



中野 翔瑛 さん
鹿兒島水産高校専攻科の2年生。鹿兒島市出身。

瀬下 蒼空 さん
鹿兒島水産高校専攻科の2年生。指宿市出身。

それでもJRを選ぶ

鹿兒島水産高校専攻科の2年生。鹿兒島市出身。

瀬下さんは指宿市から片道約1時間半かけて通学しています。将来は空港で働きたいという瀬下さんは、航空管制運航情報官を夢見て水産高校に進学しました。同じく専攻科の中野さんは、鹿兒島市から約2時間かけて通学します。中学生の時、資格を取ることができるということを知り、水産高校に入学。来年からは宇宙技術関係の仕事に就くことが決まりました。

片道約2時間の道のり
指宿枕崎線は鹿兒島水産高校に隣接している薩摩板敷駅があることから、水産高校の生徒にとって、重要な通学手段となっています。今回、水産高校の専攻科(情報通信科)に所属し、長年、毎日の通学に指宿枕崎線を利用している瀬下蒼空さんと中野翔瑛さんに利用者の声を聞きました。



鹿兒島水産高校生の帰宅時の様子

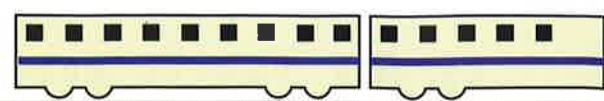
市外からも多くの生徒が通う鹿兒島水産高校。生徒の約2割がJRを利用し、特に南九州市、指宿市、鹿兒島市方面へ向かう生徒にとって、なくてはならない重要な通学手段となっています。帰りの便が到着する午後4時になると、多くの生徒が薩摩板敷駅に集まります。

それでもJRを選ぶ理由
毎朝4時半に起き、始発便に乗る2人は、山川駅で乗り換えを行い、指宿枕崎線へ乗車します。帰りは午後4時発の電車を逃すと、帰宅時間が夜の8時、9時になることもあると話します。往復3、4時間をかけて通学する2人ですが、指宿枕崎線を利用するのは安全性と時間を確保することができるからです。

瀬下さんは、以前、バイクで通学を試みたこともありま

さまざまな資格取得を目指して枕崎市外からも多くの生徒が通う水産高校ですが、学校まではバスが通っていないため、多くの生徒が指宿枕崎線を利用しています。

した。通学時間は電車に乗っている時間と大きく変わわりませんでした。天候によって安全性が左右されること、何よりバイクの運転に時間を取られることから再び指宿枕崎線を利用するようになりました。彼女たちのように遠くから通学する生徒にとって、JRでの移動は資格の勉強や仮眠などの時間を確保するために必要な手段となっています。「通学時間はかかるけど、バイク通学より有効活用できる時間は長い。指宿枕崎線は生活の一部」と2人は話します。一見不便そうに見えるJRでの通学ですが、安全はもとより、生徒達の資格取得にも一役買っていると言えそうです。



特集

JR指宿枕崎線が

果たす役割

利用者の減少が続くJR指宿枕崎線。自動車普及し日常使いの利用者が減少しても、地域にとっては必要不可欠な路線です。今回の特集は、JR指宿枕崎線にスポットを当てます。



指宿枕崎線の開通

昭和38年10月31日、沿線住民が長年待ち望んだ国有鉄道の山川・枕崎間が開通しました。関係市町村が鉄道建設期成会同盟をつくり、関係当局に陳情し続けてきた成果でした。

このような営業損失の発生や利用者数の減少は指宿枕崎線に限らず、全国のローカル線でも同じことが起きています。しかし、ローカル線が果たす役割は、数字では計り知れない部分もあります。

昭和38年の開通以来、長年にわたり枕崎市民の交通を支えてきたJR指宿枕崎線。自動車普及していなかった時代、多くの人にとって指宿枕崎線は重要な交通手段でした。しかし、多くの人が車を持つようになり、また人口の減少などにより、指宿枕崎線の利用者数は減少しています。

JR九州の決算報告によると、令和元年度の線区別収支において、指宿枕崎間は3億5400万円の営業損失となりました。また、利用客の1人当たりの人数を表わす平均通過人員は277人/日で、昭和62年度の942人/日と比べると71%の減少となっています。

