

Ichikawa-Tekken

# HINODE

No.225 「文化祭号」



鉄道との新しい出会いへ。

**TEKEN**

市川学園・鉄道研究部

Empowered by the new wave.

# 目次 Index

No.225 「文化祭号」

※題名の前の数字はページ数です。

## 第1部 通常投稿の部

☆がついている投稿は今回をもって部活を引退する部員の投稿です。

イギリス留学中の乗車記。

### 04.イギリスの交通事情を考える (4-3 辻川 菖太郎)

四国のDMVのお話。

### 07.☆徳島生まれのDMV！～世界初を体感してく？～

(5-8 納田 薫)

新潟での撮影記。海沿いでの撮影が多めです。

### 14.新潟遠征撮影録 (4-4 松本 日向)

東京から遠い成田空港へのアクセスに関する課題。

### 18.☆成田空港アクセス鉄道の光と闇 (5-1 大和田 知希)

九州新幹線西九州ルートを題材とした、新幹線の整備方式について。

### 21.☆フル規格かミニ新幹線か (5-4 中島 大空海)

静岡に開通するはずだった路線について。

### 26.幻の光明電鉄と天竜浜名湖鉄道 (3-6 寺田 陸)

長崎本線の乗車記。

### 30.飛行機に乗れず電車で行った長崎 (1-1 早坂 海音)

## 第2部 合宿の部

- 32.1 班(函館市電・津軽鉄道) (5—7 伊藤 晴輝)
- 36.2 班(函館市電&バス・弘南鉄道・田沢湖) (4—8 三村 彪賀)
- 40.3 班(函館市電・秋田内陸線) (5—4 中島 大空海)
- 47.4 班(北海道・東北の観光需要調査) (3—6 中堀 玄登)
- 50.5 班(道南いさりび鉄道・五能線・釜石線) (5—10 白川 裕人)
- 55.6 班(函館本線・三陸鉄道) (5—6 相沢 亮太)

## イギリスの交通事情を考える

4 年 3 組 辻川 菖太郎

皆さんこんにちは！僕からはイギリスでの鉄道調査の結果報告を致します。

### ①ステイ先、イーリング地区の交通

今回僕がステイしたのはイーリングブロードウェイというヒースロー空港とロンドン中心部の真ん中辺りに存在する住宅街です。ここはバスが多く通るほか、地下鉄も発達しており、セントラル、ディストリクト、ピカデリーという 3 路線が存在します。その路線を関東風に表すと

- セントラルライン…混雑率ナンバーワンの路線
- ディストリクトライン…ピカデリーラインの下位互換だが車両は新しい
- ピカデリーライン…中心部と空港を結ぶ快速線だが車両が 1973 年製

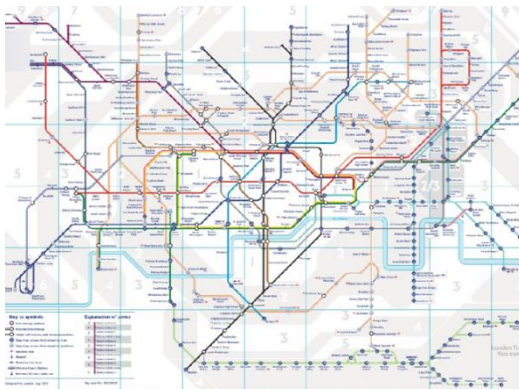
また、2018 年より空港と都心部を結ぶ高架鉄道も開通し、イーリングブロードウェイにも止まるのですが**この高架鉄道が不便**なんです。この路線はセントラルライン、ピカデリーラインの混雑解消目的で建てられたのですが、

- 1 終点のパディントン駅が言うほど便利ではない
- 2 停車駅が 8 駅しかないため利用客が少ない
- 3 地下鉄同士の乗り換えが便利であるため高架鉄道は利用されにくい

これらの理由により売れ行きが伸び悩んでいるのではないかと僕は推測しております。実際僕も高架鉄道より地下鉄を多く利用していました…

左:ロンドン地下鉄の路線図。日本と同じレベルに発達している。

右:新しく開通した高架鉄道の車内。綺麗なのは良いが日曜の夕方での空気輸送は…



### ②日本とロンドンの地下鉄の相違点

ここからは本題であるロンドン地下鉄の特徴を紹介します



## 1 冷房が弱い！

みなさんが暑いと叫んでいた今夏、イギリスの平均気温は快適な 17 度でした。そのため、一年を通して強い冷房を入れる必要はないため冷房がとても弱いんだとか。それでも地下鉄内はかなり暑かった印象があります…

## 2 車齢が古い！

1970 年代に作られた電車がかなり多く、その車両を今でも使っている路線が殆どです。ジュビリーラインという路線では 1972 年製の車両を 1995 年まで使った後、その車両をベーカールーラインに渡し……察しが良い方はお分りいただけたかもしれませんがベーカールーラインではこの 1972 年製が主軸です。もちろん車内は猛暑でした。

## 3 複数の路線が同じホームに停車！

都心部に近づくとも複数の路線が同じホームに停車することがあります。例えばビクトリア駅という駅ではサークルライン、ハマスミスライン、ディストリクトラインが同じ 1 番線に到着します。特にディストリクトラインの下り列車は行き先が 3 種類あるため残りの 2 路線と合わせると 6 つの行き先があります。これらが一気に押し寄せる訳ですからホームがどういうことになるかはお分りいただけるでしょう。日中でも 2,3 分に 1 本レベル、ラッシュ時には 1 分に 1 本レベルでホームに電車が来ます。左:ベーカールーライン主軸の 1972 系。見た目もだいぶオンボロ。古さが伝わってきます。

右:車内の様子。このフカフカのボックス席の仕様が昔らしく個人的に気に入りました。



## まとめ

ロンドンの地下鉄は早くて安く、便利ですが、乗り間違いや暑さには気をつけて利用することをお勧めします。

## おまけ ロンドンバスについて

最後にみなさんご存知二階建てバスについてです。ロンドンバスを担当するバス製

造会社は多く、VOLVO,SCANIA,アレクサンダーデニス…と様々です。系統ごとに使うバスの種類が分かれていたので、系統がパッと見で分かることが個人的に気に入った点です。そこでみなさん、**AEC ルートマスター**って知ってますか？写真を見ればあっ、よく見るやつかと思うかもしれませんが**路線バスとしての今年の運行は今夏の土日のみ**だったようで、また来年の運行予定も決まっています。なにせ 50 年以上前の車両ですから排ガスや整備の問題もあるのでしょう。貸切バスやツアー会社は引き続き運行させる予定ですが、本家ロンドン交通局のルートマスターはわかりません。来年や再来年イギリスに行く機会がある方はお早めの乗車、写真撮影をお勧めします！



左:AEC ルートマスター。現在はこの 15 系統のみで運行されています。

右:その 15 系統にも進出を始めた新型ルートマスター。ハイブリッド車なのが特徴です。

以上になります。最後までお読みいただきありがとうございました！

# 徳島生まれのDMV！ ～世界初を体感してく？～

あさてつファンクラブ 5年8組 納田 薫

## ～プロローグ～

阿佐海岸鉄道は、徳島県と高知県を結ぶも、全長8.5kmと大変短い線区で、駅数はわずか3駅！そして乗車時間は11分という、自称超スーパーローカル線です！つい最近まで、鉄道が100円の収入を得るのにかかる金額「営業係数」が「916円」と全国の鉄道事業者の中でダントツ悪い数値を叩き出していて、地方自治体の負担も限界…、廃止するしか…とまで言われていました。

では、なぜこんな路線に私は毎年のように足を運び、ファンクラブ（後で記述）にまで入会するのか…。それには、沿線の魅力も勿論ですが、DMVという乗り物を2020年に運行開始するというビックプロジェクトが行われていることにあります。

## 1. DMVって何？

そもそもDMVとは、デュアル・モード・ビークルの略称で、線路と道路の両方を走ることのできる新しい乗り物のことです。乗客が列車とバスを乗り換えせずに利用できます。（写真上が線路走行時、下が道路走行時のもの。）



## 2. DMVの仕組み

ではDMVはどのようにして線路と道路を行き来するのでしょうか？簡単な図を使って説明します。まず道路では線路用の車輪を浮かせて、前後のゴムタイヤで通常のバス同様の形で走行します。道路からレールへの切り替えに要する時間はわずか15秒ほどで、専用のガイドレールを通り、鉄道用の車輪を降ろしてモードチェンジを行います。線路では前のタイヤを浮かして、レールの上を後ろのタイヤでたどるような形で駆動（くどう）し、前後の鉄道車輪はレールに載せてガイドする役目をしていきます。



### 3. DMVの歴史

DMVは元々JR北海道で2004年に開発されました。これは2002年当時のJR北海道の柿沼副社長が幼稚園の送迎バスを見てそれを線路に乗せられないかという発想をもとに考え出されました。その後日産、トヨタ、日野などのメーカーも巻き込んで計5台の車両が改良を重ね、製造されました。しかし、開発元のJR北海道では2011年の石勝線特急脱線火災事故をはじめとする不祥事が次々に発覚。2016年に北海道新幹線開業をひかえたJR北海道は資金をDMVには投資せず、自社導入を断念せざるを得なくなりました。

### 4. 阿佐海岸鉄道DMV導入計画

しかし、DMV計画は生きていて、2016年に阿佐海岸鉄道が本格的なDMVの営業運転開始に向けて動き出したのです。(下の2両が現在保有車両。)

阿佐海岸鉄道にDMVが導入されることでいいことが3つあります。

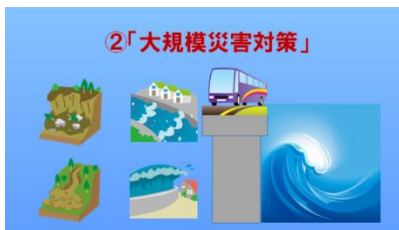
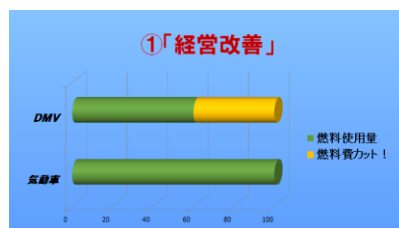
1つ目は経営改善です。DMVはマイクロバスを改造して作られた為、車両が軽く、徳島県内を走る通常の気動車と比べ、燃料費や線路の維持費用が安く済みます。ただでさえ赤字のローカル線にとっては喜ばしい話だと思います。

現在のところ、改造費も含めて1両2000万円と通常の鉄道車両に比べればはるかに安いものとなっています。

2つ目は南海トラフなどの大規模災害発生時にも被災を逃れた線路と道路をつなぐことによって支援チームの派遣や救援物資の輸送などをいち早く行うことができます。

3つ目は車両自体が観光資源であることです。これまでにない新しい乗り物であるDMVは鉄道ファンをはじめ多くの人に注目されるでしょう。(現に私がその一人)

運行が始まれば、各地から観光客が訪れ、地元の活性化にも一役買うだろうと期待されています。





実際、DMV実証運転を開始してから5年連続で阿佐海岸鉄道の乗客数が増加傾向にあります。

## 5. DMVと阿佐海岸鉄道に捧げた5年間

私が阿佐海岸鉄道に初めて乗りに行ったのは、中学1年生の夏休み。祖父母の家が徳島にあること、鉄道研究部に入ったこと、小さい頃読んでいた本にDMVのことが書かれていたなあ…とチラリと頭によぎったことなどが重なり、運命的な出会いをしました。初めて乗った時の感想は、「え、私以外誰も乗ってないじゃんっ！」でした。利用者がほとんどいなくて、ガラんとした車内をみて「貸し切り〜♪」なんてニヤニヤしていたのを覚えています。その列車は天の川列車といって天井にイルミネーションがほどこされていて、終点に着いて列車から降りたときに、ローカル線の特集してるテレビ朝日の取材をうけたのも覚えています。私は「(列車が)トンネルに入ると、天井のイルミネーションがきれいに光り、天の川のように」と、小学1年生でもいえるような回答をしたのも覚えています。~~(どうでもいい)~~ この際に、阿佐鉄はこのような観光列車を走らせたり、ファンクラブを立ち上げたり、穴喰駅では伊勢えびが駅長をやっていたりとPR活動を積極的に行っている印象を受けました。

中学3年生の夏休み、私はサンライズ瀬戸号に乗って四国へ帰省しました。高松駅から特急うずしお号に乗り継ぎ、徳島駅に降りた瞬間、目に入ってきたのは「第2回阿佐鉄フォトコンテスト」募集のポスターでした。頭の悪い私は、この時考えた…。

～乗る人少ないから、スマホ鉄の僕でも

ワンチャン入賞するんじゃないか??～

結果:入賞。



賞状↑

(あさてつグッズ+特産品2千円相当)

(応募した写真は列車に1か月間かざられました。)

また、この帰省と同時期に北海道で走っていたDMVが徳島に来ていて、その車の試乗イベントが行われるとの情報を入手。古希を迎えてもまだまだ元気な祖父母に1.5時間車を運転してもらい、イベント会場へ向かいました。会場についてとある看板を見ると…

～本日の試乗会は中止致します～

次の日の新聞:「DMV エンジン故障」

運転士の人によると北海道からはるばるやってきた為、徳島の暑い気候や山道に対応できなかったそうです。(こんなのでホントに大丈夫なのか！?)

その時の写真(1,2枚目)。DMVは展示のみでしたが、中を見せてもらうことはできました。

高校1年生の夏休み、第3回阿佐鉄フォトコンテストが開催されるということで、今度は三脚と一眼レフを持って撮影に行きました。

3枚目は、穴喰駅からすぐの所にある車両基地をのぞきに行った時の写真。

私:「お! DMVいるじゃん! 感激〜♪」

4枚目写真の車庫にるのが、ASA100形で、走行中なのが、ASA300形。

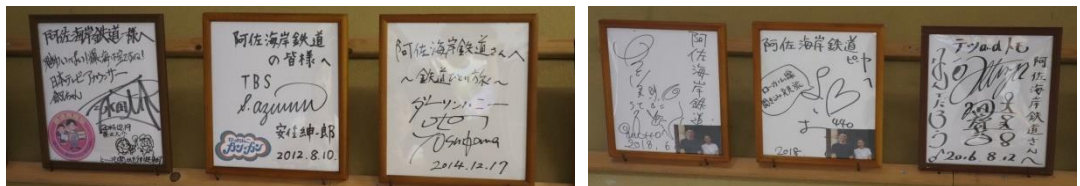
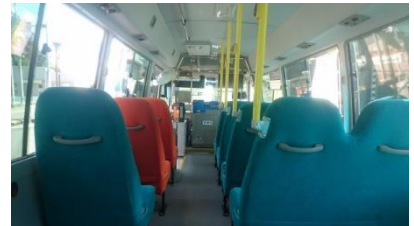
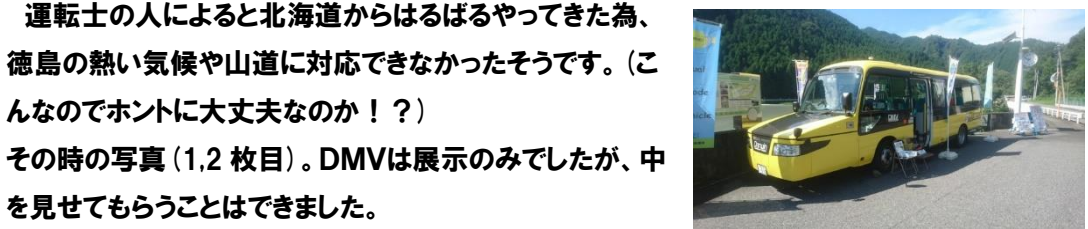
撮影も順調にいき、昨年同様、家のパソコンから写真をフォトコンテストに応募するのだが、ここでまた事件が起こる…

私:そろそろ結果が出るころかなあ…(10月後半) → メールを開く。

～メールは正常に送信されませんでした。～

私:発狂 \ (◎o◎) / ! ( ➡ To Be Continued )

高2のお話をする前に阿佐鉄穴喰駅にある有名人のサインをご紹介します! ここ穴喰では、プロゴルファーの尾崎健夫さんと女優の坂口良子さんの結婚式が「ぴったんこかんかん」で放送されたこともあって、安住紳一郎アナウンサーのサインもかざられています。他にも、小島よしおさんやテツ&トモさんなども訪れていることがわかります。

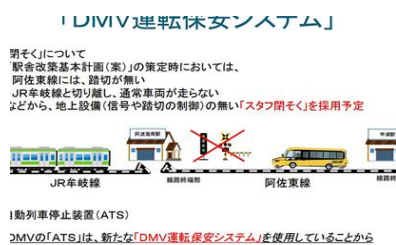
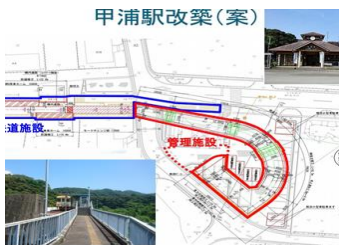


## 6. 徳島生まれのDMV登場！

高2になったこの夏、台風が接近し阿波おどりが23年ぶりに中止になったのも記憶に新しいと思います。米津玄師さんが紅白歌合戦でヒット曲の「Lemon」を歌ったこともあって鳴門の方はすごい混雑になっていますが…。阿佐鉄はいつも通りの空気輸送でした。今回は徳島生まれのDMV 1号機が、この春落成したと聞いて、去年みたいに車庫に止まってるところを見れたらなあ、と期待してのぞいてみると…

バツと見たところ、何も止まってませんでした。しかし、暗い車庫の奥の方に何やら車らしき物影が見え、気になって5分くらいウロウロしていると、車庫の中から人が出てきました。「DMVって車庫にいたりしますか？」と聞いてみると、「いたりしますよ～」と答えて下さいました。そしてその方のご厚意で車庫の整備の方に連絡を取っていただき、なんと車庫の中を見学させてもらいました！

～阿佐海岸鉄道DMV－1号「未来への波乗り」～



写真は、正面、バック、ドアを。側面のラッピングには、マスコットのあさちゃんとてつちゃん。北海道の試作車と比べるとスリムになったように思います。ラッピングが「ザ・あさてつ」って感じて格好良かったです。落成しているのは、1号機のみで残り2機が今年の10月ごろにお披露目されるそうです。現在はナンバープレートを申請中で、車庫に保管中とのことです。線路で実際に走り出すのは、来年の秋から冬ごろを見込んでいて、これからの1年間は、県内





外の様々なイベントにバスモードで出張し、知名度を上げていくそうです。

現在の阿佐海岸鉄道とJR四国の牟岐線との境界駅は海部駅ですが、DMV導入後は1つ牟岐線寄りの地上駅阿波海南駅に接続を変更し、保安システムも別のものとして阿波海南駅から甲浦駅まではDMV専用のものとなります。ですから、阿佐鉄に気動車が走っている姿が見れるのも、来年の夏までなのです！！残念なことに、今活躍している2両の気動車は、売却か廃車になるそうです。

右の写真は、道の駅に掲示してあった、DMV導入を伝えるポスター。

～甲浦駅スロープ工事の様子～

左の図は阿佐海岸鉄道終点甲浦駅の改築予定図です。現在、甲浦駅は高架駅なのでDMVを道路に下ろす為に高架線路から地上道路にスロープを作る工事をしています。将来的にはここから、バスとなって38キロほど先の室戸岬へ向かう予定です。運転台が進行方向にしかない為、どちらにせよ方向転換の為に地上へ行く道が必要になります。下の写真の左（工事前）と右（工事中）の様子です。大きなクレーン車と足場が組まれています。



## 7. みなでのらんけ！

最後に、私が入会している「あさてつファンクラブ」について紹介します。1口1000円から会員になることができ、4月1日～翌年の3月31日までの1年間有効です。会員特典として、ファンクラブ特製会員証に、記念乗車券「往復分」と限定グッズ（これだけで元が取れる！）がもらえます。さらに年4回の抽選で地元特産品がもらえるチャンスがあります！そして、協賛店での割引サービスつきです（例えば、レンタサイクルが半額になります）。DMVが導入されようとしている今年、来年のご旅行に、四国、徳島を選んでみませんか？そして、あさてつに乗りに行ってみてはいかがでしょうか！？

## ～終わりに～

本日は、市川学園なずな祭鉄研ブースにご来場いただきありがとうございます。  
市川学園の将来を担う皆さん、今は勉強頑張って中学生、高校生になったら趣味に没頭しようぜ！私もこの文化祭が終わったら、引退、そして受験生です…(T\_T)。

今回は、引退前最後の部誌ということで、中高5年間の夏休みピンポイントで振り返ってみました。こうしてみると、本当にあっという間でした。5年間楽しく過ごせたのも、この学校に鉄研があったからだと思っています。最後まで読んでいただき、ありがとうございました。では、またどこかでお会いしましょう。ボンボヤージュ！

参考文献：

阿佐海岸鉄道公式ウェブサイト <http://asatetu.com/>

# 新潟遠征撮影録 (8/14~16)

4-4-20 松本日向

## 0. はじめに

こんにちは。模型沼にどっぷりはまって金欠なのに遠征に行ってきた松本です。今回の遠征先は酷鉄新潟。未だに 115 系やキハ 40 系統が現役なところですね。キハ 40 系の後継車、GV-E400 系が登場し、引退が近づいている彼らをファインダーに納めるべく、いざ出発！

## 1. 旅の出発は無人駅？

新潟での行動時間を増やすべく、新潟へは夜行バスで移動。安眠を犠牲に、三条燕 IC バス停には 5:08 に到着。バス停から歩いて約 10 分、燕三条駅に到着。上越新幹線も止まる大きな駅…なのは見かけだけ。在来線の改札はまさかの無人。コンコースに NEWDAYS があるものの開店時刻は朝 6 時(在来線の始発は 5:53)。



↑ 燕三条駅 在来線改札

## 2. 日本一海に近い駅、青海川

燕三条から弥彦線、信越線を乗り継ぎ、やってきたのは「日本一海に近い駅」青海川駅。ヨミケ会場の最寄り駅ではありません。

駅から徒歩 25 分、最初の撮影地に到着。ここからは日本海のすぐそばを走る列車を撮れます。ちょうど長岡行きの普通列車が。



↑ 青海川駅 駅舎

この辺りの区間はロケーションこそ最高だが、本数が少ない。そのため滞在時間が長くなりがち。撮影中はこまめに水分を摂り、日陰で休憩をとりましょう。

## 3. お昼の時間つぶし

撮影の後は再度信越線に乗車。とりあえず直江津駅へ。直江津駅から先は第三セクターのえちごトキめき鉄道なので、18 切符は使えません。良い撮影地も知らなかったので柏崎駅まで折り返し。





柏崎駅からは吉田、内野を経由して新潟駅へ向かう越後線が分岐していて、115 系の運用の大半はこの路線を走ります。ちょうど柏崎駅に停車中の 115 系を撮影して時間つぶし。

#### 4. 名物、新井快速（3374M）

115 系に興味のある鉄オタなら知っているであろう名物運用、3374M。新潟駅を 17:01 に出発し長岡、直江津を経て、えちごトキめき鉄道の新井駅に 19:43 に到着する快速列車。夕方に西へ向かう運用なので光線は最高。

やってきたのは信越線の前川駅。駅周辺こそ住宅があるものの、5 分も歩けば田んぼが広がる田舎。いわゆる「エロ光」の中、田んぼを走り抜ける 115 系(と E129 系)を撮影。

#### 5. 夜の新潟駅

3374M の後は宿泊先の最寄り駅でもある新潟駅へ。21 時ごろ、22 時半ごろに新潟駅に来る 115 系の運用を撮影。~~一本は失敗した。~~その後は宿で夕食を食べ就寝。明日は始発(4:58 発)に乗るぞ…zzz……

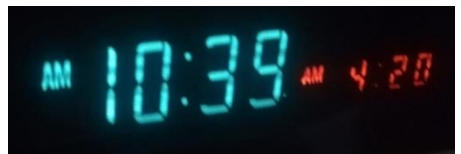
#### 6. 悲劇

おはようございます。10:40…10:40!??

寝 坊 し た

#### 7. 気を取り直して…

やってしまったものは仕方ないので、とりあえず 115 系を撮影。その後は村上行きに乗る、村上からはキハ 47 に乗車。今川駅で降車。この辺りは「笹川流れ」と呼ばれる景勝地で、羽越線と国道 345 号線が日本海の目の前を通る区間。



↑ 左：現在時刻 右：アラーム





ここからがメインイベント。  
俯瞰撮影のために山を登ります。地上から約10分かけ、滑りやすい獣道を登った先は断崖絶壁。ここが撮影地です。誰だよ最初にこんなとこ登って撮ろうとしたやつ。

## 8. きらきらうえつと夕焼け

海岸沿いの山に登っただけあって眺めは最高。  
17:20頃、酒田からやってきた8872M「きらきらうえつ」が通過。こちら後継の「海里」が発表され引退間近。晴れてくれてよかった。その後は普通列車を2本撮影し、登ってきた道を下り、近くの海岸で夕焼けを撮影。あれは佐渡島ではなく粟島。

さて、明日こそ朝起きるぞ…zzz……

## 9. 悲劇、再び

写真を撮り忘れましたが、起きたら9:30。  
いい加減にしろ。

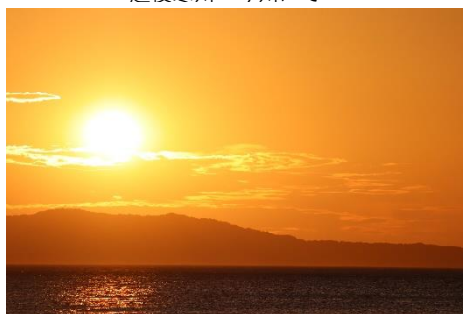
## 10. 雨の新潟で

今日は日本海を台風が通過中。昨日までとは違って変わって新潟周辺は雨予報。何故か傘を忘れてしまったので止むを得ず屋根の大きい新潟駅で撮影。



↑ 8872M きらきらうえつ 新潟行き

越後寒川～今川にて



## 11. 気動車の住处、新津

昼過ぎまで新潟駅で撮影したら、次は新津駅へ。新津駅には E235 系や東急 2020 系を製造している総合車両製作所 新津事業所、磐越西線や羽越線を走る気動車が所属する新津運輸区が隣接している。駅の跨線橋からは新津運輸区の入換風景が見られる。入れ替え中の気動車を撮影。



## 12. 上越国境抜けて

新津駅での撮影を終え長岡行き普通列車に乗車。18 キッパーおなじみ、上越線に乗って帰宅。乗車するのは長岡 16:32 発 水上行き最終列車。水上まで 2 両編成で 2 時間かけて走破する。もう一度言おう。

水上まで 2 両編成 で 2 時間 かけて走破する。

ということで、人権(椅子)を確保すべく 長岡ダッシュ が開幕する。幸いボックス席を確保できた。その後高崎線、山手線、総武線を乗り継ぎ無事帰宅。

## 13. 最後に

今回も駄作な写真、無駄に長い文章にお付き合いくださりありがとうございました。2 日目、3 日目と寝坊をかまし、さらに台風接近による雨で満足に撮れなかった今回の遠征でした。

これは本来最初を書くべきことですが、今回ここに掲載した写真は面倒だったので無加工、無編集です(1 枚のみトリミング)。「平衡が取れてない」、「色が変」などの苦情は受け付けません。そもそも紙媒体だと白黒だから色なんてないけど。

# 成田空港アクセス鉄道の光と闇

5年1組 大和田知希

## はじめに

初めまして。高校2年の大和田知希と申します。今年1月に入部しまして、鉄道研究部の一員として、部長をはじめ、素晴らしい仲間とともに活動させていただいております。残念ながら、間もなく引退を迎えるため、最初で最後の投稿になりますが、9か月間の集大成となるよう、心を込めて執筆させていただきましたので、どうぞ最後までお付き合い願います。

さて、堅苦しい挨拶はここまでにして、本題に入ります。本日は、私の得意分野である空港をテーマにしたお話です(大丈夫です。ちゃんと鉄道の話になります)。

## 1. 成田空港の大きな欠点

首都圏には成田、羽田と2つの国際空港がありますが、2つを比較すると、成田には非常に重大なマイナスポイントがあります。それは、空港アクセスです。特に鉄道の面では、羽田との差は歴然です。以下の表に、東京駅からJR山手線経由での空港までの所要時間と運賃をリストアップしてみました。

(成田空港) ※東京駅からの所要時間と運賃。乗り換えの時間は含みません。

| 路線          | (経由駅) 到着駅   | ※所要時間(最速) | 運賃(IC) |
|-------------|-------------|-----------|--------|
| 京成 スカイライナー  | (日暮里)空港第2ビル | 48分       | 2619円  |
| 京成 アクセス特急   | (日暮里)空港第2ビル | 1時間4分     | 1389円  |
| 京成 特急(本線)   | (日暮里)空港第2ビル | 1時間21分    | 1179円  |
| JR 成田エクスプレス | 東京-空港第2ビル   | 50分       | 3217円  |
| JR 総武線快速    | 東京-空港第2ビル   | 1時間20分    | 1317円  |

(羽田空港) ※東京駅からの所要時間と運賃。乗り換えの時間は含みません。

| 路線         | (経由駅) 到着駅        | ※所要時間(最速) | 運賃(IC) |
|------------|------------------|-----------|--------|
| 東京モノレール    | (浜松町)羽田空港第2ビル    | 19分       | 637円   |
| 京急 エアポート快特 | (品川)羽田空港国際線ターミナル | 24分       | 572円   |

この表を見て、仮にどちらからも同じ場所に行く飛行機が飛んでいるとしたら、成田空港を使おうとする人はよほどの物好きか成田市民以外いないことでしょう。幸いにも、まだ羽田は国内線、成田は国際線というイメージがギリギリ保たれており、新規就航路線なども多くあるため、あと数十年は廃れることはないとされています。し

かし最近、これまで成田発着だった路線を羽田に移管する航空会社が増えています。このままでは、次々と路線の移管が進み、成田空港の必要性がなくなってしまうので、解決策を考えなければなりません。

## 2. アクセス鉄道の変貌



東成田駅に今も残る駅名標

成田空港に残された課題を紐解くために、まず空港アクセス鉄道がどのような過程で造られたのか、見ていきましょう。

時は 1978 年。成田空港の開港と同時に、京成電鉄は成田空港の敷地のほぼ中央にある成田空港駅(現東成田駅)を開業し、これまで上野～成田間で運行していたスカイライナーを成田空港まで延長します。しかし、当時反対派の妨害を押し切って空

港を開港したことで、反対派が過激化し、スカイライナーに使用されていた A E 形(初代)が焼き討ちにあってしまいます。この後も、経営難など、多くの壁にぶつかります。

次の転換点は 13 年後の 1991 年。これまで駅がターミナルから少し離れた所にあったため連絡バスの利用が必要でしたが、ターミナル内に新しい成田空港駅が開業し、空港の利用が楽になりました。またこれにより、旧成田空港駅は東成田駅に改称され、今に至ります。新しい成田空港駅には J R 東日本も乗り入れ、成田エクスプレスの新設も相まって、2 社の間で壮絶な顧客の取り合いがはじまりました。ちなみにこの新成田空港のホームは、幻となってしまった成田新幹線用につくられたものであり、新幹線の完成のめどが立たなくなったため、政府が 2 社の乗り入れを提案し実現したものでした。

2010 年になると、京成電鉄は成田スカイアクセス線を開業し、スカイライナーをスカイアクセス線経由にしたことで、これまで日暮里から約 1 時間かかっていた成田空港までの所要時間を、最速 36 分に短縮しました。



スカイライナーに使用されている

2 代目 A E 形の内装

(京成電鉄ホームページより)



### 3. 成田空港を救うには

これまで空港アクセス鉄道の光と闇の時代について話してきましたが、私が考える空港アクセス鉄道の面での成田空港を救う方法は以下の通りです。

- 純粋に運賃を値下げする。
- 有料特急以外の車両にも誰でも利用できる無線LANやコンセントを設置する。  
本当はもっと出てきそうですが、よく考えてみると空港自体が変わらないと始まらないなと思ってしまいました。鉄道とはあまり関係のない方法をついでに挙げておくと、
- 空港の運用時間の拡大（現在は原則6時～23時）
- 滑走路、ターミナルの早期新設
- 空港内の宿泊施設の増設

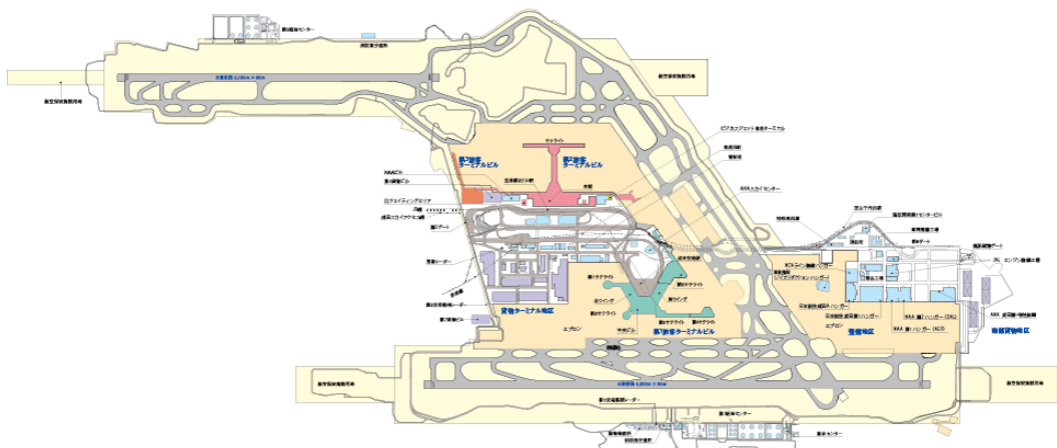
などなど、様々です。結局私が言いたいのは、成田空港の管理会社、鉄道、空港内施設、そして空港周辺地域の住民の協力がこれからの成田空港を救うのではないかということです。

### 最後に

これで今回の話は終了です。お楽しみいただけましたでしょうか？これを機に、鉄道とともに空港について少しでも興味を持っていただけたら幸いです。最後までお読みいただきありがとうございました。

### 【参考】成田国際空港のレイアウト・基本施設

（成田国際空港株式会社ホームページより）



# フル規格かミニ新幹線か

5年4組 中島 大空海

本日は文化祭にお越しいただきありがとうございます。中 1 の時から投稿してきましたが、遂に今回が最後の投稿となりました。是非最後までお読みください。

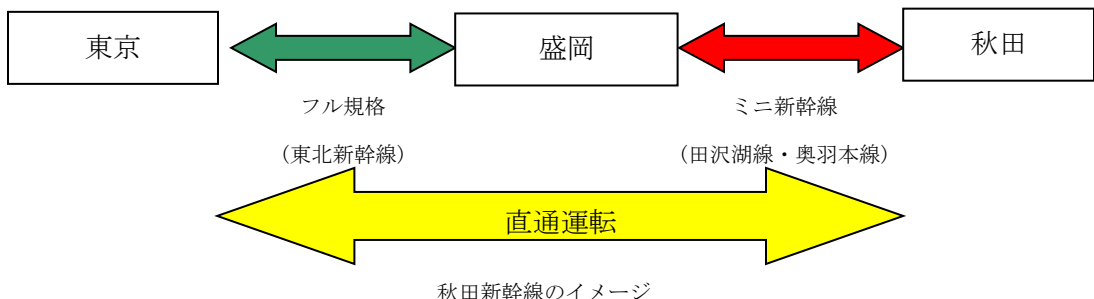
## 1. この問題を考えたきっかけ

私はこの夏休みの間に、家族旅行や合宿などで、何度か新幹線に乗る機会がありました。もちろん、フル規格の新幹線にもミニ新幹線にも乗りました。新幹線でどこまでも行けるようになるのは素晴らしいことですが、それによって並行在来線が第三セクターに経営分離され、減便や運賃の値上げなどがなされてしまいます。そのような中、現在九州新幹線の西九州ルート(長崎ルート)の新鳥栖～武雄温泉間をフル規格で建設するか、ミニ新幹線として整備するか議論になっています。私は、どちらの方が地元、旅行客の双方にメリットがあるのかを考えてみました。

## 2. そもそもフル規格とは？ミニ新幹線とは？

フル規格とは、所謂普通の新幹線です。新たに建設した軌間 1,435mm(標準軌)の高架線の上を大型の列車が 200km/h 以上で走行する路線と言えいいでしょう。日本の新幹線のほとんどはこちらです。

それに対して、ミニ新幹線とは、在来線の線路の軌間を 1,067mm(狭軌)から 1,435mm に改軌した上で、ホーム、トンネルや踏切などの設備はそのまま利用するというものです。同じ線路の上を在来線の普通列車も走行します。これらの理由から、最高速度は 130km/h に制限されてしまいます。日本では、山形新幹線(奥羽本線福島～新庄間)と秋田新幹線(田沢湖線盛岡～大曲間・奥羽本線大曲～秋田間)だけがミニ新幹線です。



## 3. 双方のメリットとデメリット

フル規格の新幹線は、高速運転ができるので、時短効果は抜群です。特に、東京～

金沢間の所要時間は、新幹線の開業によって大幅に短縮されました。具体的には、開業前は上越新幹線と特急はくたかを乗り継いで最速 3 時間 50 分程度でしたが、新幹線の開業後は、かがやきで最速 2 時間 30 分程度まで短縮されました。また、車体の幅が広く、普通車の座席配置が横に 2+3 の 5 列なので、定員が多くなります。

しかし、フル規格の新幹線は建設費が高額になってしまいます。民営化後に建設された整備新幹線の場合、通過する県も建設費を負担することになっています。そのため、あまり高速化の恩恵を受けない県が建設費の負担を渋ることがよくあります。実際に、北陸新幹線を建設する際、群馬県は「県内に停車駅を作らなければ建設費を負担しない」という意思を示したため、安中榛名駅が建設されました。この駅には日中は 2 時間に 1 本程度しか列車が停車せず、1 日当たりの乗車人数は 300 人程度です。新幹線の駅であるにもかかわらず、秘境駅と呼ぶ人がいるレベルです。また、特急料金が在来線時代より高くなってしまいます。さらに、並行在来線は第三セクター(青い森鉄道、えちごトキめき鉄道、道南いさりび鉄道など)に経営分離することが認められているため(必ずしも分離する必要はない)、並行在来線は運賃の値上げ、減便などが行われる上、利用客が減少し、経営が危うい状況になってしまうことがよくあります。とはいえ、このような行為も JR の負担を減らすためには必要なことなので仕方ありません。

ミニ新幹線のメリットとデメリットは、ほぼその逆と言っていいでしょう。

## 4. 実際に両方乗ってみた

《フル規格：北陸新幹線》

- 乗車日：2019 年 7 月 14 日
- 列車：かがやき 507 号
- 区間：東京→金沢間

家族旅行で金沢まで行った際に全区間乗車しました。夏休みに入る前だったので、乗車率は 7、8 割程度でした。

大宮以北は全区間を通して高速運転をしていました。特に、新高岡～金沢間では、250km/h 以上の速さで走行していました。

個人的に感動したのは、碓氷峠を高速で通過したところです。在来線時代は EF63 型と協調運転をしていたとは信じられないくらい軽々と峠を越えていきました。このようなことは、フル

| 駅       | 営業キロ  | 時刻   |
|---------|-------|------|
| 東京      | 0.0   | 920  |
| 上野      | 3.6   | 926  |
| 大宮      | 30.3  | 946  |
| 熊谷      | 34.7  | レ    |
| 本庄早稲田   | 86.0  | レ    |
| 高崎      | 105.0 | レ    |
| 安中榛名    | 123.5 | レ    |
| 軽井沢     | 146.8 | レ    |
| 佐久平     | 164.4 | レ    |
| 上田      | 189.2 | レ    |
| 長野      | 222.4 | 1048 |
| 飯山      | 252.3 | レ    |
| 上越妙高    | 281.9 | レ    |
| 糸魚川     | 318.9 | レ    |
| 黒部宇奈月温泉 | 358.1 | レ    |
| 富山      | 391.9 | 1135 |
| 新高岡     | 410.8 | レ    |
| 金沢      | 450.5 | 1154 |

規格だからできることだと言えるでしょう。

《ミニ新幹線：秋田新幹線》

- 乗車日：2019年8月7日
- 列車：こまち28号
- 区間：角館→盛岡間

合宿で秋田内陸線を降りてから盛岡駅へ戻る際に利用しました。夏休み中だったことや、弘前ねぶた祭りの期間中で外国人の方の利用が多かったことが原因でほぼ満席でしたが、辛うじて私たちが座る空席はありました。

改軌する際に線形も若干改良されていると思っていたのですが、そうでもなさそうです。とにかく遅い。70～80km/hで走る区間がほとんどでした。標準軌特有の安定感のようなものも、このスピードでは全く感じられませんでした。田沢湖線から東京駅へ直通できるという面ではいいのですが、時短効果はほとんどないといっているでしょう。しかし、北陸新幹線と違って普通列車がJRのまま残されて

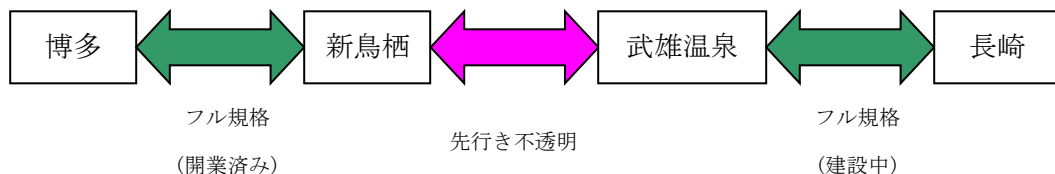
| 駅      | 営業キロ  | 時刻   |
|--------|-------|------|
| 秋田     | 662.6 | 1414 |
| 大曲     | 610.9 | 1447 |
| 角館     | 594.1 | 1458 |
| 田沢湖    | 575.4 | 1512 |
| 雫石     | 551.3 | レ    |
| 盛岡     | 535.3 | 1550 |
| 新花巻    | 500.0 | レ    |
| 北上     | 487.5 | レ    |
| 水沢江刺   | 470.1 | レ    |
| 一ノ関    | 445.1 | レ    |
| くりこま高原 | 416.2 | レ    |
| 古川     | 395.0 | レ    |
| 仙台     | 351.8 | 1630 |
| 白石蔵王   | 306.8 | レ    |
| 福島     | 272.8 | レ    |
| 郡山     | 226.7 | レ    |
| 新白河    | 185.4 | レ    |
| 那須塩原   | 157.8 | レ    |
| 宇都宮    | 109.5 | レ    |
| 小山     | 80.6  | レ    |
| 大宮     | 30.3  | 1739 |
| 上野     | 3.6   | 1759 |
| 東京     | 0.0   | 1804 |

いたり、特急料金が普通のA特急料金で済んだり(今回はWきっぷを使用したため実際にかかった料金はそれ以下)とメリットも多くありました。

## 5. 西九州ルート of 建設をめぐるって

九州新幹線西九州ルートは、新鳥栖駅から長崎駅へ至る新幹線です。建設にあたって、時短効果が低だけでなく、そもそも並行在来線問題などへの合意を最初から示していない佐賀県がフル規格の建設に一貫して反対しています。そのため、フリーゲージトレイン(標準軌と狭軌両方走れる車両)の導入を検討しました。しかし、技術的に困難だということで、JRはそれを挫折してしまいました。武雄温泉～長崎間はフル規格での建設が進んでいますが、新鳥栖～武雄温泉間の建設方式はいまだに決まっていません。2022年度に、暫定的に武雄温泉～長崎間のみ開業させ、博多～武雄温泉間は在来線の特急を運行し、武雄温泉駅で対面乗り換えを可能にするという「リレー方式」がとられることとなっています。これによる短縮時間は13分。乗り換えが増えるうえ、特急料金もちろん値上げとなります。この制度にはほとんどメリットはありません。では、新鳥栖～武雄温泉間はどういうようにして建設すべきでしょうか。





西九州ルートイメージ

## 6. フル規格かミニ新幹線か

結論から言うと、西九州ルートは**全線フル規格で建設すべきだ**と思います。

まず、建設費の面です。ミニ新幹線の建設費は決して安くはありません。国交省の試算によると、新鳥栖～武雄温泉間を建設するにあたってフル規格(複線)の建設には約 6,200 億円を要します。これに対し、ミニ新幹線の建設には、狭軌と標準機の単線並列の場合約 1,800 億円、複線三軌条の場合約 2,700 億円を要します。フル規格ほどではありませんが、それでも莫大な額です。

次に、下りの最速の所要時間です。下の表にまとめました。

まずは現在(本州からはのぞみ 99 号+かもめ 17 号、博多からはかもめ 9 号)

|    | 新大阪       | 広島        | 博多        |
|----|-----------|-----------|-----------|
| 佐賀 | 3 時間 14 分 | 2 時間      | 37 分      |
| 長崎 | 4 時間 31 分 | 3 時間 17 分 | 1 時間 53 分 |

続いてフル規格の場合(国交省試算と現在の所要時間に基づく)

|    | 新大阪       | 広島        | 博多   |
|----|-----------|-----------|------|
| 佐賀 | 2 時間 44 分 | 1 時間 30 分 | 20 分 |
| 長崎 | 3 時間 15 分 | 2 時間 1 分  | 51 分 |

最後にミニ新幹線の場合(同上)

|    | 新大阪          | 広島           | 博多           |
|----|--------------|--------------|--------------|
| 佐賀 | 2 時間 54～57 分 | 1 時間 40～43 分 | 30～33 分      |
| 長崎 | 3 時間 38～44 分 | 2 時間 24～30 分 | 1 時間 14～20 分 |

表からわかる通り、フル規格はミニ新幹線の約 2 倍の時間を短縮できます。ミニ新幹線として建設した場合の博多～佐賀間は 5 分程度しか短縮されないなので、佐世保行きの特急「みどり」が存続した場合、そちらを利用する乗客も多いでしょう。

次に、特急料金です(通常期のぞみ利用・普通車指定席)。まずは現在。

|    | 新大阪     | 広島      | 博多      |
|----|---------|---------|---------|
| 佐賀 | 7,040 円 | 5,410 円 | 1,340 円 |
| 長崎 | 7,600 円 | 5,970 円 | 1,900 円 |

続いてフル規格の場合(鹿児島ルート of 料金計算に基づいた予想)

|    | 新大阪     | 広島      | 博多      |
|----|---------|---------|---------|
| 佐賀 | 6,930 円 | 5,300 円 | 1,750 円 |
| 長崎 | 8,180 円 | 6,550 円 | 3,000 円 |

最後にミニ新幹線の場合(フル規格部分 of 料金は営業キロを合計、佐賀へ行く場合 of 在来線区間の料金は無割引、長崎へ行く場合 of 在来線区間の料金は秋田・山形新幹線に倣って 4 割引)

|    | 新大阪     | 広島      | 博多      |
|----|---------|---------|---------|
| 佐賀 | 7,040 円 | 5,410 円 | 1,340 円 |
| 長崎 | 8,230 円 | 6,600 円 | 3,050 円 |

現在の JR 九州には、新幹線と在来線特急の乗り継ぎ割引の制度が存在しません。そのため、試算したところ、本州から乗り継ぐ場合はフル規格が最も特急料金が安くなりました。鹿児島ルートと同じ計算方法で料金が設定される確証はありませんが、そうなった場合は安くなるうえに速くなるということです。

このような理由から、莫大な建設費を払うくらいなら、時短効果があり、特急料金が安くなる可能性もあるフル規格がもっとも望ましいと考えました。

以上です。ついこの前入部したかのような感覚が抜けないまま引退を迎えてしまいました。中学の時はもっぱら旅行記、高校に入ってからには研究文を投稿してきましたが、それも今回がラストです。最後までお読みいただきありがとうございました。

## 参考文献

- JR 時刻表 2019 年度 3 月号
- 乗りものニュース <https://trafficnews.jp/post/84154>
- 国土交通省公式サイト

# 幻の光明電鉄と天竜浜名湖鉄道

3年6組 寺田 陸

皆さんこんにちは。アニメ&ゲーム漬けの日々を送っている心を読めない心くんです。青ブタを GYA0 で見て江ノ電行きてえとか思ってる今日この頃。夏休み最後には宿題というラスボスが待っていますが、多分これを皆さんが読む頃には撃破されてしているでしょう…

人生のステ振りを何処で間違ったか分からないですが少なくとも現状は私の辞書に「青春」の二文字はないので今日も一人虚しく夏休みを消化しながら部誌を書いています。それでは本編どうぞ。が、画面の向こうには友達たくさんいるからいいモン！

## 1. 光明電鉄について

光明電鉄は正式名称を光明電気鉄道と言い、かつて静岡県磐田郡中泉町(現・磐田市中泉)の鉄道省東海道本線中泉駅(現・磐田駅)に隣接する新中泉駅から二俣町(現・浜松市天竜区二俣町)の二俣町駅までの 19.8km を結ぶ鉄道路線を運営していた会社だ。光明村船明(ふなぎら、現・浜松市天竜区船明)まで開業させることを目的としたことから、この社名となった。「光明」という名前の通りさぞかし順風満帆な経営であっただろう…

## そんなことは無かった。

名前倒れも甚だしかった。そもそもこの路線、北遠州地域の木材と佐久間地区の鉱山(古河鉱業久根鉱山)からの鉱石輸送を目論んで設立されたもので、将来的には信州や日本海側にいたるまでの壮大な路線となる予定であったとか。(現在の飯田線豊橋駅～辰野駅～中央本線松本駅～大糸線糸魚川駅のルートが近いだろうか?)

しかし、鉄道の終点が鉱山からはるかに下流で輸送にならないとして、古河鉱業からの出資や運賃収入の 6 割を見込んでいた久根鉱山からの輸送は断られてしまった。

普通ならここで建設を断念する…

## そんなことは無かった。(2 回目)

一部の幹部が建設を強行。当然、資金が集まるはずもなく、沿線の町村長に泣きついて資金を出してもらったらしい。1932年の開業式には資金難のために重苦しい雰囲気が出たなど、鉄道として大丈夫なのかといった具合であった。尤も、現在の遠州鉄道含め、静岡を縦断する鉄道は明治時代から大正時代にかけて何度か地元民から政府に嘆願書が出ていたらしいので、元々収入が見込めないまま見切り発車で開業させ、最新鋭の電車を新製するなど無謀な経営判断をしていた会社だけが悪いとも言えないようだ(ちなみにこの頃はまだ東

海道線も電化されていない時期であり、いかに電車投入が凄かったかがわかる)。

しかし、運営上これ以上資金の無駄遣いが出来なくなったのか、結局電車の新造を中止。東武鉄道の中古車を借りて営業を開始している。しかしそんな光明電鉄もなんやかんやで結局長続きした…

## そんなことは無かった。(n 回目)

結局新規開業させたものの、バスに押されて経営が行き詰まった。最終的に電気料金不払いで送電停止の憂き目にあい、1935年には元の経営者の手を離れている。実際に運行していたのは1935年初頭までだったと言われており、僅か5年弱であった。

しかも、車両は富山電気鉄道(現在の富山地方鉄道)に売却したのだが、その搬出が正式な廃業前だったため、行政から嚴重注意を受けた。このようにあまりにも悲惨な歴史を辿ったため、幻の鉄道などと呼ばれている。

廃止後は線路が剥がされ、しばらく放置されていたが、その後路盤やトンネルの一部が国鉄二俣線に再利用され、現在の天竜浜名湖鉄道となっている。

## 2. 行ってみた。

去る7月20日、私は光明電鉄の遺構を探しに天浜線天竜二俣駅へと赴いた。さすがに千葉よりは涼しいがそれでもクソ暑い。最初に向かったのは当然遺構…ではなく駅の向かい。側にある C58-389 機関車公園。その名の通り C58が保存されている。(写真下)

しかし、保存状態はあまり良くなく、釜の中に公園の石などが投げ入れられていた。屋根は存在するものの、長年放置されているようで、塗装の剥げがちらほら見受けられた。このような静態保存の難しさを考えさせられた。

気をとりなおして遺構を探す…が、見当たらない。ある程度歩き回ったのだが全く分からず前の観光協会の事務所へ。すると、職員の方が案内してくれた。それが下の写真(次ページ)。

一見するとなんなのか全くわからないが、実はこれ、光明電鉄二俣口駅のホーム跡である。どうやら写真の左側のアスファルトの部分に線路が引いてあったようである。土に埋ま







るというよりは雑草に埋もれている感じになっている。案内してくれた職員さん曰く、少し歩いたところにトンネル跡があるということなので、少し歩いてみた。

それが下の写真。尤も、このトンネルは未成線区間なので、実際に使われたことはないようである。山の中腹にぽっかりと穴が空いていて、中から冷気が流れてきていた。とても涼しい。しかも中から水が

滴る音が聴こえていた。夜になると中から白い何かかがフヨフヨと(ry。どうも内部で崩落が発生しているようなので、内部で地下水が漏れていると思われた。冷気に水の滴る音とか完全にホラーの世界である。夜には来たくない鉄道スポット第1位(暫定)。

その後、駅へと戻る間に、キハ20とナハネ20が留置されていた。前者は国鉄二俣線時代に同線にて使用、後者はブルートレインが同線経由で何度か運行されたことを記念して留置してあった。が、そこは貧乏鉄道(自称)の天浜線。これにお金をかける余裕はないのか、残念ながら車体全体が腐食していて、無残な姿になっていた。一応、有志で修理予定らしいが…そんな風には全く見えない。(写真下)



天竜二俣駅に戻ってきたが、折角なので天竜二俣駅に併設されている車両基地を見学していくことにした。ちなみに天浜線はその一部の構造物が国の登録有形文化財に登録されている。当駅も本屋、上り上屋およびプラットホーム、下り上屋およびプラットホーム、敷地内の揚水機室、高架貯水槽が登録されている。これらの見学ツアーが開催されており、それに参加することにした。



↑ 見学すると記念硬券をくれる。

待合室には冷房がなかったが、それでも炎天下よりはマシなので、一息つくことができた。

### 3.あとがきのなにか

突然ですが皆様に報告があります。

## 夏休みの宿題が終わりました。ヤツタネ！

いやー苦節9年、小中通して初めて一週間以上残して終わりました。でも漢字練習はやってないけど気にしない。部誌執筆中に終わっちゃったんですよ。宿題。近年は9月1日午前1時が常態化してたのに。ホント頑張った。これで私が本の中の陽キャなら最後の週は海とかいくんでしょうけどボッチの僕にそんな友達はいないので…さて、今回のテーマの一つの天浜線。文中にも書きましたがお金がありません。腕木式信号機やタブレットなど昔ながらの鉄道設備が保存されている他、古き良き蒸気機関車時代の空気がまだ残っているのでぜひ一度訪れてみてください。あとお土産にうなぎパイを持って行くと喜ばれます。まだ食べてない人は一度買ってみては？

実は遺構巡りみたいなことをしたのは今回が初めてなので、最初は見つけられるかわから

なかったのですが、やってみると意外と楽しく、沼に足を突っ込んでしまいました。では是非文化祭を楽しんでください！それではッ！



←ページが余ったのでカボチャを置いていきます。

# 飛行機に乗れず電車で行った長崎

1 年 1 組 早坂海音

## 1. 出発

僕は、この夏休みに家族旅行で長崎に行ってきました。そのことについてまとめます。

元々、予約せずに飛行機で長崎空港まで行く予定でしたが、満席のためリムジンバスに乗れず、空港到着が遅くなったために飛行機の席が埋まり、(運良く)行きは全て電車で行くことになりました。



## 2. 新幹線

羽田空港から品川駅に移動して新幹線に乗車しました。僕は鉄研部員でありながら東海道新幹線の名古屋より西には乗ったことがなく、初めて乗ることが出来たことはとても嬉しかったのですが、小田原城の撮影に失敗したのは悔しかったです。

東京から座り続けていると、広島あたりでお尻が二つに割れてしまうという噂を聞きますが、僕の場合、関門トンネルまで持ちこたえることができました(寝ていた方が有利)。

## 3. なんだかんだで自宅を出てから 7 時間かけて博多駅に到着

品川駅を出発してから約 5 時間で、ようやく博多駅に到着。もちろん、福岡といえば梅ヶ枝餅ですね。駅構内に売っていたので購入しました。目の前で作ってくれたので、とてももちもちしていました。その後福北ゆたか線とハウステンボス号に遭遇。



## 4. ついに長崎へ

「白いかもめ」で長崎駅まで行きました。車内はともにおしゃれで、座り心地は良好でした。席に着くと、前の座席に小さな切符入れがあることに気が付きました。座席が黒いため、切符を裏返して入れていたら忘れそうになります。

元々飛行機で行く予定だったので長崎本線の周りに何かあるか調べていませんでしたが、吉野ヶ里遺跡を見ました。





## 5. 長崎にやっとなつた

特急の終着駅ってなんか魅力的ですね。長崎市内は長崎電気軌道で移動しました。どうやら、最近停留所名が変わったようでした。一般のお客さんの方が観光客より多く乗っていたよ



うに感じられました。後日知ったのですが長崎電気軌道には日本の路面電車で唯一のトンネルがあるそうです。

## 6. なんか世界遺産が多い

長崎には「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」と「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」という二つの世界遺産があります(軍艦島は行けませんでした)。中でも一番感動したのが右の「斧」です。なんと、戦艦武蔵の進水式に使った斧と支え台がまだピカピカで残っています。右写真は三菱重工業長崎造船所で



見ることができますが、前日の予約が必要です。

長崎駅からの送迎バスは三菱自動車製ではなく日野自動車製でした。

## 7. まさかの行きと帰りに乗ったものが全部違う

帰りは「黒いかもめ」に乗れました。

帰りは飛行機で博多から羽田まで帰りましたが、飛行機が遅れて、空港でかなり待ったため、疲れしました。

## 8.最後に

できれば今度は長崎空港経由で行って軍艦島に行きたいものです。カスドースというお菓子が美味しかったので、ぜひ長崎に行ったら食べてください！



# 函館市内・津軽鉄道班 夏合宿研究報告

5 年 7 組 伊藤晴輝

## 1. 調査対象

函館市電・函館山ロープウェイ・摩周丸・津軽鉄道

## 2. 函館市電

### (i) 函館市電とは

函館市電は湯の川から函館どつく前・谷地頭を結ぶ路線総延長 10.9 km の路面電車である。函館市の地方公営企業である函館市企業局が運営している。



### (ii) 利用状況

函館駅前～五稜郭公園前の観光客の利用が多く混雑していた。十字街～函館どつく前・谷地頭などの末端区間の利用客は非常に少なく、地元利用者が数人いた程度だった。

### (iii) 車内の様子

市電の車内にはバスのような運賃表示器や降車ボタンなど、路面電車にしかないような設備が見られた。また、走行中の信号待ちで停車したり、乗り遅れた乗客のために発車後すぐに停車したりするなど、必ずしも時刻表通りに運行されているわけではないようだった。



## 3. 函館山ロープウェイ

### (i) 函館山ロープウェイとは

函館山ロープウェイは函館市内に位置する標高 334 m の函館山の山麓と山頂を結ぶロープウェイである。ゴンドラの定員は 125 人で、山麓と山頂を約 3 分で結んでいる。

### (ii) 利用状況

行き帰りの便ともに 15 人ほどしか乗車しておらず、125 人乗りというスペックを持て余しているようだった。山頂には 5～60 人ほどの人がいたことから、マイカーで山頂まで来る人が多いように思われた。





### (iii) 山麓・山頂駅

山麓駅には乗車券売り場と売店があるほか、地域のコミュニティ FM『FM いるか』のスタジオもあった。

山頂駅にはレストランやイベントホール、売店など様々な施設があり、屋上には展望台が設置されていた。展望台からは函館の町が一望できるようになっていた。

『FM いるか』のスタジオ(写真右)→



## 4. 摩周丸

### (i) 摩周丸とは

摩周丸はかつて青森と函館を結んでいた青函連絡船の津軽型第 5 船で、1965 年から 1988 年までの 23 年間にわたって青森と函館を結んだ船である。終航後は展示船として改装され、1991 年に展示船として開業、2003 年からは「函館市青函連絡船記念館摩周丸」として営業している。



### (ii) 利用状況

僕たちの他に 2、3 組の利用客がいた。空いていたのでじっくりと展示物を見ることができた。余談であるが僕たちの訪れた約 1 週間後の 8 月 12 日に 1991 年からの入館者数が 200 万人となったようだ。

### (iii) 館内の様子

船内は 2・3・4 階が見学可能となっていた。操舵室や無線通信室は当時のままの姿を見ることができ、前部のグリーン船室は展示室となっていた。

操舵室内の様子→



### (iv) 車両航送について

青函連絡船は 1925 年から船の中に線路を敷き、貨物を貨車事積み込む『車両航送』という輸送方法を採用していた。この輸送方法による効果は絶大で、積み下ろし時間が大幅に短縮されたため、北海道の水産物が関東・北陸にまで運ばれるようになり、流通革命と呼ばれた。また、寝台車に客を



乗せたまま船に乗せて運ぶという案もあったが実現はしなかった。

記念館では車両の乗せ降ろしを行った船尾扉(前頁右下写真)を岸壁から見る事ができたほか、船内からモニターで車両甲板の様子を見ることができた。

## 5. 津軽鉄道

### (i) 津軽鉄道とは

津軽鉄道は津軽五所川原から津軽中里を結ぶ総延長 20.7 kmの路線である。また完全な民間企業が運営する日本最北の私鉄でもある。冬季に運行されるストーブ列車が有名である。

“日本最北の私鉄”を示す駅名標→



### (ii) 利用状況

津軽五所川原から乗車した時点では観光客などで席がほぼ埋まっている状態だったが、観光客の利用はほとんどが途中の金木駅もしくはその隣の芦野公園駅までで、津軽中里までの利用者はごくわずかだった。また、観光アテンダントの添乗も金木駅までであった。

### (iii) タブレット閉塞・腕木式信号機について

津軽鉄道は日本で唯一の現役で腕木式信号機を使用していてかつタブレット閉塞を行っている大変貴重な鉄道である。腕木式信号機とタブレット閉塞について調べた。

#### 【腕木式信号機】

駅や信号所にある「信号テコ」と呼ばれるレバーを操作し、そこから延びるワイヤーで信号本体の腕木の位置を変える仕組み。信号機本体にはおもりが付けられており、万が一ワイヤーが切れても現示が「進行」とならないようにされていた。腕木の位置が水平になっている状態であれば灯火は「赤」、現示は「停止」となり、下に 45 度傾いた状態であれば灯火は「青」、現示は「進行」となる。灯火は信号機についているガラス版を通して発光されるもので、電球自体に色がついているわけではない。

現在使用している鉄道は津軽鉄道のみで、津軽五所川原駅・金木駅で場内信号として使用されている。

金木駅の腕木式信号機。現示は「停止」になっている→



## 【タブレット閉塞】

1 閉塞区間に一つの通行票(タブレット)を定めてこれを持たない列車を閉塞区間内に入れないことで閉塞を実現する閉塞方式。タブレットとは円盤状をした金属のことで、中央に開けられた穴の形で区間を区別する。受け渡しは利便と紛失や破損防止のためカバンキャリアなどに収めて行われる。かつては全国の鉄道でこの方式がとられていたが、電気・電子による閉塞が一般化した現在ではこの方式を採用しているのは津軽鉄道を含め数社の私鉄だけとなっている。

金木駅のホームにかけられていたカバンキャリア→



## 6. まとめ

調査対象について以下のことが分かった。

### <函館市電>

観光客の利用が多いのは函館駅前～五稜郭のみで、他の区間は地元利用客が多い。

### <函館山ロープウェイ>

山頂まではロープウェイの利用よりマイカー利用の方が多い。

### <摩周丸>

青函連絡船の採用した「車両航送」の効果は流通革命と呼ばれた。

### <津軽鉄道>

観光客の利用は津軽五所川原～金木までがほとんどで、金木～津軽中里は地元利用客が中心である。

## 2 班 調査報告

班長 4 年 8 組 三村彪賀

### 1. 今回の調査対象

函館市電・函館市内路線バス、弘南鉄道大鰐線・競合バス路線、都市間高速バスヨードル号、盛岡市内路線バス、田沢湖の公共交通の計 5 項目について調査した。

### 2. 調査目的

地方都市における鉄道と路線バスの競合性と共存のありかた、JR と競合している都市間高速バスの利用状況、地方都市の路線バスについての現状を確認し、地方の鉄道とバスとの共存のありかたを考える。

### 3. 函館市電・市内路線バス

#### ＜市電＞

市電は車庫が近い湯の川電停から JR 函館駅を経由する 2 系統を運行していて、十字街電停からは谷地頭行の 2 系統、函館どつく行の 5 系統に分かれている。

湯の川～十字街までは休日の日中でも 6 分間隔で運行、十字街電停から先の支線区間も 12 分間隔で運行とかなり利便性は高い。また、函館山などの観光地へは路線バスの本数が少ないこともあるからか、観光客の利用非常に多いように感じた。

運賃は都電などのように均一運賃ではないものの、初乗りは 210 円、全区間乗り通しても 250 円と高い印象はない。ちなみに、一日乗車券が 600 円で発売されている。



800 形 812 号

#### ＜路線バス＞



函館バス S4413<KL-UA452MAN 改>

市内の路線バスは、かつて交通局もバス事業を行っていたが、現在は撤退し、函館バスをはじめとする民間の 3 事業者が運行している。市電が主に市内の縦輸送を担っているのに対し、路線バスは横輸送を担っている印象である。また、地方都市ながらバリアフリー化、特に車両の低床化はかなり進んでいる。例えば、市内最大手の函館バスは新車を自社で



導入するのと並行して、東急グループであることからかなりの頻度で東急バスから除籍されたノンステップバスが移籍してきている。

<まとめ>

函館市では上手く市電と路線バスが共存できているように感じた。例えば、市電では路線バスに乗り継ぐ際、割引券を発行している。また、もちろん競合路線もあったが、大半の路線でそれぞれすみ分けができていた。



函館バス T2311<KC-HT2MLCA>

## 4.弘南鉄道大鰐線・競合路線バス（小栗山線）

<弘南鉄道大鰐線>

大鰐線は弘前中央と大鰐を結ぶ全長 13.9 km の路線である。いわゆるローカル線ながらも日中は毎時一本、朝夕のラッシュ時は二本運行されている。

車両は元東急 7000 系の 7000 系電車と、元東急 6000 系の 6000 系電車が使用されているが、後者は専ら保存車両と化していて、基本的に 7000 系を運用している。ちなみに、雪国だからか冷房化はされていない。



7000 系 7039F

私は利用状況を調べるべく、朝のラッシュ時に弘前中央から津軽大沢まで乗車してみたが、利用状況はかなり深刻に感じた。列車は 2 両編成だが、各車両に 5 人ほどしか乗車していなかった。後日調べてみたのだが、やはり数年前に廃止の方向で話が進んでいたようだ。現在は撤回しているようだが、正直廃止になるのは時間の問題だと感じた。

<市内路線バス>

市内の路線バスは弘南バスが一手に引き受けているが、同社のドル箱路線は大鰐線と全区間で競合している小栗山線である。こちらは JR 弘前駅と直結している



弘南バス 31704 - 9<PA-BE63DG>



弘南バス 51610 - 2<KL-HR1JNEE>

上に日中でも 15 分間隔、時間帯によ

っては 10 分間隔での運行となっている。この高頻度運行にはしっかりとした理由があり、終点の小栗山には同社の営業所があり、バスの出入庫を兼ねて運行しているからである。

また、バスの出入庫も兼ねているがゆえに、非常に面白い配車になっている。自社発注のマイクロバスから小型車、中古の大型車まで路線車ならなんでも入る。

<まとめ>

正直、高頻度運行・JR 弘前駅直結のバスに鉄道は対抗できないと感じた。しかし、バスと競合していない小栗山～大鰐間では十分戦えるはずだ。また、同社が所有するレトロ機関車や全国的にも珍しくなった東急 6000 系電車を活用して鉄道ファンや観光客を取り込むことも大鰐線存続の一つの手段ではないだろうか。

## 5.都市間高速バスヨーデル号

今回私の班は、弘前から宿泊地の盛岡まで高速バスヨーデル号を利用した。この路線は弘南バス、岩手県交通、岩手県北自動車の 3 事業者での共同運行だ。

一応 JR とは競合しているが、普通列車も新幹線も八戸を経由し、かなり大回りになるので、この路線はバスの独断場と言える。運賃は弘前から盛岡まで乗り通しても片道 3,000 円、学割も設定されているため、学生は 2,500 円になる。さらに往復割引も設定されているためかなりお得だ。案の定乗車率は高く、ほとんどの席が埋まっていた。



弘南バス 51709 - 2<KL-RU4FSEA>

## 6.盛岡市内路線バス

<岩手県交通>

県内最大手の事業者であり、もちろん盛岡市中心部の路線数、運行本数は凄まじい。特に盛岡駅～バスセンターは日中でも 2、3 分ごとに運行、



岩手県交通 1274<U-LV324K>

ラッシュ時の同時発車は当たり前である。一般路



岩手県交通 95<KL-HR1JNEE>

線バスの他にでんでんむしというオムニバスを運行している。こちらは他所でいうコミュニティバスのようなもので、均一運賃 100 円となっている。残念ながら、スイカやパスモといった全国交通系 IC カードは使えないが、プリペイドカードのようなバスカードが販売されている。車両は以前国際興業の傘下になっていたこともあり、国際興業バスからの移籍車

が大半を占める。また、その影響で国際興業バスと同じ塗装を纏う(色合いは若干異なる)。最近では都営バスや神奈川中央交通などからも中古車を購入しており、車種バリエーションは豊富である。

＜岩手県北自動車＞

こちらは社名にあるようにメインの運行地域は県北地域であるため、盛岡市内の路線は少ない。県交通同様に IC カードが使えないため、バスカードを販売しているが、県交通との相互利用は出来ない。

以前は自社発注のトップドア車が主力だったが、経営悪化のため 2010 年にみちのり HD の傘下になって以降、首都圏からの中古車の導入が続き、県交通に比較してかなり車両の近代化・低床化が進んでいる。

## 7.田沢湖の公共交通

秋田でも有数の観光地の一つである田沢湖へ行き、現地の公共交通についても調べた。JR 田沢湖駅から田沢湖まではかなり離れているため、路線バスが主な交通手段となっている。

こちらは、羽後交通が運行する一般路線バスの他に、本数は少ないが自治体が運行するコミュニティバスもある。基本的に JR に接続していて、利便性は高いように感じた。羽後交通が運行する一般路線バスは、観光地&山岳地帯という土地柄から、ハイグレードな車両が使用されている。

## 8.最後に

今回調査した事業者はそれぞれ特色があり、また問題点もあるように感じた。特に鉄道とバスの共存は、これから公共交通の重要性がますます高まると考えられるので、双方の維持のためにもかなり重要な問題だと再認識した。特に私の班は今まで例のなかったバスにも焦点をあてての行程となったが、今までになかった発見があったように感じた。



岩手県交通 86<KL-LV280L1>



岩手県北自動車 28<KL-MP37JK>



羽後交通 1245<PDG - KV234N3>

# 函館市電・秋田内陸線班 研究報告

5年4組 中島 大空海

## 1. 今回の調査対象

私たち3班は、

- 函館市電(全線)
- 秋田内陸線(鷹巣～角館)
- 東北本線(盛岡～一ノ関)

の3路線について調査をしました。その結果をまとめます。

## 2. 函館市電

函館市電とは、函館市に現存する路面電車です。湯の川から谷地頭に向かう系統と、函館どつく前へ向かう系統の2種類が存在します。営業キロは10.9 kmです。非冷房車が多く残っているのが特徴です。

《乗降客数調査》

夕方の湯の川行きにて調査を行いました。本来は谷地頭行きにも通し乗車・調査するべきでしたが、時間の関係上省略しました。

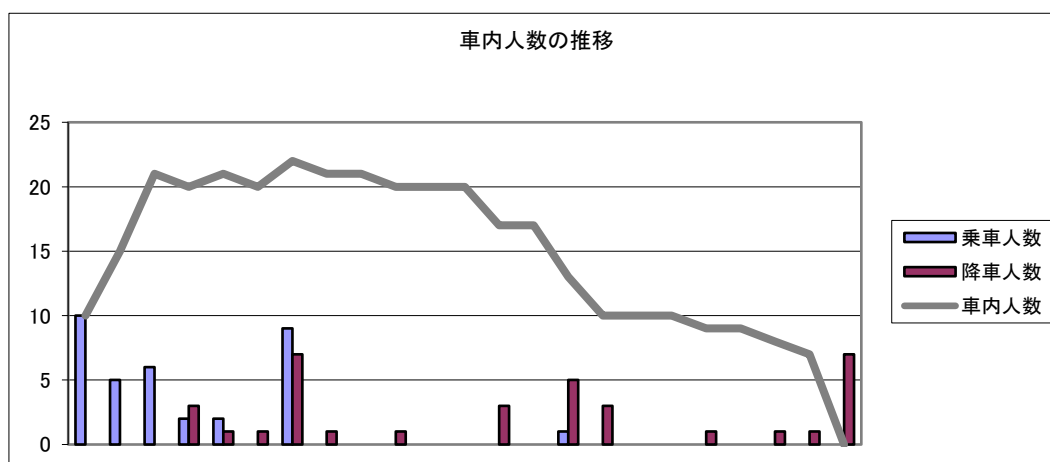
【調査列車】8/6 15:51 谷地頭発 湯の川行き

|      | 谷地頭 | 青柳町 | 宝来町 | 十字街 | 魚市場通 | 市役所前 | 函館駅前 | 松風町 | 新川町 | 千歳町 |
|------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|-----|-----|-----|
| 乗車   | 10  | 5   | 6   | 2   | 2    | 0    | 9    | 0   | 0   | 0   |
| 降車   | -   | 0   | 0   | 3   | 1    | 1    | 7    | 1   | 0   | 1   |
| 車内人数 | 10  | 15  | 21  | 20  | 21   | 20   | 22   | 21  | 21  | 20  |

|      | 昭和橋 | 堀川町 | 千代台 | 中央病院前 | 五稜郭公園前 | 杉並町 | 柏木町 | 深堀町 | 競馬場前 | 駒場車庫前 |
|------|-----|-----|-----|-------|--------|-----|-----|-----|------|-------|
| 乗車   | 0   | 0   | 0   | 0     | 1      | 0   | 0   | 0   | 0    | 0     |
| 降車   | 0   | 0   | 3   | 0     | 5      | 3   | 0   | 0   | 1    | 0     |
| 車内人数 | 20  | 20  | 17  | 17    | 13     | 10  | 10  | 10  | 9    | 9     |

|      | アリーナ前 | 湯の川温泉 | 湯の川 |
|------|-------|-------|-----|
| 乗車   | 0     | 0     | -   |
| 降車   | 1     | 1     | 7   |
| 車内人数 | 8     | 7     | 0   |





### 【特記事項】

この列車は、混雑している列車とは逆方向の列車でした。

### 【考察】

函館駅から谷地頭寄りの区間には観光地が点在していることもあってか、各停留所でまとまった乗降が見受けられました。このことから、函館市電には一定の観光需要があるということが予測できます。

函館駅では、乗客の半分くらいが入れ替わりました。すなわち、函館駅へのアクセス手段として利用されているということが予測できます。

函館駅を発車した時点で乗っていた乗客は、五稜郭公園を目的地とする観光客や、千代台や杉並町付近を利用している地域住民が中心であることがうかがえました。

湯の川付近には温泉がありますが、1 手前の湯の川温泉からのほうが近い場合と、終点の湯の川からのほうが近い場合とがあります。湯の川温泉では 1 人しか下車せず、それに対し湯の川までは 7 人乗っていました。これらの結果からは、湯の川まで乗っていた乗客が地域住民なのか観光客なのかは断定できませんでした。

地域利用の乗客には高齢者の方も多く見受けられました。函館市電は本数が多いので(日中は毎時 8 本)、マイカーを使わなくても気軽に函館の中心部まで移動できるのが大きく影響しているのでしょう。ただし、夏休み中であることもあってか、学生の利用はあまり見受けられませんでした。

また、予想に反して、終始座席が埋まる程度の乗客数しかいませんでした。これは、夏休み中とはいえ平日であったために観光需要がそれほど多くなかったこと、そもそ



主力車両 8000 形

も高齢者を除けばマイカー普及率が高いことなどが原因としてあげられるでしょう（市電と並走する道路の交通量は湯の川寄りを中心にかなり多かった）。

#### 《今後の課題》

函館駅前の停留所が函館駅から若干離れているうえ、特に目印もありませんでした。観光客にわかりやすくするためには、わかりやすい目印が必要だと思います。

#### 《IC カード乗車券について》

函館市電と函館バスは、九州の西鉄でサービスを展開している「nimoca」の派生版である IC カード「ICAS nimoca（イカすニモカ）」を導入しています。「ICAS nimoca」を利用して、函館市電どうしの乗り継ぎや、函館市電と函館バスの乗り継ぎを 60 分以内に行えば、乗継割引（最大 160 円）が適用されます。しかし、普及率は 6～7 割程度と、京成バスほど高くはありませんでした（京成バスは定期券利用者を除けば 9 割以上）。

#### 【考察】

そもそも関東地区では IC カードが、鉄道でもバスでも利用でき、駅の券売機（基本的にはこちら）やコンビニなどで繰り返しチャージできること、そして「バス得」という、バスに乗車するたびにポイントがたまり、一定数たまると運賃の割引という形で自動消化する制度が存在することが主な売りとなっています。

しかし、函館地区では、JR 線で IC カードを利用することができません。JR 北海道は IC カード「Kitaca」を導入はしていますが、利用できるのは札幌地区のみです。したがって、駅の券売機でのチャージもできません。当然、市電やバスに券売機はないので、主な入手の手段はバスの営業所、チャージの手段はコンビニとなってしまいます。利用すること自体の敷居が若干高いと言えます。函館地区の JR が「Kitaca」を導入すれば利便性は高まるでしょう。

## 4. 秋田内陸線

秋田内陸線は、第 3 セクターの秋田内陸縦貫鉄道が運営するローカル線です。秋田県北秋田市の鷹巣駅と仙北市角館駅間の 94.2km を結んでいます。北秋田市と仙北市しか経由していません。奥羽本線の“たかのす”駅は「鷹ノ巣」ですが、秋田内陸線の“たかのす”駅は「鷹巣」です。路線の大半は国鉄阿仁合線と角館線を引き継いだものですが、比立内～松葉間のみ新規開通させました。

#### 《乗降客数調査》

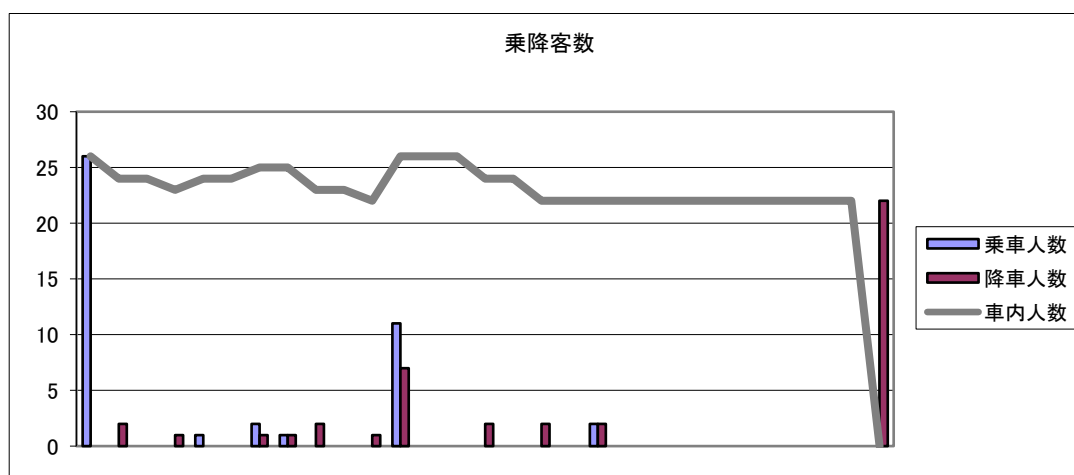
昼間の角館行きで調査を行いました。秋田内陸線には急行も走っていますが、時間の関係上今回は調査を省略しました。

【調査列車】 8/7 10:34 鷹巣発 角館行き

|      | 鷹巣 | 西鷹巣 | 小ヶ田 | 大野台 | 合川 | 上杉 | 米内沢 | 桂瀬 | 阿仁前田 | 前田南 | 小湊 | 阿仁合 |
|------|----|-----|-----|-----|----|----|-----|----|------|-----|----|-----|
| 乗車   | 26 | 0   | 0   | 0   | 1  | 0  | 2   | 1  | 0    | 0   | 0  | 11  |
| 降車   | -  | 2   | 0   | 1   | 0  | 0  | 1   | 1  | 2    | 0   | 1  | 7   |
| 車内人数 | 26 | 24  | 24  | 23  | 24 | 24 | 25  | 25 | 23   | 23  | 22 | 26  |

|      | 荒瀬 | 萱草 | 笑内 | 岩野目 | 比立内 | 奥阿仁 | 阿仁マタギ | 戸沢 | 上桧木内 | 左通 | 羽後中里 |
|------|----|----|----|-----|-----|-----|-------|----|------|----|------|
| 乗車   | 0  | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   | 2     | 0  | 0    | 0  | 0    |
| 降車   | 0  | 0  | 2  | 0   | 2   | 0   | 2     | 0  | 0    | 0  | 0    |
| 車内人数 | 26 | 26 | 24 | 24  | 22  | 22  | 22    | 22 | 22   | 22 | 22   |

|      | 松葉 | 羽後長戸呂 | 八津 | 西明寺 | 羽後太田 | 角館 |
|------|----|-------|----|-----|------|----|
| 乗車   | 0  | 0     | 0  | 0   | 0    | -  |
| 降車   | 0  | 0     | 0  | 0   | 0    | 22 |
| 車内人数 | 22 | 22    | 22 | 22  | 22   | 0  |



【考察】

鷹巣、阿仁合、角館以外での乗降はほとんど見られず、過半数の人は全区間通して乗車していました。このことから、秋田内陸線は乗ること自体を楽しむための観光路線であると予想できます。

そもそも、秋田内陸線は列車の本数が1日10本程度と非常に少ない上に、全区間乗り通すと片道2時間半を要します(特急つがる号と秋田新幹線を秋田駅で乗り継いでも同等の所要時間)。そのため、純粹に北秋田市から仙北市へ移動したいだけであれば、大部分の人はマイカーを利用すると思われます。

通常期には一定の通学需要もあるようですが、夏休み中の昼間であったため、学生の利用はあまり見受けられませんでした。

阿仁合でのまとまった乗降は、秋田内陸線資料館や、阿仁郷土文化保存伝承館など



主力車両 AN8800 形

へのアクセスが目的であると予想できます。逆に、阿仁合以外の途中駅の周辺には、特筆すべき観光地などは見られませんでした。

#### 《今後の課題》

奥羽本線との接続があまり考慮されていないように感じました。接続時間が3分しかないものから、1時間半待たされるものまでさまざまです。平均して10分程度の乗り継ぎ時間とすれば利便性が向上するのではないのでしょうか。

#### 《田んぼアート》

秋田内陸線の沿線には、いくつかの田んぼアートがありました。列車が田んぼアート付近を通るたびに、1分程度停車してくれました。今回、予想に反して20人以上の乗客が列車に乗っていた理由のひとつにこの田んぼアートがあるのかもしれません。



1枚目は、小ヶ田駅にある「いせどうくん」です。これは伊勢堂岱遺跡のマスコットキャラクターです。2枚目は、阿仁前田～前田南間にある「なまはげ」です。これはユネスコの無形文化遺産です。3枚目は、小淵～阿仁合間にある「竿灯まつり」です。4枚目は、上桧木内駅にある「上桧木内の紙風船」です。5枚目は、羽後太田～角館間にある「令和と富士山」です。

これらはすべて沿線住民によって手植えで植えられたものです。当然、夏にしか見ることができません(公式パンフレットによると見ごろは7月～9月上旬)。また、この田んぼアートは、秋田内陸線の車窓の高さから見たときにいちばんきれいに見えるように計算して作られています。

乗って楽しむローカル線において、沿線に大きな見所がある例としてはほかにいすみ鉄道線(菜の花)などがあげられますが、秋田内陸線にしろいすみ鉄道線にしろ、このようなことをすることによって、少しでも観光客に乗ってもらおうと努力していることがうかがえました。



## 5. 東北本線(一ノ関～盛岡間)

東北本線は、東京都千代田区の東京駅から、岩手県盛岡市の盛岡駅までの 535.8km を結ぶ路線です。かつては青森駅まで伸びていましたが、東北新幹線の盛岡以北が開通した際に、第3セクターの IGR いわて銀河鉄道(盛岡～目時間)と青い森鉄道(目時～青森間)に経営分離されました。いわて銀河鉄道線は運賃が非常に高いので、盛岡から八戸までの運賃は、新幹線経由の運賃+特急料金(座席指定なし)と 500 円程度しか変わりません。

### 《利用状況の大まかな調査》

乗った列車は往復とも 2 両のワンマンカーでした(盛岡 8:58 発一ノ関行き、一ノ関 13:45 発盛岡行き)。大半の駅ですべてのドアが開き、3 人の班員では調査が困難だったので、詳細な乗降客数調査は省略しました。

往復とも、始発駅を発車した時点では席がほぼ埋まる程度の混雑で、若干立席もありました。終着駅に着くころには立席もたくさんいるレベルの混雑になっていました。とはいえ、2 両のワンマンカーで十分なレベルでした。岩手飯岡や北上などではまとまった数の乗降がありました。それ以外の駅ではあまり乗降は多くありませんでしたが、無人駅を除いて乗降がまったくない駅もほぼありませんでした。これらのことから、東北本線は地域輸送をしっかりと担っていると言えるでしょう。(法制度が異なるとはいえ)近年建設された整備新幹線と違って、並行在来線を JR のまま残しておいた価値は十分にあるといえそうです。

乗客の層は、大方の予想通り、学生や高齢者の方が中心でした。本数は毎時 1 本程度なので、やはり普通に移動するだけならマイカーのほうが便利なのではないでしょうか。

### 《貨物列車》

本数が毎時 1 本程度しかないにもかかわらず、全線を通して複線が確保されていて、線形も非常によかったです。その理由としては、かつてはたくさんの特急列車が往来していたことのほかに、高速貨物列車の存在が影響していると思います。山ノ目駅付



主力車両 701 系



撮影地となった踏切(山ノ目～平泉間)



長編成の高速貨物列車(班員が撮影)

近の踏切で撮影していて気が付きましたが、普通列車が毎時 1 本なのに対し、高速貨物列車は 1 時間に 3、4 本ほど走っていました。そのうえ、ほぼすべての貨物列車が 20 両の貨車を連結し、ほとんどの貨車にきちんとコンテナが載っていました。さらに、普通列車が貨物列車の通過待ちを行っていました。1 日数本しか貨物列車が通らず、半分くらいの貨車は空いている総武線の沿線民としては想像しがたいものです。

近年では、モーダルシフトが推進されるなど、衰退していた鉄道貨物輸送への見直しが図られています。そのためには、東北本線経由で北海道から大量の農作物などを輸送する、というのが特に簡単な例なのかと思いました。

#### 《今後の課題》

スピードはかなり速く、100km/h 以上の速さで走っている区間も多くありました。その反面、701 系を使用していることもあって、乗り心地はあまりよくありませんでした。車から少しでも鉄道へ乗客をシフトさせたいければ、最初に改善すべきことはこれかと思いました。

#### 《おまけ：旧沼田家武家住宅》

一ノ関駅で時間が余ったので、駅から徒歩 10 分程度のところにある、旧沼田家武家住宅に行ってきました。屋敷の中には昔の武器や生活用品などが展示されていました。あまり撮影ができる雰囲気ではなかったので、内部の写真はありません。

## 6. 結論

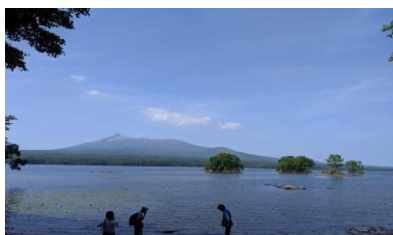
- 函館市電は、地域利用、観光輸送ともに多くの利用が見られた。乗車率は席が埋まる程度。高齢者の方の利用が比較的多かった。ただし、乗降の多い停留所は一部に限られていた。函館駅前の停留所の位置がわかりにくい。また、IC カードが導入されていたが、普及率はそれほど高くなかった。周辺の JR 線では IC カードを利用できないほか、券売機でのチャージができないので、あまり購入するメリットがないといえる。JR 線で IC カードを使えるようにしたら、多少は IC カードの利用者が増えるかもしれない。
- 秋田内陸線は、ほとんど観光客のみの利用だった。始発と終着の駅および阿仁合駅以外ではほとんど乗降は見られなかった。JR 線との接続はあまりよくない。また、観光客を少しでも増やすために、沿線のいたるところに田んぼアートが作られていた。乗車率は座席に若干の空きがある程度。
- 東北本線（一ノ関～盛岡間）は、完全に地域輸送に徹していたが、乗車率は比較的高かった。ただし、2 両のワンマンカーで足りるレベルだった。利用客にはマイカーを使えない学生やお年寄りが多くみられた。また、旅客列車よりも圧倒的に貨物列車の本数が多かった。

## ハロ一鉄研!!!

4 班は函館本線(函館～大沼公園)、津軽線、花輪線、特急つがる、北海道新幹線などの観光需要を調査しました。最後までご一読いただければ幸いです。

### 【1 日目】 函館本線(函館～大沼公園)

東京から新函館北斗まで、約 4 時間の旅路を経て、函館本線に乗車。このとき、新函館北斗から降りた乗客の半数以上が”はこだてライナー”に乗車。スーパー北斗に乗り継いで乗車する客は少なかった。スーパー北斗は新函館北斗に到着した時点で、自由席は満席だった。



大沼公園に到着して、降車した乗客は 5 名程度。函館から特急で 20 分なので、アクセスに便利な観光地と言える。観光需要は比較的あると考えられるが…。

帰りは大沼駅から函館行き普通列車に乗車したが、1 両編成の列車で乗車率は 30% ぐらいと低かった。乗客の大半が地元客のようだった。

### 函館市電

函館市電は函館市を代表する路面電車だ(写真右)。車両も新旧様々な車両が混在している。私達は市役所前～十字街に乗車。乗車率は 130% 位と混んでいた。私達を含め、大半の乗客は十字街で下車した。それもそのはず、函館山、八幡坂、赤レンガ倉庫、教会群など、様々な観光スポットがあるからだ。私達は、教会群を調査したが、訪日観光客(主に中国人)で溢れていた。



### 【2 日目】 北海道新幹線(奥津軽いまべつ)

新函館北斗始発の新幹線は乗車率 20% 位と、非常に空いていた。奥津軽いまべつ駅で下車(写真右)。当駅は JR 東日本の津軽二股駅と隣接している(正式な乗換駅ではない)が、乗り換える乗客は皆無だった。奥津軽いまべつ駅は駅周辺に何もなく、新幹線駅とは思えなかった。



### 津軽線

終点の三厩まで乗車。三厩まで乗車した乗客は 3 名ほどだった。そこから外ヶ浜町営バスで青函トンネル記念館へ。定員 18 名ほどのマイクロバスだったが、途中から地元三厩中学生の学生が大量に乗車して、積み残しが発生する程。地方交通の重要性を実感させられた。観光客は皆無だった。

## **青函トンネル記念館(道の駅三厩)**

青函トンネル記念館は冬季以外の期間限定で運営している博物館だ。青函トンネルの構想から完成までを音と映像、立体モデルなどで展示公開し、青函トンネルのすべてを体験することができる。

実際に青函トンネル工事で使用された地下坑道線を利用し、プロジェクトの大きさを実感できる体験坑道も運行している(写真右)。この、体験坑道線(正式名称”青函トンネル斜坑線”)は、青函トンネル記念館が運営しているレッキとした”鉄道”だ。地上の青函トンネル記念館駅と地下の体験坑道駅を約8分で結んでいる。地下の体験坑道駅では徒歩による構内の説明があり、実際に説明を受けて、青函トンネルのプロジェクトの壮大さを実感した。工事中のトンネル内は気温 35 度、湿度 90%を超える過酷な労働環境で、死者も多数いて、トンネル工事の大変さが分かった。来館者は自家用車で来館しており、町営バスで来館した人はいなかった。



## **階段国道**

恐らく、三厩駅付近で最も需要のある観光地、階段国道(写真右)。国道 339 号線の一部で、階段だけの国道は日本でここしかない。いわゆる、道路が通っていない、点線国道。マイカーで来た観光客が数名いた。また、ここ竜飛岬は『津軽海峡冬景色』の舞台となっていて、『津軽海峡冬景色』が流れる石碑があった。因みに、階段国道は階段が急なため、スーツケースで来ることはお勧めしない(失敗した)。



## **津軽線**

三厩では 18 きっぱーと思わる観光客が 5 名ぐらいいた。地元利用は少なかった。津軽線は、津軽海峡線の一部を構成しており、中小国からは貨物列車が多数見られた。

## **奥羽本線**

奥羽本線に乗車し、大館まで乗車。少し立ち客が出るぐらいの混雑だった。地元利用が多かった。大館で 40 分ほど乗り換え時間があったので、駅前の秋田犬の里などに行った。

## **花輪線**

大館発車時点で乗車率は 30%位。途中駅の鹿角花輪でほぼ全員が降りた。時間帯のせいもあってか、部活帰りと思われる高校生が多かった。観光利用は皆無。大更までの乗車。

## **【3 日目】花輪線**

大更から乗車。朝の花輪線は、地域利用が大半と思われる。



## **特急つがる**

自由席に乗車。ぽつぽつと人が座る感じだった。大鰐温泉から、中国人観光客が多数乗車してきた。弘前までの乗車。

## **弘前城**

弘前から、弘前城見学の為、弘南バスの循環 100 円バスに乗車。乗客も多く、立ち客が出るほど。弘前城最寄りの市役所バス停で結構な乗降があった。

弘前城は、日本七名城の 1 つと言われている、観光客も大勢いた(写真右)。



## **奥羽本線**

奥羽本線で新青森まで乗車。新青森では新幹線乗り継ぎ客が多くいた。また、観光客も多くいた。

## **東北新幹線**

東北新幹線で盛岡まで乗車。東北新幹線では、盛岡以北だと、特定特急券を使えば空席のところに乗車できるというシステムが導入されているので、それを利用した。途中八戸まで座れた。しかし、この制度を利用している人はいなかったの、知名度は低いといえる。

## **わかったこと**

### **【1 日目】**

- 特急スーパー北斗は、函館～札幌ではなく、短距離輸送も担っている。
- 函館市電の需要は大きい。
- 函館は人気。

### **【2 日目】**

- 津軽線の地域輸送は少ない。
- 外ヶ浜町営バスは地域交通に根付いている。
- 青函トンネル記念館アクセスは車が便利。

### **【3 日目】**

- 大鰐温泉、弘前城は人気がある。
- 循環バスは便利で、利用者も多い。
- 指定特急券の知名度は低い。

### **【まとめ】**

せっかく良い観光地がたくさんあるのに、観光客が全体的に少なかったため、観光地の魅力をもっと積極的にアピールすべき。

地域交通の維持には学生の利用が不可欠。

# 5 班（道南いさりび鉄道・五能線・釜石線） 研究報告

5-10-15 白川裕人

## i.調査対象

道南いさりび鉄道（五稜郭～木古内）、JR 五能線（川部～東能代）、JR 釜石線（花巻～釜石）の計 3 路線。

## ii.道南いさりび鉄道



（左）道南いさりび鉄道で使用するキハ 48 1700 番台（函館駅にて）

（右）木古内駅全景

道南いさりび鉄道は、2016 年の北海道新幹線開業に伴い、JR 北海道から経営分離された江差線五稜郭～木古内間を運行する第三セクターの鉄道である。全列車が JR 函館本線函館駅まで直通運転している。今回は、以下の列車で乗降調査を行った。

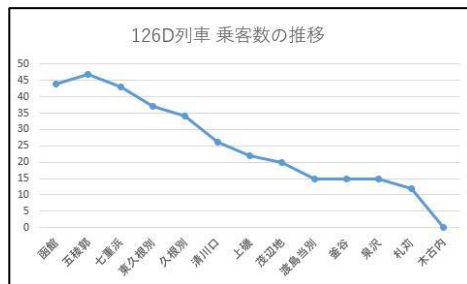
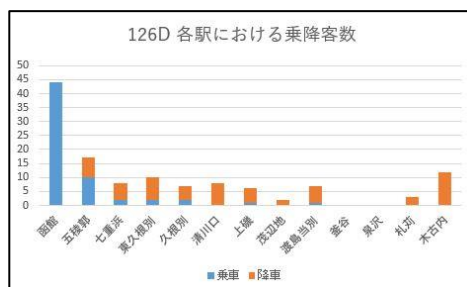
下り（木古内方面）：126D 列車（函館 1516→木古内 1616）

上り（函館方面）：133D 列車（木古内 1632→函館 1732）

### ii-1 結果

#### 126D 列車

|      | 乗車 | 降車 | 乗客数 |
|------|----|----|-----|
| 函館   | 44 | -  | 44  |
| 五稜郭  | 10 | 7  | 47  |
| 七重浜  | 2  | 6  | 43  |
| 東久根別 | 2  | 8  | 37  |
| 久根別  | 2  | 5  | 34  |
| 清川口  | 0  | 8  | 26  |
| 上磯   | 1  | 5  | 22  |
| 茂辺地  | 0  | 2  | 20  |
| 渡島当別 | 1  | 6  | 15  |

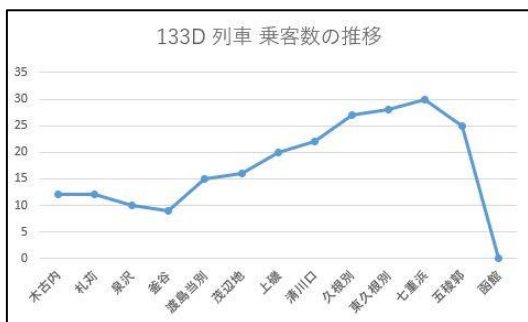


駅別の乗降客数(上)と乗客数の推移(下)

|     |   |    |    |
|-----|---|----|----|
| 釜谷  | 0 | 0  | 15 |
| 泉沢  | 0 | 0  | 15 |
| 札苅  | 0 | 3  | 12 |
| 木古内 | - | 12 | -  |

### 133D 列車

|      | 乗車 | 降車 | 乗客数 |
|------|----|----|-----|
| 木古内  | 12 | -  | 12  |
| 札苅   | 0  | 0  | 12  |
| 泉沢   | 0  | 2  | 10  |
| 釜谷   | 0  | 1  | 9   |
| 渡島当別 | 6  | 0  | 15  |
| 茂辺地  | 1  | 0  | 16  |
| 上磯   | 5  | 1  | 20  |
| 清川口  | 3  | 1  | 22  |
| 久根別  | 6  | 1  | 27  |
| 東久根別 | 2  | 1  | 28  |
| 七重浜  | 7  | 5  | 30  |
| 五稜郭  | 6  | 11 | 25  |
| 函館   | -  | 25 | -   |



駅別の乗降客数（上）と乗客数の推移（下）

※ここでいう「乗車」はある駅で乗車した乗客の数、「降車」はある駅で降車（下車）した乗客の数、「乗客数」はある駅を出発時点での乗客の数を指す。

### ii -2 まとめ

まず特徴的であったのは、各駅における乗降の多さが、上磯を境として二分されているという点である。このことは、上磯まで向かう列車が毎時1本あるのに対し、木古内まで向かう列車が2時間に1本のみであるということからも考えられる。

まず、乗降の多い上磯以北を見ると、下りは降車、上りは乗車した乗客の割合が多い。このことから、全体的には、函館～上磯間の輸送需要が大きいということが分かる。また、乗客は学生等地元住民が多かったがために、地域輸送が主になっていると考えられる。

次に、乗降の少ない上磯以南だが、この中では渡島当別での乗降が多い。これは駅付近にある（副駅名としても名称がつけられている）トラピスト修道院目当ての観光客によるものだと考えられる。事実、この修道院は直営店で販売されているグルメが

有名であり、133D 列車で渡島当別から乗車した 6 名が団体客であったことから、こうした可能性が窺えるだろう。

観光需要に関しては、キハ 40 気動車 2 両を改造した「ながまれ」号を開業当時から運行しており、日本旅行主催のツアー列車も運行されている。このツアー列車は登場以来好評を博しており、「鉄旅オブザイヤー 2016」グランプリを受賞している等、こちらは好調である。

しかしながら当該鉄道は開業以来、赤字を抱えており、開業前の試算では 10 年間で 16 億円の赤字が発生するとされていた。となれば、車両の維持費等にも問題が生じてくるだろう。観光輸送が好調であり、且つこの路線は貨物列車も通り、それによる収入もあるため、さらなる収入源となるような企画が今後必要になってくるだろう。

### iii. JR 五能線



五能線「リゾートしらかみ」号に使用されるキハ 48 くまげら編成（左:秋田駅、右:千畳敷駅にて）

五能線は川部～東能代間を日本海沿岸に沿って結ぶ、全長 147.2km の路線である。川部、東能代は奥羽本線も経由しているため、この川部～東能代間の通勤等の速達輸送は奥羽本線が担い、この五能線は観光輸送が主であると考えられる。

今回は、快速リゾートしらかみ 2 号（新青森 816→秋田 1327）に乗車した。

#### iii-1 特記事項

- 新青森出発時は空席が多く見られたが、弘前から混雑し始めた。
- 乗客は中高年が多かったが、家族客も見られた。
- 乗客のほとんどはウェスパ樺山、十二湖で下車した。
- 新青森で下車する乗客もいた。

#### iii-2 まとめ

リゾートしらかみ号は、途中の千畳敷駅で、駅付近の千畳敷海岸の散策のための長時間停車や、車内での津軽三味線の演奏といったイベント等、乗ること自体が目的となりうる列車ではあるが、意外にも完乗する乗客は少なかった。乗車すること自体よ



りも、沿線にある観光名所を目当てとしている客は殆どであったと考えられる。ただ前述のように、列車乗車中のサービスに力を入れているにも関わらず、青春 18 きっぷのポスターに採用された轟木駅に停車しないのは意外であった。これに関しては、ホーム有効長が 2 両しかないことが原因の一つと考えられる。

また、意外ではあったが、新青森で下車する乗客も見られ、通勤客とみられる乗客もいたことから、五所川原市等への一般の輸送需要も一定数あると思われる。

## iv.JR 釜石線



(左) SL 銀河に使用されるキハ 141 系気動車 (遠野駅にて) (右) エスペラント語が付記された駅名標 (花巻駅にて)

釜石線は花巻～釜石間を結ぶ、全長 90.2km の路線である。途中の新花巻駅で東北新幹線に、終点の釜石駅で三陸鉄道リアス線に接続している。

作家の宮沢賢治は沿線の花巻市出身であり、路線愛称の「銀河ドリームライン」や、当路線内で運行されている「SL 銀河」号は、彼の代表作である「銀河鉄道の夜」のモデルが、当路線の前身である岩手軽便鉄道であるということに由来する。また、彼が作品中にエスペラント語の単語をよく登場させていたことから、駅名標はエスペラント語の愛称が付記されている独自のデザインのものとなっている。

今回は、以下の列車に乗車した。

- 3621D 快速はまゆり 1 号 (盛岡 834→釜石 1050)
- 快速 SL 銀河 (釜石 1058→遠野 1244)
- 660D 普通列車 (遠野 1310→花巻 1410)

### iv-1 特記事項

- SL 銀河の乗客は家族連れ、ファンが殆どで、リゾートしらかみとは違って中高年の乗客はあまり見られなかった。
- 普通列車の乗車率は高く、3621D、660D とともに終点まで乗り通す乗客が殆どであった。

### iv-2 まとめ

SL 銀河に関しては遠野までの乗車であったため完全とは言い切れないが、意外

にもやや空席が目立った。別日程で運行される釜石行き運用は、東北本線及び東北新幹線から乗り換えてからの乗車がしやすく、こちらの乗車率は花巻行き運用よりも高いと予想されるが、花巻行き運用も決して接続が不便なわけではなく、釜石駅で10時50分着のはまゆり号から折り返して乗車することができる。釜石行き運用の乗車率については詳しくは不明だが、いずれにせよ、花巻行き運用により多くの客を取り込むためにも、ツアー商品としての発売等、更なる誘致は必要だろう。

## v.最後に

今回訪れた路線は、どの路線も観光需要の面に力を入れているように見受けられた。というのも、訪れた路線が全て郊外を主として通る路線であると考えれば、それは普通のことであり、近年特有の動きでもあろう。

こうしたローカル線では、当然ながら都市部とは違って通勤輸送だけでは十分な収益は図られない。そこで、都市部とは違った、地域性を利用して、外部からの観光客を取り込むということに至るのだが、「地域性を利用する」ということは、地元住民の協力なしではなし得ないことだろう。また、昨今の人口減少に伴って、そうした地域性を伝える側の人間も今後減っていくことが考えられる。となれば、如何にして地域性に頼ることなく、独自性を生み出していくか、その点が、ローカル線にとっては大きな課題となっていくであろう。

## 6班[函館・三陸方面]調査報告

5年6組 相沢亮太

### 1.はじめに

合宿中の3日間、私たちの班は以下の鉄道についての調査を行いました。

1日目 函館本線

2日目 奥羽本線、青い森鉄道青い森線、八戸線、三陸鉄道リアス線、山田線

3日目 東北本線、釜石線、三陸鉄道リアス線、岩手県北バス

### 2.各路線の調査結果

#### (1)函館本線

##### 1 快速はこだてライナー

【概要】2016年3月26日に北海道新幹線の新青森駅 - 新函館北斗駅間が開業したのに伴い、函館駅 - 新函館北斗駅間を最速15分で結ぶ新幹線アクセス列車として運行を開始した。列車名は、2014年11月20日から12月22日まで一般公募を行い、公募順位1位であることと、目的地である"函館"と"ライナー"を掛け合わせた愛称であり、親しみやすく分かりやすいということで決定した。

【乗車状況】観光客の乗車が多く、座席はすべて埋まり、立っている人も多かった。

【下車駅について】

①新函館北斗駅 北海道新幹線・函館本線が乗り入れる駅で、2017年の1日平均乗車人員は633人である。2016年の北海道新幹線の開業時には1800人だったものの、2017年にはその3分の1程度までに落ち込んでいる。駅前には2017年に開業したホテル、そしてレンタカー店などが営業しているが、造成地の45パーセントの活用は未定である。



②五稜郭駅 函館本線、道南いさりび鉄道が乗り入れる駅で、1日平均乗車人員は1140人である。貨物駅も隣接している。駅前にはロードサイドの大型店や病院が立地していた。

## 2 普通 長万部行き

【概要】函館本線は函館～長万部、長万部～札幌、札幌～旭川の3つの線区に分かれている。このうち、函館～長万部区間は線区別で最大の営業損失幅を抱えている。また北海道新幹線の札幌延伸に伴い、この区間は並行在来線になる。そのためJR北海道はこの区間の営業継続に難色を示している。

【乗車状況】五稜郭駅では席がほとんど埋まっていたが、新函館北斗駅で多くの乗客が下車し、座席の半分が空いている状況となった。乗客は観光客がほとんどであった。

【下車駅について】渡島砂原駅 1927年に渡島海岸鉄道の砂原駅として開業した。1945年には渡島海岸鉄道国有化に伴い国有鉄道函館本線の駅となり、新線上に渡島砂原駅として再開業した。駅周辺は国道が走っているだけで、商店や民家はほとんどなかった。10分ほど歩いたところにある道道沿いには商店や民家が集まっている。

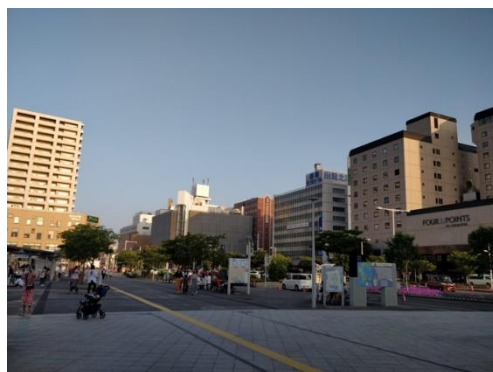


## 3 普通 函館行き

【概要】ほとんどの区間は森の中を走るため、景色はほとんど一緒であった。しかし大沼から仁山間は大沼国定公園指定の小沼、そして奥には渡島富士と呼ばれる北海道駒ケ岳が見え、景色を楽しむことが出来た。

【乗車状況】渡島砂原から新函館北斗までは車内には観光客が数人いた程度であった。新函館北斗から函館間は市街地を走る区間があるため、会社員など地元の方の利用もあり、函館駅到着時では席が全て埋まっていた。

【下車駅について】函館駅 JR 函館本線、道南いさりび鉄道、函館市電が利用できる。一日平均乗車人員が3370人と多く、駅前にはホテル





ル、商業ビルなどが立ち並び賑わいがあった。不動産投資ブームやインバウンドの影響もあって、衰退が著しい地方都市らしからず、駅前にはホテルや再開発ラッシュであった。

## (2)奥羽本線

普通 青森行き

【乗車状況】朝の通勤時間帯ということもあり、部活に向かう学生、会社員など地元の方の利用が多く、観光客は少なかった。

【下車駅について】青森駅 かつては東京から伸びる鉄道幹線である東北本線および奥羽本線の終着駅であり、青函連絡船との乗換駅であった。1988年の青函トンネル開通に伴う青函連絡船廃止と旅客輸送の海峡線経由化、2010年の東北新幹線新青森開通に伴う東北本線の第三セクター化、さらには2016年の北海道新幹線開業に伴う海峡線経由の旅客輸送の新幹線への移行を経て、北海道との連絡口としての役割は失われた。乗員客数は年々緩やかな減少が続いている。2016年現在、乗り入れている路線はJR東日本の奥羽本線と津軽線、青い森鉄道の青い森鉄道線の合計3路線であり、いずれの路線も当駅が起終点となっている。

## (3)青い森鉄道青い森鉄道線

普通 八戸行き

【概要】青い森鉄道線は2002年12月1日の東北新幹線盛岡 - 八戸間および2010年12月4日の同新幹線八戸 - 新青森開業に伴い並行在来線として東日本旅客鉄道（JR東日本）から経営分離されることとなった東北本線盛岡 - 青森間のうち、青森県内の部分である。なお、岩手県内の部分はIGRいわて銀河鉄道が運営する。

【乗車状況】青森駅出発時には座席が全て埋まり、次の駅からは立つ人が出てきた。学生が多かったため、高校が近くにある矢田前駅で多くの人が下車した。矢田前から八戸までは乗客の変動はなく、終点の八戸の下車が多かった。

## (4)八戸線

普通 久慈行き

【概要】八戸線は八戸から久慈を結ぶ全長約65キロメートルの路線である。2010年12月4日の東北新幹線の八戸駅 - 新青森駅間開業に伴い、東北本線の八戸駅 - 青森駅間が青い森鉄道に移管され、大湊線とともに、他のJR在来線と接続のない孤立路線となった。

【乗車状況】八戸駅、本八戸駅で沢山の乗客が乗車し、車内はとても混雑していた。シ

ショッピングセンターのある小中野駅や、海水浴場がある白浜駅で多くの乗客が下車した。乗客は地元の方が多く、若い人が多かったという印象だ。

## (5)三陸鉄道リアス線

普通 宮古行き

【概要】リアス線は、岩手県大船渡市の盛駅と久慈市の久慈駅とを結ぶ三陸鉄道の鉄道路線である。日本の第三セクター鉄道では最長距離の路線である。2011年3月11日の東日本大震災で不通となっていたJR東日本山田線の宮古駅 - 釜石駅間を、2019年3月23日に復旧と同時に三陸鉄道に移管して運行再開。三陸鉄道の既存の路線である南リアス線（盛駅 - 釜石駅間）・北リアス線（宮古駅 - 久慈駅間）と統合し、盛駅 - 久慈駅間が「リアス線」となった。車窓からは随所で震災の復興事業が見られた。

【乗車状況】座席にはちらほら空きがあった。各駅では大きな乗車の変動はなかった。乗客の客層はほとんどが観光客であった。

【下車駅について】 宮古駅 宮古駅は三陸鉄道のリアス線と、JR東日本の山田線が乗り入れている。1日の平均乗車人員は200人程度である。東日本大震災までは乗客の数は減少傾向が続いていたが、震災発生翌年から復興応援やドラマ「あまちゃん」のロケ地となったことで乗客数は回復したが、ここ数年で減少に転じた。



## (6)山田線

普通 盛岡行き

【概要】下閉伊郡山田町を目指して建設されたことから「山田線」と名付けられた。岩手県の県庁所在地である盛岡市と沿岸地域の拠点都市である宮古市を結ぶ路線で、全線が国道106号に沿って山間部を横断する。盛岡市と宮古市を結ぶ路線ではあるが、マイカーの普及が進んでいることに加えて、並行する国道106号を運行するバスの影響により、当路線による都市間移動の需要は少なく、沿線地域の通学、通勤など生活需要を中心に担うローカル線となっている。盛岡から順に延伸を繰り返しながら、1939年に釜石駅までの全線が開通した。もともとは盛岡駅から宮古駅・陸中山田駅を通り沿岸南部の釜石駅までの路線だったが、宮古 - 釜石間は2011年3月11日の東日本大

震災により大きな被害を受けて不通となり、2019年3月23日に三陸鉄道リアス線として復旧の上で経営移管された。これにより、山田線は山田町を通らなくなり、路線名だけに「山田」の名前が残ることになった。宮古 - 釜石間がJRで運行されていた当時から全線を直通する定期列車は設定されておらず、盛岡 - 宮古間と宮古 - 釜石間で運行系統が分断されていた。後者の区間は三陸海岸沿いを走り、気仙沼線・大船渡線・三陸鉄道・八戸線とともに「三陸縦貫鉄道」を構成していた。

【乗車状況】座席にちらほら空きがある状態で終点の盛岡まで大きな乗客の変化はなかった。乗客は観光客と地元の方の半々であった。

【下車駅について】盛岡駅 盛岡駅は新幹線、東北本線、田沢湖線、山田線、IGR いわて銀河鉄道線、花輪線が乗り入れる駅である。在来線ホーム5面10線(0-9番線)、新幹線ホーム2面4線(11-14番線)、計7面14線を有する。在来線ホームはかつて優等列車が多数発着していた名残で、地上ホーム数が東北地域最多であり、かつ各ホームの有効長も長い。東北新幹線八戸延伸に伴い、0・1番線はIGR いわて銀河鉄道に移管された。

## (7)東北本線

快速はまゆり号 釜石行き

【概要】はまゆりとは、JR 東日本が盛岡駅 - 釜石駅間を東北本線・釜石線経由で運転する快速列車の名称。東日本大震災以前は上り1本のみ宮古発だった。2002年11月30日までは急行列車であり、「陸中」と名乗っていた。快速格下げ後もリクライニングシートのキハ110系0番台がそのまま使われていたが、現在は0番台と100番台の混結となっている。なお、100番台は自由席車となっている。



【乗車状況】自由席は盛岡駅では自由席にはほとんど空きがなかった。また花巻駅出発時には立つ人が出てくるほど車内は混雑していたが、指定席はガラガラであった。

## (8)三陸鉄道リアス線

普通 宮古行き

【乗車状況】車内の半分の座席は空いていた。乗客の半数は地元の方であった。



## (9)岩手県北バス

### 宮古発盛岡駅前行き

【概要】山田線と同じルートを通して盛岡駅に至るバス。バスと山田線の所要時間は共に 2 時間 10 分ほどで運賃はバスが 2030 円に対し、山田線は 1940 円と両者とも所要時間、運賃に大差はない。しかし乗り心地の面ではバスの方が快適である。また、バスの方が発車数が多い。そのため、宮古から盛岡に行くのであれば、バスの方が快適である。

【乗車状況】15 人ほど宮古駅の時点で乗車後、途中の停留所で 1 人降りた後、乗客の変化はなかった。



## 編集後記

部長・研究班長 納田 薫

本日は、市川学園なずな祭 2019 鉄道研究部ブース「We ♥てっけん。」にお越し頂き、そしてこの部誌を最後まで読んで頂き、ありがとうございます。

今年の文化祭は、「パワーアップ」をテーマに1年間準備にあたってきました。

特に今年は、部員たちが撮ってきた写真で作る車両図鑑、名付けて「200 形式」を一新しました！（始めた当初は 200 個しかなかった写真も今では 500 に！これでは、「500 形式」と言った方がいいかもしれませんね笑）

そして、発車メロディー体験も新たに加わりました！これは、今年入部した「音鉄」の部員が実際に駅に行って収録してきたものなんです！発車メロディーのスイッチも実際に駅にあるものと同じものを使用しました。

その他にも、鉄道PV(スクリーンに上映されていたもの)、プラレールや記念切符の展示などなど盛りだくさんです。1 つでも皆さんの印象に残って頂ければ、幸いです。

さて、この部誌の中に6つほどあった合宿に関する投稿はご覧になられましたか？これは、部活全体で今年の8月上旬に道南(函館)と、岩手県を中心とした北東北へ行ってきたことを各行動班ごとにまとめたものです。今年の合宿は、2泊3日の弾丸、稀にみる28名の大所帯、そして2日目の宿が駅からバスを乗り継いで2時間弱の温泉郷！というなかなかの移動距離といかにお金をかけないかとの勝負の合宿となりました笑。こうして、趣味に没頭して、色々な所へ行けるのも親御さんの理解があつてのことだと思っています。本当にいつもありがとうございます！（部活を代表して）

最後に、私を含めた高校2年生の6人はこの文化祭をもって引退となります…。私は、どちらかというと冒険家で思いついたらすぐ行動に起こしてしまう性格です。ですから、部長として1年間やってきた中でうまくいかなかったことの方が多かったかもしれません…。けれど、この同級生の5人は、いつもそんな私をサポート(時にはセーブ)してくれました。本当にお疲れ様でございました笑（この恩はいつか必ず！…）



←鉄研の活動がもっと気になる方、将来の鉄研部員の皆さんは、ぜひフォローお願いします！  
改めまして、本日のご来場ありがとうございます。  
来年もお待ちしております。ボンボヤージュ！



# HINODE

鉄道研究部 部誌「HINODE」  
文化祭号(225号)  
発行年月日 2019年9月14日  
発行者 市川学園鉄道研究部  
発行責任者 納田 薫