

# JR 発足 30 年における 地域鉄道の活性化と観光化に関する研究

崎 本 武 志\*

## はじめに

昭和 62 (1987) 年 4 月、日本国有鉄道 (以降、国鉄と称する) が分割民営化し、6 社の地域別の旅客鉄道会社と 1 社の貨物鉄道会社が発足した<sup>(1)</sup>。

当時の中曽根康弘内閣が実施した行政改革の目玉でもあった当該政策の実施に踏み切った目的は数多く存在するが、主たる目的としては当時約 37 兆円にのぼるといわれた巨額債務の解消とその遠因となった政治介入の抑止、人件費削減を目的とした余剰人員の整理と労働組合<sup>(2)</sup>の解体、不採算路線の地域密着による再生、の 3 つが挙げられる。

さまざまな反発や政争、数々の争議や暴動などが起こったものの、昭和 61 (1986) 年 11 月に国鉄改革関連の各法案<sup>(3)</sup>を可決成立させて分割民営化にこぎつけた後に、各鉄道会社は Japan Railways を略して「JR」と呼称され、昭和 62 (1987) 年 4 月からは民間企業として再出発を図ることになった (以降は JR と称する)。

営利企業となった JR 各社はさまざまな方策を用いて経営改善を図ったことが奏功し、分割民営化してから 15 年以上が経過した平成 17 (2005) 年度には JR 7 社合計で 5,000 億円程度の経常黒字を計上、政府や地方公共団体に法人税などで約 2,400 億円を上納するまでに良化した。

その一方で、不採算路線の地域密着による再生

については過疎化や少子高齢化、道路網整備によるモータリゼーションの進展による利用者の減少により、現在に至るも解決されているとは言い難い。主な問題点としては 2 点ある。1 点目は分割民営化以前に決定された、不採算路線の中心である特定地方交通線<sup>(4)</sup>の中で鉄道経営を地域や民間に引き継いだケースである。これらの中で、路線の廃止ではなく鉄道運営を前提に引き継がれたケースの大半は沿線地域である都道府県や市町村が地域の民間企業と合同で出資する、所謂「第三セクター鉄道」として再スタートした路線の経営が良化しないことである。2 点目は、JR 各路線において経営のバラつきが著しいことにより、都市部で採算を取り戻すことができている JR 東日本・JR 東海・JR 西日本と、経営良化が困難な JR 北海道・JR 四国・JR 九州との経営状況の乖離が目立つことである。経営が良化し平成 28 (2016) 年に上場を果たした JR 九州を除いた JR 北海道と JR 四国は依然として経営難が続き、特に JR 北海道は安全な定期運行が危ぶまれる事態にまで発展している。

これらのことから、第三セクター鉄道と地方中小私鉄、JR 北海道および JR 四国は経営努力が実を結ばず、現在に至っていると云えるだろう。しかしながら、上場を果たした JR 各社にも過疎化や少子高齢化、道路網整備によるモータリゼーションは確実に経営環境に大きな影響を及ぼしており、予断を許さない状況であることに変わりはない。

鉄道利用者の少ない地方においては、鉄道存続のために公的支援は欠かせない。しかし、公的支

2019 年 11 月 30 日受付

\* 江戸川大学 現代社会学科教授 観光学

援を得るためには、鉄道存続のための意義が必要である。鉄道存続のための意義を見いだすことができなくなった路線は淘汰され、廃止されていった。それでも鉄道が廃止された地域が再生することは極めて困難であり、鉄道の廃止と共に地域の限界集落化が進行するケースも出来しているのが実情である。

そこで、21 世紀に入ってからは、鉄道そのものを観光資源として活用し、地域に観光客を誘客する動きがおこっている。これらを体現した「観光列車」という名の車両が各地の路線に登場し、移動するだけでなく、これらの車両に乗車することが目的という層を取り込む事例が相次いでいる。

国鉄の分割民営化により JR が発足した昭和 62 (1987) 年から平成年間を経て令和に至るまでの約 30 年間、JR をはじめとする日本の各地域の鉄道がどのように活性化され、観光化がなされてきたのだろうか。その形成と発展過程について調査し、これらが日本の鉄道や地域再生にもたらした意義について考察することを目的とする。

## 第 1 章 日本における鉄道の 観光化の変遷

### 1. 日本の地域鉄道政策に関する歴史

地域鉄道は地方鉄道・地方ローカル路線とは地域鉄道とも呼ばれ、一般的には新幹線・在来幹線・都市鉄道に該当する路線以外の旅客輸送を行う鉄道路線のことを指す。

中でも地域鉄道は都市部以外を走行している鉄道全般を指すこととされているが、時代とともに役割を変化させてきた。第二次世界大戦終了後から 1960 (昭和 35) 年後半の高度経済成長の頃までは国内輸送の中心は国鉄の主要幹線が担い、主要接続点であるターミナル駅を中心とする地域の輸送は国鉄の支線的路線や地方鉄道、路線バスの担う役割分担が成立していた。しかし、高度経済成長期の末期では都市に人口が集中したことにより地方の人口が減少したことによる鉄道における利用者の減少が問題となり、鉄道を運営する事業

者の経営状況にも大きく影響を及ぼすこととなった<sup>(5)</sup>。

利用者減少の背景としては、地域内における過疎化や少子化、高齢化の進展のほか、高度経済成長期以降にみられた自家用車の急速な普及によるモータリゼーションなどに加え、1990 (平成 2) 年のバブル崩壊から長期間にわたる近年の不況の影響も指摘されている<sup>(6)</sup>。

その結果、大都市をはじめとする都市内部では慢性的な交通渋滞の発生が生じる一方で、地方の過疎地域においては公共交通の需要減少、それに伴い運行本数減少などによる利便性の低下を招く結果となっており、地域における交通体系そのものが機能不全に陥るといった事態も想定されている。

その上、地方鉄道をめぐる状況は政治的背景や契機など、社会情勢や経済状況の変化と、それに伴う国家政策の方針にも大きく左右される傾向にある。2000 (平成 12) 年に施行された鉄道事業法の改正においては、鉄道経営への新規参入を容易に行うことが可能となった反面、鉄道の廃止が許可制から届出制に変更された。これは鉄道を運営する事業者による個別判断において鉄道の廃止が可能となったことを意味し、規制緩和策という意義の陰に隠れ、地域の貴重な足となる鉄道を直接脅かすことを意味することとなっている。

これにより、特に不採算な鉄道路線においては存廃や活用方策を含め、沿線自治体をはじめとする地域社会に意思決定を委ねるという意味合いも現れたといえる<sup>(7)</sup>。そして、存続を決定した場合は地域により重い責任を課されることも同時に意味していると言えるだろう。

しかし、そのような中においても少子化・高齢化の進展などによる交通弱者の増加を受けて、鉄道は誰もが広く利用できる公共交通機関として維持すべきという認識も高まりつつあり、交通権の観点からも地域の鉄道を守るべきという地域による前向きな意思決定が成される動きが活発化している。こうした流れを受け、地域の交通体系を見直し、人の流れを変えることによって地域の活性化を図ろうとする取り組みが各地でみられるよう

になった。地方鉄道は地域振興策において有効に活用されることによってその役割を果たしているため、地域活性化や地域振興において鉄道が果たす役割が重要視されつつある<sup>(8)</sup>。

こうした中で、2013年（平成25年）12月に公布施行された「交通政策基本法」、さらに2014年（平成26年）11月に施行された「改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、これまで以上に地方公共団体が中心となってコンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携や地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築など、地域の都市計画等とも調和のとれた交通施策について主体的に取り組むことを明確にした<sup>(9)</sup>。

国土交通省でも地域鉄道の現状と課題を整理し、地域が鉄軌道事業の維持・存続に向けて取り組むことを選択した場合を前提とした検討を行った。その結果として、地域鉄道の観光化を促進する方向性を打ち出すこととなった。

## 2. 日本の地域鉄道における分類

日本の地域鉄道の呼称に関し、特に鉄道事業法に基づく「地域鉄道」の分類は以下のとおりとなっている。

### 【中小民鉄】

- ・地域鉄道のうち民間が経営している鉄道路線をいう。
- ・中小民鉄の多くは、自動車業、不動産業等の関連事業を行っており、これらの収益により、鉄道事業の赤字を補う構造になっている。
- ・和歌山電鐵のように大手民鉄が廃止を表明した路線の経営を民間企業として引き継いだ例もある。

### 【第三セクター】

- ・転換鉄道

「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」に基づき、地方交通線の中から「鉄道輸送に代えてバス輸送を行うことが適当である営業線」を特定地方交通線として選定・承認された路線のうち、第三セクターによる鉄道輸送に転換された路線である。

- ・地方鉄道新線

経済基盤の強化と地域格差の是正を図ることを目的に国鉄新線として、鉄道公団（現鉄道・運輸機構）により建設されていた路線であり、開業した場合、特定地方交通線に該当すると認められるものを指し、国鉄の経営悪化のため、建設が一旦中止された後、第三セクター鉄道等が経営するとして、工事の再開を申し出て建設が再開され、開業に至った路線である。

- ・並行在来線

整備新幹線の開業に伴い、JR旅客鉄道会社から分離される並行する在来線の経営を第三セクター鉄道が継承した路線をいう。

- ・その他

利用者の減少などを背景に第三セクター化した路線であり、例えば、富山ライトレールはJR富山港線を、万葉線は加越能鉄道を、ひたちなか海浜鉄道は茨城交通を引き継いで運営している

## 3. 日本の地域鉄道における問題点

21世紀に入り、鉄道業界は大きな岐路に立たされることになった。2007（平成15）年には、いわゆる団塊の世代の大量退職により大幅な需要減が引き起こすこととなった、所謂「2007年問題」が、インフラを中心とした各業界で取り沙汰されたが、鉄道業界でも大きな影響を被ることになった。

具体的には、退職者過多による定期利用者減少による減益が挙げられる。これまでは定期利用者の退職者が生じても新卒者などの新たな定期利用者による世代交代が成立しており目立った減少は無かったが、少子化傾向により新規定期利用者が増減を続けていた。それが団塊世代の退職により一挙に顕在化した上、人口減が今後数十年に亘って続くことでこの問題が表面化し、その対応が急務である。特に人口減が深刻化している地方の鉄道においては、経営危機に瀕しているローカル線のみならず、都市間輸送を軸としている本線的な路線においても今後の経営が危ぶまれることが考えられ、そのことにより、各鉄道会社は定期収入に替わる新たな収益源の開拓を迫られているのが

実情である。

さらに 2008（平成 20）年後期に勃発した、所謂「リーマン・ショック」の影響により国内の景気低迷が顕著となり、中長距離のビジネス・レジャーの需要が低迷した。さらに政府による高速道路料金値下げ政策により、鉄道の中長距離利用にとって大きな打撃を受けた。

鉄道各社は JR を含め全て私企業であるため、事業継続のために最も重要な要素は収益性である。しかしながら、地域の足としての役割を担っていることから公共性が経営の軸となっている。このことから、鉄道存廃の影響は恒常的な鉄道利用者にとっては死活問題である。

上記のように鉄道各社にとって大変な逆風を迎えているのが現状であるが、地方中小鉄道各社および地方第三セクター鉄道各社は状況が重篤であり、人口減少や過疎化、モータリゼーションの進行による乗客確保が困難を極めているのが現状で、それが 30～40 年に亘って恒常化している。各社とも人員削減やワンマン運転などの合理化を強力に推し進めるなどの経営努力を行っているが、破綻寸前の憂き目に遭っている会社も多く存在しているのが実情である。

これらの打開策として、どのような方策が必要

なのであろうか。次章ではこの点について触れていきたい。

## 第 2 章 各地域鉄道の活性化に関する取り組み

### 1. 地域鉄道の現状分析

現在では鉄道利用客を地域住民だけでなく、観光利用による地域外顧客の誘引が必要不可欠であるとして、各地で鉄道・路線においてホスピタリティ向上にむけた取り組みが活発化している。これに呼応して沿線自治体は人と資金を援助し、地域住民は清掃や花壇植栽など駅内美化に努め、サポーターズクラブなどを組織してパークアンドライドなどによる乗車促進など、地道な努力を継続している。

地方鉄道の維持は「沿線住民の足」としての目的だけでは困難である。地方鉄道を維持するためには、新しいスキームによる対策が重要であると考えられる。国土交通省鉄道局によると、上記に該当し、中小民鉄および第三セクターによって運営される鉄道事業者は 2017（平成 29）年 4 月現在において 96 社存在する、としている。

表 1 地域鉄道事業者一覧（2017 年 4 月現在）

運輸局	事業者名	営業キロ
北海道	●道南いさりび鉄道	37.8
東北	●青い森鉄道	121.9
東北	●三陸鉄道	107.6
東北	●秋田内陸縦貫鉄道	94.2
東北	●IGR いわて銀河鉄道	82.0
東北	●会津鉄道	57.4
東北	●阿武隈急行	54.9
東北	弘南鉄道	30.7
東北	●山形鉄道	30.5
東北	●由利高原鉄道	23.0
東北	津軽鉄道	20.7
東北	福島交通	9.2

運輸局	事業者名	営業キロ
北陸信越	●しなの鉄道	102.4
北陸信越	富山地方鉄道	100.7
北陸信越	●あいの風とやま鉄道	100.1
北陸信越	●えちごトキめき鉄道	97.0
北陸信越	●北越急行	59.5
北陸信越	長野電鉄	33.2
北陸信越	●のと鉄道	33.1
北陸信越	北陸鉄道	20.6
北陸信越	黒部峡谷鉄道	20.1
北陸信越	●IR いしかわ鉄道	17.8
北陸信越	アルピコ交通	14.4
北陸信越	●万葉線	12.8

運輸局	事業者名	営業キロ
関東	秩父鉄道	71.7
関東	関東鉄道	55.6
関東	●鹿島臨海鉄道	53.0
関東	●わたらせ渓谷鐵道	44.1
関東	●真岡鐵道	41.9
関東	小湊鐵道	39.1
関東	上信電鉄	33.7
関東	●野岩鐵道	30.7
関東	●いすみ鐵道	26.8
関東	富士急行	26.6
関東	上毛電氣鐵道	25.4
関東	箱根登山鐵道	15.0
関東	●ひたちなか海浜鐵道	14.3
関東	江ノ島電鉄	10.0
関東	銚子電氣鐵道	6.4
関東	流鉄	5.7
中部	●長良川鐵道	72.1
中部	●天竜浜名湖鐵道	67.7
中部	大井川鐵道	65.0
中部	養老鐵道	57.5
中部	●えちぜん鐵道	53.0
中部	三岐鐵道	48.0
中部	伊豆急行	45.7
中部	●愛知環状鐵道	45.3
中部	●樽見鐵道	34.5
中部	伊豆箱根鐵道	29.4
中部	●明知鐵道	25.1
中部	豊橋鐵道	23.4
中部	●伊勢鐵道	22.3
中部	福井鐵道	21.4
中部	遠州鐵道	17.8
中部	●伊賀鐵道	16.6
中部	東海交通事業	11.2
中部	静岡鐵道	11.0
中部	岳南電車	9.2
中部	●四日市あすなろう鐵道	7.0

運輸局	事業者名	営業キロ
北陸信越	上田電鉄	11.6
北陸信越	●富山ライトレール	7.6
近畿	WILLERTRAINS	114.0
近畿	神戸電鉄	69.6
近畿	近江鐵道	59.5
近畿	阪堺電氣軌道	18.7
近畿	●信楽高原鐵道	14.7
近畿	叡山電鉄	14.4
近畿	和歌山電鐵	14.3
近畿	●北条鐵道	13.6
近畿	京福電氣鐵道	11.0
近畿	水間鐵道	5.5
近畿	紀州鐵道	2.7
中国	●智頭急行	56.1
中国	一畑電車	42.2
中国	●井原鐵道	41.7
中国	広島電鉄	35.1
中国	●錦川鐵道	32.7
中国	●若桜鐵道	19.2
中国	水島臨海鐵道	10.4
中国	岡山電氣軌道	4.7
四国	●土佐くろしお鐵道	109.3
四国	高松琴平電氣鐵道	60.0
四国	伊予鐵道	43.5
四国	●とさでん交通	25.3
四国	●阿佐海岸鐵道	8.5
九州	●肥薩おれんじ鐵道	116.9
九州	●松浦鐵道	93.8
九州	●平成筑豊鐵道	49.2
九州	島原鐵道	43.2
九州	●くま川鐵道	24.8
九州	●南阿蘇鐵道	17.7
九州	筑豊電氣鐵道	16.0
九州	●甘木鐵道	13.7
九州	熊本電氣鐵道	13.1
九州	長崎電氣軌道	11.5

出典：国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/common/001185669.pdf> よりデータ引用し筆者作成  
(2017年11月22日参照)

## 2. 地域鉄道の定義

これまで地方鉄道・地方ローカル路線は地域住民の移動手段として重要な役割を担い、地域の経済活動の基盤であるとともに、移動制約者の交通手段の確保や地球環境問題への対応、まちづくりと連動した地域経済への波及効果など、様々な効用を生み出す社会インフラとして機能してきた。今後も地域の重要なインフラとして存続するためにも、その活性化が求められている。

しかしながら、地方鉄道・地方ローカル路線を取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いており、各社および各地域ともに苦しい経営を強いられている。

1987（昭和 62）年に日本国有鉄道（以後「国鉄」と称する）から JR に転換した 30 年前から現在に至るまで地方ローカル路線における輸送人員は減少傾向にあるため、2011（平成 23）年度には全 91 社中 69 社、約 76% の地域鉄道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。また、2000（平成 12）年度以降、全国で鉄道路線が廃止される事例が相次いでおり、2013（平成 25）年 3 月までに 35 路線、計 673.7 km が廃止となっている。

## 第 3 章 鉄道復権と観光化

### 1. 地域鉄道における観光誘客の意義

地域公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にある。全国の社会経済情勢を鑑みると、人口減少・少子高齢化が進展しており、2050 年には総人口が 1 億人以下、高齢化率（人口における 65 歳以上人口の割合）は約 40% となると推計されている。これらのような人口減少や少子高齢化は都市部と地方圏で傾向が異なる。地方圏から首都圏・京阪神・中京などへと著しく人口が流出している傾向が継続しているため、地方圏における人口減少や少子高齢化は現在に至るも深刻な状況となっている。

次に指摘されている問題点は、地方圏におけるモータリゼーションの進行である。公共交通機関

が行き渡らない地方においては自家用車の利用が増え、公共交通機関のシェアは低下する一方である。地方においては家庭の中で複数台数の自家用車を購入している家庭も多く存在し、家族ひとりにつき 1 台自家用車を保有するケースも珍しくなくなっているのが実情である。

地方圏におけるローカル路線は、鉄道に限らず地域公共交通全般の傾向として、利用者が減少することにより交通事業者の経営状況が圧迫され、赤字路線を廃止せざるを得ないなど、維持が困難な状況にある。地域鉄道は約 8 割の事業者が赤字を抱え、乗合バスの交通は民間事業者の約 7 割、公営事業者の約 9 割が赤字を託つ結果となっている。

これらのように、地方圏における交通事業者は極めて厳しい経営状況に陥っており、地域公共交通はますます衰退し、今後必要な公共交通サービスを受けることのできない地域住民が増加する等、危機的な状況にあると言わざるを得ない。

地方圏の自動車交通の特徴として自ら自動車を運転する高齢者の割合が多くなっているため、高齢者の交通事故が多発する傾向にある。車を運転することができない高齢者は、日常生活において不便な思いをしていることが多く、例えば買い物をするために非常に不便な思いをする「買い物難民」の増加等が問題視されている。しかも、今後の超高齢社会を鑑みると、この傾向は増加の一端を辿ることが予想されているため、地方圏の交通不便地域に居住する高齢者等に向けた対策・改善策として、地域公共交通による移動支援が喫緊の課題となっているといえよう。

### 2. 鉄道復権の動き

これまでの地方鉄道を論じる先行研究や国土交通省をはじめとする各調査・研究レポートや報告などを鑑みても、一様に地域公共交通による移動支援が課題として論じられている。そして、その理由としてはなどのように、大都市圏以外の中小民営鉄道や第三セクター鉄道など、いわゆる地域鉄道の多くは、自家用車の普及や沿線人口の減少によって輸送人員、とりわけ定期旅客輸送人員が

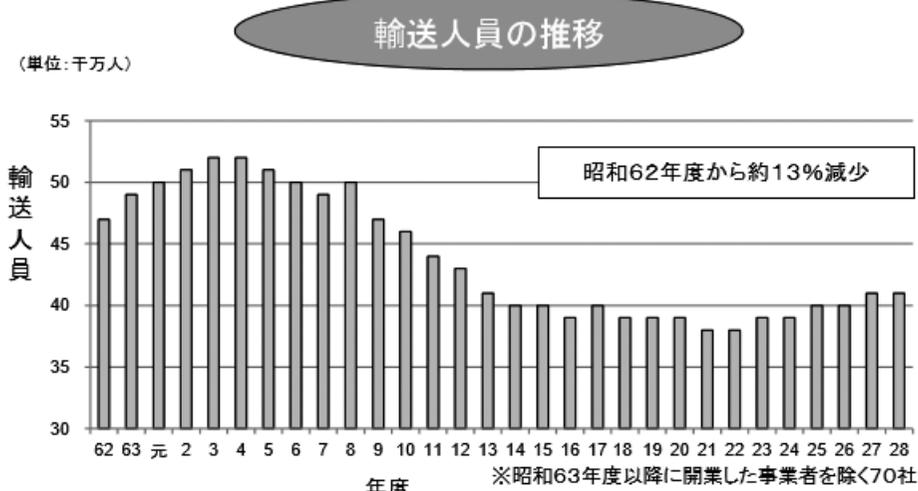


図1 地域鉄道における輸送人員の推移

出典：国土交通省ホームページ [http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk2\\_000038.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000038.html)  
より引用 (2017年11月22日参照)

減少し、厳しい状況に置かれていることを指摘し、問題視している<sup>(10), (11)</sup>。

その過程の中で、地方ローカル路線においては鉄道自身が観光資源として機能する、所謂「観光化」による活性化に向けた方向性が見いだされたと考えられる。具体的には、地域鉄道の社会的意義を明確にし、地域交通サービスとしての再生・活性化を図り、観光振興を通じた再生・活性化の手段として「地域鉄道が観光資源」となることを目指し、観光によって地域全体で支える地域鉄道の実現を目的とする方向性が示されたといえよう<sup>(12)</sup>。

現在、次の表の通り、地域鉄道の輸送人員は2009年(平成21年)を境に微増を続けており、ほんの僅かではあるが上昇に転じている。

地方はもとより日本全体における人口減少および少子高齢化は依然として継続しており、社会問題としては寧ろ深刻化を増している現在において、最も影響を受けて然るべき地方鉄道・地方ローカル路線においては、輸送人員の減少に歯止めがかかっている傾向にあることが判明した。

これは路線別に見ていくとそれぞれに増減があることは明らかであるが、地方鉄道や地方ローカ

ル路線全体の傾向としては、各先行研究や調査報告による危機的状況だけではなく、前途において明るい兆候が見えてきたと言えるだろう。

当然、輸送人員の増大だけでは経営面において赤字を計上する鉄道が圧倒的に多いことから持続可能性を担保することにはなり得ないが、鉄道利用に対する一定の理解が得られる契機となったと考えられる。

次ページ図2に示す通り、その担い手となるべき鉄道事業従事者も2016(平成28)年から増加に転じている。地域鉄道を確保し、維持していくためには、鉄道事業者と地域住民とが一体となって観光利用を促す活性策を携え、地域鉄道の再生・活性化を図っていくことが求められる。

地域に鉄道輸送が存在することによる社会的な価値としては、観光振興(沿線観光地への入込客数の増加)、地域商店街の活性化(駅周辺の商店街における賑わいの向上)、まちの誇らしさ(地域の知名度の向上)、安心感・期待感(いつでも鉄道を利用できるという安心感・期待感)、移動制約者の足の確保(高齢者等の移動制約者の足の確保)、並行道路走行時間の短縮(自動車交通の減少に伴う並行道路の走行時間の短縮)、CO<sub>2</sub>排

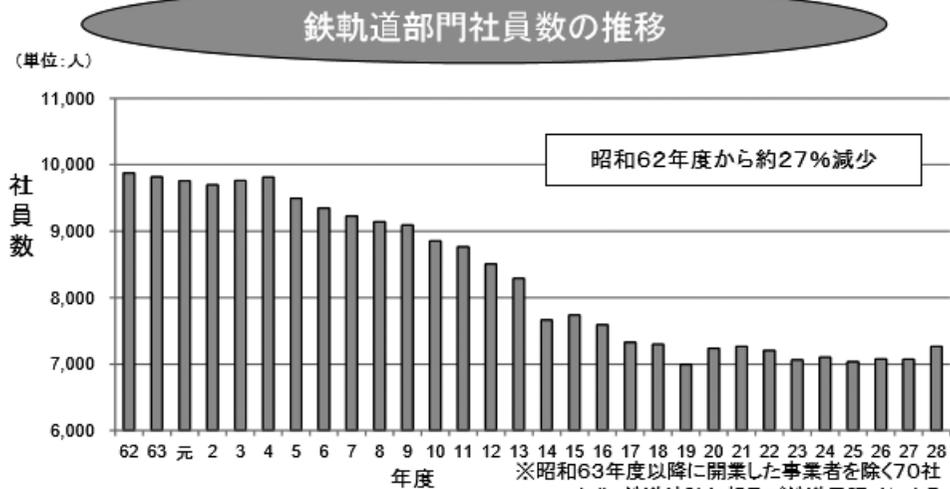


図2 鉄軌道部門での社員数の推移

出典：国土交通省ホームページ [http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk2\\_000038.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000038.html) より引用  
(2017年11月22日参照)

出削減効果（自動車交通の減少に伴う CO<sub>2</sub> 排出量の削減効果）などが存在する。

このような社会的価値を有する地方鉄道・地方ローカル路線においては、通勤や通学の重要な足として沿線地域の人々の暮らしを支えるとともに、観光面においても地方鉄道・地方ローカル路線を保有する事業者と地域とが連携されることにより、地域活性化に重要な役割を果たすことが期待されている。

## 第4章 ジョイフルトレインから 観光列車への変遷

### 1. 観光列車に関する変遷

現在の地域鉄道においては、「観光列車」を運行させるため、「観光仕様の車両」を保有する会社が増加している傾向にある。このきっかけとなったのは、国鉄時代のJRにおいて、増収策を目指して団体列車利用促進の一環として開発された「ジョイフルトレイン」であったとされている。下記は、現在地域鉄道において観光車両として活躍するとともに地域集客の一翼を担っているものである。

### 2. ジョイフルトレインとは

「ジョイフルトレイン」とは、主としてJRグループが団体専用列車や臨時列車などに使用するために保有している鉄道車両、或いは列車を総称したものであるが、具体的にはイベント列車、行楽輸送列車、観光列車というように観光が目的であり、移動手段として乗車する「派生需要」ではなく、乗車することを目的とした「本源需要」として鉄道を利用する層に向けた車両であったといえよう。

ジョイフルトレインの嚆矢は古く、1960年（昭和35年）に遡る。この頃は未だジョイフルトレインという名称を使用していなかったが、盛岡鉄道管理局で旧型客車（スハシ29形）を改造して登場したスハ88型が国鉄和式客車改造の始まりであるとされている。翌年の1961（昭和36）年にはもう1両の旧型客車（オハ61形）を改造したオハフ80形0番台が増備された。この2両が主に定期列車に増結されて和式客車として観光用の団体列車として使用された。

その後1969（昭和44）年には名古屋鉄道管理局で、1970（昭和45）年には長野鉄道管理局で、

表 2 地方鉄道において活躍している主な観光車両

鉄道会社	列車名	年	観光設備
函館市企業局	AMUSEMENT TRAM	2010	カラオケ・運転体験・貸切
道南いさりび	ながまれ号	2016	展望・サロン・食事
三陸鉄道	さんりくしおさい	2005	団体・パーティー仕様
三陸鉄道	さんりくはまかぜ	2014	お座敷列車・こたつ列車
三陸鉄道	レトロ車両	2006	団体・パーティー仕様
会津鉄道	風展望	2003	お座敷・展望
いすみ鉄道	レストランキハ	2011	レトロ気動車・レストラン
小湊鉄道	里山トロッコ	2016	トロッコ (SL 型気動車)
わたらせ渓谷	トロッコわっしー号	2012	トロッコ・イルミネーション
東武鉄道	スカイツリートレイン	2012	展望・サロン
東武鉄道	SL「大樹」	2017	SL
西武鉄道	旅するレストラン	2015	レストラン列車 (52 席)
富士急行	富士登山電車	2009	サロン
富士急行	トーマスランド号	2016	旧型車両改造
富士急行	フジザン特急	2014	展望・リクライニング
富士急行	富士山ビュー特急	2016	リクライニング・サロン
えちごトキめき鉄道	えちごトキめきリゾート「雪月花」	2016	展望・ラウンジ・食事付き・ハイデッカー
北越急行	ゆめぞら・ゆめぞら II	2003	トンネル内イルミネーション
しなの鉄道	ろくもん	2015	サロン・展望・食事付き
富山地方鉄道	アルプスエクスプレス	2011	西武鉄道レッドアロー改造
あいの風とやま	とやま絵巻	2016	イベント列車・食事付き
のと鉄道	のと里山里海号	2015	サロン・展望
伊豆急行	THE ROYAL EXPRESS	2017	リゾート 21 展望車両改造
大井川鐵道	スイテ 82 形展望車	2013	トーマス型 SL が牽引
長良川鐵道	観光列車「ながら」	2016	サロン・展望
近畿日本鉄道	団体専用列車「楽」	2011	サロン・団体・カラオケ
近畿日本鉄道	かぎろひ	2012	クラブツーリズム専用列車
近畿日本鉄道	青の交響曲 (シンフォニー)	2015	リクライニング・サロン
近畿日本鉄道	観光列車「つどい」	2017	サロン
京都丹後鉄道	あおまつ・あかまつ・くろまつ	2013	リクライニング・サロン
京都丹後鉄道	丹後の海	2015	リクライニング・サロン
和歌山電鐵	いちご電車	2006	イベント用列車
和歌山電鐵	たま電車	2009	飾り棚・図書
和歌山電鐵	おもちゃ電車	2007	玩具展示・子供遊具
和歌山電鐵	うめ星電車	2016	飾り棚・子供遊具

鉄道会社	列車名	年	観光設備
南海電気鉄道	天空	2009	高野線用・サロン・展望
南海電気鉄道	めでたいでんしゃ	2017	加太線用「さかな列車」
阪急電鉄	京とれいん	2011	和モダン仕様
井原鉄道	夢やすらぎ号	2005	サロン・レトロ仕様
一畑電車	ご縁電車しまねっこ号	2013	ラッピング装飾
一畑電車	IZUMO BATADEN 楯縫号	2013	カフェ列車
広島電鉄	TRAIN ROUGE	2016	レストラン仕様・食事付き
伊予鉄道	坊っちゃん列車	2001	客車型気動車・レトロ仕様
西日本鉄道	太宰府観光列車「旅人」	2014	展望・太宰府観光案内
西日本鉄道	柳川観光列車「水都」	2015	展望・柳川観光案内
平成筑豊鉄道	へいちく浪漫号	2008	レトロ仕様・貸切
肥薩おれんじ	おれんじ食堂	2013	レストラン列車・サロン
くま川鉄道	田園シンフォニー	2014	レストラン列車（スイーツ）

出典：各社ホームページを参照し筆者作成

それぞれ旧型客車が和式客車に改造され、観光用として供用されたが、1975（昭和 50）年頃には車両年数が寿命を迎えたことから廃車となっている。

一方、1972（昭和 47）年には金沢鉄道管理局にスロ 62・スロフ 62 形を改造種車とした、初の冷房付の和式客車であるスロ 81・スロフ 81 形の 6 両編成が登場した。以後、1980（昭和 55）年までに 7 編成 42 両が登場し、金沢・静岡・門司・長野・名古屋・大阪・東京南の各鉄道管理局にそれぞれ 1 編成ずつが配備された。これらは大多数が国鉄分割民営化までに、団体客車や寝台客車（ブルートレイン車両）として使用されてきた 12 系・14 系客車の改造車に置き換えられたのち、廃車となっていった。

最後まで残った東京南鉄道管理局所属の客車車両については、客車お座敷列車である「江戸」の投入により、1986 年（昭和 61 年）に水戸鉄道管理局から JR 東日本水戸支社に転属され、「ふれあい」と名を変えて運用された。晩年は茶色に緑帯に塗装変更されて活躍するも老朽化著しく、1990 年（平成 2 年）に廃車となってスロ 81 系客車は形式消滅した。

これらのほか、形式称号の変更を伴わずに和式に改造されたものとして、金沢鉄道管理局で改造された和式車両が存在する。これらの車両は、七尾線や能登線（2001 年に廃止）で 1970～1973 年（昭和 45～48 年）に蒸気機関車で牽引され運行された臨時急行「ふるさと列車おくの」とに使用されたが、これらの車両にはカウンターと簡単な供食設備がついており、郷土料理などが提供されていた。当時定期中長距離優等列車では食堂車は備え付けられていたが、観光目的で食事を提供するのはこれが初めてであると考えられる。

以上を踏まえ、当時の客車改造型の団体専用車両については下記の通りの特徴が存在すると考えられる。

- ・畳敷きの和式車両である。
- ・サロンや宴会のできるコーナーがある。
- ・展望が考慮された車体構造や見附（デッキ）となっている。
- ・座席などの配置が内側から窓側を向いていたりするなど、特殊な配置を持つ。

これらの和式車両やサロン車両の多くはグリーン車扱いとなっている。

### 3. ジョイフルトレインから観光列車への変遷

1980（昭和 55）年頃になると客車型の車両の多くが電車車両にとってかわり、近郊から長距離列車に至るまで客車車両が姿を消していった。客車時代の終焉を飾るものの代表格として、1983（昭和 58）年に、国鉄の東京南鉄道管理局が製作した欧風列車「サロンエクスプレス東京」が誕生した。この頃からこれらの改造車両を総称して「ジョイフルトレイン」と呼ばれるようになり、それ以前に製作され人気を博していた「お座敷列車」も「ジョイフルトレイン」の中核として位置づけられていた。

国鉄が分割民営化した 1987（昭和 62）年以降もジョイフルトレインは積極的に採用され、改造も進められた。

ジョイフルトレインについて JR 東日本ではもう少し広く定義しており、外観や内装が他の一般車両と大きく異なる車両であれば、団体専用列車用や観光専用車両でなくてもジョイフルトレインと呼称している。

以前は団体旅行客向けとして畳敷きのお座敷車両や、個室・サロンを備えた欧風車両が主流であったが、近年においては大人数の団体旅行が縮小され、また列車そのものの魅力づけおよび地域振興という観点から、ジョイフルトレイン全般のターゲットは個人旅行者に大幅にシフトしている。

個人旅行でも当該列車の指定席券の購入、あるいは旅行商品を購入すれば車内外に意匠を凝らし、地域ならではの軽食や地元の名産品・銘酒や車内イベントを気軽に楽しめる「のってたのしい列車」の開発が盛んに行われ、観光に於ける増収策は現在に至るも引き続き行われている。

1990（平成 2）年から 1995（平成 7）年頃はバブル崩壊後の不況の影響もあり、大団体の鉄道利用が激減し、お座敷列車の需要が急速に減少することとなった。小人数での旅行やバスでの旅行が主流となった現在では団体専用列車を使う機会は減り、JR 各社では大人数に対応したお座敷列車や欧風列車といったジョイフルトレインは現在に

至るも減少傾向にある。

しかし、個人型の観光列車発展の流れをいち早くつかんだのは JR 九州であった。国鉄末期から 1990 年代までに気動車や客車など数多く存在していたが、特急列車のグレードアップや運転方法の改善に伴い、1994（平成 6）年 6 月をもって一部をのぞくすべての団体用ジョイフルトレインを廃止させた。このうち 1993（平成 5）年 8 月に登場したキハ 58 系「しらぬい」は、登場から 1 年も経たずに廃止されている。

2000 年代に入ると JR 東日本では客車の老朽化や機関車の付け替えにかかる手間を省くため、余剰となった特急用の電車車両を改造した電車型ジョイフルトレインや、旧国鉄の急行型中長距離車両を改造した気動車型ジョイフルトレインが登場し、客車編成に代わって運用されている。

客車車両によるジョイフルトレインが相次いで廃止される中、最後まで残っていた「ゆとり」が 2008（平成 20）年 3 月に廃止されたことで、JR 東日本から客車編成が全て消滅した。

JR 西日本においては、一部の編成が室内・外観塗装をリニューアルされた上で引き続き運用されていたが、車両の老朽化や利用者の減少により、近年では相次いで廃止されている。

### 4. JR 各社の観光列車と JR 九州の D & S 列車

JR 東海のジョイフルトレインは、2015（平成 25）年 9 月以降在籍がない。これはジョイフルトレインを含む特殊車両が、コストパフォーマンスの問題に加え、車両運用円滑化の妨げに繋がると判断した為であるとされている。2018（平成 30）年 10 月に愛知県内を中心に新たな観光列車を走らせる方針を明らかにした。JR 東海と愛知県が 2018（平成 30）年 10 月～12 月、共同で観光キャンペーン（ディスティネーション・キャンペーン）を実施するのに合わせて運行する予定である。

JR 九州では、1994（平成 6）年 7 月以降は団体用のジョイフルトレインは無くなってしまったが、観光列車「D & S」として新登場した。D & S とは「デザイン & ストーリー」を意味し、これら

表 3 過去に運行したジョイフルトレイン一覧

列車名	運転開始年	車両における観光設備
①北)クリスタルエクスプレストマム & サホロ	1989 年	サロン・展望・ハイデッカー スキー仕様
①北)ノースレインボーエクスプレス	1992 年	サロン・展望・ハイデッカー
①北)くつろぎ	1999 年	カーベットカー
①東)リゾートエクスプレスゆう	1991 年	和式・お座敷列車
①東)宴	1994 年	和式・掘りごたつ・団体
①東)華	1997 年	和式・掘りごたつ・団体
①東)NO.DO.KA/ のどか	2001 年	カーベットカー
①東)きらきらうえつ	2001 年	展望・サロン
①東)和 (なごみ)	2007 年	和式・掘りごたつ・団体
①東)リゾートやまどり	2011 年	グリーン・リクライニング
①東)ジパング	1999 年	グリーン
①東)BOSO BICYCLE BASE	2018 年	自転車仕様
①東)いろは	2018 年	日光参詣用
①東)とれいゆ つばさ	2014 年	山形新幹線・足湯
①東)フルーティアふくしま	2015 年	カフェ列車
①東)現美新幹線	2016 年	上越新幹線・美術館仕様
①東)伊豆クレイル	2016 年	グリーン
①東)Kenji	1998 年	グリーン
①東)リゾートしらかみ	2002 年	サロン・車内イベント
①東)びゅうコースター風っこ	2000 年	トロッコ
①東)うみねこ	2002 年	グリーン・リクライニング
①東)みのり	2008 年	グリーン
①東)越乃 Shu*Kura	2014 年	バーカウンター
①東)リゾートビューふるさと	2010 年	グリーン
①東)リゾートあすなろ	2010 年	グリーン
①東)リゾートうみねこ	2011 年	サロン
①東)POKÉMON with YOU トレイン	2012 年	サロン
①東)TOHOKU EMOTION	2013 年	レストラン列車
①東)HIGH RAIL 1375	2017 年	サロン
①東)SL 銀河	2014 年	SL・イベント列車
①東)おいこっと	2015 年	サロン
①東)ばんえつ物語	2016 年	SL・サロン・イベント列車
①西)瀬戸内マリレビュー	2011 年	サロン
①西)天空の城 竹田城跡号	2015 年	サロン

列車名	運転開始年	車両における観光設備
⑩花嫁のれん	2015 年	サロン
⑩ベル・モニターニュー・エ・メール	2016 年	特急・サロン
⑩ノスタルジー	2017 年	レトロ
⑩〇〇のはなし	2018 年	サロン
⑩「あめつち」～天地の初発のとき～	2018 年	
⑩La Malle de Bois	2016 年	自転車仕様 v
⑩サロンカーなにわ	1983 年	和式・展望列車・掘りごたつ
⑩奥出雲おろち号	1998 年	トロッコ
⑩SL やまぐち号	1988 年	SL・サロン
④アイランドエクスプレス四国 II	1999 年	サロン
④海洋堂ホビートレイン	2011 年	玩具展示
④しまントロッコ	1984 年	トロッコ
④鉄道ホビートレイン	2014 年	玩具展示・新幹線型
④伊予灘ものがたり	2014 年	レストラン列車
④四国まんなか千年ものがたり	2017 年	サロン
⑨ゆふいんの森	1989 年	サロン・展望・ハイデッカー
⑨いさぶろう・しんぺい	1996 年 (専用車両は 2004 年)	サロン・展望
⑨九州横断特急	2004 年	グリーン
⑨はやとの風	2004 年	サロン・展望
⑨SL 人吉	2009 年	SL・サロン・子供遊具
⑨海幸山幸	2009 年	レストラン列車
⑨指宿のたまた箱	2011 年	サロン
⑨あそぼーい!	2011 年	SL・サロン・子供遊具
⑨A 列車で行こう	2011 年	サロン・子供遊具
⑨JRKYUSHU SWEET TRAIN「或る列車」	2015 年	レストラン列車 (スイーツ)・サロン
⑨かわせみ やませみ	2017 年	サロン

出典：「日本全国観光列車に乗ろう」(昭文社ムック刊)を参考に筆者作成

⑩= JR 北海道・⑧= JR 東日本・⑦= JR 西日本・④= JR 四国・⑨= JR 九州

の列車にはそれぞれ特別なデザインと運行する地域に基づくストーリーがあり、それぞれにおいて「デザインと物語」を持った列車として親しまれている。

「D & S 列車」には、以下の車両が存在する。なお、2014 (平成 26) 年 8 月に JR 九州が「或

る列車」をモチーフとした列車を走らせる計画を発表し、2015 (平成 27) 年 2 月に列車名を『JRKYUSHU SWEET TRAIN「或る列車」』にすると発表した。旧型気動車を改造した 2 両編成で、世界的に著名な鉄道模型愛好家の原信太郎が製作した模型をベースに、原の次男で原鉄道模型

博物館の副館長である原健人の監修のもと、ドーンデザイン研究所代表の水戸岡鋭治がデザイン・設計を行った。東京・南青山のレストラン「NARISAWA」のオーナーシェフ・成澤由浩が監修したレシピによる、地元の食材を使用したスイーツを楽しむ D&S 列車として、2015（平成 27）年夏に別府～日田間で運行を開始、同年秋以降は佐世保～長崎間を走らせる予定としている。また 2016（平成 28）年 4 月には、熊本～人吉間で 11 番目の D&S 列車である「かわせみ やませみ」の運行が発表された。

このように観光列車が各地で誕生し、新たな時代を迎えている。各旅行会社でもその動きは非常に敏感となっており、これらを利用するツアーを数多く手掛けるようになってきている。中でも JR 西日本と関係が深い日本旅行や、団体貸し切りの観光列車によるツアー実績が豊富なクラブツーリズムでは積極的な取り組みが行われている。

## 第 5 章 結果と考察

1999（平成 11）年 5 月に鉄道事業法の改正が行われ、2000（平成 12）年 3 月に施行された。この改正により、旅客鉄道に関して需給調整原則が緩和され、新規参入は「路線ごとの免許制」から「路線ごとの許可制」に、退出（廃止）は「許可制」から「事前届出制（1 年前）」に、運賃は「許可制」から「上限認可制のもとでの事前届出制（変更命令可能）」に変更された。この結果、鉄道事業を廃止する場合は一年前までに運輸大臣（現在は国土交通大臣）に届け出ればよくなり、公衆の利便の確保に関して地方自治体及び利害関係者の意見を聴取するとの項目はあるものの（鉄道事業法第 28 条の 2）、鉄道路線の廃止が容易に進められることになった。1968（昭和 43）年から 2012（平成 24）年までの地方鉄道の廃止キロ数の推移によると、モータリゼーションの進展の中で、地方中小民鉄は 1960 年代～70 年代前半にかけて大幅に路線を廃止させているが、1970 年代半ば以降は小康状態が続き、厳しい経営環境のなかで辛うじて路線を維持してきたことが分か

る。

1980 年代前半に国鉄転換線・新線が「第三セクター」化される一方で、地方中小民鉄の路線廃止が一時的に増加したが、その後は小康状態が続いていた。しかし、2000（平成 12）年 3 月の改正鉄道事業法の施行により、2000 年以降に鉄道路線の廃止が急増していることが分かる。

旧国鉄転換線で民間譲渡された弘南鉄道黒石線は、1998（平成 10）年 4 月に廃止され、南鉄道に転換されてから約 13 年間の幕を閉じた。および、下北交通大畑線も 2001（平成 13）年 4 月に廃止され、約 16 年間の幕を下ろした。第三セクター鉄道においても経営悪化により路線廃止が選択されているケースが後を絶たなかった。

営業キロが最長で経常損失額も多額の北海道ちほく高原鉄道と、営業キロが最短の三木鉄道の廃止が象徴的であるが、高千穂鉄道は 2005（平成 17）年 9 月の台風による橋梁や路盤の流出などにより一部区間の廃止となり、その後全線廃止となった。輸送人員の減少や経常損失の問題もあるが、地方自治体による多額の復旧費用の負担が路線存続の障害となったのである。

このように、第三セクター鉄道は成立から 20 年を経て路線廃止に直面しており、それはすでに廃止された 4 社に限らず、経常損失を計上し続ける多くの第三セクター鉄道にも共通の問題、廃線の危機として表れている。

地方中小民鉄や第三セクター鉄道の鉄道路線の廃止は、かつての国鉄特定地方交通線がバス転換されたようにバス輸送に代替されることになるが、路線バス事業自体が過疎化の進展や規制緩和政策のもとでの需給調整原則の廃止などにより路線の統廃合を進めており、バスや鉄道といった公共交通の衰退は「限界集落」など地域社会の崩壊にもつながる問題を孕んでいる。厳しい財政状況にある地方自治体の主体的努力にも限界があるなかで、政府・国土交通省は、地域における公共交通の維持のために、公的助成・支援の方策を検討せざるをえなくなった。

2007（平成 19）年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、

「地域公共交通活性化・再生法」とする)は、「近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応」するために、「地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保」等を図る観点から、「地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっている」(第1条「目的」)との認識のもとに制定されたものであり、国土交通省は「地域公共交通は経済社会活動の基盤であり、住民の移動手段の確保、地域活性化、環境問題への対応等我が国の重要な諸課題への的確な対応のためにも、その活性化・再生は喫緊の課題」であり、「地域における鉄道やバスなどの公共交通のおかれた状況が厳しさを増しつつあることを踏まえ、地域公共交通の活性化・再生を通じた魅力ある地方を創出するため、地域公共交通の活性化・再生に関して、市町村を中心とした地域関係者の連携による取組を国が総合的に支援するとともに、地域のニーズに適した新たな形態の旅客運送サービスの導入円滑化を図るための措置を講ずる」としている。

鉄道やバスなど地域の公共交通が厳しい状況に置かれていること、公共交通が「経済社会活動の基盤」であり、住民の移動手段の確保、地域活性化、環境問題への的確な対応のためにも、多様な事業に創意工夫をもって取り組む地域関係者に対して国が総合的に支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」を創設すると述べている。

また、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会緊急提言「地域の暮らしや観光、まちづくりに組み込まれた持続可能な鉄道輸送の実現に向けて」(2008年1月)および同鉄道部会提言「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像——鉄道がなくなり、エコフレンドリーな生活圏(「鉄道エコ生活圏」)の創造に向けて——」(2008年6月)を受け、国土交通省は「地域鉄道」の現状について「地域鉄道は地域住民の通学・通勤などの足として重要な役割を担うとともに、地域の経済活動の基盤であり、移動手段の確保、少子高齢化や地球環境問題への対応、まちづくりと連動した地域経済の自

立・活性化等の観点から、その活性化が求められている重要な社会インフラ」であるが、「地域鉄道を取り巻く環境は、少子高齢化やモータリゼーションの進展等に伴って極めて厳しい状況」が続いており「約8割の事業者が鉄軌道業の経常収支ベースで赤字を計上」しているとして述べた後に「地域の将来にとってどのような交通機関や輸送サービスが必要不可欠なのかについては、まずは沿線地域において議論し判断すべきであり、その結論に基づいて鉄道の活性化に取り組んでいく場合にあっては地元自治体をはじめとする地域が中心的な役割を担うことが何より重要」であること、「国においては、そのような地域が主導する意欲的な取組みに対し積極的に支援していく」としている。

現在、地域のローカル鉄道の役割・意義に関する議論が各地域において活発に行われつつある。その一方では、地域のローカル鉄道を自分たちの鉄道として残していくことの是非も問われている。

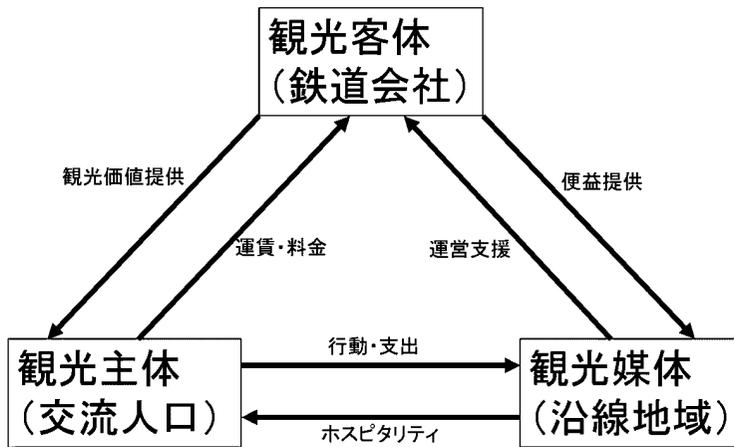
地方自治体の厳しい財政の中から相当な額の補助金などの支援が行われていることを鑑みると、平素は利用しない沿線住民も無関係・無関心ではいられない問題となりつつあるといえるだろう。そこで、地方鉄道・地方ローカル路線地域のローカル鉄道の役割や意義について、各線・各地域において今一度問い直す必要があるだろう。

「地方鉄道の活性化に向けて～地域の議論のために～」(2011 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構)によると、ローカル鉄道の役割・意義をめぐる論点は下記3点に収斂されよう。

#### ① 他の交通手段では代替できない 輸送需要の存在

何といたっても大量輸送に適した交通手段であり、かつ定時性も高いことが鉄道における最大の長所であると考えられる。朝の通勤・通学時などピーク時の混雑・顧客需要を捌くためには、バスであれば何台用意しなければならないのか。バス1台あたりの最大積乗人数は50～60名とすると、

## 鉄道の観光誘客における外部性の構造図



出典：小谷達男「観光事業論」（1996）より引用の上、筆者作成

図3 鉄道の観光誘客における外部性の構造図

鉄道車両は1両あたりその約4倍～5倍を数える。

また、交通渋滞による定時性担保に関する不安定な要素など、バスによる代替輸送では混雑・顧客需要を捌くことが不可能であることも想定される。但し、鉄道においてそれ以外の閑散時間帯についてはこの長を十分に発揮する機会が無く、さながら空気を運ぶ状況になっていることが多い。この閑散時間帯に対する対策が進まないことが、鉄道の持続可能性を脅かしている。

### ② 地域への便益

鉄道の存在によって、中学・高校などの通学生や高齢者など、自動車の運転免許を保持することができない層や交通弱者など、移動手段が制約されている人々の足が地域で担保されている。また、自動車利用が高くなることを一定程度抑制することにより、結果として交通渋滞などの道路混雑の緩和やCO<sub>2</sub>削減に寄与し、地域の環境保全に貢献している。

さらに、いつでも鉄道が利用できるという生活環境面や福祉面における安心感や、地域内に鉄道が存在するという地域住民としてのアイデンティティの存在・矜持の保持なども挙げられよう。

### ③ 廃止による地域への影響

前述の交通弱者の足が喪失されてしまうほか、駅前の商店街など地域全体の衰退を引き起こし、地域資源に対する注目度が下がることによる観光客の減少、自動車利用の増大による交通渋滞の発生や環境悪化などが挙げられよう。また、交通権の観点からも生活環境面や福祉面においても重要な瑕疵が生じることは言うまでもない。

以上のような役割・意義から鑑みると、地域鉄道をはじめとする地方ローカル路線は、できる限り存続を前提として考慮すべきインフラであると考えられる。観光による誘客を図りCO<sub>2</sub>排出削減効果限られた経営資源である地域鉄道をどのように活かしていけばよいのかについて観光経済学の面から俯瞰すると、観光主体となる交流人口（観光客）、地域鉄道などの鉄道事業者による観光客体、沿線地域や住民による観光媒体との誘客が存続をもたらす外部性の論理が存在する。その論理性について図3に示した。

### おわりに

第三セクター鉄道は「鉄軌道としての企業」と

して経営収支からは廃線の危機にあるとみなされてきているが、地域社会における「住民の足」＝公共交通として社会的役割は認識されており、日本政府による助成体制が十分とはいえないものの、地域鉄道をはじめとする公共交通に対する公的支援の必要性および具体的な仕組みは整備されつつある。第三セクター鉄道をはじめとする地域鉄道においては、地域社会における基本的な社会基盤としてのインフラストラクチャーを維持する方策としての観光地域活性化が求められていることが明らかとなった。これらを実現させていくためには、公的な助成制度を含む制度的な枠組みの中において、地方公共団体、JR・民間・第三セクターをはじめとする鉄道事業者、地域住民が連携し協働しながら観光化・地域活性化に向けて運営していくことが求められている。第三セクター鉄道、また国鉄から JR へと変換した後にも引き続き存続した地方中小私鉄にとっての観光化・地域活性化を目指した約 30 年間にわたる苦闘の軌跡は、今後その重要性を増してくることが考えられる。

#### 《注》

- (1) その事業等は、北海道旅客鉄道株式会社 (JR 北海道)、東日本旅客鉄道株式会社 (JR 東日本)、東海旅客鉄道株式会社 (JR 東海)、西日本旅客鉄道株式会社 (JR 西日本)、四国旅客鉄道株式会社 (JR 四国)、九州旅客鉄道株式会社 (JR 九州) の旅客 6 社のほか、日本貨物鉄道株式会社 (JR 貨物)、鉄道通信株式会社 (JR 通信からソフトバンクへ移行)、鉄道情報システム株式会社 (JR システム)、新幹線鉄道保有機構 (1991 年 10 月解散)、財団法人鉄道総合技術研究所 (JR 総研、2011 年 4 月に公益財団法人に移行)、日本国有鉄道清算事業団 (1998 年 10 月解散) の、以上 12 法人に承継された。
- (2) 大きくは国鉄労働組合 (通称・国労) と国鉄動力車労働組合 (通称・動労) が代表格である。さらにその枝分かれで国鉄職能別労働組合連合会 (略称・国鉄職能労連)、国鉄地方労働組合連合会 (略称・国鉄地方総連)、国労・動労と対立関係にあった鉄道労働組合 (略称・鉄労) などが存在した。
- (3) 日本国有鉄道改革法、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律、新幹線鉄道保有機構法、日本国有鉄道清算事業団法、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置法、鉄道事業法、日本国有鉄道改革法等施行法、地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律、の 8 法案のことを指す。
- (4) 1980 年 12 月に制定された日本国有鉄道経営再建促進特別措置法 (略称・国鉄再建法) に規定する地方交通線のうち、バスへの転換が相応しいと判断された旅客輸送密度 (1 日 1 km あたりの平均輸送量) が 4,000 人未満の鉄道路線を指す。第 1 次廃止対象特定地方交通線として 40 線区 729.1 km、第 2 次廃止対象特定地方交通線として 31 線区 2,089.2 km が認定された。
- (5) 高橋悠 (2008) 「地方鉄道の再生に向けた地域振興策の展開とその課題——銚子電気鉄道を事例として——」『地理誌叢 Vol. 49 No. 2』日本大学地理学会編, pp. 15-26 より引用
- (6) 浅井康次 (2004) 「ローカル線に明日はあるか」交通新聞社, pp. 15-17 より引用
- (7) 今城光英 (1999) 「鉄道改革の国際比較」日本経済評論社, pp. 31-32 より引用
- (8) 香川正俊 (2000) 「第 3 セクター鉄道と地域振興」成山堂書店, pp. 50-51 より引用
- (9) 国土交通省鉄道局 (2015) 地域鉄道のあり方に関する検討会 [課題の共有と対応の方向性について] より引用
- (10) 丁野朗『観光資源としての地域鉄道』(2013) pp. 10-17 『運輸と経済 73(1)』一般社団法人運輸調査局より引用
- (11) 土谷敏治、高原純、平林航『観光資源としての大井川鐵道の課題』(2014) pp. 69-80 『駒澤地理 No. 50 2014 年度版』駒澤大学より引用
- (12) 宇都宮浄人 (2012) 「鉄道復権——自動車社会からの「大逆流」」新潮選書より引用

#### 参考文献

- 青木栄一 (2006) 「日本の地方民鉄と地域社会」古今書院
- 青淵正幸 (2016) 「地方鉄道の存続と再生」ビジネスクリエーター研究会第 16 回研究大会予稿集
- 浅井康次 (2004) 「ローカル線に明日はあるか」交通新聞社
- 朝倉健介 (2016) 「観光列車の歴史」pp. 130-137 『観光列車データブック』双葉社
- 足羽洋康 (1997) 「観光資源論」中央経済社
- 天野景太 (2008) 「『汽車旅』を観光学する——現代日本の鉄道旅行・観光鉄道に関する理論的考察——」日本観光学会研究発表資料
- 伊藤秀生 (2013) 「SL 保存運転による経営基盤の確立と地域振興」pp. 4-7 みんなでつ 44
- 今城光英 (1999) 「鉄道改革の国際比較」日本経済評

## 論社

- 上崎貴仁 (2012) 「わが国における地方公共交通の現状と課題」 pp. 40-50 『地理誌叢』 日本大学地理学会
- 上田卓爾 (2017) 『「回遊列車」の誕生について——「観光列車」のルーツを探る——』 大阪観光大学紀要第 17 号 (2017 年 3 月) 大阪観光大学観光研究所刊
- 宇都宮浄人 (2012) 「鉄道復権——自動車社会からの「大逆流」」 新潮選書
- 宇都宮浄人 (2015) 「地域再生の戦略——「交通まちづくり」というアプローチ」 ちくま新書
- 宇野耕治・谷本谷一・仲上健一・中村徹・米田和史 (1989) 「特定地方交通線における経営形態の転換と現状——第三セクター鉄道会社を中心に——」 pp. 193-402 『大阪産業大学産業研究所所報第 12 号』 大阪産業大学交通観光研究室
- 老川慶喜 (2017) 「鉄道と観光の近現代史」 河出ブックス
- 大塚良治 (2011) 「JR 本州 3 社の地方交通線・並行在来線の持続的運営に向けた株主利益の内部留保」 pp. 85-101 『交通権第 28 号』 交通権学会
- 小川功 (2016) 『観光鉄道における虚構性の研究——観光社会学からみた「擬制鉄道」の非日常性』 彦根論叢
- 香川正俊 (2000) 「第 3 セクター鉄道と地域振興」 成山堂書店
- 加藤博和 (2005) 「なぜ鉄道廃止代替バスは乗客を減らすのか? ——その検討プロセスが抱える問題に関する一考察——」 土木学会第 31 回土木計画学研究発表会予稿
- 唐池恒二 (2016) 「鉄客商売 JR 九州大躍進の秘密」 PHP 研究所
- 木村栄宏・粕川正光・小原健史・山崎勝哉 (2008) 「情報ネットワークの進展と地方ローカル鉄道の再生～銚子電鉄の事例を通して～」 pp. 51-56 『千葉科学大学紀要. 1』 千葉科学大学
- 国土交通省 (2003) 「地方鉄道復活のためのシナリオ——鉄道事業者の自助努力と国・地方の適切な関与——」 地方鉄道問題に関する検討会
- 国土交通省 (2007) 「地方鉄道の活性化に向けて～地域の議論のために～」 pp. 99-103 『運輸政策研究 Vol. 9 No. 4 2007 Winter』 公益財団法人運輸政策研究機構
- 国土交通省 (2012) における再生・活性化へ向けた事例調査
- 国土交通省鉄道局 (2012) 「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 年改訂版」 国土交通省鉄道局編集
- 国土交通省鉄道局・観光庁 (2013) 「観光とみんなで支える地域鉄道」 地域鉄道の再生・活性化等研究会報告書
- 国土交通省鉄道局 (2015) 地域鉄道のあり方に関する検討会 「課題の共有と対応の方向性について」 地域鉄道のあり方に関する検討会
- 国土交通省総合政策局 (2016) 『ストック効果「最大化」戦略』 国土交通省総合政策局参事官 (社会資本整備) 室
- 国土交通省鉄道局監修 (2017) 「平成二十九年度 鉄道要覧」 電気車研究会・鉄道図書刊行会
- 小嶋光信・森彰英 (2014) 「地方交通を救え! ——再生請負人・小嶋光信の処方箋」 交通新聞社新書
- 古平浩 (2014) 「ローカルガバナンスと社会的企業 新たな地方鉄道経営」 追手門学院大学出版会
- 崎本武志 (2017) 「日本の地方鉄道における観光利用と存続可能性に関する研究」 pp. 39-46 『日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌「HOSPITALITY」第 27 号』 日本ホスピタリティ・マネジメント学会
- 佐藤信之 (2007) 「コミュニティ鉄道論」 交通新聞社
- 佐藤優子著・永山茂監修 「“日本一貧乏な観光列車” が走るまで——「ながまれ海峡号」の奇跡」 ぴあ株式会社刊
- 下村仁士 (2017) 「費用便益分析にもとづく地域鉄道の存続可否判断にかんする問題」 pp. 93-107 『交通権第 34 号』 交通権学会
- 杉野耕一・磯道真・光井友理 (2017) 「地方鉄道に未来はあるか 増す自治体負担、観光需要に活路」 pp. 10-25 『日経グローカル No. 318』 日本経済新聞社
- 杉山淳一 (2016) 「観光列車の経済学」 pp. 24-28 『観光列車データブック』 双葉社
- 高橋光幸 (2014) 『観光資源の定義と分類に関する考察』 pp. 109-125 『富山国際大学現代社会学部紀要第 6 巻』 富山国際大学
- 高橋悠 (2008) 「地方鉄道の再生に向けた地域振興策の展開とその課題——銚子電気鉄道を事例として——」 pp. 15-26 『地理誌叢 Vol. 49 No. 2』 日本大学地理学会編
- 竹内健蔵 (2008) 「交通経済学入門」 有斐閣
- 田中輝美 (2016) 「ローカル鉄道という希望——新しい地域再生、はじまる」 河出書房新社
- 丁野朗 『観光資源としての地域鉄道』 (2013) pp. 10-17 『運輸と経済 73 (1)』 一般社団法人運輸調査局
- 辻本勝久 (2013) 「地方都市圏の交通とまちづくり 持続可能な社会をめざして」 学芸出版社
- 土谷敏治、高原純、平林航 『観光資源としての大井川鉄道の課題』 (2014) pp. 69-80 『駒澤地理 No. 50 2014 年度版』 駒澤大学
- 鳥塚亮 (2011) 「いすみ鉄道公募社長 危機を乗り越える夢と戦略」 講談社
- 鳥塚亮 (2013) 「ローカル線で地域を元気にする方法——いすみ鉄道公募社長の昭和流ビジネス論」 晶文社

- 那須野育大 (2014) 「日本鉄道業の事業戦略 鉄道経営と地域活性化」白桃書房
- 新納克広 (2013) 「鉄道経営と観光——派生需要と本源需要」 pp. 4-9 『運輸と経済 73(1)』一般社団法人運輸調査局
- 日本政策投資銀行 (2017) 「地域公共交通と公民連携」日本政策投資銀行刊
- 野村浩志 (2009) 「私, フラワー長井線「公募社長」野村浩志と申します」ほんの木
- 風呂本武典 (2017) 「廃止対象ローカル線の存続問題——三江線廃止問題から産業遺産, 観光資源としての地域鉄道かを考察する——」 pp. 78-92 『交通権第 34 号』交通権学会編
- 堀雅通 (2000) 「現代欧州の交通政策と鉄道改革」税務経理協会
- 堀内重人 (2010) 「廃線の危機からよみがえった鉄道」中央書院
- 水戸岡鋭治 (2009) 「水戸岡鋭治の「正しい」鉄道デザイン」交通新聞社新書
- 安本宗春 (2016) 「観光資源として活用される地方鉄道 三陸鉄道による地域振興」 pp. 35-43 『国際公共経済研究第 27 号』国際公共経済学会
- 山田和昭 (2016) 「希望のレール——若桜鉄道の「地域活性化装置」への挑戦」祥伝社
- 米田和史 (1987) 「観光事業と外部経済」 pp. 73-85 『産業研究所所報第 10 号』大阪産業大学
- 和田尚久 (1998) 「不採算な地域鉄道存続の意思決定について」 pp. 62-71 『運輸と経済 '98 (11)』財団法人運輸調査局