

# 鉄道廃線跡の観光資源化 — 旧国鉄士幌線跡の活用 —

## *Tourism Resource Development of Former railway line traces*

### *— Utilization of the Former JNR Shihoro Line —*

追手門学院大学 安本 宗春

江戸川大学 崎本 武志

Otemon Gakuin University Muneharu YASUMOTO

Edogawa University Takeshi SAKIMOTO

Keywords Railway heritage Railway Rail fan

#### 1.はじめに

本報告は、鉄道廃線跡の観光活用を論じる。鉄道は観光資源として活用する事例が各地で見られる。その中でも旧国鉄士幌線では、廃線跡を観光資源として位置付け、鉄道の価値を再創造している。研究手法は、文献研究、事業運営者へのインタビュー調査と参与観察である<sup>1</sup>。

#### 2.鉄道廃線跡の観光活用

鉄道は、「車両」「線路・建造物」「駅」の構成要素である。鉄道を観光資源として位置づけた場合、営業路線と廃止路線ともに活用可能である。鉄道の構成要素は文化財として評価されることもある。鉄道遺産に関する研究は土木・建築分野で蓄積されている。国指定文化財等データベースでは 356 件が登録されており築堤、橋梁、トンネルなどの遺構が文化的価値を有することを示唆している（2025 年 7 月現在）。

鉄道をテーマとした観光研究蓄積は、「車両」研究が中心である。また、「線路・建造物」や「駅」の研究は、土木分野の研究が中心となり、観光活

用に着目した知見が不十分との指摘がある。その中でも、鉄道廃線跡は、移動手段としての役割を終えた対象である。したがって、鉄道廃線跡の活用そのものは、新しい利用価値を創造する取り組みとして位置づけられる。

1990 年代から廃線跡関連書籍が出版され、宮脇俊三「失われた鉄道を求めて」（1992 年）が廃線跡探訪ブームの契機となった。「鉄道廃線跡を歩く」（JTB キャンプックス）は 1995～2003 年の 8 年間で 10 巻発行され、実地調査に基づく詳細な解説で、鉄道ファン以外の多様な読者層の獲得により支持された。宮脇氏は既存の鉄道専門誌の学術性を評価しつつも、一般読者への訴求力不足を指摘した<sup>2</sup>。堀（1983）も同様に、マニア的・専門的記述が一般の人にとって理解困難であることを課題として提示している<sup>3</sup>。廃線跡の観光資源化には、正確な情報に加え、発見の過程や体験的楽しみなど観光客目線での価値創造が重要であり、遺構発見の感動、冒険性、想像力の喚起などが魅力要素となる。また、1995 年刊行時は、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法により多くの路線が

廃止されてから約 10 年経過した時期で、実際の利用経験者が多く存在していた。

### 3.旧国鉄士幌線の保全と観光活用

士幌線は 1925 年開業、1939 年全通後、1950 年代以降の利用減少により 1987 年全線廃止となった。廃線後、平野部の用地は農地・道路に転用され線路跡は消失したが、山間部のアーチ橋は撤去費用の問題で放置された。1997 年の「鉄道廃線跡を歩く」では解体予定と記録されていたが、同年、国鉄清算事業団の解散に伴う施設処分方針により、上士幌町に解体撤去の申し入れがあり、保存活動の契機となった。

アーチ橋解体方針を受け、上士幌町民が保存活動を開始した。町教育委員会は 1997 年 7 月、北海道産業考古学会との連携でシンポジウムを開催し、土木遺産価値とまちおこしへの意義を発信した。「ひがし大雪アーチ橋を保存する会」が結成され、当初の価値認知度の低さを背景に、見学会開催や 6,000 筆の署名収集を通じて保存機運を醸成した。廃線から 10 年後であり、実際の利用経験者が活動に参加できる状況があった。

1998 年 6 月、上士幌町議会は士幌線アーチ橋梁群の取得・保存を議決し、国鉄清算事業団との契約により 2 億 6,100 万円の委託料を受けて「アーチ橋保存基金条例」を制定した。その後、文化庁への申請により段階的に文化財登録が進み、1999 年 4 橋梁、2003 年音更トンネル、2017 年 2 橋梁と駅プラットホームが国指定登録有形文化財となった。2001 年には全アーチ橋が観光振興を意識した北海道遺産に選定され、多層的な文化的価値の承認を得た。このような認定は、活用の契として位置づけることができる。

地域に根差した保存活動により、アーチ橋の撤去を回避できた。これを契機として廃線跡の観光資源化が進展した。具体的には、線路跡を遊歩道として整備、トロッキ鉄道運行、廃線跡のツアー実施など多様な活用が展開されている。線路跡は、トンネルや破損が進んだ橋梁を除き、線路跡

を歩くことができる。自然の中にあるため、定期的に草刈りなどの管理がなされている。

士幌線の廃線跡の中でもタウシュベツ橋梁は、最も多くの観光客を集める存在でもある。タウシュベツ橋梁は、1955 年に糠平ダム建設に伴う線路の切り替えにより残された。そして、ダムの水位変動による出現・水没を繰り返す特異な遺構である。かつては、糠平ダムの水かさが増した際、釣り人が足場としてタウシュベツ橋梁を利用していた。寒暖差の厳しい自然環境の中、出現・水没を繰り返し、タウシュベツ橋梁の破損が進行した。

2003 年の十勝沖地震によるタウシュベツ橋梁損傷報道を契機に観光客が増加した。しかし、アクセス困難な林道での観光客増加により交通事故が頻発した。2009 年に通行規制を開始し、当初は無料の鍵貸出と展望台整備で対応していた。需要増加により 2022 年から有料・予約制（1 日 10 個限定、入場料 1,000 円）に移行した。また、地元事業者によるツアー参加することにより、タウシュベツ橋梁を間近で見学することができる。

### 4.まとめ

本論は鉄道廃線跡の観光活用を検討した。文化遺産の保存・活用には多様な関係者の連携が不可欠であり、学術的裏付けが活動の契機となる。士幌線アーチ橋の事例では、土木遺産価値による文化財登録が保存を実現した。しかし、観光は地域固有性を活かす点で文化遺産活用と親和性を持つが、学術的評価は観光満足度向上の補助的情報に留まるものといえよう。

---

#### (注)

(1) ヒアリング対応者（2025 年 3 月 11 日）

- 上士幌町商工観光課 木田克則氏
- NPO 法人ひがし大雪自然ガイドセンター 河田充氏
- むかびライフ 上村潤也氏

(2) 宮脇俊三（1999）『宮脇俊三鉄道紀行全集 第三巻 国内紀行 III』角川書店 p.347

(3) 堀 淳一（1983）『消えた鉄道 レール跡の詩（風土と歴史をあるく）』そしえて pp.4-5