

観光資源としての地方鉄道終着駅 ——JR 北海道札沼線新十津川駅を事例として——

安 本 宗 春

Local railway terminal as a tourism resource :
A case study of Shin-Totsugawa Station on the JR Hokkaido Sassho Line

Muneharu YASUMOTO

要 約

鉄道は、観光資源となりうる可能性がある。本論文は、存続が困難な地方鉄道の終着駅を事例として検討する。

交通は、移動先における目的達成を支えるサービスである。それゆえ、目的地における本源的需要を補うための派生需要とされることが多い。また、地域間を結ぶ機能を有し地域開発や都市計画の一環であることから、人と地域との結びつきを創り出す。また観光は、観光客が何らかの目的を持ち地域間を移動することで成立する。そのため、観光において交通は、欠かせない要素である。近年、人々の観光目的が多様化しており、交通は、単に地域間の移動需要にとどまらず、交通そのものが観光対象となる場合がある。

鉄道は、地域住民や観光客に輸送サービスを提供する公共交通である。しかし、観光客の中には、鉄道を地域間における移動手段だけではなく、観光行動の目的とする人々もいる。また、同じ公共交通機関でもバスや航空機等と比べて鉄道は、観光客の観光対象であり観光資源となりえることもある。地域に鉄道が存在することは、地域住民らが観光客の受け入れや地域のことに對して意識をもつ契機となる。鉄道による交通サービスの中には、利用者の減少と本数の減便により、移動が難しい路線もある。そうしたことは、「秘境」として、観光客の訪問目的となっている。

本論文では、JR 北海道札沼線新十津川駅を事例として検討する。これは、2016年3月のダイヤ改正により1日1往復となった。そうしたことが、観光客が注目し訪れるようになったからである。以下では、文献等から交通と観光資源の関係について考察する。それを踏まえ、JR 北海道札沼線の新十津川駅での実態調査に基づく考察を述べる。

キーワード：観光交通、地方鉄道、終着駅、観光資源、観光対象

1. はじめに

本論文は、存続が困難な地方鉄道の終着駅を事例として、鉄道が観光資源となりうる可能性について検討することが目的である。

交通は、人々の移動先における目的達成を支えるサービスとしてとらえることができる。また交通は、地域開発や都市計画の一環であることから、人と地域との結びつきを創り出す。観光は、観光客が何らかの目的を持ち地域間を移動することで成立する。そのため、観光において交通は、欠かせない要素である。近年、人々の観光目的が多様化しており、交通は、単に地域間の移動需要にとどまらず、交通そのものが観光対象となる場合もある。つまり、観光客は、交通サービスの消費時に移動以外の効用も得ているのである。

様々な交通サービスの中でも鉄道は、鉄道そのものを観光行動の目的とする人が多いように見受けられる。鉄道は、地域住民や観光客に輸送サービスを提供する公共交通である。しかし、観光客は、鉄道を地域間の移動手段だけではなく、観光行動の目的とする場合がある。つまり、鉄道が、観光客の観光対象であり観光資源となりえることもある。地域に鉄道が存在することは、地域住民らが観光客の受け入れや地域のことにに対して意識をもつ契機となる。鉄道路線の中には、利用者の減少と本数の減便により、利用が困難な場所もある。そうしたことは、「秘境」として、観光客の訪問目的となっている。

本論文では、JR 北海道の札沼線新十津川駅を事例として検討する。これは、2016年3月のダイヤ改正により1日1往復となってしまった。そうしたことが、観光客が注目する契機となり訪れるようになったからである。以下では、文献等から交通と観光資源の関係について考察する。それを踏まえ、JR 北海道札沼線の新十津川駅での実態調査に基づく考察を述べる。

2. 交通と観光資源

2.1. 交通需要と観光

交通は、人々やモノの空間（地域間）における移動を示す一方で、地域開発や都市計画などと密接な関係がある。坂西（2011）は、「交通需要は、一般に到着地で行われる本源的需要の活動に付随して生じる派生需要を位置づけることができる」⁽¹⁾と交通サービスの需要特性について指摘している。また宮本（2003）は、交通需要を派生需要ととらえ、「目的地に存在する施設において、就業、買い物等を行おうとする本源的な需要に伴って派生する『出発地から目的地への異動』が交通（トリップ）である。出発地と目的地の施設は土地利用として定義され、その意味で

交通問題の本質は土地利用にある」⁽²⁾と述べている。つまり交通は、地域における経済活動のため、人々の移動を誘発する。この誘発された需要が派生需要である。その際、交通サービスは、移動先となる地域とともに整備されることから、交通と地域は密接な関係がある。

近年、交通に対する人々の目的が多様化しているようにも見受けられる。森本（2018）は、交通機関の利用目的が多様化していることを受け「移動自体と移動先の活動のどちらが目的となるかによって、本源需要か派生需要かを分類できる」⁽³⁾とし、移動がもたらす人々の効用について整理している。つまり、交通は、目的地における本源的需要を補完する派生需要にとどまらないのである。例えば、観光行動において交通は、人々の観光行動の展開を支える重要な要素である。観光立国推進基本法の中で「魅力ある観光地及びその観光地間を連絡する経路における空港、港湾、鉄道、道路、駐車場、旅客船その他の観光の基盤となる交通施設の整備等に必要な施策を講ずるものとする」⁽⁴⁾と定めている。その一方で、人々の観光行動では、移動そのものが効用をもたらす場合がある。堀（2017）は、「観光サービス（としての需要）を兼ね備えた交通サービスは本源的需要となる。交通サービスは、補完（財・サービス）的關係にある観光サービスの需要を取り込むことで、新たな観光交通サービスを創出、観光交通ビジネスを展開していく（可能性がある）」⁽⁵⁾と述べ、交通と観光との関係について整理している。須田は（2017）は、「従来、鉄道は観光地へのアクセスがその主な役割であった。しかし近年鉄道の利用（乗車）そのものが観光資源（対象）となる動きが各地で目立ってきた」⁽⁶⁾と述べ、交通サービスの中でも鉄道が観光行動の目的となるとしている。つまり、観光行動において交通サービスは、①地域間の移動、②観光資源、の機能を有しているのである。

以上の議論から、交通は、人々の移動先における目的を支えるサービスとしてとらえることができる。一方、人々の観光行動から交通をみた場合、地域間の移動から欠かせない要素である。近年では、人々の観光目的が多様化し交通は、単に地域間の移動需要にとどまらず、交通そのものが観光対象となる場合がある。つまり、交通サービスが、観光対象となることは、観光客が交通サービスを消費時に移動以外の効用を得ていることを示している。鉄道は、様々な交通サービスの中でも、鉄道そのものを観光対象として支持する人が多いように見受けられる。

2.2. 交通サービスと観光資源

交通は、人々の移動先における目的を支え、人と地域との結びつきを創り出す契機となる。つまり交通は、地域の文化・歴史・自然といった定着性が高い観光資源としてとらえることもできる。日本交通公社（2004）は、「観光資源には、現在の金や技術で簡単に作ることができない固有性、独自性などが求められ、たとえば日本一、世界一など全国に唯一の存在として、場の代替性が利かないという特徴を持つ」⁽⁷⁾と述べている。観光資源は、観光客が実際に地域に訪れ、地域の文化・歴史・自然といった定着性が高いものであり、その場所に訪れることで効用が得られるものである。溝尾（2011）は、「町並みは面的・線的な広がりはあるが、むしろ等質の単一資

源ともいえよう。ということは単一と複合との線引きが難しくなるし、あえてする必要もない」⁽⁸⁾と述べ、観光地は複合観光資源であるとも述べている。つまり、観光行動の過程で体験できることなどから得られる効用の対象が、観光資源の対象となることから、その領域は幅広い。そして、観光資源か否かは観光客一人ひとりの目的により、決定されるものである。須田(2018)は、「観光対象にふれても効果が得られなければその人にとって観光資源とはならない」⁽⁹⁾と述べ、観光資源になるか否かはひとり一人で異なることを指摘している。地域開発や都市計画の一環として交通を捉えるのであるならば、上述する観光資源としての条件を満たしているといえる。

観光資源は、観光客の日常生活から見て、非日常的な存在が対象となる。しかし、観光地である地域からみると、日常が観光資源となる場合がある。非日常と日常の関係について山田(2010)は、「ある地域社会の日常は、そこから遠く隔たった別の地域社会の人たちにとって非日常と映ずる」⁽¹⁰⁾と述べ、観光客からみた非日常について指摘している。ただし近年では、人々の観光行動が活発化してきたことにより、日常と非日常の区別も難しい。須藤・遠藤(2018)は、「私たちの日常経験は、観光的『非日常』経験と混合し、日常と非日常との区別さえ難しい流動的なものになりつつある」⁽¹¹⁾と述べ、人々の観光行動が日常的になっていることを指摘している。ジェームズ・マック(2004)は、「旅行者用催し物や名所などは、観光客だけでなく、地元住民の欲求をも満たす」⁽¹²⁾と述べ、観光客と地域住民双方の欲求を満たすものとしている。山田(2010)が述べるように、地域の日常と観光客の非日常を言う視点から見た場合、観光資源は、地域資源本来の目的から派生的に創造されるものといえる。

以上の議論を踏まえると交通は、地域開発や都市計画の一環として整備されることから、地域の文化・歴史・自然といった定着性が高い。人々の観光目的が多様化しており、地域への定着性が高い交通サービスを観光資源と捉える場合も生じている。その際、観光資源の範囲は、一人ひとりの観光行動の目的により決まってくる。つまり、交通サービスだけの場合もあれば、交通サービスを有する地域と幅広くとらえることができるのである。

2.3. 公共交通と鉄道

鉄道は、通勤、通学、通院、買い物、など人々の暮らしを支える交通サービスである。鉄道路線の存在は、影響が及ぶ範囲から社会的役割を担う公共財として捉えることができる。市川(2015)は、「日本人の鉄道への深い愛着と信頼の根源には、『駅』への信頼もあるに違いない」⁽¹³⁾と述べ、鉄道と地域との関係について指摘している。つまり、鉄道は、地域の内外を結ぶ結節点となる駅の存在が日々の生活の拠点となり、そうした様子に人々が支持するのである。鉄道が人々から支持される背景には、地域の発展とともに歩んできたことや駅や路線の経由地が地図に掲載されることなどがあげられよう。つまり、輸送サービスにとどまらず、地域の存在を発信するという役割も担っているのである。例えば、JR 西日本三江線(2018年3月廃線)は、JR

西日本が廃線の正式な発表以降観光客が増加した。三江線沿線地域は、積極的に観光客の受け入れに向け、様々な取り組みを実施した。そして、廃線となった4月1日には、国土地理院のウェブ地図「地理院地図」において、三江線の線路と駅名を削除した⁽¹⁴⁾。鉄道は一度廃止にすると復活することは難しい。JR 各社の中で廃線となったあとに復活を遂げたのは、可部線の可部駅から河戸駅間（現：あき亀山駅）の1.6 km 区間のひとつだけである。可部線は、可部駅から三段峡駅の46.2 km が2003年に廃線となった。廃線となった区間のうち河戸駅までは、地域住民たちが線路上の草むしりや線路脇にヒマワリを植えるなどの運動により、2017年に路線が復活した⁽¹⁵⁾。一例ではあるが、鉄道は、駅などの地域を結ぶ拠点などにおいて地域住民らが主体となり何らかの取り組みを行う場合がある。そうしたことから、交通サービスの中でも鉄道は、地域間の輸送サービスにとどまらず地域のシンボリックな役割を果たしている。このように鉄道は、地域住民であれば信頼や執着心、観光客であれば鉄道を有する地域そのものが観光資源、としてとらえることがあげられる。

近年、非大都市圏を中心に鉄道の利用促進を模索している事例が散見される。この背景には、非大都市圏を中心に、利用者が伸び悩みに苦慮している鉄道事業者が多いからである。森本（2012）は、「地方においては、鉄道はまちのシンボルと表現されても実際に利用するのは学生や老人が中心であり、自動車が運転できる人は自動車で移動する」⁽¹⁶⁾と述べ、鉄道は地域と密接な関係があるとしつつも、移動手段としての役割に変化が生じていることを指摘している。非大都市圏では、人口減少や鉄道に並行する道路整備などの鉄道との競合する交通サービスも出てきている。和田（2001）は、「地方鉄道を維持することによって得られる社会的利益の評価は、信念や人生観の問題に帰される部分が大きい」⁽¹⁷⁾と述べ、金銭評価として数値化して評価する際に鉄道に執着に対する考え方の難しさを指摘している。栗原・大橋（2017）は、「鉄道は派生需要に依存した産業であるため、駅周辺の人口増加や雇用増加が必須課題」⁽¹⁸⁾と地域の活性化と同時に展開するため早期の需要拡大を図ることが困難であることを指摘し、鉄道そのものの魅力を創り出す「本源的需要」を呼び起こすことの必要性を指摘している。それゆえ、近年では、鉄道路線の維持に向けて様々な取り組みを展開する地域が多い。

これまでの議論を整理すると、鉄道は、地域開発や都市計画の一環として整備されていく過程で、地域の拠点やシンボリックな存在となる。そうした、鉄道と地域を結ぶ拠点は、人や地域との結びつきを創り出すものとなる。また、バスや飛行機などの輸送サービスと異なり、地図に駅や路線が掲載されることから、地域の存在を発信する役割を担っている。そのため、鉄道の維持を支持する人が一定数いるものといえる。しかし、地域間の移動手段としての役割が、鉄道から他の交通手段へと変化しつつある。そうした時に、鉄道による輸送サービスの維持、観光利用としての可能性を模索する地域が増えている。

2.4. 観光資源と鉄道

鉄道は観光資源として、輸送サービス、鉄道の沿線地域の歴史や文化など多角的な観点から構成され、それに惹かれる観光客が存在する。つまり鉄道は、観光において目的地に向けた地域間の移動手段である。その一方で、鉄道に興味関心を持つ観光客は、鉄道が存在する地域そのものを観光資源としてとらえることもある。新納（2017）「かつて地域の核であった鉄道や駅に対して人々は愛着をもっていて、現在は利用していなくても残したい文化財と考える人が多い」⁽¹⁹⁾と述べ、鉄道を有する地域であることで観光客を呼び込めることを指摘している。鉄道は、地域に定着し地域の発展と共に歩んできた。それゆえ鉄道は、バスや航空といった公共交通の中でも何らかの執着心や価値観を持つ人が一定数存在するといえる。

例えば外務省では、世界に現代日本の社会、文化を紹介するカルチャー・マガジン（にっぽん）の中で、「日本列島鉄道の旅」を2017年に取り上げている。その中で、「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、のんびりと行くローカル列車まで、日本の鉄道の旅はいつも心躍る喜びに満ちています」⁽²⁰⁾とあり、日本の鉄道の魅力について、非大都市圏の路線から高速鉄道まで幅広い視点でとらえている。同特集の中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」⁽²¹⁾と述べている。2020年1月現在、「にっぽん」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⁽²²⁾。寺岡（2019）は、「現在も毎年のように新しい廃線区間が話題となっている。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」⁽²³⁾と述べている。

こうした非大都市圏に有する鉄道について国土交通省は、地域鉄道として「一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線」⁽²⁴⁾と整理している。また、佐藤（2013）は、「鉄道と観光のかかわり方は、鉄道を使って観光地を訪れる場合と鉄道そのものを観光資源とする場合の2つがある」⁽²⁵⁾と述べ、「近年鉄道そのものを観光資源と位置付けて積極的に経営資源として活用する事例が増えている」⁽²⁶⁾ことを指摘している。つまり、他の交通サービスと比較して鉄道は、地域との関わりが感じられる部分が強いといえる。そうしたことが、鉄道に対して人々が支持する要素といえる。そして、観光資源として鉄道は、鉄道事業者による輸送サービスに加えて、駅舎などの鉄道施設など幅広い裾野から構成されるものといえる。

こうした議論を踏まえると、鉄道は、観光を目的とした利用を見ると、沿線地域や人と観光客を結びつける輸送サービスである。つまり、鉄道は人々の観光行動を支えるものでもあり、その可能性は多岐にわたる。こうした鉄道と人々との関わりが、観光客からみて観光資源となるのである。

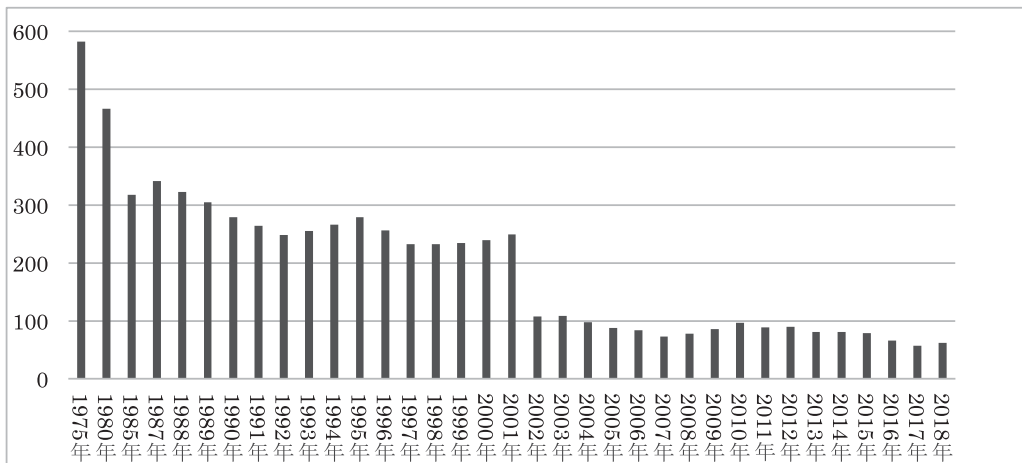
3. JR 北海道札沼線

3.1. 札沼線の概要

利用者の減少と本数の減便は、行くことが難しい特別な場所である「秘境」として、観光客の訪問目的となっている（図表 3-1、図表 3-2）。その中でも浦臼駅～新十津川駅間は、2016 年 3 月のダイヤ改正により 1 日 1 往復となった。列車本数の削減は、JR 北海道所有の気動車（キハ 40）の一部廃車が背景にある。これは、札沼線に限らず北海道全域で、JR 北海道が該当車両を運行する路線で実施した。しかし、そうしたことが全国各地の観光客から注目される存在となった。鉄道の存在は、地域住民らが観光客の受け入れや地域のことに對して意識をもつ契機となる。そのため、札沼線の浦臼駅～新十津川駅間においては、通勤や通学などの日常生活で日帰りを想定した利用がほぼ困難な状況となった。昨今、JR 北海道では、江差線（木古内駅～江差駅）、留萌本線（増毛駅～留萌駅）、石勝線夕張支線（新夕張駅～夕張駅）があげられる。これらの路線は、廃線の決定以降、注目を浴び全国各地から人々が訪れた。これらの路線は、一日数往復されており、観光客のみならず地域住民も含めて地域間移動が最低限可能な運行本数が確保されていた。

札沼線は、函館本線の桑園駅（札幌市）と新十津川駅（新十津川町）を結ぶ全長 76.5 km の路線である。1972 年までは、新十津川駅より北東へと路線が伸び、留萌本線の石狩沼田駅が終着であった。札沼線は、札幌と沼田を結ぶ路線として、それぞれの地名から一文字ずつ取り、「札沼線」と名付けられた。札沼線は、石狩川西岸地域の開発とあわせて、沿線の月形町と沼田町に炭鉱があり、石炭輸送の役割も担っていた。また、北海道最大の都市である札幌近郊も路線の一部でもある。札幌近郊を運行する全ての列車は、桑園駅の一駅隣にある札幌駅まで直通する。また近年では、都市交通として利便性向上を目指し、電化（桑園駅～北海道医療大学駅）や複線化（八軒駅～あいの里教育大駅）を実施した。札幌近郊区間では、3 両～6 両編成の通勤電車が 1 時間当たり 3 本程度の運行している。札幌近郊区間の沿線に北海道医療大学や北海道教育大学札幌校など学校が数多く存在する。それを受け、1991 年に学園都市線という愛称を路線名称とは別に全線で付与した。それに対して、北海道医療大学駅以遠は、非電化区間で 1 両編成のディーゼルカーによる運行である。つまり、北海道医療大学駅より新十津川駅までの 47.6 km は、複線化や電化といった輸送改善を実施しなかったのである。こうした、もともと少ない運行本数でありながら、減便が進められ今日に至る。

JR 北海道は、2016 年 11 月に札沼線（北海道医療大学前から新十津川間）を含む維持困難な線区として発表した。その中で、札沼線の概況として、①月形高校への通学利用以外の輸送需要が無い、②施設・設備の維持管理とは別に更新費用として今後 20 年間で 6 億円程度が必要である、ことをあげている⁽²⁷⁾。2018 年 1 月に札沼線の廃線区間にある新十津川町、浦臼町、月形



図表 3-1 札沼線輸送密度の推移 単位: 人/キロ/日

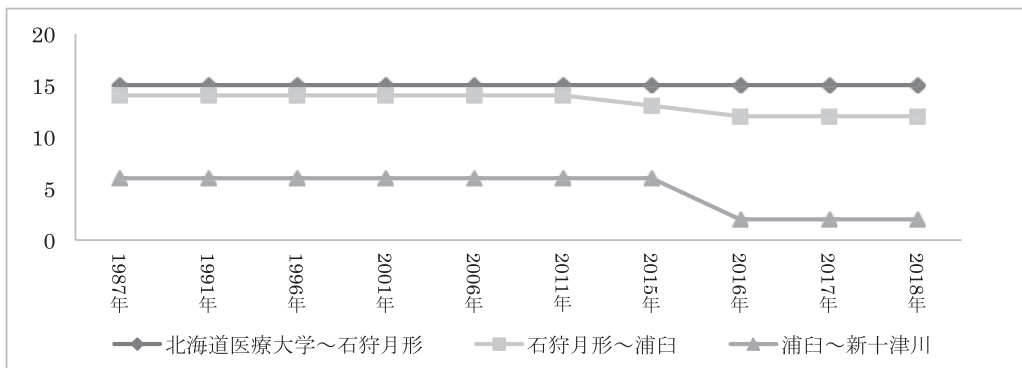
出所: JR 北海道 HP

「地域交通を持続的に維持するために 輸送密度 200 人未満の線区(「赤色」「茶色」5 線区)」

<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/region/index.html> 2020 年 1 月 29 日アクセス

注 1. 1987 年～2001 年は石狩当別～新十津川の輸送密度

注 2. 1975 年、1980 年、1985 年、2002 年～2018 年 北海道医療大学・新十津川間



図表 3-2 定期列車本数の推移 単位: 本

出所: JR 北海道 HP (図表 3-1 と同じ)

注 2016 年 3 月に一般気動車の老朽・劣化に伴う減便

町、当別町の沿線 4 町で検討会議を設立し、2018 年 10 月沿線 4 町で廃線に合意することを表明した。そして、2018 年 12 月に JR 北海道と沿線 4 町で 2020 年 5 月 7 日に廃線にすることが決定した。

以下では、①札沼線への乗車による参与観察 (2019 年 12 月 26 日実施)、②新十津川駅におけるヒアリング調査 (2019 年 12 月 26 日、2019 年 12 月 29 日の 2 回)、③関連する文献等の調査、を実施し、札沼線の終着駅である新十津川駅における観光資源としての可能性を考察した。

3.2. 新十津川町での利用状況

新十津川町では、「日本一早い最終列車が出発する終着駅」⁽²⁸⁾（図表 3-2）を観光の PR ポイントとして活用している。これは、2016 年 3 月 26 日のダイヤ改正により、浦臼駅から新十津川駅間を 3 往復から 1 往復に減便した。この列車は、9 時 28 分に到着した列車の折り返しで 10 時出発である。そのため、通勤や通学、買い物や通院など当日中に列車による地域間移動が出来なくなってしまった。札沼線新十津川駅は、空知中央病院へのアクセスと札幌方面への利用である。また周辺には、一人暮らしの高齢者が多い。また、新十津川町から札幌方面へは、北海道中央バスが札幌と新十津川間を 1 日 1 往復で運行している。バスは、JR と異なり札幌に到着後すぐ折り返すのではない。つまり、新十津川を出発して札幌などで滞在し、日帰りで新十津川に帰ることが可能なダイヤとなっている。もしくは、札沼線の浦臼駅から新十津川駅間は、地域需要としての役割が小さくなり、観光客の輸送の割合が増加しているといえる。利用が困難であっても 1 日 1 本という珍しさと JR 北海道が廃線を発表したことで、観光客が訪れるようになった。

新十津川町の地域おこし協力隊は、新十津川駅を降りた旅客数を自主的に集計し、駅舎内に掲示している（図表 3-3）。それによると 10 月から 12 月の平日の平均降車数が 20.8 人、土日祝日が 54.2 人であった（図表 3-4、図表 3-5）。また、JR 北海道の集計で 2014 年～2018 年の 5 年平均の乗車人員 1 日平均は、11.4 人⁽²⁹⁾である。JR 北海道と新十津川町の地域おこし協力隊のそれぞれが発表する旅客数を単純に比較することはできない。しかし、筆者が現地で実施してきたヒアリングや新聞記事等では、旅客が増加傾向である。ここから JR 北海道がダイヤ改正により 1 往復となり廃線を発表しても、札沼線を利用して新十津川駅に訪れる旅客が一定数いることがわかる。

JR 北海道では、1 両増結して 2 両編成で運行する日もある。また、2018 年 3 月 17 日のダイヤ改正において新十津川駅の出発時間を 9 時 40 分から 10 時 00 分に変更し、折り返し時間を伸ばした。それゆえ、新十津川駅で折り返し列車を利用する場合、12 分から 32 分と滞在時間が伸びた。これは観光客を中心とした利用者からの意見に対して、JR 北海道が対応したものでもある⁽³⁰⁾。

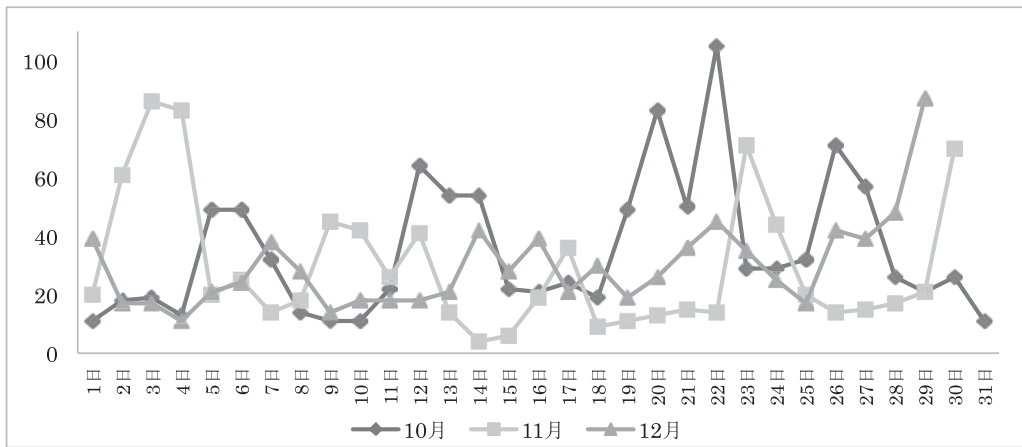
先の議論を踏まえると、観光客は列車の乗車と駅やその周辺を観光対象（観光地）としてとらえ行動している。また、新十津川駅周辺には、「寺子屋」や「しんとつかわ駅市」といった喫茶やお土産物販売する施設がある。そして、乗車してきた旅客は、①乗ってきた列車で折り返す、②新十津川町役場まで歩き函館本線滝川駅方面に向かうバスに乗る（図表 3-7）、という行動が多い。その中でも②は、新十津川駅より新十津川町役場までは、道がわかりやすい。また、新十津川町役場から滝川駅方面へは、北海道中央バスで 13 分程度であり、毎時 1 本程度運行している。そして、滝川駅では、札幌と旭川方面の双方へ 1 時間に 1～2 本ほどの列車が運行している。新十津川駅に行く札沼線への乗車目的を達成するために、滝川へのバスを利用する観光客もいる。筆者が、2019 年 12 月 29 日の 10 時に新十津川駅を出発する列車に間に合うバスに乗車した



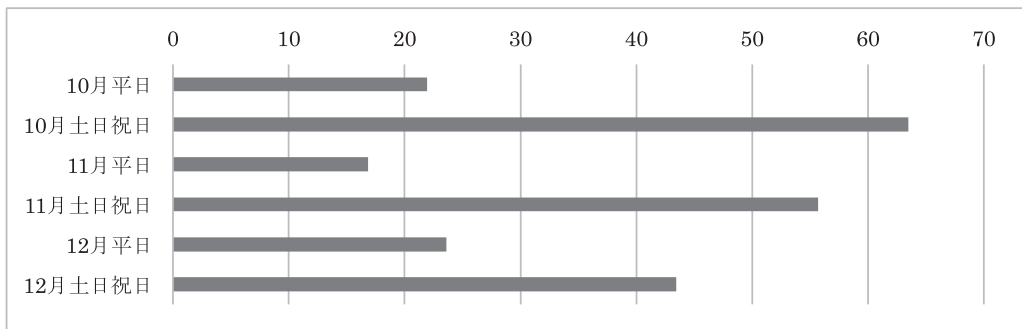
図表 3-3 記念写真用パネル
2019 年 12 月 26 日筆者撮影



図表 3-4 新十津川駅着降車人数
2019 年 12 月 29 日筆者撮影



図表 3-5 札沼線新十津川駅着降車人数推移（新十津川町調べ、単位：人）
注 図表 3-4 をもとに筆者作成



図表 3-6 曜日別札沼線新十津川駅着降車人数推移（単位：人）
注 図表 3-4 をもとに筆者作成



図表 3-7 新十津川駅前の通り
2019 年 12 月 29 日筆者撮影

時には、札沼線の乗客とみられる観光客が乗車していた。

3.2.1. 新十津川駅舎の活用

新十津川駅は、1986 年に無人駅となったが、駅舎には「旅のノート」や「スタンプ台」を設置している（図表 3-8、図表 3-9）。札沼線で新十津川駅に到着した観光客は、①列車や駅舎等の写真を撮影する（図表 3-10、図表 3-11）、②駅のスタンプを押す、③旅のノートに記録をする、といった到達したことを何らかの形で自分自身に残すということが主にしていたことである。駅舎内にあるベンチ座布団は、寺子屋のスタッフによる手編みである。また、「旅のノート」は、空知中央病院が管理し、その内容をホームページに掲載している。小さな駅舎で無人駅であった期間が長かったものの、地元の方たちが大切に管理している様子をうかがうことができる。

新十津川町では、新十津川駅舎内に観光案内所を設置した。これは、かつて駅員が切符等を販売していた駅の対面窓口を再活用したものである。無人駅となって以降、対面窓口に掲示板設置してふさいでいた。その掲示板を撤去し、新十津川町の観光案内所を設置し 2018 年 4 月 27 日から業務を開始した。それにより、32 年ぶりに列車の到着と出発時に人がいる駅となった⁽³¹⁾。ただし、新十津川町が記念品等の販売、観光案内といったことを目的としており、JR の乗車券類は発売していない。開業時間は平日（午前 9 時から 12 時）、土・日・祝日（午前 9 時から 15 時）であり、終着駅到達証明書やグッズの販売などを実施している。また、列車の出発時には、「札沼線ありがとう」の横断幕を持ち、列車を撮影する観光客とともに手を振って見送りを実施している（図表 3-12、図表 3-13）。



図表 3-8 新十津川駅舎内（駅ノート）
2019 年 12 月 26 日筆者撮影



図表 3-9 新十津川駅舎内（駅スタンプ）
2019 年 12 月 26 日筆者撮影



図表 3-10 新十津川駅舎の外観
2019 年 12 月 29 日筆者撮影



図表 3-11 新十津川駅舎内
2019 年 12 月 29 日筆者撮影



図表 3-12 列車出発時の見送りの様子①
2019 年 12 月 29 日筆者撮影



図表 3-13 列車出発時の見送りの様子②
2019 年 12 月 29 日筆者撮影

3.2.2. 寺子屋

寺子屋は、新十津川駅での列車折り返しの待ち時間に利用可能な喫茶店である（図表 3-14）。周辺に一人暮らしの高齢者が多く、「ひとりで家にいるのが寂しく、何か行く場所となるようなスポットが欲しい」、という話がオープンのかっかけである。そして、8 人ほどのメンバーが中心となり、みんなが集まれるような喫茶店を 2012 年の冬に開業した。建物は簡易なプレハブであり、開業当初は、断熱材がなく結露の大量発生を受け、プレハブの再整備のために一時閉店し、2014 年から再開した。開業から 3 年間ほどは、8 人ほどの板設立のメンバーのうち、老父夫婦が住み込みで寺子屋を運営した。その他の人たちが、老父夫婦をサポートする形で事業を営んだ。その後、8 人ほどいたメンバーのほとんどが年齢等を理由に引退した。2020 年現在、運営に直接携わっているのは、1 人だけである。定休日は、2 日（月・水曜）としている。

近所の人が、5、6 人ほど訪れ、雑談や囲碁、カラオケなどを楽しむ、喫茶店として利用している（図表 3-15）。また、近所の人たちの年齢層は、70 代～80 代後半が中心である。

そのように、地域住民の憩いの場として発展してきた一方で、札沼線の終着駅を目指して訪れる観光客も多い。駅舎にトイレが無く利用する人もいる。2016 年頃より、鉄道グッズ販売をカウンターの隅に数点で発売を開始した（図表 3-16）。また、新十津川駅に設置しているスタンプとは別の絵柄のスタンプを設置している（図表 3-17）。そうした様子を観光客が SNS などを用いた情報発信により、全国各地から多くの人々が訪れるようになった。観光客の増加とともに、鉄道グッズの取り扱いも増加し売り場スペースが拡大した。そして、カウンターの隅で始めた販売も、今ではカウンター全てを利用している。また、カウンターの色は、札沼線を運行するキハ 40 の車両と同様にした。

寺子屋の利用者は、列車の到着から出発までの間に多い。観光客は、列車が運行する午前中に多い。しかし、バスやレンタカーなどを利用して新十津川駅や寺子屋を目指してくる観光客もいる。こうした観光客は、札沼線の様子を覗に来る人や、寺子屋を SNS 等で知りその様子を伺いに来ることを目的としている。中には、寺子屋のスタッフとの会話を求めて訪れる観光客もいる。それゆえ、鉄道は、地域と観光客をつなぐ役割を果たしているといえる。

現在運営しているスタッフも高齢となった。一人での営業が続くとともに、代わりのスタッフがいらないため、休みを取ることが難しい状態となっている。それでも、営業を続けるのは、「全国各地から来訪者がいる。遠方からせっかく来てもらったのに店が休業では気の毒である」と話していた。正月や休日など関係なく鉄道が運行している限り彼らは訪問する。それゆえ、2020 年の正月も列車が来る午前中のみ営業である。



図表 3-14 寺子屋の外観
2019 年 12 月 29 日筆者撮影



図表 3-15 寺子屋内の様子
2019 年 12 月 29 日筆者撮影



図表 3-16 寺子屋内の様子
2019 年 12 月 29 日筆者撮影



図表 3-17 寺子屋の鉄道スタンプ
2019 年 12 月 29 日筆者撮影

3.2.3. 空知中央病院

2011 年の夏頃に空知中央病院の院内保育所「ドリームワールド・のびのび」の園児たちが列車に向かって手を振り、それに対して、乗客が手を振り返した。そのことに好感を得て、園児たちによる列車の見送りが日課として始まった⁽³²⁾。園児たちによる自主的な送迎活動は、定期的に太鼓演奏や絵葉書のプレゼントなどの展開も見られた。喜んだ乗客は、園児たちに向けてお礼の品を持ってくるなど、子どもたちとの交流の場となっている。

新十津川町や地元の新十津川農業高校の協力により花壇の整備をした。この背景には、利用者が減少して寂れていく駅舎が病院の患者のように見えたからである。その様子について、『二百人の患者様が明日来るのが楽しみになるようなそんな環境を全員で作ろう』と実践していたのですが、『終着駅は始発駅、駅も二〇一番目の患者様として、華やかに艶やかに飾りお化粧しよう』⁽³³⁾として開始した。病気の患者を抱えている病院の雰囲気を明るくすることを目的に、新十津川駅を含めた周辺環境の改善である。院内のスタッフが、業務の合間に花壇の整備を行っ

た。病院の周辺だけではなく新十津川駅方面に花を飾り、地域に賑わいを創ろうとした。新十津川駅舎内にある旅のノートは、空知中央病院が管理している。そして、同病院のホームページでノートの内容を公開している。

3.2.4. 新十津川駅前のショップ

JR 北海道が、札沼線廃線を発表し、利用客が増加してきた。こうした観光客に対して、提供できるものはないか、ということで「しんとつかわ駅市」がオープンした。地元企業が提供したブレハブの建物に、新十津川町の振興公社が運営している。営業時間は9時から10時30分と列車の到着から出発時刻に合わせている。また、列車は毎日運行することから、定休日を定めていない。

筆者が利用者の傾向について伺ったところ、札沼線の利用者のうち3分の1程度が訪れ、客単価は600円程度と話していた。札沼線関連のグッズや地元で製造されたお菓子などを販売している。こうした地元特産品と合わせた企画商品の展開は、廃線が決まって以降である。その中でも、札沼線の入場券や缶のお菓子など、札沼線に乗ってきたと感じられるものの売れ行きが良い。新十津川町が酒米の産地であり、それを活かして製造したお菓子やお酒を販売していた。

3.3. 観光資源としての地方鉄道終着駅

札沼線新十津川駅では、減便、廃線の決定を受け多くの人々が注目し、観光客が訪れるようになった。これは単に札沼線の乗車を目的とした観光客だけではない。先に取り上げた寺子屋のスタッフや園児たちの見送りなど、新十津川駅で札沼線を通じた出会いから、観光客の満足感を高めるとともに、訪問動機にもなっているからである。新十津川駅における取組は、廃線決定以前から新聞等で取り上げられていた。また、廃線が決まる以前から「新十津川駅を勝手に守る会」と称する住民組織も発足していた。「新十津川駅を勝手に守る会」は、新十津川駅を活かしたイ



図表 3-18 しんとつかわ駅市外観
2019年12月29日筆者撮影



図表 3-19 しんとつかわ駅市の店内
2019年12月29日筆者撮影

ベントの企画・実施や清掃活動などを行っている。こうした地域の取り組みがあることが、「鉄道が存在する地域」そのものが、観光資源としての要素といえる。つまり、鉄道の廃線を受け観光客の増加は、地域が一丸となり様々な取り組みを行う契機になったともいえる。

札沼線の減便や廃線日が決定しても、列車は毎日運行するとともに、全国から観光客が訪問している。特に廃線が正式に決定し、残り限られた運行期間に、本格的な観光客の受け入れ態勢が整備されてきたという現状がある。また、関係する事業者は、定休日を設定した運営が困難であることという実情は否めない。そのため、札沼線関連のグッズなどは、新十津川駅前の店舗同士で同様の商品を取り扱うということも出てきた。札沼線の廃線以降、新十津川駅やその周辺の整備計画は決まっていない。また、先に述べた2件の店舗についても、どのようにするかは決まっていない。

札沼線の廃線が決定している区間では、列車の運行様子の写真撮影を試みる観光客も確認できた（図表3-18）。同時に札沼線沿線では、鉄道の撮影を目的とした、観光客にマナー啓発も行わ



図表 3-20 札沼線石狩月形駅での様子
2019年12月26日筆者撮影



図表 3-21 撮影マナー啓発のポスター
2019年12月26日筆者撮影



図表 3-22 記念入場券のポスター
2019年12月26日筆者撮影



図表 3-23 札沼線鶴沼駅（無人駅）
2019年12月26日筆者撮影

れていた（図表 3-19）。また、JR 北海道は、記念入場券の発売や臨時列車の運行など、廃線前の企画、イベントを実施した（図表 3-20）。臨時列車は、JR 北海道が所有しキハ 40 形を観光列車仕様に改造した「山紫水明」の札幌線での運行である。期間は 2019 年 11 月 16、17 日であった。11 月 16 日は「月形町・当別町コース」として札幌～石狩月形間（大人 10,800 円・子供 9,800 円）で、11 月 17 日が「新十津川町・浦臼町コース」として新十津川～札幌間（大人 12,000 円・子供 11,000 円）であった。

札幌線沿線において冬季に列車を運行するためには、除雪をしなければいけない。筆者の乗車時において除雪は、路線と合わせて、利用者がほとんどいない無人駅を含めすべて実施していた（図表 3-21）。これには、秘境駅と呼ばれるような箇所も含まれている。しかし、公共交通とでありつつ、事業の存続には、運行に必要な収益を得ることも必要である。雪国の地方鉄道は、除雪といった様子は、観光資源としての非日常性を映し出す一方で、鉄道事業者から見ると負担となる要素でもある。つまり、北海道のような厳しい気象条件で運行することは、他の地域鉄道と比べ不利な条件を有しているのである。

4. まとめ

本論文は、存続が困難な地方鉄道を事例とし、鉄道が、観光資源としての可能性について検討した。観光と交通は、密接な関係である。交通需要を「到着地で行われる本源的需要の活動」とするのであるならば、目的地に本源的需要となるものが存在する。つまり交通は、地域において何らかの供給する人やモノの供給にむけ本源的な需要消費に向け、人々の移動を誘発する。この誘発された需要こそが派生需要といえる。

観光行動では、人々の目的が多様化しており、移動そのものが観光の目的となりうる場合が出てきた。その中でも鉄道は、居住者と観光客の双方に輸送サービスを提供する公共交通である。また、鉄道を地域間の輸送サービスのみでとらえるのではなく、鉄道自身が観光資源となりえることもある。また、鉄道の利用することも目的に含みつつ、各地域をめぐる場合もある。

近年、利用者減少による廃線を逆手にとらえてイベントを実施することが増えている。

本論文で取り上げた札幌線は、1 日 1 往復となり末端区間の廃線が決定してからは、多くの観光客が訪れるようになった。沿線地域では、鉄道の廃線を地域への認知の拡大や人々を集める機会として様々な取り組みを展開していた。

こうしたことを踏まえると、鉄道を観光資源としてとらえられても、鉄道の利用者が増えなければ、鉄道事業者の収益を増やすことはできない。廃線前の乗り納めを目的とした観光客は、減少していく地域交通の許容量を大幅に上回る利用者を集めることが多い。その場合、公共交通として本来の機能を全うできない危険性がある。新十津川駅では、筆者の訪問時に列車の到着出発時に観光客の事故を防止などから警備員がいた。また、「札幌線の次に廃線となる路線はどこで

あろうか」、といった会話を各地で聞くことがある。つまり、観光資源としての鉄道の活用には、地域住民の交通手段としての本来の目的を全うすることも肝要となる。それゆえ、地域交通としての機能と観光資源の機能との共存可能な活用方法が今後求められるといえよう。これについては、今後の研究課題である。

註

- (1) 坂西 (2011) p.34
- (2) 宮本 (2003) p.10
- (3) 森本 (2018) p.35
- (4) 観光庁 HP「観光立国推進基本法」<https://www.mlit.go.jp/common/000058547.pdf>
2020年1月29日アクセス
- (5) 堀 (2017) p.9
- (6) 須賀 (2017) p.56
- (7) 日本交通公社 (2004) p.38
- (8) 溝尾 (2011) p.15
- (9) 須田 (2018) p.36
- (10) 山田 (2010) p.88
- (11) 須藤・遠藤 (2018) p.18
- (12) ジェームズ・マック (2004) p.15
- (13) 市川 (2015) p.203
- (14) 朝日新聞「さよなら三江線…地図からも 地理院、運行終了後すぐ削除」2018年04月03日
- (15) 東洋経済オンライン HP「全国初「JR 可部線」が廃線から復活できた理由」
<https://toyokeizai.net/articles/-/162025> 2020年1月29日アクセス
- (16) 森本 (2012) p.64
- (17) 和田 (2001) p.38
- (18) 栗原・大橋 (2017) p.84
- (19) 新納 (2017) p.85
- (20) 外務省 (2017) p.4
- (21) 外務省 (2017) p.20
- (22) 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。
- (23) 寺岡 (2019) p.205
- (24) 国土交通省 HP「地域鉄道対策」2020年1月29日アクセス
www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html
- (25) 佐藤 (2013) p.177
- (26) 佐藤 (2013) p.177
- (27) JR 北海道 HP「当社単独では維持することが困難な線区」について (図説版) 2020年1月29日アクセス
<https://www.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-5.pdf>
- (28) 例えば、新十津川町 HP
<http://www.town.shintotsukawa.lg.jp/kanko/category/289.html> 2020年1月29日アクセス
- (29) JR 北海道 HP「JR 北海道の取り組み地域交通を持続的に維持するために」2020年1月29日アクセス
https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/region/pdf/5senku/5_01_data.pdf
- (30) 毎日新聞 2017. 12. 16 北海道朝刊 29ページ 社会面「JR 北海道：駅の周り、ゆっくり見てね 札沼線『日本一早い最終列車』、新十津川駅滞在 12分→32分」
- (31) 朝日新聞 2018年4月21日「新十津川駅 32年ぶりに有人に」

- (32) 株式会社中広 HP「巻頭特集 北海道 SORA」『いつまでも地域に愛され続けて 新十津川駅を支える人びと』2016年8月号 Vol.17 2020年1月29日アクセス
<https://chuco.co.jp/modules/special/index.php?cid=109>
- (33) 立歩人 (2019) p.20

参考文献・引用文献

- James M. Buchanan (1968) THE DEMAND AND SUPPLY OF PUBLIC GOODS Rand James Mak (2004) TOURISM AND THE ECONOMY ジェームズ・マック著、= 瀧口治・藤井大司朗監訳 (2005) 『観光経済学入門』日本評論社
- 市川宏雄 (2015) 『人口減少時代の鉄道論』洋泉社
- 大橋昭一 (2010) 『観光の思想と理論』文眞堂
- 栗原由紀子・大橋忠宏 (2017) 『弘南鉄道大鰐線の需要推定と利用促進への課題』人文社会科学論叢 = Studies in the humanities and social sciences (2), 73-84, 2017-02 弘前大学人文社会科学部
- 坂西明子 (2017) 『交通需要の特性』pp.34-35 日本交通学会編「交通経済ハンドブック」白桃書房
- 佐藤信之 (2013) 『鉄道会社の経営 ローカル線からエキナカまで』中公新書
- 須賀寛 (2017) 『日本の観光 きのう・いま・あす』交通新聞社新書
- 須田寛 (2018) 『図でみる観光』交通新聞社
- 須田寛 (2003) 『実務から見た 新・観光資源論』交通新聞社
- 立歩人『新十津川駅発 なまら空知』空知新聞社
- 田中輝美 (2016a) 『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
- 谷口知司 (2010) 「観光と観光ビジネス」pp.1-20 谷口知司編著 (2010) 『観光ビジネス論』ミネルヴァ書房
- 寺岡伸悟 (2019) 「鉄道」pp.202-209 遠藤英樹・橋本和也・神田孝治『現代観光学 ツーリズムから「いま」がみえる』新曜社
- 新納克広 (2017) 「鉄道ビジネスと観光」pp.73-85 塩見英二編著『観光交通ビジネス』成山堂
- 楓森博「鉄道会社と観光ビジネス」pp.43-60 谷口知司編著 (2010) 『観光ビジネス論』ミネルヴァ書房
- 堀雅通 (2017) 「観光交通サービスの特性と観光交通ビジネスの展開」pp.13-29 塩見英二編著『観光交通ビジネス』成山堂
- 溝尾良隆 (2011) 『観光学と景観』古今書院
- 森本知尚『公共交通の過去と未来』お茶の水書房
- 山田真茂留 (2008) 『早稲田社会学ブックレット 社会学のポテンシャル6 非日常性の社会学』学分社
- 和田尚久 地方鉄道の現状と課題——京福電鉄越前線を例として (特集 地域公共交通の再生を求めて) 地域開発 442, 34-38, 2001-07
- 和田尚久 (1999) 「地方鉄道存続方途としての上下分離方式—地域価値財としての京福電鉄越前線—」pp.59-69 『福井県立大学経済経営研究』(第6号) 福井県立大学経済経営研究
- 和田尚久 (2001) 「地方鉄道の現状と課題—京福電鉄越前線を例として」pp.34-38 『地域開発』(442) 日本地域開発センター

2020年1月31日受理