

地域価値の再創造と交通インフラの観光活用

北海道陸別町における廃線活用した「りくべつ鉄道」

安本 宗春
追手門学院大学
崎本 武志
江戸川大学

要約：本論文は、廃線を観光資源として活用する「ふるさと銀河線りくべつ鉄道」を事例に、交通インフラの観光転用による地域価値の再創造の可能性を検討する。モータリゼーションにより採算性が悪化し廃線となった鉄道路線も、産業遺産として再考し別の利用目的を見出すことで、新たな価値を創造できる。経験価値は、体験過程で生じる感動や意味づけといった無形の価値を指し、観光客が得る充足感を基に形成される。従来は経済的価値を失った地域資源も、経験価値に着目したサービス開発により観光資源として活用できる。本研究では、文献研究、事業運営者へのインタビュー、参与観察により利用実態を考察する。

キーワード：地域資源、観光資源、観光交通、再創造、地域価値

1. はじめに

本論文は、地域価値の再創造と交通インフラの観光活用について、「ふるさと銀河線りくべつ鉄道（以下、りくべつ鉄道）」を事例に検討する。

資源は、人々の働きかけにより便益をもたらす対象である。地域に存在する有形・無形の資源は、地域資源である。そして、地域資源の活用環境を構成する地域の歴史、文化、産業といった文脈が交錯することにより、地域の価値を形成する。ただし、地域資源の中には、産業転換等により担い手が撤退することもある。こうした地域資源は、これまで地域で活用されてきた文脈を再考し別の利用目的を見出すことで、地域の価値を再創造することができる。本論文は、観光客への経験価値となる観光サービスを提供することにより、地域の価値を再創造して活用する事例に着目した。経験価値は、消費者が商品やサービスの機能的・物質的価値ではなく、体験の過程で生じる「感動」や「意味づけ」といった無形の価値を指す。観光における経験価値は、地域固有の自然、文化、人々の営みなどの観光資源に直接触れ、自らの体験や感情を紡ぎ出すプロセスを通じて形成される。観光客が五感を通

じた経験から得る充足感が、経験価値を構成する要素である。

第二次世界大戦以降、モータリゼーションの進行に伴い、非大都市圏を中心に自動車への依存度が高まった。その結果、鉄道の利用者数は減少し、採算性が悪化した路線では鉄道事業者が撤退し、廃線となるケースが相次いでいる。こうした廃線跡を、地域交通として活用されてきた文脈を再考し、観光資源として活用する取り組みも見られるようになってきた。廃線跡に関連する先行研究は、建築技術の視点から鉄道施設を検討したものが中心である。また、廃線跡をアトラクションと位置付けた研究はあるものの、地域振興の視点から事例を検討したものは異なる。

本論文は、北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線（2006年廃線）を動態保存しているりくべつ鉄道に着目した。この理由は、営業運転当時の文脈を踏まえつつ、観光客への経験価値となる観光サービスを提供しているからである。研究方法は文献研究及び事業運営者へのインタビュー調査、現地での参与観察によるものである¹。以下では、地域価値の再創造と交通インフラの観光活用について

¹ 現地の参与観察は、2024年8月7日～11日、2025年8月10日、11日に実施した。ヒアリング対応者は以下のとおりである。
2024年8月8日、2025年3月13日、2025年8月10日

陸別町商工会 杉本武勝氏
2025年3月13日
陸別町産業振興課 合田周平氏
陸別町役場 総務課 清水遊氏

て文献等から整理する。そして、現地での参与観察を踏まえ、利用実態についての考察を述べる。

2. 地域価値の再創造と交通インフラの観光活用

(1) 地域資源と地域価値の再創造

資源は、人々の働きかけと活用により便益をもたらす対象である²。様々な資源の中でも地域との結びつきがある資源は、地域資源として位置づけることができる。佐藤(2008)は、資源を「働きかけの対象となる可能性の束」と述べ、①何を資源と見出すかは「見る眼」に依存する、②資源は「集団の財産」で協働が必要、③「そこにあるもの」を見出す態度で成り立つ、という特徴を持つと整理している。資源に対する人々の働きかけの対象が地域との結びつきがある場合、それらは地域資源として位置づけることができる。永田(1988)は、地域資源の特徴について、①非移転性、②有機的連鎖性、③非市場的性格、を挙げ、「地域的存在であるがゆえに、非移転資源は地域資源と呼ばれるわけである。なお、地域資源は非移転資源であることから、もともと稀少性をもっていることも忘れてはならない。」³と特徴を整理している。

地域資源は、自然環境、歴史的遺産、伝統文化、生活様式、地域産業、人々の営みなど、地域に存在する有形・無形の要素である。地域資源の活用環境を構成する地域の歴史、文化、産業といった文脈が交錯することで、地域の価値を形成するものとなる。除本(2020)は、「地域の価値」について、「地域・場所・空間の『差異』『意味』が、人びとのコミュニケーションを通じて、間主観的に構築される。それにともない、知識や情動が共同生産され、その一部は貨幣的価値の獲得にも結びつく」⁴と述べている。つまり、地域の価値は、資源と人々の相互作用を通じて形成されるものである。しかし、一度形成された地域資源の活用形態は、産業構造の転換や社会環境の変化に伴い、本来の役割や機能を失う場合がある。それに伴い、地域資源の担い手が撤退し、利用できなくなることもある。

こうした地域資源は、これまで地域で活用されてきた文脈を再考し別の利用目的を見出すことで、地域の価値を再創造することができる。以下では、地域の価値を再創造する方法として、経験価値と観光サービスについて検討する。

(2) 経験価値と観光サービス

経験価値は、消費者が商品やサービスの機能的・物質的

価値ではなく、体験の過程で生じる「感動」や「意味づけ」といった無形の価値を指す。Pine and Gilmore (1999)は、「経済価値である経験は、企業がサービスを舞台に、製品を小道具に使って、顧をとりするときに生ずる。コモディティは代替可能、製品は有形、サービスは無形だが、経験は思い出に残るという特性を持つ」と述べ、経済の価値創造が「モノの提供」から「経験の提供」⁵へと移行していることを指摘している。経験価値の体系的な枠組みを提示したSchmitt (1999)は、「経験価値は自発的に生み出されるものではなく、誘発されるものである」⁶と述べ、商品・サービスの提供者が提供する何らかの刺激に消費者が応えるものであるとしている。

観光における経験価値は、地域固有の自然、文化、人々の営みなどの観光資源を対象に直接触れ、自らの体験・感情を紡ぎ出すプロセスである。つまり、観光資源から得られる充足感である。須田(2003)は、観光資源から得られる充足感を次のように整理している。見ることによる「視覚効果」、知ることによる「知的効果」、感覚に訴える「体感(体験)効果」、食べた味の「味覚効果」、聞くことによる「聴覚効果」と整理している⁷。

経験価値は、消費者が商品やサービスの機能的・物質的価値ではなく、体験の過程で生じる「感動」や「意味づけ」といった無形の価値を指す。観光における経験価値は、観光資源を介して観光客自身の経験から得られる充足感が経験価値なのである。その際、観光サービスに地域の価値が構成されることで、地域に根差した地域振興を展開することができる。

(3) 交通インフラの観光活用

交通サービスは、人やモノに対して、場所の移動を提供することが所期の目的である。移動を提供する交通サービスは、地域の歴史・文化・産業といった文脈が交錯する中で、地域の価値を形成する重要な地域資源でもある。交通手段の中でも鉄道は、①旅客や貨物を輸送するための「車両」、②車両が通行するために必要な「線路・建造物」、③地域と鉄道利用者の結節点となる「駅」、が運行に必要な構成要素である。鉄道を観光資源と位置付け観光振興を取り組む事例がある。鉄道に関する先行研究は、「車両」に着目した内容が多く、他の「線路・建造物」、「駅」に関する研究が充分になされていないといった指摘もある。この事例の一部には、地域間の輸送サービスとしての文脈を観光客の嗜好から再考して、移動手段と

² 例えば、島川(2020) p.179、溝尾(2008) pp.44-45

³ 永田(1988)pp.86-87

⁴ 除本(2020) p.4

⁵ Pine and Gilmore (1999) p.28

⁶ Schmitt (1999)p.89

⁷ 須田(2003) p.51

異なる鉄道の価値を再創造しているのである。

2000年以降は、鉄道の不採算路線からの撤退も届出制となり、廃止へのハードルが低くなっている。2000年から2024年までの期間のうち46路線、1274.1kmの区間が廃線となった。廃線の理由は、利用者の減少や災害による被災である。その中で、廃線跡を活用し、地域振興の手段とする事例も誕生している。鉄道は、営業路線、廃止路線ともに観光資源として位置づけた活用が可能であるといった報告もある⁸。渡邊(2021)は、その活用事例を整理するとともに、①「鉄道時代の施設にほとんど手を加えることなく活用していること」、②「何らかの乗り物に乗って楽しむことが目的であり移動手段としての役割を果たしていないこと」、③「地域活性化などを目的とする地域の人々が主体となり人手をかけてアトラクションを展開していること」、といった特徴があると分析している⁹。これらは、廃線となった鉄道でも、その構成要素を観光資源として活用が可能であることを示すものでもある。

先行研究では、廃線跡をアトラクションと位置づけ、各事例の紹介や課題をいった研究を一部確認できる。しかし、地域振興の視座となる地域価値の再創造や経験価値といった観点からの検討はなされていない。以下では、このような問題意識から、営業運転当時の文脈を踏まえ、観光客への経験価値となる観光サービスを提供しているりくべつ鉄道の実態の実態を述べる。

3. ふるさと銀河線りくべつ鉄道

(1) 交通インフラの観光資源化への転換

りくべつ鉄道は、2006年に廃線となった北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線(以下、銀河線)を観光利用目的に動態保存している保存鉄道で2008年に開業した。保存鉄道として、陸別駅構内での車両や施設の展示、運転体験、乗車体験、トロッキ運転などを観光サービスとして提供している。陸別駅、周辺線路、気動車6両とラッセ3両(1両は車庫内)は、廃線前から利用されていた施設・車両である。

背景には、人口減少や主力産業である酪農の衰退による危機意識があげられる。銀河線廃線の半年ほど前に、青森県の鉄道愛好家グループが、陸別町に対して保存鉄道の可能性を提案した¹⁰。当時の陸別町長と商工会長は、提案を受けて鉄道車両を活用した動態保存の可能性を模索した。鉄道車両は1989年製造で比較的到新しかったことも提案を受けた理由でもある。銀河線の廃線当日は、

最終列車運転終了後に北見駅、池田駅、足寄駅に留置していた6両のCR70形とCR75形気動車を陸別駅まで回送した。鉄道用地は、日付が変わる午前0時に沿線自治体に移管される。沿線の自治体への移管後に線路を使用した車両の回送は、関係自治体・部署との調整が煩雑となる。このため、沿線の自治体への移管前に車両を回送させる必要があった。車両回送から約1か月後、旧車庫から車体を持ち上げるリフティングジャッキや、ガラス、ドアといった鉄道部品を陸別駅へと輸送して、動態保存の態勢を整えた。

りくべつ鉄道の運営準備の活動過程で「税金の無駄遣い」「素人では無理」といった批判・反対の声も根強くあった。2007年の町長選では、りくべつ鉄道の活用が争点の一つになった。選挙の結果、5選目となる金沢氏が1292票を獲得し、反対派候補の980票を破って当選した。金沢町長(当時)は、①町と鉄道の強固な結びつき、②陸別にしかできないユニークな試みを好む町民性を、鉄道の動態保存を支持した理由として分析している¹¹。2007年9月の町議会で車両などの購入費約170万円の補正予算が成立した。陸別町商工会が受け皿となる有限会社を設立し、陸別町より車両や設備を借り受ける形の運営方法とした。2008年の開業準備に備え、プロジェクトチームを編成し確氷峠鉄道文化むらなど全国各地の先行事例を調査した。同時に、運営上は遊園地の乗り物であり、旅客輸送事業に該当しないことを確認した。りくべつ鉄道の線路や車両は、廃線以降も定期的に状況確認をして開業準備を進めた。

(2) りくべつ鉄道の価値の再創造と保全

りくべつ鉄道の鉄道を構成する要素は、銀河線もしくは、その前身の地北線開業当初から使用されてきた。りくべつ鉄道は、鉄道の構成要素を自社のホームページやパンフレットで解説している。この内容を俯瞰すると、銀河線と陸別町の歴史、文化、産業といった文脈が交錯してきた地域の価値をりくべつ鉄道として価値を再創造したのである。

陸別駅構内や鉄道車両等へは、自由に立ち入り見学することができる。これは、鉄道事業法の枠組みでの運用ではなく、実際に使用されてきた鉄道を遊具として位置づけられているからである。それゆえ、後述する乗車体験、運転体験の実施時には、ホーム等で安全確認のスタッフを配置している。

⁸ 例えば、武藤(2024)

⁹ 渡邊(2021) pp.103-110

¹⁰ 読売新聞2006.4.20 朝刊31頁「消える銀河線 下」

¹¹ 毎日新聞2022.12.09 西部夕刊1頁 政治 「ふるさと銀河線りくべつ鉄道：廃線続くよ、いつまでも ラストランの夜、車両移動の大作戦 2200人の町、北海道・陸別」

鉄道車両は、銀河線の営業運転当時の様子を維持している。具体的には、車内にある路線図やチラシ、北見駅や池田駅での乗換案内などはそのまま使用している。2002 年より銀河線で運行を開始した銀河鉄道 999 の作者松本零士氏がデザインしたラッピング車両も利用している。鉄道車両のディーゼルエンジン音や汽笛、列車の走行音は、観光客への経験価値となるサービスでもある。ただし、列車のエンジン始動を朝 8 時以降とすることで、地域住民への配慮をしている。

線路は、勾配や曲線などの線形や車両の車窓から見える景色は当時のままである。りくべつ鉄道としての開業以降に次のような追加の施設整備を実施した。まずは、鉄道車両の保全を目的に陸別駅のホームを覆う屋根の整備である¹²。陸別駅構外への運転拡大と併せて、2013 年度に銀河コース始発の旧金澤踏切北側に「銀河コース車両保管庫」、旧松浦踏切の終点場所には休憩待合所として「百恋駅」を設置した。2021 年には分線駅乗降場を設置し、分線駅より北へ線路を 50m 延伸して分線車両庫を整備した。りくべつ鉄道と建設中の十勝オホーツク自動車道との交差部分には、トンネルに見立てた安全用のシェルターが国により設置された。りくべつ鉄道は、銀河線で活用されてきた文脈を再考し、観光を目的とした保存鉄道という利用目的を創出し、地域の価値を再創造している。

りくべつ鉄道の運行には、鉄道車両、線路（レール、枕木、バラスト）、支障木の伐採といった周辺環境の維持管理を欠かすことはできない。りくべつ鉄道の車両は、若桜鉄道（鳥取県）の車両と同様である。若桜鉄道の車両整備士と良好な関係を構築し、りくべつ鉄道車両の定期点検を依頼している。また、りくべつ鉄道の車両構造は、自動車に類似している点もあり、自動車整備の応用知識で対応できる場合もある。これは、メンテナンスにかかるハードルを低減することでもある。

りくべつ鉄道は、低速での運転であり枕木やレールにかかる負担は小さい。初期のころは、ボランティアが中心となり枕木の交換を実施した。近年では、経年劣化による損傷が出てきたこともあり、2023 年度より陸別町の予算で年間 300 本を 3 年計画で交換する補修事業を実施している。2023 年度は、この整備に約 700 万円の予算が投じられている。こうした予算をかけて実施する枕木交換や保線、草刈りは、陸別町内の事業者が施工を担当している。

(3) りくべつ鉄道の観光サービスと経験価値

りくべつ鉄道の運営期間は、毎年 4 月下旬から 10 月下旬（火・水曜が定休日）である。冬季期間中は、運転を行わないものの、陸別駅構内から車両や施設を見学することができる。列車の運行には、道路・通路への保安 3 人、運転士 1~2 人のスタッフが必要である。観光客の動向を見守りながら、運転体験・乗車体験の利用区間の拡大、運行に必要な施設の追加整備など事業の段階的な拡大を行った（図表 1）。

図表 1 りくべつ鉄道の構外延伸状況

乗車	運転	終着地点	区間距離	コース名
2010 年	2012 年	松浦踏切	1.6km	銀河コース
2014 年	2020 年	石井踏切	1.2km	新銀河コース
2015 年	2021 年	分線駅	2.6km	分線コース

注 1：起点（金澤踏切）は陸別駅構外の最初の踏切

注 2：「乗車」は、乗車体験サービス開始年

注 3：「運転」は、運転体験サービス開始年

利用者と売り上げの推移は図表 2 であり、項目別に俯瞰すると、利用者数は乗車体験が多く、売上は運転体験が高い。2024 年度の利用者数全体で見た項目別の割合は、乗車体験 48.1%、運転体験 23.2%、トロッコ 28.7%、でり、売上全体で見た項目別割合は、乗車体験 4.2%、運転体験 93.9%、トロッコ 1.9%である。売上は、2012 年の陸別駅構外への運転体験の提供以降より向上している。運転体験は、乗車体験に比べて多くの観光客が利用することができない。これは、列車 1 編成当り、乗車体験は車両定員分が利用できるのに対し、運転体験は運転席数の 1 人に限られるからである。同時に運転士ひとりに指導員やスタッフがつくことから、その人件費が運転体験の費用に反映される点にも留意する必要がある。

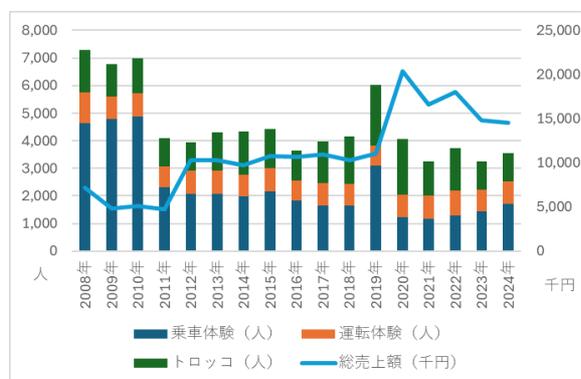
りくべつ鉄道は、客単価が高い構外への運転体験を主とした営業を実施している。これは、開業初年度に運転体験へのニーズを確認できたからである。初年度の乗車体験は、駅構内を 10 分程度 2 往復走行する。料金は小学生未満が無料（保護者同伴）、小学生が 200 円、中学生以上が 300 円で設定され、利用実績は目標 4,700 名に対して 4,644 名であった。運転体験のうち「S コース」（2,000 円）は、目標 235 名に対して 911 名の利用があった。同様に 18 歳以上を対象とし、20,000 円で簡易講習後、80 分程度駅構内約 500m を往復運転するプログラムである。目

¹² 銀河線の設立時に各自治体が基金を積み立てていた。鉄道廃止を受け各自治体に基金が返還された。陸別町は、基金を施設整備等の運営資

金とした。

標 75 名に対して 190 名の利用であった。この実態から、客単価が高い運転体験を柱にする機運が醸成された。

図表2 りくべつ鉄道の売上と利用人員推移



出所：陸別町商工会提供資料を基に筆者作成

①乗車体験

2025年度は、約10分で陸別駅構内の約500mを2往復の体験ができる日が営業日数は29日である。発車時刻は、9:30~15:00の間に30分毎で運行している。料金は、大人300円、小学生200円、幼児無料(保護者同伴)である。また、1日乗り放題の「1日乗車券」(大人500円、小学生300円)も販売している。このうち、5日間は、陸別駅構外へ5往復運行(大人500円、小学生300円)している。

構内・構外ともに乗車体験は予約不要である。そして、陸別駅から分線駅までの構外運転は、往復で約50分程度の所要時間である。銀河線の運行当時は、陸別駅から分線駅までの所要時間は、片道あたり6分である。列車で単純に往復したと仮定すると12分である。銀河線とりくべつ鉄道は、最高速度が20キロ程度に抑えていること、線路と道路の交差点で列車が一時停止をして安全確認をしているため、運行時間が長い。

運行時間がかかるため車内では、切符のハサミ入れ、車内アナウンスによるりくべつ鉄道の歴史などを紹介している。

②運転体験

2025年度は、約15分の運転体験をする「Sコース(小学生以上対象:3,000円)」の営業日数は29日である。「Sコース」は、約15分の運転体験であり、予約を優先としつつも当日でも空きがあれば体験ができる。18歳以上を対象に80分の運転体験で陸別駅構内、構外の運転体験ができる日が106日間設定している。体験メニューは、陸別駅構内の約500m間を往復運転する「Lコース(25,000

円)」、陸別駅構外の「銀河コース(35,000円)」、「新銀河コース(40,000円)」、「分線コース(65,000円)」の4種類ある(図表1)。ただし、先述したコースの順番に体験をしていく必要がある。1日当たり最大4人までの完全予約制である。4人以上の受け入れができないのは、陸別駅構外は単線で行き違いができない、人員の確保が難しい、などが理由である。運転体験の同行者は、乗車体験として同乗することができる。運転体験は、リピーターが多く、10回以上38人、15回以上21人、20回以上8人、25回以上4人、30回以上3人、35回以上6人、50回以上5人、100回以上1人、150回以上1人である。10回以上運転体験をすると受付窓口上部に運転体験者の氏名が掲示される。

利用希望日の60日前の午前6時から希望日2週間前の午前6時までで予約申込ができる。ただし、予約開始とあわせて空枠が埋まってしまうことが多い。

③トロッコ

トロッコは、路線の保守用車両を使用したアトラクションである。当初は、陸別駅構内の往復のみであった。トロッコの利用者数が一定程度増えてきたことから、2013年度に1周400mの「トロッコ周回路コース」として整備した。

4. おわりに

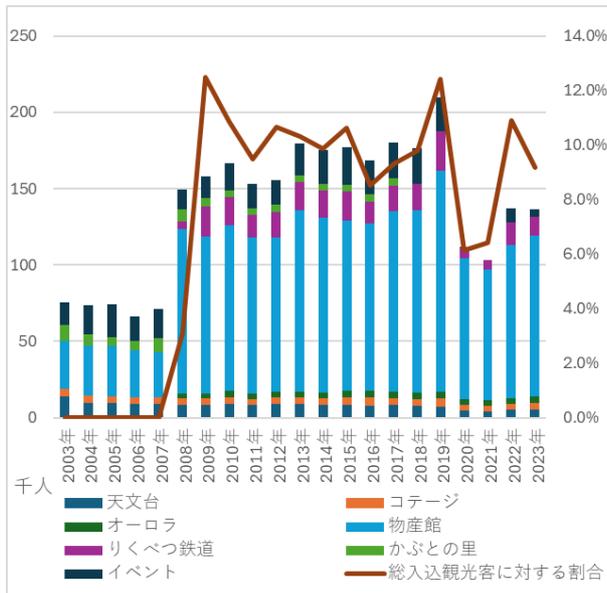
本論文は、地域価値の再創造と交通インフラの観光活用について検討した。北海道陸別町は、廃線となった銀河線の文脈を再考し、観光利用目的として地域の価値を再創造し、りくべつ鉄道を開業させた。そして、観光客への経験価値となる観光サービスを提供していた。これは、見学、乗車、運転に分類することができる。その中でも乗車と運転は体験にかかる時間として、陸別駅構内から構外の終着である分線駅までの構内・構外と運行距離による細分化を図り、サービスを提供している。運転体験は、高額な価格設定でありつつも予約が取りにくく、営業日の過半数を占めている。乗車体験は、営業日数の割合は少ないものの、連休など多様な人々が集まりやすい日にちに設定している。こうした営業日や価格の設定が、利用者数と売り上げの双方を確保し、事業への再投資を可能としている。

りくべつ鉄道は、陸別町全体の観光入り込み客数の10%が訪れている(図表3)。最も多く訪れている物産館は、陸別駅に併設している道の駅でもある。筆者の目視ではあるが、物産館の利用者は、りくべつ鉄道を見学する人も多い。

また、近隣の飲食店や宿泊施設の利用もあり、地元事業者の消費拡大にも寄与するものである。りくべつ鉄道の

営業時間外や乗車体験、運転体験をしない観光客は、陸別駅構内へ自由に立ち入り、車両や関連施設を自由に見学することができる。また、陸別町をはじめ地元関係者の理解・協力があるからこそ運行できる。構外運転では、地元警察から道路の使用許可を受けて運行している。このように、りくべつ鉄道は、陸別町に根差した経営の意思決定を持ち、再投資を行いながら事業が継続している。地域の価値を再創造するには、地域に根差す意思決定が地域振興に欠かせない視座となるのである。

図表3 陸別町入り込み観光客数推移



陸別町(2017)p. 20、陸別町提供資料を基に筆者作成

※注 2008年より集計方法変更

■謝辞

本論文の作成にあたり、関係者の皆様から多大なご協力をいただいた。特に、りくべつ鉄道の杉本氏には、開業時から今日までの概況等について複数回にわたり貴重なご教示を賜った。これらは本研究の分析および考察を進めるうえで重要な示唆となった。ここに記して心より感謝申し上げる。

【引用文献・参考文献】

Schmitt, B. H. (1999) *Experiential Marketing: How to Get Customers to SENSE, FEEL, THINK, ACT, and RELATE to Your Company and Brands*, New York Free Press, (『経験価値マーケティング:消費者が何かを感じるプラスαの魅力』嶋村和恵・広瀬盛一(訳), ダイヤモンド社)

Pine II, B. J. and J. H. Gilmore (1999) *The Experience Economy*, Harvard Business Press. (『「新訳」経験経済:脱コモディティ化のマーケティング戦略』岡本慶一・小高尚子(訳),

ダイヤモンド社)

永田恵十郎(1988)『地域資源の国民的利用-新しい視座を定めるために-』『食糧・農業問題全集第18巻』農山漁村文化協会 pp. 86- p. 87

溝尾良隆(2009)『観光資源と観光地の定義』pp. 43-57 溝尾良隆編『観光学全集 第1巻 観光学の基礎』原書房 p. 45

島川崇(2020)『新しい時代の観光学概論:持続可能な観光振興を目指して』ミネルヴァ書房 p. 180

渡邊亮(2021)『廃線跡のアトラクションとしての活用事例とその課題』pp. 103-110『運輸と経済』第81巻第1号 p. 103

須田寛(2003)『実務から見た新・観光資源論』交通新聞社

除本理史(2020)『現代資本主義と「地域の価値」』pp. 1-16 地域経済学研究 38(0)日本地域経済学会

武藤雅威(2024)『観光資源としての鉄道の存在意義-観光資源化へ向けた取組みと効果-』一般財団法人運輸総合研究所研究報告会 2023年度冬(第54回)報告資料

陸別町(2017)『『人口ビジョン』・『総合戦略』(平成29年6月改訂版)』陸別町