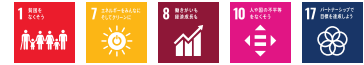


第162回運輸政策コロキウム

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



1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 報告



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
武藤 雅威
運輸総合研究所 主任研究員

3. コメント



西藤 真一
桃山学院大学経営学部経営学科 教授

4. ディスカッション



モデレーター
屋井 鉄雄
運輸総合研究所 所長

武藤 雅威
運輸総合研究所 主任研究員

西藤 真一
桃山学院大学経営学部経営学科 教授

5. 総括・講評

屋井 鉄雄
運輸総合研究所 所長

開催趣旨

本研究では、観光資源の開発や活用に取り組む自治体に対して、ローカル鉄道駅の活用方策を示し、ひいては地域鉄道ならびに地域社会の活性化を後押しすることを目指しています。そこで、本報告ではローカル鉄道駅を取り巻く状況を概観した上で、無人駅・簡易委託駅に焦点を当て、観光資源の性質としての分類、自治体による観光資源化の取り組みに対する考え方の分析、活用方策の事例調査、駅の観光資源化を促進する施策に対する提案を行いました。

冒頭の宿利会長からの開会挨拶の大意は以下のとおりです。

「ローカル鉄道について廃止するかどうかという議論が出る度に残念な気がしており、153 年前から国民が営々として築いてきたインフラを地域の貴重な資源として最大限生かしていく知恵がどうして出ないのか、と常々思っております。2023 年公表の『2050 年の日本を支える公共交通のあり方に関する提言』では、その柱の一つとして『観光を支える交通サービスの展開』が掲げられています。本報告も、この中での『観光資源化を意識した交通機関の整備』の一環と認識しています。本日は、観光資源としての鉄道の存在意義について理解を深めていただき、この問題について今後更に貢献できれば、と考えております。」

コロキウムの概要

■ 報告

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

武藤 雅威 運輸総合研究所 主任研究員

◇ 背景と目的

全国のローカル鉄道では、その経営難や廃止に伴い沿線地域の衰退が懸念されており、今まさに観光振興の観点も必要となってきた。本報告では、鉄道観光資源の中でもローカル鉄道駅の観光資源に着目し、“地元住民がほとんど利用しないローカル鉄道駅でも観光資源として活用する方策があり、それには鉄道事業者のみならず、自治体の関わり方が鍵となるのではないか”をリサーチクエスションとして設定した。①ローカル鉄道駅の観光資源とは何か？②自治体はどのような駅を観光資源としているのか？③自治体はどのように駅の観光資源化を図っているのか？これらを明らかにすることを本研究の目的とする。



◇調査・分析結果

・ローカル鉄道駅の観光資源とは何か？

ローカル鉄道に多く存在し、地元が主体的に観光資源化に取り組みやすい簡易委託駅・無人駅を調査・分析の対象とする。まず、観光情報サイトで観光ローカル線として紹介された全国30路線の中から631駅を抽出した。次に、地元の自治体・観光団体・DMOが駅の観光資源をPRしている公式サイト（以下、地元サイト）や、閲覧者数ランキングで上位、もしくは鉄道駅に関する口コミ情報が比較的多いサイト（じゃらん観光ガイド、トリップアドバイザー、フォートラベル＝以下、民間サイト）を参照し、各駅の紹介文や口コミ文から、それらの駅が有している観光資源を抽出した。631駅のうち、地元サイトに観光資源が掲載されている駅が82駅、民間サイト掲載駅が179駅、重複掲載駅が64駅あり、31%の無人駅・委託管理駅に何らかの観光資源が存在することが判明した。さらに各駅の観光資源をその性質から集約して分類し、自然的観光資源、人文的観光資源、施設観光資源の3カテゴリとその下部に相当する13コンテンツに分類（図1）した。また、調査した631駅の観光資源の有無と資源の内容をデータベース化した。

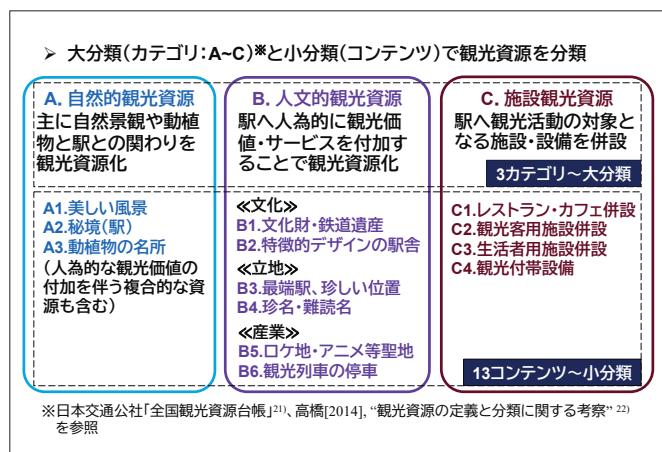


図1：駅の観光資源の分類



桜と菜の花の名所～小湊鐵道 飯給駅（千葉県）

・自治体はどのような駅を観光資源としているのか？

自治体が観光資源コンテンツを有する駅を観光スポットとして「推し」たいなら、そのPR手法の一つとして、「地元サイトに駅を観光スポットとして掲載」（推し駅）すると考え、作成したデータベースを利用して分析を進める。まず、地元サイト掲載の「推し駅」82駅の内容を分析する。この観光資源コンテンツで多い順に並べる（図2）と、1位は地域風土を反映したデザインやグッドデザイン賞を受賞した駅舎等の「特徴的デザインの駅舎」（29駅）で、巨大な土偶をあしらった駅舎（木造駅）、茅葺き屋根の駅舎（湯野上温泉駅）、ひょっこりひょうたん島をモチーフとした駅舎（大槌駅）等が該当した。木造駅は平成初期にあった各自治体へのふるさと創生事業交付金を活用して改装された。大槌駅は地元の大槌町がデザイン案の住民投票を実施して決まった駅舎である。2位は桜等の並木や花畑、野鳥への餌付けや動物駅長がいる「動植物の名所」（23駅）で、桜が最多の11駅（安部駅等）存在し、他には菜の花やあじさいの花畑、野鳥への餌付け（浜名湖佐久米駅）や動物駅長（猫）がいる駅（貴志駅、芦ノ牧温泉駅）が該当した。

地元サイト掲載「推し駅」全82駅の観光資源コンテンツ(多い順)

順位	観光資源(コンテンツ)	全82駅中該当数(%)
1位	B2.特徴的デザインの駅舎	29駅(35.4%)
2位	A3.動植物の名所	23駅(28.0%)
3位	B1.文化財・鉄道遺産	21駅(25.6%)
3位	C4.観光付帯設備	21駅(25.6%)
5位	B5.ロケ地・アニメ等聖地	20駅(24.4%)

JR五能線木造駅



きづくり
木造駅～1992年改装
ふるさと創生事業を活用
(約2.1億円)

つがる市観光物産協会HPより

図2：分析結果～どのようなコンテンツが多いのか？

さらに、地元サイト掲載の「推し駅」82駅と、駅に観光資源があるものの地元サイト非掲載の「推していない駅」115駅の相違を見出すため、ロジスティックモデルによる定量分析を行った。この結果、映画・ドラマ・CM・アニメ・漫画・小説のロケ地や舞台となった「ロケ地・アニメ等聖地」、登録有形文化財等の歴史的価値を持つ駅舎・SL及び旧鉄道設備を有する「文化財・鉄道遺産」、そして「動植物の名所」の順に「推し駅」化への影響力があることが判明した。推し駅の「ロケ地・アニメ等聖地」には、著名なTVドラマ・映画や有名タレント出演CMのロケ地、小説の舞台等が該当した。島原鐵道・大三東駅が所在する島原市では、ロケツーリズムを推進する班を設置し、この駅が舞台となったCMのロケやドキュメント番組の誘致に関わった。「動植物の名所」では、自治体が地域住民による植樹、植替え、イベント開催等の活動を支援している例が存在した。先述の「特徴的デザインの駅舎」も加え、これらの観光資源化には自治体の関わりがある場合が多いことがわかった。

・自治体はどのように駅の観光資源化を図っているのか？

「推し駅」観光資源コンテンツ数3位の「文化財・鉄道遺産」に関連して、自治体による駅舎の観光資源化への取り組み事例を調査

した。まず、駅舎の文化財登録への関わりについて報告する。国の登録有形文化財は50年を経過した歴史的建造物のうち、国土の歴史的景観に寄与している、造形の規範となっている、再現することが容易でないものを基準に登録（文化庁）される。駅舎の所有者は鉄道事業者や自治体であるが、登録候補物件の情報提供や確認等で、所有者と文化庁との間を取り持つ仲介役を自治体が受け持つ役割がある。小湊鐵道（市原市）の10駅舎等、昨年時点で全国の94駅舎が登録有形文化財となっており、積極的に登録を進めている鉄道事業者・自治体がある。次に、鉄道事業者から自治体への駅舎譲渡・貸与に伴う活用について報告する。老朽化に伴い鉄道事業者が簡易的な駅舎へ建て替える代わりに、歴史的・地域のシンボルである駅舎を鉄道事業者から譲り受け、自治体側で改修・保存、観光施設等の併設により活用して観光資源化している。譲渡後にショップ・カフェ（松尾寺駅）や鉄道博物館（北府駅）に改装、蕎麦屋（亀高駅）に貸与等の事例がある。鉄道事業者側と受け入れる自治体側との間で譲渡協定や利用契約を結ぶことで、鉄道事業者にとっては建替・管理コストの縮減や完全無人化の解消、自治体にとっては地元で馴染んだ駅舎の保存、地域の交流拠点化により観光資源として活用可と、相互にメリットが生じる。そこで、駅舎の観光資源化へ向けた自治体による具体的な施策（図3）を提案する。これらの施策により、人が集まる仕掛けづくり、観光振興、交流拠点化、まちづくりにより地域活性化を図っていく方向性が考えられる。

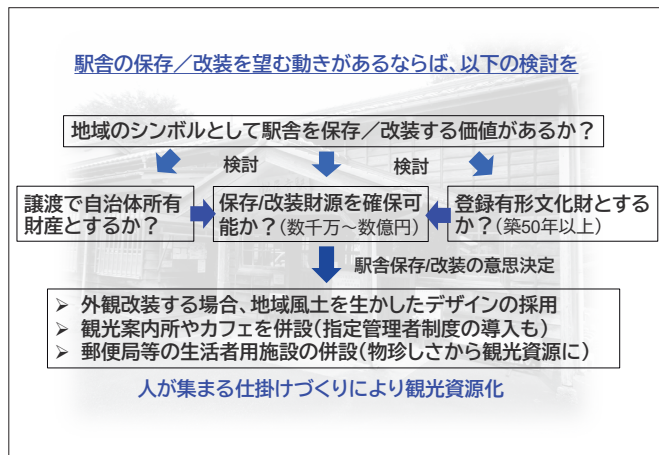


図3：駅舎の観光資源化へ向けた具体的な施策



登録有形文化財の駅舎～わたらせ渓谷鐵道 上神梅駅（群馬県）

◇考察

自治体関わったローカル鉄道駅の観光資源化施策により、地域活性化を目指す多くの事例が全国に存在していた。この観光資源化で鉄道需要を多少押し上げる効果があるものの、路線の存廃問題に対する抜本的な対策ではなく、あくまで地域振興に主眼がおかれているものとする。その地域の観光振興、交流促進、まちおこしの拠点となる機会となることから、地元で観光資源化への思いや熱意があれば、自治体はどのような関わりの方がいいのかを検討してみてもいい。

■コメント

西藤 真一 桃山学院大学経営学部経営学科 教授



この研究は、集客・収益性には恵まれないローカル鉄道の施設を観光資源として活用し、活性化できるのではないかと、その可能性を探るものである。これまで、収益を生み出すビジネスとしての観光列車に関する研究は見られたが、それ自体が収益を生まず、ともすれば誰からも見放されたような寂れた駅などに注目し、全国の事例を体系的に整理しているところは大きな貢献だと思う。マイナーな観光資源であってもそこに価値を見出す人がいる。そうした魅力はインフラツーリズムの特徴かもしれないが、その価値をどう評価すべきか、ロジックモデル（図4）を考えてみた。そうしたマイナーな観光資源の場合、集客や収益が最終目的ではなく、住民らの地域活動の活性化やコミュニティ維持といったことも目的となり得る。武藤氏の研究はそのうち、おもに経済的な評価が中心であったが、マイナーな観光資源として駅などを活用するツーリズムの場合、それを活用することでどのような成果（アウトカム）が生まれ、地域社会にどのようなインパクトがあるのかということも知りたくなる。もちろんこの点は今回の武藤氏の研究スコープではないが、今後の研究の深度化に期待したい。

将来の研究を見据えて3点ほど質問する。①「推し駅」にすることを目指すのか？そうすることでどういう効果があり、あるいは「推し」から漏れて「非推し駅」になればどういう問題が起こるか。②「推し駅」にするためにはどうすれば？そのための方策とはなにか。③鉄道活性化につなげるためには？地元の自治体も含めて観光の活性化に取り組んでいるが、鉄道事業者側にうまく還元されないケースがあるのではないかと。以上を伺いたい。

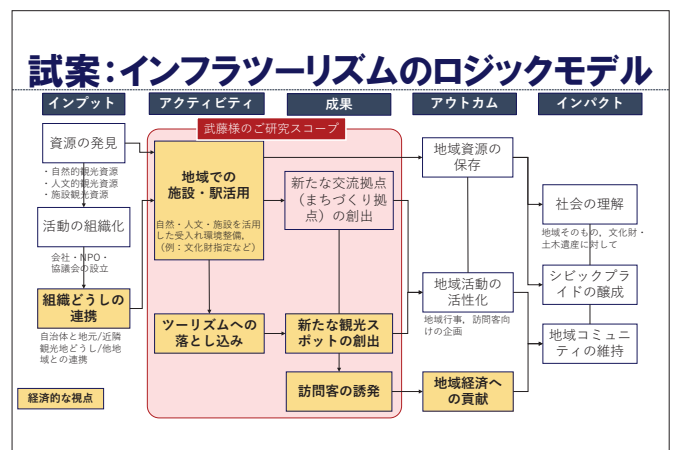


図4：試案：インフラツーリズムのロジックモデル（西藤教授の発表資料）

■ディスカッション

◇西藤先生のご質問に対する回答

(武藤主任研究員) 質問①に対して、例えば、ロケ地として誘致し誘客を図っていくように、自治体が観光資源化に関しPRしていくという一貫性のとれた観光戦略がとれるメリットがある。「推し駅」には自治体が推しとなる魅力的な観光資源コンテンツがある場合が多いが、全ての自治体が資源化を目指している訳ではないようだ。鉄道マニアのみ知る「非推し駅」があっても良いと考える。質問②に対して、まずは魅力あるコンテンツを発掘、開発、育成することであり、次に鉄道事業者を交えて、地域(自治体や住民)において推していくことへの意思疎通を図ることが大事だと思う。質問③に対して、地元と鉄道事業者の間には、車で来る鉄道駅観光客を歓迎するか否かのようなベクトル相違の課題も当然だろう。観光資源を有する観光駅への訪問客に鉄道へ乗車していただくための創意工夫が必要ではないか。直接的な事業収入が期待できる鉄道事業者への還元方策としては、インバウンドも対象とした観光駅を巡るツアー内での体験乗車のような区間乗車への誘導や、秘境駅号のような観光列車設定等、様々なアイデアがあると思う。

◇ディスカッション

(屋井所長)「観光客用施設併設」の駅では推していない駅の方が多いという集計結果となっているが、観光客用の施設まで併設しているのに、なぜ地元が推さないかが気になっており、そこには意外な発見があり得るのではないかな。



(西藤教授) 紹介があったロジスティック回帰分析の結果でわかる通り、自治体の中に有名な観光地があればマイナーな観光資源としての鉄道駅は推さないというパラドックスがあるのではないかな。収益性があり誘客に結びつき易そうな施設であれば、「推し駅」に認定される可能性が高まるという結果とも受け止められる。
(屋井所長) その周辺にある観光地の方を推しているから、わざわざ駅を推すまでもなく、駅には関連する観光用施設が整っているというイメージか。

◇質疑応答

Q: 観光資源として推した時にどういう効果があがったか、なぜ推したのか、どちらの方向に研究を進めていく予定か?

A (武藤主任研究員): 前者の推すことによってどういう金銭的価値が生まれているかを計測するのは難しいと考えている。後者に関してもう少し言えば、持続可能な観光資源として維持しPRを続けていくような、リピーターになってまた来ていただくような工夫をし続けることが大事だと思っている。

A (屋井所長): 厳密さを追求すれば費用対効果の話になるが、簡単に計測できるものでもないし、一つ一つの小さな取り組みの積み重ねで全体の効果を発揮してくることが今の社会の在り方でもある。

Q: ①豪華列車ではなく普通の車両でレストラン列車に仕立てている例はあるか? ②地方のローカル線では、観光よりも生活者の視点で駅への施設併設を考えた方が地元の人々も利用するのでは? ③物価高で全国から集客するのが今後難しくなってくるので、近隣の都道府県から集客した方が良いと思っているがいかがか?

A (武藤主任研究員): ①いすみ鉄道では、国鉄時代のキハ車両を

活用して伊勢海老料理を提供していたと記憶している。②例えば、列車本数の少ない路線で、学生向けに学習スペースを併設している駅も増えてきている。③首都圏や近畿圏のような大都市圏近郊にあるローカル鉄道の方が集客力としてはやはり有利であり、北海道や九州の路線では、それなりに魅力のある強いコンテンツがないと大都市圏からいかに誘客するかがより難しくなると思う。

Q: 簡易委託駅制度に関して、この制度を改善して全国的な示唆をもたらしているような知見があれば教えてほしい。

A (武藤主任研究員): 天竜浜名湖鉄道では、有形文化財への登録を積極的に行っているし、その駅舎を食堂やレストランに貸して地域の活性化を図っている。このような積極的な事業者の取り組みは参考になる。

Q: 定量的効果の検証が難しい一方で、定性的効果とは何か?

A (武藤主任研究員): 北海道にある秘境駅No.1の小幌駅では、地元の豊浦町がふるさと納税を活用して、駅の維持管理費を捻出している。年間1,000万円ぐらいの寄付があり、JR側へ支払う管理費のほかに、草刈りの環境整備や除雪の作業等に充てて、地元のシルバー人材センターの方や農閑期にある農業従事者の雇用を創出している。また、浜田市の今福未成線鉄道遺構では、地元の小学生に対する郷土史の題材として活用しており、貨幣換算できないような地元活性化の定性的効果が生じている。

Q: 観光の観点だけではなく、地方創生の観点からローカル線の駅をどのように活用するのかに対するコメントを。

A (武藤主任研究員): 駅の観光地化ではPR、イベント開催、カフェ等の店、二次交通等、これらに従事する様々な方々が関わることに、新たな出会いや絆が生まれる効果によって地域活性化へ結びついていくのを期待している。

A (西藤教授): 浜田市の鉄道遺構の活用例だと、観光目的での活用策に加えて島根県技術士会が技術の伝承や当時の技術を学ぶ施設としても活用している。ここは貨幣化して評価することが難しい部分だと感じている。インフラ構造物はいずれ朽ち果てていくのが宿命なので、どのような目的であれ、それを活用するのであれば何らかの形でマネタイズしなければならない。今回の研究を伺って、事業者あるいは地元の方がうまく連携しながら資金を捻出する仕組みを作っていかなければ、やはり持続可能な形にはなりづらいだろうと思った。

■総括・講評

(屋井所長) 最近、サイクルトレインの導入が進んでいるが、無人駅から周辺の観光地を回るような連携強化のアイデアがあると思った。

今日はいろいろな議論があったが、鉄道事業者の立場で考えることも重要であると感じた。利用者がどういう価値を求めているのかは時代的に、あるいは世代間でも違いがあるだろう。今回の研究ではカバーできていない部分であり、この無人駅という研究テーマもまだまだ深掘りできると感じた。

当日の講演資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。

<https://www.jttri.or.jp/events/2025/collo250808.html>

