

< 2012年1月分 >

* さよならキハ30形—房総で愛され半世紀

JR 久留里線（木更津—上総亀山）で長年運行されてきたディーゼル車「キハ30形」など3車両が、老朽化に伴い引退することになった。JR 東日本千葉支社によると、2012年秋から新型車両を導入し、順次入れ替える方針。12年12月の同線の開業百周年を目前に、房総の通勤・観光客に愛されてきた名物車両がレールを去る。

引退が決まったのはキハ30形、キハ37形、キハ38形。旧国鉄時代の1960年～80年代にかけて製造され、半世紀にわたって地元の通勤客らに親しまれてきた。かつては群馬県高崎市や宇都宮市などでも運行されてきたが現在、JR 東日本管内で3車両を運行しているのは久留里線のみ。特に30形は、房総での観光の目玉にしようと、2009年に朱色とクリーム色の「国鉄色」に”お色直し”し、鉄道ファンの人気を呼んでいた。入れ替わる新型車両はキハE130形。すでに茨城と福島両県をまたぐ水郡線などで導入されている。軽量ステンレス車体で、現行車両よりも排気物質が少ない新型ディーゼルエンジンを採用。乗降口を増やし、車窓を大きくするなど、快適な乗り心地が楽しめる。十両を導入予定で、予算は約15億円。久留里線は1912年12月28日、木更津—久留里間で開業。36年に上総亀山まで延長された。JR 東日本では、2011年9月にも「スカ色」で親しまれてきた113形が廃車となるなど、往年の車両が姿を消しつつある。

（東京 1/12）

* 東急・京急結び「羽田アクセス向上」 蒲蒲線実現なるか

東急電鉄が、大田区にある蒲田駅と京急蒲田駅の両エリアを結ぶ「新空港線」（蒲蒲線）構想の実現に向けて動き出した。区も「羽田空港の利便性が向上する」と建設促進を訴えるが、1000億円を越す建設費に都は難色を示す。蒲蒲線は開通するのか。

地元大田区前向き

蒲蒲線は、JR・東急電鉄の蒲田駅と、京急電鉄の800 ㍍を鉄道で結ぶ計画路線だ。一体には商店街などが広がるため、地下に約3.1キロのトンネルを掘るといふ。2000年、国の運輸政策審議会で「15年までに整備着手することが適当」とされた。

大田区は、02年から建設費などの調査を開始。05年には整備促進区民協議会を立ち上げるなど、計画実現に積極的だ。区まちづくり推進部の佐藤国治担当課長は「交通ネットワークは、つなげることで利便性が増す」と協調する。

東急多摩川線の利用者が羽田空港に向かう場合、蒲田駅で降りてバスを使うか、品川駅を経由するなどの必要があった。蒲蒲線の開通で、空港利用者の利便性向上も期待される。

蒲蒲線を取り巻く環境が変わったのは昨年11月。東急電鉄が投資家向け会社説明会で、初めて計画実現に前向きな姿勢を示した。同社の担当者は「羽田空港は国際化で利用客が増えている。鉄道ネットワークの拡充は必要」と説く。

同社は渋谷地区の再開発を進めており、4月には複合商業施設「渋谷ヒカリエ」がオープンする。蒲蒲線の開通で、東急路線を使って海外からの観光客を呼び込みたいとの狙いもある。自由が丘（目黒

区)や武蔵小杉(川崎市)と羽田空港の移動も15分ほど短縮されるという。

東急多摩川線から乗る場合、計画では矢口渡一蒲田間から地下に入り、新たに作る東急蒲田駅の地下ホームで下車。対面ホームで京急電鉄に乗り換え、糎谷一大鳥居間から京急空港線に接続する。京急本線にも乗り換えられるように京急蒲田駅の南隣に南蒲田駅(仮称)を造る。

しかし、都は計画の実現に否定的だ。都交通企画課の安部文洋課長は「利便性は増すが、採算性を考えると課題は多い」と話す。

区の試算では総事業費は1080億円。国と地方(都と区)が3分の1ずつ負担し、24年後の黒字転換を目指す。しかし都は、新路線の車庫建設費など出費はさらにふくらむと見る。また、空港利用者だけでは採算が取れず、「現状の状況では(区が見込む)30年以内の黒字転換は難しい」とも指摘する。

京急電鉄は「東京都がどう判断するかを待ちたい」と、静観の構えだ。蒲蒲線の開通で京急本線は乗客を減らすとみられ、建設促進に積極的な東急とは一線を画している。

京急は約1892億円(うち国と都、区が約1534億円を出資)をかけて京急蒲田駅周辺で高架工事を進めている。「まずは目の前の工事で手いっぱい。先のことを考える余裕はない」という。

(朝日 1 / 13)

* 鉄路に夢のせ①

昨年12月の日曜日、東京都北区の飛鳥山公園のテラスで、若い男の達が数十羽先の高架上を走る新幹線E4系Maxを見て歓声を上げた。「マックスだ」

集まったのは「ママ鉄」と呼ばれる鉄道好きの母親に様々な情報を提供する、インターネットコミュニティサイトの登録者とその子どもの約30人。「お弁当を食べながら新幹線を見よう」との呼びかけに応じ都内や近県からやってきた。

新宿区の内田華子さん(36)は「長男(5)が小さいときから、一緒に鉄道の絵本を見たりするうちに私も好きに。最近では2人で東京駅などに電車を見に行くんです」と話す。

2009年に始まったママ鉄コミュニティ。昨年末で2133人の母親が登録する。立ち上げたのは「子鉄&ママ鉄の電車お出かけガイド」の著書もある翻訳家の棚沢明子さん(38)。「登録者は子どもに付き合ううちに鉄道の魅力にとりつかれてしまった母親ばかり。月1回は集まり鉄道や子育ての話で盛り上がる。日常生活の活力です」

「鉄道好きとに言えば以前はマニアの男性ばかりだったが、ここ数年女性や中高年が増えてきた」というのはJTB時刻表の編集長、石川敏晴さん(42)。「きっかけは07年の鉄道博物館(さいたま市)開業。母親と子どもが一日楽しめる私設が誕生し、鉄道の趣味が一部マニアのものでなくなった。最近増えた軽い感覚のファンは今や200万人以上といわれる」

この広がり注目したのが旅行会社。日本旅行によると、ファミリー向けに複数の新幹線を乗り継いだり、車両基地を訪れたりするツアーが人気。中高年は鈍行列車を乗り継ぐような「じっくり鉄道を楽しむツアー」がうけている。

「列車に乗ること自体が目的のツアーが成立するようになった」と同社でファン向け旅行を企画する西日本営業本部の玉川淳さん(43)。「客層のターゲットを明確にした上で、参加者限定の特典を充実させることなどが大切」と強調する。

JTBは旅行商品の開発を進める一方、鉄道を通じて旅行や地域の魅力を発進する活動に力を入れる。その1つが鉄道好きのOLや女子大学生からなる「鉄旅ガールズ」の結成。月1回集まり、若い女性の視点から関連商品の企画などにアイデアを提供する。

「今は3月公開の映画「僕達急行 A列車で行こう」の公式ブログのコンテンツ作りなどに協力している」と担当者。

ホテルもファン向けプランの充実を進める。小田急ホテルセンチュリーサザンタワー（東京・渋谷）は「窓からJRの行き交う様子を見られる」110室を対象に09年から「トレインビュー宿泊プラン」を始めたところ、リピーターが多く好調。「引き続き利用してもらえるように特典を定期的に見直すなどしている」（販売促進課）

人気は続くのか。石川さんは「軽い感覚のファンは鉄道とつかず離れず。息長く続くだろう。」と語る。

ここ数年で急速に増えた鉄道ファン。列車や博物館などの人気スポットを巡りながら、ファン層拡大の実情と背景を探った。

（日経 1/16）

* 鉄路に夢のせ②

「なに、これ」。幼い子どもたちが大きな声を上げながら、丸い木製のボールが詰まった「木のプール」で寝転んだり、縁でボールを転がしたりして楽しそうに遊んでいる。

ここは遊園地の中ではない。JR九州の観光列車「あそぼーい！」（4両編成）車内光景だ。熊本駅（熊本市）から宮地駅（熊本県阿蘇市）まで主に土日祝日に1日2往復するこの列車に乗ってみると「子どもが飽きることなく楽しめる」ように車両がデザインされていることが分かる。鉄道好きのこともや母親から強く支持されている理由だ。

典型的なのが3号車。木のプールのほか、進行方向に関係なく子どもが窓側に座れる転換式の親子シートや、絵本を集めた図書室、寝転がって遊べる和室が設置されるなど、遊び心をくすぐるものばかり。

ほかにも仕掛けが凝らされている。例えば親子シートの窓側の子供用の座席。「2～3歳の子が背伸びしなくても外の景色が良くみえるように、そこだけ床の部分を約10センチ高くしてある」とJR九州の列車デザインを手掛けるデザイナーの水戸岡鋭治さん（64）は説明する。

しかも3号車の木のプールなどで子どもを見守るのは3人いる女性客室乗務員の1人。これは子どもの安全を守るという理由だけでなく、「子どもが勝手に遊んでいる間、お母さんにも鉄道の旅を満喫してもらおうという狙い」。

子ども向けだけではない。大人やお年寄り向けの工夫もあちこちに。1号車と4号車には大きな窓から阿蘇の美しい景色を180°楽しめるパノラマシートを設置、各車両の共有スペースには広々としたソファや窓の面したベンチを置いた。中高年や女性グループ客などから好評だ。

「あそぼーい！」をはじめとするJR九州の観光列車は現在9本。すべて対象とする客層を明確にした上で、地元の木材をふんだんに使うなど「和の文化の上に世界の文化をのせる」ことを基本にデザインされている。

列車のユニークなデザインが影響して十分な座席数を確保できず、採算面でも苦しい列車も中にはあるが、JR九州会長の石原進さん（66）は今後も特徴のある観光列車を充実していく考え。

「観光列車でローカル線を魅力的にすればお客の支持を得られる。そうすれば九州新幹線の乗客数が伸びて全体の収入増につながり、各地域の活性化も実現できる。」と語る。

（日経 1/17）

* 地下鉄移動中つながる携帯——事業費 4 社で負担

地下鉄の乗車中も携帯電話が「圏内」に一。東京や大阪、名古屋など全国の地下鉄で、駅のホーム以外でも携帯電話の電波が届くようにする対応が進んでいる。今年中に多くの路線で、地上の電車と同様にメールやインターネットが使えるようになる予定だ。

先行する福岡に続いて 3 月には東京や名古屋、大阪の地下鉄の一部区間で携帯が通じるようになる見込み。

都市部では大半の場所で使えるようになった携帯電話だが、地下鉄の駅と駅の間は残された最大の「圏外」エリアの 1 つ。ただ地下鉄事業者はこれまで、車内での通話を自粛するよう乗客に呼びかけてきた手前、駅間で携帯電話が使えるようにすることに積極的ではなかった。

圏外解消への対応が一気に進む見通しになったのは、ソフトモバイルの孫正義社長の「つぶやき」がきっかけ。

「携帯電話のアンテナ工事を許可してほしい」。昨年 1 月、ツイッターでこう訴えた。都営地下鉄を運営する東京都の猪瀬直樹副知事も孫社長との会談で、「会社に着く前にメールチェックができる。仕事の効率が良くなる」と応じ、対策が本格化した。

対応工事は、携帯各社などで行う移動通信基盤整備協会が進める。事業費は全国で数百億円程度とみられ、NTT ドコモ、KDDI、ソフトバンクモバイル、イー・アクセスの 4 社で分担する。

地下鉄が走るトンネルスペースには限りがあるため、トンネルの外にある各社の基地局からケーブルを延ばし、一本に束ねて、トンネルの天井部分にある共用アンテナにつなげる方式を主に用いる。

地下鉄乗車中も途切れずにメールやネット接続、通話ができるようになる。地下鉄の事業者は車内マナーの乱れを心配し、「優先席付近では電源を切り、それ以外の場所ではマナーモードにして通話は控えてほしい」（東京メトロ）と呼びかけている。

（朝日 1/21）

* 北海道の 18 路線——廃止ローカル線「追憶写真集」

さいたま市在住の鉄道ファンの写真家工藤裕之さん（43）が、高校から大学時代に北海道を訪れて撮りためた廃止ローカル線の「現役時代」の写真集を出版した。400 ページを超える大作で収録したカラー写真は沿線の住民の表情などを含め約 1200 点に及ぶ。鉄道雑誌の編集者は「一人でこれだけの点数を撮影した廃止ローカル線写真集は貴重だ」と話している。

84～89 年「現役時代」1200 点

写真集は「北海道廃止ローカル線写真集 追憶の鉄路」（北海道新聞社）。収録写真は、工藤さんが高校一年だった 1984 年から大学 1 年の 89 年にかけて撮影した。

幼少時から鉄道好きで、親のカメラを借りて各地の鉄道を撮り歩いた。高校一年の時、当時住んでいた千葉県から初めて北海道を訪れた。広大な大地を走る列車の雄姿や列車内や駅で出会った人の温かさにひかれ、「北海道の鉄道にのめり込んでいった」という。

その後、夏休みや春休みの度に北海道を 10 回近く訪れ、撮影して回った。

写真集では、幸福駅があった帯広—広尾間の広尾線（87 年 2 月廃止）うあ、「最北の急行」が走る路線として知られた音威子府—南稚内間の天北線（89 年 4 月廃止）など 18 路線を紹介。雪原を列車が走る光景や列車を見送る駅員の後ろ姿を映画のワンシーンのように切り取った作品もある。

鉄道雑誌「鉄道ジャーナル」編集部によると、400 ページを超える廃止ローカル線の写真集は珍しい

という。工藤さんは「沿線の懐かしい風景とともに、列車や駅を舞台にした人と人とのつながりの温かみを感じてほしい」と話している。

A5判全カラー 460 ページ。2625 円。北海道新聞社事業局出版センター、011(210)5744。

(東京 1/21)

*メトロと都営共同でバリアフリー便利帳

高齢者や障害者、ベビーカー利用者らに役に立ててもらおうと、東京メトロと都交通局が都内すべての地下鉄駅のバリアフリー情報を網羅した冊子「バリアフリー便利帳」を作った。

同様の冊子はこれまでで個別に作っていたが、サービス一元化の一環として初めて共同発行した。便利洋には東京メトロ 179 駅、都営地下鉄 106 駅の計 285 駅の情報を掲載。エスカレーター、エレベーター、スロープ、トイレなどの位置情報を、カラーでわかりやすく紹介している。

都担当者は「今後も一緒にできることは一元化してゆきたい」としている。

縦 17.5 ㍉、横 10.5 ㍉で 96 ページ。計 20 万部発行し、印刷費用は両社で折半した。25 日から各地下鉄駅の改札付近などで配布する。

(東京 1/25)

*「スカイツリー駅」3月17日から

東武鉄道は、5 月に開業する東京スカイツリー前にある業平橋駅（墨田区押上）を、3 月 17 日から「とうきょうスカイツリー駅」として名前を変えて営業する。同社が 26 日、発表した。駅は改装工事中で、4 月には新たに駅の東側にも改札口ができる。

同日付で運行ダイヤの改定も実施する。現在の業平橋駅には普通（各駅）、区間準急、区間急行の 3 種類の列車が止まるがダイヤ改定後は、特急列車のうち上りの全 45 本と、下りの 4 本が停車する。

東京スカイツリーには、地下鉄半蔵門線や京成押上線などが止まる押上駅からも歩いていける。

(朝日 1/27)

*東急も駅ナンバリング

東急電鉄は 26 日、アルファベットや数字を組み合わせた駅ナンバリングを東急線全 112 駅で 2 月から導入すると発表した。羽田空港の国際化や 2012 年度中の東横線と東京メトロ副都心線の相互直通運転開始などにより、外国人や沿線外の利用者の増加が見込まれるため。路線の乗り換えなどの際、わかりやすくなりそうだ。

路線事に略式アルファベットと駅番号を組み合わせて、路線図で使っている路線カラーで色分けする。たとえば東横線は路線名「TY」で渋谷から横浜方面へ順に数字を振る。起点の渋谷は「TY01」、7 駅目の自由が丘は「TY07」、横浜は「TY21」とする。駅ナンバリングの背景を路線カラーで囲むなどして、駅名標などに表示する。2 月上旬から、駅名標や各種案内サインなどを順次、取り換える。

首都圏では東京メトロ、都営地下鉄、京急電鉄、京成電鉄、横浜市営地下鉄などが駅ナンバリングを導入している。

(東京 1/27)

*首都圏周遊券を刷新——JR東 9 路線でエリア拡大

東日本旅客鉄道（JR 東日本）は 3 月 17 日、土日祝日などに首都圏の駅を一日中自由に乗り降りできる周遊券「ホリデー・パス」を刷新する。東海道本線や内房線など計 9 路線で利用範囲を拡大する。名

称も「休日お出かけパス」に改める。大人料金は 300 円引き上げて、2600 円とする。郊外の観光地にも行きやすいようにし、日帰り旅行に出かける乗客らの利便性を高める。

新しい「休日お出かけパス」は現在の「ホリデー・パス」と同様、土日祝日とゴールデンウィーク、夏休み、年末年始に使える。例えば、東海道線では東京－小田原に、内房線では蘇我－君津に、高崎線では上野－神保原で普通列車を一日間、自由に乗り降りできる。追加で特急券を購入すれば、新幹線や特急列車も乗ることができる。東京モノレール線や東京臨海高速鉄道線も利用できる。

料金は大人が 2600 円、子どもが 1300 円と、それぞれ 300 円、150 円引き上げる。利用する日の 1 ヶ月前から JR 東日本の駅の券売機やみどりの窓口で購入できる。

現在の「ホリデー・パス」は土日祝日とゴールデンウィーク、夏休み、年末年始に使える。乗り降りできる範囲は、東海道線では東京－平塚、内房線では蘇我－木更津。3 月 11 日利用分までで販売を終了する。

(日経 1/31)

《バス》

* 高速ツアーバス 安全管理強化へ

国土交通省は 11 日、格安料金などで利用客が増加する一方、トラブルも目立つ「高速ツアーバス」について、停留所設置や寄り厳しい安全管理が求められる「高速乗り合いバス」への移行を促す方針を決めた。12 年中に省令などを改正する。

高速ツアーバスは都市間を結び、観光、宿泊などは含まない。乗り合いバスとほぼ同じサービスを提供するが、旅行業者が客を募集し、貸し切りバス事業者に委託して運行。料金も運賃ではなく旅行代金の扱いとなる。客のニーズや繁忙期に合わせて路線と料金が設定できるため、利用者は 04 年の 2 万 3000 人から 10 年には 600 万人（推計）に急増した。

鉄道駅などを発着地とするケースが多いが、公道上に停留所を設置する義務がないため、路上駐車バスが連なり渋滞の原因となっているほか、交代要員なしで長距離を運転するなど安全管理面の問題も指摘されている。このため国交省は旅行業者に対し、道路運送法の基づく乗り合いバス事業者として許可を所得するよう求める考え。移行後もツアーバスのメリットを残すため、乗り合いバスについて柔軟な価格やダイヤの設定も認めるなど規制を緩和する。

(毎日 1/12)

* 高速バス予約にポイント制導入

京王電鉄バスなど京王電鉄バスグループ 3 社は高速バス予約サイトで新たなポイント制度を 2 月 1 日から開始する。対象路線をオンライン上で予約・決済するとポイントがたまり、次回利用時にポイントに応じて割引が適用される。出張などの際、高速バスのリピート利用を促進する。

新宿－甲府線、新宿－松本線など中央高速バス 13 路線が対象。予約サイト「ハイウェイバスドットコム」上で乗車券をクレジット決済で購入すると、決済金額の 1% 分のポイントが付与される。1 ポイント＝「1 円で換算し、次回購入時に利用できる。

(日経 1/26)

<2011年12月分>

* 来年3月からOK—都内地下鉄走行中の携帯利用

東京都内の地下鉄で来年3月から、走行中の車両内での携帯電話の利用が可能になる。都営新宿線の新宿—九段下間（約5キロ）と、東京メトロ南北線の本駒込—赤羽岩淵駅間（約7.7キロ）が対象。都などはメールの送受信やニュースの購読などを想定し、通話は控えるよう求める。

都の猪瀬直樹副知事と携帯電話各社でつくる移動通信基盤整備協会の孫正義副会長（ソフトバンク社長）、東京メトロが2日、相次いで発表した。来年12月までに都営大江戸線の一部区間を除き、都営とメトロの全線で順次、供用を開始する。全体の工事費は二〇〇億円で、同協会がすべて負担する。

同協会などによると、通信速度は地上と同様の速度を確保する。今月中に携帯電話の利用を可能にするためのケーブル敷設工事に着手。工事は終電から始発までの時間を利用して同協会が行う。

孫氏は名古屋と大阪の両市営地下鉄でも来年3月までに一部区間で供用開始できるとの見通しも明らかにした。

猪瀬副知事と孫氏は今年1月に短文投稿サイト『ツイッター』で知り合い、地下鉄車内での通信環境整備で合意。年内の環境整備を目指していたが、東日本大震災の影響で調査・設計に遅れが出ていた。

孫氏は「通常3～5年かかるが、異例のスピードで実現した。全国の地下鉄も刺激となり、急ピッチで整備が進んでいる」と話した。

(東京 12/3)

* 被災線路 バス道に

東日本大震災の津波で普通となった宮城県のJR気仙沼線について、JR東日本と国土交通省は、鉄道から軌道を撤去してバス専用道路を設ける「バス高速輸送システム（BRT）」の導入を地元自治体に提案する方針を固めた。鉄道を再建するより費用は半額以下で復旧も早い。実現すれば、被災地の公共交通の復興モデルとなりそうだ。

JR・国が復興案

大震災による津波で、JR東日本と、第三セクター「三陸鉄道」の計9路線、約390キロが不通となっている。復旧費用は1000億円以上と見込まれ、現在、遠征自治体、東北運輸局などは各路線の復興調整会議をつくり、線路の内陸移設などが話し合われている。

被災区間は、現在、代行バスが走るが、渋滞も多く、地元からは不便との声も出ている。鉄道の早期復旧がのぞまれるが、もともと赤字の路線が多く、全線で復旧させる費用に対して、その効果を疑問視する声もある。

BRTの対象区間になるのは宮城県の気仙沼市、南三陸町、登米市などを走る気仙沼線で、線路が流された柳津（登米市）—気仙沼の約55キロの区間。

JR東などは被災した線路をバス専用レーンとして整備。津波で線路がなくなった区間は一般道を通り、再利用できるトンネルはそのまま使う。コストを下げ、復旧スピードを速めることもできる。運行本数を増やし、市街地で停車駅を増やせば、利便性を高めることも可能だ。BRTでは、バスの車両冷や駅舎の建設費などに国から一部補助を受けられる。

地元には鉄道の方が早くて時間に正確との声強い。だが、気仙沼市は、復興計画で「市街地で新交通システムの導入検討を目指す」と明記している。地元自治体の意向によっては一時的にBRTにし、

鉄道に戻すことも検討する。

12月～1月にも開かれる気仙沼線復興調整会議に提案。鉄道の復旧やBRTに擦る場合の費用、復旧時期なども示す。実行については、沿線自治体の意見を聞きながら、判断する。

(朝日 12/7 夕)

* 駅の事故最悪のペース

自殺を除く駅での人身事故が今年度上半期は過去最悪ペースを維持して起きていたと、国土交通省が5日、明らかにした。

同省によると、今年度上半期、ホームから落ちたり、ホームの端を歩いたりして列車とぶつかるなど、本人の不注意による駅での人身事故は全国で119件。同省が統計を取り始めた2002年度以降、最悪の年間記録は昨年度で224件あった。今年度上半期は昨年度同期(118件)より微増している状況という。

同省によると、酔った乗客による事故の増加が原因だが、背景は不明としている。一方、鉄道会社側からはスマートフォンやゲーム機など携帯端末の普及で、酔った状態でよそ見をする人が増えたことや、不景気で酔ったときの帰宅をタクシーから電車で切り替える人が増えているのではないかと、この見方も出ている。

同省によると、こうした事故が多いのは忘年会や新年会のある年末年始で、金曜午後9時～土曜午前1時が目立つ。そこで同省が5日に鉄道各社を集めて対策を話し合ったところ、ガードマンを置いたり、週末の深夜は列車を増やしてホームの混雑を防ぐなどの対策を取る社もあったという。

(朝日 12/9)

* レトロでも走りは快適

来春のデビューを前に、東京メトロ銀座線の新型車両1000系の走行テストが続く。地下鉄開業時のデザインを再現したレトロな外観とは裏腹に、静粛性や揺れを防ぐための最新技術が満載されている。夜間に行われている試運転に同乗し、乗り心地を確かめた。

「次は約500メートル先です。カーブの手前で時速10キロ落として」

運転室で、東京メトロの車両部員が運転士の横に立ち、データをとるため減速、加速する箇所を告げた。

丸ノ内線で5日未明にあった夜間試運転だ。丸ノ内線と銀座線は「標準軌」と呼ばれるレールを使う。JR在来線や多くの私鉄で採用されている「狭軌」より幅が広い。相互乗り入れをしていないため、この2路線だけは、多くの東京メトロの路線とレール幅が違う。

この日は、検査のために丸ノ内線の中野車両基地(中野区弥生町)を使っていた。中野車両基地を午前零時50分頃出発し、中野富士見町駅から営業路線に入る。先頭車両の上部にある発光ダイオード(LED)の前照灯がレールを照らす。行き先表示は「試運転」だが、目指すのは池袋駅だ。

試運転では走行性能や電流を直流から交流に変換するインバーターの使用によるノイズの信号設備などへの影響も調べているが、この日は操舵台車の性能試験が主な目的だ。運転士2人と車両部員、台車メーカーの社員など十数人が乗り込んだ。

半径約140メートルのきついカーブもあえて時速10キロ以下で走る。極端な条件での安定性や乗り心地の良さを見るためだ。のろのろ運転が続くため、通常約40分で着くところを往路は約2時間かけ

た。

4号車には大型水槽が7基(計約14ト)置かれた。「満員」状態の乗り心地をみるため、混雑率220～230%の重量にしたという。ほかの車両にも騒音の集音器や計測装置があり、配線が壁や床をはう。配線を通すため、連結部のほろを外したところから寒風が吹き込む。

車輪とレールがこすれる「きしり音」はカーブ区間でも聞こえない。操舵台車の車輪がレールに密着している証拠だ。

通過する駅のホームには照明がともるが人影はない。四谷三丁目駅で3分の休憩を挟んで出発。車両部員が「しばらく計測が続きます」と告げた。

速度表示が6～10キロあたりを行き来する。御茶ノ水駅の直前では警笛を鳴らし、神田川を渡る長さ約60メートルの橋梁をゆっくり通過した。午前3時前、池袋駅の一番ホームに入った。「お疲れさま」。運転士が交代し、帰りは通常速度で中野車両基地へ戻った。

運転士の一人は「運転席がゆったりしている。きしり音がなくて静かで、LEDの前照灯で前方がよく見えた」と話した。

計測機器を見つめていた車両部設計課の荻野智久課長補佐は「カーブの通過性能の向上や、騒音、振動の低減も確認できた」と納得した様子だった。

(東京 12/14)

*小田急ロマンスカー人気車両引退へ

小田急電鉄は、来年3月17日位置のダイヤ改正に合わせ、新宿と小田原などを結ぶロマンスカーから、ワインレッドの斬新な色合いで人気を博したHiSE(10000形)と、オーシャンブルーの色遣いが特徴的なRSE(20000形)の2車両を引退させる。どちらも鉄道ファンが選ぶ「ブルーリボン賞」に選ばれた名物車両だ。

HiSEは、小田急開業60周年を記念し、1987年に登場した特急車両。客室の床が高く、眺望の良さが売りだった。4編成が製造され、うち2編成は05年に長野電鉄(長野市)へ譲渡された。91年にデビューしたRSEは、JR御殿場線との相互直通運転に使用される「あさぎり」などに使われた。

ロマンスカーは、新宿と小田原や箱根、江ノ島などを結ぶ特急列車。57年に登場したSE(3000形)は当時、線路幅の狭い鉄道では世界最速の145キロで走った。

一方、東武鉄道は、東武伊勢崎線と日光線を走る特急スペーシアを29日から新カラーにする。来年5月にオープンするスカイツリーをライトアップする色に合わせて、紫と青を基調にした車体が誕生する。

現在は全9編成がオレンジを基調にした車両になっている。来年秋にかけ、江戸紫と隅田川の水をモチーフにした青色を基調にした車両が3編成ずつ誕生する。残る3編成はオレンジを塗り直すという。

(朝日 12/21)

*運転士の夢

千葉県中南部のローカル線「いすみ鉄道」(本社・大多喜町)の運転士を目指し、訓練費を自己負担して同鉄道に採用された40～50代の男性4人が、ディーゼル車運転に必要な国家資格を取得した。いすみ市内で20日、会見した4人は「長年の夢がかなった」と笑顔を見せた。

接客や非常時対応などを学び、車内試験を経て、来年 5 月の連休後にも念願のデビューを果たす。4 人は昨年 5 月、運転士の訓練費 700 万円を自己負担することを条件に、公募で契約嘱託社員として入社。当初の条件は「技能試験の受験機会は 2 回まで」だったが、4 人のうち 3 人が 2 回とも失敗。鳥塚亮社長の判断で 3 回目が認められ、今年 11 月下旬の試験までに全員合格した。

脱サラの退職金で挑戦した吉井研治さん（53）=埼玉県志木市出身=は「お客さん全員の顔を覚えたい。あのおばあちゃんが来てないから少し待ってあげようという、ローカル線ならではのサービスができるようになりたい」と目を輝かせた。

同社には運転士が 14 人いるが、全員が 60 歳以上と高齢化。鳥塚社長は「将来的な運転士確保が公募の最大の目的だった。おじさん達の希望になるような運転士に育ててほしい。」と期待した。

（東京 12/21）

*メトロはこね 平日運行を開始

東京メトロと小田急電鉄は 2012 年 3 月 17 日のダイヤ改正で、東京メトロ千代田線から箱根方面へ直通するロマンスカー「メトロはこね」の平日運転を始める。土休日のみ運転している同路線は首都圏北部や東部から箱根に向かう観光客に好評。ダイヤ改正で平日の観光需要なども取り込む。

千代田線北千住駅と箱根登山線箱根湯本駅を直通で結ぶ「メトロはこね」について、平日午前 9 時 56 分北千住駅発と、午後 2 時 40 分箱根湯本駅発の 1 往復で運転する。土休日には 2 往復で運転している。小田急線内のロマンスカーは平日の朝の新宿行きなど通勤時間帯を中心に増発する。

（日経 12/21）

*鉄道復興の軌道後世に――仙台の研究者 震災後ダイヤなどの記録

仙台市の鉄道史研究者越前勤さん（49）が、東日本大震災で被災した新潟を含む東北 7 県の鉄道が復旧するまでの軌跡を記録した CD-ROM「保存版 震災復興時刻表」を自主制作し、発表した。震災時に走行していた新幹線の位置や、JR と私鉄など 53 路線の臨時ダイヤを調べて情報を整理した。被害状況や復旧への課程がたどれる貴重な資料となっている。

データ集は 3 月 11 日の震災直後から 10 月 14 日まで、鉄道路線別の区間別復旧の日、路線や駅事の被害状況、通常ダイヤに戻るまでの間引き運転、代行バスを含めた臨時列車ダイヤなどを網羅した。

臨時ダイヤは燃料不足の影響で間引き運転が行われた新潟県分と、東北新幹線を含めた JR 東日本 36 路線、公営と私鉄など 17 路線分を集めた。4 月 7 日の震災の余震による列車運休、7 月の新潟・福島豪雨などの影響も収録した。

東日本大震災では多くの鉄道施設に被害が出たため、各鉄道会社は臨時ダイヤを設定。多くは 1 - 3 日の短期の運用で、地元の利用者には知らされないものもあった。

越前さんは当初、新聞や鉄道会社のウェブサイトで行方状況を記録。3 月中旬からは「近い将来調べる必要が出てくる。資料価値がある」と判断し、本格的に臨時ダイヤの収集を始めた。

ダイヤは鉄道各社のサイトや広報資料で集めたほか、鉄道会社に直接出向いて入手した。運行後のデータは保存されない場合が多く、収集は時間との闘いだったという。

収集データの編集は量が膨大なためアルバイト 4 人を雇って入力作業し、越前さんは調査とチェック作業に専念した。

発売後の路線復旧や臨時ダイヤ改正に対応するため、同名の専用ブログも開設した。

売り上げの一部は、甚大な津波被害を受けた第三セクター三陸鉄道（宮古市）に寄付する。越前さんは「時刻表を見ると、少しずつ着実に路線が復旧する様子が分かり、鉄道関係者の苦労がうかがえる」と話す。

3000枚制作し、送料込み1枚2400円で通信販売もしている。連絡先は越前さん＝080(3334)4561

（東京 12/22）

* 3月16日にラストラン 初代「のぞみ」300系車両 東京駅でイベント

JR 東海は21日、初代「のぞみ」として約20年にわたり東海道・山陽新幹線で活躍した300系車両の引退イベントを、来年3月16日に開くと発表した。JR 西日本も同日、引退式を行う予定。

東海道新幹線のラストランは同日午前10時47分東京発新大阪行きの臨時「のぞみ329号」（全車指定席、販売開始は2月16日）。東京駅で出発式、新大阪駅で引退式を開く。

2月17日からは300系の2編成に「ありがとう300」などと書かれたヘッドマークやステッカーの車体装飾を施す。関連企画も実施する。

300系は1992年3月にデビュー。東京－新大阪感をそれまでの「ひかり」より19分短い2時間30分で結び、新幹線の高速化の立役者となった。

（東京 12/22）

* 線路は続くよ♪ 別府まで

JR 九州は来年3月17日のダイヤ改正で久大線の特急「ゆふ」と「ゆふいんの森」（いずれも博多発）の一部列車の運転区間を別府まで延長する。大分駅の高架工事の影響で2008年に運転区間が短縮して以来の乗り入れとなる。県や別府市は九州新幹線から観光客を引き込む「横軸」の強化に知恵を絞っており、沿線に観光資源が豊富な久大線の”エース列車”が泉都に復活することに期待を寄せている。

JR 九州大分支社によると、「ゆふ」と「ゆふいんの森」=いずれも1日3往復=は、2008年に大分駅で久大線が高架化して日豊線に乗り入れできなくなり、別府駅まで運転していた3往復の発着駅を大分駅に変更した経緯がある。

改正後の発着駅は▽「ゆふ」が別府（2往復）と大分（1往復）▽「ゆふいんの森」が湯布院（2往復）と別府（1往復）一となり、08年以前に戻る。

別府市と市内の観光、経済団体は11月、JR 九州に▽久大線の特急発着を別府に延伸▽豊肥線も含め別府がイメージできる特急名への変更一を要望した。市観光まちづくり課は今回の延伸を評価した上で、「6往復の中の」半分であり、全便の別府発着と名称獲得に引き続き頑張る」とする。

県は九州新幹線の久留米駅から東に延びて大分に向かう久大線を重視。今年秋には各地の食と散策を楽しむ特別列車「大分まちあるき観光列車」を運行した。観光・地域振興局は「久大線沿線の観光資源に別府が加わることで利便性が高まる」とみている。

別府駅までの延伸について、JR 九州の唐池恒二社長は21日の会見で、「別府から湯布院に向かうお客さまにより利用しやすくなる」と周遊の利便性が高まる効果を協調した。

=ポイント= 20102年のダイヤ改正

新幹線では関西方面から直通の「みずほ」「さくら」を増やす。県関係では日豊線の特急「ソニック」と「にちりん」の乗換駅を大分駅に統一。普通列車では、日中の一往復の運転区間を臼杵発着から佐伯発着に延長。夕

方の幸崎発着を佐伯まで延ばす。

(大分合同 12/24)

* 蒲田踏切最後の箱根

箱根駅伝のランナーにとって鬼門の1つでもある大田区の国道15号「蒲田踏切」が、2012年に高架化されて完全に姿を消す。電車通過による足止めや、その後のデッドヒートなど、数柏のドラマを演出してきた”難所”も1月2,3日の今大会で見納めとなる。

箱根駅伝の往路1区と復路10区のコース上にあるのが蒲田踏切。ランナーが立ち往生するハプニングが起きるなど、駅伝ファン注目のポイントとして有名だ。

「スピードが載ってきたときになぜ…」。01年に帝京大の走者で10区を走った村野真一さん(31)は、目の前で遮断機が下りるのを見て動揺した。前の走者に追いつき、さらに順位を上げようとしていたところで「再び走り出すと足が重くて大変だった」と振り返る。

08年には、東海大のアンカーが線路に足を取られて転倒。足をねんざし、途中棄権するアクシデントも起きている。村野さんは「10区は優勝争いやシード権確保でプレッシャーが大きい。少しでも走りやすいコースになったほうがいい」と高架化を歓迎する。

京急は駅伝の際、職員約50人をコース上や同踏切に配置し、レース展開を見ながら電車の踏切通過時間を調整。空港線を羽田空港ー京急蒲田間で折り返し運転にするなどの対応をしてきた。担当者は「年始は羽田空港からの乗客が増え、京急蒲田駅が乗り換え替え客でごった返して苦情を受けることもあった」と語る。蒲田踏切の近くで和菓子店を営む白井益男さん(70)は「渋滞も減るが、全国の駅伝ファンにはなじみ深い踏切。なくなると少し寂しいね」と話していた。

(読売 12/31)