

地域鉄道のマーケティングを通じた観光振興と脱炭素社会構築に関する一考察
—環境教育・ESDの手法を用いたライフスタイル変革を目指して—
A Study on Tourism Promotion and Decarbonized Society Building
through Local Railway Marketing:
Aiming for Lifestyle Transformation Using Environmental Education
and ESD Methods

美藤 信也

MITOU Shinya

高崎商科大学商学部経営学科

[要約] 本研究は、地域鉄道や地域活性化を焦点とした観光振興と環境教育・ESDの取り組みに関する一考察である。現在日本の少子高齢化や人口減少が進む中、環境対策や地域活性化対策が喫緊の課題となっている。

今後、高齢者の増加に伴う運転困難者及び買い物弱者の増加が懸念される中、高齢者の移動方法、環境対策及び国内観光のニーズに適合する施策が焦点となる。その一つの方策がサイクルトレインである。観光手段としてのサイクルトレインは、地域鉄道を観光振興に導き、二酸化炭素排出抑制や顧客満足度の向上等のマーケティング成果を高め、地域活性化に繋がる。生活手段のサイクルトレインは、従来からのライフスタイルの転換を促す。そのためには、個人や地域住民が環境に配慮したライフスタイルを実践し、地域課題を解決する環境教育・ESDを主軸とした持続可能な地域づくりを行うことが必要である。これらが、今後の地域経済や観光振興の基盤となり得よう。

[キーワード] 観光振興, ESD, 地域鉄道, ライフスタイル, サイクルトレイン

1. はじめに

現在日本の少子高齢化や人口減少が進展しつつ、グローバル化や環境問題への対応が求められている。さらに地域の過疎化や地域経済の活性化対策が喫緊の課題となっている。また生活者の自家用車の利用のニーズも継続して高い中で、地域鉄道を中心とした公共交通の利用者が減少し、地域鉄道の経営が厳しい状況となっている。

一方、二酸化炭素の排出抑制を目標とした個人のライフスタイルの変化が求められている。一人一人が問題の当事者として考え、公共交通、自転車や徒歩等の移動を促進するなど持続可能な地域づくりに参画することが重要となっている。また、その中にはインバウンドや日本人の国内観光者を含む国内観光者数の増加と国内観光消費が高まっていること

も踏まえ、地域住民だけではなく、来街者である観光客についても二酸化炭素の排出抑制に関わっていくことが求められる。本研究では、この状況を踏まえ、観光振興・地域づくりの両方に焦点を当て、持続可能な社会を希求するための手法として環境教育・ESDを通じて、地域鉄道の在り方について新たな視点と可能性について論じる。

2. 日本の環境を取り巻く現状と環境教育

日本は、温室効果ガスの排出量から森林吸収減等の吸収量を差し引くことで温室効果ガスの排出量をゼロにするネット・ゼロを2050年までに行うという目標を掲げている(環境省 2025)。環境教育とは、持続可能な循環型社会の実現を目指す教育であることを踏まえ(日本科学者会議 2006)、環境省が示

す国、地方公共団体及び企業だけでなく、生活しているそれぞれ個人が、衣食住や移動の観点から温室効果ガス等の排出量を削減し、自然や資源循環を大切にす視点でライフスタイルを変化させるネット・ゼロ達成の取り組みを行う必要がある(環境省 2025)。

以上の見解から、2050年までにネット・ゼロという温室効果ガスの排出量をゼロにする目標を達成するためには、持続可能な循環型社会の実現に向けた環境教育が必要である。それを実現するためには、衣食住や移動の観点から温室効果ガス等の排出量を削減するライフスタイルを変化させる取り組みを多くの人々が継続して理解を深める必要がある。

このような背景の下、環境省は国民が二酸化炭素を抑制するライフスタイルの転換を促すために、2023年に「デコ活」という取り組みを始めた(環境省 2025)。デコ活とは、衣食住・職・移動・買物などを焦点とした二酸化炭素の抑制を目標とした新たな暮らしに向けた取り組みであり、特にデコ活を実践する行動の中でも移動について公共交通、自転車や徒歩等の移動を推進している。

萩原(2009)は、二酸化炭素を抑制するライフスタイルの変化について、環境省が主導し、メディアが取り上げていく中で、一時的な流行ではなく、多くの人々が二酸化炭素の削減を継続して理解を深めることで一つの有効な環境教育として考えると見ている。さらに、私たちが直面する持続不可能な社会に対し、これまでの開発のあり方やライフスタイルを見直し、持続可能な社会に変えていくことを実現させる原動力が環境教育・ESDである(日本環境教育学会等編 2019)。阿部

(2009)は、過疎化や高齢化などに直面している自治体の多くは、地域住民が主体的・創造的に持続可能な開発に参加し、持続可能な地域づくりを行うためにも環境教育・ESDが必要であると指摘している。

これらのことから、生活している私たちそ

れぞれ個人のライフスタイルを変化させ、温室効果ガスの排出量をゼロにする持続可能な社会に変えていくためには、環境教育・ESDが必要となり、その理論や実践の研究が重要となる。ここには二酸化炭素の抑制を目標とした新たなライフスタイルの変革を希求することが含まれる。さらに環境教育・ESDを用いた持続可能な地域づくりを各個人及び地域住民が主体的に行うことが求められる。

3. 日本の観光と鉄道を取り巻く現状

日本の総人口は、13年連続で減少傾向にありつつ、減少幅も拡大傾向にある。さらに15歳未満人口は前年に比べて減少しており、過去最低となっている(統計局 2023)。また日本の自動車保有台数は、2002年に53,487,293台、2022年には61,867,152台数と増加傾向にある(一般財団法人自動車検査登録情報協会)。日本の自動車保有台数の増加は、二酸化炭素の削減や温暖化対策を重視している日本の環境問題に大きな影響を与える。従来からのモータリゼーションの高まりが継続している中、今後人口が減少して少子高齢化が進み、今まで及び現在も継続して自動車を活用している生活者が一層高齢となり、やがて運転が困難になってくることを想定すると環境問題だけでなく、現在のライフスタイルの継続も厳しい状況に迫ろうとしている。買い物弱者の増加も懸念されており、従来からのライフスタイルの転換と自家用車を使用しない公共交通の利用者の増加と基盤強化が求められる。

一方、公共交通の中でも鉄道に焦点を当てると、生活者の自動車の利用の増加とともに鉄道経営が厳しい状況となっている。特に地域鉄道は、より厳しい状況となっている。地域鉄道とは、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のこと、中小民鉄及び第三セクターに分けられる。2024年4月1日現在で96社あり、その内訳は、中

小民鉄が 49 社及び第三セクター47 社となる（国土交通省 2024a）。また地域鉄道の現状を見ると、地域鉄道事業者 95 社の中で、令和 4 年度実績で 85 事業者 89%が赤字、10 事業者 11%が黒字である。また施設の老朽化による安全性の確保と向上が求められている（国土交通省 2024b）。

崎本（2020）は、地域に鉄道輸送が存在する社会的な価値について、①観光振興、②地域商店街の活性化、③地域の知名度向上によるまちの誇らしさ、④いつでも鉄道を利用できるという安心感・期待感、⑤高齢者を焦点とした移動制約者の足の確保、⑥並行道路走行時間の短縮、⑦二酸化炭素排出削減効果等と見ている。大塚（2019）は、公共交通の意義として、地域の活力維持のために「公共性」・「公益性」・「福祉」の観点を考慮する必要がある。国は、地域の活力維持や観光振興の観点から維持する役割がある。不採算路線について、あまり国民に交通事業者の地域貢献や社会貢献の役割があることが共有されていないとみている。更に地域鉄道と観光振興に焦点を当てると、崎本（2020）は、観光振興について、地域に鉄道輸送が存在することによる社会的な価値を踏まえ、「沿線観光地への入込客数の増加」と定義している。また安本宗春（2024）は、鉄道遺産を観光資源の重要な要素と捉えて、地域活性化と観光振興を捉えている。大塚（2023）は、観光振興するためのプロジェクト計画を重要視し、「行政または民間観光事業者が単独または協働して観光資源を創出または活用するために金銭を投じて実施する事業活動」を観光振興プロジェクトと定義している。更に観光振興プロジェクトを地域のステークホルダーと共有しつつ、地域活性化を実現する仕組みである「観光振興プロジェクトの地域連携パス」を提案している。

他方、日本における訪日外国人旅行者数は、2012 年から拡大傾向となり、2019 年には約 3188 万人と今までにない高い推移とな

った。2020 年から 2022 年はコロナの影響を受けて大きく減少したが、2023 年に約 2507 万人となり、コロナ前の約 80%まで回復して、今後も増加する傾向と予想される（日本政府観光局 2025）。日本における訪日外国人旅行消費額も 2019 年に 4 兆 8135 億と高水準を示す中（観光庁 2019）、コロナの影響を受けつつも、2023 年は過去最高の 5 兆 3,065 億円となった（観光庁 2023a）。日本国内に焦点を当てると、日本人国内旅行消費額は、2014 年から 2019 年まで宿泊旅行と日帰り旅行で約 20 兆円規模の推移を示していた。その後コロナの影響を受けたが、2023 年には高水準を示した 2019 年と同じ 21.9 兆円まで回復した（観光庁 2023b）。

これらのことから、公共交通の中でも地域鉄道の経営状況が厳しい中、公共交通の意義や地域鉄道の社会的な価値を認識することが重要である。また地域鉄道を活性化させるとともに社会的な価値と公共交通の意義を導く共通する項目が観光振興である。今後より一層インバウンドと宿泊及び国内旅行を含めた地域鉄道と観光振興に焦点を当て、観光者の満足度を高めた企業経営が必要である。

4. サイクルトレインの活用と展開

日本の人口減少や少子高齢化が高まる中、日本における訪日外国人旅行者数及び宿泊や日帰りの日本人の国内旅行消費額が増加している。しかし、訪日外国人や日本人国内旅行者にとって、観光目的地（旅行先）での交通手段が限られているのも現実である。そこで、日本各地に存在する地域鉄道を活用して、訪日外国人旅行者や日本人国内旅行者の顧客満足度の向上を目指し、地域や観光地の観光業者や地元商店の売上上昇を目指す観光振興や観光振興プロジェクトを推進し、地域活性化に取り組むことが求められる。また過疎化や高齢化等に直面している日本では、自家用車以外の交通手段の確保は重要な問題のひとつ

である。高齢者の免許返納、路線バスの運転手不足等が取り沙汰される中、自転車とともに乗車することができる地域鉄道やサイクルトレインの存在は大きな意味を持つ。国土交通省によれば、サイクルトレインとは「自転車を解体したりすることなく、鉄道の車内にそのまま持ち込むことができるサービス」と認識している(国土交通省ホームページ)。つまり、サイクルトレインは、公共交通機関である鉄道と自転車の両方を活用した移動手段であると言える。特にヨーロッパの地域鉄道ではサイクルトレインが既にあり、こうした地域からの訪日外国人にとっては、サイクルトレインを活用した観光手段は大きなプラスとなる。また、公共交通である地域鉄道や自転車・徒歩を利用することは二酸化炭素の排出抑制にもつながる。持続可能な地域づくりを進めていく上では、気候変動への対応を含めた環境教育・ESDを進めていくことは大きな挑戦であると言える。

なお、サイクルトレインを活用する主体としては、地域の住民と観光者(来訪者)が想定される。住民が買い物や通勤等の日常生活を行う手段としての利用と観光者が観光目的のために活用する非日常的な利用である。日本におけるサイクルトレインの実施状況を見ると、2020年度は59社94路線、2023年度は74社152路線と増えている。また時間帯や特定区間に設定するなどが約6割、常時実施は約1割弱、その他イベントに合わせて実施となっている(国土交通省2023)。

上記からサイクルトレインを活用する路線は、増加傾向にある。またサイクルトレインを利用する目的を観光的視点と生活的視点で考えると、観光的視点は、観光者が鉄道と自転車を利用して、観光目的地までの移動手段となる。生活的視点は、普段の買い物、通勤や通学を鉄道と自転車を利用して、それぞれの目的地までの移動手段となりうる。

さらにサイクルトレインのプラスの効果に

ついて、観光的視点から見ると、自転車と鉄道を活用した観光地への移動手段の促進だけでなく、観光者の観光目的地への移動からさらに、観光回遊の促進や展開にもつながる。公共交通が廃止になった地域や本数が削減されている地域で観光に訪れたいと思っていたけれど訪れることができない潜在観光客のニーズを満足させる効果が期待できる。そして、新規の来訪者の増加と獲得から観光振興につながる。点と点を結ぶ観光から点と面を結ぶ、更なる観光へと観光の幅が広がり、観光や交通事業者及び周辺地域の雇用拡大、観光地の製品やサービスの売上拡大効果が期待できる。また観光目的地へ自家用車で行って来た観光者がサイクルトレインを利用して観光地へ行くことにシフトすることで、観光地での駐車場や道路の混雑や二酸化炭素等の排気ガスの削減を主とした環境問題に対応できる。それにより、環境問題や社会的な課題解決に大きく貢献できる。

また、サイクルトレインのプラスの効果について、生活的視点から見ると、主婦等を中心とした普段の買い物をする際の買い物の利便性の向上がある。例えば、自宅から駅まで自転車で行き、サイクルトレインを活用して、目的地の店、ショッピングセンター及び中心市街地の往復を利用する等があげられる。主婦等が、普段の買い物をサイクルトレインという手段を活用することで、自転車に乗ることができるが、自家用車の運転ができず日常的な買い物に不便を感じていた主婦等の買い物行動や潜在的なニーズに応えることができ、顧客満足度の向上や地元商店や周辺地域の雇用拡大、製品やサービス売上拡大の効果が期待できる。更に買い物弱者への対応にも一層期待が持てる。また生活的な視点からサイクルトレインの活用を捉えると、買い物行動の不憫さの解消や新たな買い物行動の提案から更に従来まで自家用車による買い物行動からサイクルトレインを活用した買い物行動への

ライフスタイルの転換も可能となる。同じように日常的に利用する層として、高校生や大学生を中心とした通学や社会人が挙げられる。彼らが通学・通勤する際の利用のしやすさを認識してもらえれば、さらなる展開が期待できる。特に社会人の通勤の場合、高校生や大学生等の通学の利点だけでなく、従来の自家用車による通勤からサイクルトレインを活用した通勤へのライフスタイルの転換も可能となる。生活手段のサイクルトレインは、主婦等の普段の買い物行動及び高校生や大学生を中心とした日常的な通学社会人の通勤の利便性の向上やライフスタイルの転換行動だけでなく、環境問題への対応にもより良い効果が期待できる。例えば、従来日常的な買い物や社会人の通勤に自家用車を利用していた人達がサイクルトレインへシフトすることで通勤混雑や渋滞の解消及び二酸化炭素等の排気ガス削減による環境問題への対応が促進され、社会的な課題への解決に大きく貢献できる。

5. まとめ

現在日本の少子高齢化や人口減少が進展する中で、二酸化炭素の排出抑制等の環境対策やグローバル化への対応が求められている。さらに地域の過疎化が高まり、地域経済の疲弊とそれに伴う地域活性化対策が喫緊の課題となっている。また自家用車保有台数は増加傾向にあり、現在も生活者の自家用車の利用のニーズも継続して高い中、地域鉄道を中心とした公共交通の利用者が減少し、地域鉄道の経営が厳しい状況となっている。一方、日本における訪日外国人旅行者数及び宿泊や日帰りの日本人の国内旅行消費額が増加している。今後、少子高齢化が進展し、高齢者の増加に伴う運転困難者及び買い物弱者の増加が懸念される中、高齢者を焦点とした今後の移動方法、二酸化炭素の抑制対策及びインバウンドと宿泊及び国内旅行を含めた国内観光の需要やニーズに適合する施策をどのようにす

べきかが焦点となる。

そこで上記に対応できる一つの方策がサイクルトレインである。サイクルトレインは、観光者が観光目的のために非日常的に利用する観光的な手段となる場合と地域の住民が買い物、通勤及び通学等の日常的な生活を行う日常的な手段としてなりうる。

観光手段のサイクルトレインは、地域鉄道を観光振興に導く大きな役割を果たす。具体的には、観光地までの移動利便性の向上、観光回遊の促進や発展、新たな観光者の獲得、潜在観光者ニーズの適合、観光交流の促進、サイクルツーリズム等の企画の高まり、二酸化炭素排出抑制などがあげられる。更に観光地及び観光関係者の利益増大を含め、顧客満足度の向上、観光需要の増大等のマーケティング成果を高め、地域経済活性化に繋がる。

一方生活手段のサイクルトレインは、従来からのライフスタイルの転換へと導く。具体的には、買い物や通学の利便性の向上、通勤による自家用車から公共交通や自転車等の移動へのシフト、高齢者を焦点とした移動手段の高まり等があげられる。

いずれの手段であってもサイクルトレインを利用することは、二酸化炭素の排出を抑制することに繋がっている。ネット・ゼロを志向した持続可能な社会を構築するためには、個々人のライフスタイルの転換を主体的に行うことが必要である。そのためにもサイクルトレインを活用した環境教育・ESDを展開することの意義は大きい。サイクルトレインの利用者は日本人のみならず外国人観光客も含まれるため、日本が進めている「デコ活」についても海外へ周知することが可能である。

このような地域資源を活用した環境教育・ESDの実践から持続可能な地域づくりを行うことが、今後の地域経済や観光振興の基盤となり、これらを地域から日本全体に波及させることで二酸化炭素の抑制と経済活性化へと導くであろう。

謝辞

本論文は、日本学術振興会科学研究費補助金基盤研究(C) (課題番号 22K12620 『観光振興プロジェクトの地域連携パス』の開発と体系化) / 研究代表者: 大塚良治) の助成による研究成果の一部である。

引用文献

阿部治 (2009) 「持続可能な開発のための教育 (ESD) の現状と課題」『環境教育』19 (2) 21-30.

大塚良治 (2019) 「公共交通の意義と持続的運営実現の論理」『江戸川大学紀要』29 369-381.

大塚良治 (2023) 「鉄道資産の「テーマパーク化」を基盤とした観光振興と鉄道活性化」『江戸川大学紀要』33 117-132.

崎本武志 (2020) 「JR 発足 30 年における地域鉄道の活性化と観光化に関する研究」『江戸川大学紀要』30 79-97.

日本科学者会議 (2006) 『環境事典』旬報社, 191-192.

日本環境教育学会, 日本国際理解教育学会, 日本社会教育学会, 日本学校教育学会, SDGs 市民社会ネットワーク及びグローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパン編 (2019) 『事典 持続可能な社会と教育』教育出版, 18.

萩原豪 (2009) 「ライフスタイルをめぐる環境教育に関するエネルギー教育の視点からの考察」『環境教育』19 (2) 45-46.

安本宗春 (2024) 「鉄道遺産の観光資源化—「ブルートレインたらぎ」を事例として—」『東洋大学現代社会研究』21 105-113.

一般財団法人 自動車検査登録情報協会 「自動車保有台数の推移 各年 3 月末現在の数値」
https://www.airia.or.jp/publish/file/r5c6pv0000010qjkatt/01_hoyuudaisuusuii04.pdf (2025 年 2 月 7 日確認)

環境省 (2025) 『環境白書』日経印刷, 72-81.

観光庁 (2019) 「訪日外国人消費動向調査」
https://www.mlit.go.jp/kankocho/tokei_hakusyo/content/001345781.pdf

観光庁 (2023a) 「訪日外国人消費動向調査」
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001742979.pdf> (2025 年 2 月 7 日確認)

観光庁 (2023b) 「旅行・観光消費動向調査」
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001740835.pdf> (2025 年 2 月 7 日確認)

国土交通省 (2023) 「サイクルトレインの実施状況」
<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001713311.pdf> (2025 年 2 月 7 日確認)

国土交通省 (2024a) 「地域鉄道事業者一覧 (96 社) 令和 6 年 4 月 1 日現在」
<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001761943.pdf> (2025 年 2 月 7 日確認)

国土交通省 (2024b) 「地域鉄道の現状」
<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001573729.pdf> (2025 年 2 月 7 日確認)

国土交通省ホームページ「サイクルトレインを始めませんか〜列車内の自転車の持ち込みが普通の景色になることを目指して〜」
https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000058.html (2025 年 2 月 7 日確認)

日本政府観光局 (JNTO) (2025) 「年別 訪日外客数の推移」
<https://statistics.jnto.go.jp/graph/#graph--inbound--travelers--transition> (2025 年 2 月 7 日確認)

統計局 (2023) 「人口推計 (令和 5 年 10 月 1 日現在)」
<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/2023np/index.html> (2025 年 2 月 7 日確認)