

観光を支える社会システムとしての鉄道産業

——観光からみた役割と今後の展望——

立 松 信 孝

1. はじめに
2. 観光からみた鉄道発展の歴史
 - (1) 鉄道と観光開発の歴史
 - (2) 鉄道と観光開発の事例
 - ①温泉観光地「草津」
 - ②スキーリゾート観光地「越後湯沢」
3. 観光からみた交通市場
 - (1) 観光交通市場の概要
 - (2) 利用交通手段の推移
 - (3) 旅行距離と交通機関
4. わが国の社会動向と鉄道の課題
 - (1) 地球環境の保全
 - (2) 高度情報化社会
 - (3) 高齢化社会
 - (4) 国際化社会
5. 観光からみた鉄道の役割
 - (1) 移動手段としての役割
 - (2) 演出者としての役割
 - (3) 観光資源としての役割
6. 今後の展望
 - (1) 新たな観光の形態からの展望
 - ①持続可能な観光
 - ②都市観光
 - ③産業観光
 - ④街道観光
 - ⑤学習観光
 - ⑥健康観光
 - (2) 新たな技術開発からの展望
 - ①超高速鉄道の開発
 - ②新幹線と在来線鉄道との相互直通運行
 - ③在来線鉄道と自動車道路との相互直通運行
7. おわりに

要 約

観光は日常生活圏を離れて一時的に別の場所に移動して、また日常生活圏に戻ってくることで、非日常的な体験や行動をすることである。このためには、必ず居住地から観光地までの移動を伴うことから、観光が成立するためには交通手段すなわち交通機関が必要となる。日常生活を離れた行動であるため、人の移動が存在し、ここに交通需要が発生する。交通は観光を支える重要な社会システムとしての役割をもち、今日ある観光の姿は交通手段の発達によって可能となったと言っても過言ではない。

これまでの我が国の状況を振り返ると、観光地が発達してきた背景には交通機関の中でも、鉄道がその中心的な役割を果たし、観光地の発展に大きな貢献をしてきた。このような視点から、観光面からみた鉄道の役割、さらには今後鉄道が厳しい競争条件の中でどのような観光分野で役割が期待できるのかを展望し、鉄道の活性化への道を検証する。

キーワード：鉄道と観光の連携、新たな観光の形態、新たな技術開発、観光する心、交流人口

1. はじめに

観光は、中国周の時代における儒教の古典「易経」によれば、「国の光を観るは、もって王に賓たるによろし」に起源をもっている。これは、国の光すなわち地域の優れたものを多くの人々に見てもらふことにより人的交流を図ることは、王（為政者）の大切な勤めであると説いている。これこそが、観光の原点とも言えるものである。

政府の観光政策審議会においては「観光は自己の自由な時間の中で、観賞、知識、体験、活動、休養、参加、精神の鼓舞など生活の変化を求めて、人間の基本的な要求を充足するための行為のうち、日常生活を離れて異なった自然、文化などの環境のもとで行なおうとする一連の行動をいう」と定義している¹⁾。こうした視点からみると、観光は日常生活圏を離れて一時的に別の場所に移動して、また日常生活圏に戻ってくることで、非日常的な体験、行動をすることである。このためには、必ず居住地から観光地までの場所の移動を伴うことから、観光が成立するためには交通手段すなわち交通機関が必要となる。日常生活を離れた行動であるため、人の移動が存在し、ここに交通需要が発生する。

交通は宿泊、旅行業とともに、観光を支える重要な社会システムのひとつとしての役割をもち、今日ある観光の姿は交通手段の発達によって可能となったと言っても過言ではない。観光地がこれまで発達してきた背景には交通の果たした役割が大きく、この中でも、大量、高速、定時輸送が可能な鉄道の発達は観光地の基盤整備と大衆化をもたらした。このような視点から、観光からみた鉄道がこれまでどのような役割を果たし、今後鉄道が厳しい競走条件の中でどのような観光分野で役割が期待できるかを展望し、鉄道の活性化への道を検証する。

2. 観光からみた鉄道発展の歴史

(1) 鉄道と観光開発の歴史

わが国では1872年に、新橋～横浜間に鉄道が始めて開通して以来、鉄道の発達は国内観光地の開発と密接な関係をもって展開してきた。すなわち、国内観光地の開発は鉄道網の整備と時を同じくして進められてきた。鉄道網の整備は、富国強兵や殖産振興が大きな目的ではあったが、一方では観光地の発展にも大きな影響を及ぼしてきた。

江戸時代から有名社寺への参詣は、当時の大衆にとって最大のレクリエーションであり、最大の観光地であった。また、社寺参詣後の温泉の湯治も観光の一環として行われていた。このような観光客のニーズに合わせて鉄道の整備が始まった。1880年から1890年代は、都市と観光地を結ぶ路線が民間の電気鉄道によって建設がスタートとした。1889年に讃岐鉄道（丸亀～琴平間）が開通して金毘羅参詣が、1897年には成田鉄道（佐倉～成田間）が開業して成田山新勝寺参詣への輸送の利便性がそれぞれ向上した。1900年代に入ると、新たに多くの観光

客を誘致できるような観光地を形成した。民間鉄道は大都市近郊に海水浴場や遊園地を自らの観光資源として経営し、これによって観光客の誘致を図った。多くの民間鉄道は、創業当初から観光地形成を目的に鉄道を建設して鉄道網を整備した。その後、都市と観光地との間に特急列車が運行され、大量高速輸送としての鉄道特性が発揮できるようになり、観光地の振興に貢献した。阪神電気鉄道は1905年から1907年にかけて、京浜電気鉄道は1912年にそれぞれ遊園地や海水浴場を開設している。また、箕面有馬電気軌道は1911年宝塚において温泉浴場を開設して本格的な観光事業にのりだすとともに、1914年には宝塚少女歌劇の公演がスタートして観光拠点として位置づけ、鉄道の利用促進を図った。さらに阪神電気鉄道は、1924年から1932年にかけて甲子園野球場、プール、遊園地、動物園等の総合レクリエーション施設を誘致し、観光地としての地位を築いた。

1910年代後半から1920年代には、自然景観保護活動が広がっていく中で、生活スタイルの中に旅行とレクリエーションが定着し、家族、グループを中心とした団体旅行が増加した。このような中で、東武鉄道は日光地区への観光客を誘致するため、1929年に浅草から日光までの直通電車を運行した。1935年には、関東地区の私鉄では初の浅草から日光、鬼怒川への特急電車による直通運転も開始した。さらに、中禅寺湖、湯元温泉、戦場ヶ原等への交通網整備も進め、奥日光も含めたエリアを東京からの一大観光地とした。この時期に観光開発を主体に経営を展開した鉄道は、黒部峡谷鉄道による宇奈月温泉の開発、長野電鉄による志賀高原の開発、富士山麓電気鉄道による富士五湖開発等があげられる。また、わが国では山岳そのものが信仰の対象となることが多いため、山上への社寺参詣輸送を目的とした観光用登山鉄道が登場した。1918年には生駒鋼索鉄道が最初に開業している。翌年の1919年に開業した小田原電気鉄道（箱根湯本～強羅間）は急勾配を走る登山鉄道として人気を集め、芦ノ湖、大涌谷等の温泉観光地への利便性が大きく向上した。

1930年代前半まで盛んとなった観光地域の開発は、第二次世界大戦により一時中断することとなる。戦後を迎えると、高度経済成長とともに観光開発は再び積極的に行なわれるようになり、1950年代には交通網の整備と観光地域とはさらに密接に結びつくようになっていった。

1961年には、約2年の工事期間を経て伊豆半島の東海岸に伊豆急行が伊東から伊豆急下田まで開通した。これに伴い、東京から熱海を経由して直接国鉄伊東線に乗り入れて、伊豆急下田まで直通運転が実現した。その結果、伊豆半島の観光開発は一気に進行することになった。また、1970年には近鉄が宇治山田から鳥羽を経由して志摩半島の観光拠点である賢島まで工事が完成した。これにより、近鉄は名古屋や大阪から賢島までの直通運転を開始し、伊勢志摩地域の観光開発が大きく前進した。

しかし、1970年代後半からは、自動車交通の進展や高速道路網の整備に伴い、鉄道の観光に対する役割は自動車交通に奪われ、しだいにその役割は小さくなっていくのである。

(2) 鉄道と観光開発の事例

鉄道と観光については、このように密接な関係をもって展開してきたが、ここでは、温泉観光地である「草津」及びスキーリゾート地であり温泉観光地でもある「越後湯沢」について検証する。

①温泉観光地「草津」

温泉観光地で知られる群馬県草津町は、東京都心から北西約150 km の位置にあり、湯畑、賽の河原をはじめ無数の源泉があり、近くの白根山には火口湖の湯釜などに代表される豊富な観光資源を有している。鉄道では、上野から特急電車に乗車して長野原駅で下車し、ここから路線バスに乗換えて約3時間で行くことができる。

草津温泉に交通機関が導入されたのは1908年のことであり、渋川～草津間に乗合馬車が始めて開通している。その3年後、自動車の運行も始まった。その当時、草津町出身で旅館のオーナーであった黒岩忠四郎は、草津の大火で自分の旅館の類焼を免れたのを機に鉄道の建設が必要と判断し、パルプの搬出も含めて草津興業(株)を設立した。1913年には新軽井沢～小瀬温泉間の建設にとりかかり、1926年に草津電鉄として草津～軽井沢間55.5 km が開通し、観光客の増加により草津温泉の発展につながった。

その後のモータリゼーションの進展によりこの区間は1962年に廃止されたが、1964年に長野原大津～草津間の草津有料道路の完成とあわせて、志賀草津高原ルートが開通して広域観光地域を形成した。これにより、バスターミナルも整備され、交通アクセスが一段と進展した。1971年には上野～長野原間の特急「白根」の運転とあわせて、これと接続した特急バスにより利便性は大きく向上した。これにより、草津温泉は多角的リゾート地を形成して、温泉とスキーのまちから新たに「草津音楽の森」が誕生した。さらに、1980年からは「草津国際音楽祭」のイベントを毎年実施して、多くの観光客が訪れるようになった。

②スキーリゾート観光地「越後湯沢」

スキーリゾート地として知られる新潟県湯沢町は、上越新幹線で東京駅から約1時間15分、関越自動車道で練馬ICから約2時間の距離にあり、スキーを中心に、温泉、夏期学生村、高山植物園等がある。

1931年の国鉄上越線の開通は、スキーブームがスタートして岩原スキー場が開設した。その後、1950年には地元の要請をうけて、初めてスキー臨時列車「銀嶺」が上野～石打間を運転し、スキー客の増加をみた。さらに、1953年には岩原スキー場に上越線の臨時駅が開設したことで、駅とスキー場とが直結した。1965年には上越線の電化により、スピードアップを図るとともに、越後中里駅にも臨時駅を設置し、県外から多くのスキー客を集めた。1970年代半ばまで入り込み客の50%以上を上越線利用の鉄道輸送で占めていたが、マイカーの利用が急増してからは鉄道利用は大きく減少した。

その後、1982年上越新幹線越後湯沢駅、1984年関越自動車道の開業等の高速交通体系の整備により、スキーブームが加速したことをうけて、鉄道利用者も復活した。1990年には新幹線越後湯沢駅から保守用基地への引込み線を営業線として活用したガーラ湯沢駅がオープンした。この駅からゴンドラリフトでガーラ湯沢スキー場まで直結したことで、首都圏から日帰りで終日スキーを楽しむことが可能となり、スキー客を中心とした観光客の増加につながった。

3. 観光からみた交通市場

(1) 観光交通市場の概要

「平成17年版観光白書」によれば、2003年度の旅行消費による生産波及効果は53.9兆円に達しており、これは国内生産額の5.6%を占めている。付加価値効果は28.6兆円で、これは名目GDPの5.7%に相当する。また、観光産業に関わる雇用効果は442万人に達しており、これは全就業者数の6.8%を占めている²⁾。このように、観光はわが国の国民経済や社会生活にとって、21世紀の基幹産業として大きな役割を果たすことが期待されている。

この中でも、観光交通市場における交通産業は、陸上交通、航空及び水上交通から構成された総合的な交通システムである。2003年度の「数字でみる鉄道2005」によれば、わが国の交通システムの中で、鉄道のシェアは輸送人キロベースで見ると、27.0%を占めており、諸外国と比較しても大きく上回っているが、近年は横ばい傾向が続いている。一方自動車は66.9%、航空は5.8%のシェアを占めており、いずれも微増傾向を示している³⁾。

一方、2003年度におけるわが国の鉄道輸送人員は218億人、輸送人キロは3,850億人キロで、いずれも近年は微増傾向にあり、高い輸送実績を有している⁴⁾。これは日本の細長い地理的な条件や社会経済条件から都市間を結ぶ観光客とビジネス客を主体とする都市間輸送及び通勤、通学を主体とする大都市圏輸送に大きな役割を果たしていることが大きく起因している。東海道新幹線における国内観光・レクリエーション目的の利用者のシェアは、2003年での調査を2000年と比較すると、平日（金）は6.0%から7.7%へ、休日（日）は16.3%から20.5%へとそれぞれ増加しており、新幹線利用の観光客は増加傾向にある⁵⁾。

このように、鉄道の旅客輸送事業は、旅行や観光のインフラとして観光の発展に大きく貢献するとともに、鉄道の高速度化や快適化により観光地への時間距離が短縮し、観光の利便性が大きく増大した。

(2) 利用交通手段の推移

観光を成立させる基本的な要素の一つは移動であり、このためには交通手段が必要となる。交通手段である交通機関には、鉄道、自家用車、航空機、貸切バス、船舶等がある。

我が国の観光市場における交通機関の利用動向は、鉄道が伸び悩み、船舶が減少する中で、

自家用車と航空機が伸びており、特に、自家用車のシェアが大きく増加してきた。航空機は輸送量ではまだ少ないものの、輸送の伸び率は顕著に表れている。

明治以降、交通の発達は、鉄道が中心的な役割を担ってきた。マスツーリズムの時代になっても、大量輸送が可能な鉄道が観光の重要な地位を占めていた。表1の日本観光協会が隔年調査している1964年の「観光の実態と志向」調査⁶⁾によると、宿泊観光旅行での利用交通手段は、鉄道72.8%、バス44.0%、自家用車8.0%、航空機2.1%、船舶10.4%、レンタカー・タクシー1.7%であった。鉄道は主要観光線区を中心に輸送力が不足する状況にあり、いかに大量輸送ができるかが大きな課題であった。自家用車は少なく、高速道路もまだこれから整備されようとしていく状況の中で、1964年に東海道新幹線が開業した当時は、鉄道の高速度、大量、定時性が十分発揮された時代であった。また、貸切バスは機動性、低廉性において優れ、団体直行輸送として、また鉄道のフィーダーサービスとして、鉄道と競合する形態であった。

1970年の調査では、鉄道59.5%、バス36.3%、自家用車18.9%、航空機5.3%、船舶8.1%、レンタカー・タクシー2.5%となった。1970年以降は、大衆車が一般サラリーマンにも手の届くようになり、自家用車の利用が増加し始めた。高速道路の整備とともに、家族、グループでの旅行における自家用車が機動性、低廉性、プライバシーの確保等の面で優位にたち、自家用車の利用が増加する一方で、鉄道は徐々に減少傾向をたどっていった。

1978年の調査では、鉄道48.1%、バス36.1%、自家用車37.7%、航空機7.1%、船舶7.1%、レンタカー・タクシー12.2%であった。鉄道は山陽新幹線の岡山開業（1972年）及び博多開業（1975年）により、太平洋ベルト地帯を結ぶ高速交通体系の整備が進んだものの、運賃値上げによる低廉性の魅力喪失や度重なるストによる信頼性の低下が続き、鉄道の利用は急速に低下した。

1986年の調査では、鉄道36.5%、バス40.5%、自家用車40.6%、航空機6.5%、船舶7.7%、レンタカー・タクシー13.5%であった。この調査で初めて自家用車の利用が鉄道を上回り、鉄道はさらに利用が減少した。国鉄は経営状況が破綻するところまで追い込まれ、もはや民営分割以外には再建の道がないところまでになっていた。一方、高速道路の整備はさらに進み、自家用車も一家に1台以上所有するまでになった。

2002年の調査では、鉄道27.2%、バス27.4%、自家用車53.5%、航空機11.1%、船舶3.4%、レンタカー・タクシー7.9%であった。国鉄は、1987年民営分割により、JRグループとして旅客会社6社と貨物会社1社のもとに運営されることになり、運賃値上げの回避、車両や駅設備の改善、列車の増発、フロントサービスの向上等により、さらに景気の回復も追い風となったこともあって、バブル期は利用客が増加した。1991年のバブル崩壊以降は、やや減少か横ばい傾向が続いており、長期的な傾向としては新幹線輸送を除いては歯止めがかかっていない状況にある。一方、自家用車の伸びは、道路網の整備や手軽に購入できるようになったこともあり、50%以上のシェアとなっている。航空機の利用も、遠距離への高速度を活かして、鉄道と

表1 宿泊観光旅行における利用交通機関（複数回答）（単位：%）

調査年	鉄道	バス	自家用車	レンタカー・タクシー	航空機	船舶
1964	72.8	44.0	8.0	1.7	2.1	10.4
1966	66.6	44.0	10.8	1.9	1.7	14.3
1968	59.1	45.8	14.1	3.1	1.6	8.9
1970	59.5	36.3	18.9	2.5	5.3	8.1
1972	65.6	40.0	26.9	10.9	3.8	10.6
1974	60.4	40.2	28.7	11.3	3.7	10.8
1976	61.7	45.7	28.1	11.6	6.8	8.5
1978	48.1	36.1	37.7	12.2	7.1	7.1
1980	45.4	41.6	34.3	12.2	7.7	7.2
1982	45.0	36.0	40.4	14.4	6.3	7.1
1984	43.2	41.0	37.3	14.1	6.8	6.9
1986	36.5	40.5	40.6	13.5	6.5	7.7
1988	35.0	37.3	41.5	13.0	6.7	9.4
1990	38.8	36.5	40.7	14.4	8.1	5.9
1992	32.1	34.8	44.0	13.2	9.5	6.5
1994	36.6	29.6	47.0	12.7	7.9	5.1
1996	32.6	32.0	51.4	10.7	9.4	4.9
1998	29.9	29.5	52.2	8.7	10.6	4.5
2000	29.7	30.9	51.2	10.5	11.7	3.7
2002	27.2	27.4	53.5	7.9	11.1	3.4
2004	31.2	27.5	51.1	10.6	12.1	3.4

（出典）各年度「観光の実態と志向」日本観光協会

（注）1. 利用交通機関は複数回答のため、合計は100%にはならない。

2. 鉄道には、JRと私鉄を含む。但し、1987年以前は、国鉄と私鉄の合計である。

3. バスには、貸切バスと路線バスを含む。

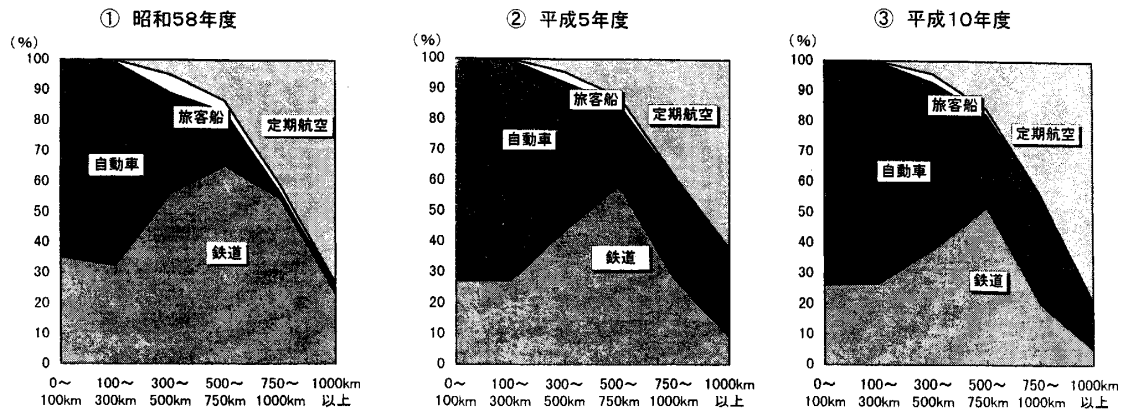
同程度の運賃設定や大幅な運賃割引施策により大きく需要を伸ばしている。

2004年の調査では、鉄道31.2%、自家用車51.1%、航空機12.1%となった。鉄道では2003年10月東海道新幹線品川駅の開業や2002年12月東北新幹線盛岡～八戸間延長開業、2004年3月九州新幹線新八代～鹿児島中央間のあいつぐ開業により、利便性が向上するとともに所要時間が大幅に短縮され、需要の拡大につながった。航空機の利用も鉄道と競争関係にある主要区間での便数増便により利便性が向上し、需要が増加している。中部国際空港、神戸空港、北九州空港等空港の整備に伴い、今後とも鉄道は厳しい状況が継続していくとみられる。

(3) 旅行距離と交通機関

観光交通市場は、図1から観光行動の距離によって交通機関の利用の特性がみられる⁷⁾。

300 km 以内の旅行では、自家用車が70%以上利用されており、鉄道利用を大きく上回って



(出典) 旅客地域流動調査

図1 距離帯別輸送機関分担率の推移

いる。300~500 km 圏の旅行では鉄道が40%利用されているが、自家用車も30%以上となっている。500~750 km 圏の旅行では、新幹線を中心とした鉄道が航空機及び自家用車の利用を抑えて高い利用状況を示している。しかし、750 km 以上になると航空機の利用が圧倒的に多くなる。

このことから、300 km 以下の近距離区間では自家用車が、300~750 km の中距離では鉄道が、750 km 以上の長距離では航空機がそれぞれ高い利用率を示している。最近では300~500 km 圏では自家用車が、500~750 km 圏では航空機がそれぞれ鉄道のシェアを侵食しており、鉄道は厳しい競争をしいられている。鉄道は500~750 km の距離においてシェアがもっとも高いが、近年減少傾向にあり、1999年度では50%まで減少した。

自家用車が近年観光旅行に利用されるようになった背景には、国民所得の向上に伴う自家用車の普及や高速道路の全国的な整備によるところが大きい。自家用車の利点としては、乗り換えの手間がなく、ドア・ツー・ドアで観光地に直行できること、時間に拘束されないこと、家族やグループでの移動では交通費が割安になること、車内がプライベートな空間を確保でき他人の干渉を受けないこと等である。新幹線を中心とする鉄道が利用されている背景には、2~3時間程度と比較的短時間で目的地に行けること、定時性にすぐれていること、自家用車では高速道路を利用しても運転の疲労が大きいこと、車両がゆったりとして快適性に優れていること等があげられる。航空機が利用されているのは、所要時間が他の交通機関に比較してアクセス時間を考慮しても少ないこと、交通費も鉄道と比較してもそれほど高くないこと等があげられる。

新幹線を主体とする都市間輸送では、図2から500 km の距離帯である東京~新大阪間において約80%が鉄道のシェアとなっている⁸⁾。また、750 km 程度までの距離帯でも、60%以上のシェアを確保している。しかし、750 km を超えると、新幹線のシェアは50%を割り込むばかりでなく、1,000 km を超える東京~博多間では、所要時間が最速でも5時間近くかかるため、鉄道のシェアは10%にすぎず、航空機の利用が圧倒的に多くなる。

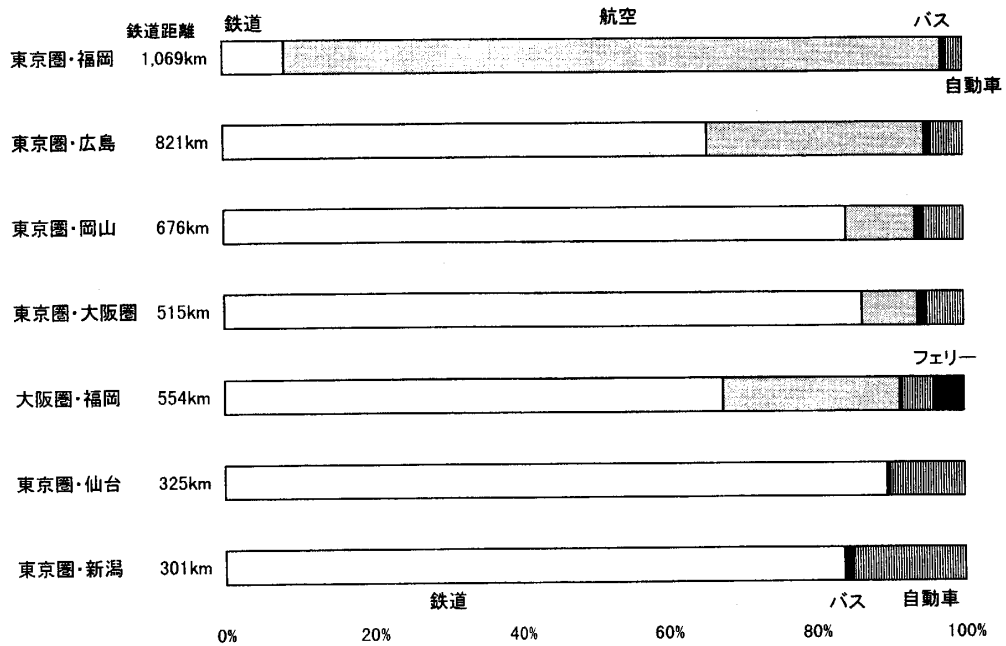


図2 新幹線による輸送分担の現況

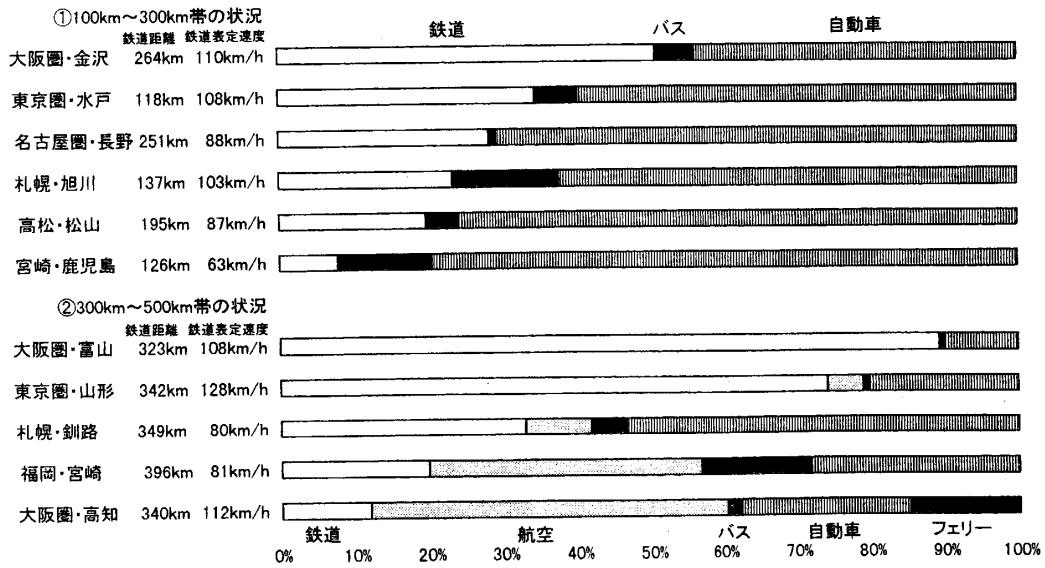


図3 在来線による輸送分担の現況

(出典) 図2・3 共通：運輸省2, 3 鉄道局『中長期的な鉄度整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について (運輸省政策審議会答申第19号)』(財)運輸政策機構, 2000年

在来線による都市間輸送では、図3から100~300 kmの距離帯において自動車や高速バスとの競争関係におかれている。また、300~500 kmの距離帯ではこれらの競争機関に加えて航空機との激しい競争下にある。ただし、東京~山形間の新幹線の在来線への直通運行や大阪~富山間の多頻度高速運行区間においては、優位な競争力を有しており、高速性、快適性に加えて

乗り換えなしに目的地に到達できることが重要な観光客の選択の要素といえる。

これらのことから、鉄道は他交通機関との厳しい競争は今後とも続くとみられる。この中で中長距離といわれる300~750 kmの区間において、在来線の特急や新幹線は高速性、定時性、快適性などを活かした適切な営業施策を展開することが利用客を確保する大きな決め手となる。

4. わが国の社会動向と鉄道の課題

(1) 地球環境の保全

21世紀を迎えて、地球温暖化現象や二酸化炭素排出による大気汚染の悪化は一段と深刻化している。このような地球環境破壊から貴重な自然を守るため、全世界が一丸となって取り組むことが急務である。

現在、わが国は大都市における大気汚染、騒音、振動に関する環境基準は達成されておらず、大きな問題となっている。特に、地球環境問題は、1997年に開催された気候変動枠組み条約第3回締約会議（京都会議）において、2008年から2012年までの間に二酸化炭素を含む温室効果ガスの排出量を1990年との比較で6%削減するとの数値目標が定められた。二酸化炭素排出量の20%を占める交通分野では、自動車からの排出量が毎年増加しており、今後着実な二酸化炭素排出量の減少が求められる。

地球環境保全の視点でみると、1人1キロ運ぶ時の消費エネルギーの比較では、新幹線は乗用車の1/8、航空機の1/5であり、二酸化炭素排出量の比較でも、新幹線は乗用車の1/12、航空機の1/8となっている⁹⁾。このことは、鉄道を選択することが、地球環境への負荷の軽減につながることを意味しており、今後とも、地球環境の保全につながるように一層の努力が求められる。

観光面においては、環境の保全と観光開発とのバランスを考慮しながら、環境保全そのものを観光に活用することが考えられる。環境保全のためには排気ガス規制や省エネルギー化が必要であるが、観光の視点からは環境と共生したエコツーリズムの取り組みが求められる。このためには、観光地への交通手段として、また観光地内の移動手段として自家用車中心の社会から軌道系の公共交通機関、すなわち鉄道や路面電車をいかに活用していくかが重要な課題である。

(2) 高度情報化社会

高度情報化社会においては、より多くの多様な情報の発信、伝達、処理方法がIT等の技術変革によって幅広く迅速に行われるようになった。

高度情報化時代は、ブランド志向をはじめとする情報価値の高まりにより、個人の価値観や価値基準の多様化がみられる。観光面においても、観光資源の開発から新しい情報を発信する

ことで、観光ニーズが多様化している。観光ニーズの多様化に応じて、「見る観光」から「体験・行動する観光」へ、さらには「学習する観光」へと大きく観光資源のあり方も変化している。

交通分野では、利用者がリアルタイムに各種情報を入手して活用できるようになってきた。運賃前払いカードであるプリペイドカードの実用化に続き、自動改札通過時に自動的に引き落とされるストアードフェアカードとよばれるカードも導入された。このカードは、多くの情報を提供できることで、カード自体の情報を迅速に処理でき、高度なセキュリティ機能を有している。さらに、情報のやりとりができる非接触式のICカードに情報を記憶させることにより、自動改札機にカードを近づけるだけで運賃の支払いが可能となり、改札口での混雑解消とともに、1枚のカードで複数の交通機関を利用できるようになった。また、東海道新幹線では、携帯電話やパソコンから指定券の予約が発車時刻前なら何回でも変更が可能なエクスプレス予約と呼ばれる新しいシステムを導入した。さらに、情報端末をそのまま切符として代用するチケットレスシステムがすでに実用段階を迎えている。

(3) 高齢化社会

わが国は2007年をピークに人口が減少しはじめ、2025年には人口の約1/4が65歳以上の高齢者になるといわれてきた¹⁰⁾。現実にはすでに2005年から人口の減少が始まっている。このように21世紀は、急速な人口構造の変化が進むことになる。人口の減少は、高齢化社会及び若年労働力の減少が顕著となり、深刻な人手不足になることが懸念される。一方、今後増加が見込まれる高齢者は、余暇時間を多く活用することが期待できるとともに、経済的なゆとりもでてくる可能性が高いことから、余暇を観光旅行に充当したいというニーズが高まるとみられる。さらに、高齢者は仲間とのふれあいや知的欲求志向など生涯学習を主体とした取り組みも活発になってきており、観光に期待できる分野は拡大している。

鉄道分野においては、今後の高齢化社会を踏まえて交通バリアフリー法が成立したのをうけ、エレベーター、エスカレーターの整備や段差の解消、乗り継ぎの不便を解消する等各種の障害を取り除いたり、案内表示の改善により高齢者にも分かりやすい情報の提供に努めるなどの環境が整備されつつある。これにより、高齢者が安心して気軽に鉄道を利用することが期待できる。

(4) 国際化社会

21世紀は、ボーダレス化時代となって国と国との垣根がなくなり、自由に多くの人的交流が拡大することが期待されている。わが国は諸外国との無関係な経済社会活動は考えられず、世界経済の中で大きな影響を受けることになる。多くの交流を実現できる社会を構築することが、平和で戦争のない国際交流の可能な世紀である。

観光面では、国内と海外の観光市場間の競争は同エリアの中で激化しており、今後国際競争力の強化が急務となっている。現在、日本人海外旅行者の増加している現実を訪日外国人の増加する機会ととらえ、日本人が海外旅行した際に口コミにより日本のすぐれたところを宣伝したり、人的交流を図ることにより、外国人来訪客の誘致の役割を担うことが求められる。このことが、国内観光の活性化につながるとともに、国際的な人的交流にも貢献することとなる。

交通面においては、わが国がグローバルな社会を迎えて国際化が進展していることを踏まえ、外国人にも安心して利用できる鉄道にすることが必要である。現在、駅や車内を中心に案内掲示や案内放送等があるが、まだ日本語表示のみの箇所が多いため、英語、中国語、ハンゲル語等の併記が必要である。また、全国统一したデザインとすることで、誰もがわかりやすいように努めなければならない。さらに、観光案内所には外国語のできる係員を配置して、外国人が安心して観光を楽しむ環境整備が必要である。一方、外国人が日本全国の JR 各線を移動するには、利便性が高い「Japan Rail Pass」がある。このパスは JR 全線の特急列車が利用でき、普通車指定席用 7 日間 8,300 円から 21 日間 57,700 円までである。また一部の地域を限定して、私鉄、地下鉄、バスが乗り降り自由な周遊タイプのフリーパスも発売されている。このような移動手段としての公共交通機関を外国人に低料金で気軽に安心して利用できる環境整備が求められている。

5. 観光からみた鉄道の役割

観光にとっての鉄道は、移動手段としての役割、観光ブームを演出する役割及び観光資源そのものとしての役割をもっている。この中で重要なことは、観光と鉄道との連携である。相互に連携して補完しながら、効果を高めることが必要である。各種交通機関も連携してひとつのシステムとして機能するとともに、観光と鉄道との連携による総合観光情報システムを構築することが肝要である。

(1) 移動手段としての役割

鉄道は観光客が目的地に向かう時の移動手段としての役割がある。観光客にとっては、目的地が先にあって、そのための交通手段を鉄道、航空機、自家用車等から選択することになるが、その一つの交通手段としての鉄道は受身的な役割となる。観光客が鉄道を選択するためには、他の交通機関よりもニーズに耐えうるものでなければならない。その中で、新幹線を中心とした高速鉄道は、大量、高速、定時輸送さらには快適性を提供することで、観光需要が大きく増加した。これに伴い、旅行形態を変化させ、観光地の旅客流動にも大きな影響を与えてきた。

1964年には東海道新幹線が東京～新大阪間で開業し、最高時速210 km/hで4時間（翌年から3時間10分）の運転となった。1972年には山陽新幹線が岡山まで、1975年には博多までそ

れぞれ開業し、太平洋ベルト地帯を走行する1,000 km以上に及ぶ東京～博多間が1本の幹線につながり、観光需要の大幅な増加をみた¹¹⁾。その後、1982年には東北新幹線が大宮～盛岡間、上越新幹線が大宮～新潟間でそれぞれ開業するとともに、1991年には東京駅につながった。1997年には北陸新幹線が高崎～長野間で、2002年には東北新幹線が盛岡～八戸間、2004年には九州新幹線が新八代～鹿児島中央間でそれぞれ開業し、新幹線の全国ネットワークの基盤が形成されていった。これらの新幹線の開業により、高速化と輸送力増強により観光需要が増加するとともに、東京～名古屋間、東京～仙台間及び東京～新潟間では航空機需要が新幹線にシフトして、航空機はこれらの区間から完全に撤退している。

山陽新幹線が1972年に岡山まで開業した時には、岡山県及び香川県の開業前と開業後の1年間の観光入込み客を比較すると、開業後は観光客が2倍以上に増加し、この中でも県外観光客や宿泊客の増加が目立った¹²⁾。このことは、交通機関の大量輸送と高速性に伴うスピードアップによって観光客の旅行形態に変化が生じて、1泊旅行が日帰りに、また2泊旅行が1泊の旅行形態に変化した分だけ、観光客の足がより遠距離まで延び広域化したともいえる。

また、東北新幹線が2002年12月に盛岡～八戸間が延長開業し、特急「はやて」を利用して東京～八戸間が2時間50分台となり、これまでよりも約40分所要時間を短縮した。盛岡～八戸間の開業後1年間の利用者は約418万人となり、開業前1年間と比較して51%増加したのをはじめ、沿線のホテル宿泊者、観光施設や商業施設の利用者も大きく増加するなど新幹線の速達効果が沿線だけでなく、青森県全域にまで及んでいる。たとえば、十和田湖のホテル宿泊者は21%、八戸地域地場産業振興センターの利用者で約2倍、三内丸山遺跡への入場者では3.8倍の増加がみられた¹³⁾。

さらに、九州新幹線が2004年3月に新八代から鹿児島中央まで開業したことで、博多から鹿児島中央が4時間30分から2時間10分と大幅に時間短縮し、九州の観光スタイルが大きく変化した。利用者は開業後の1年間で、開業前と比較して1日平均で約8,800人と2.3倍に増加した。南九州地区を中心に新たな特急の運転や増発により、新幹線からのフィーダーサービスを充実させるとともに、観光客に便利な企画乗車券を発売して観光客の誘致を図っている¹⁴⁾。

(2) 演出者としての役割

鉄道は観光地を宣伝することにより、観光ブームを演出する役割をもっている。観光客に楽しい旅を演出し、移動手段としての受動的な役割から能動的な役割を果たすことができる。旅に変化をもたせ演出する役割においては、鉄道は移動する中でこれまでリゾートトレイン、SL列車、トロッコ列車、「カシオペア」をはじめとする豪華寝台特急列車等を提供して、旅に変化をもたせた。また、立山黒部アルペンルートのように、鉄道、ロープウェイ、ケーブルカー、トロリーバス等の交通機関を組み合わせることで旅の味付けを行ってきた。

さらには、全国的な観光キャンペーンの展開が成功を収めたのも、鉄道の演出者としての役

割が大きいといえる。1970年にスタートした「ディスカバー・ジャパン」キャンペーンは鉄道が観光の演出者として、観光客の自主性を尊重し、地元の人に受け入れ体制をつくってもらおうという住民参加を積極的に取り入れたことで、観光客に大きく浸透できた。これは、大阪で開催された万国博覧会以降の新幹線輸送力をいかに有効に活用するかという発想から展開したものであった。新しいゆとりのある旅を提供したこのキャンペーンは、日本には美しい自然、歴史、伝統、文化、人々のふれあいがあり、日本の再発見は自分の再発見であることから、日本を旅行して日本を知るとともに、日本の真の豊かさを求めて日本の再発見の旅に出ようとの意図が込められていた。

その後1970年代後半になると、生活の精神的豊かさやゆとりが追求されていくとともに、自由な時間が増加するのに伴い、観光への意識が高まった。そこでは、新たな旅への質が問われるようになり、旅の舞台としてのストーリーを重視して、ゆったりとした旅の気分を醸し出していった。これが1978年からスタートした「いい日旅立ち」キャンペーンであった。「いい日旅立ち」のメロディーにより、未知の土地への旅行ムードを誘うことになる。このような背景の中で、「美しい日本の私」というキャッチフレーズが生まれた。これは、若い女性に人気の高い京都、萩、津和野などの舞台をゆっくり散策する旅の気分を味わい、自分が旅のストーリーの主人公になることを描くものであった。さらに、1980年代になると、海外旅行が急成長を始めたのを機に、1984年からは「エキゾチック・ジャパン」キャンペーンをスタートして鉄道主導型の観光キャンペーンともいえる旅へのブームをまきおこした。

このように、スタートした時のキャンペーンでは目的地を限定せずに旅へのムードを盛り上げることにより展開し、キャンペーンが浸透した機をとらえて、ルート周遊券、ミニ周遊券の設定やフルムーン夫婦グリーンパス、ナイスミディパス、青春18きっぷといった企画商品の販売を促進していった。JR 東海発足後の「エクスプレス」シリーズにおいても、新幹線に乗って旅に出ようという「観光する心」をもつことによるムード宣伝が主体となり、その後の「京都」「奈良」という具体的なディスティネーションキャンペーンへと展開していった。

(3) 観光資源としての役割

鉄道そのものが観光客にとって観光資源としての対象となる役割である。ジョイフルトレイン、リゾートトレイン、SL 列車等の乗車体験は、話題性に富み車両自体も快適性が高く観光客を楽しみ雰囲気を見せてくれる。観光資源そのものとしての価値をもつ鉄道への期待は今後さらに高まるものと思われる。このような観光価値の高い鉄道は鉄道自体が非日常的な体験となるので、交通アクセス手段としての鉄道の利用が観光目的と重なり両者が一体となることが多い。

鉄道そのものが観光資源になっているケースは、たとえば大井川鉄道の SL 列車の運転にみられる。観光客は大井川鉄道の終点である千頭に行くのが目的ではなく、SL 列車そのものに

乗車すること自体に目的を見いだすとともに、SLに感動し昔に思いをはせるのである。SLそのものが文化財として、さらには観光資源としての価値をもつことになる。日本で始めて動態保存となったC11蒸気機関車は、当時のままの旧型客車を連結して運行している。また、千頭～井川間では、ダム建設用の資材を輸送する森林鉄道であったが、その使命を終わってからは観光用として運転している。客車は頭が天井にぶつかるほどの低さで、こじんまりとしたディーゼル機関車がのんびりと客車をけん引して大井川に沿って走る景観は見飽きることがない。特に、アプト式鉄道となっている1.5 kmの区間は、90/1000パーミルという日本一の急勾配となっており、電気機関車を後部に連結し客車をゆっくり押し上げながら運行している。

また、年間1,000万人を超える観光客が訪れる京都市内にある嵯峨野地区は、観光客から人気の高い観光地の一つである。その嵯峨野から保津峡に沿って旧山陰本線を運行するのが嵯峨野観光鉄道のトロッコ列車「ロマンチックトレイン嵯峨野」号である。このトロッコ列車の運行するルートは、1989年に山陰本線が複線電化の新線に切り替えられて廃線となったが、1991年に観光目的でJR西日本が関連会社「嵯峨野観光鉄道(株)」を設立し、嵯峨野から亀岡までの7.3 kmを開業した。この沿線は保津峡に沿ってのんびり走り、特に保津川にかかる鉄橋の上では減速して観光客に景観のすばらしさを思う存分楽しめるような演出づくりを行なっている。

さらに、廃線となった旧信越本線においては、横川～軽井沢間の線路遺構を文化財として保存するとともに、2005年には横川駅から軽井沢寄りまでの2.6 kmの廃線跡を活用してオープン型客車のトロッコ車両を運転し、地域の観光振興対策としての期待が高まっている。

このように、鉄道はわが国で営業運転を開始してから130年以上の歴史を経過しており、その長い歴史を有する車両や設備は文化的歴史的に価値の高いものが数多くあり、観光資源そのものとしての役割はますます高まっていくと思われる。

6. 今後の展望

今後の鉄道の需要については、「平成12年度運輸白書」によると、鉄道は全体的に減少するとみている¹⁵⁾。2010年をベースに1995年と比較すると、新幹線は6~9%増加するものの、在来線は3~4%減少するとみられ、鉄道全体では2~4%減少すると想定している。一方、自動車は8~10%、航空機は49~53%それぞれ増加するとみており、全交通機関の合計では4~6%の増加を想定している。

このようなことから、今後の観光において鉄道の果たす役割は、他の交通機関との競争により厳しい環境におかれているが、新たな観光の形態や鉄道の技術開発の視点からみると、鉄道の役割には期待できるところがまだ十分あると考えられる。

(1) 新たな観光の形態からの展望

① 持続可能な観光

持続可能な観光とは、持続可能な開発という概念に基づく観光形態を指している。持続可能な開発は1992年の地球環境サミットの主要な議題としてとりあげられたテーマである。この中の「環境と開発に関する世界委員会」で、将来の世代のニーズを満たす能力を損なうことなく、現在の世代のニーズを満たす開発が必要であるとの提唱がなされた。持続可能な観光は、環境と観光開発を互いに依存するものとして、環境保全と観光開発とのバランスを考えて環境を保全していく中で、将来にわたり観光開発を可能とする考え方である。

観光面においては、環境保全を観光に活用することで、美しい自然を身近なものにすることが可能となる。このためには、観光と環境との共生が重要なカギを握ることになり、エコツーリズムは今後大きな役割を果たすことが期待されている。エコツーリズムは地球環境への意識や関心が高まるなかで、観光を通じて自然保護や環境保護の理解を高めていく観光形態のことである。環境保全のためには、省エネルギー対策、二酸化炭素の排出ガス抑制の対応が必要とされるが、これらの取り組みを積極的に推進していくためには、地球環境に優しい軌道系の公共交通機関すなわち鉄道を観光面において積極的に活用することが期待される。

その一例として、北海道の東部に位置する釧路湿原の観光と鉄道から持続可能な観光について検証する。釧路湿原は1980年国際的なラムサール条約に登録し、1987年には国立公園に指定された。この湿原の中を走る JR 釧網本線は雄大な自然の景観を車窓いっぱいに見ることができる鉄道である。JR 北海道は、1988年釧路湿原駅を臨時駅として設置し、観光事業に進出した。その施策の一つとして1989年からスタートしたのが、自然とのふれあい、環境や地域との共生をコンセプトに釧路湿原の大地を運行する観光用のトロッコ列車「釧路湿原ノロッコ号」である。列車は湿原を30 km/hほどの速度で進んでいき、目前にゆったりと蛇行する釧路川の流れや湿原の一大パノラマの景観を楽しむことができる。近くにはレンタサイクルやレンタルカヌーの体験が可能であり、地球環境に優しい鉄道を活用しながら、観光開発と環境との共生について体験しながら学習することができる。

また、白神山地の山麓を走る JR 五能線、四万十川に沿って走る JR 予土線、黒部峡谷を走る黒部峡谷鉄道など全国各地で地球環境に優しい観光を主体とする鉄道が運行しており、持続可能な観光のさらなる期待が鉄道にかかっている。

② 都市観光

都市には活発な生産活動、商業活動が展開しており、そこから人々の交流も盛んになり、文化が生まれ交通も発展してきた。このような都市集積が生み出す都市の魅力に注目して、都市そのものを訪れることが新しい観光となりうる。このための都市の魅力を訪ね、その魅力を観光客と地元の人と共に創造しようという動きがでてきた。このように、都市観光は体験する観

光、行動する観光、人的交流、文化集積を通して、新しい都市の魅力を再発見して都市そのものを大きな観光資源とする観光である。特に、まちの景観、道路の整備等を通して、観光まちづくりの視点から歩きたくなるまちを目指して賑わいを取り戻し、新しい観光地としてまちの脱皮を図ることが求められている。

路面電車や郊外鉄道を主体とした交通機関で移動できるまちは、都市観光にとって中心市街地の活性化が可能であり、その中でも鉄道が大きな役割を果たすことができる。この中で、交通の役割は、歩行者と公共交通のみが通行可能な道路として快適な環境を形成した商店街であるトランジットモールのような都市空間の形成がまちづくりの大きな柱となっている。鉄道においても、路面電車がひとつのまちのアクセントとして最近注目を集めている。全国では17都市で路面電車が運行しており¹⁶⁾、都市観光において路面電車を中心とした鉄道の果たす役割は大きいものと考えられる。特に欧米の都市では、環境対策や交通渋滞の緩和を図る目的で、LRTと呼ばれる路面電車が新しく公共交通機関として導入されている。騒音、振動が少なく、ターミナルでの乗降においても地下鉄のような垂直移動設備が不要であるため、建設コストが低減でき高齢者や身体障害者にも利便性が高い。しかも、車窓からの景観を観光客が楽しむことができ、都市景観にもうまく適合している。このような路面電車を中心としたまちづくりは、地域の活性化に大きく貢献するとみられ、今後の観光まちづくりにも大きな期待がかかっている。

③産業観光

産業観光は歴史的文化的な価値のある産業遺産や工場遺構等を観光資源としてその評価意義付けを行って情報発信し、体験学習等を通じてのものづくりにふれることができる新しい切り口の観光である。全国の中でも愛知県は物づくりの地域として発展し、これまで日本の産業革命をリードしてきた。この地域は、自動織機に始まり、自動車、工作機械、航空機産業などの近代産業が中心的な役割を果たすとともに、日本文化の中心の一つとして醸造、陶磁器等の伝統産業が昔から発達していた。またこれらの産業をとりまく通信、運輸、金融、交通等が発展し、急速な産業近代化と産業を支える交通産業を中心とした勃興があり、近代的産業のひとつとして鉄道も発達した。愛知県をはじめ岐阜県や三重県を中心とする東海地区は、特色ある生産現場としての工場が各地に立地し、工場自体も産業発展の成果として観光資源となった。鉄道に関する近代産業文化財としては、鉄道車両、鉄道構造物（トンネル、橋梁）、駅舎、工場等がある。

産業近代化が進んだ当時、鉄道は国鉄や私鉄が全国にネットワークしていたが、マイカー時代の到来やエネルギー革命等により、赤字ローカル線を中心に次々に廃止されていった。ここに産業遺跡としての鉄道廃線跡をたどる新しい分野が開拓された。鉄道は細長く延びているので、完全に消滅することはない。たとえばトンネルは無用の長物として存在し、橋梁も橋げたは撤去されても橋脚や土台は残っている場合が多い。このような鉄道の廃線後をたどる探訪

は、昔の鉄道全盛時代を懐古する体験ができる。

また、鉄道文化財は、その発展過程において産業遺産や工場の遺構等が保存されやすい環境にあったため、関係機関の熱心な協力体制もあって資料館や博物館が設立された。中部地区では、JR 飯田線中部天竜駅に併設した佐久間レールパークや可児市にある名鉄資料館等が貴重な鉄道文化財や資料を保存、展示している。今後とも、鉄道は産業観光の視点からも観光資源としての大きな役割を果たしていくことが期待される。

④街道観光

中部地域は日本の中央に位置しているが、その立地条件から人の定住とともに、まちが形成され、これらを結ぶ道ができていった。この道はやがて整備されて街道となり、多くの宿場町が発展した。そこには文化が芽生えて集積し、都市として成長した。また、多くの旅人が街道を通り、沿道に住む人々との間に交流が芽生えた。旅人同士のふれあいも生まれて、街道文化が形成された。中部地域はこのような江戸と関西とを結ぶ東西交通の要衝として占める役割が大きかった。このような街道を辿り、古来の文化にふれることで新しい文化を形成しようと考えたのが街道観光である。

街道観光には、古くから街道沿いに伝えられている様々な観光資源を「みち」という視点から見つめることで、そこに人々の営みや生活の歴史の原点ともいえる文化を発見することができる。一方、一つのストーリーを念頭において関わるものをつながりをもって観光ルートのイメージを形成して街道を辿る観光がある。たとえば、伊勢・奈良・京都・大阪・神戸を結ぶ歴史街道としての「みち」を辿り、ストーリーに応じて街道のもつ古い文化を描いていくものである。

旧東海道は、江戸時代から日本の大動脈としての大きな役割を果たしてきた街道であり、歴史的文化的遺産やその土地固有の食文化が各地に残っている。このような中で、2001年は東海道53次に宿駅制ができて400年の節目の年にあたり、最近のウォーキングブームが盛んになっていることも併せて、東海道新幹線を運行するJR 東海ではこの年に「日本往来・東海道ウォーキング」を企画した。その内容は、街道を歩く対象コースを10コース（1コース平均13キロ）設定して、新幹線各駅から各コースへのアクセスに便利な割引の特典のついた企画乗車券を販売することで、鉄道への利用促進を図った。また、街道のイメージをたどることで生活の歴史や文化に触れるイベントを数多く設定した。このように、今後鉄道が「みち」をツールとして観光に生かしていくことは十分可能であると考えられる。

⑤学習観光

学校教育の中で人間形成や体験教育として、これまで鉄道が大きな役割を果たしてきたのが修学旅行であった。独特の旅行形態である修学旅行は、教育のための観光という視点から見聞を広めて心身を鍛えることを目的として1888年学校教育の一環として制度化され誕生した。当時の交通手段の中心は鉄道であった。すでに明治時代から学生割引、修学旅行の団体割引が

制度化され、修学旅行と鉄道とは深い関係をもっていた。修学旅行は戦争で一時廃止されたものの、1946年には復活した。しかし現在は海外への修学旅行や国内での航空機、貸切バスの輸送の増加等もあり、鉄道を主な輸送手段とした修学旅行は減少しつつある。

今後は鉄道が修学旅行の輸送手段としてだけでなく、学習教育の場としても積極的に鉄道を活用していく必要がある。鉄道が修学旅行の中で学習の対象として取り組んでいくためには、たとえば新幹線の運転システムを勉強したうえで、実際に車両基地を見学することにより、鉄道が地域社会に果たす役割の大きさを理解することも必要である。また、社会常識が薄れつつある中で、鉄道を通じてグループ行動としての交通道徳、社会的なマナー実践教育を行うことで、団体行動を通じた人間同士のふれあいが将来の人間形成や人間教育において大きな役割を果たすことが期待できる。

⑥健康観光

現在健康ブームは全社会的に広がっており、食品や医薬品だけでなく、レジャーにも浸透しつつある。特に、中高年の間には、登山、ハイキングが、グループ、ファミリーにはキャンプ等が人気を集めている。このように、健康を中心とする観光は社会現象となっている。

このような中で鉄道を利用したウォーキングイベントが鉄道各社で開催されており、中高年を中心に定着しつつある。ウォーキング参加者は、駅をスタート、ゴールとするもので、独自に沿線地区に設定したコースを用意されたマップによって自由に歩くことにより、日頃のストレスを解消して健康志向に十分応えることができる。また、歴史文化遺跡に触れながら学習するとともに、ウォーキングする人と沿線地域の人とがお互いに触れあうことで交流も生まれる。さらに、地域の祭り等のイベントにも参加することで、楽しみながらウォーキングする機会も増えている。今後とも、鉄道の駅を中核としながら、鉄道を活用して健康志向を踏まえたウォーキングイベントの更なる充実に期待がかかっている。

このように観光の形態は、体験や行動する観光、学習する観光へと目的意識をはっきりともちあわせた新しい観光の形態へと価値観が変化しており、鉄道にとってもこれまでとりあげた観光の形態を連携させながら取り組んでいくことが必要である。

(2) 新たな技術開発からの展望

新幹線はこれまで国土の重要な基盤を形成する大量高速交通機関として、所要時間を大きく短縮することで、沿線人口の増加や地域経済の発展に寄与するだけでなく、観光地を活性化するうえでも、これまで大きな役割を果たしてきた。整備新幹線のうち、すでに北陸新幹線の高崎～長野間、東北新幹線の盛岡～八戸間、九州新幹線の新八代～鹿児島中央間は既に開業している。東北新幹線の八戸～新青森間、九州新幹線の博多～新八代間はいずれも2010年度末、北陸新幹線の長野～金沢間については2014年度末の開業を目指してそれぞれ工事が進んでい

る。また、北海道新幹線の新青森～新函館間は2015年度末の開業を目指している¹⁷⁾。

さらに、乗り換えの不便を解消するために、新幹線と在来線とのゲージの異なる区間を直接乗り入れる技術や鉄道と道路とを直接乗り入れ可能な技術開発が実現に向けて進められている。高速性の面から超電導リニアモーターカーの実用化を目指した開発も進んでおり、これらの鉄道の技術開発が実現すると、観光面にとっては飛躍的な発展が期待できる。

①超高速鉄道の開発

超電導リニアモーターカーの技術開発は、東海道新幹線の開業する2年前の1962年から当時の国鉄技術研究所で研究開発が進められ、現在山梨リニア実験線で基礎的な技術開発が実用化に向けて最終段階に入っている。この超電導磁気浮上式鉄道は、整備新幹線の基本計画路線となっている中央新幹線に採用して高速交通システムを形成する計画で、そのルートは東京都～甲府市～名古屋市～奈良市～大阪市までを500 km/h で走行し、1時間余りの所要時間で結ぶ計画になっている。この試験車両は、高速運転のため車両に搭載した超電導磁石とガイドウェイの地上コイルとの相互作用により約10cm 浮上して走行するものである。

山梨リニア実験線は、1997年に18.4 km の先行区間が完成し、走行試験を開始した。1999年に有人での552 km/h を達成するとともに、相対速度も1,003 km/h を記録した。2000年に開催された超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会では「長期耐久性経済性の一部に引き続き検討する課題はあるものの、超高速大量輸送システムとして実用化に向けた技術上のめどは立った」との評価を得た。検討事項の重点実施項目としては、①信頼性、耐久性 ②コスト低減技術の開発 ③車両の空力特性の開発であり、このための取り組みとして、高速での走り込み、新しいガイドウェイシステムや新しい試験車両の導入、空力特性の乗り心地の検証等を実施してきた。2003年の中間取りまとめでは、「初期の技術開発目標の達成、超電導磁気浮上式鉄道の実用化のための基本的な技術が着実に進捗している」との評価を得た。さらに、2005年の最終報告では、「実用化の基盤技術が確立したものと判断できる」との評価を得ることができ、引き続き実用化に向けた取り組みを行っている。なお、2003年12月には581 km/h の鉄道としての世界最高速度を記録している。

超電導リニアの技術開発による実用化が完成すれば、わが国の東京～名古屋～大阪間の3大都市圏を1時間余りで結ぶことができ、完全な半日行動圏となる。観光面からは人的交流の促進により観光客の増加に大きく寄与できるとともに、観光産業の発展にも大きな期待がかかっている。

②新幹線と在来線鉄道との相互直通運行

交通の結節点の流動円滑化による利便性向上に資する技術開発として、異なるゲージの線路の走行が可能な軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の実用化が進んでいる。1997年から本格的な技術開発がスタートし、アメリカのコロラド州プエブロにおいて、3両編成の試験車両の高速耐久走行試験及び軌間変換試験を行なった。2001年度からは、新下関駅を基地とし

て技術開発推進のための各種試験を行い、実用化に向けた技術的検証、評価を実施した。また、高速運転での安定性の確認や耐久性向上のための試験を実施した。

標準軌である新幹線から狭軌である在来線への乗り入れを直接可能にできれば、乗り換えの不便を解消して所要時間の短縮を図ることができ、利便性が大きく向上する。フリーゲージトレインは、軌間可変区間を低速走行することにより、車輪の左右間隔をゲージにあわせて自動的に変換できる電車のことであり、ゲージの異なる都市鉄道の直通運転にも適用が可能となる。これまで、山形新幹線や秋田新幹線では、在来線の軌間改良工事が必要であったが、既設の在来線の線路のままで導入することで、施設の改良経費の大幅なコスト低減が可能となる。今後の整備新幹線の整備とあわせて、乗り換えなしで新幹線の速達性を拡大することで、高速鉄道ネットワークの形成に大きな期待がかかっている。

③在来線鉄道と自動車道路との相互直通運行

JR 北海道は、2004年に鉄道が走る線路と自動車が走る道路を自由に往来できる新しい交通システムとしてデュアル・モード・ビークル（以下、DVD）の開発に成功した。2007年度の営業運転に向けて、現在、実用化を目指した取り組みが進んでいる。これまで世界各国で技術開発が進められてきたが、乗り入れに時間がかかりすぎて実用化できなかった。これを乗り換え時間10~15秒の短時間で可能にする技術に成功した。DVDは、一般道路では自動車と同様にタイヤだけで走行し、線路では車体の前後に収納した車輪を油圧で降ろして前のゴムタイヤを浮かせて走行する。鉄道と観光地を結びつけることで、鉄道と道路のシームレス化が可能となり、乗り換えの不便を解消することでの観光面での期待が大きい。営業用車両では定員は40人程度であるが、定員増に向けた車両の増結についての研究も進んでいる。DVDは量産化すれば、1台約1,500万円と鉄道車両の10 / 1程度のコストですみ、軽量化によりレールへの負担も少ない。

7. おわりに

観光を支える社会システムとしての交通産業、特に鉄道は旅行業や宿泊業とならび、これまで大きな役割を果たしてきた。今後、新しい観光形態や鉄道の高速度で快適な技術が進展していく中で、鉄道の観光に果たしていく役割は大きなものがある。鉄道は、将来にわたって経営を維持していくためには厳しい面があるが、これまでみてきたように取り組み方次第では観光面においても大きな役割を果たしていく可能性を十分もっている。大量、高速、定時、快適な輸送としての特色を発揮できる鉄道は、新幹線と在来線特急を主体とした都市間輸送及び大都市、地方中核都市圏輸送の分野に特化すること、さらには鉄道と自動車、航空機等他交通機関との連携を強化してその機能を向上し、交通システムとしての利便性を高めるようにしていく必要がある。特に鉄道は、都市間輸送では大きなウェイトを占めている。

観光形態が参加型、行動型へと比重が高まる中で、観光客と地域住民との人的交流が進んでおり、この交流人口の拡大のためにも鉄道の役割は大きい。観光は鉄道側の大消費地である発地と観光地を有する着地との連携や対話により大きな効果が生まれるものである。観光客と地域住民の受け入れ側の両者の心を結びつけることが鍵を握っており、お互いが「観光する心」をもつことが必要である。今後鉄道は発地と着地とを結ぶ調整役としての役割を果たすことが期待される。

このように、鉄道と観光とが連携して協働システムを構築することが、わが国の21世紀の観光立国実現のためには、今後の重要な鍵を握ることになるであろう。

参考文献

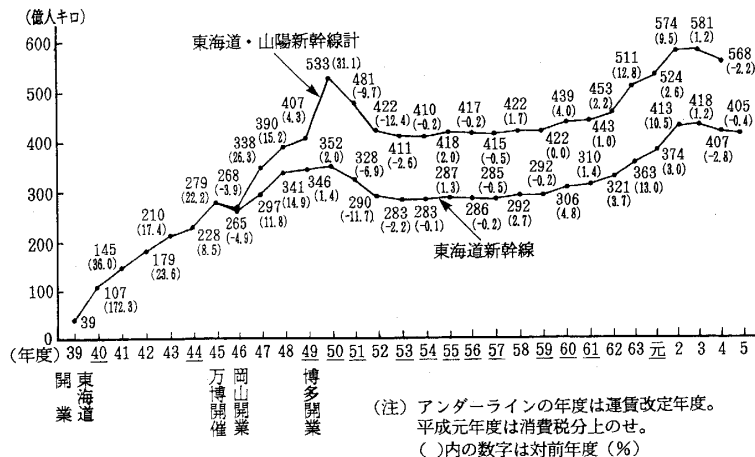
- 須田寛『東海道新幹線』大正出版, 1989年
溝尾良隆『観光事業と経営』古今書院, 1990年
原田勝正編『日本の鉄道』日本経済評論社, 1993年
須田寛『東海道新幹線30年』大正出版, 1994年
香川真編『現代観光研究』嵯峨野書院, 1996年
白幡洋三郎『旅行ノススメ』中公新書, 1996年
前田勇編『現代観光学キーワード事典』学文社, 1998年
佐々木博『観光と地域』二宮書店, 1998年
前田勇編『現代観光総論』学文社1999年
須田寛『産業観光』交通新聞社1999年
長谷政弘編『観光ビジネス論』同友館, 1999年
運輸省鉄道局編『中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について』(財)運輸政策研究機構, 2000年
運輸省編『平成12年度運輸白書』大蔵省印刷局, 2000年
徳久球雄, 安村克巳編『観光教育』くんぶる, 2001年
岡本伸之編『観光学入門』有斐閣アルマ, 2001年
北川宗忠編『観光事業論』ミネルヴァ書房, 2001年
長谷政弘編『観光学辞典』同文館出版, 2002年
須田寛, 徳田耕一, 安村克巳『新・産業観光論』交通新聞社, 2002年
『月刊観光』No.426, (社)日本観光協会, 2002年
須田寛『新・観光資源論』交通新聞社, 2003年
溝尾良隆『観光学』古今書院, 2003年
総務省統計局編『日本の統計2003』財務省印刷局, 2003年
(社)日本観光協会『観光の実態と志向』(社)日本観光協会, 2004年
廣田浩哉編『現代交通観光辞典』創成社, 2004年
北村隆一編『鉄道でまちづくり』学芸出版社, 2004年
(財)日本交通公社編『観光読本(第2版)』(財)運輸政策研究機構, 2004年
国土交通省鉄道局『数字でみる鉄道2005』(財)運輸政策研究機構, 2005年
国土交通省航空局『数字でみる航空2005』航空振興財団, 2005年
(社)日本観光協会『数字でみる観光2005』(社)日本観光協会, 2005年
須田寛『産業観光読本』交通新聞社, 2005年

『鉄道ジャーナル』No.464, 鉄道ジャーナル社, 2005年6月号
 国土交通省編『国土交通白書2005』ぎょうせい, 2005年
 奈良県立大学地域創造研究会編『地域創造への招待』晃洋書房, 2005年
 国土交通省編『平成17年版観光白書』国立印刷局, 2005年
 国土交通省自動車交通局『数字でみる自動車』(社)日本自動車会議所, 2005年

注

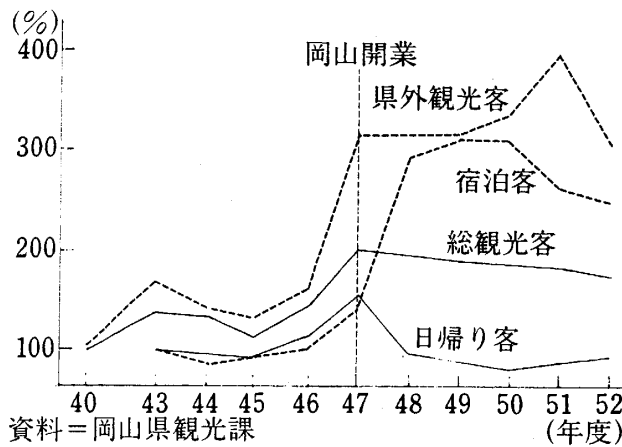
- 1) 観光政策審議会が1969年から1970年にかけて行った「観光の現代的意義とその方向」と題する答申の中で、観光をこのように定義している。
- 2) 「平成17年版観光白書」によれば旅行消費が生み出す旅行産業の直接効果の付加価値12.0兆円は、GDPの2.4%を占めているが、これは一般機械(1.8%)よりも高く、輸送用機械(2.7%)食料品(2.5%)に匹敵する数字である。
 一方、旅行産業の直接雇用者数210万人は、総雇用者数の3.2%を占めているが、これは一般機械(2.0%)、輸送用機械(1.6%)、食料品(2.4%)よりも大きい。
- 3) 1975年度を100とした指数でみると、2002年度は鉄道118、自動車265、航空438、旅客船57となっている。
- 4) 鉄道輸送人キロで各国を比較すると(2001年ベース)、日本3,854億人キロ、イギリス470億人キロ、ドイツ753億人キロ、フランス826億人キロ、アメリカ225億人キロとなっている。
- 5) 須田寛『東海道新幹線II』JTB(2004年)の中の「輸送量の曜日別波動」による。
- 6) (社)日本観光協会では、国民の観光旅行に関する動向がどのように変化しているかを明らかにするため、1964年から隔年で「国民の観光に関する動向調査」を実施してきたが、観光をめぐる状況に的確に対応するため、2001年度から毎年実施することとなった。
- 7) 運輸省鉄道局編『中長期的な鉄度整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について』(運輸省政策審議会答申第19号)2000年8月の資料による。
- 8) 前注と同じ。なお、出典は幹線旅客流動調査による。
- 9) 1人を1km運ぶ時の消費するエネルギーは、新幹線349 kJ/人km、航空1,655 kJ/人km、自動車2,781 kJ/人kmである。1人を1km運ぶ時の排出する二酸化炭素量は、新幹線13.7g-CO₂ kJ/人km、航空111g-CO₂ kJ/人km、自動車188g-CO₂ kJ/人kmである。いずれも、JR東海資料による。
- 10) 「日本の統計2003」総務省統計局によれば、日本の総人口は2006年127,741千人をピークに減少に転じ、2025年には65才以上の人口が32,772千人となり人口構成比で26%を占めると想定している。
- 11) 東海道新幹線の需要を年度の輸送人キロベースでみると、次のようになる。(単位:億人キロ)

東海道・山陽新幹線の輸送人キロの推移



(出典) 須田寛「東海道新幹線30年」大正出版による。

12) 岡山県における入込み客の推移は、岡山県観光課のデータから以下のようになっている。



(出典) 須田寛「東海道新幹線」大正出版による。

13) 東北新幹線八戸開業による観光地の伸びを、以下の4地域で見ると次のようになる。

地域別	観光施設	対前年比(%)
青森地域	八甲田ロープウェイ	115.8
	三内丸山遺跡	287.6
	浅虫水族館	110.9
下北地域	むつ下北観光物産館	110.7
	仏ガ浦観光船	138.4
	むつ市内観光施設	108.2
津軽地域	津軽藩ねぶた村	121.5
	斜陽館	103.3
県南地域	八戸地域地場産業振興センター	194.1
	八戸市内ホテル	113.5
	十和田湖畔宿泊施設	121.3

(出典) 「国土交通白書2005」による。

14) 九州新幹線の新八代～鹿児島中央間開業に伴い、鹿児島中央駅からは、日豊線を経由して吉松駅まで展望スペースのついた観光特急「はやとの風」を2往復新設した。吉松駅からは人吉駅までは、観光用の季節列車「しんべい」を接続した運行を行い、観光客の利便性を図った。さらに、人吉駅から、新八代駅、熊本駅を経由し、豊肥本線経由で別府駅まで「九州横断特急」を4往復新設した。また鹿児島中央駅から指宿枕崎線を経由して指宿方面には、快速「なのはな」を運転し、この中には観光用にデラックス車両も連結している。

15) 運輸政策審議会総合部会 長期輸送需要予測小委員会の資料より作成したものをもとに、「平成12年度運輸白書」において「2010年頃の輸送需要の見通し」として公表した。

16) 2005年4月1日現在、17都市18事業者が経営し、路線延長は245 km に及んでいる。

- 17) 整備新幹線の完成予定は、2004年12月の政府与党申合せによる。現在建設中の整備新幹線の時間短縮効果は、以下のとおりである。

主要区間	現行	完成後	短縮時間	前提条件
東京～新青森	3時間59分	約3時間12分	約47分	八戸～新青森間開業
東京～新函館	5時間38分	約4時間06分	約1時間52分	新青森～新函館間開業
東京～富山	3時間10分	約2時間10分	約1時間	長野～金沢間開業
東京～金沢	3時間44分	約2時間28分	約1時間16分	
博多～鹿児島中央	2時間11分	約1時間20分	約51分	博多～新八代間開業

(出典)「国土交通白書2005」による。

(Transportation for Tourism, 観光交通論)