

# 第1章 鉄道と観光資源化の関係

第3部では第2部で提示された事例を分析することにより「鉄道の観光資源化」が増収による経営改善に一定の効果があるということについて述べた。本章ではこれまで使ってきた「観光資源」という言葉を学問的視点から考え、そこから鉄道における「観光資源」あるいは「観光資源化」がどのような意味を持つのかということについて考察する。その上で「観光資源」と「鉄道」の関係性についてまとめると同時にその関係の中に「地域」という視点を組み込むことを試みる。

## 1. 観光資源とは

日本において「観光資源」という言葉が初めて使用されたのは1930年(昭和5)年に当時の鉄道省(現国土交通省)が外局として国際観光局を設けた際、英語の「resources of tourism」の訳語として用いた時であるとされている(北川編,2008)。また学問的な「観光資源」の定義は「日常生活を逃れ、人々の基本的欲求を満たすことのできる観光対象」<sup>1</sup>とされている。ではより具体的にはどのようなものを指すのだろうか。観光資源には大きく分けて自然観光資源と人文観光資源という2つの形態が存在する。自然観光資源は「地域固有の自然景観そのもの」<sup>2</sup>、例えば山や川などであるが、動植物なども含まれる。人文観光資源は「神社・仏閣・史跡・庭園・公園・年中行事や農山漁村の郷土景観、近代的建造物を含む都市景観」<sup>3</sup>と定義づけられている。しかし観光行動の多様化によってその対象となる観光資源も多様化しているという(同上,2008)。

ではこれまで観光資源の分類についてどのような議論が為されてきたかということについて簡単に振り返ってみたい。日本において観光研究が積極的に行われるようになったのは1960年代からである。この頃の観光学者は観光資源について先に述べたような自然観光資源と人文観光資源の二元論的な分析を行っていたという(尾家,2009)。1970年代から80年代

---

<sup>1</sup> 北川宗忠(編)(2008)「観光・旅行用語辞典」ミネルヴァ書房,p.55

<sup>2</sup> 徳久球雄(1984)「第4章 自然観光資源」,鈴木忠義編『現代観光論 新版』有斐閣,p.51

<sup>3</sup> 山村順次(1984)「第5章 人文観光資源」,鈴木忠義編『現代観光論 新版』有斐閣,p.72

にかけては前述したように観光行動の多様化に伴い観光資源がより細分化し、複雑なものとして区分されるようになる。例えば自然観光資源、人文観光資源の区別をつけず、観光資源全体をその自然性、人為性の大小によって分類する試みなども行われた(山村,鈴木編,1984)。1990年代以降ではこうした細分化の流れを受けて従来の「自然観光資源」「人文観光資源」という二元論を基礎としながらも、多様化する観光資源に対応しようとする試みが行われるようになる。では近年の捉え方はどのようになっているのだろうか。2007(平成19)年に刊行された「観光学大事典」では観光資源の分類として従来の2つの分類に加え、自然と人文を合わせた「複合型観光資源」、そして観光施設をハードソフト面含めた「施設観光資源」として位置づける動きがあると述べている(香川編,2007)。しかし現在に至っても「観光資源」については未だ観光学全体で統一した定義や分類は存在しておらず、研究者ごとにその定義が存在すると言っても過言ではない。

## 2. 「観光対象」の存在

観光資源とよく似た言葉に「観光対象」というものがある。観光対象とは広く「観光行動の客体として」<sup>4</sup>存在するものを指し、空間的に捉えると一般的に言われる観光地となる(岡本編,2001)。観光対象は観光資源と観光施設の2つに大別される(同上,2001)。すなわち観光資源は観光対象の一部という捉え方をされるのが一般的なのである。こうした区分を行った際、「観光資源」は「観光者を引き付ける誘引力の素材」<sup>5</sup>として、「観光施設」は「観光者がその魅力を実際に享受できるよう各種の便益を提供する」<sup>6</sup>役割を果たす。しかし特に現代においてはこの両者の区分が必ずしも明瞭なものとはなっていないとも考えられる。すなわち「観光者に魅力を享受させる」観光施設がそのまま観光資源として機能している状況があるからである。具体例としては東京ディズニーリゾートや各地に建設されたアウトレットモールなどが挙げられる。こうした現状を踏まえ、「観光施設」自体が「施設観光資源」として「観光資源」の分類の中に包摂される動きが

---

<sup>4</sup> 岡本伸之(編)(2001)「観光学入門 ポスト・マス・ツーリズムの観光学」有斐閣,p.14

<sup>5</sup> 岡本(編),同上書,p.17

<sup>6</sup> 岡本(編),同上書,p.17

あるということについては前節でも述べたとおりである。

こうした多様化を進める「観光資源」が日本語においてその意味する領域を広げていく中で「resource」と「attraction」という2つの英単語の意味を持つように捉えられているという指摘がある(尾家,2009)。「resource」は「観光客の対象となるものの構成要素(観光資源)」<sup>7</sup>、「attraction」は「観光客の対象となるもの(観光対象)」<sup>8</sup>と定義づけることができるが、日本において「観光資源」と言った場合には両者を包括したものを指すことが多いというのである。確かにこれまで見てきた議論を振り返ってみれば必ずしも「観光資源」が「観光対象の構成要素」として存在するものと学問的に捉えられていないことがわかるだろう。ここで、あくまで「観光対象」を構成する要素として「観光資源」を定義した上で、ここまで述べた「観光対象」、「観光資源」、「観光施設」の関係性をまとめると以下の図のようになる。

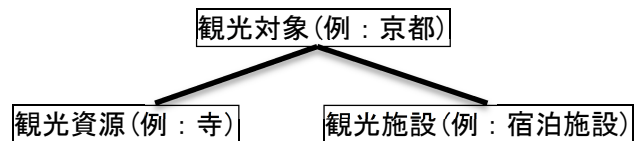


図 4-1-1 観光対象と観光資源、観光施設の関係図

今後第4部においてはこの関係性に基づき、観光資源を「観光対象を構成する1つ1つの要素」として定義し、議論を行う。

### 3. 観光交通と鉄道

ここまで「観光資源」という言葉について考察を進めてきたが、ここからは鉄道という文脈にこの言葉がどのように関わってきているかということについて考察していく。鉄道と観光の関係性については第1部と第2部を通じて現在に至るまでの状況を述べてきた。では学問的にはどのような関係性があると捉えられているのだろうか。

観光学において鉄道と観光は「観光交通」という用語において結びつい

<sup>7</sup> 尾家建夫(2009)「観光資源と観光アトラクション」『大阪観光大学紀要』第9号,大阪観光大学,p.11

<sup>8</sup> 尾家,上掲書,p.11

てきた。観光交通とは「観光のために利用される交通手段」<sup>9</sup>と定義される。観光者が観光地を訪れるためには何らかの移動をしなくてはならないが、観光地を訪れるためだけでなく観光地の内部でも様々な場所を移動する必要性に迫られる事は多いだろう。そのために利用する手段として鉄道、そしてそれ以外の交通機関を考えるのが観光学の中での一般的な捉え方であり、学問分野を外れても受けいれられる一般的なイメージと言えるだろう。こうした鉄道と観光の関係性は第1部3章で歴史的に振り返った。その一方で単なる移動手段、すなわち従来の「観光交通」としての鉄道は限界を迎えつつあることも第2部と前章を通じた議論の中で見てきた。

前節では「観光資源」という言葉の持つ意味が必ずしも一定のものではないということについて述べたが、これは「観光交通」という言葉にも当てはまる。2000年代の初頭に至るまで観光学に関連する文献では観光交通は主として単なる移動手段としてのみ捉えられていた。しかし、近年では観光交通の持つ特質について移動手段だけでなく、「観光資源に転化する交通」と「展望点、視点としての交通空間」<sup>10</sup>を加え近年捉えられるようになってきた<sup>11</sup>。すなわち交通機関が「観光者を誘引する素材」に成り得ると学問的にも認知されるようになり始めたということである。

#### 4. 鉄道における観光資源化

前節では移動手段に過ぎないと捉えられてきた観光交通が、観光資源として成り立つと学問的に捉えられるようになったということについて述べた。すなわちこれまで観光という本源的需要の派生的需要でしかなかった交通が「そこに行こう」と観光客に思わせる本源的需要を果たすようになったのである。この学問的な捉え方を裏付けるように鉄道が本源的需要となる旅行を一定の数の人々が行っているというデータもある。2009(平成21)年に過去3年間の間に国内旅行に行った2000人余りに対して行われた調査では34%の人が「鉄道を目的に旅行した」と回答している(安田

---

<sup>9</sup> 岡本伸之(編)(2001)「観光学入門 ポスト・マス・ツーリズムの観光学」有斐閣,p.96

<sup>10</sup> 北川宗忠(編)(2008)「観光・旅行用語辞典」ミネルヴァ書房,p.54

<sup>11</sup> 上掲書における「観光交通」の定義は「観光を目的とする移動の総体」(p.54)となっており、定義自体が大きくなっていることも注目すべき点である。

ら,2010)。この中に相当数のファン層が想定できたとしても、同じアンケート内で「鉄道を利用しなかった」と回答した人が約 27%存在することを考えると、鉄道ファンばかりがこのアンケートに回答していると考えすることは難しく、旅行者の中でやはり鉄道を目的とした旅行に一定の需要があることを見込むことができると言えるだろう。

ではこうした本源的需要を生み出す交通を利用した観光資源はどのような要素から成り立つのであろうか。第 1 節で述べた香川らの観光資源分類に従って鉄道を観察してみたい。まず鉄道は言うまでもなく人間の力によって創造された「人文観光資源」である。加えて車窓に見える風景は多分に「自然観光資源」の要素を含んでいる。ではこの両者が複合した「複合観光資源」が最も当てはまるだろうか。しかし単純にこのように分類することも難しい。例えば車内で飲食物が振る舞われる肥薩おれんじ鉄道の「おれんじ食堂」や各地の観光列車で行われるグッズ販売は「施設観光資源」の要素を含んでいるとも考えられる。このように鉄道を既存の「観光資源」の枠組みの中で捉えようとする、どの概念にも当てはまらないように思える。ではこれまで見てきた概念の中で鉄道を捉えることはできないのだろうか。ここで「観光資源」が「観光対象」を構成するという第 2 節で行った議論を活用したい。鉄道には様々な「観光資源」となる要素が存在しており、システム全体がその集合体である「観光対象」に成り得るのではないだろうか。この考え方を第 2 節で挙げた図に当てはめると以下のようになる。

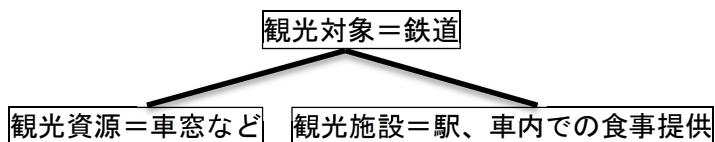


図 4-1-2 観光対象としての鉄道を中心とした関係図

「観光対象」をそのまま空間にあてはめれば「観光地」となるという指摘(岡本編,2001)から考えると、鉄道が「観光対象」と成り得るからこそ「北海道や箱根に行く」と同様の本源的需要、すなわち「○○(列車)に乗りに行く」という観光行動が起こってくるのではないだろうか。

旅客に対して「各種の便益を提供する観光施設」、あるいは「観光交通」

としての交通機関から「観光資源」への転化を図るためには「評価が定着し、その独自性、希少性が認められるようになる」<sup>12</sup>必要がある。現在日本のあらゆる地域鉄道では「独自性」を認められるためにどうすればいいか、という点について考えている。一部の地域鉄道では第2部で見てきたようにあらゆる取り組みを行うことによって鉄道を観光資源に結びつけることができたものもある。しかしここで我々が観察してきた「鉄道の観光資源化」はあらゆる「観光資源」を鉄道というシステムが統合し、いわば「鉄道の観光対象化」と呼ぶことができるプロセスに結びつけることができた、と言い換えることができるのではないだろうか。

## 5. 鉄道の観光対象化のその先に

前節まででこれまで考えてきた「鉄道の観光資源化」は実は「鉄道の観光対象化」と言い換えることができるということについて述べた。ここで改めてこの研究で見てきたことを振り返りたい。第1部では日本の様々な地域鉄道が危機に陥っている現状と鉄道の必要性、そして鉄道を維持するための観光という視点の提供を行った。そして第2部、第3部を通じて実際の事例を観察しながら分析を行い、「観光化」が経営改善に一定の役割を果たすことを確認した。そしてこの「観光化」が「観光対象化」と呼べるものであり、それによって「鉄道に乗ろう」という需要を生み出すことが可能になったというのが前節までの議論である。

ここで当初述べた「地域鉄道の危機」ということに立ち返りたい。確かに「観光対象化」は増収による経営安定化に一定の効果があるということがこれまでの分析を通じて考えられる1つの結論であった。実際第2部で観察した事例はそれを示すものが多く、特にいすみ鉄道などは地域鉄道活性化の1つの雛形として各所で語られている。

しかし経営に苦しむ地域鉄道が収支の安定を得ることができれば危機を脱することができるのだろうか。鉄道が経営に苦しむという事態がどうして発生するのか、ということを見ると乗客数の減少が最大の原因であることはまず間違いないだろう。すなわち沿線地域の人々が鉄道に乗りし

---

<sup>12</sup> 北川宗忠(編)(2008)「観光・旅行用語辞典」ミネルヴァ書房,p.55

ないということである。少子高齢化に伴う人口減少は特に地方部において甚大な影響を与えており、2011(平成23)年の段階で日本における市町村の半数弱が過疎<sup>13</sup>となっている(総務省,2012)。沿線地域における在住人口の減少は主に定期旅客を中心とした利用者の減少を招く。そこで定期外旅客に着目し、経営安定化を図るのが「観光対象化」の視座であった。しかし外部から人を呼ぶだけで果たして「地域鉄道の危機」を乗り越えることはできるだろうか。確かに定期利用客よりも定期外旅客の方が鉄道会社に多くお金を支払い、経営安定化に寄与することは第3部で述べた。しかし沿線地域の人口減少によって活力が失われてしまったことで鉄道の経営が不振に陥ったと考えると、「鉄道の観光対象化」は抜本的な危機への対策とはならないとも考えられる。では抜本的な対策はあるのか、と考えた時に「沿線地域」という視座が立ち上がってくる。鉄道だけでなく、「地域の失った活力も取り戻す」という対策が考えられるからである。しかし既に失われた活力を何もしないで再興することは容易ではない。では鉄道同様、「観光」によって外部から人を呼ぶことによって活性化を図ることはできないだろうか。既に「観光対象化」した鉄道が集客力を持つということは説明したが、この考え方を沿線地域に応用して取り入れるのである。

人口減少によって活気が失われてしまった地域に観光を利用して人を呼びこむことで再び活気を取り戻そうという取り組みは「観光振興」として各地で行われている。しかし一口に「観光振興」、その実質的な取り組みとなる「観光開発」は時代と共に大きく転換しつつある。高度経済成長期からバブル景気時代にかけて日本は民間による大規模資本投下とそれを促す行政の誘致を合わせた「外来型開発」を行ってきた(吉田,2005)。その集大成として1987(昭和62)年に制定されたのが総合保養地域整備法、すなわち「リゾート法」であり、この法律に基づき各地で行われたリゾート開発はバブル景気崩壊とその後の不況の中で多くが挫折していった。こうした「外来型開発」の限界が明らかになる中で、それに呼応する形で「内発的発展」という概念を取り入れる自治体が増加してきた(同上,2005)。民間大規模資本ではなく、地域が主体となり地域の観光資源を活用した観光

---

<sup>13</sup> 過疎地域自立促進特別措置法によって定義される

開発のあり方は近年注目を浴びるエコ・ツーリズム<sup>14</sup>やグリーン・ツーリズム<sup>15</sup>といった新しい観光形態と大きく関係している。

## 6. 「観光対象化」した鉄道と地域との関係

ではこうした地域が主体となる「内発的発展」を目指す観光開発に鉄道はどのように関わることができるのだろうか。「内発的発展」の視点を用いた観光開発では地域の観光資源を活用するというのは先に述べた通りである。この「地域の観光資源」として鉄道が観光開発に関与できる可能性をここでは指摘したい。

なぜ鉄道が地域の観光資源と成り得るのだろうか。第1章第1部で述べたように、大きな赤字を抱え鉄道路線が廃止されるか否か、といった議論がされる際に「地域のシンボルである鉄道路線が廃止されるのは困る」といった意見が出されることがある<sup>16</sup>。こうした言論から見えてくるのは、実際に人が乗車しているか否かに関わらず、鉄道が沿線地域を示す1つの目印として機能しているという点である。交通サービスは存在することによって都市のシンボル、あるいはアイデンティティとなる機能を有している(加藤・伊藤,2003)という指摘は各所で為されているが、それはなぜだろうか。

第1部第1章においては鉄道が持つ「駅」という側面に着目し、外部の人々と共同体内部の人々、さらに共同体同士の境界として存在する「駅」が共同体のアイデンティティを明確にする1つのシンボルであると述べた。こうしたシンボル性を有するのは駅だけではない。鉄道路線には会社ごとに建設された背景が存在しているが、その背景は沿線地域の歴史的な脈から切り離すことは不可能である。第1部第1章では鉄道に沿線地域を1つに束ねる役割を見出したが、そこから鉄道が沿線地域を示す代名詞的役割、

---

<sup>14</sup> 「資源を持続させていくことによって観光を成立させ、地域振興に貢献する観光」(岡本伸之編(2001)「観光学入門 -ポスト・マス・ツーリズムの観光学」有斐閣,p.149)

<sup>15</sup> 「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/](http://www.maff.go.jp/j/nousin/kouryu/kyose_tairyu/k_gt/))より

具体的な導入の試みは第2部第2章6節「大井川鐵道」に詳しい

<sup>16</sup> もちろんこうした曖昧な要素によって鉄道が存続されるべきか否かという点については議論の余地が大きく残されているだろう。



すなわちある種のシンボル性を有している、と考えることができるのではないだろうか。観光車両のような鉄道車両だけでなく、駅や周辺施設それぞれが地域との関係の中に存在しており、それぞれがシンボル性を有していると考えれば、鉄道というシステム全体が地域の「独自性」を示していると考えられるのである。観光交通としての鉄道が何らかの「独自性」、あるいは「希少性」を持っていると観光客に認識されれば「観光資源」になるということは第4節の中で述べた通りである。さらにその鉄道が既に「観光対象化」に成功しているのであれば集客の素材として活用できる素地は既に完成しており、旅行者を誘引する「観光資源」としての機能を果たす可能性は高い。以上のような理由から「内発的発展」の概念に基づいた地域における観光開発において鉄道が観光資源として関与できるのである。

では実際に観光による活性化を達成するためにはどういった関係性に地域と鉄道がなればいいのか。第3部までは鉄道事業者が他社との「差別化」を図り、ブランドイメージを構築することが活性化に役立つとし、その方策の1つとして観光化を提示してきた。これが「観光対象化」を指向しているというのは先述した通りである。しかしそれによって起こる観光行動において旅行者は「鉄道」を目当てに訪れているだけであり、「地域に」観光に来ているわけではない。「鉄道」を訪ねているのか「地域」を訪ねているのかを明確に区分することは難しいが、少なくとも「鉄道」に乗って帰るといった観光行動のみでは沿線地域の活性化に与える効果は小さいだろう。ではどのように「地域」へ人を呼びこめばいいのだろうか。前節では鉄道を地域の「観光資源」として活用する観光開発の必要性について述べたが、ここで第4節において挙げた観光対象の関係図を用いてこの関係性を整理する。

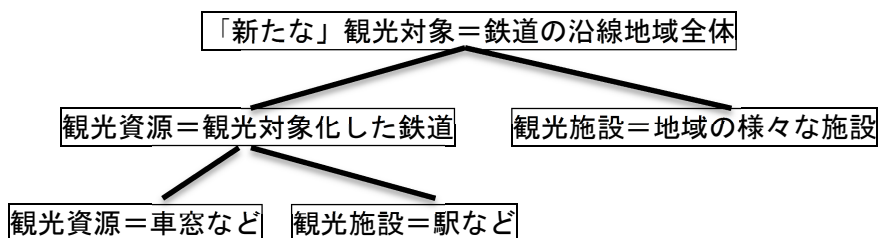


図 4-1-3：観光対象化した鉄道を用いた観光開発モデル図

前ページの図において鉄道はまず車窓などといった要素を集合した「観光対象化」に成功していると仮定する。これによって「鉄道に乗りに行く」という本源的需要を生み出すことができる。すなわち旅行者を誘引しているのである。ここで要素としての観光資源とその集合体としての観光対象という関係性を再度用いる。旅行者を誘引する「素材として」観光対象化した鉄道を「観光資源」と捉え、あくまでそれを1つの要素として取り入れることができれば、鉄道の沿線地域全体が言わば『新たな』観光対象となる。こうした関係性を作り出せば旅行者は「この(鉄道が走る)地域に行こう」という観光行動を取り、地域を指向した本源的需要を創出することが可能となるのではないだろうか。

この仮定を踏まえ、次章では本章で登場した「地域」という視点から地域における観光に関する具体的な取り組みやそこから生まれる鉄道との関わり方について考察する。