

観光列車の現状分析および新規計画の提案

史 中超 研究室

1561026 奥 康彰

1. 研究背景・目的

近年、日本各地で観光列車の運行本数が急増している。図 1 は観光列車の運行本数の経年変化を示したものである。なぜ、観光列車が急速に増

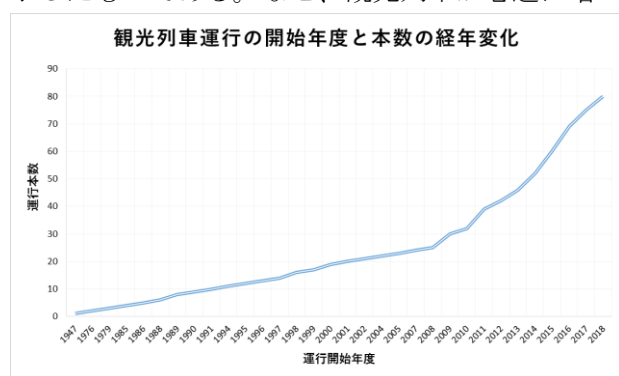


図 1 観光列車の経年変化

えているのか、様々な原因と絡んでいるが、少子高齢化や人口減少がその要因の一つになっているに違いない。近畿日本鉄道和田林道宜社長によれば、「少子化、人口減少の流れが続き、運賃収入だけでは厳しい。観光に力を入れようというのは各社共通した思い」と説明している[1]。そこで、多くの鉄道事業者は観光列車を新たな収益の柱として運行を始めている。現状、収益の悪化に著しい改善がない限り、観光列車を運行して収益を上げようとする流れは変わらないと考えられる。

本研究では、観光列車の魅力度評価基準を現状分析・アンケート調査等の結果を基に作成し、その評価基準により新規観光列車の路線を抽出し、検証を行う。

2. 日本の鉄道と観光列車の現状と分析

観光列車とは「移動手段としてだけでなく、乗ること自体を目的とする列車」と定義される。

現在、100 種類近くの観光列車が運行されているが、その多くがここ 10 年以内に運行が開始されたものである。魅力度評価基準を作成するに当たって、評価項目の作成と評価項目のウェイトを決定するために、表 1 に示す魅力度評価アンケートを実施した。このアンケートは室谷正裕氏の「観光地の魅力度評価」を参考に、観光列車用に評価

表 1 魅力度評価アンケート

大項目	中項目	小項目
利便性	アクセス度	運行本数 発着駅
	車内サービス	食事 体験
空間快適性	車内設備	伝統性 独自性
	観光施設	多様性 集積度 地域性
沿線資源	景観	多様性 地域性
	特産物	多様性 地域性

体系を作成した[2]。本アンケートでは、回答者がどのような要素を重視しているのかを要素毎に割合（ウェイト）を算出する。アンケートは主に 20

表 2 アンケート結果

大項目	ウェイト	中項目	ウェイト	小項目	ウェイト
利便性	0.313	アクセス度	0.217	運行本数	0.150
		車内サービス	0.096	発着駅	0.068
空間快適性	0.317	車内設備	0.141	食事	0.054
				体験	0.043
		観光施設	0.176	伝統性	0.056
				独自性	0.085
沿線資源	0.369	景観	0.215	多様性	0.092
				地域性	0.124
沿線資源	0.369	特産物	0.154	多様性	0.048
				地域性	0.106

代の人約 30 名を対象に実施した。その結果を上

の表2に示す。大項目に関しては各項目で大きな差は無く、沿線資源がやや重視されていることが分かる。中項目に関しては景観・アクセス度が重視されており、続いて観光施設がやや重視されていることが分かる。小項目に関しては運行本数が重視されていることと独自性・地域性が重視されていることが分かる。

3. 観光列車の魅力度評価基準の作成

前章のアンケート調査の結果を参考に観光列車の魅力度評価基準を作成する。既に運行されている観光列車と新規に運行する予定の観光列車とでは、評価可能な項目に違いがある。そのため、既存と新規の別々の評価基準を作ることにした(表3)。各項目は1~10点で表される。求めた後、ウェイトに従い、最終的な総合得点を算出する。

表3 魅力度評価基準

魅力度評価基準(既存)		魅力度評価基準(新規)	
評価項目	ウェイト	評価項目	ウェイト
アクセス度	0.217	利用客数	0.1
		平均乗降客数	0.2
		路線数	0.2
沿線資源数	0.545	沿線資源数	0.5
車内環境	0.237	車内環境	—
合計	1	合計	1

4. 新規観光列車の提案・成果検証

第3章で作成した観光列車の魅力度評価基準をもとに、新たに観光列車を計画し提案する。新規に観光列車を提案する路線は第3セクター鉄道から選定する。点数の高い順で選定した候補を右表4に示す。そのうち、青い森鉄道、IGRいわて銀河鉄道、井原鉄道、松浦鉄道が高い点数を取ったため、今後新規観光列車の設置路線として選び、検証することにした。また、青い森鉄道とIGRいわて銀河鉄道は直通運転している列車が運行されていることから、一つとする。

検証は阪急交通社が出されたランキング、JTBが行ったアンケート調査結果を用いて行う。その結果は下表5に示す。表5から順位やランクインしている観光列車に多少の誤差はあるものの、概

ね近い結果になったと言える。

表4 候補路線選定結果

番号	路線名	総合得点	順位
1	青い森鉄道	5.6	1
2	IGRいわて銀河鉄道	5.6	1
3	山形鉄道	1.7	13
4	阿武隈急行	3.5	5
5	北越急行	2.4	10
6	天竜浜名湖鉄道	2.8	8
7	伊勢鉄道	3.4	6
8	四日市あすなろう鉄道	3.4	6
9	信楽高原鐵道	2.1	11
10	北条鉄道	1.4	15
11	井原鉄道	3.8	4
12	錦川鉄道	2.1	11
13	阿佐海岸鉄道	1.2	16
14	土佐くろしお鉄道	2.5	9
15	甘木鉄道	1.6	14
16	松浦鉄道	3.9	3

表5 成果の検証

順位	観光列車名の検索数	JTBのアンケート	自身のアンケート
1位	しまかぜ	リゾートしらかみ	嵯峨野トロッコ列車
2位	花嫁のれん	くしろ湿原ノロッコ号	しまかぜ
3位	或る列車	ゆふいんの森	ゆふいんの森
4位	おれんじ食堂	しまかぜ	リゾートしらかみ
5位	伊予灘ものがたり	嵯峨野トロッコ列車	花嫁のれん

5. まとめ・今後の展開

本研究では、観光列車を分析し、観光列車の魅力度を評価する基準を作成した。その後、作成した魅力度評価を用いて、観光列車を設定した。その結果、作成した評価基準により、観光列車の魅力度を定量的に示すことが一定水準で達成された。

今後の、調査人数の増加、研究対象を公共交通全体に拡大するなどが考えられる。

6. 参考文献

[1] 豪華列車、東西で相次ぎデビュー その背景は？

<https://www.kobe-np.co.jp/news/odekake-plus/news/detail.shtml?news/odekake-plus/news/pickup/201701/9807500>

[2] 室谷正裕, “観光地の魅力度評価” 運輸政策研究 Vol, 1, 1998年

<http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsrbn/pdf/no01-02.pdf>