

観光地域振興と地方赤字ローカル鉄道各社における 旅客誘致手法の研究

篠原 靖

On loss-making local railroad lines and their methods of attracting passengers: an introduction

Yasushi SHINOHARA

要 旨：地方を訪問してみると、最近もう一つの大きな地域課題が浮き彫りになっている。それは多くの先人達が執念を込めて敷設に成功した地方鉄道存続の問題である。鉄道史を紐解くと路線の敷設に関しては我が国の文明開化と、高度成長の歴史的な間の中で、地域産業の発展に裏打ちされた歴史的なドラマが存在し、それに携わった多くの人々の魂がその線路に込められていると言っても過言ではない。

地方鉄道各社は歯止めがきかない地方山間地域の人口減少と少子高齢化の波の中でその生き残りをかけ様々な生き残り策が実行されている。今回は特に観光に生き残りの糸口を見出し新たに注目を浴びている地方鉄道10社にスポットを当て各社の施策を整理分析した。

整理手法については各社のマネジメントの手法や地域連携の手法などの施策をわかりやすく整理するために、①「知ってもらうための施策」、②「乗ってもらうための施策」③「満足してもらう施策」の3点を縦軸に、当該鉄道に「乗車自体が目的となる鉄道利用の促進」、「沿線観光の交通手段としての鉄道利用の促進」の2点を横軸に置き、経営戦略を分析する。

目 次

- 1、観光市場の成熟とニーズの変化（なぜ、今地域観光なのか？）
 - 2、地方赤字ローカル線の実態と観光地域振興
 - 3、観光鉄道としてのローカル線の位置づけ
 - 4、全国の地方鉄道における観光創造戦略先進事例の考察
 - (1) 会津鉄道
 - (2) しなの鉄道
 - (3) 上田電鉄（別所線）
 - (4) 大井川鉄道
 - (5) 嵯峨野観光鉄道
 - (6) 和歌山電鐵（貴志川線）
 - (7) 若桜鉄道
 - (8) 南阿蘇鉄道（高森線）
 - (9) 松浦鉄道（西九州線）
 - (10) 島原鉄道
- まとめ

1. 観光市場の成熟とニーズの変化（なぜ、今地域観光なのか？）

旅行マーケットは時代とともに成熟し、旅行会社が造成した商品では旅人は満足できずに、今や個人の興味、趣向を満たすためのオーダーメイド型（目的型旅行）に変化してきた。すなわち他律的な観光形態から旅客主体の自律的な観光形態へ移行している事がわかる。わかりやすい事例としては、日本人の海外旅行の目的を見ると1970～80年代までは旅行目的としてショッピングが上位に位置しており、「免税」と言う単語のマジックの元、「ブランド品」や「洋酒」および「タバコ」などの旅客による個人輸入が大流行した時代であった。その後リピーター化が進みその国の文化や生活習慣を体験する志向が強まり、旅の目的を明確にしたマーケットへ成熟した。この事例と同様に日本を訪れる中国人観光客の最新の旅行動向を考察すると、富裕層観光客については、今までの買い物中心の旅行動機から本当の日本文化を楽しむ人々とのふれあいを求める、生活文化観光志向にすでに傾注し始め、まさに旅文化の成熟期へと推移しつつある。こうした訪れた先の生活文化を見て、聞いて、嗅いで、触れて、食べる言わば5感で楽しむ時代に世界中の旅行形態は変化している事に注目したい。すなわち旅人は旅先での地域の固有価値を強く求める指向が強くなっている。

こうした観光客の求めるニーズに住民が気づき、いかに自分たちの郷土の固有価値を発掘し活かせるかが、これからの観光の大きなポイントになる。

今や観光は「地域の魅力を地域の総力を挙げて創り出す時代」へと変化したと言え、地域全体、地域住民参加型での観光まちづくりの取り組みが出来なくては成り立たない。

またその地域が打って出るために必要な3つの要素は、①各地域の多様な観光資源を創造し適切に情報発信すること、②旅行者ターゲットを踏まえ、見せ方・楽しませ方を工夫・改善して行くこと、そして最も大切になるのは、③こうした取り組みを総合的にアレンジし具体的に流通に導く事が出来るマネジメント人材の育成である。

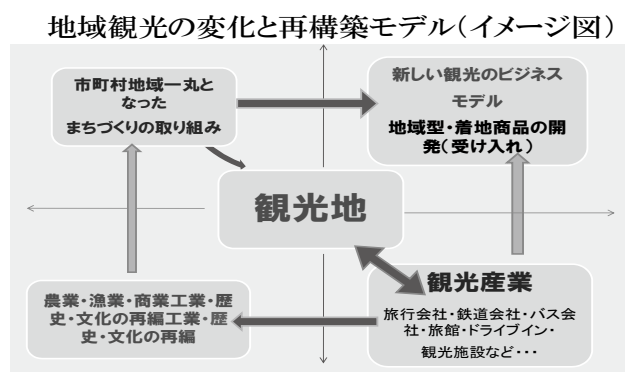


図1

地域観光コンセプトづくり5つのポイント

- (1) (資源発掘の視点)
地域資源を活かす上で、どのような点に着目するか？
- (2) (顧客価値の視点)
その資源を活かす上での「顧客価値」は何であるのか？
- (3) (資源の編集の視点)
顧客価値創出のための資源の編集・加工の視点は何か？
- (4) (事業モデル化の視点)
継続的な事業として発展させるための事業(ビジネス)モデルとして、どのような工夫をするのか？
- (5) (人材育成の視点)
事業を発展させるために、必要となる人材とその育成について、どのような工夫が考えられるのか？

図2

2. 地方赤字ローカル線の実態と観光地域振興

昭和62年に国鉄は分割民営化され現6つの地域会社（JR6社）を株式会社化し我が国の鉄道網を維持し現在に至っている。一方この時期に合わせ廃止を余儀なくされつつ第3セクター等による運営により何とか路線を維持し、厳しい経営状態の中で頑張っているローカル鉄道の存在がある。このローカル鉄道が置かれている現状を掘り下げると、元々は、その殆どが通勤・通学を主体とする生活路線であった。道路整備の急速な進展等に加え、利用者に対するサービス対応の問題、地域との対話・連携の不足等の問題から、利用者数の減少が続き、殆どの会社が厳しい経営状況におかれている。

3. 観光鉄道としてのローカル鉄道の位置づけ

これらローカル線の中には地域の足としての利用だけでなく、既に観光鉄道としてその存在価値を発揮している事

例も多く見受けられる。山間の風光明媚な区間を走る山岳鉄道や、本線ではすでに旧式化され使用されなくなった年代物の車両や蒸気機関車を走らせている事例もある。そこには日常的なビジネス特急や通勤電車とは異なった風情が漂うものもあり、観光客の目を楽しませる。

わかりやすい一例をあげれば、津軽鉄道のストーブ列車の運行は青森県金木町の「地吹雪体験ツアー」は寒くて観光客など集まらないと思われがちな厳しい津軽の真冬の生活を、観光と言うフィルターを通し逆転の発想で観光資源としての価値を不動のものにしている。すなわち雪深い金木町的生活文化の中にある津軽鉄道そのものを顧客価値に再編集し、旅人が「乗ってみたい」「訪れてみたい」と感じる演出に成功している。行程の一例を紹介すると、今では冬の風物詩となった「ストーブ列車」に乗車。熱燗の地酒とスルメの振る舞いを受けながら、列車は真冬の津軽平野をゆっくりと進み、車内では地元の乗客とストーブを囲み談笑する。そしていよいよ絵本に出て来るような雪国ならではの防寒衣装「角巻」と「カンジキ」を装着し「地吹雪歩行体験」を行う。待っているのは津軽の郷土料理「鱈のジャッパ汁」がカラダを芯まで温めてくれる。さらには太宰治記念館では、津軽弁講座を開催し地元の元気なお年寄りが地域と旅人との心の距離を縮めるのだ。また、最近ではすっかり旅人のアイドルとなった雪そりを引く農耕馬の「金太郎君」までがツアーに参加して旅行客を盛り上げる。この様に既存の地域資源を「郷土色」というキーワードを5感で味わう仕掛けづくりを行うことにより立派に津軽鉄道は観光交流の目玉となる集客装置として厳冬の津軽での存在価値を高めている。

経験豊かな旅人たちは、もはや単なる物見遊山やお仕着せメニューでは満足せず、地域の人々の暮らしぶりや“ホンモノ”の生活文化に触れ、参加・体験するといった経験や価値を求めている。地域の固有価値をいかに発掘し活かせるかは、これからの観光の大きなポイントだ。

4. 全国の地方鉄道における観光旅客創造先進事例の考察

〈NO.1：会津鉄道〉

○会社概要

- ・会社設立：昭和61年11月 ・沿線自治体：会津若松市、下郷町会津町町（福島県）
- ・事業区分：第三セクター・営業キロ：57.4Km

○営業状況（平成18年度）

- ・輸送人員：706（千人）・輸送密度：876（人/日・km）・営業収支率：66.1（%）

(1) 当該鉄道の沿革・特徴

会津鉄道は、福島県の西若松駅と会津高原尾瀬口駅を結ぶ路線である。国鉄時代に会津線として建設されたが、1987年（昭和62年）に第三セクターへ転換した。主に会津若松方面と山間の集落を結ぶ生活路線として利用されていたが、1986年（昭和61年）に東武鉄道の野岩鉄道（新藤原駅－会津高原尾瀬口駅間）の開業で、首都圏との直結が実現し、遠方からの観光客も訪れるようになったが、沿線地域の人口減少やモータリゼーションの進行によって輸送人員は減少傾向にあった。そこで生活路線から観光路線へ転換する方針が打ち出され、トロッコ列車「会津浪漫号」を運行するなど、観光客を呼び込むための様々な施策が行われている。

(2) 当該鉄道における観光等での利用を促進するための取り組み事項

	乗車自体が目的となる鉄道利用の促進	沿線観光の交通手段としての鉄道利用の促進
知ってもらうための施策 (効果的な情報提供・PR・プロモーション)	○魅力的な車窓風景のPR (絶景フォトギャラリー)	
乗ってもらうための施策 (運行効率・利便性の向上)	①トロッコ列車の運行(会津浪漫号)	○他鉄道との連携・接続利便性の向上(JR線への乗り入れ) ②鉄道・バスの周遊乗車券の発行(会津ぐるっとカード)

満足してもらうための施策 (満足度の向上・リピーターの確保)	③観光サービスの充実(絶景ポイントでの停車/観光アナウンスの実施)	
-----------------------------------	-----------------------------------	--

※網掛け：(3)で取組み内容を取りまとめている事項

(3) 取り組みの内容

〈乗ってもらうための施策〉

①トロッコ列車の運行(会津浪漫号)

会津鉄道では、自然豊かな大川(阿賀川)沿いを走るトロッコ列車「会津浪漫号」を1999年(平成11年)より運行している。

会津浪漫号は自ら250馬力のエンジンを1台積んでおり、デビュー当時は他に類を見ない自走式のトロッコ車両として話題となった。会津浪漫号はオープン型のトロッコ車両に加え、畳敷きのお座敷列車と展望列車の3両編成で運行しており、好みに合わせて3つの楽しみ方ができる。各車両を行き来できるように座席指定はなく、定員になり次第予約が締め切られる。トロッコ列車は窓ガラスの取り外しが可能で冬季も運行しており、「“お座トロ展望列車”での雪見旅行」などが企画されている。

また、トロッコ列車の運行日以外は団体による貸し切り運行も受け付けている。

〈貸し切り料金〉

42Km未満(西若松～田島高校前)：39,000円(片道)
42Km以上(西若松～会津田島)：48,000円(片道)

◇トロッコ列車の概要

運 行 期 間：4月～11月、2月の土日・祝日

(※但し、ゴールデンウィーク、学休期、紅葉シーズンは毎日運行)

ト ロ ッ コ 料 金：300円

座 席：指定なし(定員 お座敷列車36人/トロッコ列車66人/展望車42人)

牽 引 車：AT100形(気動車/お座敷列車)

客 車：AT300形(トロッコ列車)

AT400形(展望列車)

編 成：3両〈気動車/客車(AT100)-客車(AT300)-客車(AT400)〉

乗車券購入方法：西若松・芦ノ牧温泉・湯野上温泉・会津下郷・会津田島の各駅、びゅうプラザ会津若松、主な旅行代理店で販売

運 行 本 数：1往復/日

牽引・推進方法：自走式の客車(気動車)が牽引、または推進するスタイル。

(NO.2：しなの鉄道)

○会社概要

・会社設立：平成8年5月・沿線自治体：長野市、上田市、小諸市、千曲市、佐久市、軽井沢町、御代田町、東御市、坂城町、

・事業区分：中小民鉄・営業キロ：65.1Km

○営業状況(平成18年度)

・輸送人員：10,842(千人)・輸送密度：7,412(人/日・km)・営業収支率：108.0(%)

(1) 当該鉄道の沿革・特徴

しなの鉄道線は、長野県の軽井沢駅から篠ノ井駅までを結ぶ路線である。国鉄時代には信州の北信地域と関東を結

表1 地方鉄道の観光での利用促進に関する取組み事例

ここでは、全国の地方民鉄および第3セクター鉄道の中から、鉄道の観光等での利用を促進するための施策を積極的に実施している事例を抽出し、その取組み概要を取りまとめる。抽出した鉄道は以下の10事例である。

■取組み事例一覧

頁	取組み施策		満足してもらったための施策
	知ってもらったための施策	乗ってもらったための施策	
1	会津鉄道	2-3 ○魅力的な車窓風景のPR (絶景フォトギャラリー) ○イベント列車の定期的な運行とPR ○映画やTVドラマ、CM等のロケ誘致 ○サポーター制度の設立 (レール&トレインサポーター/しなの鉄道きっぷくらぶ)	○トロッコ列車の運行 (会津浪漫号) ○他鉄道との連携・接続利便性の向上 (JR 線への乗り入れ) ○鉄道・バスの周遊乗車券の発行 (会津ぐるっとカード) ○他鉄道との連携 ○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの停車、観光アナウンスの実施) ○鉄道沿線の景観整備 (フラワーライン事業) ○接遇改善 (サービスアップ委員会の設立/女性トレンディングの採用) ○HP等を活用した苦情や改善提案の収集
2	しなの鉄道	4 ○魅力的な車窓風景の積極的なPR (HPでの車窓風景や見所等の紹介) ○著名人へのPRの依頼 (「我ら、別所線応援団!!」) ○イベントの開催 (まるまどまつり) ○キャラクター・マスコット等の作成・活用 (別所線キャラクター「まるまどくん」の一般利用促進)	○イベント列車の運行 (ウォーキングの促進) ○鉄道を利用した沿線観光 (ウォーキング) の促進 (ウォーキングコースの設定/ウォーキングきっぷの発行等) ○宿泊施設との連携による乗車促進 ○PRの推進 (別所線利用客のための無料駐車場の整備) ○レンタサイクルの設置
3	上田電鉄 (別所線)	5-6 ○SLの定期運行 ○映画やTVドラマ、CM等のロケ誘致・ロケ地の効果的なPR (ロケーション・サービス推進事業)	○観光サービスの充実 (別所線ガイドの会による車内ガイド) ○沿線ガイドの育成 (シニアワークプログラム・観光ガイド講習) ○ユニークな接客サービスの実施 (袴姿の女性駅長、車内での駅長のハルモニコ演奏)
4	大井川鉄道	7-9 ○メディアが取り上げやすいようなユニークなイベントの実施 (トロッコ列車結婚式等)	○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの徐行/観光アナウンスの実施) ○鉄道沿線の景観整備 (植樹・ライトアップ) ○ユニーク接客サービスの充実 (車掌の歌・仮装等) ○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの停車) ○徹底した苦情対応
5	嵯峨野観光鉄道	10-11 ○メディアが取り上げやすいようなユニークな取組み (熊の駅長) ○ユニークな列車の運行 (いちご電車/おもちゃ電車)	○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの徐行/観光アナウンスの実施) ○鉄道沿線の景観整備 (植樹・ライトアップ) ○ユニーク接客サービスの充実 (車掌の歌・仮装等) ○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの停車) ○徹底した苦情対応
6	和歌山電鐵 (貴志川線)	12 ○SLの運転・展示 ○鉄道施設の付加価値づくり (有形文化財への登録)	○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの徐行/観光アナウンスの実施) ○鉄道沿線の景観整備 (植樹・ライトアップ) ○ユニーク接客サービスの充実 (車掌の歌・仮装等) ○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの停車) ○徹底した苦情対応
7	若桜鉄道	13 ○SLの運転・展示 ○鉄道施設の付加価値づくり (有形文化財への登録)	○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの徐行/観光アナウンスの実施) ○鉄道沿線の景観整備 (植樹・ライトアップ) ○ユニーク接客サービスの充実 (車掌の歌・仮装等) ○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの停車) ○徹底した苦情対応
8	南阿蘇鉄道 (高森線)	14-15 ○駅を起点としたエリア毎の観光マップづくり (南阿蘇物語1/6マップ) ○鉄道施設の公園化 (高森湧水トンネル公園) ○鉄道施設のユニークなネーミングの考案 (日本一長い駅名)	○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの徐行/観光アナウンスの実施) ○鉄道沿線の景観整備 (植樹・ライトアップ) ○ユニーク接客サービスの充実 (車掌の歌・仮装等) ○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの停車) ○徹底した苦情対応
9	松浦鉄道 (西九州線)	16 ○鉄道施設の付加価値づくり (有形文化財への登録) ○鉄道の写真・絵画コンテストの実施 (マイレール・フォト絵画コンテスト) ○記念乗車券の販売 (合格祈願切符等)	○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの徐行/観光アナウンスの実施) ○鉄道沿線の景観整備 (植樹・ライトアップ) ○ユニーク接客サービスの充実 (車掌の歌・仮装等) ○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの停車) ○徹底した苦情対応
10	島原鉄道	17-18 ○魅力的な車窓風景のPR (HPでの沿線風景スライドショー) ○鉄道の写真・絵画コンテストの実施 ○記念乗車券の販売 (幸せ記念乗車券)	○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの徐行/観光アナウンスの実施) ○鉄道沿線の景観整備 (植樹・ライトアップ) ○ユニーク接客サービスの充実 (車掌の歌・仮装等) ○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの停車) ○徹底した苦情対応

ぶ、信越本線の一部区間であったが、長野新幹線の開業に伴い、JR から経営分離された区間を引き継いだ第三セクターの鉄道である。廃止対象の赤字ローカル線を引き継ぐものとは違い、転換直前まで特急列車が頻繁に走っていた全線複線電化の高規格路線である。

開業当初は長距離利用客が長野新幹線に転移したことなどにより、厳しい経営を強いられたが、地元企業との連携を強化しながら独自サービスを提供する「20の改革メニュー」を策定するなど、積極的な経営改善を図り、現在は黒字に転換している。

(2) 当該鉄道における観光等での利用を促進するための取り組み事項

	乗車自体が目的となる鉄道利用の促進	沿線観光の交通手段としての鉄道利用の促進
知ってもらうための施策 (効果的な情報提供・PR・ プロモーション)	① イベント列車の定期的な運行とPR	
	② 映画やTVドラマ、CM等のロケ誘致	
	③ サポーター制度の設立 (レール&トレインサポーター/しなの鉄道きっぷくらぶ)	
乗ってもらうための施策 (運行効率・利便性の向上)		④ 他鉄道との連携
満足してもらうための施策 (満足度の向上・リピーターの確保)	⑤ 鉄道沿線の景観整備 (フラワーライン事業)	
	⑥ 接遇改善 (サービスアップ委員会の設立/女性トレインアテンダントの採用)	
	⑦ HP等を活用した苦情や改善提案の収集	

※網掛け：(3)で取り組み内容を取りまとめている事項

(3) 取り組みの内容

〈知ってもらうための施策〉

① イベント列車の定期的な運行とPR

しなの鉄道では、利用者のニーズに応じたイベント列車を企画し、毎月2～3本の頻度で運行を行っている。定期的にイベント列車を運行することで、「しなの鉄道に行けばいつも何か楽しいことをやっている」というイメージを醸成し、首都圏及び沿線利用客への誘客周知を図っている。また、しなの鉄道ではイベント列車のテレビCMも放映している。

② 映画やTVドラマ、CM等のロケ誘致

しなの鉄道では、2005年(平成17年)より鉄道施設内での映画、TVドラマ、CM等の撮影の誘致を行っており、同年より撮影が行われている。撮影の申し込みは、しなの鉄道ホームページの専用フォームから可能であり、撮影には職員が必ず立会い、一般客の通行止めを行うなどの撮影サポートを行っている。費用は1時間あたり21,000円が基本となっている。

③ サポーター制度の設立 (レール&トレインサポーター/しなの鉄道きっぷくらぶ)

しなの鉄道では、会員制で車両保守費、線路保守費の一部をサポーターに負担してもらうという「レール&トレインサポーター」制度を取り入れている。サポーターは会費を支払う代わりに、会員証とともに観光案内や沿線情報誌の送付などのサービスを受けることができる他、自分の名前が車両内や駅構内の枕木に掲示される。また、子供のしな鉄ファンを育て、将来の利用拡大を目的とし、「しなの鉄道きっぷくらぶ」も設立している。年会費は1,000円で、会員は期間限定「フリーきっぷ」の引換券が2枚もらえる他、希望する会員に限り、ホームページや列車内の液晶モニターに名や写真が掲示される。

〈乗ってもらうための施策〉

④ 他鉄道との連携

しなの鉄道では、夏から秋のシーズンの週末に、長野電鉄と連携して臨時快速を運行し、軽井沢と小布施を短い待ち時間で結べるよう配慮している。また、軽井沢ゾーン(軽井沢、中軽井沢、御代田、小諸)と小布施ゾーン(松代、須坂、小布施、信州中野、湯田中)の各駅を乗り降り自由区間とする往復フリーパス切符を販売している。

〈満足してもらうための施策〉

⑤ 鉄道沿線の景観整備（フラワーライン事業）

しなの鉄道では、軽井沢－小諸駅間の沿線自治体の協力を得て、線路沿いで色とりどりの花を育てる「フラワーライン」事業に取り組んでいる。事業に関わる費用は、軽井沢駅の飲食店が納める構内営業料の一部を財源に、しなの鉄道が負担している。

⑥ 接客改善（サービスアップ委員会の設立／女性トレインアテンダントの採用）

しなの鉄道では、サービスアップ委員会の設立や外部講師の導入等により、明るい挨拶の励行等の接客改善を図っている。また、主要駅や列車内に女性乗務員「トレインアテンダント」を配置し、車内で停車駅の案内や、お年寄りの荷物の網棚への上げ下ろしや乗降時の手助けをするサービスを行っている。またバレンタインデーでチョコを配るなど様々なサービスを行っており、メディアでも取り上げられている。

⑦ HP 等を活用した苦情や改善提案の収集

しなの鉄道では、ホームページ上に利用者の意見を募集するページがあり、自由に意見を書き込むことができる

〈NO.3：上田電鉄（別所線）〉

○会社概要

- ・ 会社設立：昭和18年10月・沿線自治体：上田市（長野県）・事業区分：中小民鉄
- ・ 営業キロ：11.6Km

○営業状況（平成18年度）

- ・ 輸送人員：1,238（千人）・輸送密度：1,573（人/日・km）・営業収支率：90.3（％）

(1) 当該鉄道の沿革・特徴

上田電鉄（別所線）は、長野県の中心に位置する上田市と別所温泉を結ぶ路線で、JR 長野新幹線上田駅からの温泉利用客の交通手段や、地域の生活路線としての機能を持っている。

別所線は別所温泉への湯治客輸送のために1921年（大正10年）に開業したもので、2005年（平成17年）10月3日より上田交通から鉄道部門を分社化した子会社の上田電鉄の運営となっている。上田市では公共交通活性化プランを進めており、国土交通省をはじめ、上田電鉄や地元観光協会などによる、様々な取り組みが行われ、輸送人員は平成18年度より2年連続で増加している。また、「別所線電車存続期成同盟会」「別所線の存続を求める市民の会」「別所線の将来を考える会」「ガンバレ別所線の会」「別所線ガイドの会」等、別所線を支持する市民団体がいくつも存在することに特徴がある。

(2) 当該鉄道における観光等での利用を促進するための取り組み事項

	乗車自体が目的となる鉄道利用の促進	沿線観光の交通手段としての鉄道利用の促進
知ってもらうための施策 (効果的な情報提供・PR・ プロモーション)	○魅力的な車窓風景の積極的なPR（HPでの車窓風景や見所等の動画での紹介）	
	① 著名人へのPRの依頼（「我ら、別所線応援団!!」） ② イベントの開催（まるまどまつり） ③ キャラクター・マスコット等の作成・活用（別所線キャラクター「まるまどくん」の一般利用促進）	
乗ってもらうための施策 (運行効率・利便性の向上)	④ イベント列車の運行	⑤ 鉄道を利用した沿線観光（ウォーキング）の促進 (ウォーキングコースの設定／ウォーキングきっぷの発行等) ⑥ 宿泊施設との連携による乗車促進
	⑦ P&Rの推進（別所線利用客のための無料駐車場の整備） ○ レンタサイクルの設置	

満足してもらうための施策 (満足度の向上・リピーターの確保)	⑧観光サービスの充実 (別所線ガイドの会による車内ガイド)	⑨沿線ガイドの育成 (シニアワークプログラム・観光ガイド講習)
	⑩ユニークな接客サービスの実施 (袴姿の女性駅長/車内での駅長のハーモニカ演奏)	

※網掛け：(3)で取組み内容を取りまとめている事項

(3) 取り組みの内容

〈知ってもらうための施策〉

①著名人へのPRの依頼（「我ら、別所線応援団!!」）

上田市では、「我ら、別所線応援団!!」として、多くの著名人に別所線のPRを依頼しており、応援団から、別所線存続に対する応援メッセージ（色紙）の贈呈を受けている。

また上田市では、上田市の観光PRを目的に、毎年数名の著名人を「信州上田観光大使」に任命しており、これらの方にも別所線のPRを依頼している。

②イベントの開催（まるまどまつり）

上田電鉄では、年に数回、地域住民や鉄道ファンとの交流を目的として「まるまどまつり」を開催している。「まるまどまつり」では、鉄道ファンに向けて、引退した車両の展示や撮影会、部品の販売等を実施しており、また地域の農産物の販売や、子供向けに鉄道模型の運転会や車庫内線路での保守用自転車乗車体験等を実施している。なお、「まるまど」とは、上田電鉄の列車の特徴である丸い形の窓にちなんだものである。

③キャラクター・マスコット等の作成・活用（別所線キャラクター「まるまどくん」の一般利用促進）

「まるまどくん」は別所線存続に対する支援を広げていくことを目的に、アイプロジェクト^(※)が考案したオリジナルキャラクターであり、利用者登録を行えば無料で当該キャラクターを使用することができる。また、ホームページよりダウンロードできる「まるまどくん」のペーパークラフトも作成している。

※アイプロジェクト：平成15年5月に上田市の部課署を超えて結成された政策提言集団。アイプロジェクトでは別所線存続問題を最重要課題として捉え、別所線存続支援サイト「別所線に乗ろう!」の開設、絵本「別所線の電車に乗って」の発売等の取り組みを行っている。

〈乗ってもらうための施策〉

④イベント列車の運行

別所線では、上田電鉄および上田電鉄以外の団体が企画・運営を行う様々なイベント列車（ストリートライブ列車、サンタ列車、鈴虫列車等）を運行している。

【ストリートライブ列車「サバトス号」】

ストリートライブ列車「サバトス号」は、文化振興プロジェクトサバクラブが企画・運営する貸し切りコンサート列車であり、ポサノバユニットの「サバトス」が別所線の列車内で生演奏を行うものである。平成17年2月20日に第1回のストリートライブ列車「サバトス号」が運行され、現在までに数回運行されている。

平成19年5月27日に運行された貸し切りコンサート列車では、コンサート終了後に別所温泉駅で記念植樹祭が行われ、サバトスの二人と参加者により「かりん」が植えられ、「別所線支援メッセージプレート」が結び付けられた。

【湯けむりカラオケ大会】

平成19年6月3日に、別所線支援イベントとして「第1回別所線で行く!湯けむりカラオケ大会 IN 相染閣」が開催されている。このイベントでは、別所線1日フリー乗車券がセットになっており、列車内で特別ゲストによるコンサートも行われている。

⑤鉄道を利用した沿線観光（ウォーキング）の促進

【ウォーキングコースの設定・詳細なウォーキングコース情報の提供】

読売新聞社選定の「遊歩百選」にも認定されている塩田平のウォーキングコースを一部変更し、「別所線で行く!!癒しの湯・祈りの里ウォーキングコース」を設定している。これは、上田電鉄と別所温泉観光協会が企画し

たもので、上田駅で別所線に乗るところからウォーキングが始まるとし、ウォーキングのプロローグとして別所線からの車窓風景等も位置づけられている。4月～11月の間はコース内をシャトルバスが運行（6往復／日）しており、ウォーキングの途中で利用することもできる。

またホームページでは、各地点の写真やそこまでの到達距離、シャトルバスの接続時間等が示された詳細なウォーキングフォトガイドやウォーキングプランに関する情報が紹介されている。

【ウォーキングきっぷ／信州の鎌倉シャトルバスフリーきっぷの発行】

鉄道を利用したウォーキングを促進するために、ウォーキングルートとなる塩田町駅から別所温泉駅まではウォーキングを楽しむことを前提とした往復割引切符「ウォーキングきっぷ」を発行している。また、この「ウォーキングきっぷ」にシャトルバス乗車券を付加した「信州の鎌倉シャトルバスフリーきっぷ」も発行している。

⑥宿泊施設との連携による乗車促進

別所温泉観光協会では、別所温泉宿泊者に対して別所線の利用を推奨しており、各旅館も行きは送迎を行うが帰りは別所線を利用してもらおうといったように、鉄道と宿との協力が図られている。

⑦P&Rの推進（別所線利用客のための無料駐車場の整備）

上田電鉄ではP&Rを推進するために、3駅に別所線利用客のための無料駐車場を整備している。この中で舞田駅の駐車場は、駅前の土地所有者から上田市が無償で借り受け、地元の自治体と企業の協力によりオープンしたものである。

〈満足してもらうための施策〉

⑧観光サービスの充実（別所線ガイドの会による車内ガイド）

市民団体である「別所線ガイドの会」では、毎週土曜日の14：27上田発の列車内で、車窓から見える景色の解説等の車中ガイドをボランティアで実施している。

⑨沿線ガイドの育成（シニアワークプログラム・観光ガイド講習）

シニアワークプログラム事業^(*)の一環として、定年退職後に新たな技能や知識を身に付けて、再就職や就業に繋がりたいと考える人を対象に、別所線社内にて観光ガイド講習を実施し、講師を上田駅長が務めている。

※シニアワークプログラム事業

厚生労働省から長野県シルバー人材センター連合が受託したもので、60歳代前半を中心に再就職、就業を支援するための技術講習、合同面接会を開催し、雇用促進を図るもの。このプログラムの中に「観光ガイド講習」が含まれている。

⑩ユニークな接客サービスの実施（車内での駅長のハーモニカ演奏／袴姿の女性駅長）

【車内でのハーモニカ演奏】

乗客に楽しんでもらうため上田駅長が業務の合間に、列車内でハーモニカを演奏している。

【袴姿の女性駅長】

観光振興とサービス向上を目的に、別所温泉駅には昔ながらの袴姿の女性駅長を配置している。

〈NO.4：大井川鐵道〉

○会社概要

- ・会社設立：昭和57年6月・沿線自治体：静岡市、島田市、川根本町（静岡県）
- ・事業区分：中小民鉄・営業キロ：65.0Km

○営業状況（平成18年度）

- ・輸送人員：929（千人）・輸送密度：889（人/日・km）・営業収支率：89.4（%）

(1) 当該鉄道の沿革・特徴

大井川鐵道には、静岡県の大井川に沿って走る金谷駅～千頭駅間の大井川本線と、元はダム建設用の資材運搬専用の鐵道であり、現在は中部電力から運営を受託している千頭駅～井川駅間の井川線（南アルプスあぶとライン）の2

つの路線がある。

大井川鐵道の前身である駿府鐵道は1918年（大正7年）に木材輸送を目的として設立したが、高まる電力需要の中、電源開発（ダム開発）という目的も持つようになる。

沿線に民家は非常に少なく、また大井川本線は蒸気機関車（SL）の動態保存、井川線は日本唯一のアプト式鐵道として知られており、トロッコ列車の運行も行っていることから、利用者は大半が観光客となっている。SLは冬季のウィークデーを除き、ほぼ毎日1～2往復定期運行されている。

(2) 当該鐵道における観光等での利用を促進するための取り組み事項

	乗車自体が目的となる鐵道利用の促進	沿線観光の交通手段としての鐵道利用の促進
知ってもらうための施策 (効果的な情報提供・PR・プロモーション)	① SLの定期運行	
	② 映画やTVドラマ、CM等のロケ誘致・ロケ地の効果的なPR (ロケーション・サービス推進事業)	
乗ってもらうための施策 (運行効率・利便性の向上)	③ トロッコ列車の運行 (南アルプスあぶとライン・かわかぜ号) ④ 列車の運転体験の実施 (トロッコ列車運転教室) ⑤ 自動車利用者の乗車促進 (マイカー陸送サービス)	
満足してもらうための施策 (満足度の向上・リピーターの確保)	○ 観光サービスの充実 (絶景ポイントでの徐行/観光アナウンスの実施)	

※網掛け：(3)で取り組み内容を取りまとめている事項

(3) 取り組みの内容

〈知ってもらうための施策〉

① SLの定期運行

大井川鐵道では、SLの動態保存を行っている。イベント時のみではなく、年間を通してSLが運行されていることで全国的に知られている。SLは全席指定で運賃は通常の乗車賃に加え560円が必要。SLに乗車することを目的に、大井川鐵道に訪れるファンも多い。

② 映画やTVドラマ、CM等のロケ誘致・ロケ地の効果的なPR (ロケーション・サービス推進事業)

大井川鐵道は駅舎・ホームのほとんどが開業当時（昭和初期）の姿で残っていることから、大井川鐵道では平成17年度より社団法人日本民営鐵道協会と共同で「駅舎等を対象とするロケーション・サービス推進事業」を実施している。この事業は、地元ではあたりまえの風景に、少し手を加えて整備することで、映画やドラマのロケーション誘致を図るというもので、川根本町「田野口駅」をモデル駅に選定し、既存施設（駅待合室・乗車券販売窓口・ベンチ）の改修が行われている。

さらに、鐵道沿線のロケに適した場所を紹介するパンフレット（ロケーションガイド）を作成し、マスコミや映像製作会社等にも積極的なPRを行っており、ロケ収入の獲得やロケ地めぐりを目的とした鐵道利用の促進、地域のイメージアップが図られている。また、木造駅舎を巡る「ノスタルジックウォーキング」等も開催されている。

※ロケの例：TVドラマ「愛と死を見つめて」（テレビ朝日系列/2006年放送）

〈乗ってもらうための施策〉

③ トロッコ列車の運行 (南アルプスあぶとライン・かわかぜ号)

井川線では「南アルプスあぶとライン」の愛称で親しまれているトロッコを運行している。「あぶと」とは「アプト式鐵道」のことで、車両と線路上の齒車をかみあわせながら、急勾配を登る国内唯一の珍しい路線となっている。

南アルプスあぶとラインはダムの建設工事のための専用鐵道で木材輸送を行っていた貨車を改造したもので、列車はオープンタイプではないが、貨車を改造している点や、ダム建設専用の路線であることから、広義の意味でのトロッコ列車である。

また一部の区間ではシーズン中^(※)にオープンタイプに改造した客車を小型ディーゼル車で牽引するトロッコ列車「かわかぜ号」が運行されている。

※2008年の運行：千頭-奥泉間 8月10日、17日、24日（いずれも日曜日）、川根両国-川根小山間 9月14日の体験イベントで運行

◇トロッコ列車の概要

運行期間：通年（シーズン中は「かわかぜ号」も運行）

トロッコ料金：なし（乗車運賃のみ）

座席：指定なし（定員1両につき35～39人）

牽引車：DD20形（ディーゼル機関車 ED90系（電気機関車）

客車：スロフ300形/スハフ500形/スロニ200形/スハフ1形（オープンデッキタイプ）クハ600形（ディーゼル・電気両方の機関車を遠隔操作できる運転台あり）

編成：基本編成5両（機関車(DD20)-客車-客車-客車-制御客車(クハ600)

※列車の運行時刻によって両数は前後する（最大8両）

乗車券購入方法：各駅で販売

運行本数：4～5往復/日

牽引・推進方法：DD20形ディーゼル機関車が推進及び牽引するスタイルで、アプト区間ではさらにED90形電気機関車が増結される。連結器の負担軽減や損傷時のリスクを考慮して、重量物である機関車は常に麓側の千頭側に連結され、井川駅側には機関車を制御するため、クハ600形が連結される。

(NO.5：嵯峨野観光鉄道)

○会社概要

- ・会社設立：平成2年11月・沿線自治体：京都市、亀岡市（京都府）
- ・事業区分：中小民鉄・営業キロ：7.3Km

○営業状況（平成18年度）

- ・輸送人員：878（千人）・輸送密度：3,169（人/日・km）・営業収支率：110.4（%）

(1) 当該鉄道の沿革・特徴

嵯峨野観光鉄道（嵯峨野観光線）は、京都府内の風光明媚な景色をもつ、保津川渓谷を縫って走る路線で、1991年（平成3年）に、国内唯一の観光を目的とする鉄道として開業した。嵯峨野観光鉄道の路線は、難工事の末に京都鉄道が開業させたもので、その後、国有化され山陰本線となったが、カーブ多いことから高速化を図ることが難しく、複線電化の新線への切り替えが図られ廃線となることが決定した。しかし、地元住民や自治体から、観光資源として残したいという請願が出され、観光鉄道として存続することになった。

開業当初は、乗客は見込めないとされていたが、様々な取り組みや観光都市京都に近い（京都駅よりトロッコ嵯峨駅の最寄り駅であるJR嵯峨嵐山駅までは快速電車で13分の位置）こと等が功を奏し、現在では京都の観光の目玉として、ツアーに組みこまれるなど、人気を博している。

(2) 当該鉄道における観光等での利用を促進するための取り組み事項

	乗車自体が目的となる鉄道利用の促進	沿線観光の交通手段としての鉄道利用の促進
知ってもらうための施策 (効果的な情報提供・PR・ プロモーション)	○メディアが取り上げやすいようなユニークなイベントの実施（トロッコ列車結婚式等）	

乗ってもらうための施策 (運行効率・利便性の向上)	①トロッコ列車の運行 (ロマンティックトレイン嵯峨野) ②川下りとの連携により乗車促進	
満足してもらうための施策 (満足度の向上・リピーターの確保)	③鉄道沿線の景観整備 (植樹・ライトアップ) ④ユニーク接客サービスの実施 (車掌の歌・仮装等) ○観光サービスの充実 (絶景ポイントでの停車) ○徹底した苦情対応	

※網掛け：(3)で取組み内容を取りまとめている事項

(3) 取り組みの内容

〈乗ってもらうための施策〉

②トロッコ列車の運行 (ロマンティックトレイン嵯峨野)

嵯峨野観光鉄道は完全な観光目的の鉄道であり、運行は全てトロッコ列車である「ロマンティックトレイン嵯峨野」となっている。嵯峨野観光鉄道は風光明媚な保津峡沿いを走り、四季折々の自然豊かな風景を楽しむことができる。

トロッコ列車の車体は、赤、黄、黒のカラーリングで「平安ロマン」をモチーフとしたアールデコ調の模様でまとめられている。

トロッコ列車は6両編成となっており、機関車の次に連結されるだいたい5号車の「ザ・リッチ」は平成10年から運行が開始され、天井は強化ガラス、側面・床面は格子状であるため、自然の風を受けながら、360度の展望が楽しめるようになっている。

完全なオープンタイプはこの「ザ・リッチ」のみで、1号車と3号車は窓ガラスがはめられており、2号車と4号車ははめ込み式の窓となっており、夏季は吹き抜けとなる。なお、最後尾の1号車には、ディーゼル機関車を総括制御できる運転台が設けられており、これにより終点での機回しの省略を実現し、折り返し時間を短縮している。

◇トロッコ列車の概要

運行期間：3/1～12/29 (水曜定休 ※但し、ゴールデンウィーク、学休期、紅葉シーズンは毎日運行)

トロッコ料金：片道600円 (乗車運賃含む)

座席：全席指定 (定員1両につき60～64人)

牽引車：DE10形 (ディーゼル機関車)

客車：SK300形 (オープンデッキタイプ「ザ・リッチ」)

SK200形 (ディーゼル機関車を遠隔操作できる運転台あり)

SK100形

編成：6両 (機関車 (DE10) - 客車 (SK300) - 客車 (SK100) - 客車 (SK100) - 客車 (SK100) - 客車 (SK200))

乗車券購入方法：前売り券 (JR 西日本 みどりの窓口、主な旅行代理店で販売)

当日券 (嵯峨駅、嵐山駅、亀岡駅で販売)

運行本数：8往復/日

牽引・推進方法：5両の客車をディーゼル機関車が牽引または推進するスタイル。推進となる場合は先頭となる客車 (SK200形) に取り付けられた運転台で総括制御を実施。

②川下りとの連携による乗車促進

トロッコの終点駅である亀岡からは保津川下りの舟が出ている。保津川下りとは亀岡から京都の嵐山までの約16kmの溪流を下るもので、トロッコ列車からの景色とは一味違う保津峡の雰囲気を楽しむことができる。

保津川下りの料金は大人が3,900円、子どもが2,500円となっており、トロッコ亀岡駅から亀岡乗船場までは連絡バスも運行されている (大人300円、子ども150円)。

〈満足してもらうための施策〉

③鉄道沿線の景観整備（植樹・ライトアップ）

嵯峨野観光鉄道では、沿線の景観整備として植樹を行っている。開業当初は、雑草が生い茂り、落葉樹などは枯れ、観光専用の路線にすることは難しい状況であったため、職員の手により、沿線にサクラやモミジが植えられ、剪定や草刈りといった管理も行われている。現在では、約7,000本ものサクラやモミジが育っている。2000年（平成12年）からは、利用客参加での記念植樹会を開催するなど沿線の緑化を広めている。

また、夜も景色を楽しみたいという乗客の声に応じ木々のライトアップも行われている。

④ユニークな接客サービスの実施（車掌の歌・仮装等）

嵯峨野観光鉄道では、従業員全員で乗客に楽しんでもらえる企画を検討し、実施している。車掌の歌のサービスや、クリスマス等には駅員の仮装も行われている。また、中国人の乗客がいれば中国語で歌を歌ったりもする。

トロッコの乗車中には、太秦映画村の俳優が扮する地元由来の酒呑童子（しゅてんどうじ）が登場し、車内を盛り上げている。

〈NO.6：和歌山電鐵（貴志川線）〉

○会社概要

- ・会社設立：平成17年6月・沿線自治体：和歌山市、紀の川市（和歌山県）
- ・事業区分：中小民鉄・営業キロ：14.3Km

○営業状況（平成18年度）

- ・輸送人員：2,114（千人）・輸送密度：3,183（人/日・km）・営業収支率：80.5（%）

(1) 当該鉄道の沿革・特徴

和歌山電鐵（貴志川線）は、和歌山県の和歌山駅と貴志駅を結ぶ全長14.3kmの短い路線である。和歌山電鐵の前身である山東軽便鉄道は、沿線にある神社の参詣を目的とする鉄道として、1916年に開業した。その後、南海電気鉄道の路線となったが、利用者数の伸び悩みのため、2003年に、存続問題が浮上した。これに対し、沿線の自治体及び住民の存続の要請が出され、事業の引継ぎ先を公募した結果、岡山電気軌道が選定され、運営会社として2005年に、和歌山電鐵が設立した。

運営の最高意思決定機関として貴志川線運営委員会が設置されており、この機関は地元自治体、沿線住民、沿線学校関係者、商工会と和歌山電鐵で組織されている。また、鉄道用地は和歌山市及び紀の川市で取得し、運行を和歌山電鐵が受け持つことでコストを削減するという、上下分離方式を採用している。

(2) 当該鉄道における観光等での利用を促進するための取り組み事項

	乗車自体が目的となる鉄道利用の促進	沿線観光の交通手段としての鉄道利用の促進
知ってもらうための施策 (効果的な情報提供・PR・プロモーション)	①メディアが取り上げやすいようなユニークな取組み（猫の駅長） ②ユニークな列車の運行（いちご電車/おもちゃ電車）	
乗ってもらうための施策 (運行効率・利便性の向上)	○イベントの開催（夏休み子ども電車教室等） ○特殊なグッズの販売（限定おもちゃ）	○需要に応じた運行ダイヤの工夫 (利用者の声に応じたダイヤ改正)
満足してもらうための施策 (満足度の向上・リピーターの確保)		

※網掛け：(3)で取組み内容を取りまとめている事項

(3) 特徴的な取り組み内容

〈知ってもらうための施策〉

①メディアが取り上げやすいようなユニークな取組み（猫の駅長）

貴志線の貴志駅の駅長は、三毛猫の「たま」が務めている。このユニークな取組みは全国的なメディアでも取り上げられ、和歌山電鐵の名は一躍有名になった。

この三毛猫は貴志駅舎の隣の商店で飼われていた猫で、この商店を営む婦人に駅に置いてもらえるように頼まれたことがきっかけである。

「たま」は海外のテレビ、新聞にも取り上げられ、遂にフランスの映画監督の目にとまり、ドキュメンタリー映画に出演した。

②ユニークな列車の運行

【いちご電車】

和歌山電鐵は「いちご電車」という、ラッピング列車を運行し、人気を博している。いちご電車は、貴志川特産である「いちご」をテーマにデザインされたもので、南海電気鉄道より引き継いだ車両をもとに、床材、つり革、ベンチシートなどに、木を使うなど、斬新なりニューアルが図られている。

いちご電車のリニューアルにあたっては、サポーターを募集しており、その結果1,500人以上の応募があり、金額は700～800万円にも及んだ。列車のデザインは、九州新幹線のデザインなどを手がけた、水戸岡鋭治氏が担当している。

【おもちゃ電車】

「おもちゃ電車」は「いちご電車」に続く第2弾として製作されたラッピング列車である。この電車は和歌山電鐵の沿線で育った、TJホールディングカンパニー（玩具などのネット通販）の谷口社長の発案によって生まれたもので、新しくリニューアルするラッピング電車を「おもちゃ」をテーマにデザインし、TJカンパニーの宣伝を行うことで、広告費として和歌山電鐵に出資するというものである。おもちゃ電車では、おもちゃの展示や販売を行っており、この電車でしか売っていない限定おもちゃ等も用意されている。

〈NO.7：若桜鉄道〉

○会社概要

- ・会社設立：昭和62年8月・沿線自治体：鳥取市、若桜八頭町（鳥取県）
- ・事業区分：第三セクター・営業キロ：19.2Km

○営業状況（平成18年度）

- ・輸送人員：523（千人）・輸送密度：600（人/日・km）・営業収支率：64.5（％）

(1) 当該鉄道の沿革・特徴

若桜鉄道は、鳥取県の郡家駅と若桜駅を結ぶ路線である。半数以上の列車が郡家駅からJR因美線に直通し、鳥取駅まで運行している。若桜線は1930年（昭和5年）に開業し、当初の計画では郡家から若桜を経て、兵庫県八鹿附近に至る鉄道とする予定であったが、若桜から先は着工されなかった。1987年（昭和62年）にJR若桜線が廃止となり、第3セクターの若桜鉄道が開業した。

有人駅は、本社のある若桜駅のみで、列車交換施設のある駅はない。駅施設は国鉄時代の面影を残しており、国の有形文化財にも登録されている。沿線の人口が減少する中、輸送人員も減少しており、2008年の秋頃にも上下分離方式へ移行する方針を固めている。

(2) 当該鉄道における観光等での利用を促進するための取り組み事項

	乗車自体が目的となる鉄道利用の促進	沿線観光の交通手段としての鉄道利用の促進
知ってもらうための施策 (効果的な情報提供・PR・ プロモーション)	①SLの運転・展示 ②鉄道施設の付加価値づくり(有形文化財への登録)	
乗ってもらうための施策 (運行効率・利便性の向上)	③列車の運転体験・軌道自転車運転体験の実施 ④鉄道施設見学ツアーの実施 ○無料レンタサイクルの設置(若桜駅)	○他鉄道との連携・接続利便性の向上(JR線への乗り入れ) ○駅の観光施設化(駅構内での物販、鉄道グッズの展示)
満足してもらうための施策 (満足度の向上・リピーターの確保)		

※網掛け：(3)で取り組み内容を取りまとめている事項

(3) 取り組みの内容

〈知ってもらうための施策〉

① SL の運転・展示

若桜鉄道では、イベントとして月に数回、若桜駅構内でのSLの保存運転を行っている。このSLは兵庫県多可町で保存されていたものを2007年8月に譲り受け、整備を行ったものである。同駅構内には、転車台・給水塔など、蒸気機関車に関する施設が多く残されていることから人気を集めている。

② 鉄道施設の付加価値づくり

若桜鉄道では、歴史的な鉄道施設の存在を広くPRするために、昭和初期に建造された駅舎や機関車転車台、鉄橋等の23施設を国の登録有形文化財に登録している。鉄道の諸施設がまとめて登録されたのは全国でも初めのケースであり注目を集めている。

〈乗ってもらうための施策〉

③ 列車の運転体験・軌道自転車運転体験

若桜鉄道では、同鉄道の利用促進とPRを目的とし、車両運転体験イベントを実施している。このイベントは、若桜駅構内の側線で実際に気動車を運転できるというもので、参加者は運転士から計器の見方やブレーキ、アクセルの操作方法等の説明を受けた後、教官がついて構内の実車運転を体験する。体験後は参加者全員に車両体験運転修了証が贈られる。参加費は5,000円(保険料込み)。

また、月に1回程度の頻度で若桜駅構内の側線を利用した軌道自転車の運転体験も行われている。

④ 鉄道施設見学ツアーの実施

鳥取県では、県のホームページ等を通じ、観光業者に向けて若桜鉄道を利用して若桜駅の鉄道施設を見学するツアーを斡旋している。実際に、2007年6月には、鳥取県観光課が東京の旅行会社に提案したツアーが実施され、参加者は、職員の説明で駅構内にある手動式転車台や給水塔を見学し、実際に転車台を動かすなどの体験を行った。

〈NO.8：南阿蘇鉄道(高森線)〉

○会社概要

- ・会社設立：昭和60年4月・沿線自治体：南阿蘇村、高森町(熊本県)
- ・事業区分：第三セクター・営業キロ：17.7Km

○営業状況(平成18年度)

- ・輸送人員：248(千人)・輸送密度：452(人/日・km)・営業収支率：80.3(%)

(1) 当該鉄道の沿革・特徴

南阿蘇鉄道（高森線）は熊本県の阿蘇山のカルデラの南側に位置し、JR 豊肥本線の立野駅から分岐して高森駅に至る山間の路線である。1986年（昭和61年）に国鉄高森線が廃止され、第三セクターに転換した。国鉄時代には延岡から高千穂まで延びていた、高千穂線^(*)と高森線を結んで、熊本と宮崎を結ぶルートとする計画があったが、両線とも利用者数の伸び悩みのため第三セクター化され、それに伴い工事は断念された。現在の高森線は廃止対象であったが、周辺の自治体が出資して生活路線を守ったものである。しかし、沿線の人口は減少しており、観光利用増による経営の安定が目指されている。

※高千穂鉄道（高千穂線）は2005年9月に台風の被害を受け、現在は運行停止状態（平成19年12月27日鉄道事業廃止届提出）

(2) 当該鉄道における観光等での利用を促進するための取り組み事項

	乗車自体が目的となる鉄道利用を促進する	沿線観光の交通手段としての鉄道利用を促進する
知ってもらうための施策 (効果的な情報提供・PR・ プロモーション)	②鉄道施設の公園化（高森湧水トンネル公園） ③鉄道施設のユニークなネーミングの考案（日本一長い駅名）	①駅を起点としたエリア毎の観光マップづくり (南阿蘇物語1/6マップ)
乗ってもらうための施策 (運行効率・利便性の向上)	④トロッコ列車の運行（ゆうすげ号）	⑤駅の観光施設化（温泉や直売所等の併設）
満足してもらうための施策 (満足度の向上・リピーターの確保)	⑥観光サービスの充実 (鉄橋上でのトロッコ列車の停車)	

※網掛け：(3)で取組み内容を取りまとめている事項

(3) 取り組みの内容

〈知ってもらうための施策〉

①駅を起点としたエリア毎の観光マップづくり（南阿蘇物語1/6マップ）

南阿蘇鉄道では沿線の6町村（西原村、長陽村、久木野村、白水村、高森町、蘇陽町）が南阿蘇観光協会連絡協議会連絡協議会を設立し、各町村のPRに努めている。その試みとして「南阿蘇物語 6分の1マップ」という各町村の観光資源を紹介する観光マップが作成されている。「南阿蘇物語」の表面は阿蘇地域全体の地図で、裏面は各町村の詳細地図になっており、6枚の地図をつなげると1枚の沿線マップになる。

②鉄道施設の公園化（高森湧水トンネル公園）

高森駅の南にある「高森湧水トンネル公園」は大量の水が噴出し、工事続行が困難となったトンネルを公園化したものである。

トンネル内の歩道中央には湧き出た水が流れており、夏も涼しく、イベント時には、多くの人が訪れる。廃線のトンネルは転用が難しく、放置されている例が多いが、当該事例ではその有効活用が図られている。

③鉄道施設のユニークなネーミングの考案（日本一長い駅名）

第三セクター転換後に新設された「南阿蘇水の生まれる里白水高原駅」は日本で一番長い駅名として話題性を生むことを企図し命名されたものである。

④トロッコ列車の運行（ゆうすげ号）

南阿蘇鉄道は、1956年（昭和31年）に第三セクター鉄道では全国では初めてトロッコ列車の運行を開始した。

阿蘇のカルデラを走る南阿蘇鉄道の沿線の風景は変化に富んでおり、深い渓谷を渡ったかと思うと、のどかな湧水のふるさとの広がりが、遠くには噴煙を上げる阿蘇五岳の山並みを望むことができる。

トロッコ列車「ゆうすげ号」は、トロッコ車両を挟む形で、機関車を前後に配置している珍しい編成となっている。

◇トロッコ列車の概要

運行期間：3/1～11/30の土日・祝日（※但し、ゴールデンウィーク、学休期、紅葉シーズンは毎日運行）

トロッコ料金：中学生以上500円、子ども（3歳以上）300円

座 席：全席指定（定員1両につき40人）

牽 引 車：DB16形（ディーゼル機関車）

客 車：トラ70000形

トラ20000形

編 成：5両〈機関車(DB16)-客車(トラ20000形)-客車(トラ70000形)-客車(トラ70000形)-機関車(DB16)〉

乗車券購入方法：①JR九州での事前販売②電話での個人予約③当日券

運 行 本 数：2往復/日

牽引・推進方法：客車2両を挟む形で、客車の前後に配置された機関車が牽引するスタイル。前部の機関車から後部の機関車も一括で操作できるよう、総括制御方式に改造されている。

⑤駅の観光施設化（温泉や直売所の併設）

南阿蘇鉄道では、鉄道の観光利用促進を企図し、駅舎内に温泉施設のある「阿蘇下田城ふれあい温泉駅」や、物産販売所や情報提供コーナー、レストランが併設されている「高森駅」など、誘客機能を付加した駅施設が整備されている。

〈満足してもらうための施策〉

⑥観光サービスの充実（鉄橋上でのトロッコ列車の停車）

トロッコ列車「ゆうすげ号」では、絶景ポイントの景色を楽しんでもらうために、一番の見所である第一白川橋梁の上では徐行し、橋中央で停車するサービスを行っている。

〈NO.9：松浦鉄道（西九州線）〉

○会社概要

- ・会社設立：昭和62年12月・沿線自治体：有田町、伊万里市（佐賀県）松浦市、平戸市、江迎町、鹿町町、佐世保市、佐々町、八頭町（長崎県）
- ・事業区分：第三セクター・営業キロ：93.8Km

○営業状況（平成18年度）

- ・輸送人員：3,108（千人）・輸送密度：945（人/日・km）・営業収支率：95.5（%）

(1) 当該鉄道の沿革・特徴

松浦鉄道（西九州線）は、佐賀県の有田駅から北松浦半島を廻り長崎県の佐世保駅に至る路線であり、沿線の各市町を結んでいる。松浦鉄道の前身は、有田や伊万里で産出される陶器・農産物・石炭の輸送を目的として設立した伊万里鉄道（有田駅-伊万里駅間）と、石炭の輸送を主目的として設立した佐世保鉄道（相浦駅-大野駅（現左石駅））である。後に佐世保の軍港に物資を輸送するために伊万里と佐世保が結ばれることとなった。

開業時から、一部列車が佐世保駅よりJR佐世保早岐駅（1992年以降はハウステンボス駅）まで乗り入れていたが、2006年のダイヤ改正よりJRとの相互乗り入れは中止となっている。

松浦鉄道では、路線引き継ぎと同時に積極的な新駅設置や列車増発等を行うことで、大幅な経営改善を果たし、2000年度まで黒字経営を維持してきたが、それ以降は赤字となっている。

(2) 当該鉄道における観光等での利用を促進するための取り組み事項

	乗車自体が目的となる鉄道利用の促進	沿線観光の交通手段としての鉄道利用の促進
知ってもらうための施策 （効果的な情報提供・PR・ プロモーション）	①鉄道施設の付加価値づくり（有形文化財への登録） ②鉄道の写真・絵画コンテストの実施（マイレールフォト・絵画コンテスト） ○記念乗車券の販売（合格祈願切符等）	

乗ってもらうための施策 (運行効率・利便性の向上)	○イベント列車の運行 (ビール列車、カラオケ列車等)	③イベントに応じた臨時列車の運行
	④ツアー団体客の取組み (MR 旅行サービス) ⑤列車内への自転車持ち込みへの対応 (サイクリング列車の運行) ○イベントの開催 (MR 健康ウォーキング、駅フェスタ等)	
満足してもらうための施策 (満足度の向上・リピーターの確保)	⑥鉄道沿線の景観整備 (花国運動)	
	⑦接遇改善 (ボランティアの名誉駅長)	

※網掛け：(3)で取組み内容を取りまとめている事項

(3) 取り組みの内容

〈知ってもらうための施策〉

①鉄道施設の付加価値づくり (有形文化財への登録)

松浦鉄道では、歴史的な鉄道施設の存在を広く PR するために、潜竜ヶ滝・吉井駅間の 2 km の間に点在する福井川・吉田・吉井川の三つの橋梁が国の有形文化財に登録されている。

この橋梁群は、旧国鉄時代の昭和14～19年の間に建設された特徴のある曲線で構成されたコンクリートアーチ橋で、往時の石炭で栄えた一帯の記憶の象徴的な建築物となっている。また、戦時中の物資不足のために鉄筋の代用として竹筋が使われているとも言い伝えられている。

②鉄道の写真・絵画コンテストの実施 (マイレールフォト・絵画コンテスト)

松浦鉄道では、鉄道に親しみをもってもらうことを目的に、平成2年度より毎年「マイレールフォト・絵画コンテスト」を開催している。これは、松浦鉄道自治体連絡協議会が主催しているイベントで、松浦鉄道の列車や車窓風景を題材とした作品を募集するもので、入賞者は毎年9月に開催される鉄道まつりで表彰される。

〈乗ってもらうための施策〉

③イベントに応じた臨時列車の増発

松浦鉄道では沿線のお祭りやイベント情報をもとに列車の混雑の状況を予想し、臨時列車の運行や列車の増結を行っている。

④ツアー団体客の取組み (MR 旅行サービス)

松浦鉄道は、第一種旅行業登録を行っており、「MR (松浦鉄道) で行く」を冠とした多様な旅行商品の造成、販売を行なっている。

⑤列車内への自転車持ち込みへの対応 (サイクリング列車の運行)

松浦鉄道では、土用・休日および学休期に、列車内に自転車を持ち込むことができるサイクリング列車を運行している。自転車を持ち込める列車は4往復あり、フリー切符または往復乗車券の所持が条件となっている。

〈満足してもらうための施策〉

⑥鉄道沿線の景観整備 (花国運動)

吉井駅のある吉井町では、町中を花で埋め尽くす「花国運動」が展開されており、吉井駅プラットホーム脇には手入れの行き届いた花壇が整備されている。また、沿線の休耕地にも花が植えられるなど、「花国運動」が広がっている。

吉井駅は、戦後の炭鉱全盛期に旧世知原線と現路線との分岐点として賑わった駅であったが、世知原線は1971年に廃線となり、廃線跡は、花国運動で植えられた桜並木の続くサイクリングロードとなっている。

⑦接遇改善 (ボランティアの名誉駅長)

松浦鉄道では、全57駅のうち無人駅を中心として46駅に名誉駅長を配置している。駅長は、いずれも沿線自治体の推薦を受けた地元住民で、駅を気持ち良く利用してもらうため、週に数回、無報酬で駅舎の掃除等を行っている。駅長は地元と松浦鉄道のパイプ役も果たしており、住民や乗客の要望などを松浦鉄道に伝え、サービスの改善を図っている。

〈NO.10：島原鉄道〉

○会社概要

- ・会社設立：明治41年5月・沿線自治体：諫早市、雲仙市、島原市（長崎県）
- ・事業区分：中小民鉄・営業キロ：43.2Km

○営業状況（平成18年度）

- ・輸送人員：1,999（千人）・輸送密度：1,038（人/日・km）・営業収支率：85.5（％）

(1) 当該鉄道の沿革・特徴

島原鉄道は、長崎県の島原半島の東側の海岸線に沿って走る路線で、JR長崎本線の諫早駅と島原外港駅を結ぶ路線である。以前は、島原外港より先の加津佐に至る路線であったが、2008年4月に乗客数の減少などの理由で、島原外港－加津佐間が廃止された。これに伴い、以前は行われていたトロッコ列車の運行も、現在は廃止となっている。島原鉄道は地元有力者らの出資により、1908年（明治41）に設立されたもので、陸路（鉄道）と海路をつなぐ役割を担っていた。

雲仙普賢岳の噴火災害からの復旧時に長崎県や地元市町が一部株式を保有するようになったが、途中からの資本参加であり、第三セクター鉄道としては扱われていない。

(2) 当該鉄道における観光等での利用を促進するための取り組み事項

	乗車自体が目的となる鉄道利用の促進	沿線観光の交通手段としての鉄道利用の促進
知ってもらうための施策 (効果的な情報提供・PR・ プロモーション)	①魅力的な車窓風景のPR (HPでの沿線風景スライドショー)	
	②記念乗車券の販売（幸せ記念乗車券） ○鉄道の写真・絵画コンテストの実施	
乗ってもらうための施策 (運行効率・利便性の向上)	③トロッコ列車の運行(島鉄ハッピートレイン) ※現在は運行廃止	④観光施設等における鉄道利用者への割引 (シルバー割引定期券)
満足してもらうための施策 (満足度の向上・リピーターの確保)	⑤観光サービスの充実 (雲仙普賢岳の被災体験を語るガイド)	

※網掛け：(3)で取組み内容を取りまとめている事項

(3) 取り組みの内容

〈知ってもらうための施策〉

①魅力的な車窓風景のPR（HPでの沿線風景スライドショー）

島原鉄道のホームページでは、鉄道沿線に広がる情緒あふれる半島の風景がスライドショーで紹介されている。紹介されている写真は、列車からの車窓風景であり、写真は随時更新されている。

②記念乗車券の販売（幸せ記念乗車券）

島原鉄道線の「幸駅（さいわいえき）」、「愛野駅（あいのえき）」「吾妻駅（あずまえき）」の駅名をもじり、「幸せを愛の吾が妻へ」という意味が込められた「幸せ記念乗車券」が販売されている。郵送での販売も行われており、大切なパートナーへのプレゼント等として利用されている。

〈乗ってもらうための施策〉

③トロッコ列車の運行（島鉄ハッピートレイン）

島原鉄道では、島原半島・雲仙普賢岳の噴火によって、遠のいた観光客を呼び戻し、再び活気を取り戻すことを目的に、平成9年4月より、観光トロッコ列車「島鉄ハッピートレイン」を運行している。

トロッコ列車は特に景色の変化に富んでいる、島原－深紅駅間で運行され、バスツアーのコースに組み込まれるなど人気があったが、2008年4月の島原外港－加津佐駅間の廃止により、同区間を運行していたトロッコ列車も運行廃止となった。

トロッコ列車の運行が廃止になる直前の臨時運行では、募集を始めてわずか2日間で満席になるほどの人気であった。

◇トロッコ列車の特徴

運行期間：4/1～11/15

トロッコ料金：往復500円（乗車運賃含む）※通常運賃より割安

座席：全席指定（定員1両につき48人）

牽引車：キハ2002（気動車）キハ2017（気動車）

客車：トラ70000形

編成：4両〈気動車(キハ2017)-客車(トラ70000)-客車(トラ70000)-気動車(キハ2002)〉

乗車券購入法：島原駅内観光トロッコ予約センター、本諫早・多比良・有家・加津佐の各駅、島原旅行センター、諫早旅行センター等にて販売

運行本数：3往復/日

牽引・推進方法：両側に気動車を連結して牽引を行うスタイル。

④観光施設等における鉄道利用者への割引（シルバー割引定期券）

島原鉄道では、満65歳以上の限定の割引定期券を販売している。3ヶ月（18,000円）、6ヶ月（30,000円）で鉄道・バス・フェリー等「島鉄グループ」が運行する交通機関が期間中、乗り放題となる。さらに提携するホテル等で温泉入浴料の割引サービスが受けられる。

〈乗ってもらうための施策〉

⑤観光サービスの充実（雲仙普賢岳の被災体験を語るガイド）

トロッコ列車には、語り部が乗車し、雲仙普賢岳災害で自ら被災した体験や、噴火の経緯、沿線の見どころ等に関する解説を行っている。

まとめ

以上、10社に及ぶ先進事例を考察した。各社とも従来型の補助金頼りに陥りがちな第3セクターの経営体質から脱却し、各社と自社の沿線を初心に戻って見つめ直し、ユニークで独自性を持った旅客創造への努力を行っている。今回紹介した各社の成功の秘密は下記に示す「地域観光資源編集の5つのキーワード」をそれぞれがクリアしながら形にしている事がわかる。

【地域観光資源編集の5つのキーワード】

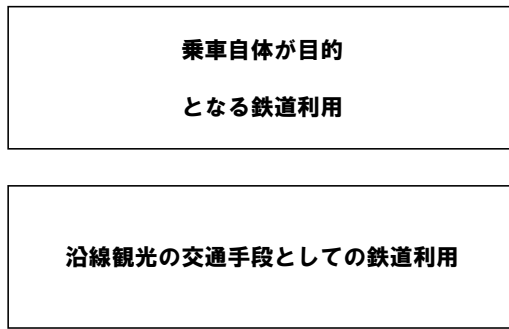
- ①地域資源を活かす上で、どのような素材に着目するか？（資源発掘の視点）
- ②これらの資源を活かす上での「顧客価値」は何であるのか？（顧客価値の視点）
- ③顧客価値創出のための資源の編集・加工の視点は何か？（資源の編集の視点）
- ④これらを継続的な事業として発展させるためのビジネスモデルの構築のための工夫は何か？（事業モデル化の視点）
- ⑤事業を発展させるために、必要となる人材とその育成に関する工夫は何か？（人材育成の視点）を整理して行く事が大切となる。

鉄道の観光での利用促進をするための行う際の施策の視点

〈施策の3つの段階性〉

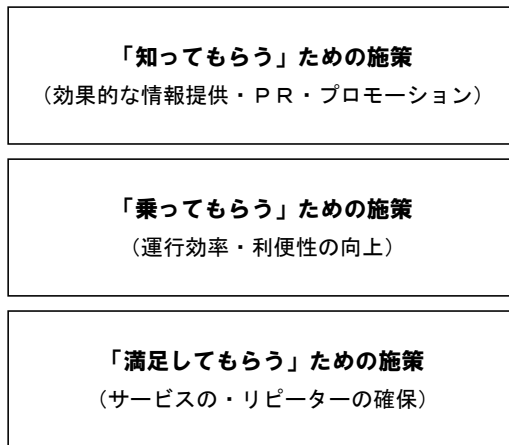
鉄道の観光等での利用を促進する上では、まず鉄道の存在自体や当該鉄道の魅力を「知ってもらう」ための施策（効果的な情報提供・PR・プロモーション）が必要である。さらに運行効率を高める、鉄道利用の利便性を高める等の「乗ってもらう」ための施策が必要であり、その上で、利用者の満足度を高め、リピーターを確保するための「満足してもらう」ための施策が必要となる。鉄道の観光等での利用を促進する上では、このような施策の段階性を踏まえた包括的な施策展開が求められる。

〈鉄道を観光資源として活用〉



この両者を推進する必要性

〈施策の段階性〉



この3つの段階性を踏まえた
施策展開の必要性

	乗車自体が目的となる鉄道利用	沿線観光の交通手段としての鉄道利用
「知ってもらう」ための施策 (効果的な情報提供・PR・プロモーション)	鉄道から眺めることができる魅力的な車窓風景等、当該鉄道の魅力等に関する情報提供・PR	鉄道を利用した沿線観光の魅力や、鉄道を利用した沿線観光の巡り方等に関する情報提供・PR
「乗ってもらう」ための施策 (運行効率・利便性の向上)	トロッコ列車等、乗車自体が目的となる列車の運行、およびそれら列車の乗車利便性の向上等に関する施策	企画切符の発行や、バス等との接続利便性の向上等、鉄道を利用した沿線観光の利便性を向上させるための施策
「満足してもらう」ための施策 (サービスの向上・リピーターの確保)	鉄道沿線の景観整備や観光サービスの充実等、乗車満足度を高めるための施策	地域の観光ガイドとの連携など、鉄道を利用した沿線観光を楽しんでもらうための施策

以上のように鉄道会社も地域に暮らす人々が足元の暮らしを見つめなおし、楽しみ、交流を満喫するような地域をつくること。こうした取り組みが、結果的に地域活性化の近道となってくる。自分のまちの事を深く知り、「100年前の先人が守り続け我々に今、伝承してくれた、その沿線ならではの文化やしきたりを我々が継承し、次世代に繋げる事」これこそが新しい鉄道会社の経営指針に繋がる

(参考書籍 等)

- ・国土交通省地域資源を活用した地方鉄道活性化調査報告書
- ・日本全国おもしろ列車の旅
- ・ウォーキングプラン・フォトガイド
- ・全国トロッコ列車 JTB キャンパス：岸由一郎・笹田昌宏（著）
- ・鉄道乙女のちいさな旅横見浩彦（著）
- ・『鉄道ピクトリアル1997年4月臨時増刊号 特集：東北地方のローカル私鉄』（鉄道図書刊行会）

- ・がんばれ！銚子電鉄 ローカル鉄道とまちづくりローカル線
- ・ガールズ [単行本 (ソフトカバー)]
- ・どうする？鉄道の未来—地域を活性化するために
- ・都市鉄道と街づくり—東南アジア・北米西海岸・豪州などの事例紹介と日本への適用
- ・廃線の危機からよみがえった鉄道
- ・鉄道でまちづくり—豊かな公共領域がつくる賑わい
- ・21世紀の観光学—展望と課題 前田 勇 (著)
- ・現代観光総論 前田 勇 (著)
- ・観光事業と経営—たのしみ列島の創造 溝尾 良隆 (著)
- ・記載各社・各県関連 HP