

のと鉄道と鹿島臨海鉄道に見る萌えアニメ聖地巡礼の収益効果

massina

一時は急拡大による赤字化と資金繰りなどが危ぶまれた KLab がラブライブ！スクールフェスティバルで復活、5月には黒字化を発表したことは、株式市場で驚きをもって迎えられ、KLab の株価が大幅に上昇したことは記憶に新しい。このように萌えコンテンツによる業績の改善というのが他の業界や企業で見られるのかどうかは以前より議論されているところであり、本稿では花咲くいろはの駅のモデルとなった西岸駅を持つのと鉄道、ガールズ&パンツァーの舞台として聖地化した大洗を沿線に持つ鹿島臨海鉄道、の二例を挙げ、それぞれアニメ聖地化によりどのような収益効果をもたらされたかを論じてみたい。

なぜ鉄道事業者か

今回鉄道事業者を取り上げた理由としては、聖地となると飲食店や宿泊施設などでも効果がみられるとはいえ、立地や商材などで集客力が多様で効果を図るにミスリーディングとなりうるのに対し、交通手段も多様とはいえ選択肢が比較的少なく訪問客が集中しやすく効果を測定しやすいだろうこと、鹿島臨海鉄道ではラッピング車両の運行、のと鉄道では駅の改装など、それぞれが聖地巡礼の目的足りうること、がある。鉄道と萌えの関係については、2013年7月6日の日本経済新聞に『「萌え鉄」列車、全国で発車 車体に美少女イラスト』という記事が掲載され、鉄道とアニメのファン層が重なりやすいこと、地方の鉄道とアニメ制作側の思惑が結び付きやすいことなど、鉄道とアニメの親和性の高さに言及している。

また、別な理由として、何よりも財務データが取りやすいことがある。多くの鉄道会社が有価証券報告書を提出していることに加え、鉄道事業法により事

業報告書の提出が義務付けられていることから、財務データへのアクセスが他の産業より容易である。

なお、筆者は証券アナリストとして企業分析に長年携わってきており、また、この数年、アニメの視聴やいわゆる乗り鉄に費やす時間は長くなっているものの、業務では鉄道業界は担当したことがないため、財務分析が不十分で的を射ていないものになる場合があることをあらかじめお断りしておく。

1. のと鉄道と「花咲くいろは」

1-1. のと鉄道の概略

のと鉄道は旧国鉄能登線の廃止に伴い設立された第3セクター鉄道で、1988年に独自に営業開始した能登線のほか、線路設備を有さず列車の運営のみを行う第二種鉄道事業者として1991年には七尾線(七尾線の線路はJR西日本が保有)を引き継いだ。

2001年に七尾線の穴水-輪島間を廃止、2005年に能登線を廃止し、現在は七尾線の七尾~穴水間のみを営業している。したがって、現在の経営形態としては線路を有しない第二種鉄道事業者となっている。

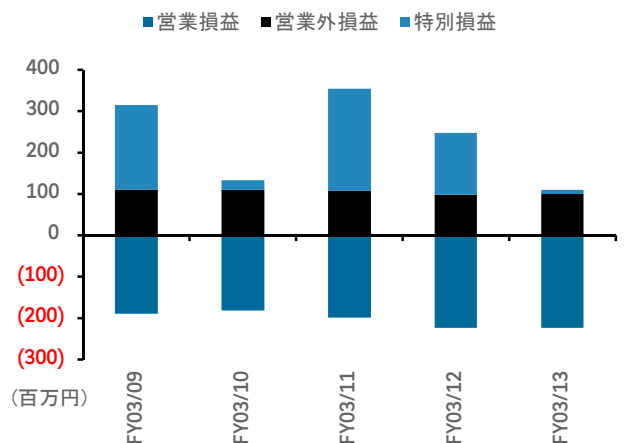
1-2. 財務・経営状態

こうした経緯であるため、現在は第二種鉄道事業者として、線路を有しておらず(JR 西日本が保有)、バランスシートは必然的に固定資産が少なめとなるであろうことが推測される。また、第3セクターの鉄道事業の多くが、旧国鉄の赤字路線を交通インフラとして必要とする自治体が資金援助する形でスピノフを行った形態であることから、補助金による収益の補填が基本的な構造となっており、補助金により取得した資産が圧縮記帳されること、が財務諸表上の特徴となるだろうことも推測されるだろう。また、鉄道事業では地方自治体などからの工事負担金の受入があり、これらの会計処理においては圧縮記帳を行う方針が主流であることなどにも留意したい。さて、のと鉄道の収益構造であるが、同社は有価証券報告書を提出しているの、これを元に見ていくと、2012年度においては売上高 203 百万円、営業費用 426 百万円、営業損失 224 百万円を計上している。この赤字の鉄道事業に対し、JR 西日本に支払う線路使用料相当分ならびに派遣職員人件費相当分は「石川県、七尾市及び穴水町ののと鉄道安全運行維持対策補助金」として補填されており、これを2012年度には営業外収益で 97 百万円計上している。また、特別利益では、のと鉄道運営助成基金補助金、鉄道軌道安全輸送設備整備費補助金、震災復興地域づくり総合支援事業費補助金等で 82 百万円を認識している。それ以外にも年度によっては特別利益で固定資産売却益などを認識している一方で、のと鉄道に特有の

費用項目として特別損失に「能登線跡地処理費」がほぼ毎年計上されており、2011年度では 14 百万円、2012年度では 46 百万円に達している。注記には文字通り能登線の跡地処理とあり、建物や橋梁の撤去費用が主な内容となっている。

これらの状況から、のと鉄道の基本的な経営形態は、「運賃収入の不足による営業損失を補助金で賄っており、会計上はインフラ運用コストの一部(JR 西日本委託分)に対応する補助金を営業外収益に、それ以外の人件費・燃料費・維持費などに対応する補助金を特別利益に認識」しており、また「廃止した能登線の撤去費用を資産売却で賄っている」という理解を持つことができるだろう。

〈図表 1-1 : のと鉄道の損益構造〉



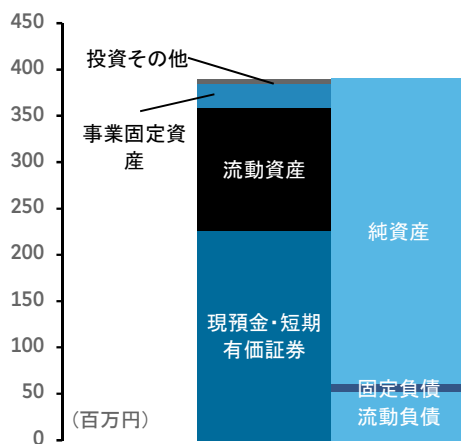
(出所：有価証券報告書より筆者作成)

貸借対照表においては、固定資産は車両や建物などを有するが、補助金による圧縮記帳の累計額は 1,438 百万円に達しており、貸借対照表上に認識している鉄道事業固定資産・その他事業固定資産は 26 百万円に過ぎない。

税金資産についても繰越欠損と減損損失がほとんどを占めるがほぼ全額が評価性引当されており貸借対照表上では軽微となっている。

こうした事情から、貸借対照表は鉄道事業としては小規模であり、かつ大半が流動資産となっているのが特徴的といえるだろう。

〈図表 1-2 : のと鉄道の 2012 年度末貸借対照表〉



(出所：有価証券報告書より筆者作成)

1-3. 花咲くいろは

さて、のと鉄道がアニメ聖地化したのは「花咲くいろは」(以下花いろ)によってである。花いろは女子高生が温泉旅館で働きながら、同じ旅館で働く他の女子高生や登場人物たちとともに旅館での様々な出来事を経験しながら成長していくアニメ(または岸田メル氏のキャラクターデザインによる可愛い女子高生たちがキャッチャウフフするのを堪能するアニメ)であり、作中では湯乃鷲温泉が舞台となる。湯乃鷲は架空の温泉街であるが、温泉街の描写は金沢

の湯涌温泉、駅の描写はのと鉄道西岸駅をモデルとしている。

なお、アニメ制作を担当した P.A.Works は富山県南砺市に本社を置き、true tears での南砺市城端地区、Angel Beats!での金沢大学など、過去、富山県内の土地を舞台とするか作中の風景描写の題材としたことにより、アニメの聖地化という流行に先鞭をつけた企業の一社である。聖地化させる仕掛けについては一定のノウハウが確立されている、と評することもできよう。

花いろは 2011 年 4-9 月に本放送されているが、これに合わせ、モデルとなった現地においては、のと鉄道は 4 月には西岸駅の駅名票をアニメに合わせ「湯乃鷲」とし、7 月から 10 月までは花いろキャラクターによる車内放送を行ったほか、本放送終了後 10 月には湯涌温泉では作中のお祭りであるぼんぼり祭りを再現、のと鉄道では急行ゆのさぎの運行などのタイアップが行われている。湯涌温泉、のと鉄道ともにアニメの聖地として集客の努力を継続し、2012 年には 3 月にのと鉄道でラッピング車両が投入され、7 月には湯涌温泉で再びぼんぼり祭りが開催された。また、2013 年 3 月には劇場版「花咲くいろは HOME SWEET HOME」が封切られたのに合わせ、のと鉄道ではさらにラッピング車両を投入している。

〈図表 1-3 : 湯乃鷲駅のと鉄道 NT200 形〉



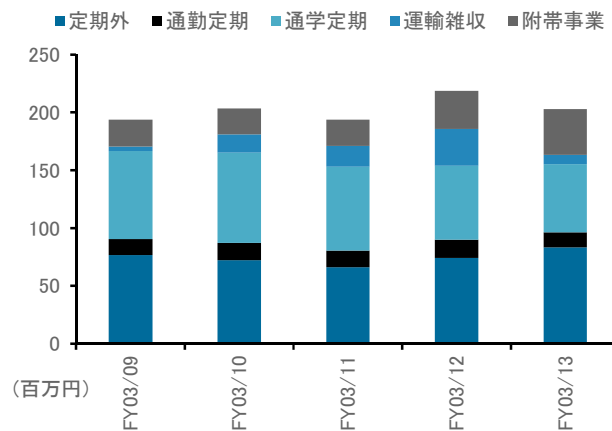
(出所：2011年12月29日 筆者撮影)

1-4. 花いろの売上貢献～運賃収入

このようなアニメに連動した現地での集客努力が展開された結果、のと鉄道の業績においては、前述の日報記事によれば1割程度の乗客数の増加と日によっては80万円の物販を記録したとのことであるが、2011年度、2012年度にどのような変化が見られたであろうか。

図表 1-4 はのと鉄道の2008年度から2012年度の売上の推移である。一目して2011-2012年度の売上高がそれ以前に比較し増加したことがうかがえ、その内訳として、花いろ効果が出ると思われる収益項目の「定期外」「附帯事業」の伸びもまた明確となっている。

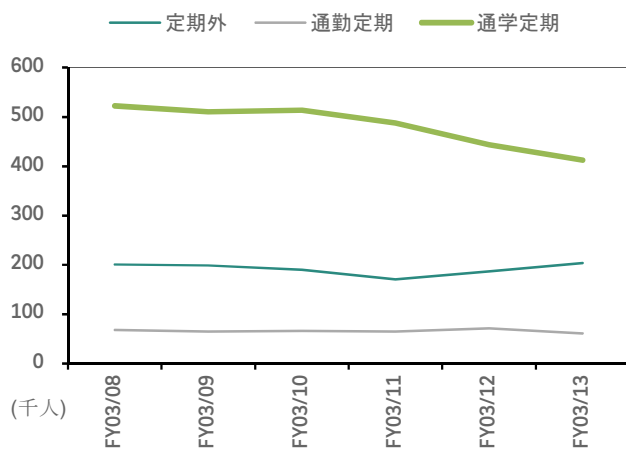
〈図表 1-3 : のと鉄道営業収益の推移〉



(出所：有価証券報告書より筆者作成)

旅客運輸収入のうち訪問旅客の運賃が含まれる「定期外」の売上高は2007-2009年度は70百万円台で推移し、2010年度は66百万円まで落ち込んでいたものが、2011年度は74百万円(前年度比12%増)、2012年度は83百万円(同12%増)と大きく伸長した。これを以て花いろの収益貢献があったとするのは容易ではあるが、もう少し詳細を見てみると、背景となる旅客数の推移は図表 1-4 にある通りで、定期外旅客者数は2010年度の17.1万人を底に、2011年度は18.7万人(前年度比9.5%増)、2012年度は20.4万人(同9.3%増)と改善を続けている。湯涌温泉では北國新聞が2012年4月17日付で2011年度の入込み客数が前年比7.4%増となったと報じており、これと比較してものと鉄道における来客効果は相対的に大きかったと評価できよう。

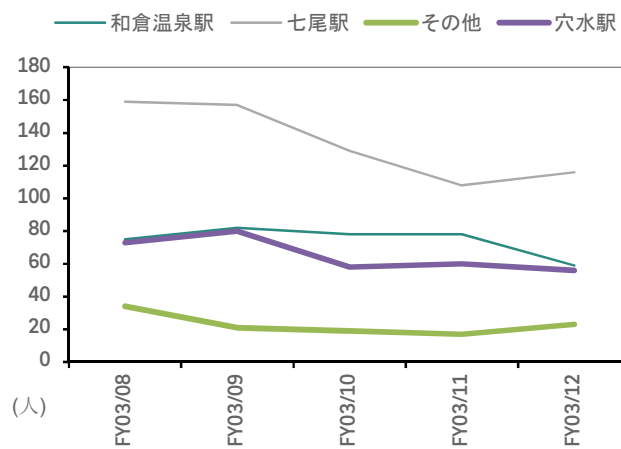
〈図表 1-4 : のと鉄道旅客数の推移〉



(出所：有価証券報告書より筆者作成)

また、旅客数と旅客運輸収入の単純な割り算による客単価を求めると、2010年度までは380円台だったのに対し、2011年度には398円、2012年度には408円と伸長している。従来の380円台の水準は沿線の最大の観光地である七尾-和倉温泉間(片道180円)の往復の需要が大半であったであろうことが推測できる水準であるが、この2年間でその水準が上昇したことで、花いろ効果で西岸(湯乃鷲)まで訪問している客数が増えていると推測できるだろう。実際、石川県統計書にあるのと鉄道の駅別乗車人員数の推移を見ると、2011年度には七尾駅の乗車人員数が増加している一方で、和倉温泉駅は減少、穴水駅も横ばいで推移している中、西岸を含む「その他」の駅の乗車人員数が僅かではあるが増加していることがうかがわれ、花いろによる効果が出ているようにも思われる。この傾向が持続しているようであれば十分に効果があったことが指摘できるであろう。2012年度のデータが待たれるところである。

〈図表 1-5 : のと鉄道の駅別乗車人数〉



(出所：石川県統計書より筆者作成)

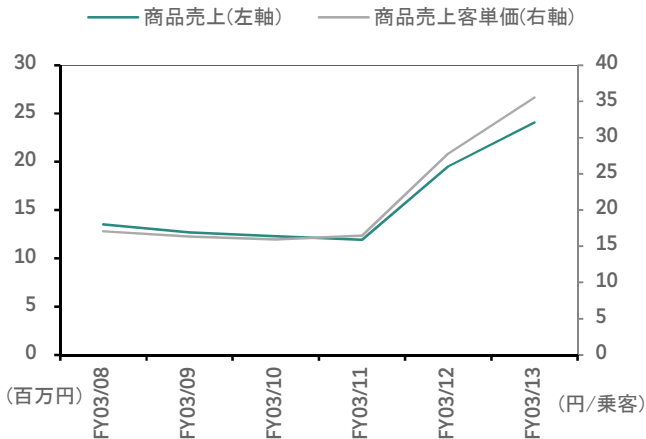
さらに、鉄道事業収益でイレギュラーな動きをしている収益項目に「運輸雑収」がある。鉄道事業会計規則では運輸雑収には旅客運輸収入、貨物運輸収入、鉄道線路使用料収入及び鉄道線路譲渡収入以外の収益として専用線使用料、駅共同使用料、車両使用料、土地物件貸付料、広告料、構内営業料、旅客雑入、貨物雑入、厚生福利施設収入、雑入を含めることになっている。のと鉄道では2011年度に32百万円とそれまでの倍程度の売上を計上、2012年度は8百万円と大幅に減少しており、有価証券報告書を見る限り「雇用事業の委託収入」がこれに相当するものと推測されるが、花いろ関連の収益の有無も気になるところではある。

1-5. 花いろの売上貢献～附带事業収入

附带事業については、のと鉄道の場合、駅売店業、旅行代理店業、飲食業からなるが、駅売店業では有

価証券報告書によればアニメ関連グッズが売上を伸ばさせているとのことである。

〈図表 1-6 : のと鉄道の商品売上高と客単価〉



(出所：有価証券報告書より筆者作成)

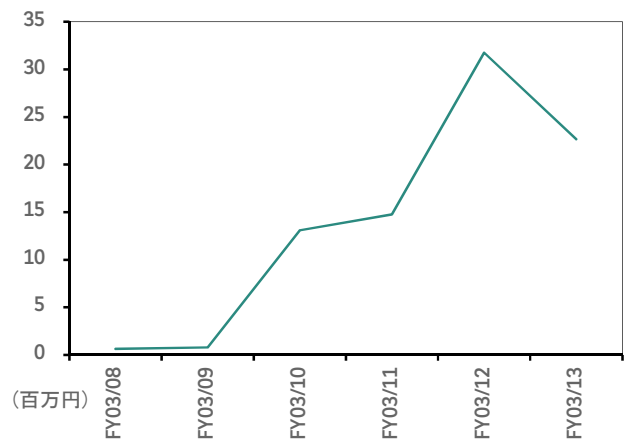
花いろ以前では駅売店業の売上高は 12-14 百万円だったのに対し、2011 年度は 20 百万円、2012 年度は 24 百万円と順調に伸ばしており、これを単純に旅客数で割った客単価も 16-17 円から 2011 年度は 28 円、2012 年度は 36 円と大幅に伸びている。飲食業では冬期間限定で牡蠣を炉端焼きなどで提供していると有価証券報告書にはあるが、筆者が訪れた 2011 年の年末にはそのようなものを見た記憶がないことや、他の季節、特にぼんぼり祭りの時期には聖地巡礼するアニメファンが増えるであろうことなどを思うと、飲食業の収益機会はより広範にありそうに思われる。

1-6. 花いろの利益貢献

では、これらが利益に貢献したかとなると、前掲の図表 1-1 でみられるように 2011 年度、2012 年度とも営業損失の水準は必ずしも改善していない。

この理由としては、燃料動力費や修繕費の増加なども要因として挙げられるが、特に金額が増加しているものとして、案内宣伝費があげられよう。案内宣伝費は 2010 年には 15 百万円であったものが、2011 年度には 32 百万円、2012 年度には 23 百万円と高水準となっている。

〈図表 1-7 : のと鉄道の案内宣伝費〉



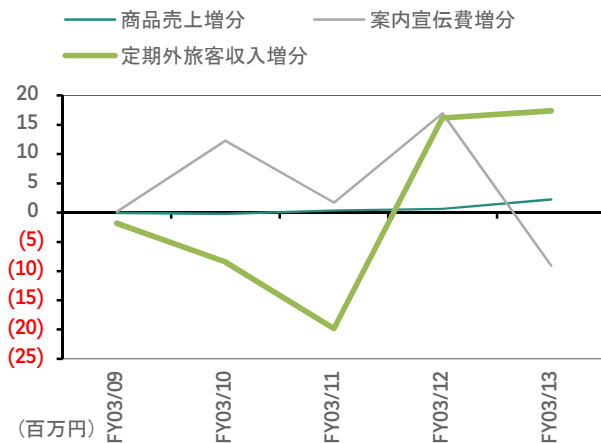
(出所：有価証券報告書より筆者作成)

この案内宣伝費の増加は、特に 2011 年度において、これまでに見てきた定期外旅客運賃収入の増収分や駅売店業の増収分を相殺した格好となっている(図表 1-8)。

因果関係として、花いろによる収益があったためにこれまでに手を付けることの出来なかった広告宣伝費等に支出できたと見るか、花いろの収益を見込んで広告宣伝費を費やしたが客足が伸びなかったか、

いずれかの可能性が考えられるが、ポスター等の準備を考えると後者の可能性も懸念され、アニメ聖地巡礼の見込みは外れた状態であるかもしれない。

〈図表 1-8 : のと鉄道の案内宣伝費〉



(出所：有価証券報告書より筆者作成)

1-7. 花いろとのと鉄道の今後

2012年度には案内宣伝費が削減されたにもかかわらず営業損益が改善していないのは、これまでに論じてきた内容以外にも、通学定期運賃収入の減少も大きな要因となっている。

2013年度は花いろ劇場版とこれに呼応するラッピング車両の投入、ぼんぼり祭りの継続などもあり、収益的には維持可能であろうことが期待できるが、中長期的には趨勢として少子化に伴う通学定期運賃収入の減少、花いろの効果の剥落は避けられず、対応が求められることになるだろう。有価証券報告書にも記されているように、2013年度末の北陸新幹線金沢開業による首都圏からのアクセスの利便性向上を如何に活かすかが課題となるが、劇場版に続き

花いろ2期も期待されるということであれば、聖地巡礼するアニメファンが消費額を増やすような方策を講ずることも、観光地としての利便性の向上と共に期待されるところである。

2. 鹿島臨海鉄道と「ガールズ&パンツァー」

2-1. 鹿島臨海鉄道の概略

鹿島臨海鉄道は鹿島臨海工業地帯の輸送を目的として貨物専門の第3セクター鉄道として設立され、1984年には日本鉄道建設公団が建設していた鹿島線の北鹿島以北を引き継ぎ、1985年には北鹿島-水戸間の旅客営業を開始している。このような経緯から筆頭株主は日本貨物鉄道(JR貨物)、次いで茨城県、住友金属、三菱化学、全農などが株主に名を連ねている。のと鉄道のような線路を有しない第二種鉄道事業者ではなく、線路を有する第一種鉄道事業者である。

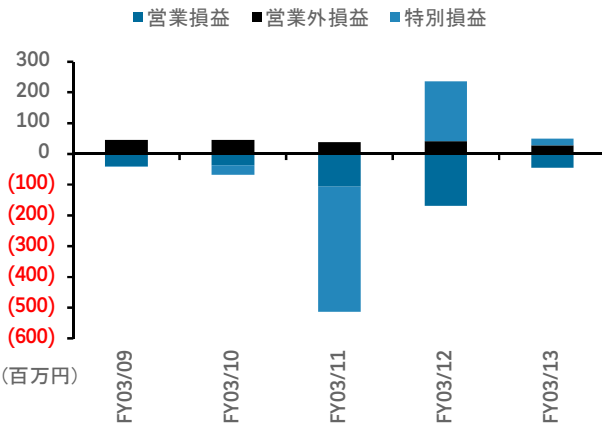
2-2. 財務・経営状態

鹿島臨海鉄道も他の一般的な第3セクターの鉄道と同様に営業損失が続く経営状況となっている。ただ、のと鉄道では第2種鉄道事業者であることに伴うJR西日本への支払いを補填する補助金を営業外収益に認識していたが、鹿島臨海鉄道ではそのような項目はない。

2012年度の収益としては売上高1,106百万円に対し営業費用1,151百万円、営業損失44百万円となっており、2010年度の107百万円の営業損失、

2011年度の168百万円の営業損失よりは改善をみせている。

〈図表 2-1：鹿島臨海鉄道の損益状況〉

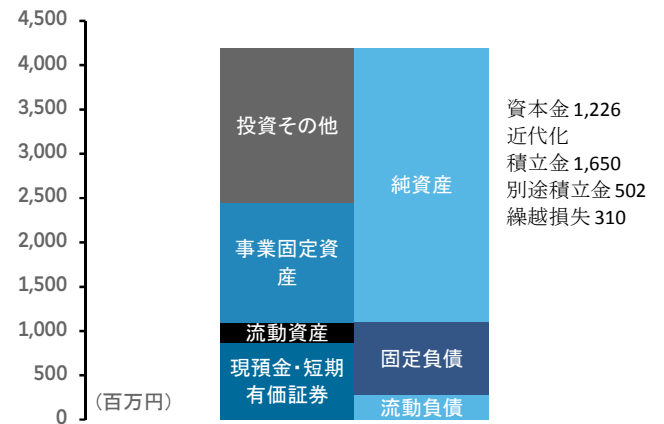


(出所：決算公告より筆者作成)

目立つのは東日本大震災に伴う影響で、2010年度に406百万円、2011年度に200百万円の災害損失を計上している。これに対し国・自治体から補助金として東日本大震災鉄道施設災害復旧費があり、これを含め2011年度に1,102百万円の工事負担金等受入を計上し、併せて固定資産圧縮損(圧縮記帳)744百万円を計上している。

また、特徴的なのは営業外損益における金融収益の貢献で、厚めの自己資本に対し、金融資産を運用することで営業損失を営業外収益で補填する仕組みが保たれるようになってきているように観察される。

〈図表 2-2：鹿島臨海鉄道の2012年度末貸借対照表〉



(出所：決算公告より筆者作成)

また、売上高は設立の経緯から貨物の売上高が含まれ、趨勢的に減少しているものの、JR貨物との貨物連絡運輸による取引金額は2011年度784百万円、2012年度621百万円の規模となっている。

これらのことから、鹿島臨海鉄道の基本的な経営形態は、「営業損失は1億円前後であり、これを営業外の金融収益で補うことで、経常損益段階では概ね損益は均衡している。設備投資については一般的な鉄道事業と同様で、補助金の受入分を圧縮記帳している」という理解を持つことができるだろう。

2-3. ガールズ&パンツァー

鹿島臨海鉄道はJリーグの鹿島アントラーズのホームグラウンドに近接する鹿島サッカースタジアム駅(駅自体はJR東日本の管轄)にも直通していることもあり、旅客需要は変動しやすい要素もあるといえるが、この1年程度では特に「ガールズ&パンツァー」(以下ガルパン)のアニメ聖地化による集客効果が話題になっている。

ガルパンは沿線の大洗を舞台に、戦車道と称する戦車を使った模擬戦を行う競技を描いたアニメで、ミリタリー系の題材と萌え美少女を組み合わせることで定評のある島田フミカネ氏のキャラクターデザインによる可愛い女子高生たちがキャッキュウフフするばかりではなく、精緻な戦車の動作の描写に見るべきものがあるアニメとされる。作中では実際の大洗の街並みや建物などが登場し、聖地巡礼の名所となっている。

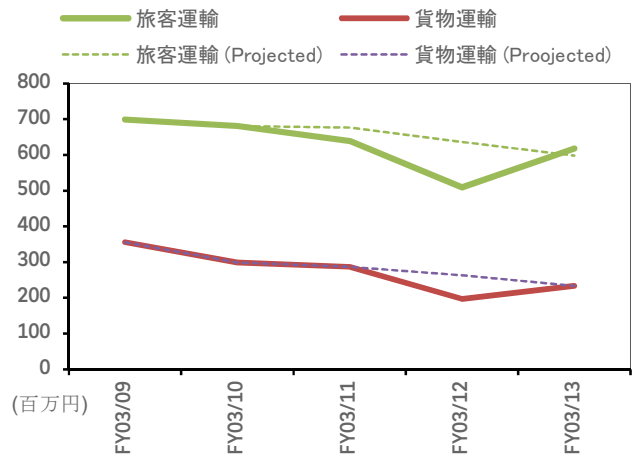
ガルパンは2012年10-12月に本放送され、これに合わせ、沿線では本放送中からイベントなどから盛り上がりを見せ、2012年11月には大洗あんこ祭が開催され、同時に鹿島臨海鉄道と茨城交通(バス)でラッピング車両の運行が始まった。以降も折々イベントが開催されており、2013年5月には劇場版とOVAの制作が発表されている。

2-4. ガルパンの売上貢献～運賃収入

鹿島臨海鉄道の場合、ガルパンの収益貢献が期待されるといっても2012年度は下半期のみであることからさほど貢献は見込みにくいだろうと考えられることに加え、前年度との比較を行うにしても、2010年度と2011年度の震災影響をどの程度と把握するかが問題となるだろう。実際に、2011年度には旅客収入で20%、貨物収入で30%の減少を見せ、2012年度にある程度の回復を見せている。また旅客数が公表されていないことも効果を直接的に見ることを難しくしているともいえる。

そこで、概算ではあるが、震災後4か月程度の運休があったことや、茨城県商工労働部観光物産課による観光客動態調査報告では入込客数が2011年度で前年度比2割程度の減少と試算されていることから、これらを調整した基準売上高を算定し、そのトレンドが2012年度も続いたものとして実績額との差分を見た。

〈図表 2-3：鹿島臨海鉄道の運輸収入推移〉



(出所：決算公告より筆者作成)

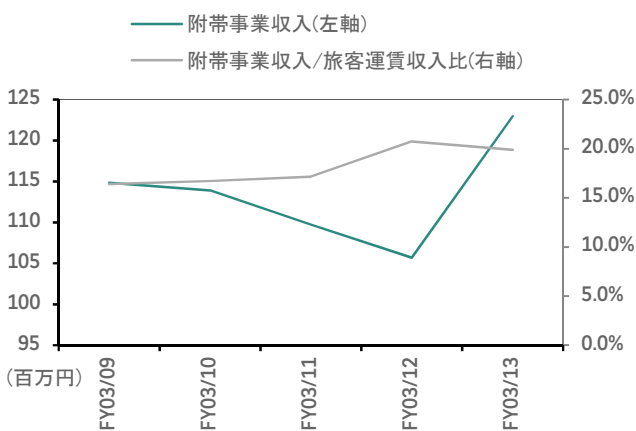
図表 2-3 は点線部分が震災影響を調整した平準化ベースの収入、太線が実際の収入であるが、2012年度は貨物が概ね平準化したベースに回帰したのに対し、旅客が平準化ベースを若干ではあるが上回り、これを以てガルパン効果と見做してもよいように思われる。金額にしてこの差は20百万円といったところで、仮に鉄道を利用する聖地巡礼ファンの大半がJR鹿島線のアクセスが悪いことから、常磐線で水戸から大洗に巡礼していると考えると往復900円の運賃から、2万人を超える巡礼者がいた計算となる。あるいは記念乗車券の販売が行われているが、

その売上が旅客運輸収入に含まれるのであれば、その貢献分ということになるだろう。

2-5. ガルパンの売上貢献～附帯事業収入

物販を含む附帯事業ではより貢献は明確であるように思われる。

〈図表 2-4：鹿島臨海鉄道の附帯事業収入推移〉



(出所：決算公告より筆者作成)

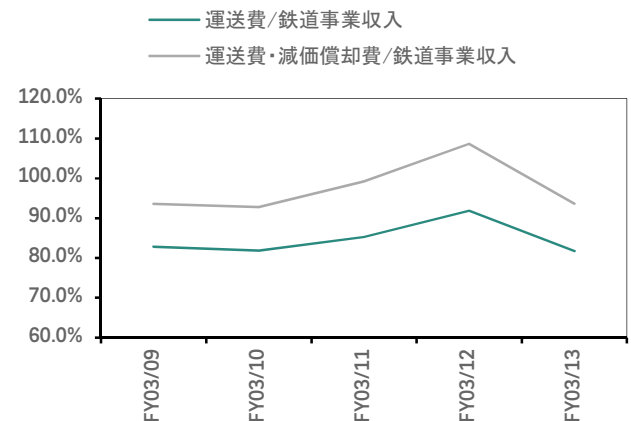
図表 2-4 は附帯事業収入と旅客運賃収入に対する比率を示したもののだが、附帯事業収入は震災前の水準を 10 百万円ほど上回る水準まで伸長している。が、伸長しているといっても旅客運賃収入に対する比率が上がっているわけではないので、客単価はさほど変わっていないとみられるかもしれない。つまり、ガルパン聖地巡礼による訪問者数は増えているとしても、ガルパングッズ等による収益化は追いついていないとも考えられる。ただ、2012 年 11 月 30 日 -12 月 2 日に干し芋をはじめとする即売会を行い、2013 年に入ってからも缶バッジ等を販売していることから、先の旅客運賃収入の増加は記念乗車券等

によるもので、附帯事業の旅客単価は上昇していると見るのがより妥当なのかもしれない。

2-6. ガルパンの利益貢献

利益貢献の面では、営業損益を見る限りでは前掲の図表 2-1 でみられるように 2012 年度に営業損失の水準は改善しているが、これはどちらかというと、ガルパン効果以外の部分が大いように思われる。これまで見てきたように 2012 年度におけるガルパン効果と呼べそうな収入増は鉄道事業で 20 百万円、附帯事業で 10 百万円程度であり、それだけではもちろん 2011 年度から 2012 年度へかけての 63 百万円の営業損益の改善は説明しきれない。

〈図表 2-5：鹿島臨海鉄道の運送費/鉄道事業収入比の推移〉



(出所：決算公告より筆者作成)

そこで鉄道事業の原価に相当する運送費を、運輸収入に対する比率として見ると、2010 年度、2011 年度と上昇していることがうかがえる(図表 2-5)。のと鉄道のように有価証券報告書を提出しているわけではないため、運送費の詳細は不明であるが、運

送費の実額は減少していることから、運送費率の上昇はおそらく震災の影響に伴う稼働率の低下で説明できるもので、したがって 2012 年度は稼働率が回復したことによる運送費の改善(平準化)が見られたとみてよいだろう。あるいはガルパン効果による稼働率の改善という議論も展開可能かもしれない。

2-7 ガルパンと鹿島臨海鉄道の今後

このように 2012 年度ではガルパン効果はそれなりにはあるが見られると考えられるものの、大幅に改善したとまでは言いにくい。2013 年度は通年で効果を持続することが期待されるため、業績への貢献は明確に表れることが期待される。

さらに先のことを考えると、アニメ聖地としての大洗が注目され続けるには劇場版と OVA のみならず 2 期やコミックなどでのスピンオフタイトルのアニメ化などの動向に注目が集まるだろう。1 期で全国大会で優勝してこれからどうするのかなどといった話題がみられるが、筆者としてはドカベンのように年をまたいだ展開も十分に考えられうところではないかと夢想する次第である。

与太話はともかくとして、ガルパンと大洗はアニメ聖地化と集客という点では短期間で大成功している例で、一過性のものではなく持続性のあるものとして展開しうる地力はあるものと筆者は考えており、今後の自治体や関係者の努力が期待されるところである。

3. 総括、あるいは単なる感想として

さて、このようにアニメ聖地化の効果について直近で聖地巡礼がブームとなった 2 つのケースにつき、鉄道会社の財務という観点から見てきたわけだが、のと鉄道にしても鹿島臨海鉄道にしても、効果は見られると思われるが、大々的に貢献しているとまでは言い切れないように思われた。

が、沿線の他の企業や店舗などとの相乗効果を踏まえて本来は考えるべきであり、そうした視点に立てるならば(職業として調査するのであれば)、本来、いわゆる経済効果として宿泊、飲食、物産などの消費額をかなり盛って試算するのが筋ではあるが、今回は余技として鉄道会社の分析を行うに留めており、そのような意味では不満が残る。

また、今後、こうした効果を考える機会があれば、収益貢献や沿線の経済全般への効果のみならず、アニメ聖地化の「持続性」という視点に基づき、「らき☆すた」と埼玉県鷲宮町(現久喜市)、「おねがい☆ティーチャー」と一連の関連作と長野県大町市のケースを取り上げて考えることになるのだろう。同様の試みはもちろん以前から TV ドラマの効果の計測というテーマ存在し、例えば日本政策投資銀行北陸支店が 2000 年 12 月に発行した「大河ドラマを活かした観光活性化策 ～持続的な観光需要の創出に向けて～」や日本銀行福島支店が 2012 年 7 月に発行した「NHK 大河ドラマ「八重の桜」の放映に伴う県内経済への波及効果 ～大河ドラマ効果を足掛かりに県内観光の復活を目指して～」などがあげられ

る。特に前者に関しては効果の一過性について論じ、持続性のある集客効果をもたらした例として長浜市の例をあげており、アニメ聖地化の効果を考える上でも示唆に富むものではある。大河ドラマと異なり2期やスピンオフを投入しやすいアニメは持続性の継続がしやすいと思われるため、アニメ聖地化が一般化してきている中、こうした観点は今後一層注目されることになると思われる。

(2013年7月10日)

〈参考文献〉

花咲くいろは公式サイト

<http://www.hanasakuiroha.jp/tv/>

ガールズ&パンツァー公式サイト

<http://girls-und-panzer.jp/>

のと鉄道株式会社 有価証券報告書 (EDINET)

<http://info.edinet-fsa.go.jp/>

鹿島臨海鉄道株式会社 決算公告

<http://www.rintetsu.co.jp/>

石川県統計書

<http://toukei.pref.ishikawa.jp/library/main.html>

茨城県観光客動態調査

<http://www.pref.ibaraki.jp/tokei/betu/kanko/kanko.html>

北國新聞「「花いろ」効果、7.4%増 湯涌温泉入り込み客」

(2012年4月17日)

<http://www.hokkoku.co.jp/subpage/H20120417105.htm>

日本経済新聞「「萌え鉄」列車、全国で発車 車体に美少女イラスト」(2013年7月6日)

http://www.nikkei.com/article/DGXNASFB15002_S3A700C1000000/

産経新聞「鹿島臨海鉄道が4カ月ぶり全線開通 「がんばっぺ!」車両登場」(2011年7月12日)

<http://sankei.jp.msn.com/affairs/news/110712/dst11071214290019-n1.htm>

鹿嶋市震災復興計画

http://city.kashima.ibaraki.jp/file/upload/img/1100_doc1_20120717093243.pdf

国土交通省 平成24年度 鉄道局関係予算概要

<http://www.mlit.go.jp/common/000230790.pdf>

国土交通省平成24年度 鉄道局補正予算配分の概要

<http://www.mlit.go.jp/common/000989188.pdf>

日本政策投資銀行北陸支店「大河ドラマを活かした観光活性化策 ~持続的な観光需要の創出に向けて~」

http://www.dbj.jp/reportshift/area/hokuriku_s/pdf_all/hokuriku18.pdf

日本銀行福島支店「NHK大河ドラマ「八重の桜」の放映に伴う 県内経済への波及効果 ~大河ドラマ効果を足掛かりに県内観光の復活を目指して~」

<http://www3.boj.or.jp/fukushima/hoka/yae.pdf>

P.A.Works

<http://www.pa-works.jp/>

〈筆者コンタクト先〉

twitter: massina