

2025年8月8日  
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

—観光資源としての鉄道の活用方策に関する研究調査—

主任研究員  
武藤 雅威

## 1章 研究の背景と目的

## 2章 ローカル鉄道駅を取り巻く状況

## 3章 ローカル鉄道駅の観光資源とは何か？

- ・駅の観光資源を抽出する調査で、観光資源の性質から分類

## 4章 自治体はどのような駅を観光資源としているのか？

- ・自治体の観光資源化に対する取組みの考え方を分析

## 5章 自治体はどのように駅の観光資源化を図っているのか？

- ・自治体による駅舎の観光資源化、活用事例を調査

## 6章 結論

# 1章 研究の背景と目的

## 研究の背景

なぜ今、ローカル鉄道に観光振興の観点が必要か？

### 経営難や廃止で、沿線地域の衰退を懸念

- ▶「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」  
～改正地域交通法(2023年10月施行)  
⇒鉄道事業者、沿線自治体等で構成する「再構築協議会」では、上下分離等  
経営方式の検討のみならず、**鉄道観光振興の議論も**

### 自治体もローカル鉄道の観光振興による地域活性化に着目

- ▶ **ローカル鉄道の観光による経済波及効果**を算出した結果の公表  
JR只見線⇒約6.1億円(福島県:2024年5月)<sup>1)</sup>  
JR富良野線+JR釧網本線+JR花咲線⇒約330億円(北海道:2023年12月)<sup>2)</sup>

**ローカル鉄道はどうすれば観光資源となり得るのか？**

# 鉄道観光資源化で地域活性化を目指した自治体の取り組み

第54回研究報告会(2024年1月) = 中間報告<sup>3)</sup> の振り返り

[https://www.jttri.or.jp/events/2024/sympo54.html#event\\_result](https://www.jttri.or.jp/events/2024/sympo54.html#event_result)

## JR小幌駅(北海道豊浦町)

秘境駅ランキング1位の同駅を観光資源化

- 保存財源に「ふるさと納税」を活用、駅維持費用を負担
- 駅の管理補修整備に地元の人材を活用し、雇用創出



## JR只見線(福島県三島町・金山町など)

水害被害から復旧、全線再開通に備えて観光振興の道へ

- 沿線に列車撮影スポットを整備、景観確保に樹木伐採
- インフルエンサーを招致、台湾等のインバウンド誘客



## 今福未成線鉄道遺構(島根県浜田市)

選奨土木遺産に認定された旧橋やトンネルを観光資源化

- 「地域のお宝」を守る地元の協議会に補助金支出
- 案内看板の設置やガイドの会結成を支援、ロケ誘致



以下、特にクレジット無き写真は筆者撮影

# リサーチクエストと研究目的

本報告では、ローカル鉄道駅の観光資源に着目

## 【リサーチクエスト】

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。

観光資源の開発や活用に取り組む自治体に対して、観光資源としての活用方策を示し、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、

- ① ローカル鉄道駅の観光資源とは何か？ ⇒3章
- ② 自治体はどのような駅を観光資源としているのか？ ⇒4章
- 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？ ⇒5章

以上を明らかにすることを本研究の目的とする。

## 2章 ローカル鉄道駅を取り巻く状況

## 鉄道観光(Rail tourism)に関する先行研究

**Top Rail** (UIC:国際鉄道連合) <https://toprail.org/>

- ▶世界中で鉄道観光を積極的に推進させるプロジェクト
- ▶「鉄道観光の魅力を高めるためのガイドライン」を出版  
“Guidelines on how to increase attractiveness for rail tourism” [2020]<sup>4)</sup>  
鉄道観光は世界中で大きな成長の可能性を秘めている。  
地域社会にプラスの影響をもたらすことが求められる。

### 鉄道観光に関する主な論文(世界的動向)

- ▶欧州長距離旅行での列車利用に影響を与える要因分析 Goeverden[2009]<sup>5)</sup>
- ▶歴史的鉄道を観光地として評価する際に考慮すべき要素 Bhati[2014]<sup>6)</sup>
- ▶動機、ノスタルジア、記憶に残る観光体験の関係性を検証 Lee[2015]<sup>7)</sup>
- ▶鉄道事業者と地元との協力等、鉄道観光の魅力を決定する要因 Lee[2016]<sup>8)</sup>
- ▶観光鉄道は、特に小規模な地域社会の再生に貢献する可能性 Peira[2022]<sup>9)</sup>

鉄道観光の経済的・社会的な効果と影響に焦点を当てた研究が主流

## 「ローカル鉄道駅の観光資源化」に関する先行研究

### 和文論文では、「観光列車」に関する研究が多い

- 「指宿のたまたま箱」の地域経済効果 中村[2014]<sup>10)</sup>
- 観光列車の課題 張[2020]<sup>11)</sup>
- 観光列車の高付加価値化 藤田[2020]<sup>12)</sup>
- ブランディング、地域コミュニティの構築の効果 生田[2023]<sup>13)</sup> など

### ローカル鉄道駅の観光資源化による地域活性化に関する研究

- カフェの運営等による地域コミュニティが果たす役割 Alexander[2015]<sup>14)</sup>
- 秘境駅の観光資源化への経緯と効果、課題 木村[2018]<sup>15)</sup>
- アニメ聖地のコンテンツ・ツーリズムの展開事例 川添[2018]<sup>16)</sup>
- 旧駅舎の保存・活用として有形文化財登録による地域振興 大内田[2020]<sup>17)</sup>
- 廃線となる終着駅の観光資源化の実態調査 安本[2020]<sup>18)</sup>
- 無人駅を拠点とした地域活性化対策 森[2021]<sup>19)</sup>

個別のケーススタディによる地域活性化の事例研究が散見されるが、**総体的・体系的に示すものは希少で、研究的価値を有する。**

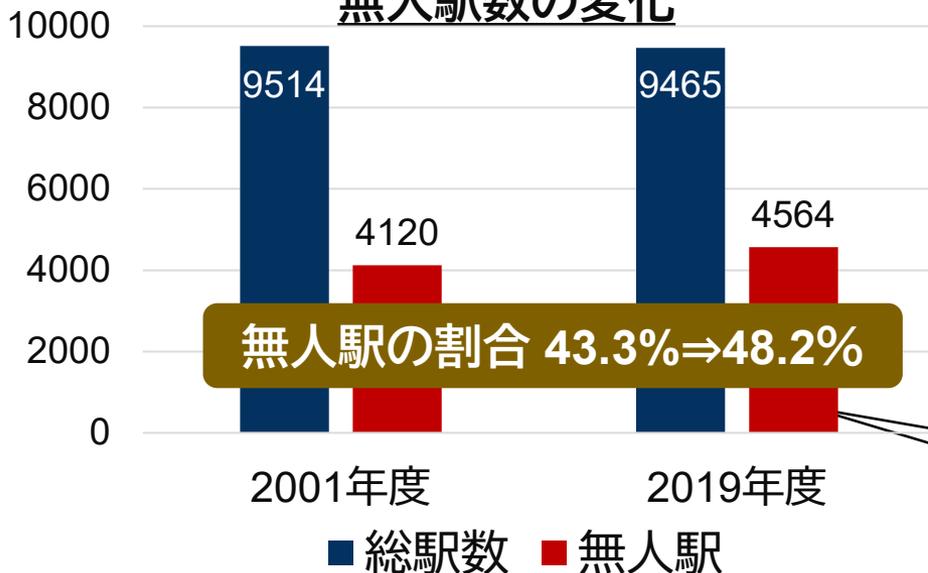
# 駅の種類

分類	運営の実態	観光資源化の主体
直営駅	鉄道事業者の自社社員で運営	基本的に、鉄道事業者の施策による
業務委託駅	駅業務を子会社や、駅を共同で使用している他の鉄道会社へ委託	
簡易委託駅 	切符の販売や駅舎管理等の駅業務を自治体や地元団体、地元商店等の個人事業主へ委託、指定管理者制度の適用あり	
無人駅 	駅員不在で、ボランティアが清掃等の活動を行う例あり	地元の自治体が観光資源化に関与しやすく、そのモチベーションも持ちやすい

ローカル鉄道に多く存在し、地元が主体的に取り組みやすい簡易委託駅・無人駅の観光資源化を調査・分析の対象

# 無人駅の状況

無人駅数の変化



- 沿線人口減少等で鉄道利用者の減少を受け、**有人駅の外部委託化**や**無人化**が進行
- 既存の無人駅でも、極端に利用者の少ない駅の**廃止**も進行

総駅数は減少、無人駅数は逆に増加

国土交通省「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会」資料より

## 無人駅の維持管理に要する費用(自治体側が費用負担)

JR抜海駅～稚内市 (2025年3月廃止)	50～90万円/年～地元有志のボランティア活動も有	稚内市会計決算書
JR箴島駅等～音威子府村	約百万円/年	音威子府村HP
JR小幌駅～豊浦町	百数十万円/年	豊浦町へのヒアリング

## 観光客が訪れるも廃止に至った無人駅

ばっかい

### 抜海駅(JR宗谷本線～北海道稚内市)

- 稚内駅から14.4km離れた無人駅、一日往復7本停車(2024年)
- 最寄りの集落から2km以上離れており、地元住民の利用は約1人/日※
- 一方、観光客の利用は約9人/日※  
(※稚内市資料「JR抜海駅乗降調査」2022年10月実績)
- 観光資源～最北の木造駅舎の秘境駅、映画「北の桜守」ロケ地
- JRの廃止提案に対し、稚内市がJRへ**維持管理費50～90万円/年を負担**  
⇒2024年度で打ち切り、2025年3月31日で駅廃止、駅舎解体へ
- **住民の移動手段確保へ代替「乗合タクシー」「スクールバス」を市で運行**

将来にわたり地域住民の移動の  
利便性を安定的に確保すること  
が最優先の課題  
(稚内市議会一般質問より)

写真AC



## 観光客に人気で自治体もPRする無人駅(1)

にしおおやま

### 西大山駅(JR指宿枕崎線)



「指宿観光ネット」に観光情報を掲載  
(指宿市観光協会HP)

<https://www.ibusuki.or.jp/tourism/view/jrnishioyama/>



#### 《観光資源》

- ◆ JR最南端の駅(看板)
- ◆ 開聞岳の眺望
- ◆ 幸せを届ける黄色いポスト
- ◆ 花の名所～菜の花、ひまわり

#### 《口コミ》(2024年8月現在)

じゃらん 647口コミ(平均★4.2)

Tアドバイザー 303口コミ(平均★4.2)

- 開聞岳と列車が上手く重なる写真が取れたら最高
- インバウンドの方も半数位いて外国の方にも知られているのだと実感

➤ 指宿市来訪者の9.6%が西大山駅を訪問、その期待度・満足度も80%以上

指宿市「指宿市”アウトドアコンテンツ”×”インバウンド誘客”戦略」<sup>20)</sup>

## 2章のまとめ

### ◆ ローカル鉄道駅の観光資源化と地域活性化に関する研究動向

- 大抵は個々の事例研究

⇒本研究は、**総体的・体系的**に示すことに価値

### ◆ 無人駅の観光を取り巻く状況

- 有人駅の無人化で、無人駅数は近年、増加傾向

- 観光客が訪れる無人駅への対応

⇒自治体が地元住民の公共交通確保を優先して廃止に至る駅

⇒他方、自治体も観光資源として積極的にPRする駅

## 3章 ローカル鉄道駅の 観光資源とは何か？

- 駅の観光資源を抽出する調査で、観光資源の性質から分類

## 調査の進め方 ①調査対象駅の抽出

### ①全国の無人駅・委託管理駅のうち、調査対象駅を抽出

**STEP1** 主要な観光案内サイトで、  
観光ローカル線として紹介された  
30路線(観光特化路線を除く)を選定

<https://www.travel.co.jp/guide/matome/2107/>

<https://4travel.jp/magazine/vehicle/00069>

<https://travel.rakuten.co.jp/mytrip/ranking/localtrain>

<https://travel-noted.jp/posts/30754> (リンク切れ)

**STEP2** 30路線の全駅中、無人駅・  
委託管理駅を抽出  
(鉄道事業者HPやWikipedia情報、  
駅舎写真等を参照)

631駅を抽出

②観光案内WEBサイトを参照、各駅の観光資源を抽出

③抽出した観光資源をその性質から分類

以降、データベースをもとに、  
「自治体の観光資源化に対する取組みの考え方」を分析へ(4章)

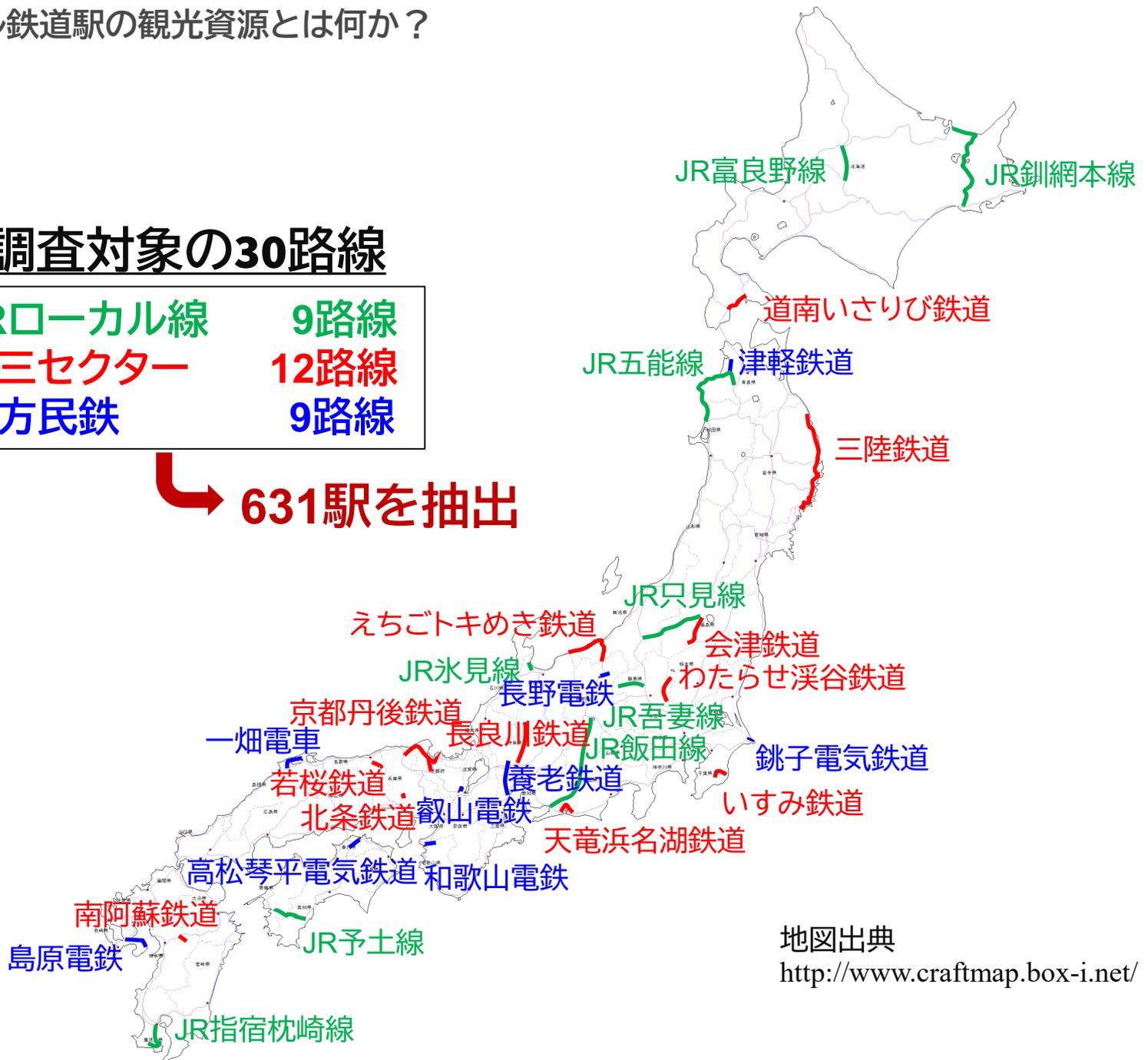
データベース化

### 3章 ローカル鉄道駅の観光資源とは何か？

## 調査対象の30路線

JRローカル線	9路線
第三セクター	12路線
地方民鉄	9路線

➡ 631駅を抽出



地図出典  
<http://www.craftmap.box-i.net/>

## 調査の進め方 ②各駅の観光資源を抽出

様々な**観光案内WEBサイト**では、無人駅や委託管理駅を観光スポットとして紹介

そのうち本研究では、

(1)自治体観光担当部課や地元の観光団体の公式WEBサイト  
⇒**地元自治体が駅の観光資源をPR**(以下、**地元サイト**)

(2)閲覧者や口コミ情報が多い民間観光情報WEBサイト  
⇒**駅への訪問者が観光資源情報を発信**(以下、**民間サイト**)

観光・宿泊施設等の民間事業者や個人運営のサイトは対象外

を参照し、各駅の観光資源を抽出

## (1) 地元サイト

### 地元サイトでは、以下の3つを対象

- ①自治体の観光情報サイト(観光協会を持たない自治体が多い)
- ②道府県・市町村の観光協会の公式観光情報サイト
- ③登録DMO※(広域連携・地域連携・地域)の観光情報サイト

美しい風景

【例】天竜浜名湖鉄道・寸座<sup>すんざ</sup>駅の紹介文(浜松・浜名湖だいきネット)

- 小高い山の上に在る小さな無人駅は、ホームに降り立つと目の前に浜名湖の素晴らしいロケーションが広がります。
- 小説・無人駅で君を待っているの舞台にもなった駅で、ホームにある木製ベンチに座って列車を待ちながら浜名湖を眺めることができるスポット。

<https://hamamatsu-daisuki.net/tenhama.html>

小説の舞台(聖地)

↳ 2種の観光資源

### ※登録DMO

観光庁で「観光地域づくり法人」として登録された法人  
(2024年5月現在で301法人～候補を除く)

## (2)民間サイト

### 民間サイトでは、以下の3つを対象

- 日本観光振興協会「2022年観光関連サイト推計閲覧者数ランキング」で上位の口コミ情報サイト

#### ① じゃらん観光ガイド

<https://www.jalan.net/kankou/?screenId=OUW3801>

#### ② トリップアドバイザー

<https://www.tripadvisor.jp/>

- 鉄道駅に関する口コミ情報が比較的が多いサイト

#### ③ フォートラベル

<https://4travel.jp/>

➤ 3種の観光資源

こいしはま  
【例】恋し浜駅の口コミ(トリップアドバイザー)

珍しい駅名

- “小石が浜”転じて、恋し浜。こうした仕掛けを施すことで、若者が足を運び、他の観光客も訪れる好循環。
- 駅に神社のような建物があり、貝殻がおさめられています。
- 風光明媚な湾と太平洋を眺めることができます。

パワースポット

美しい風景

[https://www.tripadvisor.jp/Attraction\\_Review-g1022870-d6226205-Reviews-Koishihama\\_Station-Ofunato\\_Iwate\\_Prefecture\\_Tohoku.html](https://www.tripadvisor.jp/Attraction_Review-g1022870-d6226205-Reviews-Koishihama_Station-Ofunato_Iwate_Prefecture_Tohoku.html)

## 調査の進め方 ③観光資源を分類

### 性質が似た観光資源を集約して分類

#### 自治体紹介文・口コミの例

##### 珍しい位置にある駅

- 県内唯一のスイッチバック方式の駅で、スイッチバック市等のイベントも開催
- 東経141度58分26.25秒にあつて、本州最東端の駅
- モグラ駅ですが、必見の価値ある場所です
- JR日本最南端の始発・終着駅

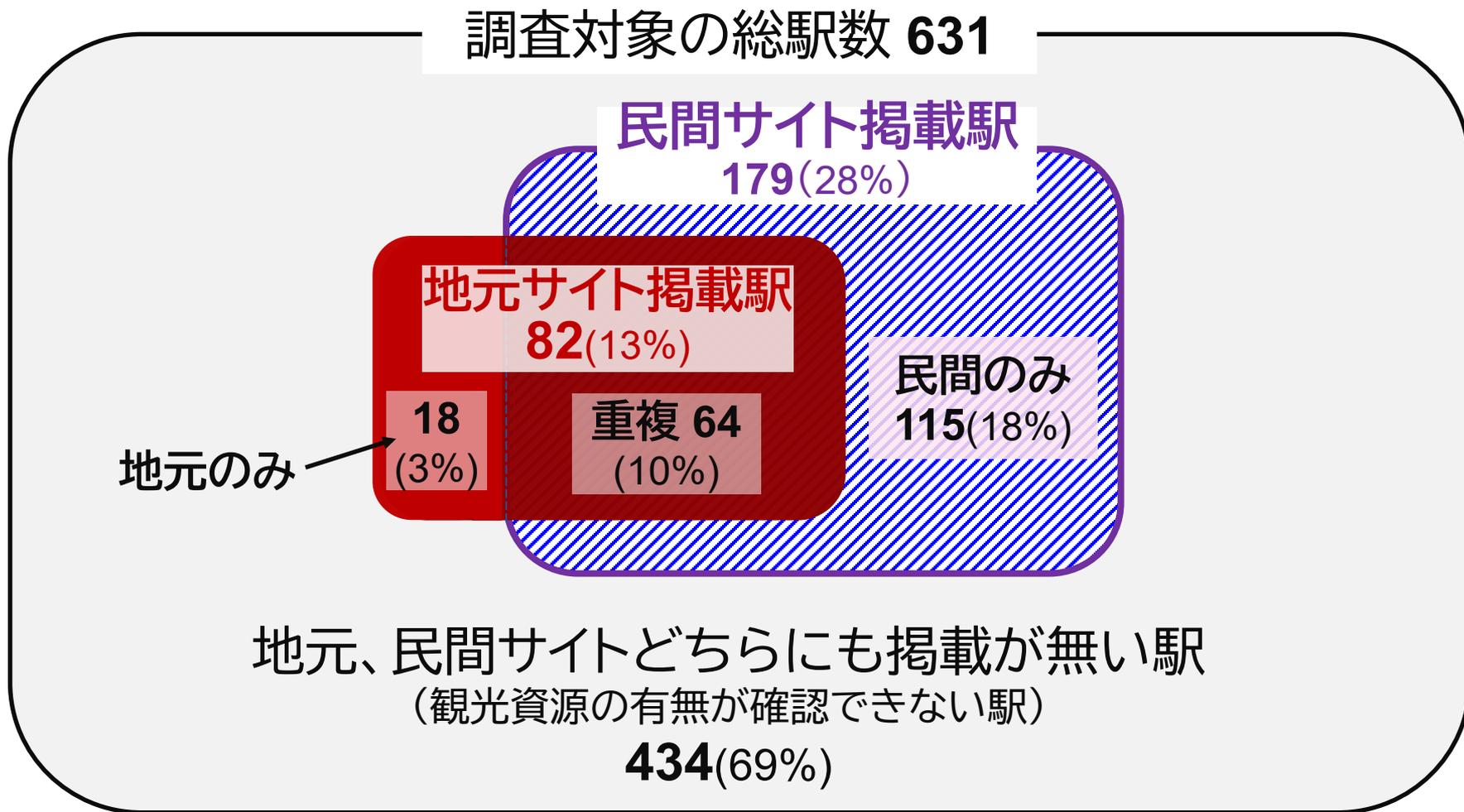
##### レストランやカフェがある駅

- 駅舎内には地元ラーメン店
- 駅舎内にある手作りカフェでまったり
- 構内には列車のレストランあり
- おいしいお蕎麦屋さんもあり

##### 美しい風景に出会える駅

- 目の前に一面の日本海が広がり日没直後の美しい光景
- 始発の電車と大山からの日の出を切り取る事ができます
- 駅から町のシンボルである大多喜城が見える

# 調査結果～各サイトに観光資源が掲載されている駅数



**31%の無人駅・委託管理駅に何らかの観光資源あり**

〔2024年9月現在〕

(注)個人的調査のため、観光資源の存在確認に遺漏がある可能性があります

## 駅の観光資源を分類

➤ 大分類(カテゴリ:A~C)\*と小分類(コンテンツ)で観光資源を分類

### A. 自然的観光資源

主に自然景観や動植物と駅との関わりを観光資源化

A1.美しい風景

A2.秘境(駅)

A3.動植物の名所

(人為的な観光価値の付加を伴う複合的な資源も含む)

### B. 人文的観光資源

駅へ人為的に観光価値・サービスを付加することで観光資源化

≪文化≫

B1.文化財・鉄道遺産

B2.特徴的デザインの駅舎

≪立地≫

B3.最端駅、珍しい位置

B4.珍名・難読名

≪産業≫

B5.口ケ地・アニメ等聖地

B6.観光列車の停車

### C. 施設観光資源

駅へ観光活動の対象となる施設・設備を併設

3カテゴリ~大分類

C1.レストラン・カフェ併設

C2.観光客用施設併設

C3.生活者用施設併設

C4.観光付帯設備

13コンテンツ~小分類

※日本交通公社「全国観光資源台帳」<sup>21)</sup>、高橋[2014]、”観光資源の定義と分類に関する考察”<sup>22)</sup>を参照

## A. 自然的観光資源

主に自然景観や動植物と駅との関わりを観光資源化

### A1. 美しい風景

- 海、湖沼、河川に面したホーム
- 名山を遠望
- 街並み、夜景の眺望



### A2. 秘境(駅)

- 山間部や原野に所在
- 周囲に集落がなく日常的利用者がほとんどない
- 列車本数が少なく、到達難易度が高い



### A3. 動植物の名所

- 桜等の並木、名木、花畑
- 野鳥への餌付け
- 動物駅長(猫駅長)



人為的な観光価値の付加を伴う複合的な資源も含む

## B.人文的観光資源(文化)

駅へ人為的に観光価値・サービスを付加することで観光資源化

### 《文化》

#### B1.文化財・鉄道遺産

- 登録有形文化財等、歴史的価値を持つ駅舎
- 蒸気機関車、旧客車等の静態保存
- 転車台、給水塔等の旧鉄道設備



#### B2.特徴的デザインの駅舎

- 地域風土を反映したデザイン
- グッドデザイン賞受賞
- 著名人が手掛けたデザイン



## B.人文的観光資源(立地)

### 《立地》

#### B3.最端駅、珍しい位置

- 最も東西南北端にある駅、終着駅
- スイッチバック、ループ線
- トンネル内にホーム(モグラ駅)



#### B4.珍名・難読名(意図的なネーミングもあり)

- 長い駅名
- 「恋」、「愛」、干支が付く駅名
- 当て字のような読みにくい地名



## B.人文的観光資源(産業)

### 《産業》

#### B5.ロケ地・アニメ等聖地

- 映画・ドラマ・CMのロケ地
- アニメ・漫画・小説の舞台



#### B6.観光列車の停車

- 停車中の列車見学や撮影
- 乗客と地元との交流(臨時的な物販、見送り等)



## C.施設観光資源(1)

### 駅へ観光活動の対象となる施設・設備を併設

#### C1.レストラン・カフェ併設

- 駅舎内の改装により実現
- 地元の食材を用いた料理やスイーツ



#### C2.観光客用施設併設

- 観光案内所、レンタサイクル
- 土産物店、日帰り温泉施設
- 道の駅との合築



## C.施設観光資源(2)

### C3.生活者用施設併設

- 役場出張所、郵便局、図書館、学びの施設  
(駅舎合築の珍しさから観光資源に)



### C4.観光付帯設備

- 足湯、パワースポット(鉄道神社など)
- 撮影ポイント、記念碑・モニュメント  
(駅構内もしくは隣接地に立地に限定)



# 口コミ数が多い(=人気のある)駅の観光資源コンテンツ

駅名 路線	口コミ数※	自然的			人文的						施設			
		A1 美風景	A2 秘境駅	A3 動植物	B1 文化財等	B2 特徴駅舎	B3 最端駅等	B4 珍・難読	B5 口ケ地	B6 観光列車	C1 カフェ等	C2 観光施設	C3 生活施設	C4 観光付帯
西大山 指宿枕崎線	950	○	○	○			○							○
貴志 和歌山電鐵	251			○		○			○	○	○			○
北浜 釧網本線	168	○				○			○	○	○	○		○
枕崎 指宿枕崎線	133					○	○							○
神戸(ごうど) わたらせ渓谷	99			○	○					○	○			

※じゃらん観光ガイド+トリップアドバイザー(2024年8月現在)

訪問者の口コミ数が多い駅は多種のコンテンツを持つ

## 観光客に人気で自治体もPRする無人駅（2）

きたはま

### 北浜駅（JR釧網本線）



「おいしいまち網走」に観光情報を掲載  
（網走市観光協会HP）

<https://visit-abashiri.jp/scenery/dced798fc4c1ee05f673a9dcaec94c84e21f06b2.html>

#### 《観光資源》

- ◆ オホーツク海に一番近い駅
- ◆ ノスタルジーを感じさせる木造駅舎
- ◆ 駅舎内喫茶店 ◆ 流水物語号
- ◆ 流水見学展望台 ◆ 映画ロケ地
- ◆ 訪問の足跡として貼った名刺群

#### 《口コミ》（2024年8月現在）

Tアドバイザー 168口コミ（平均★4.0）

- 北海道にやってきたなを実感
- この景色と雰囲気は最高じゃないかな
- ちっこい駅だが海に面していて晴天時はすばらしい景色
- 電車の本数は少ない
- 流水シーズンになると大型観光バスで訪れた観光客がどっとやってきます

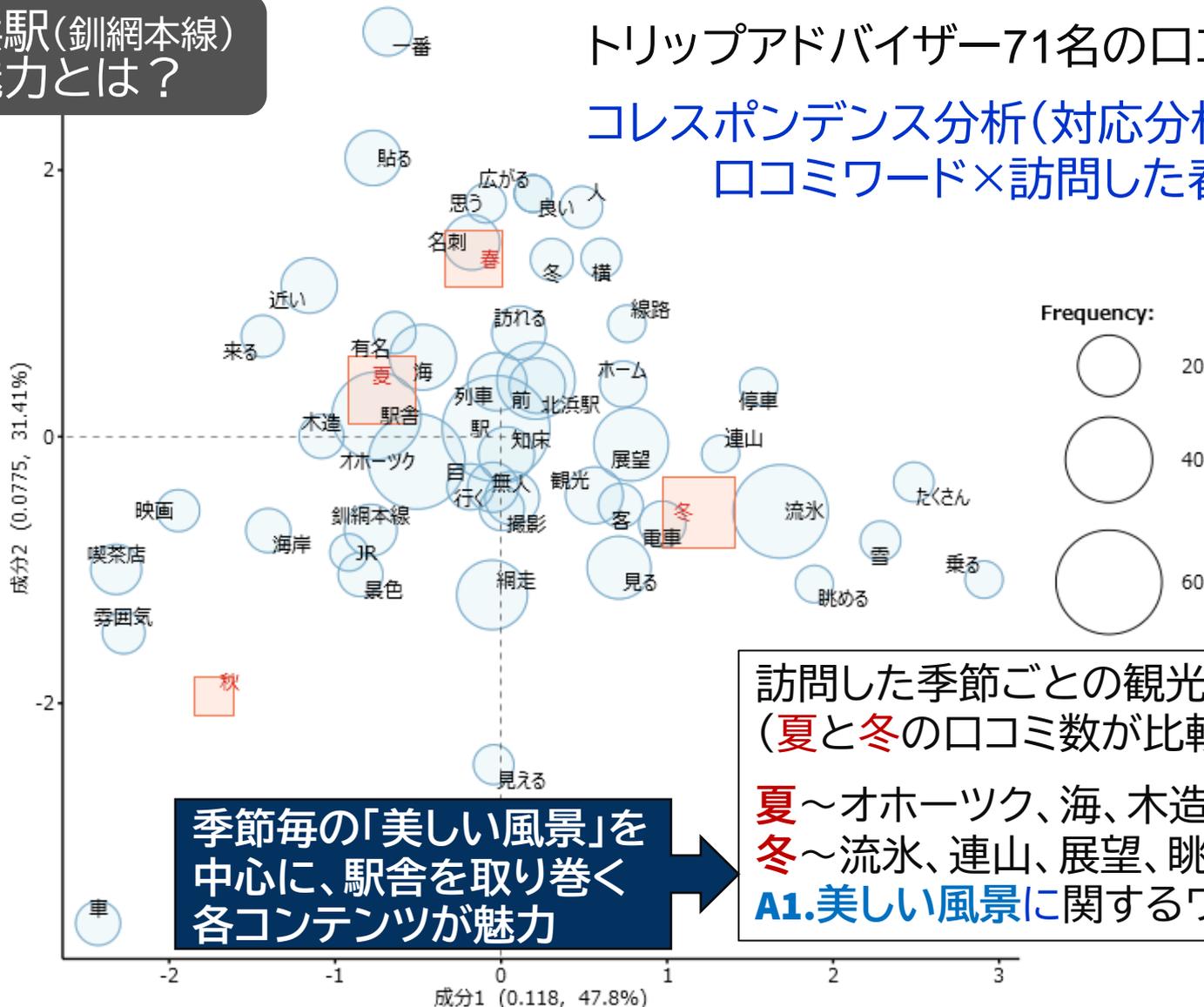
# 北浜駅の魅力を探る～口コミのテキストマイニング分析

北浜駅(釧網本線)の魅力とは？

トリップアドバイザー71名の口コミを分析

コレスポネンス分析(対応分析) KH Coder

口コミワード×訪問した春夏秋冬



季節毎の「美しい風景」を中心に、駅舎を取り巻く各コンテンツが魅力

訪問した季節ごとの観光客の興味は？  
 (夏と冬の口コミ数が比較的多い)

夏～オホーツク、海、木造、駅舎、…  
 冬～流氷、連山、展望、眺める、…

**A1.美しい風景**に関するワードが多い

## 3章のまとめ

### 「ローカル鉄道駅の観光資源とは何か？」

- ◆ **全国の無人駅・委託管理駅を対象に観光資源を抽出して把握**
  - 自治体の観光案内WEBサイト等を調査
  - **631駅×観光資源の有無と資源の内容をデータベース化**
  - **3カテゴリ(大分類)と、13コンテンツ(小分類)に分類**

カテゴリ	A.自然的観光資源	B.人文的観光資源	C.施設観光資源
コンテンツ	A1.美しい風景	B1.文化財・鉄道遺産	C1.レストラン・カフェ併設
	A2.秘境(駅)	B2.特徴的デザインの駅舎	C2.観光客用施設併設
	A3.動植物の名所	B3.最端駅、珍しい位置	C3.生活者用施設併設
		B4.珍名・難読名	C4.観光付帯設備
		B5.口ケ地・アニメ等聖地	
		B6.観光列車の停車	

- ◆ **口コミ数が多い(=人気のある)駅は多種のコンテンツを持つ**
  - 口コミ分析により駅の魅力を探索

## 4章 自治体はどのような駅を 観光資源としているのか？

- ・自治体の観光資源化に対する取組みの考え方を分析

## 自治体が駅を観光資源とする意義と効果

- ▶ **鉄道観光客の誘客**  
鉄道事業収入への還元  
宿泊や飲食代、お土産等の売りに伴う経済効果
- ▶ **地域資源の活用、地域ブランディング**  
地域文化・独自性と鉄道観光資源との融合  
“鉄道があるまち”としての認知度の向上
- ▶ **地域の活性化**  
鉄道を媒体とした“まちおこし”  
鉄道観光資源に関連する雇用の創出

【例】加西市観光協会は、**北条鉄道**  
**全駅の観光資源情報**を自HPに掲載  
してPR(押し)

<https://kanko-kasai.com/>



# 自治体が観光資源として「推し」ている駅とその効果

おおみさき

## 大三東駅(島原鉄道～長崎県島原市)

年月	出来事
2015.10	「幸せの黄色い列車王国」まちおこしプロジェクト開始 (島原鉄道と島原市、地域関係者、住民等が連携)
2017.9	黄色いハンカチを掲げる「幸せ祈願スポット」新設
2021.4	島原市ロケツーリズム推進「ロケツーリズム班」設置 大手清涼飲料水メーカーCM放映(ロケ地) 市で大三東駅を紹介するマップ(パンフ)を公開
2022.7	NHKドキュメント72時間「ハンカチなびく海辺の駅で」



写真AC



実際には鉄道以外に車、ツアーバスでの来訪者多数

長崎統計年鑑より

## 分析の考え方

自治体はどのような駅を観光資源としているのか？ を分析

本分析の前提として、

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「押し」たいなら、



そのPR手法の一つとして、

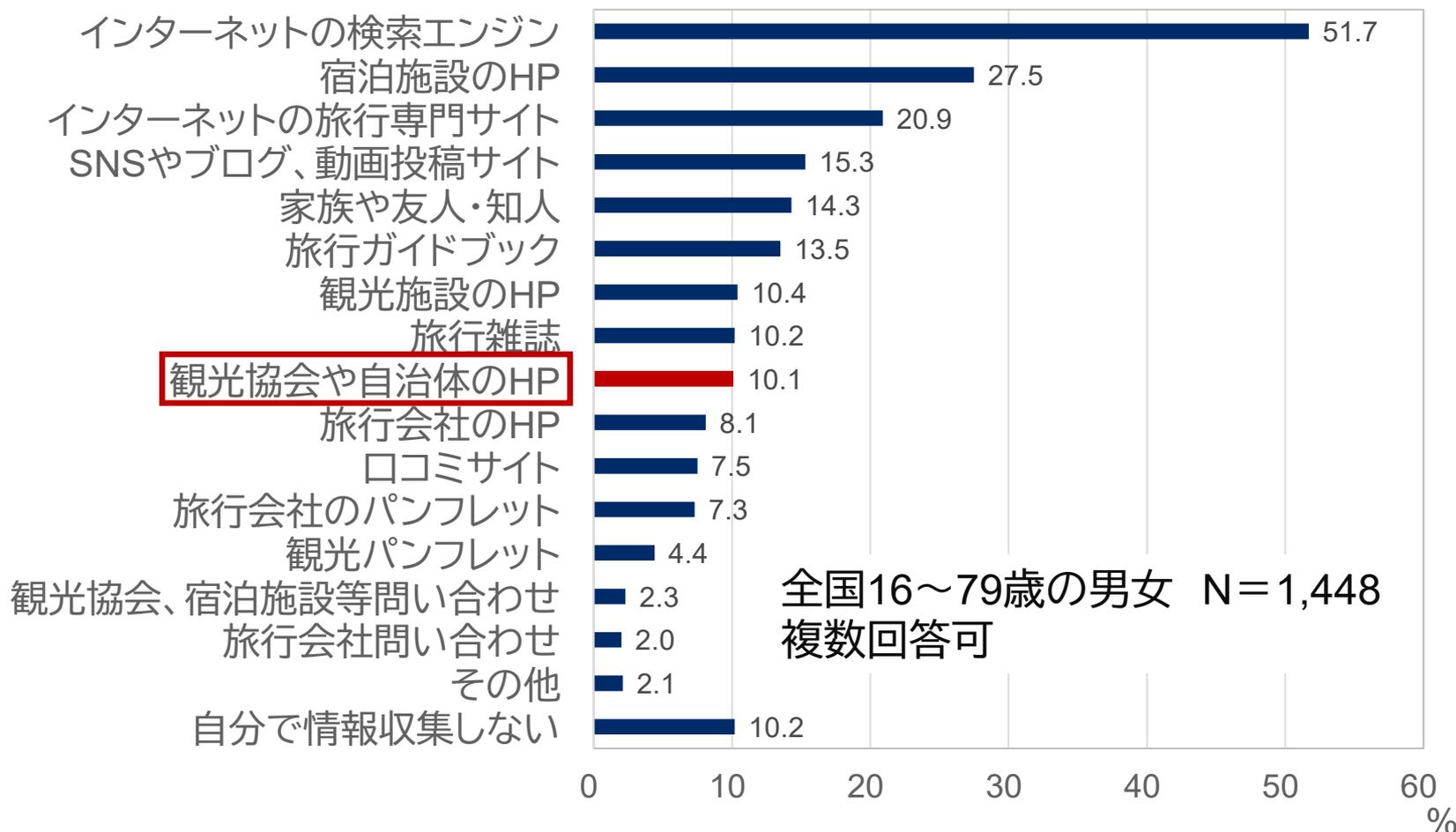
**「地元サイトに駅を観光スポットとして掲載」するはず(押し駅)**

→ 地元の観光団体や自治体観光担当部課の公式WEBサイト

【例】大三東駅～島原市「観光」 <https://www.city.shimabara.lg.jp/kanko/page19782.html?type=search>  
島原市観光ビューロー(DMO) <https://shimabaraonsen.com/guide/oomisakieki>

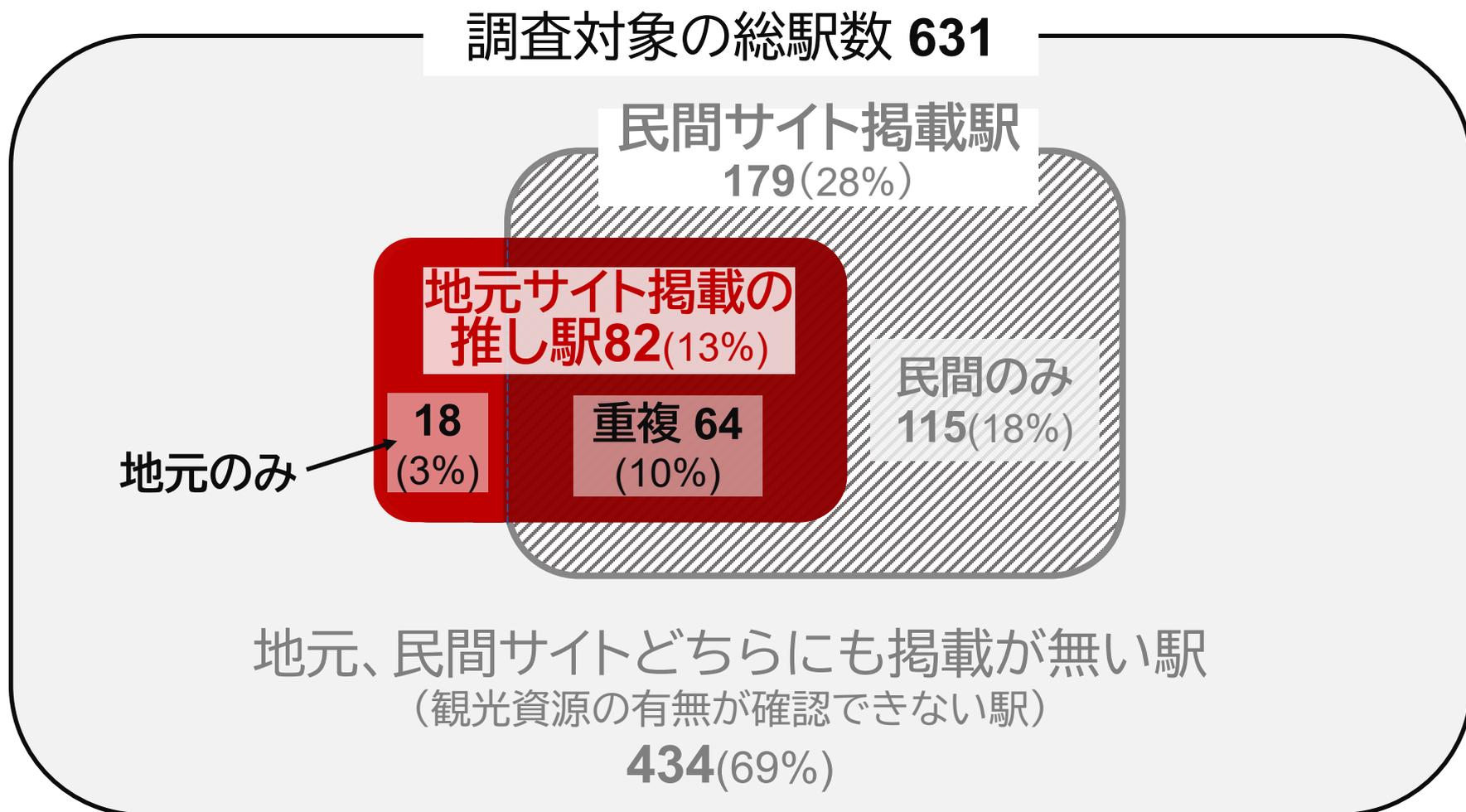
以降、3章で作成したデータベースを利用して分析

## 【参考】旅行者が旅先の情報を収集する際の利用手段



出典：JTBF旅行実態調査2022 公益財団法人日本交通公社  
「国内旅行におけるSNS・写真に対する意識／実態」<sup>23)</sup>

## 再掲～各サイトに観光資源が掲載されている駅数



〔2024年9月現在〕

(注)個人的調査のため、観光資源の存在確認に遺漏がある可能性があります

# 分析結果～どのようなコンテンツが多いのか？

## 地元サイト掲載「押し駅」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)

木造駅はJR五能線の駅で亀ヶ岡石器時代遺跡から出土した遮光器土偶ことしゃこちゃんの形をした迫力ある駅です。土偶本体は、目を点滅させて電車の到着をお知らせし、乗客をお出迎え、お見送りをしております。

つがる市観光物産協会HPより

## 観光資源コンテンツの詳細

【 】内は実施駅の例

### B2.特徴的デザインの駅舎 29駅の例

- 巨大な土偶【木造】
- 茅葺き屋根【湯野上温泉】
- 鶴をモチーフ【陸奥鶴田】
- ひょうたん島をモチーフ【大槌】
- 天辺に十字架を有する教会風【愛野】

町がデザイン案の  
住民投票を実施



陸奥鶴田駅

鶴田町観光情報サイトより

### A3.動植物の名所 23駅の例

- 桜【安部など最多の11駅】
- 菜の花【上総中川ほか】、あじさい【沢入】
- ゆりかもめへの餌付け【浜名湖佐久米】
- 猫駅長【貴志、芦ノ牧温泉】

そうり

はまなこさくめ

動物駅長は話題性が非常に高いコンテンツ



浜名湖佐久米駅

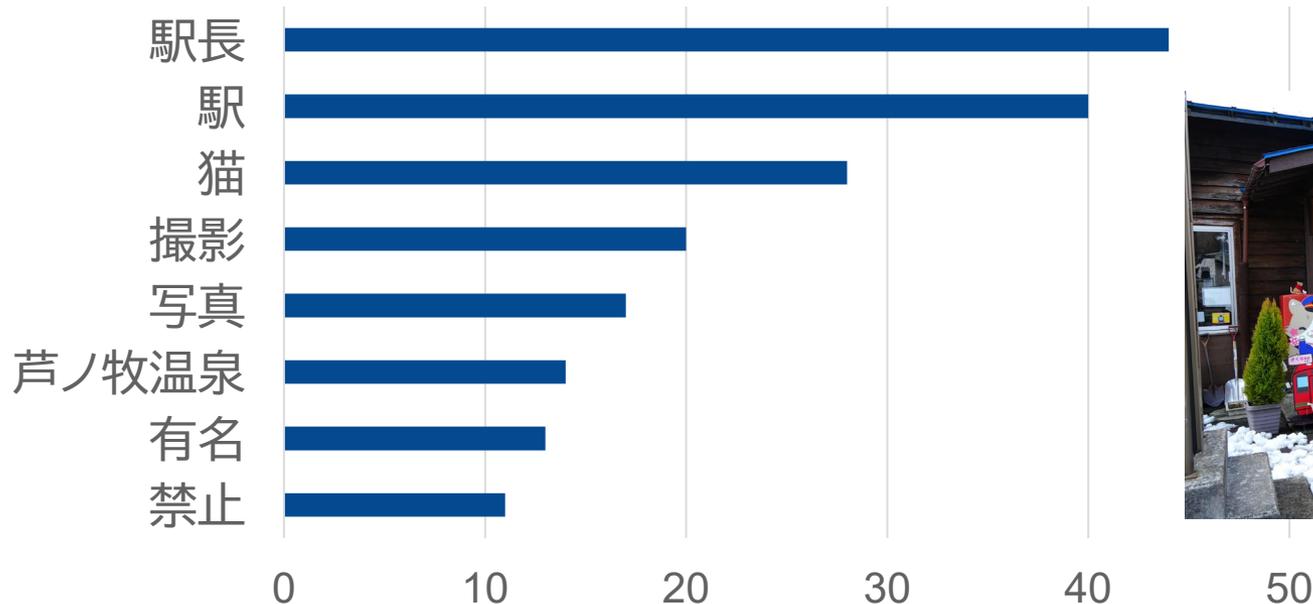
三ヶ日町観光協会HPより

# 猫駅長の「芦ノ牧温泉駅」の口コミ分析

## じゃらん、トリップアドバイザーでの口コミ(23名)

KH Coder

頻出ワード数

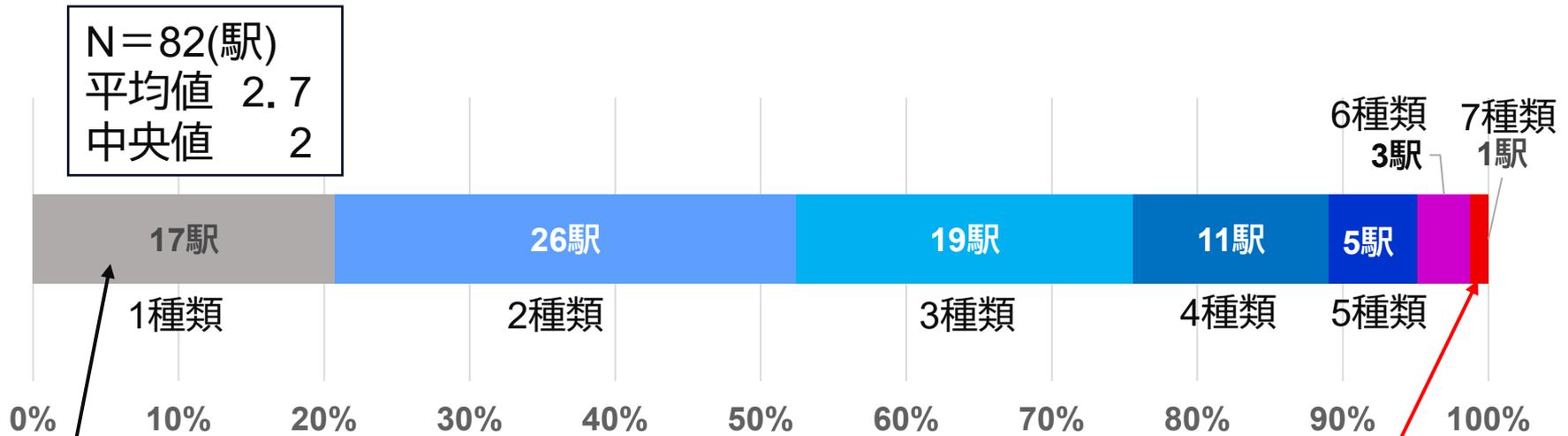


当駅には、観光付帯設備(鉄道神社)などの多くの観光資源があるうち、「猫駅長」関連のワードが上位を占有

- 動物保護の観点に留意
- ・駅管理者の動物取扱業者登録が必要
  - ・当駅では、猫の目の保護のため撮影禁止

# 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「押し駅」全82駅の観光資源コンテンツ種類数



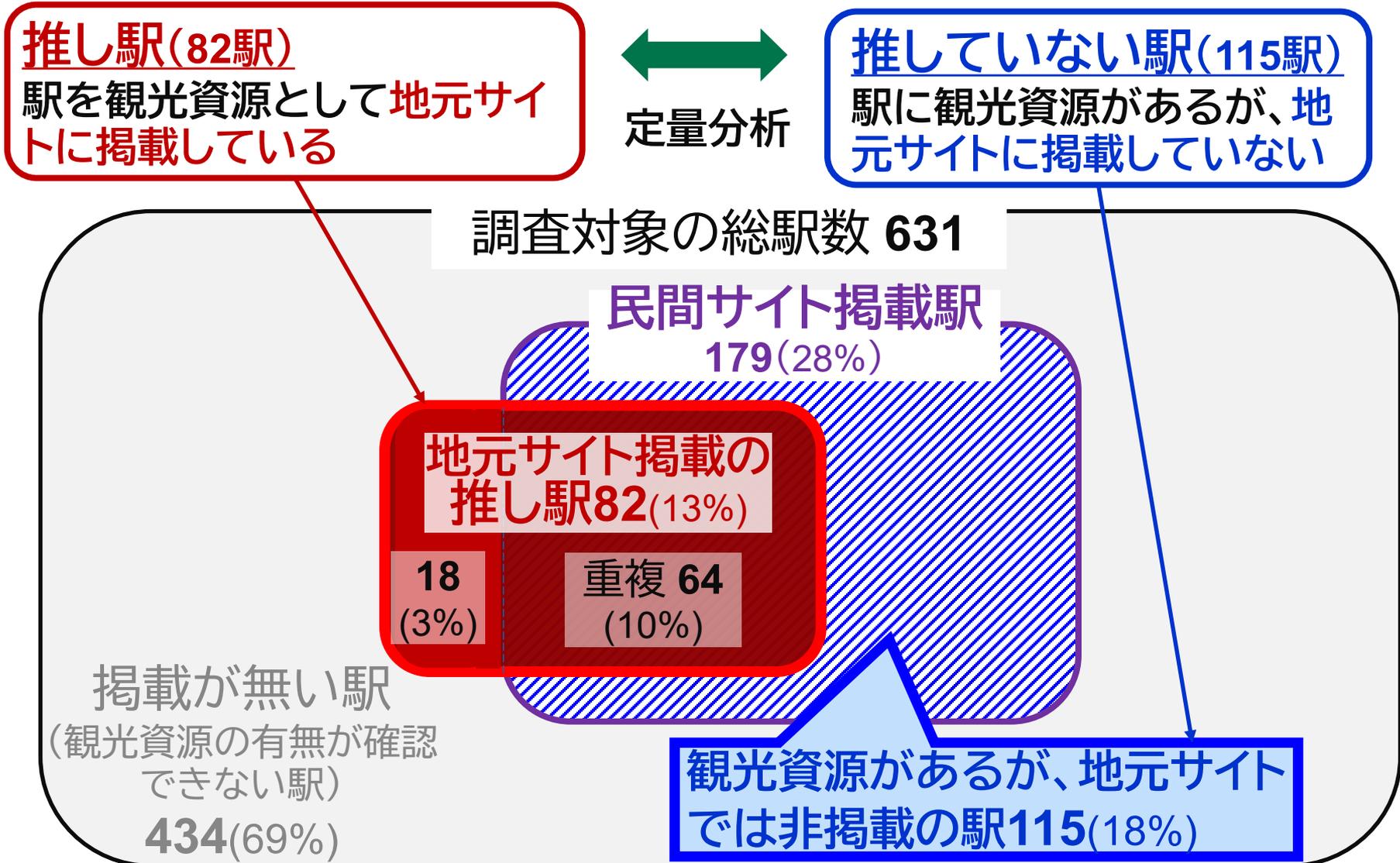
### 1種類のみ観光資源コンテンツ

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

# 自治体の「押し」駅と「推していない」駅の相違は何か？



# コンテンツ別のクロス集計結果

観光資源コンテンツ		α: 押し駅82駅 ◀地元S掲載▶	β: 推していない駅 115駅◀同非掲載▶	押し駅割合 α / (α+β)
自然的	A1. 美しい風景	15	21	41.7%
	A2. 秘境(駅)	12	12	50.0%
	A3. 動植物の名所	23	9	71.9%
人文的	B1. 文化財・鉄道遺産	21	7	75.0%
	B2. 特徴的デザインの駅舎	29	32	47.5%
	B3. 最端駅、珍しい位置	9	5	64.3%
	B4. 珍名・難読名	4	8	33.3%
	B5. 口ケ地・アニメ等聖地	20	5	80.0%
	B6. 観光列車の停車	18	28	39.1%
施設	C1. レストラン・カフェ併設	18	13	58.1%
	C2. 観光客用施設併設	14	17	45.2%
	C3. 生活者用施設併設	16	11	59.3%
	C4. 観光付帯設備	21	15	58.3%

 押し駅多

 推していない駅多

全体82駅 / 82+115駅 = 41.6%

## ロジスティックモデル分析とは

自治体はどのようなコンテンツを有する駅を「押し」しているのか？

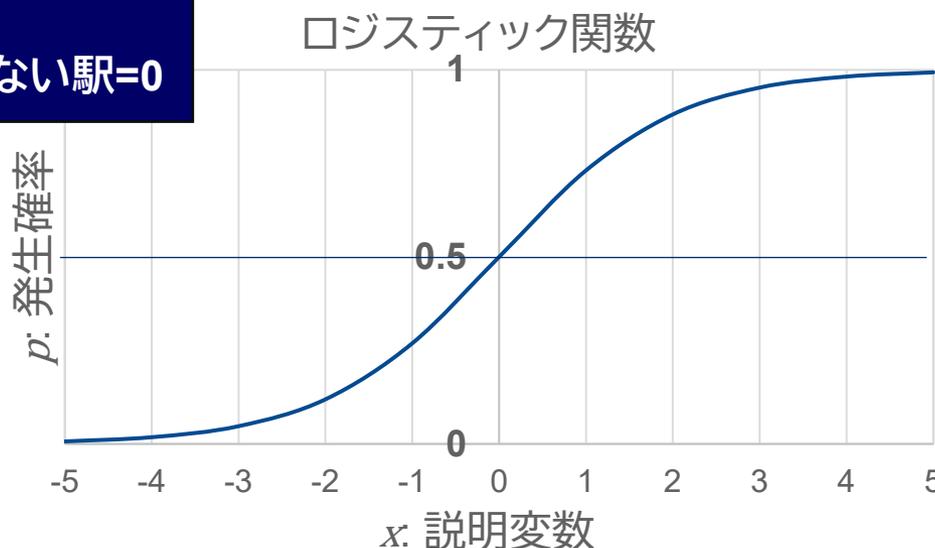
押し駅(1)と推していない駅(0)を判別するモデルを作成して定量化

ロジスティック回帰分析

質的変数(0 or 1 の二値データ)を目的変数とし、二群の判別や発生確率の予測に用いられる回帰分析

$$y(x) = \frac{1}{1 + \exp(-z)} \quad Z = \beta_0 + \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \dots + \beta_r x_r$$

押し駅=1  
推していない駅=0



$\beta$ : パラメータ  
 $x$ : 説明変数

駅の観光資源コンテンツの有無に関するダミー変数

パラメータ推計には、  
R version 4.4.1を使用

# モデル結果

説明変数	パラメータ		平均限界効果	オッズ比
B1.文化財・鉄道遺産	2.004	***	0.367	7.422
B2.特徴的デザインの駅舎	1.013	**	0.186	2.755
A3.動植物の名所	1.673	***	0.306	5.326
B5.口ケ地・アニメ等聖地	2.220	***	0.406	9.209
C4.観光付帯設備	0.870	*	0.159	2.388
定数項	-1.622	***	—	0.198

AIC=226.2 サンプル数:197 **プラスかつ有意**

P値:  $0 < *** < 0.001 < ** < 0.01 < * < 0.05 < . < 0.01$   
 0.1%有意 1%有意 5%有意 10%有意

説明変数は全てダミー変数[0,1]

**平均限界効果**: 説明変数Xが1増えたとき、目的変数Yを増やす平均的な効果

**オッズ比**: その説明変数のオッズ比の値が大きいほど、目的変数が大きく変動

**B5.口ケ地・アニメ等聖地**  
 > **B1.文化財・鉄道遺産**  
 > **A3.動植物の名所**  
 の順に影響力あり

## 影響力1位:「ロケ地・アニメ等聖地」駅の詳細

### 押し駅(20駅)

#### 著名コンテンツ？

- TVドラマ・番組ロケ地(8駅)  
あまちゃん【三陸鉄道の各駅】、半分青い【沢入】、直虎【気賀】など
- 映画ロケ地(7駅)  
キトキト【雨晴】、男はつらいよ【安部】、RAILWAYS【伊野灘】など  
49歳で電車の運転士になった男の物語
- CMロケ地(3駅)  
麒麟ビバレッジ【大三東、見晴台】、「ジョージア」コーヒー【古部】  
上白石萌歌 出演
- その他  
小説・太宰治「津軽」【芦野公園】  
スズキバイク・ハヤブサ【隼】
- 漫画・アニメ系はなし



米津玄師 出演

天竜浜名湖鉄道  
気賀駅

写真AC

### 推していない駅(5駅)

#### ニッチな層向け？

- 漫画・アニメ系(3駅)、1960年代の映画 等

【 】内は実施駅の例

## 「推し」への影響力があるコンテンツと自治体の関わり

### B5.ロケ地・アニメ等聖地

- 自治体や地元団体(フィルムコミッション等)がロケ誘致活動

### B1.文化財・鉄道遺産

(次章で自治体の関わりを深堀)

### A3.動植物の名所

- 地域住民による植樹、植替え、イベント開催、ライトアップ等の活動を間接的に支援

### B2.特徴的デザインの駅舎

- 自治体が地元の特色を生かしたデザインの選定に関わりも

一方で、

### B4.珍名・難読名(郵便局名など地域一帯で同名)

### B6.観光列車の停車(鉄道事業者にイニシアチブ)

は比較的に、推しにくいコンテンツと考えられる

## 「美しい風景」の駅に観光価値を付加

- 「A1.美しい風景」のみ有する駅は、全て自治体が「推していない」駅
  - ↳ 他の観光資源コンテンツと組み合わせて自治体が「押し」

【 】内は実施駅の例

### A1.美しい風景 15駅



組み合わせ

- オホーツク海
- 有明海
- 富山湾と立山連峰
- 諫早湾と多良岳
- 阿蘇五岳
- 只見川
- 天竜川
- 浜名湖
- など

### B5.ロケ地・アニメ等聖地 7駅【堀内駅など】

景観と鉄道の組み合わせ効果を利用  
(映画、TVドラマ、CM、…)

### C4.観光付帯設備 5駅【大三東駅など】

訪問者の印象に残るアイテム  
(例: 幸せ祈願スポット「黄色いハンカチ」)

### B6.観光列車の停車 4駅【為栗駅など】

眺める停車時間を確保

= 観光資源化

## 4章のまとめ

### 「自治体はどのような駅を観光資源としているのか？」

- ◆ モデル分析等の結果、
  - 「B5.ロケ地・アニメ等聖地」～著名なTV番組、映画、CM等のロケ地
  - 「B1.文化財・鉄道遺産」⇒次章で資源化の取り組みを深掘り
  - 「A3.動植物の名所」～桜のような植物の名所や動物駅長
  - 「B2.特徴的デザインの駅舎」～地元の特色を生かした印象的なデザインのコンテンツを有する駅を観光資源とする傾向
- ◆ これらの資源化には、自治体の関わりが多い
- ◆ 「A1.美しい風景」のみの駅を自治体は観光資源としていない  
⇒「B5.ロケ地・アニメ等聖地」等、他のコンテンツと組み合わせで資源化

これらをヒントに、全国で似たようなコンテンツを有する、まだ観光資源化されていない未開発の駅で資源化のチャンスがある。

## 5章 自治体はどのように 駅の観光資源化を図っているのか？

- ・自治体による駅舎の観光資源化、活用事例を調査

## 無人駅・委託管理駅に対する自治体の取り組み

### 自治体はどのように駅の観光資源化を図っているのか？ を調査

本章では、駅舎の観光資源化への取り組み(**B1.文化財・鉄道遺産とともに、C1.レストラン・カフェ併設、C2.観光客用施設併設、C3.生活者用施設併設**)

- ① 駅舎の文化財登録への関わり
- ② 鉄道事業者からの駅舎譲渡・貸与に伴う活用  
の事例について報告

# ① 駅舎の文化財登録への関わり



重要文化財

# 国の登録有形文化財



選奨土木遺産

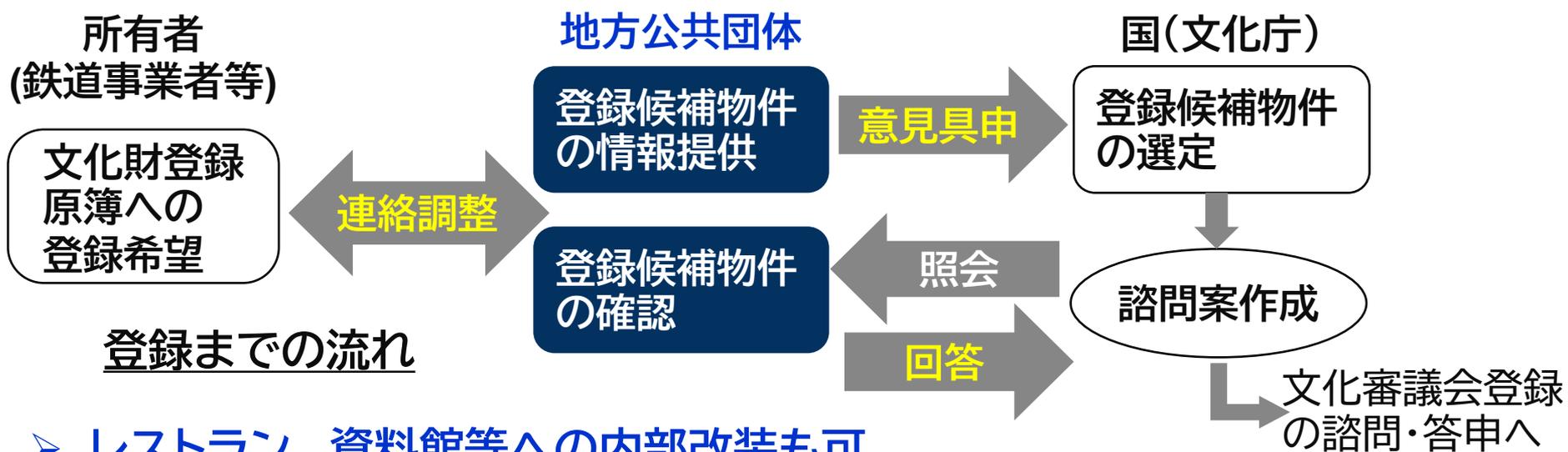


市指定有形文化財

## 国の登録有形文化財

### 登録有形文化財(文化庁)

**50年を経過**した歴史的建造物のうち、①国土の歴史的景観に寄与しているもの、②造形の規範となっているもの、③再現することが容易でないものを基準として登録



- **レストラン、資料館等への内部改装も可**
- **外観が大きく変わる場合や移築には現状変更の届出が必要**

文化庁, "登録有形文化財建造物制度の御案内"<sup>24)</sup>を参照

# 登録有形文化財駅舎の例

全国で94駅舎が登録※(廃止駅を含む。索道駅やプラットフォーム等駅関連施設を除く)

## 登録された主な駅舎(駅本屋)

事業者、路線名	所在自治体	登録駅舎
わたらせ渓谷鐵道	みどり市、日光市	大間々、上神梅、神戸、通洞、足尾
小湊鐵道	市原市	馬立、上総鶴舞、高滝、月崎、養老溪谷 他
えちごトキめき鐵道	糸魚川市、上越市	市振、親不知、二本木
えちぜん鐵道	永平寺町、勝山市等	永平寺口、勝山、松岡、志比堺、本荘 他
天竜浜名湖鐵道	掛川市、森町、浜松市	天竜二俣、金指、西気賀、原谷、三ヶ日 他
若桜鐵道	八頭町、若桜町	安部、因幡船岡、丹比、八東、隼、若桜
JR肥薩線	霧島市	大隅横川、嘉例川



※文化庁 国指定文化財等データベース「登録有形文化財(建造物)交通」での検索結果  
(2024年現在)

## 自治体「推し」の登録有形文化財の駅舎

調査対象(4章)で「**B1.文化財・鉄道遺産**」を有する駅のうち、登録有形文化財の駅舎を持つ駅は15駅、そのうちの**80%(12駅)**を自治体が「推し」ている



### 登録有形文化財駅舎の駅

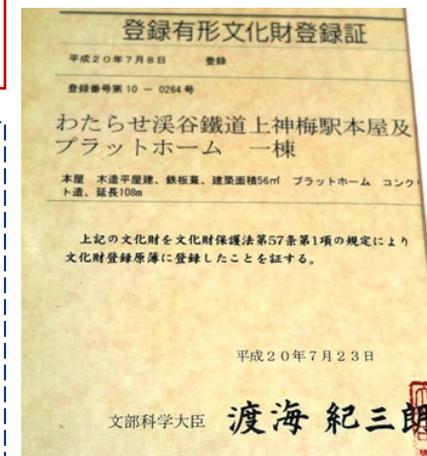


えちごトキめき鉄道 二本木駅  
若桜鉄道 隼駅、丹比駅 等

### かみかんばい わたらせ渓谷鐵道・上神梅駅駅舎

2008(平成20)年、登録有形文化財に登録  
1912(大正元)年の建造、木製の改札が残り、大正から昭和初期の風情をよく残す駅として映画やTVのロケ地に使われる  
(みどり市HP)

<https://www.city.midori.gunma.jp/kosodate/1001647/1001800/1002430/1002489.html>



## 文化財登録の意義

### ◆ 文化庁

- 近年の国土開発や都市計画の進展、生活様式の変化等により、社会的評価を受けるまもなく消滅の危機に晒されている多種多様かつ大量の近代等の文化財建造物を後世に幅広く継承していくため  
[文化庁HP]

### ◆ 地域側の観点

- 古き良き物を、後世に継承・保存しながら有効活用していくこともまちづくりを進める上で重要[宇土市]
- 登録を機に、歴史ある駅舎を拠点として町の活性化につなげたい[霧島市]
- 駅舎を保存・活用し、地域の活性化やまちづくりに貢献[帯解駅舎保存・活用の会]

## ② 鉄道事業者からの駅舎譲渡・貸与に伴う活用



松尾寺駅舎と  
北府駅舎は譲渡  
亀嵩駅舎は貸与



## 駅舎譲渡

老朽化に伴い、鉄道事業者が簡易的な駅舎へ立て替えるところを、  
**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**

JR各社に多くの例 ⇒ 国鉄時代の慣例を継承

### JR各社による駅舎譲渡の主な例

路線名・駅名	譲渡年	鉄道事業者	自治体	活用内容
JR土讃線・西佐川駅	2016	JR四国	佐川町	交流スペース 「仁淀ブルースクエア」
JR長崎本線・肥前浜駅	2017	JR九州	鹿島市	日本酒バー 「HAMA BAR」
JR紀勢本線・湯浅駅	2021	JR西日本	湯浅町	飲食＆物販店 「湯浅米醬」
JR只見線・会津柳津駅	2023	JR東日本	柳津町	情報発信交流施設 「赤べこ工房」ほか

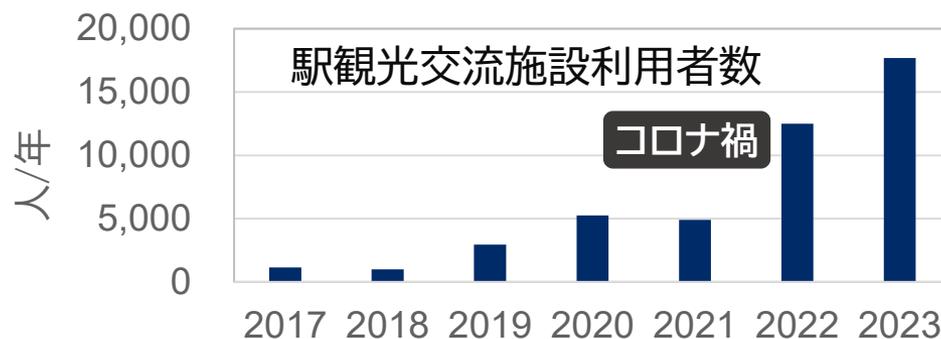
# 自治体への駅譲渡と文化財登録、改修の例

まつのおでら

## 松尾寺駅(JR小浜線～京都府舞鶴市)

歴史的な建物を利用し、憩いとふれあいの場を提供するとともに、観光情報を発信し、並びに市域東部の地域資源を紹介し、及び活用することにより、**観光の振興及び地域力の向上を図る**(舞鶴市松尾寺駅前観光交流施設条例より)

年	出来事
1922(大正11)	小浜線全線開通により駅舎竣工
1986(昭和61)	無人駅化
2008(平成20)	取り壊しを回避、駅舎がJRから <b>舞鶴市へ無償譲渡</b>
2009(平成21)	<b>観光交流施設として改装</b> (約1400万円)、オープン
2018(平成30)	<b>国登録有形文化財(建造物)</b> に登録
2019(令和元)	<b>カフェへ再改装</b> 「サロン・ド・流々亭」オープン



2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 年度 データ出典:舞鶴市資料

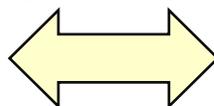
Supported by THE NIPPON FOUNDATION

## 駅舎譲渡・貸与による駅舎活用の効果

### 鉄道事業者側

- ・建替・管理コストの縮減
- ・完全無人化の解消  
(障害者利用時の補助者)

譲渡協定  
利用契約



### 受け入れる自治体側

- ・地元で馴染んだ駅舎の保存
- ・地域の交流拠点化
- ・観光資源として活用可

互いにメリットあり

ただし、譲渡の場合、  
駅舎(自治体)と鉄道施設(鉄道事業者)の財産管理区分の明確化の調整が大変



国土交通省[2022]”駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン”<sup>25)</sup>、  
仲川[2008]<sup>26)</sup>、石原[2023]<sup>27)</sup>を参照

## 駅舎の観光資源化へ向けた具体的な施策の提案

駅舎の保存／改装を望む動きがあるならば、以下の検討を

地域のシンボルとして駅舎を保存／改装する価値があるか？

検討

検討

譲渡で自治体所有  
財産とするか？

保存/改装財源を確保可  
能か？(数千万～数億円)

登録有形文化財とする  
か？(築50年以上)

駅舎保存/改装の意思決定

- 外観改装する場合、地域風土を生かしたデザインの採用
- 観光案内所やカフェを併設(指定管理者制度の導入も)
- 郵便局等の生活者用施設の併設(物珍しさから観光資源に)

人が集まる仕掛けづくりにより観光資源化

## 5章のまとめ

「自治体はどのように駅の観光資源化を図っているのか？」

◆ 駅舎の観光資源化に関わる自治体の取り組み施策を調査

① 駅舎の文化財登録への関わり

➤ 登録に際して、国(文化庁)と所有者とを仲介

② 鉄道事業者からの駅舎譲渡・貸与に伴う活用

➤ 鉄道事業者との間で、利用契約や譲渡協定の締結

➤ 保存もしくは改装費用の財源化、施工

➤ 受託者(交流施設等の指定管理者制度の導入も)への管理委託



人が集まる仕掛けづくり  
観光振興、交流拠点化、まちづくりによる地域活性化

## 【参考】他の具体的な施策の提案(1)

本研究から得られた知見を全国の駅に展開すべく、自治体へ対する**具体的な施策の提案**

### 駅舎以外の具体的な施策

【 】内は実施例

#### 撮影者向け(撮り鉄、SNS)

- 撮影スポットやお立ち台の整備



- 撮影に支障する樹木の伐採  
【只見線、指宿枕崎線】

#### 本数の少ない秘境駅への案内

- 駅訪問モデルコースの設定  
【お薦めの列車時刻～小幌駅】

普通運賃表	静 狩	290
5	長万部	440
6	八 雲	1,130
7	森	1,890
8	大沼公園	2,420
9	新函館北斗	2,420
10	五稜郭	2,860
11	函 館	2,860
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		

豊浦駅14:48発



小幌駅15:06着  
(滞在44分間)

小幌駅15:50発



豊浦駅16:09着

## 【参考】他の具体的な施策の提案(2)

【 】内は実施例

### 連携

- ロケ地としての誘致活動
- 他駅・他地域との連携(例:無人駅サミット、姉妹駅締結)



- 関係人口化(ふるさと納税、クラウドファンディング)

### 歴史的資源化、おもてなし

- 駅の歴史・設立経緯を資源化
- 列車手振り条例【只見線沿線】

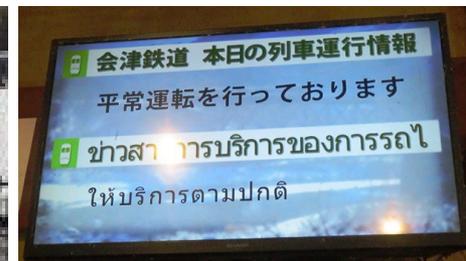


### 地域住民支援

- 駅清掃等ボランティア支援
- 花樹保護・植え替え活動支援
- 駅管理委託による人材活用

### 戦略的PR活動

- インフルエンサー招致
- 口コミ分析
- ターゲット層向けPR【三才駅】
- 訪日客向け多言語案内



# 6章 結論

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ことが多い。**

**Q: ① ローカル鉄道駅の観光資源とは何か？**

A: 「美しい風景」等の自然的観光資源、「文化財・鉄道遺産」等の人文的観光資源、「レストラン・カフェ併設」等の施設観光資源といったコンテンツ(全13種)が観光資源となっている。

**Q: ② 自治体はどのような駅を観光資源としているのか？**

A: 特に「ロケ地・アニメ等聖地」、「文化財・鉄道遺産」、「動植物の名所」、「特徴的デザインの駅舎」のコンテンツを有する駅を観光資源として推しており、これらの資源化には自治体の関わりが多い。

**Q: 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？**

A: 具体的事例として、駅舎の観光資源化に対して、自治体は駅舎の文化財指定への関わりや、鉄道事業者からの駅舎譲渡・貸与に伴う活用に取り組んでいる。

□ローカル鉄道駅の観光資源化により、地域活性化を目指す多くの事例が全国に存在

- 観光資源化で鉄道需要を多少押し上げる効果があるが、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

それでも観光振興、交流促進、まちおこしの拠点となる機会

- 地元に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仕方があるのかを検討してはどうか？

## 今後の研究課題・方向性

### ◆ 定量的効果の検証

誘客効果の客観的データがほとんど存在せず、その経済効果等の検証が困難

- ⇒仮に検証できたとしても、費用対効果が伴わないケースも
- ⇒定性的な効果も併せて評価する必要

### ◆ 訪問者側からの視点

何を求めて来訪？ 関係人口となっていく過程を把握



ご清聴・ご視聴ありがとうございました  
(JR只見線～早戸駅)

# 付録(参考文献)

## 参考文献(1)

- 1) 福島民友新聞[2024], ”只見線の経済波及効果6.1億円 全線開通からの1年間、県が推計”, 2024/5/18
- 2) 北海道総合政策部交通政策局交通企画課[2023], ”道内ネットワーク評価分析結果報告 北海道の鉄道ネットワークの維持に向けて”, 2023/12
- 3) 武藤雅威[2024], ”観光資源としての鉄道の存在意義 —観光資源化へ向けた取組みと効果—”, 「運輸政策研究」, Vol.26, pp.92-96.
- 4) UIC[2020], ”*Guidelines on how to increase attractiveness for rail tourism*”
- 5) Cees D. van Goeverden[2009], ”*Explaining Factors for Train Use in European Long-Distance Travel*”, Tourism and Hospitality Planning & Development, Vol.6, pp.21-37.
- 6) Abhishek Bhati, Josephine Pryce & Taha Chaiechi[2014], ”*Industrial railway heritage trains: The evolution of a heritage tourism genre and its attributes*”, Journal of Heritage Tourism, Vol.9, pp.114-133.
- 7) Yi-Ju Lee[2015], ”*Creating memorable experiences in a reuse heritage site*”, Annals of Tourism Research, Vol.55, pp.155-170.
- 8) Cheng-Fei Lee & Kuan-Yang Chen[2016], ”*Exploring factors determining the attractiveness of railway tourism*”, Journal of Travel & Tourism Marketing, Vol.34, pp.461-474.
- 9) Giovanni Peira, Agata Lo Giudice and Stefania Miraglia[2022], ”*Railway and Tourism: A Systematic Literature Review*”, Tourism and Hospitality, 3(1), pp.69-79.
- 10) 中村敏・小長谷一之[2014], ”地域振興に資する観光列車戦略の分類と経済効果”, 「総合観光研究」, Vol.13, pp.37-46.

## 参考文献(2)

- 11) 張茜・麻生憲一[2020], ”地方鉄道における観光列車の現状と課題に関する一考察”, 「日本観光学会誌」, Vol.61, pp.13-22.
- 12) 藤田知也[2019], ”観光列車の導入による地域経済への効果とその課題—観光列車「伊予灘ものがたり」を事例に”, 「観光学評論」, Vol.11, No.2, pp.83-94.
- 13) 生田美樹[2023], ”観光列車が地域にもたらす効果と課題～地域に宿泊させるアイテムとしての観光列車～”, 「日経研月報」, 2023年6-7月号
- 14) Matthew Alexander, Kathy Hamilton[2015], ” *A ‘placeful’ station? The community role in place making and improving hedonic value at local railway stations*”, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol.62, pp.65-77.
- 15) 木村政希[2018], ”「秘境駅」を活用した地域活性化への取り組み”, 「日本地域政策研究」, No.21, pp.34-41.
- 16) 川添航・坂本優紀・喜馬佳也乃・佐藤壮太・渡辺隼矢・松井圭介[2018], “茨城県大洗町におけるツーリズム形態の変容に伴う観光空間の再編”, 「地理空間」, Vol.11, No.1, pp.46-62.
- 17) 大内田史郎[2020], ”鉄道駅としての役割を終えた旧駅舎の保存・活用について 全国の登録有形文化財駅舎に関する研究(その2)”, 「日本建築学会計画系論文集」, Vol.85, No.771, pp.1141-1148.
- 18) 安本宗春[2020], ”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—”, 「追手門学院大学地域創造学部紀要」, Vol.5, pp.105-123.
- 19) 森耕三[2021], “都市近郊鉄道無人駅を拠点とした地域活性化対策についての一考察 ～コミュニティビジネス、ソーシャルビジネス、マイクロツーリズムの視点から”, 「商大ビジネスレビュー(兵庫県立大学大学院)」, Vol.11, No.1, pp.331-365.
- 20) 指宿市観光・経済戦略会議[2024], “指宿市アウトドアコンテンツ×インバウンド誘客戦略”

- 21) 日本交通公社, “美しき日本 全国観光資源台帳 観光資源タイプとは”,  
<https://tabi.jtb.or.jp/about/type/>
- 22) 高橋光幸[2014], “観光資源の定義と分類に関する考察”, 「富山国際大学現在社会学部紀要」,  
Vol.6, pp.109-125.
- 23) 日本交通公社[2022], “国内旅行におけるSNS・写真に対する意識／実態”, ～JTBF旅行実態  
調査トピックス～
- 24) 文化庁, “登録有形文化財建造物制度の御案内”
- 25) 国土交通省[2022], “駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン”
- 26) 仲川ゆり[2008], “ローカル駅の活用に関する調査研究”, JR EAST Technical Review, No.24,  
pp.69-72.
- 27) 石原凌河・田浦亘・池上将史・小味渕悠希・寺西亮太[2023], “外部団体による鉄道駅の管理  
委託の実態と期待される効果に関する研究-西日本の簡易委託駅28駅を事例として-”, 「日  
本都市計画学会論文集」, Vol.58, No.3, pp.1016-1023.