

〔報 告〕

観光列車運行に関する事例研究

－若桜鉄道のSL観光列車運行に向けて－

Wakasa Railway Steam Locomotive Tourist Train:

A case study

倉持 裕彌

KURAMOCHI Hiromi

和文要旨：この報告は、若桜鉄道が計画するSL観光列車運行に関する調査結果の一部である。調査は、若桜鉄道他関係団体から依頼を受け、計画に不足している情報を補完するために、複数の特徴的な第3セクター鉄道会社を対象として行ったものである。調査の結果、SL観光列車を運行するには検査費用や人件費など多くの経費がかかること、沿線住民のSL観光列車に対する理解が重要になること、運賃収入以外の収入源を持つこと、などについて具体的に重要な示唆を得ることができた。

【キーワード】 若桜鉄道、ローカル鉄道、観光列車、まちづくり

Abstract: This report summarizes a portion of an investigation into the plans of Wakasa Railway to begin running a steam locomotive tourist train. The main investigation, at the instigation of Wakasa Railway and affiliated companies, was undertaken in order to supplement the incomplete information in the original plan by surveying a number of typical third-sector railroad companies. As a result of this investigation the high costs of both inspections and personnel, as well as the importance of the understanding of residents along the railway line and the need for sources of revenue other than passenger fares were brought to light.

【Keywords】 Wakasa Railway, Local Railway, Tourist Train, Regional Revitalization

1. 研究報告の背景

この報告は、観光鉄道を運行している複数の鉄道会社に対して行った事例調査をまとめたものである。調査は、2012年春に若桜鉄道株式会社、八頭町、若桜町および鳥取県八頭総合事務所県民局より、蒸気機関車C12型を用いたSL観光列車の経済波及効果の算出の依頼を受け、計算上必要となる観光列車の「乗車率」を現実的な数値に設定するために行ったものである。

鉄道各社に対して行った聞き取り調査からは、「乗車率」以外にも、鉄道事業全般、あるいはまちづくりに取り組む際にも参考になる示唆を得ることができた。例えば、SL観光列車における運賃収入の捉え方や、観光列車事業の考え方、身近な資源の活かし方などである。今のところ、これらの調査結果は波及効果の計算資料として参考程度の扱いとなっているが、ここで改めて整理し、

今後の調査研究につなげる資料としておきたい。

2. 若桜鉄道の計画

若桜鉄道は鳥取県八頭郡にあり、1987年の国鉄の民営化によって国鉄若桜線を第3セクター株式会社が譲り受け運行しているローカル鉄道である。多くのローカル鉄道同様、乗客の減少が鉄道を継続させるうえで大きな課題である。乗客は、1999年度の67万人をピークに年々減少し、2008年度には42.7万人とピーク時の63.7%まで減少している¹⁾。2009年に全国初の「上下分離方式」を導入したことによって、鉄道会社として継続する条件は好転しているものの、現在の乗客の減少の傾向を踏まえれば、厳しい経営環境である。



写真1 若桜鉄道 筆者撮影

一方で、鉄道の利活用や保存運動は盛んである。例えば若桜鉄道の「隼駅」には、毎夏に同じ名前をもつスズキ製のバイクの愛好家が全国から集まり、イベントを実施する。このイベントをサポートする組織は、地元住民による「隼駅を守る会」である。若桜鉄道もC12型蒸気機関車を保有しており、観光に用いている。しかし、実際に石炭を燃料として走行するためには、ボイラの修理が必要とされるなど車両の状態が完全ではなく、現在は圧縮空気による若桜駅構内の限定的な走行に留まっている。

若桜鉄道は、このSLを用いて観光列車を定期運行することを検討し、基本計画を作成した。

計画では、SLの修理、購入をはじめ、SLを運行するための人員養成、施設整備、検査費用などについて、実際にSLを保有する鉄道会社への聞き取りに基づいて費用を算出した。保有しているSLは、石炭を燃料として走行するためには大掛かりな修理が必要であるため、修理を行うか、新規に蒸気機関車を購入することとなる。いずれにしても、準備が整うまで時間がかかり、その間のつなぎとしてディーゼル機関車による観光列車の運行も検討されている。

しかし、若桜鉄道は本線を使用してSLを運行したことがないために、事業運営の方法や、乗客の見込み、運行上の問題点など不明な点も残った。そこで筆者が行った聞き取り調査は、こうした点を主な質問項目とした。以下で、調査概要および結果をまとめていく。

3. 調査結果

3-1 調査概要

調査対象を選択するにあたって、以下の条件を設定した。

- ・営業キロ数が若桜鉄道（19.2km）に近い鉄道会社

- ・観光列車を運行している鉄道会社
- ・SLを保有している鉄道会社
- ・特徴的な取り組みをしている鉄道会社

これらの条件を考慮し、SLを持つ「真岡鉄道」、公募社長が様々なアイデアを仕掛ける「いすみ鉄道」および「山形鉄道」、観光列車が著名な「津軽鉄道」、ディーゼル観光列車を運行する「奥出雲おろち号（JR西日本米子支社）」を調査対象とした。

本調査では、鉄道会社の社長、もしくは実質的に観光列車等の業務に携わっている担当者を対象に、観光列車事業の概要や乗車率などに加え、若桜鉄道の計画についての感想なども含めて1時間半から2時間程度の聞き取りを行った。以下では、「真岡鉄道」、「いすみ鉄道」、「奥出雲おろち号（JR西日本米子支社）」について取り上げる。ここで取りまとめる結果は、聞き取り調査で得られた回答から、「乗車率」のほかに観光列車の考え方など、各鉄道会社の特徴が現れている回答を抜粋したものである。

3-2 調査結果

3-2-1 真岡鉄道株式会社

訪問日時・場所	2012年5月11日 真岡鉄道本社
対応者	専務 馬場照夫氏
所在地	〒298-4306 栃木県真岡市台町2474-1
設立	昭和62年10月2日
会社の目的	鉄道事業／旅行業および広告業／飲食店業並びに飲食料品および日用雑貨品小売業／
営業キロ／区間	営業キロ 41.9キロメートル 区間 茨城県筑西市～栃木県芳賀郡茂木町 駅数 17駅
従業員数	59名

真岡鉄道はSL観光列車を通年で定期運行している。これは、真岡市周辺の行政が主導し、実現している。1991年に芳賀地方ふるさと市町村圏計画に「真岡線SL列車運行事業」を位置付け、車両を取得した。SL車両は真岡市や筑西市など近隣の市町および広域行政事務組合からなる「真岡線SL運行協議会」が所有しており、真岡鉄道株式会社はその運行委託先である。1993年に「真岡線SL運行協議会」を設立し、1994年にC12によ

る SL 観光列車を運行開始した。

以下、聞き取り調査結果は調査対応者を主体として記述する。(いすみ鉄道・JR 西日本も同様)



写真2 真岡鐵道 筆者撮影

【聞き取り調査結果】

①乗車率について

SL 観光列車は、約63%の乗車率である。下館→茂木(下り)の乗車が多く、茂木→下館(上り)の乗車は少ない。下館駅は首都圏に近く、また SL 往復の始発ということもあり、多くの乗客が下館駅から SL に乗る。茂木まで乗車し、帰りは普通旅客列車に乗るといったパターンが多い。往復とも SL 観光列車に乗るケースは全体の半分程度である。終着駅である茂木駅に、時間を使える要素があまりないことも影響していると考えている。

乗車率については、仮に乗車率が100%であっても、SL 運賃のみでは黒字営業はできない。運賃収入だけでは、6年に一度義務付けられている車両の全般検査(経費として一回に約1億円)、日常的な車両維持、運行にかかる人件費などをすべて賄うことができないからである。真岡鐵道は周辺自治体より年間およそ8,000万円の支援を受けており、こうした沿線自治体の支援は、SL 観光列車の運行のために不可欠なものである。SL に対する沿線自治体の支出は、沿線自治体の「広告料」のようなものと考えれば決して高くはない。

冬季の乗車率が低くなることは認識しているが、SL を2両もち、冬季も含めて通年で運行しているということに意味がある。このことによって、真岡=SL のイメージが定着し、顧客の期待に応えることができている。また、SL を走らせることによって一般旅客が増加している。往路に SL に乗り、復路に普通車に乗って帰る旅客が多いようだ。

②リスク要因

観光列車を定常的に動かす場合のリスクは最近あまりないように思うが、SL 運行初期の沿線警備、「撮り鉄」のマナー、煙による住民の苦情はリスク要因といえるだろう。いまでも煙による苦情は年に1回程度ある。特に警備は費用がかかり、国土交通省からも念入りに指導される。

③今後の展望

茂木駅には転車台があり、見どころの一つになっているが、駅周辺に魅力が少ないため時間を消費できない。SL の復路の乗車率が低いこともここに要因の一つがあると考えている。これを改善することが目下の課題である。次に、真岡駅を改装し、9600型の SL を展示、駅全体をミュージアム化する「SL の走るまち」構想を動かし、2013年にオープンさせたい。

④まちづくりとの関連

真岡鐵道は、他の第3セクターに比べて、株主に企業が多い。第3セクター開業時に、一株(10株=50万)運動を地元企業に対して展開した成果である。

結局、SL を走らせるということは、まちづくりである。SL を使ってどのように地域を活性化していくかは、真岡鐵道にとっても今後の課題だ。自治体の支援なくして SL は走らないので、周辺自治体がどれほど積極的になるかが、まちづくりの実現に向けた鍵になるだろう。

3-2-2 いすみ鉄道株式会社

訪問日時・場所	2012年5月17日／いすみ鉄道本社
対応者	いすみ鉄道 社長 鳥塚亮氏
所在地	〒298-0216 千葉県夷隅郡大多喜町大多喜264
設立	昭和62年7月7日
会社の目的	鉄道事業／鉄道及び自動車運送事業者からの乗車券類の販売及び出改札業務の受託／旅行業法に基づく旅行業／他
営業キロ／区間	営業キロ 26.8キロメートル 区間 大原～上総中野間 駅数 14駅
従業員数	30名(常勤役員1名)

いすみ鉄道はかつて利用者の減少が止まらない状況に

あった。2007年、千葉県およびいすみ鉄道周辺自治体によるいすみ鉄道再生会議は、鉄道再生に向けた各種施策を検討しつつも、2008、2009年度を検証期間とし、この間に経営改善が見込めなければ代替交通手段を検討する、と結論付けた²⁾。そこで、社長を公募するなどマネジメントも抜本的に改革し、結果的に現在まで路線は維持されている。聞き取り対応者は、2代目の公募社長である。



写真2 いすみ鉄道 筆者撮影

【聞き取り調査結果】

①路線維持の考え方

いすみ鉄道は、乗って残そうとはしていない。使って残す。もちろん、乗客は増えなくては困るが、観光客に弁当を売る、グッズを作るなど、そういう関わりで鉄道を使ってもらいたい。いすみ鉄道には、鉄道ではなく、車で来てもらってもいい。車で来て、土産を買ってくれる方が、乗ってもらうよりはるかに利益になる。土産の中には、切符をつけて売っているものもあるので、それを買ってもらえれば乗車したことと同じことである。地方の過疎地の第3セクターは、業績として、旅客はほとんど伸ばせない。しかし物販は伸ばすことが十分可能と考えている。すなわち運賃収入以外の収益システムを作ることが肝要である。

②経営・観光戦略

観光鉄道を仕掛けていくうえで、話題性は非常に重要になる。

いすみ鉄道も地元住民は「SLを走らせろ」という。しかし、運行に関するコストを考えると現実的ではない。近頃導入した古いディーゼル列車のキハ52型は、初期コストはSLの1/10で済む。しかも1両で乗客を乗せる

ことができる。

今の時代、国鉄時代の車両には大きな価値がある。30代、40代という世代の人々にとって、国鉄時代の車両は、我々世代（50歳代）にとってのSLと同じ感慨を持って受け入れられている。加えて、おそらく10年後にもSLは存続するが、国鉄車両は次々に姿を消していくと予想される。実際、いすみ鉄道が購入したキハ52型も最後の1両である。

また、「昭和の再現」という方向性は、いすみ鉄道の地元の資源を生かすことであり、設備投資が不要というメリットがある。

鉄道は現業部門と総務しかいない。営業や広報は本来苦手であり、そこをいかに確保するかも課題である。外部に経営組織のようなものを作ってもいい。ただし、現場にあって、即断即決できる仕組みでなくては意味がない。

③物販について

いすみ鉄道の国吉駅にある直営売店の特徴は、いすみ鉄道のキャラクターである「ムーミン」に関するあらゆるグッズが集まっていること。衣料、食品など別々に扱っている店舗は多々あるが、すべてのグッズを扱っている店舗は国内ではここしかない。

この店舗は委託販売の形態をとっている。当初買い取り販売の話もあったが、在庫をかかえると、いずれ安売りするなどして、イメージの低下につながるリスクがあることから、委託販売となった。

④SL観光列車について

長年にわたりSL観光列車を運行している大井川鉄道は、物販・旅行・宿泊・飲食など様々なサービスを全般的に実施している中にSLがある。つまり、SLの赤字を補てんできる仕組みを持っている。SLを使って観光化するのであれば、極端に言ってそのSLには乗客は乗らなくてもいい。乗ったとしても赤字は間違いないし、いずれ周辺の物販などで稼ぐシステムがなければならぬからだ。

⑤その他

若桜鉄道に関しては、まずディーゼル機関車による観光列車だけでも実際に動かすことが重要だろう。

3-2-3 JR西日本米子支社 奥出雲おろち号

訪問日時・場所	2012年7月2日/JR鳥取駅		
対応者	JR西日本米子支社 総務企画課長 和田昇司氏 総務企画課 岡田和明氏		
管轄	JR西日本米子支社木次鉄道部		
営業キロ／区間	営業キロ	81.9キロメートル	
	区間	宍道～備後落合間	
	駅数	16駅	

平成10年4月より、行楽シーズンに合わせて「出雲の國・斐伊川サミット（出雲市・雲南市・奥出雲町・飯南町で構成）」が運行経費・改造費用等を負担する形で2両編成のトロッコ列車「奥出雲おろち号」を運行している。

三段式スイッチバック、特別塗装のトロッコ列車、沿線の食材をつかった車内販売などが有名である。平成23年度は平均で68%の乗車率である。8月と11月の利用が多い。

【聞き取り調査結果】

①物販について

駅構内での地元の物販に関しては、手数料を取らないようにしている。通常、駅での販売は、JRも責任を負うために厳しいチェックと手数料が必要になるが、奥出雲おろち号に関しては、その目的や運行形態を鑑み、地元の業者が一貫して責任を負う体制にし、JRへの手料を免除することにした。

②観光列車の位置付けについて

JRとして、奥出雲おろち号は、有力な収益源とは見えていない。定員も60名程度と少なく、収益にはならない。出雲の國・斐伊川サミットから出ている運行経費も、大まかな定額であるため、赤字が出ることもある。それでも鉄道を通じた地域づくりへの協力の一環として取り組んでいる。とはいえ、そうした思いに応える上でも、乗車率は一つの指標になる。現在のところ、うまくいっているという印象だ。境港線（妖怪列車）も木次線も「観光路線化」という位置づけである。

③観光列車のリスクについて

奥出雲おろち号にとっての大きなリスク要因は、樹木と安全管理である。客車がトロッコ列車（車両の上半分

が外気に開放されている車両）であるために、樹木の管理は必ず実施しなくてはならない。特別な列車で見送りの方も多いため、出発時は安全管理のための職員の数を増やしている。

④その他

山陰本線でSLを3日間走らせたことがあるが、線路に寝そべて写真を撮ろうとする人もいたほどで、とても通常の警備体制では間に合わなかった。そのため、定時運行はほぼ無理。踏切のたびに止まるくらいの覚悟がある。また、石炭の燃えカスを産業廃棄物としてどう処理するのか検討が必要だろう。

米子支社でもSL運行の技術を持つ人間は1人しかいない。今、JR西日本ではSLの運行技術のある職員は定年を過ぎてなるべく勤務してもらおうようにしている。人材の確保は相当難しいと考える。

3. 調査結果まとめ

3-1 SL観光列車に向けた課題

聞き取り調査からは、若桜鉄道のSL観光列車化を検討する際に不足していた情報を補えたほか、多くの示唆が得られた。その中から以下で3つの点を強調しておきたい。

一つは、「乗車率」は、経済波及効果の計算上は必要だとしても、SLを具体的に検討する際にはあまり重要ではないことである。重要なのは運賃収入ではなく、物品販売による収入や観光ツールとしての位置づけであるからである。いすみ鉄道の社長は、いっそ乗客が乗らなくてもいい、と述べていた。

二つは、沿線住民の理解が重要という点である。SL観光列車が、その維持管理のコストから自治体の支援なしには成立しないのであれば、住民理解がなければ支援は成り立たないことと同じである。真岡鉄道はこの点を強調していた。また、SLの煙、写真を撮りに来る鉄道ファンなど、運行時に沿線住民の苦情の対象となる要素があるため、日ごろから住民に対し、SLを使って何をしたいのか、今どうなっているのか、という情報提供は欠かせない。

三つは、SLの観光列車がなくても、物販やイベントなど観光客を呼び込む仕掛け、売り上げを伸ばす仕掛けは可能ということである。奥出雲おろち号が実施している地元産品の販売、いすみ鉄道によるキャラクターグッズの委託販売の事例にみる工夫は若桜鉄道でも実施可能であろう。そのためは、体制の見直しやマネジメントの改善など、会社経営に大きく影響する部分に手を付け

ざるを得ないケースも想定される。

3-2 課題とまとめ

事例調査を通じて意識させられた課題は、公共交通としての鉄道事業の維持と、地域活性化のための観光列車の運用との間にどのように折り合いをつけていくかということである。若桜鉄道のSL観光列車運行のために自治体からの支出が可能なのであれば、同額を公共交通としての若桜鉄道を維持するために使うこととの比較は避けられない。

事例としてとりあげた他のローカル鉄道も、住民の足と観光ツールという二面性を有しているが、自治体からの支援は住民の足としての鉄道に向けられており、観光ツールとしての事業は会社の営業努力に負うところが大きい。真岡鉄道のように、SLの所有を広域連合、運行

委託先を鉄道会社とする形態は、こうした課題をある程度クリアしていると思われるが、この点については更なる検証が必要である。

この報告を契機として今後、若桜鉄道のSL観光列車運行に向けてどのような動きがあり、住民はどのように反応していくのか、そしてどのような支え方がありうるのか、などについて研究を深めていきたい。

参考文献

- 1) 鳥取県企画部交通政策課「若桜鉄道の概要」
<http://www.pref.tottori.lg.jp/koutuu/>
- 2) いすみ鉄道再生会議事務局 2007年「いすみ鉄道再生会議最終報告について」

(受付日2012年11月18日 受理日2013年1月25日)