

【ローカル鉄道応援酒『鐵の道』の試み（後編）】

地方の元気は鉄道と日本酒のコラボから

千葉県の木戸泉酒造から商品化された「いすみ鉄道応援酒／鐵の道」は、ローカル鉄道を応援する日本酒として、現在までに6種類が商品化。鉄道会社、酒蔵だけでなく、高校生、農家、さまざまなボランティア市民を巻き込んで、着実に地域再生のムーブメントの目となりつつある。

佐藤 建吉
（一般社団法人 洗楓座主宰・
千葉大学大学院工学研究科）

ローカル鉄道応援酒の誕生のいきさつ

前編で述べましたように、所得倍増政策による我が国の経済産業基盤の向上は、物質的豊かさを基準とする社会をスタンダードにしてみました。その時代は、公団・団地住まいののち、3C（カラーテレビ、カー、クーラー）と呼ばれるアイテムの所有がステイタスとされ、それを手に入れることが「標準・人並み」で、それを追い求め安堵する小市民的な価値概念が日本人の抱いていた幸せの基準であったと言えます。その近道が、サラリーマンになること

で、都会暮らしをすることもありました。同じような現象が、2000年前後に巻き起こったバブル経済といわれた時代も、国民が競ってステイタスを追い求め、その後バブルは崩壊しました。しかし、いまその再来を期待する風潮がありますが、長期にわたる景気低迷の打破を願う国民の意見ではないかと思われれます。アベノミクスと呼ばれる経済政策を、燭光として国民が支持しているように見えるのはそのためでもあります。それは、過去を忘れ、都市に人口を集め膨張させるだけの弊害をつくるだけではないかと心配されています。私は、地方があつての都市であり、それが都市を支える最も安定した構図でな

いかと考えています。

地域をまもるエコノミージャーナル

千葉県の太平洋側（外房と呼ばれる）を走る第3セクターのいすみ鉄道は、今から7、8年ほど前に存続が危ぶまれました。地域をあげて存続運動が繰り広げられ、民間から社長の登用などが行われました。

私もこの地域に自宅がありますので関心をもち、千葉県観光フォーラムなどに関係を取ったりしました。その関係者などとの意見交換の中で、いわゆる経営コンサルタントと称する人で、いすみ鉄道の経営状態は右下がりであるので、鉄道を廃止しバスに転換することが妥当であるなどと述べる人がいました。私は別の意見で、鉄道は地域が求めて誘致してきたもので、軽々と廃止するべきではなく、愛着こそが鉄道の存続への一番の導火線であると考えていました。

そのころ、内閣府での地域活性化の勉強会にも参加するようになり、大学の地域活性化への取り組みを知りました。地方の八つの大学が「地域再生システム論」という講義科目を、内閣府の指導で開講しており、その実施報告会が東京でありました。席上で私は、科目名に「システム」とい

う名前がついているが、その実、中身はシステム化されていないのではと、コメントしました。その趣旨は、前編で触れたように、システムにおける要素についての配慮や考慮が足りないという指摘でした。このコメントが関係し、千葉大学でも「地域再生システム論」を開講しませんでした。ということで、2008年10月（後期）から実施することに致しました。

その講義の中で取り上げたテーマが、いすみ鉄道の存続を支援するという取り組みでした。講義は土曜日の3コマを集中講義として5週にわたって行いました。受講生には千葉大学の学生以外に一般社会人も参加できるものとして行いました。この講義では、後述する国土交通省の新たな公のコミュニティ創生支援モデル事業の一貫としても組み込むことができ、大きな展開を生むことができました。

要素とシステムという関わりで、いすみ鉄道と駅を共有して接続される小湊鐵道の両者を、「房総横断鉄道」として一体化して取り上げました。講義では、いすみ鉄道の社長や小湊鐵道の専務のほか千葉県庁や地元の大宮町役場と市原市役所の担当課長、千葉日報社、郷土資料館の学芸員・副館長、さらに観光専門家、工芸作家、鉄道専門家ほかに講演して頂き、現場・地元、観光、鉄道などの情報を教示しました。また、全国の地方再生施策については、内閣府