



主任研究員・武藤雅威様のご報告に対するコメント・ディスカッション

「地域活性化に向けた観光資源としてのローカル鉄道駅活用 ー観光資源としての鉄道の活用方策に関する研究調査ー」



第162回運輸政策コロキウム

2025年8月8日(金) 於:運輸総合研究所

西藤真一(桃山学院大学)

ご研究の概要・意義について

本研究の目的・着眼点

- これまで観光資源と考えていなかった鉄道資産
 - これをどう再評価し、観光客誘致を進めているか
 - ➡事例のタイプを体系的に整理した初めての研究
- 鉄道施設を観光資源として活用する際の自治体の関わり方
 - ➡自治体の「押し駅」に注目し、「押し駅」になる要因を把握

ご研究の意義

- 従来の調査研究との違い

- 収益を生み出す「観光列車」(従来) VS それ自体が収益を生まない駅(武藤氏)
- 個別の事例研究(従来) VS 全国を対象/体系的な研究(武藤氏)

- 本研究の大きな特徴・貢献

1. マイナーな観光資源の有用性を検討している点
2. 観光資源化のプロセス: 特に自治体の役割を丹念に把握している点

ツーリズムの観点から 鉄道施設の役割を考える

インフラ・ツーリズムの魅力



▲北海道稚内市：北防波堤ドーム

(写真) いずれも報告者撮影



▲鳥取県境港市：ベタ踏み坂



▲島根県浜田市：幻の広浜鉄道（未成線）

- 巨大な構造物のダイナミックな景観を楽しむ
- 普段行かない場所で、刺激を受けたり、新たな発見ができる
- 施設の役割、つくられた背景を知る
- 子どもはもちろん大人の社会見学でより地域のことを知る

(出典) 国土交通省総合政策局公共事業企画調整課ウェブサイト

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/infratourism/about/#:~:text=%E3%82%A4%E3%83%B3%E3%83%95%E3%83%A9%E3%83%84%E3%83%BC%E3%83%AA%E3%82%BA%E3%83%A0%E3%81%AE%E9%AD%85%E5%8A%9B,%E5%91%B3%E3%82%8F%E3%81%86%E3%80%8D%E3%81%93%E3%81%A8%E3%81%8C%E3%81%A7%E3%81%8D%E3%81%BE%E3%81%99%E3%80%82>

文化財保護法の目的：第1条

- この法律は、文化財を保存し、

→ 様々な危機から文化財を守り将来の世代へと継承する
そのための「指定」「登録」制度

- 且つ、その活用を図り、

観光・まちづくり
での活用

→ ただしまい込んで保存するだけではなく、
国民が広くその価値に触れられるように「活用」する

- もって国民の文化的向上に資するとともに、

→ 文化財に触れる機会を持つことで郷土への愛着を育む

- 世界文化の進歩に貢献することを目的とする。

→ 日本の優れた文化財は、日本国民だけのものではない

土木学会「選奨土木遺産」

- 土木遺産の顕彰を通じた歴史的土木構造物の保存

1. 社会へのアピール

- 土木遺産の文化的価値の評価、社会への理解等

2. 土木技術者へのアピール

- 先輩技術者の仕事への敬意、将来の文化財創出への認識と責任の自覚喚起

3. まちづくりへの活用

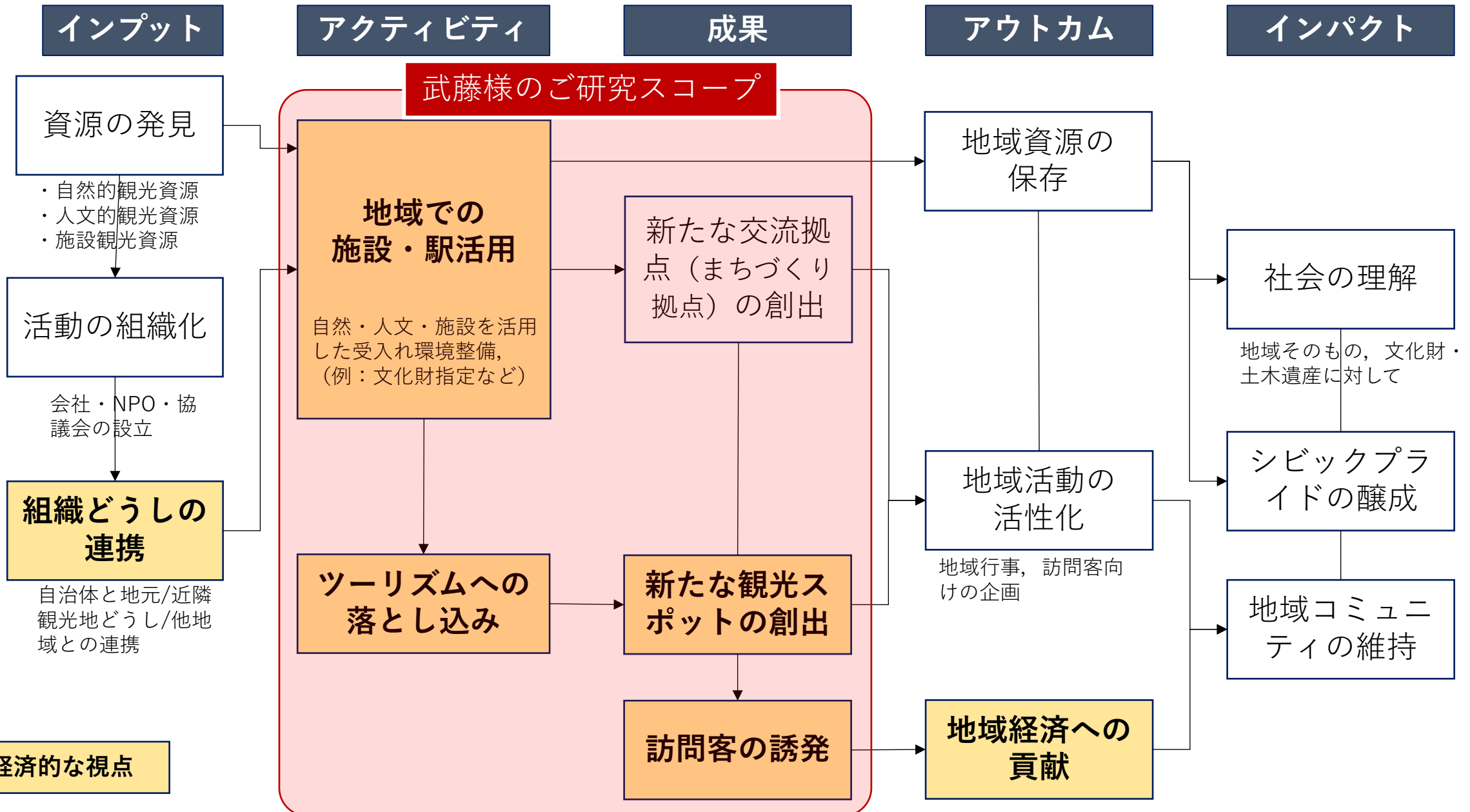
観光・まちづくり
での活用

- 土木遺産は、地域の自然や歴史・文化を中心とした地域資産の核となるもの

4. 失われるおそれのある土木遺産の救済

- 貴重な土木遺産の保護

試案：インフラツーリズムのロジックモデル



ディスカッション

「押し駅」にすることは良いことか？

推しの要因

- 文化財、ロケ地・聖地等が「押し」の有意な要因

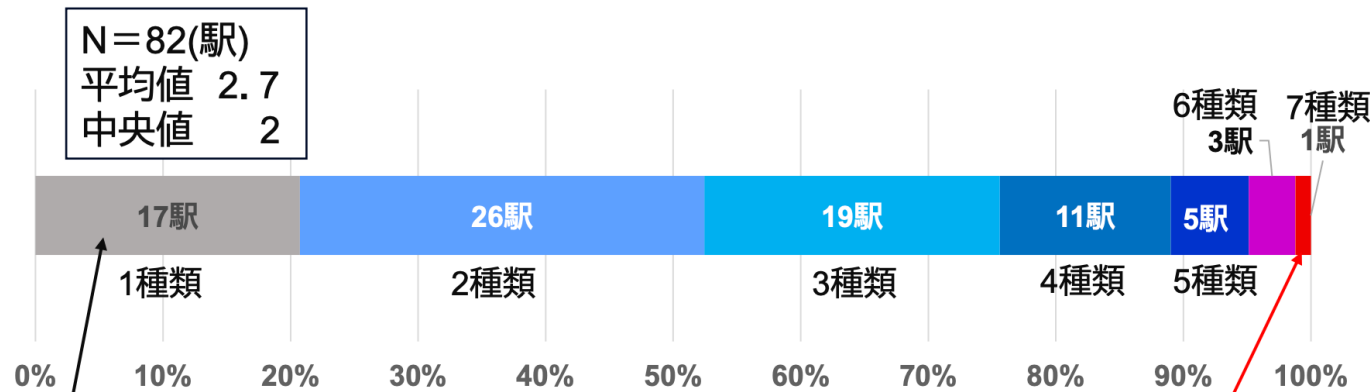
- 「押し駅」は「非押し駅」よりも“格上”とみなして良いだろうか？
- “押し駅”として重点的にプロモーションすることの便益と、そこから漏れる駅に生じうる課題は何か？
- そもそも、格上げすることを目指すべきか？：コンテンツによる？

「押し駅」にするためにはどうすれば？

何種類の観光資源コンテンツを有しているのか？



地元サイト掲載駅全82駅の観光資源コンテンツ種類数



1種類のための観光資源コンテンツ

コンテンツ	該当	全駅	割合
B2.特徴的デザインの駅舎	7駅	29駅	24.1%
C2.観光客用施設併設	3駅	14駅	21.4%
A3.動植物の名所	3駅	23駅	13.0%

最多～JR北浜駅(釧網本線)

- ①A1.美しい風景
- ②B2.特徴的デザインの駅舎
- ③B5.ロケ地・アニメ等聖地
- ④B6.観光列車の停車
- ⑤C1.レストラン・カフェ併設
- ⑥C2.観光客用施設併設
- ⑦C4.観光付帯設備

「特徴的デザインの駅舎」は単独でも観光資源になりやすい

Supported by 日本 THE NIPPON 財団 FOUNDATION

- ・ 押し駅の観光コンテンツは“複数押し”

- ・ 複数コンテンツがなくても非押し駅にも“売り”がある
＝マイナーな観光地の魅力
 - ・ 知る人ぞ知るような価値・魅力

- ・ 「非押し駅」を「押し駅」に格上げするためには？
 - 「非押し駅」の可能性とは

鉄道活性化につなげるためには？

- たしかに，自治体の関わりは駅活用・観光資源化のカギ

- 自治体の思う観光資源活用（観光活性化）と鉄道事業者の思う活性化（利用促進）は同じベクトルを向いているか？
- どうすればローカル鉄道駅を舞台にした観光による効果を事業者還元できるだろうか？

研究の続編をぜひお願いします

- ローカル鉄道駅の観光活用による鉄道活性化の難しさ
 - 研究面ではデータの入手可能性も課題だが、それだけでなく・・・
 - 実務面では収益性と相入れない面をどう評価したらよいかという課題も
- 具体的には・・・
 - 自治体による「押し」の目的も幅広く、その効果はスピルオーバーしがち（鉄道事業者に還元しづらい）
 - “秘境駅”の魅力は、その秘境度にある（人が集まりすぎると魅力減）
- 「非押し駅」をどう評価するか？・・・ご研究の重要な視点になると思います！