

地域鉄道再生の切り札

～観光との連携～

株式会社日本経済研究所
地域・産業本部 地域振興部
研究主幹

執筆者

生田 美樹



1. 地域鉄道の現状

地

地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線都市鉄道以外の鉄軌道路線のことを言う。地域鉄道の運営主体は中小民鉄および第3セクターに分けられ、2022年4月1日現在で95社ある。コロナ禍前から地域鉄道の経営は厳しく、コロナ禍の影響を受けて乗客は減少し、さらに経営が厳しくなった。

国

国土交通省は2022年7月に「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」を公表し、JR各社のローカル線区については輸送密度が1000人未満、かつ、ピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安に、鉄道事業者または自治体からの要請に応じて国による協議会で検討を行う方針を示した。

2. 観光と地域鉄道の連携

経

営が厳しい状況の中でも、観光と連携しながら運行している地域鉄道は多数ある。例えば、主に富裕層向けに地域の食材とワインを提供するしなの鉄道の「ろくもたん」、天橋立を走る観光列車「丹後くるまつ号」等がある。観光列車の乗客は単に鉄道を利用するだけではなく、周辺の観光地を訪れ、乗客のうちの何割かは宿泊する。宿泊は地域にとって観光消費額を伸ばし、経済効果を押し上げる要因の一つだ。「丹後くるまつ号」は上下分離(注)で運行開始後、周辺地域での観光消費額は増加傾向にある。

廃

線から再生した事例もある。2005年の台風で一度は廃線になったが、鉄道の一部を残し、高千穂駅から高千穂鉄橋(高さは約105m)までブランド・スーパーカートを運行する高千穂あまてらす鉄道は、デイズ・インターンのアトラクションのようだ。乗客を絶景が見える高千穂鉄橋まで運び、橋の上から乗客がシャボン玉を飛ばす風景は幻想的である。地域の熱意により11年ぶりに上下分離で運行再開した只見線は鉄道ファンのみならず地域の誇り(シビックプライド)にもつながっているのではないかと、

延

伸が予定されている地域鉄道もあり、ひたちなか海浜鉄道株式会社は国営ひたち海浜公園まで延伸することで、数億円の経済効果を見込んでいる。観光シーズンは渋滞するため、鉄道でアクセスできるようになれば、渋滞は緩和され、観光客の利便性は高まり、地域鉄道事業者の収益にもつながる。鉄道は自動車に比し、二酸化炭素の排出量が少なく、安全性、環境面でも優れており、ワイン、食事、絶景等忘れられない感動体験を乗客に与える地域の広告塔なのだ。

3. 地域鉄道再生に向けて

欧

州の鉄道は上下分離が基本であり、フランスでは1970年代から交通税を導入している(滋賀県は現在、交通税を検討中)。我が国でも上下分離を導入することで地域鉄道事業者の負担は軽減される。ただし、上下分離はゴールではなく、あくまでスタートライン

にすぎない。

地

域鉄道の再生に向けて、地域全体で観光消費額を伸ばして地域活性化の効果を定量的に見せていくことが重要だ。例えば乗客の沿線地域での観光消費や宿泊の効果をアンケート調査で把握し、経済効果を把握することが考えられる。その結果、行政、民間、地域住民から理解を得られるようになり、支援を受けやすくなるであろう。

国

は道路財源の一部を道路交通の改善の範囲で鉄道に充当することが可能である。コロナ禍のような世界的な緊急時には国は財源の在り方を見直し、地域の重要なインフラであり、地域の魅力を高め、消費にもつながる地域鉄道に資金等を投入していくことが必要であろう。道路が投資なら鉄道も投資である。引き続き発想を転換していくことが今、求められている。

(注) 列車の運行を担う主体と、鉄道インフラの維持管理を担う主体を別の者とする仕組み出所：般社団法人日本民営鉄道協会



ネモフィラで有名な国営ひたち海浜公園まで延伸予定のひたちなか海浜鉄道

写真提供：ひたちなか海浜鉄道株式会社