

中部山岳国立公園エリアの活性化に 資する高山本線の活用可能性の研究

西山敏樹・田中晴美・安藤貢・小林隼世・高橋秀明
(東京都市大学 大学院環境情報学研究科 都市生活学専攻)

研究の背景

- 飛騨地域への公共交通でのアプローチとしては、JR高山本線の利用が最も有力である。名古屋-高山間は2時間30分程度である。
- 名古屋および岐阜との間には、1時間1本程度の特急「ひだ」が確保されており、京都・大阪・富山の直通便も運行されている。
- 高山本線の主な運行を担うJR東海は特別な観光列車を殆ど投入しておらず、都市間輸送の特急「ひだ」号の運行に終始する。一方で高山本線の富山側や京都・大阪側を担うJR西日本は観光列車、すなわち「乗りたいくなる列車」の投入に積極的である。

研究の目標

- 観光客の中には、高山本線はつまらないという声も根強くある。
- 筆者は、岐阜県、高山市と飛騨高山観光コンベンション協会にヒヤリング調査を行い、高山本線に関する各種文献も調査した。
- 高山本線沿線でのフィールドワークを交え、中部山岳国立公園エリアの活性化に資する高山本線の活用可能性を明らかにする。

研究の手法および経過

- 筆者は2022年08月23日に飛騨高山コンベンション協会，高山市都市計画課・観光課へ，ヒヤリング調査を実施した。
- 2022年10月24日には岐阜県公共交通課および観光誘客推進課にもヒヤリング調査を行った。上記に加え並行で高山本線に関連する各種文献の調査も実施。



高山本線の問題点

- ・「本線」を名乗るのに単線のままで、速度は決して早くない。上下列車すれ違い等で停車時間が長く、時間短縮も実現し難い。
- ・対東京では高山の住民も名古屋回りを遅く感じている。対東京については、富山廻りのブランディングが必要である＝今は弱い。
- ・北陸新幹線が開通し東京アクセスは富山廻りの方が早い時間帯もある。気分的に在来線区間が短い富山廻りの方が良いとの声も。

高山本線の問題点



2. 投入時期 2022年12月1日(木)

【参考】HC85系で運転する列車(2022年12月1日時点)

下り ひだ1号、ひだ3号、ひだ15号、ひだ17号

上り ひだ2号、ひだ4号、ひだ10号、ひだ14号

※下線は今回投入列車



HC85系

※写真はイメージです

HC85系運転区間
(7月1日～)

HC85系運転拡大区間
(12月1日～)



※HC85系で運転する富山駅発着の特急「ひだ」は、高山駅～富山駅間は2～4両編成で運転し、同区間の提供座席は普通車指定席および自由席とします(グリーン席はございません)。

高山本線の問題点

・富山直通の「ひだ」が永らく1日4往復のままで変わらないのも問題。猪谷で会社が変わるのが問題。高山－富山間のアクセスが良くない。会社が違い、普通列車の乗り換え抵抗も大きいままである。直通で富山－高山間を結ぶ意義があるし、直通希望も多い。



地域の高山本線への期待

・主に高山本線を担当するJR東海も、イベント性の高い列車を考える担当者が、これまでもいた。JRを使い飛騨に来たいと思わせる観光用車両に期待する声もある。ただ、「飛騨で降りるきっかけ」になる列車が望ましく、**乗って終わりは困る**という意見も。



地域の高山本線への期待

- ・急行「ぬくもり飛騨路」号のような車内でのおもてなし—実際の飛騨エリアでの観光がにつながるようなイメージの列車が欲しい。



地域活性化への対応策①「観光列車」

- ・アウトドアアクティビティも考慮し，地域への期待をふくらませることが出来，地域回遊のきっかけにある観光列車の創造を．



B. B. BASE (JR東日本)

地域活性化への対応策①「観光列車」



B. B. BASE (JR東日本)

地域活性化への対応策①「観光列車」



花嫁のれん (JR西日本)

乗るのが目的になってしまう列車は危険

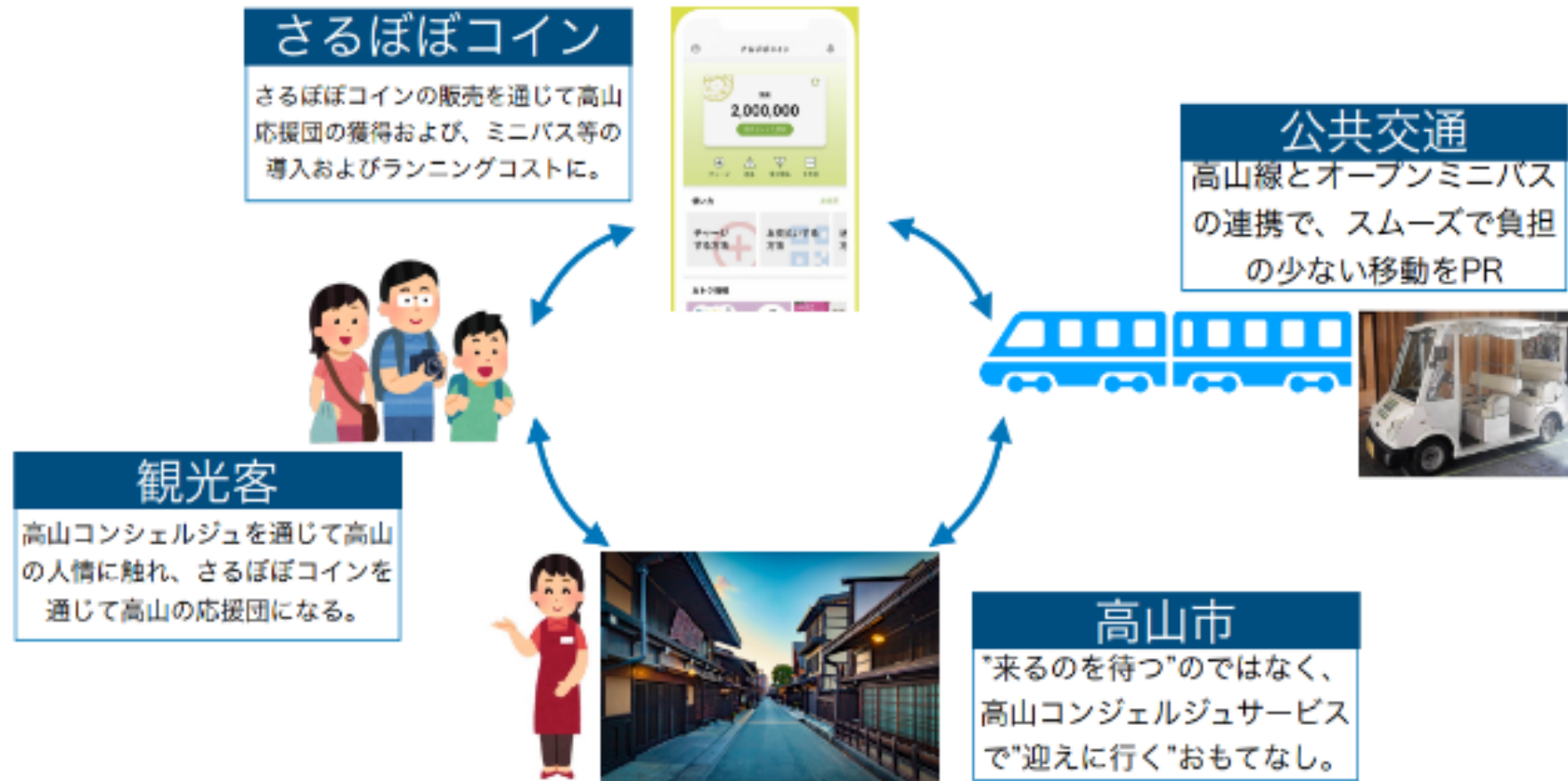


THE RAIL KITCHEN CHIKUGO (西日本鉄道)

地域活性化への対応策②「地域通貨」

《公共交通機関×住民×近隣市民×観光客》

地域通貨を軸とした、地域活性化の新スタイル提案



地域活性化への対応策②「地域通貨」

- ・ 観光列車や特急「ひだ」等の車内で、地域通貨のさるぼぼコインをチャージしてもらい、高山本線チャージ特典を用意する。これにより、飛騨地域に降り立った時の旺盛な経済活動を喚起できる。また路線バスやタクシーの連続利用で運賃を低減することで観光支援につながる（前のページの様なシステムを）。

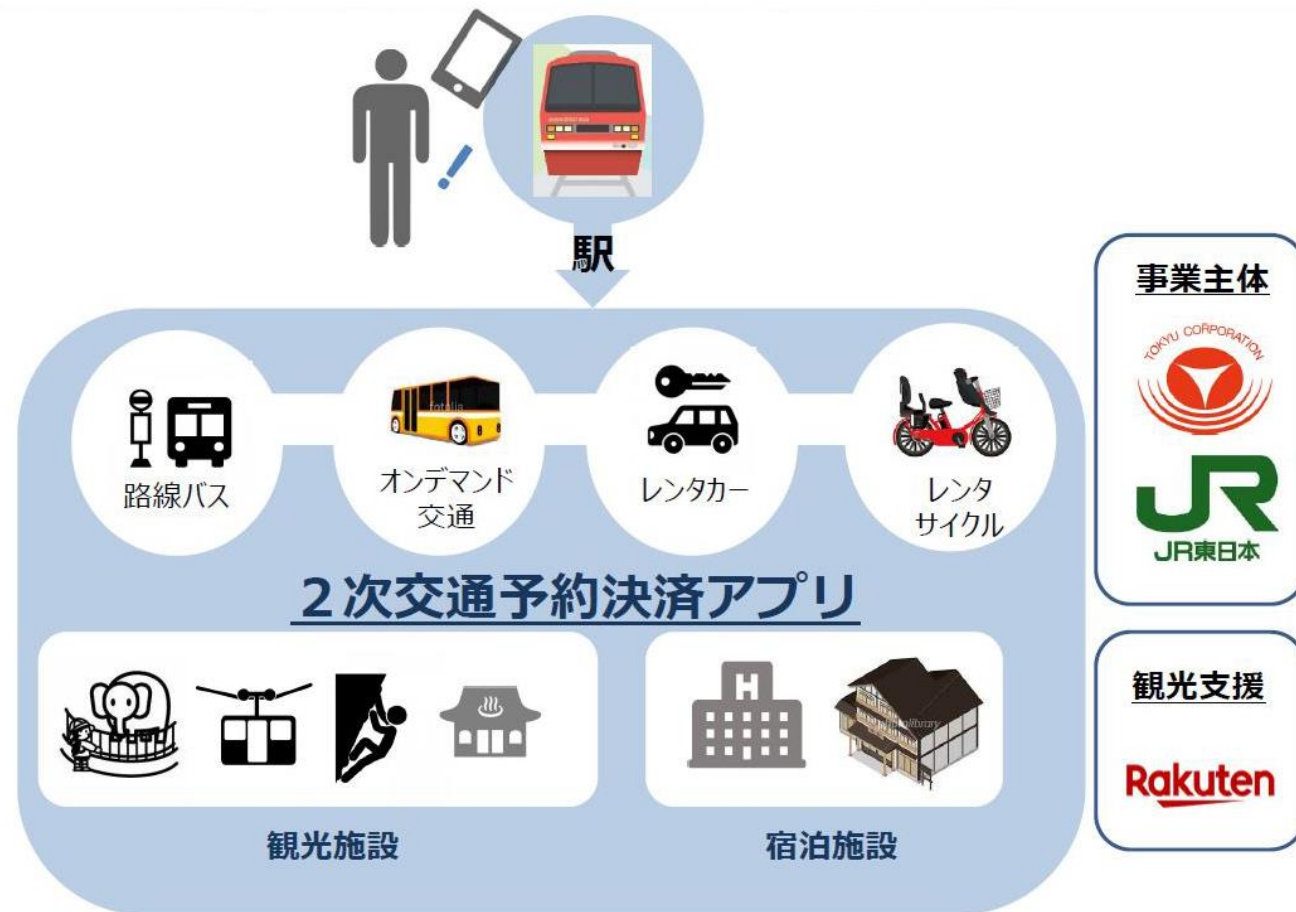


地域活性化への対応策③「公共交通のイメージアップ作戦（便利なイメージ）」

- ・バスやタクシーの方を魅力的で、かつ便利な車両にしないと鉄道も用いない。併せて、観光型MaaSのシステムを充実させて鉄道の利用を喚起することも大切。



地域活性化への対応策③「公共交通のイメージアップ作戦（便利なイメージ）」



地域活性化への対応策④

「交通ネットワーク自体のリデザイン」

- ・大胆に考えれば，高山本線の担当会社をひとつにした方が利用者本位のシステムデザイン・マネジメントが可能に．「東京には富山経由」のブランド化も．



地域活性化への対応策④

「交通ネットワーク自体のリデザイン」



クルーズトレインの可能性も模索

総括

- ・ 今回、高山本線への観光列車の投入ニーズが明らかになった。
- ・ そうしたハード面と共に、さるぼぼコインを活用したソフト的観光客支援のシナリオも提案。ハードとソフトが一体化することで、飛騨エリアが望む「地域内での旺盛な経済活動」が生まれる。
- ・ 鉄道は、線路があれば走れる、という魅力もある。観光列車は高山と各地を結ぶクルーズトレインにもなり、今後の実現に期待。