

編集部行きつけのお店

特集：ハズフォルニアをつくった仲間たちの店

2016年ごろ、幡豆の海に沈む夕日がカリフォルニアみたいだと仲間内で盛り上がり、「ハズフォルニア」という呼び名が生まれました。幡豆郡幡豆町という古い地名が西尾市合併で見えにくくなる中、ポップな形で名前を残したいという思いも

ありました。あれから約10年。当時の仲間たちはそれぞれ店を持ち、この町を元気にしています。創刊号では、編集部行きつけの4店をご紹介します。



海を見ながら、かぶりつくのが正解。 HAZUFORNIA BURGER HOUSE

寺部海岸の海の家を間借りし、みんなでリノベーションしたのが2017年の春。今では、とびきりおいしいハンバーガーと、生のじゃがいもをその場でカットして揚げるポテトが名物です。三河湾の魚介（ミル貝や牡蠣など）を使ったフィッシュ&チップスもおすすめ。秋冬は焚き火を囲みながらポップコーンも楽しめます。



ここから見る海は、少し南国。 cafe Goofy

宮崎海岸の一番奥にあるカフェ。海に向かってカメラを向けると、南国にのような景色が広がります。さすが吉良ワイキキビーチ。店主が手作りのウッドデッキと、もともとこの地に生えていた桐の木が、楽園のような雰囲気をつくっています。SUPを借りて梶島まで行き、戻ってカクテルを楽しむのもおすすめ。



幡豆で食べると、なぜかもっとおいしい。 ウィリアムズ ジェラート

海辺の店ビッチェリアオーシャンの姉妹店として生まれたジェラート屋さん。2026年で7年目を迎えます。地元のフルーツをふんだんに使った、オーガニックでフレッシュなジェラートが人気。カップ商品は西尾のスーパーでも手に入りますが、出来立てを味わうなら幡豆の本店へ。ヤギが出没してくれます。



味噌を仕込むと、季節が一巡する。 みやもと 糰店

発酵文化が古くから伝わる三河の地で、糰を食に取り入れるきっかけをくれるお店。立春の頃には「手前味噌」を仕込むため、地元だけでなく遠方からも人が集まります。黒麹の甘酒はほっとする味わい。こちらの糰はハンバーガーのソースにも使われていて、コクの深みが増します。今年の初夏には蒲郡西浦に豆腐店もオープン予定です。

? 2030年、そのとき? 私たちは何を選ぶか?

この問いに、正解はありません。どの選択も、何かを手放すことになります。これは「残すか、なくすか」ではなく、「どう変わるか」を考える問いです。

01 鉄道を手放し、網の目のようなバスに切り替える

にしがま線は維持するのではなく、乗る人が少なければ、結局赤字は段階的に廃線とし、その代わりに続く。定時性や快適さは鉄道に劣るだろう。それでも、「鉄道がある不便」より「バスがある不便」を選ぶ覚悟が、私たちにあるのか。これは現実的で、同時に覚悟を問われる選択だ。私たちは、その覚悟を持てるだろうか。

02 自動運転を前提にした“実験のまち”になる

すでに東幡豆町周辺では、自動運 一方で、2030年時点で本当に日常使用できるレベルに達しているれを一過性の取り組みで終わらせ、本気で拡張するという選択肢もある。鉄道の存続に固執せず、次世代の移動手段を前提に、国や県、大学や企業を巻き込む。うまくいけば、ここは「地方交通の未来モデル」になるかもしれない。

03 移動を増やすのではなく、減らす社会を選ぶ

そもそも、これまでと同じだけ移動し続ける必要があるのだろうか。移動販売やオンライン診療、出張行政サービスを充実させ、「動かなくても暮らせる」方向へ舵を切るという考えもある。駅や線路跡地は、地域の拠点として別の

NEW IDEA

他の地域では、こんな工夫が

1、鉄道をバスに転換 (気仙沼線 BRT)

東日本大震災で被災したJR気仙沼線の一部は、鉄道ではなくBRT(バス高速輸送)として復活した。専用道路を走るため定時性を確保しながら、停留所の増設など柔軟な運行も可能になった。鉄道にこだわらず、地域の足をどう残すかという発想の転換が行われた例だ。

2、駅を地域の拠点に (和歌山電線)

和歌山電線は廃線寸前だった地方鉄道を第三セクターとして再生。猫駅長「たま」で全国的に知られるようになったが、それだけではない。駅をカフェや地域交流の拠点として活用し、沿線の人が集まる場所にえてきた。鉄道を「移動」だけでなく地域文化の拠点として使う試みだ。



赤い電車を残すという選択

具体案コラム

☆☆☆

もし、にしがま線が将来、電車としての役目を終える日が来たとしても、駅や線路、車両まで含めて、すべてが「なくなる」必要はないのではないと思う。おそらく駅は、コミュニティバスの発着拠点になっていこう。人が集まり、乗り換え、待つ場所になる。一部の駅では、マルシェが開かれたり、小さな市が立ったりするかもしれない。そのとき、線路の上に赤い電車をそのまま残すという選択肢はどうだろうか。動かない電車として、風景の一部として、そこにあり続ける。車両の中には、既存の座席を生かしたままテーブルを置く。電車の中で食事をする。かつて走っていた電車の窓から、いつもの海や町を眺めながら、人がごはんを食べ、話をする。移動の主役がバスの時代になったとしても、この場所では、電車の文化や記憶に触れ続けることができる。それは「保存」ではなく、「活用」だと思う。赤字を生み続けるインフラとしてではなく、人が集い、滞在し、風景を共有する装置としての電車。廃線になったから終わるのではなく、役割を変えて、次の暮らしに引き継がれていく。そんな未来も、十分にあり得るのではないだろうか。失う前提で考えるのではなく、変わりながら残すという選択もある。

市民のみなさんへ

ここに挙げたシナリオは、どれも「理想」ではありません。どれかを選べば、何かを手放すことになります。鉄道を残せば、税金の負担は続く。鉄道を手放せば、移動の自由は確実に減る。新しい技術に賭ければ、不安定な時間を引き受けることになる。もし2030年、「なぜこうなったのか」と誰かに問われたとき、私たちはどんな説明をしたいでしょうか。これは行政や事業者だけの問題ではなく、この街で暮らす一人ひとりの選択の積み重ねだと思っています。この新聞は、意見を揃えるためではなく、考えを持ち寄るためにあります。次号では、いただいた声の一部を紹介します。賛成も、反対も、迷いも、ぜひ聞かせてください。この問いは鉄道だけの話ではありません。次号では、海沿いの店が続くために必要なことを考えます。

市民の声 — 読者から届いた意見 —

市民の声その1 (共感・希望) 電車がなくなる話ばかり聞くと寂しくなりますが、こうして別の形で残す方法があると知ると少し希望が持てました。風景や記憶を活かしながら新しい使い方を考えることは、この地域らしいやり方だと思います。(西尾市・40代)



AIで生成した2030年の未来イメージ バス停留所で開かれる市場では野菜や魚やパンが売られ、使われなくなった電車の車内で食べられるようになっている。

市民の声その2 (通学の視点)

子どもが通学で電車を使っています。もし電車がなくなったら送り迎えが必要になる家庭も多いと思います。働いている親にとっては大きな負担になります。鉄道の問題は、生活の問題でもあると感じました。(西尾市・30代)