

わたらせ渓谷鐵道における地方鉄道活性化方策の実施

—ネットワークデータを資料として—

Implementation of Measures to Revitalize Local Railways on the Watarase Keikoku Railway

—Using a Network Data as a Resources—

○那須裕人¹, 西山孝樹², 天野光一²

*Yuto Nasu¹, Takaki Nishiyama², Koichi Amano²

In 2009, the “Investigation Survey on Local Railways Revitalization Measures Utilizing Local Resources” was compiled. In this study, about 10 years have passed since the publication of the report, implementation status of various proposed measures was organized. Currently, various proposed measures were being implemented. Regarding measures that did not lead to realization, it was proposed that it is closely related to the current various tourist activities.

1. はじめに

わたらせ渓谷鐵道は、群馬県桐生市と栃木県日光市を結ぶ第三セクターのローカル線である。平成21(2009)年、国土交通省関東運輸局主導で「地域資源を活用した地方鉄道活性化方策の検討調査」がまとめられた。

そこで本研究では、先の報告書発刊から約10年が経過し、提案された様々な方策の実施状況を整理した。

2. 研究方法

本研究では、報告書がまとめられた2009年から2021年までを対象とし、読売新聞「ヨミダス歴史館」および朝日新聞「朝日新聞クロスサーチ」、朝日インタラクティブ株式会社「鉄道コム」から関連する記事情報を抽出した。さらに、わたらせ渓谷鐵道ホームページおよびSNSの投稿を加えて調査を実施した。

3. わたらせ渓谷鐵道に関連する記事の抽出

「わたらせ渓谷鐵道」と検索した結果、読売新聞412件、朝日新聞194件の記事を抽出した(Table. 1)。そのうち、運休情報や閲覧不可などの記事を除くと、それぞれ180件、81件となった。さらに、取り組みが重複した記事は1と数え、それらを除くと134件、58件となり、これらを本研究の対象とした。同様に鉄道コムについても整理をすると、150件の情報が得られた。

Table. 1 新聞記事および鉄道コムの記事数

項目	読売	朝日	鉄道コム
1. 「わたらせ渓谷鐵道」と検索して抽出した記事数	412	194	150
2. 名称のみ・運休情報・決算報告・閲覧不可を除く	180	81	150
3. 取り組みが重複した記事は1と数える	134	58	150
合計 (研究対象とした記事数)	134	58	150

4. 報告書の取りまとめ後に実施された方策

本研究で対象とした報告書では、「知ってもらう」「乗ってもらう」「満足してもらう」と大きく3つに分けられ、わたらせ渓谷鐵道の観光等での利用を促進する上でこのような施策の段階性を踏まえた施策展開が必要

であると指摘されていた。そこで、それらの項目ごとに、どのような方策が実施されてきたか、「継続して実施されているもの」「一度の整備で継続して集客が期待できるもの」「実施は試みられたものの、継続して実施されなかったもの」「未実施」の観点で考察を試みた。

(1) 「知ってもらう」ために実施した取り組み

「知ってもらう」取り組みとは、鉄道の存在や魅力を効果的に利用者へ情報提供をするよう指摘したものである。先の報告書では、「知ってもらう」ための取り組みとして9項目挙げられ、6項目が実現していた。

「一度の整備で継続して集客が期待できるもの」として、平成22(2010)年のメール会員募集がある(Table. 2, 1(5))。イベントや沿線の観光情報などを配信し、それらの魅力を知ってもらう取り組みが開始された。翌年には、ゆるキャラ「わ鐵のわっしー」が考案された(Table. 2, 1(7))。キャラクター・マスコットによる企業プロモーションが開始され、イベント実施時やチラシなどにおいて継続して活用されている。

「継続して実施されているもの」として、地元企業と連携して開発した多様な鉄道関連グッズが現在も継続して販売されている(Table. 2, 1(7))。オンラインショップでの販売も行っているが、車内や駅構内だけの限定商品を充実させている。これは、現地へ足を運んでもらうきっかけづくりになると考えられる。

また、毎年ではないが、旅行会社等が企画するツアーも実施され、鉄道の存在を知ってもらうきっかけづくりを行っている(Table. 2, 1(2))。これらは、運賃収入のみに頼らず、鉄道外収入を得る試みであり、ローカル鉄道の先駆けとなる取り組みである。

(2) 「乗ってもらう」ために実施した取り組み

「乗ってもらう」取り組みとは、運行効率と鉄道の

1: 日大理工・学部・まち 2: 日大理工・教員・まち

利便性を併せて高めることを指摘したものである。先の報告書では、「乗ってもらう」ための取り組みとして13項目挙げられ、11項目が実現していた。

報告書発刊前まで、観光客を楽しませていたトロッコ列車は、機関車と客車を連結した1編成のみであった。始発駅に機回しできる施設がなく、運行区間の制限があった。さらに、暖房設備もなく通年運行が難しかった。そこで、報告書発刊から3年後の平成24(2012)年に、編成両端に運転台がついた自走式の新型車両が導入された (Table. 2, 2(1)~(4))。通年運行に加え、繁忙期の臨時運行を現在も続けている。以上より、「一度の整備で継続して集客が期待できるもの」に該当した。

また、トロッコ列車は自由席であり、利用客は好みの席を取るために乗車受付の約1時間前から長蛇の列を作ることがあった。そこで、新型車両導入後の平成22(2010)年から現在まで、一部列車で指定席の取り扱いを開始した (Table. 2, 2(5))。利用客が並んでいた時間は駅周辺の散策に充てられるようになり、観光振興に繋がった。現在も一部列車では指定席販売を行っており、「継続して実施されているもの」に該当した。

その他、わたらせ渓谷鐵道では、日光方面から足尾方面へ足を運ぶ人が少なかった。そこで、観光利用可能な路線を走行するバスの車体を、わたらせ渓谷鐵道と同一カラーでラッピングを施した (Table. 2, 2(6))。利用客の視認性向上につながることで、日光方面から足尾方面への周遊ルートを確認することができ、「一度の整備で継続して集客が期待できるもの」に該当した。

一方で、「実施は試みられたものの、継続して実施されなかったもの」がある。先の報告書では、「接続時間も示された鉄道利用の詳細な散策プラン情報の提供」が提案されたが、実現には至っていない (Table. 2, 2(10))。ただし、わたらせ渓谷鐵道内の施設が平成21(2009)年に登録有形文化財に指定された際などには、観光ガイドが作成され、多様な観光行動に沿ったパンフレット作成に繋がったものと考えられる。

(3) 「満足してもらう」ために実施した取り組み

「満足してもらう」とは、利用者の満足度を高め、リピーターを確保することを指摘したものである。先の報告書では、「満足してもらう」ための取り組みとして7項目挙げられ、5項目が実現していた。

わたらせ渓谷鐵道では、様々なイベントの実施に力を入れていた。平成22(2014)年開始の「廃線跡を歩こうツアー」は、現在まで複数回継続して実施されている (Table. 2, 3(3))。ツアーの内容は、ガイドの他にトロッコ列車の乗車体験も盛り込まれ、鉄道利用の促

Table. 2 わたらせ渓谷鐵道における活用方策の分類

項目	研究対象とした年代											評価		
	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		20	21
1. 知ってもらう														
(1)日光地域におけるトロッコ列車および足尾地区の積極的PR														×
(2)鉄道を利用したツアーの企画・実施(旅行代理店への売り込み)	●	●							●	●				○
(3)「絶景ポイント」の発見と魅力的な車窓風景のPR														◎
(4)鉄道を利用した沿線観光の魅力や特典のPR														×
(5)「わ鐵ファンクラブ」の設立														◎
(6)鉄道施設の有形登録文化財への登録	●													◎
(7)キャラクター・マスコット等の作成・特徴的なグッズの販売	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	◎
(8)メディア等を活用したPR(TVドラマ等のロケ誘致・ロケ地のPR)	●													○
(9)著名人へのPR														×
2. 乗ってもらう														
(1)トロッコ列車の1日2往復以上の運行														◎
(2)平日のトロッコ列車運行日拡大														◎
(3)トロッコ列車の通年運行化														◎
(4)トロッコ列車発着駅の相老・桐生駅への延伸														◎
(5)トロッコ列車の指定席化・乗車販売方法の改善	●													◎
(6)日光～足尾間のバスの運行の改善														◎
(7)自動車利用者のトロッコ列車乗車利便性の向上														×
(8)需要に応じた運行ダイヤ・区間毎の運行密度改善	●													○
(9)他鉄道やバスのセット乗車券の販売														○
(10)接続時間も示された鉄道利用の詳細な散策プラン情報の提供														△
(11)駅を起点としたエリア毎のウォーキングマップづくり														◎
(12)バス・他鉄道との連携・接続利便性の向上														△
(13)主要駅でのレンタサイクルの設置														×
3. 満足してもらう														
(1)トロッコ列車観光サービスの充実(車内での観光アナウンス/絶景ポイントでの減速・停車等)	●	●												◎
(2)鉄道沿線の景観整備	●													◎
(3)イベントの実施(イベント列車等の運行)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	◎
(4)レストラン清流、水沼温泉センターの魅力向上	●													△
(5)足尾地区の観光的魅力向上(廃線区間の活用・レールパーク化)														△
(6)沿線の観光ガイドのシステム化														×
(7)HP等を活用した苦情や改善提案の収集														×

◎：一度の整備で継続して集客が期待できるもの ○：継続して実施されているもの △：実施は試みられたものの、継続して実施されなかったもの ×：未実施

進にも繋がっている。このような不動の人気イベントは、「継続して実施されているもの」に該当した。この他にも、イベント列車の運行等は複数回実施され、人気コンテンツとなっていた。

5. まとめ

平成21(2009)年に発刊された報告書で提案された様々な方策や提案は、その多くが具現化されていた。実現に至らなかった方策についても、現在の多様な観光行動に寄り添ったものが提案されていた。

参考文献

- [1] よみうりデータベースサービス「ヨミダス歴史館」：<https://database.yomiuri.co.jp/rekishikan/>, 2022.9.9 閲覧。
- [2] 朝日新聞記事データベース「朝日新聞クロスサーチ」：<https://xsearch.asahi.com/top/>, 2022.9.8 閲覧。
- [3] みんなでつくる鉄道コム：<https://www.tetsudo.com/>, 2022.9.8 閲覧。
- [4] わたらせ渓谷鐵道ホームページ：<https://www.watetsu.com/>, 2022.9.12 閲覧。
- [5] わたらせ渓谷鐵道 Facebook ページ：<https://www.facebook.com/499072726779467>, 2022.9.14 閲覧。
- [6] わたらせ渓谷鐵道 Twitter ページ：https://twitter.com/wa_tarase, 2022.9.14 閲覧。
- [7] わたらせ渓谷鐵道 Instagram ページ：<https://www.instagram.com/watarase.keikoku.railway/?hl=ja>, 2022.9.14 閲覧。