

「地域の未来は変えられる」講演詳録

ローカルエコノミスト

田中 輝美

昨日、東京で仕事があったため、島根から東京に移動して、今朝の新幹線でやって来ました。城端の駅に着いたとき、美しい山並みが見えてきたのですが、先ほど田中市長がおっしゃっていた通り、なかなか他ではお目にかかれない大変すばらしい景色でした。城端は11年ぶり2回目。あらためて、城端線は素晴らしいなあ、と思いました。JRは全路線に乗りました。業界用語で「完全乗車」「完乗」というのですが、その中でも城端線はお気に入りの路線です。

会場に着いたとたん、小学生のお子さんが、「今日、よろしく願いいたします」といってパンフレットを手渡してくれて、市民皆さんで盛り上げていらっしゃるのだなあ、と本当にうれしく思いました。

全国のローカル鉄道取材して歩いていますので、そんなお話を紹介して、少しでも皆さんのお役に立たせていただけたら、と思っております。

島根に生きる「ローカルジャーナリスト」

私は自分を「ローカルジャーナリスト」と言っています。私は何者か、鉄道とどう出会ってきたか、というお話をした後に、各地のローカル鉄道の再生事例をお話して、実際に何がポイントなのか、地域の未来を変えるにはどうしたらいいのか、を考えていきたいと思えます。

私の自慢はJRの全路線に乗ったということです。南は鹿児島島の枕崎から北海道の稚内まで、20年かけて乗りました。

ローカルジャーナリストの方で紹介しますと、島根県浜田市という港町に生まれました。野球の好きな人は梨田監督とか和田投手などご存知の方も多い浜田高校という高校に通いました。当時、仏像がすごく好きで、仏像関係を学びたいと関西の大学に進学して、そのあと、古里島根県の地方紙、山陰中央新報社に入社しました。15年ほど、記者を務めました。

そのあと、独立しました。日本のジャーナリスト、フリーランスはほとんど、東京にいますので、独立するとき「東京に出るのなら、頑張っただけ」と皆さんに言われましたが、私は東京に出て仕事がしたいのではなくて、「もっと生まれ育った島根のこと、ほかの地域のことを記録して発信していきたいから、独立して頑張るんだ」という気持ちだったのですが、なかなかそれを分かっていた

けませんでした。

「前例がないから、分かってもらえないのだろう」「島根で生きていくぞっていうことを名前で表そう」と思って「ローカルジャーナリスト」という名前を自分で作りました。3年前になるのですが、調べてもほかにいないので、今のところまだ、「日本でひとり」ということになっています。

地元でも、県庁所在地の松江市から広島県の中国山地の奥を結ぶ JR 木次線の 80 周年活性化アドバイザーなどを務めています。

「地域再生」が第一の関心事

主に関心があるのは、地域再生です。島根県というのは秋田県と並んで、全国でも一番、人口減少が進んでいて、ピーク時は 90 万人いたのに、今は 68 万人と 20 万人も減りました。こんな県は島根県だけで、大正時代より少なくなっています。そういう意味で、すごく地域が疲弊していて、元気がありません。子供時代もそうでしたし、新聞記者になってからもずっと気になっていました。どうしたら地域が再生するのかを第一の関心事にして、取り組んできました。

何冊か本を書かせてもらっているのですが、今日、呼んでもらったきっかけの一つがこの『ローカル鉄道という希望～新しい地域再生、はじまる』という本です。この本も、地域再生と鉄道がどういうふうにかかわっているか、地域再生に鉄道がどういうふうに関与しているか、ということをテーマに執筆しました。

もう一つは、『地域ではたらく「風の人」という新しい選択』という本です。島根県は U ターン者、I ターン者が年間 4,000 人以上訪れており、よそ者を生かした地域再生が盛んです。地域再生とよそ者はどういう関係があるのかを、インタビュー集にまとめました。

先ほど、市長に紹介いただいた『関係人口を作る一定住でも交流でもないローカルイノベーション』という新しい本を、先月、発刊しました。離れていても、地域を応援する仲間の存在が重要ではないか、ということ、関係人口という概念を使って紹介した本です。このように、常にどうやったら地域が再生できるか、ということ意識して活動しています。

これまでなかった「鉄道と地域再生」という視点

鉄道と地域再生は、近いようで意外に遠いようで、そのような視点の本は、これまでほとんどありませんでした。

最初のきっかけが、『日経グローバル』という日経新聞が出している雑誌での連載でした。

この雑誌の編集長から、こんな依頼がありました。

「鉄道は大事だが、これからどんどんなくなっていくだろう。どうやったら、

鉄道と地域はなくならず、共存していけるのかを考えたいのだが、鉄道の記事というのは鉄道が好きな記者が、鉄道が好きな人に向けて書くので、基本的に『鉄道は素晴らしい』といった前のめりのすごく感じが出ていて、鉄道が好きでない、鉄道に興味のない自分からすると、どうしても読みにくい。もう少しフラットな立場に立って、どうやったら地域と鉄道がうまくいくかということについて、徹底的に解決策を調べ、ソリューション改革をしてほしい」

いろいろ調べてみると鉄道の本はたくさんあるのですが、鉄道と地域がどうかかわって再生できるのか、という本はありませんでした。「ローカルジャーナリスト」を名乗り、全国の鉄道をすべて乗車した私だからできるような仕事であり、ありがたいと思って引き受けました。

この連載では、全国 24 のローカル鉄道取材しました。月 2 回の連載を、相手の都合、私の都合に合わせて回していくのはなかなか大変で、行きたくても行けないところがたくさんありました。北陸でも、LRT を生かした富山ライトレールや、IR いしかわ鉄道、城端線もお邪魔できませんでした。

北陸は鉄道王国なので、いろんないい事例があつて、素晴らしいと思うのですが、今回はその本に書いたことや最近の情報も交えながら、ローカル鉄道の全国の再生事例、富山以外の事例をお伝えしたいと思います。

49 社が対前年比で乗客増

ローカル鉄道にはどんなイメージをお持ちでしょうか。狭い会場なら、マイクを持って、「どうですか」と言って回るのですが、たいていは、「一両で、小さくて」「ボロボロで、赤字で」というふうに、結構、悲惨な感じで言われます。

確かに 2000 年度以降、35 路線、673 駅の鉄道を廃止されています。長さでいうと、東京・姫路間に当たります。この近くでも、長野電鉄屋代線、十和田観光電鉄など、たくさんの鉄道を廃線になっています。

ローカル鉄道は、やっぱり大変厳しいのでしょうか。確かにそういう側面はあるのですが、2013 年にこの本を書くとき、全国のローカル鉄道 82 社のデータを取ったところ、実際は 6 割の鉄道が乗客数を増やしていました。

鉄道は、乗る人がいないと成り立ちません。乗る人の増減は大きなバロメーターと思っていたのですが、49 社が対前年度で乗客数を増やしていて、その前年度にももっと増やしていた鉄道が多くありました。

みんな、地方の鉄道というと、「ダメだ」とか「赤字だ」とか、「乗客数が減っている」とか、そんなイメージがありますが、実はそんなことはありません。ローカル鉄道は復活の兆しがあり、知られていないだけのようです。

ローカル鉄道というのは地方にあるので、取材に行くのに時間もかかるし、お金もかかります。大変なので、ニュースを調べていても、「ラッピング電車が

できた」というような話はたまにあるのですが、鉄道会社や地域の人たちがどのような思いを持って、鉄道再生や地域の再生をしているかは、ほとんど書かれていませんでした。私は、これを伝えるのが自分の使命のひとつではないか、と思い、本を書くようになりました。

実際に、ローカル鉄道がどんなふうに関わってやってきたか、を見てみると、地域の役にちゃんと立っているローカル鉄道が多いことに気が付きました。

鉄道の役立ち方 大きく三つに分類

ローカル鉄道が、どういうふうに関わっていたか、というと、大きく3つぐらいに分類できると思います。一つは「呼び込む」で、人、もの、金を鉄道があるからこそ呼び込んでくる、というものでした。

もう一つが「解決する」です。地方は公共交通機関が少なく、車がなければ移動しにくいのですが、徹底的に「乗りやすい」とか「移動しやすい」を追求して、鉄道会社が「移動しやすい地域」を実現しているのです。

さらに「稼ぐ」です。鉄道だけではなく、地域全体が黒字になるように、稼ぐことをやっている鉄道もありました。

最初は、いい事例があるのかと不安でしたが、歩けば歩くほど、出てきました。

ひとつずつ紹介していきたいと思います。

「呼び込む」

私の地元、島根県の一畑電車という小さな小さな電車なのですが、体験運転が人気です。日本で一番最初に体験運転を始めました。国土交通省はもともと列車の運転免許を大変厳格にされていて、鉄道会社に入らないと取れないという厳しい決まりがありました。

ですから、一般の人が列車を運転することは、業界的にはあり得ないことでしたが、法の穴、抜け道のようなことをきちんと探し出して、できるようにしました。道を拓いたのです。

今は全国で体験運転をやっていますが、一畑電車は全国で唯一、専用の線路を持っていて、長い期間、体験運転ができるので、全国から人が来ています。多い人では大阪から毎週のように通って、この前、千回を達成した男性がいました。

一畑電車があるから、大阪から島根に通ってくれたのです。地域になじみのお店もできて、地元出雲市の観光大使になったり、最近「移住したい」とも言っているらしいです。電車がある、体験運転があるから、人がどんどんやってきているのです。

マニアの方ばかりかと思ったら、驚いたことにお子さんが多くいらしています。ということは、連れてくるお父さん、お母さんもすごく多いということです。聞いてみますと、東京から来ている人もいました。東京から島根まで、往復で10万円ぐらいかかります。飛行機もホテルも高いのに、「なんで来るのか」と聞くと、「息子が『一畑電車が一番いい』と言うから、来ています。しょうがないですね」と話していました。

これからの鉄道を救う大事なパーソンは、子供だなと思いました。子供は電車好きが多いし、乗ると機嫌がよくなります。お父さん、お母さん、お子さんがもっと鉄道に親しむといいなあ、と思っています。

体験運転は毎週ありますし、定期的にプレミアム体験みたいないろいろな仕掛けがあり、たいていすぐ満席になっているようです。

次は「肥薩おれんじ鉄道」という熊本県と鹿児島県を走る鉄道です。この会社が日本で最初に、レストラン列車を始めました。実際に乗って取材して、すごく素晴らしいと思ったのは、クルーの方に「きょうはどんな料理ですか」と聞いたら、「コーヒー以外はぜんぶ地元産です」と胸を張って答えていたことでした。

地域の人に聞くと、「自分のところの食材やお土産をこの鉄道に使ってもらって、すごくお世話になってます」と言うのですね。そうやって、地域を巻き込んで、レストラン列車をやっているところが素晴らしいと思います。

「レストラン列車があるから、わざわざこの鉄道に乗りに来る」という新しい潮流をつくったのが、肥薩おれんじ鉄道です。ランチのコースは4時間で2万6千円だったのでしょうか。それでも7割ぐらい埋まっていて、私の隣は台湾人の方でしたし、全世界から人が集まるレストラン列車になっています。

城端線には「べるもんた」があるので、レストラン列車はおなじみかと思えます。今回も乗ろうと思ったのですが、氷見のほうへ行く日だったので乗れませんでした。すごく残念で、またぜひ来たいと思っています。

「解決する」

次は「解決」する事例です。ご存知の方も多いと思いますが、福井県の「えちぜん鉄道」では、ここは10年ぐらい連続でほぼ毎年、乗客が増えているという素晴らしい実績を出しています。

その秘密は、「アテンダント」という女性です。「女性が一人乗ったぐらいで乗客が増えないのではないかと、うがった見方で取材に行ってみました。

地域のお年寄りに聞くと、えちぜん鉄道は券売機がないので「電車の中で切符を買うとき、お金を払うのにもたついて、迷惑をかけるのではないかと」、「階段を上るのによろめいて、うまく乗れないのではないかと」など、ちょっと

億劫なイメージを持っていらっしやったようです。

「アテンダント」がやっているのは、観光案内などではなく、地域のお年寄りに少しでも乗りやすくするお手伝いをしているのです。例えば、腰に手を添えて、いっしょに乗ってくれたり、やさしくゆっくりお金を払うのを待ってくれたり。ちょっと「億劫だ」という思いを取り除くだけで、地域で「アテンダントがいるから、安心だ」「えちぜん鉄道が乗りやすくなった」と言われるようになり、乗る人が増えたのです。

「億劫さを取り除いて、乗りやすくすると、人が乗るようになる」という、すごく当たり前でシンプルだけど、実績を上げているいい事例で、私も注目しています。

もうひとつ、熊本電鉄ですが、ここも何年も連続で乗客を伸ばしています。鉄道のマップというのは普通、自分たちの鉄道のことしか書かずに、あとは観光のことなどが書いてあるのですが、熊本電鉄のマップは地域のタクシー乗り場からレンタサイクル、パークアンドライド、高速バス乗り場とかまで、一枚で地域をどのように移動したらよいか、総合的に分かるようになっています。ちゃんとバス会社と協議して、バス停を移したり、近いところに駅を移設したり、ダイヤも工夫したりして、乗りやすくしています。

福岡から高速バスで来て、そのまま電車に乗るという方もいらっしやるようですので、そういうところに対応したダイヤ設定など、細かいところを少しずつ工夫しています。

あと、パークアンドライドです。途中まで車で来て、電車で街中へ出ていくという新しい動きを作っています。バスや車というのは、鉄道にとってライバル、敵のように思われがちですが、ここの会社は「ライバルではなく、共存共栄する仲間です」とおっしゃっていますし、実際に共存共栄ができています。このように「移動しやすい地域」を実現すると、みんな、バスにも鉄道にも乗るようになるのです。地道なことですが、実際に移動しやすい環境を作ること、人が乗ってくれるのだなあ、とあらためて感じました。

もう少し広域的になりますが、京都丹後鉄道も同じようにパークアンドライド、タクシー、バスと役割分担して、広域的に「移動しやすい地域」を実現しています。面白いと思ったのは、JRさんと徹底的に協議して、京都を午前7時に出たら、有名な観光地に何分に着くという、観光客にとっても便利な“ゴールデンルート”といったダイヤを1本設定しているのです。

お互いに自分のところの都合がありますから、ダイヤの調整はすごく難しいのですが、「この一本だけは素早く着けて絶対お得だから」みたいなルートを設定することで、多くの人がそこを目がけて乗りこにやってくるというのです。

全部を改善しようとするのではなくて、観光客をターゲットに「この線に乗って来てください」「この便に乗って来てください」「そしたら、全部スムーズにここまで移動できますよ」というっていう導線を作るというのも、すごく面白い取り組みだなと思って、注目しています。

「稼ぐ」

三番目の「稼ぐ」です。これはすごく、これからのキーワード、視点になると思っています。

例えば、「わ鉄」と呼ばれている群馬県の「わたらせ渓谷鉄道」には、企業とのコラボグッズが 160 点もあります。普通、グッズを作るといって、鉄道会社が頑張って作ってしまうのですが、この会社は自社では一点も作らず、とにかく地元の企業に作ってもらい、儲けてもらっています。そうやって、鉄道を使って地域の会社が潤う。地域の会社もグッズが売れるようになると、「わ鉄さん、お陰で儲かっているよ」という関係にできわけです。

これは地域の極上の豚肉を使った弁当ですが、途中で温泉があるので、そこで使えるオリジナルの手ぬぐいを付けて人気のようです。地元の企業とコラボして、地元の企業が儲かるようにするという仕組みが、すごく大事ななあと思いました。

もう一つ、静岡県に天竜浜名湖鉄道という鉄道があります。本社の近くの食堂が、かわいい電車の形をしたカレーを勝手に作っていて、メニュー表には「みんな大好き天浜線」と書いてあります。鉄道ファン、鉄道オタクの私はジーンときて、泣きそうになっちゃったんですが、すごく精巧に作ってあって、大人気で、全国からファンが「このカレーを食べにきたい」といってやって来ます。食堂も儲かりますし、あまりに人気で 2 パターン目を作ったと話していました。これも鉄道を使って地域の企業が儲けている好例です。鉄道オタクを代表して言うのですが、なんでも鉄道の形にしたら、鉄道ファンは必ず買ってくれます。

もう一つは琴平高松電気鉄道、琴電（ことでん）です。駅のホームの手前、駅ナカにビアパブがあります。先ほど、「救う」キーワードの一つは「子ども」と言ったのですが、もう一つは「酔っ払い」「お酒を嗜む人」だと思っています。鉄道は、自分で運転しなくてもいいので、アルコールとすごく相性がいいのです。いつもは一家のドライバーをしているお父さんも、鉄道に乗って家族旅行にいくと、「自分だけ飲めない」ではなくて「自分も飲める」となります。「お子さんが楽しい」ということと、「飲む人が楽しい」という二つのことは、これからの鉄道の価値のひとつのポイントかな、と思っています。

ここも鉄道会社がビアパブを出しているのではなくて、地域で専門的にビアパブをやっている方がやっています。最初はみんな恥ずかしがって飲まなかったようですが、最近は常連さんとかができて、帰りに一杯やって帰るとというのが楽しみでという感じになってそうです。

鉄道を使って地域の人が稼ぐ、お金が入ってくるという仕組みを作ると、この鉄道も「なくてもいいね」なんて言われなくて、「あつて、ありがとう」「これからもいっしょに頑張ろう」という空気になるのです。それぞれの鉄道は、いずれも「空気がすごく変わった」と言っているらしい、「地域とともに稼ぐ」という視点がすごく大事だなと思いました。

共通点は「地域がいっしょに汗をかく」

本の中では、いろんな鉄道会社ごとに、「移動しやすい地域」や「稼ぐ」といった経済的なことなど、どこに貢献しているのか、お客さんを地域の中から取っているのか、外から取っているのか、というようなことを、分析しています。

24回、1年間の連載を終えてみて、ローカル鉄道というのは、地域を元気にしたり、人々の暮らしを豊かにする可能性が、すごくある存在なのだと、あらためて思いました。

このような成功しているローカル鉄道に共通していたことは、「地域がいっしょに汗をかく」ということでした。裏返すと、地域に愛されない鉄道は残らないし、地域に見放されるのです。「あんまり乗らないからなあ」「あつてもなくても、どっちでもいいや」みたいな地域の鉄道は、ほとんど消えていきますね。頑張っているところは、地域の住民や行政がいっしょになって頑張っています。

これが本当に共通していたことでした。

「生活の足」と「数の論理の呪縛」

思い切ったことをいうのですが、いろいろなところの事例を見て、何がネックになるのかについて一番思ったのは、「鉄道は生活の足」といわれることなんですね。言葉は刺激的かもしれませんが、これが実は「罨」であり「呪縛」なんです。

「生活の足」ということは、鉄道が移動手段だということですが、現在、地方で鉄道に乗る場面はすごく減ってきていて、単に「生活の足だから、乗ってください」と言っても、なかなか難しい状況になっているのです。

これから地方は、人口がどんどん減っていきますので、乗る人が少なくなるのは仕方がないことなのです。ですから、「生活の足」ということを言い過ぎると、「乗る人が少なくなってきたから、なくなっても仕方がないね」という“数の論理”になかなか、対抗できなくなる危険があるのです。

私の地元の JR 三江線が来年の春、廃止されますが、それを一番感じました。

地元の自治体も住民も、「生活の足だから大事です。JRさん、お願いします」と言うのですが、実際に乗っているかということ、全国でも有数の乗客の少ない路線になっていますから、「でも、乗ってないよね」という“数の論理”に、太刀打ちできないのです。

私は、地元の鉄道であるJR三江線がなくなることが、すごくさみしいのです。「二度とこういう思いをしたくない」と涙も枯れるほど泣きました。だから、ローカル鉄道の活性化には何でもやろうと、JR木次線の活性化も引き受けていますし、今回のようなお声掛けをいただければ、二つ返事で引き受けています。

「乗れ」「乗れ」というだけではなく、「生活の足」とか「移動手段」ということを超えて、「鉄道に乗らなくても、鉄道にかかわることができる」という仕掛けを作っていくことが、これから大事になってくるのではないかと、思います。そうすれば、乗る人が増えるのです。

「関わる」でマイレール意識を

それに成功している事例が、兵庫県の北条鉄道です。この鉄道は、住民に寄付を募って、トイレと駅を改修しました。最初は「要らない鉄道」といわれていたのですが、視線が大変厳しかったそうですが、無報酬でやっていた副社長さんが4回も5回も頭を下げて、とにかく周りが根負けして、一つの駅が改修されトイレがきれいになりました。すると隣の駅の人が刺激されて、「あそこは寄付が集まってトイレがきれいになったそうだから、うちもやろうじゃないか」と言って、次々にきれいになっていったそうです。

関西独特かもしれませんが、面白いことに寄付合戦のようになって、三重塔が寄付されたり、石庭が寄付されたり、桜の木が寄付されたり、最後は1,500万円持った女の方が、「駅舎、寄付するわ」と言って来られて、トータル3,000万円集まって、全部の駅が改修されました。工事も材料費だけ出して、ボランティアでやってもらったそうです。

最初はいやいやでも、自分がお金を出すと、鉄道の駅やトイレは「どうなっているのかな」と気になりだしますし、「この方たちのお陰で、トイレが立派になりました。ありがとうございます」と、寄付してくれた方たちの名前を記した銅板を掛けたところ、最初は「別にいいよ」と言っていたお父さんたちが、「名前が載っているから見に行こう」と家族連れで来てくれ、「乗ったことなかったから、一回乗ってみようか」と乗ってくれるようになったそうです。

そういう不思議な循環が生まれたことで、北条鉄道は過去最高の利益が出て、5、6年連続で、乗客が増えています。寄付だとか、単に自分の名前が書かれたみたいなことで、自分の生活の中に、鉄道と「乗る」以外の関わりができたのです。そして鉄道が気になりだして、その結果、愛着がわいて、乗る人が増えてきたというわけです。ここが一番面白いところで、これからの鉄道のあり

方を示しているなあ、と感じています。

北条鉄道以外にも、JR九州の有名な「手をふレール運動（手を振るレール運動）」というのがあります。これもタダですが、住民の方も旅に来た方も、両方満足度が高まる人気の取り組みになっています。

廃線になる三江線では、すごく高いところに駅舎がある「天空の駅（宇都井駅）」で、住民がライトアップしています。マイレール意識が大事だといわれますが、無理にお金を使わなくても、無理に乗らなくても、鉄道にかかわる仕組みを作っていけば、愛着がわいてマイレール意識が育っていくのです。

「乗る」ということは結構、ハードルが高いので、『乗れ』というだけじゃなくて『関わる』、「乗らなくても『関わる』」というふうにハードルを下げて、乗らなくても関わる“関わり代（しろ）”、“関わりの余白”みたいなものを提示していくと、愛着が増してきて、結果的に「少し乗ってみようか」ということになるのです。

遠い道のりのように見えますけれども、結果的にそれが近道なんだなあ、ということ、全国の事例を見て学びました。

「鉄道は地図に載るのがいい」

鉄道は、本当に可能性があると思います。ファンが全国にいます。「乗り鉄」「撮り鉄」「音鉄」といって車両の音を取る人もいるらしいですし、車両そのものや、写真を撮る、駅弁が好きな方もいっぱいいらっしゃいます。本やドラマ、テレビの旅番組などでも、鉄道のほうがバスより圧倒的に人気があることが、一般的にいられています。

鉄道各社の社長さんに「鉄道とバスは、何が違いますか」と聞いた時に、皆さん「鉄道は地図に載るのがいい」と言っていられました。バス路線やバス停は地図に載りませんから、路線バスになったとたん、その地域が地図から消えてしまうのです。でも駅があり、鉄道があると、地図に載ります。「それがすごく地域にとって価値なんだ」ということを、おっしゃっていました。

最近、インターネットでお金を募るクラウドファンディングという仕組みがあって、銚子電鉄が脱線事故を起こして修理費が出せないときに、地元の高校生が立ち上がって、「地元の銚子電鉄、直したいから、お金ください」と言ったら、なんと480万円集まりました。鉄道だと、それくらい全国の人がお金を出してくれるのです。

高校生がやった、というプラス要素もあったと思いますが、鉄道は本当にその野が広く、ファンが多く、可能性があるのです。鉄道があるから来る人、お金を出して支援したい、関わりたい、という人が、地元にもいるのです。

それを地元がどう生かしていくか、が大切なのです。

「残す」から「生かす」へ

厳しい言い方になりますが、そもそも鉄道の役割は、産業のための大量輸送でした。しかしながら、人口減少時代の地方では、大量輸送が成り立たなくなってきたのが現実だと思います。

ですから、鉄道を「なんとか、乗って残そう」という狭い考え方ではなくて、「生活の足という価値」を超えた「鉄道の価値」を作って、鉄道を地域が生かしていく。そうして鉄道が残った結果、地域が元気になるというふうな発想の転換、「残す」から「生かす」ということを、私は地域で講演するときにも言っています。そのやり方は、地域によって無数にありますので、ぜひ、いっしょに考えてやっていっていただきたいと思います。

これまで、「地域で生かそう」「地域」「地域」と言ってきたので、よく「地域って何だろう」と聞かれるのですが、それにはいろんな答えがあるでしょう。地域は人の集合体ですから、一人ひとりの心と行動の積み重ねが地域を作っているのです。「地域があるから人がある」のではなく、「人があるから地域がある」のです。「人が面白い地域は面白い地域」だし、「人が活性化することが地域を活性化する」というふうに、すごく思います。

地域では、いろんなプロジェクトがとてもやりやすいと思っています。ダニエル・キムという有名な学者が言っていることですが、皆さんが「うまくやりたい」「結果を出したい」と思っているときに、「行動」を変えなければいけません。「行動」を変えるには、「思考」を変えなければいけない。「思考」を変えるには、「関係」が変わらなければいけない、と言っています。

この「関係」というのは、人間関係ですね。こういう地方のほうが、人間関係ができていて、そこが変わってくれば、結果がついてくるというモデルです。

6回の連続講座とか、今回の取り組みとか、既に素晴らしい皆さんがいらっしゃいますので、これからどんどん進んでいくのではないかと、思います。

私は、東京を含め、あちこちの地方で講演するのですが、地方は「若い人が、本当に面白い」というふうに考えています。

地方には、課題が多かったり、ないものも多くあります。昔、島根県の私たちもそう思っていました。今の若い人たちは、地方のマイナスだと思われた点を、「課題があるから自分に関わったりできる」「ないものがあるから作ることができる」「人間関係があって、すぐいっしょにできる」というふうに思っているのです。若い人たちが「地域が面白い」と思ってくれるようになっていくことを、肌で感じています。

関係人口という話もありましたが、そういう人たちをどんどん呼び込んで、住んでいなくても、離れていても、「鉄道のことを応援するよ」という人たちとつながりながら、いっしょに作っていく。そういう皆さんの一つひとつの積み

重ねで、地域の未来が確実に変わっていくと思っています。