

日本における鉄道遺産の保存と活用

—地方公共団体を対象とした質問紙調査を通して—

野 口 武 悟

1. 背景と目的

日本に初めての鉄道（新橋～横浜）が開業したのは1872（明治5）年のことである。以降、全国に鉄道網が整備されていき、近代日本の発展に大きく寄与した。しかし、産業構造の変化やモータリゼーションの進展もあって、1960年代後半からは地方を中心に経営状態のよくない路線の廃止（廃線）の動きも見られ、現在も続いている。

このように150年近い歴史を有する日本の鉄道は、それ自体が歴史的な文化遺産としての価値を持っている¹⁾といえる。これを鉄道遺産という。鉄道遺産は、駅舎、橋梁、トンネル、鉄道関係の用具・用品や文書など実に多種多様である。

こうした鉄道遺産を保存・保護する制度としては、1958（昭和33）年に日本国有鉄道（以下、国鉄）が定めた「鉄道記念物制度」が最初のものである²⁾。現在では、国による制度として、文化庁による「重要文化財（建造物）：近代／産業・交通・土木」と「登録有形文化財（建造物）：交通」、経済産業省による「近代化産業遺産」があり、鉄道遺産のなかにはこれらに指定・登録・認定されているものがある³⁾。「重要文化財（建造物）」は、有形文化財のうち重要なものを国が指定したものである。国は、社会の変化のなかで急速に失われつつある近代の建造物について全国的な調査を行っており、その成果に基づいて重要文化財に指定する近代の建造物も増えつつある⁴⁾。「登録有形文化財（建造物）」は、近年の国土開発の進展や生活様式の変化などによって社会的評価を受ける間もなく消滅の危機に晒されている多種多様な近

代などの文化財構造物を後世に幅広く継承していくために 1996（平成 8）年に作られた制度であり、前述の重要文化財の制度を補完するものである⁵⁾。

「近代化産業遺産」は、産業の近代化の過程を物語る建築物、機械、文書などの歴史的価値をより顕在化させ、地域の活性化にも役立てることを目的として、2007（平成 19）年に設けられた⁶⁾。

このほか、鉄道遺産については、土木学会や日本機械学会、産業考古学会も独自に選定や認定を行っており、地方公共団体（以下、自治体）でも独自の制度を設けて保存・保護している。

海外では、オーストリアのゼメリング鉄道など、ユネスコ（UNESCO）の世界遺産に登録された鉄道もあり、観光資源としても注目を集めている⁷⁾。

近年、日本でも、鉄道遺産を保存しつつ観光資源として活用する動きもあり、また、鉄道遺産を愛好する鉄道ファンも少なくない。鉄道遺産のなかでも、前述の制度のもとで保存・保護されているものは把握が容易であるが、そうでないものも多数存在する。また、鉄道遺産の保存主体も、自治体や鉄道会社、さらには民間団体から個人までさまざまである。そのため、鉄道遺産の保存と活用の実態が必ずしも詳らかにされているとは言いがたい。

そこで、本研究では、全国の自治体を対象として、鉄道遺産の保存と活用について自治体が主体となって取り組んでいるもの及び自治体として把握しているものの現状を明らかにし、課題を考察することを目的とする。

2. 方法

本研究では、1987（昭和 62）年 4 月 1 日の国鉄分割民営化以降 2017（平成 29）年 12 月 31 日までの約 30 年間に廃線となった旅客鉄道線区（一部区間のみの廃止を含む）63 線区⁸⁾の沿線 123 自治体を対象として設定し、郵送による質問紙調査（「鉄道遺産・遺構の保存と活用に関する調査」）を行った（回答は郵送に加えて FAX、メールも可とした）。63 線区の一覧は、表 1 と表 2 の通りである。東日本、とりわけ北海道に多く所在している。

調査の内容は、(1) 鉄道遺産の保存と活用の状況、(2) 鉄道遺産を活用した地域おこしや観光イベントなどの開催の状況、(3) 鉄道遺産の保存と活用

表 1 調査対象路線一覧（北海道～愛知）

	廃止路線名	廃止年月		廃止路線名	廃止年月
北海道	幌内線 (JR 北海道) 大夕張鉄道線 (三菱石炭鉱業)	1987 年 7 月	神奈川	向ヶ丘遊園モノレール線 (小田急電鉄)	2001 年 2 月
	松前線 (JR 北海道)	1988 年 2 月		東横線[横浜～桜木町] (東急電鉄)	2004 年 1 月
	歌志内線 (JR 北海道)	1988 年 4 月		駒ヶ岳鋼索線 (伊豆箱根鉄道)	2005 年 9 月
	標津線 (JR 北海道)	1989 年 4 月	新潟	新潟交通電車線	1999 年 4 月
	名寄本線 (JR 北海道) 天北線 (JR 北海道)	1989 年 5 月		蒲原鉄道線	1999 年 10 月
	函館本線上砂川支線 (JR 北海道)	1994 年 5 月	富山	神岡線 (神岡鉄道)	2006 年 12 月
	深名線 (JR 北海道)	1995 年 9 月	石川	七尾線[穴水～輪島] (のと鉄道)	2001 年 4 月
	ふるさと銀河線 (北海道ちほく高原鉄道)	2006 年 4 月		能登線 (のと鉄道)	2005 年 4 月
	江差線 [木古内～江差] (JR 北海道)	2014 年 5 月	福井	永平寺線 (京福電気鉄道)	2002 年 10 月
	留萌本線[留萌～増毛] (JR 北海道)	2016 年 12 月	長野	河東線[信州中野～木島] (長野電鉄)	2002 年 4 月
				屋代線 (長野電鉄)	2012 年 4 月
	青森	南部縦貫鉄道線	1997 年 5 月 (休止)*1	岐阜	八百津線 (名古屋鉄道)
黒石線 (弘南鉄道)		1998 年 4 月	竹鼻線[江吉良～大須] (名古屋鉄道)		
大畑線 (下北交通)		2001 年 4 月	岐阜市内線 (名古屋鉄道)		2005 年 4 月
十和田観光電鉄線		2012 年 4 月			
岩手	岩泉線 (JR 東日本)	2014 年 4 月	愛知	三河線[西中金～猿投、碧南～吉良吉田] (名古屋鉄道)	2004 年 4 月
秋田	小坂線 (小坂製錬)	1994 年 10 月 (旅客営業休止) *2		愛・地球博線 (2005 年日本国際博覧会協会)	2005 年 9 月
宮城	くりはら田園鉄道線	2007 年 4 月		桃花台線 (桃花台新交通)	2006 年 10 月
茨城	日立電鉄線	2005 年 4 月		モンキーパークモノレール線 (名古屋鉄道)	2008 年 12 月
群馬	鹿島鉄道線	2007 年 4 月			
	信越本線 [横川～軽井沢] (JR 東日本)	1997 年 10 月			

表中においては、北海道旅客鉄道を JR 北海道、東日本旅客鉄道を JR 東日本と表記

*1 廃止は 2002 年 8 月

*2 廃止は 2009 年 4 月

表2 調査対象路線一覧（京都～鹿児島）

	廃止路線名	廃止年月		廃止路線名	廃止年月
京都	京津線【京津三条～御陵】（京阪電気鉄道）	1997年10月	広島	加部線【加部～三段峡】（JR西日本）	2003年12月 *1
大阪	箕面鋼索鉄道線	1993年7月	山口	美祿線大嶺支線（JR西日本）	1997年4月
	片町線【片町～京橋】（JR西日本）	1997年3月		香川	屋島ケーブル（屋島登山鉄道）
	上町線【住吉～住吉公園】（阪堺電気軌道）	2016年1月	福岡	上山田線（JR九州）	1988年9月
兵庫	鍛冶屋線（JR西日本）	1990年4月	福岡	宮田線（JR九州）	1989年12月
	三木線（三木鉄道）	2008年4月		北九州線（西日本鉄道）	2000年11月
和歌山	紀州鉄道線【西御坊～日高川】	1989年4月	長崎	貝塚線【西鉄新宮～津屋崎】（西日本鉄道）	2007年4月
	野上電気鉄道	1994年4月		島原鉄道【島原外港～加津佐】	2008年4月
	和歌山港線【和歌山港～水軒】（南海電気鉄道）	2002年5月	宮崎	高千穂線（高千穂鉄道）	2008年12月
	有田鉄道線	2003年1月		鹿児島	山野線（JR九州）
島根	大社線（JR西日本）	1990年4月			
岡山	下津井電鉄線	1991年1月			
	片上鉄道（同和鉱業）	1991年7月			

表中においては、西日本旅客鉄道をJR西日本、九州旅客鉄道をJR九州と表記

*1 2017年3月、一部区間（加部～あき亀山）が復活

*2 廃止は2005年8月

をめぐる課題の大きく3点である。調査の期間は、2018年3月5日～同年3月31日とした。

3. 結果

調査を行った結果、123自治体のうち92自治体から回答があり、回収率は74.8%であった。

3.1 鉄道遺産の保存と活用の状況

鉄道遺産のうち、駅舎の保存状況をたずねたところ、92自治体のうち30自治体（32.6%）が保存しているとの回答であった。30自治体に保存してい

日本における鉄道遺産の保存と活用—地方公共団体を対象とした質問紙調査を通して—
 る駅舎の活用状況をたずねたところ、図1のような結果となった（複数選択可）。

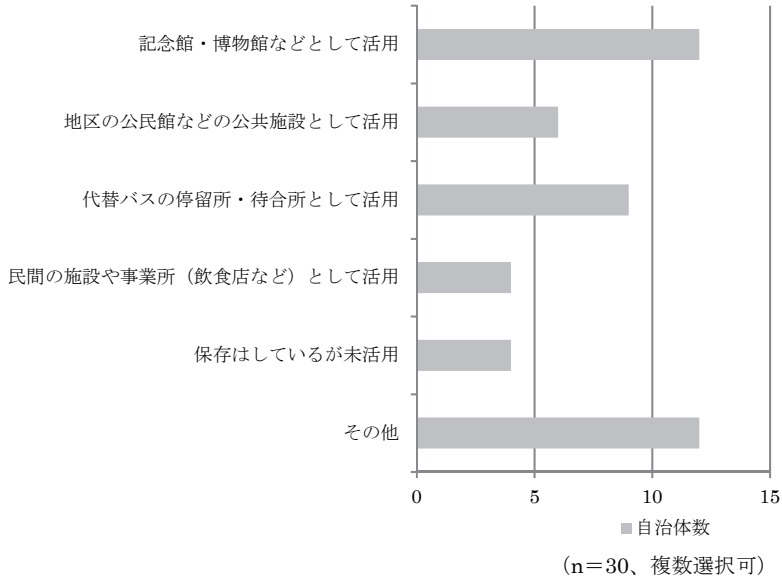


図1 保存駅舎の活用状況

「記念館・博物館などとして活用」と「その他」がそれぞれ12自治体で最多となった。次いで、「代替バスの停留所・待合所として活用」が9自治体、「地区の公民館等の公共施設として活用」が6自治体であった。「保存はしているが未活用」も4自治体あった。このうち、「その他」としては、「観光拠点施設として活用」「イベントスペースとして活用」「道の駅として利用」「サイクリングロードの休憩所」「ポケットパークとして活用」「レールバイクの事務所等として利用」「芸術祭の作品展示会場として」「簡易宿泊施設として活用」などの回答が寄せられた。

続いて、駅舎以外のレール・信号機・橋梁・トンネルなどの鉄道施設・設備の保存状況をたずねたところ、92自治体のうち66自治体（71.7%）が保存しているとの回答であった。66自治体に鉄道施設・設備の保存形態をたず

ねたところ、図 2 のような結果となった（複数選択可）。

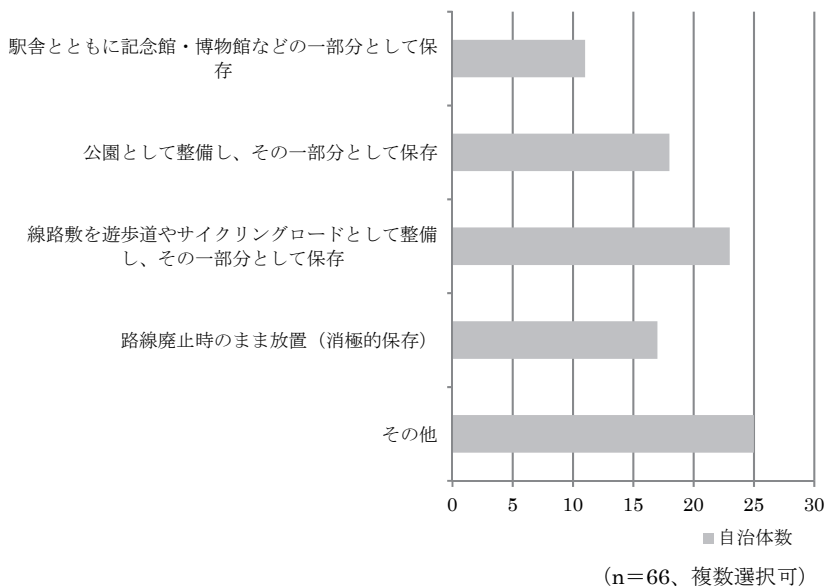


図 2 鉄道施設・設備の保存形態

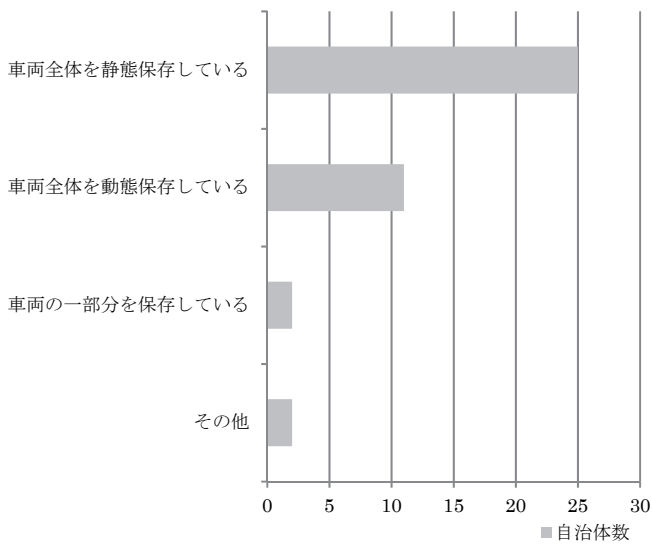
「その他」が最も多く 25 自治体であった。次いで、「線路敷を遊歩道やサイクリングロードとして整備し、その一部分として保存」が 23 自治体、「公園として整備し、その一部分として保存」が 18 自治体となり、「路線廃止時のまま放置（消極的保存）」も 17 自治体あった。「その他」としては、トロッコ列車やグランドスーパーカートの運行、レールバイクの運転に廃線の軌道を利用している、レールや駅名標などを文化財や郷土資料として資料館や博物館内に移設して保存・展示しているといった回答が複数の自治体から寄せられた。「線路敷を BRT として活用」しているとの回答もあった。BRT とは、Bus Rapid Transit の略で、バス高速輸送システムのことである。廃止された鉄道の代替交通手段として、線路敷を舗装してバスの専用道とし、バスを定時に高速で運行する仕組みである。図 3 は、本調査に先立つ予備調査で 2018（平成 30）年 1 月に訪れた茨城県石岡市内で撮影したもので、旧鹿島

日本における鉄道遺産の保存と活用—地方公共団体を対象とした質問紙調査を通して—
鉄道の線路敷を BRT 化した事例である。



(筆者撮影)

図 3 線路敷を舗装して BRT 化した事例



(n=33、複数選択可)

図 4 鉄道車両の保存形態

さらに、鉄道車両の保存状況をたずねたところ、92自治体のうち33自治体(35.9%)が保存しているとの回答であった。33自治体に車両の保存形態をたずねたところ、図4のような結果となった(複数選択可)。

「車両全体を静態保存している」が25自治体と最も多く、「車両全体を動態保存している」は11自治体であった。また、2自治体が「その他」と回答したが、両自治体とも車両を宿泊施設として活用しているとの回答であった。

3.2 鉄道遺産を活用した地域おこし・観光イベントなどの開催の状況

鉄道遺産を地域資源や観光資源として活用して、地域おこし(地域活性化)や観光のイベントなどを行っているかをたずねたところ、92自治体のうち32自治体(34.8%)が「行っている」との回答であった。

32自治体に「行っている」イベントの内容を記述式でたずねたところ、9自治体が、保存されている軌道を利用して、定期的もしくは不定期(祭の開催時など)にトロッコ列車を運行したり、動態保存されている気動車に試乗できるようにしていると回答した。また、8自治体が、線路敷に整備した遊歩道やサイクリングロードなどを活用したウォーキング大会やサイクリング大会、フットパスの開催との回答であった。フットパスとは、イギリス発祥の取り組みで、「森林や田園地帯、古い街並みなど地域に昔からあるありのままの風景を楽しみながら歩くこと【Foot】ができる小径【Path】⁹⁾」のことである。このほかにも、「鉄道まつり」や「汽車フェスタ」など鉄道に特化したイベントを開催したり、鉄道遺産(変電所や橋梁)のライトアップを行っているとの回答もあった。これらのイベントなどは、自治体の実施主体となっているものが多いが、鉄道遺産の保存や地域の活性化を担う民間団体が主体となって開催しているものもある。

次に、鉄道遺産を地域資源や観光資源として活用して、地域おこし(地域活性化)や観光のイベントなどに新たに取り組む計画や予定はあるかをたずねたところ、89自治体から回答があり、15自治体(16.9%)が「ある」との回答であった。

この15自治体の大半は、すでに上述のイベントなどを行っている自治体であった。国指定の重要文化財化を目指す、史跡公園の整備を進めるなどの

日本における鉄道遺産の保存と活用—地方公共団体を対象とした質問紙調査を通して—

回答もあったが、「鉄橋を歩廊化し、新たな観光資源とする」「観光面を中心にイベント等による活用予定」「観光資源としての更なる活用を検討中」など鉄道遺産を観光資源の側面で活かそうとする回答が目立った。

3.3 鉄道遺産の保存と活用をめぐる課題

鉄道遺産の保存と活用について課題となっている事項を記述式でたずねたところ、44自治体から回答が寄せられた。

寄せられた回答内容を整理・分類すると、最多だったのは、費用や財源の確保に関する課題であり、44自治体のうち19自治体(43.2%)が挙げている。具体的には、「保存・整備には多大な費用が必要」「保存と活用を進める上で、コストの問題は看過できません」「保存のための維持・管理費用が削減されるため、今後のあり方を検討しつつある」「施設の管理・維持修繕に係る財源の確保」「費用対効果が見込めない施設への維持管理費の投入。未来永劫保存するには莫大な費用がかかるため、今後、保存の程度や年限が課題になり得る」などの回答である。

2番目に多かった課題は、鉄道遺産そのものの老朽化という課題であり、44自治体のうち10自治体(22.7%)が挙げている。具体的には、「車両の保存(屋外展示)をしています、経年劣化が進み、当時の状況を維持することが難しくなっています」「車両については、腐食が進んだことでもろくなっており、また運転台のアスベスト除去も必要である」「駅舎の老朽化が進んでおり、今後の保存方法等を考えていかなければならない」などの回答である。「一部老朽化が進んでいるため、修繕費用の捻出が必要となっている」「駅舎の老朽化に伴う修繕費の確保」など前述の費用や財源の確保に関する課題とあわせて指摘する回答もあった。

3番目に多かった課題は、人員や担い手の不足という課題であり、44自治体のうち4自治体(9.1%)が挙げている。これに関連して、「技術の確保にも苦慮しております」「技術の伝承」といった点を2自治体が挙げている。

このほかにも、「豪雪地のため、冬季の維持管理が課題」など各自治体特有のさまざまな課題が挙げられた。「当時を知る人が少なくなり、記録の保存に課題あり。また、時間の経過とともに、住民の中で保存の熱意が低下する。行

政のみでの保存には限界があり、ボランティア団体などの協力が不可欠。また、沿線自治体での連携などが必要か。」といった意見もあった。

4. 考察

本研究では、1987（昭和 62）年 4 月 1 日以降の約 30 年間に廃線となった旅客鉄道線区（一部区間のみの廃止を含む）63 線区の沿線 123 自治体を対象として、鉄道遺産の保存と活用の現状について質問紙調査によって明らかにした。

鉄道遺産のうち、駅舎や車両を保存する自治体は 3 割程度であるが、それ以外の鉄道施設・設備は 7 割の自治体が保存していることが分かった。そして、駅舎や車両については、屋外で保存されている場合、これらの老朽化が課題となってきたことも分かった。

保存に関しては、費用や財源の確保が回答のあった自治体の 4 割で課題となっていた。今後の鉄道遺産の保存と継承を考えたとき、この課題へのアプローチが不可避といえる。とはいえ、自治体のみならず国の財政事情が厳しい現状を考えると、解決は容易ではないだろう。「保存のための維持・管理費用が削減されるため、今後のあり方を検討しつつある」や「費用対効果が見込めない施設への維持管理費の投入。未来永劫保存するには莫大な費用がかかるため、今後、保存の程度や年限が課題になり得る」といった自治体からの回答は、検討の結果として“保存の継続断念”という判断に至る可能性を含んでいると読むこともできる。「行政のみでの保存には限界があり、ボランティア団体などの協力が不可欠。また、沿線自治体での連携などが必要か。」という意見もあったが、民間団体や周辺自治体との“協力・連携”を軸とした新たなアプローチの検討が必要だと筆者も考える。近年は、関心を持つ全国の市民からインターネット経由で資金を調達するクラウドファンディングなどの新たな手法が登場してきており、こうした全国の市民と“協力・連携”する手法の採用も一案と思われる。

活用に関しては、3 割の自治体が、鉄道遺産を活用した観光のイベントなどを行っていた。鉄道遺産を保存しながら、それらを地域資源や観光資源と

日本における鉄道遺産の保存と活用—地方公共団体を対象とした質問紙調査を通して—

して活かして地域の魅力を高めたり、活性化に取り組んでいるのである。地域の発展に寄与した鉄道が、その役割をいったん終えても、鉄道遺産として再び地域づくりに寄与できる可能性を秘めている。イベントをすでに民間団体主体で開催しているケースもあり、鉄道遺産のさらなる活用に関しても、各方面との“協力・連携”がカギとなるだろう。

最後に、本研究では、1987（昭和 62）年 4 月 1 日以降の廃線となった路線の鉄道遺産に焦点を当てた。しかし、鉄道遺産は、当然ながら現役の路線にも多数存在するし、1987 年 3 月以前に廃線となった路線にも膨大な鉄道遺産が存在する。これらの鉄道遺産にも焦点を当てた調査研究が必要である。また、質問紙調査による数量的な把握だけでなく、現地を訪問しての聞き取り調査なども今後行っていきたい。

【注・引用文献】

- 1) 鉄道の百科事典編集委員会編『鉄道の百科事典』丸善出版、2012 年、p.736
- 2) 前掲 1) に同じ
- 3) 齊木実・米屋こうじ著・写真『日本の鉄道遺産』JTB パブリッシング、2012 年、p.130-143
- 4) 文化庁「有形文化財（構造物）」（文化庁ウェブサイト／<http://www.bunka.go.jp>）、最終アクセス：2019 年 1 月 6 日
- 5) 前掲 4) に同じ
- 6) 経済産業省「近代化産業遺産」（経済産業省ウェブサイト／<http://www.neti.go.jp>）、最終アクセス：2019 年 1 月 6 日
- 7) 上掲 1) に同じ
- 8) なお、正式な廃止はこの期間内であっても、それ以前からすでに旅客営業を休止していた以下の 3 線区については対象から除外した。
 - ① ドリームランド線（ドリーム開発）：廃止は 2003 年 9 月だが、1967 年 9 月から旅客営業休止
 - ② 長岡線（越後交通）：廃止は 1995 年 4 月だが、1975 年 4 月から旅客営業休止
 - ③ 金名線（北陸鉄道）：廃止は 1987 年 4 月だが、1984 年 12 月から旅客営業休止
- 9) 日本フットパス協会ウェブサイト（<http://www.japan-footpath.jp>）、最終アクセス：2019 年 1 月 6 日

【謝辞】

公務ご多忙のところ、本調査の回答にご協力いただいた自治体担当者のみなさまには、ここに記して感謝申し上げます。

【付記】

本研究は、専修大学人文科学研究所共同研究助成（2017年度～）「鉄道文化資源の保存と継承」（代表：野口武悟、高島裕之、田中正敬）による研究成果の一部である。