追手門学院大学地域創造学部紀要
2021 年 3 月 10 日，第 6 巻，79-97

観光資源の楽しさと鉄道
――大井川鐵道を事例として――

安本　宗春*・市川　裕大**・堤　康二朗**
佐藤　健太**・吉岡　　樹**・米本　有佑**
永田　　蓮**・三木　康平**・吉川　昌志**

The fun of tourism resources and the railway : A Case Study of Oigawa Railway

Muneharu YASUMOTO, Yuta ICHIKAWA, Kojiro TSUTSUMI,
Kenta SATO, Tatsuki YOSHIOKA, Yusuke YONEMOTO,
Ren NAGATA, Kohei MIKI, Masashi YOSHIKAWA

要　約

本論文は、観光資源の楽しさと鉄道について、静岡県の大井川鐵道を事例に検討する。観光資源は、観光客の日常生活圏外で充足感が得られる地域資源である。この充足感は、一人ひとりの嗜好を満たす過程により生じる精神的な「楽しさ」である。そして嗜好を満たす過程は、現地における体験に加えて、観光行動以前の経験や知識、情報などから観光資源から得ようとする行動である。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、専門性や学術性、こだわりなどの嗜好を持つ場合があげられる。このような、観光客のこだわりや意識に対する強さと弱さといった幅は、同一の観光資源から多角的な観点が創造されるとともに様々な楽しみ方を有するものといえる。

鉄道は、地域間を移動する輸送サービスである。その一方で、鉄道の運行している様子や利用方法（車内での会話や車窓からの景色）、鉄道車両（観光列車や形式・乗り心地）など、鉄道に対する人々の楽しみ方の裾野が広く多様である。こうした人々は、鉄道ファンと称されるなど社会的にも認知され、こだわりや意識に対する強さと弱さの双方から幅を利かせている。近年の鉄道事業者は、鉄道ファンに着目し、彼らの満足度を

*追手門学院大学地域創造学部講師　　**追手門学院大学地域創造学部生

高めるような取り組みを展開する事例も出てきた。

以上のことに着目し本論文では、、文献を通じて観光資源としてみる鉄道から得られる楽しさについて考察し、大井川鐵道での現地調査（ヒアリングと現地の参与観察）から得られた結果をもとに、観光資源としてみる鉄道から得られる楽しさについて検討する。

キーワード：観光資源、鉄道、鉄道ファン、乗り鉄、撮り鉄、大井川鐵道

1. はじめに

本論文は、観光資源の楽しさと鉄道について、静岡県の大井川鐵道を事例に検討する。観光資源は、観光客の日常生活圏外で充足感が得られる地域資源である。この充足感は、一人ひとりの嗜好を満たす過程により生じる精神的な「楽しさ」である。そして、嗜好を満たす過程は、現地における体験に加えて、観光行動以前の経験や知識、情報などから観光資源から得ようとする行動である。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、その観光資源の専門性や学術性、こだわりなどの嗜好を持つ場合があげられる。このような、観光客のこだわりや意識に対する強さと弱さといった幅は、同一の観光資源から多角的な観点が創造されるとともに様々な楽しみ方を有するものといえる。

鉄道は、地域間を移動する輸送サービスである。その一方で、鉄道の運行している様子や利用方法（車内での会話や車窓からの景色）、鉄道車両（観光列車や形式・乗り心地）など様々な観点から興味関心を持つ人々もいる。こうした人々は、鉄道ファンと称されるなど社会的にも認知されている。そして、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。近年の鉄道事業者は、鉄道ファンに着目し、彼らの満足度を高めるような取り組みを展開する事例も出てきた。

以上のことを踏まえ本論文では、文献等から観光資源の楽しさと鉄道につい考察した。そして、大井川鐵道の駅や車両等の現地調査（2020 年 9 月 11 日～13 日実施）とヒアリング(1)（2020 年 9 月 11 日）による実態調査の内容をまとめた。共同執筆者である市川裕大、堤康二朗、佐藤健太、吉岡樹、米本有佑、永田蓮、三木康平、吉川昌志（学生 8 名）は、事前学習や現地調査等で作成した現地レポートや議論してきたものを踏まえ 2、3 をまとめた。担当教員である安本宗春は、全体を整理しした。なお、本論文は、地域創造学部プロジェクト型教育事業助成「観光振興とコンテンツツーリズム」の一環として、市川裕大、堤康二朗、佐藤健太、吉岡樹、米本有佑、永田蓮、三木康平、吉川昌志（学生 8 名）と担当教員（安本宗春）が実施したものである。

2. 観光資源としてみる鉄道の楽しさ

2.1. 観光資源と楽しさ

観光資源は、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ものである。ここでは観光資源について「楽しさ」の視点から検討する。十代田（2007）は、「“観光資源”とは地域が有する様々な資源のうち、来訪者に愉しさを提供する地域資源と定義される」(2)としている。つまり、観光客が、地域資源から楽しさを感じることができたとき、その地域資源は観光資源と捉えることができる。人々の楽しみは、一人ひとりの嗜好を充足する過程から得ることができる。空閑（2008）は、人々が楽しいと感じてりうときは「『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」(3)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」(4)と述べ、新規な感覚や達成感覚といった特徴としている。楽しみは、一人ひとりがより良い生活を過ごそうと行動し欲求を充足する過程から得られるものである。その際、生活を充実させる方法として、日常の生活と異なる、体験や経験から楽しみを得ようとする。観光行動は、そうした楽しみを求めた行動の一環である。

観光客は、自らの興味関心や経験や知識、情報などから観光資源についてイメージする。そして、現地における体験等から生じる精神的な感覚が観光資源から得られる楽しさである。さらに観光客の中には、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しする場合もある。そのようなことを踏まえ、観光客を受け入れる地域や事業は、彼らの嗜好に適うような取り組みを模索する場合もある。本論文で取り上げる鉄道は、その利用方法や車両形式をはじめ、鉄道に対して興味関心を持つ視点はひとり一人で異なる。つまり、同一の観光資源から幅広い目的を持つ観光客層を有している。それゆえ、観光資源として多様な可能性を有している。

2.2. 観光資源としてみる鉄道の多様性

鉄道をはじめ様々な交通サービスは、人や貨物の輸送が本務である。その一方で、交通サービスは、観光客の行動目的を達成する手段だけではなく、観光行動の目的となる場合がある。鉄道は、様々な交通サービスと比較して利用することから満足を得る人々が一定数いる。つまり、観光客の観光行動目的となりうる場合がある。鉄道は、沿線地域（途中駅）を経由し、各地域で人々が乗降しつつ終着駅を目指して移動する特徴がある。鉄道に関する内容を取り扱う書籍は、

雑学や趣味といった視点によるものが多い。例えば、来住（2019）は、鉄道に対する興味関心は、撮り鉄や乗り鉄などをあげ「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『駅にいるだけで楽しい』という気持ちは同じでしょう」(5)と、人それぞれ異なることを指摘している。このように鉄道から得られる楽しさは、興味・関心の分野は多岐にわたっている。こうした鉄道移動の特徴は、目的地への移動している実感しやすい点から利用における楽しさともいえる。

ここでは、観光行動の目的から鉄道の楽しみ方として、①移動、②車内での過ごし方、③車窓や車両、の側面から検討をする。まず、移動方法としては、鉄道を利用し沿線各駅で観光地巡り、自身の旅行をより充実させようと試みる観光客もいる。それに対して、途中下車にかかる時間も鉄道利用に充てたいという観光客もいる。鉄道は、他の交通サービスと比べて車内での自由度が高く、一人ひとりもしくは同行者と思い思いに過ごすことができる。次に、車内での過ごし方では、飲食や読書、好きな音楽を聴くこと、同行者との会話、などがあげられる。また、自身が利用している鉄道路線の運行状況について、ツイッターなどの SNS や鉄道事業者が提供する運行情報サービスを用いて、調べることで楽しむ人々もいる。最後に、車窓や車両として、鉄道での移動は、人々の歩く速さでは見ることができない景色を楽しめるからこそ、新鮮にも感じられる場合がある。また、同じ区間やでも利用する鉄道車両、列車種別（例：快速、普通）や線路規格（例：単線、複線、複々線）などにより、乗り心地をはじめ車窓から流れる景色の速さが異なる。また、比較的近くの地域に敷設された鉄道路線であっても、新幹線や在来線と路線の運行形態が異なれば、利用者の気分は異なる。

このように鉄道は、様々な観点から楽しみを得られることから、人々の興味関心は多様である。さらには、鉄道から得られる楽しみの追及を試みる人々もいる。このような人々を俯瞰すると、「鉄道に乗る（乗り鉄）」、「沿線風景や乗車した列車の写真撮影をする（撮り鉄）」、「発車・接近メロディーや鉄道車両自体から出る音を録る（音鉄）」(6)、鉄道整備や技術に関することを探究する、など鉄道に対して持つ興味関心を追求しようとする人々もいる。このように、鉄道利用による楽しみ方は多岐にわたるが、その中でも認知度が高い事例として、以下では「乗り鉄」と「撮り鉄」について検討を試みる。

2.2.1. 乗り鉄

乗り鉄は、「列車に乗ることを楽しむ鉄道ファン」(7)であり、その楽しみ方は様々である。鉄道利用では、沿線地域の特徴や鉄道会社により、車窓から見える景色や使用車両が異なる。ここでは、鉄道利用と鉄道車両の 2 つの視点から検討する。

鉄道利用では、鉄道路線にどのように乗車するかの行程を考えることが楽しさの基本であろう。例えば、各鉄道事業者が企画・発売する「乗り放題きっぷ」などを駆使して自分自身の鉄道利用を模索する場合がある。JR が発売している「青春 18 きっぷ」では、効率的な利用方法や沿

線の楽しみ方を示した書籍等が発売されており、多様な楽しみ方があることをうかがわせる。そして、鉄道に乗車し車窓からの景色では、市街地や田舎、自然などそれぞれの光景がある。こうした地域間を移動する過程で見える景色の変化も鉄道利用の楽しさを構成する要素である。例えば、日本には、盲腸線や運行本数が極度に少なく利用困難な路線には、到達が困難な秘境地に存在する駅（≒秘境駅）がある。秘境地には、行程を考える訪れることに難易度が高く、その場所も非日常的な光景を眺めることができる。それゆえ、難易度が高い秘境地を実際に訪れることは、行程の企画づくりと車窓からの景色の双方から、鉄道利用における達成感、知らない世界を知ることに満足感を得る場合がある。また、高架化や地下化、路線の配線改良など鉄道路線の整備改良を調べる過程を楽しむ人がいる。そして、鉄道への乗車欲求が高度化すると、鉄道旅客路線の利用を制覇したい欲求を持つ人々もいる。すべての鉄道路線の全区間を利用する「完全乗車」（もしくは「完乗」）(8)、や旅客路線にある全ての駅に乗降する「全駅下車」(9)といったことを目的とする人がいる。この「全てを満たす」という基準は、個人の裁量により決定され、達成することによる充足感を得ることが目的といえる。

鉄道車両では、「観光列車」と称し、観光客の満足増大を目指し、各鉄道事業者が沿線の特徴をサービスとして提供する列車があげられる。観光列車が提供するサービスは様々であり、沿線風景を見ることに力を入れた車両、車内で地域の食や文化体験など提供、などがあげられる（写真 1、写真 2）。また、鉄道事業者は、観光列車に限らず、旅客が地域間を移動する際、居住環境の改善した車両導入をはじめ、車内販売の実施や愛称を付与する利用者に親しみを持ってもらえるような取り組みを実施している。そのような、鉄道車両の変遷や形式や内装、乗り心地のなど、一つひとつの違いを丹念に観察する人々もいる。近年の鉄道車両は、規格を統一し大量生産する場合が多い。それでも、一つひとつの鉄道車両は、製造時期により採用している内装（座席配置やデザイン）、編成の組み方、モーターの音、などに違いがある。それに対して、鉄道事業者が異なっても車両製作所が同じ場合は、車両の特徴が似通る場合がある。鉄道事業者が、沿線の特徴や路線変遷を車両に取り入れる事例も出てきている。また、旧型車両を利用し、通常車両では感じられない乗り心地や音などを楽しむ人々もいる。廃止間際の列車や鉄道路線、車両後任に伴う旧型車両の引退時の別れを惜しむ「葬式鉄」(10)といった人々がいる。「葬式鉄」は、鉄道ファンだけではなくともその車両に愛着を持った人もいる。例えば、2000 年初頭にブルートレインと称する夜行客車列車は、車両老朽化や利用者減少などを理由に廃止が相次ぎ、多くが注目する社会現象となった。長く利用していた車両が引退する際、この車両に乗っていつも通りの景色を見ながら過去の思い出に浸ることがある。路線で引退した車両が他路線や他の鉄道会社に譲渡されたために、譲渡先で活躍する姿を見ようとする人もいる。



写真 1　観光列車（丹後の海）
撮影場所：JR 舞鶴線／東舞鶴駅
撮影：三木康平



写真 2　観光列車（丹後の海　車内）
撮影：三木康平

2.2.2. 撮り鉄

撮り鉄は、鉄道を主題とした写真撮影をする鉄道ファンであり、最も古くから行われてきた形態の一つである。「撮り鉄」は一般的に鉄道写真を撮影する愛好家だけではなく、鉄道の動画を撮影する人々も含まれる。鉄道の撮影を専門とする「鉄道写真家」と呼ばれるプロの写真家も存在する。撮り鉄は、きれいな風景、きれいに見える時間帯など、どのようにして鉄道を撮影するのか、ということを実践して楽しさを得ている。

撮影には、高度な一眼レフカメラから簡易なコンパクトデジタルカメラ・ビデオカメラなどを使用する。「撮り鉄」の撮影対象は、「好きな車両」や「思い出のある車両」、「希少な車両」の撮影、車両ごとの仕様の違いを写真として記録する、「鉄道のある風景」など、撮影の仕方やこだわりなどは人によって様々である。「撮り鉄」の撮影目的は風景や車両などをメインとし、乗車をした記念や車両形式を記録として残すというものがある。

1 つ目の基本的な鉄道写真として、「構成写真」である（写真 3、写真 4）。これは、列車が実際に走る様子などを車両や編成を重視して撮影した写真である。愛好家からは「編成写真」と呼ばれることもある。沿線撮影などにおいて、先頭車両の「顔」を中心部からずらし、後部の車両全体が写るように撮影する写真であり、直線区間やカーブ区間で撮影される。一般的な鉄道車両に加えて、路面電車など、幅広い鉄道撮影で使用される。これらの写真は、鉄道車両がいかに「格好良く写るか」、「迫力が出るか」などを追求したものが多く、鉄道趣味雑誌にも多用されるジャンルである。私たちが普段利用する通勤型車両から希少な車両や、引退前の車両などの雄姿を追い求めるファンも多く、鉄道撮影では最もメジャーなジャンルである。



写真 3　京阪電鉄　通勤型車両
撮影地：京阪電鉄／土居駅
撮影：永田蓮



写真 4　特急南紀
撮影地：JR 紀勢本線／徳和～多気
撮影：吉川昌志

2 つ目に車両ごとの形式（型式）の違いを記録する「形式（型式）写真」である（写真 5、写真 6）。これは、駅など、列車が停車するポイントで撮影されるもので、記録資料的な意味合いが高い写真である。そのため、正面、真横、足回りなど、一般的な鉄道写真では写しにくい細かい部分をはっきり見えるように撮影するのが定番である。同じ形式の車両でも正面や側面の塗装の塗分け・窓割・床下機器などが異なるものも存在するため、それを比較するための撮影方法として用いられる。



写真 5　ラッピング列車（ハローキティ新幹線）
撮影地　JR 西明石駅
撮影：永田蓮



写真 6　特急サンダーバード
撮影地：JR 京都線／高槻～島本間
撮影：三木康平

最後に「鉄道」と「風景」を写す「風景写真」である（写真 7、写真 8、写真 9、写真 10）。これは、桜や山の緑や紅葉、雪景色、海など四季折々の景色の中にある鉄道の姿を捉えた写真で、鉄道ファンを含め、写真を趣味とした様々な人が撮影する。そのほか、列車よりも駅舎をメインに撮影する「駅舎写真」、廃線跡や使われなくなった駅舎を撮影する「遺構写真」、訪れた駅や列車と記念撮影をする「記念写真」など、様々な写真を好む撮り鉄がいる。



写真 7　銚子川を渡る新型車両
撮影場所：JR 紀勢本線／相賀～尾鷲
撮影：吉川昌志



写真 8　きれいな山中を走る大和路快速
撮影場所：JR 大和路線／河内堅上～三郷
撮影：佐藤健太



写真 9　桜の横を走る紀州路快速
撮影場所：JR 阪和線／山中渓駅
撮影：堤康二朗



写真 10　東寺を背景に走る新幹線
撮影場所：京都鉄道博物館
撮影：佐藤健太

携帯電話やスマートフォンは列車撮影のほか、列車の運行情報や撮影地までの道案内、SNS 等を活用した情報収集・発信など幅広く利用され、カメラの次に必須アイテムになっている。また、近年では鉄道写真の撮り方について説明した雑誌や、鉄道写真専門の撮影地ガイドも多く販売され、初心者でも気軽に楽しめる趣味として人気である。

「撮り鉄」の行動が活発になる一方、無断で鉄道施設や農地などの私用地に入るといった迷惑行為をする人もいる。そのため、撮影地では撮り鉄と土地所有者や沿線住民・農家などの間でのトラブルも頻繁に発生している(11)。撮影地には列車の安全運行とトラブル防止のために鉄道事業者・土地所有者がフェンスや規制線、注意書き看板の設置を行っている。また、近年は安全のために駅構内での三脚・脚立の使用を禁止している鉄道事業者も多い。その一方で、鉄道事業者側が撮り鉄との共存を図るために鉄道撮影スペースの整備を行う取り組みも出てきた。例えば、IGR いわて銀河鉄道では鉄道写真家の提案により、ホーム先端に安全に鉄道撮影ができる専用スペースの整備が行われた。

また、撮り鉄は、鉄道写真撮影が目的となり鉄道を利用せず、撮影スポットまで自動車を使用する場合がある。これは、脚立や三脚など大量の機材を効率よく運び目的の列車を撮影するためである。

2.3. ファンと鉄道

鉄道ファンは、鉄道に対して興味関心を持つ人々の総称といえよう。「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。もともとは国鉄マン、鉄道マンのことで、そこに努めている職員を示す」(12)と 1998 年の項目の中で解説している。その後、女性の鉄道ファンは「鉄子」と称するようになった。米川（2019）は、同様に「平成の新語・流行語辞典」の中で「鉄子」について、「女性鉄道ファン。『女子鉄』『道ちゃん』とも言ったが、最近は『鉄子』が一般的になった」(13)と 2007 年の項目の中で解説している。鉄道ファンと一言で称してもその内容は様々である。なお、本論文で、「鉄ちゃん」や「鉄子」など鉄道に対して興味関心を持つ人々を鉄道ファンとして議論する。鉄道は、通勤や通学などの需要をはじめ、旅行や買い物など生活の中で利用されることから、多くの人から親しまれる交通機関である。鉄道ファンに関する内容を俯瞰すると、鉄道の特定分野について興味関心を持ち探求する人々としてとらえることができる。

鉄道ファンの起源は、明治 30 年代に各地の鉄道車両等の写真撮影をしていた岩崎輝彌氏と渡辺四郎氏といわれている(14)。彼らが明治期に撮影した鉄道写真は、昭和初期に創刊された。鉄道紀行作家である内田百閒氏や宮脇俊三氏は、第二次世界大戦以前に自身の体験による鉄道乗車や運行状況に関する書籍を発刊している（書籍の発刊は第二次世界大戦後）。第二次世界大戦以前は、軍事関連の輸送を担っていた。そのため、鉄道を楽しみの対象ととらえる人々は限定されていた。

第二次世界大戦後は、人々の観光行動が盛んになり鉄道も身近に利用されるようになった。1953 年に任意団体として日本の鉄道愛好者が集う「鉄道友の会」、1961 年に「鉄道ファン」と称する雑誌が創刊された。いずれも、2020 年現在もその存在を確認することができる。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ている。岡田（2020）「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」(15)と述べ、裾野が広い趣味であることを指摘している。そして、岡田（2020）は、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ような内容を事例にあげている。それに対して、特別なこだわりはなく単なる楽しさを求めた鉄道ファンは、「ゆるい趣味」の領域として位置付けている。

近年の鉄道事業者は、鉄道ファンの満足度を高めるような取り組みを展開する事例も出てきた。ファンは、ある特定のモノ（キャラクターやグッズなど）や無形のサービスなどに対して興

味関心を持つ人々である。ファンに関する既存研究では、商品販売や事業展開など企業側の視点から検討される場合が多い。佐藤（2018）は、ファンについて「企業やブランド、商品が大切にしている『価値』を指示してくれる人」(16)と定義し、事業展開の核としてファンの必要性を指摘している。上田（2007）は、「『ファンになる』とは、ある特定の他者やモノ・サービスなどの『応援者となる』ことであり、『応援する』という行為は、通常よりよい状態へ向かうように、精神的・金銭的・人的、すべての面においてサポートする」(17)と述べ、特定のモノ・サービスの価値を支持し応援する人であるとしている。

趣味による興味関心の探求を目的とした行動が、日常生活圏外に赴くことでその欲求が満たされるのであれば、その行動は観光行動と捉えることができる。そして、趣味の探求や興味関心を追及し観光行動を展開するファンは、観光客なのである。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、観光客の一部として考えることができる。鉄道事業者は、自社の応援者として鉄道ファンを顧客にしようとしている。

3. 観光資源としてみる大井川鐵道と楽しさ

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。1925 年より発電所やダム建設の資材輸送が目的に整備が進められ、1931 年に大井川本線全線が開業した。そして、1959 年より、井川線の旅客営業を開始した。ところが、ダムの完成とともに資材輸送は減少し、利用者も徐々に減少していった。大井川鐵道は、沿線住民の高齢化も進行している。その中でも、沿線自治体の中で一番距離が長い川根本町の高齢化率は 49.5％（2020 年 9 月現在）である。

定期利用客の減少を受け大井川鐵道は、鉄道路線を観光資源化して鉄道ファンである観光客呼び込むことにより、事業存続に必要な収益を確保している。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。

具体例として後述する蒸気機関車（以下、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。

以上のように、広く鉄道ファンである観光客の満足度を高めるための企画をして、列車運行や切符販売をしている。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として考えることができる。

3.2. 大井川鐵道の鉄道車両と楽しみ

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。技術革新や老朽化により姿を消した鉄道車両を運用・保存することにより、鉄道ファンである観光客を呼び込んでいる。

こうした譲渡車両は、外観・内装が譲渡前の姿を保っており、多様な鉄道ファンを惹きつけている。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、撮り鉄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、若者など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。詳細に紹介されており、鉄道車両に対して興味関心を持つ鉄道ファンの知的欲求に応えるものとなっている。以下では、大井川鐵道における鉄道車両の楽しさと維持管理について述べる。

3.2.1. 観光列車

SL の定期運行は 1967 年から開始され、SL や客車は旧日本国有鉄道（以下、国鉄）から譲渡されたものである。その後も SL や客車の譲渡を受け、SL を 4 両（2021 年現在）を「鉄道の動態保存」[18]として所有し、年間 300 日以上の運行可能な体制としている。これは、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。また、SL は、C 10 や C 56 など第二次世界大戦以前に製造され、歴史的にも貴重な車両を所有している。こうした、SL の運行体制づくりは、多くの人々に乗車機会を提供するものとなっている。また、SL の急なトラブルにより走行できなくなったときには、補機を務めている電気機関車が代役を務める（写真 11）。この電気機関車は、E 10 と ED 500、E 31 である。こうした補機により運休を減らすことは、観光客の満足度を保つための取り組みといえよう。

機関車が牽引する客車は、木製の内装で四人掛けのボックスシート、栓抜きが備え付けられているテーブル、網棚、国鉄マークが入った扇風機、国鉄時代のポスター、などを筆者らの乗車時に確認することができた（写真 12）。四人掛けのボックスシートは、手狭に感じる大きさのであったが、それも非日常的な楽しさと感じられるものであった。また、車内販売が行われており、お土産物や飲み物等も購入できる。コロナウイルス感染拡大以前から、人手不足や売り上げの減

少を理由に車内販売の取り止めが相次いでいた。それでも、大井川鐵道では、コロナウイルス感染対策を試みつつ、観光客に楽しみを提供するためにサービスを継続している。

旧型客車の負担軽減と車両運用の可能性を広げることを目的として、2017 年に JR 北海道が所有・運行していた「急行はまなす号」の 14 系客車を 4 両の導入をした。冷房が無い客車で窓を開けて車内を過ごすことは、当時の様子を再現するものであり、楽しみのひとつといえる。その一方でエアコンを搭載した 14 系客車は、移動サービスの快適さの提供を目指している(19)。

2014 年からは、新たなコンテンツとして、SL と客車を「きかんしゃトーマス号」に改造し運行を開始した。「きかんしゃトーマス」は、小さな子供を中心としつつ、大人まで幅広い年代の人々が認知するコンテンツである。「きかんしゃトーマス」とコラボさせることによって個人やファミリー層の旅行客が増加した。また、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、バスの「バーティー」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。「きかんしゃトーマス号」の運行を開始した背景には、2012 年に発生したツアーバス死傷事故による法改正があげられる。改正以前は、料金が安い旅行ツアー商品で東京を含む首都圏発着のツアーを中心に集客を図っていた。ところが、規制強化によりバス運転手 1 人 1 日の運転距離を 500 km 以下にするため、運転手 2 名分の料金がツアー代金に加算され、利用客が減少した。「きかんしゃトーマス号」を運行により、鉄道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。

SL や電気機関車による客車列車を牽引は、過去の運行方法である。それゆえ、こうした列車に乗車することそのものが特別な体験である。開いた窓から入る風や汽笛の音や独特の乗り心地は、昨今の鉄道では体験できない雰囲気（想像上の懐かしさ）を楽しむことができる。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。それでも、筆者らの乗車時には、特別料金を支払い利用して楽しむ鉄道ファンを多く確認できた。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。また、一部商品は、車内限定として販売していた。こうした関連グッズの企画・販売は、より多くの鉄道ファンに大井川鐵道を利用した思い出づくりに寄与するものとなる。同時に、鉄道事業



写真 11　EL 川根路号
撮影：三木康平



写真 12　EL 川根路号の車内
撮影：三木康平

者からみて、事業収入の確保に資する取り組みでもある。

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（写真 13、写真 14）。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。

こうした普通列車は、観光客の居住地域において、通勤通学などで利用していた人々も一定数存在する。そのため、車両の乗り心地や車内の雰囲気などから、運行当時の懐かしさを体感し満足する観光客もいる。また、SL や「きかんしゃトーマス」と同様に関連グッズの企画・販売をしていた。その一例に新金谷駅では、元南海高野線の 21000 系のグッズが発売されていた（写真 15、写真 16）。



写真 13　大井川鐵道での運用（譲渡後）
撮影：佐藤健太



写真 14　近鉄での運用（譲渡前）
撮影地：近鉄京都線／近鉄丹波橋
撮影：吉川昌志



写真 15　南海電鉄で運行されてきた 21000 系
撮影：吉川昌志



写真 16　21000 系のグッズ
撮影：三木康平

3.2.3. 車両の維持・整備

鉄道車両が旧型で維持に苦慮しつつも、自社内で整備・修繕ができる体制づくりをしている。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。そして、車両整備は、「SL・電気機関車」、「客車」、「電車」の 3 つのグループに分けられ新金谷駅に隣接する車庫で実施している。大井川鐵道の整備技術は広く評価されている。例えば、東武鉄道が SL の復活運行時に大井川鐵道の整備士を東武鉄道に派遣し、整備方法について伝授した。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「近畿日本鉄道」に委託している。

3.3. 車窓からの景色と鉄道施設

3.3.1. 大井川本線

大井川本線の車窓からの景色は、大井川、静岡県の名産である茶を作っている茶畑、大井川を渡るための吊り橋など、のどかな田舎の風景を眺めることができる（写真 17、写真 18）。また、開業当時から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（写真 19、写真 20）。

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、地元の住民や大井川鐵道の社長が中心となり、駅の待合室の掃除や花壇の手入れなど景観を保つ活動している。先述した SL や国鉄時代の客車、各地の譲渡車両が運行されている。沿線と車両から懐かしい時代をイメージさせ、多くの人々をひきつける要素となっている。駅舎や沿線の風景など、近代化により失われた懐かしさを多く残している。このような「懐かしさ」をイメージさせる光景を大井川鐵道が有していることから、様々な映画やドラマのロケに使用されてきた。代表作としては、「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）などが挙げられる。

また、鉄道利用における楽しさ裾野を広げるものとして、大井川本線沿線に 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、大井川鉄道が指定管理者に選定（2019 年 7 月）を契機に展開を始めた。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。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みつつ、地域の名産物を使用した食事を楽しむことができる。次に、「KADODE　OOIGAWA」（2020 年 11 月営業開始）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ある。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。



写真 17　塩郷駅近くの「吊り橋」
撮影：吉岡樹



写真 18　車窓から見える「茶畑」
撮影：吉岡樹



写真 19　地名駅
撮影：吉岡樹



写真 20　地名駅（駅舎内）
撮影：吉岡樹

3.3.2. 井川線

井川線（愛称：南アルプスあぷとライン）は、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[20]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（写真 21）。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。

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、駅の全貌を俯瞰できる展望台に到着する（写真 22）。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。展望台より奥大井湖上駅を眺める景色、2019 年度に世界各国の外国人審査員による「COOL JAPAN AWARD」[21]の認定を受けた。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。



写真 21　アプト式機関車
撮影：三木康平



写真 22　展望台より眺める奥大井湖上駅
撮影：永田蓮

3.4. 旅行商品素材としてみる大井川鐵道

大井川鐵道は、旅行会社が企画販売する商品に組み込まれることが多い。各種旅行会社のツアー検索のキーワードに「大井川鐵道」を入力して旅行商品を検索すると「日帰り旅行」、「バスツアー」、「〇泊〇日」など様々なタイプの商品が出てきた。こうした旅行商品すべては大井川鐵道や付近の施設だけでは完結せず、他の目的地や観光場所とセットになっている。大井川鐵道だけでなく沿線の施設を存分に楽しむためには車と大井川鐵道を利用しなければ自由には行動できないと考える。

次に、大井川鐵道が旅行商品の紹介やおすすめポイントでどのように取り上げられているのか、沿線の施設なども含まれているのかを調べてみた。イメージ写真は、SL だけを写しているものや期間を 11 月にして調べたので紅葉の写真があった。SL は、大井川鐵道をイメージさせる重要なキーワードとなっていることをうかがわせる。楽天トラベルが人気 SL ランキング（2016 年実施）では、大井川鐵道が 1 位であった(22)。また、様々な旅行サイトのおすすめポイントを見ると、「レトロ・昭和・日本一」といったキーワードが目立った。

筆者らが実際乗車した際に茶畑や山・川などの自然の風景などきれいな風景も多かったものの、セールスポイントとして活用されていなかった。SL という部分で他との差別化ができるからと考える。「きれいな景色」では他の商品でも使える言い回しではあるが、SL であれば運行している場所も数が限られていたりして希少性がある。他にも大井川といえば大井川鐵道の SL となってしまうので他の言い回しがないと考える。

4. まとめ

本論文では、観光資源としてみる鉄道の楽しさについて大井川鐵道を事例に検討をした。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、観光行動以前の経験や知識、興味関心を基に収集した情報と現地における体験から構成されるものである。観光資源として鉄道は、興味・関心の裾野が広いことが、鉄道における楽しさの特徴である。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。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り、裾野の広さが特徴である。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ことが特徴である。こうした鉄道の多様な楽しみ方は、観光資源としての要素を包含するものでもある。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、観光需要を取り込もうと鉄道路線の観光資源化を進め様々な取り組みを展開する背景には、定期旅客減少があげられる。そして、鉄道の観光資源化に向けた取り組みは、旧型車両の活用と開業時から残る鉄道施設や沿線の景観を最大限に活用していることが特徴といえる。大井川鐵道の本線で運行する譲渡車両は、譲渡前の地域で利用したことがある人もいれば、写真等の資料でしか知らない人もいる。そのため譲渡車両には、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。しかし、譲渡車両による不便さは、すでに運行されていないという希少性、特別感として、観光客の楽しみとなっている。さらに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ている。こうした説明は、鉄道車両の専門性を求める人々の知的欲求、嗜好に適うものとなっている。それに対して、SL や「きかんしゃトーマス号」では、国内の鉄道サービスでは珍しくなった車内販売が行われている。こうした車内販売は、SL や「きかんしゃトーマス号」を利用から楽しみを創造するものである。また、大井川鐵道の沿線には駅舎なども開業当時の姿が残っている駅舎や雄大な自然景観を有している。そうした、景観の中を旧型の鉄道車両が運行することで、沿線風景は古き良き田舎、日本の原風景といった趣があった。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。例えば、①大井川鐵道を活用した旅行商品のキャッチコピーなどに用いていたこと、②映画のロケ地として使用されていること、があげられる。

このように、観光客が大井川鐵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。そのために、鉄道車両であれば、旧型で維持が難しいのにもかかわらず、自社内で修繕体制を整備し、「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。そして、より多様な人々が楽

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た。また、沿線の駅舎などは、定期的な清掃などを実施している。このように、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。つまり、古いことによる懐かしさとして観光客の嗜好に応え楽しみを創造する観光資源となっているのである。

【謝辞】

本論文の作成には、株式会社大井川鐵道の関係者様へのヒアリングにより作成することができました。皆様には、お忙しいところご協力をいただき、心から感謝いたします。

註

⑴ ヒアリングに対応していただいた方は、以下の通りである。
代表取締役社長　鈴木肇氏
広報室次長　山本豊福氏
鉄道部運輸課長　坂下裕之氏
⑵ 十代田（2008）p.219
⑶ 空閑（2008）p.282
⑷ M. チクセントミハイ（1996）p.39
⑸ 来住（2019）p.3
⑹ その地域や駅限定の珍しい発車・接近メロディーや、独特な音を出す車両などを聞く、録音することを目的
⑺ 池田・栗原（2018）p.148
⑻ 池田・栗原（2018）p.42
⑼ 池田・栗原（2018）p.102
⑽ 池田・栗原（2018）p.104
⑾ 東海道本線・山崎駅付近のサントリーカーブ、夙川駅付近の夙川カーブなど「撮影名所」が消滅した場所も多く存在する。
⑿ 米川（2019）p.191
⒀ 米川（2019）p.367
⒁ 国立公文書館アジア歴史資料センター HP「戦前も鉄っちゃんっていたの？」
https : //www.jacar.go.jp/glossary/tochikiko-henten/qa/qa04.html　2020 年 1 月 21 日アクセス
⒂ 山岡（2020）p.135
⒃ 佐藤（2018）p.8
⒄ 上田（2007）p.60
⒅ 大井川鐵道 HP（SL の動態保存とは）http : //oigawa-railway.co.jp/storage　2020 年 1 月 31 日アクセス
⒆「急行はまなす」は、1988 年から 2016 年まで JR 東日本と JR 北海道が、青森駅～札幌駅間で運行していた列車である。
⒇ アプト式は、急こう配を越えるため鉄道システムである。線路の真ん中の歯形レール（ラックレール）に、歯車を持つ専用機関車が噛み合わせて走行する。
(21) 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」を選定する制度
(22) 楽天トラベルガイド HP（蒸気機関車に乗って郷愁の旅へ！人気の SL ランキング TOP 10）
http : //travel.rakuten.co.jp/mytrip/ranking/sl　2020 年 1 月 31 日アクセス

参考文献

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プァーン！　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

2021 年 2 月 1 日受理