

銚子電鉄と観光資源の再開発の提案

Proposal for redevelopment of Choshi Electric Railway and tourism resources

佐藤信治¹, ○鈴木垂実²
Shinji Sato¹, *Ami Suzuki²

Since 2000, 25 routes and 574.1 km of railways have been abolished nationwide. In addition, the railway company has been hit hard by Corona. Major private railway companies, including JR companies, are in the red. In addition, the risk of management failure is sneaking up on small and medium-sized private railways in rural areas.

The Choshi Electric Railway, which runs in the city at the eastern end of Chiba Prefecture, in Choshi City, is a line in such a critical situation. Even after the Great East Japan Earthquake in 2011, Choshi was a disaster area, and at the same time, tourists drastically decreased due to the effects of self-restraint and rumors, and management deteriorated. At this time, with the support of the country, Chiba Prefecture and Choshi City, somehow the abandoned line has been escaped. And this is the Coronal Evil. Although it is in a position where you can take a day trip from Tokyo Station on the JR limited express "Shiosai" for about 1 hour and 50 minutes, and about 2 hours and a half for a highway bus, the number of visitors is considerably reduced.

If you go to Inubosaki, it is more convenient to use a highway bus that goes directly from Tokyo Station. The train that used to run once every 30 minutes was reduced to one bus every hour during the day due to poor management, which is inconvenient.

It seems that the number of passengers has also fallen behind because it became.

Choshi City has the potential as a tourist destination, but the aquarium is closed and it is listed as Choshi Electric Railway in the tourist ranking 1st place.

In this proposal, we aim to revive Choshi Electric Railway by linking the botanical garden with marine resources.

1. はじめに

平成12年度以降、全国で25路線・574.1kmの鉄道が廃止されている。また、コロナ禍で鉄道会社は大打撃を受けている。JR各社をはじめ、大手私鉄は軒並み赤字だ。ましてや地方の中小私鉄に至っては、経営破綻の危機が忍び寄っている。

千葉県東端の街・銚子市内を走る銚子電鉄も、そうした危機的状況の路線である。2011年の東日本大震災の後も、銚子は被災地でもあり同時に、自粛や風評被害の影響などで観光客が激減し、経営が悪化した。このときは、国や千葉県と銚子市の支援を得て、何とか廃線は免れている。そして、今回のコロナ禍である。東京駅からJRの特急「しおさい」で1時間50分ほど、高速バスなら2時間半程度と日帰りも可能な位置にあるけれど、訪れる人はかなり減っている。

犬吠埼へ行くなら、東京駅から直行する高速バスの方が便利であるし、かつては30分に1本走っていた電車は、経営不振から昼間は1時間に1本ほどに減便され、不便になったことも乗客減に追い打ちをかけているようだ。

銚子市は観光地としてのポテンシャルを持っているが、水族館は閉館し、観光ランキング1位には銚子電鉄と掲載されている。

本提案では、植物園を海洋資源と連携させ銚子電鉄の復興を目指す。

2. 基本方針

銚子市は観光地としてのポテンシャルが高いことに対し、銚子電鉄の運営状況が悪化傾向にある原因として「自家用車の利用」が挙げられる。観光客の住居は東京都が17.1%、茨城県が15.0%、千葉県内と解答した人は52.2%となっている。

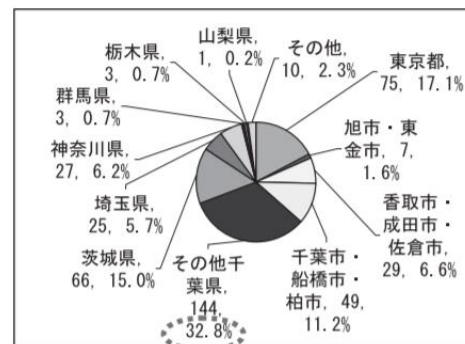


Figure1: Percentage of housing*1

1:日大理工・教員・海建 Department of Oceanic Architecture and Engineering, College of Science and Technology, Nihon University.

2:日大理工・学部・海建 Department of Oceanic Architecture and Engineering, College of Science and Technology, Nihon University.

比較的近隣から訪れる観光客が多いことや観光資源が分散していることが原因である。

本提案では、銚子電鉄と観光施設を融合することで、交通機関としての利用と観光施設としての利用、2つの側面を持った提案を行い、遠方からの新規顧客の確保を目指す。

3. 計画背景

3.1 観光客の滞在時間

来街者の平均滞在時間は4.5時間となっており、日帰り客の平均滞在時間は3.9時間、宿泊客の平均滞在時間は5.6時間となっている。また、0泊(日帰り)が59.9%、1泊が37.4%となっており、2泊以上の長期滞在をしている人が2.7%とほとんどいないのが現状である。

3.2 再訪意欲の高さ

銚子への訪問回数は、4回以上と答えた来街者が39.7%、1回が26.5%、2回が19.1%となっている。

来訪した目的として海産物や景色に関する項目が高い結果となっているが、温泉の認知度が高いことがわかる。また、回数別に見ると回数が増えるごとに海や景色鑑賞は段々減少しているが、買い物目的は高くなり、食事を目的としている人の割合も大きく変化していない。

そして、90.8%の人が再度訪れたいと回答している。この結果より、リピーターを獲得できる魅力を持っているといえる。

回数・目的	目的									回答者数	
	回数	食事	買い物	海	景色観賞	温泉	銚子電鉄	ドライブ	散策		施設立寄
1回	47	18	30	28	29	15	13	18	5	9	104
2回	33	17	26	28	15	15	19	4	7	6	75
3回	28	14	20	20	20	18	7	14	2	5	58
4回以上	77	63	28	30	37	27	27	18	6	25	156

Figure2: By number of times・Purpose of coming to Choshi①*1

回数・目的	目的									回答者数	
	回数	食事	買い物	海	景色観賞	温泉	銚子電鉄	ドライブ	散策		施設立寄
1回	45.2%	17.3%	28.8%	26.9%	27.9%	14.4%	12.5%	17.3%	4.8%	8.7%	
2回	44.0%	22.7%	34.7%	37.3%	20.0%	20.0%	25.3%	5.3%	9.3%	8.0%	
3回	48.3%	24.1%	34.5%	34.5%	34.5%	31.0%	12.1%	24.1%	3.4%	8.6%	
4回以上	49.4%	40.4%	17.9%	19.2%	23.7%	17.3%	17.3%	11.5%	3.8%	16.0%	

Figure3: By number of times・Purpose of coming to Choshi②*1

4. 基本計画

銚子電鉄を構成する計10か所の駅を対象とした、宿泊・観光施設・植物園・ショッピング施設・食事処を計画し、日本の最東端を活気づける。

4.1 再開発の内容

- (1) 宿泊
- (2) 観光施設
- (3) 植物園
- (4) ショッピング施設・食事処

4.2 敷地選定

以上の計画に伴い以下の選定条件が挙げられる。

- (1) 観光地としてのポテンシャルが高いこと
- (2) 新規顧客の流入が見込めること
- (3) 経営が悪化している鉄道会社があること

以上の条件より銚子市内を通る銚子電鉄各駅とする。



Figure4: Choshi Electric Railway route map*2

5. 建築計画

以上により提案を行う。

銚子は日本屈指の港町である。銚子電鉄は日本最東端を通り、列車内から見える景色は魅力的である。観光地としてのポテンシャルが高く近隣から名来訪者が多いが電鉄の運営状況は苦しい。

この土地の自然環境や景観を考慮し、海と植物を融合した植物園や観光客の要望が多かった食事に特化した施設の計画を行う。



Figure5: Green tunnel*3

引用

- [※1] 銚子市観光振興コンサルティング事業報告書
- [※2] 日本の鉄道路線一覧
- [※3] 「朝日新聞デジタル 千葉」大正ロマン風電車
<https://www.asahi.com/articles/ASL6Y365SL6YUDCB002.html>