

タイトル	廃線跡施設の利活用の方向性とその課題 - 事例分析による「前向きな廃線」に向けた観光鉄道化の検討 -
著者	藤田, 知也; FUJITA, Tomoya
引用	開発論集(117): 9-23
発行日	2026-03-13

廃線跡施設の利活用の方向性とその課題

——事例分析による「前向きな廃線」に向けた観光鉄道化の検討——

藤 田 知 也*

目 次

1. はじめに
2. 事例分析
3. 考察
4. 結びにかえて

1. はじめに

1.1 研究目的・研究背景

本研究の目的は、ローカル線の存廃問題の新たな道として、観光鉄道化を目的とする「前向きな廃線」は可能なかどうかを、事例分析を通じて検討することである。

近年、地域公共交通としての鉄道路線の存廃問題についての議論が多く交わされており、極端に需要の小さい鉄道路線では公共交通機関としての存在意義が問われている。特に、新型コロナウイルス感染症が流行していた所謂「コロナ禍」では移動自粛が求められ、首都圏等のドル箱路線で従来通りの収益を確保することが難しくなり、これまでの内部補助によるローカル線維持の在り方を見直す必要性に迫られた。そして、国による「再構築協議会」制度の構築に見られるように、存廃問題に直面しているローカル線の沿線自治体はその議論に参加することや、実証実験による国の補助といった側面で、存廃問題における公の関与がより強まっているのも事実である。

鉄道事業者が民間事業者の場合、経済合理性に基づいて存廃の判断を下すことはやむを得ないと考えられる反面、ローカル線では観光需要やそれを通じた沿線地域の活性化が存在意義として挙げられることが多い。そのため、地域経済への視点を等閑視した形で存廃を決定づけることも最適な在り方を導出しえないものと思われる。

こうした中、これまでも廃線となったローカル線は数多くあるが、それを観光資源に転化させている取り組みが見られている。種類としては記念館（資料館）や遊歩道のほか、運転体験やトロッコ体験などが挙げられており（渡邊・遠藤・曾我，2017）、この中でも運転体験やトロッコ体験は体験型観光の文脈においても重要なコンテンツになり得ると思われる。現在の鉄道存廃の議論において、ローカル線の観光活用は、当該路線を公共交通機関としての枠組み

*（ふじた ともや）北海学園大学開発研究所研究員，北海学園大学経済学部准教授

の中で、つまり公共交通機関としての機能を持ちつつ観光目的の鉄道需要の創出を図る形だが、公共交通機関としての機能を切り離し、公共交通機関は鉄道以外の乗合路線バス等に転換し、観光利用に特化した仕組みを構築するという在り方も、鉄道の存廃問題の方向性として検討に値するものと思われる。しかし、後に詳述する通り、学術研究においてもこの視点で行われた研究は管見の限り見られない。

そこで、本稿では、公共交通機関としての鉄道事業の今後の方向性として、アクティビティとしての観光利用に特化した鉄道への転換を「観光鉄道化」と定義し、この「観光鉄道化」がローカル線存廃問題の1つの方向性として考え得るかどうか、廃線跡を観光施設として復活させた事例である岐阜県飛騨市「Gattan Go!」「おくひだ号」と鳥根県邑南町「江の川鐵道」、復活を企図したものの頓挫した事例である沖縄県南大東村「シュガートレイン」を対象に実施したヒアリング調査を基に、研究を進めていく。成功事例のみならず上手くいかなかった事例も踏まえて、観光鉄道化という形で、現在営業している旅客鉄道（ローカル線）の廃線後の方向性を予め提示し、その要件を検討することを目的としている点が本研究の特徴である。

1.2 先行研究

鉄道の存廃問題に関する研究は数多く見られており、鉄道廃止の要因に着目した研究のみならず、鉄道廃止後の沿線地域に与えた影響を捉えた研究がある。高橋（2012）は、地方鉄道を対象にした上で運行本数の削減などのサービス水準の低下が鉄道廃止の決定打となった可能性を指摘し、板谷（2014）は輸送密度¹だけではなく、沿線自治体の財政力指数や人口が存廃に関係していることを明らかにしている。また、那須野（2024）はJRの輸送密度2,000人未満線区を対象にした定量的分析を行い、その結果から、ローカル線だけではなく、長距離旅客・貨物が一定以上存在する線区においても国主導で存廃の在り方を示す必要性を指摘している。

鉄道廃止の結果、沿線地域にもたらした影響を捉えた研究には、坂本・山岡（2017）や松中・大庭・植村（2020）が挙げられ、これらの研究より、廃止駅周辺の若年人口や定住者の減少率が存続している地方鉄道のそれよりも大きいことや、特定の年齢層の社会増減に差が見られていることが指摘されている。また、藤田（2022）では北海道内の鉄道においては、廃線によって若年層の人口流出の影響が生じている可能性が示唆されたほか、伊東（2025）は鉄道の廃止が他市区町村への通勤者数、出生数に負の影響を与えた可能性を定量的に明らかにしている。

廃線跡の利活用に着目した研究では、渡邊・遠藤・曾我（2017）が日独の廃線跡を比較分析し、新たな観光資源として成立していることを明らかにしている。その上で、渡邊（2021）は日本における廃線跡の活用事例を整理し、活用する際の課題を経営面と安全面の両面から指摘

¹ 輸送密度は、年間輸送人キロ÷旅客営業キロ÷営業日数で算出される値で、旅客営業キロ1kmあたりの1日平均旅客輸送人員のことを指す。

している。神崎（2021）はNPO法人神岡・町づくりネットワークを事例に、鉄道遺産を地域振興に活用する動きの持続的な展開について旧神岡町の地域特性や水平的な官民関係がネットワークの拡大に寄与していることを明らかにしている。

このように鉄道の存廃問題に着目した研究や、廃線跡の利活用に着目した研究はそれぞれ見られているものの、廃止の方向性として廃線跡の利活用を検討するという方向性で分析を試みた研究は見られない。

1.3 観光鉄道の定義

本稿では観光鉄道を「観光客の利用に特化した形の鉄軌道施設を活用した観光アトラクションの総称」と定義する。なお、国土交通省は鉄道の機能別分類において、観光鉄道を「観光旅客の輸送を主として行うモノレール、無軌条電車及び鋼索鉄道の各線²」と定義していることから、本稿の観光鉄道とは異なることに留意されたい。

2. 事例分析

2.1 取り上げる事例について

本研究では3つの事例を取り上げ、比較分析を実施する。廃線跡を活用した観光アトラクションを実施している事例として、「NPO法人神岡・町づくりネットワーク」が運営している岐阜県飛騨市の旧神岡鉄道の廃線跡を活用した「Gattan Go!!」「おくひだ号」と、「NPO法人江の川鐵道」が運営している旧JR三江線の廃線跡を活用した鳥根県邑南町の「江の川鐵道」の2つを取り上げる。「NPO法人神岡・町づくりネットワーク」運営の「Gattan Go!!」は、レールマウンテンバイクと呼ばれる自転車を改造した乗り物を使って廃線跡を走行するアクティビティで、「おくひだ号」は、神岡鉄道で走行していた車両を用いた運転体験を指す。

「NPO法人江の川鐵道」運営の「江の川鐵道」は、廃線跡の一部区間を自走式のトロッコで楽しめるアクティビティである。これらの活用事例の一方で、廃線跡の活用を企図したものの、計画が進まなかった事例として、沖縄県南大東島の「シュガートレイン」を取り上げる。

次節からは各事例について詳述していくが、特段の注釈がない限りはヒアリング調査に基づく内容である。なお、南大東島の事例については当時の議事録や報告書も参照している。

2.2 岐阜県飛騨市「Gattan Go!!」「おくひだ号」

①旧神岡鉄道について

1966年、国鉄神岡線として猪谷～奥飛騨温泉口の19.9kmが開業した後、1984年に神岡鉄道が設立され、国鉄神岡線から移管される。神岡鉄道は第3セクター鉄道事業者で、神岡鋳業

² 無軌条電車はトロリーバス、鋼索鉄道はケーブルカーのことを指す。

の親会社の三井金属鉱業が株式の51%を保有し、その他は岐阜県や富山県などが株式を保有していた。国鉄神岡線として開業する前の軌道線時代は神岡鉱山からの亜鉛、神岡鉄道となつてからは神岡鉱山からの硫酸輸送が中心で、神岡鉄道の収益の約7～8割を貨物輸送が占めていた。しかし、2004年10月に硫酸輸送がトラック輸送に転換したことから、同年末に貨物の取り扱いを休止となる等、大きな収益の柱を失うこととなり³、2006年の12月1日に廃止された。廃止の際、飛騨市は15億円の寄付金を三井金属工業から受けている。

神岡鉄道は約6割がトンネルと鉄橋で構成されているが、1981年の豪雪（五六豪雪）で国道が寸断された際、物資運搬面で鉄道が命綱になったという歴史があることから神岡を守った存在のように当時からの神岡の住民は感じているとのことである。

②「Gattan Go!!」「おくひだ号」の取り組み

初代飛騨市長の船坂勝美氏は、三井金属鉱業からの寄付金を原資として、2006年に廃止された神岡鉄道を保存、観光鉄道への転換を表明した。同時期に神岡鉄道協力会（神岡鉄道の鉄道資産を何らかの形で遺すために集まった地域住民による組織）が発案した鉄道の線路を自転車で走るレールマウンテンバイクが神岡の鉄工所で開発され、これを用いた「Gattan Go!!」が観光協会主導で実施される（図1）。観光協会主導で実施されたことから、当時提唱されていた着地型観光の流れに乗ることができたという側面もある。観光協会が予算立てを行い、まずは300万円の予算から始め、車両5両の購入と看板等の購入でほぼ全てなくなったとのことである。

しかし、2008年には神岡鉄道の線路等を撤去する方針を示していた井上久則氏が市長となる。撤去の方針が打ち出されていたことから、「おくひだ号」は撤去作業に向けてエンジンを定期的に起動させていたが、最終的には撤去費が26億円弱と寄付金を大きく上回るほど高額であったことから撤去は立ち消えとなる。一方で「Gattan Go!!」の人気は続き、2011年に運営が「NPO法人神岡・町づくりネットワーク」に移管される。2016年には都竹淳也氏が飛騨市長となり、飛騨市ロストラインパーク構想が打ち出される。「おくひだ号」のエンジンを定期的に起動させていたことが功を奏し、この構想の一環として、「おくひだ号」の復活運転が2017年に実施され、同年、おくひだ号の運転体験も開始された（図2）。なお、復活運転が始まる頃までは旧神岡鉄道の社員は関わっていなかった。

NPO法人神岡・町づくりネットワークの事業報告書・活動計算書より、2023年度の経常利益は2,700万円弱を計上しているなど、安定的に経常利益を確保している（図3）。また、経常収益に占める補助金・助成金の比率は極めて低く、直近の2年は助成を全く受けていない状態での事業運営が行われている。

³2004年の鉄道統計年報によると、年度途中の貨物取扱休止にもかかわらず約1,650万円の貨物運輸収入があり、これは同年度の旅客運輸収入の約1.4倍である。



図1 レールマウンテンバイク「Gattan Go!!」

著者撮影。



図2 「おくひだ号」

著者撮影。

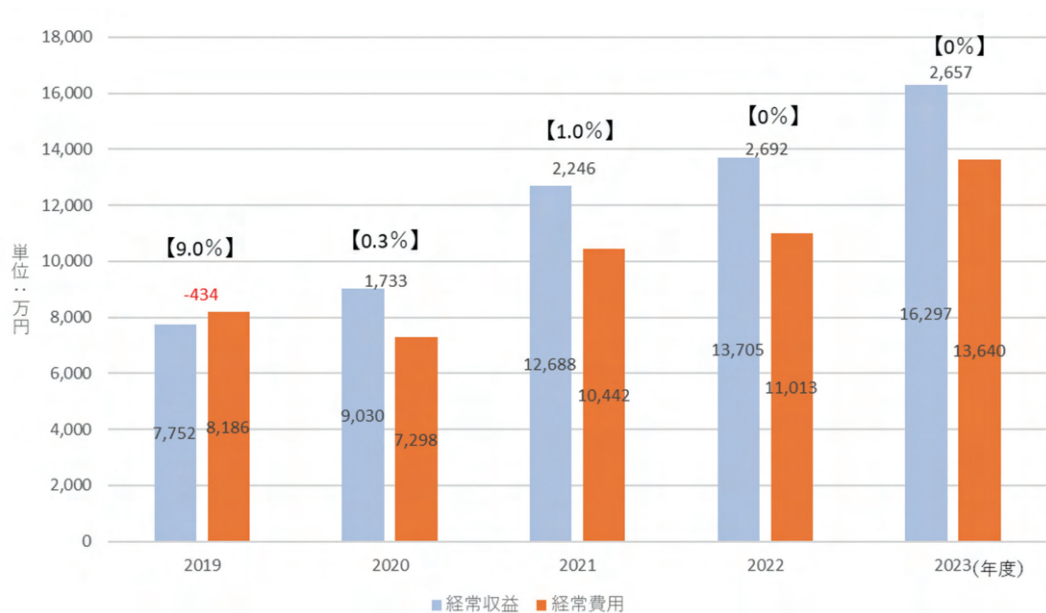


図3 NPO 法人神岡・町づくりネットワークの経常収益・経常費用の推移

出所：「神岡・町づくりネットワーク（各年度）事業報告書等」より著者作成。

注1：【】内の数値は当該年度の経常収益に占める補助金比率である。

注2：会計年度は10月始まり翌年9月締めであることから、2019年度に新型コロナウイルス感染症の影響が反映されている。

運営の戦略面について、「Gattan Go!!」は人数重視、「おくひだ号」は高単価重視としている。「Gattan Go!!」は開始当初から様々なニーズに応えた結果、赤ちゃんやペット連れに対応した車両が開発され、「おくひだ号」の運転体験でも様々なニーズに応えるためにオンデマンド開催（1往復単位の個別対応）を実施している⁴。

今後について「Gattan Go!!」は全区間を使っての実施を目標の1つとしており、「おくひだ号」は現状維持が目標とのことである。また、保線にかかるコストの増大や運転士の高齢化といった課題も抱えている。

廃線跡の利活用において、①身の丈に合ったところから始める、②自治体との関係性、③地域の熱意、④キーパーソンと女房役の存在が重要とのことである。また、ライト層（鉄道ファン以外）だからこそ感じられるような本物感を提供することもポイントに挙げている。

2.3 島根県邑南町「江の川鐵道」

①旧 JR 三江線について

旧 JR 三江線は国鉄時代に三江北線と三江南線がそれぞれ開業し、延伸を繰り返して全線開

⁴ 現在は DD-13 という機関車の運転体験もオンデマンド開催で実施している。

業された路線である。まずは1930年に三江北線として石見江津（現：江津）～川戸間が開業し、その後、1937年に浜原まで延伸する。一方の三江南線は1955年に三次～式敷間が開業し、1963年に口羽まで開業する。そして、1975年に未開通区間であった浜原～口羽間の開業に伴い全通することになる。

しかし、モータリゼーションや沿線人口の大きな減少から三江線の経営状況は非常に厳しく、JRが発足しJR西日本が運営することとなった初年度である1987年度の輸送密度は458人/日、2015年度には58人/日という状況であった⁵。2016年度にJR西日本は廃止届を提出し、2018年4月1日に廃止された。

②「江の川鐵道」の取り組み

JR三江線の廃線跡のうち邑南町羽須美地区の区間でトロッコを運行している「NPO法人江の川鐵道」は、三江線廃止の翌月に設立したNPO法人で、その前身は三江線廃止が決定した2016年に設立された「三江線地域フォーラム」である。

NPO法人江の川鐵道設立当初の会員数は18人で、三江線沿線の住民や三江線ファンで構成されていた。ヒアリング調査時点での会員数は正会員が28人、協力会員が68人、賛助会員（企業団体）が12団体・企業となっている。同団体のビジョンは「三江線沿線地域が持つ歴史や資源を磨き、活かす取組を自らが楽しみながら実践することを通じて、地域に関わる人の輪を拡大する」というものである。

三江線廃止前（NPO法人設立前）の三江線地域フォーラムの時から様々な取り組みを行っており、グッズ販売も積極的に実施していた。また、三江線の廃線が決まった後に発生していた「廃線バブル⁶」の中で住民を支援する外部人材が登場し、鉄道ファンの中に「関係人口」になる可能性のある人の存在を確認できていた。そして、NPO法人設立後の2018年7月にグッズの販売収益でトロッコ（定員3人）を購入、同時期に邑南町がJRと貸借契約を結び、口羽駅と宇都井駅で社会実験を実施した。翌年、邑南町がJR西日本から口羽駅・宇都井駅及びその周辺のトンネル・橋梁等を取得し、施設は無償譲渡で、施設に加えて撤去費の7割相当額の支援金も含まれている⁷。その後も観光庁の事業採択やトロッコの新規製造が行われ、当初3人定員だったトロッコは10人乗りとなり、1運行あたりの収益力向上に寄与している（図4）。2021年には三江線鉄道公園として口羽駅公園と宇都井駅公園がオープンし、「江の川鐵道」が指定管理者となっている。加えて、邑南町・三次市・JR西日本の協力で鉄橋の活

⁵ 島根県「三江線沿線地域公共交通計画」参照。

⁶ 輸送密度にも「廃線バブル」が反映されており、「データで見るJR西日本」によると2016年度には83人/日、運行最終年度である2017年度には163人/日を記録する等、2015年度から増加している。

⁷ 廃線後に譲渡・撤去された施設以外の部分の維持管理についてはJR側が行っており、その費用はJR側が負担していることから、撤去費とは別に廃線後の維持管理に係るランニングコストも要していることが分かる。



図4 江の川鐵道のトロッコ

著者撮影。

用も始まった。

旧三江線跡地を使った江の川鐵道のトロッコ運行のプロジェクトでは、鉄道ファンを関係人口として迎え入れ、運営側に協力してもらっている仕組みが形成されている。実際に、広島県や島根大学の鉄道研究会の方などがボランティア（交通費補助のみ支給）で運営に協力している。現在は訪れた観光客から運営側の関係人口に加わる人も現れているとのことである。

収益面に目を向けてみると、同法人の活動計算書より直近では160万円程の経常利益を確保しており、コロナ禍を除いては、経常利益はプラスで推移している。しかし、経常収益には補助金等の収入も含まれており、その比率は40%台であることから、補助金がないと厳しい状況にある（図5）。

こうした中で、事業の効果として、関係人口の地域貢献への満足感、諦めや閉塞感を抱いていた住民のやる気の再生を挙げている。一方で課題もあり、運営に協力してくれる鉄道ファンや観光客はあくまでも自主的にきてくれるものであって、強制ではないことから、自主性で来てくれるような仕組みを作り続けていく必要がある。さらに現在は掲げている理念と事業性の岐路に立たされているタイミングでもあり、利活用という視点ではノスタルジーに終始すると持続不可能であるとのことである。

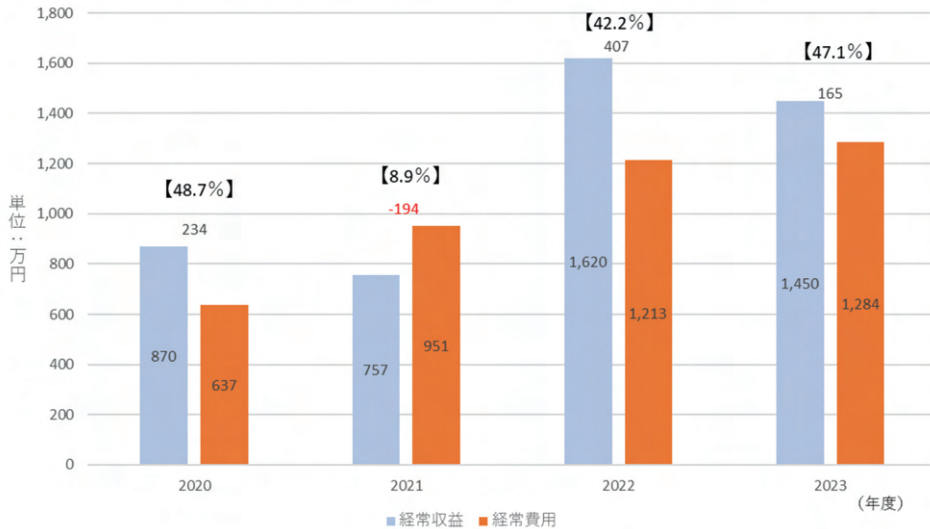


図5 NPO 法人江の川鐵道の経常収益・経常費用の推移

出所:「特定非営利活動法人江の川鐵道(各年度)事業報告書等」より著者作成。

注:【】内の数値は当該年度の経常収益に占める補助金比率である。

2.4 沖縄県南大東村「シュガートレイン」

①シュガートレインについて

沖縄県南大東村の「シュガートレイン」は、南大東島で1917年から1983年までのあいだ、蒸気機関車やディーゼル機関車、ガソリン機関車によってサトウキビの運搬に用いられた軌道のこと、大東糖業南大東事業所が保有・運行していた。島内ほぼ全域に張り巡らされており、一周線(北線・南線)、西線、北支線、南支線、北丸山線、亀池線と、製糖工場エリアの機関区へつながる構内線から構成されていた。

トラック輸送に転換された後、線路は撤去されたものの、当時使用されていた貨車や機関車は島内に保存されている(図6)。また、軌道敷も一部残っているものの、一部で看板が設置されているにとどまることから活用されているわけではない(図7)。

②シュガートレイン復活計画について

2013年、一括交付金を原資にシュガートレインを観光目的で復活させる動きが持ち上がる。2014年3月には「シュガートレイン復活調査設計業務報告書」がまとめられ、「観光振興や地域の活性化の大きな起爆剤として活用を図る」(同報告書 p.1)ことが目的とされていた。

当初は特定目的鉄道⁸としての復活を企図し、詳細な計画が立案されたが、事業費に約7~8

⁸ 特定目的鉄道とは「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を専ら行うもの」と規定された鉄道で、これに該当する場合は参入に際して通常の鉄道事業の許可基準と比較し緩和されている。2025年12月現在では門司港レトロ観光線がこれに該当する。



図6 シュガートレインの機関車

著者撮影。



図7 シュガートレインの軌道敷跡

著者撮影。

億円要し、予想収入でランニングコストさえも賄えないという採算性の問題が浮上した。同時に複数のシナリオでの費用便益分析も実施され、B/Cで0.73～1.13とかなり限られたケースでしか1を上回らない結果となり、その後、遊具扱いとして2.7kmの整備（西港～在所間）の敷設に留める計画に留めた形での計画（事業費は約5億円）に変更された。この計画におけるB/Cは1.03～1.15で、費用便益比1.15のケースでは黒字化がされる試算もなされていた。しかし、運営主体については具体的には決まっておらず、指定管理者の検討程度にとどまっております。加えて、NPOやボランティアの活用という文言が報告書に記載されていた。

復活計画に際し島民（村民）アンケートも実施され、約60%が復活に好意的、約15%が反対であったことから、比較的多くの島民が復活に前向きだったことが推察される。しかし、島民向け利用料金を300円と設定していたが、利用料金の支払意思額の約6割が300円未満であったことを踏まえると、観光客に依存する形での収入を企図していたと見られる。とはいえ、島外からの利用客向けの料金は1500円と設定されており、これは観光客対象としたアンケートの支払意思額（鉄道愛好者平均：1,382円、一般の観光客：817円）を上回るものであることから、元々の収入の見込みが甘めであったことも指摘できる。結果的にシュガートレイン復活計画は立ち消えになり、現在に至っている。

3. 考 察

3.1 観光鉄道化に向けての視座

「Gattan Go!!」「おくひだ号」と「江の川鐵道」の事例より、①予算規模に適した事業運営の下でのノスタルジーに固執しない新たな価値の提供と、②「廃線コスト」の存在、の2点が観光鉄道化に重要な視座と指摘できる。前者については、鉄道への愛着やノスタルジーに固執してしまい、それに頼った観光価値の提供にとどまっていれば、マーケットが非常に狭くなり利活用の幅も極めて限られることになる。廃線跡を有効に利活用し、観光価値を提供するには鉄道ファン以外の一般の観光客に対する訴求力が重要となる。その点では、計画段階に終わったものの、「シュガートレイン」の収支計画では利用料金収入の前提を鉄道ファンに依存するような形となっていたことから、少なくとも当時の計画をベースに判断した時には、結果的に中止のような形になったのは賢明であったと言えるかもしれない。加えて、過度な投資をすることなく、グッズ販売の収益でトロッコを購入する等、その時々予算規模を超過しない範囲で事業運営をすることも重要なものと指摘できる。

後者の「廃線コスト」については、撤去費用等の廃線に係るコストがかなり大きく、廃線後の維持管理に係るランニングコストも小さくないことが推察される。実際に、寄付金や支援金は廃線に伴う撤去費等に係るコストに相当するものと言えるが、ランニングコストは施設の活用をしない限りは、基本的に元々運営していた鉄道事業者がそのまま負担することになる。そのため、廃線跡施設を活用し、こうしたコストを賄うための財源を確保するという観点でも廃

線跡の利活用は検討に値するものと思われる。

3.2 運営主体と管理主体の検討

同時に、運営主体が事前に存在するか否かと管理主体の検討も重要になる。「シュガートレイン」の事例では運営主体が決まっていなかったことから、これも立ち消えになった要因の1つと推察できる。

管理主体は、旅客鉄道時代の事業者が引き続き管理するのか、自治体が保有し指定管理者制度等を用いるのかを検討する必要があるため、鉄道事業者や沿線自治体が前向きかどうかとも問われてくる。例えばJRではローカル線が廃止となっても、社員や車両は異動・転属が比較的良好なため、廃線地域に乗務員経験者や車両が残りやすい状況が想定される。この場合は運転体験の実施は非現実的とも言え、実施する場合には車両や人員の手配、保線の協力等で元の鉄道事業者の支援が必至である。よって、地域住民や自治体の意向のみならず、元の鉄道事業者による支援の程度によって、どのような観光鉄道を目指せるかが大きく変わることが考えられる。

3.3 観光鉄道化と事業性、地域活性化

本研究では廃線跡を復活させたという意味での成功事例として「Gattan Go!!」「おくひだ号」と「江の川鉄道」を取り上げたが、収益面では両者に違いがある。前者を運営しているNPO法人神岡・町づくりネットワークでは補助金への依存が極めて低い一方、後者を運営しているNPO法人江の川鉄道では経常収益の4割以上が補助金で、実際にヒアリング調査においても補助金なしでは事業運営は厳しいとのことから、運営に際しての補助金への依存が見て取れる。加えて、実際の現場での運営面においても「Gattan Go!!」「おくひだ号」ではボランティアは基本的に運営に携わっていないが、「江の川鉄道」ではボランティアの存在が運営上重要なものとなっている。

江の川鉄道はトロッキの運行が行われているが、1回の乗車人員は10人で、従来よりも増加したとはいえ、一度に多くの利用客を捌けるわけではなく、乗務員だけでも2人必要なため、収益性はそこまで高いとは言えないものと思われる。一方で「Gattan Go!!」は各自がレールマウンテンバイクでスタートすることから、一度に多くの利用客を捌くことができるため、多くの列車を走行させて稼ぐという鉄道事業のビジネスモデルにも類似した仕組みが構築されているともいえる。この点も収益面での差異に影響していると考えられる。

事業性・採算性の観点でシュガートレインの事例を考えると、当該利用客からの収益に大きく依存した料金体系であることは先述した通りだが、島民向け利用料金についても300円という額は、支払意思額の約6割が300円未満であったことから半数以上が利用しないことを意味しており、この点でもかなり甘めの設定だったと言える。島外からの利用客向けの料金も甘めの設定だったことは既に指摘した通りで、収益見込みを甘くせざるを得ない状況（＝非現実的

な収益性) だったことも、立ち消えになった要因になっているのではないかと思われる。

以上の点を踏まえると、鉄道やそれに関わる地域文化を継承したいという想いやノスタルジーだけで廃線跡を事業として活用することは極めて困難であることが分かる。鉄道ファンを巻き込むことは重要でありつつも、鉄道ファンではないライト層を如何にして巻き込むかが重要となる。人件費を抑制させつつ一度に多くの利用客に対応できるライト層向けのアトラクションと、鉄道ファンに訴求力のあるアトラクションを同時並行で観光鉄道化を進めることが、事業性を担保した上で観光アトラクションとしての魅力を持ちつつ、地域活性化や鉄道文化の継承にも寄与する仕組みであることが示唆される。

廃線跡でトロッコ等を運行している事例は残されている線路等の鉄道施設を活用したものであることから、南大東島の事例のように再度線路を敷設することは類を見ない非常に大掛かりな計画であったが、南大東島のような観光客の受け入れのキャパシティがかなり小さい地域において、トロッコ乗車体験だけで採算性を確保することは極めて厳しいことが分かる。

4. 結びにかえて

本研究では、ローカル線の存廃問題の新たな道として、観光鉄道化を目的とする「前向きな廃線」について検討することを目的に、「NPO 法人神岡・町づくりネットワーク」が運営している岐阜県飛騨市の「Gattan Go!!」「おくひだ号」、NPO 法人江の川鐵道」が運営している島根県邑南町の「江の川鐵道」、沖縄県南大東村（南大東島）の「シュガートレイン」の3つの事例分析を通じて研究を進めてきた。

廃線跡をアクティビティとして活用している2事例からは、①予算規模に適した事業運営の下でのノスタルジーに固執しない新たな価値の提供と、②「廃線コスト」の存在の2点が観光鉄道化に向けての重要な視座であることを指摘した。ここから、「廃線コスト」を賄うための財源を確保するという観点でも廃線跡の利活用は検討に値するものと思われるが、その際には、過度な投資を避け、鉄道ファン以外の一般的な観光客に対する訴求力を高めた利活用を検討することが重要と言える。

これらの2事例にも差異があり、「NPO 法人神岡・町づくりネットワーク」は補助金への依存度が極めて低く、ボランティアは基本的に運営に携わっていないが、「NPO 法人江の川鐵道」では経常収益の4割以上が補助金であることから補助金なしでの事業運営は厳しい状況にあり、ボランティアが運営上重要な存在となっている。加えて、「江の川鐵道」のトロッコの乗車人員は10人で、一度に多くの利用客を捌けるわけではなく、乗務員だけでも2人必要であることから収益力はそこまで高いとは言えないものと思われる。一方で「Gattan Go!!」はレールマウンテンバイクで一度に多くの利用客を捌けるため、多くの列車を走行させて稼ぐという鉄道事業のビジネスモデルにも類似した仕組みともいえ、こうした点も収益面（補助金比率）の違いに影響しているものと考えられる。

また、2事例だけではなく、「シュガートレイン」の事例も踏まえると、事前に運営主体となり得る組織が存在するかどうかや、管理主体の検討、現実的なシミュレーションに基づく計画案の策定も観光鉄道化には重要なポイントと考えられる。

本研究では、「廃線コスト」の存在も含め、観光鉄道化という「前向きな廃線」の方向性やそのための要件を検討してきたことから、この点が先行研究に対する貢献点と言える。本研究より、運営手法次第では観光鉄道化で黒字化する可能性は存在するものと思われるが、運営主体となる組織や沿線自治体だけではなく、元来の営業主の鉄道事業者の協力も観光鉄道化には重要と考えられ、廃線コストも考慮した上での旅客鉄道時代の鉄道事業者による支援の程度によって、どのような観光鉄道を目指せるかが大きく変わる。そして、「前向きな廃線」を実施する場合、持続的な運営のためにも、どのようにライト層への訴求力を高めるか等の検討が必要となる。

本研究では計画が頓挫した事例として南大東島の「シュガートレイン」を分析対象としたが、シュガートレインの復活は完全に消滅したわけではなく、2024年8月に策定された「南大東村観光振興計画」には「島まるごとミュージアム構想を推進するため、観光資源として文化財や伝統文化、島の歴史を伝えるシュガートレイン等の活用を再検討⁹」「シュガートレインの実現可能な活用方法を再検討¹⁰」とあることから、議論が停滞したままとも言える。改めて従来の計画をベースに復活を検討するにしても、地理的特性上、多くの観光客を捌く仕組みは非常に難しいことが想定されるため、高付加価値化戦略に舵を切らざるを得ないものと思われる。運転体験や貸切撮影などの単なる乗車以外の付加価値だけではなく、従来の計画では等閑視されていたとも言える一般の観光客に向けたアプローチが極めて重要になるものと考えられる。

最後に今後の課題だが、今回は定性的な分析にとどまったことから、損益分岐点の推計や沿線地域への効果も踏まえた費用便益分析といった、事業効果の定量的分析が重要になると考えられる。また、今回取り上げなかった廃線跡の活用事例や実際のシミュレーションについても実施する必要があると思われる。

謝辞

本研究の実施にあたり、NPO法人神岡・町づくりネットワークの田口由加子様、NPO法人江の川鐵道の森田一平様、沖縄県南大東村役場の知念剛様には大変お世話になりました。この場をお借りして御礼申し上げます。なお、本研究における誤りは全て著者の責任です。また、本研究は令和6年度 北海学園学術助成 一般研究の助成を受けたものです。

⁹「おじゃりやれ うふあがり島観光ビジョン2024 南大東村観光振興計画」p.11。

¹⁰前掲p.34。

参考文献

- 板谷和也（2014）「鉄道存廃に関わる経営指標と地域評価」, 地域政策研究プロジェクト編『鉄道と地域発展』, pp.128-153, 勁草書房。
- 伊東尋志（2025）「因果推論手法を用いた地方鉄道インフラの社会的影響識別の試み：2000年以降の地方民鉄路線存廃判断の基礎自治体への影響」『交通学研究』68号, pp.41-48。
- 神崎史恵（2021）「企業城下町を基盤としたネットワーク・ガバナンスの展開—飛騨・神岡における鉄道遺産の継承と活用—」『大学院研究年報法学研究科篇』50号, pp.179-200。
- 坂本淳・山岡俊一（2017）「地域鉄道の廃止と駅周辺における社会経済の変化の関係分析」『都市計画論文集』第52巻第3号, pp.270-276。
- 高橋雄一（2012）「地方鉄道振興に関する考察」『交通学研究』55号, pp.153-162。
- 那須野育大（2024）「JRの輸送密度2,000人未満線区に関する考察—輸送需要と運営形態に関する検討—」『交通学研究』67号, pp.21-28。
- 藤田知也（2022）「北海道における鉄道廃止の影響に関する—考察—年齢階級別人口の変化に着目して」『開発論集』109号, pp.71-80。
- 松中亮治・大庭哲治・植村洋史（2020）「地方鉄道の存廃と駅勢圏における年齢階級別人口の社会増減との関連分析」『土木学会論文集D3（土木計画学）』第75巻第6号, pp.239-247。
- 渡邊亮（2021）「廃線跡のアトラクションとしての活用事例とその課題」『運輸と経済』81巻1号, pp.103-110。
- 渡邊亮・遠藤俊太郎・曾我治夫（2017）「鉄道廃線敷を活用した観光施設の現状～日独の事例から～」『交通学研究』60号, pp.39-46。

参考資料

- 沖縄県南大東村（2024）「おじゃりやれ うふあがり島観光ビジョン2024 南大東村観光振興計画」（<http://www.vill.minamidaito.okinawa.jp/pdf/r06/kankoplan.pdf>, 2025年12月9日最終アクセス）
- 島根県（2017）「三江線沿線地域公共交通計画」（<https://www.pref.shimane.lg.jp/admin/region/access/tetudo/jr.data/01keikaku.pdf>, 2025年12月9日最終アクセス）
- 西日本旅客鉄道「データで見るJR西日本」（<https://www.westjr.co.jp/company/info/issue/data/>, 2025年12月9日最終アクセス）