

「観光列車」などによる鉄道の 観光利用促進への取り組み

公益財団法人日本交通公社 観光政策研究部 元調査役

有馬 義治

ここ数年、鉄道業界では「観光列車」「観光特急」が大きな話題を呼んでいる。「観光特急」は「観光列車」のうち特急として運転される列車のことだが、もとよりこれらの名称は、JR（北海道、東日本、東海、西日本、四国、九州の旅客鉄道六社）、民鉄（JR以外の民営、公営、第三セクターの鉄道）を問わず、一般に正式な列車種別ではない。

「観光列車」に全体を一つにした「これ」という定義はないが、一般的にイメージとしては、専ら観光客の利用に主眼を置き、列車に乗ること自体が観光の大きな魅力となるように、一般の車両とは異なる特別な外観や車内設備、車内サービスを備

えた専用の車両で運転される列車を、広く「観光列車」と呼んでいる。多くの観光客に利用してもらうことで、鉄道の利用促進につなげようとする観光客向けの特別な列車と言える。本稿では、このような「観光列車」を中心に、鉄道の利用促進のために観光を活用しようとする取り組みについて概観することとする。

鉄道と観光

明治時代の鉄道創業期から、鉄道は観光と深い関わりを有してきた。全国の幹線網の整備を目指した官設鉄道（官鉄）と日本鉄道など一部の大規模私設鉄道（私鉄）に対し

て、地域輸送を担うために建設された私鉄では、当時の人々にとって主要な観光・行楽地であった沿線の神社への参詣客輸送を事業の大きな柱とした鉄道も多い。

現在の大手私鉄でも京浜急行電鉄、近畿日本鉄道、南海電気鉄道などは、前身の鉄道が最初に開業した路線は、それぞれ川崎大師、奈良の神社、住吉大社への参詣客を目当てに建設された。

また、阪急電鉄（当時箕面有馬電気軌道）の最初の路線である梅田（宝塚間を開業した後、利用者を確保するために、沿線の住宅開発とともに宝塚に温泉場を開発し、少女歌劇団（現宝塚歌劇団）の公演を行

って観光客を誘致したことは、よく知られている。

戦後の動き

時代は下って終戦後の一九五〇年代後半（昭和三十年代）ころになると、観光旅行は次第に活発になり、観光客の利用が増えてきた鉄道にも、高速化と快適性の向上が求められるようになった。私鉄では、一九五七年（昭和三十三年）に小田急ロマンスカー、一九五八年（同三十三年）に近鉄ビスタカー、一九六〇年（同三十五年）に東武デラックスロマンズカーと、新型の特急専用車両が登場し、沿線観光地に多くの観光客を運んだ。

国鉄（当時）でも、一九五八年（昭和三十三年）の「こだま」形特急電車登場、一九六一年（同三十六年）の全国ダイヤ大改正、一九六四年（同三十九年）の東海道新幹線開業などを経て、全国的な特急ネットワークが充実し、鉄道輸送のレベルも大きく改善された。

これらの結果、ビジネス客はもちろん観光客にとっても鉄道の利便性

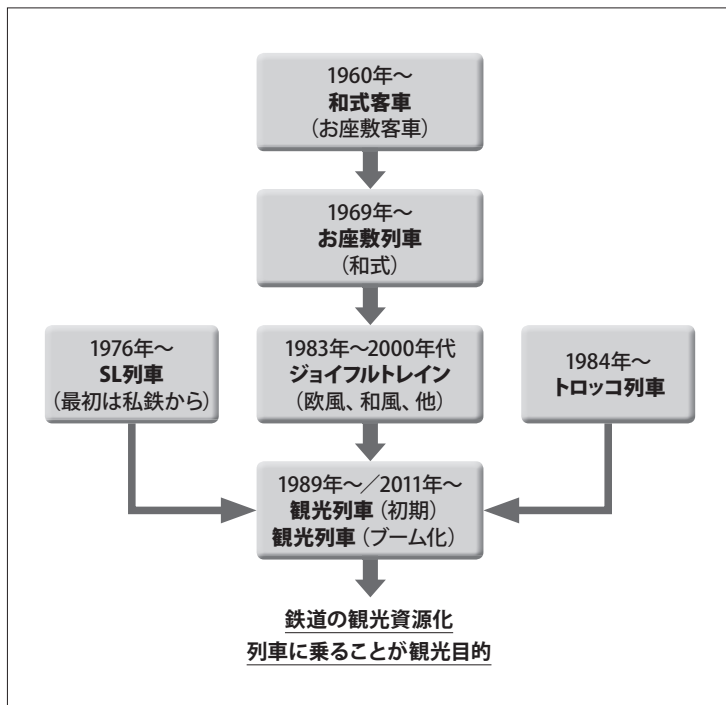
が著しく向上し、一九七〇年代の旅行ブームもあって、鉄道は観光旅行の中心的な利用交通機関となった。しかし、一九八〇年代に入るところから観光旅行で貸切バス、次いで自家用車の利用が増大し、鉄道の利用率が低下してくると、鉄道事業者側も「乗ってみたい列車」の開発に取り組みようになった。

「お座敷列車」「ジョイフルトレイン」の登場

一九六〇年代後半から一九七〇年代にかけて観光旅行者数が大きく増加すると、当時の国鉄も、列車を単なる輸送手段でなく、乗って楽しく、くつろげる場とする取り組みを本格的に開始した。

そして一九六九年（昭和四十四年）、車内を畳敷きにした車両で編成した「お座敷列車」が名古屋鉄道管理局と長野鉄道管理局から登場した。国鉄には既に和式客車（お座敷客車）があったが、これは定期列車などに併結して使用されており、編成とし

図1 観光列車の系譜



てのお座敷列車は、名古屋局と長野局の列車からスタートした（図1）。お座敷列車は一九七〇年代に全国で七編成登場し、主に団体専用列車として観光客輸送に活躍した。これら初期のお座敷列車は、一九八七年（昭和六十二年）の国鉄分割・民営化の前後までに（当時の）新型客車の改造車に置き換えられるなどして廃車となったが、観光客の利用に特

化した特別な車両を使用した列車ということ、現在の「観光列車」の先駆けとなる列車と言えよう。続いて一九八三年（昭和五十八年）八月に国鉄東京南鉄道管理局が「サロンエクスプレス東京」、同年九月に大阪鉄道管理局が「サロンカー」にわ、さらに一九八五年（昭和六十年）八月に名古屋鉄道管理局が「ユーロライナー」の運行を開始

した。これらの列車は、それまでにない斬新な外観と内装の「欧風客車」と称され、大変な人気列車となった。北海道でも、一九八五年（昭和六十年）に運行を開始した気動車改造の「アルファコンチネンタルエクスプレス」を皮切りに、一連のスキーリゾート列車が登場した。従来のお座敷列車も、外観・内装を一新して置き換えた「和式列車」として各地で登場した。

「列車に乗る楽しさ」の追求

これらの列車は「ジョイフルトレイン」と総称され、一九八〇年代後半から国鉄分割・民営化後の一九九〇年代まで、客車、気動車、電車を問わず、また欧風、和風取り混ぜて、現在のJR東日本と西日本のエリアを中心に多数登場した。二〇〇〇年代に入っても、数は少ないが主にJR東日本で、既存列車の置き換えなどで製造が続いた。

ジョイフルトレインは、基本的に団体専用列車だが、多客期には、個人でも切符さえ買えば乗車できる臨時列車として運行されることも多く、乗ってみたい話題の列車となっ

ていった。

一九八八年（昭和六十三年）に上野～札幌間で運行を開始した寝台特急「北斗星」、その後登場した「トワイライトエクスプレス」（大阪～札幌間）、「カシオペア」（上野～札幌間）といった豪華寝台列車などとともに、「列車に乗る」こと自体が観光旅行の目的の一つとなるきっかけを作った列車と言える。

その後、観光旅行における個人・グループ化の進展と鉄道利用の減少に伴い、現在までに多くのジョイフルトレインは廃止されたが、そのコルセプトは現在の「観光列車」につながっている。ちなみにJR東日本では、次項の「観光列車」とほぼ同じ意味で、新幹線や一般の特急列車と異なる観光客向けの特別な列車を、現在でも「ジョイフルトレイン」としてホームページで紹介している。

「観光列車」による鉄道の観光資源化

一九九〇年代に入るところから観光旅行の個人・グループ化とマイカー

旅行の増加が顕著になる中で、全国的に過疎化と少子高齢化が急速に進み、JR、民鉄を問わず、特に地方ローカル線と言われる路線では、利用者の減少が深刻になってきた。また、少子高齢化は、最近の国民の旅行志向の変化とも相まって、多くの国内観光地にも影響を及ぼしている。

そこで観光客の利用を促すことにより、結果的に鉄道の利用者増加と沿線観光地の活性化につなげようと、観光客に「乗ってみたい」と思わせる魅力ある列車を走らせる取り組みが、JR、民鉄を問わず全国各地で見られるようになった。そのような列車の核としてここ数年大きな注目を浴びるようになったのが「観光列車」である。

「観光列車」の捉え方はいろいろあるが、最大公約数的には本稿冒頭で述べたように、主に観光客に利用してもらうことを狙って、特別な外観・内装の車両により運行される列車と言えよう。

現在では、前項のジョイフルトレインで現存する列車など以前から運行されている列車も含めて、全国の

表1 JR九州の「観光列車」など（2014年7月現在）

列車名	列車種別	運行区間	運行開始年月
ゆふいんの森	特急	博多～由布院・別府（久大本線経由）	1989年3月
A列車で行こう	特急	熊本～三角	2011年10月
SL人吉	快速	熊本～人吉	2009年4月
あそび一い!	特急	熊本～宮地	2011年6月
九州横断特急	特急	別府～熊本・人吉（豊肥本線経由）	2004年3月
いさぶろう【下り】・しんべい【上り】	普通	人吉～吉松	1996年3月
はやとの風	特急	吉松～鹿児島中央	2004年3月
指宿のたまた箱	特急	鹿児島中央～指宿	2011年3月
海幸山幸	特急	宮崎～南郷	2009年10月
ななつ星in九州	団体専用	博多～博多（1泊2日または3泊4日で九州内周遊）	2013年10月

（注1）「ゆふいんの森」から「海幸山幸」までの列車は、JR九州のホームページで「D&S列車（DESIGN & STORY TRAIN）」として紹介されている列車である。

（注2）「九州横断特急」は通常の車両を使用した列車で、いわゆる「観光列車」には入れられないことが多い。

表2 近年登場したJR九州以外の主な「観光列車」の例（2014年7月現在）

列車名	列車種別	運行会社	運行区間	運行開始年月
リゾートあすなろ竜飛・下北	快速	JR東日本	新青森～三厩・大湊	2010年12月
リゾートしらかみ	快速	JR東日本	秋田～弘前・青森（五能線経由）	1997年4月
TOHOKU EMOTION	団体専用	JR東日本	八戸～久慈	2013年10月
SL銀河	快速	JR東日本	花巻～釜石	2014年4月
とれいゆ つばさ（新幹線車両）	特急	JR東日本	福島～新庄	2014年7月
越乃Shu*Kura	快速	JR東日本	高田～長岡～十日町	2014年5月
富士登山電車	快速	富士急行	大月～河口湖	2009年8月
ろくもん	快速	しなの鉄道	軽井沢～長野	2014年7月
しまかぜ	特急	近畿日本鉄道	大阪難波～近鉄名古屋～賢島	2013年3月
つどい	-	近畿日本鉄道	伊勢市～賢島	2013年10月
天空	-	南海電気鉄道	橋本～極楽橋	2009年7月
伊予灘ものがたり	普通	JR四国	松山～伊予大洲・八幡浜（海線経由）	2014年7月
しまんとロッコ	-	JR四国	窪川～宇和島	2013年10月
おれんじ食堂	快速	肥薩おれんじ鉄道	新八代・出水～川内	2013年3月

（注）原則として、概ねここ5年以内に運転を開始し、定期列車・臨時列車として『JTB時刻表』2014年8月号に掲載されている列車（一部例外あり）から、一般に「観光列車」と言われている主な列車を挙げた。

同様のコンセプトの列車を広く「観光列車」と呼んでいる。

始まりは九州から

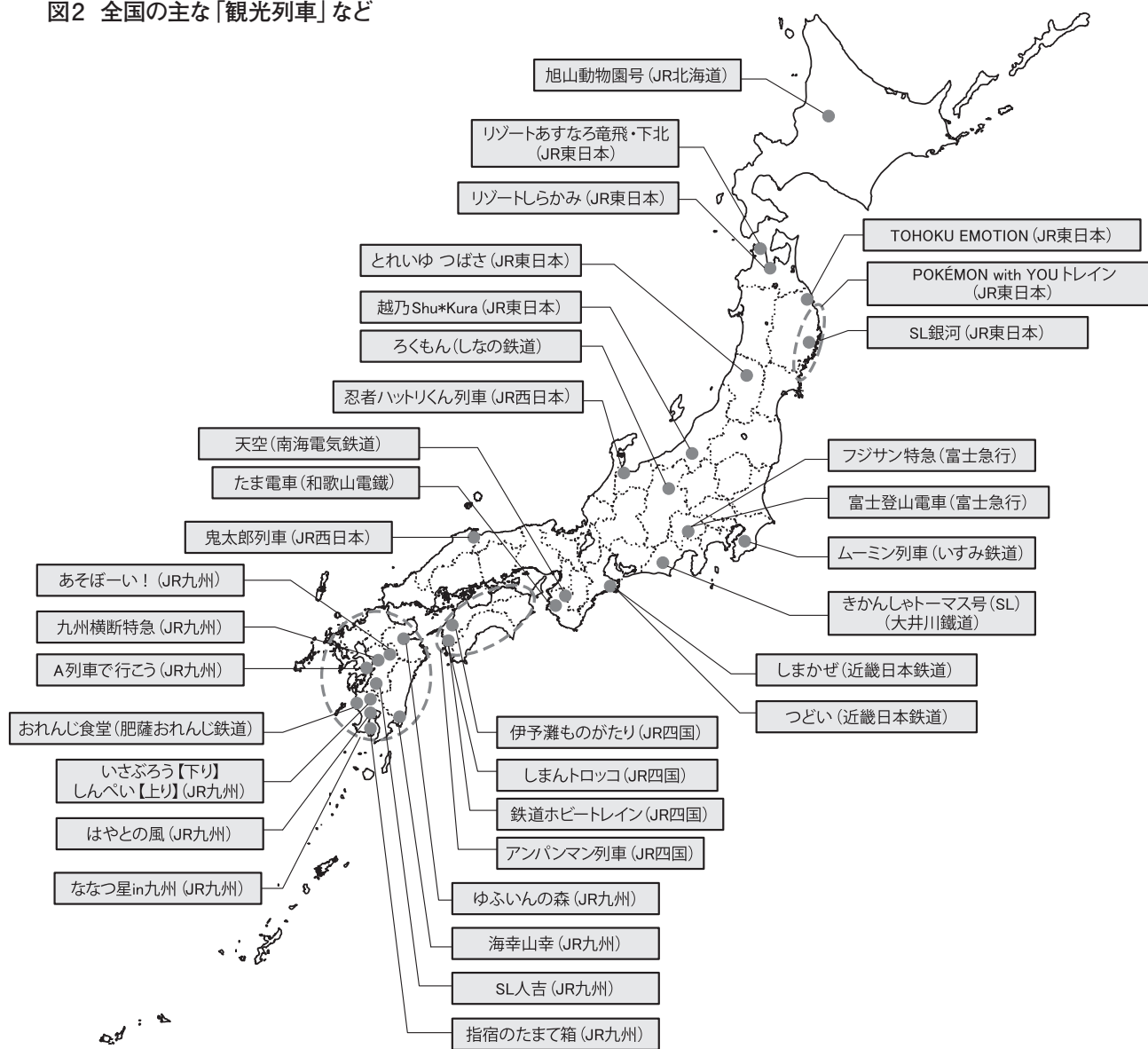
「観光列車」という呼び方は、二〇二二年(平成二十三年)三月の九州新幹線鹿児島ルート全線開業に合わせてJR九州が新幹線と接続する観光客向けの特別な列車を何本か設定し、以前からある同様の列車とともに「観光列車」「観光特急」としてPRし、大きな成果を上げたことがきっかけとなって一般化し、定着した。

JR九州の観光列車が注目されたのは、デザイナーの水戸岡鋭治氏によるところが大きい。水戸岡氏はJR九州の車両・駅などのデザインを多数手掛ける中から、これまでにない斬新なデザインとコンセプトの列車を送り出し、観光列車ブームの火付け役となった。

現在運行されている代表的な観光列車の例は表1(JR九州の観光列車)、表2(その他の近年登場した観光列車)のとおりである。

JR九州の観光列車は、特急が多

図2 全国の主な「観光列車」など



各種資料をもとに(財財)日本交通公社作成



写真1 JR九州久大本線 特急「ゆふいんの森」号と由布岳 (JTB Photo)

いこと、観光列車を組み合わせて一つの旅行ルートを形成できるように設定された列車群もあることなどが特徴である。一九八九年(平成元年)に運行を開始した「ゆふいんの森」(写真1)は、全国的に現在運行されている観光列車の嚆矢こうしと言われる。その他の観光列車では、二〇一三年(平成二十五年)以降、民鉄でも各地で観光列車が登場していること、二〇一四年(平成二十六年)には初めて新幹線の観光列車が登場したことなどが注目される。

観光列車は、前項のジョイフルト



写真2 近鉄 観光特急「しまかぜ」の展望車両



写真3 近鉄 観光特急「しまかぜ」の外観

レインと同じようなコンセプトの列車だが、ほぼ毎日運転される定期列車や週末・多客期の臨時列車として運行される列車が多く、個人でも利用しやすい。そのため、列車に乗ること自体を旅行目的とした観光旅行という旅行形態が認知されることとなった。観光列車により、鉄道も一種の観光資源と捉えられるようになったと言えよう。

「観光列車」の 主なタイプ

「観光列車」は定義された特定の列車群を指す言葉ではなく、いろいろなタイプの列車がある。ここでは、表1、表2で挙げた多くの列車のようにジョイフルトレインの流れを引く列車以外に、車両の外観や運転形態、提供されるサービス内容などに特徴のあるいくつかのタイプの観光列車について、その現況を概観する(図2)。

S L列車

S L列車は蒸気機関車(S L)が牽引する客車列車で、一九七五年(昭



写真4 JR西日本山口線 SL「やまぐち」号

(JTB Photo)

和五十年)に国内の営業用S Lが廃された後、観光用にS Lを復活運転した列車である。観光列車の中では歴史が古く、一九七六年(昭和五十一年)に静岡県の大井川鐵道で運行を開始したのに続き、国鉄(当時)でも一九七九年(昭和五十四年)に、山口線の小郡(現新山口)と津和野間でS L「やまぐち」号(写真4)が登場した。

これらの列車は現在も継続して運行されているほか、現在はJR北海道、東日本、九州の各社、民鉄では真岡鐵道(茨城県・栃木県)、秩父

表3 主な「キャラクター列車」の例 (2014年7月現在)

列車名(○)、車両愛称	列車種別	運行会社	運行区間	運行開始年月
旭山動物園号(○)	特急	JR北海道	札幌～旭川	2007年4月 2013年7月(全面リニューアル)
POKÉMON with YOU列車 (ポケモン列車気仙沼号、盛岡・一ノ関号、宮古号)(○)	快速	JR東日本	一ノ関～気仙沼、一ノ関～盛岡、 盛岡～宮古	2012年12月(気仙沼号)
ムーミン列車	普通	いすみ鉄道	大原～上総中野	2009年10月
フジサン特急(○)	特急	富士急行	大月～河口湖	2002年2月 2014年7月新型車両導入
きかんしゃトーマス号(SL)	急行	大井川鐵道	新金谷～千頭	2014年7月
忍者ハットリくん列車	普通	JR西日本	高岡～氷見、高岡～城端	2004年3月
たま電車	普通	和歌山電鐵	和歌山～貴志	2009年3月
鬼太郎列車など	普通	JR西日本	米子～境港	1993年9月
アンパンマン列車	特急	JR四国	岡山～予讃線・土讃線方面、 四国内各地	2000年10月
鉄道ホビートレイン	普通	JR四国	窪川～近永～宇和島、他	2014年3月

(注1) 最近の新聞記事、『JTB時刻表』、関連ホームページなどから作成した。

(注2) 車両愛称で表示した列車(○印のないもの)は、通常の定期列車・臨時列車の一部が、その名称の車両を使って(あるいは編成の一部に組み込んで)運行されていることを示す。

鉄道(埼玉県)で定期的にSL列車が運行されている。

SL列車は、春から秋の期間に週末と多客期を中心に運行されるものが多いが、期間限定の地域イベントなどに合わせて運行されることもある。二〇一四年(平成二十六年)に新たにJR東日本で「SL銀河」(表2)が登場するなど、今でも家族連れなどに根強い人気を保っている。

トロッコ列車

トロッコ列車とは、沿線の自然風景を堪能できるような車体の窓を取り払った車両(トロッコ風車両、現在は旅客用車両を改造したものが大半)を連結した列車で、一九八四年(昭和五十九年)に四国の国鉄予土線で、貨車を簡易改造した車両を定期列車に併結して「トロッコ清流しまんと号」として運行したのが始まりとされる。現在では、JR各社のいろいろな路線や、長良川鉄道(岐阜県)、南阿蘇鉄道(熊本県)などを始め多くの地方民鉄で運行されている。

トロッコ列車はSL列車と同じく、

一定のシーズンの週末と多客期を中心に運行されるものが多く、雪景色を楽しむために冬季に運行されるものもある。沿線で特に景色の良い区間では、乗客が十分に景色を楽しむよう、徐行したり一時停止する列車も多い。

二〇一三年(平成二十五年)にも新たに「しまんとトロッコ」号(表2)が登場したように、トロッコ列車は観光旅行者からの人気も高く、地方ローカル線の観光客誘致に貢献している。

キャラクター列車

キャラクター列車とは、車体の外部や車内、座席などにいろいろなキャラクターを描いた列車で、現在運行されている列車の例は表3のとおりである。

使用されるキャラクターは、沿線の出身の人物(漫画家など)や沿線の自然、観光施設などに関連するものが多いが、沿線とは特に関係のないキャラクターを採用した列車もある。キャラクター列車には、観光客だけでなく、沿線の地域住民のその鉄

道に対する親近感を高め、日常的な利用を促進することを狙った列車も多く、本来の観光列車とはコンセプトがやや異なる列車もあるが、「鬼太郎列車」で「ゲゲゲの鬼太郎」の作者・水木しげる氏の出身地である境港を訪れる観光客が増える、「たま電車」で終点・貴志駅の「たま駅長」(猫)に会いに行く人が増えるなど、鉄道の利用促進に大きな効果をもたらしている例も多い。

レストラン列車

九州新幹線の全線開業で並行在来線の八代～川内間を引き継いだ肥薩おれんじ鉄道が、利用者確保と増収を図るために二〇一三年(平成二十五年)に投入した「おれんじ食堂」(表2)が大きな話題となり、好調な成績を収めたことから注目されるようになった、新しいタイプの観光列車である。肥薩おれんじ鉄道に続いてJR東日本でも八戸線に「TOHOKU EMOTION」(表2)が登場した。

他に、次項の「企画列車」に近いが、いすみ鉄道(千葉県)の「レス

トラン・キハ」のように、普通の営業列車にツアーとして食事を提供する車両を連結して運行するという形の列車もある。車内で沿線地域の食材を使った料理を提供することで、乗客に喜んでもらえるとともに、沿線地域への経済効果も期待できる。

クルーズトレイン

JR九州が二〇一三年（平成二十五年）十月に運行を開始した豪華寝台列車「なつ星in九州」(表1)を「クルーズトレイン」と称したことから、観光列車のタイプの一つと捉えられるようになった。

本列車は現在、博多駅を起・終点とする一泊二日と三泊四日のツアー専用で使用され、コース中に車中泊も含まれる。現状では半年くらい先まで予約が埋まるという人気で、鉄道の旅自体を新たな観光旅行として提供した列車と言える。コースの途中で下車して観光したり、観光地で宿泊したりするため、観光地への経済効果もある。

クルーズトレインは車中泊を含む宿泊ツアーでの使用を想定した列車

なので、将来とも運行できる鉄道会社は限られるが、JR東日本とJR西日本でも二〇一六年（平成二十八年）〜二〇一七年（同二十九年）ころに運行を開始することを計画しており、今後当然、動向が注目される観光列車である。

イベント列車、企画列車など

観光列車以外にも、観光客を誘致することで鉄道の利用促進を図るために、さまざまな取り組みが行われている。その代表的なものの一つが「イベント列車」「企画列車」などと言われる列車の運行である。

「観光列車」と同じく、「イベント列車」とか「企画列車」に全体をカバーする「これ」という定義があるわけではなく、両者の区別もはっきりしているわけではない。車内で観光客向けのイベントが催されたり、いろいろな過ごし方の企画があったりする列車を、広くイベント列車、企画列車などと言っている。

これらの列車は一般の営業車両や、

その一部を改造したイベント用車両により、または定期列車にイベント用車両を併結して運行されることが多い。また、観光客だけでなく沿線近隣住民の利用促進も狙ったイベント・企画も多い。

そのため一般的に、本稿で論じているような観光列車とは言わない場合が多いが、津軽鉄道（青森県）の「ストロブ列車」のように、観光列車とも言える列車もある。

イベント列車や企画列車はJR、民鉄を問わず、全国各地で多数運行されている。特に、利用者の減少などで厳しい経営環境にある地方の第三セクター鉄道やローカル私鉄の積極的な取り組みが目立つ。例えば明知鉄道（岐阜県）では「寒天列車」「きのこ列車」「じねんじょ列車」と地元のグルメを楽しめる列車を運行している。山形鉄道（山形県）では、「寄席列車」「方言ガイド列車」などが運行されている。冬季の「こたつ列車」、夏季の「ビール列車」などのように、季節限定で運行される列車も多い。

これらの列車も、運行される路線

や鉄道の利用促進に一定の効果を及ぼしていると言えよう。

さらなる鉄道の観光利用促進に向けて

沿線の過疎化や少子高齢化、マイカーの普及などにより、日常的な利用者が減少している鉄道路線も多いが、今後とも鉄道の利用促進を図るうえで、観光客の利用を増やすことが一つのカギとなる。

観光列車、イベント列車などを運行すれば、ほぼ確実に観光客の利用が見込めるとともに、運行される鉄道・路線への関心も高まることが期待でき、観光客を誘致するための有効な手段であることは間違いない。実際、今のところ観光列車の注目度、人気は高く、利用状況はおおむね順調である。

今後一層、走行する沿線の魅力をデザインやコンセプトに活かした観光列車が各地で活躍し、魅力ある観光資源としても、鉄道が多くくの観光客に利用されることを期待したい。

(ありま よしはる)