

論文

鉄道遺産の観光活用 —大井川鐵道を事例として—

Utilization of railways
—Taking Oigawa Railway as an example—

安本 宗春

追手門学院大学地域創造学部 専任講師
Muneharu Yasumoto

1. はじめに

本論文は、鉄道遺産の観光活用について、大井川鐵道を事例に検討することが目的である。

観光は、日常生活空間を離れた行動であり、何らかの充足感を得る行動である。そして、観光資源は、観光客の行動目的となり、体験等を通じて充足感が得られる資源である。また、観光客の中には、その観光資源に対して、より深く追求・探求しようとする場合がある。例えば、観光資源の専門性や学術性の追求である。

鉄道は、地域間輸送サービスが所期の目的である。そのため、交通サービスの議論では、人や貨物の地域間輸送に関する内容にとどまることが多い。鉄道を単なる地域間の移動手段ととらえるのであれば、速達性や快適性といった移動手段が選択される。それに路線や車両の改良をはじめ、鉄道以外の交通サービスに切り替える。非大都市圏には、採算性を有しない鉄道事業者が多く存在しており、鉄道サービスの維持に様々な取り組みを模索している。

その一方で、鉄道の利用を楽しみとした場合では、列車の運行過程の多様な要素から構成された観光資源である。列車の運行過程の多様な要素の中でも、人々が鉄道を利用する、運行過程といった人々が築き上げた輸送サービスを総合的に鉄道遺産と称する場合がある。これは、鉄道施設（駅舎や橋梁・トンネルなど）と鉄道車両から構成され、鉄道利用を通じた観光体験により効用が得られる。先人たちが築き上げてきたものの、地域交通として活用されてきたものの、といった文化的、非経済価値でありつつも鉄道本来の輸送サービスを資源として再び注目しようとするものである。しかし、鉄道遺産として注目される場合、その多くは、

博物館での展示物や廃線となった路線の鉄道施設であり、地域間の移動を体験するという体験ができない場合が多い。そうした中で、大井川鐵道は、自社が有する鉄道車両を「動静保存」と位置づけ、活用している。こうした問題意識から研究方法は、文献等から鉄道遺産の観光活用について考察した。そして文献調査を基に、大井川鐵道の現地調査（2021年9月26日～27日実施）による実態調査の内容をまとめた。

2. 鉄道遺産の観光活用

2.1. 嗜好の多様化と観光資源

一般的に観光は、日常生活空間と異なる非日常の空間で、何らかの充足感を得る体験・活動といえよう。今村（2007）は、「観光とは、生活過程における『非日常的な現象』である」¹と述べ、人々の生活の中にある非日常的経験・体験であるとしている。梶本（2006）は、「観光とは『観光欲望の充足を目的とした日常空間の一時的・自発的転換行動』だと定義することができる」²と述べ、人々が日常空間を離れて欲望（観光欲望）を充足させる活動であるとしている。このような、観光客の日常生活圏から空間的に離れた場所にあり、そこで何らかの体験により充足感が得られる対象が観光資源である。須田（2003）は、観光資源について「観光者の観光意思をもった観光資源への働きかけで、観光資源（目的物）は『観光資源』となる。この行動が中核となって観光行動は展開し発展していく」³と述べ、観光客の目的となるよう受け入れ態勢構築の必要性を指摘している。観光資源は、地域に根付く素材を観光客の嗜好に適うよう創造した地域資源である。

欲求を満たすことにより得られる充足感は、観光客

の行動過程から生じる。空閑（2008）は、人々が楽しいと感じている時は「『わくわく』や『どきどき』もしくは『感動』や『充実感』などがあげられるであろう」⁴と表現することができると述べ、そうした楽しさの仕組みを創造し支えるものがアミューズメントであることを指摘している。M. チクセントミハイ（1996）は「楽しいことがらは、単に期待が満たされたり、欲求や欲望が充足されたりするだけではなく、そうするようにプログラムされたことを超え、予期しなかったこと、おそらくは事前には想像さえしなかったことを達成した時に生じる」⁵と述べ、新規な感覚や達成感覚といった特徴にあげている。また、時間や手間がかかることから、充足感が得られる場合がある。川上（2011）は、不便であることによる益を「不便益」とし、その場所へ行きにくい事、移動時間がかかる事、による不便さから得られる効果について紹介している⁶。従来、各地域で日常的に使用される商品・サービスは、技術や設備など人々が感じる不便さを改良する事で、利便性や快適さを目指し改良される。それにより、商品・サービスの近代化が進むことは、人々の生活の質を高めていく礎を構築する。ただし近代化は、商品・サービスの入れ替わりであり、老朽化や不便さを取り除くことで失われる魅力もある。

第二次世界大戦後、日本の復興と経済発展とともに、一人ひとりの生活満足度の向上や精神的な豊かさを意識する人々が増えているといえよう。そして、安定的な経済・社会基盤が構築されると人々は、精神的な豊かさを求め生活水準の向上を図ろうと欲求が高度化してくる。観光は、精神的な豊かさから一人ひとりの生活水準の向上を図る手段である。より多くの人々が観光を楽しむようになり、欲求も高度化した。劉（2015）は、「観光者や旅行者のニーズは『知的好奇心』『国際相互理解』『異文化に接触する欲望』『快適さや癒しを追求する』などを重視するようになった」⁷と、社会の成熟化とともに観光客の欲求や観光対象が多様化していることを指摘している。近年では、観光資源のすそ野が広がり多様化する傾向がある。観光の楽しみや充足感は、利用時の利便性や快適性にとどまらない。移動を提供する交通サービスは、観光に欠かせない基盤でもある。松原（2010）は、「観光において交通は観光そのものであり、観光行動を支える基本的要素である」⁸と述べている。人々の嗜好が多様化し、交通も観光資源としてとらえるようになった。

以上のことを踏まえると、観光の楽しみや充足感は、利用時の利便性や快適性にとどまらない。つまり、時間や手間といった不便さも、楽しみとなる充足感を得るために必要な体験となる場合がある。観光客の中には、自身の興味関心に対する意識から、さらに深く追求・探求しようと欲求が高度化する場合もある。その中でも鉄道は、輸送サービスの技術、沿線地域の歴史や文化、など多角的な観点から構成される観光資源である。

2.2. 観光資源と鉄道遺産

鉄道は、沿線地域や人と観光客を結びつける地域への定着性が高い輸送サービスであり、沿線地域の歴史や文化など多角的な観点から構成される観光資源でもある。楓（2010）は、「目的地への移動手段や車窓からの景観を楽しむという機能とともに、列車そのものの魅力も含めて観光者に鉄道を誘導する狙い」⁹があるとして、観光資源として鉄道の可能性を指摘している。人々が鉄道から得られる充足感、楽しみについてJTBが実施したアンケート¹⁰を考察する。まず、鉄道旅行が良いと感じる点として、「車窓からの景色が楽しめること」が40%、「移動中も旅として楽しめる」が19.8%を占めている。アンケート結果の内容では、移動の利便性だけが鉄道を利用する目的となっていないことがわかる。

鉄道の旅で旅情を感じる時にに関する質問では、「車窓からの風景」や「駅弁」が多いという調査結果をまとめている¹¹。アンケート結果にある「駅弁」や「車窓からの風景」は、鉄道を利用することにより得られる充足感である。谷口（2010）は、「観光地へのアクセスや景観を楽しむとともに、さらには、その移動のプロセスにおいて特別な列車に乗ることを楽しむ目的で資源化されている例や、鉄道や列車そのものが観光資源となっている」¹²と述べ、移動手段だけにとどまらないことを指摘している。寺岡（2019）は、「海と山の両方に近く、風景も美しい日本のローカル線。その中には観光地として海外から多くの観光客を集める路線も含まれている」¹³と述べている。つまり、観光客が鉄道を利用をする過程から充足感を得ることができるのである。

日本の鉄道は、非近代的路線から高速鉄道までの多様さが魅力である。外務省は、現代日本の社会、文化を世界に紹介するカルチャー・マガジン（にっぽにか）

で、2017年に「日本列島鉄道の旅」を特集し「谷を越え、山を縫い、川を渡り、トンネルを抜け、海辺を走る。時速320キロの新幹線から、のんびりに行くローカル列車」¹⁴と取り上げている。同特集で鉄道写真家である中井氏は「人々の暮らしに溶け込むように、きめ細かく線路が敷かれ、毎日たくさんの人を乗せて列車が走っています。この列車と人の距離感の近さが、温かみのある日本独自の鉄道風景を生み出している」¹⁵と述べている。2022年1月現在、「にっぽにか」のバックナンバーに観光や旅行といった視点から路線バスや飛行機といった他の公共交通機関の特集は確認できない¹⁶。こうしたことから鉄道は、他の交通サービスと比較して、観光の対象となり、人々に充足感を与えるものと推すことができる。

鉄道施設（駅舎や橋梁・トンネルなど）鉄道関連施設を文化財と捉える場合がある。新納（2017）は「駅舎、橋梁、トンネル、信号、車庫、給水炭施設などの構造物、車両の外観と内装、車内サービス、運転士や車掌、乗車券など、システムを構成する個々の部門が、歴史遺産、郷愁を与える存在として、また、ハイテクノロジーを体験する存在として、観光の対象となる」¹⁷と述べている。車両や駅舎、橋梁などの鉄道施設などが観光資源としての対象となり、人々の観光行動の動機となるのである。鉄道の利用過程は、路線、車両、関連サービスから構成されるものである路線であれば、新納が述べるように、駅舎や橋梁やトンネルなどの鉄道を運行するために必要な設備である。そして、車両であれば、製造時期や乗り心地、車内サービスである。駅弁や関連グッズなど、鉄道利用から関連して創造される商品・サービスも、その対象といえよう。

近年では、列車の運行過程の多様な要素の中でも、人々が鉄道を利用する、運行過程といった人々が築き上げた輸送サービスを総合的に鉄道遺産と称する場合がある。三宅（2009）は、「産業遺産の中でも鉄道系は機関車などの車両が展示されていたり、実際に触れたり乗ったりすることが人気の的になっている。鉄道の産業遺産は、動くものばかりと限らない。静的な鉄道遺産である駅舎、線路、隧道、橋梁などの施設も該当する」¹⁸と述べ、産業遺産から派生していることを指摘している。ただし、鉄道遺産は、鉄道車両や路線整備といった産業遺産の側面だけではない。斉木・米屋（2009）は、「先人たちが築き趨勢のどさくさで失われつつある鉄道の魅力」¹⁹と産業遺産として鉄道技術や

建築の観点から価値を有するものや鉄道利用の過程にあるものを挙げている。

日本の鉄道は、19世紀から整備が進められてきた。この当時は、長大なトンネルや橋梁を整備する技術が無い。山間部など交通の難所とされる場所は、地形に沿うよう路線を敷設することから曲線や高低差が大きくなる。そのため、高速化・大量輸送を図るために、新規路線整備が進められた地域もある。また、鉄道車両では、高速性能や乗り心地の改良などを目的に新型車両を導入し、輸送サービス向上も図ってきた。こうした過程は、鉄道事業者の収益拡大や輸送サービスの効率性、快適性の提供機会となりうる。この近代化の過程で、新型車両の導入や路線改良や新幹線の開業など、新たな輸送サービスに代替されていく。そして、近代化の過程において関連する商品・サービスが廃止される場合がある。ただし、川上（2011）が述べるように、旧来の不便さが、鉄道遺産として観光資源の素材となる場合がある。近代化非近代的な路線や車両に魅力から利便性や快適性を求め改良された路線との差異でもある。

このように、鉄道遺産は、先人たちが築き上げてきたもの、地域交通として活用されてきたもの、といった鉄道本来の輸送サービスを資源として再び注目しようとするものである。鉄道施設（駅舎や橋梁・トンネルなど）と鉄道車両から構成され、鉄道利用、すなわち観光体験することから効用を得られる観光資源が鉄道遺産でもある。

2.3. 鉄道遺産と鉄道ファン

鉄道遺産が観光資源の対象として注目される背景には、鉄道に対する人々の楽しみ方の裾野が広く多岐にわたり、こだわりや意識に対する強さから弱さまでの双方に幅を利かせているからである。来住（2019）は、鉄道に対する興味関心について「鉄道好きなら、興味や関心の強さに濃淡があっても、『走っている電車を眺めるのっていいよね』とか『駅にいただけで楽しい』という気持ちは同じでしょう」²⁰と指摘している。観光客の中には、自身の興味関心をもとに、鉄道の車両や運行形態、鉄道施設や変遷などを追求・探求しようとする場合もある。岡田（2020）は、「鉄道趣味は、より専門性・学術性を高めたい指向性と、反対に『ゆるい趣味』指向の双方向に拡大を続けている」²¹と述べ、学術性として日本学術会議協力学術研究団体に属する

鉄道史学会や大学での卒業論文で取り上げる実態から裾野が広い趣味であることを指摘している。

このような、鉄道に対して興味関心を持つ人々を「鉄道ファン」や「鉄ちゃん」と総称され、社会的にも認知される存在である。「平成の新語・流行語辞典」の著者である米川（2019）は、「鉄ちゃん」について、「鉄道ファン、鉄道マニア」²²と解説している。そして、このような人々を俯瞰すると、「乗り鉄」、「撮り鉄」など人々が鉄道に対して興味関心を持つ観点は多様である。来住（2019）や岡田（2020）でも述べたように、利用目的や興味関心は一人ひとり異なる。

彼らは、様々な切り口から鉄道を追求し観光行動をすることから、鉄道ファンは、観光客の一部と考えることができる。特定の商品・サービスに対しても一つひとつでその内容が異なり、掘り下げようとする傾向、費用や時間など、通常とは異なるかけ方をする場合がある。興味関心の探求を目的とした観光行動は、ファン同士や関係者等による交流が創造されることで、彼らの高揚や意識を高めていくことになる。

近年では、鉄道事業者が、自社の応援者として鉄道ファンを顧客にしようとする事例も散見される。これは、観光客を対象とした観光列車の運行、イベント等の実施、鉄道運行関連資源の活用、関連商品・サービスの提供などがあげられる。その中でも、レトロとされる駅舎と旧型の鉄道車両を活用することは、すでに利用することが困難な輸送サービスを再現することでもある。

こうした取り組みは、多様な嗜好を持つ鉄道ファンに対して、幅を利かせたものでもある。鉄道に対する人々の楽しみ方の裾野が広く多様であり、こだわりや意識に対する強さと弱さの双方に幅を利かせることが鉄道ファンの特徴でもある。彼らは、様々な切り口から鉄道を追求し観光行動をすることから、鉄道ファンは、観光客の一部と考えることができる。

以下では、こうした多様な鉄道ファンの嗜好に対して、様々なサービス提供している大井川鐵道を事例について取り上げる。

3. 大井川鐵道と鉄道遺産

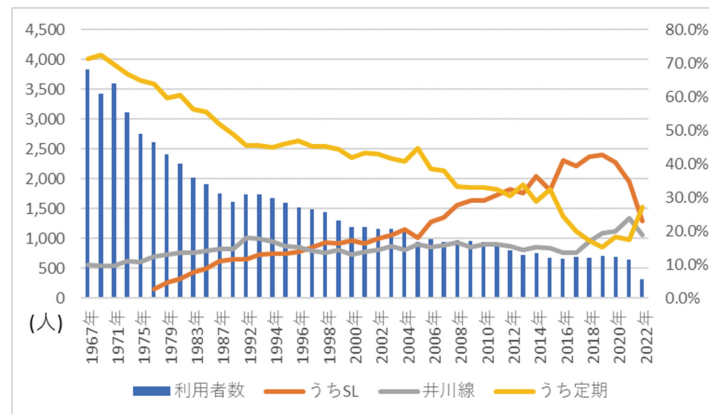
3.1. 大井川鐵道の概要

大井川鐵道（本社：静岡県島田市）は、大井川本線（金谷駅～千頭駅）と井川線（千頭駅～井川駅）と2つの鉄道路線を有している。ダム建設や発電所の資材輸送

が目的に1925年より整備が進められた。そして大井川本線全線が開業したのは、1931年である。また、中部電力が発電用に建設した井川線は、1959年より旅客営業を開始した。ところが、ダム完成とあわせて利用者と資材輸送の減少が徐々に進行した。そして、大井川鐵道沿線では、地域住民の高齢化も進行しており、沿線の中で一番距離が長い川根本町の高齢化率は49.5%である。

ダムや発電所の完成と、沿線の高齢化の進行から定期利用客の減少が進行している。大井川鐵道は、旅客増加から事業存続に必要な収益確保を目指し、鉄道ファンを含めた観光客を呼び込むために鉄道路線の観光資源化を進めた。例えば、1967年の定期利用者は64%（輸送人員383万5,000人）に対して、2019年の定期利用者は14%（輸送人員64万5,000人）であり、観光客が定期利用者を大幅に上回っている。2019年と1967年の旅客数の比較から、輸送人員は減少しているものの、旅客収入について単純な比較はできない。しかし、割引率が高い定期旅客は減少傾向でありつつも、運賃単価が高い観光客の利用増加により補完的していることをうかがわせる。近年では、定期利用者が13%、観光利用者が87%であり、沿線人口減少による定期旅客減少から観光需要を取り込もうと様々な取り組みを展開している（図表1）。具体的に利用者数の推移をみると、蒸気機関車（以下、SL）や井川線が伸びている。SLは、輸送サービスの近代化が進む過程で利用されなくなった旧来の運行方法である。井川線は、近年の定期券発売実績が無く、沿線住民による通勤通学の利用者はほとんど存在しない。そして、乗客のほとんどが日本人観光客であり、外国からの観光客需要は1割にも満たない。

具体例として後述するSLの利用には、通常の普通乗車券もしくはフリーきっぷとは別にSL急行料金800円が必要である。また、「きかんしゃトーマス号」は、3,050円の乗車料金が設定されている。また、大井川本線（金谷駅～千頭駅）で2日間乗降が自由な「大井川本線フリーきっぷ」は3,500円である。金谷駅～千頭駅の普通運賃が片道1,840円であり、往復乗車の普通運賃より若干安い価格設定である。また、観光客の満足度を高めるために様々なグッズ・お土産物としてSLや「きかんしゃトーマス」に関連するお菓子や雑貨などの企画販売を実施している。こうした観光客に向けた様々な商品・サービスの展開からは、大井川鐵道の黒字経営が近年続いている理由である。以下では、大井川鐵道に



図表1 大井川鐵道の利用者数推移

大井川鐵道提供資料を基に筆者作成

おける鉄道遺産について、実際に営業路線で運行している動態保存とその体制づくりに着目し、観光活用の方策について述べる。

3. 2. 鉄道遺産の活用

大井川鐵道の大井川本線は、日本各地で運行されてきた車両（普通電車、SL・電気機関車と客車）を整備し運行している。譲渡車両は、外観・内装が譲渡前の姿を保ち運用している。つまり、各地の譲渡車両を所有することは、譲渡前の運行時に見ることができない鉄道車両が並ぶことになる。そうした様子は、鉄道車両の写真撮影を目的とした鉄道ファンを中心に特別な被写体として、満足度を高めるものとなっている。また、近年の大都市圏で運行する鉄道車両と比べて、聞きなれない走行音や揺れ加減と非日常的な乗り心地を体験することができる。これは、初めての利用者には新鮮な体験である。そして、過去に利用経験を持つ人々は、懐かしさを感じる体験といえる。

大井川鐵道では、日本の鉄道において、過去の実在となった鉄道車両や施設を鉄道遺産として活用している。これは、かつて日本各地で日常的な輸送サービスとして存在した地域資源であり、技術革新により姿を消したものである。譲渡前の技術革新や老朽化により姿を消した鉄道車両は、鉄道ファンである観光客を呼び込むことが可能な観光資源でもある。

3. 2. 1. 観光列車

大井川鐵道は、SLを年間300日以上での定期運行可能な体制を構築し、日本国内でSLを運行する他の鉄道事業者と比較して非常に多い。SLや客車は旧日本国

鉄道（以下、国鉄）から譲渡され、1967年から開始した。その後もSLや客車の譲渡を受け、SL 4 両を「鉄道の動態保存」として所有している。このSLは、第二次世界大戦以前に製造されたC10やC56などもあり、歴史的にも貴重な鉄道遺産でもある。SLは、急なトラブル等が発生し、走行できなくなる場合がある。このため、補機として活用している電気機関車（E10とED500、E31）により運行する場合がある。SLのトラブル発生時に電気機関車を活用等により運休しにくい体制づくりは、多くの観光客に乗車機会を提供し、彼らの満足度を保つための取り組みといえよう。

また、機関車が牽引する客車は、旧日本国有鉄道（現在のJR）から譲り受けたものである。客車は、旧型の非冷房で木製の内装で四人掛けの向かい合わせ型ボックスシート、網棚、国鉄マークの入った扇風機、国鉄時代のポスターがある。四人掛けのボックスシートは、現在では手狭に感じそうな大きさで、テーブルには栓抜きが備え付けられていた。齊木・米屋（2009）の書籍名からもわかるように、「栓抜き」を有する客車そのものが鉄道遺産なのである。また、手狭に感じる四人掛けのボックスシートは、当時の乗り心地を体験するものでもある。

また、客車の窓を大きく開けることができることから、汽笛の音や列車からの風が入るなど、独特な乗り心地を体験することができる。こうした乗車方法も鉄道遺産としてとらえることができる。特に、昨今の鉄道は、普通列車の一部の窓が換気目的に開閉ができるものの開けることができる幅が狭い。また、新幹線や特急列車など列車の高速化が進むことで、窓の開閉ができない車両が増えている。車内販売では、お土産物

や飲み物等も購入できる。各地の鉄道事業者は、コロナウイルス感染拡大以前より車内販売の取り止めが相次いでいた。この理由は、人手不足や売り上げの減少、コンビニ等の整備が進んだことをあげている。大井川鐵道は、観光客に楽しみを提供するコンテンツと位置付け、車内販売のサービスを継続している。日本国内でSLや電気機関車が客車を牽引する定期列車は、すでに廃止された。一部の鉄道事業者が、観光客を呼び込むために、観光列車として運行しているのみである。

また、ただし乗車時には、先述したように乗車運賃と異なる別料金（急行券など）を支払う必要がある。こうした、鉄道遺産を国鉄時代に多数運行されていた長距離鈍行列車をイメージした「長距離鈍行列車ツアー」を開催している。これは、走行距離は223km、11時間半、客車列車に乗車するツアーである。このように、大井川鐵道は、日本各地で輸送サービスの近代化により失われた輸送サービスをSLの運行を軸とした観光資源として活用したのである。

2014年からは、SLと客車を「きかんしゃトーマス号」に改造し、新たなコンテンツとして運行を開始した。「きかんしゃトーマス」は、子どもから大人までの幅広い年齢層が認知するコンテンツでもある。2012年に発生したツアーバス死傷事故による法改正が「きかんしゃトーマス号」の運行開始した背景である。改正以前は、東京を含む首都圏発着の安い旅行ツアー商品で集客を図っていた。ところが、死傷事故による法改正は、バス運転手1人1日の運転距離を500km以下にするという規制強化の内容であった。首都圏を発着する大井川鐵道の旅行ツアーの場合、運転手2名分の料金を加算する必要がある。したがって、安い旅行ツアー商品の企画販売ができなくなり、利用客が減少した。

「きかんしゃトーマス号」の運行は、鉄道遺産の再創造というものといえよう。「きかんしゃトーマス」のキャラクターのライセンスを持つ(株)ソニー・クリエイティブプロダクツは、「Day Out With Thomas」を再現できる場所を探していた。これは、「きかんしゃトーマス」の舞台である架空の島から離れた場所にトーマスが行くという、作中の様子を実在化して演出するものである。そのためには、作中にある条件に合うSLを保有する鉄道事業者でなければいけない。大井川鐵道は、こうした同条件を満たすSLを所有していた。あわせて、複数のSLを所有していたことから、SLをトーマス号に改良しても、従来のSL運行も継続ができた。「き

かんしゃトーマス」のコンテンツを実在化し、「Day Out With Thomas」として運行しているのは、日本で大井川鐵道のみである。世界的に見ても、作品発祥のイギリスをはじめ、オーストラリアとアメリカのみである。案内放送も「きかんしゃトーマス号」の声優が務め、臨場感を演出している。また、SLや「きかんしゃトーマス」の関連グッズを企画し、新金谷駅などで販売がされていた。「きかんしゃトーマス」を実際に再現することにより、これまで訪れていなかった個人やファミリー層の旅行客が増加した。ファンの裾野を広げ、より多様な人々に様々な楽しみの提供を目指したのである。きかんしゃトーマス号の運転期間では、千頭駅でトーマスに出てくるキャラクターのアトラクションを楽しむことが出来る特別イベントを実施している。バスの「パーティー」が「きかんしゃトーマス号」に並行して走ることで、乗客をより楽しませている。また、新金谷駅付近の転車台では機関車の転回や車両工場を見学することができ、小さな子を中心に人気を集めている。子どもを中心とした幅広い年代の支持を獲得し鉄道に詳しくなくても楽しめるものである。

3.2.2. 普通列車

大井川鐵道の「普通電車」は、主に大都市圏の私鉄で活躍した譲渡車両である。そして、二両へと編成が変更された以外は、外装、内装ともに譲渡時の原形をとどめている。2020年現在では3機種あり、①近畿日本鉄道で吉野特急として運行されてきた16000系、②東急電鉄と十和田観光鉄道で運行された7200系、③南海電鉄で運行されてきた21000系、である。

こうした普通列車を利用する観光客は、通勤通学などで日常的に利用していた人々も一定数存在する。そのため、運行当時の懐かしさを車両の乗り心地や車内の雰囲気などから体感し満足する観光客もいる。また、新金谷駅では、元南海高野線の21000系の関連グッズの企画・販売をしていた。普通列車も先述したSLなどと同様にイベント列車として運行していることがある。例えば、「電車ざんまいツアー～近鉄吉野特急貸切電車と撮影会～」と称して、近畿日本鉄道の「吉野特急」を再現するイベントである。これは、先述した普通列車の16000系を、譲渡元である近畿日本鉄道での運行時代「特急」ヘッドマークを掲出して運行するものである。そして、ツアー参加者には、普通列車である譲渡車両を並べて撮影できる特典も付けて販売した。

3.2.3. 井川線

井川線（愛称:南アルプスあぶとライン）は、千頭～井川間を結びアプト式と呼ばれる急勾配を上るための鉄道システムで運行される。沿線は山やダムなどの自然豊かな風景が広がっており、生活利用者はほとんど存在しない。利用客のほとんどは観光客で、奥大井への観光列車としての役割を果たしている。日本一の急勾配（90パーミル）のために、日本唯一のアプト式運行をしている区間（アプトいちしろ駅から長島ダム駅）がある。全線を通して美しい渓谷の風景が広がり、速度が遅いことや沿線の案内放送が充実している。筆者らの乗車時には、車窓からの景色を写真に撮る光景が多くみられた。井川線は、井川駅から千頭駅の全区間を毎日運転する列車本数が3本である。区間運転や土日祝日のみに運行する不定期列車が1、2本の運行はある。そのため、井川線は、先述したような秘境と称される場所でもあり、鉄道利用の企画も楽しみのひとつである。

その中でも奥大井湖上駅は、接岨湖に浮かんだように見えることから井川線を代表的する名所でもある。奥大井湖上駅から徒歩15分程度で、駅的全貌を俯瞰できる展望台に到着する。展望台までは、急な道や階段があるものの、この絶景を求めて途中下車をして展望台へ向かう人々も散見された。

一般社団法人クールジャパン協議会が主催し、日本の良い「モノ」や「コト」の選定では、世界各国の外国人審査員に基づき「COOL JAPAN AWARD」の認定を2019年度に受けた。ここから、大井川鐵道は海外からも注目される要素を兼ね備えているといえよう。また、星空がきれいであることから「星空列車」と称して、奥大井湖上駅で星空を眺めるイベント列車を運行した。大井川鐵道では、星空を眺めることを目的に乗車する人が多いとして企画した。しかし、旅客の中には、列車の運行が昼間のみであり、夜の暗い時間帯に井川線が運航していることに対する希少性を感じて乗車する人がいる。

3.3. 鉄道遺産の活用体制

旧型の鉄道車両は、その維持に苦慮しつつも、「鉄道の動態保存」として自社内で修繕体制を整備している。車両整備は、新金谷駅に隣接する車庫で「電車」、「SL・電気機関車」、「客車」の3つのグループに分けられ実

施している。車両整備士を育成するために大井川鐵道は、①地元の工業高校卒業、②大井川鐵道沿線に在住、③整備士としての意識が高い、といった人々を採用している。

その中でも、SLの運行・整備には、必要な知識や技術を有する検修員および乗務員（機関士・機関助士）が必要である。しかし、多くの鉄道事業者でSLの運行・整備に必要な知識や技術は、口承により継承されてきた。大井川鐵道は、30年以上かけて年間300日以上にわたり運行できる整備環境を整えてきた。大井川鐵道の整備技術は広く評価され、後世に残していこうとする取り組みも確認できた。近年では、東武鐵道が2017年よりSLの復活運行を実施する際、大井川鐵道を含めて既にSLを運行している鉄道事業者が整備士を派遣した。そして、東武鐵道が整備方法を習得するためのスタッフの育成に協力した。日本の鉄道事業者で失われつつある中で、SLの整備技術が大井川鐵道が有することは、社会的にも注目されているといえよう。ただし、保線車両などは所有しておらず、検測関係は日本で1番の大手私鉄会社である「近畿日本鐵道」に委託している。このように、大都市圏からの譲渡車両を使用する普通列車やSLが牽引する客車は旧型のものを使用しており、整備や修理に苦慮することが多い。それでも、大井川鐵道は、自社で整備士を育成しつつ、旧型車両を観光資源として活かした運行を継続している。

その際、大井川鐵道は、沿線地域住民からも理解や協力を得て様々な活動を展開している。例えば、SLの運行では、旅客にススに対する注意喚起を促し、毎回欠かすことのないSLのメンテナンスにより、ススによる負の影響が最小限となるようにしている。また、SLから排出されるススは、周辺環境を汚すことがある。これらは、移動の快適さを求め近代化と共に失われてしまった車両設備である。SLは、黒煙による環境負荷の低減に向けた取り組みを実施している。

大井川鐵道が運行する車両の概要等は、同社の公式HPから確認することができる。そのHPには、鉄道車両について詳細かつ丁寧に紹介されている。鉄道車両の専門性を求める人々から鉄道車両に対して興味関心を持つ鉄道ファンまでの知的欲求に応えるものとなっている。大井川鐵道が作成するHPでは、実際に運用されている鉄道車両について丁寧に解説し、鉄道車両の専門性を求める人々の知的欲求、嗜好に合うものとなっている。SNSでの情報発信として、2015年より

Twitterを始めた。情報の内容は、列車の運行案内から鉄道ファンに向けた情報、紅葉・桜の開花情報など幅広い。近年では、Twitterに連動し、Instagramを活用し、大井川鐵道の観光情報や美しい写真が多数使用した情報発信が実施されている。

大井川本線は、大井川、大井川を渡るための吊り橋、静岡県の名産である茶を作っている茶畑、などを車窓から眺めることができる。また、開業当時の姿をとどめたまま、駅舎やホームなどが多く残っている。ほとんどが無人駅であるものの、駅や周辺の景色がきれいに保たれている。これは、沿線の地域住民がボランティアに近い形で協力するとともに、大井川鐵道の社長からスタッフが、駅の待合室の掃除や花壇の手入れなど景観を保つ活動をしている。こうした、観光客や沿線の地域住民が、大井川鐵道の観光に対する好意的な理解から、SLやトーマス号の運行時に沿線の人々と乗車している旅客の双方が、手を振りあうという行動が見受けられるのである。

SLや国鉄時代の客車、各地の譲渡車両が運行され、懐かしい時代や田舎の風景をイメージさせる物が多い。つまり、日本各地に当たり前のように会った光景を数多く残しており、人々に「懐かしさ」をイメージさせるものとなっている。こうしたイメージのもととなる素材を有していることから、大井川鐵道では、様々な映画やドラマのロケに使用されてきた。代表作には、「男はつらいよ 噂の虎次郎」(1978年公開)、「鉄道員(ぽっぽや)」(1999年公開)、「ゼロの焦点」(2009年公開)が挙げられる。こうしたものは、旅情やレトロ、懐かしさ、などと表現することができる。

鉄道利用における楽しさ裾野を広げるものとして、大井川本線沿線の2つの施設を取り上げる。まず、川根温泉ホテル(4階建て約50室)は、川根温泉笹間渡駅から徒歩約10分のところの大井川沿いに立地する。2019年に大井川鐵道が指定管理者に選定されたことを契機に事業展開を始めた。施設からは、大井川第一橋梁を走行する列車の様子や自然豊かな景観を楽しむつつ、地域の名産物を使用した食事を楽しむことができる。「KADODE OOIGAWA」は、「緑茶と農産物の体験型フードパーク」をテーマにした静岡県県内最大規模の施設で2020年11月営業開始した。大井川流域の農産物を販売する直売所やカフェ、レストランなどが入る。施設は、大井川本線のすぐそばを通り、施設の開業に合わせて、門出駅が最寄駅として開業した。この

ように大井川鐵道は、鉄道利用の楽しさをより広げるための観光事業を展開している。

沿線自治体である島田市や川根本町のホームページ等で観光関連の案内に大井川鐵道に関する情報を取り扱っている。こうした情報は、「SLの運行」が沿線自治体の観光資源として役割を果たしているといえる。そうしたことから、自治体から一部支援を受けることもある。例えば、2011年に新金谷駅付近にある車両基地に転車台を設置した。この整備に島田市は、観光施設整備経費として、「SLを活用した観光振興」を図るためにSL転車台等整備に約9,000万円を負担している²³。一般の列車と異なり、SLには、列車の正方向が存在する。2011年以前は、新金谷駅側にターンテーブルが設置されておらず、SLの正方向運転は、新金谷駅から千頭駅方面の運転に限定された。

4. まとめ

本論文は、鉄道遺産の観光活用について、静岡県の大井川鐵道を事例に検討した。観光資源は、観光客の日常生活圏から離れた場所で何らかの楽しみが得られるものである。これは、観光行動以前の情報収集と現地における体験から構成されるものである。観光客は、自身の興味関心に対する意識により、さらに深く追求・探求しようと欲求が高度化する場合もある。

鉄道は、観光資源の観点から検討すると興味・関心の裾野が広く様々な観点から楽しみの要素があることが特徴である。鉄道に対して興味関心を持つ人々は、鉄道ファンと称され、社会的にも認知される存在である。そして、それぞれの鉄道ファンは、興味関心の強さに濃淡がある。

鉄道遺産は、人々が鉄道を利用する過程、鉄道事業者が鉄道を運行する過程、から構成され、文化的価値を持つ地域資源である。こうしたものは、鉄道車両、駅舎、橋梁、トンネルなどがあげられる。また、鉄道利用から派生して、駅弁や駅そば、関連グッズ、(記念)切符の購入などがあげられる。鉄道は地域資源でありつつも、観光客を呼び込む観光資源としての機能を有しているのである。近年、鉄道ファンをはじめ鉄道利用を楽しむ人々に着目し、彼らの満足度を高めるような取り組みを展開する鉄道事業者が出てきた。

大井川鐵道は、定期旅客減少から観光需要を取り込もうと主体的に鉄道遺産の活用が展開されていた。これは、旧型車両の活用を軸にしつつ、開業時から残る

鉄道施設や沿線の景観を観光活用するものである。

譲渡車両には、旧型の鉄道車両であることによる不便さがある。例えば、SLが牽引する客車の場合、ボックスシートの窮屈さや車両の暗さ、空調の未整備などがあげられる。こうした旧型鉄道車両による不便さは、観光客の不快適さとして利用を敬遠される要素となる。しかし、すでに運行されていないという希少性や特別感として、観光客の満足度を高めるものとなっている。旧型の鉄道車両は、自社内で修繕体制を整備し、維持が難しいのにもかかわらず「鉄道の動態保存」として後世に残していこうとする体制がある。鉄道利用の満足度を多角的に楽しめるよう、関連グッズ等の企画販売、川根温泉ホテルの運営など様々な取り組みを展開している。また、鉄道遺産の観光活用の過程で、沿線の自治体や住民を巻き込む取り組みも見受けられた。大井川鉄道沿線の駅舎などは、定期的な清掃などを実施している。様々な人々から大切に管理することにより、クオリティが高いサービスを提供するものとなっている。

このように、観光客が大井川鉄道を利用することによる楽しさは、旧型の譲渡車両と開業時から残る鉄道施設や沿線の景観を、旅情やレトロ、懐かしさとして体感できることである。自社の経営資源の多角的活用を図り、観光客の訪問を導き出すための価値を創造し、鉄道遺産の観光活用を展開していた。

参考文献

- 外務省 (2017)『にっぽん 日本列島鉄道の旅』日本国
外務省
- 須田寛 (2003)『実務から見た 新・観光資源論』交通
新聞社
- 楓森博 (2010)「鉄道会社と観光ビジネス」 pp.43-60
- 谷口知司編著『観光ビジネス論』ミネルヴァ書房
- 劉水生 (2015)「台湾における観光産業と環境保護」
pp.45-55 原口俊道(監修) 朴峰寛・劉水生・盧駿蔵(編
著)『東アジアの社会・観光・企業』五紘舎
- 槻本邦夫 (2006)「観光行動における消費と欲望の構造
—観光行動論 序説 (1)」 pp.43-53 大阪明浄大学紀
要 (6)
- 今村元義 (2007)「戦後のわが国における観光政策に関
する一試論—地域・経済政策との関連で—」 pp.321-
336 群馬大学社会情報学部研究論集 第14巻
- 池田邦彦・栗原景 (2018)『テツ語辞典：鉄道にまつ

わる言葉をイラストと豆知識でブーン！と読み解
く』誠文堂新光社

岡田努 (2020)「鉄道オタク」 pp.127-145 山岡重行編
著『サブカルチャーの心理学サブカルチャーから『オ
タク』『オタ』まで』

Mihaly Csikszentmihalyi (1990) FLOW M. チクセン
トミハイ著=今村浩明訳 (1996)『フロー体験喜びの
現象学』世界思想社

上田真弓 (2007)『ファン・マーケティング—Web 2.0
時代のマーケティング戦略』毎日コミュニケーション

来住憲司 (2019)『『見る鉄』のススメ 関西の鉄道名所
ガイド：見る・撮る・学べるスポット42選』創元社

佐藤尚之 (2018)『ファンベース——支持され、愛され、
長く売れ続けるために』ちくま新書

十代田朗 (2008)「観光地における愉しさの創造」
pp.219-231 村上和夫・河東田博・長田佳久(編)『た
のしみを解剖する—アミューズメントの基礎理論
—』現代書館

空閑厚樹 (2008)「〈楽しい〉を支える多様性—アミュー
ズメントを論じることの現代的意味—」 pp.282-293

村上和夫・河東田博・長田佳久(編)『たのしみを解
剖する—アミューズメントの基礎理論—』現代書館

米川明彦 (2019)『平成の新語・流行語辞典』東京堂出
版

新納克広 (2017)「鉄道ビジネスと観光」 pp.73-85 塩
見英治・堀雅通・島川崇・小島克己(編)『観光交通
ビジネス』成山堂書店

三宅俊彦 (2009)『旅してみたい日本の鉄道遺産』山川
出版社

斉木実・米屋浩二 (2009)『ニッポン鉄道遺産 列車に
栓抜きがあった頃』交通新聞社

注

¹ 今村 (2007) p.322

² 槻本 (2006) p.43

³ 須田 (2003) p.48

⁴ 空閑 (2008) p.282

⁵ M. チクセントミハイ (1996) p.39

⁶ 川上 (2011) p.43、p.67

⁷ 劉 (2015) p.49

⁸ 松原 (2010) p.47

⁹ 楓 (2010) p.54

¹⁰ JTB広報室HP JTBWEBアンケート「たびQ」調

査結果 (vol.32) 2009年第27号 (2009.2.27)

<https://www.jtb.co.jp/myjtb/pr/>

2022年1月31日アクセス

¹¹ JTB広報室HP JTBWEBアンケート「たびQ」調

査結果 (vol.32) 2009年第27号 (2009.2.27)

<https://www.jtb.co.jp/myjtb/pr/>

2022年1月31日アクセス

¹² 谷口 (2010) p.15

¹³ 寺岡 (2019) p.205

¹⁴ 外務省 (2017) p.4

¹⁵ 外務省 (2017) p.20

¹⁶ 2012年のNO7以降のバックナンバーが外務省HPで
確認できる。

¹⁷ 新納 (2017) p.77

¹⁸ 三宅 (2009) p.4

¹⁹ 斉木・米屋 (2009) p.9

²⁰ 来住 (2019) p.3

²¹ 岡田 (2020) p.135

²² 米川 (2019) p.191

²³ 島田市HP 決算書・決算書附属資料 平成23年度決
算

『平成23年度 決算に係る主要な施策の成果に関す
る報告書 (一般会計)』 p.185

[https://www.city.shimada.shizuoka.jp/gyosei-
docs/23kessan.html](https://www.city.shimada.shizuoka.jp/gyosei-docs/23kessan.html)

2022年1月31日アクセス