

はじめに

2013 年は“観光”と“鉄道”が大きく取り上げられた年であった。そのなかでも特に目立ったのは多数の高級志向の観光列車が誕生したことである。伊勢神宮の第 62 回式年遷宮によって伊勢志摩地区に訪れる観光客に対して、近畿日本鉄道は、観光特急「しまかぜ」を 3 月 21 日(木)から運行を開始した。10 月 15 日(火)に JR 九州では 3 泊 4 日で九州各地を観光するクルーズトレイン「ななつ星 in 九州」の 1 番列車の運行が開始され、メディアでも大きく報道されたことは記憶に新しい。

また、これまで大幅に数を減らしてきた「食堂車」が再び注目されるようになり、沿線の美しい車窓を眺めながら列車内での食事を楽しむということコンセプトにした観光列車が登場したのも 2013 年である。肥薩おれんじ鉄道では、3 月 24 日(日)より観光列車「おれんじ食堂」の運行が開始され、JR 東日本も 10 月 19 日(土)から JR 八戸線(八戸～久慈)においてレストラン列車「TOHOKU EMOTION」の運行を開始した。

観光にかかわる出来事も多かった。連続テレビ小説「あまちゃん」の放送を受けて、撮影のロケ地である三陸鉄道や沿線の三陸海岸がにわかに注目され、多くの観光客が訪れたことで東日本大震災からの復興をめざす地域を大きく勇気づけることとなった。また、6 月 26 日(水)には富士山がユネスコによって世界文化遺産に登録され、多くの観光客で賑わっただけでなく、9 月 8 日(日)には 2020 年の東京オリンピック開催が決定し、観光による経済効果が期待されている。

しかし、2013 年はそのように華やかで明るい話題ばかりではなかった。4 月 26 日(金)、JR 北海道は北海道新幹線開業に先立って、JR 江差線の木古内～江差間(42.1 キロ)を翌年 5 月 12 日をもって廃止する旨の届出をおこなった。昨年の十和田観光電鉄線や長野電鉄屋代線の廃止に続き、鉄道の廃止に歯止めがかからない状況であり、地域住民の足をどのようにして確保していくかという問題は解決することなく根強く残っている

当会の昨年度の一橋祭研究『地域公共交通を考える』では、地域住民にとって鉄道をはじめとした公共交通機関が利用しやすいものとなるには

どうすればよいかということを検討してきた。だが、地方の人口減少が深刻化するなかで、地域鉄道を地域内だけで支えることには限界があり、地域外からの利用者、すなわち観光客に利用してもらうことで地域鉄道を存続させることはできないだろうかと考えたことが本研究の出発点である。今こそ、地域鉄道に「観光」の要素を取り入れることで観光資源化を図ることが求められているのではないだろうか。

なお、当会では観光と鉄道に関連した研究として、21年前の1992年に『観光と鉄道』を上梓した。当時はリゾートなどの観光開発が盛んであり、多くのジョイフルトレインなどが生まれた時代だった。そのようなこともあって、リゾート時代の観光開発と鉄道のありかたに着目した研究となっていた。しかし、その後バブル経済の崩壊とともに日本は「失われた20年」とよばれる慢性的な不況に見舞われていった。地方の人口減少や少子高齢化はますます深刻化し、地域経済が縮小していったことで地域輸送を担ってきた鉄道の存続の危機に立たされることになった。“鉄道”と“観光”のありかたもここ20年間で大きく変容してきたのである。そこで、本研究では「今」の地域鉄道の抱える問題と観光のかかわりについて、改めて考えていくことを目的としたい。

一橋大学鉄道研究会 2013年度研究担当

けふか