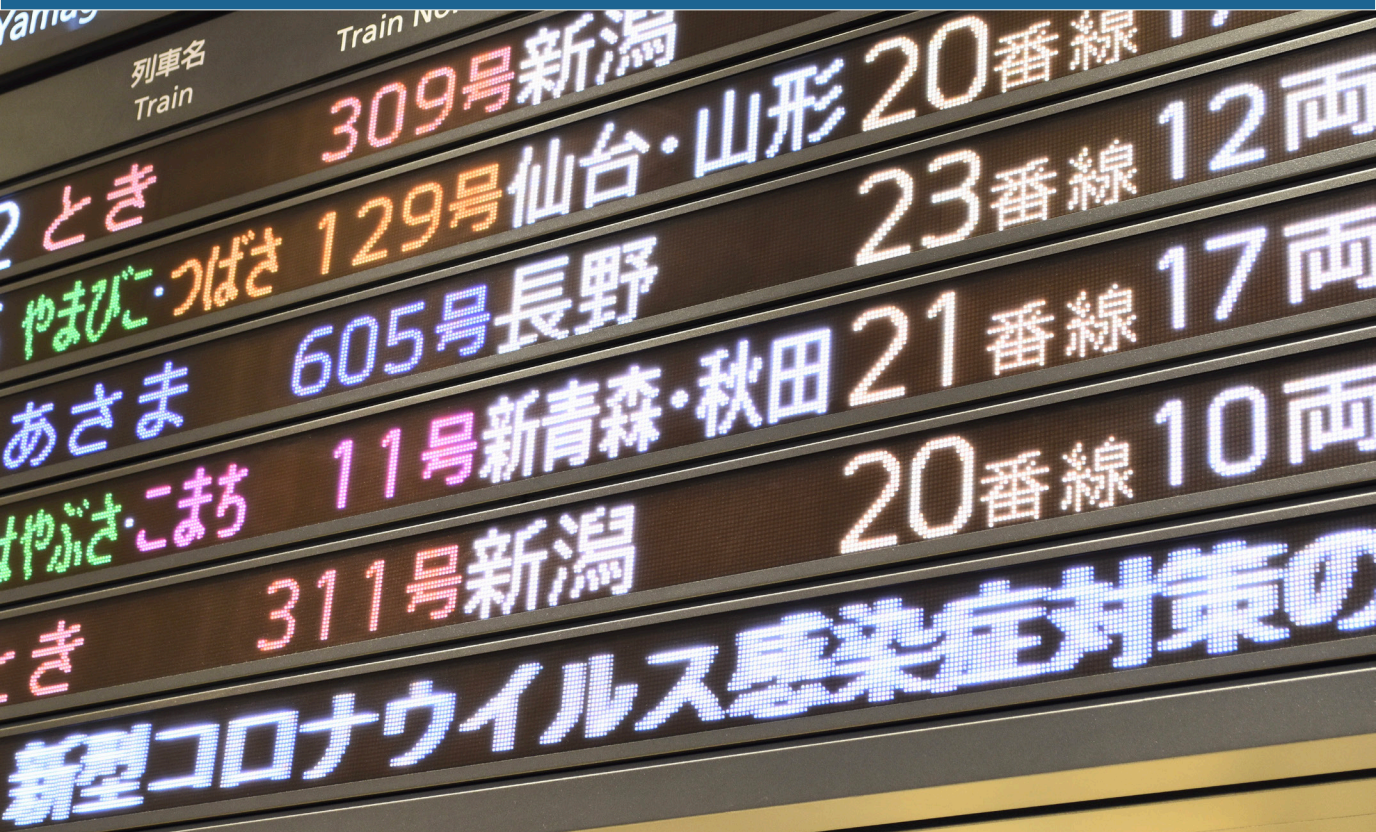


Ikkyo Railway Club

Research Journal

ver. 2020

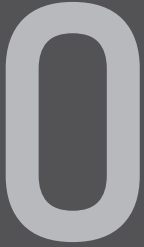
特集 | コロナ禍と鉄道



一橋大学鉄道研究会
Ikkyo Railway Club

研究誌 ver.2020

一橋大学鉄道研究会



部長挨拶

商学部 3 年

秋元 啓介

研究誌の方を手にとって頂き、誠にありがとうございます。

今年はコロナ禍のため、旅行を軸として活動している弊会の活動は大幅に制限されました。この研究においても、対面で集まって話し合いを行うということができませんでした。そこで、例年だと部員全員で1つのテーマを決めて行っているところを、今年は全体で大きな1つのトピックを決め、それに沿って各自でテーマを立てるという形で進めました。そして、そのトピックは表紙にもありますように、「コロナと鉄道」です。

弊会はコロナによって大きな影響を受けましたが、それは鉄道会社にとっても同じです。外出自粛で乗客は急減し、業績は大きく悪化。体力のない鉄道会社は減便を迫られました。テレワークが普及し、コロナが完全に終息したとしても、利用者は以前の水準にはもはや戻らないでしょう。そうした中で、鉄道会社は変わろうとしています。例えば、空席の多い新幹線を活用して、新鮮な水産品を首都圏に運ぶといった取り組みが行われています。また多くの鉄道会社は、ライフスタイルの変化に合わせて終電を繰り上げ、従来からの課題であった保守などの作業員の労働環境改善に乗り出しました。こうした鉄道会社の取り組みを見ていると、弊会もこのまま『活動できない』とだけ嘆いて、何もしないのはどうかとも思われます。この状況でも何かできることはないか、あるいはこれを機に重い腰をあげて変化していくべきではないか…。

本研究は基本的に、コロナ禍における鉄道の現状分析で留まっています。本研究によって鉄道の現状に対する理解が深まり、鉄道会社の今後の施策に向けた取り組みを見たり、鉄道の今後あるべき姿を考えたりする際の役に立てれば、私としては幸いです。どうぞ最後までお楽しみください。

一橋大学鉄道研究会第 58 代部長 秋元 啓介

目次

001 部長挨拶

002 目次

.....

Part 1 テーマ投稿「コロナ禍と鉄道」

004 関東大手私鉄のコロナ禍による業績変化

010 鉄道会社の事業多角化とリスク

016 新型コロナウイルスによる減便、減車に見る

日本の鉄道の現状分析

020 コロナ禍における優等列車の利用状況

.....

Part 2 自由投稿

028 千葉と東京を結ぶ鉄道路線

033 多摩地域を独立させちゃった！

036 夜行列車乗車記

.....

045 バックナンバーのご案内

046 一橋大学鉄道研究会 活動紹介

047 編集後記

Part 1

テーマ投稿

1. 関東大手私鉄のコロナ禍による業績変化……P4
2. 鉄道会社の事業多角化とリスク ……P10
3. 新型コロナウイルスによる減便、減車に見る
日本の鉄道の現状分析……P16
4. コロナ禍における優等列車の利用状況 ……P20

1

関東大手私鉄のコロナ禍による業績変化

商学部 3 年

秋元 啓介

1. はじめに

新型コロナウイルス感染拡大防止のための各種施策によって、多くの人にとって移動する機会はめっきり減ったことだろう。鉄道事業は顧客の『移動』を支援し、その対価で利益をあげているだけに、コロナ禍による損害はとても大きなものである。

本研究では、鉄道会社のなかでも関東の大手私鉄に焦点を当て、その営業収益の変化状況を比較し、どういった会社がより大きな影響を受けているのか探る。なお、「東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神、西鉄の16社を大手民鉄と呼びます」と日本民営鉄道協会¹では定義されており、このうち関東地方に本社のある東武から相鉄の9社を、『関東の大手私鉄』として、本研究の対象とする。『関東の大手私鉄』を研究対象とした理由は、各対象の経営規模や拠点となる地域による違いをある程度小さくすることができ、かつ関東地方は他地域と比較して大手私鉄の数が多いためである。

本研究における財務数値は、令和2年の4月から6月の、各社の四半期報告書のものを利用した。

1 日本民営鉄道協会「大手民鉄 | 鉄道用語辞典」

< <https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/71.html> > アクセス日：2020年9月12日

2. 概況

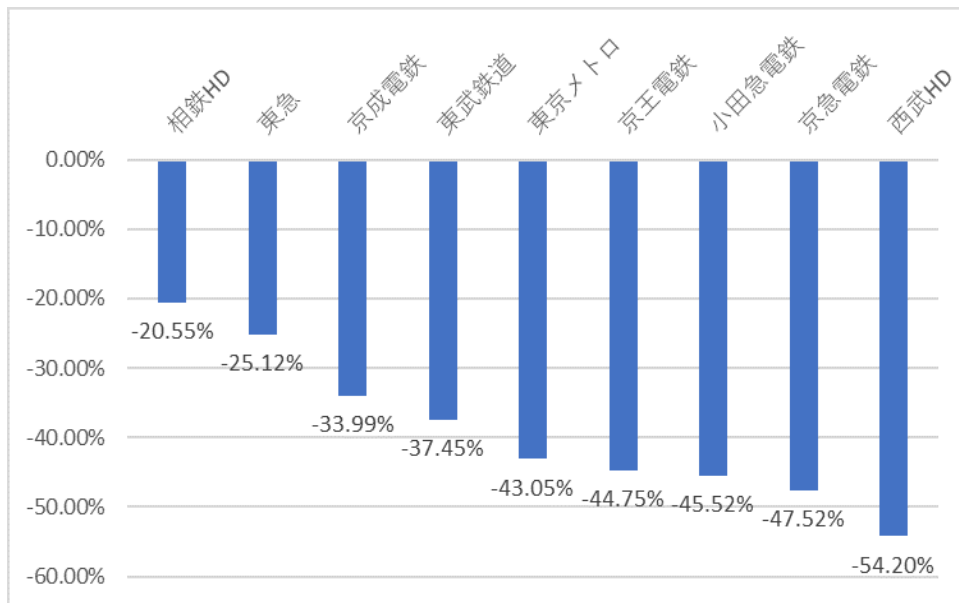


図1 各社の営業収益前年比

ここでは、大手私鉄各社の営業収益を比較する。

相鉄HDと東急は20～25%減と影響が比較的軽微な一方、西武HDは半分以上も営業収益を減らしており、同じ関東の大手私鉄であっても、受けている影響には大きな差があることが伺える。そこで、ここからは影響が軽微な2社と、大きな影響を受けている西武HDのセグメント情報について詳しく調査し、こうした差が生まれた要因を探る。

なお、セグメント情報別営業収益については、コロナ禍の影響を受ける前の経営体質を反映させるため、2019年の第1四半期のものを利用した。

3. 事例研究

①相鉄 HD

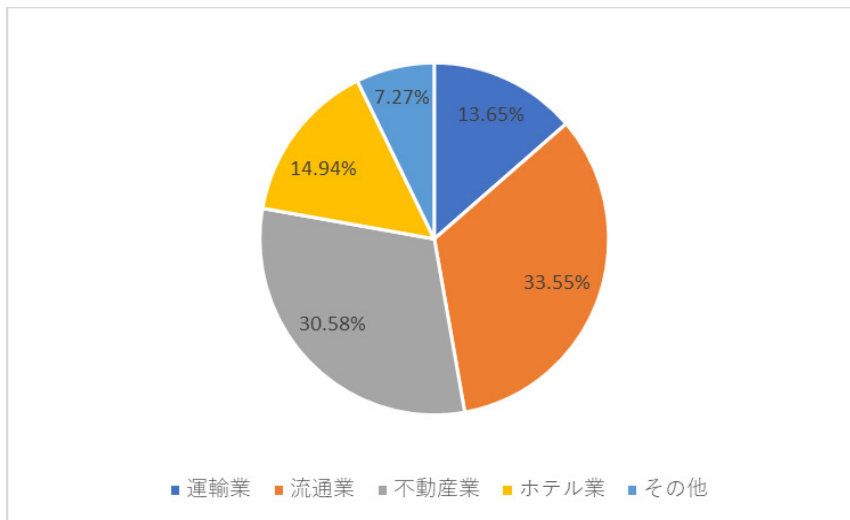


図2 セグメント別営業収益（2019年度第1四半期）

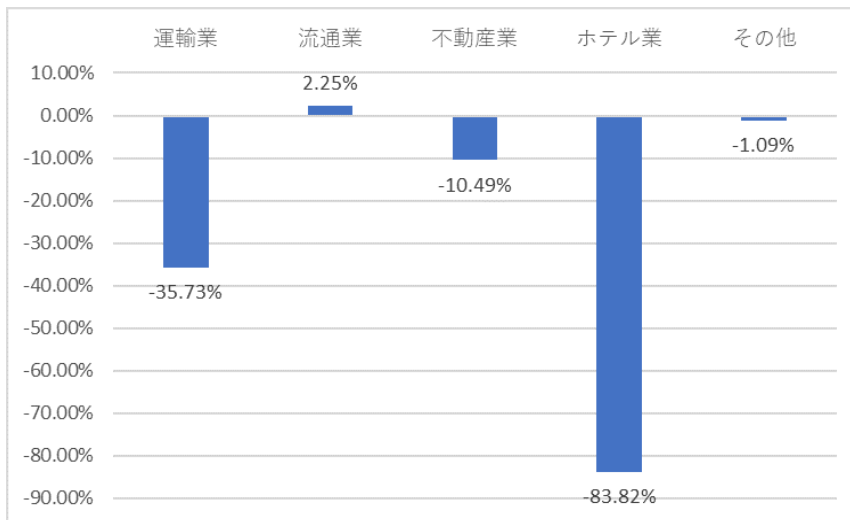


図3 営業収益前年比

本業の運輸事業は比較的大きな影響を受けている。しかし、相鉄 HD は営業収益の3分の2弱を流通業と不動産業で占めており、これら2つの事業への影響は軽微であったため、HD 全体への影響も、他社と比較すると小さなものとなっている。特に流通業については、スーパーマーケット業において「新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う内食需要の高まりを受け、既存店の客単価が大きく上昇¹」したこともあり、前年よりも営業収益が伸びている。

1 相鉄ホールディングス株式会社四半期報告書 - 第153期第1四半期（令和2年4月1日 - 令和2年6月30日）

②東急

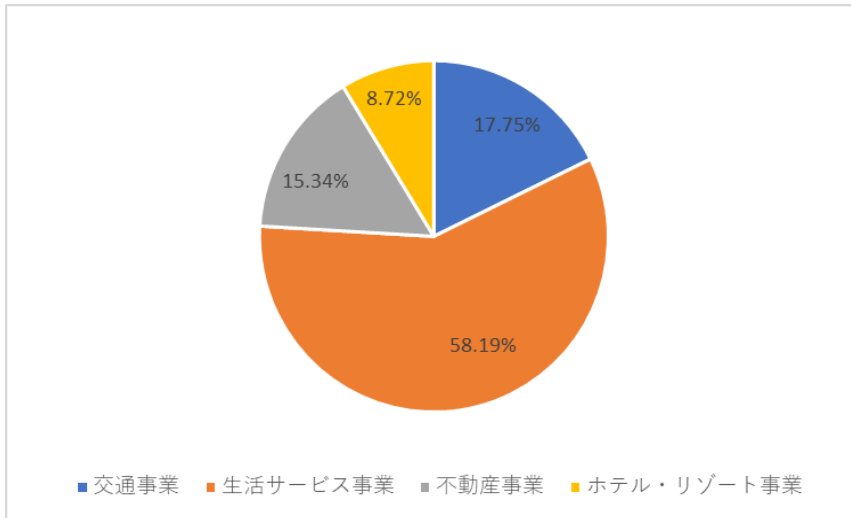


図4 セグメント別営業収益（2019年度第1四半期）

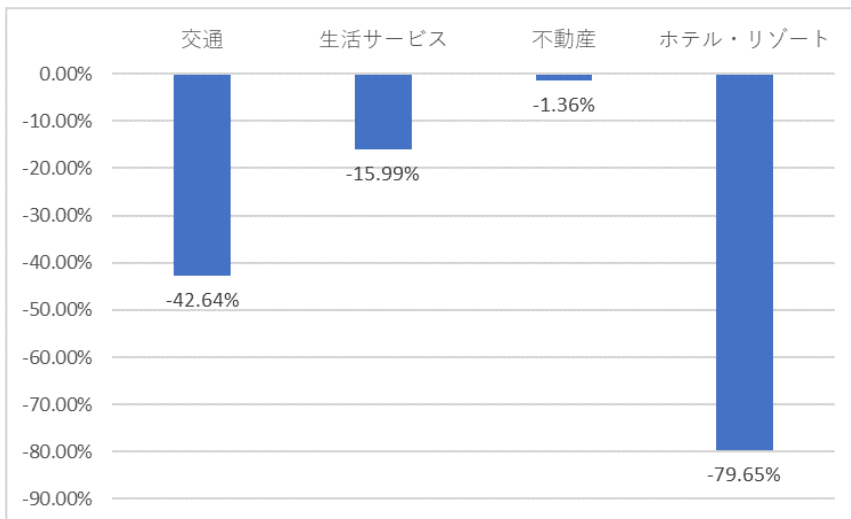


図5 営業収益前年比

東急も相鉄同様、本業の交通事業では苦戦を強いられている。営業収益の半分強を占める生活サービス事業は、相鉄で言うところの流通業であるが、後者がスーパーマーケット業中心であるのに対し、前者はそれに加えて百貨店業やショッピングセンター業も含んでおり²、コロナ禍による打撃を受けている。ただ、そうとは言い、交通事業に比べると影響は軽微であり、加えて交通事業に匹敵する営業収益をあげる不動産事業への影響も少なく³、会社全体としてみれば、比較的小さな影響で済んでいる。

1 相鉄ホールディングス株式会社有価証券報告書 - 第152期（平成31年4月1日 - 令和2年3月31日）

2 東急株式会社有価証券報告書 - 第151期（平成31年4月1日 - 令和2年3月31日）

3 ただし、「前年に開業した渋谷スクランブルスクエアや南町田グランベリーパークの通期稼働による増収がある」ため、一概に影響が小さかったとは言えない。

③西武 HD

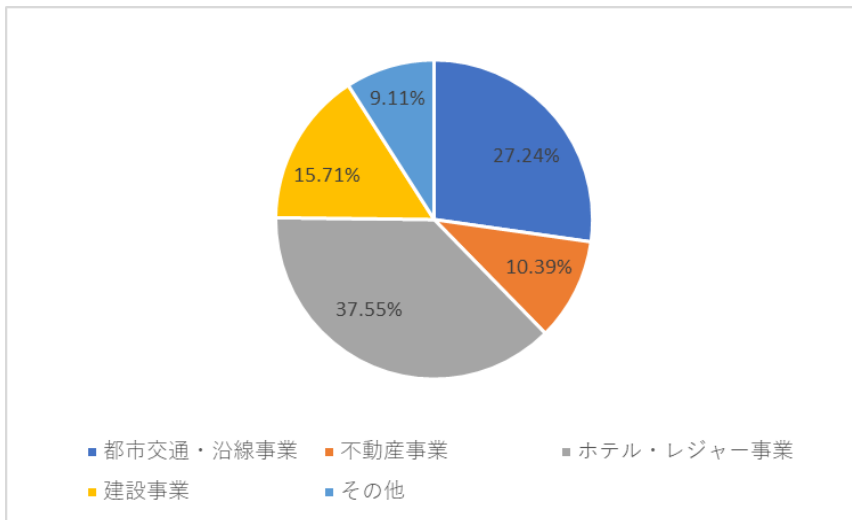


図6 セグメント別営業収益 (2019 年度第 1 四半期)

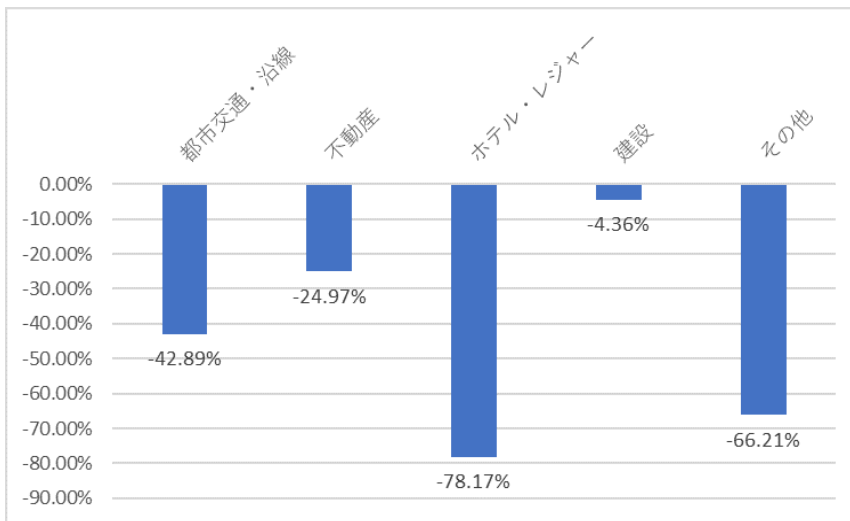


図7 営業収益前年比

都市交通・沿線事業の減少率は、東急の交通事業の減少率とほぼ同程度であるが、西武 HD のほうが当事業の営業収益に占める割合が 10 ポイントほど高い。さらに、相鉄 HD や東急と比較して、コロナ禍によって特に大きな打撃を受けているホテル・レジャー事業の営業収益に占める割合が極めて高い。こうした理由によって、関東の大手私鉄のなかで最も大きな営業収益の減少を計上することとなっている。

5. 考察

調査対象の3社では、ホテル・レジャー事業の収益減が8割前後と極めて大きく、運輸事業においても4割前後と比較的大きな収益減が見られた。不要不急の外出自粛や、テレワーク、休校といった取り組みによる影響を大きく受けているのであろう。一方、不動産事業や流通事業は、コロナ禍においても欠かすことができないものであり、先述の事業と比較すると影響は軽微なものであった。そのため、こうした事業が収益に占める割合の大きな相鉄HDや東急は、コロナ禍による業績悪化を比較的小さく抑えられており、逆の経営構造ともいえる西武HDは、他の私鉄と比較しても大きな収益悪化に見舞われている。

参考文献

小田急電鉄株式会社四半期報告書―第100期第1四半期(令和2年4月1日―令和2年6月30日)
株式会社西武ホールディングス四半期報告書―第16期第1四半期(令和2年4月1日―令和2年6月30日)

京王電鉄株式会社四半期報告書―第100期第1四半期(令和2年4月1日―令和2年6月30日)

京成電鉄株式会社四半期報告書―第178期第1四半期(令和2年4月1日―令和2年6月30日)

京浜急行電鉄株式会社四半期報告書―第100期第1四半期(令和2年4月1日―令和2年6月30日)

相鉄ホールディングス株式会社四半期報告書―第153期第1四半期(令和2年4月1日―令和2年6月30日)

東急株式会社四半期報告書―第152期第1四半期(令和2年4月1日―令和2年6月30日)

東急株式会社有価証券報告書―第151期(平成31年4月1日―令和2年3月31日)

東京地下鉄株式会社四半期報告書―第17期第1四半期(令和2年4月1日―令和2年6月30日)

東武鉄道株式会社四半期報告書―第201期第1四半期(令和2年4月1日―令和2年6月30日)

日本民営鉄道協会「大手民鉄 | 鉄道用語辞典」

< <https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/71.html> > アクセス日：2020年9月12日

2

鉄道会社の事業多角化とリスク

経済学部 2 年

佐藤 達飛

1. はじめに

近年では、大手鉄道各社はますます事業多角化の傾向を強めている。その範囲は、不動産といった従前より鉄道と不可分と考えられてきた分野だけではなく、サービス業やレジャー、リゾートといった事業にも及ぶ。ところで、今般のコロナ禍のようなリスクというものはあらゆる事業につきものであるわけだが、このような種々のリスクに対して、鉄道各社の多角化がどのような影響を与えるかということは非常に興味深い。本稿では、自然災害や社会環境の変化が、鉄道各社にどのような影響を与えるのかということ、事業の多角化の観点から考察する。考察にあたっては、参考として関東大手各社の中から事業割合の特徴的な3社（東急、京急、京成）の例から事業多角化の現状を示した後、一般論として種々のリスクを想定して事業多角化との関係を追う。

なお、事業多角化とコロナ禍による影響に関しては、他稿（秋元, P4-9）に詳しく、そちらも合わせて参照されたい。

2. 各社の事業割合

以下、3社の営業収益を示す。データはコロナ禍の影響を受けていない2019年度のものを用いる。なお、「営業収益」は「営業利益」とは異なることを留意されたい。

(1) 東急

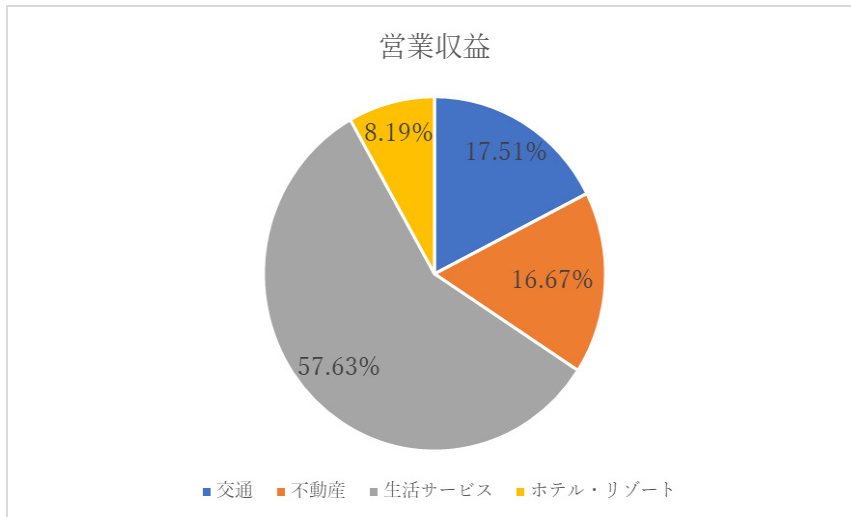


図 1 東急セグメント別営業収益 (2019 年度第 1 四半期)

まず生活サービス部門の営業収益が多いことが目につくが、生活サービスとは概ね小売業を指しており、東急においては東急ストアや東急百貨店である。一般論として、このような業種においては利益に対して収益が大きくなる傾向にある。

実際、利益について見ると交通と不動産がほぼ同率でトップシェア、生活サービスはそれらの半分程度であり、ホテル・リゾートは交通と不動産の 10 分の 1 程度である。

やはり交通が主力なのは言うまでもないが、東急の最大の特徴は不動産事業の利益が鉄道事業と同等かそれ以上ある点である。

(2) 京急

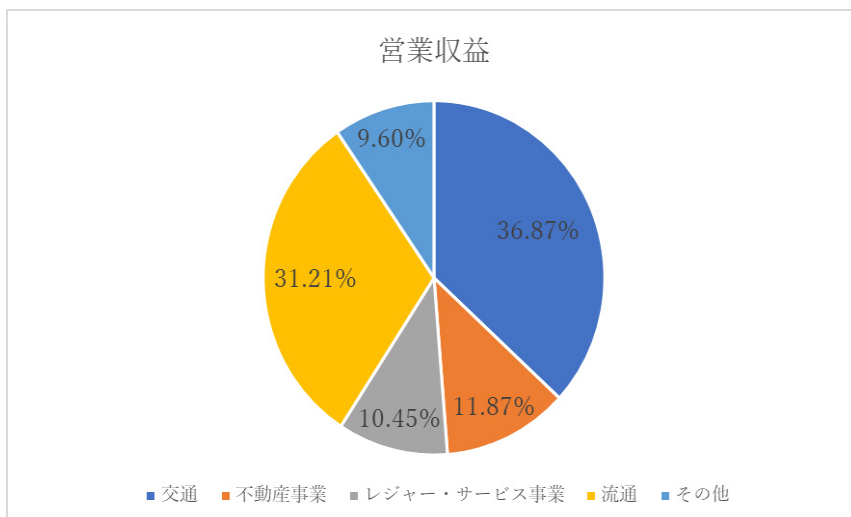


図 2 京急セグメント別営業収益 (2019 年度第 1 四半期)

京急の場合は営業利益が特に重要なので下に示す。

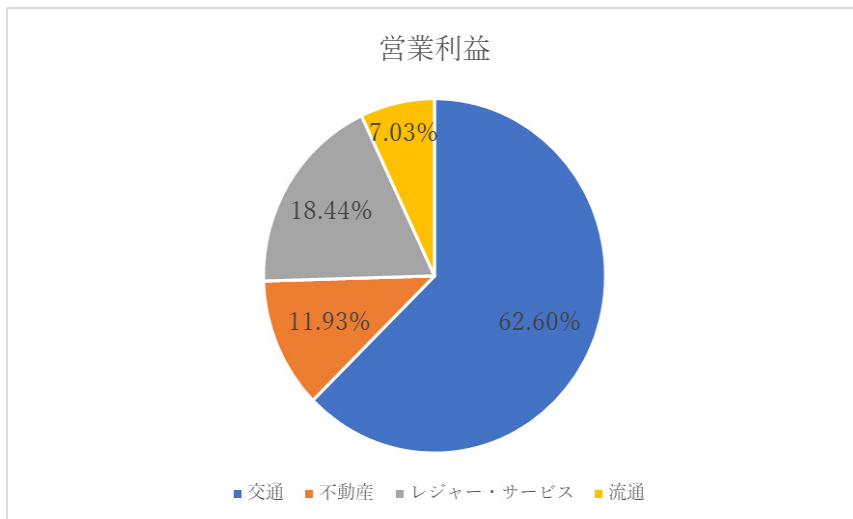


図3 京急セグメント別営業利益 (2019年度第1四半期)

一見「鉄道重視」の会社という風に見受けられる。しかし、本当にそうなのだろうか。

ここで注目すべきは「レジャー・サービス」である。『レジャー』と「サービス」を同時に含んで入るが、京急の場合は主たる部分は「レジャー」であると考えて良い。さて、営業収益と営業利益のグラフの中で、「レジャー・サービス」が占める割合を考えると、営業利益のグラフの方が高いことから、このセグメントの利益率が高いことが分かる。例えば東急のホテル・リゾート事業と比べてみてほしい。この利益率はかなり高いことが分かるだろう。京急の公式サイト¹を見てみると、この事業の内訳としては、三浦半島一帯の観光レジャーやホテルや、「BOAT RACE 平和島」などがある。これを見れば、海岸沿いという事業エリアを存分に生かした強力な事業であることが読み取れる。レジャー事業と交通事業との相互効果も考えれば、レジャー事業は京急の中でも存在感があるセグメントだと言って良いだろう。

1 京急「レジャー・サービス事業」 https://www.keiyou.co.jp/company/pdf/handbook2019-2020_p058-062.pdf 最終アクセス日:2020/10/27

(3) 京成

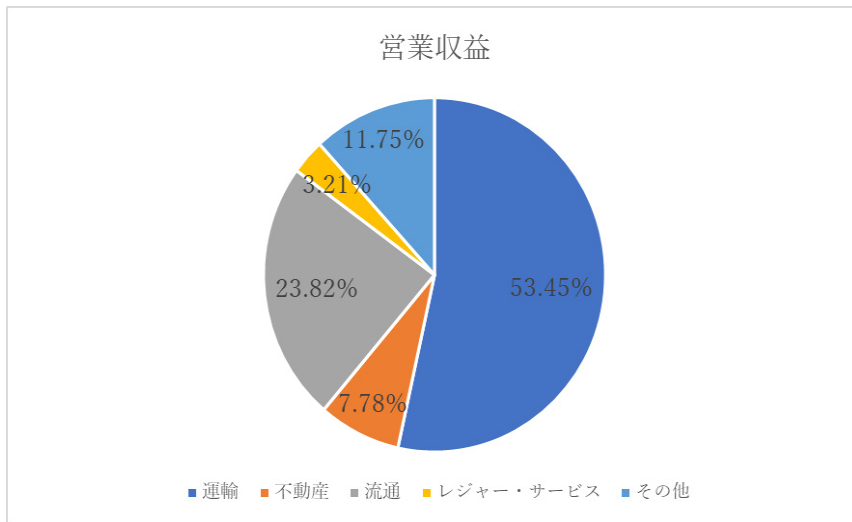


図4 京成セグメント別営業利益 (2019年度3月期)

京成に関しては、真の意味で鉄道が主体といって差し支えない。営業利益をみても運輸が圧倒的に高い割合を占めている。東急ほどには沿線開発に熱心ではなく、京急ほどに観光資源を持っているわけではないが、しかしながら収益の半分近くを運輸以外の事業が占めているのは事実である。

3. 環境変化と事業の多角化

ここからは環境変化と事業の多角化について具体的に考察を進めていく。

まず今回のコロナ禍に対してとりわけ強いと言えるセグメントは「不動産」であろう。(秋元の稿も参照されたい) 鉄道、レジャー、百貨店の類は外出自粛などの影響を大きく受けたが、(多少需要される地域の変動はあれど) 不動産はそうではない。

ところで、コロナ禍というのは大きな視点で見れば世に数多あるリスクの一つに過ぎない。将来の鉄道会社の展望を考えるにあたって、コロナ禍という感染症リスクだけを考察するのでは十分とはいえない。よって、以下ではコロナ禍以外の様々なリスクを想定して、そのリスクと多角化事業との関係について論じる。

(1) 自然災害(地震等)

日本という国ではとりわけ無視できないリスクといえばやはり自然災害であろう。具体的には地震や台風などがとりわけ被害規模が大きいものとして想定できる。さて、この場合に影響を受けやすいセグメントはどこだろうか。それは多くの場合不動産であろう。なぜなら、不動産事業というものは不動産そのものに含まれる資産価値が最も重要なのであって、自然災害はそれを大

きく減じるものであるからだ。もちろん他の部門も影響を受けるものではあるが、よほど破滅的でない限りその他の部門は「一時的な」支出により復旧可能である。不動産事業には漠然と安定的というイメージがあるかもしれないし、実際にコロナ禍においてはそうなのであるが、それは絶対的なものではない。

(2) 社会的信用の失墜

自然災害ほど重大そうには見えないものの、これも現代において無視できないリスクである。社会的信用が低下する要因は、鉄道会社自身が原因の場合（鉄道会社の過失による事故等）もあるし、そうとは言い切れない（社員個人が会社の名誉を損ねた場合等）もある。いずれにしても、SNSなどでそのような評判が拡散しやすくなっている現代、そのようなリスクの存在感は大きくなっていると言えるだろう。

さて、この場合に大きな損害を被るのは、「その会社でなくても良い、あるいはそのサービスがなくてもそれほど困らない」という類のものである。例えば交通部門のうちでも、通勤需要が社会的信用の失墜で大きく低下するというのは考えにくい。不動産も同様である。その一方で、とりわけ大きく影響を受けそうなのは「ホテル・リゾート・レジャー事業」だろう。また、サービス業も、百貨店のような形態のものは大きく影響を受けるが、例えば東急ストアのようなスーパーに近い形態であればそれほど影響を受けないだろう。（生活と強く結びついているため）

ただし、一つ注意しておかなければならないのは社会的信用を失う原因が特定のセグメントに帰属している場合、そのセグメントが他のセグメントに比べて強く影響を受けるということは想像に難くない。しかし、そのようなリスクは全てのセグメントに等しくあるのだから、セグメントごとのリスクの違いについて論じている本稿においては考察する価値はそれほどない。

(3) 人口減少

鉄道会社のホームページ等を見ると、今後の課題として「人口減少への対応」が挙げられることが多い。それほどまでにこの問題は重要なのである。

では具体的にリスクを負うセグメントを考察してみると、なるほど鉄道会社がとりわけ重要視するだけあって全てのセグメントに影響を与える問題に思える。

だが、あえていうならば「交通」への影響が大きいといえよう。まず大前提として「生活サービス」や「不動産」、「ホテル・リゾート・レジャー」といったものへの投資は大部分が可変である。すなわち、状況の変化に合わせてその供給量を調整することができる。したがって、「利益が上がらない」ということがあっても「赤字になる」ということはそれほどには考えられないのだ。仮にそういった事態が起これば、それは経営戦略上のミスである。

ところが、「交通」、とりわけ鉄道は初期投資が大きく、維持費も高額になる。ゆえに需要が一定数を割り込めば赤字も考えられる。ここで重要なのが、「運行本数を減らして赤字を減らす」というのにも限度があるということである。設備の巨大さゆえ、一定数の旅客を捌かなければ利益は上がらない。すなわち、「需要の変化に対する柔軟性が低い」。さらにいえば、そもそも交通

.....

事業の縮小は他のセグメントに与える影響が大きいので、中々縮小には踏み込めないという事情もある。とりわけ人口減少が交通部門に与える影響が多い要因である。尤も、今回検討したような大手私鉄で「赤字」にまで至る可能性はそれほどには大きくないかもしれないが、それでも（他の事業に比べて）効率の悪い支出をすることになる可能性は否めない。

(4) 不況

影響は当然全てのセグメントに及ぶが、交通と（スーパー的業態の）サービスは比較的強い。理由はいずれも好不況に関わらず必要不可欠であるからである。

逆に、「ホテル・リゾート・レジャー」は弱い。所得が下がれば真っ先に削られる消費であるからだ。

また、不動産も概ね好不況と不動産価格が連動していることを考えれば、影響は大きいといえる。

4. まとめ

以上の考察により、種々のリスクは各セグメントに分散しているのが分かる。すなわち各事業は、「この事業はリスクに強い」「この事業はリスクに弱い」というような対立の内にあるのではなく、「事業を分散させることで初めてリスク全般に対応できる」という相補的關係の内にある。

上で見たように、大手私鉄は各社とも事業の多角化に取り組んでいる一方、その力点の置き方には大きな差異がある。すなわち、「交通事業の副業はこれが一番良い」というような共通認識が存在するわけではないのだ。それでも大手私鉄各社は皆ことごとく事業の多角化に取り組んでいる。その背景には、「事業を分散させることで初めてリスク全般に対応できる」という事情があるといえそうだ。特定の事業ではなく、分散させること自体に固有の価値があるのである。

本稿における各データは東急、京急、京成各社の公式サイトを参照した。

3

新型コロナウイルスによる減便、減車に見る
日本の鉄道の現状分析

社会学部 2 年

稲垣 佑一

1. はじめに

新型コロナウイルスによる緊急事態宣言等を受けて人を移動させて利益を得てきた鉄道各社は等しく厳しい局面に立たされた。それでも減便、減車あるいは通常運転など判断は分かれた。今回の研究ではそのような各社の判断をいくつかに分類し、判断の傾向をつかむとともにそれを踏まえた個人的な提言を行っていく。なお、本文で鉄道各社や路線の通称と愛称を断りなく使用させていただく。

2. 各社の対応はどうであったか

今回は第一波とされる 5.6 月の減便、減車についていくつかの事例を対象にした。そのため回復の兆しが見えた夏から秋にかけてとは大きく状況が異なることを申し添えておく。

○都市部

主に以下の 5 パターン分類される。代表的な会社を提示する

減便は行わない

札幌市交通局、福岡市交通局、東京メトロ、相鉄、JR 東日本・東海・西日本の通勤路線（一部路線で深夜運休あり）、阪神

有料特急の一部運休

東武、東急、京王、西武、京成、小田急、名鉄、南海

特別ダイヤの編成

函館市交通局、仙台市交通局、京都市交通局、JR 北海道・JR 四国・九州の都心路線

深夜便は運転を見合わせる

名古屋市交通局

土休日は減便する

大阪メトロ、阪急、近鉄、阪堺、西鉄

しかし、全体として大きく減便に踏み切った会社はなかった。要因として3点が考えられる。まず、鉄道会社の構造的な点だ。鉄道会社は運行・保有・指令が自社で完結している。このおかげでダイヤ乱れ時の柔軟な輸送や効率的な設備投資が行われている反面、経費圧縮が非常にむずかしい。運休にしたとしてもせいぜい運行時の電気や燃料代とわずかな人件費くらいだ。そのため減便に対して強いインセンティブが働きにくかったと想定される。次に、公共性の担保を求められたこともあるだろう。町としての機能を守るために働くエッセンシャルワーカーやテレワークのできないサラリーマンも多数いたことがあり、都会の「地域住民の足」という面を重く見られた。最後に、他国の公共交通の状況を考慮したのかもしれない。たとえば、アメリカニューヨーク州の感染爆発の理由の一つとして、普段の利用者が中・下流労働者が多く、テレワークできず依然需要が旺盛だったにもかかわらず、乗務員の感染で地下鉄を大幅に減便して密な環境を作ってしまったことがあるようだ。このような他国の例などから赤字になったとしても、密を避けるために通勤列車は今まで通り走らせるべきだという方向にまとまっていったのだと推測される。通勤電車はクラスターの発生源だという批判に、十分な密回避をしているとアピールする目的があるだろう。しかし、地域ごとにどの選択肢をとる会社が多いかによりが面白いところだ。

○地方部

地方の鉄道は銚子電鉄、富士急行電鉄、岳南電車、琴平電鉄など3、4割の減便に踏み切った会社がある。なかでも目を引くのは大井川鉄道の朝方の1往復以外をバスによる代行輸送として点だ。財政的に厳しい地方私鉄各社は利用客の中心となる学生、高齢者、観光客いずれについても利用が見込めないことが明確で、都市部のように乗車率の低い列車を何本も走らせられる体力もなく、密になりえないことから大規模な減便に踏み込んだようだ。

○新幹線

北海道 新青森～新函館北斗駅間の定期6本と臨時列車の運休

東北・秋田・山形・上越 臨時列車の運休

北陸 つるぎ号7本(6月1日より6本)運休と臨時列車の運休

九州 線内合計 39本運休

東海道山陽新幹線 臨時取りやめ、一部定期運休。一時的に毎時7.8本に減便

他県への移動が制限された緊急事態宣言下で都市間交通の一翼を担う新幹線は厳しい乗車率が続いている。報道ではゴールデンウィークの東京駅のぞみ乗車率が0%だったこともあるとされている。需要がやや回復傾向にある秋以降は高頻度運転の維持で密を回避する方向に各社移っているが、コストに見合う効果は当面見込めないという厳しい現状がある。

1 国土交通省自動車交通局 (社)日本バス協会 「バス産業の収支構造と他産業との比較について」

2 TBS 4月28日付報道より マサチューセッツ工科大学 ハリス教授の分析(要約)

○空港アクセス列車

減便のあった空港アクセス列車

快速エアポート (JR 北 / 新千歳)	日中毎時 4 本から 3 本に減便 (計 32 本運休)
成田エクスプレス (JR 東 / 成田)	日中の全ての便、朝夕の一部の便を運休 (計 37 本運休)
スカイライナー (京成 / 成田)	36 本運休
ミュースカイ (名鉄 / 中部)	平日 22 本、休日 35 本運休
はるか (JR 西 / 関空)	28 本運休 (9 月 1 日～ 42 本運休に拡大)
ラピート (南海 / 関空)	平日 34 本、休日 46 本運休
宮崎空港線 (JR 九州 / 宮崎)	管内特急減便と合わせて 6 本運休

※仙台空港アクセス線、東京モノレール、京急空港線、千里中央以西の大阪モノレール、ポートライナー、福岡市営地下鉄空港線、上記以外の路線空港アクセス列車は日常利用も多いことから減便は発生していない。

このコロナの影響を一番受けているのは航空産業そしてその空港需要にこたえてきた空港アクセス列車ではなかろうか。特に「はるか」、「ラピート」、「ミュースカイ」、「成田エクスプレス」、「スカイライナー」といった専用の列車を用意している空港アクセス特急が半ば瀕死状態である。鉄道のみならず空港利用者輸送を目的にしたバス路線も同様に減便が相次いでおり、新型コロナウイルスが航空会社やその周辺企業に与えた影響の大きさは計り知れない。取りやめになっていない国際線や国内線も羽田空港を中心に運行することになっているため、成田、中部、関西の空港アクセス列車の閑古鳥は当分続きそうだ。

3. おわりに

今回の調査で観光を中心として大きな影響が出ているという事実をデータとして提示できたものとする。本数には反映されなかった会社でも、鉄道各社が大きなダメージを負ったということはニュース等で耳にしたことと思う。このようにコロナウイルスはいわば現状の鉄道経営のもろさをまざまざと見せつけたのではないだろうか。

とくに地方鉄道には定期利用の低迷という厳しい現状がのしかかっている。そして、かつての水準に定期利用を戻すということは難しい。事実、養老鉄道はコロナ比で 3 割であった不定期利用率を 5 割に上昇させるといういわば観光への注力を朝日新聞のインタビューにて表明している¹。鉄道が安定したビジネスであるということはもはや過去の事実だ。くわえて鉄道はなくてはならないものではなくなった。私事になる話をすると、旅行で北海道に行ったとき免許の関係で公共交通のみで回った。それでは利便性が十分ではなく、満足に回れなかった。このような状況で、定期利用が少なく今後経営がさらに苦しくなった鉄道会社に対して、廃線を提示することも大いにあり得るだろう。鉄道による利便性を街の魅力にしたい。鉄道にしかできない魅力がある。

1 朝日新聞 11 月 1 日付「+C」

.....

そうでないならば、腹をくくって廃線をきめることもあるだろうし、その判断を私は肯定したい。

逆に都市部については、これを機により安定した経営戦略を求められ、適宜行政の補助を申請しつつ経営をしていこう。それは地域の足としてなくすことを許されず、通常運行が必要だったという都市鉄道の立ち位置によるものだ。鉄道各社は始発・終電の変更や時間別運賃の導入など、収支の立て直しと、経営基盤の強化に邁進しているところで、私はこれらの動きはやむなしと思っている。私企業でありながら公共性の高いサービスの提供を行う鉄道事業者のこれらの動きを利用者の方にも理解していただきたいと思ってすごしている。

せめて、一刻も早く危機を脱することを願うのみだ。

参考文献

国土交通省自動車交通局 (社)日本バス協会 「バス産業の収支構造と他産業との比較について」
 TBS 4月28日付報道より マサチューセッツ工科大学 ハリス教授の分析(要約)
 朝日新聞 11月1日付「+C」
 運休情報は鉄道各社の各種プレスリリースによる

4

コロナ禍における優等列車の利用状況

社会学部 2年

小川 真科

1. はじめに

2020年現在深刻な社会問題となっている新型コロナウイルスの感染拡大は、鉄道業界にも多大な影響を与えている。テレワークの推進・外出自粛により、日本全国で鉄道の利用者数が例年と比べて大きく落ち込み、その影響で列車の減便や始発列車の時刻繰り下げ・最終列車の時刻繰り上げに踏み切らざるを得ない鉄道会社も相次いでいる。

本研究は、コロナ禍における鉄道の利用状況についてコロナ禍以前(具体的には2020年2月以前)のデータとそれ以降のデータとを比較し、利用状況がどのように変化しているのか、またどのような列車がコロナ禍の影響を強く受けているのかという観点について考察するものである。

2. 研究の方法

本研究においては、調査対象を指定席の設定がある有料優等列車に絞ることとした。これは、指定席であれば埋まっている座席の数をそのまま乗客の数として換算することができ、乗客数・乗車率のデータを具体化することができるのに対し、そうでない列車では乗客数を調査することが困難な場合があり、正確なデータを収集できない可能性があるためである。

一口に「有料優等列車」と言っても、列車の性質は乗客の需要・運行時間帯といった要素によってそれぞれ異なる。本研究では、有料優等列車を列車の性質という観点から「新幹線」「通勤特急・ライナー」「観光列車」「寝台特急」の4種類に大分し、それぞれについて調査を行った。

調査にあたっては、調査対象の列車に乗車しての現地調査または駅の自動券売機等でシートマップを確認する形を採った。現地調査においては、現在の社会情勢を鑑み、マスク着用・手洗い等の感染対策を講じたうえで調査を行った。

3. 調査結果

先述した有料優等列車の分類を基にした調査結果を以下に記す。なお、乗車率は全て(乗客数)×100/(座席数)の計算式に基づいて算出し(単位:%)、値が割り切れない場合には小数点第2位を四捨五入している。

3-1. 新幹線

新幹線については、2020年8月14日の北陸新幹線はくたか572号(金沢発東京行)において実地調査を行うとともに、同列車について2020年10月31日にも自動券売機を用いた調査を行った。また、東海道新幹線に関してはJR東海が2019年の乗車人員と比較したデータを公表しているため、そちらを用いて研究を行った。

北陸新幹線に関して、8月の実地調査においては8号車に乗車し、最混雑区間となる軽井沢駅～高崎駅で調査を行った。8号車の座席数は98席、そのうち21席が埋まっていたため、乗車率は21.4%であった。平年であればお盆期間の新幹線では乗車率100%を超える列車も少なくないが、2020年のお盆期間の北陸新幹線指定席の予約状況は前年比18%であり¹、お盆期間の新幹線の利用は例年と比べて大幅に落ち込んでいると言える。これは、コロナ禍の影響で帰省を自粛する風潮が強まっていたことが大きな要因であると考えられる。一方で、10月の自動券売機での調査では軽井沢駅発車時間の直前で98席中58席が埋まっており、乗車率は59.2%となっていた。10月の調査に関しては例年の10月の乗車率データを発見することができなかったため、コロナ禍の前後を比較することはできないが、お盆期間のデータと比較すると利用状況が回復傾向にあることが推測できる。

東海道新幹線に関して、コロナ禍初期の緊急事態宣言が発令されていた時期(2020年4月～5月)の乗車率は対前年比で10%にとどまっていたのに対し、6月以降は30%前後と一定の回復が見られ、10月は46%に達している。ただし、8月の乗車率は25%と6月以降で唯一30%を下回っており²、北陸新幹線と同様お盆期間の利用が大きく落ち込んだことが読み取れる。

参考までに、筆者が10月16日に東海道新幹線のぞみ201号(東京発新大阪行)に乗車した際も乗車率は60%程度であった。正確な乗車率の調査を失念してしまったためあくまで体感でのデータとはなるが、新幹線に関しては乗客数がある程度の水準まで戻りつつあることを実感することができた。

3-2. 通勤特急

通勤特急については、2020年10月12日の中央本線特急はちおうじ4号(八王子発東京行)において実地調査を行った。昨年、筆者は当会の研究のためにほぼ同時期に同じ列車に乗車して乗車率の調査を行っており、今回改めて乗車率のデータを取ることで双方のデータを比較することとした。

当日、八王子駅で調査を開始。前回は6号車での調査であったため、今回も条件を極力揃えるために6号車の座席を確保した。はちおうじ4号の発車3分前、6時45分に駅構内の自動券売機で空席数を確認したところ、普通車には656席中25席、グリーン車には30席中5席の空席があった。

6時48分、定刻に八王子駅を発車。八王子駅からの乗客と次の立川駅からの乗客で6号車は

1 JR西日本 News Release「お盆の指定席予約状況について」2020年10月30日最終閲覧
(https://www.westjr.co.jp/press/article/items/200722_05_hokuriku.pdf)

2 JR東海「輸送量の推移(対前年比):2020年度」2020年10月30日最終閲覧
(https://company.jr-central.co.jp/ir/passenger-volume/_pdf/000040326.pdf)

満席となったことから、6時59分の立川駅発車時点で6時45分の調査時に残っていた空席のほとんど、あるいは全てが埋まったことが推測できる。列車は大きな遅延もなく、7時42分、定刻に東京駅に到着した。

最も多くの乗客が乗車する立川～新宿間の乗車率を比較すると、前回調査時の6号車の乗車率は100%であったが、今回も6号車の乗車率は100%であり、一見するとコロナ禍の前後で乗車率は変わっていないように思われる。しかし、前回の調査時には八王子駅発車前に自動券売機を確認した時点で既に満席となっていたのに対し、今回は先述した通り発車3分前でも空席があり、潜在的な乗客数には差があると言えよう。この点は、前回は一部の区間で立席客が見受けられたのに対し、今回は（6号車だけでなく列車全体を見渡しても）皆無であったことから裏付けられる。

よって、今回の調査においても数字の上では乗車率が100%となるが、コロナ禍前のデータとの比較という観点では発車3分前の時点での理論上の乗車率95.6%を比較対象とすることとした。

3-3. 観光特急

観光特急については、2020年7月15日の小田急電鉄特急はこね15号（新宿発箱根湯本行）において実地調査を行った。また、同年11月2日の同列車でも追加で調査を行った。

乗車したロマンスカー GSE 車両は7両編成で、箱根湯本方先頭車両の1号車と新宿方先頭車両の7号車には展望席が16席ずつ設定されている。今回の調査では1号車の展望席に乗車し、非展望席の40席を含めた計56席を対象に調査を行うこととした。

7月の調査においては、始発駅の新宿駅を発車直後に調査を行ったところ、56席中26席が埋まっていたことから乗車率は46.4%であった。当列車は終点箱根湯本までの間に町田・本厚木・小田原の3駅に停車するため、各駅で多少の乗客の入れ替わりがあり、終着駅の箱根湯本駅到着直前の時点では56席中18席が埋まっていたことから乗車率は32.1%となっていた。一方、11月の調査においても同じタイミングで調査を行ったところ、新宿駅発車直後の乗車率は56席中25席が埋まっていたことから44.6%、箱根湯本駅到着直前の乗車率は56席中21席が埋まっていたことから37.5%となっていた。

本項目では1回の調査につきそれぞれ2回のタイミングで乗車率の調査を行っているが、観光特急のデータとしては箱根湯本駅到着直前の乗車率を採用することとしたい。なぜなら、終点の箱根湯本駅は箱根温泉街への玄関口となる駅であるのに対し、途中停車する3駅は観光の拠点駅というよりは都市の中心となっている駅、また乗換駅という性質の強い駅であるからだ。

ロマンスカーに関しては通常期の乗車率、また対前年比の乗車率が一切公表されておらず、コロナ禍前の乗車率とコロナ禍における乗車率とを比較して相対評価を行うことが困難である。そのため、観光特急についてはあくまで絶対値のみの記載とさせていただきたい（ただし、仮にコロナ禍前の乗車率が100%であっても乗車率の対前年比はコロナ禍における乗車率と等しくなることから、少なくとも7月調査分の列車に関しては利用状況の対前年比が32.1%以上、11月調

.....
 査分の列車に関しては 37.5%以上であることは確かである)。

3-4. 寝台特急

寝台特急については、2020年8月26日始発駅発の上りサンライズ出雲(出雲市発東京行)・瀬戸(高松発東京行)号において実地調査を行った。

サンライズ出雲・瀬戸号はそれぞれ7両編成、車内設備は全く同一で、両列車が併結される岡山～東京間は14両編成での運転となる。座席の種類としては大きく分けて「ノビノビ座席」「B寝台」「A寝台」の3種類があり、ノビノビ座席は個室ではないため、座席を視認することで簡単に乗客数を確認することができる。また、B寝台は全座席が個室であるが、乗務員が乗客の有無を確認できるようにするために「乗客のいない個室はドアを開放し、乗客のいる個室はドアを閉める」という方法を取っているため、ドアが開いているか否かによって乗客の有無を確認できる。一方、A寝台は乗客の有無にかかわらずドアが閉まっており、乗客数の確認が困難である。そのため、今回の調査においてはA寝台を乗車率の調査対象から除外し、ノビノビ座席・B寝台のみを対象とした。

岡山駅発車直後に調査を行った結果、サンライズ出雲号ではノビノビ座席・B寝台の計135席中29席が、サンライズ瀬戸号でも同じく135席中29席が埋まっていた。よって、全体としては270席中58席が埋まっており、乗車率は21.5%であった。先述の理由からA寝台の乗車率を考慮していないとはいえ、乗車率21.5%は優等列車の乗車率としては大変低い値であり、一見するとコロナ禍の影響で乗車人員が激減したようにも思われるが、インターネットで調査を行ったところコロナ禍以前でも乗車率が30%程度である日があったことを報告している乗車記を発見することができた⁴。また、JR東海発表の資料によると2020年のお盆期間におけるサンライズ出雲・瀬戸号の乗車人員は前年比82%であり⁵、同じ8月の乗車率がこの値から極端に減少しているとは考え難い。

サンライズ号に関してはお盆期間以外の利用状況に関するデータを発見することができず、データを正確に比較することは困難であるが、調査日の乗車率が低迷していた要因としてはコロナ禍による影響よりもむしろ調査日が平日であったことが強く影響していると判断し、先述のJR東海発表のデータをそのまま採用する(すなわち、当日の乗車率は前年の同日の乗車率の82%であると見なす)こととした。

以上のデータを基に、各項目で述べた対前年比の乗車率をグラフにまとめると以下のようになる。

4 鉄旅写真報告『寝台特急「サンライズ瀬戸」ノビノビ座席乗車記』2020年10月30日最終閲覧
 (<https://lofoten15.blogspot.com/2019/03/sunriseseto.html>)

5 JR東海「2020年度お盆期間のご利用状況」2020年10月30日最終閲覧
 (https://jr-central.co.jp/news/release/_pdf/000040675.pdf)

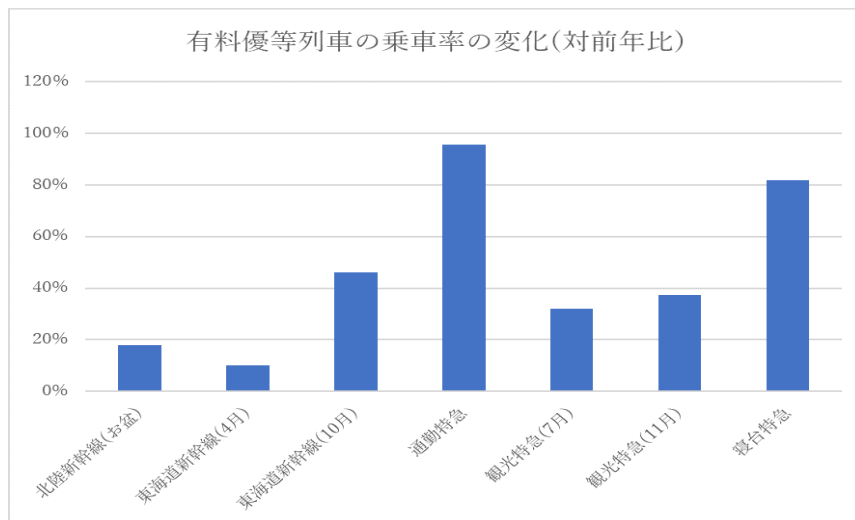


図1 前年の各列車の乗車率を100%とした場合の今年の乗車率の相対値
(ただし、観光特急のみ絶対値)

4. 考察

前項で提示したデータを踏まえ、利用状況についての考察を行う。

まず、同じ分類の列車の時期ごとの乗車率について比較する。新幹線の3つのデータについて比較すると、4月～5月や8月のお盆期間よりもそれ以外の期間の方が明らかに乗車率が高くなっている。当然のことではあるが、いわゆる「県をまたぐ移動」の自粛が呼び掛けられていた時期よりもそうでない時期の方が長距離移動の需要が大きく、それに伴って乗車率もある程度回復していることが読み取れる。

6月以降の乗車率に関しては、10月の乗車率が突出して高くなっていることも興味深い点である。これは、観光需要喚起のための施策である「GoTo トラベルキャンペーン」の適用対象が10月1日から東京都民にも拡大され、新幹線を利用して遠隔地へ旅行する需要がより高まったためだと考えられ、今後もこのようなキャンペーンが継続された場合乗車率はさらに回復することが推測できる。

一方で、観光特急に関しては7月と11月でほとんど乗車率が変化していない。調査対象である小田急電鉄の特急ロマンスカーは東京都を発着しており、GoToキャンペーンの適用対象拡大の恩恵を強く受け得る列車であるにもかかわらずこのような結果となっているのは、近距離の観光需要が遠距離の観光需要よりもGoToキャンペーンの影響を受けにくいためであると推測できる。

次に、時期が同条件である場合の利用状況についての差異について比較する。まず、お盆期間のデータが公表されている北陸新幹線と寝台特急サンライズ出雲・瀬戸号について比較すると、

.....

前者が前年比 18%に対し後者が前年比 82%と明暗が分かれている。両者はともに長距離を走破する列車であり、東京とある程度距離のある地方都市とを移動するという需要を主としている点は同一であるにもかかわらず、このような差が生まれた要因は列車設備の違いにあると考えられる。北陸新幹線の座席はいわゆる「転換クロスシート」であり、混雑している列車では乗客同士が近接して着席しなければならない状況が生まれるのに対し、サンライズ号はノビノビ座席を除き全席が個室となっており乗客同士が距離を取ることが容易であることから、感染リスクを極力低くしたい乗客にとってより利用しやすい列車となっているのではないかと推測できる。

また、10月～11月に調査を行った東海道新幹線と通勤特急について比較すると、こちらも前者が前年比 46%に対し後者が前年比 95.6%と大きな差が生まれている。その要因の一つは、両列車の客層の違いにあると考えられる。東海道新幹線は通勤・ビジネスを目的とした乗客と観光を目的とした乗客の双方に利用されているのに対し、通勤特急は乗客のほぼ全てが通勤を目的としていることから、コロナ禍によって観光客が利用を控えるようになったことがこのような差が生まれた一因であると推測できる。

しかし、コロナ禍前に実施された調査によると、東海道新幹線では出張・ビジネス・単身赴任を主目的とした乗客が 74.1%を占めているのに対し観光旅行・趣味・帰省を主目的とした乗客は 22.4%にとどまっております。観光目的の乗客の減少だけが乗車率にこれほどの差が生じた原因であるとは考え難い。むしろ、コロナ禍前に長距離の移動を伴って行われていたビジネスがテレワークの推進によってオンラインに代替されたことが大きな要因であると考えられる。

以上で指摘した点を踏まえ、本研究においてはコロナ禍における優等列車の利用状況には以下のような傾向があると結論付ける。

1. コロナ禍初期(4～5月)やお盆期間など、移動自粛が要請されていた時期よりもそれ以外の時期の方が利用状況が回復傾向にある
2. 観光等を主目的とした、あるいはそのような需要の大きい列車よりも、通勤・ビジネスの需要の大きい列車ほど利用状況が回復傾向にある
3. ビジネス客の利用が多い列車では、長距離輸送を主とした列車よりも短距離輸送を主とした列車ほど利用状況が回復傾向にある
4. 観光客の利用が多い列車では、短距離輸送を主とした列車よりも長距離輸送を主とした列車ほど利用状況の回復の度合いが大きい
5. 個室の設定などによって、乗客同士のソーシャルディスタンスが十分に保たれている列車はコロナ禍において比較的利用されやすい

一方で、今回の研究のうえではとりわけコロナ禍前後のデータの比較において困難な点が少なくなかった。第一に、そもそもコロナ禍前の乗車率のデータを入手することが困難であったという点である。調査に際し、直近3年間の鉄道趣味雑誌(鉄道ファン・鉄道ジャーナル・鉄道ピクトリアル)の列車乗車記にデータが記載されていないか確認したが、その中に調査対象の列車の

1 週刊女性PRIME『コロナで利用客減!東海道新幹線の需要回復と「テレワーク移行」の“密”な関係』2020年11月4日最終閲覧(<https://www.jprime.jp/articles/-/18720>)

乗車率そのものを記載している記事は皆無であった。また、鉄道会社のプレスリリースについても乗車率そのものを記載しているものは見当たらず、対前年比に関しても新幹線以外の列車についてはお盆期間・年末年始等のごく限られた期間のデータしか記載していないものがほとんどで、調査日などの条件を揃えようとするると客観的なデータを入手することが困難であった。

第二に、先に挙げたデータはあくまで一定の期間の平均値を取ったものに過ぎないという点である。例えば「ある2つの列車の乗車率の平均が前年比の80%であった」と言っても、双方の対前年比乗車率が80%である可能性もあれば一方が60%でもう一方が100%である可能性もあるように、データの値が複数の列車の平均値である以上は特定の日の特定の列車の乗車率が必ずしもデータの通りに変化しているとは言い切れない。

以上のような観点から、実際の利用状況が全ての列車において先述したように変化していると断言することはできず、あくまで「そのような傾向がある」と結論付けるしかないという点に本研究の限界があると言える。先述した結論が本当に正しいか否かについては、コロナ禍がある程度収束した後に調査日等の条件を極力揃えたうえでより多くのデータを取り、そのデータとの比較を基にして再検証する必要があると言えよう。

参考文献

『旅と鉄道』2018年1月号 p.48-51 山と溪谷社

『鉄道ファン』2018年6月号 p.24-31 交友社

『鉄道ファン』2019年4月号 p.26-33 交友社

Part 2

自由投稿

- 5. 千葉と東京を結ぶ鉄道路線 ……P28
- 6. 多摩地域を独立させちゃった！ ……P33
- 7. 夜行列車乗車記 ……P36

5

千葉と東京を結ぶ鉄道路線

商学部3年

秋元 啓介

1. はじめに

私自身は千葉県内の JR 総武線沿線に住んでいるのだが、千葉県と東京都に路線が跨る路線の数は多く、行き先によっては総武線以外の路線を使うこともよくある。本稿ではそんな千葉と東京とを結ぶ路線について、千葉県民の私の独断による評価も交えながら、紹介しようと思う。

なお、常磐線やつくばエクスプレスといった、いわゆる東葛地域を走る路線に関してはあまり利用しないため、内容は薄くなってしまふかもしれないが、その点はご了承ください。また各路線の名称は、旅客案内上のものを利用した。武蔵野線については一応千葉県と東京都とに跨る路線ではあるが、埼玉県を経由するなど、千葉と東京とを行き来するのにはあまり使われないと思われるため、省略する。

2. 各路線の紹介

① JR 中央・総武線各駅停車（千葉～三鷹）

沿線民は「各駅」と呼ぶ。千葉から乗り換えなしで山手線の内側を突っ切り、新宿まで抜かれるかなり貴重な存在。反面、各駅停車なので遅いのが難点。また夜に新宿などから乗って千葉方面へ帰ると、都内最後の駅である小岩までで最混雑時の半分ほどの乗車率となり、千葉県民だけが残された、少し悲壮感の漂うような車内となる。ただ、ガラの悪い人も亀戸～小岩間で降りていくイメージ（偏見か）。



② JR 総武快速線（千葉～東京）

沿線民は「快速」と呼ぶ。千葉駅から東京駅を約40分、船橋駅からなら約25分であり、速達性に優れている。車両は30年近く前につくられたよく揺れる車両が使われていて、より速さを感じることができる。都内で住宅が多い駅は新小岩駅しかなく、実質千葉県民専用路線。東京駅からは横須賀線に直通し、新橋、品川、横浜まで一本で行けるため、これも便利。ただ東京駅と新橋駅では地下ホームに降ろされ、他線との乗り換えには若干時間を要する。また日中は本数が毎時5本程度しかなく、本数の少なさも難点。



③ JR 京葉線（蘇我 / 西船橋～東京）

沿線には海浜幕張（幕張メッセ・ZOZOマリンスタジアム）、南船橋（ららぽーとtokyo-bay）、舞浜（東京ディズニーリゾート）、葛西臨海公園を有するレジャー路線。そのほか新木場駅でりんかい線に乗り換えることもでき、お台場へのアクセスにも利用できる。東京駅では実質有楽町駅みたいな地下ホームに降ろされるため、かなり不便。蘇我から東京へ行く路線が本線で、そのほか途中で西船橋に分岐する支線（西船橋からは武蔵野線に直通するため、武蔵野線と呼ばれる）がある。こちらの支線は20分に1本しかなく、いつも混んでる印象。



④ JR 常磐線各駅停車（取手～綾瀬）

あまり乗らないので土地勘のようなものはないが、綾瀬から千代田線に直通するのが特徴。

⑤ JR 常磐線快速（取手～上野）

土浦・水戸方面から直通してくる列車も多く、チバラキを象徴する路線。ラッシュ時は基本 15 両だが、日中は 10 両編成も多く、水戸方面から直通のグリーン車を 2 両連結した 10 両は日中でも結構混んでる印象。上野方では上野東京ラインに乗り入れ、東京、新橋、品川まで直通の列車もあるが、これは一部である。そのため、常磐線沿線民と東京で遊んで帰ろうとすると、yahoo 路線で上野東京ラインに直通する列車が直近であるか検索し、その有無で帰宅経路を変えようとする姿がよく見られる。



⑥ 京成本線（成田空港～京成上野）

成田から東京は JR 成田線・総武線でも行ける。船橋までは、京成は県都千葉を經由せず、八千代などを通る短いルートで行くため所要時間は JR に勝る一方、その先は線形が悪く所要時間が長い。加えて最終行き先が日暮里・上野という中途半端なこともあり、成田方面からの京成利用者の多くが船橋で JR に乗り換えてしまう。なお、青砥から京成押上線・都営浅草線に直通する列車も数多く設定されており、日本橋や新橋へも乗り換えなしで行けるが、都営浅草線も速達性が低く、使い勝手が良いとは言い難い。総武線の輸送障害時には大混雑する。



⑦京成成田スカイアクセス線・北総鉄道北総線

(成田空港・印旛日本医大～京成高砂)

京成高砂から印旛日本医大までは成田スカイアクセス線と北総線で線路を共用しており、印旛日本医大から先は成田スカイアクセス線単独の区間となる。成田スカイアクセス線は空港アクセス路線としての色が強く、スカイライナーと、特急料金不要のアクセス特急が走っている。一方、北総線は印西市や白井市に跨る千葉ニュータウンと東京とを結ぶことが主要な目的。比較的新しい路線で、運賃が高いことが特徴的。



⑧東京メトロ東西線（西船橋～中野）

朝は日本一混雑する路線。もともとは総武線のバイパス路線として高度成長期に建設され、西船橋～浦安のあたりは本当に何も無い原野だったらしいが、その後開発が進んだ。またこれに加えて西船橋から東葉高速鉄道（こちらも北総線同様運賃が高く、東葉高額鉄道と揶揄される）と直通するようになったこともあり、混雑率はかなり高くなった。副都心線以外のすべての東京メトロ・都営地下鉄の路線と乗り換え可能など利便性が極めて高く、また西船橋～東陽町間で快速運転（途中停車駅は浦安のみ）が実施されているため速達性も担保されている。おまけに東京メトロは初乗り運賃が高い（168円・IC）代わりに長距離の運賃が安い（28km以上は一律314円・ICなど）ため、千葉県内から都心への比較的距離のある移動ではかなりお得感が出る。さらに、東京メトロ24時間券を買えば、西船橋から都心への移動と、都心内での移動とを合わせて600円で済ませることができ、極めて優秀。



⑨都営地下鉄新宿線（本八幡～新宿）

本八幡駅の隣、篠崎駅は東京都内となり、同駅は都営地下鉄唯一の東京都外にある駅である。新宿以外は主要駅を通らず、いまいち使い勝手が悪い印象。急行運転も行っているが、東京メトロ東西線・半蔵門線と乗り換え可能な九段下駅を通過するなど、停車駅が謎という意見も多い。本八幡から先で直通運転を行っておらず、本八幡発の列車は全て当駅始発であるため、朝でも着席難易度が低い点は評価できる。



⑩つくばエクスプレス線（つくば～秋葉原）

建設の主要目的は陸の孤島・つくばへのアクセス改善であろうが、途中千葉県内も通っており、恩恵を受けている。沿線には柏の葉など、新しく開発された街も多い。秋葉原までしか行かず、東京まで行ってくれよと思うが、北千住で地下鉄各線と乗り換えられることもあり、そこまで不便ではないか。

3. 最後に

これを執筆している中で、「千葉と東京を結ぶ鉄道路線」が10個もあることに気づき、改めて多いと感じた。また各線それぞれに強みと弱みがあり、こうした個性も魅力である。一橋大学の学園祭で発行される研究誌の原稿ということもあり、恐らくあまり読者の中に千葉にゆかりのある人はいないであろうが、この文章を通して少しでも「千葉と東京を結ぶ鉄道路線」について知識が深まっていれば、私としては幸いである。

6

多摩地域を独立させちゃった！

社会学部 2年

稲垣 佑一

新型コロナウイルスの自粛期間と goto キャンペーン初期において、多摩地域は憂き目にあってたと勝手に感じていた。11月16日時点の東京都のデータ¹によれば感染者数が1000人を超えた自治体について区部は15/23、市部は0となっている。多摩地区で一番多い場所でも八王子市の535人で、人口同程度の杉並区では1413人である。それなのにオール東京よろしく、多摩地域は23区と同等の制限を受け続けた。まったくもって不公平である。横浜とか川崎とかのほうによっぽど深刻ではないか。そう思った私は脳内日本において多摩地域独立をもくろんだのだ。なお、島しょ部については無責任ながら神奈川県に担ってもらおうことにしよう。大丈夫、国からの補助が下りるさ。それでも神奈川県の財政が厳しくなりそうだけど……。

多摩県の基礎データ

人口：4,246,298人²（福岡県と静岡県の間）

面積：1,159.81km²（香川県を抜いて最小の県に）

人口密度：3661人/km（神奈川県と埼玉県の間）

県庁はどこになるか

多摩地域で時々話題に上がるのが、多摩の首都はどこかという問題だ。同様の問題が県庁で当然起こる。八王子市は人口で他を圧倒し、国の機関が35（立川：22 武蔵野：8）あり最有力候補だ。しかし、人口密度や人口集中地区（DID）割合は立川市のほうが高く、立川市も多極分散型国土促進法を背景に急速に発展を続けており、浜松と静岡のように争い続けるのだろうか。はたまた間の日野市がブラジリアのごとくかささらってしまうのか。さらに、武蔵野市だって吉祥寺を武器に戦いを挑むだろうし、町田市も規模や商圏的にそんな色ない。個人的には神奈川県に間違われる県

1 東京都新型コロナウイルス感染症対策サイト（2020年11月18日閲覧）

<https://stopcovid19.metro.tokyo.lg.jp/cards/number-of-confirmed-cases-by-municipalities/>

2 東京都（2020年11月18日閲覧）

<https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/tokyoto/profile/gaiyo/kushichoson.html>

3 国土地理院 人口集中地区（DID）平成27年（2020年11月18日閲覧）

<https://www.gsi.go.jp/chizujoho/h27did.html>

庁は困るので町田市には辞退していただきたいが。泥沼の県庁誘致合戦が見える。その中で今回は昼夜間人口比率⁴と国の機関数、商圏規模を考慮して立川市に渡したい。異論反論文句は受け付ける。

地理・都市

新たな海なし県の誕生である。甲武信ヶ岳を擁する西から段々と低くなっていく土地の構造をしている。川は崖に沿って南に流れており、東側の地域は玉川上水など多摩川からの導水路に依存している。多摩川の上流を抑えているから滋賀県と共同で有事の際は水攻めをしよう！と言いたいところだが、あいにく区部の水がめは荒川が担っているのです。多摩川で攻められるのは横浜、川崎周辺だ。横浜・川崎に恨みがある人はぜひ。

多摩の都市は5分割されることが多く、西武沿線エリア、京王中央線の東京よりのエリア、立川周辺エリア、八王子・町田エリア、多摩川上流エリアだ。多摩川上流エリアは人口減少や高齢化が著しく対策が急がれているエリアである。他のエリアは区部にかなり人口を吸われている。人口があるので財政や自治体経営上は何も問題ないのだが、多摩として独立するのなら、もう少し多摩としての結束や地域経済の活性化が求められてしかるべきだろう。脱都心の旗手を担うべく動くのが多摩地区であってほしい。

交通

道路は主に、一般道なら、青梅街道、新青梅街道、東八道路、国道20号などが東西を貫く有名所か。南北の道路は思いのほか脆弱で太いものは新府中街道、国道16号、都道43号と都道29号(どちらもモノレールの下を走る)あたりが精いっぱいようだ。高速道路も東西の中央自動車道、南北の圏央道のみで首都高速道路はない。ついでにいうと環八は多摩地域を通っていない。東京のわりに自家用車率が高いが道が細くスムーズな移動は難しそうである。

鉄道は区部につながる西武池袋・新宿線、中央線、京王線・多摩線を基幹にしている。南北交通は南武線、多摩都市モノレール、横浜線、八高線くらいでそれ以外はバスの独壇場だ。しかし先述のとおり南北の骨幹をなす道路は多くないので改善の余地が多そうである。交通だけみれば多摩地方は東京区部にかなり依存しているので独立しないほうがよさそうだ。

民間用空港はないと思われるが、調布飛行場がある。ただあまり規模が大きくない。軍用空港は立川と横田に2つもあるのに……。ただ、皆さんが想像するところの国内線はないため、多摩県民は相変わらず羽田か成田に向かうことになるだろう。

観光

ひそかに起こりそうだとワクワクしているのが新たに球場を作って観光地とすることだ。神奈川 VS 千葉 VS 埼玉の関東野球争いに参加したい多摩の民がヤクルトを招致するかもしれないとひ

4 東京都の統計(2020年11月18日閲覧)

<https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/tyukanj/2015/tj15gaiyou.pdf>

.....

そかに考えている。それ以外の観光というと、多摩は自然が豊かなエリアが多く、十分に観光のポテンシャルはあると思われる。ジブリの森や小金井公園、昭和記念公園、高尾山、奥多摩などが挙げられる。スカイツリーや東京タワーといったランドマークは少ないかもしれないが、すぐそこにある自然をテーマに様々な施策を打ってほしい。

妄想にお付き合いくださってありがとう。今回調べてみると意外と多摩県だけでも県を維持できるポテンシャルがありそうである。でも 2020 年 11 月の大阪都構想よりも大きな反発があるだろう。それは「東京」の名前がもたらした効果と弊害どちらが大きかったですか？を問う大きな機会になるだろう。さて皆さんは賛成反対どちらだろうか。

7

夜行列車乗車記

社会学部 2 年

小川 真科

はじめに

日本から「ブルートレイン」が消滅して、今年で早や5年が経った。新幹線路線網の拡充・夜行高速バスの台頭による相次ぐ夜行列車の廃止により、日本国内では2020年現在において定期夜行列車は「サンライズ出雲・瀬戸」のみとなり、気軽に夜行列車に乗車することのできる時代は過去のものとなりつつある。

本稿においては、筆者がかつて乗車した夜行列車について「乗車記」という形で記録するとともに、それを基に夜行列車が衰退した原因、および夜行列車の魅力について自分なりに検証を行うこととする。

寝台特急あけぼの 青森→上野 2013/8/??

筆者が人生で最初に乗車した夜行列車は、上野 - 青森間を上越線・羽越本線経由で結んでいた寝台特急「あけぼの」号であった。

2013年当時、東北地方を発着する定期夜行列車は既にあけぼの号のみとなっており、そのあけぼのも2014年3月のダイヤ改正で定期運行が終了となることがほぼ確定的となっていた。そんな中、中高の鉄道研究部の合宿の締めとしてあけぼのに乗車できることが決まり、それまで夜行列車に乗車したことのなかった筆者は胸を躍らせながら乗車当日を待った。

夏合宿最終日、青森駅に周辺の路線や観光地から戻ってきた鉄道研究会一行が集結し、いよいよあけぼのへの乗車となる。今回乗車するのはゴロンとシートという座席で、全区間において寝台料金が不要となるため、首都圏と東北との間を安く移動したい乗客に重宝されていた。

18時23分、定刻に青森を発車したあけぼの号は、新青森・秋田といった主要駅だけでなく、特急列車の停車駅のほとんど全てに停車していく。青森から羽後本荘までの区間内であればゴロンとシートだけでなくB寝台も指定席特急料金での利用が可能となっていたため、乗客の中には途中駅で降りていく者も少なからず見受けられた。

秋田を出るあたりまでは各々が会話に花を咲かせていたが、時間が進むにつれてそれまで歓談

.....
 していた部員も1人、2人と眠りに落ちていく。筆者も新津付近で眠気に耐え切れなくなり、次に目覚めたのは終着の上野の1つ手前の停車駅、大宮を発車したところであった。上野に到着したのは翌日の6時58分、乗車時間は12時間以上ということになるが、体感的にはあっという間の到着であった。

当時から7年が経ち、細かな記憶は大分薄れてきてしまっているが、それでもこれが夜行列車なのだという感覚は今でも脳裏に焼き付いている。今思えば、あけぼの号への乗車が私の夜行列車に対するイメージの原点だったのかもしれない。

ムーンライトながら 東京→大垣 2016/3/21

春・夏・冬の長期休暇、いわゆる「18きっぷシーズン」に幾度となくお世話になっていたのが、東海道本線の臨時夜行快速列車「ムーンライトながら」である。

この列車はかつて東京 - 大垣間で運転されていた夜行普通列車、通称「大垣夜行」に端を発しており、1996年の快速列車化と愛称「ムーンライトながら」の設定、2009年の臨時列車化を経て現行の運転形態となった。現在は繁忙期のみの運転、また全車指定制となっており、JR東日本の185系車両が使用されている。

23時過ぎ、終電時間帯が徐々に迫る東京駅の東海道線ホームに、品川方からムーンライトながら号が回送列車として入線してきた。ドアが開き乗車可能となった時点ですでに発車5分前、乗客は足早に車内に乗り込み自らの座席に着席していった。

23時10分、定刻で東京を発車。この時点での乗車率は6割程度だが、ここから日付が変わるまでの間に品川・横浜の2駅に停車し、徐々に乗客が増えていった。横浜を発車した後に車内改札が行われるが、翌日の大垣到着は早朝であるため、車内改札が済むとすぐに眠りにつく乗客も目立った。

日付が変わり、0時30分に小田原に到着。青春18きっぷは乗車日の0時から有効となることから、小田原までは小田急小田原線など他の路線を利用し、小田原から18きっぷを利用しムーンライトながら号を利用する乗客も多く、多数の乗客が乗り込んできた。小田原発車時点で乗車率はほぼ100%となり、乗客のほとんどが就寝体勢に入るが、車内は防犯の観点から一切減灯されず、また走行音もお世辞にも静かであるとは言い難いため、熟睡するのは困難であった。今後ムーンライトながらに乗車される方には、アイマスクと耳栓を持参されることを強く推奨したい。

小田原発車をもって車内放送が一旦打ち切りとなるが、その間にも列車は沼津・静岡・浜松の



3 駅に停車する。このうち浜松では 30 分弱の停車時間があるため、乗客の中にはホームに降り車両を撮影する者、また駅構外で買い出しをする者も見受けられた。浜松の次の停車駅である名古屋到着前のタイミングで車内放送が再開され、名古屋と次の岐阜ではそれなりの数の乗客が下車していった。

岐阜を発車すると、終点の大垣はすぐそこである。5 時 45 分、定刻で大垣に到着。乗客のほとんどは大垣から先の米原方面へ向かう列車に乗り換えることとなるが、2016 年 3 月までは大垣からの接続列車が 4 両編成での運転であり、かつ大阪方面に直通していたため（もっとも、当列車は平日は京都まで、土休日は高槻まで普通列車としての運転で、米原で接続する新快速に乗り換えた方が大阪方面に先の到着となるため、当列車を米原以遠まで乗り通す乗客はそう多くなかったが）、座席を確保するために駅構内を走る「大垣ダッシュ」と呼ばれる光景がしばしば見られた。しかし、2016 年 3 月のダイヤ改正で接続列車が 8 両編成となり、かつ米原行となったことで、駅構内の混雑は以前よりは緩和されている。

接続列車が発車すると、ムーンライトながら号も大垣車両区へと回送される。筆者は後続の列車に乗車するためホームでしばし待っていると、乗り換えが完了し人気の消えたホームから回送列車がゆっくりと走り去っていった。

長らく首都圏と中京・京阪神地域間を安価で移動する手段として機能してきた「ムーンライトながら」だったが、臨時列車化以降は年々運転日が減少し、今年新型コロナウイルス感染拡大の影響から夏期・冬期の設定が中止となってしまった。かつての夜行列車の面影を残す列車が完全に消滅してしまう日も、そう遠くないのかもしれない。

ムーンライト信州 新宿→松本 2017/8/5

ムーンライトながら号が東海道本線で運転されていたのに対し、こちらは中央本線・大糸線で運転されていた列車である。

この列車の前身は新宿 - 松本 / 白馬間で運転されていた急行「アルプス」で、名前の通り白馬方面への登山客の輸送を主としていた列車であった。その名残からか、ムーンライトながらが下り・上りともに設定されているのに対し、当列車は原則として下りのみの設定となっていた（ただし、諏訪湖花火大会の開催日には上諏訪発の上り列車が設定されることがあった）。車両は JR 東日本長野車両センターの 189 系 6 両編成が使用され、ムーンライトながらと同じく繁忙期のみの運転かつ全車指定席となっていた。

乗車当日は中学・高校の鉄道研究部の合宿初日で、新宿に集合しムーンライト信州号に松本または白馬まで乗車する行程となっていた。筆者は松本で下車する班に所属していたため、終点の白馬までは乗車せず松本で下車することとなった。

乗車当日の 23 時 30 分過ぎ、鉄道研究部一行はムーンライト信州号が発着する新宿駅の 9・10 番線ホームへと降り立った。このホームは原則として中央本線の特急・ライナー列車専用となっ

ており、つい数十分前まではライナー列車の到着を待つ通勤客が長蛇の列を作っていたが、23時15分に最後のライナー列車が発車してからは客層が一変し、旅行者やハイキング客が中心となっていた。

23時45分頃、ムーンライト信州号が回送列車として入線すると、乗客は一斉にドアの前に列を作り客扱いが行われるのを待つ。自らの座席に腰を下ろし、ホームの自動販売機で飲み物の買い出しを済ませて部員としばし歓談しているといつの間にか発車時刻となり、23時54分、新宿の高層ビル街を横目にゆっくりと列車が動き出した。



新宿を発車したムーンライト信州は、まず立川・八王子に停車し、各線からの乗客を拾っていく。立川で接続を取る予定の南武線の列車が遅延し、接続待ちのために長時間停車を行うというハプニングはあったものの、それ以外は概ね順調に進み、気付けば八王子を発車していた。高尾を過ぎるととくに他の列車の運転も終わっており、ここから早朝まで途中駅は全て通過してしまっても良いように思えるが、列車は律義に主要駅に停車し、ときには途中駅で下車する乗客も見受けられた。本来であれば高尾以东から大月以遠へ直通する列車は新宿23:00発の特急が最終であり、この列車は言わば臨時の最終列車としての役割も果たしていたのかもしれない。

そうこうしているうちに夜が明け、4時35分に松本に到着。松本での乗り換えは基本的に1時間以上待たなければならないが、松本電鉄のみムーンライト信州の運転日に限って臨時快速列車を設定しており、上高地方面に向かう乗客は松本電鉄ホームへと向かっていく。そのまま白馬へと向かう部員を見送り、6時18分発の長野行普通列車に乗車して長野方面へと向かった。

中央本線最後の夜行列車として最後まで生き残ってきたムーンライト信州だったが、夜行列車削減の動きに逆らうことはできず、2018年冬をもって「ムーンライト信州」としての運転が終了となってしまった。伝統ある中央本線系統の夜行列車の歴史にも、いよいよ終止符が打たれようとしている。

寝台特急北斗星 札幌→上野 2014/12/25

当時まだ中学生だった筆者にとって、憧れの対象だったのが「ブルートレイン」である。その最後の生き残り、寝台特急「北斗星」が廃止となるという一報を聞き、私は居ても立ってもいられず北斗星への乗車計画を立てた。なんとか指定券を確保し、片道1回だけではあるが念願だった「北斗星」への乗車が叶った。

寝台特急「北斗星」は原則として24系客車11両編成での運転であり、札幌-函館間では

DD51 形機関車、函館 - 青森間では ED76 形電気機関車、青森 - 上野間では EF510 形電気機関車による牽引と区間によって牽引機が異なっている。寝台の種類としては大きく分けて個室の「A 寝台」「B 寝台」、非個室の「開放 B 寝台」の 3 種類があり、このときの乗車では B 寝台の 1 人用個室「ソロ」を確保した。

また、北斗星は車内に食堂車が残っていた最後の寝台特急でもあった。夕食は予約制となっていたが、夕食後のパブタイムおよび朝食は予約せずに利用することが可能であり、食堂車での食事を気軽に体験することができた。



2014 年 12 月 25 日、17 時 05 分、札幌駅。北海道の冬は文字通りの「厳

冬」で、陽もとっくに沈んでいるなか、ホームには冷たい風が容赦なく吹き込んでくる。そこへ、DD51 形機関車が 24 系客車を引き連れて堂々と姿を現し、我々乗客を上野への長旅へと誘う。これから半日以上お世話になる客車へと乗り込み、自分の座席を確認し寝台に荷物を下ろすと、17 時 12 分にゆっくりとドアが閉まり、汽笛一声、定刻で札幌駅を発車した。

まずは寝台に腰を下ろし、移り行く景色を眺めながら札幌駅で購入した駅弁を味わうこととした。できれば食堂車で夕食を取ってみたいだったが、夕食メニューのうちフランス料理は 7800 円で最も安い懐石御膳でも 5500 円、とてもではないが中学生の筆者が簡単に出来る金額ではなかった……。

食事の後に車内を一通り見学し、シャワーカードを購入してシャワーを浴びる。自室に帰り景色を眺めていると、列車はいつの間にか青函トンネルを渡り終えていた。翌朝も朝食のためにある程度の時間には起きなければならないため、寝台の布団に潜り込みしばし睡眠を取ることとした。

翌朝、宇都宮の手前で目が覚めた。目覚めて最初に向かったのは食堂車、ここで念願だった朝食を楽しむこととする。朝の車窓を眺めながら食堂車の料理に舌鼓を打つ経験は、生涯忘れられない思い出となった。

朝食が終わり自室へ戻ると眠気に襲われ、再び目が覚めたのは列車が荒川を渡り東京都へ突入する頃であった。程なくして、「ハイケンスのセレナーデ」の車内チャイムとともに最後の車内放送が始まる。

「長らくのご乗車、大変お疲れ様でした。列車はまもなく終点の上野駅に到着いたします。……乗り換えのご案内をいたします。この先、JR 各線で池袋・新宿方面にお越しのお客様は 2 番線の山手線内回り電車、東京・品川方面へお越しのお客様は 3 番線・4 番線の山手線外回り・京浜東北線の電車で、……」

聞き慣れた路線への乗り換え案内が、寝台特急の旅に終わりを告げる。やがて列車は上野駅の 13 番線ホームに滑り込み、静かに所定の位置に停車して、16 時間 26 分の旅に終止符が打たれた。

急行津軽 83 号 秋田→青森 2019/7/27

2016年の「はまなす」の定期運行廃止によって日本から定期客車夜行列車が消滅してから3年後、久々に設定された客車夜行列車が急行「津軽」である。

この列車はかつて上野-青森間を東北本線・奥羽本線経由で結ぶ夜行列車として設定されており、リバイバル運転となった今回は運転区間が秋田-青森間へと大幅に短縮されたが、客車列車での運転を再現するため高崎支社の12系客車が1日かけて秋田まで送り込まれるという力の入れようであった。運転形態としては、7月27日から28日にかけて昼行の81・82号と夜行の83号が設定されたが、夜行列車としての運転は27日の83号1本のみであったため、鉄道ファンによる事前申し込みが殺到し、指定券は発売開始から数分で即完売となった。筆者自身も乗車1カ月前に「10時打ち」のために駅のみどりの窓口に出向き、なんとか指定券を確保することができた。

乗車当日、秋田駅には発車30分前からすでに大勢の鉄道ファンが集結していた。この日は昼行列車としてすでに81・82号が運転されていたため、(筆者を含めて)先に82号に乗車して青森方面から秋田まで向かい、改めて夜行の83号に乗車する者も少なくなかったようである。



発車10分前になろうかというころ、酒田方から急行津軽83号が入線してきた。

秋田駅のホームは当列車に乗車する者、および撮影する者で溢れかえり、乗客もほぼ全員が鉄道ファンであった。そのため、22時30分の秋田発車も大勢の鉄道ファンに見送られながらのものとなった。

当列車の時刻は秋田22時30分発、青森に翌日の6時3分に到着であることから、全区間の所要時間は7時間33分となるが、秋田～青森間は普通列車でも4時間30分程度で走破してしまうような区間であり、必然的に途中駅で長時間停車を行うこととなる。秋田発車後、しばし車内の雰囲気を楽しんでいるとすぐに最初の停車駅である八郎潟に停車となったが、八郎潟でも30分程度の停車時間が設けられたことから、ほとんどの乗客が駅のホームに出て撮影を行っていた。八郎潟駅での撮影も終わり、翌日の青森到着も早朝であるため、自らの座席に戻って睡眠を取ることとした。……が、高崎の12系客車は座席がボックスシートであり、それゆえ座席の角度がほぼ直角であるため、思うように寝付くことができない。加えて車内の減灯も一切行われなかったことも睡眠の妨げとなり、結局日の出直前になってようやく眠りに落ちた。

そこから青森到着まではわずか2時間程度、気が付けば終点の青森に到着する直前であり、そのままホームに叩き出される格好となった。まだ眠気も覚めないなか回送列車の発車を見送り、結局青森で乗り換えたリゾートしらかみ号で爆睡することとなってしまった。

先述の通り、2016年3月をもって定期の夜行客車列車は全廃となっていることから客車自体の廃車も進んでおり、乗車した2019年7月時点でこの急行「津軽」が日本で最後の夜行客車列車の設定になってしまうのではないかと噂さえもあった。そのため、この列車に乗車でき、久々に夜汽車の雰囲気を楽しむことができたこと自体は貴重な経験となったが、車内の環境はどうして睡眠に向いているとは言い難く、乗車後の感想として第一に出てくるのは「虚無感」であった。図らずも、夜行列車が衰退した理由の一つを実体験することができたと言えるのかもしれない。

急行はまなす 青森⇄札幌 2015/12/16,2015/12/20

筆者にとっての青春の1ページ、いや青春そのものと言い切ってしまうても良いほど思い出深い夜行列車が、青森-札幌間を結んでいた寝台急行「はまなす」である。

末期の下り急行「はまなす」は本州側の青森を22時42分に発車し、札幌に翌朝6時7分に到着するというダイヤで運転されていた。この時間設定が絶妙で、上野を始発の東北本線で出発し、ひたすら普通列車を乗り継いでいくと青森に20時48分に到着し、スムーズにはまなすに乗り継ぐことができたのだ。おまけにははまなすの列車種別は「急行」であり、格安きっぷである「北海道・東日本パス」を利用していても急行券を購入すれば乗車することができたため、友人と東京から北海道へ向かう際には必ずと言っていいほどこの列車にお世話になっていた。もちろん、北海道からの帰りも青森まではまなす、そこから普通列車を乗り継いで深夜に帰京というものになった。

さらに都合の良いことに、はまなすには通常の座席車・B寝台の他に「はまなすカーペット」という現在のサンライズ出雲・瀬戸号のノビノビ座席とほぼ同等の設備のある車両が確保されており、それでいてカーペットカーの指定券料金はわずか510円であった。当然繁忙期には鉄道ファンの間でカーペットカーを巡ってすさまじい競争が行われ、乗車1カ月前の早朝に指定券の事前予約に回ることが恒例行事となった。

そんな事情から数え切れないほどの回数お世話になってきた急行「はまなす」にも、いよいよ終焉の時がやって来た。北海道新幹線の開業に伴い急行はまなすが廃止となることが確定した2015年末、最後にもう一度はまなすに乗っておこうということで、友人と北海道へ惜別乗車に向かった。

2015年12月16日、午前中に次のダイヤ改正で廃止となる特急「白鳥」を撮影した筆者は、夕方の白鳥で函館から青森へと向かった。青森には20時14分着、はまなすへの乗り換えにはうってつけの時間だ。

東京方面から来た友人と合流し、乗り込むのは先述した「はまなすカーペット」である。実ははまなすカーペットには上段と下段があり、



このうち上段はB寝台並みのスペースが確保されているのだが、ただでさえ席数が少ないうえに一部が女性専用席となっていたため、残る上段の席を巡る競争は熾烈なものとなっていた。今回の乗車は下段、結局引退までカーペット上段には乗れずじまいであった……(もちろん、下段でも居住性は十二分に高いのだが)。

22時42分、青森を発車。次の函館には翌1時着、函館では23分の停車時間があり機関車の撮影もできるため、函館までは頑張って起きていようという乗客は結構多い。深夜の函館駅のホームは、いつ見ても鉄道ファンでごった返していた記憶がある。

函館を過ぎるとさすがに深夜帯も深夜帯ということもあり、睡眠を取る乗客も多い。筆者も函館出発後すぐに眠りに落ち、結局札幌到着前の車内チャイムで起こされることとなった。

札幌到着後、4日間かけて宗谷本線の除雪車両(いわゆる宗谷ラッセル)や石北本線の列車を撮影し、12月20日夜に再び札幌へと戻ってきた。はまなすに乗車する際、普段は料金の安いカーペットカーやドリームカーを利用するのだが、この日は人生最後のはまなす乗車になるかもしれないということで、奮発してB寝台に乗車することにした。それだけ、我々にとってははまなすは思い入れの深い列車だったのである。

安価ゆえに終始賑やかで乗客の入れ替わりも激しい他の車両に対し、B寝台には落ち着いた空間が保たれている。加えて、このときは4人での乗車であったため、ちょうどB寝台の1ボックスを占有することができ、最後の乗車時間を存分に味わうことができた。列車は北の大地を疾走し、やがて青函トンネルを抜けて、気付けば青森到着はすぐそこまで迫っていた。

5時39分、終着の青森に到着。荷物をまとめ、はまなすに永遠の別れを告げて、青森駅の津軽海峡線ホームへと降り立った。

おわりに

ここまでの人生で、筆者は計7列車、延べ25回にわたって夜行列車に乗車してきた。正直なことを言ってしまうと、乗車した列車の全てに良い思い出があるわけではないし、とりわけ「ムーンライト〇〇」に関してはあえて乗りたいと言われるとそうではないのだが、少なくともその毎回において何らかの形で夜行列車の魅力というものを実感してきたことは間違いない。

もちろん、夜行列車という移動手段にはメリットばかりがあるわけではなく、むしろ他の交通機関と比較してしまうとそのデメリットが浮き彫りになることは否めない。長距離を走る夜行列車であれば、とりわけ所要時間の面で新幹線・飛行機といった交通機関に圧倒的に劣っているし、短距離を走る夜行列車であれば安価な夜行バスとの競争に晒されることとなる。居住性の面でも、どうしても旧型車両に頼らざるを得ない夜行列車が最新の技術を導入した他の交通機関と同等以上のサービスを確保できているとはお世辞にも言い難い。

しかし、それでもなお夜行列車に乗車すること、あるいは「夜行列車」という概念そのものには特別な意味があるように思われる。夜行列車に乗車する前の独特な高揚感、寝台から見える多種多様な景色、シャワールームで浴びるシャワーの感覚、来たことのない街で目が覚めたときの感動、……このような感覚は、他のどんな列車においても味わうことができない特別なものと言っ

ても言い過ぎではないかもしれない。

たとえ日本から夜行列車が完全に消滅する日が来てしまったとしても、あの日乗車した夜行列車の記憶は決して色褪せることはない。

8

バックナンバーのご案内

一橋鉄研

部員一同

この度は当会研究誌をお読みいただきありがとうございます。当会は毎年一橋祭に向けてテーマを設けた研究誌を発行しています。一橋祭会場でお配りしている他、郵送での配布も行っております(本年度分はインターネットでの公開のみとなっております。ご了承ください)。また、当会のホームページでは過去の研究誌の全文を公開しています。

■ホームページで全文公開されている研究誌(2020年11月現在、2001年以降のもののみ)

2001年「モーダルシフト」

2002年「通学と交通」

2003年「鉄道における情報マネジメント」

2004年「鉄道事業に対する投資のあり方」

2005年「第三セクター鉄道と地域の未来」

2006年「人口動向の変化と都市鉄道」

2007年「鉄道事業におけるCSR」

2008年「都市間輸送ネットワーク」

2009年「鉄道貨物輸送の今」

2010年「『鉄道趣味』を旅する」

2011年「災害と鉄道」

2012年「地域公共交通を考える」

2013年「観光と地域鉄道の活性化」

2014年「日本の高速鉄道輸出を考える」

2015年「人口減少社会における鉄道多角化経営」

2016年「直通運転の利便性を考える」

2017年「JR路線廃止問題を考える」

2018年「鉄道と『統合』-メディアの役割を考える」

2019年「『通勤ライナー』と一般列車の共存」

■当会のホームページ〈<http://www.ikkyo-tekken.org/>〉では掲載されている研究誌以外にも様々な情報が掲載されています。ぜひ一度御覧ください。

9

一橋大学鉄道研究会 活動紹介

一橋鉄研

部員一同

一橋大学鉄道研究会は現役部員 7 名からなるサークルで、今年は創立 58 年を迎えました。一橋大学社会科学系の総合大学であることから、弊会も趣味的観点からだけでなく、社会科学的観点から鉄道を捉えるよう心掛け、活動を行っております。弊会の活動は、研究、旅行、模型の 3 つの柱からなっております。

まず研究に関しては、毎年春ごろ研究テーマを決定し、夏休みまでの期間を、テーマに関連した文献調査などを各自で行い、部会の場で発表、他の部員の意見も含めて検討することで研究の方向を探っていきます。夏休み直前まで議論を深めた後、各部員の研究担当範囲が決定され、夏休みからは各部員が担当範囲に合わせて資料収集・調査などを行い、原稿を作成します。夏休みに行われる中間報告をふまえ 9 月から 11 月初旬にかけて研究の結論を出す作業と研究全体の推敲が行われ、11 月の中旬に印刷製本を行った後、研究誌が完成し、皆様に配布しております。

続いて旅行に関しましては、夏休みに行われる「夏旅行」、冬に行われる「追い出しコンパ」といったイベントが開催されます。旅行には現役部員のみならず、OB の皆様にも参加していただき、大いに盛り上がります。

また模型に関しましても、部として所有する車両に加え、各部員の自己所有の車両も用いて、鉄道模型レイアウトを作成しています。一橋祭などのイベントで設置を行い、お子さんをはじめ、観覧者の皆様から好評を得ています。

(ただし、今年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響で対面での活動がほとんどできていない状況です。活動の詳細についてお聞きになりたいことがありましたら、お気軽にお問い合わせください。)

10

編集後記

社会学部 2年

小川 真科

当会の研究誌を最後までお読みいただき、ありがとうございます。

本年は当会の活動も新型コロナウイルス感染拡大による影響を受け、対面での活動が実質的に不可能となりました。そのため、伝統的に行ってきた研究誌作成の方法についても方針を転換し、「コロナ禍と鉄道」という大テーマに沿って会員それぞれが小テーマを決定し、研究を進めることとしました。各々の部員がどのような観点から研究を行ったかに注目しながら記事を読んでもいただくと、今回取り上げた問題に対してより理解を深めることができるかと思っております。

また、本年は例年の「テーマ投稿」に加え、新たな企画として会員が自由にテーマを決め、記事を投稿する「自由投稿」コーナーを新設しました。記事を通じて、会員それぞれの趣味・趣向をお伝えすることができていれば幸いです。

最後になりますが、本研究誌をお手に取ってくださった読者の皆様、また原稿を執筆してくださった会員の皆さんに、この場を借りてお礼申し上げます。ありがとうございました。

一橋大学鉄道研究会 会誌

研究誌 ver.2020

発行日		2020年11月19日
発行		一橋大学鉄道研究会
執筆		一橋大学鉄道研究会 部員一同
発行責任者		秋元啓介
編集責任者		小川真科
表紙写真		小川真科

