

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 —

さきもと 崎本 武志 江戸川大学
か せ 嘉瀬 英昭 高千穂大学

The use of railways purely for transportation in tourism has changed in recent years with an increase riding railways for pleasure. The number of the everyday railway users is decreasing in many areas, except for the metropolitan areas. There are many places where the continued of use route are in danger of closing down.

For example, district of Boso-Peninsula in Chiba-prefecture a line there local railways, Isumi-Railways, and the Kominato-Railways are danger of closing.

In this report, I examine the tourist trains of the Isumi-Railways and Kominato-Railways identifying their influence and problems.

As a result of local investigative and interviews conducted with various public institutions including the Chiba-prefecture the local governments, I was able to present my result in a formal hearing. The results of the hearing were that the state wanted to make a plan to sell and at trach those tourists without vehicles.

In response tourist facilities are active in their efforts to increase tourist numbers. At present, there is a lack of contact infrastructure. However, this is currently being addressed.

キーワード：小湊鉄道、いすみ鉄道、鉄道活性化協議会、地域連携（公民連携）観光資源創出

Keyword：Kominato-Railway, Isumi-Railway, Liaison Council for Utilizing the Railways, Community cooperation (Public-Private Partnership), New Tourism Resources Created

1. はじめに

1-1 研究の背景と目的

近年、観光列車（観光地に向かう派生重要として鉄道を利用するのではなく、列車に乗ること自体を観光の目的としている列車）が増加してきている。JR九州の「ななつ星」のように豪華な車輛を使用し特別なサービスを提供するものから、通勤で使用されている車輛に改良を加えてイベント等に使用するものまで様々である。

少子高齢化が進行し通勤客が減少するなか、首都圏等の一部を除いて多くの地域鉄道は、日常の利用客数が減少している。路線の存続が危機に瀕しているところも多い。観光列車は各地域鉄道会社にとって数少ない増収の機会であり、また鉄道がある地域にとっても観光列車は利

用客を増やすことのできる観光資源となる可能性がある。

しかし、JR各社が実施するクルーズトレインと呼ばれる長時間滞在型のものやSL等の大がかりなものを除き、類似するような観光列車が増加し各社の差別化が困難となりつつある。このような状況のなかで大規模な観光列車への投資が困難である地域の鉄道会社は、「地域の観光資源との一体化」、「他の観光交通との一体化」等により、自社の観光列車を含めた複合的な魅力により集客を図ることが重要になると考えられる。

本稿では、千葉県房総半島中腹部で隣接するいすみ鉄道と小湊鉄道を事例として取り上げ、地域の観光資源およびこれらの会社同士の連携、観光列車の導入状況や運行状況の現状と問題点について明

らかにする。複数の自治体にまたがる観光地間の提携や、隣接する会社同士の連携は困難であるため、第三者が関与して地域全体の魅力を高めていく必要があることを明らかにしたい。なお、小湊鉄道の対外正式表記は「小湊鉄道」だが、本稿では「小湊鉄道」で統一する。

1-2 概念の整理

2014年度（平成26年度）の千葉県の外国人旅行者の訪問率は全国で5位である（数字でみる観光・平成26年度版）。成田空港や東京ディズニーリゾートの存在が有利に働いている。ただし、県内の訪問地は偏っている。「平成25年千葉県観光入込調査報告書」（ちばぎん総合研究所）によれば、訪日外国人の宿泊地域は成田空港が含まれる印旛地方が県内の82%のシ

エアを占めており、千葉県内で外国人観光客の来訪頻度が高いのは県北西部と成田周辺に偏っている。

一方、国内からの観光客は、県内を含む首都圏からの観光客が大半となっている。自家用車で来訪が約8割と多いこと、宿泊客が2割未満で日帰り客が多いことが特徴である。これは、圏央道の開通、アクアライン通行料金の値下げ等により、車を利用した交通アクセスの向上が首都圏の観光客の利便性を向上させ、結果的に日帰り観光客の増加という現象に繋がっていると考えられる（千葉県報告書）。

国内・国外観光客の訪問地域も、成田空港周辺の北総地域と東京ディズニーリゾートや幕張メッセがあるベイエリアで全体の7割程度を占めている（千葉県報告書）。

以上の調査結果等から千葉県における観光の課題は「国内・国外ともに成田空港の近隣地区とベイエリアに集中していること」および「国内観光客は車での来訪者が中心となっていること」の二点である。

今後外国人観光客も団体からFITへ移行していくこと、また国内観光客も若年層を中心に車を所有しないものが増加していくことを考慮すると、上記の地域以外へ自家用車以外の交通手段で観光できる体勢の構築が重要となる。

このような状況の中で、いすみ鉄道と小湊鉄道はともに利用客が減少傾向にあり、またここ数年の観光客の増加からも取り残されている地域である。

1-3 先行研究レビュー

これまでの研究では、地方に限らず鉄道会社における経営改善に関する経営学・経済学的な分析が主たるものであった。地域鉄道の復活を軸とした研究を進めた嚆矢としては和田（1999）の、福井県えちぜん鉄道の復活に関する論考が挙げられる。また、浅井（2004）、国交省街路交通施設課（2009）、宇都宮（2012）は、路面電車やライトレールトランジット

（LRT）を活用した地域モビリティのあり方に関する論考を掲げ、鉄道活用の道があるとの見解を出した。その後、那須野（2015）など鉄道を維持するための方策に関する研究が登場しているほか、和歌山電鐵などで実績を挙げた両備グループ代表の小嶋光信の取り組みが大きくクローズアップされている。

鉄道の見直しや鉄道維持を前提とした経営立て直しに関する研究は2000年前後から新たな局面を迎えていると考えられる。特に経営難に陥っている地方の鉄道を維持するためのスキームに関する研究が各方面から進められている。中でも堀（2000）による上下分離とオープンアクセスの研究の功績により鉄道維持を図る上で有効な実践手法が開けたことが決め手となったため、各地の路線で鉄道維持が限界に達していた場合でも、廃止ではなく存続に踏み切る路線も出てきた。

鉄道の観光利用に関する知見も集まりつつあるが、今のところは経営安定の手法として観光が必要である旨の言及がある程度であり、JR九州の豪華列車によるプロモーションや、肥薩おれんじ鉄道のレストラン列車など、列車をイベント化させる話題づくりの実践例が主体となっている。また事例研究として、地域の鉄道連絡協議会や鉄道維持を目的とした任意団体の活動に関する知見も集まりつつある。

2. 鉄道会社における相互性と本研究についての仮説

2-1 鉄道会社同士の相互性に関する考察

隣接する鉄道会社同士が相互協力するケースとしては、相互直通運転のケースが存在する。これは都市部においては一般的であり、特にJRおよび大手私鉄と地下鉄とが相互乗り入れを行い、直通運転により乗り換えの労を払わずに済むサービスとして開始された。この最初の事例は1960年（昭和35年）に都営浅草線と京成電鉄および京浜急行とで行われたものであり、当初は各線の線路幅が違っ

ていたのを京成電鉄が改軌工事を行った末に実現した。これをきっかけとして1961年（昭和36年）には営団地下鉄（現・東京地下鉄）日比谷線と東武線とが直通するなど、各都市で地下鉄との直通運転が実現した。第三セクター線での事例としては、1968年（昭和43年）の神戸高速鉄道開業により、神戸市内に乗り入れている阪急電鉄・阪神電鉄・山陽電鉄・神戸電鉄の4社が相互に乗り入れ、直通運転を行っている。

これらを実現するにあたって、改軌の問題だけでなく各社における制御システムの整合性など、技術面での摺合せが必須となる。都市部では設備投資も盛んに行われているが、非電化区間の多い地方の方がシステムでの設備投資額が遥かに少額で済むため、容易であるはずである。しかし、運行本数が少ないことによる運転手同士の交換や単線区間における閉塞などの問題があることや、第三セクター同士の場合において責任地域の境界を明確にする傾向があることから、相互直通運転が行われるケースが少なくなっているのが現状である。特に、後述する信楽高原鐵道の列車事故以降、1990年代前半からは地方路線においては相互直通運転が行われない傾向が強まっている。

また、新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化が増えたため、都道府県境とともに鉄道会社そのものが変わる（青い森鉄道とIGRいわて銀河鉄道など）ことから、隣接する鉄道同士の連携が弱体化する傾向も顕在化しているのではないかと考えられる。

2-2 仮説

鉄道の活性化と、それがもたらす地域活性化を考えたときに、鉄道会社同士の連携や相互協力といったものが必要になってくるのではないかと。そのことを鑑み、今回の研究では、都道府県および市町村と観光協会および鉄道活性化に向けて組織された連絡協議会の活動に着目した。

事例として、小湊鉄道といすみ鉄道を挙げる。観光を中心とした活性化をい

早く図ったのは、第三セクターで経営難に陥っていたいすみ鉄道であった。その点、小湊鉄道は好調なバス事業に支えられ、京成電鉄のグループでもあるため比較的業績に余裕があったこともあり、列車自体を観光化させる動きは当初はしていなかった。現在は2015年（平成27年）にトロッコ列車を走らせるなど、列車や路線の観光化に注力している。

しかし、いすみ鉄道が地域への利便性を図るために1時間毎に列車を運行させているのに対し、両線が接続する上総中野駅に小湊鉄道の車両が到達するのが平日は1日6本、休日に至っては1日4本しかないのが実情である。しかも、後述するいすみ鉄道の各種イベント列車と小湊鉄道のトロッコ列車を両方楽しみたい利用客のための連絡・接続する列車が存在していない上、バスなどの補完交通機関も存在していない。また、両社それぞれのイベント列車などに関する報道でも、両社が連携したという内容は殆んど存在しなかった。これでは相互直通はおろか、相互連携の発想すら無いのではなにかと考えられるが、千葉県内では「サンキューちばフリーパス」など、JR東日本を絡めた小湊鉄道やいすみ鉄道の日帰り旅行企画商品が販売され、PR活動は比較的活発に行われている。

そこで、小湊鉄道といすみ鉄道は両社がライバル関係になっているなど、何らかの理由から連携が捗っていないことを鑑み、千葉県や沿線自治体が観光を通じて連携を促進すべく活動しているのではないか、という仮説を立てた。これらを検証すべく、現地フィールドワークを行い、関係各所にヒアリング調査を行うこととした。

3. 調査の結果

3-1 調査概要

2016年9月23日より、いすみ鉄道、小湊鉄道の両地域に於いてフィールドワークによる視察を行った。また、両社のこれまでの成り立ちや観光鉄道における活性化について現地を視察するとともに観

光資源の掘り起こしや観光地域活性化に関する調査を行うべく、各種企画商品についての調査を行った。

その上で、それらの企画商品の作成のカギを握っていると考えられる「房総横断鉄道活性化協議会」の事務局となっている千葉県夷隅郡大多喜町にある大多喜町観光協会を訪問し、ヒアリング調査を行った。

また、「サンキューちばフリーパス」など房総半島を中心とした千葉県における観光企画商品造成の旗振り役となっている、千葉県商工労働部観光誘致促進課にも併せてヒアリング調査を行った。

これらの結果については次項以降に詳細を示す。

3-2 調査結果

3-2-1 いすみ鉄道

いすみ鉄道は、JR外房線と連絡する大原駅から上総中野駅までの26.8km（14駅）を営業している。いすみ鉄道の前身は、1912（大正元）年に開業した夷隅軌道の千葉県営大原大多喜人車軌道線である。1927（昭和2）年に国鉄が夷隅鉄道を買収。改良工事を経て1930年に国鉄木原線として開業した。国鉄の分割民営化に際しては第一次特定地方交通線に指定され廃止対象となったが、地元自治体が第三セクター方式での存続を決定した。1987年4月から1年間の運行後JR木原線からいすみ鉄道へと移行し、営業を開始した。

2008（平成8）年、公募により吉田平氏が社長に就任。銚子電鉄の「ぬれ煎餅」にならった「い鉄揚げ」（いすみ鉄道の愛称にちなんだ揚げ餅）の販売などで話題になった。翌年、吉田氏が千葉県知事選挙に出馬するために辞任し、再公募が行われて、鳥塚氏が公募2代目の社長に就任した。

鳥塚氏は、観光目的の旅客を誘致するために積極的な施策を行っている。同氏は、「鉄道が交通機関として成り立つには沿線住民が最低8万人必要である。だが、いすみ鉄道は4万人しかいない。だから、

観光でいくしかない。赤字が増えたら二年後に廃止ですから、お金はかけられない。売るものはいすみ鉄道のイメージしかありません。（「理念と経営」2015年7月号より）」と述べている。そして、『ここには「なにもない」があります。』というコピーが作られた。

具体的に鳥塚氏が社長就任後実施した施策は下記の点である。

①ムーミン列車の導入

沿線の里山風景がムーミン谷に似ていることに注目し、フィンランド生まれのキャラクター「ムーミン」を導入した。大型施設がない沿線全体をムーミン谷にたとえるという発想が著作権所有者に受け入れられ、保有する6車両のすべてにムーミンのラッピングデザインを施した。ディーゼル車両にムーミンのキャラクターの絵を描いたりするだけでほとんど費用はかからなかった。

ムーミンのテレビアニメは、日本では1969年代から70年代初頭、90年代初頭と数回にわたって放送されており、当時のファンが子供を持つ世代になっていることに着目したのである。その反響は大きく、祖父母世代から孫までの3世代がムーミン列車を目当てにいすみ鉄道に足を運んでいる。

②鉄道ファンに人気のある旧型車両の運行とイベントの実施

JRから人気のある旧型車両を譲り受け、観光急行列車として運行するとともに撮影会などのイベントを実施した。

③関連グッズの販売

第一号である「い鉄揚げ」に加え、「里山やさいとチキンのカレー」やムーミンキャラクターのハーブティーなどを販売。その他、キーホルダー、携帯ストラップ、列車応援ソングCDなど多彩に販売している。

また、各種記念乗車券のほか、地元特産の工芸品や陶芸品、いすみ市商工会が扱う食品や水産加工品も販売している。

鳥塚氏は、「本業が不振だから物販で赤字の穴埋めをするとか、苦境を訴えてお客様の同情を誘うといったやり方では長

続きません。私たちは物販を鉄道と並ぶ事業ドメインとしてとらえ、長期的な視野に立ち、グッズの開発から販売まで一貫して取り組んでいます」と述べている。

④その他特別列車の運行

「レストラン列車(ランチクルーズ 毎週土日一日一列車)」や「夜行列車」を運行している。また、団体専用列車も運行している。

⑤電車に乗らない観光客の取り込み

いすみ鉄道は、路線と並行して国道465号線と297号線が通っているため、バスやマイカーでも沿線気分が味わえる。これを不利な点とはせず、マイカーで沿線を走っていて、「訪れたい駅、乗ってみてい期間があれば、車を駐車場に入れて2～3駅乗車してみる」、「列車を眺めて帰り、列車に乗りたくなったらいつか乗りに来てもらう」「物販施設のみ利用してもらう」という動機に対応している。

⑥運転士養成

社会人を対象に、約700万円の費用を自己負担することを条件として、動力車操縦資格取得の訓練が受けられる自社養成乗務員訓練生を採用している。NHKのドラマとしてもとりあげられた。

以上のように、鳥塚氏は「鉄道にあまり関心のなかった層」と「従来からの鉄道ファン」双方に対して訪問を促す施策を行っている。鳥塚氏は、特に前者に関連して『「首都圏の人口の0.5%が年に2回来てくれればいい」というニッチ戦略だ。狙うのは旅のガイドブックを片手に観光地を巡る客層ではない。ガイドブックに載っていないような場所を自ら探していくような客層にターゲットを絞り、情報を発信している。』と述べている。また、メディアの露出度が高い理由は、全国レベルでの情報発信効果の大きさを計算した鳥塚社長の協力ぶりに負うところが大きい。

3-2-2 小湊鉄道

小湊鉄道は、千葉県市原市の五井駅から、外房に向かって39kmの路線で1日

平均4,000人の乗客を運ぶ。終点の上総中野駅でいすみ鉄道と連絡している。

赤字経営が多い地域鉄道の中で、小湊鉄道は黒字経営を続けている。売上高の8割を占めるバス事業が、高い収益力を誇る。だが、鉄道事業だけ切り出しても黒字を計上している。全長39kmの半分は市街地で、そこから先は山間部に入っていく。養老溪谷駅を代表とする山間部は赤字だが、五井駅から上総牛久駅までの市街地路線の収益でカバーしている。

小湊鉄道の設立は1917年（大正6年）。建設資金を確保することに苦労したため、最初の区間である五井～里見間の25.7kmが開業したのは8年後の1925年（大正14年）であった。1928年（昭和3年）に上総中野まで開通し今日の小湊鉄道が全通した。

小湊鉄道はテレビCMなどでよく登場する。東京から近いにもかかわらず、素朴な田舎の風景がたくさん残っているからである。電化しておらず、単線で、昔の国鉄車両を思わせるレトロな雰囲気がある。

①懐石料理列車」の運行

2003年（平成15年）から懐石料理列車の運転が開始された。岐阜県恵那市の恵那一明知間で、特産品の自然薯料理を提供する「じねんじょ列車」を走らせている明知鉄道を参考にしてサービスが始められたとのことである。懐石料理列車の運行は、4月から12月上旬までで、月に2～3回程度実施されている。ただし、桜のシーズンの4月は4～5回程度実施される一方、夏は食中毒を防ぐ意味もあって実施されていない。季節ごとに「夜桜懐石料理列車」「菜の花懐石料理列車」「新緑懐石料理列車」などと名称が変わる。

懐石料理列車は2両編成で運転される。上総中野寄りの1両が専用車で、特性のヘッドマークが取り付けられる。料金は4,000円。車内はロングシートのまま座席の前に長いテーブルが並べられる。

②トロッコ列車

2015年（平成27年）、はじめて観光列車

であるトロッコ列車が導入された。蒸気機関車風のディーゼル機関車が、トロッコ型の展望車2両を含む4両の客車を引いたり推したりするというユニークな車両である。既存車両の改造などではなくすべて新調された車両である。「蒸気機関車風のディーゼル機関車」というと遊園地の乗り物のようにも感じるが、小湊鉄道でかつて運行していたドイツのコッペル社（オーレンシュタイン・ウント・コッペル社、2006年に消滅）製の蒸気機関車を忠実に再現したものである。

小湊鉄道はこの車両を「里山トロッコ」として、上総牛久～養老溪谷間で週末を中心に運行している。東京から日帰りできるわりに、沿線は長閑な風景が広がり、レプリカとはいえ素朴な鉄道旅が楽しめる。この区間は各駅に停車するディーゼルカーでは約35分で走破するが、「里山トロッコ」だけは里見駅だけの停車なのに約1時間かけて停車する。トロッコ列車運行日には終着駅で臨時カフェを開店している。鉄道会社だけでなく、地元住民のもてなしが活発化している。さらに、2016年（平成28年）8月には夜運行する「納涼トロッコ列車」が運行された。

②老溪谷駅の整備

養老溪谷駅の構内には足湯があり、小湊鉄道の利用客は無料で利用できる。また、養老溪谷駅前には現在アスファルトに覆われているが、そこに木を植えて森に戻す計画を2016年（平成28年）から着手している。トロッコ列車の導入に続き、都市生活にない非日常空間を演出し、新たな観光需要を掘り起こすことが計画されている。

3-2-3 両鉄道会社の取組と地域活性化における取組

前章のように、近年両社はともに列車を利用した観光客の誘致に取り組んでいるが、立場は少し異なる。

いすみ鉄道は地域の人口減少により廃線の危機のなか、限られた資源を活用し注目を浴びる取組を継続して実施している。結果として、メディアにも取り上げ

られることも多くなり来訪者を増やしてきた。ただし、黒字化には至っていない。

一方、小湊鉄道は沿線に住宅地や観光地を抱え、さらに業績が好調なバス部門も抱えていることから、従前より黒字経営を継続している。以前から観光列車は一部取り組んでいたが、本格的な参入はトロッコ列車の運行である。黒字を維持している同社の中でも利用者が少なくかつ観光資源に恵まれている養老溪谷駅～上総牛久間に観光客を呼び込むことにより、沿線の活性化と収支のさらなる好転を図ろうとしている。

両社のこのような取り組みは、観光客数が少ない房総半島の南部地域に観光客を呼び込むために2つの点で重要な役割を果たすと考えられる。

一つは、両社は上総中野駅で連絡しており、公共交通機関が少ない地域において周辺の観光地へのアクセスとしての役割である。この点に関しては主に以下の2つの取り組みがすでに行われている。

①房総横断鉄道活性化協議会

小湊鉄道といすみ鉄道と沿線自治体は「房総横断鉄道活性化協議会」を設立し、両鉄道を1本の鉄道に見立て「房総横断鉄道」としてPRを始めている。2015年12月からはクーポンつき乗車券を発売している。同協議会は国が掲げる地方創生を受け、房総横断鉄道活性化連携事業に取り組みこととなり、国の地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金967万円を使いブランド化を目指している。

いすみ鉄道の小湊鉄道は隣接しており、上総中野駅で連絡しているため、一体化することにより、内房から外房への移動手段となる。

②サンキューちばフリーパス発売

千葉県は県内の観光需要を掘り起こすために、千葉県のJR・銚電・小湊・いすみ全線で利用できるパスを平成28年度に期間限定で発売した。予算として6,000万円計上されている。

個別に運行していたものを一体化することにより、鉄道等の公共交通機関を利用した地区観光の回遊性が向上する。各

会社線利用の場合の「一方向型」から「回遊型」となる。久留里線との連絡バス(小湊鉄道養老溪谷駅と久留里線上総亀山駅経由でジブリの滝として有名になった「濃溝の滝」間を期間限定で運行)を含めると、様々なネットワークの構築が可能となる。

また、アクアラインの値下げや高速道路の整備により、南房総地区にも来訪者が増加してきたが、電車での来訪者は少ない。今後、若い世代を中心に車を持たない者の増加が予想されること。また、外国人観光に占めるFITの割合と都市部以外への関心の増加に伴い、外国人観光客の誘致という観点からも観光地への公共交通機関の確保は重要となる。

さらに千葉県は、2015年(平成27年)と2016年(平成28年)に「成田空港と県内観光地を結ぶ高速バス実証運行調査」を実施している。この事業は、成田空港から直行便の出ていない南房総地域や銚子地域などへ高速バスを実証運行し、空港利用者を県内観光地に呼び込むとともに、県内各地域の魅力を再発見することを目的として実施された。これらの取組はいずれも補助金を活用した事業である。

二つ目は、両社の観光資源としての列車が相乗効果を生み、当該地域の観光地としての魅力が増加するという点である。この二点に関してはうまく連携が進んでいるとは言い難い状況である。

個別の会社同士の場合、従前からライバル関係であったり、また提携によりどちらか片方の会社のみにも極端にメリットが生じたりする等の理由により提携するのが困難なケースも多い。また、自治体からの補助金の関係もあり、観光地としてのPRは自治体と個別の会社のみで行われている。具体例としては、小湊鉄道と君津市、JRで実施されている「房総さつやまGO」やいすみ市といすみ鉄道、JRで実施されている「いすみ里山を巡る旅」がある。

いすみ鉄道と小湊鉄道の市街地を除く部分の観光地としての魅力は類似してい

る。しかし同時に、単独の地域のみでの観光客誘致には限界がある。

各地域内や隣接する地域では、ライバル同士となるが、広域から観光客を集めるには地域で広く連携し魅力ある広域の観光地を構築する必要がある。

観光地への移動手段すなわち派生重要として複数の鉄道会社や交通機関が提携するという事は比較的容易である。会社同士の連携によりお互い相乗効果を期待できる。しかし、地域鉄道を観光資源として活用した場合、会社同士がライバル関係となり協力するのが困難となるケースが出てくる可能性が高い。また、自治体から補助金が出ている場合も同様である。その行政区域内のみでの観光資源の提携となり、連携の旨みが減少してしまうおそれがある。

観光客は、会社や行政区域にかかわらず、地域の観光地全体の関心を持つ。特に個々の観光資源が単独では観光客が誘引するのに魅力が乏しい場合は、近隣の複数の観光資源が連携し観光ルートを構築するのが効果的である。この点に関しては、広域の観光ルートの構築を目指す地域にとっても同じである。

3-2-4 大多喜町観光協会のヒアリング

千葉県夷隅郡大多喜町は、房総半島中腹に存在する人口1万人弱の地方都市である。徳川四天王のひとりとして名高い本多忠勝の居城であった大多喜城を中心とした城下町であり、近年は街並み整備を進め観光にも力を入れている。

いすみ鉄道と小湊鉄道が接続する上総中野駅はこの大多喜町にある。地域としては、二つの鉄道会社の観光客誘致の取り組みが個別に行われるのではなく、連携されることにより観光地としての魅力が大きく増すと考えられるが、実際には行われていない。この点について、我々は大多喜町観光協会・鳥居浩事務局長にヒアリングを行った。

ヒアリング調査の結果は以下のとおりである。

①大多喜町の観光のセールスポイントは

大多喜城とその城下町の景観であるが、近年はいすみ鉄道の来場者が増え非常に活気づき、恩恵を受けている。このほか、旧町役場がユネスコのアジア太平洋遺産賞を受賞したこともあるので、より観光に注力したいと考えている。

- ②いすみ鉄道と小湊鉄道では、PRが上手い「いすみ鉄道」が注目を集めるのに成功している。
- ③大多喜町では、上総中野で鉄道会社2社の連絡をいまより向上させ、さらに観光列車同士の乗り継ぎができるようにしたいと思っているが、連携がうまくいっていない。小湊鉄道の説明によると「養老溪谷～上総中野間は地盤が弱く、重量が嵩むトロッコ列車は走れない」とのこと。両社の連携がうまくとれていないのが現状である。
- ④小湊鉄道とJR久留里線とのプロジェクト「房総さとやまGO」では、君津市が係わっている。
- ⑤広域連携は必要であるが、うまくいっていないのが実情である。いすみ市長（千葉県庁出身）は理解があったが、自治体の長は選挙で選ばれるため、「おらがまち」という意識がどうしても強くなる。また、民間の組織も自分の会社の利益を優先してうまくいかない。利害関係が働かない「観光協会主体」が望ましいのではないかと。広域連携では勝浦も重要となるであろう。肝腎なのは、どこが音頭をとるかであろう。
- ⑥広域連携がうまくいっていない例として（その1）、「養老溪谷に行くバスが6路線」もあることがあげられる。各社の思惑でそれぞれ設定され、連携が全くとれていない。
- ⑦広域連携がうまくいっていない例として（その2）、養老溪谷～上総中野間の列車の本数が少ないこともあり、同じ千葉県内でも東葛地区である松戸などからでは4時間かかるという例もあったとのこと。
- ⑧いすみ鉄道の経営状態は、観光客の増加により回復基調にあるが、自治体の

補助（上下分離の上の部分でも）は減っていない。少し増えている位である。

- ⑨大多喜町といすみ市、君津市での広域観光に関する行政同士の会議は比較的頻繁に行われており、毎月定期的に会議が行われている。
- ⑩いすみ鉄道と台湾鐵道管理局（台湾国鉄）集集線とが提携していることもあり、台湾人観光客は良く来るようになった。養老溪谷に宿泊しているようだ。

3-2-5 千葉県庁のヒアリング

千葉県では2016年度より「サンキューちばフリーパス」のキャンペーンをJR東日本とともに進めており、首都圏在住の日帰り観光客に対する訴求商品を企画している。これらの商品企画はどのような動機でつくられたのか。この点について、千葉県商工労働部観光誘致促進課国内プロモーション班・坂牧郁夫班長および著名清志副主査よりヒアリングを行った。

ヒアリング調査の結果は以下の通りである。

- ①近年は首都圏を中心にマイカー保有率が減少している。そのことを鑑み、自動車を保有していない層へのアプローチを図り、「鉄道で気軽に千葉へ」というスローガンを掲げ、従来千葉県に足を運んでいなかった方々へPRを行うことを目的とした。
- ②そこで、千葉県商工労働部観光誘致促進課と「ちばプロモーション協議会」とが連携し、房総半島への観光客誘致を図るべく企画作成を行った。
- ③JR東日本と共同して造成した旅行商品だが、首都圏での発売チャンネルがJR東日本の千葉支社の各駅のみとなっており、あとはJR東日本系列の旅行会社であるびゅうプラザで販売されたのみであった。このことから、首都圏の非マイカー層に充分浸透したとは言いがたい面がある。
- ④キャンペーンが2016年11月末まで継続されるため現段階では効果測定はできていないが、収益については県が主導して調整し按分される。

⑤これによって、近年減少が激しくなっている房総半島（館山、安房鴨川、勝浦など）の宿泊客の増加を図りたいと考えている。

⑥また、養老溪谷など、関東圏では有名だが全国的には無名な地域の活性化にも繋げることを期待している。

4. 結果および考察

4-1 結果

これらの現地調査およびヒアリング調査の結果、小湊鉄道といすみ鉄道はそれぞれの会社の観光列車と地元の観光資源を組み合わせた情報発信や観光客誘致策を積極的に実施している。しかし、両社が一体化した観光資源として情報発信や観光客誘致策が行われているのは、「房総横断鉄道協議会」および「サンキューちばフリーパス」のみである。これらは、いずれも補助金を活用して行われている事業である。表面的であり、利用しやすいものではない。具体的には、「房総横断鉄道」という名称が使われているが、前述したとおり両社が接続している上総中野駅でスムーズに接続している列車は極めて少なく、また小湊鉄道の観光列車も同駅までは運行していない。つまり、補助金の効果が両社に及ぶものについては、一体化した情報発信や観光客誘致策が行われているが、事業者側から積極的には行われてはいないということが判明した。

このような現状に対して大多喜町のヒアリングから、広域連携へ期待する一方で、各社が自社の施設利用を優先し会社間の連携が進まない現状を推察することができた。

数年前までは、観光客といえば日本人観光客であった。少子高齢化と旅行へ参加する人数の長期的な減少傾向により、限られたパイを奪い合うという考え方が観光客を対象とする事業者に根付いていると考えている。今回対象としている隣接するいすみ鉄道と小湊鉄道についても、同じような発想により提携が進んでいないと考えられる。しかし、急増して

いる外国人観光客は、国内の観光客とは異なり積極的なPRで新たな地域に呼び込むことができる対象である。特に自家用車を利用しない外国人観光客にとって、房総半島が鉄道でスムーズに横断できることや、さらに列車自体が観光化されているということは大きな魅力になると考えられる。逆に提携が進んでいない現状では訪問を難しくしていると考えられる。実際、2016年8～9月に実施された「千葉経済センター観光事業者調査」によれば、千葉県内の観光事業者間で外国人集客意欲に大きな差があり、今回対象となっている「アクアライン・圏央道沿線」ではこれまでの取り組みで外国人観光客が思うように伸びなかったため、将来的にも集客する意欲がない事業者が増えていると報告されている。

このような現状の改善のために、従来と異なり隣接する両社はライバルではなく、一体化した観光ルートを構成するパートナーとなるべきである。特に外国人観光客を呼び込むためには、両社の提携が不可欠になると考えられる。

4-2 考察

近年では、JRを交えたかたちを含めて会社線（私鉄）、第三セクター鉄道との連絡運転、直通運転は全国的に行われなくなっている、その原因は色々考えられるが、1991年（平成3年）5月14日に起きた信楽高原鉄道列車衝突事故の影響が大きい。この事故は連絡直通運転を行ったJR西日本との連携ミスが原因だったため、これをきっかけにJRと第三セクターや私鉄との直通運転が少なくなってきた。この他にも、運行システムのイノベーションがJR各社や大手私鉄において飛躍的かつ独自の発展したため、それらの整合性を図ることが難しくなったことも一因であると考えられている。

JR各社と全国大手私鉄とはシームレス化が進んで利便性が飛躍的に上がったのに対し、地方私鉄と第三セクター鉄道ではこのような連携の動きからも距離がある上、相互直通運転が行われなくなっ

て以来、鉄道各社全体の連携からも遠ざかってきたと考えられる。剩れ鉄道各社同士の相互協力の枠組みが存在していたとは言い難い状況であったため、地方鉄道各社や地方の第三セクター鉄道同士こそ、相互協力が非常に重要であると考えられる。

全国には、地方鉄道の路線数とほぼ同数の「鉄道活性化協議会」が存在する。それは公的な組織が鉄道の発展を司るものであり、その活動内容も様々である。しかし、これらは単独路線の活性化対策を軸に考えられており、しかも「乗って残そう」的な運動が中心になっているため、ともすると地域住民に負担を強いるような内容になりかねない動きが存在していると言わざるを得ない。そういった意味で、地域と鉄道とのあり方を司り、鉄道を軸に地域発展を図るために協議会の役割も重要な鍵を握っていると考えられる。

2007年（平成19年）に発足した房総横断鉄道活性化協議会の目的は、「小湊鉄道及びいすみ鉄道並びに沿線の各地方自治体及び地域の関係者が一体となり、両鉄道の活性化方策について、検討・実践を行うことにより、快適で暮らしやすい地域の実現に寄与することを目的とする」となっている。

とりわけ千葉県の房総半島の場合は、東京湾寄りの内房と太平洋沿いの外房とに分かれており、そこからそれぞれ二つの異なる路線が中心に向かって伸びている。内房から向かっているのが小湊鉄道であり、外房から向かっているのがいすみ鉄道である。これらの路線上総中野駅で接続しているが、これまで連絡直通運転を行った実績はない。

また、観光路線として活性化を図る動きも活発ではなかったが、いすみ鉄道の社長として鳥塚亮氏が就任して以来、これらの動きが非常に活発に行われるようになった。それに呼応するように、房総横断鉄道活性化協議会では、小湊鉄道といすみ鉄道の沿線観光開発の一環として観光地の掘り起こしを行い、モデルコー

スを提示し、連絡周遊きっぷを発売するなど、旅行者の地域回遊性を高めている。

「房総横断」というキーワードができたことにより、地域活性化の方向性を明確にすることができたことも、協議会の動きをより効果的に行うことができた要因であろう。これにより、レストラン列車やトロック列車、レトロ列車などを運行し積極策に出ている両鉄道会社の努力が活かされ、両鉄道会社と地域とが一体化した形となっていると考えられる。

5. 結論

千葉県では現在、成田空港からのインバウンド誘客要素として、千葉県内の地方鉄道の旅を積極的に打ち出す方向性を打ち出している。房総地域とは若干離れているが全国的に有名な銚子電気鉄道との連携を図ることも検討されている。協議会による複数の鉄道会社と地方公共団体との一体化を効果的に行うことにより、地域の回遊性を高め、地域活性化と鉄道活性化の同時実現が可能であると考えられる。

但し、課題も多い。現時点では観光地への足となる二次交通の問題がなおざりになっている。地域連携を図るには鉄道だけではなくバスなど二次交通との相互連絡が必須となろう。その意味で、鉄道会社同士の連携とバス会社との連携を図り、それらのパイプ役として都道府県、地方自治体、各地域の観光協会および連絡協議会が機能し、非マイカー観光客の足として、より高度な利便性実現に向けた取り組みが望まれる。その効果としてはまだ顕在化しているとは言い難いが、今後の動きに期待したい。

参考文献

- (1) 浅井康次 (2004) 『ローカル線に明日はあるか』 交通新聞社
- (2) 宇都宮浄人 (2012) 『鉄道復権 — 自動車社会からの「大逆流」』 新潮選書
- (3) 香川正俊 (2002) 『第三セクター鉄

道』成山道

- (4) 北村隆一 (2004) 『鉄道でまちづくり』学芸出版社
- (5) 国土交通省 (2009) 『LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果』平成22年度政策レビュー結果評価書
- (6) 小嶋光信 (2012) 『日本一のローカル線をつくる たま駅長に学ぶ公共交通再生』学芸出版社
- (7) 佐藤信之 (2007) 『コミュニティ鉄道論』交通新聞社
- (8) 竹内健蔵 (2008) 『交通経済学入門』有斐閣
- (9) 田中輝美 (2016) 『ローカル鉄道という希望 — 新しい地域再生、はじまる』川で書房新社
- (10) 鳥塚亮 (2013) 『ローカル線で地域を元気にする方法』晶文社
- (11) 那須野育大 (2015) 『日本鉄道業の事業戦略』白桃書房
- (12) 福井義高 (2012) 『鉄道は生き残れるか「鉄道復権」の幻想』中央経済社
- (13) 堀雅道 (2000) 『現代欧州の交通政策と鉄道改革 — 上下分離とオープンアクセス』税務経理協会
- (14) 堀内重人 (2010) 『廃線の危機からよみがえった鉄道』中央書院
- (15) 安本宗春 (2014) 「地方鉄道の社会的役割を支える観光：三陸鉄道を事例として」日本国際観光学会論文集 (21) pp.145-151 日本国際観光学会
- (16) 山田和昭 (2016) 『希望のレール — 若桜鉄道の「地域活性化装置」への挑戦』祥伝社
- (17) 和田尚久 (1999) 「地域鉄道存続方途としての上下分離方式 — 地域価値財としての京福電鉄(株)越前線」福井県立大学経済経営研究pp. 59-69 福井県立大学経済経営研究編集委員会 編

【本稿は所定の査読制度による審査を経たものである。】