

# 観光資源としての鉄道

——JR 西日本三江線を事例として——

安本宗春

Tourism Resources of Local Railway :  
A Case of JR West Sankou Railway

YASUMOTO Muneharu

## 要約

本論文は、観光による地域振興の視点から観光資源としての鉄道について検討することを目的とする。鉄道は、居住者に対する輸送サービスを提供する公共交通である。それ以外に、観光者の輸送もその機能となり得る。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。それゆえ、観光による地域振興において鉄道は有効な観光資源であるといえる。

日本の非大都市圏では、モータリゼーションの発達により、鉄道の役割が小さくなっていった。そして、採算性が見込めない路線を中心に廃線が検討されている。その一方で、旅行会社がそうした地域の鉄道への乗車を謳う旅行商品を発売、テレビの旅行番組で鉄道の特集がされている。これは、非大都市圏の鉄道路線は、鉄道車両、施設、沿線の景観など発展から取り残されてきた部分に旅情を感じさせるからであろう。また、地域住民は、マイカー化により利用機会が減少しても、地域の拠点ともいえる鉄道に対して、何らかの愛着を持っている。

近年では、鉄道を観光資源としてとらえる事例も出てきている。そこで廃止の決定により注目度が高まった JR 西日本三江線を対象に、筆者が現地調査を行い、観光による地域振興の視点から観光資源としての鉄道について検討した。

キーワード：観光振興、観光対象、三江線

## 1. はじめに

本論文は、鉄道が観光振興に資する可能性について検討することを目的とする。鉄道は、居住者に対する輸送サービスを提供する公共交通である。それ以外に、観光者の輸送もその機能となり得る。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。それゆえ、観光による地域振興の視点から、鉄道は有効な観光資源であるといえる。

観光資源論から須田（2003）は「観光資源とは『観光の対象、観光行動の目的となるあらゆるもの』<sup>(1)</sup>と定義し、地域の伝統や文化といった無形的なもの、自然環境や景観といった有形的なものがあるとしている。つまり観光資源は、観光者が観光行動を通じて満足などの効用を得るものである。こうした観光資源は、地域の比較的狭い範囲に定着している場合が多い。しかし、地域の外へも波及するような地域間を移動する鉄道も観光資源でもある。広く地域振興という視点から観光をとらえると、地域内産品を観光者に提供することが、地域内での付加価値を高める。観光が、地域振興政策として取り組まれるようになったことを受け、地域にある資源を観光資源として活用し、観光者を呼び込もうという取り組みが模索されるようになった。

鉄道は、旅客や貨物に対して地域間の輸送サービスの提供が重要な目的である。また、鉄道の存在は、運転免許を所持しない者が就職や進学した際、転居せずに通勤・通学が可能となる場合もある。観光者から見た場合、鉄道の車内で、人々との交流や飲酒・飲食等を楽しむことができる。その一方で、鉄道の施設や車両など、鉄道そのものを観光者の観光資源となりうる議論も見受けられる。こうした観光者を鉄道沿線地域に呼び込むことは、物販等の販売や地域のアイデンティティをアピールする機会となる。そして、鉄道事業者のみならずその沿線地域への波及効果を伴う点が、観光による地域振興の視点から鉄道が有効な観光資源として考えられることである。

これらを踏まえて、廃止の決定により注目が高まった JR 西日本の三江線に着目した。主な研究方法は、筆者による現地調査と関連する文献分析である。以下では、観光による地域振興について考察し、鉄道の中でも三江線が沿線地域の観光振興に資する可能性について検討した。

## 2. 地域振興と観光資源

### 2.1. 人びとの行動と観光

観光研究は、1960年代後半頃にマス・ツーリズムと称し、観光行動が大衆化された頃から次第に形成された。人々の観光行動が活発となっている背景には、生活水準の向上や交通インフラの発達などがあげられる。2018年現在の研究では、観光の語源を踏まえ、人びとの観光行動な

ど様々な観光に関する研究が行われている。

観光の由来は、古代中国の『易経』にある「観国之光。利用賓于王。」である。その中でも「観」について経営思想研究会（1965）は「観は、凝視すること、ただ漠然と見るのではなくよくよく見つめる、奥底まで見抜くことである。」<sup>(2)</sup>と解説している。塩崎内閣官房長官（当時）は、2006年の第八回観光立国懇親会議で「国の光すなわち、国や地域の文化、伝統を踏まえたすぐれたものを観たり観せたりする」<sup>(3)</sup>と述べ、地域と観光者のそれぞれに意義があるものとしている。

観光立国懇親会の報告書では、「観光の原点は、ただ単に名所や風景などの『光を見る』ことだけではなく、一つの地域に住む人々がその地に住むことに誇りをもつことができ、幸せを感じられることによって、その地域が『光を示す』ことにある」<sup>(4)</sup>と整理している。つまり観光は、地域住民が観光者へ「国の光を観せる」こと、観光者が日常生活から離れた地域にある「国の光を観る」こと、の2つの意味から成立すると考えられる。特に地域住民が観光者に「国の光を観せる」ためには、自分たちの住む地域を奥底まで「観る」ことが必要である。観光の語源から検討すると、①観光行動を展開する観光者、②それを受け入れる地域、と双方の意味が包含されていることがわかる。

観光者の視点から観光についてとらえると、観光行動を通じて愉しさ、学びなど効用を得るものと整理することができる。「観光立国推進基本法」では「観光は、地域経済の活性化、雇用の機会の増大等国民経済のあらゆる領域にわたりその発展に寄与するとともに、健康の増進、潤いのある豊かな生活環境の創造等を通じて国民生活の安定向上に貢献するものに加え、国際相互理解を増進」<sup>(5)</sup>と述べ、地域内外の相互作用から健康で文化的な生活に必要なものであることを指摘している。つまり、その地域における人々との交流や体験などを通じて、ひとり一人の嗜好を満たし、より良い生活をおくることを目的とした行動なのである。

一方、地域の視点から観光をとらえると、「国の光」として地域資源を活用する手段として整理することができる。近年では、地域資源を活用した地域振興の方法として観光が注目されるようになった。小泉首相（当時）は2003年1月の施政方針演説において「観光の振興に政府を挙げて取り組みます」と明言した。その後、2004年には「地域の再生と経済活性化」の方法として観光を取り上げた。小泉首相（当時）が「観光立国」を宣言してから、観光による交流人口の拡大が地域振興の手段として注目され、各地域で取り組まれるようになったことをうかがわせる。各地域で取り組んでいる観光者の対象者は外国人から日本人まで、様々である。

以上のところから、観光について検討すると、①観光者が様々な地域に何らかのサービスを受けたり体験・経験を通じたりすること、②地域住民が地域資源を観光資源として活用すること、といえる。観光者は、地域において交流や体験などから、嗜好を満たしより良い生活をおくることを目的に観光行動をする。一方で観光者を受け入れる地域は、観光を地域振興の手段と位置づけ、取り組まれるようになった。観光を地域振興の柱とする背景には、地域経済への波及効果、

地域の伝統文化の維持活用への期待が大きいからである。

## 2.2. 観光者と観光資源

観光者は、地域へ訪れ体験等の観光行動から効用を得ている。観光者による体験等の対象となる観光資源は、地域への定着性が高い地域資源である。観光資源について須田（2003）は、「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」<sup>(6)</sup>と述べ、観光者の行動の目的となる資源であると論じている。十代田（2008）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」<sup>(7)</sup>と述べ、地域の祭りや産品など様々な地域資源のなかに観光資源が包含されているとしている。松井（2014）は、「地域が持っている歴史・気候・風土などが育んできた生活文化、郷土意識」<sup>(8)</sup>をあげ、地域の特色を観光資源として活用する際に、地域内の人々と観光者との交流することで、観光資源の魅力がより深まることについて論じている。観光者が地域の人々との交流は、観光資源を構成する一部といえる。

大橋（2010）は、「観光資源物の多くが土地に密着していて、そのものの所在地に行かないと観賞したりすることができない」<sup>(9)</sup>と述べ、観光者が地域へ訪問する際の目的となる地域資源と論じている。つまり、観光資源は観光行動の対象は地域資源であり、観光者が実際に訪問して体験等の行動から効用が得られない。観光資源となる空間について神田（2012）は「観光空間について考える際には、日常との対比される他所のイメージが投影された場所であると同時に、様々な旅する他所のイメージが会う異種混濁的な空間であると捉える必要がある」<sup>(10)</sup>と述べ、観光者の日常生活との差異からイメージしたものと論じている。こうした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。観光という営みが非日常体験として成立するのは、そうした日常性=非日常性の分節を持つ」<sup>(11)</sup>と述べ、観光者からみた外の地域の日常を体験するものであると論じている。その一方で、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」<sup>(12)</sup>と述べ、人々の観光行動が日常的になっている傾向があることを指摘している。

これらを踏まえると、観光資源は、観光者が実際に地域に訪れ、文化・歴史、人々との交流などから効用が得られる地域への定着性が高い地域資源である。つまり、地域にある様々な地域資源であり、観光者の日常生活圏の外に存在するのである。ただし、観光資源となる地域資源の多くは観光者を呼び込むことを目的として地域に存在しているわけではない。その一つに後述する鉄道は、地域間を移動するための輸送サービスである。その一方で、鉄道を利用した地域間の移動や施設等を「観る」ことから効用を得る観光者もいる。

### 2.3. 観光資源の活用と地域振興

観光者の観光行動が、国や地域の活性化に有益な存在として注目されている。この背景には、地域への付加価値が高い地域振興を展開することが求められていることがあげられる。これまで実施してきた数次にわたる全総など国家政策を軸とした地域振興は、開発拠点を指定する国、地方に進出する企業などが、活動の推進主体となっていた。つまり、受け入れる地域からみると地域外への依存が大きい開発方法であった。

こうした方法は、地域振興に必要なノウハウや得られた利潤が流出することが課題としてあげられる。同時に、地域振興において必要な、自律性が欠如しており、地域の発展力が成長しないのである。地域振興について小川（2013）は、「地域経済の発展や雇用の拡大、定住人口の増加など経済的な効果と、住民生活の向上・維持、コミュニティの形成・拡大、文化の形成・継承など社会的・生活的な効果」<sup>(13)</sup>と述べ、社会的側面と経済的側面の双方から検証されるものであることを指摘している。ここでいう社会的側面は、人的交流による地域住民の一体感の醸成、人材育成と人びとの誇りづくり、地域の情報発信と知名度アップ、があげられる。そして経済的側面は、商品やサービス等の提供により創出された雇用や向上した所得である。

地域振興の手段として観光は、地域資源を観光者に観光資源を非日常となる存在として「観せる」ことで地域に訪れる機会を創り出す。そして、観光者の観光行動による地域へ経済効果の創出や地域の魅力発信の機会として期待されているのである。堺屋（2012）は、「観光こそ知価創造産業」<sup>(14)</sup>と述べ、観光は地域資源を活用した地域振興となることを指摘している。つまり、地域固有の観光資源として価値を創造することにより、観光者を呼び込むことが可能となるのである。地域への定着性が高い観光資源は、地域内への連環をもたらす取り組みとなり、地域振興に寄与するものといえる。その際、観光客が消費する商品やサービスの生産、加工を提供する地域内で実施した場合、地域への付加価値が大きくなる。敷田（2009）は、「『観光』は特別な専門知識を必要とせず、誰もが関わりやすい活動」<sup>(15)</sup>と述べ、多くの人びとが関わりやすいことを指摘している。また島川（2010）は、「観光で創出される雇用は、他業種と比較し、老若男女の幅広い層の人々でそれぞれ役割を分担することができるという特徴を持つ」<sup>(16)</sup>としている。つまり観光は、その地域にある身近にある地域資源を活用する点から、活動へのハードルが低く、多くの人びとが関わりやすいのである。ジェームズ・マック（2004）は「観光地のレストランや小売店、ナイトクラブ、ゴルフコース、旅行者用催し物や名所などは、観光者だけでなく、地元住民の欲求をも満たす」<sup>(17)</sup>と述べ、観光による地域の活性化は、そこに住んでいる住民にとってもメリットをもたらすものである。そうした点から観光は、自律的な地域振興の手段としての期待が大きい。

以上のことを踏まえると観光は、様々な地域資源を活用して、観光者が地域を訪れる機会をつくり出すことである。近年では、観光行動への経験を持つ人が多いことから、関わりやすいテーマといえる。観光者がその地域を訪れ、その場で商品やサービスを消費、当該地域の関係する事

業者等への波及効果も創造する。このような観光者の観光行動は、人口減少が進行している地域の需要の減少を観光者という交流人口により補完する機能として期待されている。

### 3. 観光資源と鉄道

#### 3.1. 公共交通としての鉄道

近年では、鉄道利用の促進や鉄道事業者を含め沿線地域活性化という議論が活発にされている。この背景には、非大都市圏を中心に存続が危ぶまれている鉄道路線が多く存在するからである。鉄道は、日常的な存在であるが、路線の維持が困難となるとときに改めて鉄道存続の意義について考えられるようになる。

鉄道は、旅客や貨物に対して地域間の輸送サービスを提供する公共交通インフラである。地域住民からみて鉄道の存在は、通勤、通学、通院、買い物、等において、日々の暮らしを支えるものである。日本では、鉄道に並行する一般道が整備され、モータリゼーションの発達と共に公共交通インフラとして役割が小さくなっていった。さらに、非大都市圏を中心に沿線人口の減少などが進行し、鉄道の利便性が悪い地域に多く見受けられる。こうした鉄道路線の維持管理は、鉄道事業者の経営からみて非常に厳しく、採算性が見込めない路線を中心に廃止が検討されている。

かつて鉄道事業は、様々な規制や保護の下に置かれていた。鉄道事業においては、鉄道事業者がその事業の休止もしくは廃止（一部廃止も含む）する場合、運輸大臣（現国土交通大臣）の許可が必要であった。1980年頃から市場性が高い財を中心に競争導入や規制緩和といった自由化政策が推進された。また、バブル崩壊によるゼロ金利政策を受けて、赤字補填のための経営安定基金の利子収入が大幅に減少した。その結果、各鉄道事業者は、その取り崩しを余儀なくされて基金が底をつくといった事例が出てきている。2000年からは、鉄道の不採算路線からの撤退も届出制となり、廃止へのハードルが低くなってきている。

#### 3.2. 鉄道と外部性

近年では、鉄道事業者に対して自立を求めるようになっている。大都市のような人口密度が高い地域を運行する鉄道路線は、市場機能により維持可能である。しかし、非大都市圏を運行する鉄道路線は、利用者の減少と鉄道サービスの低下という負のスパイラルから抜け出せないことが多い。それでも鉄道を維持するのは、公共交通として利用者数のみからは評価することが難しい社会的役割を担っているからである。ジェームズ・M・ブキャナン（1974）は、「人びとは、市場組織によってある種の財やサービスを需要したり供給したりしているといわれる。かれらはほかの種類の財やサービスを、政治組織によって受用したり供給したりしていることが知られている。前者は私的財とよばれ、後者は公共財とよばれている」<sup>(18)</sup>と述べている。この議論を踏まえ

ると、鉄道はその影響が及ぶ範囲から公共財と捉えることができる。和田（1999）は「当該交通機関が有する、相対的公共性としての正の外部性」<sup>(19)</sup>と述べ、運賃だけでは評価できないところに鉄道事業者へ補助金を出す意義について論じている。また、このように不利な状況であるが、運賃だけでは評価できない社会的役割も担っていることから一定の配慮がなされてきた。また、鉄道路線の廃止について届け出制になった今日でも、鉄道沿線地域との合意形成のもとに存廃を決める必要がある。

鉄道の社会的役割は、①交通弱者の利用、②定時性、③輸送量の大きさ、④安全性、⑤複数交通手段の確保（鉄道、道路）、などがあげられよう。このうち、④、⑤は、鉄道沿線地域の利益として考えていく必要がある。また、鉄道は、バスや航空などの輸送サービスとは異なり地図上に経由地が地図に掲載される。いすみ鉄道の鳥塚亮社長（当時）は、「鉄道がなくなるということは、時刻表の地図からその地域の名前が消えてしまうこと」<sup>(20)</sup>と述べ、自著の中で鉄道路線が地図に記されている意義について指摘している。つまり、地図上に鉄道の路線や駅が記載されることは、地域情報の発信という役割となる。

鉄道は、市場と社会的役割の狭間にあるため補助金も必要であるが、補助金にただ依存するだけではいけない。古平（2014）は、「鉄道事業者はコスト削減の合理化を選択し、他方で政府や地方自治体は、交通事業へ補助金を投入して支援を講じてきた」<sup>(21)</sup>と述べ、様々な自助努力がなされてきたことを指摘している。これには、鉄道事業者が鉄道による輸送サービスに必要な設備等を縮小化し、輸送力を減少させる方法もあげられる。このような不利な環境下にある中で、旅客が伸び悩む路線を有する鉄道事業者は、鉄道を維持するために社会的役割が費用を超えることを証明することが求められる。それは、外部性の判定に際して、鉄道維持の方向へ向けた意思決定を関係自治体等に受け入れやすくするためである。しかし、人口減少が著しい地域において地域住民を中心とした地域内の需要を拡大することは難しい。そうした時に観光振興は、地域内の需要だけではなく地域外からの需要を創出・獲得していく方策といえる。非大都市圏の鉄道は、地域交通としての役割を維持する自助努力手段として、観光を選択するケースが多い。そして、観光者を鉄道利用者として取り込もうとするのである。

### 3.3. 鉄道を活用した観光振興

近年の鉄道事業者は、路線の需要創出策として観光による交流人口の拡大への取り組みが積極的に実施されている。堀（2017）は、「交通サービスの需要は、通常、移動を目的とした派生的需要であるが、観光鉄道やクルーズ船のように該当交通サービスが観光行動の一環として利用・消費されている場合、そのサービスは本源的需要となる」<sup>(22)</sup>と述べ、輸送サービスの需要について整理している。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がある」<sup>(23)</sup>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。新納（2017）は、鉄道事業者が提供するサービスと

観光との関係について、「観光地、観光対象へのアクセス手段」<sup>(24)</sup>、「観光地の風景を見るための手段」<sup>(25)</sup>、「観光資源そのもの」<sup>(26)</sup>と整理している。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」<sup>(27)</sup>と述べ、観光に快適な移動手段だけにとどまらないことを指摘している。このように、観光資源として鉄道は、目的地への移動のみだけではなく、鉄道車両や鉄道施設など鉄道そのものか観光者の行動目的となる地域資源なのである。

新納（2017）は、鉄道における地域と観光の関係について、①鉄道そのものを観光資源として売り出す、②鉄道に乗車することを目的として需要を増やす、③アニメーションなどとの連携、④鉄道ファンの購買力に期待する、⑤沿線市町村の観光振興施策と結びつける、を挙げ、鉄道そのものが観光資源になりうる場合と新たなコンテンツを追加する場合があることを指摘している<sup>(28)</sup>。そして、広く多くの多くの人びとを受け入れることができる。鉄道は地域住民のみならず当該地域へ訪れた観光者へも便益をもたらすものである。

近年では鉄道車両や鉄道施設などの観光資源化、土産物の開発と販売により集客が展開できている事例が出てきている。例えば銚子電鉄は、2006年11月に電車車両の点検費用を同社の企画商品である「濡れせんべい」の売り上げにより電車車両の修繕費を賄うことができた。これは、同社のホームページより「電車の修理代を稼がなくちゃ、いけないんです」のキャッチコピーで呼びかけから販売促進を図ったものである。また、「濡れせんべい」は、地元企業である「ヤマサ醤油」を活用しており、鉄道会社の収益とあわせて、地元企業への経済波及効果もある。堀内（2013）は、鉄道事業者が地域の食材を活用したり地元企業と連携していくことにより「鉄道事業者の存在が、新たな産業や雇用を生み出すため、鉄道事業の採算性は低いものの、地域の便益としては『正』となるだろう」<sup>(29)</sup>と述べている。一例であるが、鉄道は、集客力を持ち、地域振興のツールとして有効であるといえる。

鉄道に対する公的支援は、公共交通の維持に必要な最小限のものであることが原則である。観光資源として鉄道を活用することは、減少傾向にある地域内の需要を地域外から補うものとなる。田中（2016a）によれば、非大都市圏における鉄道事業者の様々な取り組みを俯瞰し、2013年度に6割程のローカル鉄道で旅客が増加したとしている<sup>(30)</sup>。鉄道事業者による観光振興策等の自助努力は、黒字運営までは至らないが乗客の減少に歯止めから旅客増大という成果が出てきている。観光振興策等を含め新たな収入を得ることは、鉄道事業者の経営意欲を刺激する。そうしたときに、関連グッズ・土産の企画・販売も収益増大に向けて有効な方法である。

### 3.4. 観光資源としての鉄道のニーズ

鉄道事業者が観光を営み観光者が当該地域に訪れれば、地域需要が拡大する。こうした鉄道と観光の関係について確認するために JTB が実施したアンケート<sup>(31)</sup>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、鉄道利用が観光資源となりうるポテンシャルを有していることをうかがわせる。鉄道の旅で旅情を感じるに関する質問では、「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<sup>(32)</sup>。また、「『各地での方言を聞く』や、『地元の人とのふれあい』など、その土地ならではのもの、その土地とのふれあい」<sup>(33)</sup>としている。このアンケート結果から鉄道を輸送サービスとしてだけではないことがわかる。

近年では、旅行会社が鉄道への乗車を謳う旅行商品を発売、テレビの旅行番組で鉄道旅行の特集、を見受けることがある。その中でも非大都市圏の鉄道旅行は、鉄道車両、施設、沿線の景観など発展から取り残されてきた部分に旅情を感じさせるからであろう。

また、鉄道沿線の地域住民は、マイカー化により利用機会が減少しても、地域の核でもあった鉄道に対して、何らかの愛着を持っている。つまり、鉄道は、地域への定着性が高い観光資源となっているのである。それは、車両や駅舎、橋梁などの鉄道施設などが観光者の行動目的となっているからである。観光資源として鉄道の質的な要素を見た場合、その裾野は広く様々である。ただし、鉄道を観光資源として多くの人びとからのニーズが存在しても、鉄道事業者から見た旅客数という量的な要素に反映されるとは限らないことに留意する必要がある。

## 4. JR 西日本三江線

### 4.1. 三江線の概要

#### 4.1.1. 三江線の開業

三江線は鳥根県の江津駅から広島県の三次駅を結び、両駅の頭文字を取って「三江線」と命名された。1930年代から山陰と山陽を結ぶ陰陽連絡路線として建設が進められ、1975年に全線が開通した。全線開業までに45年も要した理由は、①太平洋戦争による工事の中断、②ダム建設計画による工事の中断、である。

三江線の全線は単線非電化路線で108.1 kmに及ぶが、両端の都市を直線距離にすると60 kmほどである。これは、江の川に沿うという地形上の関係から大幅に遠回りしているからである。全線開業時には、沿線の過疎化が進行し、専ら地域間の移動サービスに特化していた。三江線内を定期運行する急行や特急といった優等列車は存在しなかった。また、高速化や複線化など輸送力を高めるための路線整備もされていないため山陰側の江津から三次を経由して山陽側の広島等に行く場合は、1日近く要する。

#### 4.1.2. 三江線の存続

三江線は全線開通頃から、廃止への検討が行われていた。この理由には、①三江線沿線の人口減少やモータリゼーションの進行といった鉄道沿線地域の環境変化による利用者の減少、②日本

国有鉄道の経営悪化、があげられる。日本国有鉄道は、「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」の一つとして、旅客輸送密度4,000人未満の路線を廃止となる中で、三江線は、代替輸送道路が未整備という条件に合うことから廃止されなかった。

三江線の利用者数の推移を見てみると、1987年には1日当たり458人から2014年には50人まで減少した（図表1）。利用者の減少は、モータリゼーションの発達や沿線地域の人口減少と決めるのは早計でもある。JR西日本は、利用者の動向に合わせダイヤ改正と称し運行本数の削減を行った（図表2）。そして、1999年には、鉄道施設の設備費の削減のために反対列車との行き違い設備の撤去（川平駅、川戸駅、因原駅、石見築瀬駅）をした。そのため、臨時列車やイベント列車などの増発運行が不可能な状態になった。廃止間際のころに三江線の全区間を運行する列車は、1日3往復であった。

三江線沿線の利用者から見ると定期ダイヤでは、通学が困難となり沿線の高校はスクールバスによる送迎を開始した。スクールバスの運行は、中山間地域の保護者から自家用車の送迎から解放されることで支持を受けた。このように、三江線沿線の居住者から見て鉄道は、通勤や通学といった日常の移動での利用が困難になっていった。その結果、運行本数の削減などが進んだ。また、2006年と2013年の豪雨により土砂の流出や橋脚の流出により、復旧工事のための長期運休もあった。このように三江線は、利用者の減少により本数が削減され、利用しにくいダイヤとなり、さらに利用者が減少するという悪条件が連鎖していった。

江津駅から山陰本線、三次駅から芸備線・福塩線への乗り継ぎは、利用者を意識したものとは言いがたい部分もある。例えば、江津駅で三江線5時53分発（始発）三次行きの列車は、山陰本線からの接続は浜田始発の列車しか乗ることができない。そして、次の列車は12時34分発の浜原駅行きで三次まで行くことができない。つまり、日中の時間帯に江津などの山陰地方から山陽地方に移動することができないのである。江津から三次までの所要時間は、約3時間30分～4時間である。列車は、①反対列車の待ち合わせで長時間停車、②徐行運転の実施、があげられる。また、通学や通勤といった日常利用、三江線沿線地域への観光を目的とした利用、の双方から利用しにくいダイヤであることは否めない。そのため、山陰地方から江津駅を經由して三次駅間を三江線利用や沿線地域巡る場合、1日以上必要となるのである。

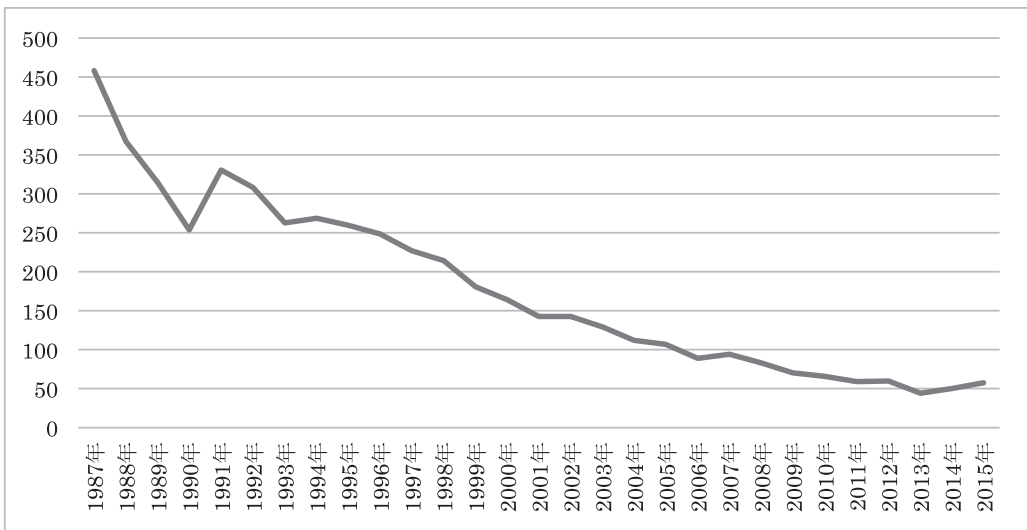
このように三江線は、運行本数の少なさや乗り換え接続、豪雨による長期運休、といったことが利用者を減少させた要因になっている部分もある。そして、沿線の地域住民から見て地域間の移動手段として利用しにくい存在となっていったのである。こうした実態を受け、JR西日本は三江線全線の運行を2018年3月31日までとし、以下の4つの理由を踏まえ、三江線の廃止を決定した。

JR 西日本「三江線鉄道事業廃止の意思表示」

- (1) 三江線はエリア内の短区間の流動が大宗を占め、かつ僅少な輸送密度を踏まえると「拠点間を大量に輸送する」という鉄道の特性を発揮できていないこと。
- (2) 通院、買物などの市町内で完結する少量かつ多様な移動が、この地域の実態であり、輸送モードとして鉄道が地域のニーズに合致していないこと。
- (3) 三江線活性化協議会において、5カ年の取り組みにもかかわらず、利用者の減少に歯止めがかかっていないこと。
- (4) 三江線において過去10年において平成18年と25年の二度にわたり大規模な自然災害が発生した。さらには強雨発生回数の増加傾向をはじめとする自然災害リスクの高まりは当該線区においても無関係でなく、バスにて代替可能な鉄道に対し、被災と復旧の繰り返しは社会経済的に合理的でないこと。

(以上、(1)、(2)、(3)、(4)は原文<sup>(34)</sup>)

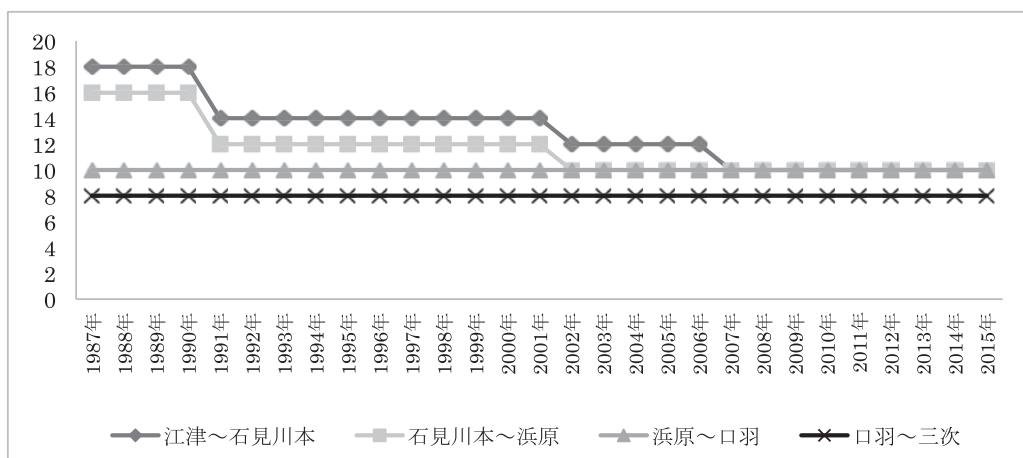
JR 西日本が発表した意思表示からもわかるように、三江線が地域交通としての機能が全うできないことが廃止の要因といえよう。また、乗車促進に向け、様々な取り組みをしたものの、その実態が乗客の増加という量的なものとして出てこなかった。鉄道による輸送サービスを提供し地域住民の利便性の向上を図る企画は、上述したように路線の輸送能力に制約から取り留めなかった。こうしたことが、鉄道事業者からみて、旅客の増加などによる事業収益として結びつくことができなかったのである。



図表1 三江線 利用(輸送密度)の推移

(単位：人)

資料 関(2017) p.49より筆者作成



図表 2 三江線列車運転本数の推移

(単位：本)

資料 関 (2017) p.51 より筆者作成

#### 4.1.3. 三江線沿線の住民による存続活動

三江線の開業以降、沿線自治体と JR 西日本は、協力・連携を図りつつ鉄道維持に向け様々な取り組みをしてきた。しかし、沿線地域の過疎化に比例して利用者が伸び悩み、存続運動が低調になっていった。これについて風呂本 (2017) は、①三江線活性化協議会 (2010 年設立) が邑南町役場の尽力で他の自治体は殆ど名前貸し程度、②実働部隊は常勤 1 名と非常勤ホームページ担当が 1 名で時限的な予算措置 (年間予算約 600 万円)、③三江線存続のシンポジウムの参加者は議員や行政関係者が中心であり地域住民の姿が少なく若者は皆無、であることを存続運動の実態から考えられる課題としている<sup>(35)</sup>。そうしたことを踏まえ「鉄道を使わずに育った地域住民世代には相手にされなかったのである」と述べ、沿線地域の中核を担う住民層がいなかったことを課題に挙げている。つまり、三江線は、全線開業時の頃と比べ、モータリゼーションの発達により、限られた利用者しか利用されなくなってしまったのである。そのため、三江線は、住民による地域交通としての移動手段よりも、観光者による観光資源としての要素が大きくなってしまった。

減少していく地域需要を取り戻すために JR 西日本は、「三江線増便社会実験 (バス)」を実施した。これは、三江線の乗車促進を目的に 2012 年 10 月から 12 月の 3 カ月間という期間限定で現行の鉄道ダイヤに加えて、バスにより増便を実施した。バスによる輸送サービスであるが、運賃は鉄道運賃と同様 (乗車券、定期券で利用可) とした。利用促進の取り組みを実施したものの、十分な成果を収めることができなかった。また、三江線を利用していない人では「住民が公共交通に対して利用意識が低い」<sup>(36)</sup>とし 5 年間の利用促進の取り組みが行われても減少に歯止めがかからなかった。

#### 4.2. 観光資源としてみる三江線

三江線の観光資源を構成する要素は、①鉄道利用を促進する列車の運行、②沿線地域の歴史や文化とのタイアップ企画、③鉄道施設・車両があげられる。

まず、鉄道利用を促進するために運行した列車は以下に挙げる。すべて、臨時列車として運行されたものである。その中でも、三江線の開業から1990年代前半までは、目的地までの移動手段としての要素が強い。「わんぱく列車」(1975年夏季)は、広島～口羽間で夏休みを過ごす小学生を対象に運行した。快速「波子ビーチ」(1978年～1989年夏期)は、山陰本線波子駅～広島駅で山陰海岸への海水浴客に向けて運転された。急行「江の川」(1988年～1994年)は、浜田～広島間(浜田駅～三次駅間は快速)を山陰本線・三江線・芸備線経由で運行した。

そして、1990年代以降のイベント列車は、目的地への移動手段だけではなく、鉄道への乗車から何らかの効用を提供するようなイベントの要素も含まれるようになった。「SL江の川」(1992年～1998年)は、江津～石見川本(最終日のみ口羽駅)間で三江線SL実行委員会が三江線沿線のPRを目的に企画した。「三次花火観賞列車」は、三次市民納涼花火まつりの時期に花火鑑賞に適した馬洗川橋梁で長時間停車する列車である。2012年のバスによる増便期間中に、JR西日本と三江線活性化協議会が連携し、神楽とグルメを味わう特別列車を「ワイン列車」、「地酒&スイーツ列車」、「神楽列車」、「酔いどれ地酒列車」、「ひょっとこ踊り列車」、「サンタクロース列車」を運行した。「卑弥呼蔵号」(2013年と2015年の3回)は、三次駅～浜原駅で、地元有志らにより企画・運行が実現した。これは車内に畳を敷いた簡易お座敷仕様と簡易更衣室を設けコスプレイベントを列車内で開催したものである。三江線40周年記念列車「江の川号」(2015年)は、江津～三次で、三江線の全通40周年を記念して運行し、浜原駅周辺で様々な記念行事が行われた。

このように、三江線の廃線まで沿線地域の特産品を活用したイベント列車が運行されていた。廃線前のイベント列車は、列車に乗車しつつ沿線の歴史・文化を知る、車窓から見る景色を眺める、といったことが目的としている。三江線の車窓から見る景色は、90%以上が江の川沿うように敷設され、鉄橋で江の川を7回渡る点で、注目されている。そして、三江線で運行するイベント列車の中でも、地酒、地元の食材を観光者に提供することは、彼らの満足度を高めつつ地域内の産業連環の構築に寄与する機会となる。ただし、三江線を活用し観光者を呼び込む取り組みが、図表1で示した三江線の輸送密度に反映される存在とは言い難い。

沿線地域の歴史や文化を活かす企画の一例に、JR西日本と三江線結成化協議会は、全35駅に神楽に因んだ名称を付けたことがあげられる。沿線地域の歴史・文化といったものと連関することで、三江線をよりとくちょうづけようとするのがわかる。三江線沿線は、江の川沿いに神楽が伝播した歴史があり、沿線には、大元神楽、阿那須系石見神楽、高宮仁啓神楽、備後神楽などが伝承しているからである。また、沿線地域の歴史や文化をイメージさせる鉄道車両のラッピングも行われた。地域振興の観点から三江線が観光振興に資する可能性は、三江線沿線の歴史や文

化、特産品等の活用など、鉄道の利用が地域との関係性といった要素が強い。

三江線の乗降客数が増加してきたのは、JR 西日本が「三江線鉄道事業廃止の意思表示」を発表してからである。三江線に、列車に乗車しきれないほどの観光客が訪れ、JR 西日本が乗車できない場合があることを周知するようになった。JR 西日本は、車両の増結や廃止の2週間前に江津から三次までの直通列車を3往復から4往復に増発を実施した。そのため、後発の三次駅14時11分発で口羽駅行と浜原駅17時08分発の江津行きの区間運転を行う2つの列車を、口羽駅から浜原駅まで運転することで、三次14時11分発・江津行きの直通列車として設定した。同じように、江津駅12時34分発の浜原駅行と口羽駅15時17分発三次駅行きの区間便2本をつないで、江津12時34分発・三次行きの直通列車を設定した。特に、三次10時02分発・石見川本行きの普通列車に観光客が集中していた。

このようにして、JR 西日本は、廃止の約2週間前に、三江線の全線乗車機会をより多くの観光客へ提供したのである。JR 西日本より正式に廃止が発表され、イベント等を実施しなくても多くの観光客が注目するようになった。また、廃止が近づくとつれて、旅行会社が発売する旅行商品に三江線の乗車を組み込むツアーやテレビや雑誌などで取り上げられるようになっていった。

三江線沿線の自治体は、三江線そのものの利用を促進するため、沿線自治体を中心となり様々な取り組みを実施した。これらは、沿線地域外の観光客に向けたものが多く、一定の成果を収めるものであった。三江線を活用した観光振興として、鉄道の存在そのものが沿線地域の情報発信やお土産物の販売など、鉄道を利用する旅客と地域とを結ぶ契機となる。ただし、三江線の乗降客数等の数量的な動向から、その実態を確認することは難しい。

以下では、鉄道の一例である三江線について、観光振興の視点から検討を試みる。関連する文献と三江線の様子（2018年3月23日乗車）について、観光客が多く集まっていた、石見川本駅

江津駅	江津本町駅	千金駅	川平駅	川戸駅	田津駅	石見川越駅	鹿賀駅	因原駅
396	0	0	7	32	7	7	2	7
石見川本駅	木路原駅	竹駅	乙原駅	石見築瀬駅	明塚駅	粕淵駅	浜原駅	沢谷駅
22	1	4	4	8	2	25	6	1
潮駅	石見松原駅	石見都賀駅	宇都井駅	伊賀和志駅	口羽駅	江平駅	作木口駅	香淀駅
1	2	3	1	0	3	1	7	7
式敷駅	信木駅	所木駅	船佐駅	長谷駅	粟屋駅	尾関山駅	三次駅	
6	2	2	2	0	0	5	595	

図表3 三江線駅別の1日平均乗車人員（2015年度）

（単位：人）

と宇都井駅、車内での様子について取り上げる。

#### 4.2.1. 石見川本駅

石見川本駅は、三江線の中でも規模が大きなまちにある駅である。そのため、有人駅であるとともに駅前に商店が存在する。また、反対列車の行き違いという運行上の関係から、お昼時に約1時間30分ほど停車する列車も存在する。

ここではまず、川本町の観光協会に囑託雇用され、戦国時代の武将・石見小笠原氏の歴史紹介に向け取り組んでいた有田氏の著作をもとに、観光者の動向について取り上げる。彼は、より活動を展開していくために三江線の中でも、長時間停車する列車の利用客に注目した。有田氏は、「今まで一人あるいは一人も来なかった駅で、突然人が増えた、それが『青春18切符』だと知ったのは、声がけてくれた愛好者からである」<sup>(37)</sup>と述べ、「鉄道ファン」と総称される観光者の出会いについて述べている。有田氏が独自に行った調査では、2013年度398人、2014年度1,441人、2015年度3,815人、2016年度6,373人と国内外を問わず、各地から訪れていた<sup>(38)</sup>。三江線を利用して石見川本駅へ訪れる観光者は、この列車を利用する人が多いようである。一例ではあるが、三江線の運行上の都合による長時間の停車が、川本町のまち歩きを促す事例となっている様子がうかがえる。

筆者は、この実態を確認するために、お昼時に約1時間30分ほど停車する列車を利用した。ほとんどの観光者は、駅のホームや駅舎内の待合室等で乗り換え列車を待つのではなく、石見川本駅周辺を散策していた。川本町は、このような観光者に向けて、「おもてなしサロン」を整備(写真1)やパンフレットの作成と配布を行っていた。そして、石見川本駅周辺の飲食店情報の案内、三江線の歴史や沿線紹介を実施していた。鉄道の乗車記念グッズや、沿線地域の特産品などのおみやげ物の販売をしていた。石見川本駅など三江線沿線でなければ入手することができない商品である。また、石見川本駅周辺の飲食店は、三江線の廃止間際は、定休日無しで営業を実



写真1 「おもてなしサロン」  
2018年3月23日撮影



写真2 飲食店の様子  
2018年3月23日撮影

施した。また、一部の店舗では、三江線の様子をポスターや写真を掲示するなどという取り組みが確認できた(写真2)。つまり、三江線を利用して訪れる観光者が商品、サービスの消費は、商店街から見て貴重な収益でもある。

観光者と地域住民が、観光者に旅の思い出話や記念写真撮影を行うなど、交流をしていた様子も確認できた(写真3)。そして、江津から三次行き列車と三次から江津行きの列車の出発時に、手を振って観光者の見送りをしていた(写真4)。三江線を利用した観光者に対して、三江線沿線地域の文化などの情報発信や商品、サービス等の提供といった活動といえる。そして、JR西日本が廃止を決定して以降、石見川本駅周辺では、三江線を目的に訪れた観光者と交流や商品、サービスの提供を積極的に図ろうとする様子から、地域の中に一体感が醸成されている様子がうかがえた。これは、鉄道が、観光資源として地域振興の役割も担っている点としてあげられる。



写真3 乗客への写真撮影(石見川本駅)  
2018年3月23日撮影



写真4 列車の見送り(石見川本駅)  
2018年3月23日撮影

#### 4.2.2. 宇都井駅

宇都井駅は、三江線の中でも「天空の駅」と称される特徴的な無人駅である(写真5)。それは、のどかな谷間の集落到地上20メートルの高架上に設置されたからである。地上からの高さは日本一であるが、エレベーター等の近代的な設備はなく116段の階段を登る必要がある。鉄道で行くことが難しいこと、自ら階段を上った達成感とホームから眺める景観、など、人々が観光資源として注目する要素である。

1日当たりの平均乗降者数は一桁であるが、三江線のシンボリックな存在としてメディア等が取り上げることがある。多くの観光者が注目している実態として観光者同士の交流ツール、「ファンクラブノート」があげられる。宇都井駅でこのノートを管理しているのは松島氏たちが中心となった有志の人たちである。ノートは、三江線の開業時からの頃に観光者が置いて行ったのが始まりとされ、21冊まで増えている<sup>(39)</sup>。上述した、観光者に向けたノートを管理している松島氏は、三江線は利用しない時でも宇都井駅に訪れているという。松島氏は、宇都井地区に嫁いで来るとともに宇都井駅の建設工事にかかわってきた。宇都井駅は、観光者が観光資源として地域資

源を「観る」ことと合わせて、地域が「観せる」ことの双方向性がある事例いえる。

2010年から「INAKA イルミ」と称するイルミネーションが実施されている。廃止間際は、2017の大晦日のNHK「ゆく年くる年」での放送、最終運行日の夜には惜別の花火も打ち上げなども行われ、多くの観光者でにぎわった。こうした取組みは、三江線を軸として鉄道沿線地域の地域情報を発信するものでもある。そして、過疎地の無人駅であるにもかかわらず、一定の観光者が訪れることがわかる。

筆者が乗車した列車では、ほとんどの観光者が、宇都井駅への到着と出発の前後でカメラを用意し、車窓からの景色を写真撮影していた。そのうち、一部の観光者は、宇都井駅で途中下車をしていた。そして、ホームには、列車に乗車もしくは下車といった鉄道利用者以上の観光者がいた（写真10）。宇都井駅周辺には多くの大型バス、マイカーやバイク等が停車しており、鉄道利用者ではないことをうかがわせる。こうした観光者は、鉄道を利用するのではなく、鉄道が走る様子を求めて訪れているのである。また、宇都井駅前には、三江線に関連した記念品を発売する売店が設置されていた。ただし、JR西日本による運営とは異なる。

宇都井駅は、観光者の行動目的となりうる観光資源である。全国から訪れる潜在的なポテンシャルを有しており、三江線のシンボリックな存在として各種メディア等で取り上げている。しかし、平均乗降客数や三江線の利用実績などを見ても、宇都井駅へ訪れている観光者の数が反映されていると言いがたい。つまり、宇都井駅への訪問に三江線を利用していないことがうかがえる。そのため、鉄道事業者から見た場合、訪れた観光者の数が、三江線利用者の増加など事業収益に結びつかないという課題がある。



写真5 宇都井駅  
2018年3月23日撮影



写真6 宇都井駅（ホームからの眺望）  
2018年3月23日撮影

#### 4.3. 三江線による観光振興の可能性と課題

三江線は、観光資源としての可能性を有している。観光者は、三江線への乗車体験から車両・施設などの見学などの体験を通じて効用を得ていた。そうした観光者が、鉄道沿線地域に訪れ、商品やサービスを消費、その地域の存在を知ることや地域住民との交流が、観光による地域振興

と言えよう。鉄道路線の廃止は、その時に乗車しなければいけないというものであり、多くの観光者が三江線に訪問した。三江線の廃止が近づくとつれ、多くの観光者が訪れるようになった。多くの人びとから注目されている路線であることをうかがわせる。

車内で三江線の思い出話、鉄道旅行の体験談などを語り合う場面が一部の旅客に確認された。同じ目的を持つ観光者が乗車しており、列車の本数の少なさなど、観光者同士が交流を図る一つの機会となっているようである。これは、JTBのアンケートにもあった「その土地ならではのもの、その土地とのふれあい」<sup>(40)</sup>という鉄道旅行が良いと感じる点の実態ともいえよう。観光者と地域住民という地域内外の相互作用をもたらす契機となるのである。

本論文で取り上げた石見川本駅以外でも、廃止間近のころは、口羽駅や浜原駅など列車の行き違いに長時間停車する駅に、三江線のグッズや地域の特産品を発売していた（写真7、写真8）。物品は、方向版のレプリカや記念乗車券、写真集等の発売していた。三江線沿線地域では、観光者を呼び込むために、三江線の廃止の決定が決定する以前から様々な取り組みを実施してきた。

その一方で、三江線を活用する観光振興には、いくつかの課題も存在していた。まず一つは、三江線の輸送力である。全国から集客するようなイベントには三江線の受け入れ許容量そのものを超えてしまうことである（写真9）。これは、三江線の廃止が決定する以前からも指摘されていた。政森（2017）は、「1車両40人乗りの列車に150人や、1両増結し2両に170人などといった状況もあり、子供さん連れのご家族に乗車をあきらめ、出発前から下車させるといった光景も見られた。JRの増結も簡単でない中、観光PRの推進による乗客増は、逆に、JR三江線は座れなくて疲れるといった風評に発展し、トーンダウンさせざるを得ない実情と化したのも事実であった」<sup>(41)</sup>と述べ、観光イベントによる効果の功罪を指摘している。公共交通である三江線は、沿線自治体の利用動向に見合った設備投資しか実施されていない。そのため、三江線を観光資源としてイベントは、三江線そのものの受け入れ許容能力を上回る旅行者が訪れてしまう。廃止間際の頃は、JR西日本のホームページ等において、三江線に乗車ができない場合がある旨を案内するようになった。観光資源として鉄道の可能性を考える際には、地域交通としての役割を全うする必要もある。大都市圏から三江線までのアクセスと三江線そのものの受け入れ能力に限界があり、鉄道維持に必要な旅客を獲得することができなかったことに留意しなければならない。

次に、三江線を活用した広域的な観光振興策が存在していなかったことである。沿線自治体の住民意識が低かったことからわかるように、観光振興に関する連携も充分とは言いがたかった。例えば、三江線沿線地域公共交通活性化協議会（2017）では、「三江線沿線地域における観光戦略が明確となっていない」<sup>(42)</sup>ことを課題としている。その内容は、各自自治体での観光戦略は存在するが、広域的な取り組みが無かったことをあげている。三江線を利用した鉄道移動には、ダイヤ上の関係から行ける場所が限られているためか、他地域との広域的な連携や観光地への誘導といった取り組みは確認できなかった。

最後に、鉄道事業者（JR西日本）へのメリットである。三江線は、観光者の需要はあるもの

の、鉄道の利用者として量的な増加に結び付けることができなかつたことは否めない。さらに、三江線が観光資源としての機能を有して、メディア等が取り上げ話題となつても、三江線の乗客とならなければ、乗客数の増加に結びつかないのである。また、イベント列車は、短期間と期間が限定された運行である。そうした点が、減少していく地域需要を数量的に補完できなかつた要因と言えよう。また、三江線の主要駅では様々な記念グッズ等が発売されていた。そうした中で、JR 西日本が企画販売する物品は、三江線の記念乗車券（硬券）である。三江線を観光行動の目的として訪れた観光者の消費が、鉄道事業者から見て三江線の維持・存続に必要な利益に結び付くものでは言い難い。



写真7 口羽駅前（特産品販売の様子）  
2018年3月23日撮影



写真8 口羽駅で販売されていた特産品  
2018年3月23日撮影



写真9 三江線の混みあう車内  
2018年3月23日撮影



写真10 宇都井駅（ホームの様子）  
2018年3月23日撮影

## 5. まとめ

本論文は、地域振興の観点から観光資源としての鉄道の可能性について検討した。鉄道は、輸

送サービスを提供する公共交通であるが、観光者の行動目的となりうる。つまり、鉄道は、沿線地域の歴史や文化を結びつけ利用の促進や地域へのアピールといったものを結びつける観光資源である。観光者の観光行動が、鉄道沿線地域を認識するとともに、商店等において商品やサービスの消費を促し地域振興に寄与する場合がある。鉄道のような公共交通機関が提供するインフラは、観光者利用から地域需要の補完に寄与する場合がある。ただし鉄道による観光振興の可能性は、地域間の輸送サービスという部分のみでとらえるのではなく、鉄道沿線にある構造物や人々との交流など、広くとらえていくことも肝要となる。これは、観光資源として鉄道を認識し訪れた観光者が、鉄道事業者の収益や旅客の増加に必ずしも結び付かないということである。

三江線が、地域に定着し多くの人々とともに共に歩んできたことから、地域のシンボリックな存在ともいえよう。そして、三江線を契機とし地域と観光者との交流を図れていた。三江線に乗車した観光者は、鉄道を利用し、車窓からの景色、鉄道車両、車内や途中駅等における人々との交流、おみやげ物等の購入、などから効用を得ている。三江線に乗車しない観光者は、鉄道が走る田舎町、テレビや雑誌などから情報を収集し、三江線の珍しさを求めて訪れていた。地域振興の観点から観光資源としての鉄道の可能性は、鉄道路線や施設といった広い要素が、観光者の行動動機となっているのである。

三江線の廃止が正式に決定して以降は、乗車できる期限が決定したことで、全国各地から多く観光者が訪れた。そうした観光者の増加は、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。具体的には、①鉄道の乗車記念グッズやおみやげ物の販売、②列車に手を振ったり観光者に旅の思い出等を話しかけたりという観光者との交流、がこれまで以上に積極的に行われていた様子であった。また、石見川本駅など長時間停車する駅では、観光者が途中下車をして地域産品、記念品等を購入、まちの人や観光者同士の交流している様子が確認できた。地域住民が三江線を観光資源としてとらえて「観る」とともに、観光者に「観せる」ための取り組みといえる。また観光者は、鉄道である三江線を観光資源として「観る」ために全国から訪れていた。

以上のようなことから三江線を観光資源として地域振興として果たしていた役割といえる。そして、JR 西日本や三江線沿線の自治体は、路線の維持に向けて様々な取り組みを実施してきた。ただし、鉄道そのものが観光資源として注目されても、訪れる観光者が鉄道の利用者とは限らない。筆者が、三江線を利用したときにもマイカーやバスなどで移動する観光者が多かった。鉄道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。また、関連グッズ・土産の企画・販売などは、JR 西日本が行うものでなく、沿線住民の有志により行われていたのである。つまり、鉄道事業者である JR 西日本から見て三江線を活かした観光者の呼び込みは、経営意欲を刺激するものとなっていないのである。

その一方で、輸送サービスの許容量を減少している三江線では、イベントによるブームによる過剰集客は、観光資源のポテンシャルを発揮できないだけでなく、公共交通として本来の機能を全うできないという課題もある。観光振興は、観光者の数も時期や社会的状況等により変動も大

きい。観光者の増加により、輸送サービスの許容量を過度に超えることは、定時運行の確保など地域輸送サービスという観点からも弊害が生じる。こうしたことを踏まえると、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。そして、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。

最後に、国土地理院は、三江線の廃止後すぐに地図から三江線路線を削除した。ここから、三江線を示す地域の情報が一つなくなってしまうのである。それゆえ、三江線という鉄道路線の存在は、地図上に路線や駅という形で地域の広告的役割を果たしていたということを忘れてはいけない。廃止後の鉄道遺産の活用など、新たな活用方策が、今後求められているといえよう。

#### 註

- (1) 須田 (2003) p.34
- (2) 経営思潮研究会 (1965) p.101
- (3) 観光立国推進戦略会議 (第8回) 議事録  
<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kanko2/suisin/dai8/8gijiroku.html> 2018年5月31日アクセス
- (4) 観光立国懇談会報告書  
<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kanko/kettei/030424/houkoku.html> 2018年5月31日アクセス
- (5) 「観光立国推進基本法」観光庁 HP  
<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/H18/H18HO117.html> 2018年5月31日アクセス
- (6) 須田 (2003) p.48
- (7) 十代田 (2008) p.219
- (8) 松井 (2014) p.45
- (9) 大橋 (2010) p.21
- (10) 神田 (2012) p.7
- (11) 山田 (2010) p.88
- (12) 須藤・遠藤 (2018) p.18
- (13) 小川 (2013) pp.50-51
- (14) 堺屋 (2012) pp.129-151
- (15) 敷田 (2009) p.12
- (16) 島川 (2010) p.3
- (17) ジェームズ・マック (2004) p.15
- (18) ジェームズ・M・ブキャナン (1974) p.1
- (19) 和田 (1999) p.61
- (20) 鳥塚 (2011) p.114
- (21) 古平 (2014) p.12
- (22) 堀 (2017) p.17
- (23) 楓 (2010) p.54
- (24) 新納 (2017) p.73
- (25) 新納 (2017) p.73
- (26) 新納 (2017) p.73
- (27) 谷口 (2010) p.15
- (28) 新納 (2017) p.82

- (29) 堀内 (2013) pp.186-187  
 (30) 田中 (2016 a) p.1  
 (31) 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)  
<http://www.jtb.co.jp/myjtb/pr/> 2018 年 11 月 22 日アクセス  
 (32) 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)  
<http://www.jtb.co.jp/myjtb/pr/> 2018 年 11 月 22 日アクセス  
 (33) 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)  
<http://www.jtb.co.jp/myjtb/pr/> 2018 年 11 月 22 日アクセス  
 (34) JR 西日本 HP [http://www.westjr.co.jp/press/article/2016/09/page\\_9318.html](http://www.westjr.co.jp/press/article/2016/09/page_9318.html)  
 (35) 風呂本 (2017) p.83  
 (36) 三江線沿線地域公共交通活性化協議会 (2017) p.34  
 (37) 有田 (2017) p.94  
 (38) 有田 (2017) p.96  
 (39) 田中 (2016 b) pp.54-55  
 40 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)  
<http://www.jtb.co.jp/myjtb/pr/> 2018 年 11 月 22 日アクセス  
 (41) 政森 (2017) p.91  
 (42) 三江線沿線地域公共交通活性化協議会 (2017) p.37

#### 参考文献

- James M. Buchanan (1968) THE DEAND AND SUPPLY OF PUBLIC GOODS Rand McNally & Company ジェームズ・M. ブキャナン (1974) (山之内光躬・日向寺純雄翻『公共財の理論－公共財の需要と供給』文真堂  
 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  
 有田恭二「『ふつうのオッサン』が三江線石見川本駅に立った」pp.94-100 関耕平編著 (2017) 『三江線の過去・現在・未来－地域の持続可能性とローカル線の役割 (山陰研究ブックレット)』今井出版  
 須田寛 (2003) 『実務から見た 新・観光資源論』交通新聞社  
 大橋昭一 (2010) 『観光の思想と理論』文真堂  
 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  
 小川長 (2013) 「地域活性化とは何か－地域活性化の二面性－」pp.42-53 『地方自治研究』Vol.28, No.1 日本地方自治研究学会  
 経営思潮研究会 (1965) 『易経 中国の思想⑦』徳間書店  
 堺屋太一 (2012) 『人を呼ぶ法則』幻冬舎新書  
 島川崇 (2010) 「松下幸之助と観光立国」『PHP Policy Review』Vol.4-No.20 2010. 1. 12 PHP 総合研究所  
 2018 年 8 月 30 日アクセス [http://research.php.co.jp/policyreview/pdf/policy\\_v4\\_n20.pdf](http://research.php.co.jp/policyreview/pdf/policy_v4_n20.pdf)  
 十代田朗 (2010) 『観光まちづくりのマーケティング』学芸出版  
 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  
 谷口知司 (2010) 『観光ビジネス論』ミネルヴァ書房  
 田中輝美 (2016 a) 『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  
 田中輝美 (2016 b) 「三江線を彩る人たち」pp.54-55 『乗るだけじゃない！ローカルガイドブック 三江線 BOOK』三江線沿線魅力化プロジェクト  
 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  
 政森進 (2017) 「三江線の現在 廃線問題にどう向き合うか」pp.88-100 関耕平編著 (2017) 『三江線の過去・現在・未来－地域の持続可能性とローカル線の役割 (山陰研究ブックレット)』今井出版

安本：観光資源としての鉄道

- 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
- 風呂本武典（2017）「廃止対象 JR 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化を考察する。」 pp.78-92 『交通権』交通権学会 No.34 2017.5
- 安田亘宏 中村忠司 上野拓 吉口克利（2010）『鉄旅研究-レールウェイツーリズムの実態と展望（旅のマーケティングブックス 6）』教育評論社
- 堀内重人（2013）『チャレンジする地方鉄道 乗って見て聞いた「地域の足」はこう守る』交通新社新書
- 関耕平「三江線廃線の経緯・論点の整理とその検討」 pp.40-72 『三江線の過去・現在・未来』
- 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（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(株)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

2019年2月4日受理