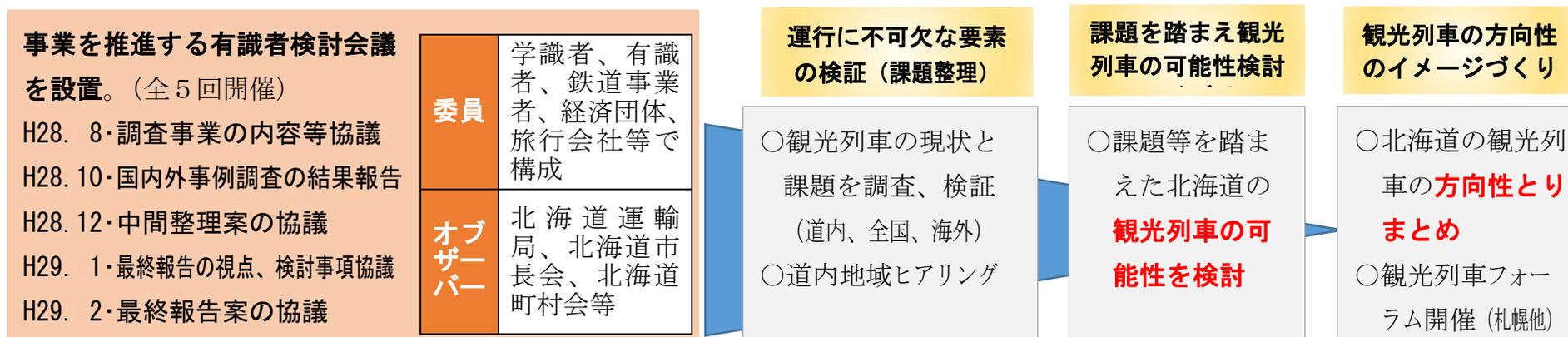


観光列車運行可能性調査事業について（概要版）

1 目的・概要

来道者の道内周遊の促進や交流人口の拡大等を図るため、北海道ならではの観光列車の運行可能性について、調査、検討を実施。

2 調査実施フロー図



3 調査・検討の基本的な考え方

- 観光列車の運行には多額の初期投資と運営経費が必要であり、また単独での収支確保は厳しいことが想定されるため、**従来の発想や手法にとられない車両造成、運行形態、資金確保等の取組が必要。**
- 一方で、観光列車の運行は、観光客の移動や周遊の付加価値を高めるほか、増加が確実視されるインバウンド等への対応など、**観光立国北海道の推進に大きく寄与**することが期待。
- また、観光列車の維持や運行に必要となる関連産業の活性化や雇用創出、地方空港や二次交通の利用促進など**地域の様々な面で経済効果をもたらす可能性を有するため、北海道ならではの観光列車のあり方を検討。**

4 調査内容（道内・道外・海外事例調査、地域ヒアリング）

調査対象を選定し、検討の視点や方向性を整理。また、道内の主要地域において、受入体制等の現状やあり方などについて、ヒアリングを実施 <事例選定の視点>①新幹線・飛行機との連携 ②外国人観光客の対応 ③運行コストの抑制 ④地域との関わり

道内事例

<ニセコエクスプレス>
※1

<流水ノロッコ号>
※1

<小樽味わい列車>
※1

<ながまれ海峡号>

<おれんじ食堂>
※写真は、肥薩おれんじ鉄道(株)提供

道外事例

<四季島>
※写真は J R 東日提供

<花嫁のれん>
※写真は、いすみ鉄道(株)提供

<たま電車>
※写真は、いすみ鉄道(株)提供

<レストランキハ>
※写真は、いすみ鉄道(株)提供

<おれんじ食堂>
※写真は、肥薩おれんじ鉄道(株)提供

海外事例

<ザ・ガン>
※写真は(株)日本旅行提供

<主なポイント>

ニセコエクスプレス (JR 北海道)	・北海道新幹線と接続 ・都市と観光地を結ぶルート
釧路湿原ノロッコ号 (同上)	・ターゲットに合わせたコンテンツ (外国人、道外客等)
小樽味わい列車 (同上)	・既存列車を活用した周遊型運行の観光列車
ながまれ海峡号 (道南いさりび鉄道)	・沿線自治体等による受入・おもてなしを実施

※1 当写真は、JR北海道提供

<主なポイント>

花嫁のれん (JR 西日本)	・北陸新幹線と接続 ・地域の文化を活かした車両造成
たま電車 (和歌山電鐵)	・車両を観光資源化 ・企業と連携した車両造成
レストランキハ (いすみ鉄道)	・旧型車両を活用した日帰りの観光列車
おれんじ食堂 (肥薩おれんじ鉄道)	・地域の食材を活かした観光列車

<主なポイント>

観光列車の 基盤要素	・多様な運行主体の可能性検討が必要 ・中古車両の活用が現実的
観光列車を支える要素	・駅から観光地までのアクセス整備が必要
その他	・道東、道北では観光列車による交流人口の増加に期待

海外事例

<ザ・ガン>



※写真は(株)日本旅行提供

<主なポイント>

ザ・ガン (豪州)	・移動中に観光を楽しむ仕組み
ブルーベル 鉄道 (英国)	・ボランティアが運行に参画

道内地域ヒアリング

6圏域（21市町村）の自治体・関係団体からヒアリング

5 北海道の観光列車の方向性

北海道ならではの観光列車の要素

○地域にこだわる ○地域で支える ○地域を元気にする

		当面の方向性		将来的な方向性
観光列車の基盤要素	車両 ×運行形態 ×資金調達	<ul style="list-style-type: none"> ○改造コストや製作期間等から、中古気動車を改造した観光列車づくりは、早期の運行が可能。ただし、老朽化に伴う運行可能年数や車両整備に留意が必要。 ○資金調達には、様々な調達手法の検討が必要。 	<p>車両</p> <ul style="list-style-type: none"> ○酷寒地仕様の中古気動車（一般型・特急型）を利用し、車両の内外装などは北海道にこだわった改造 ○道内企業の協力による参加型の車両づくり ○地域の食や文化など北海道を内外にPRする車両づくり <p>運行形態 資金調達</p> <ul style="list-style-type: none"> ○車両の保有、貸与、運行には様々な形態の検討が必要 ○観光列車を広域的・安定的に運行するには、線路や検修施設等の利用などJR北海道の協力が必要 ○民間や個人も参画する地域で支える資金調達の仕組みが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○長期の安定運行が可能な環境に配慮した新たな駆動方式の車両を新造
	観光列車を支える要素	<p>運行ルート・運行期間 ×受入体制 ×二次交通 ×集客 ×アイデア</p> <ul style="list-style-type: none"> ○周遊型・長距離ルートは短距離ルートに比べて経済波及効果・雇用創出効果は2.1倍。 ○周遊型・長距離ルートの運行は、地域や産業への効果が高い。 	<p>運行ルート 運行期間</p> <ul style="list-style-type: none"> ○線路容量、観光客ニーズ、空港隣接路線等を考慮し、道北・道東エリアを中心に運行 ○季節毎に最適なルートで週末等を中心とした通年運行 ○日帰り可能な短距離区間で、北海道ならではの観光列車の運行モデルを確立 <p>受入体制 二次交通 集客 アイデア</p> <ul style="list-style-type: none"> ○北海道ならではのおもてなし・受入体制の基盤づくり ○既存の交通ネットワークを最大限活用した二次交通の整備 ○国や地域の施策と連携した観光施策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域で支える観光列車運行システム ○持続運行が可能な資金調達手法の確立 <ul style="list-style-type: none"> ○地方空港や中核都市間を結ぶ長距離区間での運行 ○北海道の広域性を活かした周遊ルートでの運行 <ul style="list-style-type: none"> ○安定的・継続的な受入体制の構築 ○旅行ニーズに対応する二次交通拡充 ○インバウンド対応の商品の拡充

- ・道内企業、観光産業、沿線自治体等が連携した北海道を丸ごと楽しむ観光列車づくり
- ・北海道ならではの観光列車・新しい旅の提案