

地域に遺された社会資本ストックを活用した観光まちづくり

～ 岐阜県飛騨市・レールマウンテンバイク「Gattan Go!!」の取り組み ～

2019年3月

日本商工会議所 小都市商工会議所支援室

株式会社日本政策投資銀行 地域企画部



<要旨>

本レポートは、日本商工会議所・株式会社日本政策投資銀行（以下、執筆者）の協働により、わが国全体に先駆けて人口減少社会を迎えている地方小都市（概ね人口 10 万人未満）における先進的・萌芽的な地域活性化の取り組み事例を取り上げ、類似の人口規模・産業特性・政策課題等を抱える地方小都市、これから人口減少に直面する大都市等にとって、参考となる示唆を提示することを目的としている。

本稿では、地域に遺された社会資本ストック（廃線施設）を活用した観光まちづくりの取り組み事例として、岐阜県飛騨市におけるレールマウンテンバイク「Gattan Go!!」（ガッタンゴー）を取り上げる。

1. はじめに ～地方小都市こそ日本の課題先進都市・取り組み先進都市～

- 地方小都市は、わが国全体を上回るスピードで人口減少社会に移行しており、いわば人口減少により生じる諸課題にいち早く直面する「課題先進都市」と言える。同時に、こうした諸課題に対応した先進的・萌芽的な地域活性化の取り組み事例も生まれており、「取り組み先進都市」としての顔も持ち合わせつつある。
- 今後、わが国全体が本格的な人口減少社会を迎える中で、わが国全体の活力強化に結びつけていくためには、「取り組み先進都市」における好事例を横展開していくことが求められている。

2. 地方小都市における地域公共交通をめぐる概況

- 厳しい人口減少・財政制約下において、地方鉄道の廃線は避けられない側面もあるが、これらは地域に遺された貴重な有形（観光資源としての駅舎・橋梁等）・無形（地域アイデンティティの象徴としての求心力・愛着等）のストックであることから、そうした価値・蓄積等を活かしながら、廃線後のまちづくりを進めていく余地は十分にある。

3. レールマウンテンバイク「Gattan Go!!」の取り組み経緯・内容・成果

- 取り組み経緯：定量的・客観的な将来分析に基づき、「廃線」という厳しい将来を直視したうえで、廃線後の交流人口拡大方策として「レールマウンテンバイク構想」を考案。商工会議所・NPO が地域住民・企業のハブとなりながら、廃線・休鉱による地域の危機を交流人口拡大の好機に変える事業化に成功。
- 取り組み内容：民間感覚の創意工夫により、地域住民や地元高校生等を巻き込みながら、誰もが楽しめるアクティビティを提供。幅広い客層から支持を獲得し、近年の利用者数は施設受入容量の限界に到達。
- 取り組み成果：安定した集客により、稼ぐインフラとして収益を上げるとともに、周辺の飲食店・宿泊施設等にも経済波及効果が発現。事業モデルの他地域への横展開も進みつつある。

4. 日本ロストライン協議会の設立・展開

- 全国各地で廃線活用に取り組む団体・地域とのノウハウ共有・横展開や情報発信を目指した「日本ロストライン協議会」を設立。廃線観光（ロストラインツーリズム）の展開に向けた動きも活発化している。

5. おわりに ～廃線施設を活用した観光まちづくりの可能性～

- 廃線施設をはじめとする、地域に遺された社会資本ストックを活用した観光まちづくりのポイントを、以下のとおり整理した。
 - ①事業化（定量的・客観的な将来分析に基づいて、中長期的視点により事業化を図ることが重要）
 - ②独自化（地域資源・立地特性を活かし、取り組み内容の独自化を進めていくことが重要）
 - ③収益化（地域経済への波及効果を把握・検証・発信しつつ、稼ぐインフラを目指していくことが重要）
 - ④社会関係資本（①～③を支える基盤として、地域住民の当事者意識・愛着心を高めていくことが重要）

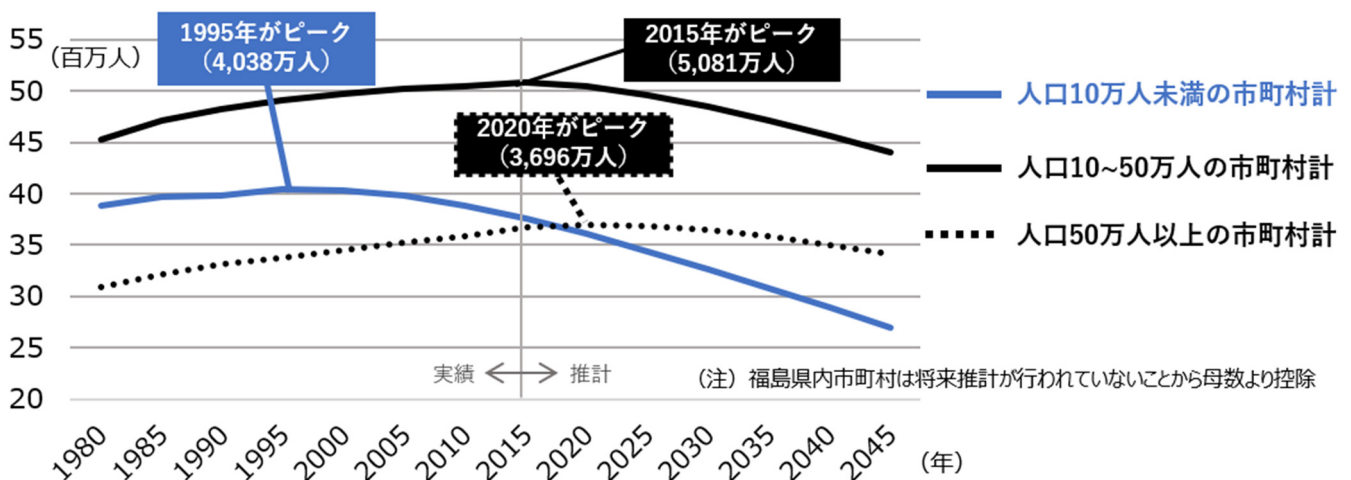
1. はじめに ～ 地方小都市こそ日本の課題先進都市・取り組み先進都市 ～

(1) 地方小都市をめぐる概況（「課題先進都市」としてのこれまで）

- わが国の人口は、2008 年の 1 億 2,808 万人をピークに減少過程に転じている。地方創生元年とされる 2015 年から 2018 年までの僅か 3 年間で 5 万人以上が減少し、2040 年代には年間 100 万人ペースで減少するものと推計されている。これは、現在の富山県や宮崎県と同規模の人口が毎年消失していくことを意味している。
- 特に、地方小都市においては、わが国全体に先駆けて人口減少社会を迎えており、人口減少に伴う様々な政策課題に直面する「課題先進都市」と言える（図表 1）。
- 2014 年 12 月に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」においても、「地方では、地域経済社会の維持が重大な局面を迎える」ことが指摘されている。

(2) 地方小都市を活性化していくための視点（「取り組み先進都市」としてのこれから）

- 人口減少下の地方小都市において地域経済社会を維持・活性化していくためには、域外から需要を獲得し、加えて、獲得した需要が域外に流出せずに地域住民・企業等の所得に回り、その所得が再び地域での消費に繋がるような、いわゆる「地域経済循環」を強靱なものとしていくことが重要である。
- 域外需要の獲得のためには、人口増加時代に蓄積された社会資本ストックを活用しつつ、域外からの消費を呼び込む観光振興や農林水産業の活性化等が必要である。さらに、地域経済循環を強靱にするためには、域外からの需要に対して地域の企業が地域のモノやサービスを提供することを通じて、域外から獲得したお金が、原材料費や人件費として地域の企業や住民に回ることが重要である。
- こうした視点に基づいた先進的・萌芽的な取り組みが、すでに多くの地方小都市において生まれており、いわば、地方小都市は「取り組み先進都市」としての顔も持ち合わせつつある。今後は、全国各地における取り組み事例を横展開することで、現に課題に直面している地方小都市、これから直面する大都市等、ひいてはわが国全体の活力強化に結びつけていくことが求められる。
- そこで本稿では、地方小都市における観光まちづくりの取り組み事例として、地域に遺された社会資本ストック（廃線施設）を観光資源として活用したレールマウンテンバイク「Gattan Go!!」（ガッタンゴー）を取り上げる。

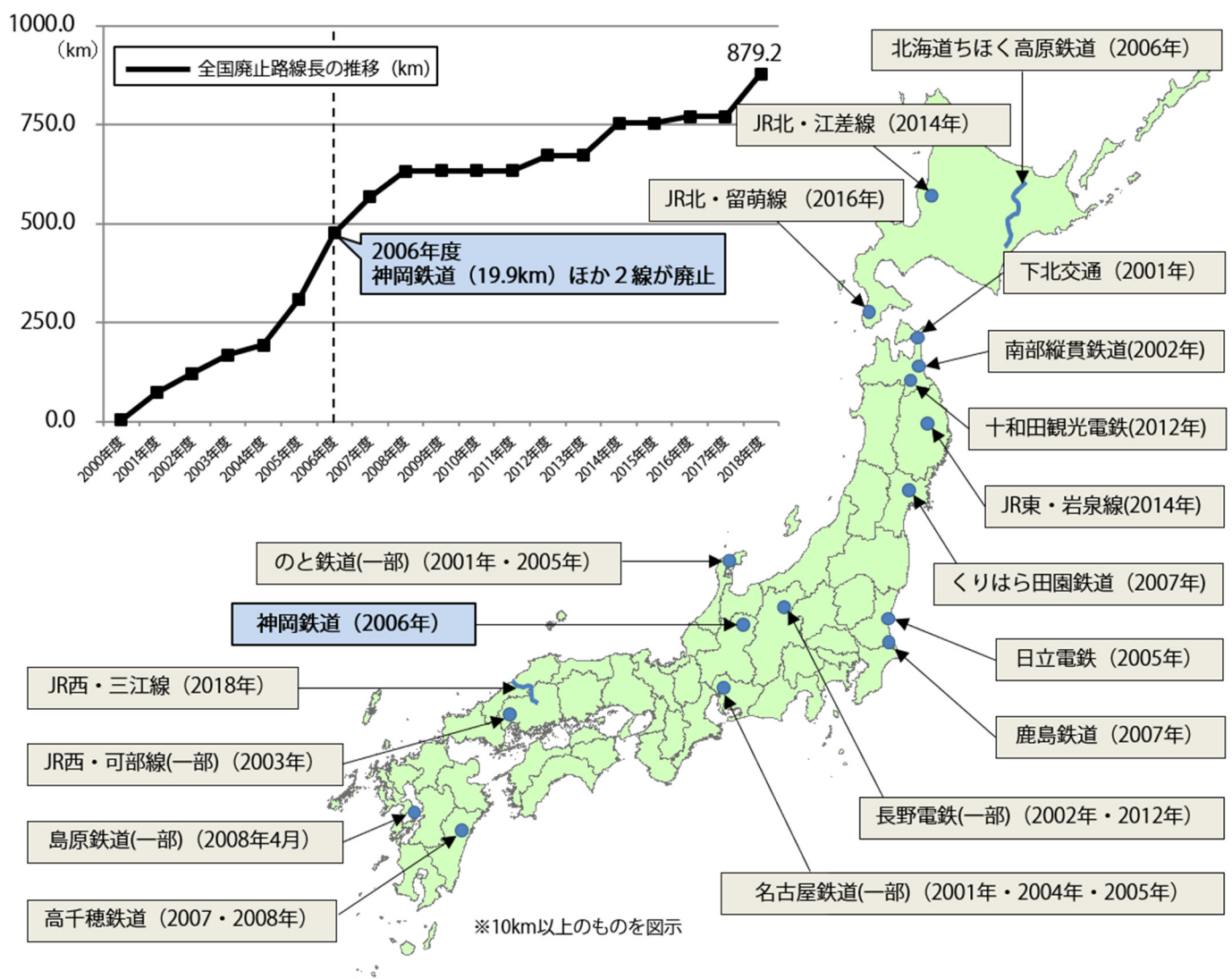


(出典) 国勢調査・国立社会保障人口問題研究所資料等から執筆作成

<図表 1> 都市規模別の人口推移

2. 地方小都市における地域公共交通をめぐる概況

- 地方小都市の人口減少が厳しさを増す中で、地域公共交通をめぐる状況も大きく変化している。とくに、本稿で取り上げる地方鉄道は、人流・物流の大量輸送を前提に整備されたものであることから、事業者による独立採算での維持が限界に差し掛かりつつある地域も少なくない。2000 年度以降においても、全国で廃止された鉄軌道路線は 40 路線・延べ 879.2km に及ぶ〈図表 2〉。
- このような環境変化の中で、地域公共交通としての地方鉄道の廃止はやむを得ない側面もある。しかし、地方鉄道は、有形（観光資源としての駅舎・橋梁等）、無形（地域アイデンティティの象徴としての求心力・愛着等）のストックを有している場合が少なくない。このため、廃線後のまちづくりにあたっては、遺された有形・無形のストックを最大限に活用していくことが期待される。

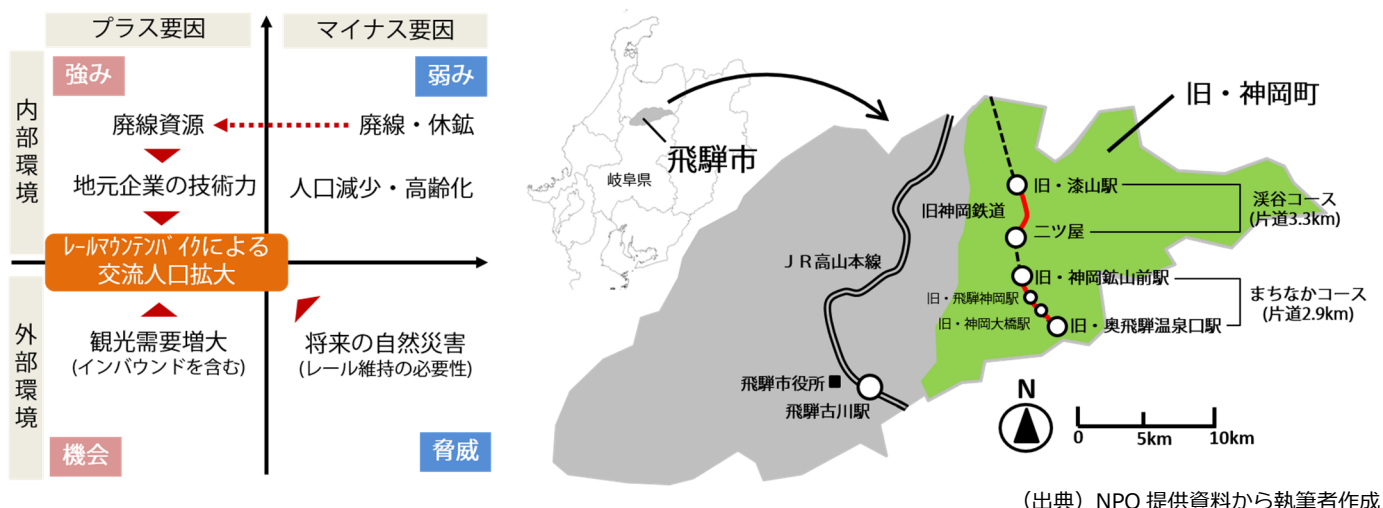


(出典) 国土交通省資料から執筆者作成

＜図表 2＞ 2000 年以降の鉄軌道路線の廃止状況

3-1. レールマウンテンバイク「Gattan Go!!」の取り組み経緯

- レールマウンテンバイク「Gattan Go!!」(ガッタンゴー) が所在する岐阜県飛騨市(旧・神岡町)は、古くから鉱山町として発展。鉱山への垂鉛鉱石輸送を主目的とした神岡鉄道(建設当初は国鉄神岡線)により富山県富山市と結ばれ、鉱山最盛期である1960年代には人口2.7万人に達したが、休鉱後の2000年には9千人台にまで減少。鉄路維持や地域経済の活性化が大きな政策課題となっていた。
- このような中で、地域の総合経済団体である神岡商工会議所は、2002年に行われた創立60周年事業の一環として、NPO法人神岡・町づくりネットワーク(以下、NPO)を設立。NPOでは、定量的・客観的な将来人口・地域経済分析や3千項目に及ぶ町民意見を集約し、「神岡町市街地活性化構想」を策定。本構想には、当面の取り組みとして、神岡鉄道の維持・利用促進に向けたまちあるきイベントの実施や線路脇の草刈りへの協力等が掲げられた。また、将来的な廃線によって、人口減少・高齢化一層加速し得るとの分析を踏まえ、常住人口減少を交流人口増加によって補う目標「2012年交流人口50万人」やその具体的方策としてのレールマウンテンバイク構想(廃線となった線路を自転車で疾走するアクティビティ)が考案され、事業化に向けた検討が開始された。
- 2002年当時、線路上を自転車で走行するアクティビティは全国的にも例がなかったことから、NPOの構成員(神岡商工会議所の役員・議員企業)である鉄工所・木工所の協働により独自開発に着手。神岡鉱山や飛騨木工に培われた高い技術力を活かしながら、数年に及ぶ試行錯誤を経て、老若男女が安全に運転可能なレールマウンテンバイクが開発(特許取得済)された。
- 2006年12月、神岡鉄道は惜しまれつつも全線廃線。当時の市政は、廃線施設の観光資源としての活用に前向きだったこともあり、翌2007年GWには飛騨市観光協会主催の「体験乗車会」として、NPOが開発したレールマウンテンバイクの運行が実現。その後も乗車会の開催実績を積み重ね、2011年から通年運行(冬季を除く)、2012年からNPOへの運行主体の移管も実現(施設は市からの無償貸与)した。
- なお、本取り組みの考案にあたっては、廃線施設の観光資源としての活用という観点のみならず、防災面での活用も念頭に置かれている。1981年に北陸地方を襲った豪雪災害(五六豪雪)の際、本地域に通じる国道や国鉄高山線(当時)は長期にわたって途絶したが、神岡鉄道だけは運行を継続することができたため、陸の孤島を免れた歴史がある。この経験を踏まえつつ、将来の自然災害等に備えて、廃線後も何らかの形でレールを残しておく手立てとして、本取り組みが構想された側面もある。
- このように、本取り組みは、地域が抱える廃線・休鉱といった課題(弱み)を観光資源(強み)として活用するとともに、観光需要(機会)の取り込みや将来の自然災害(脅威)への備えを図りながら、常住人口減少を交流人口増加によって補うことを目指したものとして整理できる<図表3>。



(出典) NPO 提供資料から執筆者作成

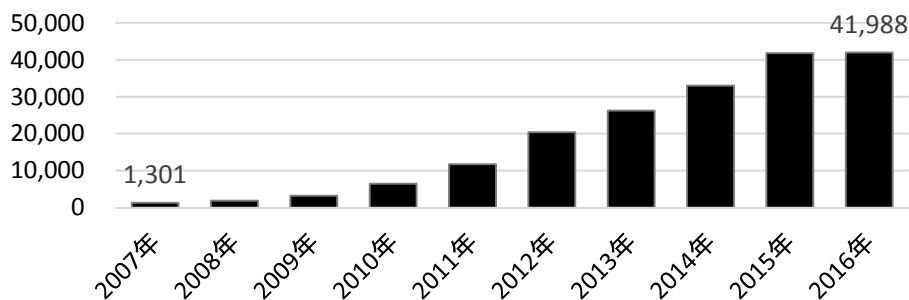
<図表3(左)> 廃線・休鉱による危機を交流人口拡大の好機に変えたレールマウンテンバイク構想

<図表4(右)> 岐阜県飛騨市(旧・神岡町) およびレールマウンテンバイク「Gattan Go!!」位置図

3-2. レールマウンテンバイク「Gattan Go!!」の取り組み内容

- 2007 年の試行的開始時に 1,300 人だった年間利用者数は、開始 10 年目となる 2016 年には 42,000 人にまで増加。単線上をレールマウンテンバイクで往復する本事業の特性上、受入可能な利用者数は年間 4 万人程度が限界であり、とくに行楽期や土日祝は予約困難な状況が続いていた〈図表 5〉。
- このような中で、従前の運行コース（まちなかコース：旧奥飛騨温泉口駅～旧神岡鉱山前駅間 2.9km）に加えて、2018 年 4 月からは新コース（溪谷コース：旧漆山駅～二つ屋間 3.3km）が開設され、受入容量が拡大〈図表 6〉。これにより、全長 19.9km に及ぶ廃線のうち、現在はその約 3 割を活用してレールマウンテンバイク事業が行われている。
- これら 2 コースで使用されているレールマウンテンバイクは、二人乗りの基本形のほか、観覧シートを加えた 3 人乗り、4 人乗り、サイドカー付き等、豊富な車種が用意されている〈図表 7〉。子どもからお年寄り、カップルや家族連れ、さらには普段は自転車に乗ることができない障がい者等も自転車特有のスピード感や体に受けるさわやかな風、レールの継ぎ目の音や振動を味わうことができる。こうした幅広い層に開かれたアクティビティであることが、順調な利用者数増加の一因となっている。
- 設備投資・維持管理においては、クラウドファンディングやファンイベント（枕木交換会等）、地元高校とのコラボレーション^注）の機会を積極的に活用。こうした取り組みは、資金調達・担い手確保の手段としての役割を超えて、持続的なファンづくり（潜在需要の掘り起こし）や地域住民の当事者意識・愛着心の醸成にも寄与している。

注）一例として、2018 年 7 月には地元の岐阜県立飛騨神岡高校との協働により、トンネル内へのイルミネーション設置が行われた。



〈図表 5〉利用者数の推移（2007 年～2016 年）（出典）NPO 提供資料から執筆者作成



〈図表 6〉市街地を駆け抜けるまちなかコース（写真左）、大迫力の自然溢れる溪谷コース（写真右）



〈図表 7〉豊富な車両ラインナップ（有料オプションでチャイルドシートやペットゲージの搭載も可能）

（写真）NPO 提供

3-3. レールマウンテンバイク「Gattan Go!!」の取り組み成果

- 本事業の収支状況（2016 年度決算基準）は、経常収益 7,262.0 万円（うち事業収益 6,396.3 万円）、経常利益 1,264.7 万円であり、700 万円超の法人税・消費税を納税。本事業は、飛騨市から NPO が廃線施設の無償貸与を受けて運営しているため、施設の安全対策費用（橋梁へのフェンス設置等）の一部は市が負担しているが、一定の「稼ぐインフラ」としての役割を果たしていると考えられる。
- また、年間 4 万人を超える利用客の大半が地元飲食店を利用し、6 割以上が近隣観光地に宿泊するなど、周辺地域への経済波及効果も発現。現在は、さらなる滞在時間・消費金額の拡大に向けて、神岡商工会議所・飛騨市観光協会等と連携したランチマップ・クーポン発行や街あるきガイド事業等が開始されるなど、本事業を核とした観光まちづくりが多方面で展開されている（図表 8）。
- さらに、本事業モデルの国内外への横展開も活発化。全国各地の廃線を抱えた地域・団体からの視察も相次いでおり、本事業モデルは岩手県岩泉町・秋田県小坂町・三重県熊野市等で実用化に至っている。特に三重県熊野市（紀州鉾山鉄道跡）では、NPO が開発したレールマウンテンバイクが採用されている。また、東日本大震災後には、三陸鉄道(株)に保線車両として貸与され、同線の復旧作業にも役立てられた。
- こうした長年の取り組み過程や多方面への取り組み成果が認められ、本事業は、2012 年の日本鉄道賞「蘇ったレール」特別賞を皮切りに、数々の表彰を受賞。各賞の受賞理由について、当初「独創性・独自性」といったアイデアが評価されていたが、次第に「持続性」「地域社会への貢献」といった評価へと移り変わるなど、民間主導による観光まちづくりの持続的取り組みが評価されていることが読み取れる（図表 9）。
- 当初、実施時期・区間を限定した試行的な「点」（体験試乗会）から始まった本事業は、着実に実績を積み上げながら、実施時期・区間を拡大・延長し、「線」へと拡大してきた。さらに現在では、本事業を核とした地域全体の活性化を目指した「面」的な観光まちづくりの展開が進められている。



＜図表 8＞ 周辺飲食店と連携した利用客向けクーポン券の発行（写真）NPO 提供

受賞年月	賞名（主な受賞理由）
2012.10	第 11 回日本鉄道賞「蘇ったレール」特別賞（独創性、地元発意、廃線施設の観光資源化 等）
2013.3	第 1 回スポーツ振興賞 スポーツとまちづくり賞・日本商工会議所奨励賞（独創性、地元発意、廃線施設の観光資源化 等）
2014.1	第 9 回 JTB 交流創造賞「最優秀賞」（地元発意、廃線施設の観光資源化、地域の観光交流・地域活性化への貢献 等）
2014.2	第 31 回地域づくり「総務大臣」賞（団体の部）（自主自立の運営体制、地域活性化への貢献、他地域での応用可能性 等）
2016.9	第 2 回ジャパン・ツーリズム・アワード地域マネジメント部門「部門賞」（周辺地域の観光需要拡大への寄与 等）
2016.10	第 10 回産業観光まちづくり大賞「金賞」（廃線施設の観光資源化、観光まちづくりの実現 等）
2018.12	平成 30 年度 国土交通大臣表彰「手づくり郷土賞」（周辺地域への経済波及効果、全国トリライ協議会を通じた横展開活動 等）

（出典）主催者発表資料等から執筆者作成

＜図表 9＞ レールマウンテンバイク「Gattan Go!!」に対する主な表彰内容

4. 日本ロストライン協議会の設立・展開

- 2017年4月、NPOが中心となり、「日本ロストライン協議会」が設立された。これは、全国各地で廃線施設の活用に取り組む団体・地域間の連携促進を目的に設立されたもので、15団体が参画<図表10>。このうち、レールマウンテンバイクに取り組む団体も6団体に及ぶ。
- 今後、廃線施設の活用に向けたノウハウ（廃線施設活用の際の安全確保方策・財源確保方策等）の共有・横展開や情報発信を進めていくこととしている。
- 2018年10月には、わが国における鉄道の中心点とも言えるJR東京駅前において、本協議会の活動の一環として、「日本ロストラインフェスティバル in 東京ガッタンゴー」と題したイベントも開催された。当日は、各加盟団体より取り組み紹介・観光PRのほか、Gattan Go!!において実際に使用されているマウンテンバイクと仮設レールが持ち込まれ、大勢の来場者で賑わった<図表11>。



<図表10> 日本ロストライン協議会構成団体 （出典）日本ロストライン協議会資料から執筆者作成



<図表11> 日本ロストラインフェスティバル in 東京ガッタンゴーの様子 （写真）執筆者撮影

5. おわりに ～廃線施設を活用した観光まちづくりの可能性～

- 廃線施設をはじめとする地域に遺された社会資本ストックを活用した観光まちづくりの可能性についてレールマウンテンバイク「Gattan Go!!」の取り組み事例をもとに、以下4点をポイントとして整理する。

(1) 地域資源の「事業化」

- 本取り組みは、地域に遺された社会資本ストックを活用した観光まちづくりの好例である。事業化に際しては、定量的・客観的な将来分析により「廃線」という厳しい未来を直視したことで、廃線後を見据えた交流人口拡大方策「レールマウンテンバイク構想」の考案につながった。
- 構想の実現に際しては、地域住民・企業の調整役や事業推進役として商工会議所・NPO等が大きな役割を果たした。観光まちづくりの展開においては、こうした民間団体の機能強化・活躍促進が重要である。

(2) 地域資源の「独自化」

- 本取り組みは、廃線施設活用の草分け的存在である。加えて近年は、「全国ロストライン協議会」を設立し、後発の類似団体・地域間でのノウハウ共有・横展開や情報発信に貢献している点も高く評価できる。
- 全国的な横展開を踏まえて、今後は、他地域との取り組み内容の独自化を通じて、廃線観光（ロストラインツーリズム）全体の魅力向上・需要創出を図っていくことが求められる。本取り組みを例に挙げると、従前のアクティビティとしての活用に加えて「移動手段としての活用」が考えられる。たとえば、神岡に宿泊した観光客の荷物を翌朝神岡から富山へ輸送しつつ、宿泊客は手ぶらでレールマウンテンバイクとJR線乗り継ぎ富山へ向かうといったような動線が考えられる。これにより、本取り組みの弱み（単線往復利用を前提していることによる受入容量の存在）を解決しつつ、同時に広域観光周遊ルート上に組み込まれることで、新たな付加価値の創出も期待できる。

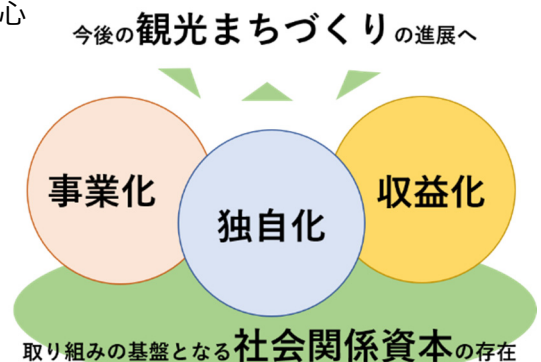
(3) 地域資源の「収益化」

- 本取り組みは、すでに運営経費の大半（一部安全対策費用を除く）を事業収益により賄っており、加えて、周辺地域への経済波及をもたらすなど、地域における稼ぐインフラとして一定の役割を果たしている。だからこそ、地方自治体の財政状況が極めて厳しい昨今、公的支援に頼らない持続可能な事業スキーム構築のため、より一層の収益化を目指していくことが期待される。
- こうした観点から、本取り組みによる経済波及効果の把握・検証・発信（見える化）に注力していくことも重要である。効果の把握・検証にあたっては、地域限定電子通貨^注等を活用することで、地域内経済循環に貢献しつつ、簡便かつ精緻な効果検証を行うことも考えられる。効果の見える化を通じて、地域社会からの理解・協力を得ることで、今後の更なる事業展開が期待できる。

注）本地域においては、地域金融機関である飛騨信用組合が中心となり、地域限定電子通貨「さるぼぼコイン」が導入されている。

(4) 取り組みの基盤となる社会関係資本

- 本取り組みは、地域住民・企業の神岡鉄道に対する熱意や愛着心、協働なくして実現しなかった。今後の持続的な事業展開には、そうした社会関係資本（ソーシャル・キャピタル）の存在が必要であり、往時の神岡鉄道を知らない世代に対しても、当事者意識や愛着心を醸成していくことが求められる。
- こうした観点から、近年NPOが力を入れている地域住民・地元高校との連携（保線・維持管理活動）、クラウドファンディング（資金調達）を通じて、取り組みの担い手確保や社会関係資本形成、潜在需要の掘り起こしを進めていくことが重要である。
- 今後、各地域の地域資源・立地特性を活かしつつ、その「事業化」「独自化」「収益化」、それらを支える「社会関係資本」形成の視点から、観光まちづくりが進展していくことを期待したい。



<図表 12> 本取り組み事例にみる観光まちづくりのポイント（出典）執筆者作成



＜主参考文献＞

- 鈴木進悟(2016)「廃線活用しレールマウンテンバイクー日本鉄道賞特別賞に輝いた岐阜県飛騨市のNPO法人」, 地方行政 vol.10666, pp.10-13,

【 執筆 】

鵜殿 裕 (日本商工会議所 地域振興部 主席調査役 (株式会社日本政策投資銀行 参事役))

吉次 翼 (日本商工会議所 小都市商工会議所支援室)

荘 浩介 (株式会社日本政策投資銀行 地域企画部 課長)

迫 謙太郎 (株式会社日本政策投資銀行 地域企画部 副調査役)

©The Japan Chamber of Commerce and Industry 2019

©Development Bank of Japan Inc.2019

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。本資料は、日本商工会議所・株式会社日本政策投資銀行（以下、執筆者）が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、執筆者はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要です。執筆者までご連絡下さい。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、「出所：日本商工会議所・日本政策投資銀行」と明記して下さい。

(お問合せ先)

日本商工会議所 小都市商工会議所支援室

〒100-0005 東京都千代田区丸の内3-2-2

TEL : 03-3283-7827 URL : <http://www.jcci.or.jp/>