

# 青い森鉄道利活用ビジョン

～参加と協働の取り組みで地域も青い森鉄道も元気に～

平成19年10月

青 森 県

## 目 次

はじめに	1
第1章 青い森鉄道利活用ビジョン	2
1 目標と基本方針	2
2 重点プロジェクト及びアクションプランの提言	3
第2章 ビジョンの具体化のために	10
1 ワークショップの開催を通じて	10
（1）ワークショップの目的	10
（2）ワークショップの経過	11
（3）喜びのあるワークショップのために	12
2 アクションプランの実現に向けて	15
資料	19

## はじめに

平成14年12月1日の東北新幹線八戸開業と同時にJR東日本から経営分離された並行在来線（目時・八戸間）は、青い森鉄道線として、県、沿線自治体及び民間団体が出資する第三セクターである青い森鉄道株式会社が運行しています。平成22年度には東北新幹線新青森駅開業に伴い、八戸・青森間がJR東日本から経営分離され、青い森鉄道線は青森まで延伸されることとなります\*1。

青い森鉄道線が青森開業後も将来に向けて運行を続けていくためには、沿線地域の皆さんが積極的に同線の利活用を図っていくことも重要です。このため、平成18年度に青い森鉄道線の利用促進策等について地域が中心となって検討を進める場として、沿線9市町（ ）に青い森鉄道活用会議が設置されました。

（ ）青森市、平内町、野辺地町、三沢市、東北町、おいらせ町、八戸市、南部町、三戸町  
主な委員構成：地域団体、観光協会等の民間団体、高校やPTA、交通事業者等

それぞれの各活用会議では青い森鉄道の利活用について検討・協議を行い、その結果をとりまとめ、青い森鉄道の利活用について多くの意見・提案がなされたところです\*3。

県では、これらの貴重な意見・提案を整理・分類し\*4、その中から地域が主体となって実現（具体化）することができる利活用策については、地域において自主的な取り組みを進めてもらうことが重要と考えました。このため、各地域において青い森鉄道線をマイルールとしてとらえ、積極的に鉄道の利活用に取り組んでもらうためのガイドとなるよう「青い森鉄道利活用ビジョン」を策定したものです\*2。

第1章は各地域が具体的な取り組みを進めていくための参考となるよう、3つの重点プロジェクトと9つのアクションプランを示しています。また、第2章ではアクションプランを進めるためのノウハウとして、当該ビジョン策定にあたり採用したワークショップの内容等について記載しています。

この「青い森鉄道利活用ビジョン」が今後の青い森鉄道の積極的な利活用に向けた、地域の自主的な取り組みの一助となるものと考えています。

青い森鉄道利活用ビジョン策定事業は、特定非営利活動法人NPO推進青森会議に委託したものです。

注：\*1【資料1参照】 \*2【資料2参照】 \*3【資料3参照】 \*4【資料4参照】

## 第1章 青い森鉄道利活用ビジョン

冒頭で述べたように、平成18年度に9市町で行った青い森鉄道活用会議において出された提案・意見を整理・分類し、その中から地域が主体となって具体化するための検討を、ワークショップという手法を用いて実施しました。その成果を踏まえて、各地域での自主的な取り組みのガイドとなるような「青い森鉄道利活用ビジョン」を示します。ビジョンの構成は、「目標と基本方針」「重点プロジェクトとアクションプラン(行動計画)」で構成します。

### 1 目標と基本方針

地方鉄道の経営が厳しいのは、全国的に共通の課題です。青い森鉄道が青森延伸時も将来に向けて運行を続けていくためには、青い森鉄道株式会社の経営努力が必要なことはもちろんですが、地域において青い森鉄道をマイレールとしてとらえ、積極的に鉄道の利活用を図っていくことが大変重要です。そのため、青い森鉄道利活用ビジョンの目標として、「青い森鉄道が元気になれば、地域も元気になる」「地域が元気になれば、青い森鉄道も元気になる」を掲げることにします。

そして、「鉄道も地域もともに元気にする」というビジョンの目標を達成するための基本方針を以下の3点とします。

#### (1) 青い森鉄道も地域資源のひとつである

青い森鉄道を生活交通としての移動手段としてだけ位置づけるのではなく、沿線の人・もの・文化等の資源とともに地域資源のひとつととらえ、戦略的な地域活性化に結びつけていくことが重要です。

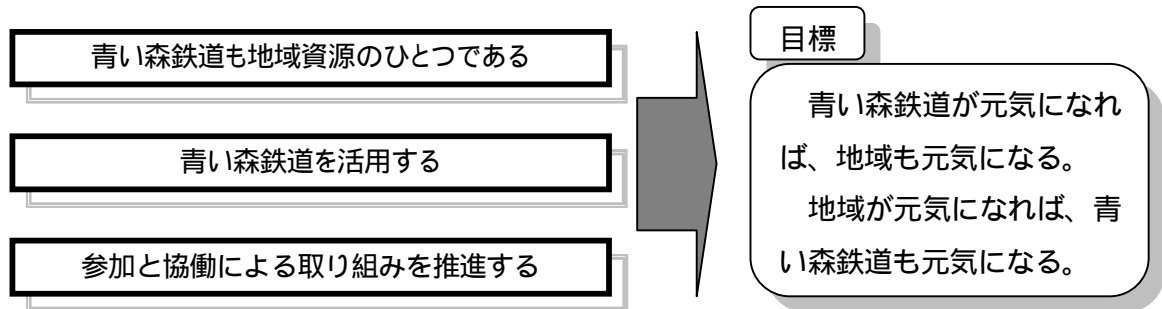
#### (2) 青い森鉄道を活用する

多くの方が、鉄道は移動のために使うものと考えます。しかし、前述したように青い森鉄道は地域資源の一つです。“わたしたちのもの”という意識で、駅、車両、線路をまるごと活用するという発想に地域全体が変わらなくてはなりません。地域の住民は青い森鉄道の利用者であり、支援者です。青い森鉄道を積極的に活用することは、マイレール意識の醸成にもつながるものと考えます。

#### (3) 参加と協働による取り組みを推進する

青い森鉄道を利活用し地域を活性化させていくためには、地域住民が自発的に様々なアイデアを出すと同時に、実践するための具体策を考えることが重要です。そして、その具体策の実現に向けては、地域住民のほか、行政、企業、NPO等様々な主体との連携、協力が求められます。参加と協働の取り組みは不可欠なものと考えます。

図 基本方針

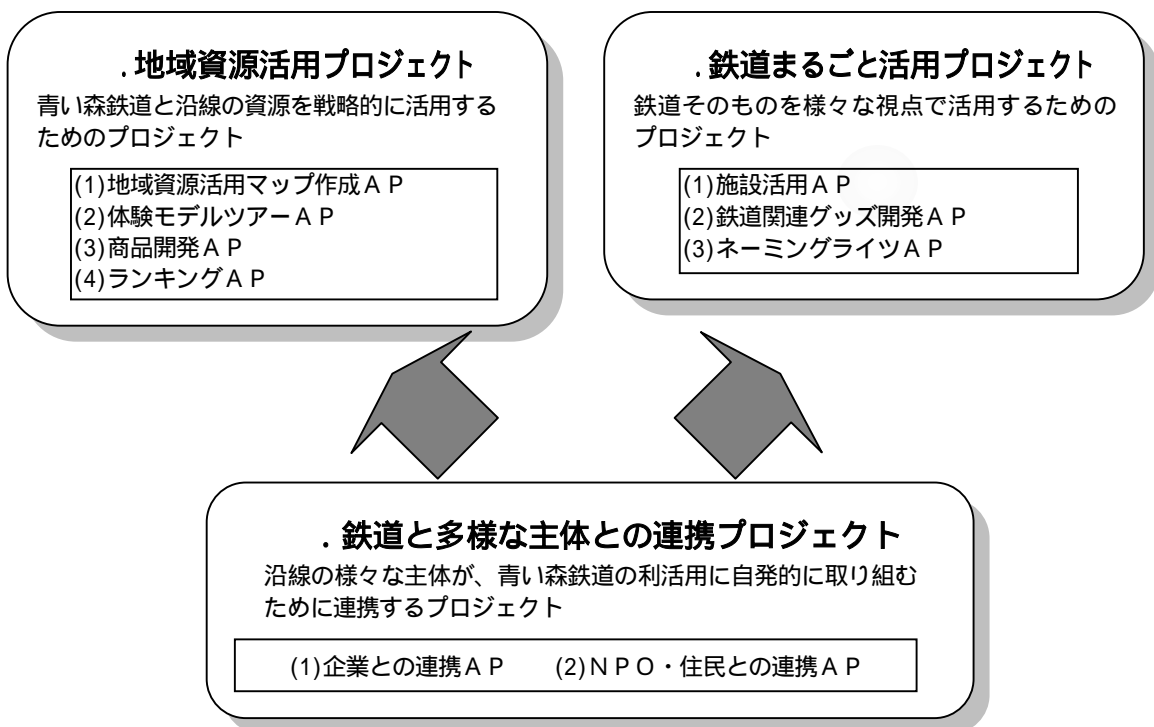


## 2 重点プロジェクト及びアクションプランの提言

「青い森鉄道も地域資源のひとつである」「青い森鉄道を活用する」「参加と協働による取り組みを推進する」という3つの基本方針に基づき、以下に重点プロジェクトの構成を表します。

重点プロジェクトは、「地域資源活用プロジェクト」と「鉄道まるごと活用プロジェクト」、そして2つのプロジェクトを推進するための支援と協力体制づくりとして、「鉄道と多様な主体との連携プロジェクト」があります。3つの重点プロジェクトには、それぞれ具体的な取り組みとなるアクションプランがあります。重点プロジェクト別にアクションプランを説明します。

図 重点プロジェクトとアクションプラン（A P）



## ・地域資源活用プロジェクト

このプロジェクトは、青い森鉄道沿線の地域資源はもちろんのこと、青い森鉄道自身も地域資源のひとつと捉え、それらを戦略的に活用し、地域の活性化につなげていくことを目的としています。

昨年の各市町における青い森鉄道活用会議での意見も踏まえて始まったワークショップの中で、様々なアイデアが出されました。後述するそれぞれのアクションプランも、そのほとんどがワークショップの中で出された意見をもとにまとめています。なお、これらの実現に向けては、さらに多くの主体を巻き込みながら議論を重ねることが大切と考えます。

### (1) 地域資源活用マップ作成アクションプラン

これは、青い森鉄道沿線にある景色、特産品、駅周辺飲食店等様々な情報をマップ化することを目的にしたアクションプランです。これは、観光客に対する情報でもあり、自身が住む地域における資源再確認の意味もあります。

ワークショップでは、風景や名所に関する内容が多く出されました。青い森鉄道は、トンネルが多い東北新幹線と違い車窓から風景が楽しめる距離が長いという特徴があります。また、名所・旧跡もあります。「景色を楽しむマップ」「名久井岳を主人公にしたマップ」等のアイデアも出されました。このほかにも、ご当地の特産品や駅弁をテーマにしたマップを作成してはどうかという提案もありました。マップ化にあたっては、駅周辺、区間(地域)、景色や食等のテーマ、切り口が考えられます。そして、様々なマップができることで、駅を拠点にした、あるいは沿線を活かしたツアーにも発展する可能性もあります(後述)。

なお、この取り組みは「マップを作成すれば終わり」というものではなく、それ以上に、その活用方法によって成果が変わってくることに留意しなければなりません。そのマップを駅や車内に貼り出す、観光客に配布するだけでなく、それを活用し、青い森鉄道を降りて、そのマップに描かれているお気に入りの地域資源にアクセスしてもらうことが重要ではないでしょうか。

### (2) 体験モデルツアーアクションプラン

これは、地域資源を活用した体験モデルツアーを企画し、実施をすることを目的にしたアクションプランです。

ワークショップでは、様々なツアーのテーマがありました。三沢地区では沿線の駅周辺に温泉が多いことから「湯めぐりツアー」といった具体的なアイデアが出されました。このほかにも、「粋なママさんツアー」「トレッキングツアー」「ミステリーツアー」「普通

の生活体験ツアー」等が出されました。沿線の資源をつなぐだけでなく、各駅拠点の体験ツアーも可能です。

前述のように、マップ作成アクションプランとの組み合わせも十分考えられます。マップにした後は、実際にそのマップを使って楽しめます。様々な場所を訪ね歩くだけでも十分ツアーになり、地域発の旅行商品にもなり得ます。

しかし、観光客が来て「この名所の特徴は？」と歴史的なことを聞かれても説明できないことも考えられます。やはり、地域資源について自信を持って説明できる観光ガイドの育成も検討に値すると考えます。また、おもてなしという観点からも、今一度地域住民でその資源の良さや特徴を再確認してみる必要があるでしょう。

なお、ツアーを作る際には、実際に信頼関係のある地域外の人たちを対象に体験モデルツアーを試行してみることが効果的です。これを行うことで、実際に地域外から訪れる人が何を求めているのか、必要とされるサービスは何か、を考えることで「マップのさらなる充実」や「おもてなしのノウハウの蓄積」という効果が期待できます。参加者が魅力と感じてくれるものは何かを地元メンバーがつかみ、それを理解し、さらによそ者がアドバイスするといった双方向のコミュニケーションが、体験モデルツアーの質を高めていくことにもなります。

### (3) 商品開発アクションプラン

これは、青い森鉄道に関連した商品開発をすることによって、小規模であってもコミュニティビジネスとして地域の活性化に結びつくことを目的にしたアクションプランです。

ワークショップでは「地元農産物を使った駅弁」「オリジナルせんべい」等のアイデアが出されていました。鉄道に関連した商品は前例も多くあります。地元特産品を活かした商品開発することもコミュニティビジネスになり得るでしょう。販売額の一部が鉄道会社にロイヤリティとして還元される仕組みも考えられます。沿線にある事業者と連携し、いろいろなものを商品化することはアイデア次第で可能と考えられます。

### (4) ランキングアクションプラン

これは、青い森鉄道沿線の地域資源を、様々なテーマでランキングすることを目的にしたアクションプランです。

ワークショップでは、「青い森鉄道で見られる絶景ベストテン」や「駅周辺あるいは沿線のおすすめグルメランキング」等のアイデアが出されました。これらは一見、既に発行されている観光ガイドブックの紹介と変わらないのではないかと思われるかもしれませんが。しかし、このプランは沿線住民が作るランキングであることが重要なポイントです。

最近の観光客の傾向として、その地域特有の食や暮らしなど様々な視点を共有したいと

考えています。特別なもてなしよりも、普段の生活に関心があります。作成したランキングは、マップ化する、体験モデルツアーと組み合わせることも可能です。また、スタンプラリーをし、条件により特典を与えるということもユニークな取り組みとして考えられます。

#### ・鉄道まるごと活用プロジェクト

このプロジェクトは、鉄道そのものを様々な視点で活用し、地域及び青い森鉄道の活性化につなげることを目的としています。ワークショップでは、駅、車両、線路の活用策に多くのアイデアが出されました。駅を地域の重要な拠点として再確認すること、そして、車両や線路も含め、戦略的に地域そして鉄道の活性化につなげていくことが重要です。

#### (1) 施設活用アクションプラン

##### 駅の活用

駅は鉄道の拠点であるとともに、地域の拠点でもあります。これは、駅を地域の拠点として住民が様々なことに活用することを目的にしたアクションプランです。

ワークショップでは、「地域住民の手による売店を開く」「朝食を食べない学生に対して駅でおにぎりを提供する」「駅に図書館機能を置き、実習室も併設し、地域の人が勉強を教えられるようにする」「ホームに地域住民が花を植える」等アイデアが出されました。このほかにも、朝市、フリーマーケット、駅の清掃など、駅周辺の取り組みにもアイデアがありました。

常に人がいることは、駅に立ち寄りやすい環境になります。青い森鉄道には無人駅もあります。例えば、地域のNPO等が無人駅を活用して何らかのサービスを提供することで、駅を無人化にしないようにすることも方法です。このことは、交流拠点としての再生にもつながり、加えて地域の安全、安心にもつながると考えます。

##### 鉄道の活用

これは、車両や線路の活用を目的にしたアクションプランです。

ワークショップでは、「沿線の児童・生徒の絵画等の作品を展示する」「地域のイベント情報の掲載」といった車内の掲示に関するアイデアが出されていました。1日乗車券等を使い、我が子の作品を車内で楽しむことは青い森鉄道の利用客を増やす一つの取り組みになるでしょう。また、駅のアナウンス同様に「車内のアナウンスに方言を使う」というユニークなものもありました。このほかにも「車内に季節の花を飾る」、さらに沿線に季節の花を植えて「花いっぱい青い森鉄道」というアイデアもありました。

車内の活用で見逃せないものは車内販売であります。既にあげたような「地元農産物を



使った駅弁」等地域の特色を活かした販売物は多く考えられます。これには、販売物のラインナップ、採算の取れる価格、加工品の開発等について検討していくことが必要です。そして、継続的安定的に販売活動をしていくには、一定の採算ラインに乗せていくことが重要になると考えます。

## (2) 鉄道関連グッズ開発アクションプラン

これは、青い森鉄道そのものを活かした商品開発を目的としたアクションプランです。さきに触れた「商品開発アクションプラン」と異なるものです。

ワークショップでは、土地の方言で駅のアナウンスをすることや、駅の発車ベルにその地域の芸能の音を使うことが駅の特色になるというアイデアが出されました。JRでは駅によって発車ベルのメロディが違い、携帯電話の着信メロディとしても配信されています。これを“着声”“着メロ”として配信することも方法です。これまでも鉄道の車両をデザインした食品や模型も発売されています。

このようなグッズ開発には地域住民もアイデアや意見を出し合い、販路も地域の商店や企業等様々な主体が連携することも重要と考えます。

## (3) ネーミングライツアクションプラン

これは、駅や車両にネーミングをつけることで、青い森鉄道を「私たちのもの」として愛着を持ってもらおうというアクションプランです。

ワークショップでは、各駅にユニークな名前を付けることや車両に「列車」と名付けること等がアイデアとして出されました。また、ある座席を個人が買う「個人所有シート」の提案もありました。その座席にネーミングすることももちろんありと考えます。

このアクションプランの特徴は、施設そのものに手を加えなくともできるところにあります。加えて、鉄道会社は新たな投資をせずとも、ネーミングに関わる権利料を得ることができ、利用者、支援者側も楽しめる取り組みです。ユニークなネーミングの駅に行こう、列車に乗ろう、シートに座ろう、このアクションプランをきっかけとして様々な展開が考えられます。

### ・鉄道と多様な主体との連携プロジェクト

このプロジェクトは、沿線の様々な主体が、青い森鉄道の利活用に自発的に取り組むための連携をすることを目的としています。

このプロジェクトにおいて連携する主体は、行政、企業、NPO、住民という多様な主体です。「地域資源活用プロジェクト」「鉄道まるごと活用プロジェクト」も、沿線住民だけでできるものではありません。その様々な主体が同じテーブルについて、青い森鉄道を

どうするのか、地域づくりをどうするのかを話し合った上で、地域の合意を創り、みんなが協力して取り組みを実践することが必要になります。

#### (1) 企業との連携アクションプラン

これは、企業やお店等が主体となり鉄道会社と連携をし、様々な取り組みをすることを目的とするアクションプランです。

ワークショップでは、「お酒を飲む時は鉄道を利用したい」という意見が各地区で聞かれました。例えば、夕方の電車で青森、野辺地、三沢、八戸といった駅に向かう。そして、駅周辺でお酒を飲んだあと、電車の時間に合わせて帰る。こんな時、「青い森鉄道を使いお酒を飲みに来たお客には、生ビールを1杯サービスする。あるいは焼き鳥を2本サービスしてはどうか」というアイデアがありました。お店側は、このようにして青い森鉄道利用者にサービスすることによって青い森鉄道の利用促進を図ります。それに対して鉄道会社側は、そのお店の車内広告をサービスとして掲示します。これは、双方にメリットがあり、取り組みやすい方法と考えます。

また、青い森鉄道の利用距離あるいは回数等に応じたポイントシステム「マイレージサービス」のアイデアも出されました。既に、航空路線や高速道路等で行われていますが、青い森鉄道でもポイントに応じて運賃を割り引くだけでなく、駅周辺の協力店や協賛店で割引ポイントとして使うことも可能です。ただし、実際の運用を考えた場合は、どのようにしてポイントを記録するかという問題があります。そのために機械を新たに導入するのか、スタンプ式にするのか等、解決すべき課題が予想されます。鉄道会社側、企業側双方に無理のない取り組みが望ましいと考えます。ポイントによらずとも鉄道周遊券と組み合わせ、それを提示すると食事や物品が割り引かれることも一つの方法でしょう。

企業との連携アクションプランで重要なのは、鉄道会社側、企業側双方がよい取り組みと考えることです。青い森鉄道と鉄道を活用した地域の活性化に向け、各主体が果たすべき役割を理解し、できることを整理し、積極的に話し合う姿勢をもつことが重要です。

#### (2) NPO・住民連携アクションプラン

これは、鉄道会社がNPO・住民をはじめとした様々な主体と連携をするためのアクションプランです。

ワークショップでは、様々なアイデアが出される一方で、「このような提案が受け入れられるのだろうか」という不安の声が聞かれました。また「鉄道会社側からできるところとできないことを示してほしい」という要望もありました。このような意見は、地域住民側が鉄道会社側との心理的な隔たりを感じていることの現われではないでしょうか。

これに対しては、双方が同じテーブルにつき、議論を重ね、隔たりを解消していくしか

ないと考えます。既に「地域資源活用プロジェクト」「鉄道まるごと活用プロジェクト」とふたつのプロジェクトを提案しましたが、共通することは青い森鉄道を単なる移動手段として捉えないことです。しかし、多くの住民は依然として「移動手段」という意識があります。それを変えるためにも、行政側、鉄道会社側は、地域住民に対して積極的に働きかけ、様々な点において「青い森鉄道は使えるもの」と理解してもらわなければなりません。加えて、地域づくりのパートナーとして、地域住民からの積極的な提案に対して受け入れる姿勢を持つこと、地域に向けて“開く”ことが必要と考えます。

ワークショップではそのほかにも、住民が主体となった支援組織についての意見もありました。五所川原から中里までを路線とする津軽鉄道では、沿線住民を中心に津軽鉄道サポーターズクラブが自主的に作られ、支援活動に乗り出しています。これまで示したアクションプランの具体化を通じて、応援団の組織化にもつながっていくことが理想です。

## 第2章 ビジョンの具体化のために

第1章では、ワークショップの成果を取り込み、青い森鉄道を活かす地域のアクションプランを示しました。これらのアクションプランは、青い森鉄道に関わるそれぞれの地域で実現可能性を持つものと私たちは考えています。しかし、この冊子をただ黙って見るだけでは、紙に書いたプランが地域社会で命あるものとはなりません。

本章では、アクションプランを提案するために開催したワークショップを振り返りながら、合意形成のために有効なワークショップの活用方法を述べます。さらに、今後各地域でアクションプランを実践していくための留意点について触れます。

### 1 ワークショップの開催を通じて

#### (1) ワークショップの目的

ワークショップという言葉は、日本語に直訳すると「仕事場、作業場、工房」という意味ですが、現在、「参加者が自ら参加・体験して共同で何かを学び合ったり創り出したりする学びと創造のスタイル」との定義がワークショップの実態を示すものとして広く受け入れられ、ビジネスその他の場面でのディスカッションの場や行為自体を指すことが一般的になってきています。キーワードは、「参加」と「体験」です。

そのワークショップに期待される効果としては、

当事者意識が高まる

結論に対して納得できる

参加者全員が自己の意識を表明できる

プランの実行を促すことができる

などといった点が挙げられます。

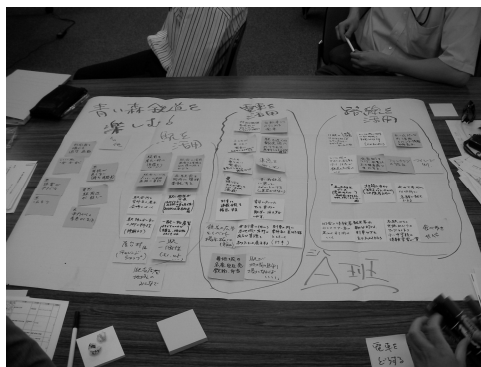
今回の「青い森鉄道利活用ワークショップ」の実施に当たっては、参加者の意見交換を通じて、地域住民が主体的に取り組んでいけるアクションプラン（行動計画）を作成することを目的に実施しました。前掲の期待される効果に照らしてみれば、参加者が意見交換を通じて自分たちが表明した意見によるプランを作成することで、住民が合意形成を図っていく中で当事者意識＝主体性を獲得し、プランの実行に向けた意欲を育むことが目的であったといえます。

注：この部分の前半の執筆に当たっては、「わかる！ビジネス・ワークショップ」（博報堂HOWプロジェクト 2003年）を参考にしました。

(2) ワークショップの経過

ワークショップは、青い森鉄道の青森駅延伸後の沿線市町村を3地区に分け、各地区16名程度の固定したメンバーで、各地区3回実施しました。

3地区は、北から、青森地区(青森市、平内町、野辺地町)、三沢地区(三沢市、東北町、おいらせ町)、三八地区(八戸市、南部町、三戸町)とし、メンバーは3グループに分けました。各グループには、意見の出し合いやまとめを円滑に進めるために、各1名のファシリテーターを配しました。出された意見は、1件につき付箋紙1枚に書き落とし、関連する項目ごとにグルーピングし、いくつかの活用方法にまとめていく方法で進めていきました。



各回の進め方は次のとおりでした。

第1回	初顔合わせ。簡単なゲームによるグループ作り、グループでの自己紹介。 平成18年度に実施された青い森鉄道活用会議で出された提案を参考に、青い森鉄道の「いいところ」、「悪いところ」、「青い森鉄道を使ってやりたいこと、実現したいこと」について意見を出しあう。
第2回	メンバーの住む市町や沿線地域の人・物・場所等の資源を発掘し、その資源を活かした地域を元気にするためのアイデアを出す。
第3回	第2回でのアイデアを踏まえ、具体的実践に結びつけるためのアクションプランを作成する。

また、各地区の開催概要は以下のとおりでした。

青森地区	第1回	日時	平成19年7月12日(木) 18:30~21:00
		会場	青森市・ヘルシーインあさむし
		参加者数	22名
	第2回	日時	平成19年7月26日(木) 18:30~20:30
		会場	青森市・ヘルシーインあさむし
		参加者数	20名
	第3回	日時	平成19年8月23日(木) 18:30~20:30
		会場	青森市・ヘルシーインあさむし
		参加者数	19名

三 沢 地 区	第1回	日時	平成19年7月19日(木) 18:30~20:30
		会場	三沢市役所
		参加者数	17名
	第2回	日時	平成19年8月23日(木) 18:30~20:30
		会場	三沢市役所
		参加者数	14名
	第3回	日時	平成19年9月6日(木) 18:30~20:30
		会場	三沢市役所
		参加者数	16名
三 八 地 区	第1回	日時	平成19年7月19日(木) 18:30~20:30
		会場	八戸市庁
		参加者数	18名
	第2回	日時	平成19年8月30日(木) 18:30~20:30
		会場	八戸市庁
		参加者数	15名
	第3回	日時	平成19年9月13日(木) 18:30~20:30
		会場	八戸市庁
		参加者数	17名

### (3) 喜びのあるワークショップのために

今回のワークショップをとおして得られた成果(アクションプラン)は第1章にまとめていますので、ここでは、ワークショップの場で起こったこと振り返りながら、今回のワークショップが生み出した効果についてまとめ、今後ワークショップを実施するにあたって、いくつかの鍵となる考えや注意点を提示したいと思います。

第1回では、青い森鉄道の「いいところ」、「悪いところ」、「青い森鉄道を使ってやりたいこと、実現したいこと」について意見を出しあいましたが、青い森鉄道活用会議で出された提案と重なるものも多いという感想もありました。

提案が重複したことは、参加者がそれまでの殻をやぶっていないといえる一方、多くの意見が出たことは、参加者が自分の考え・意見を表明したとする



青森地区第1回ワークショップ  
(平成19年7月12日実施)

ことができます。自分の意見を表明することは、合意形成に向けた第一歩といえるのではないのでしょうか。

また、第2回では、各地区の資源とその活用へのアイデアが驚くほどたくさん出されました。その一方で、第3回のワークショップにおけるアクションプランの作成を念頭に置くと、活用法が絞りきれないのではないかと懸念が生じました。しかし、あるグループは「ふるさとに帰ってきたと感じるとき」と視点を変えた問いかけに、間髪を入れずに活用テーマが挙がり、第3回のワークショップに向けて活用法が集約されていきました。それは地域のシンボルといえるもので、その活用を核にしてほかの資源の活用が体系立てられていきました。別なグループでは、沿線の温泉という資源を「発見」することにより、青い森鉄道とのタイアップも含めた、地域間のネットワークの構築に向けたプランが提案されました。あるグループは、植樹ということが地域の資源を新たに産み、それが親から子へと受け継がれていく仕組みにするという未来に向けたプランを提案しました。さらに他のグループは、歴史性の取り込みということに気づくことにより、沿線の資源にストーリーを与えることに成功しました。熱い思いをもち、ある町の魅力や資源について語ることで、他のメンバーを巻き込み、質問に答えていくうちにプランがまとまっていくという希少な経験をしたグループもありました。全体で9グループでしたが、提案には枚挙にいとまがないほどでした。

このように、参加者がまとまること出来るシンボルや地域の核、資源を秩序づけるキーワードが発見されたとき、プランは集約される方向に進んでいきました。

さらに、第1回から第2回、そして第3回へとワークショップが進んで行く中で提案されたアイデアの質的転換として指摘できることは、それまでの行政や鉄道会社をお願いするアイデアから、自分たちでできそうなアイデアに変わっていったことです。そして、自分たちができそうなアイデアになって行くにつれ、参加者の表情にも変化が現れ、それぞれのグループの空気にも変化が生じてきました。ここに至って、自発性と地域の資源の活用に向けた自律した姿勢が生まれたといえるでしょう。



三八地区第1回ワークショップ  
(平成19年7月19日実施)

そして、ある地区での最後のワークショップが終わった時、参加者の一人から「もっとやりたかった、楽しかった」との発言がありました。そして、その人は創ったプランに関連して自分でも何かやりたくなり、グループの人たちの連絡先を聞いていました。これは、ワークショップによって主体性や自発性が喜びに昇華したことをあらわしていると思っています。

これらのことから、合意形成と主体性の育成という既に述べた効果に加え、今回のワークショップにおける次のような効果を指摘しておきます。

出会いと気づきの提供  
連帯感の発生  
共同作業のもつ楽しさの体感

しかし、このような効果をすべてのワークショップが生むとは限りません。また、ワークショップをやれば必ずこのような効果をもたらすわけではないことを強調します。実際、今回でも、ある地域では主体的関与がうまく発生しなかったケースもありました。その大きな理由は、参加者の出入りが激しかった点にあります。そのため、毎回、出会いと気づきからワークショップが繰り返されることとなりました。長期間で数度にわたるワークショップを実施するときでは、各回のつながりが重要になります。長期間のワークショップには、記憶の薄れと関心の低下、連帯感がうまく形成されないことが発生するからです。そのため、必ず冒頭に前回の振り返りをしながらワークショップを実施しましたが、第3回初めての参加の人や、第2回に出た人が誰一人第3回出ない場合などがありました。主体的な関与がうまく発生したケースは、参加者がそれぞれ困難を抱えながらも何とか参加するように努めていたため、その対照性は明らかです。

だからといって、出席率への懸念やうまくいかないことに対する心配は、ワークショップを実施しない理由になりません。ワークショップは、困難を伴っても、やるだけの価値はあることも強調します。参加者自らが協働して何かを生み出すということに最も価値があるからと考えるからです。

そのための要点、特に「ワークショップの流れを作っていく側＝ファシリテーター」に求められる要点を記します。それをここでは、

柔軟性  
繊細さ

と、呼んでおきます。

については、進め方やメンバーに拘泥しないことです。ファシリテーターは、進め方を柔軟に変える、ある意味「自分の持ち芸＝持ち札」をたくさん持っている必要があります。そして、あらかじめ決めていたところまで進まないから、またメンバーの発言が活発でないからといって失敗ではない、ということも肝に銘じておきま



三沢地区第3回ワークショップ  
(平成19年9月6日実施)



す。参加者の内側では、意見の熟成が進んでいる場合もあります。何かの拍子で、それが表面に出る場合があります。そのために、 が求められます。

は、ワークショップの方向性を創る瞬間（ターニングポイント）があり、その瞬間に参加者が気づくことや、その瞬間を生み出す問いかけがファシリテーターには求められることです。ファシリテーターは、参加者の発言のみならず、表情やしぐさにまで気を配っていなければなりません。別な意味では、“待つ”ことも重要です。

これらは、理論として覚えるものではなく、ファシリテーターひとり一人の実践の積み重ねから得られた直感といえます。いわば職人技的な側面を持つということも付け加えておきます。

## 2 アクションプランの実現に向けて

### （1）合意に基づく参加と協働が大切

第1章で述べたように、県は平成22年度に青森開業を予定している青い森鉄道線にとって、地域が主体となって鉄道の利活用を進めていくことが、青い森鉄道の持続可能な経営に当たっての大きな柱の一つになると考えています。しかし、県のこうした考え方が鉄道沿線地域で十分に理解されていたとはいえません。

今回、ビジョン作成に当たって私たちは青い森鉄道を取り巻く地域を3つに分けてワークショップを行い、青い森鉄道を取り巻く様々な関係者が一同に会して鉄道に対するそれぞれの思いを話し合ってもらうところからスタートしました。

県が考えていること、市町村が考えていること、そして地域の様々な関係者がそれぞれに思っていること、いずれもが噛み合わず、しっくりしない中でのワークショップの始まりだったと言えます。

これは、ある意味当然のことで、どれほど県が、あるいは参加者個人が思っていることがあっても、それを互いに出し合って理解しなければ議論も噛み合いません。まして、青い森鉄道をテーマとしてのワークショップが初めてであったのだからなおさらだったといえます。

こうして始まったワークショップでしたが、回を重ねるごとに多様な参加者の間には青い森鉄道をめぐるお互いの立場や考え方への理解が進み、そこからいくつかのアクションプランの種ともいえるものが生み出されることとなりました。その種の中には参加者の多くが思いを共にする、言い換えれば合意ができたと言えるものもいくつかあったと私たちは評価しています。

このように、多様な関係者が何らかの行動を起こし、結果を得るためには、互いのことを理解し、そこから議論を積み重ね、関係者の間で合意していくことが何よりも重要です。この合意形成は、例えば今回示したアクションプランを実践に移す中でも、繰り返し必要

となるものです。アクションプランの実践を目指すことは合意を得ることの積み重ねとも言えます。

【合意形成の過程】

アクションプランを具体化するためには、仲間を集めて企画を練り、それを地域に説明して協力してもらえらる人たちと活動するための組織を作り、自治体等の協力を得て実践に移していく、というようなステップが考えられます。そして、そのステップを踏んでいく度に合意を得ていくことが必要となります。合意を得ていく過程を、青い森鉄道を活かして地域の農産物を加工して、その加工品を広める行動（アクション）を起こそうとするケースでみてみましょう。

青い森鉄道を使って地域の加工品を広めるため、中心メンバーを集めた。

- ・自分の考えを説明し理解してもらうことで、グループを作る合意ができた。

グループでアクションプランの企画を立て、地域の協力を得て団体を作った。

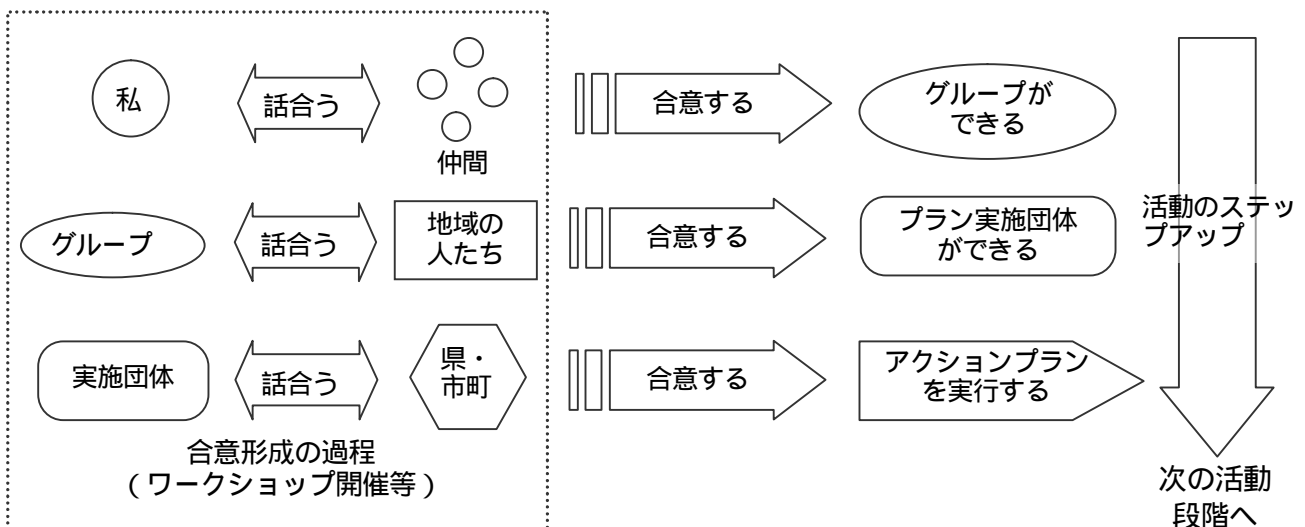
- ・グループでプランを説明し理解してもらうことで、団体を作る合意ができた。

加工品を試験的に販売するため、鉄道の駅を利用する許可を得た。

- ・県にプランを説明し理解してもらうことで、駅使用の合意ができた。

鉄道の駅で加工品の試験販売が実現した（アクションプランの実践）。

こうした過程が問題なく進むことはまれであり、グループを作るときに合意が得られても次のステップがスムーズに行くというものではありません。次のステップに向かうごとに、新しい関係者との関わりが出てくるため、改めて合意を得ていく必要があるからです。関係者が増えれば自らの考えを理解し合意を得ることも難しくなります。こうした合意をそのつど得ていくことが、その後、アクションプランを円滑に実践していく上で非常に重要になります。上の例をもとに簡単な流れを示すと下の図のようになります。



活動のステップアップには、新しい参加者や関係者と合意を得ていく過程を何度も重ねていきます。そして、活動が次の段階に移っても合意を得る過程が繰り返されます。

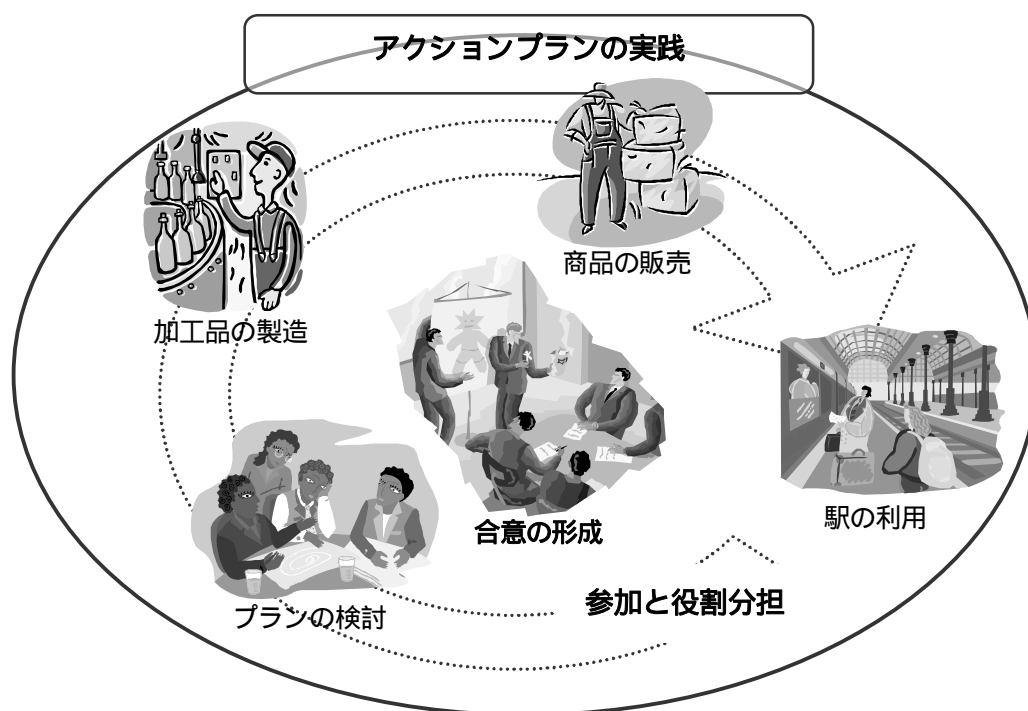
また、合意を得ていく過程で大切なことは、参加者が互いに考えを出し合って議論を重ねるという場を作ることです。一方的に説明したり考えを押し付けたりする形では合意は得られません。このため、様々な参加者間で合意を得ていく際には、ある目的に向かってそれぞれに意見を出し合って整理していくことができるワークショップは非常に有効な方法であるといえます。

青い森鉄道を取り巻く地域社会の関係者による合意形成はその緒に着いたばかりです。今後、アクションプランを地域関係者が取り組むことをきっかけとして、青い森鉄道に関して様々な合意形成が地域社会で生まれていくことが大いに期待できます。そして、合意が積み重ねられていくことで、より多くの関係者を巻き込み、鉄道を生かした地域活性化の実践につながるものと考えています。

## (2) 鉄道を取り巻く多様な主体の役割分担が大切

合意形成は、立場の異なる関係者が参加しアクションプランを実践する際の土台になります。しかし、土台ができただけではプランは実践されません。実践のためには、関係者が立場や能力によって役割を分担し実行していくことが必要になります。

先の例で言えば、中心メンバーが企画を考え販売する役割を担い、加工品の製造は地域の協力者の役割。資産を所有する県は駅という場所を提供し、鉄道会社はこうした活動を広く利用者に知らせる協力をする、といった役割分担が考えられます。



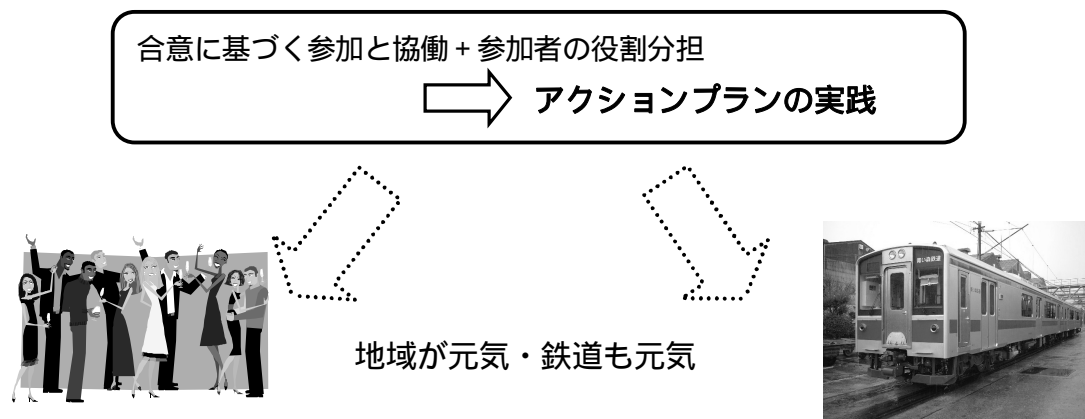
参加者が役割を分担して取り組むことで、プランが円滑に回り出すことになります。アクションプランを実践していくための役割を整理し、合意の上で分担を決め、その役割をきちんと果たしていくことができれば、その活動は更に広がっていきます。

ここで大切なことは、地域社会が青い森鉄道を活用するアクションプランを実践したからと言って、それだけで利用促進につながるものではないということです。県の調査では青い森鉄道を利用する人の予測は、将来的にかなり厳しく、鉄道会社を始めとする多くの関係者の努力が必要になっています。それゆえ、アクションプランの実践で鉄道経営を何とかしようとするのではなく、まず、地域にいる自分たちが、その地域を元気にしていくことを考えてはどうでしょうか。

そう考えてアクションプランを実践するときに青い森鉄道と連携していけば、青い森鉄道も活用され地域と共に元気になっていく。地域を元気にしていくために実践したアクションプランによって、地域の大切な鉄道も元気を得ることができる。

こうした視点に立って考えれば、様々なアクションプランを実践していくことがやりやすくなるのではないのでしょうか。単に鉄道の利用者を増やすための活動というのではなく、まず、自分たちが地域で何をしたいか。そして、やりたいことをどうやって実践につなげていくかをぜひ考えて欲しいと思います。

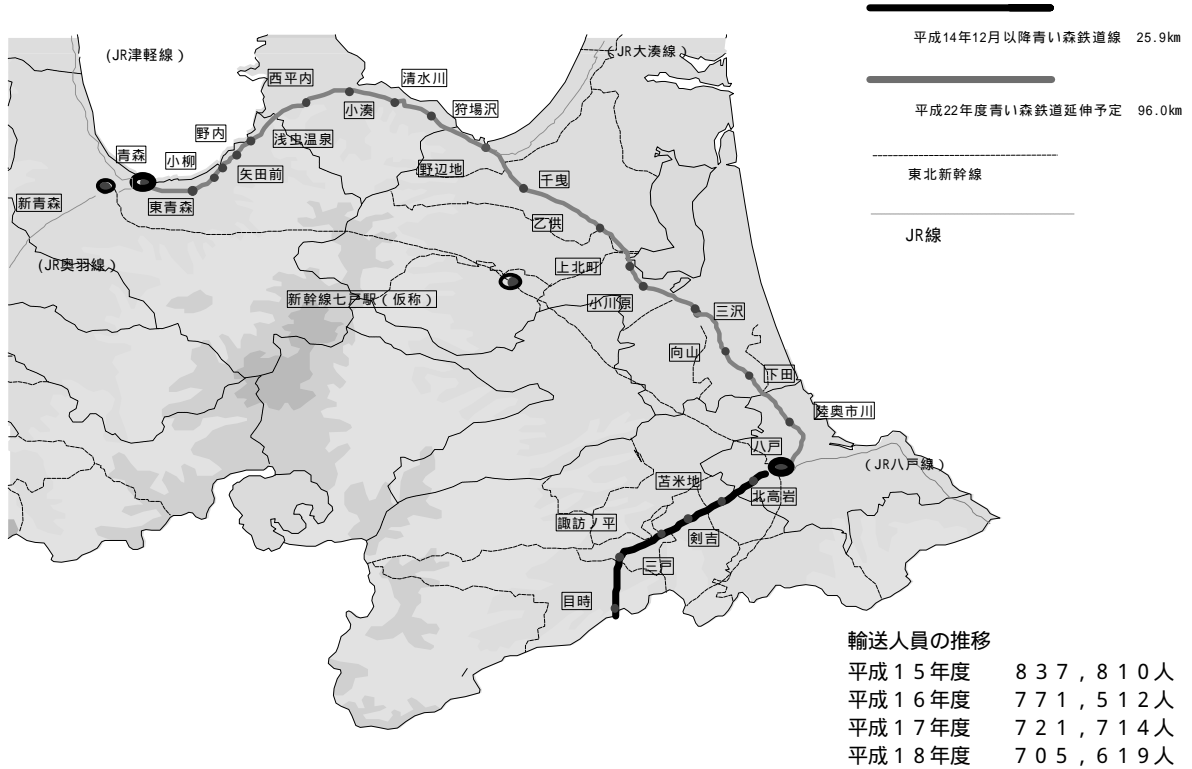
地域が元気になれば、鉄道も元気になる。そして、地域と鉄道は強く結ばれる。



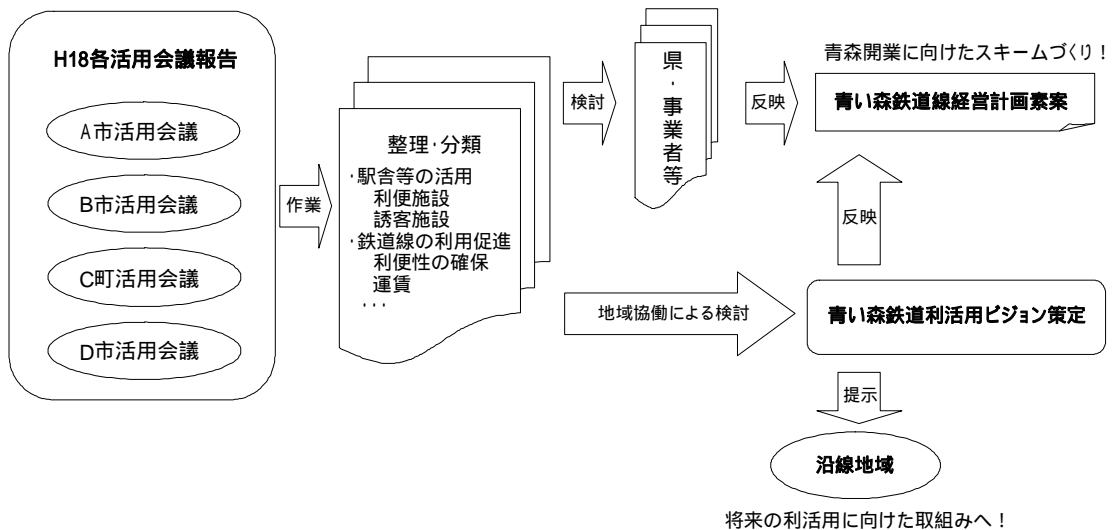
青い森鉄道に関する地域社会の中で、今回のビジョンで示したアクションプランが実践され、地域も鉄道も元気になっていく。その手助けになることを強く願うものです。

# 資料1

## 並行在来線路線図



# 資料2



## 青い森鉄道利活用ビジョンの位置づけ(イメージ)

資料3 各市町青い森鉄道活用会議の設置及び開催状況 市町は設置順

市町名	事項	年月日	主な提案・意見内容
青森市	設置	平成18年6月30日	雪に強い都市内交通機関としての利便性向上 新駅設置、頻発運転、利便施設の誘導、柔軟な列車運行、地域個性を反映した駅名や及び地域団体との連携、多様な運賃サービス等 青い森鉄道のシームレス化の推進 JR線との相互乗入、対面ホーム乗換、バスネットワークとの連携、バリアフリー化等 青い森鉄道を活用した地域の観光魅力づくり 特色ある車両の導入、フリーパスの発行、快速列車の運行、観光資源との連携による企画商品等
	第1回会議	平成18年6月30日	
	第2回会議	平成18年8月21日	
	第3回会議	平成18年10月26日	
	首長への報告	平成18年11月15日	
野辺地町	設置	平成18年7月3日	にぎやかな駅づくり イベントによる駅おこし、防雪原林を活用した観光振興、情報発信拠点、アートギャラリーの設置 待合施設の活用 簡易図書館の設置、郷土資料の展示、インターネット回線の提供 利便性の確保 運行本数の確保、野辺地・八戸間高速列車の運行 JR大湊線の利便性向上、通学定期運賃の据置、パーク・アンド・ライドの推進、駅員の設置 新たな利用者の掘り起こし 公共交通共通フリーパスの発行、沿線観光資源の活用、企画・貸切列車の運行 その他 出資金の見直し、青い森鉄道保線施設の誘致、野辺地駅の利便性向上等
	第1回会議	平成18年7月3日	
	第2回会議	平成18年8月10日	
	第3回会議	平成18年9月6日	
	第4回会議	平成18年11月14日	
	第5回会議	平成18年12月4日	
	首長への報告	平成18年12月4日	
東北町	設置	平成18年7月4日	駅舎への各種施設誘致 物産館を備えた商工会館の併設、農産物直売所の設置、売店・立ち食いコーナーの設置 駅舎をコミュニティスペースとして活用 井戸端会談的スペースの確保、自由展示や図書コーナーの設置、足湯施設の設置 青い森鉄道線の利便性の向上 利用しやすい運行形態、愛称・駅の日の設定、臨時列車・割引列車の運行、JR大湊線との連携 観光との連携 イベント記念号の運行、旅行企画商品開発 その他 踏切改修・東西自由通路の整備、案内板の設置、駅舎を含めた駅周辺環境整備等
	第1回会議	平成18年7月4日	
	第2回会議	平成18年10月12日	
	第3回会議	平成18年11月29日	
	首長への報告	平成18年12月6日	
おいらせ町	設置	平成18年7月11日	駅舎に関すること コミュニティバス時刻表の掲示、農産物等の販売やイベントの開催、特色ある駅舎の整備、新駅の設置 駅周辺環境整備 地域による駅舎清掃、駅前整備・交通アクセスの充実 固定客の確保 利便性の向上及び割引制度の導入 ダイヤ等運行に関すること 通勤・通学時の混雑回避のための車両増設、快速列車運行、イベント等に併せた臨時列車の運行、JR等との乗入 その他 周辺企業との連携、駅名変更、観光マップ作成等
	第1回会議	平成18年8月3日	
	第2回会議	平成18年9月5日	
	第3回会議	平成18年10月3日	
	第4回会議	平成18年11月15日	
	首長への報告	平成18年12月8日	

八戸市	設置	平成18年7月12日	駅舎活用 駅舎ミュージアム、イベント・環境美化・緑化等の活動
	第1回会議	平成18年8月17日	八戸在住者に対する利用促進策
	第2回会議	平成18年9月29日	団体利用の促進、余暇交通の誘発
	第3回会議	平成18年10月30日	八戸市外から八戸市への利用促進策
	第4回会議	平成18年11月27日	通勤・通学定期利用者の確保（モビリティ・マネジメント）、施設誘致、新駅設置
	首長への報告	平成18年12月14日	その他 公的補助、サイクルトレイン、サポーター制度等
三沢市	設置	平成18年7月20日	・駅のバリアフリー化 ・公共施設と駅舎の複合化の推進
	第1回会議	平成18年7月20日	・三沢駅自由通路の安全性確保 ・広域的な交通アクセスに必要なエリアの整備
	第2回会議	平成18年8月23日	・公共交通のネットワーク化の実現 ・高速列車運行による移動時間の短縮
	第3回会議	平成18年11月29日	・駐車場・駐輪場の整備 ・利便性の高いダイヤ編成の確保
	第4回会議	平成18年11月29日	・線路延長による新青森駅への接続乗入 ・イベント列車の運行
	首長への報告	平成18年12月19日	・駅設置場所の見直し等
平内町	設置	平成18年7月31日	駅舎及び駅周辺の利用・整備 駅員の配置とトイレの設置、駅舎の整備とイベント開催による「駅づくり」、パーク・アンド・ライドの推進、「市」の開催、環境美化の維持体制の強化
	第1回会議	平成18年7月31日	新たな利用者の開拓・利用促進
	第2回会議	平成18年8月29日	共通フリーパス券の発行・観光パンフレットの作成、ポイントカード制の導入、定期的なイベントの開催、駅名の変更
	第3回会議	平成18年10月19日	ダイヤ・列車
	第4回会議	平成18年11月21日	1時間に1本の運行、最終列車の時間帯、快速列車の車両編成、新幹線への接続等
	首長への報告	平成18年12月4日	その他 今後の活用会議のあり方、出資金の負担
南部町	設置	平成18年8月24日	駅舎への各種施設及びコミュニティスペースの設置 特産品等のPR展示コーナー、若者や地域住民が気軽に集う施設、ミニ産地直売所、駅前スペースを利用した市、駅前スペースを利用した防犯・防災対策、観光案内所
	第1回会議	平成18年9月21日	駅舎の改善
	第2回会議	平成18年10月10日	誰にでも優しい駅舎づくり、旅行者のための配慮、駅舎内利用手続の簡素化、駅構内の緑化、空きスペースの有効活用
	第3回会議	平成18年11月28日	青い森鉄道線の利便性の向上 利便性の高いダイヤ編成、二次交通との連結、低コストのための増資、運賃の見直し
	第4回会議	平成18年11月28日	観光との連携 鉄道利用者のメリットの充実、啓発活動の充実、新しい観光開発
	首長への報告	平成18年12月6日	その他 不正乗車の撲滅、JRサービスとの連携等
三戸町	設置	平成18年10月1日	駅舎とその周辺を利用した活用 売店の設置、月1回程度の産直販売等のイベント開催
	第1回会議	平成18年12月11日	青い森鉄道線の利用促進方策
	第2回会議	平成18年12月21日	行事等での利用促進、絵画コンクールの開催、観光との連携、シンボルキャラクター
	首長への報告	平成19年1月16日	その他 新駅の建設、通学料金の値下等

資料4 各市町青い森鉄道活用会議 提案・意見の整理分類

カテゴリー			件数	
大分類	中分類	小分類		
駅舎等の活用	利便施設	コミュニティスペース化	9	
		公共施設(複合化)	6	
		情報センター・観光案内所	4	
		待合機能	2	
	誘客施設・エリア	店舗・飲食店	7	
		地場産品販売スペース	10	
		各種イベント	6	
その他		4		
青い森鉄道線の利用促進	利便性確保	新駅・駅舎の移動	5	
		ダイヤ編成	21	
	運賃	割引料金	5	
		引き下げ	2	
		現行水準の確保	2	
		公的補助	3	
	運行体制	直通運転	7	
		快速列車	2	
		車両編成	3	
	営業企画	イベント・企画列車	9	
		フリーパス	3	
		旅行商品	9	
		ポイントカード	1	
		団体客確保	4	
		周辺企業との連携	3	
	サービス	レンタサイクル	1	
		旅行センター	2	
		駅員の配置	3	
	環境整備	パーク・アンド・ライド	8	
		バリアフリー化	8	
		周辺環境の整備	3	
		美化	1	
		雪対策	1	
		トイレの維持管理	3	
	二次交通	シームレス化	3	
		ターミナル機能	4	
		アクセス強化	4	
		自治体バス	3	
観光との連携	観光地・名所のPR	6		
	地域イベント・まつりとの連携	9		
	案内板・看板・マップ	6		
その他	経営スキーム	線路使用料引き上げ	2	
		鉄道資産使用料減免	2	
		鉄道資産の管理・活用	6	
		アンケート調査	1	
		出資金	3	
		不正乗車対策	1	
	イメージアップ・PR	愛称・ロゴ・イメージキャラクター	3	
		駅名変更	4	
		特色のある駅	1	
	安全・安心の確保	防犯施設	1	
		防犯対策	1	
		踏切・道路の拡幅	2	
	啓蒙・普及啓発	モビリティマネジメント	1	
		鉄道の優位性	2	
		切符の購入方法の周知	1	
	支援組織	連絡協議会	2	
		町内会・ボランティア団体等	4	
	他線区への要望	サポーター	3	
		大湊線	2	
			計	234