

88年、国鉄は民営分社化され、不採算の地方鉄道は廃線または第3セクター経営に転換した。第3セクターで運営が開始された地方ローカル線は開業当時、全国各地で假性的な車両の運行や「いわて銀河鉄道」「青い森鉄道」といった夢のある路線名・サービスが話題となり、一時は観光客が押し寄せた。しかし20年が経過し、各地の第3セクター鉄道が置かれている現状は、地域の高齢化の進行と人口流出が止まらず、駅から先のバス路線の廃止等が相次ぎ、旅客離れの悪循環に陥っている。

皆さんは、「わたらせ渓谷鉄道」をご存知だろうか。群馬県桐生市から栃木県日光市足尾（間藤）まで44.1kmを17の駅で結ぶ渓谷鉄道である。この鉄道の歴史は古く、足尾銅山から産出される鉱石輸送のため、1918年に国有化された路線だ。しかし、最盛期には国内の銅産出量の4割を誇った足尾銅山も資源の枯渇により73年に閉山し、銅山の衰退とともに、足尾線の輸送量も減少を続け、88年に第3セクターに転換した。かつては足尾銅山関連の貨客輸送が中心であったが、現在は沿線の生活路線としての役割と観光旅客輸送への役割の2つの顔を持つ。このわたらせ渓谷鉄道も他のローカル鉄道同様、経営は厳しく07年度の経常赤字は約1億円であった。

こうした状況のなか、2008年度、国土交通省関東運輸局では、鉄道部がハード整備を検討する「地域資源を活用した地方鉄道活性化の推進方策の検討会」を、そして企画観光部が観光素材の再構築と商品化を支援する「観光まちづくりコンサルティング事業」を桐生市・みどり市に指定し、観光客誘致を念頭に2つの支援事業を立ち上げ、サポートしていくことになった。私は同局から両プロジェクトの委員の委嘱を受けたので、今回はローカル鉄道のハード整備を観光利用促進の視点で考察する。

まず、このわたらせ渓谷鉄道を取り巻く観光資源を整理する。何と言っても一番の資源は、懐かしい

国鉄時代の旧型ディーゼル機関車に引かれるトロッコ列車から見る風光明媚な渓谷美である。さらには同線の中程に位置する水沼駅は構内に天然温泉の露天風呂があり人気だ。

先日、朝日新聞が行った「全国の乗ってみたい3セク鉄道調査」によると1万7382票の回答のうち、わたらせ渓谷鉄道は5462票を獲得し、見事1位に輝いた。大きな特徴はこの鉄道に乗ること自体が観光資源になることだ。

私が考える今回の活性化のシナリオは以下の通りだ。①現在このわたらせ渓谷鉄道に首都圏から乗る

ためのメインルートは、浅草駅から群馬県赤城を結ぶ東武鉄道伊勢崎線の特急「りょうもう」号に乗り、相老駅でわたらせ渓谷鉄道に乗り換える。しかし人気のトロッコ列車の始発は、現在2つ先の大岡々駅で乗り換えが必要となっているため、首都圏からの特急列車とのダイレクトな接続ができていない。これを現状の機関車牽引式を改め自走式のトロッコ車両を運行させることにより、東京方面から最短時間で結ぶモデル特急を運行させる。②桐生、みどり市をはじめとした沿線の観光素材にさらに磨きをかけ、受け入れ態勢を整える。③

日本でも有数の産業遺産である足尾銅山を、日本近代化の証人として次世代に伝え継ぐための産業観光地として確立する。④世界遺産の日光、大温泉地である鬼怒川温泉からの直通バスを足尾まで運行させ、広域観光での魅力づけを行う。⑤浅草～日光～足尾～わたらせ渓谷鉄道（トロッコ列車）～相老～浅草の一筆型周遊観光を実現させる。

地方鉄道は、少子高齢化が進む地域で自家用車を持っていない弱者にとっての公共交通の役割と、現実の不採算経営の狭間で葛藤を繰り返している。一方、近年では世界的にも地域社会と鉄道の関係は注目されており、欧州ではすでに80年代から、残された鉄道インフラを観光ベースに地域活性化に結びつける方向への政策転換がなされている。

地域活性化 伝道師が行く

文・篠原靖



ディーゼル機関車に引かれながら渓谷美が楽しめる

vol.
12

わたらせ渓谷鉄道の トロッコ列車

しのはら・やすし ●81年東武トラベル入社。05年から企画仕入部副部長として観光素材の発掘・旅行商品化を手掛ける。この実績から07年、内閣府地域活性化伝道師に任命。