

# 鉄道遺産「未成線」における活用実態とその課題

# ACTUAL UTILIZATION AND ITS ISSUES IN “UNFINISHED RAILROADS” OF RAILWAY HERITAGE

平川真衣 — \* 1 小林久高 — \* 2  
井上 亮 — \* 3

Mai HIRAKAWA — \* 1 Hisataka KOBAYASHI — \* 2  
Ryo INOUE — \* 3

キーワード：  
鉄道遺産, 未成線, 保存, 活用

Keywords:  
Railroad heritage, Unfinished railroads, Preservation, Utilization

The purpose of this paper is to clarify the utilization methods, the actual status of activity organizations, and issues concerning the 16 unfinished railroads. The utilization types could be classified into (1) utilization of a single object, (2) utilization of lines, and (3) utilization of the entire line, and the relationship between the type of remains and the utilization methods was identified. However, the activity organizations faced issues, such as the aging of the remains, profitability, and personnel shortage. It is considered necessary for the municipalities, private companies, and civic organizations to cooperate in the utilization of the remains.

## 1. はじめに

### 1.1 研究背景・目的

全国各地には「未成線」と呼ばれ、計画や工事が行われたものの完成することなく廃止された鉄道路線が存在する。その建設理由は、石炭などの物資輸送や短絡、住民の要望など多岐にわたり、第二次世界大戦の戦況の悪化や用地買収の困難、法律の改正などにより工事中止を余儀なくされ未成線となったものが多い。工事中止後も築堤、路盤、橋梁、トンネルなどの遺構の多くが当時の状態のまま残されている。

近年においてはその未成線の遺構を活かした地域活性化が試みられている。路盤を活かしてトロッキを運用し、トンネルを公園や貯蔵庫などに転用するなど、観光目的以外にも様々な活用が行われている。また、未成線サミットと呼ばれる鉄道遺産の活用を考えるサミットが2017年から開催されるなど、地域の人々が主体的に遺構の保存・活用に取り組みも始まっている。

### 1.2 研究目的と本研究の位置づけ

鉄道遺産に関する研究は土木分野を中心として、都市計画、建築計画等多岐にわたる分野での蓄積がある。土木分野においては今ら<sup>1)</sup>が土木遺産を保存活用するにあたっての課題について事例をもとに明らかにし、土木遺産の利活用には専門知識を持った技術者の支援が必要であると述べている。建築分野では、駅舎などの建築物の歴史的価値を評価している<sup>2)</sup>。なかでも廃線に関しては、歴史的な報告に加えて駅前の跡地活用などの利活用に関する報告も多い<sup>3-4)</sup>。野尻ら<sup>5)</sup>は全国の鉄道跡地の土地利用の転換状況について明らかにしており、臼井ら<sup>6)</sup>は旧碓氷峠鉄道の活用を整備手法・地理・変遷の視点により整理し、課題と展望を述べている。未成線に関する研究としては、樋口ら<sup>7-8)</sup>により今福線の保存活用の経緯や選奨土木遺産認定の効果、鉄道遺構の実態、更に未成線サミットについて述べられている。金野ら<sup>9)</sup>は今福線を地域資源として捉え、活用の現状と今後に向けた多面的な提案などを述べている。また、今ら<sup>10)</sup>

や進藤ら<sup>11)</sup>は根北線・大間線・戸井線のコンクリートアーチ橋の建設経緯から歴史的価値について評価している。その他にも個別の路線の遺構の活用や活動組織についての論考が見られる<sup>12-14)</sup>。しかし未成線に関する調査・研究の多くは歴史学に偏っており、活用についての報告は少なく、全国の未成線の利活用実態を包括的に整理し比較検討した研究は見られない。

そこで本研究においては、全国の未成線を対象とし、遺構の現存状況と利活用実態の全体像を整理し、更に活動組織と取り組み内容を含めた検討を行なうことで現状の課題を明らかにすることを目的とする。

### 1.3 研究対象および研究方法

本稿においては「未成線」を「工事線・工事施工認可あり・用地買収が行われたもの」とする<sup>注1)</sup>。文献調査<sup>15-30)</sup>によると、全国の国鉄・私鉄の未成線の数は88路線であった(表1)。それらを対象とし、2022年7~8月に全国の自治体および鉄道会社への一次アンケート調査を実施した<sup>注2)</sup>。アンケートと文献調査では、計画・中止年月や中止理由などの路線の基本情報、遺構の現存の有無、活用の有無を確認した。一次アンケート調査の結果により利活用が確認できた16路線(表2)を本研究の対象とする。

未成線の基本情報と歴史的背景については、未成線に関する書籍<sup>16-26)</sup>と、雑誌『鉄道ジャーナル』<sup>27-30)</sup>の情報を基に整理した(表2)。更に全16路線を対象として、活用を行なっている団体と自治体にヒアリング調査および二次アンケート調査を実施し<sup>注3)</sup>、活用を行なっている具体的な遺構の位置と種類、利活用手法を地図上にプロットすることで整理し、特徴を検討したうえで活用タイプを3つに類型化した。更に活動組織の実態を含めた検討を行なうことにより、今後の活動に向けた課題について整理した。

## 2. 未成線の歴史的背景および基本情報(表1・2)

未成線は国鉄によるものが多く、活用が行われている路線では、

\*1 島根大学大学院自然科学研究科 博士前期課程  
(〒690-8504 島根県松江市西川津町1060)

\*2 島根大学学術研究院環境システム科学系 准教授・博士(デザイン学)

\*3 島根大学学術研究院環境システム科学系 助教・博士(工学)

\*1 Graduate Student, Graduate School of Natural Science and Technology, Shimane Univ.

\*2 Assoc. Prof., Institute of Environmental Systems Science, Shimane Univ., Dr.Design

\*3 Assist. Prof., Institute of Environmental Systems Science, Shimane Univ., Dr.Eng.

13/16 路線を占めている。路線の長さは事例により様々である。国鉄による未成線の多くは1922年の改正鉄道敷設法別表<sup>注4)</sup>による予定線として規定され<sup>注5)</sup>、その後建設が始まったものの戦争による資材不足などにより中止・一時中断され未成線となっている。戦後になって工事が再開された路線もあり、また1964年には鉄道新線の建設を推進するために、政府と国鉄の出資で日本鉄道建設公団が設立されたことにより多くの路線が計画された。しかし1980年には日本国有鉄道財政再建促進特別法（以下、国鉄再建法）<sup>注6)</sup>が施行され、予算が凍結されたために建設が中止となり、多くが未成線となった。2000年には改正鉄道事業法が施行され、免許制度が廃止<sup>注7)</sup>、路線ごとに事業の実現性を審査する許可制に切り替えられた。また、事業性や持続性で計画の可否を判断するようになったため、近年計画された路線において計画が中止となり、未成線となった事例は少ないと考えられる。このような時代の流れの中で、戦前と戦後で工事が2度行われたもので未成線となった路線が2路線あり（No. 15-

五新線、No. 16-今福線）、そのなかでも No. 16-今福線は戦前に完成したアーチ橋と戦後に完成した橋梁が交差しており、全国的に見ても珍しい遺構である（写真1-①）。

### 3. 未成線16路線の活用実態と類型化

16路線の遺構の現状を把握したうえで類型化を試み、それぞれの代表事例について特徴を述べる。

#### 3.1 現存状況と活用状況（図2）

遺構の種類については、路盤、築堤、橋梁、トンネルに区分する<sup>注8)</sup>（図1）。遺構の活用方法は、A 観光スポット化、B ツアーやガイドの実施、C イベントの実施、D 文化財、E 貯蔵庫・栽培施設、F トロッコ、G 遊歩道、H 道路、I その他の9種に分類した。I その他には公園や地震観測地、研究施設などを含んでいる<sup>注9)</sup>。

路線ごとの現存状況を確認すると路盤が最も多く（15/16路線）、次いで橋梁（桁橋・アーチ橋含む）（13/16路線）、築堤（13/16路線）、トンネル（11/16路線）となった。活用されている遺構の数としては、トンネルが一番多く（29箇所）、次いで、路盤（23箇所）であった。路盤、トンネル、橋梁（桁橋・アーチ橋含む）は活用されている割合が高いことがわかる。

次に遺構の種類別に活用状況をみていく。

**築堤：**転用活用を行なっているのはトロッコに転用などの4路線のみであった。

**路盤：**道路へ転用されることが多いが、No. 12-岩日北線、No. 13-油須原線ではトロッコとして転用し、観光地化している路線も見られた（写真1-②）。どちらの路線も路盤とトンネルをトロッコに転用しており、No. 12-岩日北線では、トンネル部分を地元の大学生や児童たちによる蛍光石の壁画で装飾している（写真1-③）。

**橋梁：**桁橋が現存している路線の半数である7路線で観光地化されており、イベントの実施も多く見られた。アーチ橋は物資不足だった戦時期の建設に多く、無筋コンクリートアーチ橋が採用されたものがあり、戦争遺構の文化財として保存されているものが多いことが分かった。No. 2-根北線の越川橋梁は、登録有形文化財となっており、その他にも土木学会が、「日本の近代土木遺産」<sup>31)</sup>（No. 8-戸井

表1 全国の未成線リスト

現存あり(63)	国鉄(26)	私鉄(37)
	名羽線*1・興浜線*1・美幸線*1・根北線*1・白糠線*1・芦別線*1・戸井線・松前線・大間線・長倉線・東北本線(埼京線)・成田新幹線・北陸新幹線加越トンネル・中津川線*1・下呂線*1・佐久間線*1・渥美線・瀬戸線*1・南方貨物線・五新線*1・今福線*1・岩日北線*1・油須原線*1・呼子線*1・高千穂線*1・弾丸列車	東北鉄道館業・蔵王高速電鉄・加波山鉄道・常南電気鉄道谷田部線・那須電気鉄道・上州電気鉄道・東武鉄道熊谷線延伸部・西武鉄道飯能短絡線・小湊鉄道・千葉県営鉄道北千葉線・船橋鉄道・新京成鉄道英又延長線・東京山手急行電鉄・都電恵比寿長者丸延伸部・都営三田線延伸部・埼京線宮原延伸部・京浜急行電鉄久里浜線・京浜急行電鉄武山線・新潟交通新潟市内軌道線・加越能高速鉄道線・吉崎鉄道・佐久諏訪電気鉄道・養老電気鉄道岐阜線・熱海モノレール・光明電気鉄道・名古屋鉄道三河線・名古屋鉄道鷹来線・飯谷電鉄新大阪連絡線・大阪電気軌道四条線・阪神電気鉄道第二阪神線法隆寺・水間鉄道粉河延長線・京阪電気鉄道梅田線・奈良電気鉄道大阪線・宝塚伊崎電気鉄道・野上電気鉄道・玉島臨港鉄道・温泉鉄道
現存なし(25)	国鉄(14)	私鉄(11)
	岩内線*1・狩勝線*1・北十勝線*1・菱川線・小本線*1・氷見線*1・越美線*1・岡多線*1・名松線・小鶴線*1・南勝線*1・阿佐線*1・北松線*1・小国線*1	札幌臨港鉄道・上毛電気鉄道本庄線・京成電鉄千原線延伸部・池上電鉄白金線・東武鉄道西板線・大東京鉄道日暮里線・南津電気鉄道・京王電鉄相模原線・京王帝都電鉄津久井線・香光寺白馬電鉄・阪神尼崎海岸線

\*参考文獻15-24)と一次アンケート調査より作成した。順番はそれぞれ都道府県順となっており、本研究で対象とする16路線を太字で示している。  
\*1：日本鉄道建設公団による工事線を示す。

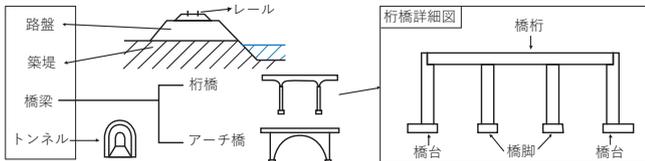


図1 遺構の種類

表2 活用16路線の基本情報

No.	路線名	都道府県	国鉄私鉄	全長(km)	区間	計画年月*1	着工年月	中止年月	活用方法	主な活動組織	主な所有者	未成線サミット*8
① 単体活用型	1	名羽線	北海道 国鉄	51.2	朱鞠内ー羽幌	1922	1962*4	1980*5	体験学習	NPO法人シュマリナイ湖ワールドセンター	幌加内町	
	2	根北線	北海道 国鉄	44.5	根室標津ー越川	1922	1938	1941	文化財*6	斜里町	斜里町	
	3	大間線	青森県 国鉄	25.0	大畑ー奥戸	1922	1938	1943	観光地化・文化財*7・遊歩道	風間浦村	風間浦村	
	4	那須電気鉄道	栃木県 私鉄	16.3	黒田原ー那須湯本	1919*2	1925	1938	マップの制作・看板の設置	那須町池田地区地域づくり委員会	個人	
	5	佐久間線	静岡県 国鉄	35	逸江二俣ー中部天竜	1922	1967*4	1981*5	ワインセラー・遊歩道	浜松市・鶴浜松ワインセラー	浜松市	○
	6	呼子線	佐賀県 国鉄	56	西唐津ー伊万里	1961	1968*4	1980*5	ハム・ソーセージの熟成庫	佃ふるさと倶楽部 唐津くん煙工房	佃ふるさと倶楽部 唐津くん煙工房	○
	7	高千穂線	宮崎県・熊本県 国鉄	23.0	高千穂ー高森	1922	1973*4	1981*5	焼酎の貯蔵庫 観光地化・公園	高千穂町・高森町 神楽酒蔵博物館の駅	高千穂町・高森町	④
② 線状活用型	8	戸井線	北海道 国鉄	29.0	五稜郭ー戸井	1922	1936	1943	観光地化・文化財*7・遊歩道	函館市	函館市	
	9	東武鉄道熊谷線延伸部	群馬県・埼玉県 私鉄	3.7	妻沼ー新小泉	1942*3	1943	1947	マップの制作・遊歩道 看板の設置	大泉市	不明	
	10	加越能高速鉄道	富山県・石川県 私鉄	64.9	富山ー金沢	1954*3	1959	1971	サイクリングロード	富山県	富山県	
	11	渥美線	愛知県 国鉄	22.3	黒川原ー堀切	1922	1938	1943	バスツアー	豊橋鉄道㈱	不明	
	12	岩日北線	山口県・島根県 国鉄	40.9	錦町ー日原	1922	1967*4	1981*5	トロッコ	岩国市・錦川鉄道㈱	岩国市	○
	13	油須原線	福岡県 国鉄	10.3	豊前川崎ー油須原	1953	1960*4	1980*5	トロッコ	赤村・赤村トロッコの会	赤村	②
③ 路線活用型	14	長倉線	栃木県・茨城県 国鉄	11.1	茂木ー長倉	1922	1937	1940	ツアー・観光化・遊歩道	茂木町	茂木町	
	15	五新線	奈良県 国鉄	22.4	五条ー阪本	1922	1939・1957*4	1944・1980*5	ツアー・イベント・文化財*7	NPO法人五新線再生推進会議	五條市	①
	16	今福線	島根県・広島県 国鉄	54	下府一石見今福浜田ー三段峽	1922	1936・1970*4	1940・1980*5	ツアー・観光地化 イベント・文化財*7	浜田市・今福線を活かす連絡協議会	浜田市	③

\*1：改正鉄道敷設法別表に記載、追加された年を示す。\*2：軽便鉄道法の敷設旅客貨物運輸営業の免許を取得した年。\*3：地方鉄道法の鉄道敷設免許を取得した年。\*4：日本鉄道建設公団が着工した区間あり。\*5：1980年の国鉄再建法の影響で建設中止になったものを示す。\*6：登録有形文化財である。\*7：土木学会が選定している土木遺産である。\*8：○は、過去のサミット参加歴を示し、数字は第1回から第4回までのサミット開催地順を示している。

線・No. 3-大間線)や「選奨土木遺産」<sup>注10)</sup>を選出している(No. 15-五新線・No. 16-今福線)。橋脚橋台は現存しているものの、活用が難しいため、活用数としては少なかった。No. 5-佐久間線は橋脚に新しく橋桁をかけて2000年に遊歩道として整備している(写真1-④)。トンネル:貯蔵庫や栽培施設、地震観測地など鉄道とは関係なく、トンネル内の環境を活かすために転用が行われていることが多い。No. 5-佐久間線はワインセラー(写真1-⑤)、No. 6-呼子線はハマヤソーセージの熟成庫<sup>注11)</sup>、No. 7-高千穂線は焼酎の貯蔵庫(写真1-⑥)として活用を行っている。

### 3.2 活用に関する類型

16路線の活用実態を整理し、遺構の種類と地理的特性から①単体活用品(7路線)、②線状活用品(6路線)、③路線全体活用品(3路線)の3タイプに類型化した(表2、図3)。

①単体活用品:トンネルやアーチ橋を単体として活用転用しているもの。トンネルを鉄道とは関係のない方法で転用している場合、戦前に建設されたアーチ橋を文化財と捉えて活用が行われることが多い。

②線状活用品:鉄道遺産の特徴である路盤や細長い用地を活かして、トロッコや遊歩道として整備しているもの。路盤が主に活用されており、ガイドツアーには橋梁なども含まれている。遊歩道に転用されている路線は2路線(No. 8-戸井線・No. 9-東武鉄道熊谷線延伸部)、サイクリングロードとして整備されているのは1路線(No. 10-加越能高速線)であった。トロッコとして運用されている2路線(No. 12-岩日北線・No. 13-油須原線)においては、いずれも現在も運行している駅との接続があった。

③路線全体活用品:着工された部分全体を地域資源として活用を行っている路線である。No. 15-五新線では周辺地域の産業や地域資源を含めた活動を行なっている。2023年4月からは「五新鉄道トレインパーク」として観光地化を図っており、新しく活用拠点を整備している。No. 14-長倉線は国が行なっている事業「誘客多角化等のための魅力的な滞在コンテンツ造成」<sup>注12)</sup>に採択され、遺構を巡るツアーが行われており、ウォーキングコースとしても整備されている。No. 16-今福線は地元のまちづくりセンターが遺構を巡るウォーキング大会を2015年から毎年実施するなど、地元ボランティアの方が観光客向けにガイドを行っている。

### 3.3 3類型の具体的事例(図3)

①単体活用品、②線状活用品、③路線全体活用品の具体例を取り上げ、分布図および活動組織の連携図をもとに分析することで、それぞれの特徴を述べていく。

#### ①単体活用品: No. 3-大間線

2つのアーチ橋が土木学会の近代土木遺産<sup>31)</sup>に認定されており、その内の一つは風間浦村が2005年から「鉄道アーチ橋メモリアルロード整備事業」としてアーチ橋を遊歩道として整備し、駅舎を模した東屋を設けて足湯を設置した。観光地として整備するだけでなく、施設老朽化の補修と緊急時の避難路としての役割も担っている<sup>26)</sup>。

#### ②線状活用品: No. 12-岩日北線<sup>注13)</sup>

遺構はトロッコ・調査・地震観測地として活用されている。現存している遺構は岩国市と吉賀町にまたがっているため、自治体の境界で所有者が分かれている。活用は主に岩国市側で行われており、所有者は岩国市であるが錦川鉄道が運用を行なっている。錦川鉄



写真1 各路線の活用

・①は筆者が2022年5月に撮影した。②④⑤は自治体より、③は錦川鉄道より、⑥は神楽酒蔵から提供のものを使用している。

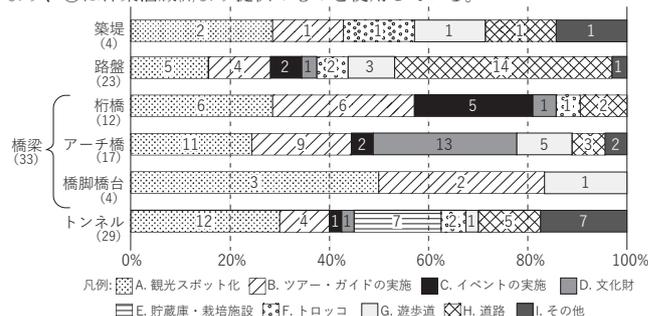


図2 遺構ごとの活用方法

・( )の中の数字は遺構の活用総数である。なお、名羽線と渥美線の遺構を巡るツアー、五新線のバス専用道、高千穂線の焼酎の貯蔵庫など、過去に活用実施あり(現在実施なし)の場合も含む。

道は岩国-錦町間を第三セクターとして運行しており、隣接する未成区間の利活用も行っている。2001年に自治体主催で岩日北線の利用方法を考えるイベントが開催され、2002年から錦川鉄道に運営委託するという形で錦町-雙津峡温泉間でトロッコの運行が開始された。同時に広瀬トンネル内を地元の学生や園児たちが蛍光石の壁画で装飾を行なった。吉賀町側でも2012年にトンネルを観光資源として活用するために、地元住民、専門家、有識者などで調査と意見交換会が行われたことがあるが、気運が高まらず事業計画立ち上げの目途はたっていない<sup>注14)</sup>。

#### ③路線全体活用品: No. 16-今福線<sup>注12-13)</sup>

現存している遺構はすべて浜田市内にあり、島根県技術士会が実測調査などを活発に行なっており、16路線のなかでも最も現存状況が把握できている。書籍<sup>32)</sup>で今福線が取り上げられたことがきっかけとなり地元の人々がその歴史的価値を知り、イベントや見学会が行われるようになった。2008年にアーチ橋群が選奨土木遺産<sup>注9)</sup>となり、島根県技術士会が調査を開始し、マップの制作などが行われた。その後、技術士会が浜田市へ今福線のPRを行い、2015年にシンポジウムが開催された。現在は、地元住民によるツアーや毎年開催のウォーキングイベントなども行われている。路線全体として活用が行われており、土木遺産について専門的な知識を持った技術者の支援があるなど、自治体と民間団体、市民団体が連携している例である。

## 4. 活動組織の実態と未成線サミット

活動組織に対して、2023年5月にアンケート調査を実施した。14路線(22団体)に実施し、12路線(19団体)から回答があった<sup>注15)</sup>。

有効回答の10路線の活動組織（16団体）について検討する<sup>注16）</sup>。

#### 4.1 活動組織における実態と課題（図4）

**運営主体：**自治体9団体、民間企業が4団体、市民団体が3団体であった。民間企業はトンネルの貯蔵庫への転用を行なっている団体とトロッコを運用している第三セクターであった。市民団体はNPO法人が2つと社団法人である。自治体を除く団体の設立経緯としては、地域活性化、保存継承、行政からのはたらきかけがあり、未成線を活用するため以外に設立された団体もあった（No.5-佐久間線・No.6-呼子線）。

**遺構の所有者：**自治体が7路線を占めた。自治体が所有しているが、管理は他の活用団体が行なっていることが多い<sup>注17）</sup>。

**活用理由：**地域活性化が一番多くみられた（28.3%）。その次に観光地化であった（20.8%）<sup>注18）</sup>。文化財としての遺構を継承することや、トンネルや路盤などの特性を活用することがあげられている。

**活用の際に行なったこと：**主に補修修復と草刈りを含む周辺の整備が行われていた。No.16-今福線においては、草刈りは行政ではなく、周辺住民のボランティアで行なっているが、通年での管理は難しく、資金不足が課題となっている<sup>注19）</sup>。ソフト面として意見交換会が行われており、行政の支援も行われていた。

**費用：**53.3%が自治体の補助金を利用していった。私費の団体も33.3%を占め、一部では土木学会の助成金やクラウドファンディングを行なっている団体もあった。

**課題：**ハード面では、老朽化による危険のある遺構が多く、安全管理が難しく、自然災害時のリスクが大きいことが挙げられた。ソフト面では収益性の低さや人員不足など、費用の問題が多く見られた。

**活動組織としての解決策：**ソフト面の解決策として広告活動が一番多く、補助金の活用も見られた。また大学や沿線地域と連携して活用を行なっている団体も見られた。ハード面としては遺構の修復整備を行なっている団体も確認できた。

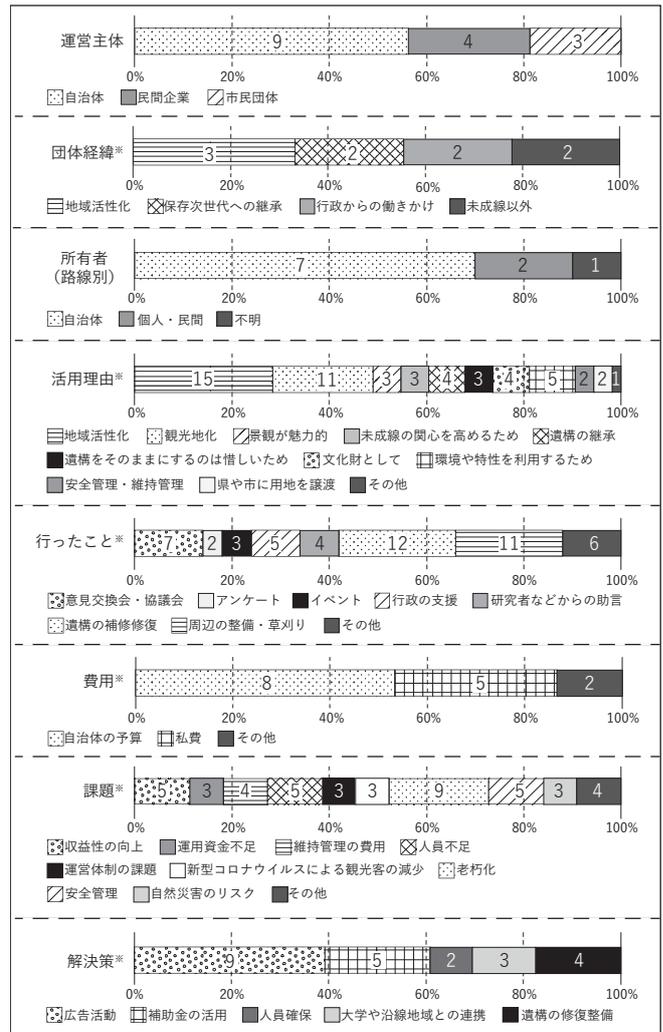


図4 活動組織の実態と課題  
※は、複数回答ありを示す。



図3 代表事例に関する活用実態

・参考文献17)、アンケート調査の情報を元に作成している。地図については国土地理院の地図を参照し筆者が作成した。No.16-今福線においては、浜田市発行の「浜浜鉄道今福線ガイド」と島根県技術士会が作成している「今福線マップ」を元に作成した。

## 4.2 類型別にみた活動組織の実態 (図5)

①**単体活用型**：所有者が活用を行なっている路線は3路線だった。一方で、所有者は自治体だが、実際に活用を行なっているのは民間企業や市民団体などである路線、自治体と民間企業がそれぞれで活用を行なっている路線がどちらも2路線であった。No.3-大間線の「幻の大間鉄道アーチ橋メモリアルロード」の所有者は風間浦村であり、外部との連携はなく風間浦村単体で活用を行なっている。No.7-高千穂線では、トンネルを貯蔵庫に転用しており、実際に運用しているのは神楽酒蔵(株)である。高千穂町は、鉄道遺産としての保存を主にを行なっており、トンネル活用は民間企業が行なっている。

②**線状活用型**：トロッコとして活用を行なっている2路線はどちらも自治体と民間団体が連携して活用を行なっていた。No.12 岩日北線は、岩国市が錦川鉄道(株)へ運行補助するなど観光目的として活用を行なっている。トロッコ以外の遊歩道やツアーなどの線的特点を活かした活用を行なっている路線の活動組織は、自治体が3路線であり、No.11-渥美線のみ豊橋鉄道(株)が活用していた。

③**路線全体活用型**：No.16-今福線は自治体と多くの活動組織との連携が確認できた。浜田市が遺構を所有しており、活用を行なっているのは、浜田市役所が事務局を運営している今福線を活かす連絡協議会が主であり、島根県技術士会、沿線の地元住民で構成されるまちづくり委員会などである。浜田市はNPO法人J-heritageに委託し、2018年に「今福線活性化のための中期計画」を策定した。また、島根県技術士会は土木中国支部との共同研究や、NPO法人江の川鉄道と連携を行なっている。No.14-長倉線やNo.15-五新線においても複数の活動組織と連携をとっており、地域一体となった活発な活用が実施されている。

## 4.3 全国未成線サミット

全国未成線サミットと呼ばれる鉄道遺産の活用を考えるサミットが2017年から開催されている<sup>注20)</sup>。ここでは各年の未成線サミットの取り組み内容について整理する。その上で、サミットの認知度と課題について検討する。

### (1)各年の全国未成線サミットの概要

**第1回全国未成線サミット (No.15-五新線)**：2017年3月に奈良県五條市で国庫補助事業として「国土政策フォーラム in 五條 (全国未成線サミット)」が開催された。主催・企画・提案は五條市が行ない、6つの未成線団体が集まり<sup>注21)</sup>、未成線を活用した地域づくりにつ

いて、有識者や行政の関係者によるパネルディスカッションが行われた。また、2日目は木レールイベントが行われた<sup>注22)</sup>。

**第2回全国未成線サミット (No.13-油須原線)**：2018年10月に福岡県赤村で開催された。第2回から自治体が主体となって開催する枠組みとなり、第2回全国未成線サミット in 赤村実行委員会が主催となった。第1回と同様に6つの路線が集まり、その他にも開催地付近の貨物線の廃線跡を活かした観光向けのトロッコ列車を運行している団体も参加した。内容は、鉄旅タレントの講演と各団体のパネルディスカッションであった。2日目は一般参加者向けのイベントとして、トロッコイベントや木レール展示などが同時開催された。

**第3回全国未成線サミット (No.16-今福線)**：2021年11月に島根県浜田市で開催された。主催は第3回全国未成線サミット in 浜田実行委員会であり、5つの未成線団体が集まり<sup>注23)</sup>、第2回と同様に開催地付近の廃線を活かした活動を行なっている団体も参加した<sup>注24)</sup>。内容は、各団体の活動事例発表と、今福線の活用に関わっている有識者のパネルディスカッションであった。2日目は、遺構を巡るエクスカージョンが行われた。参加人数は1日目250人、2日目73人であった(関係者含む)。実行委員会は、主に浜田市と地元のまちづくり委員会で構成され、沿線の環境整備やエクスカージョンのおもてなしは地元団体に業務委託する形となっていた。開催前年度の12月から事業計画や予算、経過報告などを行なう実行委員会があり、開催までに計4回行われた。実行委員会とは別に、企画・運営・広報・環境整備ワーキンググループ会議がそれぞれ2回行われ、その他に現地見学や、次回開催地の決定なども行われた。

### (2)全国未成線サミットの認知度

未成線サミットの認知度についてアンケート調査を行なったところ<sup>注25)</sup>、第3回までの未成線サミットに参加したことがある団体以外では2団体(3.8%)のみしか認知していなかった。第1回から同じ路線の団体しか参加していないのが現状である。近年活用を始めた路線もあるため参加歴のない団体への呼びかけとともに、未成線サミット自体の周知方法についても検討する必要がある。

## 5. おわりに

本研究では16路線の未成線を対象に、遺構の現存状況と利活用実態の全体像を整理した上で、活動組織と取り組み内容を含めた検討を行なうことで現状の課題を明らかにしてきた。

遺構が現存している路線は多数あり、その遺構の活用方法も様々であった。アーチ橋などを文化財として保存活用しているものや、トンネルなどについては未成線とは関係ないワインセラーなどの用途で活用している路線が確認できた。路盤を道路に、トンネルを貯蔵庫に転用するなど、遺構の特性を活かしている活用や転用を行なっている例がみられ、遺構の種類と活用方法の関係性が明らかになった。また、活用に関する類型化では、遺構そのものを単体として活用している路線、線的特点を活かしてトロッコやツアーを行なっている路線、路線全体を観光資源として捉え、周辺施設と連携しながら活用している路線が確認でき、遺構の現存状況や活用方法にあわせた活用実態が明らかになった。

活動組織の目的としては地域活性化が多くみられ、地域の遺産として捉えた活用が行われていた。課題としては、遺構の老朽化、人員不足、費用の問題が多くあげられる。未成線の遺構の多くが1980

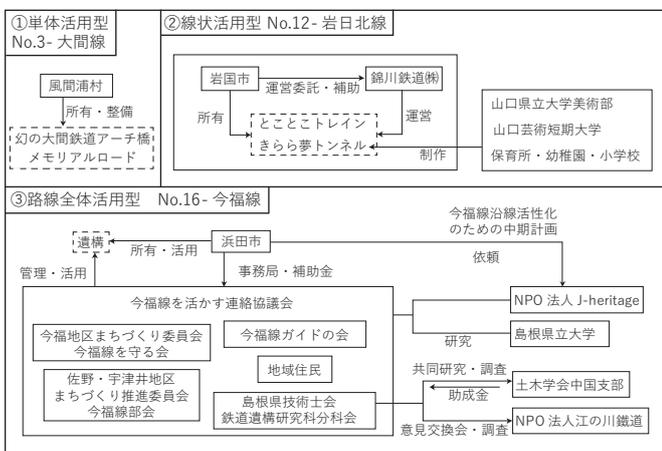


図5 代表事例における活動組織の連携図<sup>注15)</sup>

年頃に工事が中止となり、着工から40年以上経過しているため、遺構をそのまま活用するのは困難なため費用の問題は特に多く挙げられた。また、NPO法人や地元のボランティア団体が活用を行なっている場合は、活動人数や後継者不足、収益性の問題も大きい。さらに、未成線の多くは中山間地域にあり、周辺住民の協力も必須であり、自治体と民間団体、地域住民が連携して活用を行なうことが必要と考える。

16路線の活用実態について調査を行ってきたが、活用状況も路線ごとに異なり、遺構が現存しているが活用が行われていない路線も数多く存在した。今後、全国未成線サミットなどにより、未成線の知名度の向上とともに、鉄道遺産としての価値を見出し、地域活性化につながる活用が行われていくことを期待したい。

## 謝辞

ヒアリング調査およびアンケート調査にご協力いただいた関係者の皆様にお世話になった。ここに記して感謝申し上げます。

## 参考文献

- 1) 今尚之, 進藤義郎, 葛西章, 佐藤馨一: 土木遺産保存・活用における技術的支援の在り方について-旧土幌線第六音更川橋梁の保存問題を事例として-, 土木学会土木史研究, No. 22, pp. 183-190, 2002. 5
- 2) 西郷聡子, 鯉坂徹: 旧鹿兒島本線に関する研究-人吉-鹿兒島間の駅舎とその活用の現状について-, 日本建築学会学術講演梗概集 (関東), No. 2020, pp. 195-196, 2020. 9
- 3) 渡邊亮, 遠藤俊太郎, 曾我治夫: 鉄道廃線敷を活用した観光施設の現状-日独の事例から-, 日本交通学会交通学研究, No. 60, pp. 39-46, 2017. 3
- 4) 秋田紀之: 鉄道廃線跡の利用と地域振興, 季刊中国総研, Vol. 19, No. 1, pp. 31-46, 2015
- 5) 野尻彰, 大沢昌玄, 岸井隆幸: 鉄道跡地の実態の再活用状況に関する研究-線跡地と駅跡地の土地利用転換状況-, 日本都市計画学会都市計画論文集, No. 44-3, pp. 151-156, 2009. 10
- 6) 白井敬太郎, 飯田紗己, 石川恒夫: 旧碓氷峠鉄道施設の利活用に関する研究 (2) 地理的条件と時系軸から見る施設整備の特徴, 日本建築学会学術講演梗概集 (北陸), No. 2019, pp. 27-28, 2019. 9
- 7) 樋口輝久 (ほか6名): 新旧今福線の鉄道遺構-その実態と保存・活用の経緯-, 土木学会中国支部研究発表会発表概要集, No. 74, pp. 256-259, 2022
- 8) 樋口輝久 (ほか5名): 広浜鉄道・今福線の保存活用に向けた調査研究, 土木学会中国支部研究発表会発表概要集, No. 71, pp. 287-290, 2019
- 9) 金野和弘, 廣井修平: 地域資源としての未成線-広浜鉄道今福線の多面的な活用-, 地域活性化学会研究大会論文集, No. 9, pp. 488-491, 2017. 9
- 10) 今尚之, 原口征人, 佐藤馨一: 北海道における鉄道コンクリートアーチ橋梁の評価と保存, 土木学会学術講演集, No. 53, pp. 112-113, 1998. 10
- 11) 進藤義郎, 葛西章, 荻澤憲吉, 原口征人, 今尚之: 津軽海峡沿岸に残る鉄道土木遺産群について-大間, 戸井のコンクリートアーチ橋梁を中心として-, 土木学会土木史研究講演集, No. 26, pp. 11-16, 2006
- 12) 秋田紀之: 「幻の鉄道」は地域の宝: 鉄道未成線遺構を観光資源にする浜田市の取り組み, 季刊中国創研, Vol. 20, No. 1, pp. 51-64, 2016
- 13) 島根県技術士会: 「幻の広浜鉄道今福線」研究, 島根県技術士会, 2016. 12
- 14) 秋田紀之: 鉄道遺産の活用による観光振興とまちづくり 廃線後の三江線資産と今福線未成線遺構の活用による地域活性化への取り組み, 季刊中国創研, Vol. 23, No. 3, pp. 11-32, 2019
- 15) 日本鉄道建設公団三十年史編纂委員会: 日本鉄道建設公団三十年史, 日本鉄道建設公団, 1995. 3
- 16) 森口誠之: 開封! 鉄道秘史 未成線の謎, ㈱河出書房新社, 2022. 11
- 17) 森口誠之: 鉄道未成線を歩く (国鉄編) 夢破れて消えた鉄道計画線 実地踏査, JTB, 2002. 6
- 18) 森口誠之: 鉄道未成線を歩く (私鉄編) 夢破れて消えた鉄道計画線 実地踏査, JTB, 2001. 9
- 19) 草町義和: 全国未成線ガイド, ㈱宝島社, 2016. 2
- 20) 草町義和: 鉄道未完成路線を往く, ㈱講談社ビーシー, 2011. 8
- 21) 松村真人: 走らなかつた鉄道 未成線を追う, 神戸新聞総合出版センター, 2020. 11
- 22) 川島令三: 全国未成線徹底検証 [国鉄編], ㈱天夢人, 2021. 5

- 23) 川島令三: 全国未成線徹底検証 [私鉄編], ㈱天夢人, 2021. 9
- 24) 岩田光正: 保存版全国「未成線」大百科, JTB, 1997. 7
- 25) 公益社団法人中国地方総合研究センター: 中国地方の鉄道探見-鉄道の歴史とその魅力-, 公益社団法人中国地方総合研究センター, 2014. 9
- 26) 則田忠雄: 挫折した大間鉄道 はまなす 第21号, 下北の地域文化研究所, 2005. 5
- 27) 草町義和: 鉄道ジャーナル 11月号, 成美堂出版, 2016. 11
- 28) 草町義和: 鉄道ジャーナル 3月号, 成美堂出版, 2014. 3
- 29) 草町義和: 鉄道ジャーナル 5月号, 成美堂出版, 2014. 5
- 30) 草町義和: 鉄道ジャーナル 7月号, 成美堂出版, 2017. 7
- 31) 土木学会土木史研究委員会: 日本の近代土木遺産 現存する重要な土木構造物 2800選 改訂版, 土木学会, 2005. 12
- 32) 宮脇俊三: 鉄道廃線跡を歩く V 消えた鉄道実地踏査 60, JTB, 1998. 6

## 注

- 注1) 実際に工事が行われ、中止になったものを対象とする。
- 注2) 全国の国鉄私鉄の未成線の数は88路線であるが、参考文献15-30)により、遺構が現存している63路線と判断した。63路線の内、事前に回答不可とされた8路線を除く55路線(91件)の市町村(77件)と鉄道会社(14件)への一次アンケート調査を実施した。結果として、43路線(56件/61.5%)の回答があり、その内有効回答数が41路線(44件/48.3%)であった。一次アンケート調査では主に基本情報の整理と、活用の有無の把握を行うためであり、有効回答に含まなかった2路線は、路線の基本情報と、遺構の現存状況が不明のものである。
- 注3) 二次アンケート調査では16路線に対して、活用理由や経緯、課題などを主に調査した。
- 注4) 旧法と北海道鉄道敷設法が廃止され、新線建設の基本として予定線149路線が掲げられた。
- 注5) No. 13-油須原線は石炭産業の需要が増加し輸送手段として、No. 6-呼子線は住民の要望と短絡化のために後に追加された。
- 注6) 地方交通線の輸送密度が4,000人未満/日の路線を特定地方交通線として廃止対象となった。
- 注7) 鉄道事業法により、鉄道事業を営もうとする場合、旧運輸大臣から免許を受けなければならなかった。
- 注8) 橋梁は構造的な区別として桁橋とアーチ橋に分類する。橋桁の構造として、橋台、橋脚、橋桁があり、図1では橋台、橋脚のみ現存しているものと定義した。
- 注9) 一つの遺構に対して複数の活用方法を含む場合がある。
- 注10) 歴史的土木構造物の保存を目的に土木学会により2000年に設立された。
- 注11) 場所は鳩川トンネルである。唐津市と九州大学が共同研究を行い、その後活動組織である唐津くん煙工房に無償譲渡され、貯蔵庫として使用していることをヒアリング調査で確認した。
- 注12) 2020年6月26日付で公募を行なっている。
- 注13) 岩国市所蔵資料「幻の岩日北線とことこトレインが走るまでの経緯」より特徴を整理した。
- 注14) 吉賀町所蔵資料「旧岩日線六日市トンネル調査・意見交換会 報告書」より。
- 注15) No. 2-根北線とNo. 8-戸井線の活動組織は事前に回答不可の連絡があり、アンケート調査は実施していない。また、No. 10-加越能鉄道高速線とNo. 11-渥美線の活動組織は回答なしである。
- 注16) 有効回答に含まなかったものは、遺構を所有しているのみで、組織として活用は行っていないと回答があったものである (No. 1-名羽線・No. 3-大間線)
- 注17) No. 9-東武鉄道熊谷線延長部は、所有者及び管理主体が不明である。
- 注18) 地域活性化と観光地化の違いとして、地域の資源を活かしてコミュニティの発展に焦点を当てているか、観光客を呼び込み利益に重点を置いているかと定義している。
- 注19) 2023年6月1日に浜田市、島根県技術士会、今福線ガイドの会にヒアリング調査を行なった。
- 注20) 第2回目の2018年から2年に1回の開催となっているが、新型コロナの影響で第3回は2021年に延期になった。
- 注21) 佐久間線・五新線・今福線・岩日北線・油須原線・高千穂線が参加。
- 注22) 木製レールに鉄道玩具の車両を走らせるイベントのこと。
- 注23) 五新線・今福線・岩日北線・油須原線・高千穂線が参加。
- 注24) 2018年に廃線となった三江線は、現在トロッコ列車の運行やイベントの実施などを行なっている。
- 注25) 一次アンケート調査にて、未成線サミットを知っているか、および参加の有無を調査した。

[2023年10月4日原稿受理 2023年12月20日採用決定]