

Ichikawa-Tekken

HINODE

No. 229 「新入生歓迎号」



鉄道との新しい出会いへ。

 **TEKEN**

市川学園・鉄道研究部

Empowered by the new wave.

目次 Index

No.229 「新入生歓迎号」

※題名の前の数字はページ数です。

京成のダイヤ改正で何が変わったのか。

03.京成電鉄のダイヤ改正

(2-5 細木 悠音)

ローカル線を考える。

06.ローカル線は必要か？

(2-4 羅 春輝)

福岡・長崎での鉄道旅行記。

09.西九州を訪れて

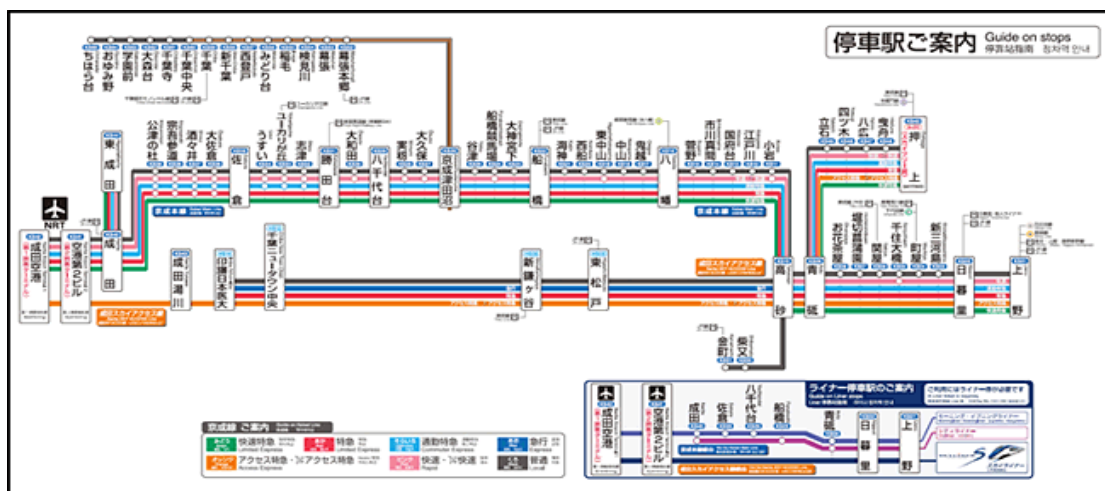
(3-7 竹内 智樹)

京成電鉄のダイヤ改正

2年5組 細木 悠音

1.初めに

新入生の皆さん、こんにちは。鉄道研究部によるこそ。今回は京成電鉄が 2022 年 2 月 26 日に実施したダイヤ改正について書いて行きたいと思います。最後までご覧頂けると幸いです。以下の文章をご覧になるのにあたって路線図がある方が便利だと思うので貼っておきます。



2.今回のダイヤ改正の概要と狙い

ダイヤ改正の概要と狙いを成田スカイアクセス線関連と本線関連の二つに分けて説明していきます

①成田スカイアクセス線関連

- ・青砥駅に停車するスカイライナーが 80 分に一本から 60 分に一本に
- ・深夜時間のスカイライナーが 30 分に一本間隔に
- ・アクセス特急が減便
- ・臨時ライナーの運行続行

青砥駅に停車するスカイライナーを増やすことで、成田空港から押上・浅草・

品川方面へのアクセスが良くなると考えられます。また、深夜帯のスカイライナーの運行間隔を統一することで利用者に分かりやすいダイヤになること、そして北総線の臨時ライナーはスカイライナーが停車しない、印旛日本医大、千葉ニュータウン中央の両駅利用者への快適性を配慮したと考えられます。

②本線関連

- ・日中の特急を快速に
- ・夕方の快速特急の一部を特急に
- ・青砥・京成高砂駅での昼の快速特急とアクセス特急の接続をよく

特急を快速にすることで、特急通過駅の、千住大橋、京成小岩、東中山、船橋競馬場、京成大久保、実籾、京成大和田、志津、ユーカリが丘、京成臼井の利用者の快適性を追求したとみられます。これに伴い、20分に一本あった京成上野～京成臼井間の各駅停車が40分に一本となりました。また、夕方の快速特急を特急に繰り下げることで快速特急通過駅の大佐倉、京成酒々井、宗吾参道、公津の杜への交通の便が良くなると考えられます。さらに、アクセス特急と快速特急のアクセスを良くすることは、押上・浅草・品川方面へのアクセスが良くなることであることが分かります。

4.ダイヤ改正でどう変わる？

今回のダイヤ改正により、日中の本線は減便されることとなります。また日中は特急が快速になるので、特急通過駅の、千住大橋、京成小岩、東中山、船橋競馬場、京成大久保、実籾、京成大和田、志津、ユーカリが丘、京成臼井へのアクセスが良くなります。その代わりに、特急停車駅で快速特急通過駅の大佐倉、京成酒々井、宗吾参道、公津の杜へ都心方面からの所要時間が長くなるといったデメリットも発生します。ただし、ダイヤ改正が行われるということはメリットがデメリットを上回るということなので、多少不便になるのは仕方のないことと思います。

5. 終わりに

今回は京成電鉄のダイヤ改正について書きました。筆者は京成電鉄の公津の杜付近に住んでいるので、日中の特急がなくなってしまうのは寂しいですが、夕方

の快速特急が特急になってくれるのは嬉しいです。多分この部誌を読んでいる方は、鉄道研究部に興味を抱いてくれているのでしょう。学園生活を楽しんでくださいね！最後までご覧下さりありがとうございました。

参考文献

京成時刻表 VOL.30

京成電鉄株式会社 2022年2月26日 ダイヤ改正を実施します

https://www.keisei.co.jp/information/files/info/20220125_140003615851.pdf

ローカル線は必要か？

2-4 羅 春輝

新入生の皆さん、ご入学おめでとうございます。市川学園鉄道研究部へようこそ。乗り鉄の羅です。今回は、廃止が検討されたり運転本数が減らされたりしている、ローカル線の必要性について解説します。ぜひ最後まで、楽しんで読んでください。今回もよろしくお祈りします。

1. ローカル線とは？

ローカル線とは、利用する人が少ない鉄道路線のことで、主に地方など過疎が進んでいる地域に多くあり、長距離、短距離問わず様々な路線があります。中には、五能線など快速列車が走っている路線もありますが、たいていの路線は利用状況が悪く、鉄道会社にとって収支を見込めない路線となっている場合が多いです。さらに、新型コロナウイルスによって利用客が減り、赤字となっている今の鉄道会社において、廃線や運転本数の減便が検討される存在です。ローカル線の判断基準の一つに、1キロ当たりの1日平均利用者数、つまり、輸送密度が挙げられます。

輸送密度が低い主な路線		
路線	区間	輸送密度(人)
芸備線	東城～備後落合	11
	備後落合～備後庄原	62
	備中神代～東城	81
木次線	出雲横田～備後落合	37
大系線	南小谷～糸魚川	102

(注) 2019年度実績

左の図は、JR 西日本の輸送密度が低い主な路線です。輸送密度が **2000** 人以下だと鉄道輸送の必要性が検討される中で、この輸送密度はとても利用客が少ないことが分かります。ちなみに、皆さんがよく通学に使う総武線の東京～千葉、錦糸町～御茶ノ水の 2020 年の輸送密度は、**296659** 人です。左の図に載っている路線は鉄道として成り立つか分からなくなるほど経営状況が悪化しています。そのため、近年では廃止になるかもしれないという声も出始めてきました。このように、経営状況が悪化しているローカル線は日本全国にあります。今回は、今年の秋に全線復旧予定の只見線を例にとって、ローカル線の必要性を検討していきたいと思います。

<https://www.nikkei.com/>より

今回、私がローカル線の必要性について解説するうえで大切だと思う視点を二つ紹介します。

①地域住民に移動手段として利用されているかどうか？

②鉄道会社にとってその路線は本当に必要なのか？

これに基づいて考えていきたいと思います。

2. 只見線が残されている理由

只見線は、福島県の会津若松駅と新潟県の小出駅を結ぶ 135.2 km の長大なローカル線です。小出～大白川間は、コシヒカリの名産地である魚沼盆地を走り、大白川～只見間の長大な六十里越トンネルを抜けます。また、只見～会津坂下間は、只見川に

沿って走ります。只見線はものすごい赤字路線です。しかし、冬期になると只見線の大白川～只見間を並走する国道が通行止めになってしまい、只見線が新潟県と福島県を直接結ぶ唯一の手段となるので、只見線は残されているのです。冬季に国道が通行止めでないならば、只見線はすぐに廃止されるでしょう。



只見線の路線図

https://18kipper.com/aizu_tadamiline2/
より

3. 只見線は本当に必要なのか？

まずは、①地域住民に移動手段として利用されているかどうか？です。下の図を見てもらうとわかる通り、1990年も2010年も通勤定期での利用者が少ない一方で、通学定期利用者がどちらも多いことがわかります。周辺に住む学生が登下校のために使っているものの、成人すると就職などのために都市部に出してしまうのではないかと推測されます。また、地方では自動車が生活するうえで欠かせないものとなっており、わざわざ鉄道に乗って通勤・通学する必要がないとも考えられます。

	1990年	2010年
普通運賃	292	96
通勤定期	24	10
通学定期	307	264
合計	622	370

只見線の平均通過人数（人/日）

※JR 東日本ホームページを参考に著者が自作

また、区間別にみると、会津盆地にある会津坂下～会津若松間は会津若松に通う学生が多く利用している半面、現在、バス代行をしている只見～会津川口間はもともと利用客が少ない区間でした。今は、自治体が土地・線路を保有し、鉄道会社が列車を走らせる、上下分離方式で復旧することが決まっていますが、高齢化が進んでいく中で、近い未来には、部分廃止（特に只見～会津川口間）されてしまうかもしれません。

次に、②鉄道会社にとってその路線は本当に必要なのか？です。只見線は、もともと只見川のダム建設のために造られた線路を国鉄が受け取ったものです。ダム建設が終わった現在では、工業用として使うことはもうないでしょう。そのため、大切となるのは使う人がいるかどうかですが、今まで触れてきたように只見線を利用する人はほとんどいません。つまり、JR 東日本にとっては、利用拡大が見込めないお荷物となっているのです。このことから只見線は廃止にされてもおかしくないと、私は思います。また、日本全国には地域住民の利用が少なく鉄道会社にも必要とされていないローカル線が多くあり、そのような路線は廃止または減便になりやすいとも考えられ

ます。

4. 最後に

今回は、只見線の例を通してローカル線の必要性について考えていきました。ローカル線全体に言えることは、利用客が少なく、鉄道会社にも見放されつつあるということです。だからこそ、利用者の現状を踏まえた最適な手段を選択するために、しっかりと地域の人々と鉄道会社が話し合っていないかなくてはならないのではないのでしょうか。

最後までお読みくださりましてありがとうございました。ぜひ、鉄研で楽しい部活生活を過ごしましょう。

(おまけ) 只見線の車両の新旧



古い車両 キハ 40 形
<http://photozou.jp/>より



新しい車両 (1) キハ 120 系
著者が撮影



新しい車両 (2) キハ 110 系
著者が撮影

西九州を訪れて

3-7 竹内 智樹

1.長崎へ

12月某日、僕は九州に行くべく、JAL605便の搭乗券を手にし、羽田空港第1ターミナルにいた。実は僕、日本の様々な場所に行ったことがあるが、九州には1回しか行ったことがなかった。しかもその1回は下関に行ったついでに門司港に少し行ったことがあるだけでほぼ無いに等しい。つまり実質初の九州である。保安検査場をこえて搭乗口に向かった。

搭乗口は4番で目の前には搭乗する機体 B767-300ER が駐機していた。本当であればここから飛行機について色々書きたいが、これは鉄道研究部の部誌なので飛行中に撮れた画像数枚を貼って割愛する。



東京スカイツリー



JAL B767-300ER



富士山

さて、長崎空港に到着した。ここからは高速バスに1時間ほど乗り、長崎駅に向かう。ちょうど昼時だったので、昼食を食べてグラバー園、出島に行った。昼食の長崎ちゃんぽんは、とても美味しかった(食レポ期待するな)。そして15時くらいに長崎駅に戻ってきた。

ところで、長崎では市電が発達していて、たいていの観光地には市電の駅があり、走っている車両は様々な塗装がある。地

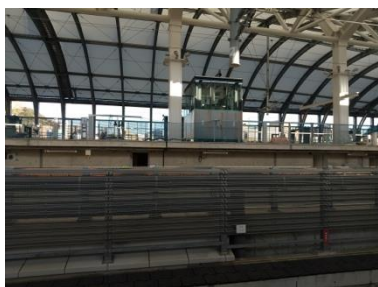


長崎の路面電車

元サッカーチームのラッピングや、企業の広告などが貼ってある車両などだ。運賃は140円均一。しかも複数路線が交差する2駅ではICカード利用時に乗り換え時2回目の運賃がかからないという良心的な価格設定だった。また、土地柄からかSUGOCAとnimoca利用者が多かった。

2.特急 36 ぷらす 3 と快速シーサイドライナー

長崎駅は数年前に駅舎が移動し、新駅は旧駅から西に100mほど移動した。現在の市電の駅やバス停は旧駅の近くに集まっているので、現在は改札とロータリーが殺風景な連絡通路で結ばれている。これらも商業施設などの建設で解消される予定らしい。ちなみに連絡通路は旧駅のホームを流用している。新駅は数年前に完成したばかりのため綺麗だが、駅構内にはコンビニしか無い。ホームは4本、2面4線の配線で、その隣に1面2線の1段高いホームがある。そのホームの半分にはブルーシートがかかっている。そう、今年の秋に開業する西九州新幹線のホームだ。このときはまだホームで作業をしていたが、駅名標や発車案内掲示板などは既に取り付けてあった。



西九州新幹線のホーム



長崎駅駅名標

僕が乗る列車は16:00発の快速シーサイドライナー佐世保行き。だが、その前にとある特急が来ると知っていた。15:32分、3番線に入線してきたのは787系特急36ぷらす3だ。既存の特急車両を改造した豪華列車で、外から見た感じ内装はかなりのものだった。曜日ごとに走行区間が変わり、この日は月曜日だったので長崎駅で撮影することができた。36ぷらす3を見た後、2番線に向かうと僕の乗る快速シーサイドライナーが停車していた。使用車両はYC1系、「ななつ星 in 九州」などを手掛けた水戸岡鋭治氏が設計してJR九州が製造したハイブリット気動車である。走行時は全面のライトが光るので、パチンコ屋とかイカ釣り漁船とかきんぎんに言われている。列車は2両編成で、シートはロングシートが基本、車端部にはボックスシートが設けられている。シートは209系と対照的にとても座りやすかった。ちなみに1両の半分にデカすぎるトイレがある。長崎駅発車時点では車内はあまり混んでいなかった。長崎

本線浦上～喜々津間は新線と旧線に分かれていて、この列車は距離の短い新線を経由する。旧線は長与支線と呼ばれている。



特急 36 プラス 3



YC1 系

16:00 発の快速シーサイドライナーは少し珍しい列車だ。その他の快速・区間快速シーサイドライナーは長崎～諫早間では浦上～喜々津間無停車、または現川～喜々津間無停車・西諫早通過となっている。しかしこの列車は浦上、現川、肥前古賀、市布、喜々津、西諫早、諫早と唯一全駅停車する。この区間を 30 分かけて走り、諫早に到着。ここでは後続の特急かもめ 30 号と接続するため 9 分停車する。この時ホームには学生が溢



新大村駅

れていて、着くや否や空席の目立っていた席が全て埋まり、立っている人まで出てきて、東京の通勤電車と変わらない光景になってしまった。僕はてっきり空いているローカル線列車だと思っていたが、全くそんなことはなかった。諫早を出ると長崎本線に別れを告げて大村線に入り、快速運転が始まる。大村線に入ってしばらくは西九州新幹線と並走する。時刻表上では岩松を通過して大村に停車するのだが、岩松に近づくとも速度を下げて停車してしまった。だがドアは開かない。これは運転停車と呼ばれるもので、大村線のような単線の路線で対向列車の待避を行うなどの運転上の停車ということである。待避を行い、大村に到着。この駅で諫早から乗ってきた学生が少し降りたものの、ホームにはより多くの学生がいて、少し空いた席をたちまち埋め尽くしてしまった。大村を出ると次は竹松に停車する。竹松の前に事実上初の通過駅となる諏訪を通過。そして竹松に到着した。ちなみに長崎エリアの IC カード対応駅はここ竹松までであり、区間快速はここから先各駅に停車する。さて、竹松から通過する次の駅松原までの間には西九州新幹線の施設が多くある。まず、新大村駅だ。この駅は近年よくある「市街地から離れたところに作られた、その市の名前がある駅」だ。当然のごとく、駅前にはなにもない。ちなみにこの駅が開業すると長崎空港の最寄り駅

となる(徒歩1時間というのはいらないお約束)。その駅舎の裏側をこそこそと走っていくと、見えるのは大村総合車両基地だ。これは西九州新幹線の車両基地で、新幹線が開業すると大村線にも大村車両基地という駅が開業する予定だ。松原、千綿を通過して彼杵、川棚に停車。その次が僕の降りるハウステンボスだ。ここまでYC1系に乗ってみて思ったのが、車内放送からドアチャイム、運賃表示のモニターまでもまるっきりJR東日本のGV-E400系と同じだということだ。JR東日本のスタイルが九州まで来てしまったのかと思う。ちなみに右下の写真は大村湾が見える彼杵～川棚間で撮影したものだ。通過時間が、ちょうど日の入と重なった。

そして定刻の17時32分、ハウステンボスに到着した。ハウステンボス駅はICカードに対応していないため、僕は事前に乗車券を購入していたが、その事を知らなかったであろう観光客が駅員に運賃を支払ったりICカードの入場履歴を消してもらったりしていた。観光客も多いのだから長崎エリアを拡大したり、佐世保エリアと銘打ってICカード対応にしたりすべきだと思ったが、長崎エリアを拡大すると大村線全駅を対応させなくてはならないし、佐世保エリアとしてもエリア間を跨げないシステムの問題などで対応できないのであろう。それ以前に博多から来る客のほとんどは特急に乗ってくるので乗車券だけで事足りるのかもしれない。僕は長崎→ハウステンボスの乗車券に無効印を押して貰い、ハウステンボスに向かった。ハウステンボスの話は鉄道に関係がないため割愛するがこれだけは書いておく。



大村湾の夕日

夜景めっちゃきれいです。是非1回行ってみることを強くおすすめします。

3.特急ハウステンボス

話は一気に最終日に飛ぶ。ハウステンボスを後にして、朝一の特急ハウステンボスで博多に向かう。特急ハウステンボスに使用される783系は、かつて銀ベースに赤と緑の塗装だったが、2017年にリニューアル工事を施しオレンジベースの塗装になった。783系の特徴として普通の特急型車両と違い、車両の真ん中にドアがあり客室がA室とB室に分かれていることだ。今回は1号車のA室に乗ったのだが、なんとそこは自分だけの貸し切り状態だった。ちなみに大村線は特急乗り入れのため早岐～ハウステンボス間のみ電化されており、また、早岐～ハウステンボス間でワンマン運転を行う。ハウステンボスを出発すると5分程で早岐に到着。早岐から先は佐世保発の特急みどりと連結運転をするので、ここから車掌が乗務する。783系は片方の先頭が連

結に備えて平面になっていて、その面同士を繋げる。ところがこの日はハウステンボス側が平面、みどり側がボンネット面で連結していた。なぜこんな連結をしたのか、運用上の都合だろうが、原因は不明である。早岐を出発すると佐世保線に入り、次は有田に停車する。有田焼の中心地で、焼き釜からと思われる煙も見えたが、乗り込んでくる人はいなかった。その次は西九州新幹線の終点となる武雄温泉に停車する。在来線と同じ高さで新幹線のホームが整備されていた。佐世保線は単線のため先日の快速シーサイドライナーと同じように信号場などで運転停車をする。また、単線ということで佐世保線内ではあまりスピードがでない。肥前山口に到着すると長崎本線と合流し、複線になる。ここから先は単線区間とは車両が変わったと思えるような特急という名にふさわしい高速運転をする。ここまで乗ってきて思ったのが783系は車内放送の音量が非常に小さいということだ。下手したら聞き逃してしまうかもしれない。その後、佐賀、新鳥栖、鳥栖、二日市と停車し、ハウステンボスから1時間50分で終点の博多に到着した。



783系



この日の連結

4.博多南線と西鉄

博多で軽い昼食をとった後、知り合いから頼まれていたSUGOCAを発行し、博多駅の新幹線券売機に向かった。ここで新幹線の切符を買って東京に帰るのかって？そういうわけではない。なぜなら券売機には300円しか投入していないからだ。ここで分かる人もいるかもしれないが、博多南線に乗るためだ。博多南線というのは山陽新幹線の回送線を利用し、車両基地近くの地元民の要望で通された路線で、それまで博多までバスなどを乗り継いで1時間程かかっていたものをわずか8分程に短縮した。この区間は新幹線の車両を使っているが在来線の特急扱いなので乗車券と特定特急券の2枚合わせて300円で乗ることができる。また、この区間を走る列車は日本で唯一の列車名の無い特急になっている。ホームで待っていると、新大阪始発のこだまとして700系ひかりレールスター入線してきた。この列車がこのまま博多南行きとなる。ドアが空いて、乗客が乗り込むとすぐ発車。新幹線車両といってもわずか8km程なのであまりスピードはでない。車内には乗客が一定数いた。8分程で、博多南駅に到着。駅は車両基地に隣接しているので、停車している500系ハローキティ新幹やN700A新

幹線などが見えた。降りて行き先表示を見ると「こだま新大阪」の表示でいつの間にか車内清掃をしていた。どうやら新大阪→(こだま)→博多→博多南→博多→(こだま)→新大阪という運用らしい。



700系ひかりレールスター



博多南駅から見た景色

改札を出て、西鉄バスに30分程乗ると西鉄春日原に到着した。西鉄春日原からは西鉄で西鉄二日市へ向かう。入線してきた列車は西鉄の花形車両3000形の普通小郡行きだった。3000形は片側3扉、全席クロスシートの京急2100形のような車両だ(厳密には2100形は片側2扉)。車内は空いており、そうこうしている内に西鉄二日市に到着、別のホームに停車している西鉄太宰府線の普通大宰府行きに乗り換えた。ホームに在線していたのは西鉄7000形、先程とは違いオールロングシートの車両だ。その列車に乗って太宰府に向かった。



西鉄3000系



西鉄7000系

単線である太宰府線は、途中の西鉄五条駅で対向列車とすれ違う。その対向列車は西鉄の大宰府観光列車「旅人」だった。「旅人」は西鉄3000形を改造した車両で、車内には特別な消印が押されるポストがある。なお、観光列車といっても乗車券のみで乗ることができ、この日は大宰府線内の普通列車運用についていたようだった。大宰府に到着、この駅で西鉄のICカードnimocaを購入した。旅先の地方のICカードを購入するのはいい記念になる。ちなみに先程のSUGOCAもnimocaも全国相互利用可能で東京で利用可能だ。その後は当然のごとく太宰府天満宮に行った(大宰府で食べた梅ヶ枝餅うまかった)。ちなみに何をお祈りしたかって？それは、まゝ...ご想像にお任せします。

この後は太宰府駅前から福岡空港国際線ターミナルまで高速バス・ターミナル連絡バスを乗り継いで福岡空港に向かった。出発時間の3時間以上前に到着したので展望デッキに行ったりお土産を買ったり夕食を食べたりして時間を潰し、保安検査場を通過して搭乗口に向かった。そのときに見つけたのが東京モノレールと京急の券売機だ。これから羽田に向かう人向けに期間が長い割引往復乗車券を販売しているらしい。東京モノレールの方はいいが、京急の方は画面上に京急のマスコットキャラクター「けいきゅん」の顔が映し出されている。結構怖いと思うがどうお考えだろうか。



太宰府天満宮



券売機

搭乗するのは19:00発のJAL330便。日本航空の最新勢大型旅客機A350-900で運行される。この後は快適な空旅で羽田空港に到着。いつものように京急で帰宅した。



JAL A350-900

5.終わりに

遅れましたが新入生の皆さんご入学おめでとうございます。今回は僕が冬休み中に行った九州旅行について書きましたが、いかがだったでしょうか？それにしても何回かいても部誌は慣れませんね。最後まで読んでいただきありがとうございました。

編集後記

研究班長 猪俣 健翔

本誌を最後まで読んでくださりありがとうございました。3つの文章とも興味が湧く内容だったのではないのでしょうか。皆さんも鉄道など、興味のあるものに関するニュースについて考察してみたりすると何か発見があるかもしれない。ぜひやってみては？

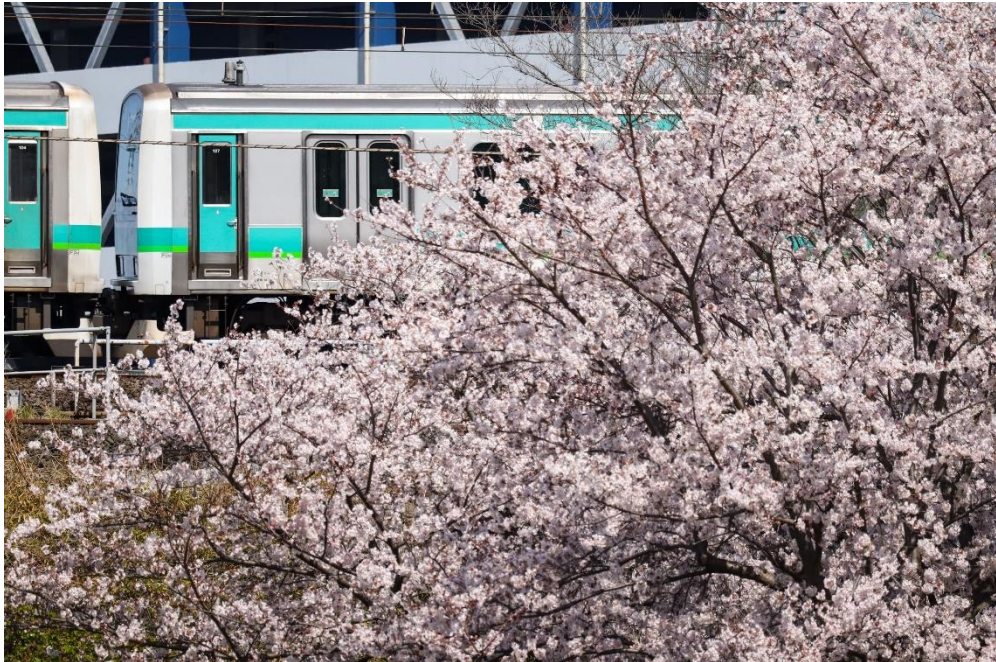
新入生の皆さん、ご入学おめでとうございます。そろそろ学園生活に慣れてきた頃でしょうか。

鉄道研究部では、研究班と模型班に分かれ、研究班では部誌「HINODE」の発行、日本全国の車両形式をまとめた500形式の作成、文化祭時に行われる口述発表会や市川アカデミックデイでの発表を行い、模型班では文化祭での模型展示、「高校生鉄道模型コンテスト（JAM）」での出展を、それぞれ中高合同で活動しています。どちらの班もやりがいのある活動が待っています。

コロナ前は、毎年夏休みに合宿を行っており、2019年には函館・東北に行きました。今年は合宿に行けるのを願っています。

それでは新入生の皆さん、南館1階の技術室と本館4階の文化系クラブ室で、入部をお待ちしております。

最後に、今回執筆してくれた部員、お忙しい中原稿の校閲をしてくださった谷津先生、ありがとうございました。



HINODE

鉄道研究部 部誌「HINODE」

新入生歓迎号（229号）

発行年月日 2022年4月16日

発行者 市川学園鉄道研究部

発行責任者 猪俣健翔