

観光列車研究会 報告書

**福井らしさを活かせる観光列車のあり方
—観光列車導入の有用性とその活かし方—**

平成31年3月

福井商工会議所

目 次

はじめに	1
I 観光列車とは何か	3
1. 観光列車の定義	
2. 観光列車の現状とトレンド	
II 全国の先進事例からみる観光列車の特徴	7
1. 長良川鉄道「ながら」	
2. のと鉄道「のと里山里海号」(ローカル線私鉄)	
3. 西日本旅客鉄道 木次線	
III 地域資源を活かした福井版観光列車のアイデア	11
1. 「食」を活かした観光列車	
2. 「地域産業」を活かした観光列車	
3. 「観光地」をつなぐ観光列車	
4. 「鉄道資源」を楽しむ観光列車	
IV 提言ー福井における観光列車の有用性と活かし方	15
1. 福井に観光列車が必要な理由と観光列車の可能性	
2. 福井版観光列車に必要な考え方・取り組み	
おわりに	23
委員・オブザーバー及び検討経過	24

はじめに

4年後の2023年春に迫った北陸新幹線の福井開業（敦賀延伸）に向けて、県内の駅や沿線では着々と工事が進められている。100年に一度と言われるこの一大プロジェクトは、交流人口の拡大を図る絶好のチャンスであるとともに、更なる地域間競争の幕開けでもある。益々厳しさを増す時代の中で福井という地域をどのように持続し、発展させていくかという行動そのものが問われている。

これまで福井商工会議所では、様々な観点、テーマから北陸新幹線の福井開業に向けた調査研究、提言、要望活動を行ってきた。特に、「北陸新幹線福井開業対策検討専門委員会」では、新幹線開業に関する先行地域の事例などを調査、分析して、福井の特徴や強みを活かしたオリジナルの地域戦略やビジョン、観光面の取り組みなどを、経営者の目線で検討し、「4つの戦略と111個の取り組み・アイデア」として取りまとめ、提言を行った。

この提言では、“本物志向のおとなが満足する観光の確立”について触れている。本県の観光について考察すると、石川県・富山県と比較して大型観光地がないものの、深い歴史や文化的価値をもった観光地が存在し、広く張り巡らされた鉄軌道と密接につながっているのが大きな特徴である。

この鉄軌道に着目すると、現在、全国各地では様々なタイプの観光列車が誕生している。すでにその数は120以上も存在するといわれ、観光列車が走っていない地域の方が稀である。今後も時間とお金に比較的余裕のあるシニア層や一人旅向けのレジャーとして、観光列車のニーズは高まることが予想される。また、新幹線開業に向けて福井駅を結節点とした中心とした二次交通の一層の充実も求められる。

そこで、当研究会では、全国各地の観光列車導入事例や県内鉄道の沿線地域の状況などについて研究し、福井における観光列車の有用性などについてまとめた。今後、福井版観光列車の実現に向けて、そのヒントになれば幸いである。

福井商工会議所 観光列車研究会
座長 江川 誠一

I 観光列車とは何か

現在、全国各地で様々なタイプの観光列車が走っている。それは、「TWILIGHT EXPRESS 瑞風 (JR 西日本)」「TRAIN SUITE 四季島 (JR 東日本)」「ななつ星 in 九州 (JR 九州)」に代表される宿泊機能を備えた豪華クルーズトレインから豪華な食事や車窓の風景を楽しむ列車、さらには、キャラクターが車両にラッピングされた列車などまで種類は様々である。

しかし、どこまでが観光列車でどこまでがイベント列車なのか、そもそも観光列車とは何かという定義付けは未だなされていない。そこで当研究会では、まず観光列車を定義することから始め、下記のとおりまとめた。そして、全国の観光列車の現状やトレンドを把握するための事例分析を行った。

1. 観光列車の定義

(1) 観光列車はレジャー産業

運輸業である通常の列車に求められるのは、いかに多くの人を、同時に、早く運ぶかという「便利さ」である。一方、観光列車は、観光商品として販売できなければビジネスとして成立しないため、レジャー産業としての観点が必要となる。当然、レジャー産業であれば運輸業とは異なり、商品の「楽しさ」を追求していかなければならない。

レジャー産業として、例えばリゾートホテルを参考にすると、「特別な空間」「特別な料理」「特別な景色」「特別な物販」「特別な体験」という5つの要素を備える必要がある。そこで、当研究会では、この5つの要素に着目し、この中から1つ以上の要素を持ち、かつ乗客が観光列車を「ハレ」の場として、気持ちよくお金を使うことが可能である列車を観光列車として定義付けた。

要素①：特別な空間

観光列車の「特別な空間」には、眺望や喫食に適した座席配置や設備が不可欠である。例えば「伊予灘ものがたり (JR 四国)」は、美しい夕日がどの席からも楽しめるよう全ての席が海側に向けており、「TRAIN SUITE 四季島」は、畳敷きの和の空間を備えた個室を設けている。



(出所: JR 四国 HP)

要素②：特別な料理

2つ目の「特別な料理」は、乗車した時だけに味わうことのできる特別な料理があることである。有名シェフがプロデュースした豪華な食事を楽しむ列車から、乗客限定の特別な弁当、また、地元食材を少量だけ提供するような列車もあてはまる。

要素③：特別な景色

3つ目の「特別な景色」は、例えば、車窓からの眺望だけでなく、景観の良いスポットで減速や停車させたり、夕日や夜景が見えるベストタイミングで列車を通過させる仕掛けなどがある。「きらきらうえつ（JR 東日本）」の場合は、日没が最もきれいな時期を「夕日ダイヤ」として 2 日間設け、途中の駅で約 40 分間停車し、日没の眺望を楽しめるサービスを提供している。



(出所;JR 東日本 HP)

要素④：特別な物販

4つ目の「特別な物販」は、沿線や列車に関するオリジナルグッズなどを販売していることである。列車のロゴが入った文房具や雑貨などは定番であり、地域で人気の菓子を特別パッケージにして販売している列車も存在する。

要素⑤：特別な体験

最後の「特別な体験」は、駅でのおもてなしやスポーツ、温泉、宿泊がセットになったプランが該当する。例えば「リゾートしらかみ（JR 東日本）」は、バスケットボールの強豪校として有名な能代工業高校にあやかり、東能代駅のホームにゴールを備え付け、フリースローを決めた乗客にささやかなプレゼントを提供するなど工夫を凝らしている。



(出所;4travel)

(2) 魅力ある観光列車を作る鍵

リゾートホテルなどのレジャー産業では、上記の 5 要素すべてを兼ね備えていなければならない。全国各地に様々な観光列車が走行する中、魅力的な列車を作るためにはできるだけ多くの要素を備え、しかも充実していることが求められる。

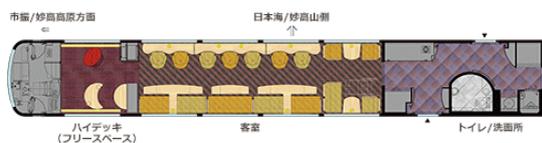
2. 観光列車の現状とトレンド

前述した観光列車の定義にあてはめた場合、全国には 120 以上の観光列車が存在する。観光列車がいわば“乱立”する現状において、運行継続を断念する列車もある一方、新たに参入を目指す動きもみられる。そこで、ローカル線における観光列車のトレンドについて整理する。

(1) 中古車両改造の寿命問題

観光列車を走らせる上で最初の課題となるのは車両の調達方法である。車両の使用期間とイニシャルコストの償却は、観光列車の料金単価の設定に大きな影響を与える。現在、多くの鉄道会社は、自社所有の旧型車両、もしくは、旧国鉄時代に作られた頑丈な中古車両を購入し、内外装をリフォームして観光列車に改造するのが一般的である。この場合、イニシャルコストを抑えられることが最大のメリットであるが、中古車両であるがゆえに“短命”であり、数年で廃車されるケースもある。また、当然ながら旧国鉄時代の車両は年を経て次々と使い切られ、この先、状態の良い中古車両を入手するのはますます困難になるとも言われている。

他方、近年ではローカル線においても新造車両を導入する動きもみられる。当然コストは高くなるが、専用設計で運用がしやすく、長期での活躍が見込まれる。えちごトキめき鉄道の「雪月花」は、超大型窓で構成される流麗なフォルムが特徴で、そのインパクトは大きい。



(出所; えちごトキめき鉄道 HP)

(2) 観光列車のターゲット

次に、観光列車のメインターゲットについて整理する。鉄道の旅を好む客層は老若男女様々であるが、例えば、豪華クルーズトレインを楽しむ人は、時間とお金に十分な余裕のある富裕層クラスと考えられる。一方、ローカル線においては、時間はないがお金はある人、例えば、会社経営者や高齢者層がターゲットの1つとなる。また、世帯収入が比較的多い共働き夫婦・家族もこの層に入り、これらの人は、日帰りが可能で少し贅沢な食事つき観光列車を求める傾向にある。

(3) 時間と乗車料金

前述したように、観光列車はレジャー産業と考えなければならない。そこで、映画やスポーツ観戦など、人間が娯楽に耐えられる時間が2時間程度であることを考えると、観光列車の運行時間は片道2時間程度が望ましい。また、レジャー産業では、一般的に利用者の滞在時間が長いほど消費単価が上がる傾向にあり、観光列車においても同様である。

鉄道の基本的な収入は運賃であるが、運賃は認可制であるため観光列車であっても自由に決めることはできない。鉄道会社の裁量で加算できるのは、特急料金や指定席料金などに限られる。よって、観光列車で収入を上げるために、食事で付加価値をあげることが最もシンプルな手法である。最近では、食事付きで5,000～15,000円程度の列車が人気を博している。



(出所:いすみ鉄道 HP)

(4) ローカル線における成功のパターン

最後に、観光列車の成功をどのように考えるかを整理する。当研究会では、収支と経済波及効果の面から以下の3つの成功パターンを考えた。

- (i) 収支は黒字で、初期費用を回収できる
- (ii) 収支はトントンで、初期費用は地域の観光振興費等を充てる
- (iii) 収支は赤字だが、地域への波及効果が認められる

(i)と(ii)は、観光列車を走らせる十分な価値があり、今後も継続・発展していく可能性が高い成功パターンである。一方、(iii)は、観光列車が走ることが話題となり、都市圏から新たな観光客を獲得し、沿線地域への経済波及効果が認められれば成功と言える。先行事例では、観光列車単体で十分な収益を上げているケースは少ない。よって、ローカル線での観光列車は、列車を「走る広告塔」として捉え、沿線地域全体の経済活性化策として考える必要がある。

II 全国の先進事例からみる観光列車の特徴

福井の観光列車導入を考える場合、全国各地の先進事例が参考になる。そこで、特に地方都市のローカル線で人気を集める観光列車の特徴などについて分析し、福井版の観光列車を考える際の参考とする。

1. 長良川鉄道「ながら」 (岐阜県)

長良川鉄道は、JR 高山本線の美濃太田駅から分かれて、関市や美濃市、郡上八幡市を通し、北濃駅に至る約 72 kmの第三セクター方式の鉄道会社である。同社の観光列車「ながら」は、2016 年に運行を開始し、清流として名高い長良川沿いを走る。観光列車の検討を始めた当初は、経済的な理由により地元自治体の支援が得られなかったが、国の地域経済循環創造交付金を活用することで資金を捻出し導入実現に至った。保有車両のうち 2 両を改造して観光列車の車両に充て、改造費の 7 割は補助金で賅っている。

旧型車両を改造したロイヤルレッドの車体は、人気鉄道デザイナーの水戸岡鋭治氏が担当し、内装は岐阜県産の木材をふんだんに使用している。1 日 1 往復で、地元食材を使ったランチプランが人気である。開業当初は満員が続き、1 年間で 2 万人の利用者を記録、「ながら」単体では初年度に黒字を達成した。また、全国で初めて鉄道にヤマト運輸社員の同乗なしで、無人の「客貨混載」を実現し、地域鉄道を残す新たな取り組みとして注目を集めている。

企業名	長良川鉄道株式会社 (岐阜県関市元重町 74-1)		
資本金	4 億円	社員数	66 名
営業区間	美濃太田⇄北濃	駅数	38 駅
所要時間	片道約 2 時間	距離	72.1 km
運行プラン	ランチプラン 12,000 円 (地元のホテルが手掛ける) お弁当プラン 6,000 円 (地元の割烹や日本料理店が手掛ける) スイーツプラン 5,000 円 (地元の和洋菓子パティシエが監修)		



2. のと鉄道「のと里山里海号」 (石川県)

のと鉄道は、能登半島の東側、約 33 km の路線を有する第三セクター方式の鉄道会社である。七尾駅から穴水駅まで 8 つの駅があり、途中の和倉温泉駅には JR と IR いしかわ鉄道が乗り入れる。同社の観光列車「のと里山里海号」は、2015 年の北陸新幹線金沢開業に合わせて導入された。世界農業遺産に認定された能登の里山里海の風景と、牡蠣や海産物といった食文化を楽しむことがコンセプトの中心となっている。

車両は、ディーゼルの新造車両で、車内は田鶴浜の組子と輪島塗のパーテーションが目を引き、珠洲焼や能登島ガラス工芸なども飾られている。列車のデザインは、地元の伝統工芸に造詣が深いデザイナーが担当している。元々は、1 両編成で検討していたが、石川県の補助を受けて 2 両編成での導入となった。

平日は、観光列車 1 両に普通列車 1 両を連結して運行するため、ダイヤの変更が不要で、沿線住民の足に影響を与えないよう配慮されている。また、平日は、予約不要のカジュアルコースとして乗車賃 + 300 円で乗車できる。利用客は 60~70 歳代の団体旅行者がメインで、和倉温泉に宿泊し、輪島の朝市に向かうルートが定番となっている。能登中島駅では、全国でも珍しい鉄道郵便車が展示されており、乗客は停車時間を利用して見学ができる。また、冬季限定で穴水駅に牡蠣小屋を作り、観光列車の乗客限定でグルメイベントを開催するなど、地域の特徴を活かした観光列車を実現している。

企業名	のと鉄道株式会社 (石川県鳳珠郡穴水町字大町チ 24-2)		
資本金	4 億 5 千万円	社員数	66 名
営業区間	七尾⇄穴水	駅数	8 駅
所要時間	片道約 1 時間	距離	33.1 km
運行プラン	寿司御膳プラン 4,000 円 (和倉温泉の寿司の名店が手掛ける) ほろ酔いプラン 3,500 円 (地酒、能登ワイン、地ビールを提供) スイーツプラン 3,000 円 (辻口博隆シェフが監修)		



(出所: のと鉄道 HP)

3. 木次線利活用推進協議会・JR西日本 木次線（島根県・広島県）

木次線は、島根県松江市の宍道駅から広島県庄原市の備後落合駅に至る、約 82 km の JR 西日本の路線である。路線にある高所を通過するための三段式スイッチバックは鉄道ファンから人気が高く、また、車窓からは国道 314 号の「奥出雲おろちループ」を眺めることができる。

元々トロッコ列車の「奥出雲おろち号」が走っているが、老朽化が進み、路線存続の危機感から地元有志にて観光列車の企画が立ち上がった。沿線には、ワイナリーや牧場、養鶏場などがあり、地元食材を活かした「ワイン&チーズトレイン」など企画列車が次々と投入されている。中でも、沿線の観光に関わる 20 代の女性グループが企画した「おくいずも女子旅列車」は特に人気が高い。ロングシートの車両に畳を敷き、カフェ空間を作って、そこでスイーツや地酒、コーヒーを楽しみながら旅をするという企画である。企画と運行の事業主体を分ける“上下分離方式”で地域のサポートを得ながら、コストをかけずに手間ひまをかけて成功している良い事例である。

企業名	運行：西日本旅客鉄道株式会社（大阪市北区芝田二丁目 4-24） 企画：木次線利活用推進協議会（雲南市木次町里方 521-1）		
資本金	1,000 億円	社員数	28,383 名
営業区間	宍道⇄備後落合	駅数	18 駅
所要時間	片道約 1 時間	距離	81.9 km
運行プラン	女子旅列車 6,800 円（地酒、ご当地スイーツ付き） ワイン&チーズトレイン 12,800 円 （ワイン農園見学・試飲、チーズ作り体験）		



（出所：日本旅行 日旅ニュース）

(参考) その他の事例

■いすみ鉄道「レストラン・キハ」 (千葉県)

- ・旧国鉄型の車両にテーブルを付けるだけのシンプルな作り
- ・地元で取れる伊勢えびをフルコースで提供

■しなの鉄道「ろくもん」 (長野県)

- ・水戸岡鋭治氏のデザインで人気がある
- ・北陸新幹線の開業で第3セクターが運営
- ・軽井沢から長野まで、新幹線を下りて観光列車を楽しむ客も多数

■道南いさりび鉄道「ながまれ海峡号」 (北海道)

- ・日本旅行がプロデュースと集客を担当
- ・鉄道事業者は列車運行のみを担当する上下分離方式を採用

■岳南電車「夜景電車」 (静岡県)

- ・車内の照明を落とし、製紙工場の真ん中を走ることによって工場夜景を楽しめる
- ・運転士の8割が夜景鑑定士の資格を取得

■JR東日本「きらきらうえつ」 (新潟県)

- ・景勝地「笹川流れ」で停車し、日本海に沈む夕日を眺める
- ・この列車に乗らなければ味わえない特別感を演出
- ・中古車両の改造でスタートし、人気を博して新造車両でリニューアルを実現

Ⅲ 地域資源を活かした福井版観光列車のアイデア

福井は、日本の原風景を見ることができる自然を残し、越前ガニに代表される海産物や米、そばといった農産物、また地域に根付く郷土料理や地酒など、豊かな食に恵まれている。また、産業分野でも、歴史ある伝統工芸や繊維・眼鏡などの地域固有の製造業が盛んな地域である。そして、観光名所としては、世界に誇る「福井県立恐竜博物館」、国の特別史跡・特別名勝・重要文化財の三重指定となっている「一乗谷朝倉氏遺跡」、曹洞宗大本山「永平寺」、国の天然記念物名勝「東尋坊」などがあり、県内外から多くの人々が訪れている。さらには、地方鉄道の運営状況において全国から注目を集める先進地であり、鉄道そのものが観光資源になりうる。

そこで本章では、これらの地域資源を活かした福井版観光列車のアイデアについて記述する。

1. 「食」を活かした観光列車

福井が誇る大きな魅力の一つは「食」であり、特に越前海岸で水揚げされる新鮮な魚介類はその代表格である。甘えび、イカ、ぶり、越前がれい、若狭ぐじなど獲れる魚種も豊富で、冬の味覚の王者「越前がに」は、日本で唯一、皇室に献上されるカニとして全国的にも高い評価を得ている。

また、コシヒカリを超える最高級ブランド米として近年開発された「いちほまれ」は最高評価「特A」を取得している。酒造好適米「五百万石」の生産地であることから、透明感の高い清冽な水を使用し、全国的にも有名な銘酒を数多く生み出している。

他にも、「おろし蕎麦」や「ソースかつ丼」など、県民が愛する特徴的なグルメがあり、文化や歴史を背景とした“特別な食”を提供するには事欠かない。

※観光列車の5要素について、該当する要素を囲み線で記載

■精進料理列車

<5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 浄土真宗の信仰の篤い福井では「報恩講」で精進料理を食べる風習がある。油揚げやごま豆腐、味噌など精進料理のフルコースを車内で提供する。

■炊き立て「いちほまれ丼」列車

<5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 炊き立てのブランド米「いちほまれ」を乗車駅でどんぶりに盛り、途中駅では“ご飯のお供”として沿線の“イチオシおかず”を提供する。

■えちぜん海鮮列車 <5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 越前ガニや甘えびなど越前海岸の海鮮を楽しむ列車。車内では軽食や地酒を提供し、芦原温泉や三国で宿泊を組み合わせたプランを提供する。

■トレインマルシェ <5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 停車駅のホームで地域の人が持ち寄った野菜や惣菜を販売。終着駅には調理器具が用意されており、自分で調理し地元食材を味わえる。



(出所:福井県観光素材集)

2. 「地域産業」を活かした観光列車

福井には、経済産業大臣指定の伝統的工芸品として、越前漆器、越前和紙、若狭めのう細工、若狭塗、越前打刃物、越前焼および越前箆笥の7品目がある。また、地場産業として明治以降の近代化の中で繊維産業や眼鏡産業が発展してきた。いずれも私たちの生活に身近な製品が県内で生産されており、それを組み合わせることで観光列車に求められる要素の「特別な体験」や「特別な物販」を十分に提供できる。

■伝統工芸&モダン列車 <5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 越前打刃物のナイフ、越前和紙のランチョンマット、越前漆器のカトラリー(スプーン、フォーク、ナイフ)など伝統産業を体験しながら、モダンなテーブルウェアが揃う列車。

■めがね列車 <5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 福井県が誇るめがねをテーマにした列車。車窓からは視力検査で用いるランドルト環を沿線の風景の中に表示物で配し、車内では眼鏡枠素材を使って雑貨を作ることができる。

■稲刈り列車・そば列車 <5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 黄金色に輝く田園風景や、一面に広がるそば畑の中を走る季節限定列車。途中駅で稲刈り体験や、収穫したばかりの新米・新そばを味わうことができる。



(出所:福井県観光素材集)

3. 「観光地」をつなぐ観光列車

福井の観光名所としては、世界に誇る「福井県立恐竜博物館」、国の特別史跡・特別名勝・重要文化財の三重指定となっている「一乗谷朝倉氏遺跡」、曹洞宗大本山「永平寺」、国の天然記念物名勝「東尋坊」などがあり、県内外から多くの人々が訪れている。それぞれが有する歴史や背景は素晴らしく、さらにそれぞれを観光列車でつなぐことで、他地域にはない回遊型の「特別な景色」を楽しむことが可能である。

■ 大本山永平寺・坐禅列車 <5要素> 空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 永平寺の僧侶から法話を聴いた後、静かな場所で列車を停車し座禅体験ができる。また、雲水が列車に乗り込み、修行のひとつである托鉢を行う。

■ 日本一をめぐる福井贅沢列車 <5要素> 空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 足羽川河原の桜並木、東尋坊、永平寺、朝倉氏遺跡、恐竜博物館などそれぞれ“日本一”が付く主要観光地を一本の電車で巡ることができる特別観光列車。

■ 越前あさくら列車 <5要素> 空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 広大な自然の中に残る一乗谷朝倉氏遺跡の散策をメインとする歴史ロマンにひたれる列車。途中駅では戦国時代をイメージした鎧武者が乗車しサプライズを演出する。

■ 白山平泉寺まほろぼ列車 <5要素> 空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 苔や盆栽など日本の伝統美を売りにした列車。多言語に対応し、海外からの観光客をターゲットにする。

■ 観光地 ナゾとき列車 <5要素> 空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 謎解きゲームと観光列車を組み合わせたプラン。下車した駅で出題される観光地にまつわるクイズを解きながら旅を楽しむ。

■ 奥えちぜんビュートレイン <5要素> 空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 大型の窓を配し、永平寺や勝山を流れる九頭竜川や、大野盆地、荒島岳、勝原の花桃、九頭竜湖など、日本の原風景が広がる奥越前を満喫できる列車。



(出所;福井県観光素材集)

4. 「鉄道資源」を楽しむ観光列車

映画『えちてつ物語』の上映で全国的に有名になったえちぜん鉄道。そのアテンダント（客室乗務員）導入の取り組みは、全国から高い評価を受けており、さらに、えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗入れや LRT 導入など、福井は地方鉄道における先進地となっている。また、最近では旧京福電鉄永平寺線跡地を活用した自動車の自動運転実証実験が始まるなど、鉄道に関わる話題は多い。また、北陸新幹線敦賀開業時には、並行在来線として北陸本線の一部が経営分離され、その有効な活用法や活性化策を検討するのは地元住民の役割といえる。

福井には、これまで例のないユニークな鉄道資源そのものを楽しむ観光列車を誕生させる可能性を秘めており、他地域との差別化が期待できる。

■北陸トンネルイルミネーション列車 <5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 13,870mの長さを活かしてトンネル内をライトアップし、車内ではイルミネーションやプロジェクターを使って光の演出を行う。また、鉄道遺産である旧北陸トンネル群のウォーキング体験が可能。

■越前若狭ミステリートレイン <5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 1本の観光列車が県内の軌道・鉄道を相互乗入れしながら縦横無尽に走るミステリー列車。固定路線を持たない上下分離方式を採用することで様々なツアーを企画することができる。

■LRT 相互乗入れ桜並木列車 <5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ えちぜん鉄道と福井鉄道を LRT で相互乗入れを行い、鉄道と軌道を両方楽しむ列車。また、春限定で足羽河原の桜並木の近くで停車する企画を組み込む。

■福井鉄道 200 形 <5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 鉄道ファンに人気が高い福井鉄道 200 形と北府駅を核とした列車。

■欧亜国際連絡列車 <5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 旧敦賀港駅舎を中心とした鉄道資源を活かした列車。かつてのウラジオストク行きを感じられるよう、乗船体験をセットにした企画。

■旧永平寺線自動運転 <5要素>空間・料理・景色・物販・体験

- ▶ 自動車の自動運転実証実験と観光列車を組み合わせた企画。廃線跡を最新の自動車が走るという鉄道ファンの心をくすぐるプラン。

IV 提言—福井における観光列車の有用性とその活かし方

本章では、前述した観光列車のトレンドや成功のパターンなど、観光列車に必要なポイントを踏まえ、福井における観光列車の可能性と必要な理由を整理し、観光列車の有用性について提言する。

また、観光列車の導入にあたり、求められる考え方や取り組みなどについても提言する。

1. 福井における観光列車の有用性

観光列車の必要条件であり、その充実が成功につながる「特別な」『空間』『料理』『景色』『物販』『体験』の要素は、前述した福井版観光列車のアイデアのとおり、福井が有する強みや特徴、地域性などを活用すれば、充実させることができる。よって、福井にとって観光列車の導入は有用であり、その理由を次のとおりまとめる。

観光列車の有用性①

観光資源が点在する課題を鉄道で結んで解決できる

大本山永平寺、東尋坊、福井県立恐竜博物館、一乗谷朝倉氏遺跡など、福井を代表する観光地は、県内各地に点在するが、幸いにもその多くが鉄道沿線近くに立地しており、観光地同士を鉄道で結び付けることが可能である。また、観光列車であれば、福井の強みである食などの素材も鉄道に結び付けることが出来る。

観光列車は、福井の観光資源をまとめて体感し、まとめて発信できる媒体としても有用である。また、利用者が目的地に行きやすく、帰りやすい時間帯や導線を踏まえてルートを設定することで採算性の向上も期待できる。



(出所;福井県観光素材集)

観光列車の有用性②

福井の豊かな食・食文化を観光列車ブームに乗って全国にアピールできる

全国そして世界にも売れる可能性を有する福井の素材を、今日の観光列車ブームにのることで強力に打ち出すことができる。特に、観光列車の要素である「特別な」『料理』については、福井の豊かな食や伝統ある食文化など、福井の強みを大いに発揮できる。



(出所:福井県観光素材集)

観光列車の有用性③

日本の原風景である田舎らしさをまとめて表現、発信できる

「特別な」『景色』では、JR西日本越美北線の越前大野・九頭竜湖間やえちぜん鉄道勝山永平寺線の永平寺口・勝山間など県内鉄道の沿線の風景を活かせる。沿線には、田園や美しい山岳、河川などが広がり、列車からその景色を十二分に満喫できる。日本古来の里山風景、つまり日本の原風景を体感できる観光列車を走行させることが可能であり、観光列車を使って、都会で生活する人や外国人などに“田舎らしさ”を訴求できる。



JR西日本越美北線沿線の風景



えちぜん鉄道勝山永平寺線沿線の風景

観光列車の有用性④

北陸新幹線の福井開業効果を最大限に引き出せる

福井にとって観光列車の導入は、北陸新幹線開業により、増加が見込まれる交流人口を、より多く獲得する方策として重要な役割を担う。福井初の本格的な観光列車が全国的なブームに乗り、福井への来訪者を増やせば、地域が期待する開業効果をより大きく引き出し、享受することに繋がる。地域として



(出所:福井県 北陸新幹線レポート)

新幹線を活用した新たな仕掛けが求められる観点からも、新幹線につながる面白い観光列車を導入することは意義がある。

観光列車の有用性⑤

恵まれた鉄軌道という地域の財産をより有効に活かせる

福井は、県内各地に鉄軌道が広く張り巡らされ、鉄軌道を使えばどこにでも行ける、と言っても過言ではないほどに“鉄道環境”に恵まれた全国的にも希少な地域である。その環境を有効に活用し、また地域の財産として維持していかなければならない。その手段の1つとしても観光列車の導入は意義深く、観光列車を使って活かさない手はない。



(出所; ひまわりデザイン研究所 HP)

観光列車の有用性⑥

鉄軌道活用の先進地域の次のステップとして、鉄軌道を観光資源化できる

前述したとおり、地域に広く張り巡らされた鉄軌道は、その一部がこれまで廃線の危機に瀕しながらも、地域が一体となって守り、盛り立てて、今や全国が注目する鉄道再生の先進事例となっている。えちぜん鉄道は、その再生について高い評価を受け、また、えちぜん鉄道と福井鉄道の「相互乗り入れ LRT 化」の実現は、国内の LRT 導入の第 2 例として広く認識されつつある。つまり、鉄道自体が福井の観光資源となり得るものであり、福井ならではの強みとして、観光に鉄道をしっかりと位置付け、それを先導し、象徴する取り組みとして観光列車を捉えていかなければならない。



(出所: 福井県観光素材集)

2. 福井版観光列車に必要な考え方・取り組み

全国各地の観光列車の先進事例なども踏まえ、福井に導入する観光列車の考え方や取り組みをまとめ、次のとおり提言する。

福井版観光列車に必要な考え方・取り組み①

地域活性化策として観光列車を位置付ける

観光列車の成功をどのように考えるかについて、3つのパターンを前述した。

- (i) 収支は黒字で、初期費用を回収できる
- (ii) 収支はトントンで、初期費用は地域の観光振興費等を充てる
- (iii) 収支は赤字だが、地域への波及効果が認められる

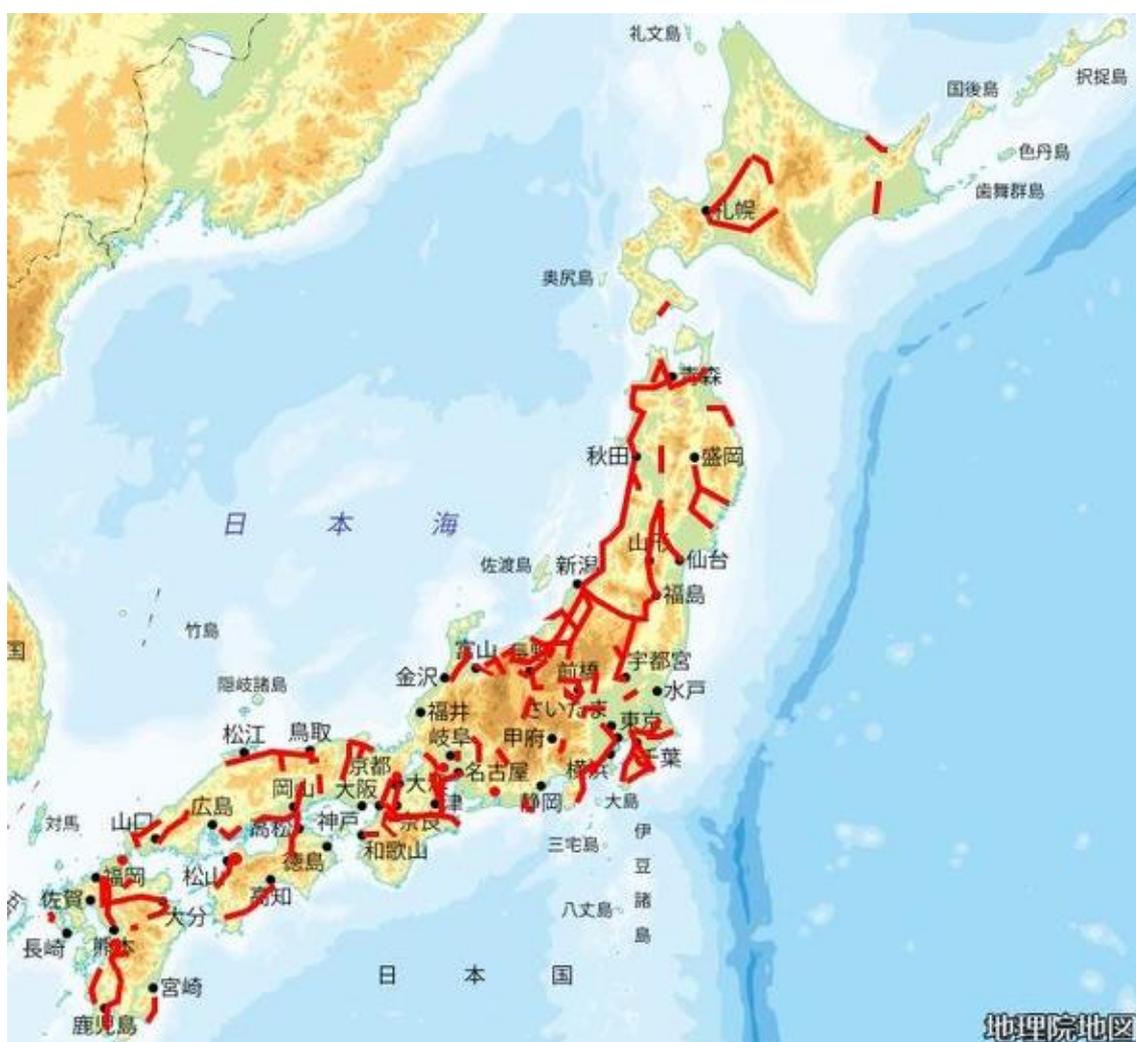
福井版観光列車は、地域の強みや特徴を活かした列車となることが期待できるが、観光列車ブームの厳しい競争下にあつて、まず導入時は、収支は赤字でも、観光列車を“走る”広告塔として、地域への波及効果の創出を目指す上記「(iii)」の考え方で取り組む必要がある。先進事例として取り上げた JR 西日本木次線の取り組みは、観光列車導入をきっかけに地域が盛り上がっている好例である。その観点からも福井の観光列車導入は、地域活性化策として位置付ける必要がある。

福井版観光列車に必要な考え方・取り組み②

福井らしさ満載の列車で観光列車“淘汰、時代を乗り切る”

全国各地で 120 以上の観光列車が走行するブームの中、列車を存続していくためには、福井らしさが満載の列車を実現して、他地域と差別化を図らなければならない。

また、福井版観光列車は“後発組”となるが、先進事例を十分に学べる優位性を有している。観光列車の成功、失敗のパターンも見えてきており、他地域とは異なる福井の強みを活かした観光列車を実現できれば激戦を勝ち抜ける。



赤線が観光列車導入路線

(出所;ITmedia ビジネスオンライン「杉山淳一の観光列車経済」)

福井版観光列車に必要な考え方・取り組み③

観光列車の事業主体は鉄道事業者の他、様々な事業者・団体の参画も考える

全国各地の観光列車の事業主体は、鉄道事業者が担うケースがほとんどである。しかし、先進事例には、旅行事業者が企画・コンセプトの立案や集客・販売を行い、鉄道事業者は列車の運行のみ担う「上下分離方式」の運営手法も存在する。企画立案のプロである旅行事業者が主体となることで、固定観念にとられないユニークな観光列車が生まれるメリットがある。この手法であれば、観光列車の事業主体は、鉄道事業者だけでなく、観光、サービス業などの事業者が担うことも考えられる。また、観光コンベンションビューローやDMO（観光地域づくり法人）などの団体の参入も可能であり、民間事業者を含めそれぞれで役割を分担するなど、「福井型」の事業主体を模索し、福井版観光列車の実現を目指すべきである。

福井版観光列車に必要な考え方・取り組み④

観光列車の車両の調達方法・コストを十分に検討する

観光列車ブームの背景には、老朽化した車両を廃車せずに利活用する方策として観光列車が次々と誕生したことがある。しかし、中古車両は寿命が短く、有名デザイナーによる内装を売りにした観光列車が誕生して7年で廃車となった例もある。中古車両は、新造車両の5分の1から10分の1の費用で調達できるが、食事や物販などで付加価値を高めて客単価を上げ、初期費用の回収の目途が立てば新造車両を導入し、自由な設計で運用しやすい列車を長期間運行させる選択も有効である。よって、初期コストを十分に検討して適切な車両調達を考える必要がある。



中古車両を改造「おいこっと(JR 東日本)」

(出所: 杉山淳一氏卓話資料)

福井版観光列車に必要な考え方・取り組み⑤

レジャー産業として観光列車を考える

観光列車は、「便利さ」を追求する運輸業ではなく「楽しさ」を追求するレジャー産業として考えなければならない。例えば、列車の運行時間は、レジャー産業として適切な時間を設定する。先進事例では、滞在時間が長いほど人はお金を使うという結果もあり、レジャー産業である映画やスポーツ観戦の時間を参考に、福井版観光列車は片道2時間程度の運行時間を設定すべきである。

福井版観光列車に必要な考え方・取り組み⑥

地域と連携して地域にお金が落ちる組み立てを考える

地域活性化策の位置付けで観光列車を導入するとしても、観光列車ブームの中、列車運行を持続するためには、福井の強みや特徴を盛り込んで付加価値を高め、利益を出せる仕組みを追求しなければならない。また、先進事例では、面白い観光列車を走らせたものの地元との連携が出来ずに成功しなかったケースもみられる。例えば、乗客が列車から降りて沿線地域をレンタカー、シェアカー、タクシー、レンタサイクル、周遊船などの別の交通手段で周遊する連携も考えられる。また、食の魅力を盛り込む仕掛けでも、食事を提供する企業に加えて、地元の漁師や農家などとの連携も可能である。このような取り組みを通して地域の団体や事業者と連携し、観光列車導入により地域にお金が落ちることで、地域の事業者が観光列車に可能性を感じ、連携を深めて列車の質が上がっていく好循環が理想である。つまり、これまで鉄道は無関係と考えていた人が鉄道に関わりたいと思わせる仕組みの構築が列車存続の鍵となる。

福井版観光列車に必要な考え方・取り組み⑦

車など鉄道以外の移動手段も想定した“ミックス型、観光列車を考える”

観光列車ブームの中、また人の価値観や行動が多様化する今日にあって、福井版観光列車は、鉄道での来訪者を鉄道で運ぶという従来の発想ではなく、車やバスなど鉄道以外の手段で訪れた人にも対応できなければならない。例えば、無料駐車場を準備して、車を停めて観光列車を利用できる仕掛けなどが考えられる。また、東尋坊や県立恐竜博物館など最寄駅から徒歩移動が難しい観光地までの移動手段として自転車の活用なども有効である。

さらに、駅からの移動手段をスマートフォンなどで検索、予約などができ、観光列車の利用も含め、目的地までシームレスに移動できる「観光型 MaaS (Mobility as a Service)」の提供も考えなければならない。

福井版観光列車に必要な考え方・取り組みのポイント

1. 福井の観光地は点在している。

しかし、恵まれた鉄軌道と密接に結びついている。

また、全国に誇れる豊かな食文化や優れた産業、風景がある。

この恵まれた環境を活かさない手は無い！

2. 観光列車後発組としてのメリットを最大限活かす。

まずは、地域の広告塔としての観光列車を目指す。

例えば、収益性。観光列車の中だけで完結せず、

他の乗り物をミックスするなど新しい観光列車像を検討すべき！

3. 事業主体は鉄道会社だけではない。

旅行会社や飲食・サービス事業者はもちろんのこと、

観光団体、漁師や農家もプレーヤーである。

おわりに

本県は地方鉄道における先進地域の一つである。行政や鉄道事業者、経済界、沿線住民を含め、地域が一体となり議論し、理解し行動して鉄道を守り、盛り立て、先進事例に押し上げてきた。その結果、全国の手本となる優秀な鉄道会社が存在し、また、鉄道・軌道の相互乗り入れ、国内 2 例目の LRT 導入は広く認識されつつある。つまり、鉄道自体が観光資源と成り得る。

また、観光地においては、同じ北陸の石川県・富山県と比較して、金沢や立山黒部アルペンルートのような大型観光地に相当するものがなく、それらに比べてやや小ぶりである。しかし、「東尋坊・あわら温泉」「永平寺」「県立恐竜博物館」がえちぜん鉄道によって結ばれているのが特徴である。

さらに、「越前ガニ」「魚料理」「越前そば」「精進料理」などの「食」がそこに密接に絡み、「越前大野」「一乗谷朝倉氏遺跡」「平泉寺白山神社」「越前伝統工芸群」「越前海岸」「敦賀港周辺」「三方五湖」などの有望な観光地・観光資源もかなりの割合のものが鉄道と近接し、連携可能なロケーションで広がっている。

本研究会では、北陸新幹線福井駅開業対策として、福井に合った観光列車の構想について検討してきた。全国では 120 以上の観光列車が走り、すでに淘汰の時代を迎えているともいわれる。その状況において、福井は観光列車「後発組」となるが、全国の先進事例を十分に学べる優位性を有している。他地域の取り組みをよく学び、福井の強みを活かした他地域とは異なる観光列車を実現できれば激戦を勝ち抜くことができる。

この報告書では、福井における観光列車の有用性と導入時の検討課題などを整理し、さらには、存続・発展させるための考え方や取り組みなどを提言した。観光列車については、鉄軌道に恵まれた福井がその環境を活かさない手はない。本研究会の取り組みが、今後、観光列車の導入に向けた本格的な議論の出発点となることを切望する。

委員・オブザーバー及び研究会経過

■委員・オブザーバー(順不同・敬称略)

職 責	氏 名	所 属 ・ 役 職
座 長	江川 誠一	福井県立大学 地域経済研究所 講師
委 員	豊北 景一	えちぜん鉄道(株) 代表取締役社長
〃	清水 嗣能	(有)ホテルあけぼの 代表取締役社長
〃	西田 高宏	(株) J T B 福井支店長
〃	清水 省吾	(特非)ふくい路面電車とまちづくりの会 事務局長
〃	宮崎 和彦	福井商工会議所 専務理事
オブザーバー	鹿野 剛史	西日本旅客鉄道(株)金沢支社 企画課 交通企画室長
〃	大石 秀昭	福井県 総合政策部 地域鉄道課長
アドバイザー	杉山 淳一	Office Three Trees 代表
事務局	春日野道治	福井商工会議所 地域振興部長
〃	高山 浩	福井商工会議所 地域振興部 産業・地域振興課長
〃	渡辺 幸佑	福井商工会議所 地域振興部 産業・地域振興課 主査

(所属・役職は委員等就任時)

■研究会経過

回	開催日	内 容
第1回	2018年11月26日	<ul style="list-style-type: none"> ・当研究会設置概要説明等 ・卓話 「観光列車の現状と今後」 講師：Office Three Trees 代表 鉄道ライター 杉山淳一氏 ・意見交換
第2回	2019年1月22日	<ul style="list-style-type: none"> ・前回議論のふりかえり ・県内鉄道沿線の現状整理と観光列車の検討 ・報告書とりまとめの方向 ・意見交換
第3回	2019年2月21日	<ul style="list-style-type: none"> ・報告書とりまとめ ・意見交換

