

〔事業報告〕

平成25年度

宮崎県市町村・地域づくり団体等協働モデル事業

No. 5

(日南市)

飫肥楽市楽座

1. 【団体の概要】

平成9年に飢肥地区を若者集団で活性化しようと話し合いを進める中、当時30代を中心としたメンバーと50代を中心としたメンバーが立ち上がり設立された会である。会員数は男性13名、女性6名で活動しており、5年ほど前からは当会が中心となり、毎月第一月曜日を定例会とし飢肥地区内で活動するまちおこし団体同士での「飲みにケーション」で交流をはかっている。

2. 【事業の目的、ねらい】

飢肥は戦国の昔から県南地区の政治、文化の中心地として発展してきた場所だが、設立当初は商店街がどんどん減少を続けているさなかで、いわゆるシャッター街と呼ばれる状態になりつつあった時代である。人口流出や少子高齢化の波にのまれ非常に厳しい状況に追い込まれていた。飢肥でも、近郊に大型店舗が進出したうえ、後継者のいない店舗などが多くなり、斜陽化が進んでしまった。また、町中には歴史的に重要な建物も多く、その保存対策も必要であった。

3. 【活動内容】

飢肥の町をいろいろな面で活性化することが話し合われる中このままでよいのかという思いは強くあり、住民自らが動かなくてはどうにもならないという結論に至った。そこでまずは、身の丈に合った町おこしをしようと月に一度の商店街でのフリーマーケットや、年に二回の飢肥城での野外コンサートなどを計画し実行することにした。

現在は月一のフリーマーケットを廃止し、無料で試乗できる観光人力車に変更して飢肥を訪れるお客さまに対してサービスを行っており、野外コンサートは今も続けている。

歴史的に重要な建物についても積極的に残していくことを前提に、どうすれば住民サイドとして行政とうまくかかわることができるかを話し合いながら町づくりを推進している。

4. 【事業の成果、効果】

A・平成25年7月～平成26年3月

①50年以上前の旧国鉄日南線（J R 日南線）開業に向けた沿線住民の取り組みとその歴史を掘り下げ、開業後に廃線になりかけた時期を乗り越え今日に至った意義を明らかにするために、出来る限り聞き取りを行う。また、写真や文献を提供いただき資料の整理を行う。

②開通50周年の歴史を記したチラシを駅舎等において利用促進に務める。

③日南市内小中学生を対象に列車、駅舎等の絵画を募集する。

④川柳を募集する。

B・平成25年8月1日～平成25年9月1日

「海幸山幸号」の観光客が飫肥を観光する際、「食べ歩き、町歩き券」を購入した方に飫肥杉製コースターとJR日南線開業50周年の歴史を記したチラシを配布し、飫肥杉と日南線をPRするとともに商店街と観光の振興を図る。

また、「食べ歩き、町歩き券」を購入した人の中から抽選で期間中毎日一名様に、列車の名前にちなんだ「海幸山幸」の日南市内の物産品と「食べ歩き、町歩き券」をプレゼントする。

A・による効果は ①で資料の整理を行った結果、実はこの日南線全線開業に至るまでには、明治40年代から昭和38年までまるまる50年以上の長い年月を要したこと、またそれは県南地区に住む住民が陸の孤島といわれる地域をなんとかしなければいけないという強い思いから生まれた力であったことがわかった。②では、観光客の方々だけでなく、地域住民の方々に反響があった。50年前の懐かしい写真を前に、当時を思い出しながら多くを語る高齢者の方々の喜々とした笑顔が印象的であった。我々の活動において過去の記憶を早急に残していくことは、ひいては高齢者の活動の場を提供することにもつながる。③では、市内から600名以上の児童生徒からの応募があり、反響の大きさに驚いている。実は、行政との打ち合わせの際、100名以上の応募があるだろうかと気をもんでいたが、うれしい誤算であった。④は残念ながら企画倒れとなった。

B・による効果として、観光列車「海幸山幸号」が運行以来4年間の運行実績が乗車率平均80%以上を維持するほど人気で、国内の観光列車の中でも五本の指に入り、日南市の観光にも大いに寄与している。新聞テレビ等で当事業を宣伝していただいたこともあり飫肥駅で下車された方が、延べ1700人にのぼり用意していた飫肥杉のコースターがたりなくなった。また、この列車は飫肥杉をふんだんに使用しているので、飫肥杉のPRにもなっている。「海幸山幸」の焼印を押したコースターは、JR九州の意匠登録の関係で自由に使用することはできないが、JR九州様が特別にこの期間限定でわれわれの事業に理解を示していただき使用を認めていただいた。

なお、「食べ歩き、町歩き券」をセットでプレゼントすることでリピーターづくりに務めたが、意外にも当選者に九州以外の方々が多く「食べ歩き、町歩き券」の代わりに、物産品を追加して送付する際に「ふるさと日南観光大使」の任命書も同封した。



「海幸山幸号」の乗車プレゼント

5. 【まとめ】

平成25年はJR日南線開業から50周年の節目にあたり、沿線住民の公共の足として利用されてきた歴史を振り返ることで、今後は観光という目線も入れた中で利用促進をはからなければならない。そして、100周年に向けてJR日南線の変わらぬ重要性を市民の皆さんや観光客の皆さんに伝えていきたい。

しかし、ただ単に50年を振り返るのではなく、そこに至るまでの明治時代から開業にこぎつけるまでの50年以上の長い歴史をたどることで、県南の人々の鉄道に寄せる熱い思いを読み取り、現代にその意義を見出さなければならない。高橋源次郎をはじめとする飢肥を中心とした名士がある時は国会議員としての立場であったり、町長や村長としてかかわり、戦前のある時期には「鶴戸神宮に天皇陛下をお迎えするため」の交通機関として強力に国を動かしたりもしている。もちろん飢肥杉の輸送のためという大義名分があつての話ではある。太平洋戦争の勃発により立ち消えそうになった全線開通の夢も、戦後岩切正太郎氏の英断により大復活を遂げた。その時の流れがあり宮崎交通ができ、観光宮崎の礎が出来上がったと言っても過言ではない。

今回のこの事業で、日南線全線開通に向けた流れから宮崎県の観光出発の根幹まで知ることができたのはまったくの偶然であった。

ところで、100年以上前に始まったこの鉄道敷設活動を振り返ることは、そのまま現在の「東九州自動車道」清武以南の早期開通に通ずるものがあるのではない。明治、大正、昭和とおよそ50年以上にわたる運動が実を結ぶために往時の人々がどのように苦難を乗り越えたのかを知ることで、高速道路の早期開通に皆さんがいかにかかわることが大切かを考える良い機会になるはずである。

つぎに、協働という立場で考えてみるといくつかの効果が考えられる。

まず、行政との関わりである。これまでのJR日南線の存続運動においては、ほとんどが行政によるものであった。たとえば、まちづくり課はまちづくり課、観光課は観光課で、いわゆる縦割りである。ここに民間が自由な発想で登場することで各課を横断的につなぐことができた。当然そこにはキーとなる部署がいるわけで、その部署を一カ所に限定してもらったことで民間サイドは非常に軽いフットワークで動くことができた。今回かかわった部署は協働課、まちづくり課、観光課、文化生涯学習課、観光協会、学校教育課、広報課。それ以外にもこまごまとした調整をいろいろな課と行ったが、やはり窓口をまちづくり課で行っていただいたことで、電話でのやり取りやメールの交換などでほかの課と対応でき時間や労力の大幅な削減ができた。機材の調達にしても、窓口を通して各課に融通をはかってもらいワンストップで運営ができた。これらは今回の取り組みだけでなく、今後の民間と行政のかかわりの中でも十分に機能を発揮できるという手ごたえを感じることができた。

では、企業とはどうなのか。平成25年5月8日の飢肥駅での全線開業50周年記念事業では、やはりまちづくり課がJR九州との窓口となりいろいろとお骨折り

をいただいた。特にこのような大企業とやらせていただくには行政のしっかりとした後ろ盾がなければ始まらない。そこで、われわれはせっかくいただいたチャンスが無駄にすることなく次なる手立ても考えねばならない。J R九州からは沿線の景観について住民がわにボールを投げていただいた。どこまでできるかはこれからの取り組みいかんではあるが、できない話ではないので前向きに行かなくてはならない。なにより J R九州の持つ発信力は我々が束になってかかっても太刀打ちできるものではない。しかし、ならばその発信力のほんの少しでもわれわれ民間のまちおこしが享受することができれば素晴らしい展開も期待できるのではないか。お互いにウィンウィンの関係になることができれば無理なことではないはず。

ここ数年、鉄肥は J R九州ととても素晴らしい関係にある。唐池社長による全国での P R は絶大なものがあり、ここ最近社長の講演を聴いたという自治体トップの方々がプライベートでおいでになることが大変多い。大変ありがたいことである。

しかし、これを鉄肥だけのこととして終わらせるのはもったいないことである。J R九州が鉄肥という全国にはあまり知られていない一地方の町をこれだけ強力に発信していただく案件はほかにはない。ならば日南市全体で地域協議会が立ち上げられているのだから、その地域コミュニティーが手を組み、おのおのが何をできるのかを再確認し、無理のない身の丈に合った協働を实らせなければならない。内向きだけの協働ではなく時には外向きの協働も必要ではないか。そうゆう中で彼らの思いに答えていければいい。われわれのもつ潜在能力の高さを認めていただいた彼らのその熱い思いに応えることで、地域が大企業と手を組むための見本とならなくてはいけないのだ。

難しく考えるな。「身の丈でいい」。



絵画コンクールの参加賞

国鉄日南線（JR日南線）50年の歩み



JR日南線
イメージキャラクター
「ニッチー」

昭和38年5月8日 日南線全線開通（写真：開通祝賀列車）

みんなを利用して残そうJR日南線

日南の鉄道計画の発端は、明治37年（1904年）に鉄肥、油津間に横貫（おうかん）鉄道を敷設しようとして鉄肥町（当時）有志が立ち上がったことによります。

実際に動き出したのは、明治44年9月に日南協会を設立してからです。昭和38年の国鉄日南線全線開通までは50年近い年月がかかってしまいました。この間、太平洋戦争などが重なり幾度とない挫折を繰り返した末での開通でした。写真からも開通当時の盛り上がりが見て取れ、市民の日南線に寄せる期待感を十分に表しているのがわかります。

開通後は50年にわたり、県南の公共交通機関としての役割を十二分に果たしてきました。しかし、利用客の減少などから廃線の話が出るなど厳しい環境にあったことも確かです。現在は、行政を中心とした利用促進運動や、「海幸山幸」号の運転開始などJR日南線に対する価値が理解されつつあります。

わたくしたちは今後とも、このJR日南線を存続させるために、建設と運営にかかわってこられた多くの先人たちの偉業と熱意を後世に伝えていかなければなりません。

鉄肥楽市楽座 後援：宮崎県市町村振興協会・日南市



：(国鉄日南線開通までの年表)：

明治44年 9月4日

日南協会設立(会長 高山真平)
※運動の発端

大正元年 11月7日

三郡鉄道期成同盟設立
(諸県郡、曾於郡、南那珂郡の3郡)

※委員として南那珂郡から
高橋源次郎と吉松忠敬の2名選出

大正2年 8月18日

飫肥一油津間県営鉄道開通

大正11年 7月6日

日南協会を日南鉄道期成同盟会へ
(会長 山下兼三)

昭和10年 4月15日

志布志一榎原間開通

昭和10年 7月1日

飫肥一油津間県営鉄道を国鉄で買収

昭和11年 3月1日

榎原一大堂津間開通

昭和12年 4月19日

大堂津一油津間開通

昭和16年 10月28日

油津一北郷間開通

昭和16年 12月8日～昭和20年 8月15日

太平洋戦争

昭和21年 5月16日

日南鉄道期成同盟会再発足
(会長 小村俊一)

昭和28年 9月16日

北郷一内海間着工祝賀会
(日南竹香園)

昭和29年 6月5日

日南期成同盟会を
日南鉄道工事促進協力会への改称

昭和32年 2月11日

日南鉄道起工祝賀会(北郷中学校)

昭和37年 7月2日

宮崎鉄道買収調印

昭和38年 5月8日

日南線全線開通

乗車数
5万人
突破!!



観光特急「海幸山幸」

飫肥楽市楽座 後援：宮崎県市町村振興協会・日南市