

8．鉄道の観光資源化（熊本県南阿蘇地域）

～ポイント～

■ トロッコ列車の運行による鉄道の観光資源化

定期券収入による増収に限界がある中で、観光利用による収益を向上させるために、特色があり、経費の比較的安価な乗り物としてトロッコ列車を導入した。通常の列車よりも一層、非日常性を感じ、景色を楽しめる乗り物として観光客に好評である。

■ 地元住民の協力の必要性

道路整備の推進により、マイカー交通の利便性が高まり、通勤定期による利用者は2%にとどまっている。また、トロッコ収入は維持されている中で定期外収入は低減しており、通勤以外での地域利用が減少している。地域として鉄道を維持するためには、観光収入の向上などに努める一方で、地域住民がマイ・レール意識を持って鉄道利用を推進するなどの下支えをする取り組みも必要である。

1) 南阿蘇鉄道の概要

南阿蘇鉄道株式会社は、1986（昭和61）年に国鉄高森線の廃止により、第三セクターとして営業を開始した。阿蘇の麓JR豊肥本線との乗り換え駅である立野駅から高森駅まで、阿蘇五岳の南側の東西17.7kmを結ぶ線であり、阿蘇の山々やカルデラ、高さ58mの白川大渓谷など、南阿蘇の雄大な自然の中を走っている。

時計台のある高森駅駅舎



2) 交通施策の概要

トロッコ列車の運行

第3セクターとなった1986年からトロッコ列車の運行を開始している。通常の列車は立野 - 高森間を30分で走るが、トロッコ列車は55分かけてゆっくり運行され、途中の景色などを楽しめるようになっている。開始当初は1日1往復であったが、中松駅改良工事によりすれ違い運行が可能となり、現在、1日2便運行している。

運賃は、立野 - 高森間の大人普通運賃が470円、トロッコ列車の場合はトロッコ料金としてプラス200円の670円となる。

トロッコ列車



< 施策の経緯 >

- きっかけは、南阿蘇鉄道株式会社になるにあたって、第3セクター化により、特色ある乗り物を提供したいと考えたことであった。そこで、当初は蒸気機関車を検討したが、メンテナンスや燃料代等の経費が高く断念し、代わりに、トロッコ列車を運行しようと考えた。トロッコの機関車は、国鉄（当時）が中規模の駅で貨物用貨車の入れ替えに使用していたものを買い受けた。客車は貨物用の車両を改良して使っている。どちらも昭和61年に購入した物を色の塗り替えなどのメンテナンスを行いながら使い続けている。

高森駅駅舎の内部
左手が切符売り場、右側が物産販売所

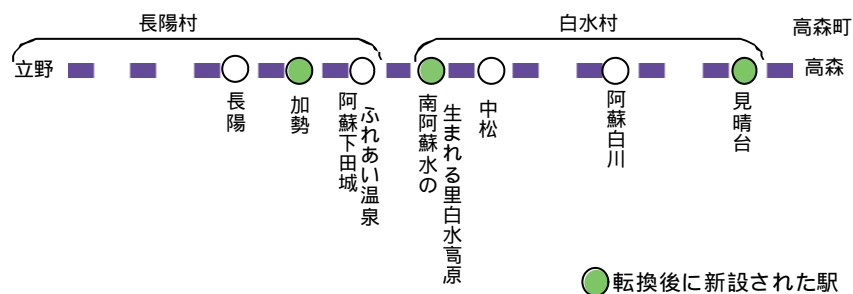


< 推進体制 >

- トロッコ列車は南阿蘇鉄道㈱、駅やイベント、観光資源の整備は各町村、南阿蘇鉄道沿線地域の観光PRは南阿蘇観光協会連絡協議会が実施している。今後においては、鉄道事業者と自治体が一体となったイベントを開催するなど、南阿蘇鉄道の利用促進を図ることが課題である。

駅の改築

途中駅は7ヶ所あり、第3セクター転換前より駅の営業は各自治体に委託されていた。第3セクター転換後、3駅が新設されたほか、自治体が個性ある駅として工夫をこらしている。例えば、『南阿蘇水の生まれる里白水高原駅』は、日本で一番長い駅名の駅として話題性を生むために命名した（ただし2001年から全国2番目）。また、旧阿蘇下田駅は1993（平成5）年に改築され、『阿蘇下田城ふれあい温泉駅』として、温泉併設の駅となった。高森駅では、駅に物産販売所や情報提供コーナー、レストランを併設しているほか、イベントも開催できる公園を設けている。



3) 観光施策の概要

イベントの開催

高森町では、1995（平成7）年に駅に隣接した公園にイベントステージが完成し、「新酒とふるさとの味祭り」などイベント開催に活用している。

高森駅での物産や観光イベントには、1日4千～5千人の集客があり、トロッコ列車と駅、その他の観光資源との連携を図り、高森町の観光の魅力を図りたいと考えている。

イベントステージで開催された
「新酒とふるさと味まつり」の様子



南阿蘇鉄道沿線地域のPR

沿線の6町村（西原村、長陽村、久木野村、白水村、高森町、蘇陽町）で南阿蘇観光協会連絡協議会を設立し、年に4回機関誌を発行し、各村や町の情報PRに努めているほか、『南阿蘇物語 6分の1マップ』を作成し、南阿蘇鉄道から各町村の観光資源へのルートのPRを図っている。

南阿蘇物語 1/6マップ

南阿蘇6町村で作成しているマップ。表面は阿蘇地域全体の地図で、裏面は各町村の詳細地図である。裏面の詳細地図も隣接市町村とつながっており、6枚並べると拡大地図になる。



4) 交通と観光の相関性

トロッコ収益は堅調

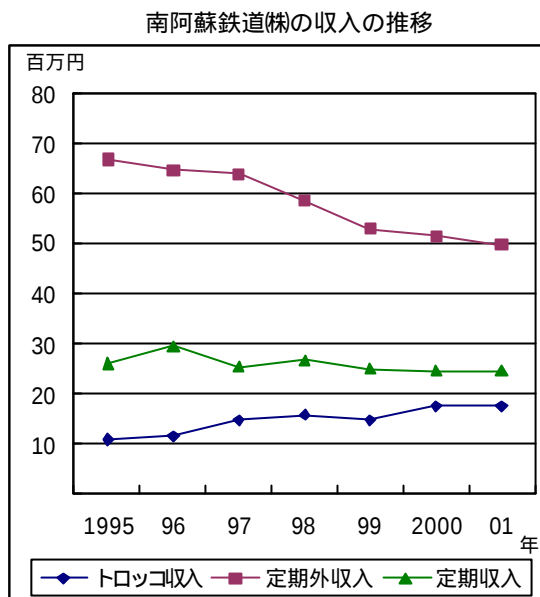
トロッコ列車の定員は120名であるが、夏休みは子ども連れで満員となり、乗車できない客も発生している。団体の予約があれば臨時列車を増便し、席に余裕がある場合は個人客も同乗

させている。増便運賃は3万円程度である。また、マスコミ取材については、宣伝費と考え、極力協力している。

トロッコ収入は順調に増えており、2001(平成13)年度は定期収入に迫りつつある。

鉄道と平行する国道325号の改良

鉄道路線とほぼ平行して走っている国道325号の改良により、地元民の鉄道利用が減少している。また、ワゴン車の普及により、7～8名程度のグループ利用が減ったとのことである。



出所) 南阿蘇鉄道株式会社資料より作成

5) 今後の方向性と課題

- トロッコ列車の来訪者は、トロッコ列車に乗ることが目的であるほか、駅と観光施設とのアクセスが悪く、駅からの2次交通も確保されていないため、高森駅でそのまま次の列車に乗って引き返す客もあるなど、トロッコ列車による来訪者を必ずしも地域活性化に結びつけられていない。また、バス路線が鉄道とほぼ平行して走っているものの、バス会社としては、鉄道駅と結節することで客を鉄道に取られることを懸念して駅にバス停を設置していない。今後多様な交通モードの連携が必要である。
- 現在、トロッコ列車は、運転手と車掌の2名が乗務している。増収に限界がみえる中で経費の削減が重要な課題であり、ワンマン運転にすることを希望している。しかし、現在の車両は、機関車と客車が通り抜けできないため、客車に車掌を乗員させなければならない。そのため、ワンマン運転には、機関車から出入りできるように車両を改造しなければならない。いずれにしても経費がかかることが問題となっている。
- 全国でも最初の第3セクター転換路線であり、当時は国鉄との分離に伴って線路を分断するという指示があった。その結果、立野駅より熊本側の駅にある総合病院に通院するためには、立野で必ず乗り換えが必要になるなど、地域の足としての利便性が損なわれた。加えて、南阿蘇鉄道と平行して走る国道325号線が改良されたため、地域の車利用が一層促進された。定期収入が少子高齢化による高校生の減少により伸び悩むなかで、地域住民利用による収入の維持が重要になっている。

担当	南阿蘇鉄道株式会社 運輸部 高森町企画観光課商工観光係	連絡先	09676-2-1219 09676-2-1111
----	--------------------------------	-----	------------------------------