

鉄道廃線跡の観光資源化 —旧国鉄士幌線跡の保存・活用—

Tourism Resource Development of Former railway line traces —Preservation and Use 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

Abstract

This study focuses on the tourism utilization of abandoned railway sites as a form of railway heritage, using the former Japanese National Railways Shihoro Line in Kamishihoro Town, Hokkaido, as a case study. The tourism use of abandoned railway sites represents an effort to assign new value to infrastructure that has lost its original transportation function. Tourism promotion involves creating opportunities for visits from outside the region through the planning of products and services that utilize tourism resources, which provide benefits to both visitors and host communities. While railways can be regarded not only as transportation infrastructure but also as cultural heritage closely connected to local history and culture, existing studies have tended to focus primarily on rolling stock. Research from the perspective of tourism utilization of structural components such as track beds, bridges, and station buildings remains limited. In the case of the Shihoro Line, preservation activities were initiated in response to plans to remove its arch bridges, and subsequent designation as cultural properties and Hokkaido Heritage provided the basis for tourism utilization. Through a literature review, interviews, and participant observation, this study clarifies the potential of tourism utilization of abandoned railway sites.

Keywords : Railway heritage Railway Rail fan

1. はじめに

本研究は、鉄道遺産の中でも鉄道廃線跡の観光活用について北海道上士幌町の旧日本国有鉄道士幌線（以下、士幌線）の廃線跡の事例を検討する。鉄道廃線跡を観光資源として活用することは、利用価値を失った対象に対して、新たな価値を付与するから

である。

本研究における「観光資源化」は、継続的な観光利用を可能にする保存・活用していく過程と取り組みを指し、これを検討の対象とする。本研究における「保存」とは、登録有形文化財などの公的制度や専門的評価を通じてその価値が可視化され、保存の

正当性が社会的に共有されることで、撤去等のリスクが制度的に低減されている状態を指す。次に、「活用」とは、担い手が観光客に体験価値を提供する観光サービスとして利用される状態を指す。同時に、継続的な利用を目指し、維持管理や安全対策、利用調整を含む運用体制を構築・維持している状態を含む。

観光振興は、観光資源を活用し、商品・サービスとして企画展開することにより地域外から様々な人々の訪問機会を創出する活動である。観光資源の魅力を活かした商品・サービスの企画・販売は不可欠な要素であり、地域の観光事業者がその中心的な担い手となる。観光資源について溝尾(2009)は、「社会と時代の価値観の変化」⁽¹⁾により、従来は観光対象とされなかったものが観光資源として認識されるようになると指摘している。例えば、文化遺産に分類される観光資源は、本来観光客のために存在するものではない。それでも観光客の関心に対応した活用が行われることで、観光資源として位置づけられる場合がある。鉄道廃線跡の観光資源として位置づけた場合も文化遺産と同様の事がいえる。鉄道廃線跡の観光資源化に関する研究は、既に観光資源として活用されている状態を対象とした検討が中心である。その価値を再評価し、保存・活用していく取り組みとその過程についての分析が不足しているという課題がある。

鉄道は交通インフラとしての機能にとどまらず、地域の歴史・文化・生活の文脈と結びつくことで文化遺産でもあり、観光資源として価値を形成するものとなる。鉄道を観光資源として扱う研究も近年見られるが、その多くは車両に焦点を当てた分析が中心である。「線路や橋梁・トンネルなどの建造物」や「駅」といった構成要素に関しては、観光資源としての活用という観点からの研究が不足している⁽²⁾といった指摘がある。輸送サービスとしての役割を終え廃線となった鉄道路線は、線路跡、駅舎、橋梁などのインフラ資産が遺構として残存し、それらを文化遺産として保存・活用する事例が全国で見られる。しかし、利用目的を創出できなければ、鉄道施設そのものが撤去されることも少なくない。こうした中、鉄道遺構の保存運動により撤去を免れる事例も存在する。そして、地域内の担い手が参画し、継続的な観光利用可能な状態となるのである。本研究で取り上げる土幌線は、このような過程を経て鉄道廃線跡が観光資源化された。

以上を踏まえ、本研究の構成は以下のとおりである。2章では、鉄道廃線跡の観光資源化について観光振興や文化遺産の観点から整理する。3章では、北海道土幌町の旧国鉄土幌線跡を事例として取り上げ、インタビュー調査および参与観察に基づき、保存運動の発生、制度化の過程、観光活用の実態を

記述する。調査は、2024年8月10日、2025年3月11日～12日、2025年6月29日、2025年8月12日に実施した⁽³⁾。4章では、本研究のまとめを述べる。

2. 鉄道遺産と鉄道廃線跡の観光活用

2.1 観光振興における地域固有の価値と文化遺産

観光振興は、地域振興の方策として地域住民、自治体、事業者が主体となって活動を展開し、観光商品・サービスやイベントの企画などを行う活動である。長谷(2003)は、「観光振興とは、地域住民、地方自治体、観光関連団体、観光企業またはそれら幾つかの連携したものが主体となり、主に観光地の開発、観光イベントの開催、土産品(特産品)の開発により観光客を創出、増加あるいは維持して、地域経済を活性化するとともに、地域文化を発掘・創出し、地域住民に生きがいや誇りなどをもたせる地域づくりのことである」⁽⁴⁾と述べている。観光振興を実現するうえで、地域の観光事業者による、観光資源の魅力を活かした商品・サービスの販売は不可欠である。観光振興に関わる一連の過程は、観光客が当該地域に訪訪するために、観光資源の価値を創造する取り組みといえる。

観光資源は、観光客と地域の双方に便益をもたらす資源である。観光客は、観光資源から何らかの充足感や体験価値を得ることを目的として地域を訪れ、その際に商品・サービスを消費する。他方、観光客を受け入れる地域の事業者は、観光資源を活かした商品・サービスを企画開発・提供することにより、地域経済の活性化・社会的便益をもたらす⁽⁵⁾。

観光客が観光資源から得ている充足感や体験価値は、体験過程から形成される経験価値である。小沢(2019)は、「観光生産物とは、観光客がさまざまな財・サービスと自らの情報に基づき、自らが作り出す『観光経験』をさしている」⁽⁶⁾と述べ、観光客自身が目的を達成するための経験であることを指摘している。観光における経験価値とは、観光客が観光資源を介した体験から得られる充足感である。こうした経験価値を高めるには、観光サービスに地域固有の価値を組み込むことが重要であり、これにより地域に根差した観光振興となる。

地域固有の価値は、当該地域の人々の暮らしや産業活動などとの関わりから形成される。しかし、一度形成された商品・サービスは、産業構造の転換など環境の変化に伴い本来の役割を失う場合がある。その結果、商品・サービスを提供する担い手が撤退し、地域固有の価値が喪失してしまう危険性がある。しかしながら、本来の役割を失った商品・サービスは、地域の歴史や文化を伝える文化遺産に位置づけることができる。こうした文化遺産を観光資源として活用することは、地域固有の歴史や文化的な文脈

と結びつけながら、新たな価値を創造する取り組みといえる。

2.2 文化遺産としての鉄道遺産

文化遺産について、『広辞苑』第七版は「将来の文化的発展のために継承されるべき過去の文化」と定義している。本研究では、人々の歴史的営為の中で形成された有形・無形の文化的遺産を、将来へ継承すべき資源として文化遺産と捉える。こうした文化遺産は、産業構造の転換や社会環境の変化に伴い、本来担ってきた役割や機能を喪失し、放置されている場合もある。しかしながら、機能を失った対象であっても、その歴史的・文化的価値が再評価され、後世への継承を目的として国指定文化財などの公的な評価を受ける事例がみられる。

文化遺産の活用において国指定文化財への登録は、観光活用の契機となる。ただし、国指定文化財への登録の根拠や学術的評価それ自体が、必ずしも観光資源としての魅力を直接的に高めるものではない。すなわち、国指定文化財としての評価をそのまま提示するだけでなく、観光客の関心や経験価値の形成に結びつける取り組みが、観光資源として成立するための重要な要件となる。

文化遺産の中でも鉄道は、人々の関心領域が学術性から趣味まで幅広いことが特徴でもある。岡田(2020)は、「鉄道趣味は、より専門性・学術性を高めたい指向性と、反対に『ゆるい趣味』指向の双方向に拡大を続けている⁽⁷⁾」と述べ、鉄道史学会のような学術性の探求から、楽しさを求めた鉄道ファンによる「ゆるい趣味」の領域まで、裾野が広いことを指摘している。新納(2017)は「駅舎、橋梁、トンネル、信号、車庫、給水炭施設などの建造物、車両の外観と内装、車内サービス、運転士や車掌、乗車券など、システムを構成する個々の部門が、歴史遺産、郷愁を与える存在として、また、ハイテクノロジーを体験する存在として、観光の対象となる⁽⁸⁾」と述べている。車両や駅舎、橋梁などの鉄道施設などが観光資源としての対象となり、人々の観光行動の動機となるのである。

齊木・米屋(2009)は、鉄道遺産について「先人たちが築き趨勢のどさくさで失われつつある鉄道の魅力⁽⁹⁾」と産業遺産として、鉄道技術や建築の観点から価値を有するものや鉄道利用の過程にあるものと整理している。三宅(2009)は、「産業遺産の中でも鉄道系は機関車などの車両が展示されていたり、実際に触れたり乗ったりすることが人気の的になっている。鉄道の産業遺産は、動くものばかりと限らない。静的な鉄道遺産である駅舎、線路、隧道、橋梁などの施設も該当する⁽¹⁰⁾」と産業遺産から派生した対象であると位置付けている。

日本の鉄道の歴史は約150年であり、文化遺産の中では比較的歴史が浅い。しかし、この150年間に鉄道は地域社会の発展を支え続けてきた重要な交通インフラである。文化庁が運営する「国指定文化財等データベース」のフリーワードに「鉄道」を入力して検索すると332件(2025年12月15日現在)が該当し、その中には廃線となった路線の施設も含まれている⁽¹¹⁾。これは、鉄道が輸送機能を終えた後であっても、その構成要素が文化遺産としての価値を有し、観光資源として再活用される可能性を示唆する。こうした文化遺産への登録は、文化遺産の観点から鉄道の価値が再定義される契機でもある。これは、その対象の価値を人々に明示的に示すと同時に、保存・活用策を模索する機会を創出する。

2.3 鉄道遺産と鉄道廃線跡

鉄道を観光資源として扱う研究も近年見られるが、その多くは車両に焦点を当てた交通サービスの分析が中心である。そのため、「線路や橋梁・トンネルなどの建造物」や「駅」といった構成要素について、観光資源としての活用という観点からの研究が不足している⁽¹²⁾といった指摘がある。鉄道は、旅客および貨物を輸送するための交通システムである。鉄道システムには、輸送機能を担う「車両」、車両の走行に不可欠な「線路や橋梁・トンネルなどの建造物」、地域と鉄道利用者の結節点となる「駅」という3つの構成要素が不可欠である。これら鉄道の構成要素は、歴史や技術などの価値も兼ね備えていることから、文化遺産や観光資源としての価値を兼ね備えている。

そのため、鉄道としての輸送サービス終了後も、駅舎や橋梁、線路跡などの鉄道施設が観光資源として再活用される事例が各地で確認される。例えば武藤(2024)は、鉄道を観光資源として位置づけた分類において営業路線、廃止路線ともに同様とした報告⁽¹³⁾もある。鉄道廃線跡には、トンネル・橋梁・駅施設などの遺構が存在する。廃線後に撤去される場合もあるが、線路や鉄道施設が残っていることもある。鉄道廃線跡を扱う書籍のうち、宮脇(1992)の『失われた鉄道を求めて』は、鉄道廃線跡探訪という鉄道趣味を広めた著作の一つである。宮脇(1992)を契機、宮脇氏が編集を務める『鉄道廃線跡を歩く』の第1巻が1995年に刊行され、2003年までに第10巻まで発行される継続的なシリーズとなった。同シリーズでは、全国の鉄道廃線跡を実地調査し、遺構や地形、地域との関係を写真や地図、地形図・空中写真を用いて紹介している。

こうした一連の出版物は、鉄道趣味や地域史への関心を広げ、鉄道廃線跡を観光資源として位置づけ

る。栗原(2021)は、鉄道廃線跡を探求する楽しさについて、①遺跡発掘に似た「発見」の喜びがある⁽¹⁴⁾、②街歩き・里山歩きの楽しみがある⁽¹⁵⁾、③鉄道だけでなく、その地域の歴史もわかる⁽¹⁶⁾、④人との出会いがある⁽¹⁷⁾、⑤探検気分を味わえる⁽¹⁸⁾の5つに楽しみ方を分類している。これらは単なる娯楽的要素にとどまらず、歴史的な理解と体験的楽しさが結びついた多層的な経験価値を形成していることを示すものである。

宮脇氏は、『失われた鉄道を求めて』のあとがきにおいて、「鉄道ピクトリアル」、「鉄道ジャーナル」、「鉄道ファン」、「鉄道模型趣味」のレポートは、学術的で正確で鉄道廃線の取材時の参考にしたと評価している。しかし、レポートは鉄道ファン相手の領域を出なかったという課題を指摘している⁽¹⁸⁾。宮脇(1992年)は、堀(1983)の「廃線跡紀行」の参考にしたことを紹介している。堀(1983)は、「一般の方にとっては第一に眼につきにくいし、第二に眼についてもとつきにくい。微に入り細をうがつマニア的、完全主義的興味が優先するために、記述が専門的にこまかすぎる上、文章も論文調でふくらみに乏しく、詩情に欠けがち」⁽²⁰⁾と述べ、専門的な内容のみでは鉄道廃線跡の魅力を多様な人に伝えきれていないことを指摘している。鉄道廃線跡は、観光客の関心に対応した活用が行われることで、観光資源として位置づけられる場合がある。また、鉄道廃線跡を観光資源として活用するには、正確な情報の提供とともに、遺構探索の過程や地域の歴史的な文脈を観光客の視点から伝える担い手の存在が不可欠である。

日本各地の鉄道廃線跡は、代替バスの専用道や一般道への転用、宅地や農地への転換、あるいは観光資源として整備・活用されている。観光資源としての活用には、サイクリングロードや遊歩道への再整備、鉄道車両と線路を利用したアトラクションなどが挙げられる。そのうち、鉄道廃線跡の保存運動により撤去箇所や立ち入り制限箇所が最小限に抑えられることは、線路跡が連続的に保存され、活用のすそ野を広げることでもある。

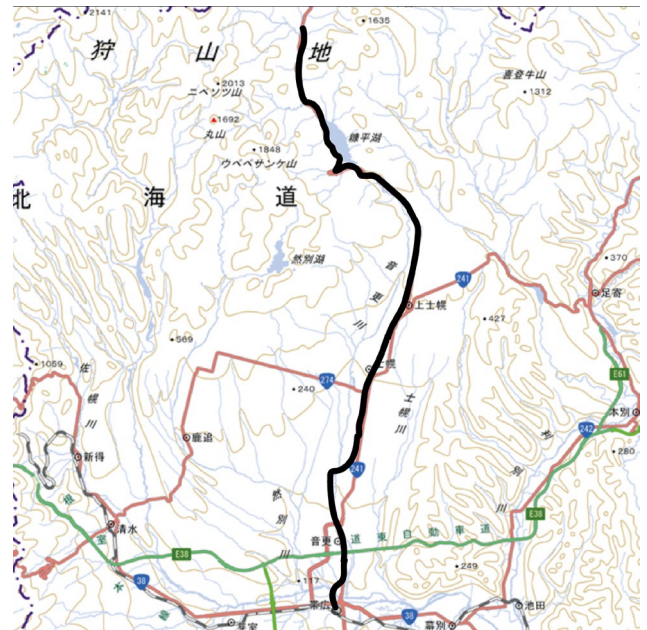
以上の先行研究を踏まえると、観光資源として鉄道を位置付けた研究では、車両を中心とした交通サービスとしての分析が蓄積されてきた。その一方で、鉄道廃線跡を構成する線路跡や橋梁、駅施設といった要素を観光資源化として保存、活用に関する研究は十分とはいえない。以下では、その対象が保存・活用していく過程と取り組みを分析することにより、鉄道廃線跡の観光資源化に関する実態を提示するものである。

3. 旧国鉄士幌線アーチ橋の観光活用

3.1 士幌線の概要

士幌線は1925年に帯広駅から士幌駅間が開業し、1939年に十勝三股駅までが全通した(図1)。1950年代以降、ダム建設や事故、森林・木材の減少により利用が落ち込んだ。その後、1978年以降は糠平駅から十勝三股駅間が代行バスによる輸送へと転換された。1987年に全線が廃止された。

図1. 士幌線跡の地図



出所：国土地理院 HP「地理院地図電子国土 WEB」を
基に筆者追記修正

注1：黒線が士幌線

廃線後、鋼鉄ガーダー橋、レールや枕木は早期に撤去・売却された。帯広駅から上士幌駅までの用地は農地や道路へと転用が進み、平野部では線路跡はほとんど確認できない。一方、糠平駅から十勝三股駅までの区間では、アーチ橋の撤去費用の問題から線路跡が長らく放置されてきた。1997年刊行の『鉄道廃線跡を歩く』第3巻では、糠平駅周辺のアーチ橋は解体予定と記述されていた⁽²¹⁾。こうした放置され撤去予定であった箇所が、後に上士幌町の観光資源として活用されることになる。こうした放置され撤去予定であった箇所が、後に上士幌町の観光資源として活用されることになる。この変化を可能にしたのは、鉄道廃線跡の価値を発見・可視化し、それを観光客に伝える担い手の存在である。

本研究では、「担い手」を、鉄道廃線跡の価値を発見・解釈し、それを観光客に伝達することで、観光資源としての意味づけや経験価値を媒介する主体と定義する。以下では、士幌線跡の観光活用の担い手に着目し、その活動内容を整理する。

3. 2士幌線の鉄道廃線跡の保存と価値の可視化

1997年、日本国有鉄道清算事業団が士幌線のアーチ橋梁を解体・撤去する意向を上士幌町へ伝えた。これは、同事業団が1998年10月の解散を控え、全国の鉄道施設を処分する方針を進めていたためである。撤去計画を受けて、上士幌町では保存を求める動きが生じた。上士幌町教育委員会の主催により、北海道産業考古学会によるシンポジウム「上士幌鉄道アーチ橋と産業遺産の保存・活用」が1997年7月に開催された。このシンポジウムでは、アーチ橋を土木遺産として評価し、地域振興に活用する可能性が議論された。同年、住民有志によって「ひがし大雪アーチ橋を保存する会」が結成された。

当時、士幌線アーチ橋の土木遺産としての価値は上士幌町内では十分に認知されていなかった。「ひがし大雪アーチ橋を保存する会」は、その価値の周知を図るため、見学会や署名活動を展開した。署名は6,000筆を超え、保存への関心が地域に広がっていった。士幌線の廃止から約10年が経過していたこともあり、鉄道に関わった経験を持つ住民も存在し、保存運動は地域の記憶や経験とも関連しながら展開された。こうした住民主体の活動は、土木史的価値に加えて、地域の歴史的・文化的な価値へと理解の裾野を広げる契機となった。

アーチ橋保存の機運が高まったことを受け、上士幌町議会は1998年6月に、「コンクリートアーチ橋梁群および線路跡地を日本国有鉄道清算事業団から取得し、保存に努める」ことを議決した。これに基づき、上士幌町と日本国有鉄道清算事業団は、橋梁群と線路跡地の譲渡に関する契約を締結した。日本国有鉄道清算事業団は、解体・撤去費用相当額として2億6,100万円を上士幌町に交付し、これを原資に「アーチ橋保存基金条例」を制定して、保存に向けた財政基盤を整備した。上士幌町はアーチ橋の取得後、文化庁に対して登録有形文化財の登録を申請した。1999年には勇川橋梁、第三音更川橋梁、第五音更川橋梁、十三の沢橋梁の4橋梁が登録され、2003年には音更川橋梁と音更トンネルが、さらに2017年には糠平川橋梁、三の沢橋梁および幌加駅プラットホームが登録された。

これらの登録は、士幌線アーチ橋群が高い土木史的価値を有することを公的に認定するものであった。また2001年には、士幌線に現存する全てのアーチ橋が「旧国鉄士幌線コンクリートアーチ橋梁群」として北海道遺産に選定された。北海道遺産は、次世代に継承すべき地域資源を地域が主体となって保全・活用する制度である。こうした公的な評価は、士幌線アーチ橋群を文化遺産として価値を可視化し、観光資源として活用の契機を創造する。

3. 3士幌線廃線跡の観光活用と担い手

士幌線の鉄道施設が登録有形文化財や北海道遺産などの公的な登録を受けたことは、上士幌町における鉄道遺産である鉄道廃線跡活用の契機となった。ただし、登録有形文化財への登録の対象は、士幌線跡全体ではなく、点在するアーチ橋やホームなど鉄道施設に限られる。それにもかかわらず、士幌線跡全体を観光資源として捉え、面的な活用へと展開が進んでいる。こうした面的な活用を実現するため、現地での案内標識の設置、ホームページやパンフレットによる情報発信など、受入環境の整備が進められた。

上士幌町は、士幌線廃線跡のうち、旧糠平駅から旧十勝三股駅までの約19kmの区間において、観光客が通行できるよう草刈りや倒木の除去などの維持管理を実施している。一部、立ち入りが制限されている一部のトンネルや橋梁については、並行する道路を利用した迂回路を設定することで、ルートの連続性が確保されている。こうした維持管理の費用として、上士幌町は年間約150万円の予算を投入している。ただし、アーチ橋などの鉄道遺構の補修予算は確保されていない。そのため、老朽化に伴う崩落や破損が進行した場合、その修繕費用を確保する仕組みが存在しないという課題がある。

上士幌町が取得した士幌線跡については、町のホームページで次のような情報発信が行われている。「上士幌町の歩み」の特集「旧国鉄士幌線と鉄道遺産」⁽²²⁾では、士幌線の開通から廃線、観光資源として活用されている現代までの歴史が整理されている。また、「施設ガイド」の飲食・観光施設における「旧国鉄士幌線アーチ橋梁群」⁽²³⁾や「観光・レジャースポット」⁽²⁴⁾では、士幌線跡の位置情報や施設の概要が掲載されている。

これらの情報は、登録有形文化財の有無を問わず掲載されており、このことは士幌線跡全体を一体的な観光資源として捉える姿勢を示している。こうした情報発信は、士幌線跡を面的に捉えた取り組みの一例である。また、こうした情報整備の背景には、外部メディアからの取材申し込みの増加への対応という側面もある。

3. 3. 1ひがし大雪アーチ橋友の会

NPO法人「ひがし大雪アーチ橋友の会」(以下、「友の会」)は、旧国鉄士幌線の線路跡やアーチ橋梁群の保存・活用において中心的な役割を担ってきた組織である。その前身は、1997年に結成された「ひがし大雪アーチ橋を保存する会」であり、保存運動を主導してきた。「友の会」は、会報誌の発行やイベント

開催、保存に関する調査・記録作成などを通じてアーチ橋の価値を継続的に発信し、地域内外での認知を広げる役割を果たしている。

登録有形文化財に指定されている「第三音更川橋梁」では、経年劣化が進行し、その保存が重要な課題となっている。こうした状況を受け、「ひがし大雪アーチ橋友の会」は上士幌町と連携し、補修費用を確保するための募金活動を2009年から2017年にかけて実施した。この取り組みにより、4,374件、約1億900万円に及ぶ寄付が集まり、アーチ橋の保存活動は地域住民のみならず全国から広範な支持を得たことが示された。

鉄道資料館横の線路跡では、660m区間の線路が復元され、駅名標や信号機といった鉄道施設が再整備された。さらに、2008年には「ひがし大雪高原鉄道」として観光トロッコの運行が開始され、来訪者が鉄道遺産を体験的に理解できる観光コンテンツが形成された。これらの取り組みは、地域主体による鉄道遺産の保存と活用を両立させる事例として評価され、「友の会」は2012年度に国土交通省「手づくり郷土賞（一般部門）」を受賞した。受賞は、アーチ橋梁群を核とした地域の創意工夫によるまちづくりが評価されたことを示唆するものである。ただし、新型コロナウイルス感染拡大時に運行を取りやめた。その後の運行再開は実現できていない。

3.3.2 森のトロッコ鉄道エコレール

士幌線の鉄道廃線跡の一部区間には、森のトロッコ鉄道エコレールと称し、木製軌道の上にストラップレール（鉄張りレール）を敷設した500mの区間を活用して観光用アトラクションが整備されている（以下、森のトロッコ）。森のトロッコは自転車を改造した車両を用い、前部に乗車スペース、後部にペダル式の動力部を備える。後部座席の乗員がペダルを漕ぐことで前進する軽量構造であり、子どもでも大人を乗せて走行できるほどの操作性を特徴とする。1台あたりの最大乗車人数は大人3名で、利用料金は1名利用2,200円、2名利用1人1,500円、3名利用1人1,200円である。所要時間は往復約20分（約1km）である。

運行は夏季を中心として実施され、冬季はイベント時に限り営業する。年間利用者数は約6,000人である。運営者は、鉄道廃線跡の観光活用を検討する中で、安全な走行環境（道路交差がないこと）を確保できる地点を探していたが、現在の三の沢地区での開業に至った理由として、①隣接する三の沢駐車場（約50台駐車可能）の存在、②徒歩で見学可能な鉄道遺構「三の沢橋梁」が近接していること、③上士幌町による土地利用許可が得られたこと、が挙げ

られる。三の沢橋梁は登録有形文化財に登録されていないが、アーチ橋を徒歩で通行することが可能である。このアーチ橋の通行体験と森のトロッコの乗車を組み合わせることは、鉄道廃線跡における観光客の経験価値を深化させるものである。

森のトロッコの運営者は上士幌町に対して使用料を支払っている。森のトロッコは、遊歩道として整備された鉄道廃線跡の中央にレールが敷設されている。トロッコの営業期間外や遊歩道での散策を目的とした観光客は、敷設されたレールの脇を歩いて通行することができる。

3.3.3 NPO法人ひがし大雪自然ガイドセンター

NPO法人ひがし大雪自然ガイドセンター（以下、ガイドセンター）は、1997年に設立され、2003年にNPO法人として認証を受けた。ガイドセンターは、タウシュベツ橋梁をはじめとする地域の自然・文化資源を対象としたガイドツアーを専門的に実施する組織であり、「地域の人々や訪れる多くの人々に自然の豊かさや価値を伝え、人と自然とのつながりを学び、大雪山を愛する多くの人々の輪を広げ、自然と共生する暮らしや町づくりをめざす」ことを理念に掲げている。

ガイドセンターの設立当初の主要事業は、糠平温泉の宿泊客を対象とした早朝のエゾシカ観察ツアーをはじめとする自然体験プログラムの提供であった。タウシュベツ橋梁の見学を対象としたツアーは、2001年頃に開始されたものであり、その後参加者が増加した。2024年現在ではガイドセンターの中核的業務となっている。

タウシュベツ橋梁見学ツアーでは、橋梁本体の見学に加えて、幌加駅跡の訪問や、国道273号線沿いに残存する士幌線アーチ橋群をツアー車両内から観察する行程が組み込まれている。訪問箇所や滞在時間は、天候状況や湖の水位の変動に伴う橋梁の露出状況に応じて調整される。

ガイドセンターが主催するタウシュベツ橋梁ツアーの参加者数は、2000年代前半には年間数十人規模で推移していた（図2）。当時は、参加者は鉄道愛好家を中心とした限られた層にとどまっていた。2003年の十勝沖地震によるタウシュベツ橋梁の一部崩落が全国的に報道されたことは、橋梁の関心を高める契機となり、参加者数は徐々に増加した。参加者数は2010年代前半まで緩やかな増加傾向を示し、2013年以降は一層の増加に転じた。この時期には、冬季ツアーや早朝ツアーの導入により、開催時期や時間帯が拡充され、観光需要の拡大に対応した。

2017年以降、タウシュベツ橋梁ツアーの参加者数は、新型コロナウイルス感染拡大期を除き高い水準

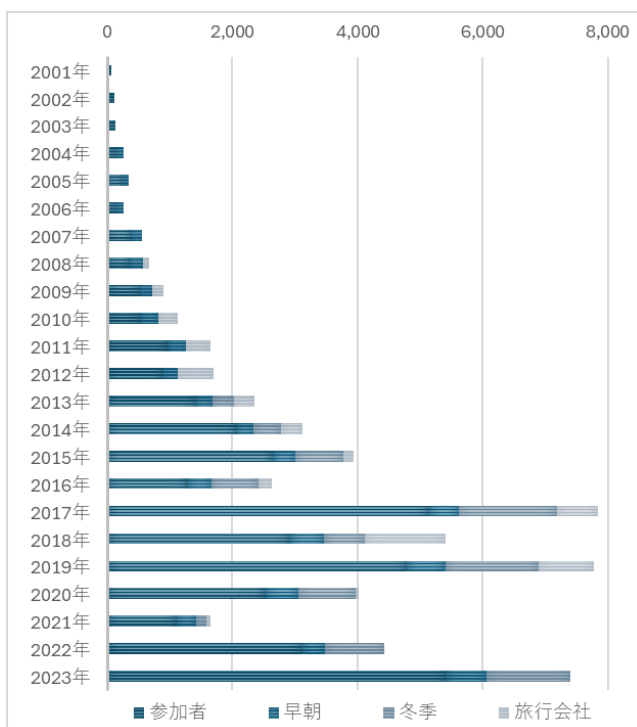
で推移している。この増加の背景には、タウシュベツ橋梁の写真や体験内容が SNS 上で拡散し、視覚的な訴求力を通じて広範な観光客層へ認知が広がったことが挙げられる。現在では、1回あたり約20名を対象とするツアーが1日複数回実施される体制が確立している。なお、林道の幅員や走行規制の制約から、ツアー参加者はワゴン車による送迎方式(1台約5名乗車、複数台運行)で現地へ向かう運営方式が採られている。

2008年からセンターは旅行会社からの団体申し込み(企画ツアーの受け入れ)を行ってきた。しかし、一般観光客の増加により個人対応の需要が高まったことから、2022年以降は旅行会社ツアーの受け入れを停止している。一方、旅行会社は糠平温泉の宿泊施設と連携し、タウシュベツ橋梁までの送迎を含む独自のツアーを継続して実施している。

この利用者数の推移は、土幌線跡の中でもタウシュベツ橋梁が地域資源として徐々に認知され、観光資源としての価値を付与されていく過程を示している。利用者数の変動には、橋梁が糠平ダムの水位変動に伴い出現と水没を繰り返すという自然現象が影響している。橋梁が姿を現す期間は季節的に限定されるため、見学の機会は希少性が高まる。

また、ツアーの実施に加えて、登山道の維持管理、トイレ清掃、旧土幌線跡の草刈りなどの環境保全活動にも継続的に取り組んでいる。

図2. ガイドセンター主催ツアーの参加者数推移



(出所) ガイドセンターへのヒアリングを基に筆者

作成

注1:「参加者」4月～10月の期間にガイドセンター主催ツアー参加者(個人での申込)

注2:「冬季」11月～3月の期間にガイドセンター主催ツアー参加者(個人での申込)

注3:「早朝」ガイドセンター主催ツアーの参加者のうち早朝の時間帯の参加者(個人での申込)

注4:「旅行会社」ガイドセンター主催ツアーの参加者のうち旅行会社による団体申し込み

3.3.4ぬかびライフ

「ぬかびライフ」は、NPO法人ひがし大雪自然ガイドセンターのスタッフが2023年に副業として起業した個人事業であり、運営は1人で行われている。同事業は、ガイドセンターのツアー参加者から寄せられる「タウシュベツ橋梁以外の地域資源も訪れたい」という要望に応える形で展開されており、周辺の自然・文化・生活環境を対象とした多様な体験プログラムを提供している。これにより、既存のタウシュベツ橋梁に特化した観光動線に対し、補完的な観光ニーズを満たす役割を担っている。

「ぬかびライフ」が提供するツアーでは、国道273号線からは見ることができないアーチ橋の全体像や周辺の自然景観など、通常の観光動線ではアクセスが難しい地点へガイドが同行する。その際、旧土幌線が運行していた当時の写真などを用いた解説が行われ、観光客の経験価値を高めている。

さらに、このツアーは参加者の関心や希望を踏まえて行程が調整されるオーダーメイド型である点に特徴がある。料金は大人1名の場合、3時間12,000円、2時間9,000円を基本としているが、予約時期、訪問範囲、所要時間などに応じて変動する。

ツアーの利用には事前予約が原則であり、参加者の多くはガイドセンターのツアー経験者やSNSを通じて情報を得た観光客である。利用者属性としては、鉄道や産業遺産に関心を持つ男性観光客が比較的多く、専門的・探索型の観光志向をもつ層から支持されている点が特徴である。

3.4タウシュベツ橋梁へのアクセス

土幌線では、1955年の糠平ダム造成に伴い、清水谷～幌加間で線路付替えが実施された。この線路付替により旧線の施設は大部分が撤去されたが、一部は残置され、そのうちの1つがタウシュベツ橋梁である。橋梁は1955年以降、糠平ダムの水位変動により、出現と水没を繰り返してきた。1990年代後半までは観光資源として認識されることはなく、地域住民が釣りの足場などとして利用する程度にとどまっ

ていた。

先述した『鉄道廃線跡を歩く』第3巻では、旧線の記述があるものの、タウシュベツ橋梁に関する詳細な記載はなかった。しかし、宮脇（2002）が発行する『廃線跡懐想 北海道編』では旧線が詳しく扱われ、同書の表紙にはタウシュベツ橋梁の写真が用いられた²⁵⁾。

タウシュベツ橋梁は、崩落の危機に瀕しているという希少性と、湖面に映る姿の景観美により観光客を惹きつけている。メディア報道やSNSによる情報拡散を通じて、土幌線跡の中で最も多くの観光客を集める対象となっている。

ただし、タウシュベツ橋梁へのアクセス路である糠平三股林道は、幅員が狭く未舗装の林道であり、普通乗用車の離合が困難な区間が存在する。2000年代初頭までは冬季を除きゲートが開放されていたが、2000年代後半以降、メディアやSNSを通じた情報拡散により来訪者が急増した。その結果、パンクや離合困難によるトラブルが頻発するようになった。加えて、当時この地域は携帯電話の電波が届かなかったため、事故時の連絡や救助活動が困難であった。

上士幌町、十勝西部森林管理署東大雪支署、観光協会など地域の関係者による協議を経て、2009年度から糠平三股林道入口のゲートを施錠し、一般車両の通行を規制する措置が導入された。これは、来訪者増加に伴う事故の多発を受け、安全確保と環境保全を図るためにアクセス管理を強化する必要性から実施されたものである。

当時、タウシュベツ橋梁が上士幌町の主要な観光資源として位置づけられていたこともあり、この規制は、観光利用と安全管理を両立させるための措置として導入された。一方で、車両による林道への走行を希望する来訪者に対しては、林道を管理する十勝西部森林管理署東大雪支署において、走行上の危険性や注意事項について説明を受けることで、ゲート鍵を無料で借用できる仕組みが設けられた。また、2008年には、タウシュベツ川橋梁から約700mの位置に展望台が整備され、橋梁を安全に見学できる観覧地点が設けられた。さらに、展望台と国道273号線とを結ぶ約200mの遊歩道および駐車場が併せて整備され、アクセス環境の向上が図られた。

タウシュベツ橋梁の知名度が高まるにつれ、糠平三股林道のゲート鍵を借用して橋梁に近づこうとする来訪者が増加した。こうした状況を受けて、林道管理者である十勝西部森林管理署東大雪支署は、2022年に鍵の管理業務を上士幌町へ移管し、上士幌町の委託を受けた上士幌町観光協会が鍵の管理と貸出業務を担っている。現在、鍵の貸出は「道の駅かみしほろ」で行われ、1日10件に限定されている。これは、林道環境の保全と安全確保のために、林道利用者数を管理するビジター・マネジメントに基づ

くものである。

貸出はWebサイトでの事前予約制となっており、協力金として1名につき2,000円を徴収する。また、現地の地形に配慮して熊鈴と長靴の貸出も行っている。一方、より充実した観光体験を求める来訪者に対しては、NPO法人ひがし大雪自然ガイドセンターによるガイドツアーが提供されている。次節では、このガイドツアーにおける担い手の役割と、観光客の経験価値形成について詳しく分析する（表1）。これらの数値は、タウシュベツ橋梁が一時的な話題性とどまらず、管理された観光資源として継続的に利用されていることを示している。

なお、先述したNPO法人ひがし大雪自然ガイドセンターを含め地元の観光事業者は、個別に鍵を所有している。そのため、鍵の貸出とは別に、観光客は、地元事業者が実施するツアーに参加することでタウシュベツ橋梁を見学することができる。

表1. 糠平三股林道の鍵の貸出実績

	件数	人数
2022年	1,475	2,629
2023年	1,764	3,434
2024年	2,634	5,075

（出所）上士幌町へのヒアリングを基に筆者作成

4. まとめ

本研究は、北海道上士幌町の旧国鉄土幌線跡を事例として、鉄道廃線跡の観光資源化について検討した。従来は観光資源とされなかった対象でも、観光客の関心に対応した保存・活用により、観光資源として地域社会や観光客に便益をもたらすことがある。

鉄道は交通インフラとしてだけでなく、地域の歴史・文化・生活と結びつくことで文化遺産・観光資源としての価値を持つ。廃線後、線路跡・駅舎・橋梁などの遺構が残存し、保存・活用される事例が全国で見られるが、利用目的を創出できなければ撤去されることも多い。それでも、継続的な観光利用を目指し、地域内の担い手が参画して鉄道廃線跡を保存・活用する場合がある。保存は、保存運動・専門的評価・登録有形文化財などの公的制度により価値を可視化することである。活用は、地域の担い手が鉄道廃線跡を活用した観光サービスの提供や安全対策等を講じることである。

北海道上士幌町の土幌線を事例とした鉄道廃線跡の観光資源化を観光振興の一環として捉え、アーチ橋の撤去計画を契機に保存運動が始まった。専門家による文化遺産としての評価を経て、登録有形文化財としての登録や北海道遺産への指定が行われ

た。公的制度や専門的評価により土幌線跡の価値が可視化されたことにより、鉄道廃線跡が保存された。そして、アーチ橋見学ツアーの実施、トロッコの運行、タウシュベツ橋梁へのアクセス整備など、鉄道廃線跡の活用を進める担い手が登場した。同時に、上土幌町は予算を投入し、線路跡の定期的な除草や清掃活動も実施されている。これらが、鉄道廃線跡の観光資源化として観光客を継続的に受け入れに欠かすことが出来ない取り組みである。ただし、アーチ橋など鉄道廃線跡そのものの補修費用が確保されていないという課題がある。

最後に、鉄道廃線跡の観光資源化により、一度は利用価値を失った鉄道廃線跡が、地域に新たな価値をもたらしている。これは、観光客の満足度向上だけでなく、保全と活用を両立させるホスピタリティ実践として機能しているからである。

■謝辞

本論文は、関係者皆様へのヒアリングにより作成することができました。お忙しいところご協力をいただき、心から感謝いたします。

注

(1) 溝尾良隆(2009)「観光資源と観光地の定義」, pp. 43-57, 溝尾良隆編『観光学全集第1巻観光学の基礎』, 原書房, p. 46

(2) 武藤雅威(2024)「観光資源としての鉄道の存在意義—観光資源化へ向けた取組みと効果—」一般財団法人運輸総合研究所研究報告会, 2023年度冬(第54回) 報告資料

(3) ヒアリング対応者

● 2025年3月11日

▶ 上土幌町商工観光課

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

● 2025年6月29日

▶ むかびライフ

上村潤也氏

● 2025年8月12日

▶ むかびライフ

上村潤也氏

▶ 森のトロッコ鉄道エコレール

野口豊氏

(4) 長谷政弘「新しい観光振興に何が求められるのか」, pp. 5-23, 長谷正弘編(2003)『新しい観光振興—発想と戦略—』, 同文館

(5) 例えば、島川崇(2020)『新しい時代の観光学

概論: 持続可能な観光振興を目指して』, ミネルヴァ書房, p. 179

(6) 小沢健市(2019)「観光生産物」p. 125 白坂蕃・稲垣勉・小沢健市・古賀学・山下晋司(編)『観光の事典』, 朝倉書店

(7) 岡田努(2020)「鉄道オタク」, pp. 127-145, 山岡重行編著『サブカルチャーの心理学 サブカルチャーから『オタク』『オタ』まで』福村出版

(8) 新納克広(2017)「鉄道ビジネスと観光」, pp. 73-85, 塩見英治・堀雅通・島川崇・小島克己(編)『観光交通ビジネス』成山堂書店

(9) 斉木実・米屋浩二(2009)『ニッポン鉄道遺産列車に栓抜きがあった頃』, 交通新聞社, p. 9

(10) 三宅俊彦(2009)『旅してみたい日本の鉄道遺産』, 山川出版社, p. 4

(11) 「鉄道」から出てきた内容のうち、鉄道とは関係がない対象も該当した。ここでは、明らかに関係がない対象を除外してカウントをした。

(12) 武藤雅威(2024)「観光資源としての鉄道の存在意義—観光資源化へ向けた取組みと効果—」一般財団法人運輸総合研究所研究報告会, 2023年度冬(第54回), 報告資料

(13) 武藤雅威(2024)「観光資源としての鉄道の存在意義—観光資源化へ向けた取組みと効果—」一般財団法人運輸総合研究所研究報告会, 2023年度冬(第54回), 報告資料

(14) 栗原景(2021)『154 廃線跡巡りのすすめ デジタル新時代における鉄道遺構の楽しみ方』, 交通新聞社, p. 30

(15) 栗原景(2021)『154 廃線跡巡りのすすめ デジタル新時代における鉄道遺構の楽しみ方』, 交通新聞社, p. 34

(16) 栗原景(2021)『154 廃線跡巡りのすすめ デジタル新時代における鉄道遺構の楽しみ方』, 交通新聞社, p. 37

(17) 栗原景(2021)『154 廃線跡巡りのすすめ デジタル新時代における鉄道遺構の楽しみ方』, 交通新聞社, p. 39

(18) 栗原景(2021)『154 廃線跡巡りのすすめ デジタル新時代における鉄道遺構の楽しみ方』, 交通新聞社, p. 42

(19) 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

(20) 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

(21) 杉崎行恭(1997)「土幌線【上土幌—十勝三股】」, pp. 22-25, 宮脇俊三編『鉄道廃線跡を歩く(3)』JTBパブリッシング, p. 25

(22) 上土幌町ホームページ

<https://www.kamishihoro.jp/placeguide/00000020/p-1>

2025年12月15日アクセス

(23) 上士幌町ホームページ

<https://www.kamishihoro.jp/placeguide/00000005/p-1>

2025年12月15日アクセス

(24) 宮脇俊三(編) (2002) 『廃線跡懐想 北海道編』

JTB パブリッシング

(25) 宮脇俊三(編) (2002) 『廃線跡懐想 北海道編』

JTB パブリッシング