

第7号
2017

Narrative Tourism ものがたり観光

行動学会誌



ものがたり観光行動学会
Association for the Study and Practice of Narrative Tourism



ものがたり観光行動学会誌

2017年10月1日（毎年1回10月発行）第7号 発行人／白幡洋三郎 編集人／加藤晃規
〒540-0037 大阪市中央区内平野町1丁目1-13 百伊ビル5F 成瀬公認会計士事務所／気付 ものがたり観光行動学会
定価 1,500円(会員定価 1,000円)税込

九州の鉄道・ その現状と課題 そして未来

AOYAGI Toshihiko

青柳 俊彦

J R九州代表取締役社長

1 講演の概略

皆さまこんにちは。J R九州の青柳でございます。

今日はシンポジウムにお呼びいただきまして、ありがとうございます。シンポジウムのテーマは、ローカル線に注目した観光ということですが、私からは観光と言うよりは九州の鉄道についてお話をさせていただきますと思います。

話の内容としましては、まずは九州の鉄道の歴史の話、2番目はJ R九州発足以来の30年間の取り組み、3番目としましてこれからの九州の鉄道の課題、最後に今日のテーマに沿いまして、これからの鉄道と地域との関わりといったことをお話させていただきます。

2 九州の鉄道の歴史

① 明治から昭和まで

九州の鉄道の話に入ります前に、まずは日本の鉄道の歴史を振り返ってみようと思います。

鉄道が日本に入ってきましたのは江戸時代の末期です。初めは模型の蒸気機関車を走らせていまし

山陽新幹線が博多まで開業しました。ちょうどこの年に九州からSLがなくなりました。

② 国鉄改革

国鉄について少しお話をさせていただきます。国の鉄道の管轄は、1949年(昭和24年)に鉄道省から公共企業体である日本国有鉄道に移りました。その後、復員された兵隊さんたちを大量に雇用しまして、いちばん多いときには62万人の職員がいたと言われていました。しかし、1964年(昭和39)年には赤字になりました。

この年は東京オリンピックが開催され、新幹線が走り出した年でありますが、それまではたくさんの方を雇って、黒字を出しておりましたが、新幹線をつくるために世界銀行から大きな借金をしましたのが赤字の原因の一つです。また、新幹線もさることながら、在来線の計画は実は明治時代に太政官布告で決められたものを延々とつくり続けていまして、国鉄がなくなるにも続いていました。

このような建設費が膨大な借金となり、最も多いときで毎年1兆8千億円という赤字を出すようになりました。このままでは到底この組織は長続きしないという

豊肥本線の鉄道サービス開始



たが、本物の列車を走らせたのはグラバーで、1865年(元治2年)の長崎でのことでした。現在の長崎市民病院あたりの直線の約600mの区間を使ったようで、これが日本最初の列車です。その後は皆さまが教科書で習われたように、1872年(明治5年)に「汽笛一斉」ということで、新橋・横浜間を最初の鉄道が走り始めました。10月14日に開業しましたので、この日が鉄道記念日として制定されています。

九州で鉄道が走り始めたのは、1889年(明治22年)です。新橋・横浜間の開業から17年後のことです。このとき、本当は博多から久留米まで開業の予定だったのですが、直前に水害が発生し、久留米の一つ手前で、筑後川を渡る前の千歳川仮停車場まで列車が走りました。これが九州の鉄道の第一歩ということになります。

豊肥本線に関しましては、1914年(大正3年)になってはじめて大分軽便線(大分・中判田間)と宮地軽便線(熊本・肥後大津間)が開業します。さらに1918年(大正7年)には宮地軽便線は肥後大津から宮地へと延伸され、残すところは阿蘇

輸送サービスの向上



普段使いのローカル線 「沿線の日常」が 注目される観光の時代

高田（コーディネーター）

高田でございます。

プレシンポジウムではたいへん興味深い研究発表を聞かせて頂きました。豊後大野市では市民の方たちが集まって、三重町の周辺をどのように活性化しようかと話し合っておられることを市役所の玉ノ井さんから伺いました。また、マラソン大会はどこでやっても失敗しないイベントになっているようですが、会員の山中さんからは、マラソン大会がまちづくりに大きな役割を果たしているという発表がありました。さらに、「鉄道沿線の日常から見えてくる地域の魅力」ということで、日本文理大学の学生さんたちが実際に豊後大野を中心とした地域を歩き、地域の魅力をまとめられた映像を見せて頂きました。何に感動したかと学生さんに尋ねましたところ、「田園風景が風に揺れている」様子であるとうまいことを言われました。豊後本線を走る特急の名前が「九州横断特急」ではあまりにも機能的ですので、「田園風景の風」という名前の特急にす

0 はじめに

登壇者

青柳俊彦

J R九州代表取締役社長

佐藤友美子

追手門学院大学教授・JR 西日本取締役

桑野和泉

由布院温泉観光協会会長・JR 九州取締役

橋本祐輔

本学会会員・豊後大野市長

岡本天津男

大分県観光・地域局局长

コーディネーター

高田公理

ものがたり観光行動学会副会長

れば格好いいんじゃないかと思いました。

J R九州社長の青柳さんには、包括的に日本の鉄道の歴史や課題などをJ R九州に即してお話し頂きました。国鉄は1987年（昭和62年）に分割民営化が行われましたが、そのころはJ R九州は乗客が増えない時代でした。先ほどの青柳さんのお話では、高速化、効率化をはじめとした様々な施策を展開しながら、「デザイン」と「ものがたり」に重きを置くと同時に、鉄道そのものだけではなく、駅を中心としたまちづくりにも力を注いでこれ、今や隆々として上場をなされるに至りました。

実は私は、1987年の国鉄分割民営化直後のたいへんだった時期にJ R九州さんから、乗客を増やすにはどうしたらいいかという課題を頂いたことがあります。どんな方法でもいいということでしたので、運賃と料金の両方をタダにしたらどうですかと言ったことがあります。しかし、運賃と料金をタダにしても誰も乗ってくれません。むしろ運賃や料金が高くて、魅力のある場所があれば人は訪れます。そのことを証明したのが1983年にオープンした東京ディズニーランドです。これ

は今まで一貫して魅力的な遊びと楽しさを提供することによって、経営を成り立たせています。

1980年代の終わりのころのことですが、私は、九州のまちを歩いているんな魅力を探してみようと考え、最初に行ったのがスペースワールドでした。ここには実物大の宇宙船の模型が展示されていましたが、そのすぐ横に製鉄所の高炉が建っていました。高炉の方がはるかに迫力がありました。高炉は日本を支えてきた鉄づくりの装置です。さらに感動したのが針尾（佐世保市）の通信塔です。これは、太平洋戦争開戦の暗号「ニイタカヤマノボレ」を発信した巨大な通信塔で、近代遺跡と呼ぶべきものです。このようなものをもう一度見直すことが必要だと考えました。また、長崎の端島にも渡りました。軍艦島です。この観光開発を考えましたがちょっと早すぎました。それから30年が経ち、今や端島は重要な観光施設になっています。日本の近代を成り立たせたことをもう一度見直そうということだと思えます。イタリアのベニスにはコシヨウなどの香辛料貿易でおいに稼いだところですが、裏切り者コロンブ

ス……という言い方をすると問題ですが、コロンブスが出てきて、香辛料を生産地から直に持ち帰れば高く売れると考え、大西洋を渡りインドを目指しました。しかし、アメリカに着いてしまいません。その後、インドネシアへの大西洋航路が開発されて安い値段で香辛料がヨーロッパにもたらされ、ベネチアのまちは寂れます。しかし、香辛料で稼いだお金をきちんと建物の中に蓄えていたことによって、これがベネチアの遺産となり、今や世界中の観光客を集める役割を果たしています。

私は軍艦島もそのような役割を果たせるのではないかと思ったわけですが、最近はやつと、近代を成り立たせてきた近代遺跡が興味をそるようになってきたのだと思えます。

J R九州は「ななつ星」をはじめいろいろな列車を走らせておられ、こんな言い方をすると誤解されるかもしれませんが、鉄道のテーマパーク化と言いますか、鉄道に乗ること自体を楽しみとして提供しておられます。しかし、少し角度を変えて将来のことを考えてみましょうというのが今日のシンポジウムの狙いであり、テーマを『普段使いのローカル線「沿線