

## 第4回 SL復元検討委員会 会議要旨

### 2 阿部会長挨拶

- ・お忙しい中ご出席感謝する。
- ・先週、農林課の事業で特産物の輸出プロジェクトに関わり台北に行ってきた。台北で2泊し、その足で別件で香港に行ってきた。香港行が8時のフライトであったため5時に桃園空港についたが、超満員だった。フライトボードを見ると、ほとんどは日本行で、羽田・関空以外にも、松山など全国各地の名前があった。
- ・昔は「ゴールデンルート」だったが、いまやそれでは物足りない人たちが増えてきている。このように台湾では「ローカル」が選ばれているわけだが、それには「ここにしかない」ものが必要だろう。
- ・人口減少を打ち破るには、観光しかない。一丁目一番地だ。
- ・恵那の「らしさ」は何か。自然だと思う。その中で明知鉄道がある。鉄道は廃線になると復活しない。北恵那鉄道は復活することはないし、岐阜市内線も残念だった。明知鉄道は財産である。いかに活かしていくかが大切である。
- ・イニシャル10億円、ランニングが1億4千万円。それを賄うために、どういう財源があるか9月までに整理する予定だ。
- ・できない理由を考えるのではなく、できるためにどうするかを考えたい。恵那のSL復元に向けて、英知を集めてハードルを越えていきたい。

### 3 委嘱式

#### <山本委員に委嘱>

- ・恵那市に来たのはちょうど1年前。
- ・一番の動機は明知鉄道の運転体験である。4年前に初めて体験し、移住を考えていたところコロナ禍になってしまった。そこで思い切って移住を決めた。
- ・恵那市が大好きである。もっと国内・外国の人に知ってもらいたいと思っている。その一つとしてSLを使っていきたい。
- ・微力ではあるがよろしくお願いいたします。

### 4 自己紹介

#### 明知鉄道 渡邊専務

- ・会長からお話があったように、できない方法を考えるのではなくできる方法を考えたい。

#### 明知鉄道連絡協議会 山田会長

- ・明知自治連合会長も担っている。

#### 恵那市恵南商工会 加藤会長

- ・SLは商工会でも大変な関心事である。

恵那市地域自治区会長会議 和仁会長

- ・山本委員の気持ちがよくわかった。会長が言うように、できる方法を考えたい。

中部運輸局鉄道部技術・防災課 山田課長

- ・所管業務はＳＬ車両に関する事で、軌道など構造物関係を所管している。関係法令について助言したい。他社の事例も知りうる範囲でお示ししたい。

中部運輸局岐阜運輸支局 下平運輸企画専門官

- ・前職は福井運輸支局で、新幹線延伸の二次交通の仕事だった。

恵那建設事務所 清水所長

- ・今年の４月に赴任した。

県会議員 水野議長

- ・ＳＬは明知鉄道そのものを残す一つの手段ととらえている。年間 100 乗車を目指している。

ソフトバンク（株） 竹内 CSR 本部東海担当参与

- ・2020 年の連携協定からアドバイザーを務めている。本社は東京浜松町であり、リニアができたときには品川駅の付近である。本社の人が来たくなる魅力づくりをしたい。

（株）東海汽缶 石川常務取締役

- ・元々大井川鐵道の職員で、ＳＬにはずっと携わってきた。運転から管理まで一通りやってきた。ぜひ助言したい。

## 5 報告事項

### （１）昨年度の振り返り及び部会の開催状況

#### <事務局説明>

会長

- ・転車台は２か所で必要ではないか？

事務局

- ・その通り。恵那と明智の両方に必要になるが、恵那駅では特に設置が難しいと考えている。

会長

- ・岩村～明智のみ本数を増やすことは可能か。

事務局

- ・そうした想定はありうる。ただし、当然生活に資する本数が減るため、ダイヤの調整は慎重に行う必要がある。

明知鉄道

- ・配線・信号を考えると、駅を飛ばす急行等を設定するのが難しい。
- ・岩村に２時間停車させる、などであれば可能かもしれない。

清水

- ・鉄道に乗るのが好きで、先日、明知鉄道に乗って観光を試みた。1時間というのは非常に程よいと思った。さらに駅ごとに町もあって、山岡駅の寒天館も楽しかった。
- ・樽見鉄道、長良川鉄道、養老鉄道とあるが、いずれも路線が長いし周遊はしづらい。明知鉄道では独自の観光ができると思う。
- ・ちょうど食堂車が通ったが、非常に懐かしい気持ちになった。
- ・私自身、長良川のアユパークの館長をやっていた。可児のローズパークなどの館長もやった。その経験から見ると、単なる新車両導入という考えではなく、新しい地域資源ができると考えたい。外から呼び込むには目玉が必要だ。
- ・明知鉄道は定期外で年間15万人だそうだ。各務原の航空博物館では18万人なので、そう考えるとSL利用者はかなりの人数である。SLは乗る人だけでなく、見る人もいだろう。
- ・アクアトトは自主運営でやっているが、事業者として魅力を出しているのは物販・企画ツアーである。
- ・アユパークは魚のつかみ取りもやっているが、釣りが500円、魚1匹500円である。そうした努力で学生を安価にしている。こうした努力の結果、近くの観光資源の来訪が増えたと聞いた。
- ・「地域資源への投資」という観点が重要だろうと思う。

加藤

- ・いまSL含めて3両編成だが、お客を乗せるためにもっと増やすことは不可能なのか。

明知鉄道

- ・2両編成から更に付けることは可能である。ただし、ホームの長さの問題がある。
- ・車両についてはSLにふさわしい車両にしたい。現在はロングシートだが、クロスシートにしたい。テーブルを付けるなどしたい。

加藤

- ・駅は岩村に停まるとのことだが、極楽駅はどうか。あそこも人気がある。ちょっと停まっても良いのではないか。

明知鉄道

- ・ダイヤは検討の余地がある。

連絡協議会 山田

- ・阿木駅は中津川市である。中津川市との関係は？

事務局

- ・委員会への参画を中津川市にも声かけたが、現段階では見送るという事になった。
- ・阿木地区を無視するわけではない。阿木だけでなく、立ち寄る駅を増やすことは可能である。

## (2) 地域自治区からの意見

#### <事務局資料説明>

和仁

- ・各会長の受け止めとしては、ぜひ進めてほしいというものだった。
- ・ただ、明知鉄道の体力を付けていくため、山岡の会長からは生活部分が減らされてしまうのではないかと不安視していた。明知鉄道の体力をつけた上で SL を走らせたら良いと説明した。

#### (3) 資金調達方法

#### <事務局資料説明>

運輸局 山田

- ・SL の運行形態が明知～恵那の1往復を想定されている。
- ・部会から、収入確保の意見や検修庫の位置の意見がある。岩村に検修庫があるなら、岩村～恵那や、恵那～岩村も営業運行してはどうかと思った。

事務局

- ・検修庫の位置は岩村が最も妥当と考えている。
- ・収入を増やすために、運行形態は考えていきたい。

下平

- ・客単価2万円で経済効果11億円という事だが、客単価2万円はかなりのハードルである。どのような客層をターゲットにするのか考えるのが大事だ。
- ・インバウンドについては、高山や白川村は大変なことになっている。高山では外国人が夜ご飯を食べられないそう。インバウンドの取り込みが重要になる。

水野

- ・冒頭に申し上げた通り、明知鉄道は何もしなければ人口減少とともに存在価値がなくなっていく。SLによって明知鉄道の価値を高めることが重要になる。
- ・全体の魅力が高まれば、SL以外の明知鉄道の利用者も増えるだろう。色々な展開が考えられる。

竹内

- ・地域の鉄道はどこも赤字と聞いている。SLはチャレンジングでロマンがある。
- ・思い付きかもしれないが、岩村に転車台を置くことで、土日で向きを変えるのも面白い。
- ・「単年度黒字(タンクロ)」を目指せられないか。ソフトバンクホークスも最初は赤字だったが、徐々に黒字化を実現できるようになった。
- ・誰を呼んでいくら落としてくれたか、データとして残していけると良い。結局売上とは人数×客単価である。
- ・岐阜市にキムタクが来た日に恵那市に来ている人が多くなった事実もある。東京の人間を引っ張ってくれるようにして、その人たちからお金を落としてもらえると良い。
- ・日本人と外国人で戦略は変わる。恵那には四季があるので、年に4回来たくなる。外国

人はまず1回来てもらふことになる。

石川

- ・ 転車台について、行きも帰りも前向きが理想だ。というのも、同じ向きで走らせると車輪の減り方が偏ってしまい一部のみ早くなる。向きを変えれば平均して減らせる。
- ・ どの駅を始発にするかは別にして、最近の動向として、家族連れの場合、父は終点で待機し、子と母だけ乗るケースがある。そのため、始発と終点に駐車場が必要になる。

山本

- ・ 私の経験では、初めて来る人はお金を使わない。最初は安く抑えたいくなるものだ。でも何回も来るうちにお金を使うようになる。私の場合、気が付けば1回5万円近く使っていた。リピートしてもらうことで、単価を上げることができる可能性がある。
- ・ 恵那市の観光資源について、街中に看板があっても結局自分で調べていた。客単価を上げるためにはそういう情報提供が重要になる。
- ・ 私は鉄友会に参加しているが、SLファンは転車台が大好きなのでぜひおいてほしいと思う。そのため運転中に転車台で回してほしい。しかし営業運転が終わってから転車台を使うと帰りが遅くなってしまう。

## 6 協議事項

### <事務局資料説明>

中部運輸局 山田

- ・ 運営主体が「組織」とある。運営主体について、別組織がありうるという事か。

事務局

- ・ 運行自体は明知鉄道である。補助金を受けるのは市になる。
- ・ ただ、事業を推進する組織という意味である。

明知鉄道

- ・ 4ページの「SL 復元の可否の判断基準」とある。イニシャル・ランニングで収入源を挙げてもらった。
- ・ 運行開始前までに資金を確保する必要があるが、企業版ふるさと納税がどの程度集まるのかについて事前に想定するのは難しいだろう。どういう風に判断基準を決めるのか。

事務局

- ・ 資金調達がキモであると認識している。
- ・ 次回までに、もう少しイメージを固めたいと思っている。

明知鉄道

- ・ 地域の人々の情熱が重要だ。こうした地域の理解を判断基準に落とし込むことも重要ではないか。
- ・ 地域自治区から資金についての問い合わせも多い。説明しながら理解を得ることが大事だ。

阿部会長

- ・受け皿を設定しないのに企業版ふるさと納税を見込むのは難しい。

事務局

- ・補助金がどれだけもらえ、ふるさと納税が何割、市負担が何割。

阿部会長

- ・中津川の落合本宿では、クラウドファンディングで1億円あつめた。それを思うとS Lはもう少し行けると思う。

清水

- ・行政の人間からすると、タイトなスケジュールと思った。
- ・課題を浮き彫りしながら状況判断してはどうかと思った。まずは課題を浮き彫りにしてはどうか。

7閉会