

廃線跡のアトラクションとしての活用事例とその課題

わたなべ りょう
渡邊 亮

交通経済研究所主任研究員



はじめに

近年、鉄道の廃線跡を活用した観光施設が全国で誕生している。その活用方法はさまざまであるが、なかには廃線跡を新たにアトラクションとして活用して全国各地から多くの観光客が訪れるようになり、鉄道時代を上回る利用実績を挙げている事例もある。本稿では、その背景や、現状・特徴を紹介するとともに、活用にあたっての課題について整理したい。

1. 廃線跡の活用方法：その特徴と効果

(1) 従来の廃線跡の活用方法

近年、廃線跡を活用したアトラクションが数多く誕生している背景には、廃線が増加していることが無縁ではない。しかし、従来から鉄道の廃線事例自体は存在し、またそれを活用しようという動きもあった。ところが、廃線跡は拠点駅などを除き、細く長い用地であるために、その活用方法は非常に限られてきたのが実態であった。一部では、宅地や農地に転用された事例もあるものの、代替バスの専用道や一般道に整備されることが少

なくなく、また観光施設として再整備される場合も、そのほとんどはサイクリングロードや遊歩道といったように、維持管理の負担が少ない方法が採られてきた。その際、維持管理に多大な負担を伴う橋りょうやトンネルは、撤去されたり、立入禁止になったりすることも珍しくなかった。

(2) 広がるアトラクションとしての活用

その一方で、近年の活用事例においては、従来と異なる3つの特徴がある。すなわち、鉄道時代の施設にほとんど手を加えることなく活用していること、何らかの乗り物に乗って楽しむことが目的であり移動手段としての役割を果たしていないこと¹⁾、地域活性化などを目的とする地域の人々が主体となり人手をかけてアトラクションを展開していること、である。これらの特徴を満たす国内の事例を整理すると表1のようになる。

(3) 3つに分かれる「乗り物」、その特徴

アトラクションを楽しむための乗り物は「レールバイク」「トロッコ」「実物の車両（運転体験）」の3つに分類できる。このうち、「レールバイク」や「トロッコ」は、その多くが「乗り物に乗りし、

表 1 廃線跡を活用した主なアトラクション

名称	運営者	開業	レールバイク	トロッコ	運転体験
紀州鉾山鉄道※ ¹	一般財団法人熊野市ふるさと振興公社	1989 年	○	○	—
トロッコ王国美深	NPO 法人トロッコ王国美深	1998 年	—	○	—
碓氷峠鉄道文化むら※ ²	一般財団法人碓氷峠交流記念財団	1999 年	—	○	○
レールマウンテンバイク Gattan Go!!	NPO 法人神岡・町づくりネットワーク	2007 年	○	—	○
ふるさと銀河線りくべつ鉄道	株式会社りくべつ	2008 年	—	○	○
高千穂あまてらす鉄道	高千穂あまてらす鉄道株式会社	2008 年	—	○	○
レールカーニバル in おたる ほか	NPO 法人 北海道鉄道文化保存会	2012 年	—	○	—
大館・小坂鉄道レールバイク	NPO 法人大館・小坂鉄道レールバイク	2013 年	○	○	—
小坂鉄道レールパーク	小坂鉄道保存会	2014 年	○	○	○
道南トロッコ鉄道	北海道夢れる倶楽部	2016 年	—	○	—
くりはら田園鉄道公園	栗原市・くりでん保存愛好会	2017 年	○	—	○
(社会実験)	NPO 法人江の川鐵道	2018 年	—	○	—
吾妻峡レールバイク アガッタン	東吾妻町まちづくり推進課	2020 年	○	—	—
岩泉線レールバイク	和井内刈屋地域振興会	2020 年	○	—	—

※ 1 試験運行は 1987 年から。レールバイクの運行は 2014 年から。

※ 2 トロッコ列車の運行開始は 2005 年から。

各事例のホームページなどを基に著者作成

沿線の景色を楽しむ」ことを目的としているため、廃止区間の中でも、風光明媚な区間や何らかの特徴を有する区間（例えば、橋りょうやトンネルなど）で実施されることが多い。一方、「運転体験」は車両や施設の保管や管理を容易にするため、鉄道時代の駅周辺で実施されることが多い。

以下では、それぞれの概要と特徴を紹介する。なお、「トロッコ」については、実際に乗る乗り物の形と名称が事例によってさまざまであり、なかにはレールバイクに類似したものもあるが、ここでは各事例で用いられている名称をもとに分類した。

①レールバイク

レールバイク（写真 1）は、2007 年に「レールマウンテンバイク Gattan Go!!」で導入されたのを皮切りに、表 2 の通り近年導入事例が増えている。

写真 1 レールバイクの例（Gattan Go!!）



写真はすべて筆者撮影

乗車時間は 30 分～1 時間程度、往復の距離は 2～7 km ほどであり、比較的ゆったりとしたスピードで進む。スペース、費用、管理、いずれの面からも途中に交換設備を設けることは困難であるため、出発地点からレールバイクが次々と連なっている単線の線路を進み、折り返し地点で向きを

1) 紀州鉾山鉄道と碓氷峠鉄道文化むらのトロッコ列車ラインを除く。

表2 レールバイクの導入事例

名称	料金	便数/日	距離(片道)	所要時間
Gattan Go!! (渓谷コース)	5,200 円程度 (1 台 4 人まで)	6 便	3.3km	40 ～55 分
Gattan Go!! (まちなかコース)	3,200 円程度 (1 台 2 名まで)	8 便	2.9km	40 ～50 分
大館・小坂鉄道レールバイク	3,500 円 (1 台 4 人まで)	15 便	1.8km	30 ～40 分 (説明含む)
小坂鉄道レールパーク	500 円 (大人 1 名あたり)	不明	駅構内	不明
紀州鉾山鉄道	2,600 円 (1 台 2 名まで)	6 便	1.1km	1 時間程度
レールバイク乗車会 (くりはら田園鉄道公園)	510 円 (1 台 4 人まで)	10 便	900m	不明
吾妻峡レールバイク アガタン	2,000 円 (1 台 3 人まで)	5 便	1.6km ^{※3}	45 分
岩泉線レールバイク	2,000 円 (1 台 4 人まで)	6 便	3 km	45 分

※ 1 本数は時期によって異なる。1 便ごとに複数台のレールバイクで運行するのが一般的である。

※ 2 価格は代表的なもの。

※ 3 渓谷コース。2021 年から 2.5km に延伸される予定。

各事例のホームページを基に著作作成

変え出発地へ戻る形態がとられている（駅構内の事例を除く）。

屋根がないため、雨が避けられないが、雨天時に実施するかどうかは事例により異なる。また、利用者が任意の場所でレールバイクを停めたり、降車することは原則禁止しており、係員が伴走することで安全を確保している。

料金が 1 台あたりで設定されていることが多いのが特徴で、1 人あたりに換算すると 500 ～ 1,500 円程度である。最近では電動アシスト車や子供連れ、車いす、ペット連れなど様々なニーズに対応する車両も開発されている。

② トロッコ

小型・軽量の場合（写真 2）、レールバイクと

同様に出発地点から連なって出発し、途中で折り返し、出発地へ戻る。ただ、レールバイクと異なり、鉄の車輪を用いているため、転回が容易ではなく、折り返し点ではそのままバックしたり、線路をラケット状に敷設しなおしている。

大型の車両を用いる場合（写真 3）、その運転は施設の担当者が行っており、利用者はけん引される客車に乗車する。そのため、レールバイクのように身長などの制限がなく、雨天などの場合でも楽しむことができることから、レールバイクと併せて導入される事例も少なくない。

レールバイクと異なり、料金は 1 人あたりで設定されているが、1 人あたりの料金はレールバイクとほぼ同水準に設定されている（表 3）。

写真 2 小型・軽量のトロッコの例（トロッコ王国美深）



写真 3 トロッコの例（高千穂あまてらす鉄道）



表3 トロッコ乗車体験の導入事例

特徴	動力	名称	料金 (大人1人)	便数/日	距離 (片道)	その他
↑小型・軽量 大型車両↓	なし	ふるさと銀河線 りくべつ鉄道	300 円	随時	400m	駅構内の専用周回コースを一周
	なし	レールカーニバル in おたる	500 円	15 便	250m	不定期開催
	混在	道南トロッコ鉄道	700 円	13 便	1km	片道は動力付きトロッコによる推進運転
	あり	トロッコ王国美深	1,500 円	8 便	5km	自動車運転免許が必要
	あり	大館・小坂鉄道 レールバイク	1,200 円	15 便	1.8km	レールバイクの先導を兼ねる
	あり	社会実験：江の川鐵道	1,200 円	不明	430m	2021 年 4 月鉄道公園開業予定
	あり	紀州鉾山鉄道	280 円	6 往復	1.1km	終点に温浴施設あり
	あり	小坂鉄道レールパーク	300 円	不明	駅構内	除雪用モーターカーがけん引
	あり	高千穂あまてらす鉄道	1,500 円	10 便	2.5km	「グランドスーパーカート」と称している
	あり	トロッコ列車ライン (碓氷峠鉄道文化むら)	500 円	5 往復	2.6km	乗車は片道ずつ。別途、入場料が必要

各事例のホームページを基に著作作成

③実物の車両（運転体験）

最も廃線時に近い形で観光施設として活用されているのが、運転体験である（写真4）。レールバイクやトロッコが広く一般の観光客を集客しているのに対し、運転体験は愛好者向けで1回あたり数時間～1日と体験に長時間を要するのが特徴であり、その分1日あたりの定員が少なく、料金は高額に設定されている（表4）。

愛好者にとっては本物の鉄道車両を自ら運転するという得難い体験ができ、地域にとってもシンボルである鉄道（車両）が走り続けることで廃線のショックを和らげる効果が期待できる一方、後述する通りその維持や管理は容易ではなく、課題も少なくない。

（4）観光施設としての集客力と経済効果

それでは、これらの施設はどのぐらいの集客力を有するのだろうか。各種資料や報道等をもとに、各施設の年間利用者数をまとめたのが表5である。

レールバイクやトロッコでは多いところで年間5万人程度を集客しており、例えばレールマウンテンバイク Gattan Go!! を運営する NPO 法人 神岡・町づくりネットワークの 2018 年度の売

写真4 運転体験の例（ふるさと銀河線りくべつ鉄道）



上は 8,189 万円に達する。また、同 NPO ではこのほかにも同 NPO による市内の小売業や製造業への支払い、訪問者による宿泊業や飲食業への支払いによる間接効果が 3 億 5,263 万円に達したと試算しており、地域の規模（旧神岡町の人口：7,809 人 [2020 年 4 月 1 日現在]）を考慮すれば、地域経済への貢献度は決して小さくないと言えるだろう²⁾。

一方で、運転体験は総じて定員が少ないため、集客力に限りがある。一部の施設では宿泊とセットにしたプランの発売なども行われているものの、体験には長時間を要するため、その施設外に及ぶ経済効果は比較的限定されていると考えられる。

表4 実物の車両を利用した運転体験の導入事例

名称	料金	1日あたりの定員	距離(片道)	その他
小坂鉄道レールパーク	25,000 円	5 名程度	500m	初回は講習を含め 30,000 円
ふるさと銀河線りくべつ鉄道	2,000 円 20,000 円 30,000 円	14 名 4 名 4 名	500m 500m 2.8km	時間内は何度でも往復可
気動車 (KD95) 運転体験 (くりはら田園鉄道公園)	25,460 円	5 名	900m	初回は講習を含め 30,550 円
高千穂あまてらす鉄道	10,000 円	10 名程度	900m	自動車または自動二輪運転免許が必要。 不定期開催
EF63 運転体験 (碓氷峠鉄道文化むら)	5,000 円		400m	事前に講習 (30,000 円) の受講が必要
おくひだ1号・2号 運転体験 (Gattan Go!!)	10,000 円 25,000 円	6～7 名 10 名	100m 800m	

※上記以外にも、運転する車両の種類や体験内容により異なるコースを設けている場合がある。
各事例のホームページを基に著者作成

表5 各施設の年間利用者数

名称	年間利用者	備考
トロッコ王国美深	12,488 人 (2019 年度)	
大館・小坂鉄道レールバイク	8,704 人 (2019 年度)	
ふるさと銀河線りくべつ鉄道	4,667 人 (2017 年度)	うち、運転体験 789 人
高千穂あまてらす鉄道	約 5 万人	
碓氷峠鉄道文化むら	3,187 人/44,143 人 (2018 年度)	EF63 運転体験/トロッコ列車ライン
Gattan Go!!	56,333 人 (2018 年度)	
江の川鐵道 (社会実験)	532 人 (2019 年度)	

※…不定期に実施
各種資料や報道などを基に著者作成

2. 廃線跡をアトラクションとして活用する際の課題

著者はこれまで、いくつかの事例についてヒアリングや取材を行ってきた。その結果から、廃線跡を観光施設として活用する場合、いくつか共通して課題となる点が存在すると考えており、それらは、経営に関する課題と安全に関する課題の2つに大別できる。以下では、それぞれの課題について、詳しく述べていきたい。

(1) 経営に関する課題

①施設を誰が保有するのか？

鉄道の廃線跡を観光施設として活用するにあたって、まず課題となるのは必要な施設を誰が保有するのかという点である。なぜなら運営者が土地や建物、車両等の全てを保有することは負担があまりにも大きく、とても事業の採算性を確保できない。そのため、多くの事例で鉄道会社から地元の自治体へ土地や施設などが無償または有償で譲渡され、自治体がそれを運営者に有償または低廉な額で貸し出すいわば上下分離方式が採用され

2) なお、NPO が試算した波及効果にはテレビや雑誌等に紹介されたことによる PR 効果は含まれない。

ている³⁾。これによって、多くの運営者は少ない資本でも事業を開始することができている。

「上」の部分の経営に関しては、基本的に運営者が自治体などの補助を受けずに行っており、利益が確保できている（NPOの場合は当期正味財産増減額が増加している）事例も少なくない⁴⁾。ただし、トイレや駐車場、運転体験の場合は保管庫などの大規模な施設を整備するだけの財務力は有しないため、その設置費用については自治体が負担しているところもある。

②誰が運営し続けていくのか？

廃線跡をアトラクションとして活用している事例の多くは、地元のごく一部の人々の「なんとか廃線跡を活用して地域を活性化できないか」、「鉄道がなくなった中で更なる地域の衰退をなんとか食い止めたい」という思いでスタートしており、場合によっては開業にあたって私財を投げ打った人もいる。

当初は地元にも彼らの活動に半信半疑の人も数多くいたが、地道に活動を継続する中で、地域経済への貢献が認められ存在感が増したところも少なくない。しかし、そうなるまでには決して短くない時間を要した一方、施設の多くは今も開業当初から活動を続けてきたメンバーによって支えられているところが大きいのが実情である。

上記のような理由から、運営する団体のほとんどは営利性をそれほど志向せず、低廉な対価で活動している人も少なくない。しかしそれでは高齢化や人口減少が進む地方において、これらの施設の担い手を将来的に安定して確保していくことは自ずと限界に達すると思われる。

③収益性をいかに確保していくのか？

運営を続けていくためには収益性の向上も必要である。そのためには、客単価の向上と利用者数

の増加という2つの方法が考えられるが、多くの団体が地域活性化を目的の一つとして運営していることを踏まえると、後者の方が望ましいアプローチだと考えられる。受け入れ容量を拡大し、利用者数が増加すれば施設の収益向上はもちろん、地域を訪れる観光客の増加にも寄与し、大きな経済効果が期待できるからだ。

しかしながら、レールバイクや小型・軽量のトロッキは、1回あたりの受け入れ能力が大型の観光バス1台分に満たないことが珍しくない。そのため、個人旅行の予約客のみで慢性的に予約がいっぱいになり、団体客を受け入れていないところもある。受け入れ容量を拡大するためには、新ルートの開設や設備・台数の増強といったことも考えられるが、いずれも新たな投資を伴うため、施設の保有者や運営者にとっては負担が大きい。

そこで、カギを握るのは現在使われていない時期や時間帯における施設の活用だ。例えば現状ではほとんどの施設が閉鎖され、観光や農業の閑散期でもある冬季に営業することができれば、年間の受け入れ容量は大きく増加させることができ、雇用の平準化につなげることもできる。屋外の施設であるため、防寒や積雪への対応など、これまでとは異なる安全対策が必要だが、雪やこたつのように、冬ならではの楽しみ方もあるのではないだろうか。

同様に、早朝や夜間を有効に活用できれば、1日あたりの受け入れ容量を拡大できるばかりでなく、宿泊による消費額の増大といった効果も期待できる。実際、高千穂あまてらす鉄道では、団体客を受け入れる臨時便を平日のみ通常の始発の前に1便運行している。このように取り組み次第では、従来の施設をさらに有効に活用できる方策もあるだろう。

3) ボランティアなどととも自治体が自ら運営している事例もある。

4) 一部には、廃線敷の管理を自治体から有償で委託されている事例などもある。

(2) 安全に関する課題

①安全対策をどのように行うのか？

次に課題になるのが施設の安全性である。観光施設としての開業にあたっては、施設や設備の耐久性などに問題がないか、専門業者に委託して調査が行われることが多い（ただし、鉄道事業法に基づく鉄道ではないことから、これに関連する法令は適用されず、あくまで耐震性や観光施設としての耐久性を確認することが目的となる）。開業後も定期的に点検を行っているところもあり、大規模な修繕等を行う必要が生じた場合には、その都度保有者と運営者で協議が行われることが多い。

日常的に行われる安全点検や、施設の軽微な補修・修繕、乗り物の整備などは運営者がその責任を負っており、安全対策や保守管理に関する保有者と運営者の役割について、取り決めが交わされているところもある。

また、レールバイクやトロッコでは、利用者の安全確保のため、開業にあたって橋りょうなどに柵を設置したり、落下防止用のネットを張るなど、追加的な安全対策が施される場合があるほか、スタッフが伴走することで利用者の安全確保を図っている。さらに、運営者は、事故による利用者の怪我をはじめとする不測の事態に備えるため、イベント保険に加入している場合が多い。これにより、万が一の場合にも運営者や保有者が過大な負担を負うリスクを避けている。

②より高い安全対策が求められる運転体験

運転体験の場合はさらに課題が増す。レールバイクやトロッコと比べると線路にかかる負荷は圧倒的に大きいので、施設の頑丈性は常に高い水準で確保されなければならない。そのためには、定期的な保線作業が必要となるが、鉄道事業者ではないため、枕木などの資材調達に困難が伴うことが珍しくなく、また廃止から時間が経過するとス

タッフの高齢化などにより、保守や点検で中心的な役割を担う人員を十分に確保することも困難になりがちである。

車両も同様である。時間の経過とともに、老朽化や部品調達が困難になるばかりでなく、保守や点検を担う高い専門性を持つ人材の確保は容易ではない。その点、レールバイクやトロッコは軽量であるため、施設への負担が少なく、メンテナンスも比較的容易といえよう。

また、運転体験の実施に当たってもう一つネックとなるのが踏切である。前述の通り、鉄道時代の駅周辺で実施されていることが多いが、その周辺には踏切があることが少なくない。これを横断する場合、地元の警察署の道路使用許可が必要になる。場所によっては運転体験の実施時間ごとに許可を得なければならない場合もあり、安全を確保するための要員配置などと併せて、大きな負担となるばかりでなく、運転体験の距離を伸ばす際のネックにもなっている。

③潜む自然災害のリスク

これらの施設では、鉄道と同様に自然災害のリスクも排しがたいものがある。特に、トロッコやレールバイクの運行区間として設定されることが多い風光明媚な区間は、言い換えればそれだけ自然環境の影響を受けやすい区間でもある。

そのため、ほとんどの事例で安全確認を目的に、毎日運行開始前に試運転を行っているほか、運転見合わせとする基準を具体的に定めているところもある。運転見合わせの基準は、周辺地域に気象庁や自治体などが設置した雨量計などの値が用いられることが多いが、独自に風速計などを設置しているところもある。

しかしそれでもなお、被害を免れないこともある。実際、高千穂あまてらす鉄道では、2016年の熊本地震の際に、仮復旧まで約半月、完全復旧までに3か月を要した。これらの施設の復旧に際

しては、当然通常の鉄道のような災害復旧に対する補助制度は適用されないため、復旧費用はその全額を施設の所有者か運営者が負担しなければならない。運営者は前述の通り、通常わずかな資本力しか有さないため、その復旧費用は土地や施設を所有する自治体の負担となる可能性が高く、被害の程度によっては第二の廃線となってしまうリスクを常に抱えているといえる。

まとめ

本稿で紹介した施設は、いずれも鉄道の廃線跡を活用して開業したものである。つまり、それは裏を返せば、そもそも鉄道がその特性を十分に発揮できないほどその地域が厳しい環境に置かれていたということを意味する。各地域が今も人口減少や活力低下といった課題に直面し、むしろ年々厳しさを増している状況の中では、これらの施設が担う役割や期待は今後ますます大きくなるだろう。

そのような環境の中で、これからも観光施設を運営し続けていくためには、そこを訪れる人はもちろん、そこで働く人にとっても魅力的なものであり続けなければならない。そのためには、安全に利用できる環境はもちろん、魅力的なルートや車両の開発に加え、収益性の向上を図っていくことが欠かせない。

2017年4月には廃線跡の活用に取り組む団体や地域が、情報交換や連携促進、PRを目的として「日本ロストライン協議会」を発足させた。従来、個々の取り組みだったものが、運営者同士のつながりが生まれ、ノウハウの共有が進みつつある。廃線跡を活用した観光施設が増加すること自体は、鉄道が本来の大量・高速輸送機関という特性を発揮できないがゆえのことであるが、その設備を有効に活用し地域に新たな魅力が加わるのであれば、地域活性化のきっかけとすることもできるのではないだろうか。

【主要参考文献】

- 吾妻峡レールバイク アガタン (<https://agattan.com/>)
入鹿温泉ホテル瀨流荘 (<https://www.ztv.ne.jp/irukaspa/kanko.html>)
岩泉線レールバイク (https://www.city.miyako.iwate.jp/kanko/rail_bike.html)
碓氷峠鉄道文化むら (<https://www.usuitouge.com/bunkamura/>)
NPO 法人 江の川鉄道 (<https://gounokawa.com/>)
大館・小坂鉄道レールバイク (<https://railbike.jp/>)
くりはら田園鉄道公園 (<https://www.kuriharacity.jp/li/020/020/index.html>)
小坂鉄道レールパーク (<http://kosaka-rp.com/>)
高千穂あまてらす鉄道 (<https://amaterasu-railway.jp/>)
道南トロッコ鉄道 (<http://senro.donan.net/>)
トロッコ王国美深 (<https://www.torokkobihuka.com/>)
内閣府NPO法人ポータルサイト (<https://www.npo-homepage.go.jp/npoportal/>)
日本遺産ポータルサイト (<https://japan-heritage.bunka.go.jp/ja/news/article1470.html>)
ふるさと銀河線りくべつ鉄道 (<https://rikubetsu-railway.jimdofree.com/>)
レールマウンテンバイク Gattan Go!! (<https://rail-mtb.com/>)
その他, 新聞報道等を多数参照しました。URL の最終閲覧日はすべて2020年12月9日。