

# 観光資源としての大井川鐵道の課題

土谷敏治\*・高原 純\*\*・平林 航\*\*

## Tasks of Oigawa Railway from the Viewpoint of Tourism Resource

TSUCHITANI Toshiharu, TAKAHARA Jun and HIRABAYASH Wataru

今日、周知のようにローカル鉄道は厳しい経営環境に置かれている。このため、各事業者は当面の運行を維持するための施策に追われているが、その中で多くの事業者は観光客の誘致を重要な手段と位置づけている。本稿では、その代表的な事業者として大井川鐵道を取り上げ、観光客の利用パターンや利用者の特色を、利用者に対するアンケート調査を基に検討した。その結果、往路利用や旅行目的のSL列車乗車偏重が明らかになった。今後の対策として、車両や諸施設などの資源の広報活動、沿線観光地・観光施設の活用、旅行会社や各種メディアとの連携が求められる。

キーワード：観光鉄道、利用パターン、利用者の特色、アンケート調査

Keywords: tourist railway, pattern of trips, characteristics of passengers, questionnaire survey

### I. はしがき

本来鉄道は、通勤・通学、買い物、通院、観光、用務などの諸目的を実現するため、その目的地に到達する移動手段の1つであり、鉄道に乗車すること自体が目的ではない。しかし、諸目的のうち観光については、鉄道が単なる移動手段だけではない場合が考えられ、鉄道そのもの、あるいは鉄道に乗車することが観光の目的となりうる。新納(2013)によると、鉄道をはじめとする乗り物は、①観光地への移動手段、②観光資源をみるための移動手段、③それ自体が観光資源となるものの3つの位置づけが可能であるとしている。すなわち、①は他の目的達成のための派生需要に過ぎないが、②と③は鉄道自体が目的の本源的な需要であるとする。

同様に、立松(2005)は、観光からみた鉄道の役割を①移動手段としての役割以外に、②演出者としての役割、③観光資源としての役割があるとみる。②は、移動手段としての受動的役割から、鉄道の宣伝を通じて観光ブームを引き起こす、能動的な役割としての各種キャンペーン<sup>1)</sup>を意図する。③は、いわゆるリゾートトレインや蒸気機関車が牽引する列車(以下、SL列車)など乗車することが目的の列車や、鉄道に関する歴史的・文化的遺産が含まれる。

丁野(2013)の報告のように、大都市圏以外の中小民営鉄道や第三セクター鉄道など、いわゆる地域鉄道の多くは、自家用車の普及や沿線人口の減少によって輸送人員、とりわけ定期旅客輸送人員が減少し、厳しい経営状況におかれている。このため、観光客などの定期外旅客を意図した経営を模索する事業者が増加している。(社)日本観光振興協会による地域鉄道91社に対するアンケート調査によると、

\*駒澤大学文学部地理学教室

\*\*駒澤大学文学部地理学科学学生

観光誘客は「最重要戦略」, 「重要戦略のひとつ」とする事業者が93%であった。しかし, 各事業者の立地条件や観光地・観光施設の知名度, 経営の安定性や, 観光輸送への依存度によって, 観光輸送に対する戦略は異なる。富田ほか (2013) によれば, 北関東の第三セクター鉄道でも, わたらせ渓谷鉄道のように鉄道自体を観光資源と位置づけ, 観光輸送に特化している事例や, ひたちなか海浜鉄道のように沿線住民の利用促進に取り込みながら, 観光地への輸送や旧型気動車を観光資源として観光需要の増加を図る事例もみられる。

いずれにしても, 現在の地域鉄道にとって観光輸送は重要な経営戦略であり, 自社の立地条件や経営環境を考慮して, 観光客誘致策を展開する必要がある。その成果として, ある程度の観光需要増がえられたとしても, 観光需要は季節や天候などの自然条件, 経済活動や流行などの社会条件によって変動する。それに対して, 常に新たな施策を検討しておくことが求められる。そのためには, 自然条件, 社会条件, 路線の立地条件や観光資源などの把握はもちろんであるが, 実際の観光利用者の動向やその特色についての分析が重要である。しかし, 経営状況の厳しい地域鉄道にとって, 運賃収入から推定される利用者数以外の調査は困難である。実際に著者のこれまでの調査でも, 利用者の属性や利用パターン, 利用の特色を把握している地域鉄道事業者はほとんどみられなかった<sup>2)</sup>。

ところで, 静岡県の大井川鉄道は, 次章で示すように, 旧国鉄の蒸気機関車が全廃された後, SL列車の運行を最初に復活させ, さらに定期的に運行していることで知られる。たとえば, 同じ静岡県の観光鉄道である伊豆急行が, 新納 (2013), 立松 (2005) の分類では, 観光地への移動手段, 演出者としての役割に重点を置いているのに対して (丁野, 2013), 大井川鉄道は明らかにSL列車自体を観光資源と位置づけた経営をしている。しかし, 大井川鉄道によると, 利用者数の把握は可能であるが, これまで利用者に対して, その属性や観光利用の特色について調査したことがないという<sup>3)</sup>。これを踏まえて, 本稿では, 大井川鉄道のSL列車利用者について, その諸属性, 旅行目的とその特色を調査・分析し, 利用者の側面から大井川鉄道の観光利用の特色と今後の課題について検討することを目的とする。

## II. 大井川鉄道の概要

大井川鉄道株式会社 (2013) によると, 図1に示すように, 同社は静岡県中央部に営業キロ39.5kmの大井川本線と, 25.5kmの井川線, 合計65kmの営業路線をもつ鉄道会社である。1925年に大井川鉄道株式会社として設立され, 1927年に金谷・横岡 (廃止) 間を開業した。その後順次路線を延長して, 1931年に金谷・千頭間の大井川本線を全通させ, 1949年には全線電化を完了した。井川線は, 大井川電力 (当時) の専用鉄道として1935年に千頭・市代間が開通し, 中部電力に引き継がれた後, 井川まで延長された。1959年からは大井川鉄道が営業にあたることになり, 同線の旅客営業が開始された。同線は, 1990年に長島ダム建設にともなって一部区間が水没するため, 新線への切り替えが行われた。その際, ダムの堰堤に相当する高低差を克服するため, 急勾配をラックレールを使って上り下りする方式がアプトいちしろ・長島ダム間の1.5kmに導入された。その方式には, かつて旧国鉄信越本線の横川・軽井沢間に設置されていたのと同様のアプト式が採用された。また, 2000年に社名を大井川鉄道株式会社から, 大井川鉄道株式会社に改めた。

道路整備の進展にともなって, 1967年をピークに旅客輸送人員の減少が続いた同社は, 1969年から名古屋鉄道の支援を受けながら観光事業を中心とした多角経営を展開した (伊藤, 2013)。その一環として, 1970年に井川線の千頭・川根両国間で小型の蒸気機関車による動態保存運転を開始した。さらに, 大井川本線での運転が企画され, 収支面や技術面などさまざまな側面からの検討がなされた結果, 1976

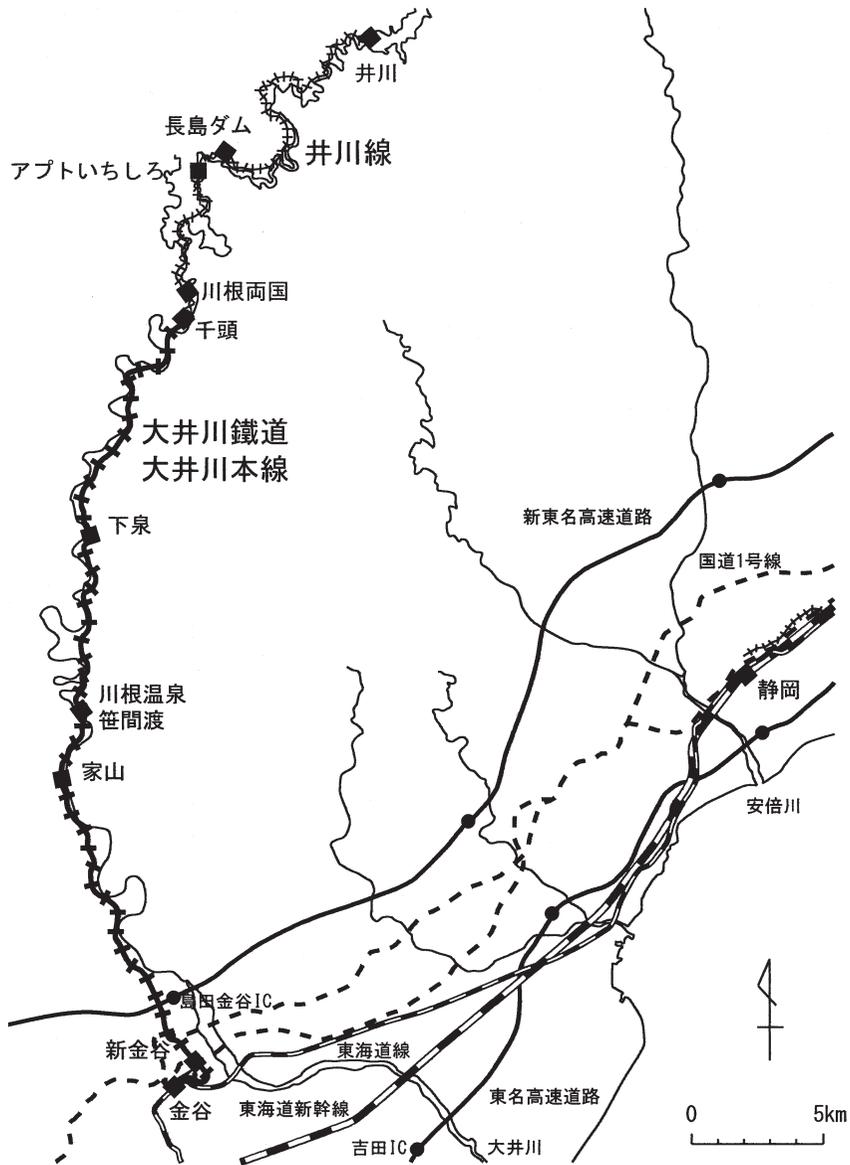


図1 大井川鐵道の營業路線

年7月にSL列車の本線での運行が開始された(白井, 2013)。同年は、旧国鉄の蒸気機関車が全廃された翌年であり、今日各地で運行されているSL列車の先駆け的な存在といえる。大井川鐵道のSL列車は、牽引される客車も、他社の多くが比較的新しい客車を使用しているのに対し、蒸気機関車現役時代からの旧型客車で、客車自体も観光資源としての価値が高い。また、その運行日も、保守作業用のため一部の運休日を除いて、一年を通して定期的に運行されていることでも知られる。

したがって、SL列車の運行開始以降大井川鐵道の経営は、観光客輸送へと転換されてきた。「平成22年度鉄道統計年報」によると、年間の輸送人員は807千人であるが、定期旅客208千人、定期外旅客

599千人、その比率は26対74で、定期外旅客の割合が高い。さらに、これを旅客運賃収入でみると、52,579千円と658,364千円で、7対93となり、定期外旅客運賃収入の割合が極めて高く、その多くは観光客によるものと解釈される。

### Ⅲ. 調査方法

今回の調査では、大井川鐵道のSL列車利用者、すなわち、観光目的での大井川鐵道利用者を対象としている。このため、調査は2013年10月19日(土)と20日(日)の2日間にわたって実施した。両日は、いわゆる秋の観光シーズンの週末、土曜日と日曜日に相当する。また、大井川鐵道でもこの日から11月末までを観光シーズンの重点期間と位置づけており、19日に観光シーズンに向けての列車ダイヤ改正を実施した。

SL列車は、蒸気機関車の検査日<sup>4)</sup>を除いて、年間を通じて通常は1日に1往復運転されるが、利用者が多い時期の週末には2往復となる。さらに、調査当日のような観光シーズンの繁忙期には、3往復運転が実施される。調査当日は、新金谷10時00分発千頭行きのかわねじ11号、10時29分発のかわねじ13号、11時52分発のかわねじ1号、折返し千頭13時26分発新金谷行きのかわねじ12号、14時10分発のかわねじ14号、14時50分発のかわねじ2号の3往復、6列車が運行された。下りのかわねじ11号と13号は途中家山に停車、かわねじ1号は家山に加えて下泉にも停車する。上りは、かわねじ12号、14号、2号ともに、川根温泉笹間渡と家山に停車する。かわねじ11号と12号が客車3両編成、同13号と14号が5両編成、同1号と2号が7両編成で、1両の定員は約60人である。当日乗車定員の最も多かった1号と2号が、年間を通じて運行頻度の最も高い列車で、ツアー等の団体客の利用も多い。

アンケート調査は、2日間これら3往復6列車の車内で、利用者に調査票を配布し、利用者自身が記入する方式で回答を求めた。主な質問項目は、年齢・性別・居住地等の利用者の属性、乗車区間、個人・家族・団体等の同行者構成、旅行日数、大井川鐵道乗車回数、観光の目的などである。また、SL列車の利用パターンを明らかにするため、SL列車の停車駅間で、乗車中の旅客数を数え、停車駅間の輸送断面を作成した。

### Ⅳ. 利用パターン

SL列車の利用パターンを図2に示す。図は10月19日と20日の各停車駅間の輸送断面を表しており、3往復全体の輸送断面と各列車ごとの輸送断面を読み取ることができる。なお、下りで下泉に停車しない列車については、家山・下泉間と下泉・千頭間の輸送断面は同一としている。図では、下り列車は右方向へ、上り列車は左方向へ進むことになる。10月19日(土)は、天候もよく、また観光シーズン初日であったため利用者が多く、下りで新金谷発車時約700人の乗車が見られ、上り新金谷到着時約400人の乗車人員であった。他方、20日(日)は朝から曇り空であったが、下りのかわねじ11号が発車する頃から雨が降り出し、正午頃にはかなり強い雨脚となった。これを反映して、下り新金谷発車時約600人、上り新金谷到着時では200人余りの乗車となった。

さらに、この図から2つの大きな特色を読み取ることができる。第1に、下り乗車人員に対して上りの乗車人員が少ないことである。19日では新金谷・家山間で上りは下りの1/2余り、家山・千頭間では1/4程度である。20日は全区間とも上りは下りの1/3程度であった。観光地のロープウェイやケーブルカーなど、往復乗車が必然的な場合を除くと、観光列車では往路に対し復路の利用が少ないことは仕方

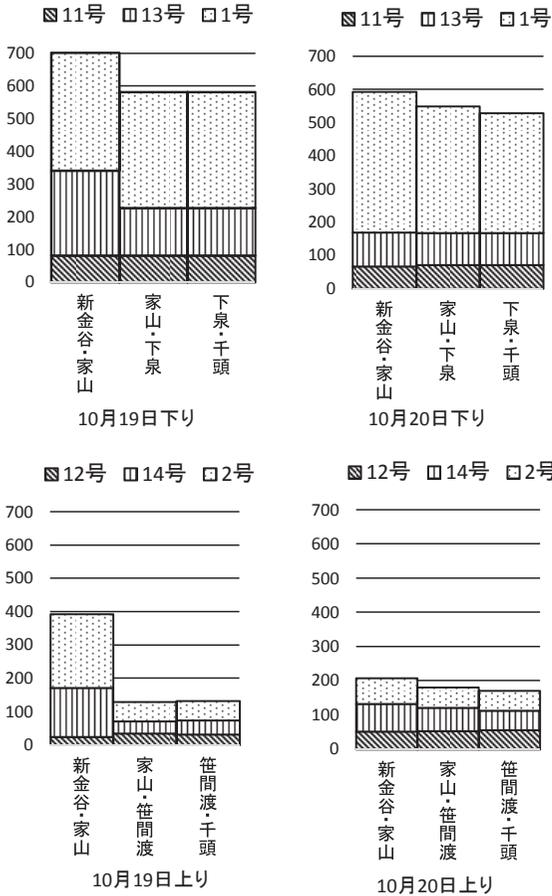


図2 SL列車の輸送断面

を利用して次の目的地へ向かうケースが多い<sup>9)</sup>。上りでは、逆パターンとなる。新金谷・家山間は30分足らずの乗車で、これではまさにSL列車に乗車するだけの利用である。この場合も、旅行会社への働きかけはもちろん、SLと旧型客車やその設備等の列車そのものの特色の広報と車内での見学・解説、乗車体験の魅力のアピール、家山・千頭間での沿線景観についての広報活動などを進めていくことが重要であろう。

## V. 利用者の特色

### 1. 回答者の属性

SL列車利用者に対するアンケート調査の結果、503人から有効回答がえられた。回答者の性別を図3に、年齢を図4に示す。後述のように家族旅行やグループ旅行、ツアー客などが多く、車内でのアンケート調査という制約条件の下で、家族の場合は主婦や世帯主、グループ旅行の場合は各グループの代表者が回答するケースが多い。このため、年少者や高齢者の割合がやや過少に評価される可能性があることを念頭に置いて、以下の分析を進める必要がある。

がないかもしれない。また、2011年まで蒸気機関車の方向転換の問題で、上り列車では機関車が逆向きで走行していたことが知られており、外観的な魅力にやや欠けていたこともなお影響していると考えられる<sup>5)</sup>。また、旅行会社のツアー等は片道乗車が原則で、その場合は往路が選択されることが多い。さらに現状の列車ダイヤでは、SL列車で往復する場合を除いて、千頭方面で観光することを考えると、復路はSL列車以外の一般車両の列車を選択せざるをえない。これらの対策としては、旅行会社等へ復路をツアーに組み込むように働きかけること、復路も往路と遜色ない、あるいは復路ならではの魅力を広報すること、列車ダイヤを調整して、千頭方面での観光後復路にSL列車を利用しやすいようするなどの対応が考えられる。調査時のように複数列車が運行される場合、現状では続行運転に近いダイヤとなっており、観光できる時間を考慮した列車ダイヤ再考の余地がある。

第2に、19日下りのかわねじ13号、上りの14号、2号の例のように、新金谷・家山間のみの利用がみられることである。ツアー客や団体客を中心に、下りでは家山で降車後、他の交通手段、とくに観光バス等

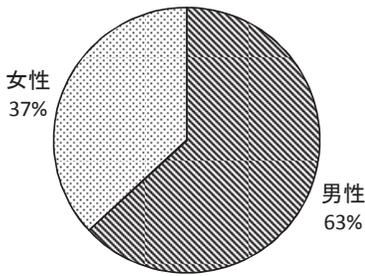


図3 回答者の性別

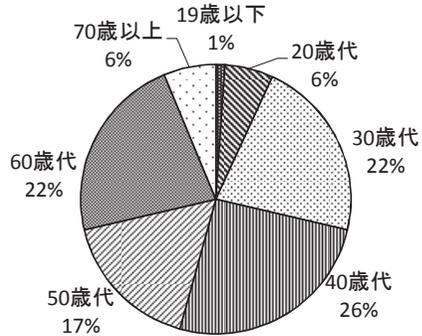


図4 回答者の年齢

性別をみると、2/3近くを男性が占める。一般に、多くの観光地で観光客の中心は中高年層で、とりわけ女性比率が高くなる傾向がみられるが、大井川鐵道の場合は必ずしもこの傾向が当てはまらない。実際に車内で観察した結果からも、男性のグループ旅行、ツアー客、親子連れなどが比較的多くみられた。後述のように、SL列車乗車を観光目的とする回答者の多いことがその要因と考えられ、男性に交通機関、とくに鉄道や蒸気機関車の愛好者が多いことの表れであろう。

回答者の年齢をみると、40歳代が26%でやや高いが、30歳代、60歳代も20%以上、50歳代も17%で、これらの年齢層では大きな偏りはみられない。家族旅行、グループ旅行など団体客に含まれる年少者や高齢者の存在を考慮すると、20歳代が少ないことを除けば、SL列車の利用者は特定の年齢層に偏ることなく、広い年齢層にわたっていることが明らかである。いずれの年齢層にも、SL列車が広く支持されている特色が窺える。

## 2. 回答者の居住地

回答者の居住地を示したのが図5である。まず、静岡県内と県外でみると、圧倒的に県外居住者が多く、90%近くに達する。大井川鐵道の観光資源としての価値が、県域を越えて認識されていることがわかる。さらに、県外居住者について、その居住地を地方別・県別にみると愛知県が1/3近くを占め、岐

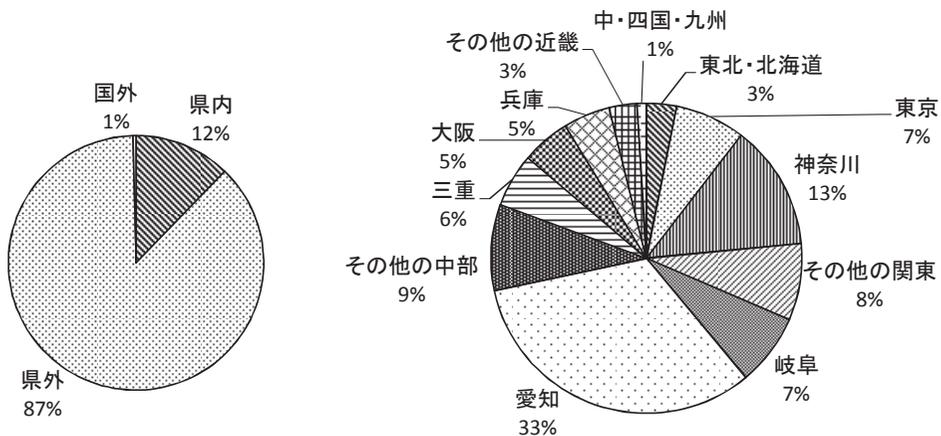


図5 回答者の居住地

阜県・三重県とその他の中部地方を加えると、中部地方が1/2以上である。距離的にみてほぼ同等の神奈川県・東京都・その他の関東地方は30%に満たない。大阪府・兵庫県などの近畿地方は、10%余りである。

この要因としては、大井川鐵道以外のSL列車運行路線の存在が考えられる。中部地方では大井川鐵道以外にSL列車を運行している鉄道事業者はみられない。SL列車乗車を主目的とする場合、比較的近距离の旅行でSL列車に乗車するためには、大井川鐵道以外の選択肢は存在しない。これに対して、とくに関東地方では、蒸気機関車を複数保有するJR東日本をはじめ、秩父鐵道、真岡鐵道でもSL列車が運行されていて、SL列車乗車の機会が比較的多い。近畿地方についても、京都に蒸気機関車の博物館があるほか、山口線でSL列車が運行されている。このため、回答者の居住地が愛知県をはじめとする中部地方が多くなったと判断される。このことから、大きな観光需要をもつ東京都や神奈川県など南関東居住者の利用促進を図る必要があり、そのためにはSL列車だけでなく、周辺の観光地・観光施設を結びつけた情報提供・広報活動が求められる。

## VI. 利用者の旅行目的とその特色

### 1. 旅行目的

大井川鐵道そのものや沿線に立地する観光地・観光施設の主なものなど、旅行目的になりうると考えられるものを選択して調査票に記載し、旅行目的の回答を求めた。結果を図6に示す。なお、この質問項目では複数回答を可としたため、この質問項目の有効回答者数494人に対して、総回答数は801であった。有効回答者のうち462人がSL列車乗車を目的としてあげており、これは回答者の約94%に相当する。SL列車乗車は、他の旅行目的に対して明らかに卓越しており、大井川鐵道とその沿線の旅行目的として、SL列車が圧倒的な魅力となっていることを示している。1976年以降の大井川鐵道の経営方針転換が、結果的には正しかったと判断され、社会的にも認められているといえる。しかし、大井川鐵道の魅力がSL列車のみに依存しているとすれば、社会的な嗜好の変化、SLプームの終焉などを考えた場合、将来的な不安は拭いきれない。また、運行されている蒸気機関車は、最も古いものが1930年製で製造から80年以上経過しており（大井川鐵道株式会社、2013）、客車も最も古いものは製造後70年以上の車両が運行されている。このことから、当面の経営維持のみをめざすのか、将来的な展望を模索するのか決断を迫られる時期は近いと考えられる。

SL列車以外の目的としては、80人余りの回答者が寸又峡温泉と井川線乗車をあげている。前者は大井川支流の渓谷沿いにある温泉郷である。後者はSL列車の終点千頭と井川間の路線で、大井川本線が比較的幅の広い川沿いの路線であるのに対し、上流部の急峻な渓谷の路線で景観的にもすぐれている。また、先述のように、国内で唯一ラックレールを使用した旅客営業路線として観光価値も高

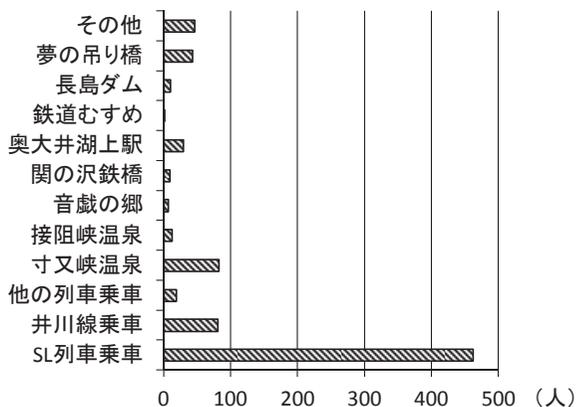


図6 旅行目的

い。ただし、両者とも千頭から先の所要時間を考えると、アクセスの問題が大きい。その他にも、沿線には観光資源として接叡峡温泉や渓谷にかかる多くの吊り橋、ダム湖の景観などがあるが、これらを旅行目的とした回答は比較的少数に限定される。これらの観光資源の有効な活用が求められるが、大井川鉄道のみによる広報活動には限界があり、より広範なメディアなどの活用と連携が必要である。

## 2. 同行者の構成と大井川鉄道までの交通手段

同行者の構成からみた旅行のタイプを図7に示す。一人旅、夫婦旅行、家族旅行、友人同士<sup>7)</sup>など比較的少人数の旅行と、グループ旅行<sup>8)</sup>、旅行会社のツアーが、それぞれ半数を占める。ただし、旅行会社のツアーに参加していても、グループ旅行、友人同士の旅行、家族旅行と回答している場合がみられることから、質問票作成時の選択肢設定の意図を回答者に伝えるのは難しく、この質問項目からだけでは、同行者の構成からみた旅行のタイプを正確に分類することは困難をとまなう。

図8は、大井川鉄道までの交通手段を示している。図から明らかなように、ツアーバスが約半数を占める。上記の指摘のように、グループ旅行、友人同士の旅行、家族旅行という回答のうちかなりの部分がツアー旅行であったことが予想される。これに次いで、30%近くが自家用車利用である。大井川鉄道では、新金谷駅構内に広い駐車場を設け、自家用車利用者のSL列車利用に対応している。さらに、SL列車の片道乗車、SL列車降車後の利便性促進、沿線観光のため自家用車の陸送も行って、これらの成果が現れているといえよう。これに対して、JR線・新幹線の利用者は20%余りに過ぎず、JR東海との連携を検討することも必要である。

さらに、同行者の構成と大井川鉄道までの交通手段相互の関係を示したのが図9である。旅行会社のツアーと答えた回答者のほとんどが、交通手段ではツアーバスであることは当然として、グループ旅行も約80%がツアーバスを利用しており、これらの2分類の多くは旅行会社のツアー客であることが明らかである。この図から、上記図7と図8に関する疑問点が解決された。これに対して、一人旅、夫婦旅行、家族旅行、友人同士の旅行では、ツアーバス利用が一人旅で20%近くみられるものの、その割合は低い、一人旅では約60%がJR線・新幹線の利用であり、夫婦旅行と友人同士の旅行では、自家用車とJR線・新幹線がそれぞれ半数近くを占める。家族旅行は約70%が自家用車で、JR線・新幹線は30%程度である。

この結果から、同行者の構成からみた旅行の形態は、グループ旅行と旅行会社のツアーと回答したツアーバスを主に利用するいわゆる団体旅行と、一人旅、夫婦旅行、家族旅行、友人同士の旅行と回答し

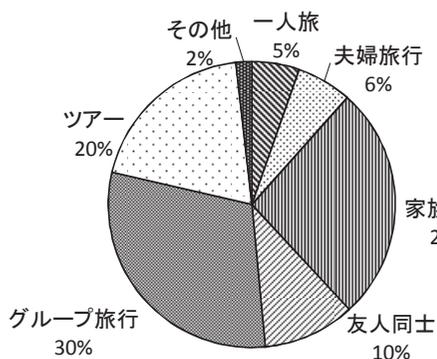


図7 同行者の構成

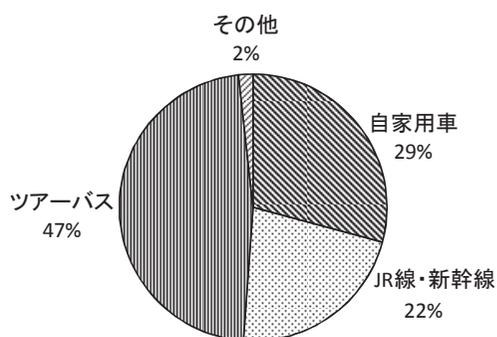


図8 大井川鉄道までの交通手段

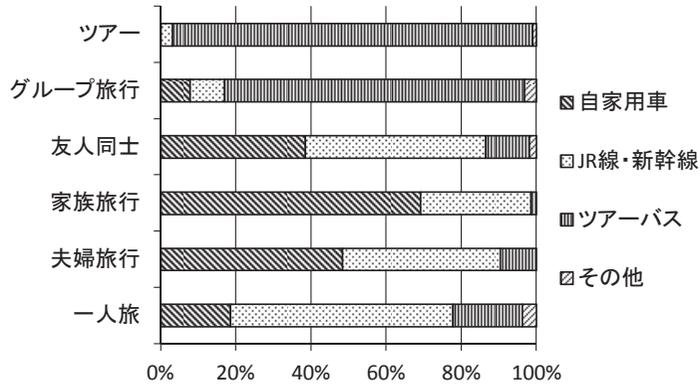


図9 同行者の構成と大井川鐵道までの交通手段

た少数数の個人旅行に2分される。団体旅行と個人旅行について、旅行目的を示したのが図10である。上述のように旅行目的は複数回答が可能であり、団体旅行（グループ旅行、旅行会社のツアー）、個人旅行（一人旅、夫婦旅行、家族旅行友人同士の旅行）を比較するため、それぞれの有効回答数に対する各旅行目的回答者の割合（%）を示した。両者ともSL列車乗車が最大の目的であるのは当然であるが、団体旅行では寸又峡温泉が約10%、井川線乗車が約8%で、それ以外の旅行目的はほんのわずかである。これに対して、個人旅行では、井川線乗車、寸又峡温泉が25%近く、夢の吊り橋や奥大井湖上駅も10~15%を示す。個人旅行については、旅行目的の多様性が窺える。

したがって、団体旅行については、旅行会社との連携の強化、旅行会社に対する旅行プランの積極的な提示や働きかけが、SL列車乗車以外にも旅行目的をもった観光客誘致の手段であり、大井川鐵道側が主導する旅行プランへの誘導が可能となろう。個人旅行については、旅行者自ら、またはグループの代表者が情報を収集し、旅行計画を企画している場合が多いと考えられる。このような旅行者へも、情報誌や他のメディアを通じて、適切な情報提供や宣伝活動が求められる。とくに、家族旅行、夫婦旅行、友人同士の旅行に対しては、自家用車利用でもSL列車乗車を楽しめるよう、現存の駐車場設備な

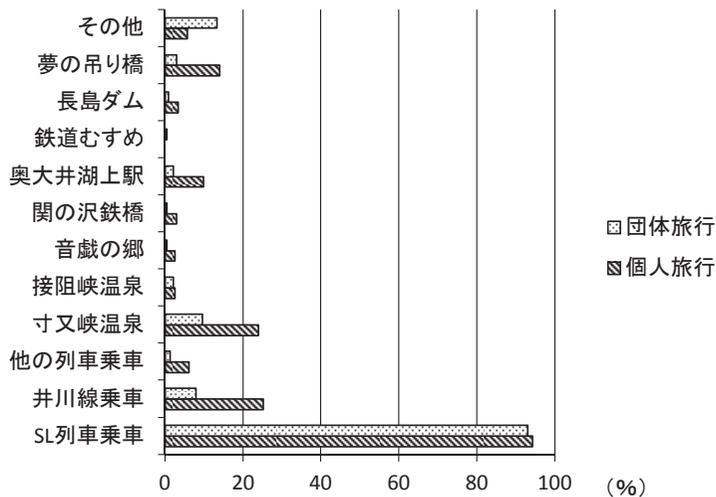


図10 団体旅行・個人旅行別旅行目的

どの充実が求められる。一人旅、友人同士の旅行、夫婦旅行についてはJR線との連携強化、周辺の観光地も含めた広報活動の協調も必要である。これによって、さらに家族旅行も含めて、大井川鉄道までの交通手段において、自家用車利用から鉄道利用への移行促進をめざしたい。

### 3. 旅行日数とリピーター

図11には、回答者の旅行日数、図12には、大井川鉄道の来訪回数を示す。旅行日数は、日帰りと1泊2日がそれぞれ半数近くを占め、2泊3日以上は10%に満たない。調査時期が10月の週末であることも要因と考えられる。本調査では、残念ながら宿泊地を特定できなかったが、大井川鉄道沿線では寸又峡温泉を旅行の目的地としている回答が比較的多くみられ、宿泊をともなう利用者の重要な宿泊地として期待される。

次に、大井川鉄道の来訪回数は、もちろん初めてが最も多く約3/4を占める。しかし、2回以上という回答が26%あり、そのうち4回以上も6%みられ、リピーター率が比較的高い。団体旅行・個人旅行の場合と同様に、大井川鉄道が初めての場合と2回以上に分けて、旅行目的を示したのが図13である。井川線乗車と寸又峡温泉が、初めての場合の15%前後に比べ、2回以上は20~23%に高まっている。最

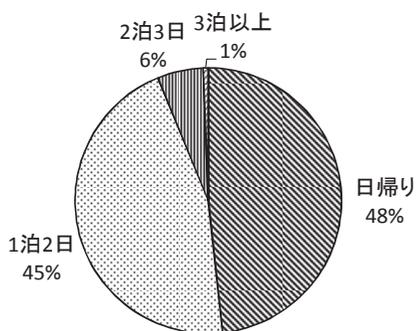


図11 旅行日数

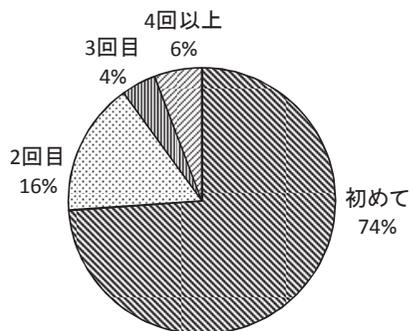


図12 大井川鐵道来訪回数

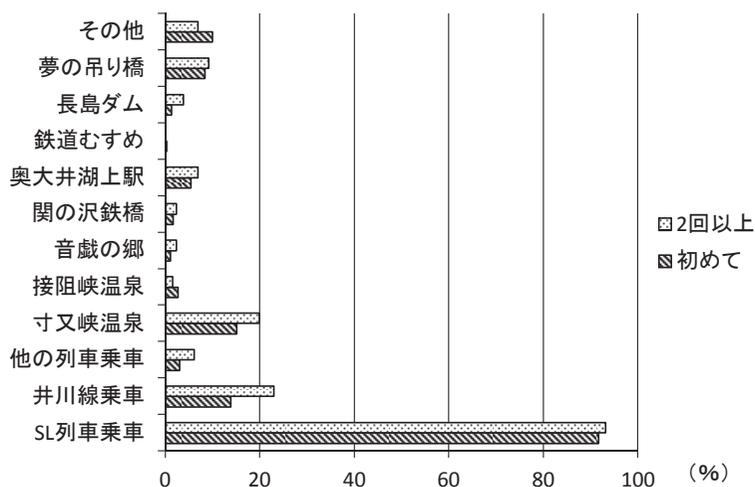


図13 大井川鐵道来訪回数と旅行目的

初は観光地についての情報を持ちあわせていなかったり、時間的な余裕がなかったり、ツアーで訪れたりしたが、その際、印象深かった場所や景観、現地でえられた情報などから、再訪の折にはSL列車乗車以外にも観光目的をもつようになることが窺われる。このような状況を活用し、SL列車内や駅・周辺施設などで、大井川鐵道沿線の観光施設・景勝地などの情報を積極的に提供することにより、2回目以降の個人旅行などでの再訪を促すような施策が重要である。

## Ⅶ. むすび

今日、経営の厳しい地方のローカル鉄道の多くは、経営の重点を観光客の誘致に置いている。そのような鉄道の草分け的な存在で、SL列車の定期的な運行をいち早く開始した大井川鐵道を対象に、SL列車利用者の利用パターンや利用者特性の調査を実施した。主な結果は以下のように要約される。

1. SL列車の利用は、往路の下り千頭行きが中心で、上り新金谷行きは往路の半分程度以下の利用である。また、ツアー客を中心に、新金谷・家山間の区間利用がみられ、上り列車利用促進、全区間乗車促進策が求められる。
2. SL列車の利用者は、いわゆる中高年の女性中心という観光客の一般的特色に比べ、広い年齢層にわたっていることが明らかになった。また、鐵道が対象ということもあり、比較的男性の利用者が多い。その居住地は、愛知県、三重県、岐阜県など中部地方が多く、距離的に大きな差がない東京都、神奈川県など南関東からの誘客が課題である。
3. SL列車利用者の旅行目的は、SL列車に乗車することに集中しており、SL列車以外の観光目的への誘導が必要である。
4. SL列車利用者は、一人旅をはじめ、夫婦旅行・家族旅行・友人同士などの個人旅行と、旅行会社のツアーやグループ旅行などの団体旅行に2分される。前者は、大井川鐵道までの交通手段として、家族旅行を中心に自家用車の利用が多い。ただし、夫婦旅行や一人旅のように同行者人数が少ないとJR線利用が増加する。後者は、ツアーバス利用が基本である。また、団体旅行に比べ個人旅行では、SL列車乗車以外の旅行目的の割合が高まる。
5. SL列車利用者は約1/4が再訪者で、比較的リピーター率が高い。さらに、再訪者ほどSL列車乗車以外の旅行目的をもつ場合が多い。

以上の結果から考えられる今後の課題としては、区間利用の対策として、蒸気機関車はもちろん、旧型客車、駅や検修設備を含めた大井川鐵道全体の特色・魅力をこれまで以上に利用者に伝え、車内・駅での見学の機会を増やすことが求められる。SL列車乗車に偏重した旅行目的、片道乗車への対策として、沿線・沿線以外の静岡県内の観光地・観光施設の活用・連携と広報、ツアーを企画する旅行会社への働きかけ、JR各社との協調、各種マスメディアの活用も重要である。今後の大井川鐵道の施策とその展開、観光鐵道としての発展に期待したい。

本稿の調査に当たって、大井川鐵道株式会社取締役の鈴木肇氏、広報担当課長の山本豊福氏には、同社が観光輸送を重視するようになった経緯や同社の現状について詳しくお話を伺うとともに、車内でのアンケート調査をお許しいただいた。また、乗務員、駅員の方々には調査の便宜を図っていただいた。記して心からお礼申し上げます。アンケート調査の際には、駒澤大学応用地理研究所の今井理雄氏、大学院人文科学研究科院生の藤田翔平さん、文学部地理学科学生の本木涼馬さん、徳永雄司さん、寺田健太郎さんのご助力をえた。

当初、本調査は、駒澤大学文学部地理学科の授業科目、地域文化演習の現地調査実習の一環として企画したが、大井川鐵道株式会社のご厚意により、本格的な調査が可能になったため、本報告としてまとめることができた。なお、本稿の調査・分析にあたっては、平成25年度科学研究費補助金、基盤研究(B)『超高齢社会に向けた大都市縁辺地域のモビリティ満足度に関する地理学的研究』（研究代表者：土谷敏治、課題番号：24320170）を使用した。

## 注

- 1) ディスカバージャパン、いい日旅立ち、ディスティネーションなどのキャンペーンがこれに相当する。
- 2) 運賃収入から推定される通勤・通学定期、定期外の輸送人員以外の情報を把握している事例は、現実にはほとんどみられない。また、運賃収入では、定期旅客は1か月に30往復（60人分の利用）したとして集計され、使用されない記念乗車券なども輸送人員に含まれるため、実際の輸送人員とは大きく異なる場合もみられる。ワンマン運転の路線では、駅、停留所ごとの正確な乗降人員もほとんど把握されていない。したがって、旅客流動を発地着地行列（OD行列）として集計することも難しい。さらに、利用者の情報については、そのために改めて調査を実施する必要がある、ほとんどの事業者で把握されていないのが現状である。
- 3) 大井川鐵道での聞き取り（広報担当者と取締役）による。
- 4) 通常は、毎週火曜日と木曜日が連休となる。
- 5) 2011年の10月、新金谷駅に蒸気機関車の転車台が新設されるまでは、千頭駅にしか転車台がなく、往復の行程のうちいずれかで機関車の逆向き運転（バック運転）をせざるをえなかった。このため、上り列車がこの逆向き運転とされていた（大井川鐵道株式会社、2013）。
- 6) 大井川鐵道での聞き取りによる。
- 7) 今回のアンケート調査の質問票では、選択肢の友人同士の旅行を5人程度まで、グループ旅行を5人を超えるものと注記している。
- 8) 注7参照。

## 文 献

- 伊藤秀生 2013. SL保存運転による経営基盤の確立と地域振興（インタビュー）. みんてつ44：4-7.
- 大井川鐵道株式会社 2013. 『大井川鐵道公式ガイドブック』大鉄メディアクリエイティブ株式会社.
- 白井 昭 2013. 保存鉄道とは技術と文化の継承である.（インタビュー）. みんてつ44：20-23.
- 立松信孝 2005. 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—. 鈴鹿国際大学紀要CAMPANA12：45-69.
- 丁野朗 2013. 観光資源としての地域鉄道. 運輸と経済73（1）：10-17.
- 富田一之・権澤豊・吉田千秋・佐藤昇一・今城光英 2013. 地域と連携した鉄道事業展開による誘客の取り組み（座談会）. 運輸と経済73（11）：4-15.
- 新納克広 2013. 鉄道経営と観光 —派生需要と本源需要—. 運輸と経済73（1）：4-9.
- 比企恒裕 2013. 地域とともに伊豆観光を担う伊豆急行の旅客誘致施策. 運輸と経済73（1）：33-41.