識と仕組みを考えているんですが、その点、ヨーロッパあたりでの事例があるのかどうか、教えて欲しい。

(清水講師) いくつか、あると思うんですが、先ず1つは「上下分離」ですね。それから、一部住民による「枕木所有」と「津軽鉄道」の話を見せて頂きます。

「上下分離」というのは何かと言うと、トンネルとか鉄橋とか路盤は一つの会社が持って、その上を走る車両とかを別の会社で持ってやるというのが「上下分離」なんですが、EUは1990年代に上下分離することに決めたんです。ですから、基本的に線路・トンネル・鉄橋は、国とかの行政が持つことになっているんです。或いは、普通の鉄道会社でも補助金が入っているんです。それで、上の鉄道会社は入札で決めてやらせているんですね。でも、下は、線路とかの費用に相当のお金がかかるんで、線路使用料だけでは賄えないから殆ど国の税金が入っているんです。ですから、鉄道が成り立つんです。

日本では、貨物会社が、そうですね。基本的に車両しか持っていない。で、石北本線でも貨物列車が走っていますが、貨物会社はJRに線路使用料を払っている。ヨーロッパではこれが当たり前。その位、鉄道にはコストがかかるんです。「高速道路を作るくらいに鉄道に税金をつぎ込むことが必要だ。」との合意形成が出来ているんですね。

こういった中で、「もう少し工夫をしよう。」ということで枕木の話ですが、津軽鉄道では、もうやっているんです、津軽鉄道で。此処は、五所川原から津軽中里に行く、吉幾三のいるところなんです。10数kmしかないけど、今30万人くらいで一日900人くらいしか乗らない。でも、黒字なんですよ。何故かと言うと、運賃だけでは儲からないんで、所謂サポーター・応援する人が沢山いて、その人達が乗りに来たり、その辺で売っているものを買ったり、なおかつ、レールと枕木を持っていたりしているんです。私も何枚か寄付して持っています。枕木に名前を入れるとかの寄付ですね。

そういったことが、この石北本線でできるのか、できないのか。何れにしても、寄付を含めて税金をつぎ込むというのは、鉄道会社にはあり得ると思うんです。逆に言うと、税金をつぎ込んで「それ以上の効果がある。」と言えるかどうかだと。

### ● (フリーディスカッション)

(中川) 本日のゲストとして、オホーツクビールの渡辺専務をお招きしていますので、これまでの講義の感想をお願いします。

(渡辺) 皆さん、今晚は。今日の先生のお話を聞いていて、いろんな考え方や知恵・工夫によって、この石北線、そして自然景観が豊かな釧網線と繋がることによって東北海道を網羅すべきと。

今、対流人口がどんどん減って行く中で、所謂、交通手段を移動目的としている通勤・通学・通院の方は減って行きますから、観光客をどうやって受け入れていくのか。今、高額商品が売れる時代です。ASEANの人たち、シンガポールとかタイの人たちが、北海道に入ってきております。そういう部分で、皆さんと知恵を出せば「何とか出来るな。」と、先ほどの先生のお話を聞いていて感じました。

それから、10年前くらいから「オホーツク・ダーチャ村構想」というのを持っていて、本州の特に日本の人口の60%を占める東京・大阪・名古屋の方々が、このオホー



ツク・北北海道・東北海道の自然にあこがれている状況にあります。そこで、このオホーツクで滞在型の避暑を団塊世代のリタイアした人たちにして貰おうと、1000戸くらいのログハウスを使って近隣の農家とタイアップしてやろうと思っていたんですが、しかし新たな設備投資は大変なので、空き家を活用しようと不動産屋に聞いてみますと北見市内で500件くらいの空き物件があると。3~4月の異動シーズンに大きく動くけれども、それを過ぎるとずーっと空くんだそうで、それを所有者などと調整をして、5~10月まで滞在して貰うことが出来るのではないかと考えています。そして、自然との触れ合いが大事ですから農家とのタイアップを行い、農家の人にアスパラとかトウモロコシとか馬鈴薯等を作って貰って、その管理費用を年間3万円払うとか、収穫の時期になれば収穫に来て貰うとか。是非、このダーチャ村の村民になって貰いたいと考えているところであり、村民会議を開いて村長を選ぶとか、地元の人たちと訪れる人たちとの交流を広げたいと思っています。

(中川) その他、今日の講演に関してでも、会場の方で何かありませんか。

(発言者1) 最近、特に思うことは、鉄道とバスの連携は凄く重要だと思っています。駅の前に直ぐに観光地があるわけでもないし、エンタテイメントがあるわけでもないので、駅で降りてからのバスは重要になって来る。例えば、丸瀬布駅で降りて森林鉄道に行くとかね・・・。それが無いと、オホーツクは鉄道だけでは十分に廻れない。バスがあれば、重層的な観光が出来るものと思っています。

しかし、時間調整が出来ていないところがあるので、先ほどの「協議会」というものが出来ていて、バス会社とか地元の関係者が集まって議論していければ、その辺が旨くいくんじゃないかなと思っています。

(中川) 足が繋がってないと、観光もできないですね。アクセスは、重要ですね。

(発言者2) 網走から来ました。実は、私は、北海道新聞の記者をしていて、網走が好きになって市議になり、よそ者目線で網走を良くしようとやっています。

市議になる前は名古屋鉄道にいた時期がありましたが、今日の話は、ただ鉄道で観光を盛り上げようということだけではなくて、鉄道を観光で利用することによって、地域の足がしっかりと守られるようになっていくんだというメッセージが込められていたように思うんです。何故、このような話をするかといいますと、名鉄にいた時に路面電車を全部廃止しようとする作業に携わり、鉄道会社から「鉄道を廃止します。」という話が出始めたら、その段階で住民が「何とかして。」といっても、もう無理だと。ですから、普段から鉄道を残す取り組みをすべきだと、鉄道会社にいた経験から思ったところで、今、石北本線は走っていますが、何時無くなってもおかしくないとの話もありましたので、石北本線を残す取り組みをしていきたいと思っています。

そんな中で、網走では3年前から鉄道を活用した町おこしをしようということで、MOTレール倶楽部という団体で、SLの誘致活動をやったりとか沿線の食材を積み込んで地域の味を味わおうと言ったのを企画して釧網線で走らせたりとかしましたが、何が重要

かと言ったら、単にJR北海道に「やって下さい」と言うだけではなくて、「僕たちも一緒に汗をかいてやります。お金も出します。知恵も出します。」ということで3年間やってきました。

そうすると、本当にJR北海道さんの対応が変わってくるんです。最初は、「あまり拘わりたくないな。」というような駅長の反応でした。今は違います。半年に1回、飲み会をしながら、「今度はこれをやろう、あれをやろう。」と言う形で意見交換ができるようになり、更に今度、北見の方ともこういうかたちで連携出来るような気運になって参りました。これは、非常に良いものが出来るんじゃないかと期待しているところです。

で、網走の市議会議員をしていて必ず言われるのは、「昔から、網走と北見は仲が悪かったんだ。お前は何をやっているんだ。」とお年寄りに言われますが、こう言って返しているんです。「十勝や釧路を見て下さい。釧路や帯広が中心となって管内全体を盛り上げようとしているじゃないですか。負けているんですよ。そこに危機感を持たなければいけない。」と。で、今日、北見の皆さんに伺ってみたいのは、僕たち網走の若い人間や市長は、北見との連携が必要だと思っているけれど、北見の皆さん方は、如何でしょうか。

(中川) 今の話に関して、誰かおられませんか？

(発言者3) 今の「北見と網走」のことについてですが、私もここに来る前に、網走に7年いて、別の会社ですが網走と北見や札幌を転勤しながら比べていました。そうすると、北見と網走は、特に風土や人間性で全く異なっておりまして、いろんなことがありましたね。

この、北見と網走の仲の悪さは、明治時代から始まるんだと思うんですが、北見が野付牛から北見に変わる時に、網走から文句を付けられていますね。網走に北見町というのがあって、それを野付牛市とすればいいモノを北見市としたことで「網走にある北見の名前を取った。」というような因縁から始まって、さらに灯を点けたのが「北見は中核都市なんだから支庁(道の出先機関、今の総合振興局)を北見によこせ。」ということになって、また戦いになって。

しかし、この12月1日に北見市常呂のカーリングホールがリニューアルオープンしますが、ここはこれからの観光の素材として売れると、滞在型・体験型の観光として脚光を浴びると思うけれども、しかし北見だけで売ろうとしても、なかなか売れないなど。そこで、網走等との横の連携も図って行く必要があると思っています。

(中川) いろんなお話をして貰いましたが、やはり、オホーツク一体となった観光圏で売らなきゃいけないなと思いました。そして、この講座がその第一歩にもなるんじゃないかと思っています。ところで、今日の締めとしてゲストの皆さんから「今日の提言」みたいなモノを、紙に書いて発表して頂きたいと思います。渡辺さんから、宜しくお願い致します。

(渡辺) 私の「提言」は「感光＝観光」ということですが、「観光」ということで、そこにいる人たちとの交わりが大事だと。光を見るだけじゃなくて、人との交わりが大事。その風土、風＝観光に来た人、土＝そこに居る人達、この風と土の交わりが大事だと。それを感じる事が大事だと言うことで「感光＝観光」とさせて頂きました。「さんこう」になりませんか(笑)

(中川) ありがとうございます。では、清水先生。

(清水) 私は、あちこちでまちづくりのお手伝いをしていますが、そこで自分の信念としてやっていることは、「先ず、行動。それから、皆で議論」です。

皆で議論してから行動ではないんです。皆で議論する人は行動しませんから。先ず、行動です。そして、行動した人達が議論して行く。先ずは、自分で行動してみるということですね。JR、JTBのときも、私はそうしてきました。そうしないと部下は動かないということを、痛感してきました。

(中川) 長い間、皆さんご苦労様でした。次回、第二回は10月25日に、網走のエコセンターで大空町の山下町長をお迎えして行いますので、ご参加下さい。以上で、今回の講座を修了します。