

## 余暇活動と鉄道旅行

原 重一\*

われわれ国民の余暇—自分の自由になる時間は、日常のそれはともかく、週末（週休二日制）、年間（年休、連続休暇）あるいは高齢化に伴う人生丸ごと自由時間まで確実に増えてくる。この時間をいかに活用するかは、個人的にも社会的にも大事なテーマである。一方マイカー利用が中心の現状で、鉄道を利用した観光旅行も鉄道会社、地域など関係者のハード、ソフトにわたる経営努力によって着実に復活しつつある。グローバルな環境問題も無視できない。37万平方キロの国土の中で、1億人余の人間が等しく“高質”な生活を求めるわが国は、21世紀の世界に向けて、あるべきモデルを提案する立場にある。交通輸送と鉄道のあり方もこうした視点が必要である。

### Leisure Activities and Railway Travel

Juichi HARA\*

Leisure, which is the hours that can be disposed of freely by individual persons, of the Japanese will definitely increase during weekends (two holidays per week), during the year (yearly paid-holiday and vacation systems) and during free time throughout one's own life due to advanced age, apart from daily leisure. How this time should be spent is an important private and social theme. Sightseeing travel utilizing railways is also steadily regaining popularity through management efforts in both hard and soft aspects of those concerned, such as railway companies and local regions, which the utilization of private cars is prominent in usage. Global environment problems cannot be neglected either. Japan is placed in a position to propose a proper model to the world in the 21st Century, as more than one hundred million people equally seek "high quality" life in a national land area which measures 370,000 square kilometers. Such a viewpoint is also needed in the approach to traffic transportation and railways.

#### 1. はじめに

観光旅行と鉄道といえば、われわれはすぐにスイスと山岳登山鉄道を連想する。あるいはシベリア横断鉄道やオリエントエクスプレスを想起する人もいるだろう。スイスにはさまざまな鉄道がネットワークされ、観光旅行に大きな役割を果たしている。インターラーケンからグリンデルワルドへの登山鉄道、氷河鉄道とサンモリッツやツェルマット。ツェルマットからゴルナグラードまでの登山電車。大井川鉄道と姉妹関係にあるブリエンツ・ロートホルン鉄道はSLである。車窓の風景がすばらしい上に客

車のなごやかな雰囲気、食堂車でのワインと食事。これぞ鉄道旅行！ である（Fig.1,2）。

しかし、世界の旅行者からいちどは体験したいと羨望されているこのスイスの鉄道が、今、瀕死の重傷におちいつている。スイス連邦鉄道は赤字が膨大にふくれあがり、厳しい批判にさらされている。民営化が検討されているともいわれる。

鉄道が産業革命とともにイギリスに登場した1825年から今日まで、時代の中で物資や人や家畜の輸送に大きな役割を果たしてきた。そして現在、飛行機や自動車、あるいは船舶などとの厳しい競争の中で、スイスばかりでなく、改めて鉄道はターニングポイントに来ているといわれている。

わが国の鉄道の歴史120有余年をふりかえってみても、新橋～品川の東海道線がはじめて旅客を対象に開設されて以来、公共交通機関としての全国ネッ

\* 財団法人日本交通公社理事・調査部長  
Director,  
Japan Travel Bureau  
原稿受理 1993年5月12日

トワーク化は、旅客の輸送、人と人との交流目的というよりは、もっぱら軍事目的、原材料、物資の輸送を目的に開設されてきたと言っても過言ではない。

さらに、わが国において、国民の観光旅行が本格的に緒につき、いよいよ大衆化が花開いてくる昭和30年代の後半から、旧国鉄は経営収支の赤字化がすすみ、国民の観光旅行の大衆化、大量化と裏はらに、鉄道事業は悪化し、新幹線の中距離高速輸送としての役割を明確にしつつ、JR化に進む。

この間30年、国民の観光旅行の足は、「マイカー」を中心に多様化を示す。つまり500kmを境に長距離はジャンボジェットに代表される航空、300~500kmの中距離輸送は新幹線を中核とした鉄道、そして200km以下は自動車である。勿論、高速道路は自動車の中距離輸送手段を可能にし、鉄道は一方でリニア、他方で都市間、都市交通機関として活性化してきている。

余裕、ゆとりのある社会は、改めて“多様”な価値が意味をもってくる。

自由時間を利用してくりひろげられる国民の観光、リゾート旅行における鉄道の役割は、すでに定着している新幹線や特急優等列車ばかりでなく、地方のローカル鉄道を含めて再認識されつつある。ここでは、わが国の観光旅行の30年をトレースしながら自由時間活動と観光旅行と鉄道について概観することとする。

## 2. 余暇活動と観光旅行

我々の余暇活動——最近では余った時間というよりもっと積極的に自分が自由に活動できる時間という意味から“自由”時間という場合が多い——の中で、老若男女を問わず圧倒的に支持されている活動が「旅行」である。「旅行」には観光旅行からスポーツ型の旅行やリゾート型まで様々である。

なかでも基本になるのが観光旅行である。この旅行には、旅行を準備する段階での楽しみ(PLAN)、実際に旅行をしている時の楽しみ(DO)、そしてその旅行を終えて地図をトレースしたり、写真を整理したり、回顧する段階(SEE)の三つの楽しみがあるという。或いは、観光旅行は、人間一人一人が持っている“五感”(視・聴・嗅・味・触)を駆使して楽しめる活動ともいわれる。つまり、それぞれの人の持っている“感覚”や“情報”の質量によって楽しみ方がちがってくる活動でもある。

この旅行の楽しみを作家辻邦生は、「地図を夢み

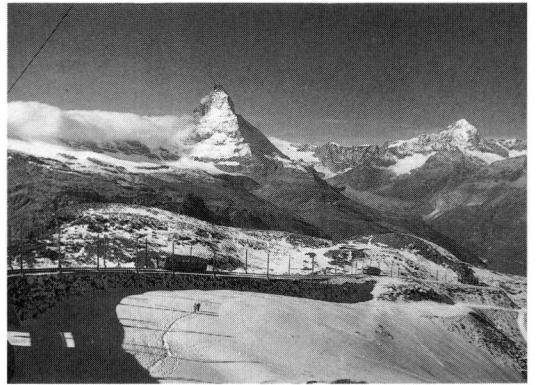


Fig.1 マッターホルンと登山鉄道  
(ツェルマット~ゴルナグラード)

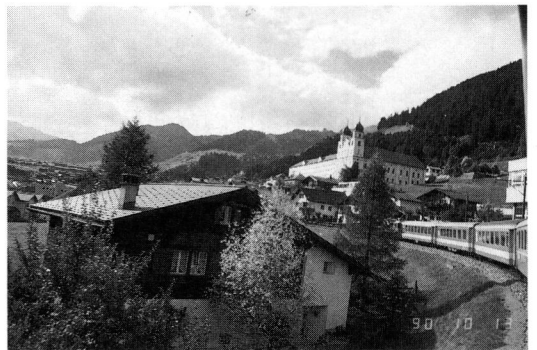


Fig.2 氷河急行と沿線風景

る」<sup>1)</sup>の中で以下のように云う。

「もし私が運命の神の悪戯で仮に独房に入れられるようなことになったら、何はともあれ、一冊の世界地図とトマス・クックの古い欧州列車時刻表だけは差し入れて貰おうと思っている。もちろん日本のをそれに加えて貰えれば願ったり叶ったりであるが。

「地図と時刻表は子供の頃から私の空想の宝庫である。毎日見ても飽きないどころか、見れば見るほど熱中してくるのを感じる。

「…私があえてシェイクスピア一冊本全集を断念したのは、三十年、四十年を夢中になって過ごすためには、自分の空想力、想像力をフルに働かせる必要があると思ったからだ。実は、私は、独房にも似たこの人生の中で、私たちが本当に楽しむ>ためには、何としてもこの想像力に頼るほかないのではないかと考えているのである。

「…旅はどんな旅であってもいい。飽しい旅でもいいし、陽気な旅でもいい。ヒロイックな高揚感の中の旅でもいいし、失恋を癒やす若者風の旅で



Fig.3 公園とミニ鉄道 (イタリア・ルガノ湖)

もいい。しかしただ無感覚な惰性的な気持ちの旅であってほしくない。

「…旅—それは永遠に私たちの心を未知なもので魅惑する。」

自由時間を利用して行われる観光旅行のうちでも、鉄道旅行は、例えば鉄道ファンに代表されるように鉄道そのものを仲間やサークルで楽しむ人々もいる。或いは鉄道模型を楽しむ人たちは老人から小中学生まで幅広く、深い (Fig.3)。彼等はただ単に鉄道に乗る楽しみだけではないのだ。もちろん、鉄道を利用して観光旅行を楽しむ人達が圧倒的に多く、本流であることは間違いない。

### 3. 観光旅行の動向30年

#### 3-1 30年の変化の特徴<sup>2)</sup>

1964年 (昭和39年) から1990年 (平成2年) までの約30年間の旅行動向の変化は、一言で言えば、鉄道利用が72.8%から38.8%に半減し、自家用車が8.0%から40.7%に激増したことで表わすことができる。

参加率 (43.9%→59.0%)、参加平均回数 (1.77回→2.18回)、国民一人当たり回数 (0.78回→1.33回)、或いは利用宿泊施設でホテル旅館が76.0%から71.2%へなどの変化に比べて、“鉄道”旅行から“マイカー”での旅行が時代の変化を象徴している。

もう一つの大きな変化は、旅行の目的である。慰安旅行が60.2%から24.0%に激減し、ゴルフやテニス、スキーやマリナなどスポーツ旅行が2.8%から21.2%と急増していることである。団体旅行から家族・グループ旅行に変わってきていることもよく言われることである。

更に海外旅行の大幅な伸びもこの30年の大きな変化の一つである。1964年に10数万人でスタートした海外旅行は、ジャンボジェットの就航、プラザ合意

による円高などの諸条件の効果によって、1990年には一千万人を超えて伸びている。今や、例えばこのゴールデンウィークを例にとるまでもなく、普通の日本人が東北で春スキーを楽しむか、伊豆の温泉でのんびり過ごすか、或いはハワイでリゾートするかという選択をしている時代である。国内の観光地やリゾートも好むと好まざるとにかかわらず、国際競争に巻き込まれているのである。

このころの旅と鉄道の変遷を概観してみよう。デラックス列車の先駆けとなった団体貸切車「お座敷列車」が登場したのが1960年。その1年前の1959年には修学旅行専用車「ひので」「きぼう」が運転を開始した。団体の鉄道旅行が一般化した時代でもある。前者の専用車は1984年に欧風客車、サロンエクスプレスとして発展し、後者は1971年に廃止に至っている。1964年オリンピックの年に開業した新幹線が観光旅行で一般化したのが大阪万博の1970年。国鉄は混むものというイメージから、座って快適、かつスピーディに移動できる交通手段として旅行自体のイメージも大きく変わっていく。同年秋からのディスカバージャパンのキャンペーンにより新しい旅を提案、古都ブームや秘境ブーム等を盛り上げて行った。このころ周遊券やカニ族、夜行によるスキー列車等全盛の時代でもある。その後相次ぐ運賃の値上げ、春闘によるスケジュールの不安定、寝台列車や食堂列車の縮小等、鉄道自身の競争力の低下、高速道路網の充実とマイカーの普及、航空機の進歩発展等、競合交通機関の優位性向上により相対的地位を低下させていった訳である。

#### 3-2 希望する旅行スタイルの変化<sup>3)</sup>

海外旅行を例に希望する旅行スタイルを見てみると、30年の旅行の変化と最近の旅行者の志向、希望を理解することができる。一言で言えば、“旅慣れてきた”“成熟してきた”ということ。例えば、「効率よく多くの国、地域を訪問したい」(17.9%)に対して「一箇所か二箇所にのんびり滞在したい」(48.7%)、「大勢で楽しく旅行したい」(16.4%)には「できるだけ少人数で旅行したい」(36.3%)など。以下具体的項目ごとに対比してみると、「多少費用は高くなってもホテルの質や格式を重視する」(17.5%)と「基本的な設備が備わっていればホテルにはこだわらない」(35.7%)、「ショッピングでは高級ブランド品が買いたい」(7.5%)に対して「ショッピングではその土地らしい品物が買いたい」(34.0%)、「かつて行った所へ何回も行きたい」(4.6%)に

は「毎回違った所へ行きたい」(33.5%)、「旅行先では最高級の食事がしたい」(5.8%)には「旅行先では現地の人々が普段利用するようなレストランで食事がしたい」(28.9%)など“実質”的になっている。

国内の旅行でも全く同様に考えていだろう。旅行が生活必需品化してくれば、ある意味で当然のことである。行先については「あまり人の行かない旅行先を選ぶ」(12.0%)と「有名な旅行先を選ぶ」(14.8%)となっており、成熟化時代の多様化と捉えることができるし、「旅行先では同行者と楽しく過ごすことを最優先する」(21.2%)と「旅行先では現地で見たり体験したりすることを最優先する」(26.0%)は、いわゆる“観光”旅行と同時に、家族をはじめ仲間同志などの“コミュニケーション”旅行が重要であることを示している。尚、当然のことだが、国内旅行と海外旅行で大きく異なる事は、「乗物やホテルの手配は出来るだけ自分でする」(8.7%)と「便利なパッケージツアーを出来るだけ利用する」(26.9%)である。

したがって、旅行業界の課題の一つは、旅行慣れた上に、旅行に関する情報が豊富な時代に、いかに最終消費者に魅力的な旅行商品(パッケージツアー)を提供できるかどうかということである。

### 3-3 国内パッケージツアーの実態

首都圏30km圏に在住の18歳から69歳の男女個人を対象(サンプル数2,013)にした国内旅行とパッケージツアー利用の実態を見てみる。

過去一年間で宿泊を伴う国内旅行への参加者は全体の75%、参加者の平均参加回数は3.4回となっている。つまり、首都圏生活者の4人に3人が年3回以上の国内旅行をしていることになる。

旅行の同行者で、個人、夫婦、家族、新婚旅行、友人と二人、友人・知人と三人以上での旅行を個人旅行とみると、参加率は69%で団体旅行は32%である。このうちで家族旅行の実施率が35.6%、友人知人と三人以上での旅行が30.5%で多く、夫婦での旅行は15.2%、一人での旅行は6.8%と低い。年齢で見ると25~39歳で未婚の女性が84.6%と最も高く、続いて18~24歳で未婚の女性が78.2%、既婚となると35~44歳の男性が72.8%(女性は68.2%)、55~69歳では男性71.6%で女性は69.5%と少しだけ男性が高くなっている。

パッケージツアーの参加率は個人旅行で19%、平均参加回数は1.8回である。なかでは既婚の45~54

歳で男性30.9%、女性40.0%で、55~69歳では男性43.7%、女性50.4%と高齢者の利用が多い。

パッケージツアーを利用しない個人旅行では家族旅行が42%で最も高く、特に20~40代前半のニューファミリーの家族旅行が顕著である。

交通手段を見ると、自家用車が52.1%と最も高く、鉄道が32.9%と続く。同行者別には「家族旅行」で自家用車63.7%を筆頭に、「一人旅」(鉄道利用51.8%)を除きどの同行者タイプでも50%近くが自家用



Fig.4 伊豆急りゾートエクスプレス



Fig.5 ワイドビューひだ号(JR東海)



Fig.6 トワイライトエクスプレスのサロンカー

車利用である。

一般的に言えば、家族は勿論のこと、若い夫婦、友人・知人のグループにとって鉄道は、自家用車に比べて費用が高くつく。余裕のでくる夫婦や一人旅は別にして、マイカーということにならざるを得ないのが現実である。

#### 4. 観光地域と鉄道旅行

##### 4-1 魅力的な客車の出現<sup>4)</sup>

観光にせよ、業務や生活交通にしても、利用を促進することと事業の採算性がとれるかどうかは同一には論じられない。ここではJR化以降の鉄道それ自身と地域の観光利用の側面をみておく。

1985年(昭和60年)12月に「アルファコンチネンタルエクスプレス」がJR北海道とアルファトママとの協力で札幌～トママ間に登場して以来、リゾートないし観光向き車両は全国に波及している。従来は団体客に対応したいいわゆるお座敷車両が主流であったわけで、リゾートにふさわしい画期的なことといつてよい。たとえば大きな窓に風景が広がるハイデッカーの普通車と階段状のシートを並べた展望車、それに幼児のためのプレイルームを備えた「スーパービュー踊り子」(JR東日本)、客室を沿線にちなんで木のもつ暖かさと落ち着きをテーマにまとめ、ミニギャラリーを併設している「ゆふいんの森」(JR九州)などである。水戸を中心に運行されるジョイフルトレイン「リゾートエクスプレスゆう」(JR東日本)にはディスコ風のイベントカーが連結されている。あるいは「スーパーくろしお」(JR西日本)や「ひだ」(JR東海)などは上述した客車のリゾート化とともに振り子式車両の投入でスピードアップも実現し、具体的に利用増に直結している例も少なくない。さらに、なかなか切符が手に入ら



Fig.7 マン島の蒸気機関車

ないと話題を呼んだ大阪～札幌のデラックスブルートレイン「トワイライトエクスプレス」(JR西日本)まで、ある意味で“豊かな”時代、“バブル”の時代を背景にした各会社の競争努力は、観光・リゾート客の鉄道への回帰を促進した(Fig.4～6)。

しかしながら一方で、こうした流行を追いすぎる傾向に、グレードアップ化、車両の多様化などと高額料金の問題、車両の耐久性と汎用性の問題など全く批判がないわけではない。

JRを中心に鉄道車両と観光旅行・リゾートの関連をみてきたが、小林一三の阪急とその沿線開発をはじめ私鉄のこの部門の長い実績を無視することはできない。小田急のロマンスカー、近鉄や名鉄の二階建ハイデッカーと沿線の観光開発あるいは長野電鉄の志賀高原スキー場の沿線開発などの歴史は古い。大井川鉄道の蒸気機関車の運行やアプト式登山電車の復活とスイス登山鉄道との姉妹提携などもその経営努力は評価に値する。黒部軽便鉄道のトロッコ列車も黒部観光には欠かせない。

##### 4-2 鉄道の動態保存<sup>5)</sup>

古いものを以外にあっさり捨ててしまうわが国の文化の中で、嵯峨野観光鉄道(京都府)の例などは注目してよい。これは、JRの旧山陰本線の複線電化により不要となった嵯峨野～亀岡(8.3km)間をディーゼル機関車と貨車を改造してアール・デコ調のデザインに平安ロマンをモチーフにした山吹色、緋色の塗装でまとめた4両の客車で運行している観光鉄道である。どこでもなにながなんでも鉄道の動態保存ということではないにしても、豊かになったわが国で、全国的視野にたった鉄道の動態保存がもう少し検討されてもよいのではないか。

たとえば、近代鉄道の発祥地イギリスではいたるところで鉄道が動態保存され、イギリスの鉄道史の



Fig.8 動態保存鉄道をPRする観光バス





Fig.9 ほっとゆだ駅

理解に寄与するとともに地域の観光事業やリゾート開発に一定の役割を果している。

マン島はロンドンヒースロー空港から1時間もかからない離島である。わが国の淡路島より少し小さな規模で人口は6万人。観光（リゾート）と漁業と牧畜で成りたっている。オートバイのロードレースでは歴史も古く（1907年）世界的にも有名なところ。首都のダグラスは人口2万人のリゾートでカジノ、ゴルフ、フィッシングあるいは海水浴などの夏を中心としたリゾートであるが、この島には登山鉄道（7.65km）、馬車鉄道、路面電車（28.16km）そして蒸気機関車（25.3km）が動態保存されている。蒸気機関車や馬車鉄道は夏のシーズンだけの営業ではあるが、鉄道自体が島の魅力のひとつとなっており、利用者はオンで10万人、オフで2万人といわれている。マン島の政府観光局が管理運営している（Fig.7,8）。

#### 4-3 地域活性化と駅舎の整備<sup>1)</sup>

1970年代の後半、旧国鉄の合理化推進と三全総の定住圏構想の具体化—地方の時代を背景に、国鉄の地方赤字路線の廃止と第三セクター化が全国的に展開された。この過程でさまざまな施策<sup>6)</sup>が試みられた。駅舎のコミュニティーセンターなどとの複合化なども実現した。

この路線はJR化に伴ってますます盛んになってきている。たとえばJR北上線の岩手県湯田町では、駅付近で温泉が湧出したことを機会に大浴場と休憩室、それにJR直営のコンビニエンスストアを併合した駅舎を建築し、駅名も従来の陸中川尻から「ほっとゆだ」に改称した（Fig.9）。JR奥羽本線の院内駅では秋田県雄勝町が院内銀山の歴史を記録するために「院内銀山異人館」の資料館を駅舎に合築し、観光・物産のPRルームとあわせてオープンしている。JR只見線の大白川駅や入広瀬駅などでも同様



Fig.10 ゆふいん駅の正面



Fig.11 ゆふいん駅舎のミニギャラリー

な考え方で「大白川自然活用センター」や「雪国観光館」などが実現している。

大分県湯布院町は“一村一品”運動をはじめ村おこし、地域活性化の優等生で全国的に著名だが、JR久大本線由布院駅の駅舎を大分県出身で世界的建築家磯崎新氏の設計で話題を集めた。木造の駅舎はイベントホールを兼ねており、美術展等が常時開催されている。湯布院そのものの知名度と魅力に加えて、前述した「ゆふいんの森」号とこの駅舎を目的に訪れる観光客が増えることが期待されている（Fig.10,11）。

いずれにしても東京をはじめとする大都市の主要ターミナル駅の複合化、総合化と目的は同じであるが、都市型が純粋な事業採算性で成りたっているのとくらべて、上述した地方・地域の場合、採算性を前面にだせば、恐らくほとんど前に進まなくなるブ

プロジェクトであるだけに問題がないわけではない。

## 5. 鉄道旅行の展望

旅行をする側、旅行者を受け入れる観光地をはじめとする地域、そして鉄道そのものを概観して改めて国民の自由時間活動と鉄道旅行を展望すれば、希望はあるが現実には厳しいということになるのではないか。

つまり、JR各社をはじめ鉄道経営者の経営努力——技術革新によるスピードアップ、魅力的な客車の登場などハードの整備、観光地との連携によるイベントの開催、上越の湯沢に開発したガラススキーリゾートなどのディスティネーション開発、あるいは需要創造のためのしゃれたコピーによる宣伝など——にもかかわらず、どっぴりと車社会に慣れ親しんだ旅行者側——鉄道駅までどうして行くのか、切符が必要なときに思うようにとれない、相対的に高いなど——を目覚めさせずには時間がかかるだろう。さらに観光地をはじめとする地域にとって鉄道駅からそれぞれの目的地までの交通輸送整備はハード、ソフトにわたってそれほど単純に解決できることではない。

鉄道が、ただ単なる移動手段、輸送手段としてばかりでなく、国民というよりはもっと人間にアピールする存在であることは、「地図を夢見る」を引用するまでもなく明らかであろう。

高齢化社会にあっては、残された人生丸ごと自由時間の老夫婦にとって、まだ見ぬ土地、行っておきたいところ、行きそびれた観光地をのんびり旅行する手段として鉄道は最高の移動手段であろう。

車が日常の移動手段である団塊の世代の二世たちにとっては鉄道旅行そのものが新鮮なはずである。どういうふうになら彼等にアピールするか。

たとえばJR東日本によれば、JRグループが発売しているシーズン商品「青春18切符」が丸10年間ロングセラーをつづけているという。この「きっぷ」は普通列車に1日中乗り放題、全券1日限りで5枚つづり11,300円。1枚では東海道線で二宮より先を往復すると割安になり、時刻表を研究しながら全国一周にチャレンジする若者も少なくないという。1982年の3月は3万1千冊、1987年は16万4千冊、1992年は23万7千冊が発売され、約半数が20代前半、40代から60代もそれぞれ1割前後で年々増えつづけているという。また高齢者を対象としたJRの会員制「ジパング倶楽部」は年会費を納めた会員には運

賃・料金が割引となり、特に1年間で4回以上利用すると割引率も高くなるという特典もある。瀬戸大橋が開通しJRが広域的に利用しやすくなったJR四国では、1990年には会員が3倍増になったという。

ハワイには数回、パリやローマ、ニューヨークやロスアンジェルスには行ったことがあるけれど、東北の遠野や角館は聞いたことはあるけれどどこにあるかさえず、宮島へも松江にも行ったことのないヤングレディーたちを文字通り“ディスカバー・ジャパン”させることは彼女たち自身にとっても地域にとっても大事なテーマである。鉄道旅行とどう組み合わせるのか。関係者と力を合わせてチャレンジしなければならない課題は少なくない。楽しみな課題ではある。

鉄道が国土や地域で生き生きと機能するためには当然のことだが観光交通だけでは存在しえない。業務、生活、通勤、通学、交通など地域交通とともに成りたつことになる。したがって、それは、多極分散型国土づくりという国土計画を具体的にどう展開していくか、なかんずく人口再配置、適性配置をどう具体化するのかにかかっているとみえる。地域という単位をどのくらいの規模でとらえるかをベースに、小林一三の阪急、五島慶太の東横線の発想と実践を地域レベルで展開できるかどうか。もうひとつの課題であろう。

## 6. さいごに

1990年の秋に、(社)日本鉄道技術協会の主催とリゾート開発研究会の共催で14日間のヨーロッパのリゾートと鉄道の現状を調査する視察旅行が行われた。ここでは、この旅行にコーディネーターとして参画した筆者の報告<sup>5)</sup>をこの小論のあとがきにかえることとする。

『改めていうまでもないが、観光交通は業務交通や生活交通とはちがう。つまり“安全で速くて安い”という単純な「コストアンドベネフィット」(費用対効果)だけで評価することはできない。多少回り道をして時間はかかっても、沿線の風景がすばらしく、快適な旅行であれば観光旅行者は満足するし、動景観を楽しみながら“ウマイ”ワインと食事がありつけるならば、時間やお金に代え難いということでもある。

リゾートのアクセスの場合は少しちがってくる。早く目的地についてリゾートライフを楽しみたい、しばしば行くところだから、遠すぎても困るし、あ

まり高い交通費では…ということになる。蒸し暑い東京を脱出して涼しい高原でのんびり普段とちがう生活を楽しみたいという場合をイメージすれば、このことは理解できるだろう。がこれも滞在期間の長短によって変わってくる。

いずれにしても、余裕のある生活、豊かな社会は、それぞれの目的に応じて多様な選択肢が用意されていることであろう。自動車、鉄道、飛行機、船舶というさまざまな乗り物と高速からのんびり楽しめるスピードまでいろいろな組合せが可能であることが、“豊かさ”のひとつの“あかし”であるともいえる。

交通運輸のもうひとつの問題は、21世紀に向けて、業務であれ、生活であれあるいは観光やリゾートの場合でも、われわれが個人的にも社会的にも“クルマ”とどうつきあうかということである。

「ドア・トゥ・ドア」のクルマは便利であり、便利であるが故に皆が必要以上に活用し、その結果、“野放図な”といわれるまでにクルマ本位になってしまった。マイナスも大きくなってきている。われわれは豊かな社会を目指すなかで、この便利なクルマとどう対応していくのか。

今回の「ヨーロッパのリゾートと交通調査」の問題意識は、このあたりにあったと考えてよいだろう。

簡単に結論めいたことはいえないが、現実にクルマ優位の中でさまざまな形で鉄道が地域社会の中で根づいている。たとえば、われわれが体験した「氷河急行」や乗ることはできなかったが「オリエントエクスプレス」などは、ヨーロッパの観光旅行では一度は体験したい鉄道として有名であるが、ローカルな鉄道もリゾートや観光と密接にかかわっていることが理解できた。

イギリスのマン島についてはすでに述べたが、スイスの「モンブランエクスプレス（マルチニ〜シャモニー）」という愛称の民間鉄道は、アプト式の鉄道そのものや沿線のヨーロッパアルプスの風景や集落が印象的であったが、この鉄道が、90%が車利用という状況の中で存立しているのは、支出（維持費）の40%弱を株主構成に応じて国や州がバックアップしているからである。

マン島の鉄道にしてもモンブランエクスプレスにしても車両や線路などの施設そのものは古くさい。しかしそれを上手く活用していることは注目すべき

である。勿論、ただ交通施設だけではなくて、建物にしても街そのものが古いものと新しいものとを上手く共存させている。このことは今後のわが国の都市整備、リゾート開発に参考にすべきであろう。

もうひとつの問題。クルマとのつきあい方の体験は、ツェルマットがそうであり、インスブルックの旧市街にしてもあるいはミュンヘンもそうであるが、安心して楽しく歩ける街区があるところには“人”が集まるということである。

いかにして“時速4km”の空間を大事にするか、あるいはつくりあげていくかということがポイントのひとつである。

わが国の場合でも、飛騨の高山がそうであり、倉敷のオールド倉敷といわれる地区はまさに“時速4km”の世界で市民や観光客が楽しめる空間になっている。

鉄道についていえば、たとえば、「トワイライトエクスプレス」や「北斗星」から大井川鉄道のアプト式鉄道の復活まで、“豊かさ”が議論される中で多少とも余裕のある現象がみられるようになってきている。あるいは全く新しく登山鉄道を開発・建設しようという構想や地方鉄道をもういちど活性化させようという動きもある。

加えてグローバルな環境問題も切実である。国土や地域の開発・整備の中でもういちど鉄道の位置づけを考える必要があるのではないか。』

#### 参考文献

- 1) 辻邦生編『地図を夢みる』新潮社、1979年11月
- 2) 『観光の実態と志向』日本観光協会編
- 3) 『日本人海外旅行のすべて』日本交通公社、1992年
- 4) 『青函ツイン複合交通ネットワーク形成可能性調査報告書』函館市・青森市、平成4年12月
- 5) 『リゾートと交通調査団報告書—欧州班—』(社)日本鉄道技術協会、リゾート開発研究会、平成3年3月
- 6) 『三陸鉄道利用促進調査』I、II、運輸省鉄道監督局、昭和58年3月
- 7) 『地方定住条件整備における鉄道整備基礎調査報告書』運輸省鉄道監督局、昭和59年3月