

第6節 大井川鐵道

本節では「鉄道の観光資源化」を考えた時にそれにいち早く着目し、取り組んできた事業者の例として大井川鐵道を考察する。なお本節では基本的に金谷～千頭間の本線について記述する。

1. 大井川鐵道の現状

大井川鐵道は1925(大正14)年に創立され、1927(昭和2)年に金谷～横岡(現在の五和付近)が開通した。その後1931(昭和6)年に千頭まで全線が開業した。当初の目的は木材輸送と沿線開発であったが、大井川の電源開発に伴い、戦後間もない1949(昭和24)年に全線電化となった。これに合わせて奥泉ダムの建設用に大井川電力の専用線として開業していた井川線も1954(昭和29)年に堂平まで延伸、1959(昭和34)年には地方鐵道免許を取得し、井川線として営業が始まった。

1960年代に南アルプス国立公園が指定され、また沿線の寸又峡温泉などの開発が行われたことに伴い、沿線を訪れる観光客が増加した。しかし折しもモータリゼーションと沿線の過疎化が同時に進行したことにより輸送人員は減少、収支も悪化した。これにより名古屋鐵道の経営参加による建て直しが図られた。そうした中で行われたのが現在まで続くSL(蒸気機関車)列車の運転である。これについては後述する。その後井川線は1990(平成2)年に長島ダム建設に伴う新線移設により、日本唯一のアプト式区間¹を含むようになった。その後経営悪化により1999(平成11)年～2000(平成12)年に飲食事業などを切り離すなどグループ再編を実施。線路の保守などを行っていた大鉄技術サービスを合併した上で社名を「大井川鐵道」から「大井川鐵道」へと変更した。

ではここからは大井川鐵道の現状についてより言及を行っていく。次ページに近年の輸送人員の動向の表を掲載した。

¹ 通常の2本の線路の間にラックレールと呼ばれる凹凸のあるレールを敷き、それに車両側の歯車を噛ませることによって急勾配を登る方式

年	定期旅客(千人)	定期外旅客(千人)	定期外旅客割合
平成 17 年度	303	598	66.3%
平成 18 年度	272	657	70.7%
平成 19 年度	268	644	70.6%
平成 20 年度	260	643	71.2%
平成 21 年度	249	669	72.8%
平成 22 年度	208	599	74.2%
平成 23 年度	209	511	70.9%

図表 2-2-18 : 大井川鐵道における近年の輸送実績

上記の表で見て分かる通り定期旅客数は全体的に減少傾向にあると言える。一方で総利用者における定期外旅客の割合を見ると近年は70%付近で推移していることがわかる。ここから大井川鐵道は観光路線傾向が強いと考えることができるだろう。この傾向は今回の事例研究にあたって参考にした鉄道運輸機構の調査結果と合致する。定期外旅客の割合が高いということは収益におけるウェイトが重いということを意味する。詳細は後述するが、この定期外旅客の多くはSL列車の利用者によるものである。先に挙げた鉄道運輸機構の調査結果に基づけば、2005年度(平成17年度)から2010(平成22)年度までの中で経営安定性は若干ではあるが向上している。では実際の収支状況がどのように推移しているだろうか。2005(平成17)年度における大井川鐵道の鉄道部門での営業収益は約1億6900万円の赤字である。そして2010(平成22)年度の営業収益は2500万円強の黒字である。確かにこの5年間の間に営業収益が上昇したことがわかる。ではなぜこのような変化が生じたのか。この5年の収入状況の変化を次ページに表でまとめた。

年	定期収入(千円)	定期外収入(千円)	定期外収入の割合
平成 17 年度	67905	692141	91.0%
平成 18 年度	63108	770689	92.4%
平成 19 年度	67048	757120	91.8%
平成 20 年度	64281	748611	92.0%
平成 21 年度	61052	729735	92.2%
平成 22 年度	52579	658364	92.6%

図表 2-2-19：大井川鐵道における近年の鐵道部門での營業收入

まず分かるのは旅客数以上に鐵道部門での營業收入における定期外収入の割合が大きいということである。実に 9 割以上が定期外収入という状況が続いている。単純に割合だけを見た場合、2005(平成 17)年度から 2010(平成 22)年度にかけては若干上昇している。これが鐵道運輸機構の資料の若干の觀光路線化に影響し、また鐵道部門での營業収益が赤字から黒字になったことが經營安定化を示した理由となったと考えられるだろう。ただなぜ 2010 年度において營業収益が黒字になったのかという点については定期外収入が上昇したという傾向は見られず、むしろ 2010 年度においては通年と比較して減少している。なぜ黒字化したのかという点については營業費の圧縮などその他の要因が多く絡んでいることが推測される。そして定期外収入の年ごとの変動は無視できないほどには大きいということも表から読み取れる。以上 2 点を近年の大井川鐵道の収入状況から指摘したい。

2. 沿線地域の現状

大井川鐵道の沿線にある自治体は島田市と川根本町が中心である。金谷駅から本線の川根温泉笹間渡駅までが島田市、地名駅から千頭駅、井川線の尾盛駅までが川根本町である。なお井川線の閑蔵、井川の両駅は静岡市葵区に属する。

現在の島田市は 2005(平成 17 年)年に島田市と金谷町が合併して誕生した市である。さらに 2008(平成 20)年には川根町も合併した。2013(平成 25)

年2月時点での人口は101927人であり、面積は315.9平方キロメートルである。2008(平成20)年に合併した旧川根町地区は過疎地域の指定を受けている。島田市より山寄りに位置する川根本町は2005(平成17)年に中川根町と本川根町が合併して誕生した町である。2013(平成25)年7月現在の人口は7949人、面積は496.72平方キロメートルである。こちらも町内全域が過疎地域の指定を受けている。以上を合わせると大井川鐵道は沿線全体が過疎地域と考えられるだろう。

大井川鐵道沿線における観光地と言えはまず寸又峡温泉が挙げられるだろう。日本一清楚な温泉保養地を目指すこの温泉は皮膚病などに効能があるとされ、「美女づくりの湯」をアピールしている。アクセスとしては千頭駅からバスで40分である。しかしこのアクセス状況を見て分かる通り、大井川鐵道の沿線と考えるには少し距離がある。沿線周辺地域にはこうした観光スポットが点在してはいるものの、いずれも大井川鐵道の駅からは距離が離れていることが多い。

ではこうした地域を訪れる観光客数の動向はどのようなものになっているだろうか。2011(平成23)年度の調査によれば大井川鐵道沿線の島田市を訪れた観光客数は約200万人強、川根本町を訪れた観光客数は約25万3000人となっている。2011年度は東日本大震災の影響を受けて全国の例に漏れず静岡県全体の観光客数も減少傾向にあったが、2010(平成22)年度の統計を見ると島田市は約268万人、川根本町は約45万8000人であった。この数字を見ると特に川根本町における震災の影響が甚大であったと考えられるだろう。なお2010年以前については概ね川根本町は50万人前後で漸減しながら推移している。また先述の通り島田市と旧金谷町は2005(平成17)年度に合併しているが、金谷地区の観光客数の動向を見るとおよそ100万人で推移していた。2008(平成20)年に合併した川根地区は45万人前後で推移している。少々荒い推論になるが島田市内における金谷・川根両地区、すなわち大井川鐵道沿線により近い地域では年140万人前後観光客が訪れていたと考えることができるだろう。

ではこの中で実際に大井川鐵道に乗車している人はどれだけいるだろうか。川根本町の観光施設等を利用した人の数は2011(平成23)年が約39万4000人であったが、この内電車入れ込み(千頭駅で下車した人数)として

計上されているのは約 14 万 8800 人である。震災発生前の 2010(平成 22)年では利用者数が約 46 万 8000 人、電車入れ込みが約 17 万 6600 人であったことから震災の影響が窺える。すなわち川根本町を訪れる観光客の 4 割ほどが大井川鐵道を利用していることになる。しかし電車入れ込みの数は 2007(平成 19)年の 23 万 2000 人から減少を続けており、観光客数も 2009(平成 21)年までは 50 万人前後で推移していたところがそれを割りこむようになってきているのが現状である。

3. 鐵道の観光資源化に向けた取り組み

大井川鐵道の SL と言えば鐵道ファンだけでなく、多くの人々がテレビなどで一度は聞いたことがあるだろう。大井川鐵道の SL 運轉の歴史は長く、2013(平成 25)年で運轉開始から 35 年以上が経過している。国鉄(現 JR)の線路上から SL が引退した 1975(昭和 50)年の翌年、1976(昭和 51)年より国鉄から譲り受けた C11 形 227 号機の運轉を開始したのを皮切りに 1979(昭和 54)年に C56 形 44 号機、1987 年(昭和 62)年より C12 形 164 号機(現在休車中)、1997(平成 9)年に C10 形 8 号機、2003(平成 15)年に C11 形 190 号機の運轉を開始している。なお現在休車中の C12 形 164 号機は公益財団法人日本ナショナルトラスト²の保有するトラストトレインとなっている。また SL が牽引する客車も国鉄時代に使用されていた旧型客車をそのまま使用している他、1980 年代には車内に畳を敷いたいわゆる「お座敷客車」や展望客車を自社で改造し、イベント列車などで使用されている。また SL 列車以外で通常運轉される列車についても関西の大手私鉄で活躍していた車両を譲り受けて使用しており、2013 年(平成 25 年)3 月に京阪電鉄で旧 3000 系テレビカーが引退する際には同車が譲渡されていたことから京阪とタイアップしたイベントが行われた。

こうした施策を見ているといすみ鐵道のように旧型車両を運轉することによって鐵道ファンに対してアピールしているようにも考えられるが、

² 「国民的財産である美しい自然景観や貴重な文化財・歴史的環境を保全し、利活用しながら後世に継承していくことを目的」(日本ナショナルトラスト設立趣意書 <http://www.national-trust.or.jp/rinen/archive/saturitusyui120401.pdf> より)とした団体。日本各地で文化財保護活動を行なっている。

そういったファン向けだけでなく施策も行なっている。例えば 1995(平成 7)年～1997(平成 9)年の夏休みには千頭駅で「トーマスフェスティバル」と称したタイアップイベントを行い、また 1998(平成 10)年にはアンパンマンに登場する「SL マン」をモチーフに C11 形 227 号機を改造して実際に本線上で運転を行った。さらに 2012 年(平成 24)年には職員が考案したキャラクター「SL くん」をモチーフに機関車のうち 1 両を水色に塗装、正面に顔をつけるといった改造を施し運転を行った。この「SL くん」は 2013(平成 25)年も運転が予定されている。こうした取り組みは鉄道ファン向けではなく、子どもも含めた家族に向けたものであると言えるだろう。しかし 1998 年の「SL マン」運転の際は週刊誌やテレビなどに取り上げたことから記録的な乗客数となり、この年の SL 乗客数は通年的な乗客数を大きく上回ったという。

大井川鐵道は鉄道自体の観光資源化という点から考えるとかなり長期間にわたって観光資源化を目指した施策を行なっていると考えられ、またその焦点となる客層も幅広いものになっている、と考えられるだろう。

4. その他の利用促進の取り組み

大井川鐵道では車両や路線自体を観光資源として捉えるだけでなく、付加価値として様々なグッズなどの展開を行っている。例えば SL を模した目覚まし時計や人形焼、また動輪を模したどら焼きなどを SL 車内で販売している。それ以外にも T シャツやピンバッジなどあらゆるグッズを販売しており、インターネット上で購入することも可能である。こうした付加価値付けの別の形として「SL おじさん・おばさん」の存在がある。SL 列車にのみ乗車する専務車掌であるこの人達は、車内でハーモニカを吹くなど SL の旅を演出することに一役買っている。

観光関連から少し離れた経営改善や利用促進に向けた取り組みによるとしては先述の通りグループ再編による不採算事業の切り離しがまず挙げられる。また大井川鐵道は 1960～70 年代という比較的早い時期から経営状態が悪化していたという事情があることから 1970 年代から人員整理を行い、経営合理化に努めてきた。(砂川,2002)その 1 つの結果として 1980 年から国より受け取っていた欠損補助金を受けなくなった。先述した観光

資源化と一体となりながら定期外旅客の数を着実に伸ばし、運賃収入が増加したことが大きいと考えられるだろう。

5. 沿線住民の取り組み

ここまでは大井川鐵道の企業単体の取り組みについて見てきた。では沿線地域としてはこれをどう支えているのであろうか。まず言えるのは沿線自治体が大井川鐵道自体を自治体におけるかけがえの無い観光資源として捉えているという点である。島田市、川根本町のホームページを見れば市を紹介するページや観光施設の紹介ページなどに大井川鐵道の SL の画像が使われており、また 2012(平成 24)年に大井川鐵道沿線で開催された SL フェスタにおいて川根本町町長が「SL は大きな観光資源であり、地域間交流の柱として地域全体をレールパークとして捉えていきたい」³と述べている。さらに大井川鐵道では長らく金谷側にターンテーブル⁴が無かったことから金谷から千頭への運転時には正方向⁵、千頭から金谷への運転時には逆向⁶が基本となっていた。しかし鉄道ファンでない旅客にとっては当然正向きの方が「正しい」SL の向きであるという印象は強く、千頭から金谷へ向かう列車の乗車率が良くないという課題を解消するべく、2011(平成 23)年 10 月に新金谷にターンテーブルを設置し、両方の運転方向に対して正方向での運転が可能になったのである。さらにこのターンテーブルの建設費用 9000 万円を島田市が負担しており、この公費支出の名目が「観光振興のため」なのである(土屋,2011)。このことから考えれば沿線自治体において大井川鐵道自体が観光資源であるという捉え方をされているということは想像に難くない。

さらに沿線自治体と大井川鐵道の協議の場としては旧金谷町、川根町、中川根町、本川根町の 4 町が大井川鐵道と「島田川根地域活性化協議会」を結成し、鉄道を中心に据えた地域活性化を目指してきた。ここでは沿線

³ 川根本町「お知らせ SL フェスタが開催されました」

<http://www.town.kawanehon.shizuoka.jp/news/newsview.asp?cd=10&id=3669>

⁴ 機関車等の向きを入れ替えるための施設

⁵ 蒸気機関車の煙突側を進行方向として運転する

⁶ 正方向とは逆に機関室側を進行方向として運転する

交流人口増加を目的としたウォーキングイベントや駅の花壇整備を行なっていたという(鈴木,2006)。また 2005(平成 17)年にはより規模が大きくなり、静岡県や観光協会なども含めた「大井川鐵道・周辺地域活性化協議会」が設立され、複数のアクターが協議する場が設けられた。

6. 課題と分析

ここまで大井川鐵道について企業自体、沿線という視点から現在に至るまでの経過と現状をまとめてきた。以上を踏まえて大井川鐵道の分析とその課題について検討する。

まず考えることができるのは「観光資源化」を大井川鐵道はかなり早い段階で着目してそれに向けた取り組みを行い、現在に至るまでその取り組みを継続しているということである。1960年代に経営難に陥った際の経営改善策の一環として SL の動態保存運行を開始したというのは先に述べた通りであるが、運行開始から 30 年以上経つ現在も運行を続けており、多くの人々に「大井川鐵道の SL」という認識を持たせているというのは意義深い。さらに沿線自治体も大井川鐵道を「地域の観光資源」として無くてはならないものと認識されている点も沿線とのつながりを考える点では非常に興味深いと言えるだろう。ではなぜそうした認識を持たせることができたのだろうか。

SL といった「昔ながら」のものを残して観光資源化を進めてきた大井川鐵道の手法を「ヘリテージ(=遺産)」開発であるとした指摘がある(砂川,2002)。SL やそれを運行する施設を産業遺産と捉え、それを包括する文化遺産を訪ねることを「ヘリテージ・ツーリズム」と呼び、その需要を掘り起こしたのが大井川鐵道であるという指摘だ。大井川鐵道は将来の過疎化を見据えた上でヘリテージを用いた観光路線の方向へ舵を取った。しかしそれは単純に営利ベースで考えてみると企業にとってはハイリスクなものとなる。なぜなら導入や保守に通常以上のコストを必要とするからだ。しかしヘリテージには様々な価値が存在する。例えば保存を行うことによって将来我々が利用する可能性が生み出される「オプション価値」としての「利用価値」、また我々の世代だけでなく子孫の世代に利用価値を生み出す「遺産価値」、そして存在することによって得られる「存在価値」な

どである(同上,2002)。こうした観点からすれば「ヘリテージという観光資源は公共財であるため外部経済性もつ市場であり、環境財として考察することが有効」⁷になるのである。大井川鐵道の観光路線化による成功はこうしたヘリテージに着目し、それをいかに有効に利用するかという点を成長戦略としたところにあると言えよう。またこうした「昭和」を感じさせるものに対しては 2005(平成 17)年に公開された「ALWAYS 三丁目の夕日」を中心に巻き起こった「昭和ブーム」と言える注目も大きく影響しているだろう。

ではこれまでは概ね成功してきたと言える大井川鐵道の観光資源化への取り組みであるが、課題は見出させるだろうか。まず 1 つ考えなければならないのは定期外旅客への大きな依存の問題である。確かに沿線自治体の過疎化の進行に伴い定期旅客の数は減少し続けており、今後の著しい増加も見込めない。そうした中で定期外旅客に収入を依存せざるをえないのは仕方がないと言えるだろう。しかし定期外旅客の数は変動が激しいことも否めない。なぜ大井川鐵道の施策が成功したのかについて述べた部分で触れた「ヘリテージ」の価値付けは所得水準に大きく左右されてしまう(砂川,2002)。またいわゆる「昭和ブーム」も「ALWAYS 三丁目の夕日」に描かれた昭和 30 年代だけでなく、昭和 40 年代までその射程が広がりつつあることから、注目される年代が次第に後の年へと移行していき、いずれは今我々が明治時代に感じているような心持ちでしか昭和を捉えられなくなる、という指摘もある(片桐,2007)。その中で人々が観光で目指すものも当然変化してくるだろう。そのような時に今まで「ヘリテージ」の開発によって成り立ってきた大井川鐵道がどのように立ちゆくかという点については課題が残されるだろう。

ではそうした変化した状況にどう対応していくか。その答えは明確なものではないが、その打開策の 1 つに沿線の観光資源との関連付けを挙げたい。しかもこれまでのただ観光地を訪れるスタイルではなく、観光客が実際に様々な体験を行うものである。こうした取り組みは近年、「グリーン・

7 砂川和範(2002)『「持続可能な開発」をめぐる企業家活動と成長戦略--大井川鐵道(株)を事例としたヘリテージ市場開発高架の検討』『商学集志』第 72 卷 2 号,日本大学商学研究会,p.34

ツーリズム」⁸として注目されている。例えば「川根茶を活用して、旅行者が短期間(2～3日)のうちに、農家等に宿泊しながら茶摘みから製茶までを一貫して体験できる、農業体験」⁹などが考えられる。

この「グリーン・ツーリズム」の概念に基づく取り組みが近年実施されている。2007(平成19)年に農林水産省からの助成金¹⁰により「大井川沿線グリーン・ツーリズムの旅」が実施された。この事業では東京都世田谷区の区民32名が大井川鐵道のSLやアプト式区間のある井川線に乗車。沿線で収穫された川根茶の試飲、手揉み茶の体験や沿線で行われる神楽の見学、そして大井川鐵道駅での乗車券の販売体験など様々な体験を行った。この取り組みはこれまでの観光地を訪れるタイプの観光とは異なり、旅行者が実際に沿線の文化に触れることで様々な体験ができることに特徴がある。さらにただ沿線を訪れてもらって文化を体験するだけでなく、大井川鐵道に実際に乗車してもらうことで鉄道会社としても利益を上げることにつながっている。先に挙げた「川根茶」を中心としたプランもSLなどとセットにすることによってその魅力は他の地域にないものになると指摘されている(志賀,1998)。

これまで比較的単体で沿線地域に観光を牽引してきたと言える大井川鐵道であるが、今後も地域の観光資源としてその地位が大きく揺らぐことはないだろう。しかし大井川鐵道だけではなく、沿線のあらゆる資源に着目した上でつながりをどう持たせてより「魅力ある」観光地を形成することができるといことが今後の課題となると考える。

⁸ 「農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動」農林水産省「グリーン・ツーリズムとは」(http://www.maff.go.jp/j/nousin/kouryu/kyose_tairyu/k_gt/)より

⁹ 志賀善一良(1998)「地域ポリシー-観光鉄道による地域振興-大井川鉄道および本川根町を事例として」『季刊スコレー』第24巻1号,全国余暇行政研究協議会,p.23-28

¹⁰ 平成19年度広域連携共生・対流等推進交付金(都道府県域を越えた都市と農村の交流を活性化させる先進的な取組)