

## 四国の電車が生き残るために必要な改革の提案

香川県立観音寺第一高等学校 3年 磯野滉大

電車は私たち高校生にとって必要不可欠な存在である。私自身、毎日通学に電車を利用しており、とても電車に愛着がある。しかし、今年の春にダイヤ改定が行われ、いつも通学に利用していた電車が4両編成から2両編成になってしまった。なぜこのような改定が行われたのかに興味をもち、地域とJR四国の現状を調べ、今後地域の鉄道はどうなっていくのか、今後地域の鉄道が生き残るために必要なことは何か、考えた。

現在、JR四国は赤字が続いている。このことはニュース（資料1）でも度々とりあげられており、このままでは瀬戸大橋線以外が全廃されるかもしれないそうだ。

（資料1）赤字すぎるJR四国（excite ニュース記事）

トップ **社会** 芸能 スポーツ コラム コネタ レビュー びっくり 経済 IT 国際 まとめ コメント ランク

社会総合 政治 医療 科学・環境 地域 コラム・社説 天気

ニューストップ > 社会ニュース > 社会総合 > 記事

**赤字すぎるJR四国...このままでは、瀬戸大橋線以外が全廃されるかも?**

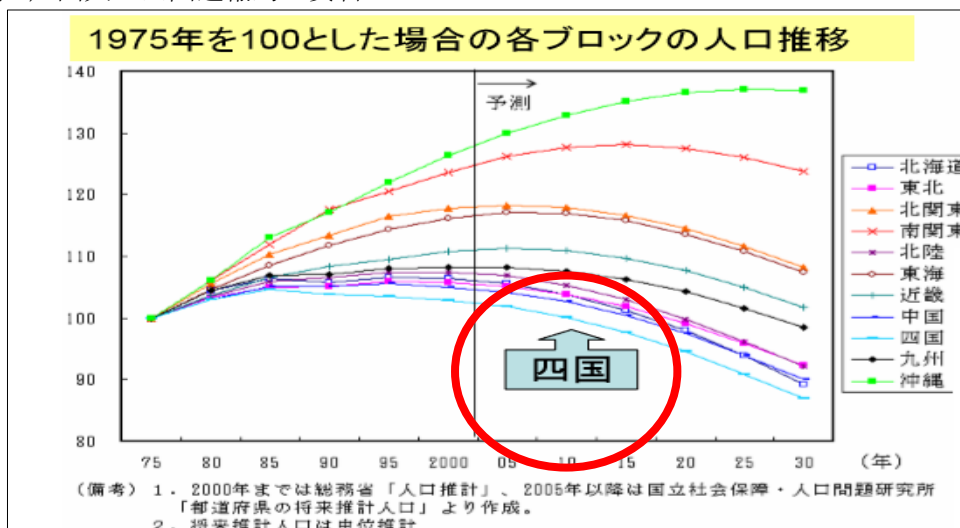
コメント

日刊サイゾー 2017年8月29日 21時00分 [Tweet](#) [B!ブックマーク](#)

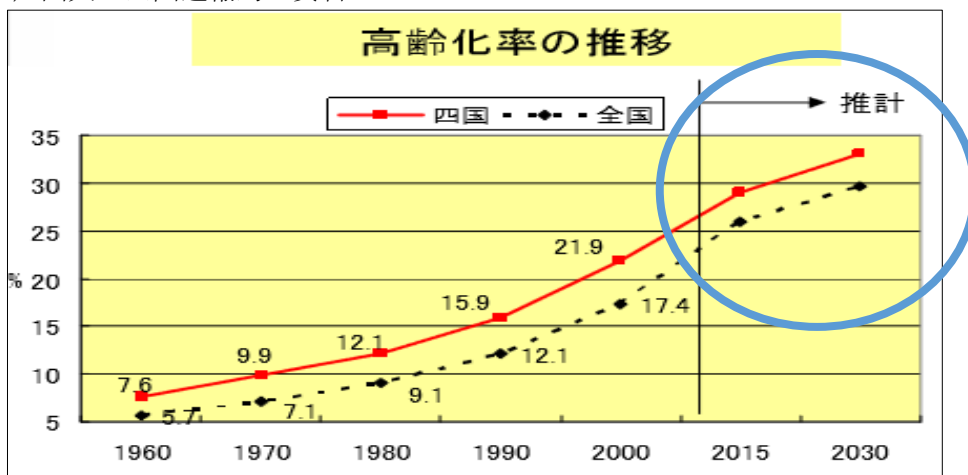
8月18日、JR四国が「路線維持が近い将来困難になる」として、沿線自治体に路線維持のための支援を求めたことが注目を集めている。

また、四国の活力は低下しており、今後、四国の人口はこのままでは確実に減少していく（資料2）。さらに、四国内の高齢化も同様にどんどん進んでいる（資料3）。

（資料2）出典：四国運輸局 資料



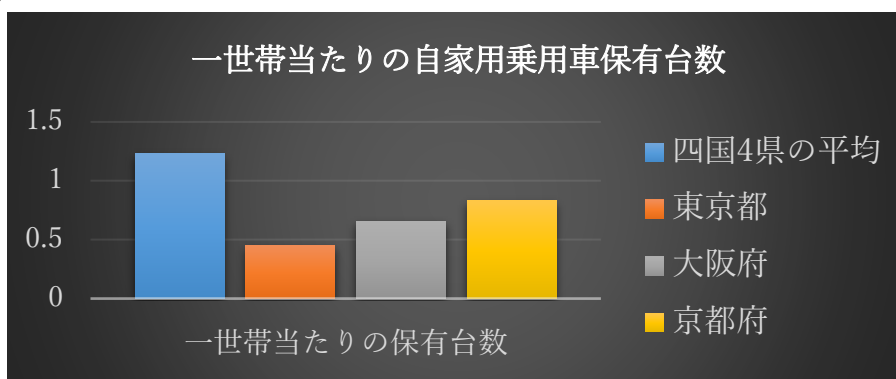
(資料3) 出典：四国運輸局 資料



今後四国の人口が減少していくことを前提に考えると、鉄道の利用者は自然には増えない。増やすためには、地域外から人を呼び込むこと、つまり「四国の活性化」と、同時に考えないと、JR 四国の赤字削減はできないだろう。

一方で、JR 四国の赤字の原因は、四国の人口減や高齢化だけが理由ではない。私たちは日常生活で電車より圧倒的に自動車を見ることが多い。そこで、四国内の自動車の利用率を調べた。資料4のグラフは、四国4県の平均と東京都、大阪府、京都府の自家用乗用車保有台数を比べたものである。

(資料4)

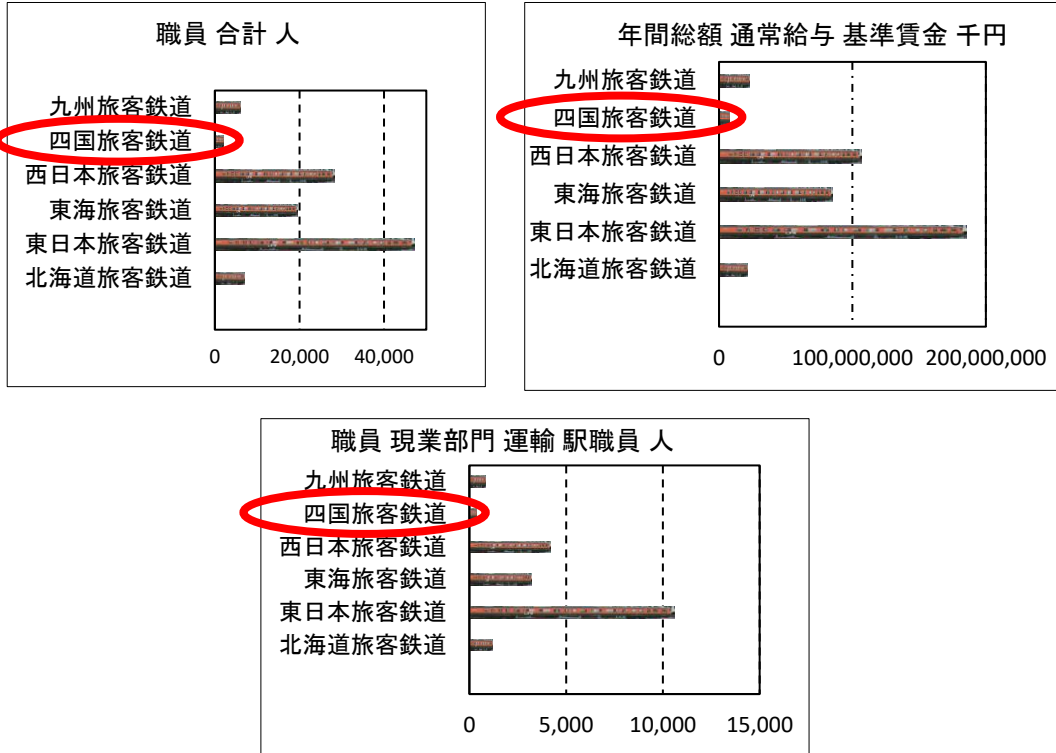


(一般財団法人自動車検査登録情報協会資料により作成)

四国4県が、ほかの都市と比べて自動車の保有台数が多いことは一目瞭然であり、四国に住む人の主な移動手段は自動車であることがわかる。

また、鉄道統計年報のデータから、全国の地域別鉄道の年間総額通常給与基準資金と職員の合計数、職員駅員数をグラフにしてみた。

(資料5)



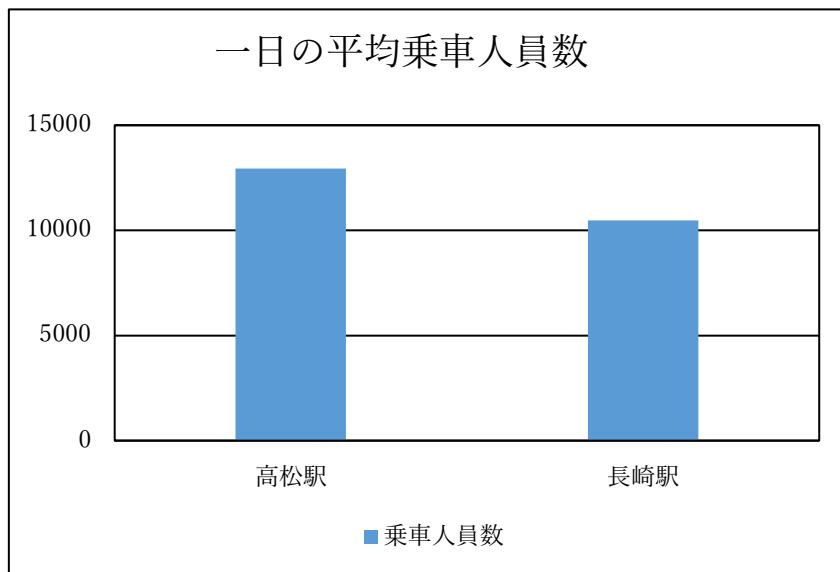
(鉄道統計年報 (国土交通省) により作成)

どのグラフからもわかるように、全国の鉄道と比べると四国の鉄道年間総額通常給与基準資金と職員の合計数、職員駅員数は明らかに少ない。実際、満員の電車を日常生活で見るとは通勤・通学の時間を除けばないに等しい。このことから、JR 四国の赤字は、非常に厳しいものであることは容易に想像できる。

部活動で高松駅を利用することがあり、意外にも活気があることに驚いたのを覚えている。普段利用する観音寺駅とは比べ物にならないものであった。

活気があるといっても、普段利用する観音寺駅と高松駅とでは人口の差があるので、高松市と人口に近い長崎市における電車の、一日の平均乗車人員数を比べたものを次頁の資料6に示す。長崎市に比べて高松市は電車利用をしている人が多いことが分かった。高松駅が好成绩であることは意外ではあったが、赤字といえども、高松駅における電車の需要はあるようだ。

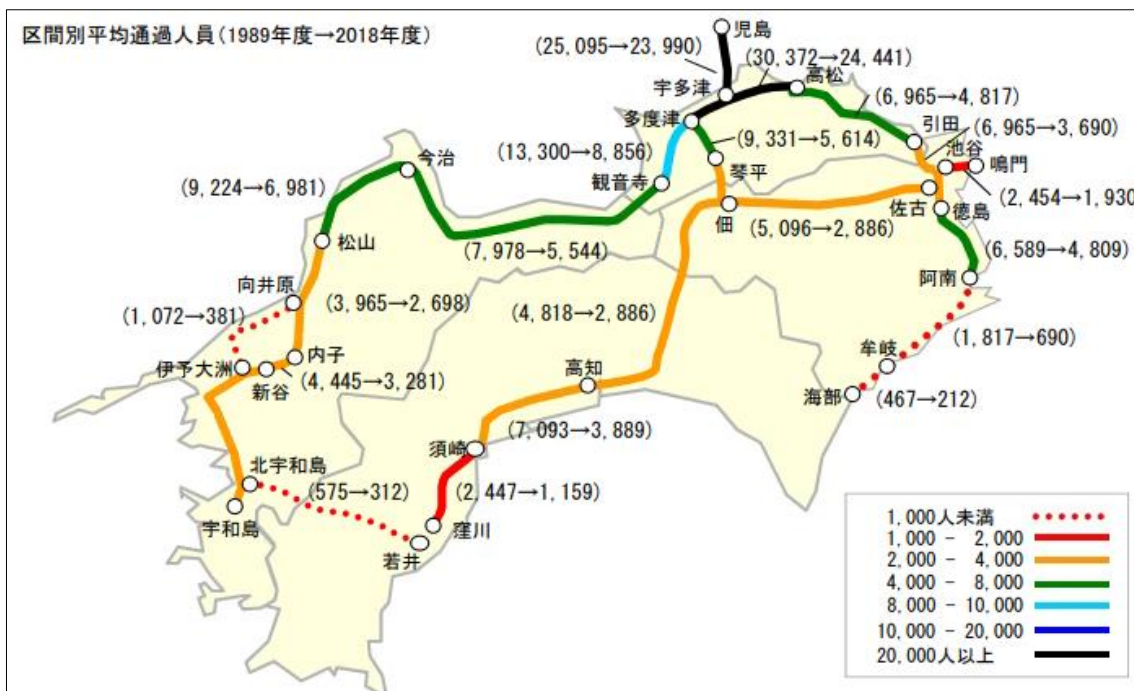
(資料6)



(JR 四国、JR 九州 駅別乗車人員一覧により作成)

だが、四国全体を見てみると、高松駅以外の利用状況はあまり良いとは言えない。次の資料7は、JR 四国の区間別平均通過人員（1989年度→2018年度）であり、特に赤い点線で示された路線は営業キロ 1km 当たりの 1 日平均旅客輸送人員が千人未満の区間である。2 万人以上の乗客を維持できているのは、瀬戸大橋線と、予讃線の高松－多度津間のみであり、どの路線も利用者は減少している。JR 四国全体としては、非常に厳しい状況である。

(資料7) JR 四国：区間別平均通過人員（2018年度）



このような現状を見ると、今必要なのは発想の転換である。発想の転換とは、電車を利用する目的を、移動をすることから、乗って何かをすることに変えるというものである。つまり、電車を「移動するために乗る」のではなく、「何かをするために乗る」ことを目的としたサービスにすることを提案する。

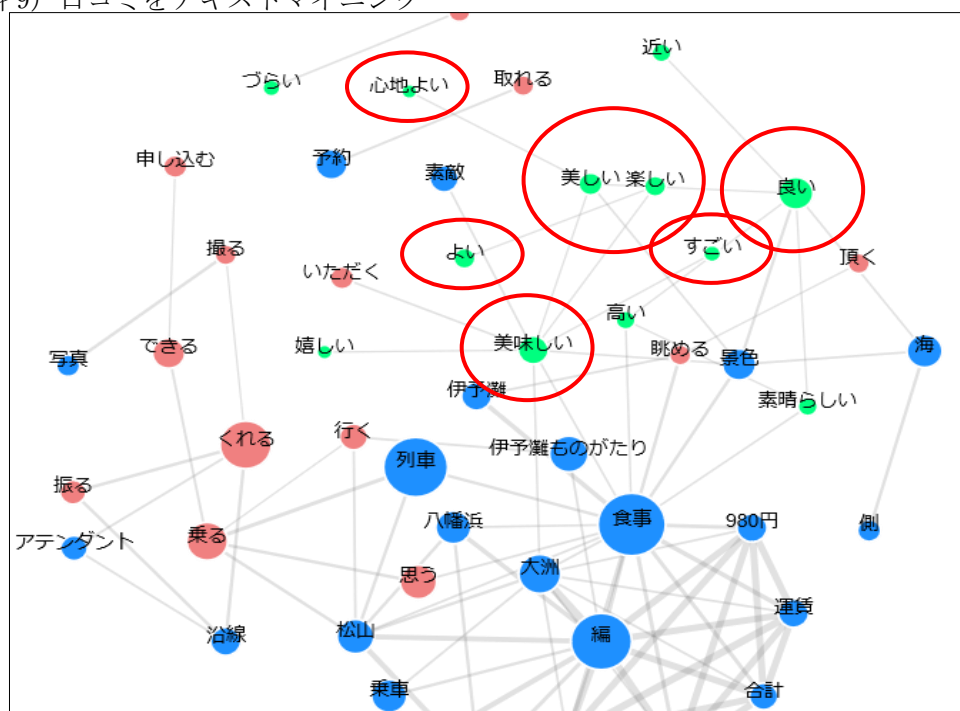
現在、既にこの発想の転換が成された電車が四国内を走っている。私が注目したのは、愛媛県の松山付近を走っている「伊予灘ものがたり」と、高松-岡山間を走っている「アンパンマントロッコ」である。この二つの電車の利用状況を調べてみた。まず、伊予灘ものがたりは特急で30分のところを2時間かけることで、伊予灘の景色や本格的な食事を楽しめる電車である。年2億円の売り上げを出している。(2017年8月20日 徳島新聞より)

(資料8) 伊予灘ものがたり



こちらに関しては、インターネット上に、多くの口コミがある。そこで、テキストマイニングのwebツール(<https://textmining.userlocal.jp/>)を用いて、伊予灘ものがたりの利用者の口コミ45件を分析した。資料9は共起ネットワーク図である。口コミに出現する単語の出現パターンが似たものを線で結んだ図で、出現数が多い語ほど大きく、また共起の程度が強いほど太い線で示されている。

(資料9) 口コミをテキストマイニング



美味しい、楽しい、美しいなどのポジティブな言葉が景色、食事のような移動以外の「体験」と結びついていることが読み取れる。移動ではなく、体験が「楽しい」という高評価に結びついているのである。

次に、アンパンマントロッコは午前10時ごろから運行しており、子どもたちの生活時間に合わせた運行時間になっている電車である。

(資料10) アンパンマントロッコ



平成27年6月に利用者数累計が10万人を突破している。こちらもやはり移動を目的としていない。これら2つの例から、発想の転換を行った電車を運行すれば、移動を目的とした電車以上の利益を生み出せると考えられる。つまり、「体験するための電車」である。

そこで私は「釣り電車」を提案する。釣り電車とは、簡単に言うと、電車に乗ったまま釣りをする、新体験ができるサービスである。

### 「釣り電車」の概要

- ①一部釣り電車専用の区間を作り、そこを走らせる。(主に赤字路線を対象とする)
- ②橋の上や海岸の路線で電車を止め、そこで釣りができるようにする。
- ③釣った魚を車内で調理してもらう。
- ④調理されたものをゆっくりと動いている電車の中で景色を見ながら食べられるようにする。調理と、食事スペースは、伊予灘ものがたりの使われているものと同じ車両を用いる。

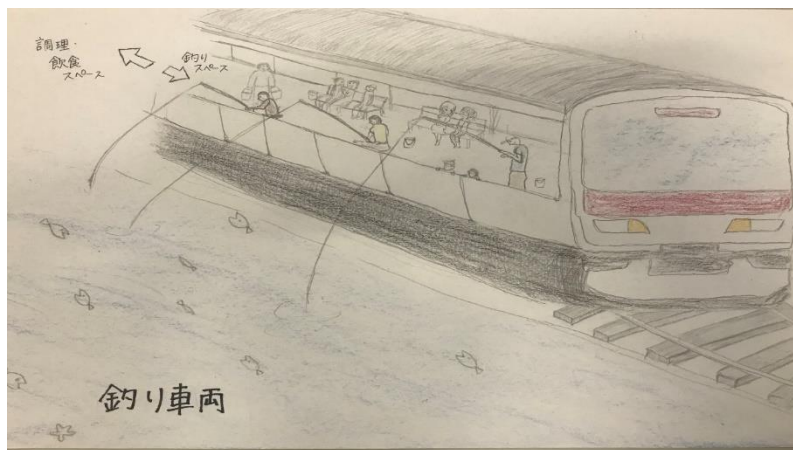
(資料11) 伊予灘ものがたりの食事車両



- ⑤一般の電車は釣り電車を運転する間は止めておき、一般の電車は、通学・通勤の利用が多い時間帯のみ運行する。
- ⑥アンパンマントロッコのように窓を取り除き、そこから釣り糸をたらし、釣りができるようにする。

以上が釣り電車の概要であるが、イメージしやすいように、簡単なイラストを描いてみた。

(資料12) 釣り電車のイメージ



海沿いを走るといふ四国の電車の特徴を生かした釣り電車の釣りスポットの例をいくつか示す。

川釣りについては、下のような鉄橋であれば電車に乗ったまま釣りをすることは可能である。

(資料13 ①左 ②右)

牟岐線 新町川橋梁



高德線 春日川橋梁



海釣りについては、下のような海沿いを走る電車であれば乗ったまま釣りをすることは可能である。

(資料14 ①左 ②右)

予讃線 海岸寺駅～詫間駅



予讃線 伊予上灘駅～下灘駅



また、日本国民の趣味ランキングを資料 15 に示す。日本全国の釣り人口はスポーツの中で第 8 位にランクインしている。また、釣り人口は 774 万人である。

(資料 15)

順位	スポーツ	人口
1	ウォーキング・軽い体操	4159 万人
2	器具を使ったトレーニング	1354 万人
3	登山・ハイキング	970 万人
4	ボウリング	928 万人
5	ジョギング・マラソン	901 万人
6	ゴルフ(練習場を含む)	826 万人
7	水泳	823 万人
8	釣り	774 万人
9	サイクリング	679 万人
10	野球(キャッチボールを含む)	477 万人
11	卓球	446 万人

釣り人口の 1%でも、「釣り電車」に興味を持ち、来てくれると、7.74 万人が来る計算になる。

次に、釣った魚を料理してもらい、食べることができる車両について考えた。下の写真は、実際に伊予灘ものがたりで提供されている食事の写真である。

(資料 16)



食事代金を含めた、伊予灘ものがたりの乗車料金は 4,430 円として提示されている。今回の釣り電車も同じくらいの乗車料金と仮定すると、5,000 円×77,400 人=約 4 億円の利益が出るのが予想される。これらのことから、釣り電車を四国において運行することで JR 四国の赤字は削減され、私が愛着を持つ電車は守られるといえる。それと同時に、釣り電車を目当てに観光客が来ることも考えられる。そうなれば、JR 四国の赤字削減だけでなく、四国の活性化にも貢献することになる。

公共交通機関の代表ともいえる電車は赤字が進めばいつかは廃線になってしまうとだれもが考えるだろう。国が予算をつける、という手段も、これからの人口減少社会では難しい。



だが、少し考え方を変えるだけで利益を生み出す路線になることも十分に考えられる。日本では人口は減少しているが、世界では増えている。珍しい体験は、インバウンドも増やすことができるはずだ。そして、釣り電車に限らず、発想の転換によって得られる様々なアイデアを採用することで赤字の削減は可能になる。だからこそ今は発想の転換が必要で、それを受け入れる体制も重要だと思う。香川県、もっと広く見れば四国における公共交通機関のこれからは、釣り電車の利用と発想の転換の仕方次第で大きく変わるはずだ。四国の電車が、利用の目的を変えながらも長く走り続けることを私は強く望む。

## ■ 出典一覧

(資料1) 出典：excite ニュース

[https://www.excite.co.jp/News/society\\_g/20170829/Cyzo\\_201708\\_jr\\_6.html](https://www.excite.co.jp/News/society_g/20170829/Cyzo_201708_jr_6.html)

(資料2) 出典：四国運輸局

[https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/bunya/koukyou/img/kyougikai\\_dwn3.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/bunya/koukyou/img/kyougikai_dwn3.pdf)

(資料3) 出典：四国運輸局

[https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/bunya/koukyou/img/kyougikai\\_dwn3.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/bunya/koukyou/img/kyougikai_dwn3.pdf)

(資料4) データ引用元：一般財団法人自動車検査登録情報協会

<https://www.airia.or.jp/publish/file/r5c6pv000000e19v-att/r5c6pv000000ela.pdf#search=%27E8%87%AA%E5%AE%B6%E7%94%A8%E4%B9%97%E7%94%A8%E8%BB%8A%E4%BF%9D%E6%9C%89%E5%8F%B0%E6%95%B0%27>

(資料5) データ引用元：国土交通省 平成28年度鉄道統計年報

[http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk2\\_000045.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000045.html)

(資料6) データ引用元：JR四国駅別乗車人員一覧（平成29年度）ベスト20、JR九州駅別乗車員数（2017年度）

[https://www.jr-shikoku.co.jp/04\\_company/company/gaiyou.htm](https://www.jr-shikoku.co.jp/04_company/company/gaiyou.htm)

<https://www.jrkyushu.co.jp/company/info/data/station.html>

(資料7) 出典：JR四国：区間別平均通過人員（輸送密度）および旅客運輸収入（2018年度）

[http://www.jr-shikoku.co.jp/04\\_company/company/kukanheikin.pdf](http://www.jr-shikoku.co.jp/04_company/company/kukanheikin.pdf)

(資料8) 出典：トラベルバリュー ホームページ

<https://travel-value.jp/guide/articles/v0zLe>

(資料9) 無料webテキストマイニングツール

<https://textmining.userlocal.jp/>

口コミデータ引用元：トリップアドバイザー ホームページ

[https://www.tripadvisor.jp/Attraction\\_Review-g298230-d7649281-Reviews-Iyonada\\_Monogatari-Matsuyama\\_Ehime\\_Prefecture\\_Shikoku.html](https://www.tripadvisor.jp/Attraction_Review-g298230-d7649281-Reviews-Iyonada_Monogatari-Matsuyama_Ehime_Prefecture_Shikoku.html)

ロコミデータ引用元：フォートラベル ホームページ

<https://4travel.jp/domestic/area/shikoku/ehime/uwajima/iyo/restaurant/11579507/>

(資料 10) 出典：『鉄道ファン』 ホームページ

<https://railf.jp/news/2017/11/17/150000.html>

(資料 11) 出典：交通新聞社『トレたび』 ホームページ

<http://www.toretabi.jp/train/vol1111/01.html>

(資料 13) ①写真引用：ブログ『Air route Blog』

<https://airroute.at.webry.info/theme/3578967aa8.ht...>

②写真引用：ブログ『Air route Blog』

<https://airroute.at.webry.info/theme/3578967aa8.ht...>

(資料 14) ①写真引用：ブログ『JR 観察日記』

[https://blogs.yahoo.co.jp/see\\_speed\\_1971/55950470...](https://blogs.yahoo.co.jp/see_speed_1971/55950470...)

②写真引用：フォートラベル ホームページ

<https://4travel.jp/travelogue/10664438>

(資料 15) 出典：都道府県別統計とランキングで見る県民性

<https://todo-ran.com/t/kiji/19698>

(資料 16) 写真引用：伊予灘ものがたり ホームページ

<http://iyonadamonogatari.com/>