

HINODE

No.241



Ichigaku-Tekken

<お知らせ>

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)



ICHIGAKU_TEKKEN

Instagram

INDEX

PAGE

06 都会の中のローカル線？
～京阪中之島線について～

13 廃線になった2つの鉱山鉄道

17 羽田空港アクセス線開業による
空港アクセスへの影響

23 北陸新幹線の延伸について考える

31 神奈川県の
「無くなりそうな電車」に乗る

はじめに

本日は、市川中学校・高等学校「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。

市川学園の中でも有数の歴史を誇る鉄道研究部において、創部間もない1969年から約55年にわたって発行され、現在までに累計240刊が送り出されてきた部誌「HINODE」の執筆・制作は、部の中でも「研究班」と呼ばれるグループの中の特に重要な活動になっています。特にこの文化祭号は年間の一大行事となっており、構想を夏休み前から計画し、来場して下さった皆様にどのようにしたらもっとお楽しみいただけるかを考えながら制作しています。

さて、なずな祭における鉄道研究部の展示は、入場制限が完全に撤廃された昨年は2日間で約3000人、なずな祭全体の入場者数の約5分の1となる非常に多い数を記録しました。それほど人気の部活であるのだと実感しています。そんな大人気の鉄道研究部の展示を、この「HINODE No.241 なずな祭号」とあわせてお楽しみいただけたら幸いです。

今回掲載されているどの作品も力の入ったものとなっていますので、ぜひ最後までお楽しみください。

2025/09/20 研究班長 中野壬月

都会の中のローカル線？

～京阪中之島線について～

5年10組 中野 壬月

0. はじめに

鉄道研究部の展示にお越しいただきありがとうございます。突然ですが皆さんは、「ローカル線」と聞いて何を思い浮かべるでしょうか？Wikipediaでは、ローカル線とは「閑散線区などの輸送量の少ない鉄道路線」とされており、多くの場合は山間部や田園地帯、あるいは閑静な住宅街など、都会からは離れたところの鉄道を想像すると思います。しかし、都市部の、それも大阪の中心部にも、ローカル線といえる路線が存在しています。今回はそんな都会のローカル線「京阪中之島線」について考えていきます。最後まで読んでいただけたら幸いです。

1. 路線概要

京阪中之島線とは、大阪府大阪市北区の中之島駅と、同市中央区の天満橋駅とを結ぶ全長3.0kmの路線で、天満橋駅からは京阪本線に乗り入れて枚方市・京都方面へと接続しています。その名前の通り堂島川と土佐堀川という2つの川に挟まれた「中之島」という島の地下を東西に貫いており、地下鉄が通っておらず鉄道空白地帯となっていた中之島西部の活性化のために2008年10月に開業した、大阪でも比較的新しい路線です。また、京阪ホールディングスや大阪市などが出資する第三セクター「中之島高速鉄道」が施設を保有し、京阪が運営して施設使用料を支払う「償還型上下分離方式」を運営方式として採用しています(注1)。



中之島線とその周辺の地図(注2)

2. 沿革

ここからはそんな中之島線の計画段階から現在までの流れを見ていきます。

2-1. 開業まで

1980年ごろから、京阪本線の大阪側ターミナルである淀屋橋駅の混雑緩和や、JR東西線・なにわ筋線(なにわ筋線については後述)など近隣の新路線への対応のために検討され始め、1989年の運輸政策審議会答申第10号にて「2005年までに着手することが適当である区間」として位置づけられました(注3)。その後、2001年に中之島高速鉄道株式会社が設立され、2003年に着工。2007年に線路が完成し、翌2008年10月19日に開業を迎えました(注4)。土佐堀川や、すでに地下にある構造物などを避ける関係で、地下4階相当の深さにトンネルを掘ったため、わずか3kmながら総工費は約1307億円(注5)でした。比較として、同年6月に開業した東京メトロ副都心線(池袋～渋谷)は、距離8.9kmに対し建設費が約2404億円(注6)だったので、単純に距離に対する費用で考えれば副都心線の約1.6倍であり、割高であるといえます。

京阪電鉄としては、1989年開業の鴨東線(京都市)以来となる約20年ぶりの新路線ということで、中之島線にかなり力を入れていました。開業と同時に行われたダイヤ改正では「快速急行」という特急に次ぐ種別を新設し、それまで日中に毎時6本あった京都方面から淀屋橋へやってくる特急のうち、2本を中之島行きの快速急行に変更するなど、大きな変更を加えました(注7)。また、その快速急行用の車両として、車体色を紺と白の組み合わせにし、それまでの緑色の一般通勤車とは全く雰囲気の異なる新型車両「3000系」を導入し、新線開業による京阪電鉄のブランドイメージの刷新も図られました。



中之島線用の新型車両3000系



従来の一般通勤車(復刻塗装)

2-2. 開業前の予測

開業年である2008年時点での予測では、1日の利用者は12万3000人となっていました(注8)。このうち中之島線に並行する京阪本線の天満橋～淀屋橋から中之島線に流れてくる乗客数を考慮すると、京阪全体での増客効果は1日あたり7万人になると見込まれていました(注9)。開業前年度である2007年度の調査によれば、京阪電鉄全体での1日の乗降客数の総数は約109万5000人(注10)なので、5～10%程度の乗客増加を見込んでいたようです。

2-3. 開業から現在

こうして京阪の期待を背負って開業した中之島線。しかし、開業初年度の1日の利用者数は**約2万5000人**(注11)。前項で取り上げた予測値の5分の1と、とても好調とは言えない滑り出しになりました。この状況は15年が経過した現在でも大きな改善が見られず、2023年度の調査では、中之島～なにわ橋の4駅の乗降客数の総数は1日あたり2万5609人となっています(注12)。また、この路線では設備投資の費用の確保や、先述の中之島高速鉄道への設備使用料の支払いのため、京阪本線と並行している部分を除いた大江橋～中之島で、運賃に60円の加算運賃を適用しています。2024年度では施設使用料が約14億700万円なのに対し、加算運賃での収入が約2億9200万円。回収率を計算すると約19%で、運賃収入による経費の完全回収は不可能ともいえる状況です(注13)。

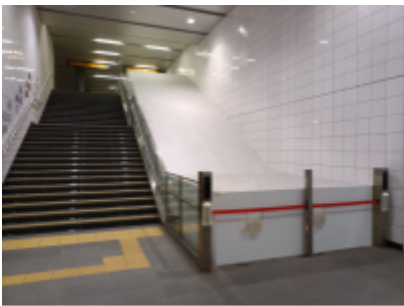
【加算運賃に係る資本費コスト及び回収額】						(単位:百万円)
年 度	過去5ヶ年					2024年度までの累計額
	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	
A 設備投資額	1,080					1,080
B 施設使用料・支払利子等	1,403	1,403	1,405	1,406	1,407	24,621
C 加算運賃収入	225	240	253	270	292	4,777
D 基本運賃収入からの回収額	0	0	2	4	6	140
年度末累計額による回収率 (C+D) / (A+B) × 100						19.1%

中之島線の加算運賃の現状

こうした利用状況を踏まえ、開業時点では京都方面への快速急行と、大阪府内完結の区間急行を合わせて毎時8本の電車があったのが、2011年以降徐々に削減されていき、現在では日中毎時5本の各駅停車があるのみとなっています。また、それも今年10月のダイヤ改正で大部分が4両編成のワンマン運転に切り替わることが発表されており(注14・4両化は今年3月)、本線では7両や8両の電車が中心であることを考えると、乗客が少ないことが容易にうかがえます。

また、2024年4月頃には、各駅のエスカレーター(一部除く)に蓋をして使用停止としたり、駅構内の照明を間引いたりなどの、コストカットのためと思われる工事も行われています。

こうして見ると、大都会の中を走る路線としては「輸送量の少ない」、「都会の中のローカル線」と呼んでも差し支えないのではないのでしょうか。



封鎖されたエスカレーター
(大江橋駅・写真右)

3. 失敗の原因は？

では、なぜ中之島線は失敗してしまったのでしょうか。中之島高速鉄道が2014年に発行した事後評価総括表では、輸送人員が予測値より大きく変化した要因として「従業人口の乖離」「都心回帰による郊外からの通勤需要の低下」「短距離での鉄道優位性の低下」の3点が挙げられています(注15)。ここでは3つ目について考えてみます。

①短距離での鉄道優位性の低下



上は中之島付近の地図です(注16)。そもそも中之島自体が東西に約2.8km、北岸から南岸の距離に至っては長いところで約300mほどしかなく、中之島線はその中の地下鉄に乗り換えられる3箇所に途中駅を設けたため、駅間距離がかなり短くなっています。実際、最も短い大江橋～渡辺橋では約500mしかなく、しかもほぼ直線なので隣の駅を発車する電車の音が聞こえてくるほどです。さらにこの路線は地下4階相当の深さを走行しているので、電車に乗るためにはその分地上から上り下りする必要があります。1km程度の移動のために地下深くまで上り下りして、加算運賃によって割高になっている運賃を支払って電車に乗るかと言われたら、地上を歩いたほうが楽だと思える人も多いかと思います。

②「なにわ筋線」の工事遅れ

上記のほかにも、中之島駅周辺には、駅から徒歩6分ほどの阪神福島駅やJR新福島駅くらいしか他の路線の駅がなく、いわゆる盲腸線となってしまうことも原因の一つとして考えられます。しかし、これには中之島線に接続する予定で計画・建設が続けられている路線「なにわ筋線」が関係しています。

なにわ筋線とは、JR新大阪駅を起点に、梅田や中之島などを経由して難波へと繋がる予定の路線です。京阪中之島線と同じく、1989年の運輸政策審議会答申第10号にて「2005年までに着手することが適当である区間」とされました(注17)。しかし、梅田～難波の約5kmの建設費



が3000～4000億円とかなり高額となり、それを自治体や鉄道会社でどう分担するかなどで協議が難航し、しばらく議論は停滞していました。その後、2014年に大阪府・大阪市・JR西日本・南海電鉄の4者によって検討が始められ、現在は2031年の開業を目指して建設が進められています。この路線が実現すれば、現状大阪駅から関西空港まで約1時間かかっているのが約40分に短縮され、空港へのアクセスがさらに向上するとされています(注18)。

先に少し書きましたが、京阪中之島線は、このなにわ筋線への対応、言い換えれば「接続」を目指して建設された一面があります。実際、中之島駅には、なにわ筋線の駅が建設される予定の場所へと伸びる地下通路があり、中之島線開業の時点ですでになにわ筋線を見越した工事が行われていたことがうかがえます。もし、なにわ筋線が初期の計画通りに2005年までに着工されていたら、早い段階から中之島駅で乗り換えることができるようになっていたので、中之島線を利用して難波や関西空港などの主要地点へ向かうという乗客の流れもすでに活発になっていたかもしれません。



中之島駅の地下通路
この先になにわ筋線の駅ができる予定

4. 中之島線の延伸

さて、現在は先に挙げた理由などから利用者数の少ない中之島線ですが、実は延伸計画があります。この部誌を書いている時点で大阪・関西万博が開催されている、大阪市此花区の夢洲では、2030年秋頃にIR(統合型リゾート)の開業が予定されています。それに向けて、乗り入れている鉄道路線が現状地下鉄中央線のみとなっている夢洲へのアクセスをさらに充実させるため、

- ①中之島駅からJR西九条駅・舞洲などを經由して夢洲まで直接乗り入れる案
- ②①のルートと並行するJR桜島線を夢洲へ延伸し、中之島線は九条駅(中央線の途中駅)まで延伸する案

の2つの案が出され、今年8月に開かれた検討会にて比較検討されました。その結果、費用便益比(期待できる利益の総額を費用総額で割った値。数値が大きいほど経済効果が高いといえる)が、①では0.7～0.8、②では1.1～1.2と試算され、中之島線を九条へ延伸するほうが望ましいという結論になりました(注19)。これを受け、



延伸ルート予定図(注21)

現時点では2037年頃の延伸開業を目指して計画が進められています(注20)。これが実現すれば、京阪沿線から夢洲まで向かう際の乗り換え回数が最少で1回となり、淀屋橋駅(あるいは大江橋駅)に出てから御堂筋線と中央線を乗り継いでいく現在の行き方よりも楽に移動できるようになると考えられます。

5. まとめ・おわりに

京阪中之島線は開業時から当初の予測を大きく下回る乗客数となり、現在でも大きな変化はありませんが、これは中之島線がまだ「完全ではない」からであるともいえます。現在は終点まで行っても接続する路線がなく、ほぼ孤立してしまっている状態ですが、今後2031年になにわ筋線が開業して中之島駅で乗り換えられるようになったり、2037年に九条駅まで延伸し、夢洲へ一回の乗り換えで行けるようになることで、中之島線の利便性が上がれば、利用客もおのずと増加していくのではないのでしょうか。これから中之島線の成長に期待したいところです。

さて、今回はこの部誌を手にとっている方にとってはあまり馴染みのない路線の話だったかと思いますが、いかがだったでしょうか。大阪の中心部にもこのような「ローカル線」ともいえる路線が存在していることを少しでも知っていただけたら嬉しいです。みなさんももし大阪に行くことがあれば、この路線のことを思い出してみてください。ここまでお読みいただきありがとうございました。

参考文献・出典

Wikipedia「京阪中之島線」

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%BA%AC%E9%98%AA%E4%B8%AD%E4%B9%8B%E5%B3%B6%E7%B7%9A>
(最終閲覧:2025/08/28)

(注1)「中之島線概要」中之島高速鉄道

<http://www.nrr.co.jp/about/organization.html> (最終閲覧:2025/08/28)

(注2)「路線概要」中之島高速鉄道より路線図を引用

<http://www.nrr.co.jp/about/index.html> (最終閲覧:2025/08/28)

(注3)「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について(答申第10号)」運輸政策審議会

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_11_01.pdf (最終閲覧:2025/08/28)

(注5)(注1)に同じ

(注6)Wikipedia「東京メトロ副都心線」

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E4%BA%AC%E3%83%A1%E3%83%88%E3%83%AD%E5%89%AF%E9%83%BD%E5%BF%83%E7%B7%9A> (最終閲覧:2025/08/28)

(注7)「中之島線開業にあわせ10月19日(日)初発から、京阪線で新ダイヤを実施します」京阪電気鉄道(アーカイブ)

https://web.archive.org/web/20120314015413/http://www.keihan.co.jp/corporate/release/orig_pdf/data_h20/2008-08-25.pdf (最終閲覧:2025/08/28)

(注8)「事後評価総括表」中之島高速鉄道

<http://nrr.co.jp/info/doc/jigo20140212.pdf> (最終閲覧:2025/08/28)

(注9)「中之島線、必ず黒字化 京阪電鉄・上田成之助社長インタビュー【大阪】」朝日新聞 2007年7月21日朝刊

(注10)「大阪府統計年鑑(平成19年)」大阪府

<https://warp.ndl.go.jp/info:ndl.jp/pid/13338628/www.pref.osaka.lg.jp/attach/3355/00074421/tn07n090.pdf> (最終閲覧:2025/08/28)

(注11) (注8)に同じ。

(注12)「大阪府統計年鑑(令和6年)」大阪府

https://www.pref.osaka.lg.jp/documents/105385/n2024-09_1.pdf (最終閲覧:2025/08/28)

(注13)「中之島線の加算運賃の現状」京阪電気鉄道

https://www.keihan.co.jp/traffic/ticket/information/pdf/adding_nakanoshima.pdf (最終閲覧:2025/08/28)

(注14)「10月26日(日)初発から座席指定サービスの拡大を実施するとともに、京阪線(京阪本線・鴨東線・中之島線・交野線・宇治線)においてダイヤ変更を実施します。」京阪電気鉄道

https://www.keihan.co.jp/corporate/info/release/assets/250818_keihan-railwav.pdf

(最終閲覧:2025/08/28)

(注15) (注8)に同じ。

(注16)「路線図」中之島高速鉄道

<http://www.nrr.co.jp/about/graphic.html> (最終閲覧:2025/08/28)

(注17) (注3)に同じ

(注18)「なにわ筋線 大筋合意」朝日新聞2017年3月17日朝刊(注18)

(注19)「夢洲への新ルート 京阪中之島線とJR桜島線の延伸を事業化へ 大阪府市」産経ニュース

<https://www.sankei.com/article/20250806-BOPXQWU5FRLGFM7ER17EWUNFZM/>

(最終閲覧:2025/08/28)

(注20)「京阪中之島線延伸「2037年までに」 平川良浩社長が意向示す 万博跡地開発にも参画へ」Yahoo!ニュース

<https://news.yahoo.co.jp/articles/7577b0aa17e7ba391301ffe7f9fd2a7fb65d0330>

(最終閲覧:2025/08/28)

(注21)「大阪IRアクセス鉄道、優位ルート発表 桜島・中之島線を延伸」日経電子版

<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUF062090W5A800C2000000/> (最終閲覧:2025/08/28)

廃線になった二つの鉱山鉄道

1年1組 大沢 碩仁

0. はじめに

1年1組の大沢碩仁です。今回は、8月の上旬に行った合宿で見学した、くりはら田園鉄道線と小坂製錬小坂線の沿革や廃線の経緯、それぞれの鉱山について詳しく書いていきます。

1. くりはら田園鉄道線について

くりはら田園鉄道線は、1921年から2007年まで宮城県で営業していた路線です。もともと栗原軌道という名前で、1918年に会社が発足し、1921年に石越～沢辺が開業しました。その後、沢辺～岩ヶ崎（栗駒）、岩ヶ崎～細倉鉱山の順に開通しました。細倉鉱山への延伸で、鉱山で産出した鉱石を取り扱った、鉄道での貨物事業も行われるようになりました。1941年に栗原鉄道、1955年に栗原電鉄と社名を変更しました。1950～60年ごろに旅客輸送の最盛期を迎えましたが、1970年頃から自家用車やトラックが普及したため、経営が厳しくなりました。1987年に細倉鉱山が閉山した影響で貨物事業は廃止になり、旅客経営もさらに悪化しました。1993年には国や地方公共団体からの欠損補助が打ち切られ、地方公共団体と出資し合う第三セクターになり、1995年には設備老朽化で非電化になり、社名をくりはら田園鉄道に変更し、2007年に廃線になりました。廃線後に旧若柳駅や付近のくりでんミュージアムが観光施設となっています。旧若柳駅では、車両がいつでも走行できる、動態保存という状態で保存されています。くりでんミュージアムでは、かつての機関庫内に保存されている車両を見学したり、改札の体験をすることができます。



旧若柳駅

<補足：欠損補助とは>

欠損補助とは、経営状況が特に厳しい鉄道会社に営業を続けてもらうために、その鉄道会社の赤字（欠損）分の金額を、国と地方公共団体が補助することを言います。主に国と地方公共団体が半分ずつ負担します。例えば、2025年に全体で1000万円の赤字となった鉄道会社があるとしたら、国と地方公共団体はそれぞれ500万円ずつ補助します。

2. 細倉鉱山について・くりでんとの関係

細倉鉱山は16世紀頃に採掘が始まった鉱山で、19世紀頃に盛んに採掘されるようになり、1934年に三菱財閥に買収されました。同年には神岡鉱山に次ぐ日本第二位の鉛鉱山になり、1937年には以前の3倍になる16万トンの粗鉱産出量（処理を受ける前の品位が低い状態の鉱石産出量）を記録しました。戦中には一度操業を停止しましたが、1950年頃から活動が活発に再開していき、1953年には粗鉱生産量が20万トンを超えました。しかし、1970年頃から経営が厳しくなり、円高によって1986年に閉山しました。閉山後は、坑道内を見学できる施設である細倉マインパークが営業されています。くりはら田園鉄道（当時栗原軌道）は、1898年に馬車軌道で鉱石などの貨物輸送を始めました。その後鉱山用の貨物輸送から、旅客輸送、その他の貨物輸送の需要が増えたため、馬車軌道から鉄道での輸送に切り替えました。1934年頃から特にくりはら田園鉄道の貨物輸送の需要がとても高まり、1955年頃の細倉鉱山の最盛期には、線路の幅を762ミリから国鉄と同じ1067ミリに合わせ、国鉄と貨物輸送で直通運転を可能にしました。これにより、輸送力が上がり、鉄道も貨物取扱量の最盛期を迎えました。1987年に細倉鉱山が閉山した後は、貨物事業は廃止になり、経営も厳しくなりましたが、その中で2007年まで20年ほど営業を続けていたことを考えると、旅客輸送に一定の需要があったのだと推測できます。



細倉マインパーク

3. 小坂製錬小坂線について

次に、秋田県の小坂鉱山および小坂線について述べていきます。小坂線は、1909年から2009年まで運行していた貨物路線です。1908年に小坂鉱山専用鉄道が開通し、1909年には小坂鉄道として、貨物輸送と旅客輸送がともに開始されました。貨物は主に小坂鉱山からの精鉱（不純物を取り除いた品質の良い鉱石）などでした。1958年に小坂鉄道が同和鉱業に吸収され、1962年には非電化となりました。1989年に同和鉱業と小坂製錬が分離し、小坂精錬小坂線になり、1994年には利用者の減少によって旅客営業が廃止され、2009年に貨物事業も廃止になったことで、廃線になりました。廃線後は、小坂駅が観光施設として営業しており、レールバイクや車両の見学、テーマパーク内でのトロッコ列車の乗車、構内で保存されているブルートレインあけぼのの見学、宿泊などができます。



旧小坂駅



小坂駅構内の
ブルートレイン

4. 小坂鉱山と小坂線との関わり、閉山後

小坂鉱山は、1861年に発見、開山され金や銀の鉱山として開発されました。1884年には藤田組が経営母体になり、1901年には銀の生産高が日本一になり、最盛期を迎えました。しかし、1902年には煙害が深刻化し、周りの村に被害が及びました。戦中戦後には、資源が枯渇し採掘が一度中断されましたが、1960年から新鉱脈の発見で採掘が再開されました。しかし、また資源が枯渇していきさらに、円高によって海外の鉱石を輸入したほうが、国内で鉱石を掘るよりもコストが少なくなり、1990年に閉山しました。閉山後は、2007年ごろまで、小坂製錬所が小坂鉱山以外から取り寄せた鉱石の製錬を行いました。それ以降は都市鉱山事業が行われており、電子部品から金属を回収しリサイクルしています。また、かつて鉱山事務所だった建物は、小坂駅の近くに移築され、博物館となっています。

そして、小坂線についてです。もともと、小坂鉱山からの産出物は馬車によって搬出していましたが、やがて小坂鉱山が最盛期を迎えると、馬車輸送だけでは運びきれなくなり、ロープウェイが建設されました。しかし、それでも運びきれず、



旧小坂鉱山事務所

鉄道が建設されました。1990年の小坂鉱山の閉山後には、主に製錬過程で大量に副産物として生成されていた濃硫酸を運んでいましたが、2007年からは製錬所が新型炉を取り入れ、危険性がなく、トラックでも運べる石膏(硫酸カルシウム)が副産物として生成されるようになったため、貨物事業の需要もなくなり、小坂線は2009年に廃線となりました。

5. 両線の共通点・相違点

まず、両線の共通点は、それぞれの鉱山の閉山から約20年後に廃線になっているということです。これは、どちらも閉山後になにかしらの需要があったということであり、それは前述したとおり、くりはら田園鉄道には旅客輸送の需要があり、小坂製錬小坂線には濃硫酸を運ぶという貨物輸送の需要がありました。また、どちらも採算が取れずに旅客輸送をやめています。

大きな相違点は、くりはら田園鉄道は貨物事業メインではなく、旅客輸送も盛んに行っており、閉山後の貨物事業終了後も旅客輸送を続けていました。それに対して、小坂製錬小坂線は、貨物事業よりも先に旅客輸送を終了し、貨物輸送の需要がなくなって廃線になっているため、貨物事業がメインの路線であるといえます。また、他にはくりはら田園鉄道線の細倉鉱山は、掘れる鉱石を残して閉山しましたが、小坂線の小坂鉱山は資源の枯渇と重なりながら閉山しました。

6. おわりに

いかがだったでしょうか。同じ東北地方にかつて存在した、ともに鉱山からの産出物を運ぶ貨物事業を行っていた、どこか似ているこの二つの路線についての理解が少し深まったのではないのでしょうか。もしよろしければにくりでんミュージアムや、旧小坂駅に実際に行ってみてください。最後までお読みいただきありがとうございました。

参考文献

小牟田哲彦『日本鉄道廃線史』（中公新書 2024年6月25日）

細倉鉱山wiki

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%B4%B0%E5%80%89%E9%89%B1%E5%B1%B1>

くりはら田園鉄道wiki

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%81%8F%E3%82%8A%E3%81%AF%E3%82%89%E7%94%B0%E5%9C%92%E9%89%84%E9%81%93>

小坂鉱山wiki

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B0%8F%E5%9D%82%E9%89%B1%E5%B1%B1>

小坂製錬小坂線wiki

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B0%8F%E5%9D%82%E8%A3%BD%E9%8C%AC%E5%B0%8F%E5%9D%82%E7%B7%9A>

小坂町ホームページ

[町のあゆみ／秋田県小坂町ホームページ - ひとと自然と文化を未来につなぐ 魅力あふれるまち](#)

羽田空港アクセス線の開業による 空港アクセスへの影響

2年1組 齋藤 太一

0. はじめに

こんにちは。みなさんは、今年4月に行われた山手線の工事を覚えているでしょうか。山手線と京浜東北線を1日半も止めて行われた大工事ということもあり、記憶に新しいと思います。しかし、その工事の目的をご存知でない方もいると思います。今回は、これから生まれる新路線「羽田空港アクセス線」と、それによって起こると予想される羽田空港アクセスへの影響を解説していきます。

1. 羽田空港アクセス線とは

いきなり羽田空港アクセス線と言われても、どのような路線なのかピンとこない方も多いと思います。ということで、羽田空港アクセス線についてのJRの資料から簡単な地図を持ってきました。



JRの資料より。羽田空港アクセス線の三つのルートの詳細が記載されている。

羽田空港アクセス線は、羽田空港新駅から東京貨物ターミナル駅までのアクセス新線部分と、そこから各方面へと結ぶ「臨海部ルート」、「東山手ルート」、

¹ JR東日本ニュース「羽田空港アクセス線(仮称)の本格的な工事に着手します」
1ページ 2023/4/4公開 2025/8/27閲覧
https://www.jreast.co.jp/press/2023/20230404_ho03.pdf

「西山手ルート」から構成されています。臨海部ルートはりんかい線の東京テレポート駅で、東山手ルートは山手線の田町駅付近で、西山手ルートは埼京線の大崎駅で既存の鉄道と合流する計画になっています。現時点では東山手ルートと臨海部ルートが2031年の開業を目指しています。

東山手ルートは、JR東日本の計画によると144本/日、およそ15分に一本のペースで列車が運行されることが決まっています。また、臨海部ルートの計画の中には、新木場駅のりんかい線と京葉線の連絡線を活用して房総方面との直通列車が運転される計画もあります。

2. 東京駅からの対羽田空港アクセスの改善

この項と次項では、具体的な対羽田空港アクセスの改善について、主に下の二つの点で比較します。

①既存の鉄道よりどれだけ早く、安く羽田空港に行けるか

②乗り換えなしで行けるという点で、リムジンバスとどれだけ張り合えるか

①は、乗換案内²で現時点での最速ルートの所要時間と最安ルートの運賃を調べた上で、JR東日本の試算による開業後の所要時間と、同じくJR東日本の資料に掲載されている工事区間(12.4km)に、出発する駅から田町までの営業キロを足し合わせ、「小さな時刻表」に掲載されている運賃表³から運賃を算定します。

3.「東山手ルート」および「アクセス新線」の工事概要



JR東日本の資料⁴に掲載されている工事区間の地図。運賃計算はこの地図をもとに行う。

②では、高速バスと羽田空港アクセス線とで運賃と所要時間を比較します。高速バスの情報はバス比較ナビ⁵で検索した際の情報をもとにします。

² ブラウザ版のジョルダン乗換案内で「平日12時出発」の条件で検索
ブラウザ版ジョルダン:<https://www.jorudan.co.jp/> 閲覧日:2025/8/18

³ 2024年夏版「JTB小さな時刻表」営業案内26ページ参照。

⁴ JR東日本ニュース「羽田空港アクセス線(仮称)の本格的な工事に着手します」
2ページ 2023/4/4公開 2025/8/27閲覧

https://www.jreast.co.jp/press/2023/20230404_ho03.pdf

⁵ バス比較ナビ 2025/8/30閲覧<https://www.bushikaku.net/>

まずは、東京都内からのアクセス改善の一例として、東京駅～羽田空港の間で比較を行います。

東京駅(vs鉄道)	所要時間	運賃
アクセス線開業前	26分(モノレール利用)	505円(京急線利用)
開業後	18分 ⁶	320円
改善幅	8分	185円

現時点で、東京駅から羽田空港へ向かう最速ルートは、京浜東北線の浜松町駅で東京モノレールに乗り換えるルートで、所要時間は26分、乗り換え回数は1回です。それが羽田空港アクセス線の開業により8分短縮される上に、乗り換えなしで行けるようになります。また、最安ルートは品川駅で京急線に乗り換えるルート(505円)ですが、こちらも320円まで抑えられます。

また、高速バスとの競争力も分析します。

東京駅(vs高速バス)	所要時間	運賃
高速バス	35分	1200円
羽田空港アクセス線	18分	320円

高速バスと比較しても、羽田空港アクセス線の方がより運賃が安く、所要時間が短く、運転本数も多い、という結果になりました。

そもそも、東京駅から発着する高速バス自体が1日6本と、とても少ないです。これは、東京駅周辺は他の方面へ向かう高速バスのバス停が密集しており、あまり空港行きの本数が確保できないことが原因としてあります。実際、「東京駅→羽田空港」で検索した際に出てきた大半の便は、大手町駅から地下鉄で二駅行った水天宮前駅にある東京シティエアターミナル発の便でした。

3. 主要駅からの対羽田空港アクセスの改善

羽田空港アクセス線は、JRによって建設されることから、遠方からのアクセスも改善することが見込まれます。ということで、東山手ルートの開業で空港アクセスが改善すると見込まれる、上野東京ライン系統から大宮駅(宇都宮線・高崎線)と柏駅(常磐線快速)、総武快速線から津田沼駅、臨海部ルートの開業によって空港アクセスが改善すると見込まれる京葉線から舞浜駅の計4駅を選び、前項の東京駅と同じように比較します。なお、舞浜駅からの運賃計算は、東京テレポート～東京貨物ターミナルを3.0kmと仮定し、りんかい線を含めた営業キロで計算

⁶タビリス 鉄道計画データベース「羽田空港アクセス線」2025/8/30閲覧
<https://tabiris.com/railproject/archives/jr-haneda/>

し、新木場～東京テレポートの分の差額運賃として120円を加算します。乗換時間は考慮しないものとします。

①大宮駅→羽田空港

大宮駅(vs鉄道)	所要時間	運賃
アクセス線開業前	1時間3分(モノレール利用)	986円(京急線利用)
開業後	52分	824円
改善幅	11分	162円

現時点で大宮駅から羽田空港に向かう最速ルートは、浜松町で東京モノレールに乗り換えるルートですが、アクセス線開業後は1時間を切り、最速55分で羽田空港に行けるようになります。また、最安のルートである、品川から京急線に乗るルートもより160円安くなります。

大宮駅(vs高速バス)	所要時間	運賃
高速バス	1時間45分	2000円
羽田空港アクセス線	52分	824円

羽田空港アクセス線が、高速バスに対して運賃、所要時間ともに大差で圧勝しています。大宮駅から羽田空港に向かうバスはほとんどが早朝便(高速バスの始発は京浜東北線の始発とほぼ同時刻)なので、朝早くの便に乗りたい層の需要を拾っていると考えられます。

②柏駅→羽田空港

柏駅(vs鉄道)	所要時間	運賃
アクセス線開業前	1時間10分(京急線利用)	986円(京急線利用)
開業後	56分	824円
改善幅	14分	162円

柏駅からの現時点での最速ルートである京急線を使った場合より14分短縮され、運賃も現時点の最安ルートより安く抑えられています。

柏駅(vs高速バス)	所要時間	運賃
高速バス	1時間45分	2000円
羽田空港アクセス線	56分	824円

こちらでも羽田空港アクセス線の圧勝です。一見ほとんど大宮駅と同じように見えますが、こちらは大宮駅発の便に比べて日中の便の割合が高いです。また、大宮駅発の便に比べて周辺の住宅地にもこまめに停車しています。

③津田沼駅→羽田空港

津田沼駅(vs鉄道)	所要時間	運賃
アクセス線開業前	1時間2分(モノレール利用)	898円(京急線利用)
開業後	48分	736円
改善幅	14分	162円

津田沼駅の場合東京駅での乗り換え時間を考慮していないので一概には言えませんが、現時点での最速ルートである東京モノレールを使うルートより所要時間は14分短縮され、運賃は最安ルートである品川から京急線を使うルートよりも160円ほど安くなります。

津田沼駅(vs高速バス)	所要時間	運賃
高速バス	1時間10分	1300円
羽田空港アクセス線	48分	736円

津田沼駅からのアクセスにおいても、羽田空港アクセス線が大差をつけています。ちなみに、津田沼駅発着のバスは日中でも毎時1本運行されています。

④舞浜駅→羽田空港

舞浜駅(vs鉄道)	所要時間	運賃
アクセス線開業前	51分(天王洲アイル駅からモノレール利用)	645円(東京駅経由で京急線利用)
開業後	24分	438円
改善幅	37分	208円

これまで比較してきた5駅の中で、所要時間、運賃ともに最大の改善幅です。舞浜から羽田空港に行こうとすると、なるべく東京湾沿いに進むのが最短です。しかし、現在の鉄道だと最も海沿いを通るルートは、天王洲アイル駅で東京モノレールに乗り換えるルートで、それよりも海側で進路を南に変える羽田空港アクセス線の方が速く、安くなるのは当然とも言えるでしょう。現に、東京ディズニーリゾート～羽田空港間は海沿いの高速道路を通る高速バスが最短の所要時間を叩き出しています。

舞浜駅 (vs 高速バス)	所要時間	運賃
高速バス	40分	1300円
羽田空港アクセス線	24分	438円

海沿いを走るとはいえ、渋滞に巻き込まれる可能性のある高速バスよりも、羽田空港アクセス線の方が定時性に優れており、速達性も高まります。

全体的に、所要時間の面では10-15分の短縮が、運賃の面では160円前後の改善が見込まれます。高速バスとの競争力は十分あると考えても差し支えなさそうです。

4. 終わりに

ここまで、羽田空港アクセス線の開業が空港へのアクセスに及ぼす影響を紹介してきましたが、いかがでしたでしょうか。

羽田空港アクセス線の開業によって、こんなにも空港へのアクセスが改善するならば、2031年度の開業を楽しみに待ってみようと思います。

北陸新幹線の延伸について考える

3年6組 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の展示にご来場いただき、ありがとうございます。今回は、北陸新幹線金沢～敦賀の延伸による影響と、これから予定されている大阪までの延伸計画について書いていきたいと思います。

1. 北陸新幹線とは

北陸新幹線とは、東京と福井県の敦賀を結ぶ路線である。なお、東京～大宮は東北新幹線、大宮～高崎は上越新幹線に乗り入れているため、厳密に言えば高崎と敦賀を結ぶ路線となる。1997年、長野オリンピックに合わせる形で高崎～長野で開業。当時は「長野行き新幹線」、後に長野新幹線と呼ばれた。その後、2015年に長野～金沢、2024年3月に金沢～敦賀と、2度の延伸をした(敦賀から先、大阪への延伸計画があるが、これについては後ほど触れる)。また、この路線はいわゆる整備新幹線と呼ばれる路線のうちの一つである。整備新幹線とは、1972年(昭和47年)に、全国新幹線鉄道整備法第4条第1項の規定による『建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画』により公示され、1973年(昭和48年)11月13日に整備計画が決定された路線のことである。



図1:北陸新幹線で使用されるE7系



図2:北陸新幹線の路線図

2. 北陸新幹線敦賀延伸による効果

2-1. 地域への経済的効果

今回の敦賀延伸により、沿線地域には大きな経済効果が生じた。ここでは特に大きな効果が出た福井県について見ていこうと思う。

①県内への訪問者、観光客数増加

敦賀延伸により、福井県への注目度が高まり、2024年の観光客数が前年比17.6%増である2069万人、観光消費額が同23.5%増である1513億円となり、過去最高となった。また、新幹線駅周辺の県外訪問者は、東京・長野と福井が直結したこと

で、関東圏から前年比29.3%増、信越から前年比52.7%増と大きく増加した。また、中京圏、関西圏からも1割程度増加し、全体として2割弱の増加となった(図3)。また、県内の主要観光地も好調で、たとえば恐竜博物館はコロナ禍の前に比べて24%増、永平寺や敦賀赤レンガ倉庫では、新幹線延伸前に比べてそれぞれ29%、39%増となった。

福井県内新幹線駅周辺の県外来訪者比較 ※越前たけふ駅除く（県推計値）

地域	開業12か月間 単位：万人			
	(R6.3.16～R7.3.15)		(R5.3.18～R6.3.15)	
	来訪者数	前年同期	増減数	前年比
関東圏	120.6	93.3	27.3	129.3%
関西圏	249.2	215.9	33.3	115.4%
中京圏	75.8	72.1	3.7	105.1%
北陸	167.3	147.9	19.4	113.1%
信越	19.7	12.9	6.8	152.7%
その他	58.3	48.3	10.0	120.7%
合計	690.9	590.4	100.5	117.0%

図3

②鉄道の利用者増加

新幹線(金沢～敦賀)は、開業後1年間で前年に比べ約25%増加。特に、編成が全列車12両と長くなり、一列車あたりの定員が増えたこともあり、お盆や年末年始には、それぞれ約36%、40%の増加となった。また、詳しくは後で触れるが、北陸本線から経営移管されたハピラインふくいでは、目標であった利用者数1日平均2万人を超え、約2.1万人となった。

③商業施設の利用者増加

福井県内にある4駅の新幹線駅周辺にある商業施設でも、想定以上の売り上げで推移している。特に敦賀駅にあるotta(ちなみえき)では2024年の利用者が39万人となり、前年に比べ48%増となった。

④宿泊者数の増加

延伸開業後、各地域で宿泊者数が増加した。福井県の日本人宿泊者数(2024年3月～2025年1月)は、前年比11%増、あわら温泉での1日の平均宿泊者数は、新幹線開業前に比べ17%増加した。ただ、京都や金沢といった人気観光地に挟まれているため、インバウンドの宿泊者数はあまり増加しておらず、全国の増加率を下回った。今後は、インバウンドの宿泊者数を増やすために、県内での滞在時間をどのように伸ばすかが課題である。

これらの他にも、駅周辺の再開発や、観光地のリニューアル、宿泊施設の整備などが進んでいる。

2-2. 都市間の輸送における利便性の向上と低下

金沢～敦賀間の延伸開業により、東京から敦賀まで一本で行けるようになった。それにより、東京方面からの場合は乗り換えが不要になったことで所要時間

が短くなり、東京～福井では平均41分、東京～敦賀では平均59分の短縮となった。

しかし、関西、東海方面からは特急サンダーバード号、しらさぎ号が走っていたが、今回の延伸で全て敦賀止まりとなってしまい、敦賀より先の福井、金沢方面に行くには必ず敦賀で乗り換えが必須となってしまった。さらに、敦賀駅では、新幹線と特急列車の乗り換えが、すでに新潟駅や武雄温泉

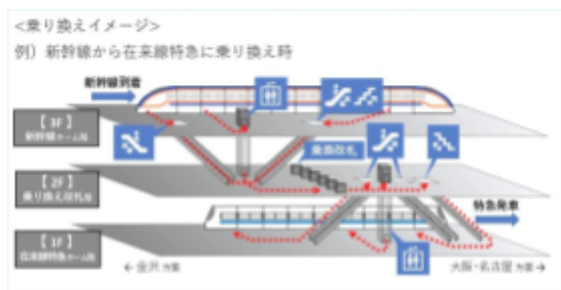


図4

駅で行われている対面乗り換えではなく、上下での乗り換え方式となった。また、図4のように、1階から3階を8分程度で移動しなくてはならず、スーツケースなどの大荷物を持つ利用者が乗り換えを急ぐ必要がある。また、石川県の一大温泉地である和倉温泉へも、新幹線開業前は大阪から直通の特急があったが、金沢～敦賀の特急が廃止されたのと同時に廃止された(2024年12月にJR西日本が能登地震からの復興として、大阪～和倉温泉を直通する臨時特急を検討する考えを示したが、実現するかは不明)。これにより、大阪からは2回の乗り換えが必要となり、利便性が低下した。実際、関西・東海方面への所要時間は、大阪～福井で平均3分、大阪～金沢で平均18分、名古屋～福井で平均2分の短縮と、あまり大きな変化が見られない。これらに加え、一部区間が新幹線になったので、運賃(本稿での「運賃」とは、乗車券に、新幹線や特急列車では指定席特急券の分を加えた料金を指す)が上がり、大阪・名古屋～金沢では1620円、大阪・名古屋～福井では1150円の値上げとなった。

よって、関西・東海方面からは乗り換え必須になり、運賃が大幅に値上げされたが、所要時間は運賃の値上げに見合うほど短縮されなかった(特に大阪・名古屋～福井に至っては2、3分の短縮で1150円の値上げ)。そのため、時間は多少かかるが運賃が安く、乗り換えもないという面から、高速バスに移る利用者が増えている。

2-3. 地域間の移動の利便性向上

整備新幹線の開業の際、並行して走るJRの在来線(いわゆる並行在来線)は切り離され、地元の自治体が出資する第三セクター鉄道に経営移管される。今回の敦賀延伸では、JR北陸本線の金沢～敦賀が切り離され、金沢～大聖寺がIRいしかわ鉄道に、大聖寺～敦賀がハ



図5:ハビラインふくい仕様の521系車両

ピラインふくいに、それぞれ移管された。過去にもこのような事例があり、北陸新幹線でいえば長野～金沢の延伸の際にも、並行して走っていた信越本線、北陸本線が切り離されて、第三セクター鉄道となった。ほとんどの場合、このような鉄道は地域輸送のみになるため、採算がとりづらく、経営面であまり良い話を聞かないのだが、今回開業したハピラインふくいでは、赤字額が少なく収まっているので紹介したい。

①本数増加

JR北陸本線からハピラインふくいになった際に、利用者の多い福井～武生では日中時間帯に1本/hから2本/hに増便。朝夕にはその他区間でも増便した。さらに、2025年のダイヤ改正では、福井～武生で運行していた列車を敦賀まで延長し、福井～敦賀では日中時間帯に概ね2本/hとなった。これらの結果、一日の運転本数が102本から131本に増加した。

②所要時間短縮

JR北陸本線には、サンダーバード号やしらさぎ号など、多くの特急列車が走っていたが、新幹線開業により金沢～敦賀で廃止となったので、普通列車のみが走るようになった。そのため、途中駅で特急列車の退避をする必要がなくなり、結果的に普通列車の所要時間が短縮した。また、快速の運行も開始し、福井～敦賀では約10分の短縮となった。まとめると、以下の表のようになり、所要時間と料金面を考えると、福井～敦賀間では新幹線と十分張り合えるようなダイヤとなった。

	北陸新幹線	ハピラインふくい
運賃	3, 260円	1, 140円
所要時間	約20分	約40分（普通列車は50分）

③その他

今までは、列車間隔が時間帯によってバラバラだったのが、パターンダイヤとなり、列車の発車時刻が覚えやすくなった。例えば福井駅では、敦賀方面の列車は日中時間帯毎時5分、35分に発車するダイヤとなった。また、金沢～福井では大聖寺駅でそれぞれIRいしかわ鉄道とハピラインふくいに分かれたものの、引き続き直通運転を行っている。北陸本線に乗り入れているJR越美北線でも、九頭竜湖・越前大野～福井で引き続き直通運転を行っている。

これらのダイヤ変更により、地域間の移動の利便性の向上はもちろん、在来線で大阪～福井などの都市間を移動する際にも利用しやすくなったことで、運賃収入は当初の見込みより2億5400万円上回る20億100万円となった。営業赤字も8億円の見込みだったものが1200万円と、大幅に縮小した。

3. 敦賀より先の延伸計画

北陸新幹線には、敦賀～大阪間の延伸計画が存在する。延伸するメリットとしては、南海トラフ地震などの災害によって、東海道新幹線が運休した際のバイパス路線として活用できることなどがあるが、一番のメリットは大阪～北陸地域が乗り換えなしで結ばれるということである。先ほど述べたように、現在は敦賀駅での乗り換えが必須となっているが、大阪延伸により、それが解消される。そのため、大阪への延伸は必須だと言える。

敦賀～大阪間のルートについてはいくつか検討されたが、今回はその中でも大きく議論された(されている)2つのルートについて紹介する。

①米原ルート

米原ルートとは、敦賀から米原を経由して大阪へ至るルートである(図6)。

途中、米原駅からは東海道新幹線に直通することになっている。このルートは、他のどのルートよりも建設距離が短いため、工費が安く済むし、中京圏から利用しやすくなる。しかし、デメリットとしては、東海道新幹線はかなり列車本数が多く、特に繁忙期には日中でも15本/hという過密ダイヤになるため、北陸新幹線が乗り入れる余裕がない。仮に、リニア中央新幹線が東京～大阪で開業し、東海道新幹線の本数が減り、乗り入れが可能になったとしても、米原～新大阪はJR東海の管轄

なので、収益のうちのJR西日本の取り分は少なくなる。また、東海道新幹線に乗り入れができないとなれば、乗り換えが引き続き必須となってしまう。さらに、敦賀～大阪の距離が他ルートに比べ長くなるので、運賃、所要時間が増加してしまう。加えて、このルートは滋賀県を通過するが、滋賀県内には新駅の設置は計画されていない。整備新幹線の建設費用は沿線自治体が払うルールとなっているので、滋賀県からすれば、新駅開業などによる恩恵がほぼないにも関わらず、建設費用を支払わなければならない。さらに、並行して走る北陸本線(敦賀～米原)がJRから切り離されることで、京阪神へ直通する新快速などの列車が米原止まりになる可能性も高い。これらのことから、滋賀県はこのルートに反対している。

②小浜・京都ルート



図6

小浜・京都ルートとは、敦賀から東小浜(小浜市付近)、京都駅周辺、松井山手駅付近を經由して新大阪駅へ至るルートである(前ページの図6)。このルートのメリットとしては、京都駅を通るので、現在の特急サンダーバードと同じように、京都市周辺の需要を取り込むことができる。また、運賃の割高率が現行ルートより抑えられる。さらに、東海道新幹線とは完全に別線として建設することで、東海道新幹線の運行状況に左右されなくなるため、東京～大阪間の代替経路が確保できる。一方デメリットとしては、京都府内の区間で地下深くにトンネルを掘る必要があり、建設費用が高額となってしまう。さらに、地下深くにトンネルを掘るため、地下水が流れ出てしまう可能性がある。また、費用対効果が米原ルートより悪いと想定されている。

ここまでで2つのルートについて書いたが、2016年に与党の整備新幹線建設推進プロジェクトチーム(与党PT)によって、「北陸と関西間の移動の速達性、利用者の利便性等を勘定し、小浜・京都ルートが適切である」とされた。しかし、小浜・京都ルートは京都駅周辺のルートが決まっていない。現在検討されているルートは、京都駅の地下を通る南北案と、京都駅を通らずにJR京都線桂川駅付近に新駅を建設する桂川案の2つがあるが、決定には至っていない(小浜・京都ルートに決定した当時はさらにもう1つの東西案があったが、地下水の影響が強いとして候補から除外された)。また、今年6月に開かれた京都市議会の本議会では、地下水や歴史的・文化的建造物への影響が大きいと指摘し、京都市内の地下深くにトンネルを建設するルート案に反対

する決議案が可決された。京都市からすれば、議会で指摘されたことに加え、大きな経済効果も見込めない割に、高額な建設費用を支払う必要があるため、小浜・京都ルートでの延伸を支持するメリットがほとんどない。これらの理由から、2025年度中の着工は見送られ、2026年度中の着工も極めて厳しい状況となっている。

このような状況の中、今年7月に行われた参議院選挙の京都選挙区で、米原ルートの再検討を訴えた候補者が首位で当選したことを受け、与党PTの委員長を務める京都選挙区選出の西田参議院議員が、米原ルートなどを再検証する考えを示した。大阪府や石川県はこの考えを支持する一方、福井県や滋賀県は米原ルートを

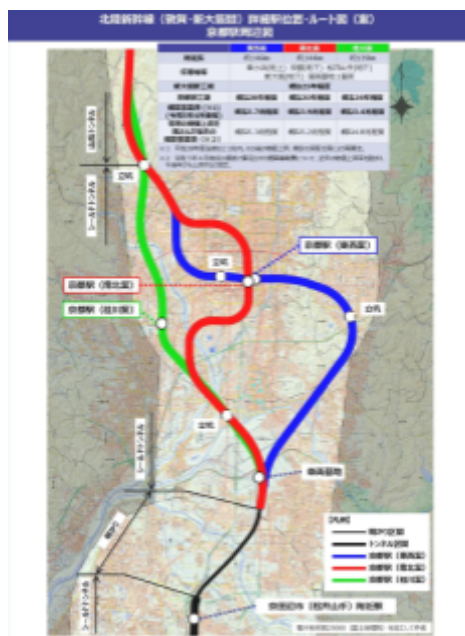


図7:京都駅周辺のルート案

求めておらず、JR西日本も小浜・京都ルートから考えを変えていないため、最終的なルート決定はまだまだ先になると考えられる。

4. まとめ

いかがだったでしょうか。今回は、北陸新幹線の現状とこれからについてまとめてみました。北陸新幹線が現在の敦賀止まりのままでは、不便な点が多く、一刻も早く大阪まで延伸されることが望ましいと思います。しかし実際には、各自治体の意見が絡み合い、ルート選定が難航しているのが現状です。個人的には、大阪までの具体的な延伸計画が決まらないまま敦賀まで先に延伸された結果、関西～北陸の移動がかえって不便になってしまうのであれば、北陸新幹線は金沢止まりのままでもよかったのではないかと思います。少し長くなってしまいましたが、最後までお読みいただきありがとうございました。

5. 出典

図1：<https://ja.wikipedia.org/wiki/北陸新幹線#>

図2：<https://www.jreast.co.jp/train/shinkan/hokuriku.html>

図3：福井県HPより「北陸新幹線福井・敦賀開業後1年間の状況」

図4：JR西日本より「2024年3月16日 ダイヤ改正を実施します」

図5：https://www.fukuishimbun.co.jp/articles/-/2336181#goog_rewarded

図6：<https://www.yomiuri.co.jp/economy/20240719-0YT1T50031/>

図7：鉄道・運輸機構(JRTT)より「北陸新幹線(敦賀・新大阪間)に関するご説明資料」

6. 参考文献

<https://ja.wikipedia.org/wiki/北陸新幹線#>(最終閲覧日:2025/8/28)

https://www.fukuishimbun.co.jp/articles/-/2332449#goog_rewarded(最終閲覧日:2025/8/28)

福井県HPより「北陸新幹線福井・敦賀開業後1年間の状況」

<https://www.jiji.com/jc/article?k=2025031500368&g=eco>(最終閲覧日:2025/8/28)

JR西日本より「2024年3月16日 ダイヤ改正を実施します」

<https://www.fukuishimbun.co.jp/articles/-/2264411>(最終閲覧日:2025/8/29)

ハピラインふくいより「開業ダイヤの概要が決まりました！」

<https://ja.wikipedia.org/wiki/北陸新幹線敦賀以西のルート選定>(最終閲覧日:2025/8/30)

鉄道・運輸機構(JRTT)より「北陸新幹線(敦賀・新大阪間)に関するご説明資料」

<https://news.yahoo.co.jp/articles/1d3996319fcfd29092ed97c1b7adcad248d9d89b>(最終閲覧日:2025/8/29)

<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20250606/k10014827881000.html>(最終閲覧日:2025/8/30)

<https://www.fukuishimbun.co.jp/articles/-/1996243>(最終閲覧日:2025/8/30)

<https://www.fnn.jp/articles/-/923882>(最終閲覧日:2025/8/30)

神奈川県の「無くなりそうな電車」に乗る

1年6組 安藤 和乎太

はじめに

今回は、「もうすぐ無くなりそうな電車」をテーマにして、神奈川県のたくさんの電車に乗ったので、その時のことを書いていきます。最後まで読んでくださると嬉しいです。

①春日部(7:15)～押上(8:01)

東武スカイツリーライン 急行

まずは、東武スカイツリーラインから都営浅草線と京急線を経由して、三崎口を目指します。東武スカイツリーラインに乗り、押上。乗ったのは、東京メトロ8000系でした。この時間は、優等種別だけでも5分に一本ほどあるのですが、この時は終始一両に15人ほどしか乗客がおらず、供給過多ではないかと感じました。



東京メトロ8000系(別日撮影)

②押上(8:05)～京急蒲田(8:44)

都営浅草線・京急線 急行

次に京急線方面に向かいます。乗ったのは都営地下鉄5500形でした。都営浅草線内での運転は、電車が止まるときに振動をほぼ感じませんでした。泉岳寺を出て京急線に入り、地上区間へ出ると、大雨が降っていました。車両性能がいいのか、車輪が空回りすることはほぼありませんでしたが、運転席からの視界が悪そうでした。



都営地下鉄5500形

③京急蒲田(8:44)～横浜(9:16)

京急線 普通

京急蒲田駅で普通に乗り換えました。乗ったのは京急1000形1600番台です。30分ほどの道のりでしたが、京急川崎で特急に、生麦で急行と快特に抜かれ、やはり京急は優等種別が多いのだと感じました。普



京急1000形1600番台

通は、停車駅が多く、必然的に加減速をする機会が増えますが、雨のせいでたくさん空転しており、運転が大変そうでした。

④横浜(9:22)～上大岡(9:34) 京急線 急行

横浜駅で急行に乗り換ええました。乗ったのは京急1000形1890番台です。この車両は、朝夕のウィング号や臨時列車での使用を想定して、用途に応じて座席をロングシート、クロスシートの両方の向きに変えられる、デュアルシートが設置されている車両です。座席の頭に反り返っている部分があり、より快適に移動できました。



京急1000形1800番台

⑤上大岡(9:49)～三崎口(10:29)

京急線 特急

上大岡で特急に乗り換ええました。乗ったのは京急1500形です。この車両は、今回の旅のテーマである「もうすぐ無くなりそうな電車」のうちの1つです。この1500形は、1000形による置き換えが始まっており、既に廃車された編成もあります。今回乗った列車は、ダイヤ上は京急久里浜行きで、三崎口方面へは乗り換えが必要のように見えますが、実際は三崎口まで直通でした。



京急1500形

⑥三崎口(10:48)～京急久里浜(11:03)

京急線 快特

次は江ノ電に乗るために江ノ島駅に向かいます。乗ったのは京急2100系です。三崎口駅で座席の向きを車掌が一回の操作で変えていました。



京急2100形

⑦久里浜(11:25)～逗子(11:45)

横須賀線 普通

京急久里浜駅から5分ほど歩き、JR線の久里浜駅へ行きました。久里浜駅では、50人ほどの乗客が電車の到着を待っており、かなり多く感じました。そうして乗った電車



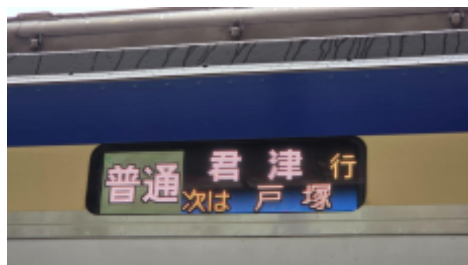
E235系1000番台

はE235系1000番台です。逗子行きで、4両編成でした。久里浜駅ではドアが押しボタン方式になっていました。途中駅では、どの駅もドアが自動開閉であり、押しボタン方式は珍しい光景のようです。

⑧逗子(11:52)～大船(12:03)

横須賀線 普通

先程の電車は逗子止まりなので、逗子駅で乗り換えました。乗ったのはE235系1000番台です。途中で鎌倉を通るからか、鳩サブレーなどのお土産を持った乗客が多かったです。



E235系1000番台の側面方向幕

⑨大船(12:37)～湘南江の島(12:51)

湘南モノレール

大船駅で、湘南モノレールに乗り換えました。乗ったのは5000系です。多くの乗客は、終点の湘南江の島まで乗っており、途中駅での乗降は多くありませんでした。乗客がかなり多く、ずっと満席でした。



湘南モノレール5000系

⑩江ノ島(13:18)～藤沢(13:27) 江ノ島電鉄

湘南江の島駅から数十m歩き、江ノ島駅に行きました。ここからは江ノ電に乗ります。乗ったのは1000形です。この車両も、今回の旅のテーマである「もうすぐ無くなりそうな電車」のうちの1つです。江ノ電では、新型車両である700形の導入と、その700形による1000形の置き換えが発表されました。つまり、1000形は余命宣告をされたということです。そんな1000形に乗り、終点の藤沢に向かいます。この車両はかなり珍しい吊り掛け駆動方式の電車で、藤沢まで車内に響く走行音を楽しめました。



江ノ電1000形

⑪藤沢(13:36)～相模大野(13:58) 小田急江ノ島線 快速急行

次は相鉄線に乗るために海老名駅に向かいます。そのために、藤沢駅から乗ったのは小田急5000形の快速急行です。快速急行なので、停車駅は急行よりも少なめでしたが、あまり速度を出していませんでした。

⑫相模大野(14:00)～海老名(14:11) 小田急小田原線 各駅停車

次は小田急小田原線の各駅停車に乗りました。乗ったのは小田急2000形です。2000形は、東京メトロ東西線の15000系のように、開口部を広げたワイドドアが採用されており、一般的なドアより開閉に時間がかかっていました。また、1駅間の距離が都心部よりかなり長めのように感じられました。

⑬海老名(14:24)～横浜(14:51)

相鉄本線 特急

ここからは、相鉄線に乗ります。乗ったのは、相鉄9000系です。この車両も、今回の旅のテーマである、「もうすぐ無くなりそうな電車」の1つです。相模鉄道では、新型車両の13000系の導入と、それによる9000系の置き換えが発表されています。その13000系は、来年度から導入されるため、これから9000系に廃車となる編成が出てきてもおかしくありません。早めに記録したほうがいい形式です。そんな9000系は、ボックスシートが本革でできており、横浜まで快適に移動できました。



相鉄9000系



相鉄9000系の本革が
素材のボックスシート

⑭横浜(15:28)～湘南台(16:10) 相鉄本線・いずみ野線 各駅停車

横浜駅で30分ほど待ち、再び相鉄9000系に乗りました。今回は、各駅停車での乗車です。全区間で立ち客が全く無く、先程乗車した特急に比べて乗客は少なめでした。ゆめが丘駅には、駅前の再開発によって昨年の7月末にできたゆめが丘ソラトスがあり、ソラトスの開業前よりも乗降客数が増えた印象でした。

⑮湘南台(16:17)～相模大野(16:42) 小田急江ノ島線 各駅停車

ここから帰路につきます。湘南台から町田と北千住を經由して春日部に帰ります。乗ったのは小田急3000形の各駅停車です。町田から乗るロマンスカーの時間まで余裕があったため、あえて各駅停車に乗りました。こちらは、相鉄線と違い、同区間で先程乗車した快速急行とあまり変わらない乗車率でした。



小田急3000形

⑯相模大野(16:45)～町田(16:47)

小田急小田原線 各駅停車

先程の各駅停車は、相模大野止まりだったので、一駅移動します。乗ったのは小田急4000形。小田急線内の各駅停車の運用に、メトロ直通用の小田急4000形が使われるのは珍しい印象と思います。車内は、1両に5人ほどの乗車で、かなり空いていました。



小田急4000形

⑰町田(17:17)～北千住(18:21)

小田急小田原線・東京メトロ千代田線 特急メトロはこね22号

ここからは、メトロはこねに乗って北千住まで移動します。乗ったのは小田急60000形(MSE)です。メトロ線内に直通するロマンスカーは平日上りが一日3本、下りが一日2本、土休日上りが一日5本、下りが4本というように、かなり少なめで、筆者は今回が初乗車でしたが、乗換をせずに北千住まで直通で、席も確保されているというのがとても便利で快適でした。乗車率は8割程度と、かなり多めでした。



小田急60000形(MSE)

⑱北千住(18:33)～春日部(18:55)

東武スカイツリーライン

特急リバティけごん43号

本日最後の乗車です。ほぼ満席なほどに乗客がおり、都心部からの埼玉・北関東方面への着席需要の高さが伺えました。



東武500系(リバティ)

おわりに

今回は、「もうすぐ無くなりそうな電車」をテーマに、神奈川県のエリアに乗ってきました。どの電車も、見慣れた電車だったので、寂しさを感じます。ですが、それに伴って新車が入ってくることも事実なので、これからは新車にも期待したいと思います。このような調子で、次回からも部誌を書いていきますので、また読んでくださると嬉しいです。

あとがき

「HINODE No.241 文化祭号」は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のでしょうか。最初に書いたように、なずな祭での鉄道研究部の展示は、2日間での来場者数が約3000人にもなる非常に大規模なものです。この部誌も含めて「展示を見に来てよかった」と感じていただけたら、この部活への興味を持っていただけた方が一人でも多くいてくだされば、それほど嬉しいことはありません。

さて、私を含め高校2年生はなずな祭の1か月後に鉄道研究部を引退するため、こうして皆様の前で文章を書くのも最後となります。昨年の11月に研究班長に就任してからの1年間、研究班では「新入生歓迎号」

「鉄道模型コンテスト号」そしてこの「なずな祭号」と3つの部誌を発行し、それ以外でも鉄道研究部ホームページの移転など、さまざまなことを行ってきました。この1年間、研究班としてあまり新しい取り組みはできませんでしたが、それでも顧問の谷津先生や部全体で26人にもなる後輩たちの協力のおかげでここまでやってこられました。本当にありがとうございます。来年以降も期待しています。

最後に、鉄道研究部の展示にお越しくださり、そしてここまで読んでくださった皆様、本当にありがとうございます。もしご縁があれば、来年もぜひお越しく下さい。

2025/09/20 研究班長 中野壬月



Thank you for reading!

鉄道研究部 部誌「HINODE」No. 241 なずな祭号

発行年月日: 2025年9月20日

発行者: 市川学園鉄道研究部

発行責任者: 中野 壬月