

6.北九州レトロライン

1:門司港エリアの観光と鉄道

北九州市が2008年に発行した「門司港レトロ観光まちづくりプラン」(1)ならびに門司港レトロHP(2)を参照しながら、門司港・和布刈両地区の課題とそれを解決する北九州レトロラインがどんな役割を担うことを願われたかについてまとめる。

門司港地区は明治以前、他の瀬戸内海諸地域と同じく塩田を主産業とする魚村であった。しかし、産業革命により石炭が文明の主力となると後背の筑豊エリアの石炭産業と併せ、原材料の輸入と製品の輸出を担う重要な貿易港として1998年に特別輸出港に指定された。また、対岸の下関(当時は馬関と呼ばれていた)地域とともに中国や欧州など他国との玄関口を担うようになった。そのため、門司港地区には経済力的にも対外的にも、格式高い建物が集積するようになったのである。

門司港地区の発展と鉄道はそれだけでもかなりの関わりがあるが、趣旨と外れるため北九州レトロラインの構想がはじまった1985年ごろまで時の針を進めよう。工業都市北九州はエネルギー革命と航空機の台頭によりその役割を縮小するが、その転換先として観光に北九州市は力をいれることになる。工業都市北九州から観光都市北九州への変貌を計画したのが1987年から開始された「門司港レトロ」計画であり、その発展形が2008年の「門司港レトロ観光まちづくりプラン」である。

この「門司港観光まちづくりプラン」で課題として指摘されたのは左記の資料のとおりである。このうち課題2の解決方法として導入が目指されたのが、「門司港レトロ観光ライン」である。日本貨物鉄道が所有していた貨物専用線を市が買い取り、2000年に新設された鉄道事業法の「特定目的鉄道」¹として観光客向けに再整備されたのだ。この地に廃線があったのは港湾地区の専用線であることから、意図的であるかは読み取れないが、門司港の遺産の再利用といえる。門司港レトロ観光ラインは「門司港地区」と「和布刈地区」の回遊性向上を担う二次交通として整備された鉄道路線である。

課題1 観光客の増加策

大型観光施設の整備が一段落した平成15年以降、観光客が伸び悩んでいる。民間活力を導入したハード面の推進、集客イベントの強化等により安定的で持続的な集客を図る施策が求められる。

課題2 回遊性の向上・滞在時間の長時間化

観光客の訪れる場所が第一船だまり周辺にかたよっている。観光エリアの拡大、滞在の長時間化を図るためにも和布刈地区や商店街への回遊性の強化が求められる。

課題3 観光消費額の増加策

魅力ある食の提供、ユニークな土産品の開発など飲食・物販・宿泊機能やサービス機能の充実を図ることにより、観光消費額の増加を図り、地域の活力を高める必要がある。

課題4 地域資源の発掘・伝承

地域の歴史、文化、まちづくりのノウハウを次世代に伝承する環境づくりや、住民参加によるホスピタリティ精神の醸成等が求められる。

課題5 観光と暮らしの活性化

観光客と地域住民との交流を活性化し、観光振興と地域振興が一体となった住みよいまちづくりを推進する必要がある。

(図1)門司港レトロ地区の課題 (北九州市2008)より引用

¹ 特定目的鉄道とは2000年に鉄道事業法改正によって設定された「景観の鑑賞、遊戯施設への移動その他の観光の目的を有する旅客の運送(第6条の2)」に当てはまるもので、従来の鉄道よりも採算性・利便性の事業認可基準が下げられている(出典：e-Govポータル (<https://www.e-gov.go.jp>))

2:門司港レトロ観光ライン乗車記録



(左から 門司港駅舎 門司港レトロ観光ライン 関門海峡 (いずれも著者撮影))

実際の利用状況は以下の通りである

乗車日：8月18日(金曜日)

乗車区間時刻：潮騒号 No.20 関門海峡めかり駅 16:10 発 九州鉄道記念館 16:20 着

天候：晴れ

乗車人数：15グループ

客層：自分を除いて家族連れ

前述の通り門司港レトロ観光ラインは門司港地域での回遊性向上も目的に観光列車化された路線である。そのため、利用者の動向としては始発の関門海峡めかり駅乗車時点で全利用者が乗車しており、途中駅からの利用はなかった。しかし、降車においては門司港レトロエリアである出光美術館駅と終点の九州鉄道記念館で半々の人が降車した。この点において、目的とされた関門海峡エリアと門司港エリアを結ぶ需要の創出を行えていると結論付けてよいであろう。

この列車に乗車して驚いたことは、車や自転車に乗っていない人が当列車に向けて手を振っていたことだ。並行している歩道を歩く人も、踏切待ちの人も、果ては関門海峡めかり駅隣接のプールで泳いでいた人も泳ぐのをやめてこちらに手をふっていた。なぜトロッコ列車に手を振ったのだろうか。考えられるのは、窓がなく低速であることからコミュニケーションが取りやすいことと、山手線のように5分置きに来たり、ビジネスマンが乗っているわけではなく、家族連れ観光客という楽しむことを目的に乗っている人が多いからであろう。門司港レトロ観光ラインを楽しんでほしい、手を振り返してもらえると嬉しいという気持ちが多くの人に自発的に手を振るという行動を促しているものと分析できる。その点においてトロッコ列車という選択はうまくいったといえるだろう。そしてそれ以上にトロッコ列車が観光地「門司港レトロ」の舞台装置として大きな役割を果たしているといえるのだろう。

以上の点を考慮すると、北九州レトロラインが2009年に日本鉄道賞表彰選考委員会 廃線文化観光賞を受賞したことも納得できる。この事例は遺産と観光地の魅力向上を同時に達成した事例と広く認められているのだ。

参考文献

(1)北九州市(2008)「門司港レトロ観光まちづくりプラン」

<https://www.city.kitakyushu.lg.jp/files/000027773.pdf>(最終閲覧：2023年11月9日)

(2)門司港レトロ公式HP. <https://mojiko-retoro9.jp/> (最終閲覧：2023年11月9日)

7.特急踊り子

1.はじめに

本会では、秋の研究旅行として10月28日(土)に伊豆方面へと足を運んだ。その旅路の中で乗車した特急「踊り子」および特急「サフィール踊り子」を次節にかけて紹介する。まず本節では、実際に「踊り子」に乗車して感じられた点を報告する。それに先立ち、今回の旅行に快くお金を出してくださったOB・OGの方々には感謝申し上げたい。



伊豆急下田駅構内で留置中のE257系2000番台(10月28日 本人撮影)

2.運行形態

都心と伊豆方面を結ぶ特急列車で、伊豆急行線に乗り入れて東京ー伊豆急下田を走る系統(えきねっと等では「伊東編成」として案内)と、伊豆箱根鉄道駿豆線に乗り入れて東京ー修善寺を走る系統(えきねっと等では「修善寺編成」として案内)に分かれる。修善寺を発着する列車は全て、東京ー熱海間で下田発着列車に併結して走り、下田発着の列車と号数を同じくする。定期列車は下田発着が4往復、修善寺発着が2往復あるが、毎土休日には下田発着便・修善寺発着便、さらに池袋ー伊豆急下田を走る列車が増便される他、繁忙期にはさらなる増発がなされる。例として、2023年の9月20日から11月末までの時刻表は以下の通りである。