

令和4年度懸賞論文受賞者を決定(報告)

(公財)九州運輸振興センター

当センターにおける懸賞論文募集は、九州圏における交通・観光事業の発展及び地域社会の活性化に寄与することを目的に、平成25年度から開始し本年度で10回目となります。本年度も大学の先生等の支援、ご協力を頂き、九州内外5大学から5件の応募がありました。(昨年度応募6件)

応募のありました論文は、令和4年12月26日に開催しました「第2回懸賞論文審査委員会」において審査を行った結果、以下の通り優秀賞2編を決定しました。

(本年度は最優秀賞該当者無し)

優秀賞の「地域鉄道の廃線を食い止めるための施策提案」は、丁寧な先行研究の確認、地方鉄道各社に積極的にインタビューする等実践的な検討がされ、その結果を踏まえ域外からの観光客の誘致の必要性など論理的に考えをまとめられています。しかし、その提案には新規性には欠けるため、新たな視点からの提言などが、あればさらによかったと思われます。

同賞「祭りと地域振興」は、九州北部の「くんち」に焦点をあてた点は面白く、関係者への入念なヒアリングを行い「くんち」の実施状況や「呼子くんち」復活までの状況と課題がよくまとめられた興味深い研究と考えます。全国各地で共通する担い手不足の課題を扱っており、「祭り」をきっかけとする地域振興の提案があればさらに良い論文となった、といった意見が委員会において出されました。

これらの優秀賞は、後日、当センターホームページ及び九州うんゆジャーナルに論文要旨を掲載することにしております。

なお、受賞者に対して、令和5年2月22日(水)、当センター青柳俊彦会長より表彰状と副賞(優秀賞各5万円)が授与されました。

優秀賞 受賞者 下山 美羽、七井 望海、森 華乃子 (共同執筆)
大学等名 和歌山大学 観光学部
テーマ 地域鉄道の廃線を食い止めるための施策提案
～鉄道事業者の自助努力で改善可能な要素とは～

受賞者 戸石川 幹太、上田 陽輝、三輪 浩人、林田 有希子、畠山 紀誠
(共同執筆)
大学等名 福岡大学 商学部
テーマ 祭りと地域振興
－「呼子くんち」復活にみる祭りの役割－

○ 受賞された皆様

和歌山大学

(前列 左から下山様、青柳会長、竹田教授、後列 左から森様、七井様)



福岡大学

(前列 左から戸石川様、青柳会長、鈴木教授)

(後列 左から上田様、三輪様、林田様、畠山様)



(参考)

○ 懸賞論文審査委員会委員名

| | | |
|-------|-----------------|------------|
| 星野 裕志 | 九州大学 大学院 経済学研究院 | 教授 |
| 千 相哲 | 九州産業大学 | 副学長 教授 |
| 辰巳 浩 | 福岡大学 | 理事 工学部長 教授 |
| 近江 貴治 | 久留米大学 | 商学部 准教授 |
| 西畑 知明 | 九州運輸局 | 観光部 部長 |
| 大黒伊勢夫 | (公財)九州運輸振興センター | 理事 |

○ 募集経緯

- | | |
|------------------------|--------------|
| ・第1回懸賞論文審査委員会（募集要項等決定） | 令和4年4月19日 |
| ・募集期間 | 令和4年5月～11月 |
| ・第1次審査（各委員による論文査読審査） | 令和4年11月～12月 |
| ・第2回審査委員会（第2次審査） | |
| 第1次審査結果を踏まえ審議・授賞者決定 | 令和4年12月26日開催 |

○ 応募論文 5編(以下のテーマ)

- ① 鉄道を利用したビール園散策提案
- ② 地域鉄道の廃線を食い止めるための施策提案
～鉄道事業者の自助努力で改善可能な要素とは～
- ③ 祭りと地域振興
－「呼子くんち」復活にみる祭りの役割－
- ④ コンテンツツーリズムによる九州経済の活性化
～都道府県別パネルデータを用いた実証分析～
- ⑤ 駅前通りにおける道路空間再編の全国的動向と社会実験による整備方針の検討

地域鉄道の廃線を食い止めるための施策提案

～鉄道事業者の自助努力で改善可能な要素とは～

下山美羽
七井望海
森華乃子

目次

1. はじめに
 - 1.1 緒言
 - 1.2 鉄道ビジネスとは
 - 1.3 九州の地域鉄道の状況
2. 地域鉄道に関する課題
 - 2.1 先行研究
 - 2.2 近年の鉄道情勢
3. 問題意識
4. 研究方法
5. 先行研究に関わる考察
 - 5.1 ①列車本数が乗客数に与える影響
 - 5.2 ②駅間距離が乗客数に与える影響
 - 5.3 ③特急運行の有無が乗客数に与える影響
 - 5.4 ⑦女性専用車両の有無が乗客数に与える影響
6. インタビューで明らかになったこと
 - 6.1 改善可能な要素
 - 6.2 定期外旅客について
7. 施策提案・今後の展望
8. まとめ
9. 参考文献

地域鉄道の廃線を食い止めるための施策提案

～鉄道事業者の自助努力で改善可能な要素とは～

1. はじめに

1.1 緒言

現在わが国では、少子高齢化や人口減少に歯止めがかからず、それに伴いさまざまな社会問題が生じている。特に人口の少ない地域では、都市に出ていく人が多い一方、新しく移住してくる人は少ないため、集落や村自体の存続が危ぶまれる。そのような状況の中で、地域住民の足として人々の生活を支えたり、他地域から訪れる人を運んだりしているのが地域鉄道である。

しかし、地域鉄道を取り巻く環境は厳しく、経営の悪化から廃線を余儀なくされる路線も少なくない。国土交通省によると、令和2年度には新型コロナウイルスによる影響を受け、全国の地域鉄道全95社中93社と、ほぼすべての事業者が鉄軌道業の経常収支ベースで赤字を計上するに至っている（国土交通省 2020）。現在運行を続けている事業者にとって、赤字路線は切迫した問題なのである。

我々は、地域鉄道は廃線になるべきではないと考えている。地域鉄道の廃線は、地域住民の交通手段を奪うだけでなく、住民のふるさとに対する意識を低下させるからだ。実際に、東日本大震災で線路が流された宮城県の一部地域では、鉄道路線を復活させるのではなく、線路だった場所を埋めてバスを走らせるBRT（バス・ラピッド・トラジット）に代わった。我々が宮城県気仙沼を訪れた際、震災前から気仙沼に住む方に「鉄道がなくなり町自体が寂しくなった。」と聞いた。

では、どうすれば地域鉄道の廃線を防ぐことができるのか。そこで我々は乗客数と収益に注目する。1日当たりの乗客数を増やし、運賃等による収益を上げることができれば、地域鉄道の赤字を改善することができる。経営状況がよくなれば、廃線の話は拳がらないだろう。今回の調査では、地域鉄道の赤字改善に影響を与える要因を明らかにする。

本稿ではまず、先行研究から地域鉄道に関する問題点や課題を整理する。次に、鉄道会社にインタビュー調査を行うことで、乗客数や収益を改善するための要因について分析を進めていく。最後に、こうした分析をもとに九州の独自の状況を踏まえて九州の地域鉄道の乗客数や収益を増やす施策について提案をする。これらを通して、本研究を全国の地域鉄道の存続の一助としたい。

1.2 鉄道ビジネスとは

本研究を進めるにあたって、鉄道の特徴とこれまでの鉄道ビジネスについて整理する。

鉄道の長所は、安全・高速な長距離大量輸送である。青木によると、鉄道は鋼鉄製のレールの上を鋼鉄製の車輪が転がって進む基本構造であり、車輪が転がる時の摩擦力が自動車に比べて約4分の1と小さい（青木 2008、p.23）。そのため鉄道は他の交通機関と比べて同

じ重量を小さい動力で輸送できる。また、レールの材質が木から鋼鉄に進化し、大型の車両を使用できるようになり、大量輸送が可能になった。つまり、鉄道は陸上交通機関では最も大量輸送能力に優れているといえる。

一方、鉄道の短所は、輸送需要の変化に対する柔軟性が弱い点である。青木は、「いったん建設された鉄道は、ゲージ、建築限界、車両限界などが半永久的に固定され、輸送需要の変化に応じて簡単に変えることができない」と述べている（青木 2008、p.25）。多額の建設費用と運用費用が必要なうえに柔軟性が弱いため、レールの長さや列車の大きさに応じた輸送需要がなくてはならないのである。ほかには、勾配に弱いという弱点もある。車輪が転がる時の摩擦力が小さいことは、勾配が増加した場合にけん引できる量を低下させる。鉄道の大量輸送能力は、反対に需要変化への対応しづらさやレール設置場所の限定ということにもつながるのである。

都市鉄道には、長距離大量輸送という特徴を活かした多角化経営の歴史がある。例えば、小林一三は箕面有馬電気軌道（現阪急電鉄）を創業し、乗客数を増やすために沿線や終点の開発に力を入れた。沿線を住宅地として開発し、電灯や電力の販売も併せて行うことで沿線人口の増加に取り組んだ。また、宝塚線の開発事業では、終点の宝塚駅に娯楽施設を作った。老川によると、鉄道事業とは都会と都会を結ぶものであるため、起点が大阪の宝塚線でも終点が山と川だけでは儲からないという（老川 2017、p.130）。宝塚駅に温泉や歌劇団を創設することで、大阪からの乗客を引っ張ってきた。小林一三は、沿線住民を増やすこと、終点に娯楽施設を作ることによって乗客数の増加を目指したのである。

高度経済成長期において、大手私鉄は観光開発に取り組んだ。輸送の面では、観光地行きの特急を走らせて所要時間の短縮を図り、また、大都市と観光地間の交通機関を自社あるいは系列企業で独占した。輸送以外の面では、観光地での別荘地の分譲やホテル、ゴルフ場、遊園地などのレクリエーション施設の経営を行った。例えば、京阪電鉄は琵琶湖周辺地域の観光開発を行った。比叡山と琵琶湖周辺が国定公園に認められたことをきっかけに、天候に左右されやすい琵琶湖汽船の経営体制の再建や浜大津南側でのレジャー施設の整備、観光道路として比叡山ドライブウェイの開通に取り組んだ。老川によると、高度経済成長期では日本人の所得が向上し、余暇時間が増えたことから旅行する日本人が増加した（老川 2017、p.209）。これに伴い、大手私鉄は観光産業への多角化を行い、鉄道を利用して訪れる観光地を開発したのである。

以上のことから、鉄道ビジネスの最も重要な点は沿線人口をいかに増やすかという点である。そのため、鉄道事業者は住宅地開発や電力販売などの経営多角化を行った。鉄道の長距離大量輸送という長所は、人口の多い都市では沿線住民を効率よく輸送できる利点がある。また、鉄道事業者が観光開発を行う理由は、観光地を作ることで観光客の鉄道利用を促すためである。このように都市鉄道が沿線人口増加に取り組む一方、地方私鉄は資金に乏しく多角化できなかった。その後、収益の確保ができない地方私鉄は、第三セクター鉄道への転換や廃線となったのである。

1.3 九州の地域鉄道の状況

ここで、九州地方の地域鉄道の状況を整理する。九州の地域鉄道事業者は肥薩おれんじ鉄道、松浦鉄道、平成筑豊鉄道、島原鉄道、くま川鉄道、南阿蘇鉄道、筑豊電気鉄道、甘木鉄道、熊本電気鉄道、長崎電気軌道の全 10 社である。九州には、鹿児島本線の小倉～博多の約 30 万人/日や、西日本鉄道の天神大牟田線の約 49 万人/日のように特出した利用者数の区間が存在する。その一方で肥薩おれんじ鉄道や、くま川鉄道などの地域鉄道の利用者数は 1 日数千人程度に留まっている。九州の地域鉄道の中では 1 日あたりの利用者数が多い筑豊電気鉄道と松浦鉄道においても、1 日あたりの利用者数は数万人程度である(九州運輸局 2015)。これより、九州の地域鉄道は西日本旅客鉄道(以下、JR)が運行する列車に比べ、非常に利用者数が少ないということが考えられる。また、九州地方全体において鉄道利用者数が少ないというわけでは決してなく、JR の利用者を地域鉄道に呼び込めていないと考えることができる。九州の鉄道は、都市間を連絡するような幹線鉄道と、地域鉄道が幹線鉄道から枝状に延びるように路線を形成している。九州の路線の特徴より、目的がなければ地域鉄道を利用することは少なく、そのため、利用者数が JR に比べて非常に少ないのだと考えられる。

2. 地域鉄道に関する課題

2.1 先行研究

ここでは、先行研究から地域鉄道に関する問題点や課題を整理する。地域鉄道の実態を明らかにする研究の 1 つに需要要因に着目したものがある。代表的なものは青木・須田・早川(2006)である。第三セクター鉄道の需要要因を調べるために、需要関数を用いて実証分析を行い、1 日当たり乗客数に影響を与える要因について分析した。結果として、1 日当たり乗客数を増加させる要因は、特急の運行の有無、列車本数、沿線人口、駅数であることが明らかになった。しかし、この結果には逆の因果関係の可能性がある。乗客数が少ないために駅数や列車本数を減らし、特急を走らせていない場合がある。

また、藤田(2019)は、先行研究で明らかになった需要要因について、2005 年度～2014 年度までの 10 年間のパネルデータを用いて地域鉄道 82 路線を対象に通勤・通学・定期外のそれぞれで需要の弾力性を調査した。従属変数が輸送密度、独立変数が運賃、ガソリン価格、沿線人口、所得、サービス水準(運行回数)である。また、ダミー変数に路線の廃止、延伸、災害による運休、ダイヤ改正、廃止による駆け込み需要を入れている。結果は、運賃弾力性は通勤-1.037、通学-0.742、定期外-0.831、サービス水準(運行回数)弾力性は通勤 1.838、通学 0.743、定期外 0.841 であった。運賃増加は需要に強い負の影響を与え、運行本数増加は需要に強い正の影響を及ぼすことが明らかになった。また、通学定期の割引率の低下が通学需要に負の影響を与えることと割引切符の導入が定期外需要の増加に役に立つことを示唆している。

ほかに、地域鉄道に関わる要素の関係を明らかにした研究として高橋(2012)がある。輸

送密度と 24 要素（沿線人口、人口密度、世帯数、乗用車保有率、駅数、他者接続駅数、運行本数、営業キロ、車両走行キロ、定期旅客運賃収入、定期外旅客運賃収入、旅客輸送収入、運賃雑収、鉄軌道業営業収益、鉄軌道業営業費用、鉄軌道業依存度、資本金、沿線財政力指数、沿線自治体計上収支比率、営業距離当たり車両走行距離、平均運賃、全事業営業収益、全事業経常利益、当期損益）で相関分析を行った。分析対象は、『平成 19 年度鉄道統計年報』の分類する「地方旅客鉄道」のうち、新しい輸送システムを除いた 87 の鉄道事業者である。結果として、定期外旅客の獲得、営業距離当たりの本数増加が輸送密度の向上につながることを明らかにした。

地域鉄道の研究では、地域鉄道をグループに分類したうえでグループごとの実態調査を実施することがある。那須野（2021）は、地域鉄道 95 社を鉄道事業者が自助努力で改善困難な変数（輸送密度、営業キロ、大都市の有無、観光地の有無）を用いてクラスター分析を行った。その後、鉄道事業営業収益と鉄道事業者が自助努力で改善可能な変数（運賃、運行回数、表定速度、定期外旅客比率）を用いて重回帰分析を行い地域鉄道の収益性を明らかにした。その結果、営業キロが 40km 台中盤と長く輸送密度が 975 人の 50 社は、列車本数増加などの利便性向上、また、営業キロが 30~40km 台で輸送密度が 3000~5800 人と堅調な 35 社は運賃値上げ、列車本数増加、定期外旅客比率増加により収益を上げられることがわかった。

以上の研究を整理すると、列車本数については青木・須田・早川（2006）、高橋（2012）、藤田（2019）、那須野（2021）の研究から需要に影響を及ぼすことが明らかになった。駅間距離について、青木・須田・早川（2006）は 1 日当たり乗客数に影響を及ぼすことを明らかにしたが、高橋（2012）によると駅数と乗客数は相関がない。藤田（2019）、那須野（2021）では取り扱っていなかった。特急の運行の有無については、青木・須田・早川（2006）が需要に影響を及ぼすと明らかにしたが、高橋（2012）、藤田（2019）、那須野（2021）は調査に含めていない。お得な切符の有無については、藤田（2019）が定期外利用者において割引切符の導入が乗客数の増加に結び付くことを示唆したが、青木・須田・早川（2006）、高橋（2012）、那須野（2021）では調査に含まれていなかった。

このことから、列車本数は需要に影響を及ぼすことが明らかであり重要な変数である。駅間距離、特急運行の有無、お得な切符の有無については、需要に影響を及ぼすと明らかにする研究があるものの、他の研究では調査に含まれていない場合がある。また、駅間距離は需要に影響を及ぼす結果と相関がない結果の両方がある。本研究では、先行研究より①列車本数、②駅間距離、③特急運行の有無、④お得な切符の有無に注目して調査を進める。

2.2 近年の鉄道情勢

ここで、2.1 で挙げた 4 つの要素に⑤ラッピング電車の有無、⑥IC カード導入の有無、⑦女性専用車両の有無の 3 つの要素を加える。これら 3 つの要素は近年の鉄道情勢を踏まえて抽出した。

日本観光協会は、斬新なデザインの車両や展望車両等の観光車両の導入、希少価値のある車両の運行は、話題性を呼び、集客効果があると述べている（日本観光協会 2013）。しかし、車両のラッピングと利用者の増加に関して研究が行われた前例はなく、本当に車両の魅力向上が利用者数の増加に影響を与えるのかは不明であったため、ラッピング車両の運行の有無に関して調査を行うこととした。

また、国土交通省は、IC カードの導入により利用者においては、域内乗客の利便性向上、域外旅客・訪日外国人旅行者の利用障壁解消などのメリットがあると述べている。交通事業者においては、駅員や乗務員が切符や運賃の確認をする手間が無くなることにより人件費の削減や、切符や従来の電気式カードの発行コストの削減により、機器の保守やメンテナンスに要するコストの削減や、一部のカードを除いて前払式であることから、交通事業者にとって手元流動性が高まることなどが指摘されている（国土交通省 2015）。これらより、交通系 IC カードの導入は、利用者と交通事業者の双方においてメリットがあり、収益に関係するのではないかと考察し、調査項目に加えた。

また、熊本市交通局が女性専用車両についてのアンケート調査を行った結果、利用者のうち全体の合計で 60.5% が女性専用車両に賛成、男性の 47.5%、女性の 66.6%、合計で 60.4% が女性専用車両を導入することで、安心して市電を利用できるようになると回答したという結果が得られた（熊本市交通局 2020）。女性専用車両を導入することで女性だけではなく、男性も電車を安心して利用できるようになり、女性専用車両の設置が全体においての利用者数の向上に影響するのではないかと推測し、調査項目に加えた。

3. 問題意識

本研究の目的は、地域鉄道事業者が乗客数を増やすために改善可能な要素を明らかにし、九州地域における地域鉄道の集客改善に向けた具体的な提案を示すことである。

先述の先行研究からわかるように、地域鉄道の需要に影響を及ぼす要因についてはいくつか明らかになっている。青木・須田・早川（2006）、藤田（2019）、高橋（2012）は地域鉄道の実態を分析する研究を行っており、分析対象には運行本数や割引切符などの鉄道の運行に関わる要素のほかに、沿線人口や住民の所得などの地域の特性をはかる要素が含まれている。反対に、那須野（2021）は、このような要素を鉄道事業者が自助努力で改善困難な変数として取り扱い、鉄道の運行に関わる要素を鉄道事業者が自助努力で改善可能な要素としている。鉄道事業者が改善困難な要素で地域鉄道をグループ分けした後に、青木・須田・早川（2006）などと同様に需要に影響を及ぼす要素の分析を行っている。

そこで、本研究では、先行研究で需要に影響するとされた要素について鉄道事業者が実際に影響すると感じているのか、また影響する場合には鉄道事業者がその要素を改善することができるのかという点に着目する。そのために、九州地域の地域鉄道事業者へのインタビューを行い、これらの要素の改善ができるかどうかについて調査する。インタビュー結果を踏まえて、事業者に対してより具体的な乗客数増加のための提案を行う。

4. 研究方法

数値だけで地域鉄道の実情を把握することは難しく、より九州の地域鉄道の現状に合った提案をするために、九州の地域鉄道に対してインタビューを実施した。

対象：九州の地域鉄道5社（それぞれA社、B社、C社、D社、E社とする）

方法：

調査時期は2022年9月29日から10月7日で、1社あたりのインタビュー時間は約60分であった。コロナウイルスの感染を懸念し、インタビューはオンライン会議システム(ZOOM)にて行った。D社とE社に関しては、書面で回答していただいた。

インタビューは以下の質問項目に基づいて実施した。

- (1) 乗客数を増やすために取り組んだことはあるか。効果は感じられたか。
- (2) 乗客数を増やすためにこれから取り組みたいこと、取り組む予定のことはあるか。
- (3) 要素①から⑦の中で、実現可能性が高そうなものはあるか。

5. 先行研究に関わる考察

ここでは、「2.地域鉄道に関する課題」で触れた7要素の中の4つ（①列車本数、②駅間距離、③特急運行の有無、⑦女性専用車両の有無）が乗客数に与える影響を見ていく。以下はインタビューからこれら4つの要素について抜粋したものである。

5.1 ①列車本数が乗客数に与える影響

表1：列車本数についての回答内容（抜粋）

| | |
|----|---|
| B社 | JR当時2時間に1本だったのを基本的には30分に1本。朝ラッシュなどは15分に1本程度の列車本数を増やす取り組みを元年の取り組みとしてやったんです。転換前74本だったのが、平成元年10月開業時198本まで増えています。現状だんだん絞っていったら140本くらいにはなっているんですけど、それでも1時間に1本は維持していますのでJR九州時代に比べると本数は多いというところです。 |
| C社 | これはだいたい1時間に1本は最低確保してまして。特に朝夕の通学時間帯はフレキシブルに出していると思います。高校生の方々の足を確保するというのが弊社の絶対の使命ですから。(中略)ただ旧JR九州時代のダイヤを見ますと下手すると2~3時間待たないと普通列車も来ないような状況でしたけど、少なくとも1時間に1本は今の状況は出てる。通勤通学時の時間帯はもっと本数は多い、地域の人の足としてはそれなりに確保しているのかな。 |

| | |
|----|--|
| D社 | 乗客の利用を考えてダイヤを組んでいます。 |
| E社 | お客さまのご利用状況に応じて定期的にダイヤ改正を実施しております。輸送人員の減少から減便が続いており、増便は簡単に実施できないのが実情です。 |

列車本数は乗客数に合わせた増減を行い、1時間に1本を維持していることがわかった。B社やC社によると、JR九州からの転換時において、増発や快速から普通列車へ転換を行っている。B社やD社の回答からは、本数が適正より多くとも地域住民の利便性を意識してダイヤ編成していることがわかる。E社によると列車本数は輸送人員の減少によって減っている。このことから、列車本数が少ないから乗客数が減るのではなく、乗客数の減少に合わせて各事業所で減便していることが明らかになった。

5.2 ② 駅間距離が乗客数に与える影響

表2：駅間距離についての回答内容（抜粋）

| | |
|----|---|
| B社 | 平成元年に開業した時はJRから引き継いだ駅は15駅しかありませんでした。開業の駅間間に2つ3つ（駅を）作っていく。今は36あります。倍以上ですね。私どもの鉄道に並行して走るバス路線ないんです。鉄道じゃなくてバスで行くというのはもうできない。バス停並みに駅を作って、（略） |
| C社 | 弊社は遠い方だと思います。3セク化されたときに新たにできた駅は2つしかありません。駅を増設されてる地域鉄道さんもありますが、人口との兼ね合いもありますので簡単に増設も厳しいなというのも正直なところですよ。 |
| E社 | 駅間距離の変更は駅の新設や廃止を伴うため、特段の事情がない限りは簡単にできないのが実情です。 |

駅を増設するのは難しいという話を各事業者から伺うことができた。B社によると、駅の新設により駅間距離を短くし、他の公共交通機関を利用する必要性をなくしているとのことである。B社やC社の語りから、列車本数と同様にJRからの転換時に駅を増設していたことがわかった。しかし、現在は沿線人口や地形の問題から増設することは容易ではないようである。先行研究における駅間距離と乗客数は逆の因果関係であることが明らかになった。

5.3 ③ 特急運行の有無が乗客数に与える影響

表3：特急運行についての回答内容（抜粋）

| | |
|----|---|
| B社 | 特急の運行の有無はまず無理ですね。快速列車みたいなある程度速達性のある列車を運行した経験もあるんですけど（中略）現状の車両数だったり乗務員数を考えますと将来的にそういうところまで増発するっていうのはなかなか難しいのかなと思いますので、 |
|----|---|

特急列車に近いような通過列車がある列車はないかな。

| | |
|----|--|
| C社 | 開業からしばらくの間は快速、あるいは一部の駅への乗り入れの列車もありましたが、利用がそこまでなかったものですから、急ぐ方は新幹線があるのですからそちらへ乗られるわけです。細かな地域の足を守るというのが役目かなという風に考えております。 |
| A社 | (快速列車は)目的地まで早くつけるという良さはある反面、無人駅が通過になるのでそこのお客様が困る。ダイヤ編成の問題でお客様を逃がす率と快速に対するお客様の需要がどこでバランスするのか。例えば、一部区間までの快速っていうのは以前やっていたんですけどその頃は需要が少なかったっていうのもあって取り止めた経緯もあるんです。快速を増やして逆に通常のお客様が減らないかという心配あるのでそこはうまく需要予測をしたいと、簡単に言われたからするっていうことできないかもしれない。検討はしますね。 |
| E社 | 当社は生活路線であるため、特急等の優等列車の設定は考えておりません。 |

特急運行では、A社、B社、C社によると以前は運行していたが乗客数が少ないために取りやめたとのことであったA社やE社によると、地域鉄道は通勤通学での利用が主の生活路線であるため、特急の運行によって乗客を逃す可能性があるとのことである。地域鉄道では乗客数と快速による需要のバランスが都市部に比べて取りづらいことがわかった。現状の車両数・乗客数・乗務員数から特急の運行は現実的ではなく、また、特急の運行が乗客数に負の影響を与える可能性があることが明らかになった。

5.4 ⑦女性専用車両の有無が乗客数に与える影響

表4：女性専用車両の有無についての回答内容（抜粋）

| | |
|----|---|
| B社 | これもないと思います。車両数1両が基本の運行なので、(中略)専用車両っていうのが1両の中に仕切りは難しいのかなというところがあります。 |
| C社 | ないです。これを必要とするくらいお客さんが乗ればいいんですけど(略) |
| A社 | するほどの本数を持っていないし、そこまでの余裕もないし、そうすると逆にお客様が女性専用となると男性が乗れなくなる。とお客様を逃すことになる。大都会でたくさん人口がおられるところは女性専用するといいいんでしょうけどね。当社のようにそもそも沿線人口が少ない所で、地方鉄道で女性専用まで作るとこれなんかは難しいんでしょうね。 |
| D社 | 単車で運行していますので実用的ではありません。 |

女性専用車両について、B社やD社によると一両で走行しているため、女性専用車両を作るのは実用的ではないということがわかった。A社やC社の語りからわかるように、人口の多い都市部では女性専用車両は有用であるが、地域鉄道では乗客を逃す原因になることが明

らかになった。そのため、乗客数によって女性専用車両の有無が決定されているのは逆の因果関係である。

これらのことより、先行研究から得た①列車本数、②駅間距離(駅数)、③特急運行の有無、⑦女性専用車両の有無が需要に影響を及ぼすという結果は逆の因果関係であることがわかった。

6. インタビューで明らかになったこと

6.1 改善可能な要素

ここでは、インタビューで明らかになった改善可能な要素を説明する。まず、④お得な切符の有無についてである。お得な切符の販売は5社すべてが行っている事業であった。(表5参照)

表5：九州地方の地域鉄道5社の現状

| 導入済み(問題なし) | 実現可能性高いorある | 実現可能性低い | | | |
|--------------|-----------------------------------|--|-----------------------------|----------------------------|-----------------------|
| | A社 | B社 | C社 | D社 | E社 |
| 1 列車本数 | 経費削減してる中、増やすのは難しい | 15駅→ピーク時36駅→現在どちらも減らしているが、適正数よりやや多め | 地域の人の足として機能している | 乗客の利用に合わせてダイヤを組んでいるので現在適正 | 乗客数が減少しているので、増便は難しい |
| 2 駅間距離の平均値 | 駅間距離は平均1.65kmで短く問題なし | | 現在長め(3~5キロ)人口少なく駅の増設は難しい | 現在短いので問題なし | 駅の新設や廃止を伴うため難しい |
| 3 特急運行の有無 | 観光列車として導入したいが、既存客逃す可能性もあり踏み出せていない | 車両数・乗務員数不足 | 以前はあったが利用者少なく廃止、急ぐ人は新幹線利用する | 路面電車の最高速度40km/hなので実現難しい | 生活路線であるため考えていない |
| 4 お得な切符の有無 | お年寄りや夏休みの小中学生対象 | 1日フリー、温泉コラボなど | 積極的に導入している | 1日乗車券 昨年6か月定期を新設(効果検証中) | 沿線タクシー事業者や他車線とコラボ |
| 5 ラッピング電車の本数 | 補助金で導入予定企業から依頼あり | 有料広告が増えると収益につながるが、車両数にも限界がある | 多い方。 くまモンが人気。 | スポンサー次第 広告事業部で営業に取り組む。 | 沿線住民や鉄道ファンから高い評価を得ている |
| 6 ICカード導入率 | nimoca導入済み | 維持するコストが高い。QRコード、スマホ定期券等導入しやすいものがあれば検討したい。 | paypay導入済み。今後検討する | nimoca導入済み | nimoca導入済み |
| 7 女性専用車両の有無 | 設置するほどの列車本数がない | 基本ワンマン列車なので非現実的 | 必要とするほどの乗客数じゃない | 基本ワンマン列車なので非現実的 | 路面列車なので非現実的 |

出所) インタビューに基づき筆者作成。

表6：お得な切符についての回答内容(抜粋)

| | |
|------|---|
| 筆者質問 | 開業から30年の間で、この取り組みをやったから乗客数が上がったんじゃないかとか、実際にIさんが携わられてきた中でこの取り組みは効果を感じたなというものはございますか？ |
| B社 | 今も販売してるんですけど、フリー乗車券ですね。ある程度利用いただいている大きな商品です。かなり破格の割引率なんですよ。初めてのお客様もとりあえず乗ってみようか |

なとか、景色がきれいそうだから、この前観光列車乗ったからとかですね。いろいろなきっかけあると思いますので、ご利用しやすいように、とりあえずこれ買ってもらったら1日遊べますよ、というところでやっています。(中略)あと温泉が何か所かありまして、日帰り入浴とか地元の方とかがよく利用されるような温泉に、ちくまる切符を持てると1つ入れますよ、という特典を平成25年からスタートさせてます。(中略)これが好評いただけてますね。ですので、倍とか一気に1桁増えたとかいう伸びではないんですけど、今までなかった事業としてこう増えたところっていうのはその温泉の無料特典があるかなと思います。

お得な切符を導入することで、地域外からの観光客の呼び込みに成功したとのことであった。また、お得な切符の販売を行うこと自体には、それ程費用を必要としないため、地域鉄道において取り入れやすい要素なのではないかと考える。

次に、⑤ラッピング電車の有無についてである。ラッピング電車もインタビューに応じてくれた5社すべてが運行しているということがわかった。(表5参照)

表7：ラッピング電車についての回答内容（抜粋）

| | |
|----|--|
| C社 | ラッピング電車ですね、弊社割と多い方じゃないかなと思います。(中略)現在8本走っています。そのうち3本はくまモン1号2号3号になります。(中略)このスケジュールはホームページに載せてますので、くまモンなんか撮りに来るお客さんいらっしゃいます。 |
| B社 | ラッピング(電車)については結構やっていますので、お子さんとかも喜んでいただいたりとか、当社がJRと違うところで、わかりやすくいろいろな認知度を広めるためにも役立って来ているのかなという風に思います。あとは有料広告のラッピング電車が増えると収益の改善にもつながってくるんですけど、なかなかやっぱり広告を出すというのがコロナで厳しいでしょうから、あと車両の両数も限られているんですね。例えばいっぱい依頼が来ても車両自体がなかったりしますので、ポンと決まればいいんですけど、これを計画的にこうやってああやってというのはなかなか難しいですね。 |

C社が運行しているくまモンのラッピング電車は他方からの見物客の呼び水になっているという回答が得られたため、ラッピング電車は集客に結びつく大きな要素だと考えられる。またB社の語りからは、企業の広告をラッピングした電車においては企業から広告料が支払われるため、ラッピング電車の運行自体が収益に結びつくこともあるのだとわかった。

以上より、お得な切符の販売とラッピング電車の運行は、九州の地域鉄道において既に実施されている事業であり、その結果集客に結びついていると考えられる。そのため、地域鉄

道においてはお得な切符の販売や、ラッピング電車の運行をすることが集客に結び付き、結果として赤字の解決へと繋がると考えられる。

6.2 定期外旅客について

インタビューを通して、先行研究でも取り上げられていた「定期外旅客」の重要性が明らかになった。インタビューを行った5社中4社が、定期外旅客の獲得に注目していた。定期外旅客とは、定期券を使わない旅客のことを指す。

表8：定期外旅客のついての回答内容（抜粋）

| | |
|----|---|
| C社 | 熊本県から鹿児島県の一部地域っていうのは、少子高齢化がすごく進んでる地域です。ですからお客様の獲得っていうのは実は厳しいエリアになります。で、これは開場以来ですが、弊社の輸送人員の8割ぐらいが定期のお客様です。もちろん1番大事なのは、そういう通学のお客様に利用していただくことなんですけど、非常に維持するのが厳しい。高校生とか高専生の通学の足を守るにはやっぱり収入を何か獲得しなければいけない。じゃあ、それはどこで獲得するかっていうのが、通学以外のお客様、特にこの沿線地域以外からお客様を呼び込むこと、それが少しでも収入増につながるだろうということで、（中略）どうやって弊社のことを知らないお客様に知っていただくか、それが1番の課題です。 |
| A社 | 景気も良くて、お客様にもたくさん乗っていただいた時期があったんですけども、平成9年以降はずっと人口減少とか、特に地域の人口減が続いておりますし、それに連れてよく利用していただいている地元の高校生の数も減るし、一方でマイカーは増えて、公共交通機関を使われるお客様も減ってきた。そうやって、いろんな要素が重なってお客様が減り続けてきたんですね。しかし、ここ10年くらいはですね、通勤通学定期が落ち込むのはある程度人口減少ですからやむを得ないところなんですけども、それをカバーするために一般の定期以外のお客様をどうやって増やそうかっていうことが、ポイントになってきたわけです。 |
| E社 | 当社は引退予定の車両を除いて13編成22両保有しておりますが、そのうち3000形8編成においてラッピングや特別塗装を施して運行しております。これらはご利用のお客様さまのみならず沿線住民や鉄道ファンの方々にも高い評価を頂いております。 |

少子高齢化の影響で学生数が減少している昨今、どのように地域外の人々に鉄道を利用してもらうのかということが、九州の地域鉄道に共通する課題だそう。今回、インタビューの質問項目に定期外旅客を入れていなかったにも関わらず、ほとんどの事業者が定期外旅客を重要視していることを明かした。

7. 施策提案・今後の展望

先行研究の整理とインタビューの結果を踏まえて、九州地方の地域鉄道の乗客数を増加させる施策を提案する。先述したように、九州地方の地域鉄道では、定期外旅客の獲得に注目すべきだとわかった。そこで、改善可能な要素として抽出されたお得なきっぷの販売を取り入れて、定期外旅客を獲得できる施策を考える。「6.1 改善可能な要素」では、お得なきっぷの販売の他に、ラッピング電車の運行が集客に関わることが明らかになっていた。しかし、ラッピング電車の導入は、自治体からの補助金やスポンサー企業の有無に影響されやすく、事業所の自助努力で改善可能とは言いがたいことから、今回提案する施策への導入は控えることとした。

我々は、定期外旅客を「鉄道を利用しない沿線住民」と「他地域からの観光客」の大きく2種類に分けて考えた。それぞれに向けた施策の提案を以下に示す。

【鉄道を利用しない沿線住民へ向けての施策】

まず、鉄道を利用しない沿線住民を獲得するための施策について考える。今回我々は、地域に住む高齢者に注目した。自動車の運転免許を返納した高齢者に対する乗車料金割引の実施を提案する。昨今、高齢者による交通事故が問題となっている。警視庁によると2017年から2021年までの5年間で事故全体に占める高齢運転者の事故割合は平均約17%であり、交通事故の約6件に1件は高齢者による事故であるとのことだ。2012年から2019年にかけて、交通事故の発生件数及び死者数は減少しているものの、発生した死亡事故において、第1当事者となる高齢者の比率は増加している。また、高齢者の交通事故のうち、高齢運転者（第1当事者）の違反をみると、安全不確認（約36.7パーセント）が最も多くなっており、高齢者の交通事故のうち高齢運転者（第1当事者）の人的要因をみると、脇見や考えごとをしていたことなどによる、発見の遅れ（約81.6パーセント）が最も多くなっているとのことだ（警視庁 2022）。年齢を重ねるに連れ、運転中であっても注意力や瞬間的な判断力が低下しているのではないかと推測される。高齢者の運転には常に危険が伴うため、高齢者に対して運転免許証の返納が呼びかけられている。しかし、車は高齢者の移動を円滑にするものであり、自分達の運転に危険が伴っていることを分かっているながらも、車がなければ生活が出来ないために車に乗り続ける高齢者も少なくない。そこで、高齢者に対して割引きっぷや定期券を販売するのはどうだろうか。鉄道の乗客数を増やすだけでなく、地域の安全も守ることが出来ると考えられる。

警視庁と地域の鉄道が連携して、交通に関する講習会を開き、その際に免許を返納した人に対し、鉄道を利用する際に割引が適応されることを知らせれば、免許返納を検討してくれるのではないだろうか。

【他地域からの観光客に向けての施策】

次に、他地域からの観光客の利用を促進するための施策を提案する。

ここで、九州地方を訪れている観光客の特徴について説明する。日本政府観光局によると、

2019年に日本を訪れた外国人の数は約3188万人であり、その中で中華人民共和国から日本を訪れている観光客は年間約959万人と、最も多いことが判明した。中華人民共和国に次いで、韓国、台湾、香港の順で訪日外国人数が多いことも明らかとなった。観光客が2番目に多い韓国からの訪日客数は年間約558万人と、中華人民共和国から訪れている観光客数とは大きな差がある（日本政府観光局 2020）。しかし、九州運輸局によると、九州地方においては、2019年は韓国からの観光客が約170万人と、最も多いとのことである。また、前年は韓国からの観光客は約240万人であり、2018年においても、韓国からの観光客が最も多いことがわかった（九州運輸局 2020）。同じく九州運輸局によると、2015年から2017年までの3年間においても、韓国から九州地方を訪れている人が最も多いとのことである（九州運輸局 2018）。以上より、九州地方は他の地域と比較して、韓国からの観光客が特に多いと言える。

以上のことを踏まえ、他地域の中でも特に韓国からの観光客に焦点を当て、観光客の鉄道利用を促進する施策として、電子マネー決済「PayPay」の導入を提案する。表5の項目6より、ICカードの導入は各事業者積極的に行いたいとしながら、その導入や維持のコストの面からなかなか導入まで踏み切れていないことがわかる。また、ICカードを導入しているが、一部の駅や路線にとどまっているところも多い。一方、PayPayはICカードに比べて、導入や維持にかかる金額が低い。加えて、1つの事業者で同じQRコードを使うと駅や列車ごとの設置費用がかからないため、各事業者が保有するすべての路線・駅に一括して導入することができる。

PayPayの導入には大きく分けて3つのメリットがある。まずはじめに、小銭のやり取りが不要になる。九州の地域鉄道には無人駅が多く、運転している車掌が各駅で切符の確認や支払い作業を行っているところも多い。PayPayを導入することで、乗客が事前に両替する手間を省いたり、小銭のやり取りを省き列車の走行時間を短縮したりすることにつながる。

次に、乗客のデータがとりやすくなる。PayPayの導入により、正確な旅客データの入手及び分析ができるようになるため、効果的で効率的な輸送の実現に繋げられる。

最後に、外国人観光客の鉄道利用を促進できる。日本を訪れる外国人が公共交通機関をあまり利用しない理由の中に「切符の買い方がわからない」「両替に手数料や手間がかかる」等がある。この問題を解決することができれば、九州を訪れる外国人観光客に地域鉄道を利用してもらうことができる。先述したように、九州地方は他の地域と比較して、韓国からの観光客が特に多い。加えて、野村総合研究所によると、韓国のキャッシュレス普及率は96.4%で世界トップクラスだということだ（野村総合研究所 2018）。つまり、九州を訪れる外国人観光客の多くが韓国から来ており、そのほとんどがキャッシュレス決済を利用しているのであることから、PayPay導入により外国人観光客の鉄道利用を促進し、定期外旅客の獲得が可能になると考えられる。

これらのメリットより、九州の地域鉄道において、ICカードの導入だけでなくPayPayの導入を検討する価値があるのではないだろうか。

以上2つの施策は、インタビューで注目すべきだと明らかになったお得な切符の販売を取り入れたうえで、定期外旅客の増加が期待できるものである。しかし今回、費用対効果の計算や現地調査は行っていない。そのため、上記はあくまでもインタビューによって立てられた仮説にすぎない。

今後の課題として、お得な切符の有無と定期外旅客の獲得に関するデータ分析をすることが挙げられる。上記2つの施策に取り掛かる際には、施策の実現可能性や、導入費用を上回る効果が期待できるのかについて検討する必要がある。

8. まとめ

ここまで、先行研究からわかったことをもとに、地域鉄道の赤字改善に影響を与える要素について検討してきた。九州地方の地域鉄道を対象に実施したインタビューでは、お得な切符の販売やラッピング電車の運行に加え、定期外旅客の獲得に取り組む必要があることが明らかになった。今後、これらの要素を含めてデータ分析を重ねることで、より実現可能性や費用対効果の高い施策につなげることができるだろう。

冒頭で述べたように、地域鉄道は交通手段として人々の生活を支えるだけでなく、「ふるさとの象徴」や「地域の広告塔」としての役割も担っている。その地域鉄道の廃線を食い止めるため、今後さらにデータ分析や聞き取り調査を重ねるとともに、施策の実現可能性について検討していきたい。

9. 参考文献

- 1)青木栄一(2008)『鉄道の地理学——鉄道の成り立ちがわかる事典』WAVE 出版
- 2)青木亮・須田昌弥・早川伸二(2006)「需要面から見た第3セクター鉄道と地方民鉄の分析」『交通学研究』49,161-170.
- 3)老川慶喜(2017)『鉄道と観光の近現代史』川出書房新社
- 4)九州運輸局(2018)「九州への外国人入国者数の推移について
～2017年12月(確定値)、2017年年計、及び2018年1月(速報値)～」
最終閲覧日2022年11月24日 <https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000032430.pdf>
- 5)九州運輸局(2019)「九州における鉄道の維持・活性化のあり方」
最終閲覧日2022年11月14日
<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000094794.pdf>
- 6)九州運輸局(2020)「九州への外国人入国者数の推移について
～2019年12月(確定値)、2020年1月・2月(速報値)～」
最終閲覧日2022年11月24日 <https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000160237.pdf>
- 7)熊本市交通局(2020)「女性専用車両に関するアンケート調査(集計結果)」最終閲覧日2022年11月14日
<https://www.kotsu->

- kumamoto.jp/common/UploadFileDsp.aspx?c_id=3&id=1156&sub_id=1&flid=2106
- 8)警視庁(2022)「防ごう！高齢者の交通事故！」最終閲覧日 2022 年 11 月 14 日
<https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/koreisha/koreijiko.html>
- 9)国土交通省(2015)「交通系 IC カードの普及・利便性拡大に向けた検討会 とりまとめ」
最終閲覧日 2022 年 11 月 16 日
<https://www1.mlit.go.jp/common/001097000.pdf>
- 10)国土交通省(2020)「地域鉄道の現状」最終閲覧日 2022 年 11 月 22 日
<https://www.mlit.go.jp/common/001385325.pdf>
- 11)高橋雄一(2012)「地方鉄道振興に関する考察」『交通学研究』55,153-162.
- 12)那須野育大(2021)「地域鉄道活性化方策の提案——事業者の収益改善に資する要因分析」
『戦略経営ジャーナル』9(1),39-58.
- 13)日本観光振興協会 (n.d.)「日本観光振興協会調査」最終閲覧日 2022 年 11 月 16 日
<https://www.mlit.go.jp/common/000991950.pdf>
- 14)日本政府観光局(2020)「訪日外客数 (2019 年 12 月および年間推計値)」
最終閲覧日 2022 年 11 月 24 日
https://www.jnto.go.jp/jpn/news/press_releases/pdf/200117_monthly.pdf
- 15)野村総合研究所(2018)「キャッシュレス化推進に向けた国内外の現状認識」
最終閲覧日 2022 年 11 月 23 日
https://www.meti.go.jp/committee/kenkyukai/shoryu/credit_carddata/pdf/009_03_00.pdf
- 16)藤田知也(2019)「地方圏における鉄道需要に関する一考察——パネルデータによる実証
分析」『交通学研究』62,45-52.

「祭りと地域振興

－「呼子くんち」復活にみる祭りの役割－

氏名 戸石川 幹太
上田 陽輝
三輪 浩人
林田 有希子
畠山 紀誠

目次

1. はじめに
 2. 地域における祭りの役割とは何か
 3. 北部九州の現状と地域の祭り「くんち」から見る地域の課題
 - 3.1 北部九州における人口動向
 - 3.2 各地域の「くんち」調査
 4. 「呼子くんち」再生の取り組みと地域振興
 - 4.1 佐賀県唐津市呼子町の概要
 - 4.2 「呼子くんち」再生に向けた取り組み
 5. まとめ
- 参考文献

論題「祭りと地域振興－「呼子くんち」復活にみる祭りの役割－」

1. はじめに

祭りには地域にとっていろいろな役割を担っている。地域の文化や伝統を表すこと、祭りを通じて地域コミュニティの力を高めること、そして観光資源として地域振興につながるなどである。祭りには大規模なものから、集落などをベースにした小規模なものまであるが、役割のウェイトには違いはあるだろうが、上記の役割は共通している。

しかしその祭りが危機的状況にある。全国的な人口減少と少子高齢化により、祭りの担い手が不足し、特に規模の小さい祭りの多くが存続の危機に直面している。地域の祭りがなくなると、地域のつながりや連帯は弱まり、地域の衰退はさらに加速すると考えられる。だからこそ祭りは地域で守るべきであると考えられる。しかし各地域でその打開策が見いだせない状況が続いている。

そこで本研究では、北部九州で秋祭りとして盛んに行われている「くんち」に着目し、まずは地域密着型の祭りが今どのような困難に直面しているのかを分析する。そして打開策を考えるために、33年ぶりに復活する佐賀県唐津市呼子町の「呼子くんち」をめぐる地域住民の想いや活動を調査し、地域で祭りを守る意義と難しさ、そして地域振興における祭りの役割と課題について考察することにした。

2. 地域における祭りの役割とは何か

日本全国の地域では、その地域の歴史や文化を背景に、その地域に根差した祭りが行われてきた。しかし、特に山間部などの過疎地域を中心に、人口減少や少子高齢化が進展する中で、地域で守られてきた祭りの維持が難しくなっている。そこで、まずは既存の研究から、地域の祭りの現状と祭りは地域にとってどのような役割を担っているのかを整理してみる。

まず近年の地域の祭りの現状を分析した研究としては、久保(2013)がある。久保(2013)は、石川県珠洲市若山町の5つの地域で行われている祭りに着目して調査を行っている。かつてはこれらの地域では春の本祭りや秋の祈年祭などが盛大に執り行われていた。しかし現在は祭りの出し物である、鐘や太鼓などを担当する子どもや若者の数が減少してしまっていること、さらに神輿を担ぐ人々の高齢化が進んだこともあり、参加者の負担を考慮して、祭りの内容を簡素化する対策が取られている。一方、地域はこれ以上祭りを衰退させないために、祭りを教育の一環として、「総合学習」の中に取り入れる工夫を行ったり、地域の子どもと高齢者との交流の機会を増やし、地域の伝統と文化を継承させる努力を行うなどの取り組みを行っているとしている。

また祭りが中止に追い込まれた事例を分析した研究として貝沼(2017)がある。貝沼(2017)は、埼玉県秩父市荒川白久地区における天狗祭りに注目し、衰退する地域での祭りの維持の

難しさを指摘している。天狗祭りが行われていた荒川白久地区は、2015年の国勢調査での人口は846人、高齢化率は40%を超え、人口減少と高齢化が深刻な状況にあった。そのため天狗祭りは一度休止された。しかし地元住民の呼びかけにより、2、3の集落区をまとめた町会という住民組織が中心となって祭りの再開が図られた。しかし、再生された天狗祭りは、従来の神事としてではなく、地域間の交流がメインとして再開されたため、祭りの参加者は旧来よりも増えたが、古くから天狗祭りを守ってきた地域住民からは、従来のものと異なる内容に否定的な意見が多く出され、再度中止に追い込まれたという。祭りは地域のイベントというだけではなく、伝統も背景にあるため、単に祭りを維持すればよいということではない、難しさがあることが指摘されている。

そして研究の中には、祭りが地域に与える役割や効果について分析している研究もある。落合・小林(2009)は、和歌山県田辺市の田辺祭に注目し調査を行っている。この田辺祭は、伝統が重視され、神事として祭りの神聖さが重視されている。そのため地域住民はこの祭りに誇りを持ち、祭りの中でトラブルが発生しても、住民同士で話し合い、問題解決を図るなど、祭りが地域社会のつながりを強める役割を担っていると指摘している。

安仁屋他(2019)は、沖縄県にある農漁村部を対象に分析し、祭りの効果としてはコミュニティの形成や世代を超えた参加者同士のつながりが創出されている点をあげている。そして、文化的基盤を持つ人同士のつながりが強固になれば、大きな地域の力となり、独自の地域ケアシステムが創られる可能性があると指摘している。

また田中(2014)は、新潟県の山間地の農業集落における「冬まつり」を調査し、極めて過疎化・高齢化が進んだ地域では、祭りの準備作業の主体は70歳代の住民であり、昔からの「土地の記憶」を持つ人々にとって、過疎化と高齢化が進んだ中であって昔と変わらぬ行事を今年もまた行えることは、自らの存立の意義を確認する意義があると指摘する。その上で祭りは住民にとって地域の誇りを再確認する行事であると考察していた。菅原他(2006)は、祭りは離村者の出身地に対する関心や参画を促すきっかけや、離村者が定年後にUターン移住する際の、ふるさとのコミュニティとの関わりを円滑にする役割があると指摘している。

このように、地域と祭りに関する研究をみても、人口減少と少子高齢化により多くの地域で伝統の祭りの維持が難しくなっていること、しかし地域のコミュニティを守るためにも、祭りの維持は重要で、祭りは長期的に地域の衰退を抑制する効果も期待できることが見えてきた。

3. 北部九州の現状と地域の祭り「くんち」から見る地域の課題¹

3.1 北部九州における人口動向

わが国の人口は2008年をピークに減少が続き、少子高齢化が進んでいる。図3.1は北部九州の3県の人口の推移である。北部九州の人口は1950年が612万人だったのに対し、2020年には725万人まで増加している。しかし県別にみると、この人口増加のほとんどは福岡県の人口増加によるもので、佐賀県の人口は1955年ころをピークに減少をはじめ、現在の佐賀県の人口はピークから16.5%減少している。長崎県はさらに人口減少が著しく、1960年ころをピークに人口減少が続き、長崎県の人口はピークより25.4%も減少している。

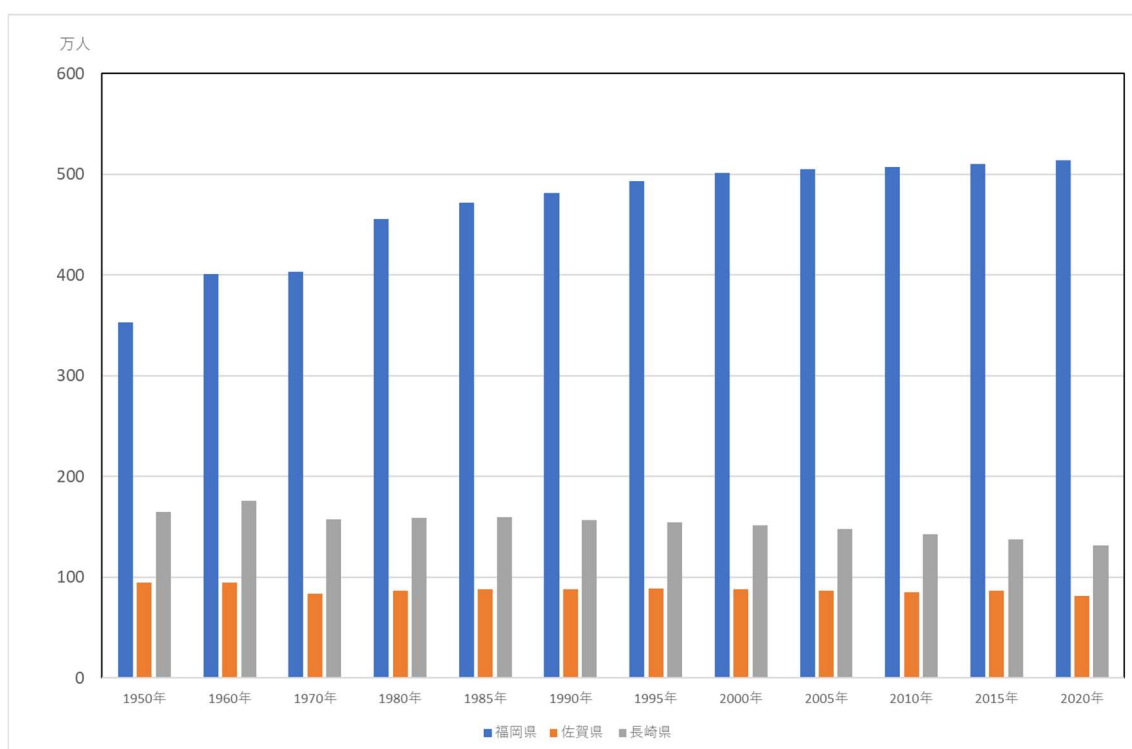


図3.1 北部九州の人口の推移

(出典) 総務省『国勢調査』をもとに筆者が作成した。

¹ 本研究における北部九州は福岡県、佐賀県、長崎県を指す。

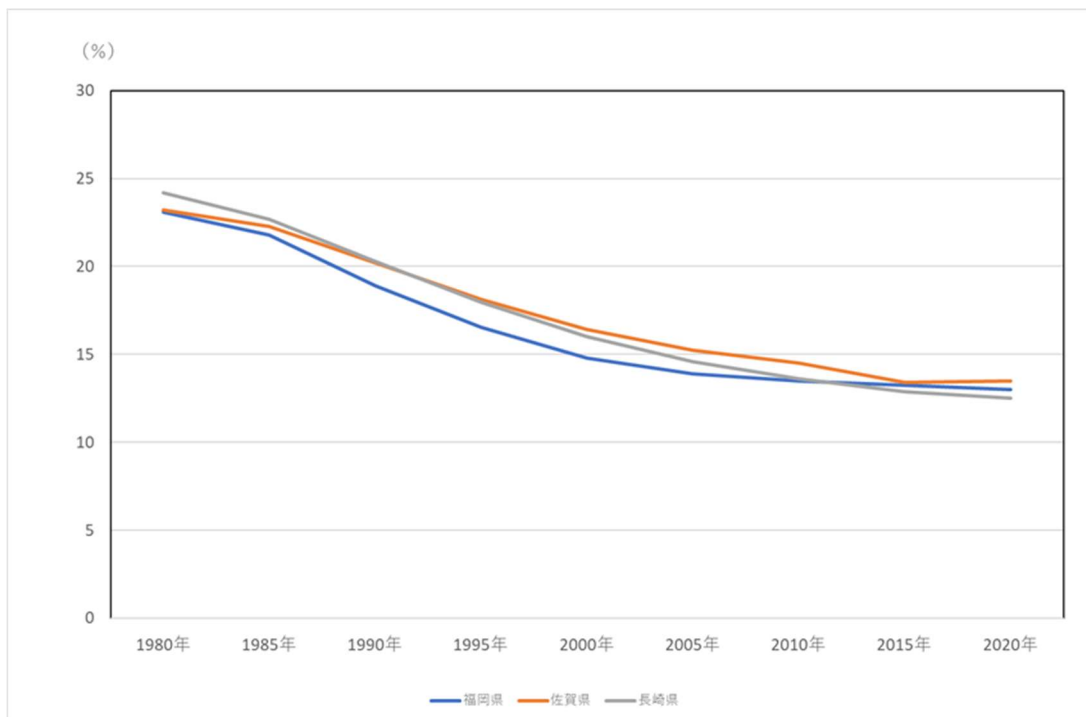


図 3.2 北部九州の年少人口率の推移

(出典) 総務省『国勢調査』をもとに筆者が作成した。

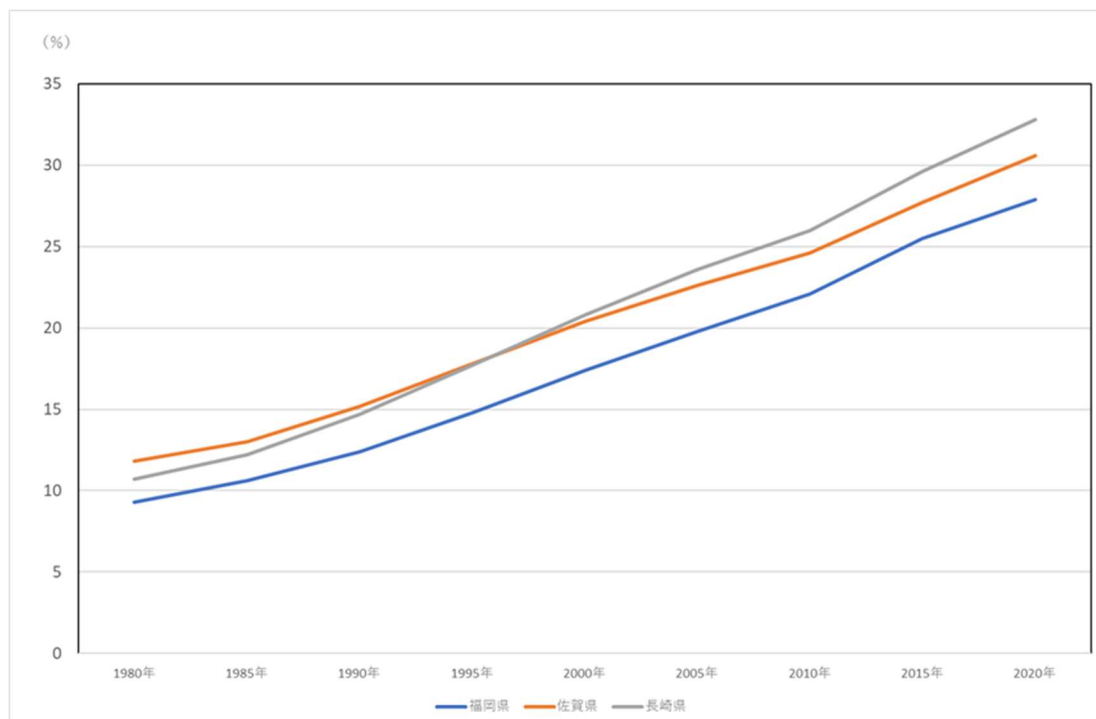


図 3.3 北部九州の高齢化率の推移

(出典) 総務省『国勢調査』をもとに筆者が作成した。

では次に北部九州の少子高齢化の現状を見ておく。図 3.2 は北部九州 3 県の年少人口率（14 歳以下）の推移である。3 県とも年少人口の減少傾向は変わらない。しかし福岡県は年少人口が 1980 年から 36.4%減少しているのに対し、佐賀県は約 45%減少、長崎県は約 57%減と半減している。一方図 3.3 は北部九州の高齢化率（65 歳以上）の推移である。3 県とも高齢化率は増加傾向にあるが、福岡県の 2021 年の高齢化率は 28.2%であるのに対し、佐賀県は 31.1%、長崎県は 33.6%となっている。全国平均が 29.1%であるため、佐賀県、長崎県の高齢化率が高いことがわかる。このように北部九州では、特に佐賀県と長崎県で少子高齢化が著しいことがわかる。

3.2 各地域の「くんち」調査

地域の人口減少と少子高齢化は、地域のコミュニティの力を弱め、その地域で大切に守られてきた祭りの存続さえも危うくさせている可能性がある。そこで本研究は、地域がこれまで守ってきた「祭り」に着目し、その祭りの現状から地域の問題を分析していくことにしよう。

そこで私たちは北部九州の各地で行われる「くんち」と呼ばれる祭りに着目した。「くんち」とは、北部九州における秋祭りの呼称で、その年の収穫に感謝して奉納する祭りである。「おくんち」と称される場合もある。神崎(2012)は、「くんち」の語源として「九日説」があると述べている。これは、祭りの多くが旧暦の 9 月 9 日に行われ、重陽の節句に由来していることから「九日」から「くんち」となったとしている。また、「宮日」や「供日」という字が当てられたという説もあるとしている。

「くんち」は、「博多おくんち」、「唐津くんち」、「長崎くんち」の日本の三大「くんち」が有名である。しかし、この三大「くんち」は行政機関なども深くかかわり、多くの観光客が訪れる大規模な祭りである。一方で北部九州では、地域の祭りとしての「くんち」も各地で行われてきた。そこで本研究では、地域で守られてきた、これらの地域密着型の小規模な「くんち」を対象に研究を進めることにした。

まず私たちは北部九州の「くんち」の全体像を把握しようとした。しかし網羅的に整理された資料がなく、長崎市文化観光部文化財課（2022）などをもとに「くんち」を整理した²。その結果、把握出来ただけで「くんち」は 74 ヶ所あり、地域別では福岡県で 10 ヶ所、佐賀県で 16 ヶ所、長崎県で 45 ヶ所行われていた。特に長崎県では「郷くんち」と呼ばれ、地域の小さいコミュニティでの「くんち」が多く存在していた。そこで把握できた「くんち」の中から、地域に密着した「くんち」を分析対象とするために、「くんち」を 2 つの条件で絞り込み、研究対象の「くんち」を選択した。まず 1 つ目の条件は、国や県または市町村の文化財などに指定されていない「くんち」である。文化財等に指定されている「くんち」は

² 長崎市文化観光部文化財課（2022）「2022 長崎市の郷くんち紹介」は「郷くんち」などをわかる範囲で整理している。しかし行政などもすべての「くんち」を把握できていない。

23ヶ所あった。文化財等に指定されている祭りは行政などからの支援を受けやすいためである。2つ目の条件は祭りの規模が大きく観光客が多く訪れる「くんち」は除くということである。そしてこの2つの条件によって、本研究で分析対象とした「くんち」は45ヶ所となり、地域別には福岡県が2ヶ所、佐賀県が9ヶ所、長崎県が34ヶ所となった。表3.1は今回研究対象とした「くんち」の一覧である³。

表3.1 研究対象とする「くんち」の一覧

| | くんち名 | 地域 | 神社名 |
|----|--------------|------------|-----------|
| 1 | 立岩くんち | 長崎県長崎市 | 立岩神社 |
| 2 | 立神くんち | 長崎県長崎市 | 桜谷神社 |
| 3 | 戸石くんち | 長崎県長崎市 | 戸石神社 |
| 4 | 土井首くんち | 長崎県長崎市 | 大山祇神社 |
| 5 | 戸町くんち | 長崎県長崎市 | 戸町神社 |
| 6 | 西泊くんち | 長崎県長崎市 | 天満神社 |
| 7 | 日見くんち | 長崎県長崎市 | 天満神社 |
| 8 | 深堀くんち | 長崎県長崎市 | 深堀神社 |
| 9 | 福田くんち | 長崎県長崎市 | 福田天満神社 |
| 10 | 三重くんち | 長崎県長崎市 | 皇大神社 |
| 11 | 水の浦くんち | 長崎県長崎市 | 湊明神社 |
| 12 | 茂木くんち | 長崎県長崎市 | 裳着神社 |
| 13 | 飽の浦くんち | 長崎県長崎市 | 伊勢宮神社 |
| 14 | 畝刈くんち | 長崎県長崎市 | 熱田神社 |
| 15 | 稲佐くんち | 長崎県長崎市 | 淵神社 |
| 16 | 岩屋くんち | 長崎県長崎市 | 岩屋神社 |
| 17 | 浦上くんち | 長崎県長崎市 | 山王神社 |
| 18 | 大浦くんち | 長崎県長崎市 | 大浦諏訪神社 |
| 19 | 大崎くんち | 長崎県長崎市 | 加茂神社 |
| 20 | 神の島くんち | 長崎県長崎市 | 池之神社 |
| 21 | 北浦くんち | 長崎県長崎市 | 大山祇神社 |
| 22 | 木鉢くんち | 長崎県長崎市 | 木鉢神社 |
| 23 | 城山くんち | 長崎県長崎市 | 城山八幡神社 |
| 24 | 古賀くんち | 長崎県長崎市 | 八幡神社 |
| 25 | 小ヶ倉くんち | 長崎県長崎市 | 小ヶ倉神社 |
| 26 | 相ノ浦おくんち | 長崎県佐世保市相浦町 | 飯盛神社 |
| 27 | おくんち(猛島神社秋祭) | 長崎県島原市 | 猛島神社 |
| 28 | 佐々おくんち | 長崎県相浦町 | 三柱神社 |
| 29 | 田平おくんち | 長崎県北松浦郡田平町 | 宗像神社 |
| 30 | 志佐くんち | 長崎県松浦市 | 淀姫神社 |
| 31 | 星鹿おくんち | 長崎県松浦市星鹿町 | 羽黒神社 |
| 32 | おくんち | 長崎県大村市玖島郷 | 大村神社 |
| 33 | 松原くんち | 長崎県大村市一ノ郷 | 松原八幡神社 |
| 34 | 手熊くんち | 長崎県諫早市 | 白髭神社 |
| 35 | 有田くんち | 佐賀県西松浦郡有田町 | 陶山神社・椎谷神社 |
| 36 | おくんち | 佐賀県杵島郡江北町 | 堤雄神社 |
| 37 | おくんち | 佐賀県杵島郡大町町 | 福母八幡神社 |
| 38 | 鏡くんち | 佐賀県唐津市 | 鏡神社 |
| 39 | 納所くんち | 佐賀県唐津市 | 住吉神社 |
| 40 | 本山くんち | 佐賀県唐津市 | 諏訪神社 |
| 41 | 塩田くんち | 佐賀県嬉野市 | 丹生神社 |
| 42 | おくんち | 佐賀県藤津郡塩田町 | 味島神社 |
| 43 | 高串くんち | 佐賀県東松浦郡肥前町 | 住吉神社 |
| 44 | 現人神社おくんち | 福岡県那須川市 | 現人神社 |
| 45 | おくんち | 福岡県粕屋郡篠栗町 | 八幡宮 |

³ 本研究の4章で取り上げる「呼子くんち」は除く。

そこで研究対象となった「くんち」の現状を調べるために、それぞれの「くんち」の関係者に電話調査を行った。具体的な電話調査項目は表 3.2 の通りである。まず「くんち」が行われている神社を探し出し、その神社の連絡先が記載されているものはその連絡先に電話をした。しかし、「くんち」が行われる神社の中には、無人の神社や連絡先が記載されていない神社も多くあった。そこで、次にその神社の付近の地域センターや市役所に問い合わせを行った。この段階で明らかになったのが、地域の「くんち」について、その地域の市役所などの行政機関が、祭りの存在は把握しているものの、祭りの開催状況など詳細はほとんど把握できていないという状況にあるということだった。

そして実際に連絡がつき、回答が得られた「くんち」は 31 ヶ所だった。また連絡先はわかかったものの、担当者が不在などの理由で回答が得られない「くんち」もあった。なお調査期間は、「くんち」が秋祭りであることから、2022 年 8 月中旬までの期間に実施した。では具体的な調査結果をみていくことにする。

まず①「くんち」の開催状況については、本年度開催予定の「くんち」が 15 ヶ所、調査時点で本年度の開催が未定である「くんち」が 10 ヶ所、本年度の開催を中止した「くんち」が 4 ヶ所、またすでに 10 年以上「くんち」が開催できていないところが 2 ヶ所あった。またほとんどの「くんち」が昨年までは新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、2 年間開催することができない状況で、開催できたとしても神輿の巡行や出し物を行わず神事のみ行った「くんち」が数か所あった程度だった。

次に②「くんち」を開催する上で直面する課題については、課題なしと答えた「くんち」は 2 ヶ所のみだった。一方、多くの「くんち」が課題として挙げたのが、地域の少子高齢化による担い手不足だった。例えば、佐賀県唐津市肥前町で行われている「納所くんち」では、獅子を担当する 41 歳までの青年の人数が減少したため、祭りを続けていくのは困難となっている。また、佐賀県杵島郡江北町の提雄神社で行われる「おくんち」でも、地域の青年団がなくなったため祭りの担い手が不足し、かつて青年団だった人が再び祭りの担い手とならざるを得ない状況にある。また「くんち」を盛り上げる子供の減少を課題として挙げる地域も多かった。長崎市福田本町地区の「福田くんち」では祭りに参加する中学生の減少が課題であるとしていた。「くんち」を盛り上げる子供たちの参加者の減少は、祭りの維持にも大きな影響を与えている。例えば長崎市小ヶ倉地区の「小ヶ倉くんち」では地域の少子化による子供や若者の参加者の減少により、地域の 4 町で行われていた踊り町が 3 町に縮小せざるを得なくなった。また「くんち」によっては、祭りの伝統として行事や出し物の参加に対し年齢制限を設けている「くんち」もあり、そのような「くんち」では、地域の少子高齢化が直接的に担い手不足に繋がり、伝統を守ることができなくなりつつある。

最後に③「くんち」が直面する課題に対する対策については、現在具体的な対策をしている「くんち」が 7 ヶ所、対策を検討中と回答した「くんち」が 5 ヶ所、対策はないと回答した「くんち」が 12 ヶ所となっていた。具体的な対策をとっている「くんち」としては、福岡県那須川市仲地区の「現人くんち」では、小学校や地域のスポーツクラブの子供たちに参

加を要請し、子供の参加を促している。また長崎市大浦地区の「大浦くんち」では、20年前から幼稚園側から参加したいという要請を受けて、奉納踊りと太鼓を園児が行っている。長崎市深堀地区の「深堀くんち」では、地域住民以外の転入者にも参加を要請している。また長崎県大村市玖島地区の大村神社で行われる「おくんち」では、10年前からケーブルテレビや FM ラジオ等を用いての広報活動を積極的に行い、祭りの参加者を広く募る取り組みを行っている。このように祭りの参加者を募るために、参加の門戸を広げる対策をとっている「くんち」がある一方で、佐賀県有田市有田地区の「有田くんち」のように祭りの趣旨が変わるため、地域以外の参加者を募集することは行わず、地域でできる範囲で祭りを維持する方針の「くんち」もあった。

表 3.2 「くんち」電話調査の調査項目

| 電話調査 (サンプル31) | |
|---------------|--------------------|
| | 質問項目 |
| ① | 「くんち」の開催状況 |
| ② | 「くんち」を開催する上で直面する課題 |
| ③ | 「くんち」が直面する課題に対する対策 |

また、対策を検討中と回答した「くんち」の多くが、効果的な対策が見つからない、または議論さえも十分に行えないという状況にある。例えば、佐賀県唐津市本山地区の「本山くんち」では話し合いは行われているが現状を打破できる案がない。また、長崎県長崎市畝刈地区の「三重くんち」では危機感を感じているが、声が上がるとのみで自治会の会合で議論するまでには至っていない。このように「くんち」を守るために危機感を持っている地域は多いものの、地域の少子高齢化や若者不足問題はすぐに解決できる問題ではなく、対策に苦慮している地域の状況が、この電話調査で明らかとなった。

4. 「呼子くんち」再生の取り組みと地域振興

地域の人口減少、少子高齢化は地域の祭りの維持も危うくする。実際に 3 章でみたように、北部九州でも人口減少と少子高齢化が進む地域では、「くんち」という地域の祭りが維持できなくなってきている。しかし地域の祭りを失った地域では、住民が協働で行う行事がなくなってしまい、地域の力はさらに衰えていく。一方で、地域の祭りをうまく維持できれば、地域の連帯を強めることができるほか、うまくいけば観光客を呼び込み、地域産業の活性化も期待できる。そこで 4 章では、人口減少と高齢化に直面する佐賀県唐津市呼子町の住民が、33 年ぶりに「呼子くんち」を復活させる活動を分析する。港町であり、かつ「イカ」のブランドをもつ観光地でもある呼子町が、祭りを通じて地域活性化をいかに図っているのか、そしてどのような課題に直面し、どのようにその課題を乗り越えよう

としているのかを分析し、地域の祭り再生へのヒントを探っていきたいと思う。

4.1 佐賀県唐津市呼子町の概要

まずは「呼子くんち」を復活させた、佐賀県唐津市呼子町について見ていこう。呼子町は佐賀県唐津市の北部に位置し、人口は2020年時点で3,893人の港町である。2005年に呼子町は唐津市と合併し、今の形となった。現在はイカが名物として全国的に知られているが、かつては捕鯨の地として栄えていた。1711年に呼子を起点に中尾家が銚子で突いて鯨をとる突取法を用いた捕鯨を始め、その後約170年間にわたり呼子は捕鯨の基地として栄え続けた。この捕鯨による利益は、地域の神社や寺院を建立する財源となるなど、呼子の発展に大きな影響を与えた。その後、明治になると、中尾家は捕鯨業から撤退し、新たに小川島捕鯨組が発足し捕鯨は継続されたが、昭和になると徐々に衰退し、呼子の捕鯨は終わった。しかし呼子町には江戸時代に捕鯨で栄えたころの建物などが現存し、またその後の「イカの呼子」というブランドが世間に浸透したことで、観光地としての賑わいを残している。

では呼子町の現状を見ていくことにしよう。図4.1は呼子町の人口推移である。かつて捕鯨の町として栄えていた呼子町は、1955年ごろまでは人口は1万人を超えていた。しかし、1959年に国として捕鯨が禁止され、日本経済も高度経済成長期を迎えると、仕事や進学などにより、人々は呼子町を離れ、都市へ進出するようになっていった。そのため、呼子町の人口は減少を続け、2020年には人口が4,000人を切っている。

次に図4.2は呼子町の高齢化率の推移である。呼子町の高齢化率は年々上昇し、2020年には41.1%となった。日本全体の高齢化率が28.8%であることから、呼子町の高齢化はかなり進んでいることがわかる。このように、過去には港町として栄えた呼子町は、人口減少と高齢化の問題に直面している。

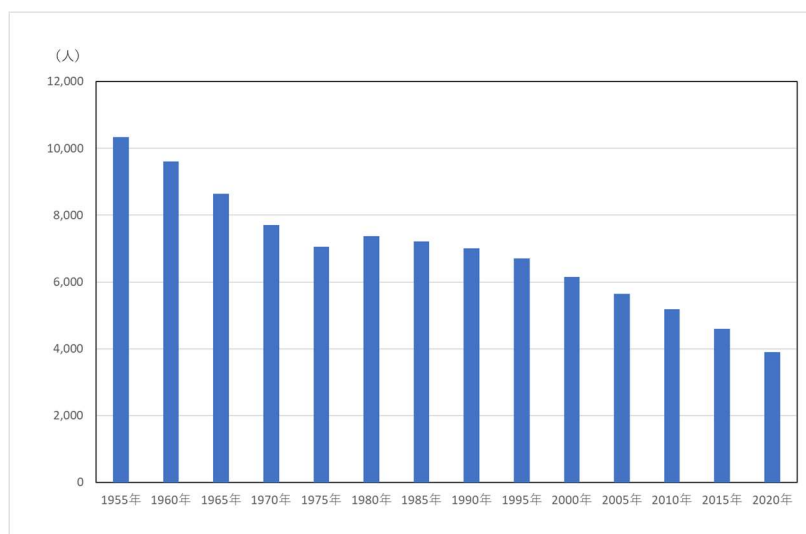


図 4.1 佐賀県唐津市呼子町の人口推移

(出典)：総務省統計局『国勢調査』及び唐津市『唐津市論点データ集』をもとに筆者が作成した。

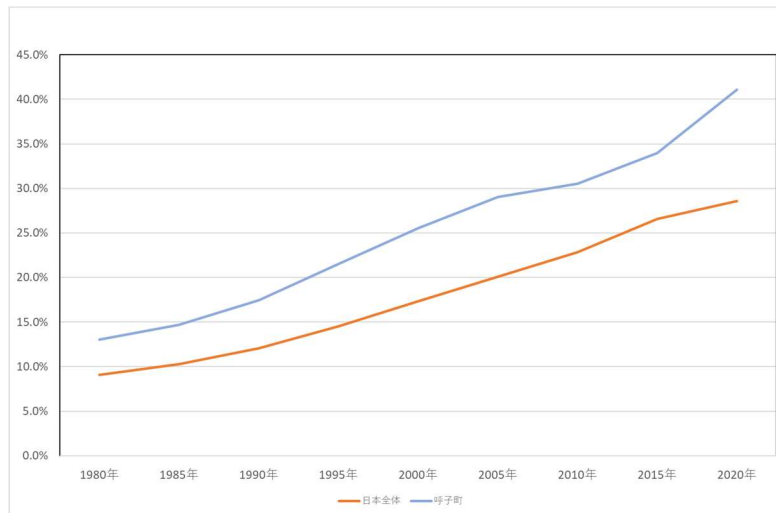


図 4.2 佐賀県唐津市呼子町の高齢化率と全国の高齢化率の比較

(出典)：総務省統計局『国勢調査』及び唐津市『唐津市論点データ集』をもとに筆者が作成した。

最後に呼子町の産業についてみてみよう。呼子町の産業に関するデータは、2005年に唐津市と合併したため、現在はその詳細を分析することができない。そこで合併直前の2000年の呼子町の産業を分析した伊東(2011)をもとに、当時の産業についてみていく⁴。呼子町の産業別町内純生産をみると、2000年度の生産額は1975年度と比べて2倍近く増加しており、呼子町の産業は成長していることが言える。呼子町の産業として最も大きいのは第3次産業で全体の73.3%を占め、次いで第2次産業が20.4%、そして農漁業にあたる第1次産業は9.1%と最も小さかった。港町としてのイメージが強い呼子町であるが、1975年から年々水産業は衰退していき、2000年度には1975年度と比べて約4分の1にまで減少している。一方第3次産業は1975年から増加を続け、特にサービス業は3倍近く増加している。この第3次産業の主なものは、観光業によるサービス業や飲食業である。日本三大朝市としても知られる呼子朝市では新鮮な海産物が屋台などで安く提供されているほか、名物のイカによる「イカの生き造り」が有名で、全国各地から観光客がバス、車などで街に訪れる。特に飲食業では、「河太郎」をはじめとしたイカの生き造り専門店があり、売り上げを伸ばしてきた。このように呼子町の産業は、かつての漁業を中心とした構造から現在は「イカ」を名物とした観光業が町の産業の中心となっている。

⁴ 2000年以降、呼子町では大規模な開発などは行われていないため、この20年間で大きく産業構造は変わっていないと考えられる。

表 4.1 呼子町の産業別町内純生産の推移

| | 町内純生産(単位：百万円) | | | | | |
|------------------|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 1975年度 | 1980年度 | 1985年度 | 1990年度 | 1995年度 | 2000年度 |
| 総額 | 5,287 | 7,064 | 8,735 | 9,588 | 11,481 | 11,028 |
| 第1次産業 | 1,249 | 1,032 | 933 | 993 | 721 | 466 |
| 農 業 | 299 | 266 | 185 | 319 | 331 | 227 |
| 水 産 業 | 950 | 757 | 748 | 674 | 388 | 235 |
| 第2次産業 | 988 | 1,360 | 2,511 | 2,735 | 3,285 | 2,363 |
| 建 設 業 | 438 | 774 | 1,740 | 1,414 | 2,398 | 939 |
| 製 造 業 | 550 | 585 | 771 | 1,320 | 886 | 637 |
| 第3次産業 | 3,232 | 4,926 | 5,618 | 6,343 | 8,151 | 8,603 |
| 卸 売 ・ 小 売 業 | 1,044 | 1,553 | 1,634 | 1,386 | 1,924 | 1,931 |
| サ ー ビ ス 業 | 1,260 | 1,785 | 1,953 | 2,426 | 3,006 | 3,256 |

(出典) 伊東 (2011) をもとに筆者が作成した。

4.2 「呼子くんち」復活に向けた取り組み

33年ぶりに「呼子くんち」を復活しようとするきっかけは、日本三大くんちの1つである「唐津くんち」へ山車を寄贈したいという意向を持っていた、唐津市出身の進藤幸彦氏と呼子町の呼子八幡神社の宮司である八幡崇経氏との出会いがあった。当初進藤幸彦氏は故郷である唐津市の「唐津くんち」の山車の寄贈を希望していたものの、200年の伝統があり、ユネスコ無形文化遺産に登録されている「唐津くんち」では、新たな山車をつくるといった現状を変更することは難しく、想いを叶えることができない状況にあった。そのような中、呼子八幡神社の宮司八幡氏から幻の山車の一つである「鯨山車」の奉納を受け入れたいという申し出があり、「呼子くんち」の山車の制作と「呼子くんち」の復活へと動き出すことになった。



写真 4.1 「親子鯨」の山車のお披露目式 (2022年5月28日)

この申し出を受けてから、進藤幸彦氏とその家族は具体的な山車制作に向けて活動を再開したが、その途中で進藤幸彦氏が他界してしまい、その幸彦氏の遺志は息子の進藤さわと氏に引き継がれ、山車の制作は継続された。しかし山車の制作過程では、「唐津くんち流の山車は呼子には合わない」、「長崎くんち流の山車は進藤幸彦の意思が反映されにくい」など様々な問題に直面した。そして進藤さわと氏は「唐津くんち」や「長崎くんち」とは異なる呼子ならではの鯨山車を作りたい」と考え、山車の制作を革新的な和紙制作を手掛け、立体造形の特殊な製法手法を持つ堀木エリ子氏に依頼し、親と子の親子鯨からなる、呼子ならではの鯨山車を制作した。

「呼子くんち」復活当日の様子

33年ぶりに復活した「呼子くんち」は2022年10月15日と16日の2日間にわたり行われた。15日は宵宮が16時から20時まで行われ、鯨組主中尾家屋敷で鯨山車がライトアップされた。16日は地域住民が参加し、鯨山車が町中を回った。朝9時に鯨組主中尾家屋敷において出発式が行われ、水光呼子太鼓の演奏が花を添えた。9時半より、呼子八幡神社に奉納された御神輿と共に鯨山車が中尾家を出発し、「ヨイヤサー、ヨイヤサー」の掛け声を出した曳き子約200人が、町中を練り歩いた。10時すぎには、神社の祭礼において神が巡行の途中で休憩または宿泊する場所であるお旅所へ到着、12時になると、町の北に位置する台場へと山車は移動した。ここでは、お昼休憩と共にヨサコイや呼子ハイヤ節などの呼子町の伝統芸能が披露され、観光客なども多く見物し盛り上がりを見せた。午後からは山車を呼子市民センターへ移動し、16時半に筏に山車を移し、船で呼子湾内の弁天島まで巡り、親子鯨の弁天さん詣りの伝承を成就させ、諸々の鎮魂を祈った。特に山車が出航した際には、ライトアップされた親子鯨が海に浮かんでいる光景に、観客から歓声と拍手が沸き起こった。そして18時半に陸揚げされ、山車は出発地点の中尾家屋敷へ帰還した。



写真 4.2 復活した「呼子くんち」

「呼子くんち」復活にあたり多くの困難に直面したようである。そこで「呼子くんち」復活の中心的な役割を果たされた、前述の呼子八幡神社の宮司の八幡氏にインタビューを行った。まず「呼子くんち」を復活する上での困難としては、祭りの資金の確保、町内組織の理解を得ること、そして子供たちや若者などの参加者の確保だったようである。まず資金確保では、呼子町のもう一つの大きい祭りである大綱引きでは、祭りの経費を戸数に応じて予算化し、住民が負担しているが、「呼子くんち」の場合はその仕組みがなかった。その解決策として活用したのがクラウドファンディングだった。呼子くんち実行委員会は目標金額を700万円と設定して寄付を募り、最終的には目標を上回る支援者224人、金額1,321万5,000円を集めることができた。また町内組織から理解を得て、協力を取り付けることも難しかったようである。区長会も「呼子くんち」復活に向けて全面的な協力関係ができず、町全体で「呼子くんち」を復活させようという雰囲気をつくることは難しかったようだ。また「呼子くんち」に対する各地区の子供クラブも組織として協力する体制は作れず、祭りは子供たちの個別参加という形になり、子供の参加者の確保が困難であった。

しかし33年ぶりの「呼子くんち」であったため、地域住民もどのような祭りとなるかわからず、協力しなかった部分もあったようである。しかし復活に成功した「呼子くんち」を体験した住民の中には、次の祭りには協力しようとする雰囲気が生まれるのではないかと考える。そして八幡氏は今後「呼子くんち」を定着させて定期的に行うための課題として、①「呼子くんち」を実施する目的を地域に浸透させること、②呼子小学校4年生が取り組んでいる「呼子ハイヤ節」の練習や山囃子の伝承芸能の伝習を通じて、子どもたちに地域の歴史を伝えていくこと、③今回の「呼子くんち」の写真、映像を利用し、呼子出身の人々へ周知をして、まちづくりへの理解を深め、地域へとのつながりの再生すること、④また写真、映像を利用し、次回の資金確保のためのクラウドファンディングや企業協賛へつなげていくこと、⑤呼子町の他の地区も巻き込み、女性や高齢者のグループと協働するような行事と実施組織を見直すことを挙げている。

5. まとめ

わが国では地方を中心に人口減少と少子高齢化が進んでいる。特に著しく人口減少と少子高齢化が進む地域では、地域のコミュニティが衰退し、地域の様々な仕組みが壊れてきている。地域の大切な文化の一つである祭りもその1つである。そこで私たちは、地域の祭りを通じて地域が直面する課題はなにかを考察するために研究を進めることにした。

まずこれまでの祭りと地域に関する研究を分析した。すると祭りはこれまで世代をこえた意思疎通を通じて、地域の絆を強める役割を担ってきた。しかし近年その地域にとって重要な祭りの維持が難しくなっている状況が明らかとなった。また祭りを維持するために、祭りの担い手を増やしたいが、伝統を守るという祭り特有の問題もあり、対策は簡単には進ま

ないことも明らかとなった。

そこで私たちは、人口減少と少子高齢化が進む北部九州における「くんち」という祭りに焦点を当て、祭りの現状を電話調査した。するとやはり人口減少と少子高齢化により、「くんち」の担い手である子供や若者の参加者が不足し、祭りの維持に苦勞している状況が分かった。

そこで衰退する地域でいかに地域の祭りを守り、地域振興につなげていくべきかを考えるために、佐賀県唐津市呼子町にて33年ぶりに復活した「呼子くんち」をめぐる地域の挑戦に注目し、祭りの復活とそのため地域が今後克服すべき課題について考察を行った。すると祭りは地域住民の想いだけでは守ることはできず、資金面と担い手をいかに確保するかが課題であることがわかった。そして呼子町では資金面ではクラウドファンディングを通じて、呼子町内外から広く寄付を募り1,300万円以上の資金を集めることに成功した。このように近年資金を募る方法も多様化している。各地域も新しい仕組みを積極的に活用することで資金問題は解決の可能性がありそうである。またクラウドファンディングによる寄付を募ることで、寄付者が祭りに興味と当事者のような感覚をもってもらう効果もあるのではないかと考える。一方、祭りを復活させるうえで、地域全体への理解を広げることは非常に難しいこともわかった。地域の協力が得られないと、祭りの担い手の確保が難しくなる。「呼子くんち」も若者や子供の参加者の確保に苦勞していた。

しかし地域の祭りは地域振興にとって、非常に重要な役割を担っている。1点目は祭りを協働して成功させることで、人と人のつながりを強める効果が期待できるという点である。実際に祭りを進行する上では、神輿や山車を移動させるために若者の力が必要である。また祭りを盛り上げるために子供たちの囃子も重要である。そのため同世代だけでなく他の世代とのつながりも強めることができる。

2点目は祭りを通じて地域活性化を図ることができる点である。祭りは町に住んでいる人や町の出身者が地元をより好きになるきっかけになる。また「呼子くんち」でも見られたように、沿道には偶然に遭遇した観光客が祭りを楽しんでいた。祭りを通じて町の魅力を発信できれば、町外の人が訪れるきっかけともなり、地域の観光振興にもつながると考えられる。

しかし衰退しつつある地域で祭りを守ることは多くの課題がある。高齢化が進む地域では、そもそも祭りを運営する若者が減少し、想いはあっても祭りを継続することが難しくなっている地域もある。祭りにはやはり若い世代の力を確保することが必要であり、この状況を打開するには、地域外の人々の参加を促すことは避けて通れないだろう。また、今回の電話調査でわかったことだが、地域の祭りについて行政が情報収集すら行っていない場合が多いという点である。祭りは地域衰退を食い止める効果があるならば、行政も地域の祭りを支える仕組みを考え、地域とともに工夫を行っていくべきではないだろうか。

参考文献

安仁屋優子・佐久川政吉・下地幸子(2019)「農漁村部における伝統文化を基盤とした地

- 域力-沖縄県 B 集落の住民と高齢者の支え合いの事例から-」『文化看護学会誌』（名古屋大学人間健康学部看護学科），第 11 卷，第 1 号，22～31 頁。
- 伊東維年（2011）「呼子町の漁業と観光-続・水産物の地産地消の事例研究に向けて-」『熊本学園大学経済論集』，第 18 卷，第 1，2 号，133～172 頁。
- 神崎宣武（2012）『47 都道府県・伝統行事百科』，丸善出版，2012。
- 貝沼良風(2017)「埼玉県秩父市荒川白久地区における天狗祭りの再生と中断」，『日本地理学会秋季学術大会発表要旨集』。
- 久保沙也香(2013)「児童数の減少と地域の祭りの変化」，『金沢大学文化人類学研究室調査実習報告書』，第 28 卷，81～89 頁。
- 長崎市文化観光部文化財課（2022）「2022 長崎市の郷くんち紹介」。
- 落合知帆・小林正美（2009）「伝統的な祭りを見る"地域力"に関する一考察一和歌山県田辺市における田辺祭を事例として一」，『都市計画報告書』，No.8 ， 80～83 頁。
- 菅原麻衣子・藍澤宏・井橋朋子・富士宗一郎(2006)「離村者の出身地の地域社会に対する関心と参画一高齢化した農山村地域における地域社会の新たな運営方法一」，『農村計画学会誌』第 25 卷、461-466 頁。
- 田中勉（2014）「伝統行事と地域住民：「さいのかみ」づくりの参与観察から」『人間環境論集』（法政大学人間環境学会），第 14 卷，第 3 号，1～12 頁。
- 呼子くんち実行委員会(2022)『親子鯨 山車お披露目式』，2022。
- 呼子くんち実行委員会 HP (<https://www.yobuko-kunchi.com/>) 最終アクセス 2022 年 11 月 7 日)