

2024年1月29日
研究報告会2023年度冬(第54回)

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り組みと効果—

主任研究員
武藤 雅威

1. 研究の背景と目的
2. 鉄道観光資源化に向けた取り組み事例
 - (1) 秘境駅～JR小幌駅
 - (2) 撮影スポット～JR只見線
 - (3) 鉄道遺構～広浜鉄道今福未成線
3. 観光資源化から観光PR活動展開への過程
4. まとめ

- 新型コロナウイルス感染症の5類引き下げで、国内観光需要の回復を期待
- コロナ禍前の訪日外国人客では観光列車への乗車等、日本での鉄道体験が人気に
- 【自民党・政務調査会、整備新幹線等鉄道調査会】150周年のその先の未来に向けた鉄道政策の強力な推進について(令和5年6月1日)

- ・ 鉄道を「地域活性化の新たなツール」として認識すべき。
「地域の足」ではなく、「観光のための設備 (eg. 季節運行のトロッコ電車)」のような位置付けもあり得るのでは？
そういう場合には、規制・運用の見直しも進めるべき。
- ・ 観光関係予算によるローカル鉄道支援を継続・拡充すべき。
特に魅力的な観光コンテンツ作りの観点、外国人受入環境整備の観点からの支援が重要。

本研究では「**鉄道観光資源**」を取り上げる

観光資源とは、人々の観光活動のために利用可能なものであり、観光活動がもたらす感動の源泉となり得るもの、人々を誘引する源泉となり得るもののうち、観光活動の対象として認識されているもの(日本交通公社)

【タイプ別分類】

自然資源 山岳、高原・湿原・原野、湖沼、河川・峡谷、滝、海岸・岬、岩石・洞窟、動物、植物、自然現象

人文資源 史跡、神社・寺院・教会、城跡・城郭・宮殿、集落・街、郷土景観、庭園・公園、建造物、年中行事、動植物園・水族館、博物館・美術館、テーマ公園・テーマ施設、温泉、食、芸能・スポーツ

鉄道観光資源(赤色が本件に関係)は人文資源に属する

【ランク】

S:特A級資源(わが国を代表し日本イメージの基調となっている資源)

A:A級資源(特A級に準じる資源)

B:特別地域観光資源(都道府県や市町村ごとに代表される資源)

鉄道関係では、鉄道博物館、大井川鐵道のSL列車、瀬戸大橋がAランク

JRローカル線を含む地域鉄道では経営が厳しくなったり、廃止に追い込まれた路線もあり、沿線地域の衰退を懸念



- 鉄道観光資源は必ずしも万人が興味を抱くものではないが、鉄道全盛時代を懐かしむオールドファン等の潜在的な観光需要を掘り起こすことが、地域活性化策の一案では？
- これまで観光資源と考えていなかった鉄道資産を再評価して、観光客誘致を進める方策もあるのでは？

「観光列車」の先行研究

主たる鉄道観光資源「観光列車」に関する研究論文 (主な論文は以下の通り)

- 地域への**経済効果の算出**
 - ・「指宿のたまたて箱」の2011年経済効果は最大60億円(中村ら2014)
- 観光列車が**地域にもたらす効果**
 - ・ブランディング、地域コミュニティの構築、経済効果を有する(生田2023)
- 観光列車の**課題**
 - ・鉄道会社、沿線自治体、地域事業者や地域住民との協力関係が必要(張ら2020)

沿線地域の活性化・経済効果の具体例が報告されている



JR九州観光列車
「指宿のたまたて箱」

(以下、特にクレジット無き写真は筆者が撮影)

「観光列車」以外の鉄道観光資源研究は少数かつ単発傾向

- 秘境駅
 - ・観光資源化への経緯と効果、課題(木村2018)
- 廃線跡
 - ・バス専用道路等、線路跡地の再活用状況(野尻ら2009)
 - ・トロッコ運行等誕生の背景や施設の保有・運営形態、採算性(渡邊ら2017)
 - ・鉄道資産のテーマパーク化による観光振興(大塚2023)
- 鉄道遺構(橋梁、隧道等)
 - ・歴史遺産としての保存経緯、観光振興化(黒沼2013)

観光列車以外のマイナーな鉄道観光資源に関して、
観光資源化(整備)から保存・管理方法、PR活動、地域にもたらす効果へ至る過程を一体的に捉え、その一般化を試みる研究として新規性あり

既存研究にて知見の蓄積多し

● 営業
路線

● (共通)

● 廃止
路線

車両

インフラ

駅

沿線
風景

- 観光列車・レストラン列車
- 車窓風景、「手振り」等の沿線住民との交流
- 動態・静態保存、博物館

- 歴史的・技術的価値のある現役の土木構造物
- 廃線跡(トロッキ運行、ウォーキング 等)
- 鉄道遺構(トンネルや橋梁)

- 入場券・グッズ販売、動物駅長、秘境駅
- 珍しい駅(最東・西・南・北端、モグラ駅 等)
- 記念館(現役時代の鉄道用品展示)
- 歴史的価値のある駅舎(登録有形文化財 等)

- 撮影スポット、展望台
- 珍しい場所・風景(JR最高地点、ループ線 等)

知見少なく、研究対象として深掘りが有効

本報告では、特にハッチングした資源に着目する

「観光資源としての鉄道の存在意義」に関する研究

【リサーチクエスト】

秘境駅のようなマイナーな鉄道観光資源について、

- 観光資源化により、地域の活性化が図られるのか？
- 自治体や地域はどのように鉄道観光資源として活用すべきか？

【研究の目的】

鉄道観光資源としての存在意義を改めて評価し、地域の鉄道ならびに地域社会の活性化に向けた有益な情報を提供する。

本報では、中間報告として定性的な分析内容に言及

1. 研究の背景と目的
2. 鉄道観光資源化に向けた取り組み事例
 - (1) 秘境駅～JR小幌駅
 - (2) 撮影スポット～JR只見線
 - (3) 鉄道遺構～広浜鉄道今福未成線
3. 観光資源化から観光PR活動展開への過程
4. まとめ

『疑問』どのように観光資源化をし、展開しているか？

どのように資源化を思いついたのか？

資源化へどのような整備をしているのか？

どのような観光PR活動をしているのか？

どのような財源を用いるのか？

どのように管理・保存？

自治体・関連団体・地域の方の役割は？

秘境駅、撮影スポット、鉄道遺構等の鉄道観光資源化に積極的に取り組んでいる自治体、観光協会、NPO等の関係団体、地元の方々へヒアリング調査を実施(2023年8~11月)



秘境駅
JR室蘭本線 小幌駅

山間部や原野に所在し、周囲に集落がないため日常的用户がほとんどなく、列車本数が少ないうえに、徒歩や自動車等によるアクセスが困難で到達難易度が高く、近年廃止された駅も

【秘境駅の魅力】

- 鉄道で訪れることができる**究極の非日常空間**
- 自然の宝庫で、人と触れ合うことのない**孤独感を楽しめる**
- 「到達し、その日のうちに帰着できるか」の**サバイバル的な小旅行**



小和田(こわだ)駅～JR飯田線 秘境駅ランキング第3位

Supported by  日本 THE NIPPON 財団 FOUNDATION

JR室蘭本線の「小幌(こぼろ)駅」は、秘境駅ランキング第1位となり、地元の豊浦町が観光資源化

豊浦町役場ヒアリング結果

【資源化のきっかけ】

- 牛山隆信氏の著書「秘境駅へ行こう！」で、小幌駅が取り上げられた。
- 2015年、JR北海道から利用実績が乏しくコスト削減のために、**町へ駅廃止の意向が伝えられた。**
- 町では**駅を保存**することとし、観光資源化の流れができた。

【保存の財源】

- JRが示した必要な維持費が百数十万円／年
- 町へのふるさと納税で、「**小幌駅存続応援基金**」の使い道の選択肢があり、それで一般財源化
- 小幌駅保存費は年間300～500万円の予算で、**全てをふるさと納税で賄っている。**

【管理・保存】

- 町でバイオトイレの設置や、ホーム改修として鉄板を敷くなどの環境整備事業を実施
- 清掃、草刈りのような軽作業をシルバー人材活用センターへ委託
⇒雇用対策としての効果
- 安全対策として、繁忙期の年間20日程度に警備員を配置(現地では特急列車や貨物列車が頻繁に高速で通過している)、冬は除雪も
- ベンチを置く話も出たが、秘境感を出すために敢えて設置せず



【観光PR活動と効果】

- 大手旅行会社のアドベンチャーツアーのオプションとして、小幌駅訪問を設定
- AIを活用したカメラシステムで来訪者数を自動的にカウント、年間3千人ほどの来訪者あり
- 鉄道マニアのみならず、女性や家族連れのようなライト層、訪日客も訪問

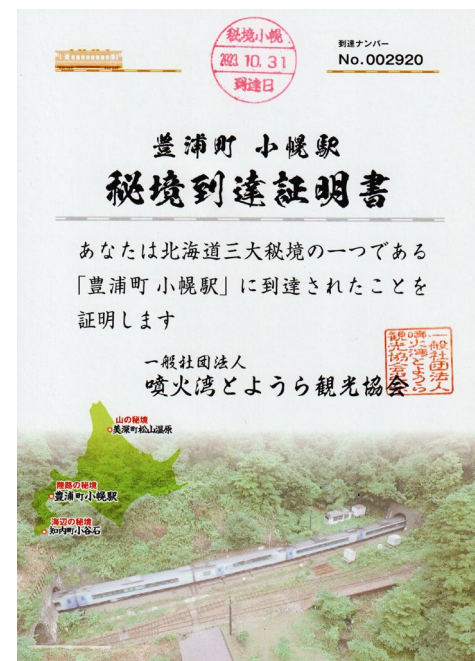
【まとめ】

「小幌駅は、人口3千5百人程度の町に、年間3千人も来訪者がある貴重な観光資源である」という思いのもとで、精力的に保存・誘客活動を行っている。

観光協会発行の「到達証明書」



一日6本停車
(上り下り計)





撮影スポット
JR只見線
第一只見川橋梁

四季折々の沿線風景をバックに走行車両を撮影する、鉄道趣味の中でも昔から人気のあるジャンル

【鉄道写真撮影の魅力】

- 一瞬のシャッターチャンスを逃さない緊張感
- 自然環境の中での動体撮影のため、ある程度のテクニックが必要
- 絶好の撮影スポットを見つけ出す探求力
- 写真コンテストへの応募機会、SNS投稿

一方で、民有地無断立ち入りや樹木の無断伐採など、マナー違反の行為も



余部鉄橋 空の駅(展望台)

豪雨災害から復旧したJRローカル線

【復旧までの経緯】

- 2011年7月の豪雨で会津川口～只見間が**不通**(三橋梁流出)
- **鉄路復旧に慎重なJR**に対し、**地元は只見線の全線復旧を願望**
- 地元自治体は復旧費用の2/3と**運行経費全額(2～3億円)負担**を申出
- 黒字JRのローカル線を支援する法律(鉄道軌道整備法)改正により、復旧費用(約90億円)の支出割合が地元自治体1/3、国1/3、JR1/3に
- **福島県が鉄道施設を保有する上下分離方式を採用**
- 2022年10月、**約11年ぶりに再開通**
(同区間は臨時列車除き1日3往復)

豪雨災害から復旧した
第六只見川橋梁



- 金山町(会津川口駅ほか所在)の経費負担額は年間約1300万円で、**一般会計の総務費から捻出**、さらに町内団体への活動資金の補助のほか、**只見線の撮影スポット整備**を実施(東洋経済ONLINE 2022.10.1)
- 再開通から1カ月を迎え、**乗客が座れないほどの混雑**が課題(福島民報 2022.11.5付)
- えちごトキめき鉄道の**観光列車「雪月花」**を臨時運行(2023年6月)
- 沿線自治体が**「手をふろう条例」**を制定
⇒2023年度第22回「日本鉄道賞」特別賞を受賞
(只見線利活用推進協議会『ふたたび、はじまる。再会、只見線』)



「雪月花」

【観光PR活動】コロナ禍初期までは、**只見線を撮影する目的で台湾やタイ等から沿線に多くの訪日客あり**

台湾の場合

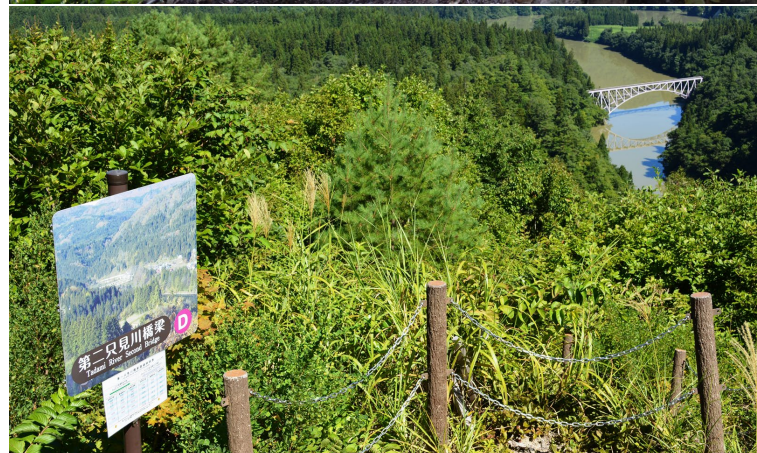
- 台北駅での「雪景色を走る只見線列車」の巨大懸垂幕の掲示が大きな効果
 - 台湾からブロッガーを招聘
 - SNSで只見線の情報を発信・拡散
 - 福島空港等へチャーター機、バスで現地へ（以上、観光協会等ヒアリング結果）
 - 台湾にて只見線写真展とコンテストを開催（映画『霧幻鉄道只見線を300日撮る男』より）
- ⇒ 郷土写真家の星賢孝氏の尽力

会津川口駅(金山町)では、出身国・地域にシールを張ってもらうパネルを設置（撮影：2023年8月）



第一只見川橋梁ビューポイント(ポスター等で有名な撮影スポット)

- 電力会社の鉄塔点検用通路を三島町が遊歩道として整備
- 階段や柵、ベンチとともに、本数の少ない只見線時刻表等の案内板を設置



【管理】

- 他の撮影スポットに関しても、県土木事務所等の地元関係者が安全柵の取付や雑木伐採等の整備・管理
- 一列車を追いかけながら撮影する撮影者の交通マナーが問題視
⇒多客期には警備の強化で対応



秘境駅の早戸駅

【まとめ】

JR只見線は、四季折々の美しい鉄道写真撮影の場で国内外から人気があり、地元は来訪者に伴う地域活性化を図るべく、その環境整備とプロモーションを精力的に行っている。



マイカーやバイクで沿線に来られても、食事・宿泊代、ガソリン代、土産代を地元で払ってもらえれば効果ありの考え方

鉄道遺構 広浜鉄道今福未成線

土木学会選奨土木遺産認定
2008年10月
〆の広浜鉄道今福線
コンクリートアーチ橋脚！
宇津戸町教育委員会



かつての鉄道(建設)時代を偲びながら、橋梁・トンネルなど構造物の遺構や旧鉄道施設、線路跡を巡る、歴史旅やウォーキングの場などとして活用

【鉄道遺構・廃線跡の魅力】

- 土木構造物のスケール感、造形美を楽しむ
- 過去に思いをはせる、悲運の歴史を感じる
- 線物、点在物を巡る楽しみ



旧碓氷峠鉄道施設「めがね橋」



旧国鉄日中線(遊歩道)

広島と浜田を結ぶ広浜鉄道着工後、2度の工事中断(戦中、国鉄末期)で未成線となり、トンネルや橋梁などの鉄道遺構が残存

浜田市役所・連絡協議会(技術士会、まちづくり委員会、ガイドの会の方々)
ヒアリング結果

【資源化のきっかけ】

- 2008年、今福線のコンクリートアーチ橋群が**選奨土木遺産に認定**(土木学会)され、**地域の宝と認識**
- 2013年「浜田のお宝を探そう」市民運動にて今福線にスポット、市長も関心を抱く。
- 2015年「広浜鉄道今福線を活かすシンポジウム」を開催、「**今福線を活かす連絡協議会**」を設立し、継続的な活動を行っていくことに。

【管理・保存の財源】

- 主なトンネルや橋脚は市の**普通財産**(=施設跡地等、特定の行政目的に用いられるものでない財産)で、**予算をとった維持・管理をしていない**。
- 「土木学会選奨・・・」の看板(スライド24)は、宇津井まちづくり委員会の有志で建てた手づくり

【管理・保存の財源(続き)】

- 市から連絡協議会へ年間数十万円の補助金
- トイレを県の補助で造り、市が所有。地元のボランティアで清掃活動

【観光PR活動】

- ガイドの会を結成、20数名で平均年齢は70歳
- 広島旅行会社が企画するツアーを年3~4回実施
- ロケ地としてTVドラマ「砂の器」などの実績
- 地元小学生に対する勉強会を年数回実施
- 「全国未成線・廃線サミット」に参加



【まとめ】

広浜鉄道今福未成線では、地元の方々が主体となって、限られた予算内で施設保全や安全対策等の環境整備、観光案内の活動を精力的に行っている。



今福線を活かす連絡協議会が令和5年度国土交通省「手づくり郷土賞」を受賞



廃線跡の観光資源化



旧国鉄倉吉線(鳥取県)
日本一美しい廃線跡

1. 研究の背景と目的
2. 鉄道観光資源化に向けた取り組み事例
 - (1) 秘境駅～JR小幌駅
 - (2) 撮影スポット～JR只見線
 - (3) 鉄道遺構～広浜鉄道今福未成線
3. 観光資源化から観光PR活動展開への過程
4. まとめ

鉄道観光資源化から観光PR活動展開への過程



住民の協力

首長の賛同

② 観光資源化への整備

- 案内看板の設置
- 歩道や階段、柵の整備
- トイレ等の設置

③ 財源

- 一般財源
- 国・県の補助金
- ふるさと納税
- GCF
- グッズ売上 等

GCF:ガバメントクラウド
ファンディング

赤字は次スライドから
詳細を解説

④ 観光PR活動

- パンフ作成、HP掲載
- イベント開催
- ツアー企画、ガイド
- メディアへの露出

⑤ 観光資源の管理と保存

地元自治体・観光協会・NPO団体の活動

観光による地域の活性化

資源化のきっかけ	背景
鉄道ファンの往訪	価値を見出す鉄道ファン之力
鉄道書籍	「秘境駅へ行こう!」、「鉄道廃線跡を歩く」、「全国鉄道撮影地ガイド」等
地元からの提案	昔話の言い伝え 「選奨土木遺産」も地元からの推薦
SNS(映える写真等)	インフルエンサー、口コミ、写真コンテスト
映画ロケ、アニメ等聖地化	突然、名所となるメディア露出の効果



地元からは気づきにくい

山陰街道踏切
(初音ミク「少女レイ」聖地)

財源	解説
一般財源	ただし、遺構のような普通財産には、保全費用を投入しにくい面もある
国・県からの補助金・交付金	直接的な名目だけではなく、中山間地域振興のようなものもある
ふるさと納税	「使い道」の選択肢にあげる方策 《鉄道使途が選べる自治体の例》 ・音威子府村(駅維持管理) ・加西市(北条鉄道活性化) 等
GCF(ガバメントクラウドファンディング)	目標額を設定、ふるさと納税同様に税還付あり(例:江の川鉄道トロッコ運行)
グッズ販売による売上	一般のファンを増やす効果(ヒット商品で莫大な収入を得ることも)

様々な財源調達の方法



江の川鐵道
(旧JR三江線)

管理と保存の種別	内容
安全対策	獣害・ハチの巣駆除等 多客期の警備
日常管理	除草や除雪 樹木伐採による見晴らし確保
資源の保存	定期点検の実施 特に遺構には、最低限の安全対策以外 を講じないことも(タウシュベツ川橋梁 のように朽ちていく姿も観光資源)

できるだけ現物の
ままで見てもらう



タウシュベツ川橋梁
photoAC より

種別	内容
「手を振ろう条例」の制定	「只見線にみんなで手を振ろう条例」(金山町、只見町、柳津町、三島町、昭和村、魚沼市)
同じ観光資源による他の地域とのイベント交流	「全国未成線・廃線サミット」(浜田市、高千穂町、五條市ほか) 「工場夜景サミット」(岳南鉄道～工場夜景電車ほか) 等
写真コンテスト	只見線、小幌駅、津軽鉄道 等
ウォーキング大会支援	今福未成線、旧倉吉線 等(鉄道会社主催多し)
トロッコ運行支援	江の川鉄道、高千穂あまてらす鉄道、奥能登トロッコ鉄道 等
ロケ地誘致	今福未成線(砂の器)、幾寅駅(鉄道員) 等

ぽっぽやロケ地 幌舞駅
(幾寅駅)





JR鶴見線 海芝浦駅(横浜市)
駅隣接の事業所通勤者専用の駅
(鉄道以外アクセス不可)
ホームが京浜運河に面している
日中時間帯は1時間に1本弱
神奈川県観光協会HPで紹介



**東京都港湾局専用線晴海鉄道橋
(中央区・江東区)**
1989年廃止の貨物専用線
日本初のローゼ橋
東京都が歴史的鉄道遺構として、
遊歩道橋に改修中

1. 研究の背景と目的
2. 鉄道観光資源化に向けた取り組み事例
 - (1) 秘境駅～JR小幌駅
 - (2) 撮影スポット～JR只見線
 - (3) 鉄道遺構～広浜鉄道今福未成線
3. 観光資源化から観光PR活動展開への過程
4. まとめ

➤ 地域の活性化が図られるのか？

- 何気ないものが観光資源となり、**地域の尽力で活用**
- **予想以上の観光者数**が訪れた観光資源も
- 観光客来訪に伴う直接的な効果以外にも、**地域活性化につながる**
下表のような**副次的な効果も大きい**

項目	効果の内容	具体例
雇用・活動機会の創出	シルバー人材の活用 農閑期の雇用 ボランティア活動	除草・除雪、清掃、日常点検、警備、ガイド イベント開催のお手伝い
教育	郷土史の教材	学校教育、研究誌の発行
ソーシャルキャピタル	地域コミュニケーション や郷土愛・鉄道愛の形成 まちの知名度アップ	地域まちづくり活動 連絡協議会の設置 他地域との連携・交流

⇒自治体が主導するも、**地域住民参加型の取り組みで**
活性化を図っている

➤ どのように鉄道観光資源として活用すべきか？

- 最低限の安全対策を施す程度で、できるだけ現物のまま装飾をしない観光資源整備とする。
 - ⇒「自分なりの楽しみ方」を見出させる資源づくり
- SNSでの口コミや「映える」映像・画像を用いてPRすることで、情報は海を越え訪日客誘致につながることも。
 - ⇒メジャーな観光資源にはない魅力を伝える

本研究では、鉄道施設・風景・遺構等に対して、観光資源としての存在意義を見出して、地域活性化につなげているベストプラクティスを把握

- マイナーな鉄道観光資源を発掘し、育て上げる過程を整理
- 地域にもたらす効果を定性的に把握
(観光客来訪に伴う定量的効果の計測は次の研究課題)

自治体向けインプリケーションへのヒント

- マイナーな鉄道施設や鉄道遺産でも観光資源となり得る。歴史や経緯等のストーリー性を持たせることが重要
- どのような地域や資源にでも適用できる訳ではなく、人を引きつける魅力(歴史、景色、位置、環境、・・・)が必要
- その評価は大抵、外部(鉄道ファン、ニッチな観光客)による
- 観光資源は「地域の宝」、その認識を地域全体で共有
- 同じような資源を持つ自治体同士の横の連携
- (ある秘境駅で)地元が観光資源化へ継続的支援を自治体側に求めたのにも関わらず、打ち切り廃止へ向かった例も

- 鉄道観光資源化に関する事例調査を進める
- 地元への効果などを定量化して分析を行い、その評価を試みる

青字は本編で引用

【観光列車】

- 1) 菅生康史・日比野直彦・伊東誠[2005],”大都市近郊観光地における観光鉄道活用の一考察”,「交通学研究」, 第49号,pp.233-242.
- 2) 崎本武志[2020],”JR発足30年における地域鉄道の活性化と観光化に関する研究”,「江戸川大学紀要」,第30号,pp.79-97.
- 3) 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」,第61号,pp.13-22.
- 4) 安達晃史・宋娟貞・湧口清隆[2021],”観光列車の類型化と受益者負担メカニズムへの定量的アプローチ—パネルデータ分析による基礎的考察—”,「交通学研究」, 第64号, pp.131-138.
- 5) 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」,第11巻2号, pp.83-94.
- 6) 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
- 7) 藤田知也・榊原雄一郎[2017],”鉄道事業者における観光列車戦略の研究～JR九州の事例から～”,「關西大學經濟論集」,第67巻,第3号,pp.429-446.
- 8) 藤田知也[2020],”鉄道輸送サービスの高付加価値化に関する定量的研究—経験価値を中心とする観光列車の価値属性に着目して—”,「交通学研究」,第63号,pp.55-62.
- 9) 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」, 第13巻, pp.37-46.
- 10) 坂本桂二・大野貴司[2016],”ローカル鉄道経営における観光列車導入の可能性:一長良川鉄道における観光列車導入を事例として—”,「地域経済」,第35集,pp.25-34.

青字は本編で引用

【観光列車(続き)】

- 11) 安達晃史・宋娟貞・湧口清隆・那須野育大[2022],”アフターコロナにおける観光列車と沿線地域の在り方”,「交通学研究」, 第65号,pp.51-58.
- 12) 崎本武志・嘉瀬英昭[2017],”観光を軸として鉄道を維持するための地域連携の決め手に関する研究—房総横断鉄道を事例として—”,「日本国際観光学会論文」, 第24巻, pp.137-144.

【秘境駅・廃線跡・鉄道遺構】

- 13) 水谷昌義[2020],”JR四国土讃線沿線の地名を利用した観光開発の可能性”,「安田女子大学紀要」, 第48号,pp.277-288.
- 14) 木村政希[2018],”「秘境駅」を活用した地域活性化への取組み”,「日本地域政策研究」,第21号,pp.34-41.
- 15) 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」,第5巻,pp.105-123.
- 16) 野尻彰・大沢昌玄・岸井隆幸[2009],”鉄道跡地の実態と再活用状況に関する研究—線路跡地と駅跡地の土地利用転換状況—”,「都市計画論文集」,第44巻3号,pp.151-156.
- 17) 大塚良治[2023],”鉄道資産の「テーマパーク化」を基盤とした観光振興と鉄道活性化”,「江戸川大学紀要」,第33号,pp.117-132.
- 18) 渡遁亮・遠藤俊太郎・曾我治夫[2017],”鉄道廃線敷を活用した観光施設の現状～日独の事例から～”,「交通学研究」,第60号,pp.39-46.
- 19) 黒沼善博[2013],”木津川市の観光資源と廃線鉄道”,「地域総合研究」,第41巻,第1号

【鉄道ファン】

- 20) 片桐由希子・川戸口雄太・清水哲夫[2016],”鉄道ファンの旅行における観光行動としての特性に関する研究”,「観光科学研究」, 第9号,pp.15-23.

青字は本編で引用

【JR小幌駅】

- 21) 牛山隆信[2001],”秘境駅1 小幌駅”,「秘境駅へ行こう!」,小学館
- 22) 牛山隆信[2022],”1位 小幌”,「追憶の秘境駅訪問記」,株式会社天夢人
- 23) 豊浦町役場HP,”日本一の秘境駅 小幌駅について”,
<https://www.town.toyoura.hokkaido.jp/hotnews/detail/00002331.html>

【JR只見線】

- 24) NHK政治マガジン[2022],”豪雨被災のJR只見線 赤字覚悟の鉄道復旧はなぜできたのか”,2022/7/26, <https://www.nhk.or.jp/politics/articles/statement/86609.html>
- 25) 櫛田泉[2022],” JR只見線「11年ぶり」復活、地元住民たちの執念”,東洋経済ONLINE, 2022/10/1, <https://toyokeizai.net/articles/-/622606>
- 26) 紺野正人[2022],“【只見線の混雑】観光需要に応え対策を”,福島民報論説,2022/11/5, <https://www.minpo.jp/news/moredetail/20221105102147>
- 27) 鳥塚亮[2023],”只見線にリゾート列車「雪月花」を走らせた本当の理由”,Yahooニュース, 2023/6/30,
<https://news.yahoo.co.jp/expert/articles/0f11a6cbf0aa93b06cad904a1ec5ffa27b10eac7>
- 28) 国土交通省HP[2023],第22回「日本鉄道賞」の受賞者が決定しました!”,2023/9/15,
https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01_hh_000194.html
- 29) 安孫子亘(監督)[2022],“映画『霧幻鉄道』只見線を300日撮る男”,ミルフィルム
- 30) 三島町[2011],”JR只見線・第一只見川橋梁 道の駅からすぐの絶景ビューポイント”,「広報みしま」,No.230,2012年5月号

2024/1/24現在で、全てのURLリンク確認済

青字は本編で引用

【広浜鉄道今福未成線】

- 31) 宮脇俊三[1998],「今福線(未成線)」,「鉄道廃線跡を歩くⅤ」,JTB
- 32) 石本恒夫[2019],「幻の広浜鉄道今福線を巡る」,浜田市HP
<https://www.city.hamada.shimane.jp/www/contents/1441781919538/simple/meguru.pdf>
- 33) 島根県技術士会[2016],「幻の広浜鉄道今福線」研究(第2版)”
- 34) 河野靖彦・和田浩[2023],「写真で見る今福線研究の今昔、鉄道遺構研究分科会として新たな活動開始」,「令和4年度研究報告」,島根県技術士会
- 35) 石見ケーブルビジョン[2021],「第3回全国未成線サミットin浜田 鉄道遺産を活かした地域活性～産業観光への活用～」,YouTube, 2021/11/13開催
- 36) 国土交通省プレスリリース[2023],「令和5年度 手づくり郷土ふるさと賞(国土交通大臣表彰) 15件を選定!」,2023/11/24, <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001709759.pdf>

【その他】

- 37) 自由民主党 政務調査会・整備新幹線等鉄道調査会[2023],「150周年のその先の未来に向けた鉄道政策の強力な推進について」,2023/6/1,
<https://www.jimin.jp/news/policy/206085.html>
- 38) 日本交通公社[2017],「観光資源の今日的価値基準の研究」(『観光文化』222号より),
<https://www.jtb.or.jp/research/resource-worth-sa-a/>
- 39) 佐山公一[2022],「コロナ禍におかれた台湾人観光客の訪日動機にSNSが与える影響—北海道、小樽を事例とした一考察—」,「日本観光学会誌」,第63号,pp.47-56.
- 40) 国土交通省 観光庁[2019],「外国人観光旅客を対象とした地方部における鉄道利用促進に向けたガイドライン」, https://www.mlit.go.jp/kankocho/news08_000268.html

2024/1/24現在で、全てのURLリンク確認済

- 北海道 豊浦町役場水産商工産業課兼まちなみ整備室
- 福島県 三島町観光協会
- 島根県 浜田市役所産業経済部観光交流課
- 今福線を生かす連絡協議会
 - ・島根県技術士会
 - ・今福線を守る会、今福線ガイドの会
 - ・佐野・宇津井地区まちづくり推進委員会今福線部会
- 鳥取県 倉吉観光MICE協会

ご協力ありがとうございました。
厚くお礼を申し上げます。



ご清聴・ご視聴ありがとうございました
(JR只見線～大志集落)