

# Prologue <プロローグ>

本日は、なずな祭にご来場いただき、そして鉄道研究部の展示 に足を運んでくださり、ありがとうございます。

市川学園の中で有数の歴史を誇る鉄道研究部の中でも、創部間 もない1968年から発行を開始しているこの部誌HINODEはおかげ さまで、今や多くの方に鉄道やそれに関連した課題に目を向けて いただくことの大きな助けとなっていることを実感しています。

また、HINODEなずな祭号は研究班の年間の一大行事となっており、どのようにしたらもっと鉄道やその周囲の話題に興味を持ってもらえるか、文章を楽しんでいただけるかを夏休みに入る前から考えながら研究班全体で仕上げています。今回も、全体で15編の研究、旅行誌を掲載しています。そのうち6編は合宿編として8月上旬に三重を訪れた際に研究したことをお伝えしています。

どの作品も、中2から高2まで、力の入ったものとなっているので、ぜひ最後まで読んでいただけると幸いです。

2024/8/25 研究班長 鹿野栞成

# Research Titles (合宿研究誌目次)

Page

一名阪都市交通比較

基幹バス いまざとライナー ゆとり-とライン 鹿野栞成

29元大手私鉄のローカル線 2班 29和歌山電鐵 三岐鉄道 JR名松線 清水康貴

愛知東部の交通事情

愛知環状鉄道名鉄三河線

竹肉類類

# contens 一般研究·旅行誌

Р

- 一東京近郊のローカル鉄道 ~山万ユーカリが丘線~
- 長塚慎之介
- 83夜行列車で北アルプス横断!
  - 小笠原悠晴
- 分司の東質 95函館本線山線は鉄路で存続するべきか

# Contents—般研究·旅行誌

Bage

の一般之介

131 大江戸線の延伸による効果と課題

139 千葉県に残る国鉄型 ~ いすみ鉄道 井八28形~

HEFE

# 名阪都市、その都市交通の現状に迫る <名古屋 ゆとりーとライン編>

(班長)5-3 鹿野 栞成

(班員)2-1 宮富 2-2 小笠原 1-2 斎藤 1-6 白井

# I はじめに

みなさんこんにちは。研究班長の高校2年鹿野栞成です。今年度の合宿では1班の班長として大阪と名古屋の都市交通について調査を行いました。

この部誌では名古屋のゆとり一とラインについて調査を行いました。最後まで、よろしくお願い します。

# II-I 名古屋市街地の都市交通



(まるはち交通センターより)

上図が名古屋の路線図となっています。全体的に見てみると、名古屋・栄を中心にして放射状に路線が伸びていることが分かると思います。下に地下鉄の詳細な路線図を示していますが、 市内を縦横様々な方向にカバーしている路線、そしてそれらの路線をつなぐ路線(名城線)があり、どの方向に向かうにしても便利な配置となっています。



(名古屋市交通局より)

これに加えて、ゆとりーとラインも名古屋市街を走っています。起点は名古屋市北部のベッドタウン、春日井市の高蔵寺駅で、中央本線の南側に並行する形で鉄道空白地である小幡緑地周辺を経由し、名古屋市の大曽根駅までを結んでいる路線です。途中からは高架区間となり、高架に設置されているガイドウェイをバス車両が通って走る日本唯一の新交通システムとしても有名です。ここから先しばらくは、ゆとりーとラインについての調査とその報告とさせていただきたいと思います。

# Ⅱ-Ⅱ ゆとりーとラインについて

1985年に建設省がガイドウェイ式バスの技術開発を開始した時期に、名古屋市に最後に編入された、北東部に位置する守山区の都市開発が進められていました。そこで、名古屋市は当時最新鋭の技術であるガイドウェイ式バスと通常の路線バスの路線を共通運用にして一つの路線とすることで、住民への利便性を確保したうえでさらに高速輸送を可能にする計画を打ち出したのです。その後、2001年にガイドウェイバス志段味線として全線開業を果たしました。小幡緑地から大曽根駅までは高架区間、小幡緑地以遠は通常の路線バスのようにいくつかの経路が設定され、一般道を通るルートとなりました。



また、このゆとりーとライン、両端である大曽根駅と高蔵寺駅には中央本線が通っており、この2つの駅の移動だけであれば圧倒的に電車の方が利便性が高くなっています。



上図下側の線がゆとり一とラインの経路です。上側の線は並行する中央本線の経路で、高蔵 寺駅から大曽根駅まで中央本線に乗った場合の所要時間は19分、ゆとり一とラインでは44分と なっています。

この説明を受けて、多くの方が「なぜゆとりーとラインがあるのか?」と思ったかと思います。料金についても。中央本線が250円でゆとりーとラインが440円と、この部分でも中央本線に軍配が上がっています。ここから先は、合宿当日に実際にゆとりーとラインに乗車した際の記録をお伝えしつつ、その考察を行っていきたいと思います。

# Ⅱ-Ⅲ ゆとりーとライン乗車記

乗車日	2024/8/8 木
乗車区間	高蔵寺駅→大曽根駅
乗車時間	1227発 1310着
備考	志段味内部を経由しない最速便

高蔵寺駅に到着してからバス乗り場までは徒歩2分ほどで、一見通常の路線バスと混同してしまうような乗り場でした。



高蔵寺駅ゆとり一とライン乗り場のようす

バスが到着後、車内に乗り込んでも、やはりこのバスが専用軌道を走るとは考えられないほど 通常のバスと似ていました。



バス車内

# 始発停留所を出発する直前の記録

乗客数	10
客層	10~20代の若者が8名乗車

バスは高蔵寺駅を発車後、一度南方面に向かい住宅街を経由していき、小幡緑地から高架区間に入る頃には、立ち客が出るほどの人数となっていました。



小幡緑地停留所近くの看板



高架入口

高架区間に設置されている停留所(駅)はさながら列車の駅のようで、発車案内なども整備されていました。



発車案内

終点の一つ手前である名古屋ドーム前矢田を発車した時点で車内は満員になり、そのまま終点の大曽根駅に到着しました。平日の昼間であったにもかかわらず、多くの利用が見られたことは想定外でした。

# Ⅱ-IV 乗車して得られたこと/考察

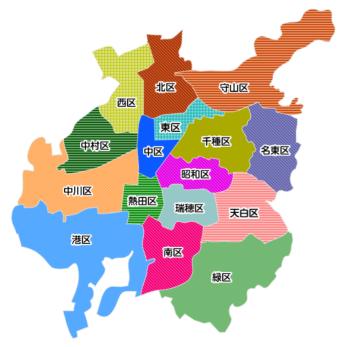
ここからは、ゆとり一とラインに乗車して感じたことや得られたデータについての説明と、なぜそのような傾向が見られたのかについての考察をしていこうと思います。

# 1.1一般区間において、若年層の乗降が多く目立った。

1つ目に感じたことは、若年層の乗降がとても多かったということです。先のセクションでも書いたように、今回乗車を行ったのは夏休み期間中とはいえ平日の昼間の便であり元々は高い年代層の乗車を見込んでいました。そして、もう若年層の乗降は高架区間ではなく一般道を走る通常の路線バスの区間で見られました。駅からではなく、途中のバス停から乗って、またすぐ降りるといった乗車スタイルが多くみられました。

# 1.2その理由(考察)

1.1で説明したような事柄を端的に説明すると若年層による途中区間での需要が多かったということができます。では、なぜこのようなことが起きたのでしょうか。



(名古屋市役所HPより)

それを説明するには名古屋市の地図が必要になります。Ⅱ-Ⅱでも説明したようにゆとり一とラインが走る守山区は、名古屋市の中でも外れた場所にあり、周辺とのアクセスが確立されていなかったのです。また、「さっき出てきた中央本線はどうなるんだ」ということですが、中央本線は守山区東側に位置する春日井市を走行しており、守山区住民にとってアクセスがよいとは決して言うことはできないのです。

ゆとりーとラインを利用する若者は、名古屋駅などの中心部に向かうためのものというわけではなく、守山区内での移動に使用しています。先ほども言及しましたが、守山区内の停留所での降車が多くみられています。例を挙げると、一般区間の中ほどにある、志段味地区における停留所では乗降が多くみられました。守山区は、名古屋市の中でも土地が比較的安価でなお自然が豊かであったため人口が急激に増加し、現在では名古屋16区のうち3番目に多い人口を誇っています。そんな守山区における北部中心地区である志段味地区は名古屋市の公式HPでも

名古屋市は、居住・研究開発・生産・商業・業務・文化・スポーツ等の機能が調和したまち「**志段味** ヒューマン・サイエンス・タウン」の建設をめざし、志段味地区において、公共交通の充実、交通を円滑 化する幹線道路や、「スマートインターチェンジ」、「ガイドウェイバス」等の整備、新しい科学技術の追求・発信を行う「なごやサイエンスパーク」の整備、古墳等歴史資源の活用を行う「歴史の里」の整備 等によって、都市機能が調和したまちづくりを進めています。

この中で、**組合施行による特定土地区画整理事業を推進**し、生活に必要なインフラを整備するとともに、自然環境や歴史・文化資源に配慮したまちづくりを行い、良好な居住環境の形成を図っています。

と紹介されるように住宅地の造成や商業、公共施設の建設が進んでおり、人の流れもとても活発な地区となっています。志段味周辺にはスポーツセンターも位置しているため、若年層の乗車が多かったという点も、これによって解決できたと考えます。

# 2.1高架区間での人の乗降が少ない

1.1で言及したことの裏返しとなってしまうのですが、予想以上に高架区間での人の乗降が少なかったことが印象的でした。砂田橋など一部の停留所においては10名ほどの乗車が見られましたが、それ以外の停留所では1,2人乗ってくるという程度でした。

# 2.2その理由(考察)

まず、局所的に利用客の多い砂田橋停留所以外についての解説を行いたいと考えたいと思います。

砂田橋停留所以外における理由としては、名古屋中心地(大曽根)に近づけば近づくほど、競合する路線が増えてくるということが挙げられると思います。先ほど紹介したように、高蔵寺大曽根間の移動で見ると中央本線の方が圧倒的に利便性が高く、ゆとり一とラインの競争力はそこまで高くないと考えられます。



路線図ドットコムより

上の図を見るとよりわかりやすくなっています。小幡緑地から先は同じ守山区内を走行する名 鉄瀬戸線(上図中央の線)との距離が近づいていくため、そちらに利用客をとられて行く格好と なっています。これは、単純に大曽根までの移動を考えたときの話ではなく、大曽根駅から先の 名古屋市街地への移動を考えた際に、初乗り料金を2度払う必要のない名鉄を利用する人が増 えていると考えられます。

では、特徴的だった砂田橋駅についてはどうでしょうか。砂田橋からの主な利用客は近辺の企業で勤務するサラリーマンがメインでした。砂田橋駅には地下鉄名城線も通っていますが、大曽根駅までの移動のみを考えた場合は10円差でゆとりーとラインの方が安くなっているのです。そして、そのサラリーマンの集団は自分たちと同じく大曽根駅でJRに乗り換え、高蔵寺方面へと向かっていました。高蔵寺から名古屋方面に向かわない場合はゆとりーとラインの方が利便性が高いと考えることができます。

# Ⅲ ゆとりーとラインについてのまとめ

ここまで、日本唯一の交通システムであるゆとり一とラインについて紹介及び考察を行ってきました。自分も合宿に行く前は、「どうしてこんなにもいろんな路線に並行しているのにもかかわらず廃止にならないのだろうか」と思っていましたが、実際に乗車してみると「高架を走る」ゆとりーとラインという側面だけではわからない細かな乗降特徴をつかむことができ、そこからゆとり一とラインの存在意義を見出すことができました。今回の合宿では時間の関係でゆとり一とラインには一度しか乗車することができませんでしたが、この部誌を読んでいただいた方の中で今後ゆとりーとラインに乗る機会があるという方がいらっしゃいましたら、ぜひこの部誌のことを思い出していただけたら幸いです。最後までありがとうございました。

2024/8/17

# 名阪都市、その都市交通の現状に迫る <基幹バス・いまざとライナー編>

(班長)5-3 鹿野 栞成

(班員)2-1 宮富 2-2 小笠原 1-2 斎藤 1-6 白井

# I はじめに

みなさんこんにちは。研究班長で高校2年の鹿野栞成です。といっても先ほどくゆとりーとライン編>でお会いした方もかなり多いと思いますが・・・こちらの部誌では同じく夏の合宿で取材を行った名古屋の基幹バスと大阪のいまざとライナーという、似たような性格を持つ2つの交通機関について紹介及び考察を行っていきたいと思います。よろしくお願いします。

# Ⅱ 基幹バス・いまざとライナーについて

ほとんどの方が基幹バス、そしていまざとライナーの名前を聞いたことはないかと思います。で すので、はじめにこの2つの交通機関の特徴、そして共通点を説明していきたいと思います。

# Ⅱ-Ⅰ 基幹バスとは

先ほどのゆとり一とライン編でも解説しましたが、名古屋の都市交通は縦横無尽に張り巡らされていて、それを補完するようにバス路線(先ほどのゆとり一とラインなどもこの例)が通っているという構図になっています。

そんな中でこれから紹介する基幹バスは、補完するバス路線としての役割を持つ路線で、現在 でいうBRTのような存在となっています。

国土交通省の基幹バスに関する報告文書(注1)を参照すると、

「名古屋市では、**バス輸送の課題を検討した結果、対策のひとつとして公共交通体系における 基幹路線整備を 行うこととし、鉄道・地下鉄・基幹バスを組み合わせた体系**を構築することとなった。一般路線バスは、基幹路線網を補完するものとして位置づけることとなった。」 とあるように、遅延や混雑などのバスの問題点を解消した輸送機関が基幹バスといわれるものなのです。

基幹バスの整備をするに至った背景として、1970年代の名古屋はほかの大都市と比べても鉄 道路線の密度が低く、マイカーの利用が目立っていたため、渋滞などの問題が頻発していたと いうことが挙げられます。そこで、渋滞防止で道路の改修などを行う際に基幹バス用の専用レー ンを整備することで、低コストで鉄道の代わりのような役割を果たしてもらう一石二鳥のような交通 手段だったのです。



(基幹バス路線図)

そして、名古屋市営地下鉄の路線拡充とともに、1985年に基幹バスは運行を開始しました。専用バス停の整備とともに、一部区間に高速輸送のための専用レーンを設けたうえで、名古屋駅から栄を経由して堀田、星崎の南東方向へ向かう基幹1号、名古屋駅から茶屋ヶ坂を経由して東方向に向かう基幹2号の2路線で運行しています。



(基幹バス・茶屋ヶ坂にて)

# Ⅱ-Ⅱ いまざとライナーとは

基幹バスは歴史のある路線で、もしかしたら聞いたことがある方がいたかもしれませんが、いまざとライナーは、大阪の一部に住んでる方を除いて聞く機会が全くなかったかと思います。実際、自分も合宿に向けて調査対象を調べるまで全く聞いたことがありませんでした。

簡単に言うと、いまざとライナーはBRT(高速バス輸送システム)の一種に分類されます。専用 車両を用意し、高速輸送を実現するという点においては基幹バスと同様であるということができま す。しかし、日常的にニュースなどで引き合いに出されるBRTであるJR東日本の大船渡線BRT や、茨城県の鹿島鉄道の廃線跡を活用したかしてつBRTなどとは大きく異なります。現在の日本 におけるBRTを3つのグループに分類してそれぞれの特徴をまとめたスライドを添付するので読 んでみてください。

GROUP OF BRT GROUP 1(メジャー) 完全専用道・専用車



大船渡線BRT (宮城)



かしてつBRT (茨城) < メリット > 遅延することが少ない 乗降設備の最適化ができる

整備コストが高い 都市部では土地不足になる

**<デメリット>** 

# GROUP OF BRT GROUP 2

# 一般道走行・専用車



いまざとライナー (大阪)

<メリット>

整備費用が安い

土地取得不要

<デメリット>

高速安定輸送は難しい

一般のバスと差別化が難しい

GROUP OF BRT GROUP 3(ハイブリッド)

一部専用車線・専用車



基幹バス (愛知)

ゆとりーとライン (愛知) 土地取得も少なく 「比較的」安価で 高速輸送も期待できる

GROUP1 GROUP2 のいいとこどり

おわかりいただけたでしょうか。いまざとライナーの特徴を説明する前に結論と考察の若干のネタバレとなってしまいましたが、いまざとライナーは、BRTを名乗っているのにもかかわらずBRTの利点を活かすことができていないということができるのです。でも、いったんこのことは置いておいていまざとライナーの説明をしたいと思います。

いまざとライナーについて知るためには、まず大阪の交通事情について説明する必要があります。大阪メトロの路線名は、よく知られているものとして「御堂筋線」がありますが、〇〇筋線という

ことはタテまたはヨコ方向に一直線に伸びることになります。大阪にはこのような路線が多く、路線図は以下のようになります。



つまり、移動できる方向に制限が出てしまうということになります。



前ページ下側の図が今回の話の舞台となります。2014年、地下鉄が通っていない今里駅の南側にある杭全(くまた)地域や前ページ下の図の右下にある湯里六丁目地域にオレンジで示されている今里筋線を延伸するという計画に対し、大阪市が採算性がないとしてこれを拒否した

際、是が非でも延伸したい自民党の大阪支部は当時大阪市が打ち出していた大阪市営地下鉄の民営化案を受け入れる代わりにバス高速輸送システムの導入を要求したのです。これがいまざとライナーの始まりとなりました。

その後、大阪市は「実際に利用客がいるのかどうかを約5年間の社会実験を行いながら評価する」ということで、2019年に今里~天王寺の路線と今里~湯里~長居の2路線でいまざとライナーの運用がスタートしたのです。

# Ⅲ 基幹バス乗車記

ここからは、合宿で基幹バスに乗車した際の様子を紹介したいと思います。

# 乗車1回目

乗車日	2024/8/8 木
乗車時間	1037→1111
乗車区間	名古屋駅市バスターミナル→茶屋ヶ坂

1回目は名古屋駅市バスターミナルから茶屋ヶ坂まで基幹2系統に乗車しました。

名古屋駅に到着した流れでそのままバスターミナルに向かったのですが、ターミナルの利便性 (駅からのアクセス、内部構造)などがとても高かったことに驚きました。

当日は35度を超える酷暑だったにもかかわらず、名古屋駅構内から地下道でバスターミナルまでつながっており、外気に触れることなく乗車することができました。また、方面別の表示と共に発車時刻を示す掲示板もバスターミナルに到着する前からあり、バスに乗るまでに迷わない、乗り遅れない構造になっていました。





(名古屋駅市バスターミナルの様子)

そして、10時37分に定刻通り基幹バス基幹2系統猪高車庫行きが発車しました。車内はある程度空席があるといった状態で、乗車人数は14人でした。バス車内についても特に変わった様子はなく、普通の路線バスといった感じでした。



(バス車内の様子)

名古屋駅を発車してしばらくの間は、専用道を走っているわけではなく普通の道路を走っていたため、何ら路線バスと変わりませんでしたが、発車して5分ほどで専用レーンに入り横の車を続々と抜いていきました。また、愛知県警が基幹バスに対して行っている取り組みとして、信号の手前でバスについている機器と通信を行い、交差点に近づくと信号が青になるPTPSシステムによって、信号待ちをすることもほとんどなく定刻通り茶屋ヶ坂停留所に到着しました。茶屋ヶ坂停留所から地下鉄名城線の茶屋ヶ坂駅までは徒歩3分ほどで、バスと地下鉄間のアクセスもしっかり確保されていると感じました。



(茶屋ヶ坂停留所)



(地下鉄茶屋ヶ坂駅)

# 乗車2回目

乗車日	2024/8/8 木
乗車時間	1525→1551
乗車区間	栄駅→地下鉄堀田(基幹1)

2回目の乗車では、路線を変えて栄駅から地下鉄堀田まで、基幹1系統に乗車しました。ですが、栄駅で基幹バスの乗り場が分からないというハプニングに見舞われてしまいました。実は、栄駅には立体構造でとても大きい栄駅バスターミナルがあり、まあ普通にここから出発するだろうと思っていたら、到着してみると18番乗り場は地上のりばですという表記があり、あわててショッピングセンターの合間を抜けて乗り場に到着しました。

地上乗り場にしているのは、地下鉄駅から登ってくるとバスターミナルに向かうより地上乗り場の方が便利だいうことが発覚したため、茶屋ヶ坂などと同様、市営地下鉄との接続を意識したのだなとわかりました。



(栄バスターミナル)



(栄駅地上のりば)

地下鉄堀田には時刻通り到着しました。道中、一般レーンと混ざってしまう箇所では多少の遅延が見られましたが、専用道に入るとその遅れは回復されました。

# 乗車3回目

乗車日	2024/8/8 木
乗車時間	1627→1710
乗車区間	茶屋ヶ坂→名古屋駅市バスターミナル(基幹 2)

午前中に乗った区間に帰宅が始まる時間帯に、逆方向でもう一度乗車することで、客層や混 雑度、定時性の比較を行いました。



(茶屋ヶ坂停留所)



(時刻表)



(バス車内)

バスは定刻に茶屋ヶ坂に到着しましたが、専用レーン走行中は定時性を保っていたものの、名 古屋駅に近づくにつれて、渋滞に巻き込まれ最終的には定刻から10分遅れて到着しました。

# IV いまざとライナー乗車記

8日夕方に発生した地震の影響で9日の行程を一部変更せざるを得なくなったため、いまざとライナーに乗車できたのは1度のみとなってしまいましたが、調査等を行いました。

8月9日、青春18きつぷで天王寺駅に到着後、地下鉄谷町線と千日前線を乗り継いで今里駅に向かいました。



(天王寺駅の表示。案内板にも表示がある。)

先ほど紹介したように天王寺駅からもいまざとライナーは発着しているため今里方面への移動 はいまざとライナーを利用するようにという表記がありました。ですが、ここは地下鉄で向かいま す。15分ほどで今里駅に到着するとその駅構内には・・・



いまざとライナーの乗り換えの表示がありました。ちなみに、駅構内の床にも大々的に宣伝がされており、広告は積極的に行われているなという印象でした。



(今里駅構内の発車表示)

地上に出ると、出口から徒歩30秒ほどで乗り場に到着しましたが、乗り場は普通の路線バスとあまり変わらないものでした。





(地下鉄今里駅のバス停)

始発から停留所2つほどしかたっていないのですが、地下鉄今里を発車した時点で4分遅延になっており、BRTの定時性という面において若干疑問を感じるスタートとなってしまいました。





(バス車内の様子。特に混雑した様子は見られない。)

バス車内は乗降もあまり多くなく、14人ほどの乗車のまま南下していきました。この間も徐々に 遅延は拡大していき、地下鉄長居に到着した際には12分の遅延となってしまいました。

# V 考察

# V- I 基幹バスについて

さすが開業から年月が経っている交通システムというだけあって、基幹バスのシステムへの理解は十分だと感じました。定時性については、最後の渋滞による遅延はありましたが、専用区間では遅延は見られず、時間が読めてなお高速移動が可能というBRTの特徴を活かせていると推

察できました。夏休み中の平日昼間というだけあって、幅広い年代層(若年、ファミリー、高年齢) の乗客が見られました。

# V-Ⅱ いまざとライナーについて

いまざとライナーに対しては、「BRTである必要性はない」と感じてしまいました。乗車記のところで言及した通り、専用レーンなどの設備が存在しないため、遅延が容易に発生、拡大しやすい 状況にありこれでは通常の路線バス運用と何ら変わりません。また、平日昼間という要素をさし引いたとしてもあまりにも少ない乗客数で将来性を感じることはできませんでした。

# 

ここまで、名阪都市、その都市交通の現状に迫るというテーマでくゆとりーとライン編><基幹バス・いまざとライナー編>の2つに分けて合宿の研究報告を行ってきました。東京とは違った特徴がみられる2都市の交通の現状や課題について紹介してきました。 また、文化祭当日の研究発表では今回の合宿でもう一つ研究した「鉄道会社がつくった街」というテーマについて桔梗が丘と林間田園都市を実際に訪れた際のことについて発表したいと思っています。

024/8/18 班一同

# 2班(和歌山方面) 研究報告

班長(執筆者):清水康貴(5-10)

班員: 齋藤太一(1-8)、細井(2-2)、佐藤(2-2)、二木(2-6)

# 1.はじめに

私たちは大手私鉄から切り離されたローカル線を中心に調査した。なお、乗降客数調査に関しては、乗降客数の多い駅で計測しきれていない可能性があることを予めお伝えしておく。

# 2.調査目的

私たちの班では、以下のことを目的に調査を行なった。

- ① 大手私鉄から経営分離されたローカル私鉄を複数調査することで、それらの 路線が切り離されてしまった原因及び、その評価を行う。
- ②地方ローカル私鉄と JRローカル線を乗り比べることで、双方の抱えている問題 点、改善できる点について考察する。

# 3.調查対象

調査目的を達成するために以下の路線で調査を行なった。見出しの右側に区間が示されていない場合は全線調査している。なお、大手私鉄側の取り組みなどを理解するために、大手私鉄のローカル線にも乗車した。

- 三岐鉄道(北勢線·三岐線)
- 養老鉄道線
- 和歌山電鐵貴志川線
- JR関西本線(加茂~亀山)
- JR名松線

- 名古屋鉄道尾西線(弥富~津島)
- 南海電鉄汐見橋線

# 4.三岐鉄道(北勢線・三岐線)

# ◎北勢線

# 〈路線概要〉

西桑名駅を起点とし、桑名の北西に位置する三 重県いなべ市阿下喜駅までを結ぶ三岐鉄道の路



乗車した240系

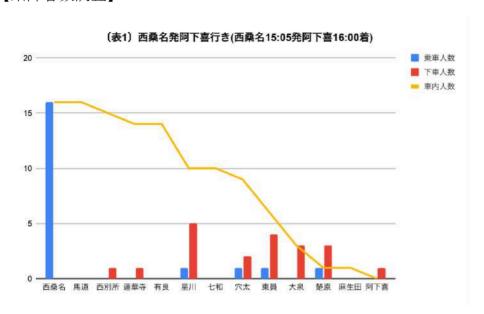
線である。麻生田駅より先の区間では、2~3km程度の距離を保ちながら同社の三岐線と並走しており、終点の阿下喜駅から三岐線の伊勢八田駅までは徒歩20分程度で移動できる。元々は近鉄によって運行されていた路線だが、利用客の低迷により、2003年より、自治体の支援を受けながら三岐鉄道が運営を継承している。また、現代ではかなり数が少なくなったナローゲージ(軌間:762mm)の路線である。

# 〈使用車両〉

近鉄時代に導入された240系が使用され続けている。同車は導入から60年以上が経過しており、老朽化が目立っている。

# 〈利用実態〉

# 【乗降客数調查】



# 【補足】

- 所要時間は楚原までが34分、阿下喜までが55分だった。
- 車内は若者と高齢者が1:1くらいの割合であった。
- 高齢者ほど西桑名の近くの駅で下車して行き、若者ほど長い区間乗車していた。
- 有良駅で交換した西桑名行きは30人程度乗車していた。
- 東員駅で交換した西桑名行きは10人程度乗車していた。
- 東員駅前の駐車場は9割程度埋まっていた。
- 最高速度は時速30km程度であった。

# 〈今後の課題〉

前述の通り、数の少ないナローゲージの路線であるため、車両規格が独特なものになってしまっている。その結果、他社から車両を譲渡してもらえない上に、新規製造するとなると莫大な費用がかかってしまうため、車両を更新することができず、未だに旧型車を使用し続けてしまうことになっている。

# 〈考察〉

乗車客が多かったのは西桑名であり、それ以外の駅では下車が中心であった。 西桑名から星川~楚原へ向けて利用する乗客が多く、中距離の利用が多いと言 えるだろう。その一方で、所要時間の3分の1以上である楚原~阿下喜の利用客が1 人しかおらず、長距離の利用はあまりなされていないと言えるだろう。

北勢線の利用者は中距離利用が多いが、最高速度は時速30km程度と自動車よりも遅く、所要時間は車を使った方が短くなる。そのため、利用している人には本当は車で移動したいが、免許などを保持していないのでやむを得ず利用しているという人が多いのではないだろうか。実際、免許保持率の低い若者の利用客が多いということが、そのことを証明しているように感じる。

2本に1本が楚原止まりであり、麻生田、阿下喜には1時間に1本しか電車がこない。楚原~阿下喜は廃止し、麻生田・阿下喜の利用客には三岐線を利用してもらうというのも一つの選択肢のように感じる。

近鉄が北勢線を経営分離したのは、ナローゲージとである上に、並走する三岐線に客を奪われるような状況になってしまっていたということがあったのかもしれない。

# ◎三岐線

# 〈路線概要〉

四日市市の富田駅からいなべ市の西藤原駅まで を結ぶ路線である。現在は全ての旅客列車がJR富 田駅を発着せず、近鉄連絡線へと直通し、近鉄富 田駅を発着している。また、セメント輸送がJRの富



乗車した851系

田駅から東藤原駅間で行われている。先述の北勢線とは員弁川を挟み並走する関係にある。

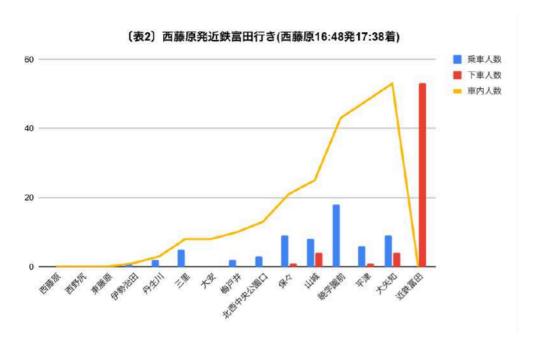
# 〈使用車両〉

現在は元近鉄車である101系、801系、751系が活躍しているが、2024年よりJR東海の211系が搬入されており、全ての車両が置き換えられる予定となっている。

# 〈利用実態〉

# 【乗降客数調查】

近鉄富田行きの列車で乗降客数調査を行った。その結果は表2の通りである。



# 【補足】

- 乗降客数調査を行った列車の折り返し前の列車は、西藤原駅で10名程度 が下車していた。
- 伊勢治田駅の駐車場は7割程度埋まっていた。
- 伊勢治田駅で交換した西藤原行きには15名程度が乗車していた。
- 車内は若者が多かった。

# 〈考察〉

殆どの乗客は近鉄富田へ向かう乗客であった。全線に渡り利用客が一定数おり、 北勢線より利用客は多かった。過去には北勢線の赤字を三岐線で補っていた時期 もあり、三岐線が比較的経営面で安定した路線だと感じさせられた。

乗客は若者が多かったため、免許証を保持している世代をいかにして取り込むか ということが、今後の存続に重要な役割だと感じた。

# 5.養老鉄道線

# 〈路線概要〉

桑名から養老、大垣などを経由し、揖斐川沿いを北上し、揖斐に至る路線である。元々は近鉄の路線であったが、利用客不振や他線区と異なる1067mm軌間であることが災いし、現在は第三セクターである養老鉄道が運営をしている。



乗車した600系

# 〈使用車両〉

元々は近鉄名古屋線や南大阪線で活躍をしていた車 両を改造した600系や620系を中心に活躍したが、老朽 化に伴い、現在は一部の列車が東急7700系へと置き換 えられた。この東急車は今後30年近く使用される予定で あり、予定通りに使用されると製造から80年間も使用さ れることになる。

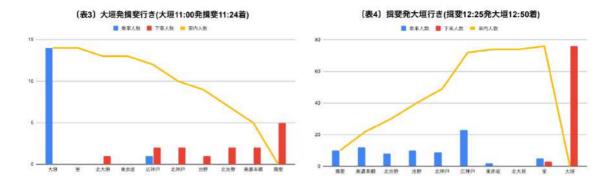


元東急の7700系

# 〈利用実態〉

①大垣以北について

# 【乗降客数調查】



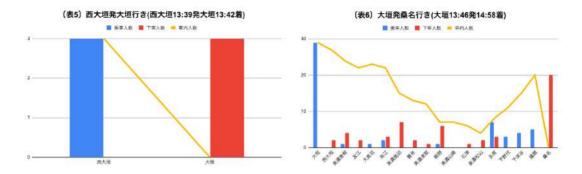
合計2本の列車で乗降客数調査を行った。その結果は表3.4の通りである。

# 【補足】

- 揖斐行きでは自転車を持った人が2名乗車していたが、大垣行きでは自転車を持った人は乗車していなかった。なお、自転車を持った人は70代程度の女性と20歳前後の男性であり、北池野、美濃本郷でそれぞれ下車をした。自転車は一般的なものであり、行楽などではなく、生活のために利用しているようだった。
- 揖斐行きは3両編成、大垣行きは2両編成だった。
- 乗客は揖斐行きでは4割程度が20代以下、4割程度が60代以上だった。一方、大垣行きでは5名程度が60代以上で、その他の乗客はほとんどが20代以下であった。
- 20代以下の乗客のうち揖斐行きでは半数程度が、大垣行きでは1割程度が 部活などで学校に行く客のようだった。
- 東赤坂で交換した大垣行きには40名程度が乗車しているようだった。
- 私たちが滞在している間、4台のコミュニティバスが揖斐駅前より発車して 行ったが、内3台は乗客が0人、1台は乗客が2人だった。
- 揖斐駅前の駐車場は満車、池野駅前の駐車場は7割方埋まっていた。
- 大垣行きが大垣駅に到着後、乗客のほとんどはそのまま下車し、桑名方面 に乗り継ぐ客はほぼいなかった。

# ②大垣以南について

# 【乗降客数調查】



合計2本の列車で乗降調査を行った。その結果は表5.6の通りである。

# 【補足】

- 西大垣で交換した大垣行きは40名程度が乗車していたようだった。
- 西大垣で乗務員交代が行われていた。
- 養老で交換した大垣行きは15名程度が乗車していたようだった。
- 美濃山崎の駐車場には1割程度埋まっていた。
- 美濃津屋の駐輪場には6台の自転車が停められていた。
- 美濃山崎で交換した大垣行きには5名程度のみ乗車していた。
- 大石津発車後の車内は子供連れが1組、20代以下が3名、60代が1名だった。
- 大垣から桑名の通し利用はなかった。

# 〈考察〉

揖斐方面から桑名方面の乗り継ぎがなく、大垣から桑名の通し利用がなかったことから、養老鉄道は大垣・桑名の2都市を中心としたローカル輸送に徹した路線だと言えるだろう。また、利用客の多くが若者と高齢者であり、服装もラフだったり、持ち込んでいる自転車が生活用のものであるということを踏まえると、利用客の大半は沿線住民であると言えるだろう。特に大垣行きでは、私服の若者が多かったので、免許を保持していない若者が街に出るためにも使用されていると推測できる。

最大の乗車人数が14人の揖斐行きは3両編成、76人の大垣行きは2両編成であると言うことを踏まえると、養老鉄道は各列車の利用客を適切に把握することができていないと言えるだろう。

大垣以南と大垣以北には利用客に差があり、現状の50分に1本という同じ本数であることに疑問を感じた。特に大垣以北では50分に1本という本数は少ないように感じるため、本数を増やすべきではないだろうか。

西大垣発着の電車にはほとんど利用客がおらず、西大垣に併設されている車庫からの出庫や乗務員の方の輸送のためにある運用なのだろう。実際にこの列車には揖斐行きの列車に乗務される乗務員の方が乗っていた。

養老鉄道では、近鉄からの経営移管後に、サイクルトレインや各自治体と協力した設備の拡充などを行なった結果、乗客が増加したので、近鉄時代に行える施策はまだあったように感じる。

# 6.和歌山電鐵貴志川線

# 〈路線概要〉

和歌山駅から紀の川市の貴志駅までを結ぶ全長 14.3kmの路線である。元々は南海電鉄の路線で あったが、経営不振を理由に、2006年より和歌山電 鐵が運行を引き継いでいる。

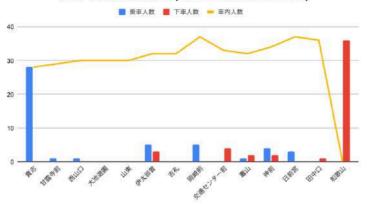


和歌山電鐵2270系

# 〈利用実態〉

# 【乗降客数調査】

和歌山行きの列車で乗降客数調査を行った。その結果は表7の通りである。



(表7) 貴志発和歌山行き(貴志12:38発和歌山13:10着)

#### 【補足】

- 計測した列車では観光客は10名程度だったが、和歌山10:25発貴志行きでは15名ほどの観光客がおり、うち6割程度は外国人だった。ただ、和歌山11:25発の電車でも計測列車と同様に観光客は10名程度だったため、和歌山10:25発の電車が特別多かったものだと考えられる。
- 交通センター前の駅前には免許センターが存在しているが、それ目当ての 客は見受けられなかった。
- 観光名所はほぼなく、貴志駅や伊太祁曽駅の「ねこ駅長」のみが目立った 観光名所だと考えられる。

### 〈考察〉

沿線に目立った観光地は存在していないが、観光客が一定数乗車したため、「ねこ駅長」をはじめとする猫を用いた観光需要の創出に成功しているように感じた。

一方、初めは交通センター前駅をはじめとして日常利用もある程度の人数が存在 していると考えていたが、実際には観光客の存在が目立っており、地元の需要が創 出しきれていないようにも感じた。

また、養老鉄道と比較し、若い人の数が少なかった。養老鉄道では私服の若い人が揖斐町などから大垣に出ることに使用されていたが、貴志川線では制服や部活姿の若者は見受けられたが、私服の若者はあまり見受けられなかった。

貴志川線は地元利用客数だけで考えると決して利用が多い路線とは言えず、猫 の会社としてアピールしているから成り立っているという現状があるように感じた。

## 7.JR関西本線(加茂~亀山)

#### 〈路線概要〉

名古屋から四日市、亀山、奈良などを経て大阪の難波へと至るJRの路線であり、東海道本線よりも短距離で名阪間を結んでいる。過去には急行なども運行されていたが、今回の調査対象である加茂~亀山が非電化単線であることが災いし、現在はローカル輸送に徹する路線になっている。

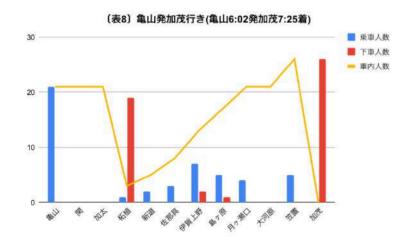


乗車したキハ120形

### 〈利用実態〉

#### 【乗降客数調查】

加茂行きの列車で乗降客数調査を行った。その結果は表8の通りである。



#### 【補足】

- 列車はキハ120形2両編成だった。
- 柘植駅で下車した人のうち3人以外は草津線へ乗り換えて行った。

- 伊賀上野以降の各駅からの乗車はスーツ姿の男性が多かった。
- 利用客に若い人は少なかった。
- 加茂駅で下車した人のほとんどは、対面接続していた区間快速大阪方面 行きに乗り換えていた。

### 〈考察〉

亀山より乗車していた人のほとんどは柘植駅で草津線へと乗り換えていった。これは三重県から大阪駅方面へと向かう場合、関西本線を乗り通すよりも草津線を利用し、東海道本線を利用したほうが早く着くからだと考えられる。ただし、この調査を行った期間は青春18きっぷの利用期間であり、三重県方面から大阪方面へは近鉄を利用したほうが早く抜けることが可能なため、このような利用が年中存在するかは不明である。

柘植駅より先は大河原駅を除くと一定数の乗車があり、奈良や大阪方面に向けた利用が多いと推測される。月ヶ瀬口駅の近くには月ヶ瀬ニュータウンが形成されていることなどからもわかるように、この区間では奈良や大阪のベッドタウンとしての側面も持ち合わせていると言える。これは関西本線が全線に渡り、時速50~60kmほどで運行されており、日常使いしやすいということがあるのだろう。

## 8.JR名松線

### 〈路線概要〉

松阪駅を基点とし、津市の伊勢興津駅まで伸びている路線で、起点の松阪駅から離れれば離れるほど山の中を進むローカル線となる。元々は松坂と名張を結ぶ路線という意味から名松線と名付けられたが、近鉄大阪線の開業により、建設意義がなくなったため、三重県の山中にある伊勢興津駅が終点となっている。土



家城駅に停車中のキハ11形

砂災害などで何度か廃線の危機に瀕しているが、地元住民の活動などによって 1935年の全通から一度も廃止されることなく現在へと至る。

### 〈利用実態〉

#### 【乗降客数調查】

松阪行きの列車で乗降客数調査を行った。その結果は表9の通りである。



#### 【補足】

- 伊勢八知駅前の美杉中学校にて計測日の夜に花火大会が実施されるようで、テントなどの設営が行われていた。
- 伊勢奥津行き乗車していた際、伊勢鎌倉から伊勢八知までの単区間利用 があった。
- 松阪発家城行きに乗車していた際、各駅から高校生が乗車してきて、家城駅で全員下車をしていた。

### 〈考察〉

乗車のある区間、降車のある区間がはっきり別れており、松阪を中心としていると 言えるだろう。このような動きは関西本線などには見られない傾向であり、名松線が 盲腸線であることも相まって、路線の形態はローカル私鉄と似ていると言えるのでは ないだろうか。

客層は観光客中心ではなく、地元の人らしき乗客が多く、2時間に1本しかないという、お世辞にも多いとは言えない本数ではあるが、地元の人の需要が一定数あり、生活に必要不可欠な路線なのだろう。ただし、乗車した時間帯の影響もあってか、利用客の層は観光客、かなり高齢な方、若者となっており、車を運転する世代がいかに名松線を利用していくかということが、今後の存続に対して大きな影響を与えるだろう。

ただ、観光客らしき人も全くいなかったわけではなく、名松線は美杉地区(伊勢奥津や伊勢八知などの津市の山奥のエリア)の観光需要維持という役割も持っていると言えるだろう。特に美杉地区には興津宿などをはじめとした観光地が点在しているにも関わらず、コミュニティバスと名松線以外の公共交通機関が存在していないため、名松線は美杉地区の観光需要維持という面で必須な存在のように感じる。

## 9.名古屋鉄道尾西線(弥富~津島)

### 〈路線概要〉

弥富駅から津島駅、一宮駅などを経由し、玉ノ井駅までを結ぶ路線である。玉ノ井駅より先の区間は過去に廃止されたという経歴がある。また、津島駅、一宮駅を境に列車の運行が3分割されており、ほぼ全ての列車が各駅を通しての運行はされない。



乗車した3300系

## 〈利用実態〉

今回は弥富~津島に乗車をした。列車は4両編成であったが、多くても15名程度 しか乗車していなかった。なお、列車は須ヶ口行きで、津島以東は座席が全て埋ま る程度まで乗客が乗ってきた。

### 〈考察〉

津島線内(津島以東)では一定数の乗客がいる一方、尾西線内ではかなり閑散としていた。特別乗客を増やすような取り組みもあまり見受けられなかったので、改善できるような余地があるように感じた。ただし、これには名鉄の路線網の大きさが関連しているのかもしれない。名鉄は大手私鉄第3位の路線網を誇っており、尾西線のような末端のローカル線に手をかける余裕がないのかもしれない。また、このような路線に手を掛け、赤字を改善するより、名古屋本線や常滑線、犬山線などのすでに利用客も多い路線の利用客を増やした方が総合的な利益に通じるという背景もあるのかもしれない。

## 10.南海電鉄汐見橋線

#### 〈路線概要〉

大阪市の汐見橋駅と同市の岸里玉出駅を結ぶ路線であり、正確には高野線の一部となっている路線である。元々は汐見橋駅が大阪側のターミナル駅



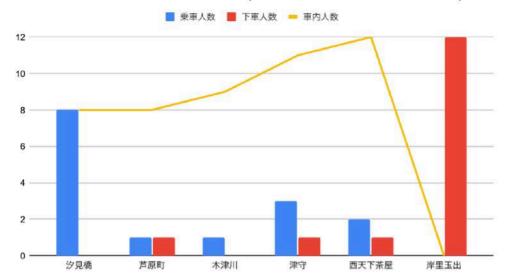
乗車した2000系

として活躍していたため、利用客も多かったが、現在はその地位を難波駅に譲った ので、利用客は低迷をしている。

### 〈利用実態〉

#### 【乗降客数調查】

岸里玉出行きの列車で乗降客数調査を行った。その結果は表10の通りである。



(表10) 汐見橋発岸里玉出行き(汐見橋16:28発岸里玉出16:35着)

#### 【補足】

- 利用客は中高年が中心であり、若い人は1人しかいなかった。
- 乗客は汐見橋駅発車の20~5分前に列車に乗車していた。

### 〈考察〉

途中駅での降車客の合計は3人であり、汐見橋駅で乗車した人が8人なので、最低でも5人は汐見橋線を乗り通していたことがわかる。そのため、難波駅にターミナル機能を完全に移行した後でも、汐見橋駅から南海線や高野線に抜ける需要が一定数残っていたと言えるだろう。

列車の出発20分前から乗客が集まり出していたということや沿線が工場や住宅などで発展しているということを踏まえると、30分に1本という本数は少ないように感じた。本数の少なさが不便さを悪化させ、少し歩いてでも大阪環状線や四つ橋線を利用しようと考える人を増やしているのではないだろうか。

## 11.まとめ

〈地方ローカル私鉄の抱える問題〉

地方ローカル私鉄では、ターミナル駅を基点とした盲腸線になっていることが多いため、長距離利用が少なくなり、充分な運賃収入が得られていないのではないだろうか。また、沿線がただの田園風景であることが多く、鉄道会社が観光要素を創り出した和歌山電鐵の例を除くとほとんど地元利用客しか乗っていなかった。今後は地方の過疎化が進み、利用客の減少が加速していくことが考えれるため、その鉄道路線自体に魅力を創造し、他地域から客を呼び寄せることができるのかということがその路線の存続に欠かせないことになるように感じた。

### 〈JRローカル線の抱える問題〉

JRローカル線では、都市間輸送は別路線に移行したのか長距離利用は少なく、 充分な運賃収入を得られていないように感じた。その反面で、元々は都市間を連絡 する目的で作られた影響で、途中駅に魅力が少なく、利用客が地方ローカル私鉄 よりも少ないというところが多くなっているように感じた。

## 3班研究報告

班長:5-8 竹内 智樹 班員:2-1 浦 巧 2-4 赤堀 圭 2-4 松本 賢

#### 1. はじめに

この班では ①愛知環状鉄道 ②名鉄三河線(山線) ③とよたおいでんバス の3路線を対象に 調査を行った。

### 2. 調査内容

#### 2-1. 豊田市の交通計画

調査結果を記す前に、豊田市の交通計画について説明する。豊田市は地域交通の計画目標 (※1)を策定しており、そこに書かれているのは愛知環状鉄道や名鉄三河線を中心とした鉄道網 の強化と、地域住民の利便性を高めるとよたおいでんバスの路線拡充を通じて、持続可能な都 市交通システムの構築を目指す、というものである。今回はそれらの交通計画を踏まえて上記3 路線を調査した。

### 2-2. 愛知環状鉄道

愛知環状鉄道は愛知県春日井市にある高蔵寺駅と岡崎市の岡崎駅の間45.3kmを、瀬戸市や豊田市などを経て結ぶ路線である。基本的には2両か4両で、ほとんどの時間帯で15分間隔で運行されている。一部複線の区間があるものの、基本は単線となっている。この路線は元々JR東海の岡多線と瀬戸線として運行されていたが、多額の赤字を計上していたことにより、1988年第三セクターへと移管され、現在の形になっている。この路線はもともと通学のために多くの学生に利用されることを目的として設計されてきた。



しかし、移管された当時は営業係数(100円の収益に対しての経費を表す指標)は672という大赤

#### 238-4-R 4

字を記録していた。この現状を変えたのはトヨタ自動車の存在が大きい。沿線に大規模な工場を

持つトヨタ自動車がマイカー通勤から鉄道を利用した通勤を呼びかけを始めた。従来の通学需要に加えトヨタ社員の通勤需要も加わったこともあり業績は劇的に改善。2022年には営業係数が116(※2)となっている。

今回は8月8日(木)に同路線を訪れ、

- ① 高蔵寺10:55発 普通岡崎行(高蔵寺~新豊田間)
- ② 三河豊田16:09発 普通岡崎行(三河豊田~岡崎間) の2列車を調査した。



#### ①高蔵寺10:55発

下図は同区間においての乗降調査の結果である。

											愛環	
駅名	岡崎	中水野	瀬戸市	瀬戸口	山口	八草	篠原	保見	貝津	四郷	梅坪	新豊田
乗車(人)	36	1	6	1	0	6	0	1	1	0	2	9
降車(人)	_	0	4	1	0	0	0	3	3	3	2	6

ここからもわかるが、瀬戸市、八草、新豊田はかなり乗降量が多かった。瀬戸市は名鉄瀬戸線と、八草はリニモと、新豊田は名鉄三河線と乗り換えられる中心駅である。また、そのほかに保見、四郷などでは沿線の様子として学校や病院など地域の中核となるような建物が見られた。貝津には駅名表にも記載があったのだが「中京大前」とあり、下車していた人は皆大学生とみられた。その他の利用が無かった駅は、市街とは離れた森の中にあるような駅で、あまり民家は無かった。

#### ②三河豊田16:09発

下図は同区間においての乗降調査の結果である。

駅名	三河豊田	末野原	永覚	三河上郷	北野桝塚	大門	北岡崎	中岡崎	六名	岡崎
乗車(人)	15	4	0	2	46	4	2	12	2	
降車(人)	_	0	0	2	_	0	6	4	2	54

#### 238-4-R 4

※表の注釈 乗車した列車は一部設定のある北野桝塚にて車両交換する列車だったため、この駅の値は発車後に車内にいた人数をカウントしたものである。

こちらは16時頃の乗車となった。三河豊田に来た時点では、列車には既に50名ほどの乗客がいた。三河豊田はトヨタ自動車の本社(工場)に隣接する駅となっていて、後述するバスから乗り換えてきた、おそらくトヨタの社員とみられる人も10名当駅から乗車していた。以降北岡崎までは民家が立ち並ぶ住宅街に駅があったが、中岡崎以降はビルが立ち並ぶ街へと変わった。中岡崎は名鉄の岡崎公園駅と隣接していることや、岡崎城の最寄り駅であることから、当駅からの乗客が多かったと考えられる。また、岡崎駅はJRへの乗り換え専用改札があり、乗客の様子を観察していたがほとんどがその改札を通っていた。

結論として愛知環状鉄道では、夏休み中であるとはいえ、通勤通学利用が大きな比重を占めていることが確認できた。

愛知環状鉄道は、豊田市の交通計画において、地域の通学・通勤需要を的確に取り込み、第 三セクター鉄道としては珍しい成功を収めていると言える。一般的に、第三セクターの鉄道会社 は経営が厳しいと言われるが、愛知環状鉄道はトヨタ自動車との連携を通じて、通勤需要の増 加を実現し、平日の乗客数を安定させることで経営を支えている。また、この鉄道は、沿線地域 の住民の日常生活に密接に関わっており、地域開発や住宅地の増加がさらに利用者を増やす 要因となっていることがわかる。豊田市の交通計画において、愛知環状鉄道が今後もその役割 を果たし、さらに発展していくためには、沿線地域の人口動態や経済状況の変化に柔軟に対応 する必要があるだろう。具体的には、運行ダイヤの見直しや路線設備の改善による利便性の向 上、さらには地域との連携を深める取り組みが重要となると思う。

### 2-3. 名鉄三河線(山線)

名鉄三河線は、碧南市にある碧南駅から豊田市の猿投駅の39.8kmを結んでおり、運用上は途中の知立で海線と山線に系統分離されている。この路線は1920年に最初の区間が開業し、その後、少しずつ延伸されていった。かつは現在の猿投駅からさらに延び、豊田市の西中金駅まで運行されていたが、この区間は利用者の減少と経営効率化の観点から、2004年に廃止された。今回は豊田市~猿投間を豊田市12:30発普通猿投行きに乗車したのち、猿投から西中金までの廃線区間を辿って調査した。下の表は乗降状況を調査した結果である。

駅名	豊田市	梅坪	越戸	平戸橋	猿投
乗車(人)	6	1	0	0	_

降里(人)   一   1   2   0   4
---------------------------

上記の表の通り、乗車した時間帯が昼時だったとはいえ、豊田市から猿投の区間に至っても利用が少ないことが分かった。中でも平戸橋は民家などが見られず、木々に囲まれている駅だった。

この後、猿投駅を経て、西中金駅跡への廃線跡へ向かった。猿投駅よりバスに乗車したが、部活帰りとみられる学生や高齢者の方々なども乗車していた。かつての枝下駅周辺から調査を開始した。

枝下駅はかつての名鉄三河線の山線の一部であり、豊田市の山間部を走っていた。枝下駅跡周辺にはいくつかの住宅が点在していた。枝下駅跡からさらに広瀬駅に向かって歩みを進めると、住宅はほとんど見られなくなり、道沿いにはほとんど人通りがなくなっていった。線路跡が残っている箇所が多く、その痕跡をたどることができるが、廃線となってからの時間の経過とともに、周囲の風景と同化しつつある。広瀬駅跡を過ぎ、廃線跡は西中金駅へと続く。西中金駅は名鉄三河線山線の終点であったため、この地域における鉄道交通の要所であった。

西中金駅に近づくにつれ、ようやくいくつかの民家が現れ、 わずかに人の気配が感じられるようになった。しかし、それで も全体的に人通りは少なく、ひっそりとした雰囲気が漂ってい た。調査中に感じたのは、廃線となった今でも、このエリアに







は一定の交通量があるということである。特に廃線跡に沿って続く道路は、地域住民にとっての 重要な移動手段となっているようだ。

#### 238-4-R 4

西中金駅到達後は猿投駅まで廃線に沿って運転されるバスに乗車した。こちらのバスも西中 金駅時点では自分たちしか乗客がおらず、その後ちらほらと乗ってきたものの、猿投駅到着時 点で下車したのは自分たちを除いて僅か2名であった。

名鉄三河線の豊田市~猿投間では利用者がほとんどおらず、廃線跡周辺の民家や人通りも 非常に少ない状況であることが分かった。これに加えて、西中金から猿投へ向からバスの乗客が わずか2人だったことから、豊田市の山間部における交通インフラの利用低迷が深刻であること が明らかだ。このような低利用状況は、公共交通の維持が難しくなり、さらなる過疎化を招く悪循 環を引き起こす可能性が高いと考える。豊田市の交通計画においては、需要に応じた柔軟な交 通サービスの導入や運行形態の見直しが急務であり、山間部の交通インフラをどのように維持・ 再編するかが大きな課題となっていると思った。

#### 2-4. とよたおいでんバス

とよたおいでんバスは、愛知県豊田市内を走る路線バスである。豊田市交通計画においては、鉄道駅から鉄道駅の無い市内の主要な公共施設や商業エリアを結ぶことで、市 民の移動を便利にし、地域の交通利便性を向上させる役割を担っている。路線には豊田市の中心部同士を結ぶ路線や、駅から市内郊外へ結ぶ路線などがある。



今回調査したのは、とよたおいでんバス26系統 土橋・豊田東環状線 土橋駅行である。この路線は上記の路線の性質を併せ持っている。下表はそのバスの乗降調査結果となる。

	豊田市駅	広川	広川	宝来町		五ヶ丘
駅名	東口	7丁目	9丁目	4丁目	かくればし	1丁目
乗車(人)	17	0	0	0	0	0
降車(人)		2	3	1	2	1
	五ヶ丘	トヨタ記念	平山			
	小学校前	病院前	1丁目	平山	トヨタ前山	三河豊田駅
	0	3	10	1	1	0
	1	1	0	1	0	13

※注釈 実際は他にも停留所はあるが、今回は乗降があった停留所のみを記す。

#### 238-4-R 4

このバスでは始発の豊田市駅東口から途中の三河豊田駅まで調査した。バスは、豊田市駅を 出発してから五ヶ丘小学校までの区間を走る際には、主に住宅地を通過し、このエリアでは地域 住民が降りていた。その後、バスはトヨタ記念病院に到着、ここでは病院への通院のためにバス を利用する高齢者が目立っていた。ここから周囲の景色はって変わって、トヨタのビルが立ち並 ぶビジネスエリアとなった。平山一丁目で10人の乗降があるが、ここでバスにトヨタ社員と思われ る集団が乗車。その人々は全員三河豊田駅で下車していた。

駅から離れた住宅地、病院などの公共施設、ビジネスエリアへは公共交通機関としてバスが日常的な移動手段となっている。豊田市交通計画で鉄道網の未整備エリアでの公共交通機関として、とよたおいでんバスが基幹バスとしての役割を持つと記してあったが、実際でも地域社会全体の移動の利便性を向上させる重要な役割を担っていると言える。

#### 2-5. まとめ

豊田市では、鉄道を主要な交通手段として利用し、鉄道が通っていない地域についてはバスで補完するシステムが確立されている。具体的には、愛知環状鉄道が市内の主要な鉄道路線を担当し、そのカバーしきれない部分をとよたおいでんバスが補っている。このように、鉄道とバスが連携して豊田市全体の交通ネットワークを構成している。一方、山間部などでは過疎化が進行しており、公共交通の利用が十分に活用されていない実情がある。人口減少に伴い、公共交通の利用者が減少し、その結果として運行頻度の低下や路線の縮小が進んでいる。この問題は豊田市に限らず、日本全体にも共通する課題でもある。この状況を改善するためには、公共交通の利用促進や、地域に応じた交通政策の見直しが必要である。豊田市だけでなく、日本全体で、公共交通の効率的な運営と過疎地域への対応が求められていると調査を通じて感じた。

### 3.参考

\*\*1https://www.citv.toyota.aichi.jp/ res/projects/default\_project/\_page\_/001/007/554/gaivo\_new.pdf

※2<u>https://www.aikanrailwav.co.jp/pdf/settlement/37/outline.pdf</u>より算出(営業係数=営業費・営業収益×100)

# 4班研究報告 ~地方私鉄の現状と存続への課題~

班長 5-3-38 山口峻之介 班員 2-6 長塚、2-8 大津、1-4 半田

## 1、はじめに

こんにちは。4班では今年の三重合宿において、地方私鉄を中心に調査を行いました。地震の影響もあり、大きく調査内容や調査線区を変更せざるを得ないところもありましたので、他の班と被る線区もありますが、よろしくお願いします。

## 2、調査目的

- ① 地方私鉄に乗車して、利用客数を調査し、その上で各社が路線存続にあたり、どのような施策をしているのかを調査する。
- ② 地方私鉄同士を比較して、車両や駅の整備状況、システム等の類似点、相違点を調査する。

## 3、対象線区

- •三岐鉄道(三岐線)
- •伊賀鉄道
- •京阪京津線
- •京福電気鉄道(嵐電)
- •近江鉄道

## 4、三岐鉄道(三岐線)

### 〈路線概要〉

三岐鉄道三岐線は、三重県四日市市の近鉄名古屋線近鉄富田駅から、同いなべ市の西藤原駅までを結ぶ26.6kmの路線。そのほか、JR関西線の富田駅からも線路が繋がっており、路線上はこちらが本線であるが、旅客電車は全列車近鉄富田駅発着となっている。JR以外では全国で唯一のセメント輸送を行っているのが特徴で、貨物列車の走行も多い。

## 〈使用車両〉

- •101系(元西武401系 1990年登場 2両編成3本)
- •751系(元西武新101系 2009年登場 3両編成1本)
- •801系(元西武701系 1989年登場 3両編成3本)
- •851系(元西武701系、西武新101系 2013年登場 3両編成1本)
- •ED45形(本線牽引用電気機関車 一部元富山地鉄、東武)
- ·ED301形(入替用電気機関車 元南海ED5201形)
- ·ED5081形(本線牽引用電気機関車 元東武5080形)

旅客電車は全てが西武鉄道から移籍した車両となっており、すべて所沢車両工場または東急車輛で製造された車両となっている。ワンマン運転に対応するため、足踏みデッドマンや車内放送装置(バスでよく使用されているもの)、乗降促進ベルなどが設置されているが、車内案内表示機やドアチャイムはない。なお、851系は、801系が事故により先頭車1両が廃車になったため、部品取り用で導入した西武新101系を旅客用に転用した編成であり、車両の前後で形状が異なる。なお、2024年より、JR東海から211系5000番台、5600番台が譲渡され、旧来車を全て置き換える予定である。ま

た、現在リバイバル塗装を行なっている編成が3編成存在し、それぞれ赤 電、西武イエロー、三岐復刻カラーとなっている。







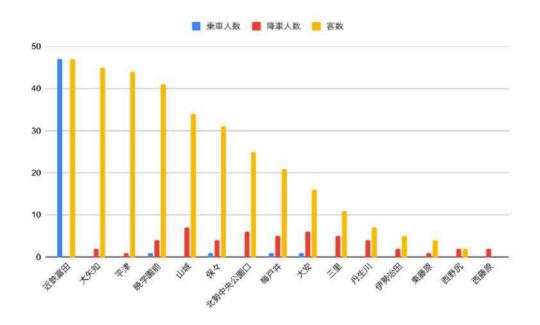
851系

701系赤電塗装

ED45型電気機関車

## 〈利用状況〉

調査列車:近鉄富田13:41発西藤原行き



## 〈特徴〉

・乗客は部活帰りの高校生が大半を占めていた。

- ・ワンマン運転であるが、車内に運賃箱などの設置はなく、駅での収受であった(有人駅がほとんどである)
- ・ICOCAなどの交通系ICカードは導入されていない。
- ・三里駅より先の区間ではサイクルトレイン(サイクルパス)を実施していたが、利用する人はいなかった。
- ・東藤原駅には、IR東海より譲渡された211系数編成が留置されていた。
- ・西藤原駅には、小さな広場があり、ミニトレイン用の線路が敷設されていた。
- ・踏切の音が踏切毎に異なる。
- ・2両編成と3両編成があるが、特に運用の区別はされていなかった。

## 〈考察〉

貨物輸送の割合が大きいものの、旅客輸送も地域に密着して行なっているように感じた。特に線内のほとんどの駅が有人駅であり、車内精算方式にすれば人件費削減が可能であるにもかかわらず、従来通りの駅収受方式にしており、利用者が安心感を抱くに違いない。貨物輸送があることも含めて、多少なりとも経営に余裕があるのではないかと感じた。これからも211系中古車両の導入などでより便利になって行くのだろう。北勢線では導入の予定があるICOCAだが、三岐線でも導入されたらより便利になるだろう。

## 5、伊賀鉄道(伊賀線)

#### 〈路線概要〉

JR関西線の伊賀上野駅から上野市駅を通り、近鉄大阪線の伊賀神戸駅を結ぶ16.6kmの路線。全区間三重県伊賀市を走行する。2007年まで近畿日本鉄道伊賀線として運行されていたが、赤字路線であったことから上下

分離方式で伊賀鉄道に移管された。現在は公有民営方式となっている。 2024年より全線でICOCAが導入された。

## 〈使用車両〉

•200系(元東急1000系)

移管当初は近鉄より譲渡された860系が使用されていたが、老朽化のため東急より東横線(日比谷線直通)や目蒲線で使用されていた1000系が譲渡された。譲渡に際して、運賃箱や運賃表示機の設置、一部座席のクロスシートへの交換が行われた。2両編成5本が譲渡されたが、前面のデザインは3種類あり、それぞれ貫通路が左にあるタイプ(通常タイプ)、貫通路が中央にあるタイプ、先頭車化改造タイプ(非貫通)である。車両の塗装は全編成で異なり、5編成中3編成は忍者列車となっており、網棚には忍者のマネキンも置かれている。また、1編成(203F)は東急の赤帯に復刻されている。



202F 忍者列車



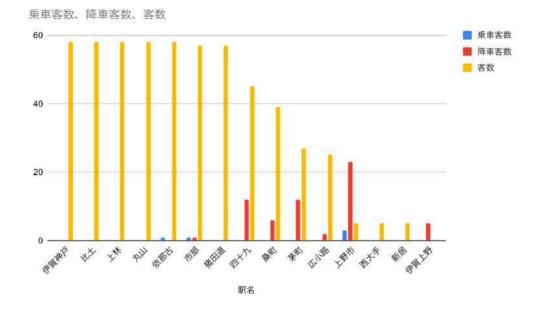
203F 東急塗装



車内の忍者マネキン

### 〈利用状況〉

調査列車:伊賀神戸7:30発上野市行き→乗継→上野市7:59発伊賀上野行 き



•有人駅は伊賀神戸、茅町、上野市、伊賀上野である

## 〈特徴〉

- ・伊賀神戸駅側の小駅では乗降はほぼ皆無であり、ドアが開いている時間 は3秒程度だった。
- ・降車が多く見られたのは四十九(イオン、伊賀市役所最寄駅)、桑町(近く に高校あり)、茅町(有人駅)、上野市(伊賀線中心駅)であった。
- ・特に無人駅である四十九、桑町は、朝時間の通勤通学の需要が大きいことが利用客が多い理由である。
- ・上野市駅では2分の乗り継ぎ時間で伊賀上野行きに乗り継げたが、乗り継ぐ客は我々以外いなかった。
- ・上野市から伊賀上野の列車では乗客専務車掌が乗車しており、検札、切 符の販売が行われた。
- ・検札はICOCA等交通系ICにも対応していた(モバイルは非対応)。

・主要駅での乗降促進放送は、営団で使用されていたものと同じだった(現在東葉高速2000系で使用されているものと同等)。

## 〈考察〉

状況は厳しいように感じた。特に伊賀神戸側の小駅では、乗務員も手慣れた様子で速攻でドアを閉めており、他の列車であっても乗降はほぼないのだろう。しかしながら、地域に密着した運行をしており、多くの降車客がいた四十九駅は請願駅として2018年に開業した新しい駅でもある。また、忍者の街上野市をアピールするため、忍者列車を運行するなど観光輸送にも力を入れていた。また、不正乗車対策はかなり力を入れてるように感じ、専用の機械で交通系ICまで検札を行なっているのを見るのはここが初めてであった。経営が厳しい中で取りこぼしを防ぐのは非常に良い取り組みと言えるだろう。

## 6、京阪京津線

### 〈路線概要〉

京都府京都市山科区の御陵駅から、滋賀県大津市のびわこ浜大津駅を結ぶ7.5kmの路線。御陵駅からは、京都市営地下鉄東西線に乗り入れ、太秦天神川まで直通している。国道1号と並走して走行する区間が多く、逢坂山を越える大谷~上栄町間では61‰の勾配があるほか、上栄町から終点のびわこ浜大津までは併用軌道を走行する。石山坂本線と共に赤字額は少なくなく、廃線や分社化が検討されていた時期もあるが、現在は観光需要も大きく、利用客数は比較的多い。

## 〈使用車両〉

•800系

併用軌道(路面電車)、60%を越える急な勾配、地下鉄との直通の3つの環境に対応するため、非常に高性能な車両となっている。そのため製造費は1両あたり約2億円と非常に高価である。車長16.5mの4両編成で、8本が製造された。登場時は水色を基調とした塗装であったが、近年になって京

阪本線と同じ塗装となった。先頭車両は固定クロスシート、中間車両はロングシートとなっている。 ワンマン運転に対応しているほか、地下鉄線内ではATOも使用されている。



京阪800系

### 〈利用状況〉

利用者多数のため、人数のカウントは 不可能であった。びわこ浜大津10:09発 の太秦天神川行きに乗車したが、4両編 成で通路まで立ち客がいるほどの混雑 であった。途中駅では一定数の乗降は あったが、多くはびわこ浜大津から地下 鉄線内までの乗車であった。



大谷駅のベンチ

## 〈特徴〉

- ・観光客の利用が多く、スーツケースを持った乗客も多かった。
- ・インバウンド需要も大きく、海外の方の乗車も目立った。
- ・びわこ浜大津駅では石山坂本線と同じホームに発着するが、坂本比叡山口行きの2分後に京津線の列車が発車し、乗り換え客も多かった。

・大谷駅は勾配上に位置しているため、ベンチの脚の長さが左右で異なっていた。

## 〈考察〉

赤字額が小さくない京津線だが、近年のインバウンド需要の影響もあり、 乗客は多く、車内は活気があった。一方、地元客と思われる利用はそこまで 目立っておらず、途中の駅でも観光客の乗降が目立っていたため、観光客 の少ない朝や深夜の利用状況が気になった。大津から京都hr移動する場 合はJR線を利用する人がほとんどであるだろうが、京津線は東西線に直通 して東山(清水寺最寄駅)や鳥丸御池、太秦天神川など京都市内中心部に 直通しているため、観光客の利用が多いのだろう。

## 7、京福電気鉄道(嵐電)

## 〈路線概要〉

下京区の四条大宮駅から右京区の嵐山駅 を結ぶ嵐山本線と、北区北野白梅町駅から 右京区の帷子ノ辻駅を結ぶ北野線からな る。嵐山本線の一部区間は併用軌道となっ ている。日中は列車が両線共に10分間隔で



起点の四条大宮駅

運転されている。運賃は均一250円で、京都市内のバスより20円高い。嵐電 天神川駅は、京都市営地下鉄東西線の太秦天神川駅に隣接している。嵐 山に向かう鉄道路線は他に阪急嵐山線、JR嵯峨野線(山陰線)があるが、嵐 山中心地へは嵐電嵐山駅が一番近い。

### 〈使用車両〉

- ・モボ101形 6両
- ・モボ301形 1両

- •モボ501形 2両 モボ111形、モボ121形より機器流用
- •モボ621形 5両 モボ121形より機器流用
- ・モボ611形 1両 モボ111形より機器流用
- •モボ21形 2両 モボ121形より機器流用
- ・モボ631形 3両 ク201形より機器流用
- ・モボ2001形 2両

機器流用車両が多いのが特徴である。車内には車内案内表示機や降車

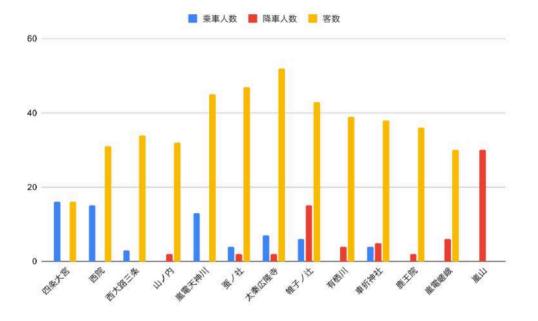
ボタン、運賃箱があり、バスと同じような設備が整っている。ただし、均一運賃のため整理券発行機はない。また、朝を中心に2両で運行することがあるが、その場合は乗務員が前と後ろの車両に1名ずつ乗務する。



モボ631形

## 〈利用状況〉

調査列車:四条大宮11:33発嵐山行き



## 〈特徴〉

- ・乗車は、四条大宮(阪急乗り換え)、西院(阪急乗り換え)、嵐電天神川(京都市営地下鉄東西線乗り換え)などの他社線からの乗り換え駅からが多かった。
- ・帷子ノ辻駅では、北野線との乗り換え客が多く、北野線から乗り換える客より北野線へ乗り換える客の方が多かった。
- ・基本的に運賃は車内の運賃箱で払うが、帷子ノ辻、嵐山など需要の多い 駅では改札があり、そこに設置された運賃箱で支払う形となっていた。
- ・併用軌道区間があったが、遅延はなくスムーズに運行されていた。
- ・嵐山駅は飲食店や土産屋などの商業施設と一体化しており、外国人観光客で賑わっていた。

## 〈バスとの競争〉

帰りに嵐山から京都市中心部へ戻るのには京都市バスを利用した。乗車 した市バスは11系統(三条京阪前〜四条河原町〜太秦天神川駅前〜嵐

山〜嵯峨嵐山駅前〜山越中町)に乗車した。このバスは嵐山から四条大宮まで、嵐電嵐山本線と全線並走していた。嵐山〜は嵐電の他に阪急とJRで行くことができるが、阪急は大阪方面から便がよく、JRは京都駅に直通、嵐電は市内中心部に直通と、比較的用途が分かれているように感じ



市バス11系統 1233(梅津JR)

たが、嵐電とバス(乗車した市バス11系統及び京都バス73系統)は完全に並走しており、かつバスの方が20円安く(嵐電250円、バス230円)、四条烏丸や四条河原町に直通しているため、かなり競争しているように感じた。もちろん嵐電の方が速いが、四条烏丸、四条河原町へは四条大宮でバスや阪急に乗り換えないといけないため、バスと嵐電はそれぞれ一長一短であると感じた。

## 〈考察〉

観光地嵐山へ向かう路線として非常に賑わっていた。コロナ禍は外国人 観光客もいなくなり経営は大変だっただろうが、現在は復調していると言え る。特に嵐電天神川駅は駅の規模の割に利用客が非常に多く、市営地下 鉄東西線-嵐電という利用が定着しているのだろう。バスが均一230円で市 内中心部に直通している以上、嵐電を利用する客は、速達性、定時性、わ かりやすさを必要としているように感じた。市バスの混雑がたびたび話題と なっているので、東西線から嵐電への乗り継ぎを推奨することは、利用者、 京都市、嵐電互いにメリットのあることなのだろう。

## 8、近江鉄道

### 〈路線概要〉

滋賀県東部の鉄道で、西武グループに所属している。米原から貴生川を結ぶ本線、途中の八日市から分かれ近江八幡へ至る八日市線、高宮から2駅先の多賀大社前を結ぶ多賀線の3路線から構成されている。赤字が続き、2017年には単独で路線を維持するのが困難として沿線自治体に協議を求めた。その結果、本年より上下分離方式へ移管された。土日には全線フリーきっぷを900円で販売するなど、地域に密着した鉄道運営を行なっている。

### 〈使用車両〉

- •800系(元西武401系)
- •820系(元西武401系)
- •900系(元西武新101系)
- •100系(元西武新101系)
- •300系(元西武3000系)

西武グループということもあり、現在はすべての車両が元西武で、所沢車両工場(100系の一部は東急車輛)製の車両に統一されている。譲渡に際してさまざまな改造が行われており、特に800系は車両限界などの観点から前面のデザインが大幅に変わっているほか、ブレーキの電気指令式化なども行われている。ワンマン運転に対応するため、整理券発行機、運賃箱、運賃表が設置されている。広告を貼り付けている編成が多く、800系でオリジナル塗装を纏っている編成は少なかった。







300系

800系

100系

### 〈利用状況〉

本線では異なる時間の3本の列車を乗り継いだこともあり、利用客数のカウントは行わなかった。

#### •本線

貴生川寄りは利用客数が少なかったが、八日市に近づくにつれ利用者は増えていった。サイクルトレインを実施していたため、電動自転車を持ち込んで乗車する人もいた。乗車したのが土曜日、また夏休みであったため、若者の利用も多かった。八日市から彦根の間は終始座席が7割ほど埋まっていた。彦根で多くの客がJR琵琶湖線に乗り換えたので、米原まで乗車した人は少なかった。

### •八日市線

八日市線は本数が多く、他の路線が毎時1本であるところを、八日市線は毎時2~3本の運行があった。それに比例して利用客数も多く、近江八幡が近づくにつれ乗客は増えていった。座席は大半が埋まり、立ち客も出ていた。近江八幡ではJR琵琶湖線に乗り換える人がほとんどであった。

### •多賀線

高宮と多賀大社前を結ぶ3駅の短い支線である。日中は彦根・米原方面の列車と接続を取っており、乗客は全員乗り継いでいた。乗客は少なく、多賀大社前行きは5人程度、高宮行きは2人程度の乗車しかなかった。途中の「スクリーン」駅での乗降はなかった。

## 〈特徴〉

- ・ICOCAなどの交通系ICカードが使えないため、窓口に並んで切符を買う という昔ながらの光景が見られた(ICOCAは今後導入予定である)。
- ・近江鉄道は地元の人からガチャコン電車と呼ばれているが、その名の通り 非常に縦揺れが多かった。
- ・八日市駅には近江鉄道ミュージアムが併設されており、近江鉄道の運行上の拠点駅であった。
- ・近江八幡駅の待合室には、埼玉西武ライオンズ装飾がされており、滋賀県出身の山田陽翔選手の等身大パネルやユニフォーム、応援グッズのフラッグが置いてあり、外壁には山田選手と球団マスコットのレオ、ライナ、近江鉄道公式マスコットの駅長がちゃこん、滋賀県の観光地が描かれていた。

## 〈考察〉

たびたび赤字で路線維持が困難と聞くが、地域との密着の甲斐もあるのか、大半の区間では比較的多くの乗客がいた。一方、観光地の多賀大社へ結ぶ多賀線は利用客がほとんどおらず、多賀大社へ参拝している人の姿もほとんどなかったので、もっとPRが必要だと感じた。

## 9、おわりに

鉄研生活で最後の合宿は有意義な調査ができたほか、班メンバーとも非常に楽しく調査ができました。地方私鉄のなかでも経営状況は様々であったのが特に印象的でありました。最後に、ここまで読んでいただきありがとうございました。

# 合宿研究 5班

(班長)4年3組 中野 壬月 (班員)2年3組 花井 玲王、1年2組 藤井 明希、1年6組 山中 瑛介

### 0.はじめに

この班では、①名鉄広見線、②伊賀鉄道、③近鉄湯の山線、④三岐鉄道北勢線の4路線を対象に調査を行った。

## 1.名鉄広見線

名鉄広見線は、愛知県大山市の大山駅から岐阜県可児市を通り、御嵩(みたけ) 町の御嵩駅までを結ぶ全長約22kmの路線であるが、今回調査対象として選んだの は、その中でも途中の新可児駅から御嵩駅までの7.4kmの区間である。この区間

は、名鉄ではここと蒲郡線にしかないICカード非対応の区間であり、運行系統も犬山~新可児とは完全に分断されているほか、新可児を除く全駅が無人駅となっている。このことからも窺えるように利用状況は芳しくなく、営業係数(100円の収益に対しての費用を表す)は令和3年度の時点で403であった。沿線の可児市・八百津町・御嵩町が設立した「広見線活性化協議会」が中心となって鉄道利用の促進のために様々な取り組



同区間で活躍する6000系(復刻塗装車)

みを行っている。今回は8月8日に同区間を訪れ、新可児11:49発の御嵩行き、および御嵩14:04発の新可児行きにて乗降客数の調査を行った。その結果が以下の表となる。

### ①新可児11:49発御嵩行き

	新可	児	明	智	顏	戸	御語	まロ こうしょう	御	啬
車内の人数		,	9	;	3	,	3	2	2	

238-6-R 6

乗車人数	9	0	0	0	1
降車人数	Ţ	6	0	1	2

#### ②御嵩14:04発新可児行き

	御	嵩	御嵩	計口	顏	戸	明	智	新豆	可児
車内の人数		•	5	(	3		7	1	4	
乗車人数	Ę	5	]	L	1		8	}	_	-
降車人数	J	-	(	)	C	)	1		1	4

この区間は、日中は列車が30分間隔で運行されており、新可児駅で犬山方面行きの列車にちょうど乗り継げる時刻設定となっている。それもあってか(表には記載しなかったが)、同駅では約半数の客が乗り換えていた。まず目につくのが、明智駅での乗降の多さである。明智駅からはかつて名鉄八百津線(2005年に廃止)が分岐しており、現在も八百津方面へ向かうバス路線が日中毎時1本出ているため、一定数乗り継ぎの需要があると考えられる。また、夏休み期間中の取材であったが、明智で乗り降りした人の大部分は部活などに行くと思われる学生で、通学での鉄道の重

要性が感じられた。ちなみに、先述した 広見線沿線活性化協議会の「さまざま な取り組み」には定期券の種類に応じ た額の商品券の付与、回数券購入費 用の助成などがあり、それらを活用して 乗っていると思われる地元の人がほと んどであった。

以上のことから考えると、名鉄では最 も経営状況の悪い同区間であるが、利



御嵩駅の駅舎。建物内に観光案内所もある

便性が悪いとはいえない。現状この区間では対応していないICカードに対応させるなどして利便性を上げれば、利用状況は多少なりともよいほうに傾くのではないだろうか。

## 2. 伊賀鉄道

伊賀鉄道は、三重県伊賀市の伊賀上野駅と伊賀神戸駅を結ぶ全長16.6kmの路線を持つ鉄道会社で、もとは近畿日本鉄道(以下近鉄)の路線だったが、経営難を理由に2007年から施設を近鉄が保有し、伊賀鉄道が運行する上下分離方式としたうえで再スタートを切った。さらに2017年には近鉄



伊賀鉄道200系

の保有する施設が伊賀市に譲渡され、公有民営方式となっている。現在はすべての車両が東急からの譲渡車であり、外観は、1本を除いて松本零士氏デザインの「忍者列車」となっている。今回は8月9日に同路線を訪れ、伊賀上野7:11発の上野市行き、上野市7:19発の伊賀神戸行き、伊賀神戸8:21発の上野市行きの3本にて乗降客数の調査を行った。その結果が以下の表となる。なお括弧内の数字は上野市で接続列車に(接続列車から)乗り換えた人数、伊賀神戸で近鉄に(近鉄から)乗り換えた人数を表している。

#### ①伊賀上野7:11発上野市行き

	伊賀	上野	新	居	西フ	大手	上郹	野市
車内の人数		Ę	5	Ę	5	į	5	
乗車人数	Ę	5	C	)	-	1	J	_
降車人数	J	-	C	)		1	5(	(2)

#### ②上野市7:19発伊賀神戸行き

	上里	予市	広力	路	茅	叮	桑町	T	四十	九	猪田	道	市	部	依那	了古	丸山	L	上林	比戸	i I	伊賀神	神戸
車内		1	0.	1	1	13	3	1	6	1	6	17	7	1	.9	19	)	20	2	0	2	20	
乗車	10	(2)	]		4		4		0	)	1		2	2	C	)	1		0	0		_	-
降車	_	-	(	)	2		1		0	)	C	)	(	)	C	)	0		0	0		20(2	20)

#### ③伊賀神戸8:21発上野市行き

238-6-R 6

	伊賀	神戸	比	戸	上林	丸	щ,	依那	口	市台	部	猪日	猪田道		十九	桑町	茅町	Ţ	広기	路	上里	予市
車内		29	)	2	9	29	2	25	27	7	2	6	2	5	24	4 2	22	1	6	1	5	
乗車	29(	27)	(	О	0		1	2	2	0		(	)	(	)	0	1		C	)	J	1
降車	J	•	(	О	0	į	5	(	)	1		]	Ĺ		1	2	7		1		1	5

伊賀線は運行系統が上野市駅を境に二分されて おり、全区間を乗り通すには一部列車は同駅で乗 り換える必要があるのだが、表を見ると、列車を乗り 継いでいく人の割合はそう高くないとわかる。上野 市駅は伊賀市の中心部に位置し、市内各方面へ の路線バスも発着する中規模の駅なので、ここで 降りて鉄道駅からは離れた別の場所へ向かう人が 多いのだろうと考えられる。



上野市駅の駅舎

平日朝の伊賀神戸方面の列車では、途中駅で降りる人は少なく、さらに伊賀神戸で降りた乗客の全員が近鉄へ乗り換えていた。この路線では両端駅での近鉄・JRへの乗り継ぎを重視したダイヤが組まれており、実際にこの列車が到着した直後には大阪方面へ向かう急行・特急が続けて発車しており、その効果を感じられる数値となった。

逆に伊賀神戸から上野市方面の列車は近鉄からの乗り継ぎが多数を占めており、近鉄の列車が到着するたびに降車客が伊賀線ののりばへと向かっていた。この方面の列車では近隣に中学や高校がある丸山駅と茅町駅で乗客数が大きく減っているのがわかる。伊賀鉄道では伊賀市が通学定期券の購入費をおよそ半額分助成しており、これを利用していると思われる学生が、夏休み中とはいえ、この列車に限らず多く見受けられた。

伊賀鉄道では先に挙げた助成金などで沿線に住む人を鉄道に誘導したり、伊賀 の忍者伝説を活かして観光客を呼び込むなどして自治体とともに鉄道利用の促進

#### 238-6-R 6

に取り組んでおり、企業努力を感じることができる。今後もこれらの取り組みが欠か せないだろう。

### 3. 近鉄湯の山線

近鉄湯の山線は、三重県四日市市の近鉄四日市駅から、三重郡菰野(こもの)町の湯の山温泉駅を結ぶ全長約15kmの路線で、その名の通り湯の山温泉へ向けた観光路線となっているが、沿線には住宅地が広がり、生活路線としての役割も担っている。列車は3両編成で終日ワンマン運転を行うほか、四日市・桜・湯の山温泉以外の駅が無人



同線で活躍する1010系

駅となっている。今回は8月10日に同線を訪れ、近鉄四日市7:11発の湯の山温泉行き、湯の山温泉8:03発の近鉄四日市行きにて乗降客数の調査を行った。その結果が以下の表となる。なお駅名は「湯の山温泉」を「湯の山」と省略しているほか、「伊勢川島」・「伊勢松本」の両駅は「伊勢」の冠称を省略している。

#### ①近鉄四日市7:11発湯の山温泉行き

	四日	市	中月	川原	松	松本		島	高	角	桜	<u>'</u>	菰野	÷	中抗	拡野	大羽	根園	湯の	の山
車内		3	1	2	8	2	8	2	6	2	1	1:	2	7	7	4	4	4	ŀ	
乗車	3	1	]	1	6.0	3	1	-	1		0		1		C	)	(	)	,	_
降車	_	-		1	3	}	3	}	6	3	9		6		3	3	(	)	4	4

### ②湯の山温泉8:03発近鉄四日市行き

	湯の山 大羽 4 4 7		大羽根園		中菰野		菰野		桜		高角		川島		松本		中川原		四日市	
車内			1	11		8	35		5	7	7 61		7	73		85		95		
乗車			7		8		1	7 2		3	4		1:	2 1		3 1		1 –		1
降車 -		<del>-</del>	(	)	1	-	0	О			0		0		1		1		95	

#### 238-6-R 6

全体的に四日市から遠ざかるほどに人が少なくなっているのがわかる。また桜駅 周辺には高校があり、過去2日間と同様に車内には

学生の姿も見られた。

御在所岳の麓に位置する湯の山温泉駅からは湯の山温泉の中心地やその先の御在所ロープウェイへと向かう路線バスが出ているが、土曜の朝ということもあってか駅周囲の交通量もまばらで、滞在中にも1本バスが発車していったが、乗客はいなかった。この駅の一日の利用者数は令和5年度で319人



湯の山温泉駅

であり、桜駅の2739人に比べると大きな差がついている。観光地の玄関として整備されているようであった。

四日市方面の列車は四日市に近づくにつれ車内の人数が増えていき、車両によっては立ち客が出るほどであった。表を見るとわかるようにほとんどの乗客が四日市まで乗車しており、土曜の朝とはいえそこから乗り換えて名古屋や津方面に向かう客の多さが感じられる。この利用状況からみれば生活路線としても十分なのだろう。

## 4.三岐鉄道北勢線

北勢線は、三重県桑名市の西桑名駅といなべ市の阿下喜駅を結ぶ全長約20kmの路線で、1914年の開業時から日本では珍しい線路幅762mmの「ナローゲージ(特殊狭軌)」を採用していることで有名である。1965年から2003年までは近鉄の路線となっていたが、経営難を理由に三岐鉄道に移管された。

今回は同線を8月10日に訪れ、西桑名9:12発の阿



同線で活躍する270形

下喜行き、楚原13:21発の西桑名行きにて乗降客数の調査を行った。その結果が 以下の表となる。

238-6-R 6

### ①西桑名9:12発阿下喜行き

	西雾	名	馬道	西月	训所	蓮華	善	在月	良	星丿	[]	七和	Ξ.	穴太	: ]	東員	大	泉	楚	原	麻生	田	阿丁	喜
車内		1	5	14	1	2	1	1	10	0	8	3	7	7	6	2	2	2	2		0	(	)	
乗車	1	5	0	(	)	(	)	0		1		0		0		0	C	)	(	)	C	)	_	-
降車	J	-	1	4	2	]	L	1		3		1		1		4	C	)	2	2	O	)	(	)

### ②楚原13:21発西桑名行き

	楚	原	大身	東	員	穴	太	七	和	星	Ш	在	良	蓮圭	幸寺	西別	引所	馬	道	西多	桑名
車内		1	4	16	2	2	2	8	3	4	3	5	:	35	30	6	33	3	3	2	
乗車	1.	4	2		6	6	3	(	3	(	3	(	)	-	1	(	O	(	)	_	_
降車	_	-	0	(	О	(	)	(	)		5	(	)	(	)		3	-	1	3	2

基本的に桑名に近いほど乗客数が多くなるという形であった。北勢線は日中30分間隔で運転されているが、半数の列車は楚原で折り返すため楚原~阿下喜は1時間に1本となっており、それを表すかのように乗客が見られなかった。この区間に位置する麻生田・阿下喜の1日の利用者数は2022年度のデータでそれぞれ159人・411人であり、1,000人を超えている楚原とはかなりの差がついているため、厳しいものがあると感じた。

桑名方面の列車では東員や星川などの各駅から乗車があり、土曜の日中でありながら小型車4両に40人近い乗客が乗って賑わっていた。桑名まで乗車する客が多数を占めており、先の湯の山線と同様に近鉄やJRに乗り換えて遠方へと向かう客の多さを感じられた。

この路線では今年5月に今後の経営についての調査の中間報告が出され、車両を現在の1960~70年代に作られたものから更新する、ナローゲージから改軌して中古の車両を導入する、BRTなどバス路線に転換するなどの案での比較調査が行われようとしている。線路幅が狭いゆえに安定してスピードを出すことができないた

#### 238-6-R 6

め、全線での平均速度は20km/h~25km/hと遅く、鉄道ではなく車を利用する人が増えて乗客が減少傾向であるが、主要駅の駅前に北勢線利用者専用の駐車場を整備しいわゆる「パークアンドライド」を勧めるなどして、乗客を鉄道に誘導しようとしている。また北勢線の知名度を利用して沿線の撮影地を自治体が紹介するなど、観光客を呼び込むようなこともしており、利用促進に向けて頑張っているのが窺えた。乗客が減少傾向とはいえ土曜日中でも乗客数がそこそこ多いことを考えると、バスへの転換は現状難しいように思えた。

### 6.総括

今回この班では「大手私鉄の保有する(もしくは保有していた)ローカル線の実態調査」として先の4路線の調査を行った。いずれも自治体が少しでも乗ってもらえるよう働きかけている路線であり、それぞれ地元の人を鉄道に誘導したり知名度を利用して観光客を呼び込むなどして存続へと繋げているのが感じられた。

### 参考文献

名鉄広見線活性化計画(名鉄広見線活性化協議会・最終閲覧日8/15)

https://www.town.mitake.lg.jp/wp-content/uploads/83e65362a50ef085beb5aed3b 587cbec.pdf

伊賀鉄道 通学定期券購入費助成について(伊賀鉄道・最終閲覧日8/17) https://www.igatetsu.co.jp/?p=671

【伊賀鉄道】公有民営方式でも鉄道は苦境…鉄道は存続できるか?(鉄道協議会 日誌・最終閲覧日8/17)

https://tetsudokyogikai.net/private/iga

ずっと生活を支えてきた路線 その足跡をたどる…(三重県菰野町・最終閲覧日 8/17)

https://www2.town.komono.mie.jp/www/contents/1679902599520/simple/3.pdf 駅別乗降人員 湯の山線(近畿日本鉄道・最終閲覧日8/17)

#### 238-6-R 6

https://www.kintetsu.co.jp/tetsudo/j.html

路線:北勢線 三岐鉄道 営業の駅別 乗降客数ランキング(最終閲覧日8/18)

https://www.google.com/amp/s/opendata-web.site/station/rank/company/%25E4

%25B8%2589%25E5%25B2%2590%25E9%2589%2584%25E9%2581%2593/%25E5%25BC

%2597%25E5%258B%25A2%25E7%25B7%259A/

【三岐鉄道】北勢線が廃止にならない理由一沿線住民にできることは?(鉄道協議会日誌・最終閲覧日8/18)

https://tetsudokyogikai.net/private/sangi

「三岐鉄道北勢線の今後の在り方の検討に向けた基礎調査業務」中間報告【報告書】(中央復建コンサルタンツ株式会社・最終閲覧日8/18)

http://hokuseisen.com/news/pdf/20240531b.pdf

# 東京近郊のローカル鉄道 〜山万ユーカリが丘線〜

2-6-31 長塚慎乃介

### 1.はじめに

みなさんこんにちは。今回は東京近郊のローカル鉄道であり、僕の地元でもある 千葉県佐倉市を走る山万ユーカリが丘線について書いていこうと思います。最後まで読んでくれれば幸いです。

### 2.山万ユーカリが丘線とは

山万ユーカリが丘線とは、千葉県佐倉市ユーカリヶ丘のユーカリヶ丘駅-中学校駅 -ユーカリヶ丘駅を走る全長5.1kmのモノレールのことです。

1981年に開業し、今年(2024年)で43年という、この街が開発されるよりも前から走る鉄道路線です。また、路線図がラケット状になっており、公園駅~公園駅までは一方通行という少し面白い形となっています。



図1ユーカリが丘線路線図

### 3.この路線の特徴

この路線は4つの点で他の路線と違っています。それぞれの点について説明します。

### 3-1.路線図が独特

ラケット状の路線図という珍しい形のものです。(図1参照)単線でかつ一方向にし か運転されません。

### 3-2 運営する会社が不動産会社

山万ユーカリヶ丘線を経営しているのは鉄道会社ではなく、不動産会社である山 万株式会社です。もともとユーカリヶ丘という街を作ったのがこの会社なのですが、 街を作る際に京成線ユーカリが丘駅からだと遠い地域が生まれてしまうため、モノ レールを運行するという選択を取りました。結果、ほぼ全ての世帯が駅から徒歩10 分圏内という非常にアクセスの良い街が出来上がりました。

### 3-3 運行システムが新交通システム

新交通システムというのは、従来の電車や路面電車などと異なり、自動運転ができるような新しいシステムを装備した中規模の軌道系輸送機関のことです。のコンクリート製の走行路に案内軌条(ガイドウェイ)を設け、ゴムタイヤをつけた車両が案内軌条に誘導されながら進む方式が代表的です(図2参照)。山万ユーカリが丘線以外だと、1981年開業のOsaka Metro 南港ポートタウン線、神戸新交通ポートアイランド線が初めて登場し、その後

西武山口線(レオライナー)、日暮里舎人ライナー線、ゆりかもめ、金沢シーサイドラインも開業しました。ユーカリが丘線は、1982年に開業した、民営企業によるものとしては日本初の新交通システムでした。

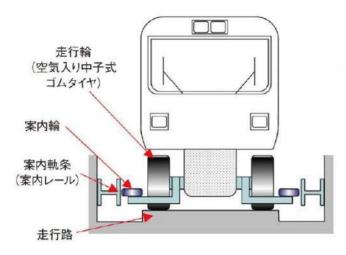


図2新交通システムについて

### 3-4 駅名が独特

これはユーカリが丘線を紹介する上でいちばん外せない内容ですよね。

一般的な駅名が(かなり甘くして)ユーカリヶ丘、井野と地区センターだけだと僕は思います。バス停でも中学校onlyのところは少ない、というよりないんじゃないでしょうか。また、そもそも大学がないのに女子大という駅名をつけているところも独特です。これはなぜかと言いますと、ユーカリヶ丘に国府台にある和洋女子大学さんのキャンパスの誘致を試みたそうですが、その夢は叶わず、その代わりとしてセミナーハウスという建物ができました。しかし、実際に学生さんが使っているところは見たことないですが。

### 4.使用車両

使用車両は1000系と呼ばれるもので、1号、2号、3号の3種類があります。前面に ユーカリが丘のマスコットキャラクターのそれぞれコアラが載せられています。また、 期間限定でヘッドマークがついている車両もあります。3両編成で短いですが、実 際のユーザーからすれば通勤時間帯でもぎゅうぎゅうというわけではないです。



山万ユーカリが丘線10000形コアラ1号 コアラ2号



コアラ3号

ヘッドマーク「夏ver」

内装は広告のほか、吊り革、ロングシートの座席など見た目はそこまで変わりません。しかし、夏場となると話はかなり違います。なんとこの車両、**冷房がほぼない**です。一応送風機能が付いてますが、焼け石に水です。山万側も問題と思ったのでしょう。うちわと冷たいおしぼりを自由に持ち帰ることができるようになりました。また、2024年には、数量限定で無料で塩分チャージー袋と、ペットボトルの水が配られました。





### 5.最新の山万の取り組み

昨年三月、JRおおさか駅(うめきた地下口)と新大阪駅で顔パス認証という技術の実験が行われました。これは、簡単に説明すると改札通過時に利用者の顔をカメラで識別し、定期券などの情報と瞬時に照合することで改札処理を行うというものです。なんか近未来感がありますね。そんな顔パス認証ですが、実は山万では2024年6月15日より、実際に利用客が使えるようになりました!僕はまだ使ったことはないですが、通勤ラッシュ時に乗客が使っているところを見ると、認証に時間はかからず、通常の改札と同じくらいの速さでぬけていました。また、切符の再利用が大変という問題が出てきたこともあり、全国に先駆けてQRコードを用いた乗車券が使用開始されました。ただそれに伴い、磁気通

勤定期と磁気乗車券が廃止になってしまいました…。この変化に乗客は戸惑ってるようで、度々改札にQRコード乗車券を入れて駅員さんが対応する場面がよくありました(笑)。

### 6.終わりに

いかがだったでしょうか。これを機に、私が住む一カリが丘を覚えてくれれば筆者としてとても嬉しいです。最後まで読んでくださりありがとうございました。

### 【出典】

ユーカリが丘線路線図

https://town.yukarigaoka.jp/yukariline/timetable/

新交通システムについて

https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/00001/05043/

そのほかの写真は筆者撮影

# 夜行列車で北アルプス横断!

2-2-10 小笠原悠晴

### 0.はじめに

みなさんこんにちは。本日は、市川学園鉄道研究部にお越しいただきありがとうございます。今回は、夜行列車を使って立山黒部アルペンルートに行ってきたので、 それについて書いていこうと思います。どうぞ最後までお読みください。

### 1.夜から始まる旅

時刻は22時半の西船橋駅からスタート。普通の旅なら遅すぎる始まりだが、今回 の旅ではその遅い時間がポイントとなる。まずは、新宿駅へ向かうため、22時35分 発の総武線各駅停車に乗車。金曜日の夜遅めの時間だが、車両の中間は立ち客 がいるほど混雑していて驚いた。しかし、途中の秋葉原で山手線に乗り換えるだろ う多くの人が降り、車内は一気に空席が出るほどになった。

40分ほど乗車して新宿に到着。ここから、今回のメイン列車「特急アルプス」に乗車する。その電車が発車する7番線に向かうと、既に多くの人がいた。



「特急アルプス」の発車掲示板

発車20分前頃に乗車する電車が入線。今回、「特急アルプス」に充当された列車はE257系2000番代という、特急踊り子号や湘南号で主に使われる車両である。前面・側面の種別・行先表示器はどちらも特急表示で、列車名が表示されなかったのは少し残念だった。



「特急アルプス」の使用車両E257-2000

23時58分に新宿を出発。この先、立川、八王子、松本、終点白馬の順に停車する。余談だが、実は「アルプス」という列車名称はこの電車が初ではなく、1960年に急行アルプスという名で新宿~松本を結ぶ、昼行列車として登場した。しかし、2002年にアルプスの名称は廃止され、代わりにムーンライト信州として新たに新宿~白馬を結ぶ夜行快速列車として運行を行っていた。その後、2018年にムーンライト信州も廃止され、この区間の夜行列車はなくなったが、今回、臨時特急列車として復活した。



※1 ムーンライト信州号 Wikipediaより引用

話を戻すと、頭上のランプが点灯していないことに気づいた。普段、踊り子号として運行している時は、空席状況を表すために、赤、黄、緑のランプが点灯しているのだが、今回は使用されておらず、少し珍しさを感じた。

電車は夜の中央線を快走…と思いきや、新宿発車時点で3分前に新宿を出た快速 列車がいるため、スピードを出せずノロノロと走り、そのまま立川、八王子と停車して いった。八王子を出ると、新宿発車時点で空いていた席も全て埋まり、満席となっ

た。また、八王子発車後に車内の明かりを減らす減光が行われ、少し寝やすい環境になった。その後、中央本線を走り、途中、甲府と富士見で乗務員交代などで運転停車をした。

翌朝5時過ぎに松本に到着。松本からは松本電鉄線で上高地方面へ行くことができ、この日限りの途中ノンストップ快速列車が運行された。そのためか、松本でも少々の下車が見られた。



松本駅駅舎(別日撮影)

松本を発車すると中央本線から大糸線に入り、すぐに辺りは田んぼとなった。また、進行方向左側には北アルプスの山々が見え、遠くに来たという実感が湧いてきた。途中、この電車を目当てに多くの撮り鉄が見え、朝早くから凄いなあと思った。 松本を出てから40分ほどで、最後の途中駅である信濃大町に到着。これから行く目的地へはこの駅で下車するべきなのだが、どうせなら終点まで乗りたいということで、ここでは下車しなかった。信濃大町を出ると、仁科三湖である木崎湖、中綱湖、青木湖をみることができ、とてもきれいだった。森の中を進み、まもなく終点白馬に到着した。



白馬駅駅名標



白馬駅駅舎

# 2.北アルプス横断!

白馬からは大糸線をこのまま進み、日本海側へ行く人達が多かったのだが、今回はこれから立山黒部アルペンルートに行くため、大糸線を少し引き返すことにした。6時57分発の信濃大町行きに乗車。先ほどの特急ではあまり寝られなかったため、乗ってすぐにねてしまい、あっという間に終点信濃大町に到着。ここから立山黒部アルペンルートへ行くのだが、まずは、その始発点となる扇沢駅までバスで移動する。ちなみに、立山黒部アルペンルートとは、いろいろな乗り物を乗り継ぎながら長野県扇沢駅と富山県立山駅を結ぶ山岳観光ルートである。



信濃大町駅駅舎



※2 立山黒部アルペンルートとその乗り物

8時ちょうどに信濃大町駅を出発。座席は7割埋まるぐらいと、そこそこの乗車率であった。最初は田んぼの中を進んでいったが、次第に山の中を走っていき、山を登る実感が湧いてきた。山の中を30分ほど走り、扇沢駅に着いた。この扇沢駅は山の中にポツンとあり少し不思議な感じがした。また、この扇沢駅までは自家用車で来ることができるのだが、ここから先は環境保護の観点から自家用車の乗り入れができなくなっている。ちなみに、扇沢駅は「駅」と言っているが、実際は列車は通っておらず、バスのみとなっている。



扇沢駅の看板

扇沢駅からは電気バスに乗車。このバスで長野県から富山県へと抜ける。朝9時 発の便だったが、多くの人がいて、バスを5台ほど連ねて運行された。駅を出るとす ぐにトンネルに入った。発車して5分ほどで破砕帯を通過。破砕帯とは、トンネルを

掘り進める際に、岩盤の脆い地盤一帯を指す。この破砕帯から多くの地下水が流れ込み、このトンネルの建設が難工事となった。また、地下水が流れ込んだことで、多くの犠牲者が出てしまった。

破砕帯から約10分で黒部ダム駅に到着した。駅から出ると、すぐに大迫力の黒部 ダムが見えた。



黒部ダム



「黒部ダム」と彫られた石碑

写真ではあまり迫力の無いように見えるが、実際に行ってみると音なども凄く、一度行ってみてほしい。また、この放水されている水は観光放水で、この日は毎秒10の水が放水されていた。この黒部ダムは、1956年から工事が始まり、1963年に完成した。黒部ダム建設に際しては、山奥という立地や技術、安全管理が今ほどしっかりとしていなかったために、171人の殉職者を出してしまった。

まだ時間があるため、黒部ダムレストハウスで少し休憩した。ここでは名物のダムカレーを頂いた後、黒部ダムの上を通り、次は黒部ケーブルカーへ乗車するため

乗り場の黒部湖駅へ移動した。黒部湖駅では、次のケーブルカーを待つ中国人の 団体客が多く、アルペンルートのインバウンドの需要の高さが見えた。



黒部湖駅に停車中のケーブルカー

ケーブルカーは、5分ほどトンネルを通り、終点の黒部平駅に到着。黒部平では、レストランと展望台しかなかったため、少し景色を堪能した後に、次の乗り物のロープウェイに乗った。ロープウェイでは、少し積み残しが出るほど利用者が多かった。 5分ほど乗車して、終点の大観峰に到着。大観峰では、黒部湖と周りの山々を含めてとてもきれいと聞いたため、展望台に行ってみた。展望台に着くと、思いの外多くの人が景色を堪能したり、休憩をしている人がいて驚いた。また、この大観峰には、北アルプスの山々とその谷に位置する黒部湖があり、とてもきれいな景色だった。



大観峰展望台からの景色

大観峰からはトロリーバスに乗車する。普段は1時間に2本ほどだが、7月の繁忙期 (今回の旅は7/13に行った)ということで1時間に3本に増便されていた。ちなみに、ト

ロリーバスとは「バス」とついているが、実は電車の一種で、電車線から電力の供給を受けて走る乗り物である。また、黒部のトロリーバス「関電トンネルトロリーバス」は日本最後のトロリーバスなのだが、今年、2024年で引退することが決まっていて、お土産などもトロリーバス引退に関連したものも多かった。今回、黒部に来た目的の一つにこのトロリーバス乗車があった。



※3 関電トンネルトロリーバス

このトロリーバスも、先ほど乗車した電気バスと同じく5台ほど連ねて運行された。 12時ちょうど、トロリーバス引退イベントの一環として導入された銀河鉄道999の発車 メロディで大観峰を出発。このトロリーバスは終点までずっとトンネルで、有名な立山 の下を通過する。

10分ほど乗車して室堂に到着。室堂に着いてまず思ったのは、気温がとてもちょう どよかったことだ。調べてみると、日中にもかかわらず17℃ほどと、夏の東京では考 えられない気温だった。また、駅の外には雪の山が3個ほどあり、とても驚いた。



### 室堂にあった立山の石碑

室堂からは立山への登山ルートが整備されていて、登山客の姿も多くいた。今回は、室堂からすぐのみくりが池まで行くことにした。



みくりが池と山々

みくりが池は、11月~6月頃まで雪で覆われていて、夏は緑、秋は紅葉と四季 折々の景色を楽しむことができる。

ちょうどお昼なので、近くのレストランで富山県名物の富山ブラックラーメンを食べることにした。普通の醤油ラーメンに比べてとても醤油が濃く、濃厚で美味しかった。

約2時間ほど室堂に滞在した後、ここからは高原バスに乗車。室堂を出発して10分くらいで有名な雪の大谷を通過。雪の大谷とは、例年4月~6月に見頃となる、立山黒部アルペンルートの道路を除雪した際にできる雪の壁で、その高さは20mに及ぶ。今回は夏に行ったため、ほとんど雪が残っておらず、次は見頃の時期に行こうと思った。

特急アルプスの車内であまり眠れなかった影響で眠ってしまい、そのまま終点の 美女平に到着。一気に1500m程下りてきたため、高原バスから降りた瞬間、熱い空 気に包まれた。美女平からは最後の乗り物、立山ケーブルカーに乗車。立山ケー ブルカーには客車の前(登る際には後ろ)に貨車がついていて、現在でも山の上に 輸送する荷物などを運ぶ役割を果たしている。

7分ほどで立山黒部アルペンルートの終着点である立山駅に到着。扇沢駅を出発して6時間半で立山駅に着いた。



立山駅駅舎

立山駅からは富山県東部を網羅する富山地方鉄道、略して地鉄に乗車。関東で 昔走っていた電車が多く走っていて、少し懐かしくなる。立山駅を発車した直後は 森の中を走行していたが、走っていくうちにだんだん市街地へと入り、1時間で終点 の電鉄富山に到着。



電鉄富山駅停車中の地鉄電車



### 富山駅駅舎

### 3.新幹線で帰宅

富山駅からはあとは新幹線で帰宅するのみなのだが、指定した新幹線まであと、2時間ほどあるので少し観光することにした。富山駅からは路面電車に乗車。富山の路面電車は、富山駅の中を突っ切る構造をしていて、富山駅の南北を結ぶ形となっていて、とても便利である。実際に富山駅で降りずに、南北を通して利用する乗客も多く見られ、利便性が高いことを実感することができた。5分ほど乗車し、富山駅から近めの富山城跡を訪れた。富山城については加賀の前田氏が関係しているらしいが、歴史についてはあまり詳しくないので、気になる人は調べて見てほしい。



富山城跡

富山城跡を少し観光し、富山駅までは1km程だったので歩いて戻った。富山駅では、夕食を食べることにした。本当は富山の新鮮な寿司を食べたかったが、入ろうとした店が2時間待ちだったため、とんかつを食べた。

夕食後、富山駅新幹線改札に入った。今まで見られなかった「敦賀」という行先にまだ慣れないような感じがした。19時40分、北陸新幹線かがやき号に乗車。遅い時間の上り列車だが、三連休初日ということもあり、車内は満席だった。

長野、大宮と主要駅のみ停車していき、2時間で上野に到着。東京まで行っても 良かったのだが、特急料金が300円程多くかかったので、今回は上野で下車した。 上野からは在来線を使い、家まで帰った。

# 4.おわりに

今回の部誌はいかがだったでしょうか?立山黒部アルペンルートは、行く時期によって様々な景色を楽しめるので是非行ってみてください。また、立山黒部アルペンルートを縦断する際に、「夏の早割10」という通常料金が1割引になるwebきっぷを使いました。行く時期によっては、このようなお得なきっぷを発売しているので、是非確認してみてください。最後までお読みいただきありがとうございました。

# 5.参考文献·出典

一部文章、写真※1

(wikipedia ムーンライト信州)

83%88%E4%BF%A1%E5%B7%9E

一部文章、写真※2

(立山黒部アルペンルート)

https://www.alpen-route.com/index.php

写真※3

(鉄道コム)

https://www.tetsudo.com/column/540/

その他の写真...著者撮影

# 函館本線山線は鉄路で存続するべきか

5年10組 清水康貴

# 1.はじめに

本日はなずな祭及び鉄道研究部のブースにお越しいただきありがとうございます。鉄道研究部高校2年の清水康貴です。今回は北海道の函館本線長万部~小

樽間で危惧されている路線廃止の話について まとめました。最後までよろしくお願いします。

# 2.函館本線山線とは

函館本線山線とは函館本線の中でも長万部~小樽を指す呼び方であり、札幌~函館(以下札函輸送)を結ぶ路線の1つです。同じく札函輸送を担う路線である室蘭本線(海線)と対比して、鉄道ファンなどを中心に山線と呼ばれています。そんな山線は国鉄分割民営化を目前とした1986年に、定期優等列車が廃止されてしまい、札函輸送の中心的役割を海線へと完全に受け渡しました。ただし、毎年、夏に特急「ニセコ号」が運行されたり、2000年に有珠山が噴火してしまった際などには海線を走行予定だった列車が山線に経路を変更したりするなど、ウムに原質で関東の運行がなくなった。

るなど、完全に優等列車の運行がなくなったわけで はなく、今なお普通列車も含めて一定数の利用客は 存在しています。

そんな山線は現在廃止の窮地に立たされており、 2030年度末に札幌へ延伸予定(<del>まあ絶対に無理なん</del>



緑色が山線、青色が海線である。



特急「ニセコ号」



朝ラッシュの余市駅

ですけど)の北海道新幹線の開業に伴い、並行在来線として廃止になることが決定しています。今回はそんな山線の廃線の決定は誤りではなかったのかということについて考えていきます。

# 3.利用客の現状

まず、現在の利用状況が本当に廃止されるべき状況なのかということについて考察していきます。次の頁にある表1は2018年度の山線の各駅の乗車人数です。倶知安~小樽の乗降客数は一番少ない然別でも20人で、余市~小樽に至っては一番少ない塩谷駅でも69人います。現在JR北海道で乗車人数が10人を切っている駅が82駅存在している[注1]ということを踏まえると、最も乗車客の少ない駅ですら69人や20人いる区間を廃止する前に、より廃止するべき路線が存在するように感じます。また、朝のラッシュ時間帯には札幌方面に直通する3両編成のオールロングシートの列車が運行されており、実際に乗ってみると立ち客が出てくるほど混雑しているので、何も知らない人からすると廃止が決定した路線だとは到底思えないでしょう。

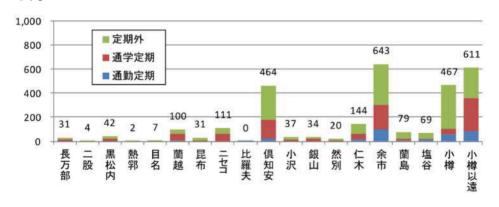


表1 2018年度の山線の各駅の乗車人数[注2]

次に輸送密度について考えてみましょう。下記の表2は輸送密度の推移予想です。2018年度に着目してみると、余市~小樽間の輸送密度が2000人を超えている一方、長万部~倶知安間の輸送密度は200を切っており、同じ路線内でも10倍以

上の差が生じています。また、他線区と比較してみると、輸送密度200とは既に廃止されている根室本線(新得~富良野)の94や留萌本線の145には及ばないものの、現在残っている路線の中でも経営が厳しい宗谷本線(名寄~稚内)の335や花咲線の250などを裕に下回る数値となっています[注3]。一方、輸送密度2000という数値は、特急街道である石勝・根室線の帯広~南千歳や函館本線の函館~長万部よりは少し少ないですが、特急の走行路線である宗谷本線や石北本線を超える数値となっています[注4]。両線区を実際に乗車してみると倶知安以西では、1日4往復で、15名程度しか乗車をしていない一方、余市以北では1日13往復で、80名程度の人が乗車していました。したがって、山線と一つにまとめられがちな長万部~小樽間であっても、倶知安以西と余市以東では大きな違いがあり、一概に廃止するのは間違えなのではないでしょうか。

		2018 年度 (H30 年度)	新幹線への 転移を考慮	2030 年度 (R12 年度)	2040 年度 (R22 年度)	2060 年度 (R42 年度)
£	万部~小樽	623	521	403	310	184
	長万部~倶知安	182	173	139	108	76
	倶知安~余市	761	533	438	351	212
	余市~小樽	2,144	1,916	1,412	1,048	566

表2 山線の輸送密度の推移予想[注2]

# 4.代替バス問題

次に、鉄道が廃止されてしまった後の交通網について考えていきます。一般的に鉄道が廃止になる際は、代替バスが整備されます。2023年に廃止された留萌本線(留萌~石狩沼田)では、小鳩交通によるデマンドタクシーや沿岸バスによる旭川行き高速バスが新設されました。しかし、今回の函館本線ではそのバスが用意できない可能性が浮上しています。



北海道中央バス

小樽市内や余市町内などでバス路線を展開している北海道中央バスでは、コロナ禍に入ってからバスの減便が相次いでいます。稼ぎ頭である高速バスも減便・廃止しているという現状を鑑みると、状況はかなり切迫したものだと言えるでしょう。 実際に『北海道中央バス運輸部運行計画課の駒拓次課長は、「並行在来線のバス転換の内容については事前に話を聞いておらず報道発表で初めて知った」「中央バスのドライバー高齢化も年々



減便されたJR北海道バス

深刻化しており、新規のバス路線で鉄道と同程度の輸送力を確保するのは難しい」という。』〔注5〕という記事もあり、厳しい状況に置かれていることが伺えます。また、この話は北海道中央バスに限った話ではなく、札幌市内や北広島市内を中心にバス路線を展開するJR北海道バスや、じょうてつバスなどでも減便が続いており、北海道内のバス運転手の不足が深刻化していると考えられます。

さらに、バス会社との話し合いが充分に行われていなかったということが大きな問題でしょう。先ほどの引用にあったように、代替予定の北海道中央バスの人は報道で初めてバス転換の話を知ったとインタビューに答えていました。そのため、代替バスありきで進んでいたはずの廃止という決定は意味のないものになってしまったのではないのでしょうか。また、実際に山線が廃止されバス転換されたとしても、充分話し合いが行われなかった弊害として、多くの乗客の積み残しや補助金不足によるバス路線の早期の廃止などが想定されてしまうのではないのでしょうか。

# 5.廃線理由の非合理性

ここからは廃線理由に筋が通っていないのではないかということについて考えていきます。前頁の表2にあるように2018年度の山線の輸送密度は623であり、廃止の話が出ていない宗谷本線(名寄~稚内)の335や花咲線の250などを大きく上回っています〔注3〕。なんと利用客が最も少ない路線が廃線になる前に、かろうじて利用客のいる路線が廃止されかかっているのです。このことは山線が廃止されかけている原因が利用客数の低迷ではなく、整備新幹線開業による並行在来線の廃止であるということに起因しています。ここで用語について簡単に説明すると、整備新幹線とは1973年に日本政府が決定した、今後整備していく新幹線の一覧です。これらには九州新幹線、北陸新幹線などが当てはまり、西九州新幹線武雄温泉~新鳥栖、北陸新幹線敦賀~新大阪以外は完成しているか建設が開始されています。また、

これらの整備新幹線では、新幹線建設により 並行在来線を走行していた特急列車が廃止さ れることに伴い、運賃収入が激減するため、沿 線地方自治体とJRの合意により並行在来線を 経営分離することができることになっています。 JR北海道はこの制度を駆使し、山線を廃止し ようとしているのです。ここで問題になってくる のが、山線は海線に札函輸送を取られてし



北海道·東北新幹線

まったということです。前述している通り、並行在来線を切り離せるという制度は、特急列車の廃止により運賃収入が激減してしまうことを危惧した制度ですが、山線には特急列車などが運行されておらず、小樽~長万部の通し利用はほぼ存在しないため、新幹線の開業により並行在来線の利用客が激減するとは考えられず、整備新幹線の建設を理由とした山線の廃止は合理性を欠くものだと言えるでしょう。

# 6.道庁は鉄道を廃止したがっている?(余談)

ここまでの話を踏まえると、山線の廃止決定までには強引な背景があると言えるでしょう。これには、何かしら山線を急いで廃止にしたいという思惑があるのではないのでしょうか。私は道庁が廃止を急いでいるのではないかと思います。道庁からすると、金がかかり、道庁が手間をかけないといけない鉄道より、安い補助金で済み、自治体に放り投げれば勝手に仕事をしてくれるバスに移管をした方が楽だと考えているのではないでしょうか。実際に『「鉄道軌道整備法改正の際、道庁の担当部長が鉄道の災害復旧の補助率の引き上げについて衆議院会館にクレームを付けに来た」と衆議院議員の菅家一郎氏も証言する。』〔注5〕というような記事もあります。このような動きが発生した背景には、北海道知事の鈴木直道氏の影響があるで

しょう。鈴木氏は道知事になる以前、夕張市長を 務めていましたが、そのときに「攻めの廃線」とし てJR夕張支線の廃線を決定しました。本人とし ては本数が少なく、維持費の高い鉄道より多くの 本数を増やすことができ、維持費の少ないバス の方が夕張という街に合っているという判断だっ たのかもしれませんが、廃線5年後の夕張市の



廃止されてしまった夕鉄急行バス

バスは、札幌や小樽同様に運転手不足に悩まされている上に、利用者低迷が追い 討ちをかけ、札幌市と夕張市を結んでいた都市間連絡バスは2021年に6本あった のが、2024年には全便廃止となり、夕張市内の路線バスも一部減便されました。な お、夕張市全域の路線バスを担っている夕鉄バス夕張営業所の運転手は2008年 には25人いたにも関わらず、2023年には5人しかいないようです。[注6]

### 7.まとめ

函館本線小樽~長万部間(山線)の廃止は合理性を欠いたものである上、代替バスの用意が困難であることなどを踏まえていないため、廃止するべきではないと言

えるでしょう。また、廃止するにしても、同区間内で利用客に大きな差があり、一概 に廃止するという決断は大きな過ちなのではないでしょうか。したがって、山線、特 に余市~小樽間は絶対に廃止すべきではありません。

山線沿線にルーツを持つ者として山線が存続することを切に願い、この原稿を終えたいと思います。そして、受験生の皆さんの合格及び、鉄道研究部への入部を心から待っております。是非、市川学園にお越しください!それでは最後までお読みいただきありがとうございました。Good Luck!

# 8.参考文献·注釈

[注1] JR北海道「駅別乗車人員」より計測。ただし、このデータでは2019年から2023年の平均データであり、2018年のデータである表1と一部駅のデータに齟齬が生じているが、ここで主張したい内容は北海道には山線よりも利用客の少ない駅が沢山あるということであり、データが2018年であったとしても該当する駅は多数存在したはず(特にこの間に30駅以上廃止されているため)なので無視をし、2019年から2023年までの平均データを用いた。

https://www.irhokkaido.co.ip/corporate/region/pdf/ivoukvou/ekibetsu.pdf

[注2]ニセコ町「函館線(函館・小樽間)旅客流動調査・将来需要予測・収支予測調査 結果概要について【後志ブロック】」

https://www.town.niseko.lg.jp/resources/output/contents/file/release/3429/38288/chousakekkagaiyou.pdf

〔注3〕JR北海道「輸送密度の推移」

https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/region/pdf/koumoku/01 2022.pdf ただし[注2]と条件を揃えるため、平成30年(2018年)のデータで比較。

[注4]JR北海道「お客様のご利用状況の推移」

https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/region/pdf/jyoukyou/transition.pdf ただし[注2]と条件を揃えるため、平成30年(2018年)のデータで比較。

[注5] 東洋経済オンライン「北海道新幹線「並行在来線」代替バス案の理不尽」 https://toyokeizai.net/articles/-/660416?page=2

[注6]北海道新聞2023年11月9日朝刊

# Stuttgart Bahn

~シュトゥットガルトから学ぶ日本の公共交通~

5-3 鹿野 栞成

# Einführung ಚರಶಾಣ

Guten Tag!!5年3組の鹿野栞成です。このHINODE 238号に寄稿するのはこれが3本目となるのですが、この部誌もほか2作と同じように都市交通についてのお話になっています。「なんで懲りず同じようなのを書き続けるんだ?」という質問は置いておいて、早速始めることにしましょう。

# Was ist Stuttgart? シュトゥットガルトって?

まず、これからの内容はシュトゥットガルトという都市に関する話を進めていくのですが、みなさんシュトゥットガルトという地名を聞いたことありますか?同じドイツのフランクフルトやベルリンなどと比べると、知名度はあまり高くないのが現状です。

次ページの地図を見ていただくとわかりやすいのですが、シュトゥットガルトは地図左下「Baden-Württemberg (バーデン=ヴュルテンベルク)」州の州都で、人口は約63万人(2024年現在)の、ドイツ第5の規模を誇る街なのです。これは、日本で言うと船橋市や静岡市と同等の人口です。そして、シュトゥットガルトが他の都市と一線を画している点、それは拠点にしている企業とその従業員数の多さです。皆さんも一度は聞いたことがあるであろうケルヒャー、メルセデスベンツ、ポルシェなど重工業の世界的な企業が本社を構え、それに伴い工場や企業へ通勤する従業員の数も多くいます。

元々、ドイツは鉄道大国でその国土をくまなく高速鉄道のICE(Inter city express) やIC(Inter city)がカバーしており、都市間の輸送については非常に充実しているのですが、各都市圏の中での交通というとばらつきが出ている現状となっています。そ

んな中でシュトゥットガルトはUバーンおよびSバーンと呼ばれる通勤鉄道路線が数 多く存在する、いわゆる鉄道の街ということができるのです。そんなシュトゥットガルト の人々の鉄道への姿勢と、日本の人々の鉄道への姿勢を比較していきたいと思い ます。



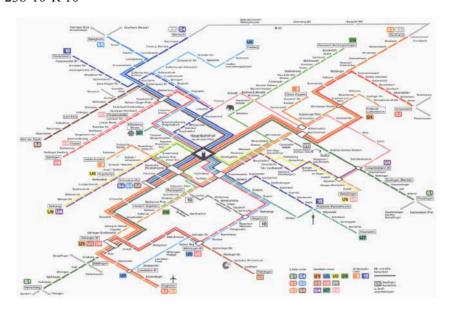
Copyright ® Militable ZenTech (「旅行のとも」より)

# Stuttgarts Verkehrssystem

### シュトゥットガルトの交通システム

まず、次ページにある路線図をざっと見てください。ざっとで大丈夫です。中央の少し左側にひし形で囲まれている駅がHauptbahnhof、つまり中央駅です。この路線図は一般的な鉄道のような駅や設備を持つSバーンと路面電車のようなすこし簡易的な設備であるUバーンの路線が一枚にまとめられているのですが、とにかく路線が多く、細かく張り巡らされていることが分かると思います。

各路線の運行頻度はおよそ15分~30分に1本で、決して多いとは言えませんが、 車両はSバーンの場合は6両、Uバーンの場合は3両で運行されていて、夕方帰宅 の時間帯でも座席は埋まるが、極端な混雑は見られません。



VVS(シュトゥットガルト鉄道公社)より



(一般的なUバーンの駅:自身撮影)



(中央駅のUバーンの駅:「VVS」より)





(Sバーンの車両および「Stuttgart 21」より)

また、ドイツでは年間1500人以上の利用客がいる駅に対してバリアフリー化を義務付けるといった法律があるため、VVSはほぼすべての駅に対してバリアフリー化工事を施しています。同時に、前ページのSバーンの写真を見るとその徹底ぶりが明らかになると思いますが、車両についても更新が行われています。



(バリアフリーの様子)

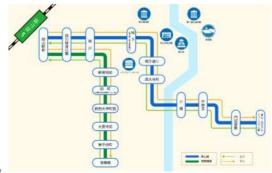
ですが、ここでみなさんこう思うのではないでしょうか。「人口70万もいない都市の公営交通なのにどうしてこんなことができるのか」と。

# Sind Finanzen das Wichtigste?

財政が一番大事なのか?

ここからが、現代の日本と比較を行っていく箇所、そして日本でもシュトゥットガルトでも問題になっている点です。比較的人口規模がシュトゥットガルトと近く、路面電車などの都市交通がある岡山市と比較していきたいと思います。

みなさん、そもそも岡山に路面電車があるということを知っていましたか?同じ中 国地方でも広島の路面電車などはよく知られていますが、岡山の路面電車は日本 の路面電車の中で最も営業距離が短く、2路線合わせて4.7kmとなっているのに加 え、著名な観光地へのアクセス路線というわけでもないため知名度は高くありませ



路線図 かなりシンプル





((左)岡山電気軌道の車両 (右)岡山電気軌道岡山駅前電停の写真)

ですが、岡山市南東の住民にとっての重要な交通手段として多くの地元利用客で路面電車はにぎわっており、実際に官報の報告書(注1)を見ても赤字事業ではなく、2024年3月末での決算では2億222万円の利益が出ており、利益過剰金は30億2211万円と順調な経営であることが分かります。

ここまで、岡山電気軌道の決算について紹介してきたのは、このような決算が出ているのにもかかわらず設備への投資がシュトゥットガルトほど活発でないということを明らかにしたかったためです。事実、岡山電気軌道でも低床型車両の導入が行われました。しかし、これは高知のとさでんなどについても言うことができるのですが、このような新型車両の導入は車両全体を更新するプロセスの第一歩というわけではなく、国の法律などのクリアやバリアフリー化への取り組みのアピールとして数編成導入されただけです。そのため、今でも多くの列車が古い車両を使用し続けています。また、停留所などの改修工事も積極的には行われておらず、未だにホームへ上るには段差が必要だというケースも多くなっています。



新型車両

対して、シュトゥットガルトの鉄道運輸連合であるVVSは他の鉄道会社などとの料金体系一体化や設備投資による影響で収支がいいとは決して言うことはできず、運賃輸入が57%、ドイツ鉄道からの補助金28%、その他の会社からの補助金7%(注2)で残りが広告収入という日本で言うと典型的な補助金頼りの赤字経営ということができます。このような状態でなぜVVSは設備投資を続けるのでしょうか。その答えはVVSが「UバーンやSバーンは全ての人が利用する可能性がある交通手段であり、バリアフリー化などは公共交通として、財務問題を抜きにして最大限行うべきだ」という姿勢を打ち出しているからです。

日本の交通は赤字経営になるとそれが必要な設備投資であったとしても投資しない、という方向に走りがちです。結果、それが利用客の減少につながり、さらに赤字を招くとしてもこの姿勢を変えようとしない事業者が大半を占めています(例えば、京都市営地下鉄などが有名な例)。確かに、税金を投入するのは公共交通として当然のことだという欧州的姿勢になりきるのは難しいですが、日本の交通機関は欧州の取り組みを参考にしていくこと、そして何よりも「公共交通は絶対に守り抜かなければならない」という姿勢で臨むことが重要なのではないのでしょうか。

# Abschluss おわりに

今回は、ドイツはシュトゥットガルトを参考にして、今の日本の公共交通の問題点に触れてきましたが、あくまでもこれは具体的な解決策というわけでも、正しいものであるという保証があるわけでもありません。ですが、続々と廃線や設備投資を行わないといったネガティブな姿勢に突き進んだ結果、JR北海道の小樽余市廃止問題など、現在日本の鉄道は大きな疑問の目が向けられています。今の日本の鉄道を批判的に見て解決策を考えるときに、ドイツのシュトゥットガルトではこんなことを

やっているんだということを思い出していただけたらそれだけで幸いです。最後まで、そして5年間本当にありがとうございました。

### 〈注釈〉

(注1)官報データベース 岡山電気軌道株式会社 第170期決算公告

(注2)地域交通対策の取り組み 神奈川県市町村振興協会

~ドイツ・イタリアに学ぶヒューマンスケールのまちづくり~

https://www.ks-sinko.or.jp/kenshu/img/center/%E3%82%A4%E3%83%B3%E3%83%8

7%E3%82%A3%E3%83%9A%E3%83%B3%E3%83%87%E3%83%B3%E3%83%88%E3%83%86%

E3%83%BC%E3%83%9E%E2%91%A1s.pdf

### <参考ホームページ>

#### **Jbpress**

ローカル線「赤字なら廃止」は"世界の非常識"…なぜオーストリアは「儲からない」 鉄道を運行し続けられるのか?

# 夏の清流ローカル線に乗って

5-8 竹内 智樹

# 1. はじめに

みなさんこんにちは、高2の竹内です。今日はなずな祭の鉄研ブースにご来場いただきありがとうございます。さて、僕自身この市川学園鉄道研究部で5年間過ごしてきましたが、この文化祭が終われば引退、つまりこれが最後の部誌になります。最後の部誌は夏の鉄研合宿で訪れた長良川鉄道について書いていきたいと思います。最後までどうぞよろしくお願いします。

# 2. 中京私鉄を乗り継ぐ

8月10日(土)、僕は三重県の津に滞在していた。目的の長良川鉄道の始発駅は 岐阜県の美濃太田駅。まずは、津駅から近鉄の特急に乗車し、名古屋へと向かう。 名阪間の近鉄は「ひのとり」や「アーバンライナー」など色々走っているが、ホーム に来たのは普通の特急型車両。これに乗り、1時間かけて名古屋へと向かう。名古 屋と津の間はJR東海の関西本線と近鉄の2路線が存在し、圧倒的に近鉄のシェア

率が高いと言われているが、土休日の朝のためか、座席は半分ほどしか埋まっていなかった。7時32分、定刻で津を発車、列車はすぐにスピードを上げ、名古屋へと向かっていった。津の市街地を抜けると沿線一体は田園風景になる。白子、近鉄四日市、桑名と停車していく。近鉄四日市辺りまでは田園風景が広がっていたが、そこを



過ぎて名古屋に近づくにつれて、どんどん住宅地へと変わっていく。桑名を過ぎると木曽三川を越える鉄橋を通過、次第にスピードを落とし、8時23分に定刻通り近鉄名古屋に到着した。

### 238-11-T 11

到着後、コインロッカーに大きな荷物を入れ、名鉄名古屋駅へと向かった。ここからは名鉄に乗り、犬山線の終点である新鵜沼へと向かう。やってきたのは豊橋始発の快速特急。快速特急という種別自体は関東でも京成にあるが、やってきた車両は名鉄2200系。今回は乗らなかったが、編成の一部には特別車が連結されている。8時52分に名鉄名古屋を出発。この後は岩倉、江南、柏森、犬山、犬山遊園と停車していく。特別車は空いているように見えたが、普通車は真逆で結構混んでいた。それでも徐々に乗客を降ろしていき、犬山を過ぎる頃には空席も目立つようになっていた。9時24分に新鵜沼に到着した。

新鵜沼からは徒歩で隣接するJRの鵜沼駅に移動。ここから高山本線に2駅乗ってようやく長良川鉄道の起点である美濃太田に到着する。鵜沼駅は、30分に1本の運行頻度のためかホームには予想以上に多くの人がいた。5分ほど待ったのち、普通美濃太田行きが入線。やってきたのはキハ25系、313系と同じ顔をしたアイツである。車内は、東京の朝ラッシュと同じくらい混雑していた。先ほど2駅乗車と言ったがこの区間は駅間が長く、12分の乗車となる。美濃太田に到着後、乗客の多くは反対側のホームに停車していた普通高山行きに乗り込んでいた。僕たちは階段を上がり改札を出て、長良川鉄道の乗り場へと向かった。津から2時間かけて、長良川鉄道の旅のスタート地点へと到着した。

# 3. いざ長良川鉄道へ

長良川鉄道は国鉄から移管された第三セクター。国鉄時代は越美南線という路線名だった。 元々福井と岐阜を結ぶ路線として計画され、福井から九頭竜湖までの北線と美濃太田から北濃までの南線が先に建設されたが、国鉄の赤字増大によって両線はつながることなく、南線側は1986年に第三セクターへと移管されている。



#### 238-11-T 11

乗り場へと向かう階段を下ると、そこには大行列が出来ていた。きっぷの購入列だった。ざっと数える限り既に30人以上は並んでいただろうか。一般的に第三セクターは乗客が少ないとされているが、どうも長良川鉄道はそうではないらしい。

列車は2両編成、車内に入るとロングシートが並んで おり、内装はお洒落だった。座席は高さがばらばらな 木で作られた背もたれが設置してあり、車両端の座席 には簡単なテーブルまである。長良川鉄道の車両は、 JR九州の列車デザインで有名な水戸岡鋭治氏がデザ インしたものがあり、2両のうち1両はその車両だったよ



うだ。もう片方の車両は一般的なボックスシートが並んでいるが、つり革にはバナナ やハンバーガーなどがぶら下がっている。こちらは郡上八幡で有名な食品サンプ ル会社とコラボした車両で、車両のいたるところに紹介・展示されている。

切符購入に多くの人が並んでいたため、美濃太田を若干遅れて発車。2両編成の列車内には数えた限り80名ほどが乗車し、いずれも観光客とみられる。今回はこの列車の終点である北濃までは行かず、途中の郡上八幡で下車することとする。美濃太田を発車してしばらくは前平公園、加茂野、富加、関富岡、関口などの小駅が続く。地元利用客がいるのか見ていたが、それらの駅では全く乗降が無かった。その後、この路線最初の観光地である関に到着する。関は刃物の街として有名で、関

てらす前駅や関駅には駅に刃物をPRする装飾がなされていた。この駅で15名程度が下車。列車はさらに先へと進んでいく。関市役所前、関下有知、松森、美濃市、梅山などを経て湯の洞温泉口に到着。ここは名前の通り山の中の温泉地となっていて、そこに向かうとみられる旅行客が10名ほど降りて



行った。この後も洲原、母野、木尾、八坂などの小駅をはさんでみなみ子宝温泉に到着。この駅も湯の洞温泉口と同じように温泉の最寄り駅となっているが、ここには駅に温泉が設置されている。通常の入浴料は600円だが、長良川鉄道を利用して

### 238-11-T 11

訪れた場合は入浴料が200円になるそうだ。5名ほどの観光客が降りて行っていた。 この駅を過ぎると長良川沿いを走る箇所が多くなり、車内から清流を眺め見ることが できる。幸いにも訪れた日は天候が良く、木々の緑と水面の景色が美しくなってい た。ちなみに川の中には鮎釣りをしている人もいた。みなみ子宝温泉を出発した後

は、大矢、福野、美並苅安、赤池、深戸、相生と小駅に停車。しかしここまで停車してきた小駅は1つとして地元客の利用というのが見られなかった。下車する乗客がいたのもこれまであげた観光地ばかりで、一見第三セクターの割に乗客が多いこの路線も、観光客頼みで成り立っているのだと感じた。列



車は郡上八幡に到着。ここでは最も多い20名もの乗客が一気に下車した。

駅構内の案内によると、郡上八幡駅は重要文化財に指定されているらしい。そのためか駅舎は勿論のこと、跨線橋やホームの一部が木造となっており、一部歩くとキシキシと音をたてる箇所があった。木造駅舎というのは結構見た事があるが、跨線橋まで木造なのは初めて見た。長良川鉄道は車両も面白く景色もいい路線であった。

# 4. おわりに

いかがだったでしょうか。市川学園鉄道研究部の部誌に今まで6回くらい寄稿してきましたが、それもこの部誌で最後です。最後は、一番初めに書いた時と同じ旅行記にしてみました。最後までありがとうございました。

# JR東日本の普通列車グリーン車の料金改定と制度変更について考える

5年11組 大塚響

# 0. はじめに

こんにちは、5年11組の大塚響です。今回は先のダイヤ改正で改定された普通列車グリーン車の料金やそれに伴って変更された制度について考えていこうと思います。最後までよろしくお願いします。

# 1. そもそもグリーン車とは?

本題の前に、まず「グリーン車」の歴史を話していこうと思う。日本の鉄道は、1872年の開業当時は上・中・下等の3等級に分かれていた。中等は下等の2倍、上等は下等の3倍と大きく値段が異なっていた。その後1897年に1・2・3等級に名称変更を行った。この時の用途記号は、1等が「イ」、2等が「ロ」、3等が「ハ」であった。その後1960年には1等と2等の2等級制となり、旧1等が廃止され、旧1等の一部と2等が新1等、旧3等車が2等車となった。それと同時に1等が「ロ」、2等が「ハ」となった。その後1969年に1等車「ロ」がグリーン車となった。今回の主題に関わる普通列車グリーン車は、3等級制の2等車の名残りであり、首都圏の主要幹線では多く見られたが、乗客は少なかった。現在、首都圏では、東海道線、宇都宮線、上野東京ライン、湘南新宿ライン、高崎線、横須賀・総武快速線、常磐線(青帯の中距離列車のみ)でサービスを行っている。座席は自由席で、車内には快適な回転リクライニングシートを備えている。また2024年度末以降、中央快速線・青梅線でも導入予定であり、現在グリーン車の新製及び実際に組み込んでの試運転が行われている。また、2004



普通列車グリーン車(写真は中央快速 線に導入予定のもの)



普通列車グリーン車の車内(写真 は横須賀・総武快速線用のもの)

年から、グリーン券としてSuicaを使用でき、検札が省略されるグリーン車Suicaシステムの導入及びグリーンアテンダントの乗務も行われ、車内販売も行われるなど快適なサービスを提供している。

# 2. 制度変更について

JR東日本が2024年3月16日に行なったダイヤ改正に伴って、JR東日本は普通列車グリーン車の料金及び制度を見直した。目的はJR東日本は「よりわかりやすい料金体系に見直すとともにIC化やチケットレス化を推進するため」であると発表している。以前は「車内料金」「事前料金」という区分であったが、改定後は購入方法に基づく磁気グリーン券を購入した時の「通常料金」とSuicaグリーン券を購入した時の「Suicaグリーン券を購入した時の「多uicaグリーン料金」へと変更された。そして101kmを超える場合の料金区分が新たに新設されている。料金は下の表1から表2のように変更された。例えば平日の50kmまでの運賃は改定前の事前料金は780円であったが、750円と値下げされている。一方で休日は改定前の50kmまでの運賃が580円であったので、大幅な値上げとなっている。このため、休日にはグリーン車の利用がしづらくなったほか、一部の場合において特急や新幹線の特急券代よりもグリーン券の料金の方が高くなってしまうということも生じている。

### 表1.改定前の普通列車グリーン車の料金体系

料金区分→	平日料金		ホリデー料金	
↓営業キロ	事前料金	車内料金	事前料金	車内料金
50キロまで	780円	1040円	580円	840円
51キロ以上	1000円	1260円	800円	1060円

### 表2.改定後の料金体系

営業キロ/料金区分	Suicaグリーン料金(モバ イルSuica含)	通常料金(紙のきっぷ= 磁気グリーン券)

50キロまで	750円	1010円
100キロまで	1000円	1260円
101キロ以上	1550円	1810円

# 3. メリット

では、この運賃変更に伴う制度変更のメリットは何だろうか?改定に伴うメリットは2つあると考える。

# ①特定の条件下(主に平日の短距離乗車)においては値下げとなる

平日の50kmまでの運賃は、先述の通り以前は事前料金の場合780円であったが、改定後では750円と30円の値下げとなる。これにより、グリーン券が安くなり、グリーン車が利用しやすくなるほか、首都圏の同区間の特急よりも10円安くなるため、通勤客のさらなるグリーン車利用が期待される。そのほか、51kmから100kmまでの乗車においては平日の場合料金は据え置きとなるので、利用者から見ても変化が少ないため、これまでと変わらない形での利用が可能である。

# ②JR東日本・東海の2社を跨いだカードでのSuicaグリーン券の使用が可能に

以前は、朝夕一部時間帯に運行されている東海道線の沼津行き及び沼津発の電車において、JR東日本管内の駅とJR東海管内の駅である函南・三島・沼津までの間で普通列車グリーン車の利用の際には、紙グリーン券の購入が必須であり、Suicaグリーン券の使用は不可能であった、それがダイヤ改正による制度改定伴い、JR東日本管内発の場合のみ、券売機においてカードでのSuicaグリーン券の購入が可能となった。それによって、磁気グリーン券ではあった検札を省略することが可能となり、乗客の手間が減少する。一方、沼津・三島・函南発の場合も、JR東日本のサイトの記述によると、「Suica及びモバイルSuica利用客は紙のグリーン券は購入せず、車内でグリーンアテンダントにお申し出ください」という記述が存在する。先述の通り、料金改定によって車内料金は廃止されたため、車内でグリーンアテンダ

ントからSuicaグリーン券を購入した場合は、比較的割安なSuica料金となる。JR東日本管内発のように検札省略の恩恵は受けられないが、料金面での恩恵はある。

# 4. 問題点

制度変更と書いたが、主に料金が値上げとなる部分が多いので、問題点も多い。ここでは問題点をいくつか挙げていこうと思う。

### ①行楽用途としての使用がしづらくなる

以前は土日などに適用されるホリデー料金は表1のように50kmまで580円、51km から840円とかなり安かった。このため普通列車グリーン車は休日の行楽輸送において利用しやすかった。しかし、現在は101km以上の料金が追加されたほか、表2 のように大幅な値上げとなっている。このため、例えば東京から熱海間を利用する場合には、営業キロが101kmを超えてしまうので、840円から1550円となってしまう。このため行楽用途としてグリーン車を使いづらくなり、選択する機会が減ってしまうことが予想される。

# ②紙のきっぷ利用の場合に料金が大幅に値上がりする

以前はきっぷ利用の場合でも、車内で購入しない限り割高な車内料金ではなく割安な事前料金が適用されていた。だが改定後は事前に購入した場合でも割高となってしまうため、切符のメリットが喪失してしまう。現在は列車にきっぷで乗るという人は少ないため、これの影響を受ける人は少ないと思われるが、現時点ではカードタイプのSuica及びPASMOの大半が発行停止しているほかモバイルPASMOではSuicaグリーン券の購入は不可能であるため、この影響を被ることになってしまう。

# ③特急との料金差が縮まり、グリーン車を使うメリットが減る

変更以前も、特急券の料金が普通列車グリーン車より安い場面は主に平日の短 距離乗車において存在した。例を挙げると品川~柏や東京~大船などの首都圏の 50km以内の区間では、割安な特急料金が適用されるため、平日に利用する場合、

グリーン料金が780円に対し、特急料金が760円(えきねっとのチケットレスでは100 円割引の660円)と全車指定席で確実に着座が保証される特急の料金の方が割安 であり、自由席で着座が保証されないグリーン車をわざわざ特急券より高いお金を 払い使うメリットは少なかった。一方でホリデー料金の場合は580円とチケットレス料 金よりも安かった。そのうえ普通列車グリーン車には、51km以上利用の場合は運賃 が据え置きとなる制度が存在し、51km以上はどこまで乗っても平日で1000円、ホリ デー料金では800円となり、対する特急料金は51km以上100km以下の場合は1020 円(チケットレスでは920円)、150kmまでは1580円(チケットレスでは1480円)、200km までは2240円(チケットレスでは2140円)となり、平日の51kmから100kmまでの乗車で チケットレス特急券の場合のみ特急券の方が安いが、それ以外では普通列車グ リーン車の料金の方が優っており、長距離乗車において普通列車グリーン車を利 用するメリットは大きかった。しかし今回の制度変更により、51km以上100kmまでの 乗車の場合はSuicaグリーン料金は1000円だが通常料金が1260円となり、101km以 上を利用する場合にはSuicaグリーン料金は1550円、通常料金は1810円と大幅な 値上げとなり、先述の特急料金と比較しても料金差が縮まり、基本的には座席が指 定可能で速い特急列車のほうが安価となるほか、営業キロが105km前後である東 京~熱海の場合東海道新幹線の自由席特急券の1760円よりも普通列車グリーン 車通常料金の1810円の方が高価となり、自由席で着座が保証されず遅い普通列 車グリーン車を利用するメリットは減少した。200kmまでの利用の場合は普通列車グ リーン車の方が安いが、東京駅から151km~200kmというと日立や高萩といった基 本的には特急を利用する距離の駅が該当するため、普通列車グリーン車を利用す るメリットは元から少ないと言えるだろう。



東海道線特急「踊り子」の E257系

# 5. 制度変更の理由

これを見ると、基本的には平日の一部を除き値上げとなっている。なぜJR東日本は制度変更を行ったのだろうか?JR東日本はプレスリリースで「よりわかりやすい料金体系に見直すとともにICやチケットレス化を推進するため」と書かれているが、長距離利用者を設備が豪華で速い特急へと誘導し、近距離利用客に料金が安いグリーン車を利用してもらい、増収を計るためという理由もあるのではないだろうか。

# 6. まとめ

今回のグリーン車の料金体系変更によって、普通列車グリーン車を選ぶメリットは 薄くなりました。しかし常磐線と東海道線など他線区を乗り継ぐ場合など普通列車グ リーン車を選ぶメリットが大きい場合もあり、グリーン車を今後は賢く安く利用してい く知識が必要になるかもしれません。最後までお読みいただきありがとうございまし た。

# 7. 参考文献

首都圏の普通列車グリーン車の料金体系を見直します(JR東日本) https://www.ireast.co.jp/press/2023/20231215 ho01.pdf

記名式の「Suica」及び「PASMO」カード発売の一時中止に関するお知らせ(JR東日本) https://www.ireast.co.jp/press/2023/20230731 ho02.pdf

特急券(JR東日本)

https://www.jreast.co.jp/kippu/1206.html#12

グリーン車50年「高嶺の花」も身近に(日本経済新聞) https://www.nikkei.com/article/DGXKZO44572830Z00C19A5W11300/

普通列車グリーン車(JR東日本)

https://www.jreast.co.jp/railway/train/green/

# 二転三転、 京葉線ダイヤ改正について考える

5-9 下林凛海

### 0.はじめに

こんにちは、市川学園鉄道研究部研究班員の下林です。今回は、一時期ニュースでも取り上げられ、今現在でも沿線自治体と揉めている2024年京葉線ダイヤ改正問題(当書では問題として記します)について考えていきます。

# 1.2024年京葉線ダイヤ改正問題とは

では、まず初めに京葉線ダイヤ改正問題とは何か、その経緯とともに振り返っていきましょう。ことの発端は2023年12月15日、JR東日本千葉支社から発表された2024年3月ダイヤ改正において京葉線で、「通勤快速の利用者を平準化させること」、「各駅停車の運転本数を増やすことで、快速が停車しない駅の利便性を高めること」、「通勤快速や朝夕の快速がなくなることで通過待ちがなくなり、各駅停車の所要時間が短縮できること」を目的に大規模な輸送体系の変更がなされることになったのですが、その内容が物議を醸したのです。その内容というのが、

- 1.快速の運転時間帯変更
- 2.通勤快速及び快速の各駅停車化

です。では、それぞれどのような物議を醸していくことになるのか、そのダイヤ改正の経緯を見ていきましょう。

# 1-1.快速の運転時間帯の変更

まず初めに快速の運転時間帯の変更です。2023年12月時点での発表は朝ラッシュである6時台にあった快速がなくなり、運転時間帯が平日も土休日も上り、下り共に「10時台から15時台」へと変更になり、朝ラッシュ時間帯の列車の快速列車の運転が無くなりました。これと次の通勤快速及び快速の各駅停車化が絡み、物議を醸すことになります。

# 1-2.通勤快速及び快速の各駅停車化

次に通勤快速及び快速の各駅停車化です。全通勤快速の各駅停車化、及び、上下線合わせ平日35本、土休日42本の快速の各駅停車化というものです。これが前項と絡んできます。というのも朝ラッシュ時間帯に設定されていた通勤快速及び快速が各駅停車化の対象になっているのです。一例を挙げると、6時25分勝浦発及び6時51分成東発の通勤快速が、6時53分上総一ノ宮発及び6時51分成東発の各駅停車に変更になりました。これに伴い、当該列車は東京駅までの所要時間が12分増加。このようにラッシュ時間帯での快速列車も各駅停車化し、朝ラッシュ時間帯は全列車各駅停車化しました。



\*通勤快速に関する改正内容

しかし、この内容に沿線住民や自治体から不満が続出。結果として2024年1月16日、6時12分君津発の各駅停車を、2023年度同様、内房線内各駅停車、京葉線内快速へと変更、6時3分上総一ノ宮発各駅停車を外房線内各駅停車、京葉線内快速へと変更し、2本の快速を復活させることとなりました。

刺臼	下り	(東京発時割	) 1	り(蘇我発	時期) 1	<b>共进運転本数</b>	(上下計)
平日	1	0:02~15:33		6:43~ 6: 10:20~15:		59本→26本	(+2本)
土休日	1	0:04~15:45		6:43~ 6: 10:20~15:	and the second	89本→49本	(+2本)
※平日·土4	*日ともに各	駅停車から快	速に変更し	たため、快波	<b>建</b> 運転本数(	上下計) がそ	れぞれ2本
ずつ増加し	ます。						
【各駅停車か	ら快速に変	更して運転す	る列車の	おもな駅の	時刻】		
(平日)							
<b>李印申1種別</b>	君津発	木更津発	五井発	蘇我発	海浜和協弁	新木場看	東京看
快速	6:12	6:19	6:40	6:51	7:04	7:27	7:35
※内房線内に	ま、現在と同	様に各駅に停	車します。	35	72	10	
列車種別	上級一人富克	茂原発	大綱発	蘇我発	海浜幕張発	新木場百	東京看
快速	6:03	6:12	6:25	6:43	6:56	7:17	7:25
※外房線内に	よ、各駅に停	車します。			110		
(土休日)							
列車用推別	君津発	木更津発	五井発	蘇我発	海浜帮張発	新木場看	東京著
快速	6:12	6:19	6:40	6:51	7:04	7:26	7:35
※内房線内に	ま、現在と同	様に各駅に停	車します。				
列車種別	上総一ノ宮角	茂原発	大網発	蘇我発	海浜帮張兒	新木場着	東京着
快速	6:03	6:12	6:25	6:43	6:56	7:17	7:25
※外房線内は	+ 42 BOI - 18	and the second	-	-	-		

\*2024年1月16日発表京葉線ダイヤ再改正内容

# 2.利用者及び沿線自治体の不満と問題点(この項町の声増加)

1月16日に発表されたダイヤ改正は3月16日施行。しかし、その後も外房、内房、京葉線沿線自治体からの不満の声は止まりません。それもそのはず、復活した快速はラッシュ時間帯とはいえたったの2本。快速が平日33本、休日40本減少したことに変わりはないからです。千葉市が沿線住民にネット上で取ったアンケートでは、およそ8割の回答者がダイヤ改正により生活に悪影響があったと回答しました。日本テレビやFNNなど、テレビ局および新聞社の取材によると、現に住民からは「起きるのが40分早くなった」、「通勤前に子供を保育園へと預け、それから電車に乗っていた。20分前では保育園が開いていない」、などといった声が上がりました。まあそれもそのはずですよね。通勤快速や快速を利用していた乗客は、各駅停車よりも混雑することが見込まれる車両にあえて乗るまでして、速達性を求めているわけです

から(まあ朝夕の各駅停車も混んでいないとは言い切れませんが…)。そんな中、速 達性の高い通勤快速が消え、快速が大幅減便されたわけです。前述した千葉市に よるアンケート結果の中では、京葉線沿線以外への転居を検討・実施したという声 がなんと10%を超えたそうです。



\*ダイヤ改正アンケート内の回答状況

木更津市や東金市、千葉市、一宮町など20の自治体と4の県内経済団体が不満を示す一方、このダイヤ改正を歓迎する自治体もあるのです。各駅停車のみが停車する新習志野駅がある習志野市です。習志野市としては、停車する列車の本数が増えるのは良いことです。しかし、JR東日本千葉支社は「自治体や経済界の皆様

からかなり厳しいお声をいただいたことを踏まえ、私どもの考えが至らなかったという 認識に立った」ことで、9月ダイヤ"変更"に至りました。

# 3.9月ダイヤ変更への双方の自治体の反応

JR東日本千葉支社は前述の通り、9月に京葉線のダイヤを変更するという判断に 至りました。その内容は、朝通勤時間帯の各駅停車2本を快速に変更し、帰宅時間 帯の各駅停車2本を快速に変更するというものです。



\*朝夕に快速に変更となる運用

さらに朝夕の4本以外にも平日に3本、土休日に8本増加させ、平日計7本、土休日12本という快速列車を大幅に増加させます。



\*9月ダイヤ変更での詳細

これにより、各駅停車が減便されることとなった習志野市は、「乗れていた電車に乗れなくなるというイメージを含めても新習志野駅にとってはマイナスだ」「習志野市民利益を代表して、停車本数を増やすよう要望していく」として、「せっかく(増便を)周辺住民に周知しようというところだったのに、そのヒマもなく、(新習志野を通過する)快速が復活することになってしまった。だから(容認できないなどとする)抗議声明を出した」と発言しました。一方、要望に沿う形で快速列車が増えることとなった千葉市は、「今回のダイヤ変更は一定の評価に値する」とした上で、「東京方面から帰宅する際の夕夜間帯の速達性、業務機能が集積し、土曜や休日に多くのイベントが開催されている幕張新都心の来街者の行き帰りの利便性や速達性の面で不十分と考えている」とし、引き続き東京方面との速達性や幕張新都心等の拠点性の維持・確保につながるダイヤ改正を求めるとのことです。さらに、千葉県知事の熊谷知事も「大変感謝している。速達性・利便性確保を今後も検討してほしい」と、ダイヤ変更発表後にコメントしました。このように、本来ダイヤを3月のダイヤ改正以前に戻して欲しい千葉市を含めた自治体や経済団体と、改正後ダイヤを歓迎していた習志野市との間に、」「R東日本千葉支社は挟まれるような形になってしまったのです。

# 4.では、どのようにすれば良いのだろうか

最終的には、各駅停車増加を求める習志野市、快速や通勤快速の増加を求める 千葉市を含めた20の自治体双方から、ダイヤの改善を求められることになってし まったJR東日本千葉支社ですが、この先どのようにするのが良いのでしょうか。9月 以降来年3月に改正するとしたら、どのようにするのが良いか考えていきます。

まず、3月改正前時点でのダイヤを変えていなければ、今のような状況にはならなかったわけです。現在、改正ダイヤから快速を復活させ、3月改正前時点からみて平日5割程度、土休日7割近くまで復活、元の形へとだんだん戻っていっています。今後どうしていくのが良いか、イベントや商業施設の利用者多数の海浜幕張駅と、内房、外房線利用者を含む蘇我駅、イオンモール利用者が多数を占める幕張豊洲駅を除く千葉市内の駅と新習志野駅の乗降客数を比較しながら考えていきます。

まず、京葉線の各駅の乗降客数を多い順に並べると下の図のようになります。

順位	駅名	乗降客数(人/日)
1位	東京	693,316
2位	舞浜	127,812
3位	新木場	120,884
4位	海浜幕張	104,116
5位	新浦安	94,764
6位	蘇我	58,924
7位	八丁堀	54,782
8位	南船橋	42,246
9位	稲毛海岸	37,038
10位	<u>千葉みなと</u>	30,708
11位	<u>検見川浜</u>	27,740
12位	潮見	25,436
13位	<u>葛西臨海公園</u>	25,120
14位	新習志野	22,660
15位	幕張豊砂	15,100
16位	市川塩浜	14,684
17位	二俣新町	10,116
18位	越中島	9,614

<sup>\*</sup>京葉線各駅の乗降客数ランキング

上図からわかるように、快速利用者が多くいそうな駅の乗降客数が停車本数を減らされた新習志野駅より多いため、やはり快速は増やした方がいいと思われます。

しかし、各駅停車増により停車本数増加の恩恵を受けた駅は新習志野駅だけではありません。上記の表で検見川浜駅に次ぐ乗降客数を誇る潮見駅や葛西臨海公園駅などもあります。このような事情も考慮すると、3月ダイヤ改正以前のように全列

車元に戻すというより、平日はラッシュ時間帯を中心にあと1割から2割、土休日は 0.5割から1割程度快速を復活させるのが良いように思われます。

# 5.おわりに

いかがだったでしょうか。今回のダイヤ改正問題、千葉県知事である熊谷知事が 言っていたように「そもそもすべての人たちが満足することは基本的にない」と思い ます。私も京葉線沿線住民の一人として、今後の動向を注視していきたいと思いま す。それではこの辺で。この部誌を手に取って頂き本当にありがとうございました。

# 6.参考文献

2024年3月ダイヤ改正について(IR東日本)

https://www.jreast.co.jp/press/2023/chiba/20231215\_c01.pdf

2024年3月ダイヤ改正内容の一部変更について(IR東日本)

https://www.jreast.co.jp/press/2023/chiba/20240116\_c01.pdf

「転居検討」も1割 京葉線アンケート、千葉市が結果発表 利用者、内房外房中心に「悪い影響」(千葉日報) https://www.chibanippo.co.jp/news/economics/1227978

「納得いかない!」JR京葉線利用者の声に9月からダイヤ変更…朝に上り快速「2本→4本」増便も通勤快速は再開せず(FNNプライムオンライン)

https://www.fnn.jp/articles/-/707274?display=full#google\_vignette

JR京葉線ダイヤ改正について【改正発表からの経緯】(千葉市)

https://www.citv.chiba.jp/toshi/toshi/kotsu/documents/kajsei-keji.pdf

JR京葉線ダイヤ異例の再変更へ...「快速復活」求める千葉の声で平日計7本増、支社長「課題は残る」(讀賣新聞オンライン)

https://www.yomiuri.co.jp/economy/20240531-OYT1T50027/2/

京葉線、9月にダイヤ再改正 朝夜の通勤帯に快速を復活(日本経済新聞電子版) https://www.nikkei.com/article/DGXZQOCC3048D0Q4A530C2000000/

習志野市長、京葉線ダイヤ再改正に苦言「JRは説明不足」(日本経済新聞電子版)

 $\underline{\text{https://www.nikkei.com/nkd/company/article/?DisplayType=1\&ng=DGXZQOCC19E410Z10C24A6000000\&scode=9009}$ 

京葉線ダイヤ改正の影響等に関するアンケート調査結果(速報版)(千葉市) https://www.city.chiba.jp/toshi/toshi/kotsu/documents/houkokusyov2.pdf

ダイヤの一部変更について(JR東日本)

https://www.jreast.co.jp/press/2024/chiba/20240530\_c01.pdf

習志野市、京葉線ダイヤ変更に反発 千葉県知事らは歓迎(JIJI.COM)

https://www.jiji.com/jc/article?k=2024053000959&g=eco

JR京葉線の駅別乗降客数ランキング(統計情報リサーチ)

https://statresearch.jp/nenshu/pref/pref.html?pref=14

JR京葉線 9月ダイヤ再改正 朝の上り2本快速増発へ 通勤快速の再開見送り 異例対応にJRの説明は 千葉 (NHK)

https://www.nhk.or.jp/shutoken/chiba/articles/101/005/28/

京葉線ダイヤ変更で千葉県知事「すべての人たちが満足することはない」(朝日新聞デジタル) https://www.asahi.com/articles/ASS674G36S67UDCB00LM.html

半年でダイヤ再改正・・・「京葉線」騒動は収束せず JR、千葉市、習志野市の言い分は(デイリー新潮) https://www.dailyshincho.jp/article/2024/06100559/

JR京葉線ダイヤ改正「悪影響があった」約8割が回答 千葉市アンケート(日テレNEWS NNN) https://news.ntv.co.jp/category/society/421817135a18486d846645c40081aa09

# 大江戸線の延伸による効果と課題

5年3組34番 山口峻之介

# 1、はじめに

皆さんこんにちは、高2の山口です。今回で最後を書くのは最後になると思いますが、最後までよろしくお願いします。

# 2、大江戸線の概要

まず簡単に都営大江戸線とはどのような路線か 説明します。すでに知っている人がほとんどだと思 いますが、都営大江戸線は東京を6の字型に建設 されている地下鉄で、大きく分けて環状部分と放 射部分に分けることができます。環状部分では新 宿区の都庁前駅から、新宿西口、飯田橋、両国、 勝どき、大門、六本木、新宿を通って再び都庁前 駅に戻ります。放射部分では、都庁前駅から中野 坂上、練馬を通って練馬区の光が丘駅まで至りま す。環状部分と放射部分は一体的に運転されて





おり、一部の車庫に入出庫する列車を除き全列車が都庁前~飯田橋~両国~大門~六本木~都庁前~光が丘という6の字型運転をしています。環状運転はしておらず、そのため都庁前駅では起終点時と途中経由時で車両の方向が変わるのが特徴です。リニアモーター方式を採用したため、トンネルは小型ですが、それでも現在では1番新しい東京の地下鉄であることと、日本の地下鉄で1番長い40.7kmの路線延長を持つことから、建設費は1兆3500億円を超えています。しかし需要は大きく、2023年度の混雑率は放射部分の中井→東中野間で152%に達し、全国ワースト8位の混雑率を記録しています。また、環状部分でも海岸部、特に「HARUMI

FRAG」等新しいタワーマンションが増えている勝どき駅付近も混雑が激しくなっています。

# 3、延伸計画の概要

現在、大江戸線で延伸が計画されているのは2区間あり、1つ目は放射部分の終点である光が丘駅から、同じ練馬区内の「大泉学園町」駅までの3.2kmです。途中には「土支田」駅、「大泉町」駅が設置される計画です。この計画はまだ都市計画決

定されていませんが、駅建設計画地 の土地確保や、導入空間となる都市 計画道路補助230号線の計画や建設 も進み、延伸予定区間では90%ほど の用地買収が終了しています。また2 つ目の延伸計画として大泉学園町から先、埼玉県新座市、東京都清瀬市 を経由し、埼玉県所沢市のJR武蔵野 線東所沢駅まで延伸する計画もあります。この区間はまだ構想段階ではありますが、建設される場合、途中に 新座中央、清瀬市北部に途中駅が 作られる計画になっています。新座 中央の駅は新座市馬場付近、清瀬 市北部の駅は旭ヶ丘団地付近に建





設されるのが有力となっていますが、正式に決定したわけではありません。また、東 所沢延伸は事業性に難があるため、新座市内まで1駅のみ延伸し、そこに車両基 地を設置する案もあります。なお、どちらの計画でも、建設された場合、運営は東京 都交通局が担うとされています。特に2つ目の計画では埼玉県区間を走行します が、都営新宿線本八幡駅が千葉県市川市にあるなど実例があるほか、東京都と埼

玉県の入り組んだ県境付近を走行するから東京都交通局の運営で問題ないのでしょう。また、東京都清瀬市は多摩地域に入りますが、多摩地域では、現在都営地下鉄はないものの、都営バス青梅支所の路線が青梅市を中心に小平市まで運行するほか、奥多摩町の白丸ダム等も東京都交通局の管理となっているので、多摩地域であっても東京都交通局が管轄することは問題なさそうです。

# 4、駅設置計画地点の現状、最寄駅へのアクセス状況

この項では、駅予定地近くのバス停から最寄駅へのバスの本数、時間、料金を比較した表を載せます。なお、バス会社は特記のない限り西武バスの運行です。また、2024年8月の平日日中のダイヤを基に作成しています。また、運賃の箇所に均一の表記がある場合は、東京都特別区均一運賃が適用されます(例外で多摩地域や埼玉県内でも適用される箇所があります)。

# •「土支田」駅

土支田駅は、光が丘駅から1.4kmほどの場所に位置しています。完成した補助230号の脇には駅建設予定地があり、「大江戸線延伸を早期実現しよう」という看板があります。周辺にはコンビニ、スーパーマーケット、回転寿司チェーン、弁当屋などがあり、その周囲には住宅が広がっています。光が丘駅との中間地点には笹目通りが通っており、ロードサイド店舗が並んでいます。また、この駅は練馬区に位置しますが、埼玉県和光市南部も徒歩圏内に入ります。最寄りバス停は、土支田循環の「高松幼稚園西」であるほか、少し離れていますが「土支田二丁目」バス停からは西武池袋線石神井公園駅、東武東上線成増駅に向かう路線があります。

	光が丘駅へ	成増駅へ	石神井公園駅へ
系統	土支田循環	石02、石0	3(西武、国際)
所要時間	10分	15分	15分
本数	1~2本/h	6~	~7本/h
料金	220円(均一)	西武:220円	国際:230円(均一)

# •「大泉町」駅

大泉町駅は、光が丘駅から2.8kmほどのところに位置します。ちょうど外環自動車道と交差する箇所に位置しており、その周囲には公園も多く位置しているなど、緑豊かな場所です。この駅も北に500mほど行けば埼玉県和光市となり、東京都練馬区民、埼玉県和光市民双方の利用が見込めます。周囲は目立った飲食店や食料品店がなく、住宅街がほとんどです。外環側道に「大泉第一小学校」のバス停があり、大泉学園駅と和光市駅を結ぶバス路線があります。

	大泉学園駅へ	和光市駅へ
系統	泉	39
所要時間	10分	15分
本数	3~4	本/h
料金	220円(均一)	220円

# •「大泉学園町」駅

大泉学園町駅は、光が丘駅から4.7km の場所に位置します。西武池袋線大泉 学園駅から北へ2kmほど行った場所に位置し、大泉学園通りとの交点が駅ができる計画です。この大泉学園通りは交通量



が比較的多く、道路脇にはファミリーレストラン、薬局、スーパーマーケット、家電量販店などが並び、その周囲は住宅地が広がっています。特に、家電量販店の壁面には「大江戸線延伸を早期実現しよう」の立て看板があり、この辺りの住民が大江戸線の延伸を必要としているのがわかります。現在はこの辺りに駅がないため、住民はバスや自転車を使い駅へ向かっています。そのためバスの本数が非常に多く、近くの「大泉風致地区」バス停から

は大泉学園駅行きのバスが頻繁に出発しているほか、西武池袋線を超えて 西武新宿線、JR中央線の駅向かうバスも多いのが特徴です。

	大泉学園駅へ	吉祥寺駅へ	阿佐ヶ谷駅へ	朝霞駅へ
系統	吉61-1、泉33他	吉61-1	荻15	泉32
所要時間	10分	50分	60分	20分
本数	16~18本/h	6~7本/h	1本/h	4~5本
料金	220円(均一)			220円

なお、スペースの関係で書いていませんが、西武新宿線の駅に向かうバス もあり、吉祥寺駅行きの吉61-1は途中で武蔵関駅を、阿佐ヶ谷駅行きの荻 15は上井草駅(及びJR中央線荻窪駅)を経由するほか、上石神井駅に向か う泉35-1系統も僅かながら運行されています。

ここから先の区間は未だ構想段階で具体的な駅の位置も決まっていませんが、 記事等により有力と思われる場所とします。

# •新座中央駅

新座中央駅は埼玉県新座市馬場に建設予定で、新座市の南東部に位置しています。JR 武蔵野線新座駅、東武東上線朝霞駅ともに 2kmほど離れており、鉄道空白地帯となっています。地域内は埼玉県道36号保谷志木線



が縦断しており、西武池袋線ひばりヶ丘駅と東武東上線朝霞台駅(JR武蔵野線北朝霞駅)を結ぶバスが走っています。また、東方向に行った新座市栄の新座栄バス停からは、先ほども述べた吉61-1系統が発着しており、大泉学園駅、吉祥寺駅を結んでいます。

	ひばりヶ丘駅へ	朝霞台駅へ	大泉学園駅へ	吉祥寺駅へ
系統	ひば	<b>り71</b>	吉61-1、泉31-1	吉61-1
所要時間	15分	20分	20分	60分
本数	6本	√h	8~10本/h	6本/h
料金	220円	250円	220円(均一)	

※ひばりヶ丘駅行き、朝霞台駅行きは新座高校バス停を基準としたデータ、大泉学園駅行き、吉祥寺駅行きは新座栄バス停を基準としたデータ。

# •清瀬市北部駅

清瀬市北部駅は清瀬市旭ヶ丘に建設予定で、清瀬市の北部に位置し、 東側は新座市、西側は所沢市と埼玉県に囲まれているところです。周囲に は旭が丘団地があるほか、団地周辺には畑も多いのが特徴です。また、近 くには関越自動車道が走っており、旭ヶ丘シェルターに覆われています。清 瀬市に位置しながらも西武池袋線清瀬駅までは3.5kmほどあるのに対し、 JR武蔵野線新座駅までは1.5kmほどです。しかし、新座駅から都心方面へ 向かうには西船橋駅経由で1時間半かけて東京駅に行く以外はどこかしら の駅で乗り換える必要があるため、新座駅よりも清瀬駅へ向かうバスの方が 多くなっています。

	清瀬駅へ	新座駅へ	志木駅へ
系統	清62、清63	清62	清62
所要時間	15分	10分	25分
本数	6~8本/h	1本/h	1本/h
料金	220円	200円	240円

※旭が丘五丁目バス停を基準にしたデータ

### 5、開業後の効果

現在、西武池袋線と東武東上線の間は鉄道空白地帯が多くあり、都心へ直通するバスもないため、都心方面へ向かうには、バスや自転車などで駅

に向かい、そこから都心方面へ向かうのが一般的です。しかし、それではバスや自転車から電車へ乗り換えをする手間が発生します。またバスは道路 渋滞で定時性が見込めない上、自転車は雨の日には使用しにくいですし、バスや自転車は電車より遅いので、多くの時間がかかってしまいます。右記

のグラフでは、土支田エリア、大泉町エリア、大泉学園町エリアから、新宿駅へ向かう場合の、現状と将来の比較をしています。大泉学園町エリアから新宿駅に向かうには、現在大泉学園駅までバスで行き、そこから西武池袋線で池袋駅に向かい、JRに乗り換えるルー



トが一般的ですが、これでは乗り換え2回と58分もの所要時間がかかります。しかし大江戸線が建設された場合は直通で30分、駅まで7分かかるとしても37分であり、20分以上早く着きます。西武池袋線と東武東上線の間が5kmある今、この中間に新たに鉄道路線を通すのは有効だと感じました。

# 6、建設までの課題

一方、課題もあります。まず、この路線は全区間地下区間であるため、建設費はかなりかかります。大江戸線は現行の部分の減価償却費が222億あり、2016年度に初めて黒字化を達成しました。延伸区間は現行の区間より大幅に距離は短いとはいえ、それでもかなりの建設費がかかります。また、土地の収容も多くの費用及び時間がかかります。大泉学園町までの区間は地上の補助230号線や駅予定地の土地収容は終わりに近づいていますが、大泉学園町より先はほぼまだです。大江戸線の場合は一般的な地下鉄のように既存の道路の下に路線を通すわけではなく、新たに道路を整備しその下に路線を通すため、土地収容にかかる時間と費用は莫大です。

# 7、まとめ・おわりに

私は大江戸線の延伸は必要であると感じました。大江戸線があればバスや自転車で数km離れた最寄駅まで行く必要が無くなり、都心へ通う時間が短縮できるからです。また、大泉学園町までの区間は建設への準備がかなり終わっているように感じ、早急に建設を決定、開始してほしいと感じました。大泉学園町から先の区間はまだ構想段階であり、時間はかかると思いますが、少しずつ具体的な建設計画を作り出してほしいと感じました。

自分自身最後の部誌の執筆となり、少し悲しいですが、今までありがとうご ざいました。最後に、ここまでお読みいただきありがとうございました。

# 8、参考文献

- ・大江戸線延伸ルートはいつ開業?練馬区も鉄道空白地帯が改善される 延伸計画まとめ <a href="https://www.athome.co.jp/town-library/article/122959/">https://www.athome.co.jp/town-library/article/122959/</a>
- ・大江戸線延伸地域の街づくり

https://www.city.nerima.tokyo.jp/kusei/machi/kakuchiiki/oedo/

・鉄道計画データベース 都営地下鉄大江戸線延伸

https://railproject.tabiris.com/oedo.html

# 千葉県に残る国鉄型

~いすみ鉄道キハ28形~

4年3組 中野 壬月

# 0.はじめに

みなさんこんにちは。突然ですがみなさんは、「いすみ鉄道」という鉄道会社を 知っていますか?この部誌を手に取っている方々なら実際に訪れたことはなくても 名前なら知っているという人が多いかもしれません。いすみ鉄道とは、千葉県いす み市の大原駅と夷隅郡大多喜町の上総中野駅を結んでいる総延長約27kmの鉄道 路線です。今回はタイトルの通り、そのいすみ鉄道で活躍していた国鉄型車両「キ ハ28形」について書いていこうと思います。最後まで読んでいただければ幸いで す。

# 1.キハ28形とは

キハ28形は、蒸気機関車で牽引していた列車の気動車化を目的に国鉄(現JR)が1961年から製造を開始したキハ58系列と呼ば

れるシリーズのうち、エンジンが1両あたり1基搭載されている車両の形式を指すもので、1968年までに444両が製造されました。今回取り上げるのはその中の1両「キハ28 2346」で、1964年に製造されると国鉄米子機関区に配置され、国鉄の分割民営化後は七尾→富山→高岡とJR西日本の北陸地域を転々としつつ、最終的には富山運転所に移って高山本線での運用をこなし



JR西日本時代のキハ28 2346 (Wikipediaより引用)

ていたものの2011年に引退。その後2012年に当時のいすみ鉄道社長である鳥塚 亮氏が同車を譲り受けると発表し、同じくJR西日本から譲渡された「キハ52 125」とと もに2013年から「観光急行」として活躍していましたが、老朽化やその整備のための

部品が調達しにくくなっていることが重なり、2022年11月27日の運行をもって営業 運転を終了。これをもって日本国内で現役のキハ58系列の車両は消滅しました。

# 2.実際に撮ってきた(2022)

さてここからはそんなキハ28 2346を引退の2週間前である2022年11月12日に実際に撮影しに行ったときの様子を書いていくのですが、当時の(今もだが)私の撮影技術が未熟な上、また写真が白黒印刷なので見にくいかもしれません。ご了承ください。

朝8時頃に最寄り駅を出てから約1時間40分で大原に着き、そこからいすみ鉄道に乗り換えて11時頃に主要駅の大多喜駅に到着。駅から上総中野方面に10分ほ

ど歩くと、大多喜城をバックに鉄橋を渡る列車を望める橋につきます。そこで1便目、普通上総中野行きを撮影(写真1)。キハ52 125が上総中野方に連結されているためキハ28は見切れてしまいましたが。

撮影後は駆け足で大多喜駅へ戻り、大原行き列車に乗って新田野駅へ。ここから大原方面に10分ほど歩いたところにある踏切で2便目、急行大原行きを撮影(写真2)。キハ28が先頭に立つ(=大原方面行きとして運転する)のは一日の運用の中でこの列車のみです。ちなみにキハ28とキハ52のヘッドマークは運転日ごとに異なり、この日のキハ28は国鉄時代に海水浴のための臨時として外房線で走っていた準急「清澄」をイメージしたものを装着していまし

このあとは約30分上総中野方面へ歩いたところ の沿道にて3便目の急行大多喜行きを撮影(写真 3)。このあと大多喜に入庫して一日の運用を終え

た。



(写真1)普通101D 上総中野行き



(写真2)急行102D 大原行き

るため、これが最後の撮影でした。この日のキハ52側のヘッドマークはいすみ鉄道オリジナルの急行「いすみ」。かろうじて前面にも光線が回っていたので安心。

国吉駅のほうが近いため、撮影後は約15分歩いて国吉駅へ。もうキハ28は入庫してしまって撮れないため、大原まで戻ったのち、JRの特急わかしおで海浜幕張へ向

かい、そこからは列車を乗り継いで帰宅しました。そしてこの2週間後にキハ28は運行を終了し、その後はキハ52が単独で急行運用をこなしていましたが、今年3月のダイヤ改正で急行が廃止に。キハ52も定期運用を終了し、現在は不定期に臨時列車などで運行しているようです。



(写真3)急行103D 大多喜行き

# 3.キハ28 2346の現在

ここからは定期運用を終了したあとの同車の現状について説明していこうと思いま

す。同車は現在も国吉駅構内の側線にて 留置されているのですが、経年劣化で車体 の損傷が深刻化し、補修工事が必要となり ました。そこで「いすみ鉄道気動車保存会」 が今年2月に工事施工費の調達、さらには 同地に鉄道公園を造るといった構想を掲げ てのクラウドファンディングを行い、結果とし て3月末までに目標額1,000万円に対し 1,400万円近い寄付が寄せられ、これを受け



今年8月時点での同車

て6月末までに補修工事が施工されました。腐食部の補修、車体や床下の再塗装がなされたことで、右上の写真のように新車のような綺麗さとなりました(前ページの現役時の写真と見比べてみてください)。将来的には先に述べたようにこの地に鉄道公園を造る構想があるため、その目玉となることが期待されるでしょう。ちなみに上の写真でキハ28の後ろに写っているのは、いすみ線の前身である国鉄木原線や

JR久留里線で活躍していた「キハ30 62」で、2013年からこの駅で動態保存されており、過去には運転体験に使われたこともある車両です。

# **4.おまけ**

前の項目の写真を撮りにいすみ鉄道に乗車したついでに、沿線にある観光施設

「ポッポの丘」に行ったのであわせて紹介しようと思います。こちらもこの部誌を読んでいる方々なら名前は知っているという人は一定数いると思いますが、千葉県いすみ市にある養鶏場(養鶏事業からは2019年に撤退)にJRや私鉄の中古車両を集め、2010年に車両保存施設として開園したものです。開園以来車両の数は増え続けており、千葉県をはじめとする関東地方の鉄道だ



園内の様子

けでなく北陸鉄道などからの譲渡車も保存されており、小さな鉄道博物館のようになっています。また時間の関係で今回は食べませんでしたが、近隣の養鶏場で採れた鶏卵を利用した卵かけご飯でも知られています。そんなポッポの丘ですが、最寄駅(上総中川)から歩いて35分。大多喜駅(大多喜町観光協会)と国吉駅ならレンタサイクルが利用できるうえ、自転車なら駅から20分ほどなので列車に乗って行く場合はそちらを推奨します。アップダウンが激しいので電動アシスト付きを借りたほうがいいです。これを読んで実際に行く人がいるのかは知りませんが。

# 5.さいごに

短い文章でしたがいかがだったでしょうか。千葉県内でみれば、いすみ鉄道のほかにも小湊鉄道でJR東日本から譲渡されたキハ40形が活躍しており、房総のローカル私鉄が昔ながらの車両を残そうと頑張っている様子がうかがえます。この文章を通していすみ鉄道という鉄道会社に興味を持っていただければ幸いです。さらに

は実際に乗ってキハ28に会いに行ってみてはいかがでしょうか。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

キハ28-2346の修繕。夢の「鉄道パーク」建設への第一歩を共に。(READYFOR・いすみ鉄道気動車保存会)

https://readyfor.jp/projects/kiha285230

# <おしらせ>

鉄道研究部では独自にInstagramとXのアカウントを運営しています。文化祭準備の裏側や、最新情報を発信しているので、ぜひチェック&フォローお願いします!!



X (ichigaku\_tekken)



Instagram

# Epilogue <エピローグ>

いかがだったでしょうか。どの文章からも新たな発見を得ることができたのではないでしょうか。みなさんが「鉄研の展示を見に来てよかった」と思っていただければ、これより嬉しいことはありません。

今、こうしてエピローグを書いていますが、普段の部誌であればここで「やっと終わった」というあっさりした感想で終わるのですが、今回は「もう終わってしまったのか、早すぎる」という感情でいっぱいです。鉄道研究部では高校2年生はなずな祭が終わって1カ月後に引退を迎えるため、みなさんの前でこうして文章を書くことができるのもこれが最後になってしまうのです。

研究班は現在の高3にあたる代の先輩がおらず、昨年もこの代が研究 班長を務めていましたが昨年の10月に役割を引き継いでから新入生歓迎 や鉄道模型コンテスト用の部誌、そして合宿とあっという間に時が過ぎ てしまいました。

残り1カ月は引継ぎと新ホームページの作成を行っていくこととなり ますが、この場を借りてみなさんにお礼を申し上げたいと思います。

谷津先生、そしてこうして文化祭に来場してくださったみなさん、本 当にありがとうございました。

26人の後輩たちも、いろいろ不慣れな自分についてきてくれて、ありがとう。来年、楽しみにしています。では、この辺で失礼させていただきます。 2024/8/25 研究班長 鹿野栞成

