

# Urban Tech Railway Journal

Vol.016



祝 2022年 工学院大学創立 135周年

鉄道開業 150周年

工学院大学 鉄道研究部

# 編集長挨拶

2022 年度 UTRJ 編集長  
機械工学専攻 修士 1 年 勝木 碩

## 大学院生になって思うこと

私事で恐縮だが、今年の春に大学院に進学した。実は入学当初から大学院への進学を決めていたのだが、4 年生になって研究室に配属された頃、大学院生は学部生とは全く違うことを先輩方が仰っていた。入学しておよそ半年以上が経った今、その違いを非常に強く実感している。では、何が異なるのか、私は主に次の 2 点だと考えている。

1 点目は、自分で考えて行動し、成果を出さなければならないことだ。学部生までは講義が中心で、教授から提示された課題をこなせばよかった。卒業研究でも自ら考える場面は多かったものの、基本的には指導担当の教授や大学院生の先輩方から、実験や論文の書き方を教わり、その通りに実践してきた。しかし、大学院生になった途端に一変する。引き続き教授からの指導はあるものの、基本的には自分で目標を立てて行動することが求められる。例えば、国際学会での研究成果の発表を目指していたとしよう。当然ながら、まずは何の研究成果について発表するかを決めなければならない。過去に先輩方が発表された内容の続き(いわゆる続報)を発表するのか、全く新しいテーマで挑戦するのか、など。どのような内容とするかによって、進むべき方向が全く異なってくる。次に目標達成に向けて、いつまでに何をすべきかを洗い出し、計画に落とし込む。例えば、1 ヶ月後までにこの燃料の再現性実験を終わらせる、2 週間後までに英語で論文の要旨と結論を仕上げる、などだ。もちろん、論文や発表用スライドの締め切りは日時がはっきり決まっているため、それは厳守しなければならないが、また、国際学会であるから、論文の執筆から口頭発表まで全て英語が必要不可欠になる。参加条件に TOEIC の点数が必要となる場合もあり、その準備も不可欠だ。つまり、設定した目標と、現在の自分の立ち位置とのギャップを把握した上で、逆算して計画を立てる力が重要なのだ。そして、その計画に基づいて行動し、軌道修正を繰り返しながら結果を出すことが求められる。

2 点目は、伝える力が常に求められていることだ。この 1 年間、様々な場面で発表する機会が多かった。卒業論文の審査会を始め、博物館実習での特別展の企画プレゼン、研究室での後輩の指導、高校生を対象にしたオープンキャンパスでの研究室紹介、などなど…。その中で共通して言えることは、「相手にいかに分かりやすく簡潔に伝えられるか」である。例えば、研究室ツアーで高校生や学部 1,2 年生に紹介するとき、自分の研究内容を長々と話すだろうか。この場合は、研究室の雰囲気や実物を肌で感じてもらえればいいのだ。重要なのは、何を一番伝えたいのかをできる限りまとめ、時間を決めて伝え切ることだ。また、相手が知りたいこと、相手の反応の仕方、適切な言葉の選択など、様々なことに注意を傾けながら説明する力も求められる。そうでないと、肝心なことが伝わらなかったり、違う解釈をされてしまったりする。相手とコミュニケーションを取っている、という意識を常に持って挑むことが大切だと実感している。

鉄道に関する記事の執筆でも同じことが言えるのではないか。何を書くのか、何を伝えたいのか、対象者は誰か、いつまでに完成させるべきか、など。様々なことを考えながら作成する。UTRJ の編集作業は、主体的に行動する必要性を感じた 1 つのきっかけになった。また、人前で話すことがそれほど得意でない私はまだまだ修行が必要だと感じているが、時には楽しみながら、今後も「伝える力」を磨き続けていきたい。

## 目次

編集長挨拶	(機械工学専攻 修士1年 勝木 碩) .....	1
<特集> 私の「押し駅」 .....		3
<一撮入魂！鉄道写真 その1> .....		22
<個人記事>		
名古屋の改名予定駅を巡る旅	(工学部 機械工学科 2年 伊與田 和貴) .....	24
名鉄蒲郡線を巡って	(工学部 機械工学科 2年 伊與田 和貴) .....	37
日本全国にある鉄道路線の営業キロ調査	(機械工学専攻 修士1年 勝木 碩) .....	57
<一撮入魂！鉄道写真 その2> .....		88
<自己紹介記事>		
自己紹介	(工学部 機械工学科 1年 進木 啓悟) .....	90
自己紹介	(工学部 機械工学科 1年 高田 紘太) .....	91
自己紹介	(工学部 機械工学科 1年 半田 款基) .....	92
自己紹介	(工学部 機械システム工学科 1年 板野 翔) .....	93
自己紹介	(工学部 機械システム工学科 2年 正山 博基) .....	94
自己紹介	(工学部 機械システム工学科 2年 濱田 泰匡) .....	95
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 大宮 暖陽) .....	96
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 遠山 泰基) .....	97
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 弘田 義幸) .....	98
自己紹介	(情報学部 1年 HN:あめもなか) .....	99
自己紹介	(情報学部 情報通信工学科 1年 川津 歩夢) .....	100
自己紹介	(情報学部総合 1年 後藤 健太) .....	101
編集後記	(機械工学専攻 修士1年 勝木 碩) .....	102

# << 特集記事 >>

## ～ 私の「押し駅」～



突然ですが、皆さんは「好きな駅」「お気に入りの駅」はありますか？日本には、なんと約 9000 もの駅 (2022 年現在) が存在しています！国内や世界を代表する巨大ターミナル駅、閑静な住宅街に佇む駅、目の前に海が広がる駅、牧場のど真ん中にウッドデッキのようなホームがポツンとある駅、1 年間に数日しか営業しない駅、などなど…。日本には色々な駅があり、その駅ならではの魅力が詰まっていて、実に面白いです。

このコーナーは、2022 年 5 月 2 日に放送された、『テレビ朝日「鉄道ファンがガチ投票！駅総選挙」』に便乗 (!?) し、私たち鉄道研究部がそれぞれの「推している駅」を紹介する内容となっています。部員たちの熱い「駅プレゼン」を、そして「駅の魅力」を是非お楽しみください！

(編集長：勝木 碩)

# 私の好きな駅

工学部電気電子工学科 1年 弘田義幸

私の好きな駅は、京王線/京王高尾線の北野駅です。

この駅は新宿と京王八王子を結ぶ京王線と、高尾山口方面へと向かう高尾線の分岐駅であり、平日は京王八王子や新宿へ向かう通勤客が、休日は高尾山口へ行く観光客が多く乗り換えをしています。

私が特に好きな部分は、この駅の構造です。北野駅は構造上ホーム端からの撮影に適しており、その上昼間はホーム上の人もまばらで日当たりもいいという、個人的にはかなりの好条件です。また、駅の京王八王子/高尾山口方面にある高尾線との分岐部分のポイント群も特に好きなところですが、そこには渡り線やシーサスクロッシング、シングルスリップスイッチなどがあり、配線図で見るとそこまでですが、実物を見てみるとそのごちゃごちゃ感がたまりません。



↑左:京王9000系9751F、右:京王8000系8771F

(どちらも北野駅1・2番ホームから撮影)

# 私の好きな駅

情報学部総合 1年 後藤 健太

これを読んでいる皆様は「好きな駅」というとどんな駅を思い浮かべるだろうか。人それぞれ、都会の人が絶え間なく行き交うような駅から、地方の人ひとりっ子いないような小さな駅まで、日本全国、あるいは世界各地の駅を思い浮かべるだろう。

では、私の「好きな駅」はどの駅か、というと、それは比較的都会にありながら人ひとりっ子いない、かと思えば別の日には多くの人が行き交う駅である。その駅の名は「府中競馬正門前」駅である。



駅舎の様子



駅名看板

京王競馬場線の終点に存在する府中競馬正門前駅は、東京競馬場の最寄り駅として競馬開催日は多くの人で賑わう一方、非開催日は列車が到着しても片手で数えられるほどの人しか見かけないような駅である。駅の構造は完全に平面でホームと改札が直結しており、改札の先には細い道路一本を隔てた先に東京競馬場への通路が存在している。ホームは1面2線の島式ホームだが、線路終端（改札付近）に向かうにつれてホームの幅が広がっていくのが特徴だ。では、この府中競馬正門前駅のどのような点が好きなのか。

府中競馬正門前駅は確かに東京競馬場の最寄り駅ではあるものの、駅周辺は住宅地となっており、競馬非開催日は喧騒とは程遠い穏やかな空間が広がっている。そして、府中競馬正門前駅が存在する京王競馬場線は「東府中」駅と「府中競馬正門前」駅のわずか2駅を結ぶ全長 0.9km の短い路線で、駅どころか路線そのものが競馬輸送のために存在しているような路線である。朝のラッシュ時間帯こそ最大で毎時 6 本程度の運行がなされているが、日中以降は毎時 3 本が基本で、タイミングによっては近隣の東府中駅や府中駅まで歩いたほうが早い場合もあり、乗客の数も前述のとおり片手で数えられる程しか見かけない。それらが重なり、日中の駅構内は非常に静かで落ち着いた構内となっている。



改札と連絡通路

しかし、競馬開催日になると一気に姿を変える。日中帯の列車の本数は通常の倍になり、乗客の数も一気に増加する。普段はカバーがかけられ姿が隠されている駅構内の券売機などもフル活用される。そして極めつけかつ見所なのは、午後4時前から始まる帰宅ラッシュだ。レースが終了した直後、競馬場からはその広いホームを埋め尽くすほどの人が一気に押し寄せる。それらを捌くため、通常では運行されない10両編成の列車や新宿へ直通する臨時の特急列車が運行され、



閑散とした駅構内の様子

過去には Mt.TAKAO 号の運行ダイヤを競馬場からの臨時列車に充てることもあったほど競馬輸送に特化した体制となる。

このように、競馬の開催の有無によってこの駅は真逆な二つの様子を見せてくれる。私はこのような光景とそれらが見せるギャップに魅せられてこの駅が好きになったのだろう。そしてこれを読んだ皆様も、ぜひ府中競馬正門前駅を訪問してみしてほしい。都会では味わえることの少ない静寂か、あるいは勝負に向かう人々の熱気がきっと迎えてくれることだろう。



競馬終了後の駅構内 (2019年撮影)



臨時の特急列車



おまけ：府中競馬正門前ゆきの表示(2020年撮影)  
この圧縮された表示もまた魅力の一つである

(記事中の写真はすべて筆者が撮影 特記なき限り 2022年撮影)

# 自分の好きな駅について

先進工学部 応用化学科 2年 高松真

私の好きな駅は、普段からよく利用している、上大岡駅について紹介します。

ここで紹介する内容は、2022年9月下旬の情報を基に作成しています。

## 1 上大岡駅について

上大岡駅は、横浜市港南区にあり、京急本線と横浜市営地下鉄ブルーラインの通る駅です。ブルーラインは地下を、京急線は京急百貨店の中を通っています。どちらの駅も、臨時列車や回送列車を除き、全ての種別が停車します。京急線の駅の下にはバスターミナルがあり、近隣の住宅地に向かうバスや、神奈川県道21号線（鎌倉街道）を経由し、横浜駅や桜木町駅、港南台駅や大船駅、鎌倉駅などへ向かうバスもあります。

乗降客数は京急線内では都営浅草線の乗降客数も含まれる泉岳寺駅を除くと、品川駅に次ぐ3番目、横浜市営地下鉄では、あざみ野駅に次いで5番目となっています。



横浜市営地下鉄 4000形  
(仲町台～センター南)



上大岡駅でのブルースカイ  
トレインの並び



屏風浦駅側より  
背後に見えるのが上大岡駅

また、上大岡駅での乗り換えについては、高低差はあるものの、不便ではないと言えます。高校時代に私がエスカレーターを使わずに階段を1段ずつ歩き、改札から改札までの歩数を測定した結果、85歩となりました。この内、階段が45段でした。

この調査では、乗り換え改札がある品川駅や横浜駅は、0歩としてみなしています。

他の駅では、表のようになっています。この調査は、仲木戸駅を京急東神奈川駅に改称することで、乗り換えができることを広められるが、どのくらい乗り換えが便利なのかを調べるために京急線から乗り換えができる駅を対象に2019年から2020年ごろに行っていました。しかし、途中で新型コロナウイルスの感染拡大などで中止したため、中途半端な結果となってしまっています。そのため、対象の全駅で行えていないこと、改札内の歩行距離を求めていないこと、他にも当時の自分の歩行がどこまで正確かなどの問題点がありますので、大まかな結果として見て頂きたいです。また、駅名は現在のものです。

表1 乗り換え時の歩数と段差

駅名	駅名	歩数	内段数
上大岡(京急)	上大岡(市営)	85	45
東神奈川	京急東神奈川	125	0
花月総持寺	国道	350	44
逗子	逗子・葉山	368	44
京急川崎	川崎	380	46
弘明寺(京急)	弘明寺(市営)	731	84
新杉田	杉田	750	78

## 2 ブルーラインのホームについて

1面2線のホームで、戸塚寄りには引き上げ線があります。平日の朝に当駅始発のあざみ野行きが1本あり、また、平日休日ともに湘南台始発の当駅止まりの電車があり、湘南台方面からの港南中央、上大岡への最終電車です。1972年の開業時は、当駅から伊勢佐木長者町駅までの運行でした。

## 3 京急線のホームについて

2面4線のホームで、横須賀中央、三浦海岸方面の下りが1、2番線、品川、日本橋、京成線方面の上りが3、4番線になっています。当時の湘南電気鉄道が開業した1930年に営業が開始された駅です。

京急線とアニメや漫画などのコラボ企画では、よく駅名板など特別仕様に変更されています。

上り線について、3番線は、緑色の品川方面の特急と快特の整列位置と、紺色の羽田空港行と普通車の整列位置に分かれています。羽田空港行は、快特や特急でも紺色の整列位置から乗ります。また、朝に2本ある羽田空港行の増結車両も紺色の整列位置から乗ります。4番線は、整列位置は分かれておらず、普段は8両編成までしか来ませんが、12両編成分のホームドアがあります。

右の写真は以前に横浜側から撮ったもので、日中はエアポート急行が快特の待ち合わせを行います。

下り線について、1番線は、待ち合わせをするエアポート急行と、全ての普通車が発車します。これらの整列位置は同じです。2番線は、快特と特急、エアポート急行の2つに分かれています。以前は待ち合わせを行わない普通車は2番線から発車していましたが、ホームドアの関係で、2番線の停車位置が、4両編成の場合は以前より階段から離れてしまうためなのか、全て1番線からの発車となりました。一部区間の運転見合わせの影響により上大岡駅で折り返す場合は、右の写真のように、

普通車も2番線から発車することもあります。(この写真は設置後、使用開始される前のものです)

この変更によって、1番線のエアポート急行が出てすぐに普通車が来る場合は、駅の前で止まることがありますが、恐らく一番利用者が多い夕方ラッシュ時には、便利になったように感じます。2番線に到着する快特は、上大岡駅での接続はなく、ここから先の通過駅に行きたい場合は、3駅前の南太田駅で追い越した普通車に乗り換えます。1番線に普通車が来るようになってからは、普通車に乗る人がホームの反対側に行くようになり、上大岡駅で降りる人の流れも比較的スムーズになったように感じています。

## 4 おわりに

どちらかと言えば、地元の駅紹介のようになってしまいましたが、私の好きな駅として紹介しました。他に好きな点を挙げると、夏場の暑い時期に、ホームの天井に大きな送風機が動いていることや、3階の京急百貨店口に上るエスカレーターから振り返ってホームを眺めることなどが好きです。人が多いので写真はなかなか撮れませんが、みなさんにも見てほしいと思っています。



## ヨットが出迎えてくれる高架駅 蒲郡

工学部 機械工学科 2年 伊與田和貴

皆様は「蒲郡」という地をご存じだろうか。愛知県の真ん中より少し東寄りにある、海に面する小さな市である。最近ではあるクイズ番組で難読駅名扱いを受けていたが、これが難読駅名…？ここよりもさらに東にある「愛知御津」とかの方が初見で読みづらいような気がする…。というのは置いておいて、「がまごおり」と読むこの駅はJR側が2面4線、私鉄側が1面2線のそれぞれ高架駅である。蒲郡にはボートレース場があり、蒲郡駅からも送迎バスが出ている。また東に歩くと竹島という場所があり、橋を渡った先には八百富神社という名所がある。さらには島に向かう場所にある海岸にも竹島水族館やホテルなどがあり、観光の拠点となっていると考えられるだろう。



こちらが南口で私鉄の看板が立っている



北口ではJRの看板が立っている

駅を南に出ると迎えてくれるのは巨大なヨット。これはアメリカズカップレースというヨットレースに日本が初めて挑戦した時に建造したものである。かつて蒲郡にはアメリカズカップ・ニッポンチャレンジのベース基地があり、その基地をきっかけとして蒲郡はマリンスポーツが盛んに行われる海のまちとなった。そんな街そのものをつくったとも言えるこのヨットはホームから見ることできる。遠くから見るヨットは壮大で、かつて水上を波打って走っていた過去を想像できるのではないだろうか。

ホームから外を見てみると、広大な道路の先に海が見える。その先には渥美半島を見ることもでき、潮風を感じながら広大な三河湾を一望することが可能だ。



JRの駅構内にはこんなモニュメントがある  
夏なので列車たちも思いっきり楽しんでいる



駅のホームから見える海  
遠くに渥美半島も見ることができる

駅舎は、私鉄側は電車が見えやすくなっており、JR側は列車こそ見えづらいものの近未来的なホームとなっている。「木造駅舎！国鉄車両！SL！」と昔懐かしいものをたしなむ方も多いと思う。もちろんそういったものもいいと思うが、私はどちらかというところといった近未来的なもの、新しいものの方が好きだ。やはり新しいものになるとスタイリッシュでかっこいいと思えてくる。蒲郡という市の玄関口として考えるときれいなもので、これからも未来に向かって歩もうとする姿を感じることができる。今後も蒲郡駅、そして外に鎮座するヨットには蒲郡の街を見守る存在としてあり続けてほしい。



ヨット とにかくデカイ

ちなみに、今でも形の違うヨットが海の上で速さを極めている



ホームから見ることもできる



このヨットについての説明文もある

この蒲郡駅にはある私鉄路線が乗り入れているのだが…こちらは後の個人記事で。



駅周辺の観光案内板

## 好きな駅紹介

工学部 機械システム工学科 2年 正山博基

1つ目は、箱根登山鉄道 塔ノ沢駅です。

神奈川県足柄下郡箱根町にあります。箱根湯本駅より急勾配のトンネルを抜けると現れます。トンネルとトンネルの間にピッタリ納まった短い曲線ホーム、小さな待合屋根、小さな終日無人の駅舎とジオラマの中に入ってしまったような感覚になります。駅前まで、歩行者用の狭い道のみ通じているため、軽自動車ですえアクセスできません。※1 そして、雨が降ると霧が出て、暗くジメッとします。このホラーゲームのような幻想的な空間がお気に入りです。※あくまで個人の意見です。また、トンネルのすぐ上にホームから伸びる階段があり、そこから駅全体を見渡せるのが良き良きです。最後の見所は、紫陽花です。ホームにビッシリと植えてあり、シーズンの6月に行くと紫陽花越しの車両の撮影もできちゃいます。

※1は、Wikipedia 塔ノ沢駅 を参考にさせていただきました。2022年9月30日

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%A1%94%E3%83%8E%E6%B2%A2%E9%A7%85>



続いて2つ目は、JR 東日本 舞浜駅です。

選んだ理由は、ディズニーリゾートのイベントに合わせて2,3年に1回ほど、発車メロディが変わるからです。ここまで発車メロディがコンスタントに変わる駅は珍しいと思います。スペースは少ないですが、綺麗に編成写真が撮れるスポットです。ただ、8両目より後ろが信号に被ってしまうので、武蔵野線乗り入れ車両向きかなあ（右上画像）。

まとめに、

ここでお気づきの方も多いかと思いますが、私、駅にほとんど興味ありませんでした(笑) こちらの記事を書かせていただいた事で、鉄道の新たな魅力を見つけられた気がします。今後、住みたいと思うくらいお気に入りの駅を見つけたいです。

では、他の部員の駅紹介を引き続きお楽しみください。

# 私の好きな駅

機械システム工学科 2年 濱田泰匡

私は**東小金井駅**が好きです。

好きである理由は、市内の中央線周りでも一段と頑張っているように思えるからです。nonowa の中に  
ある店舗数が他の駅の倍以上あることから力を入れていることが窺えます。

2015年頃から始まった高架下のスペースを発展させる都市計画は駅付近を賑やかなものにしており、治  
安も良いのでこのままうまく続けて欲しいと考えています。交流の場として作られた意図もあるため、  
広いスペースが存在しています。その場所を使って、映画の上映やフェスなどを開催しており、周辺に住  
んでいない人も来場する人気のイベントになっています。他にも、ピザ屋から靴屋まで多種多様の個人店  
があり、中でも人気なのは「珈琲や」というお店です。

お店も繁盛していて、小さい子も楽しめる企画もやっているなので機会があれば、立ち寄ることをおすす  
めします。



今年1月頃の東小金井高架下



駅周辺



珈琲屋の前のスペース



個人店街前

## おゆみ野駅（京成電鉄千原線）

工学部電気電子工学科 2年 稲垣 仙人

京成電鉄千原線おゆみ野駅。この駅は、一見すると何の変哲もない駅であるが、駅の不思議な構造や類を見ない背景は非常に興味深いものである。今回は、当駅を 2022 年 9 月 17 日に取材し、本記事を執筆する。



図 1 おゆみ野駅入口

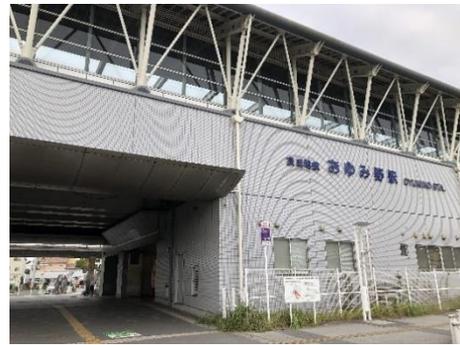


図 2 おゆみ野駅外観

### ①駅の立地と構造

おゆみ野駅は、JR 外房線鎌取駅の南側に位置する。

2面1線の駅であり、2面のうち1面はレールのない未完成のホームである。将来の複線化を見越したためか、未完成ホームには所々準備工事や部品が配置されているものの、周辺にある錆や雑草、汚れが複線化の厳しさを物語っているように思える。



図 3 おゆみ野駅構内



図 4 未使用階段



図 5 境目に生える雑草



図 6 片側のみの架線



図 7 階段わきの放置物



図 8 配線



図 9 分かれ目

一方で、90年代に建設された駅でもあるためか、ホーム上の水飲み場や電灯による列車接近揭示器、メルヘンチックな街灯など、現代の駅にはないような珍しい設備がある。



図 10 水道



図 11 列車接近揭示器



図 12 懐かしの水色椅子



図 13 街灯

## ②駅の歴史と利用状況、コロナ禍におけるおゆみ野駅の重要性

当駅は、千葉急行電鉄時代の 1995 年に開業するが、千葉急行電鉄の事業譲渡から、1998 年に京成電鉄千原線の駅となる<sup>(1)</sup>。

京成電鉄によると、昨年度の乗車人員は一日平均で 2270 人であり<sup>(2)</sup>、当駅北部に隣接する JR 外房線鎌取駅の 16828 人<sup>(3)</sup>の僅か約 8 分の 1 である。

しかし、コロナ禍における「密の回避」でこの路線は存在意義を発揮しているだろう。事実、コロナ以前の 2019 年とコロナ禍の 2020 年の一日平均の乗車人数と比較すると、鎌取駅が 4778 人減ったことに対し（JR 東日本が公開している<sup>(4)</sup>及び<sup>(5)</sup>のデータを比較）、当駅は僅か 518 人減っただけである（京成電鉄が公開している<sup>(6)</sup>及び<sup>(7)</sup>のデータを比較）。元々の利用者数が少なかったことが要因かもしれないが、おゆみ野駅がある京成千原線を含む「繁盛路線と並行する在来線」の存在が、コロナ禍の「密を避ける」という面で役立っているのかもしれない。

### 参考文献

- (1) Wikipedia . “おゆみ野駅” . ウィキペディア フリー百科事典 . 2022 年 7 月 16 日 . <https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%81%8A%E3%82%86%E3%81%BF%E9%87%8E%E9%A7%85> , (2022 年 9 月 28 日)
- (2) 京成電鉄 . “駅別乗降人員（2021 年度一日平均）” . 京成電鉄ホームページ . [https://www.keisei.co.jp/keisei/tetudou/2021\\_ks\\_joukou.pdf](https://www.keisei.co.jp/keisei/tetudou/2021_ks_joukou.pdf) , (2022 年 9 月 28 日)
- (3) JR 東日本 . “各駅の乗車人員 2021 年度” . JR 東日本 . [https://www.jreast.co.jp/passenger/2021\\_01.html](https://www.jreast.co.jp/passenger/2021_01.html) , (2022 年 9 月 28 日)
- (4) JR 東日本 . “各駅の乗車人員 2020 年度” . JR 東日本 . [https://www.jreast.co.jp/passenger/2020\\_01.html](https://www.jreast.co.jp/passenger/2020_01.html) , (2022 年 9 月 28 日)
- (5) JR 東日本 . “各駅の乗車人員 2019 年度” . JR 東日本 . [https://www.jreast.co.jp/passenger/2019\\_01.html](https://www.jreast.co.jp/passenger/2019_01.html) , (2022 年 9 月 28 日)
- (6) 京成電鉄 . “駅別乗降人員（2020 年度一日平均）” . 京成電鉄ホームページ . [https://www.keisei.co.jp/keisei/tetudou/2020\\_ks\\_joukou.pdf](https://www.keisei.co.jp/keisei/tetudou/2020_ks_joukou.pdf) , (2022 年 9 月 28 日)
- (7) 京成電鉄 . “駅別乗降人員（2019 年度一日平均）” . 京成電鉄ホームページ . [https://www.keisei.co.jp/keisei/tetudou/2019\\_ks\\_joukou.pdf](https://www.keisei.co.jp/keisei/tetudou/2019_ks_joukou.pdf) , (2022 年 9 月 28 日)

# 東京駅

工学部 電気電子工学科 2年 黒沼友陽

私の好きな駅は、「東京駅」です。東京駅は、日本を貫く東北新幹線、東海道・山陽新幹線の起点駅であり、山手線、京浜東北線、中央線快速、東海道線、上野東京ライン、横須賀線、総武線快速、京葉線、地下鉄丸ノ内線が乗り入れる駅で、日本の中でも特に大きい駅となります。

## 東京駅の特徴① 赤レンガの駅舎

東京駅の外形として最初に思いつくのは丸の内側の大きな赤レンガでできた駅舎ではないでしょうか。工学院大学要素としてはこの駅舎を設計した辰野金吾が工手学校の創立にかかわっているのは有名です。

## 東京駅の特徴② 新幹線の始発駅

東京駅から西に延びる東海道新幹線は関東圏と中京・関西、果ては北九州までの主な輸送を担っています。また、北へ伸びる東北新幹線は、東北への輸送を担っており、直通する各新幹線が信越、山形、秋田、北海道への連絡も果たしています。東京駅での東海道新幹線・東北新幹線の直通運転は複数の理由から断念されてしまいましたが、一部にはいまでもその痕跡が見られます。

## 東京駅の特徴③ 2つの地下ホーム

丸の内地下には、横須賀・総武快速線用のホームがあります。成田空港へ向かう成田エクスプレスが発着、分割併合するのもこのホームです。横須賀地下ホームは地上とは別で1～4番線があります。また、駅のすこし有楽町駅側の地下に京葉線のホームがあります。これはほかのホームとは離れていて移動のために10分以上要することや、動く歩道があることで有名です。この東京駅から少し離れたホームは、計画が頓挫した成田新幹線ホームの流用になります。京葉地下ホームも地上や横須賀地下と別で1～4番線が割り当てられています。京葉地下ホームからは京葉線や直通する武蔵野線、房総半島向け特急が発着しています。横須賀地下ホームと京葉地下ホームはそれぞれ反対側にあるので、横須賀線から京葉線に乗り換えようとする、まず横須賀地下ホームから地上の改札内に出た後、京葉線ホームへの動く歩道を通り、また地下へ降りるといふ、長い経路を歩くことになります。



左：東京駅10番線の駅名表

上野東京ラインが直通を始めたので、右側には「上野」の駅名がある。

右：東京駅の赤レンガ駅舎

この見た目の駅舎は、言わずもがな東京駅と一発でわかる。

## 私の推し駅 熊本市交通局 新町電停

工学部 機械システム工学科 3年 藪開登



▲レトロな建物と超低床路面電車 9700 形

私の推し駅は熊本県熊本市にある、熊本市交通局 B 系統の新町電停です。(正直電停を駅に含めていいのか、多分いいです。)

熊本市交通局は熊本市内に路面電車を二系統運営しており、健軍町から熊本駅前を通り田崎橋を結ぶ A 系統と、辛島町で分かれて上熊本駅へ向かう B 系統があります。新町電停は辛島町から 3 つ先にあり、B 系統のみが停車します。

辛島町電停の特徴として、隣にある同様に有名な洗馬橋との間に熊本市電唯一の専用軌道があり、併用軌道と専用軌道の境目に存在し、停留場からは交差点を 45 度曲がり専用軌道に侵入してくる路面電車を見ることができます。

また駅から交差点側を見るとレトロな建物が 2 棟見ることができ、歴史ある建物とレトロな路面電車といった王道の組み合わせから、また最新型の LRV という意外な組み合わせまで楽しむことができます。また右の建物は長崎次郎書店といい、大正 13 年に建てられた歴史ある本屋さんで、2 階は喫茶店となっております。お茶を楽しみながら個性的な熊本の路面電車を眺めるのもいいですね！



▲2 階の喫茶店にて、漱石まんじゅうおいしかったです！

## 上諏訪駅(長野県・JR 中央本線)

### ● 上諏訪駅とは？

上諏訪駅は長野県諏訪市に位置する JR 東日本の中央本線の駅であり、諏訪湖や諏訪大社など、諏訪地域の観光拠点となる駅である。

乗り換え路線はなく、駅自体もそこまで大きいわけではないが、この駅を通るほぼ全ての旅客列車(普通・特急)が停車し、駅の1日の利用客数は3000～4000人前後である。(JR 東日本 HP および Wikipedia より)



上諏訪駅(Wikipedia より)

### ● 駅の名物「上りホームの足湯」

上諏訪駅のオススメポイントは、なんと言っても上りホーム(1番線)に設置されている、地元・上諏訪温泉の天然温泉水を利用した無料の足湯である。駅に足湯が設置されている駅自体は珍しくないが、改札外に設置されている場合が多く、列車のホーム(改札内)に設置されている例は非常に珍しい。元々は露天風呂式の公衆浴場だったが、2002年に足湯へと改装され、より気軽に利用できるようになった。



1番線ホームにある足湯



← 駅を発着する列車を見ながら足湯でくつろぐことが出来る

また、2021年7月より足湯の休憩処に新たに温泉卵を作る区画が設けられ、利用客が温泉卵作りを体験出来るようになった(足湯用のタオルや温玉用の生卵は改札外の NEWDAYS で購入可能)。

列車の待ち時間などに足湯でくつろいだり、温泉卵を作ってみたり、温泉地の駅ならではの楽しみを満喫してみたいかだろうか？



足湯スペースの横にある特設区画で温泉卵を作ることが出来る

※特に注のない写真は筆者撮影

出典

・上諏訪駅 - Wikipedia

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%8A%E8%AB%8F%E8%A8%AA%E9%A7%85>

・上諏訪駅で「温泉たまご」はじめます！ - JR 東日本

[https://www.jreast.co.jp/press/2021/nagano/20210716\\_na01.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2021/nagano/20210716_na01.pdf)

・各駅の乗車人員 2021年度 - JR 東日本

<https://www.jreast.co.jp/passenger/index.html>

# 私の「押し駅」

機械工学専攻 修士1年 勝木 碩

## 下灘駅（愛媛県伊予市）

- ・JR 予讃線にある駅
- ・ホームから見える一面の瀬戸内海は格別!!
- ・青春18きっぷのポスターに何度も採用!
- ・数多くの映画やドラマに登場!

温かな駅舎が  
旅人を迎えてくれる



ホームからは  
瀬戸内海の絶景が!



この駅と言えば、夕日が有名ですが…

## 朝の時間帯が一番オススメです！！



### ① 人が少ない！

→ 駅からの景色を存分に、ゆっくり堪能できる！

### ② 早朝ならではの光景が見られる！

→ 遙か遠くに漁船の姿が見えるかも!?

### ③ 列車の本数が比較的多い！

→ 列車で気軽に訪問できる！

# << 一撮入魂！鉄道写真 その1 >>



# << 個人記事 >>



# 名古屋の改名予定駅を巡る旅

工学部機械工学科 2年 伊與田和貴

皆さんは愛知県名古屋市に名前が変わった駅、もうすぐ名前が変わる駅がある事をご存じだろうか?あおなみ線の『名古屋競馬場前』が『港北』に改称されており、名古屋市営地下鉄名城線の『市役所』は『名古屋城』に、『伝馬町』は『熱田神宮伝馬町』に、『神宮西』は『熱田神宮西』に、桜通線の『中村区役所』は『太閤通』に改名される。今回、私はこの5つの駅を巡って、もうすぐ消える案内等を収集するとともに、まだ乗ったことがない区間がある名城線・名港線を全線制覇する旅に出ることにした。

## 名古屋⇒荒子川公園



あおなみ線の改札口



この運賃表も見納めだ



駅名標にある名古屋競馬場前も  
もうすぐ書き換えられる



車内の路線図も差し替えだろう

旅はここから始まった。まず乗車するのは、あおなみ線。今回巡る駅の中では唯一、この記事が掲載される頃には改称されている『名古屋競馬場前』改め『港北』駅へ向かうためだ。10時45分発の金城ふ頭行き列車に乗って南下する。だが、名古屋競馬場前では降りなかった。一発目から車内で寝てしまって通り過ぎたのだろうか?いや、ずっと起きていて「あえて」降りなかった。降りたのは隣の荒子川公園駅。そう、この記事の作者は両隣の駅名標も回収するつもりなのである。

## 荒子川公園⇒中島

荒子川公園駅で駅名標を回収した後、今度は11時08分発の名古屋行きに乗り、中島駅に向かう。このあおなみ線は日中15分間隔、先に中島で降りるとそこで15分待つ事しかでき

ないので、先に荒子川公園駅に向かった。

### 中島→名古屋競馬場前

この旅最初の徒歩移動である。駅に着く直前に電車が発車してしまったので、近くにあったピアゴで水分を確保し、名古屋競馬場前駅に向かった。駅の近くには『名古屋競馬場前店』と書かれたファミリーマートがあったが、果たしてここも港北駅前店に改称されたのだろうか。



途中で立ち寄ったピアゴ



駅前にある交差点 名古屋競馬場前駅

どうやらここは「ラ フーズコア正保店」という名前らしい

…港北ですらなかったということか



縦置きの名板もある



ファミリーマートの店名は「名古屋競馬場前店」

### 改名予定駅 1 名古屋競馬場前⇒港北



近くに名古屋競馬場があるからこの名前になっていたのだが、その競馬場は弥富に移転されることになっている。そのため、周辺の地名から取って「ここを港北駅にする」という事となった。学○大学と○立大学をいつまでも改名しない某電鉄とは大違いである。それと横浜市民である筆者にはこの駅名が今ひとつ納得いかないところである。ところで、改称 1 日

前に Google マップを見てみたところ、もう駅名が港北となっていた。北海道の名寄高校駅やロイズタウン駅も同様に、である。一方、流山温泉駅のような廃止が予定されている駅はまだ残っていた。ついでに2020年には廃止されたはずの新十津川駅も…



名古屋競馬場前駅入口



駅構内にはこんなものや…



※ブレブレです

### 名古屋競馬場前⇒稲永

さて、ここからは名城線にある駅を制覇して回る。まずはあおなみ線を名古屋方面…ではなく金城ふ頭方面に向かう。なぜか?途中の稲永駅には名港線の名古屋港駅まで向かうバスがあるからである。そこに向かえば名城線にもすぐに行くことができ、まだ制覇していなかった名城・名港線を制覇できると考え、このルートを通ることとなった。

### 稲永→名古屋港



稲永駅まで移動



近くにあるバス停に…



やってきたなごや港行に乗車

※撮影地:名古屋港駅

最初はここを歩こうとしていた。道なりに 30 分歩けば名古屋港まではほぼ一直線。だが、ここにバスがあると分かったためそれに乗ることにした。事前チェックだと稲永駅では何十分も待つことになっていた。だが、実施日は 12 月 31 日で名古屋市営バスは土日ダイヤ、着いてすぐバスはやってきた。10 分ほど移動して、名古屋港バスターミナルで下車。昭和の雰囲気が残るバスターミナルを後に、地下へと潜っていった。



昭和の香りが残るバス停



名古屋港駅から地下鉄へ



これを見て段差を埋めたいと思う人は私だけではないはず

名古屋港⇒名城公園



名城・名港線では現在、  
車内案内表示器のLCD化が進んでいる  
が、ブレブレである



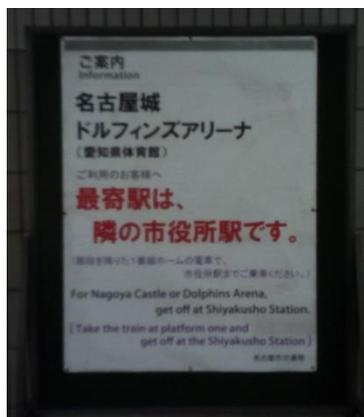
名城・名港線の路線図  
ここには目的地が3つある

ここから名古屋市営交通局の改称予定駅を巡る旅が始まった。名城線直通の大曾根行きに乗って降りた駅は市役所…の一つ隣、名城公園駅である。ここでも同様に、隣接する駅も駅名標を回収するつもりである。だが、すぐに久屋大通には寄らない。なぜなら、後で乗り換えに使うからである。

名城公園→市役所(名古屋城)



名城公園駅の構内にあった案内たち  
駅名改称によりこれもお役御免だろう



ここは歩くことにした。名古屋城を右手に移動すること数分、医療センターを過ぎた先に市役所駅を見つけた。ちなみに、通った道には愛知学院大学の名城公園キャンパスと名古屋学芸大学の名城前医療キャンパスと二つの大学がある。言うまでも無いが、ここでの「名城」は名古屋城の事である。このエリアには今回の旅で使用した名城線だけでなくその東側には名鉄瀬戸線の東大手駅、さらには基幹バスという道路の中央を走るバスなどがあり、アクセスしやすいエリアに大学や市役所などの重要な施設があるということなのだろう。

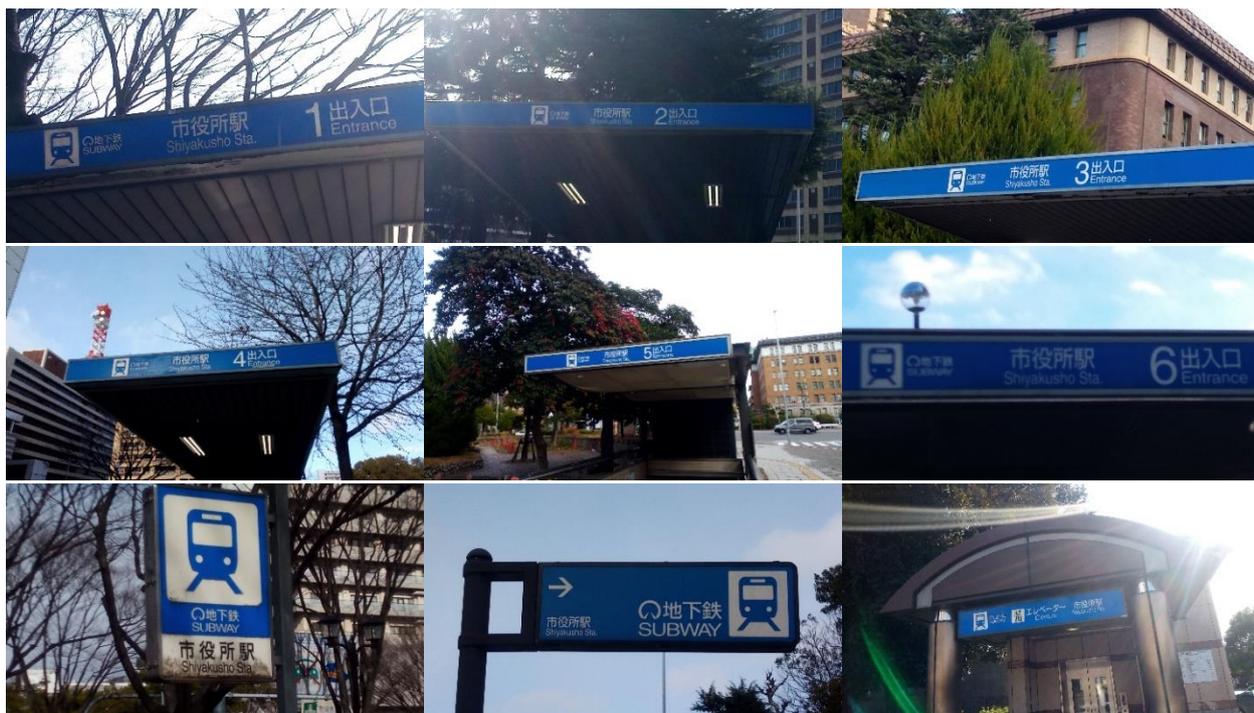


名城公園駅の2番出口から出て…



歩いたのは大津通というところ

## 改名予定駅 2 市役所⇒名古屋城



とにかく市役所駅とつくものを撮った筆者。これをした結果時間を大きくロスしていたりする



基幹バスの停留所も「市役所」

市役所駅でこれを忘れてはいけない  
(もっと大事なものを筆者は忘れたが)

市役所駅の近くには文字通りの市役所がある。他の市の市役所にある駅が「市役所前」駅なのに対してここは「市役所」駅。だが、金のしゃちほこで有名な名古屋城の最寄り駅であると明確にしたいとして、名古屋城駅に改称される事になった。

当初はここで昼食にするつもりでいた。だが、名古屋城周りで目に付いた飲食店は全て年末休業。時間だけを浪費して断念し、後で食べることにした。(ちなみに全て収集し終えた後に名古屋駅で食べた)

## 市役所⇒堀田

ここから名城線全区間制覇、残りの改名予定駅を制覇するぞ!…と次に来た電車に乗り、発車した後に気づいた。

「市役所駅の駅名標を撮ってない!」

急いで次の名城公園駅で降り、改札を出て、再び改札に入り、反対の電車で市役所駅に戻り、写真を撮って改札を出て再び入って…



これは至って問題ないが…



辛うじて文字が読めるレベルのブレっぶり



縦書きの駅名標もありました



※久屋大通の駅名標は後で撮影しました

再び右回りの電車に乗ったのは14時48分、大きくタイムロスしてしまった。ところで市役所の駅名標には括弧書きで「県庁 名古屋城」とあるが、改称後はここに「市役所」の文字が入るのだろうか。

さて、筆者は名城線に一部区間しか乗ったことがない。なので、この旅は名城線・名港線全制覇も目的の一つとしている。普通だったらここは栄・金山経由の左回りで他の駅に移動すべきだが、今回は右回りで移動をした。なお、どのルートでも運賃に変化はないことは公式ホームページの地下鉄料金から確認できる(ただし、定期料金は異なるので注意)。

大曾根、八事、御器所といった駅を通り過ぎ、列車は堀田駅に着いた。

堀田⇒西高蔵



こういうパターンもある



次駅案内表示も撮影

この堀田駅、名古屋市営地下鉄だけでなく名古屋鉄道、通称名鉄にも同じ名前の駅がある。

Google マップで確認したところ、名鉄堀田の近くには「堀田駅前」という交差点があり、筆者が降りた堀田の近くには「地下鉄堀田」といういかにも東京メトロにありそうな交差点があった。

堀田駅で隣の駅が書かれた駅名標を回収し、自分のスマホを操作しながら次の電車を待っていた。この日の名古屋は天気不安定だったのでアメダスを確認したところ、非常に激しい雨雲がやってくる可能性があることが分かった。そのため、ここから先は外での撮影や移動を最低限だけにして、なるべく室内で行動することにした。という訳で次に来た電車に乗り、西高蔵へと向かう。余談だが、幼い頃西高蔵の「高蔵」は JR 中央線と愛知環状鉄道の接続駅である「高蔵寺」のことだと思っていた。「たかくら」と「こうぞう」で読み方が違うし、両駅は直線距離でも 20 キロ近く離れているのに、である。この記事を作るに当たって改めて調べたところ、実際に西高蔵駅の西側は「高蔵町」という街であり、高蔵寺駅の近くには「高蔵寺」という寺…だけでなく「高蔵神社」なるものもあった。

### 西高蔵⇒(熱田)神宮西



画用紙一枚分使ってもこれだけしか幅を取らない細さ

歩こうとしてやめた所その 1。当初は駅を出て神宮西に移動する予定だったが、雨につき断念。また、市役所駅では全ての出入口について撮影を行っていたが、合計 7 つもあってあまりにも時間がかかりすぎてしまったため、写真を撮る出入口は一つだけにした。ちなみに、西高蔵から神宮西は歩いて 10 分ほどである。まずは伝馬町に移動し、そこの写真を撮影した。

### 伝馬町⇒(熱田)神宮西

そしてそこから神宮西に移動、神宮西の駅名が記載されたものを撮影した。



下に路線図が書かれているパターンも



単体だけシリーズ

非常にシンプルだが、熱田神宮西になったらどうなるだろうか



外にある駅入口も一つずつだけ撮影

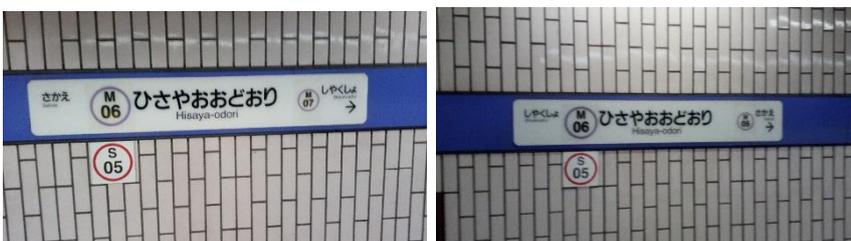
### 改称予定駅 3、4 伝馬町⇒熱田神宮伝馬町、神宮西⇒熱田神宮西



一枚だけ思いっきり横を向いた駅名標となってしまったが、こんな写真しか撮ることができない状況だったからである

連続する駅で改称理由も同じなのでここでまとめて紹介する。神宮西の神宮とは、愛知県民なら知らない人はいない「熱田神宮」の事である。同じく熱田神宮へのアクセスを目的とした駅は名鉄の「神宮前」である。だが、その駅にも「熱田」神宮とはついていない。JR 東海道線に「熱田」駅はあるが、普通が毎時 4 本だけで快速などは止まらない。昔は特急も止まっていたが、もっと近くにできた神宮前に全て奪われたことは想像に容易いだろう。ここまで出てきた全ての駅には「熱田神宮」と付いていないからか、神宮前駅の西側にある二つの駅に「熱田神宮」とつける事になった。伝馬町駅の近くには正門があり、神宮西駅から少し南に行ったところにも神宮に入る場所がある。

### 神宮西⇒久屋大通



ひらがなだけの駅名標 横浜市営地下鉄を思い出す

最後の駅へ向かう。神宮西から名城線左回りの電車に乗って久屋大通駅へ。この隣がもうすぐ名古屋城に変更される予定の駅なので、ここでも駅名標を回収。ホームを移動しながら「中村区役所方面」と書かれた案内板も撮影した。



中村区役所は終着駅なのでこういった案内にも記載されていることが多い

### 久屋大通⇒中村区役所(太閤通)

久屋大通駅から乗るのは桜通線、中村区役所行きである。これに乗って向かう駅は終点の中村区役所。ここも改称予定駅であるからである。ところで、桜通線で今回乗ったのは行先表示器が幕式である 6000 形。幕式に新しい駅名はつくのだろうか?それとも駅名変更前に LED 式に変更されるのだろうか?そもそも、桜通線の開業が 1989 年、もう 30 年以上は経過しているので、特に開業当初から使用されていた車両はそろそろ置き換えを検討されてもいい頃ではないだろうか。そうすると仮に方向幕に新たな駅名が書かれたとしてもそれを見ることができるのは数年間だけになるかもしれない。



幕式の行先表示器 近年は巻き取り機械の生産終了によりその数を減らしている  
名古屋市営地下鉄ではいつまで見ることができるのだろうか

### 改称予定駅 5 中村区役所⇒太閤通



たまにブレブレだったりする。当時の自分に「もっとちゃんとした写真を撮れ!」といたい。

ついでに「なんで各駅の駅名が書かれた乗車券を購入しなかった!」とも。

最後の改称予定駅である。今の駅名は文字通り名古屋市中村区の区役所最寄りであることから命名されたものであるが、その区役所が移転する事から駅名を変更することになっている。ちなみにその区役所は東山線本陣駅最寄りに移転するらしいが、本陣の駅名は変更されない。「本陣・中村区役所前」とかなったら面白いかも知れないが、混乱は避けられないだろう。



中村区役所駅の出入口



車内案内板 この撮影は出発直前ギリギリにできた

太閤通はこの中村区役所駅から中村公園駅までの大通りに接するエリアであり、この大通りは名古屋駅から西に進んで七宝エリアで少し北に進み、そこからまた西に津島市まで進む「愛知県道 68 号名古屋津島線」であり、この通称も太閤通となっている。ちなみに、桜通線はこの太閤通に沿って中村区役所から中村公園、大治町を経てあま市の七宝まで延伸する計画があるが、桜通線自体の収益性が微妙なため西名古屋高速鉄道とかでも設立しない限り難しいだろう。

中村区役所⇒名古屋



地下鉄全線の路線図 この中に消える駅名は 4 つ

歩こうとしてやめた所その 2。本当なら先に名古屋で駅名標を撮って一本後で中村区役所に移動、中村区役所の地上入り口を全て撮って名古屋駅に凱旋帰還のつもりだったが…

大雨にあたる可能性があったらしょうがないと再び改札に入り、久屋大通から乗った電車と同じ編成に乗車し、名古屋に向かった。桜通線は中村区役所に到着し、徳重方面から来た乗客を降ろした後に一旦引上げ線に入り、発車時間が近づいたら反対のホームに入線して乗客を乗せ、徳重まで向かうという構造となっている。東急の溝の口や日吉と同じだと考えればよい。

名古屋に到着後、桜通線の駅名標を撮影。これで求めていたものを全て撮影し終えた。~~え? 刃物会館前?(3月12日、せきてらす前に改称)さすがに岐阜までいく気はなかったしあそこは本数多くないのでは?~~ という事で、この旅の中でトラブルは多々あったが、最後までやり遂げる事ができた。また、こういった「もうすぐなくなるもの」を収集していく目的で計画を組んで鉄道旅に出ることも初めてだったので、そういった面でも完遂できたのはうれしかった。この記事を読んでいる皆様も消えゆくものの記録はお早めに、消える直前に慌てて記録するという事のないように。

この記事はこれで終わり…ではない。

## 再び港北駅へ

ここからは2022年5月収録である。そう、名古屋競馬場前駅が港北駅に改称されたため、改めて収録しようと考え、再び帰省で愛知県に来た時に行くことにした。

乗車するのは名古屋14時ちょうど発の金城ふ頭行き。この日、筆者はデビューしたての315系に乗りたかったため、帰省先の最寄り駅から多治見まで移動し、名古屋行きの電車を待っていた。だから午後に行っており、昼食も食べた後である。

中島駅を発車すると、その放送は流れた。「まもなく こうほく こうほくです。」ここに名古屋競馬場はもうない、あるのは入国管理局だけだ。そう思いながらこの放送を聞いた。だが、港北駅では降りなかった。放送に入り浸った結果車内で寝てしまって通り過ぎたのだろうか?いや、ずっと起きていて「あえて」降りなかった。降りたのは隣の荒子川公園駅。そう、やっぱりこの記事の作者は両隣の駅名標も回収するつもりなのである。

荒子川公園で下車し、駅名標を撮影した。やはり、両隣の駅は港北駅になっている。ちなみに、シールで変わった部分だけ上から貼り付けられたという訳ではなく、おそらく新たに設置された、あるいは駅名標全体が張り替えられたものである。撮影後、名古屋方面の電車を待って中島駅へ向かう。中島駅でも撮影した後、再び歩いて港北駅に向かった。

## 改称された港北駅、けどまだまだ変わっていない駅



2022年4月に名古屋競馬場は弥富に移転した。それと同時に名古屋競馬場前駅は港北駅に改名された。周囲の看板も港北駅に書き換えられている。しかし、近くにある交差点の名前は「名古屋競馬場前駅」で変わっていなかった。交差点命名ルールはよく分からないが、交差点名を変更するのは難しいのだろうか。続いてファミマを見てみると、こちらも「名古屋競馬場前店」と変わっていない。やはりファミマの店名も変えづらいのだろうか。そう思いながら港北駅に入ろうとすると、衝撃の看板を見つけた。



駅前の変わっていないものたち

変わってしまったものたち

交差点が変わっていないせいで一番下が一見おかしな画像に



「名古屋けいば ←400m」

.....

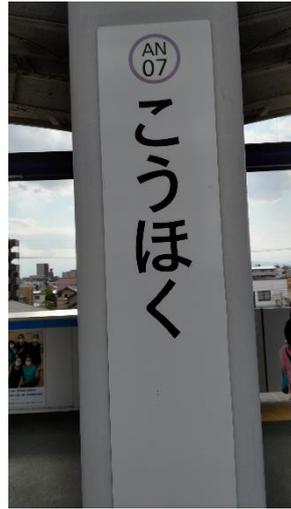
## 全然変わっていないじゃないか!

今ここに看板を置いたら「名古屋けいば 右 7800メートル先左折」(距離は独自調査)とするべきだろう。撤去が難しくても、消すことならできるはずである。駅名が変わったとはいえこれでは混乱するのではないだろうか。○芸大学と都○大学よりはましたが…。

駅名が改称されたからといって町並みが変わるわけではない。名市交の各駅も同じような感じになるのだろう。そう思いながら港北駅とついたものをいろいろと撮影し、やってきた名古屋行きの電車に乗って、筆者は名古屋へと戻っていった。



こんなポスターがあった



縦型の駅名標



駅名改称後の運賃表

競馬場前時代には撮り忘れていた



荒子川公園駅にあった案内ポスター



ホームドアの内側にある駅名も



おまけ:2021年12月、旅を始める前に名古屋駅あおなみ線ホームから撮影した313系8000番台。この車両が後に静岡へ行くことになるとは誰が予想しただろうか。

# 名鉄蒲郡線を巡って

工学部 機械工学科 2年 伊與田和貴

この記事を読んでいる皆さんの身近には、廃止が検討されている鉄道路線があるだろうか。現在、日本全国では単独での維持が困難な路線として多くの路線が挙げられており、予断を許さない状況だ。さて、この記事の筆者は愛知県の蒲郡市という所に縁がある。蒲郡市には名鉄蒲郡線という路線がある。輸送密度を見ると、2019年時点で1854人である。このくらいならと思うかも知れないが、国鉄時代の特定地方交通線は輸送密度4000人未満を対象としていたし、地方ローカル線の今後について議論をしていたときもJR側は当初2000人未満を存廃対象としていた。そうなると、この動きが私鉄などにも波及した場合にこの路線にもメスが入る可能性がある。幸いにも令和7年(2025年)まで運行することは決まっているが、その先は未定である。という訳で、この路線が消えてしまう前に名鉄蒲郡線、全駅乗降の旅に出ることにした。ちなみに、蒲郡線と同様に西尾線も吉良吉田～西尾間が同様に存廃対象として扱われているが、一応輸送密度は2019年時点で4000人を超えていること、各駅の乗降人数も1000人を超えている事を踏まえて即座に廃止されることは無いだろうと判断し(というのは後付けで実際はそこまで降りる時間的余裕が無かったため)ここでは除外する。

## 計画

何事も計画を立てることは大事である。蒲郡線は30分間隔での運行である。ただ1駅進んで降りるだけだと1時間で進めるのはわずか2駅のみとなってしまう、あまりにも非効率である。そこで、反対方向の列車を有効活用して先に進んだ後に戻る、という動きを取れば1時間で訪問できる駅の数も増える。そこで、日中は毎時何分に駅を出るかをまとめた表を作成した。表に書かれている時間はその駅を発車する分だが、蒲郡方面の蒲郡駅・吉良吉田方面の吉良吉田駅のみ到着する分である。

駅名	蒲郡線発車時刻表			
	蒲郡方面		吉良吉田方面	
蒲郡	31	01	11	41
蒲郡競艇場前	28	58	13	43
三河鹿島	26	56	16	46
形原	23	53	19	49
西浦	20	50	21	51
こどもの国	14	44	24	54
東幡豆	11	41	27	57
西幡豆	07	37	30	00
三河鳥羽	05	35	35	05
吉良吉田	01	31	39	09

これを参考に、どの時間にどの列車でどの駅まで行くかを検討し、計画表を作成する。このうちの西浦が私にとって縁のある地なので長めに滞在しようと考え、ここは1時間滞在、折り返しをしない地点とすることに決めた。また、吉良吉田方面の列車は三河鳥羽ですれ違いを行うため記載されている時刻の2分前に停車する。つまり、三河鳥羽は3分で折り返しができればOK、できなければ30分待ちという事態になってしまう。両方のパターンを考慮し、以下の通りにルートを立てた。

		三河鳥羽3分乗換	
		成功	失敗
蒲郡	発	9:41	
形原	着	9:49	
	発	9:53	
蒲郡競艇場前	着	9:58	
	発	10:13	
三河鹿島	着	10:16	
	発	10:46	
西浦	着	10:51	
	発	11:51	
東幡豆	着	11:57	
	発	12:11	
こどもの国	着	12:14	
	発	12:54	
三河鳥羽	着	13:02	
	発	13:05	13:35
西幡豆	着	13:07	13:37
	発	13:30	14:00
吉良吉田	着	13:39	14:09

この計画を元に旅を進めることとする。

### 1/10 蒲郡駅



左が南口で右が北口 特集記事の画像を使い回しただろ!と言ってはいけない



名鉄蒲郡駅の駅名標たち

旅は蒲郡駅からスタートする。だが、この旅を実行したのは2022年8月13日、よりによって当日は台風8号が本州に接近している時であった。ただ、この旅はこの時にしか実行できない。この機会を逃すと次は12月である。12月でもいいではないかと思う人もいるだろうが、12月になると「あるもの」が見られないと分かっており、なるべく今のうちに見ておきたかったのだ。撮影者は常に雨雲予想を見ながら行動し、万が一危険そうに感じたらそこで引き返すとあらかじめ決めていた。この時点では雨は降っていたものの、とても強いという程では無かったため1dayフリー切符を購入して行動開始。各駅で1区間乗車券の購入と乗車駅証明書の発行を行う事にした(乗車駅証明書を使用せずに持ち帰っても問題ないことは蒲郡駅で駅員さんに確認)。というわけで出発駅の蒲郡、蒲郡市の中心となっている東海道本線との接続駅である。名鉄が1面2線、JRが2面4線の高架駅であり、JR側は一部の普通列車がこの駅で快速に追い抜かされる。ここから名鉄蒲郡線に乗車。まずやってきたのは白帯編成だった。



旅が始まる気がする写真

オリンピック金メダルを  
記念したものらしい

駅前にはこんなものがあった

こんなものもあった



白帯の6211編成からスタート

## 2/10 形原駅



形原の駅舎と駅名標

2面2線だが、定期列車の運用では列車交換を行っていない

最初に訪れたのは形原駅。蒲郡駅から3駅目で所要時間は約8分。2面2線の駅で、ホームごとにそれぞれ駅舎がついている…という昨今の名鉄ではよくある駅の姿をしている。ただ、駅舎と言えるようなものは吉良吉田方面にしかなく、蒲郡方面には券売機が置かれているだけとなっている。本当はそれぞれのホームを撮影したかったのだが、この駅に滞在できる時間が4分しか無く、しかもこの駅に降りた瞬間それなり的大雨に見舞われてしまう。結局初乗り乗車券と乗車駅証明書、各方面の駅名標、そして吉良吉田方面の駅舎を撮影するので精一杯となり、蒲郡方面の駅入口を撮影する暇など無く次の蒲郡行き列車に乗って形原を離れることとなった。



やってきた蒲郡行きの列車は6210編成



沿線の風景

民家もいくつか確認できるがだいたい田畑である

## 3/10 蒲郡競艇場前駅



蒲郡競艇場前駅と隣接する三河塩津駅の駅舎

三河塩津は橋上駅で蒲郡競艇場前にも跨線橋がつながっている、ただエレベーターはない

次に向かったのは蒲郡競艇場前駅、形原からは2駅で所要時間は6分、つまりところ蒲郡の隣にある駅だ。名前の指し示すとおり、この駅の近くには「蒲郡競艇場」と呼ばれるボートレース場がある。と言ってもここから競艇場までは徒歩6分と近くは無く(花○空港や五稜○よりかはましと考えると)、途中で後で詳しく説明する名鉄バス「競艇場前」のバス停がある。そして何よりも蒲郡駅から競艇場まで直通のバスが走っており(この文章を書いている間、筆者はこのバスの写真もちゃんと撮っておけばよかったと後悔している)、競艇場目的での利用はそれほど多くないだろう。さらには隣接してJR 東海道本線の三河塩津駅があり、こちらとも乗降客を奪い合っている…が三河塩津は名古屋や豊橋といった大きな駅まで向かえる(途中で快速に乗り換えないと悲しいくらいに遅くなるが)普通列車が停車するのに対し、名鉄で行けるのはせいぜい蒲郡か吉良吉田。という訳か、この駅は名鉄蒲郡線で2番目に利用者数が少ない駅となっている。

実際に駅舎を見ても、ほぼ完全に三河塩津に存在感を吸われてしまっている。三河塩津の駅舎にも一応「名鉄蒲郡競艇場前駅」という案内はあるが、ほぼ名鉄塩津状態となってしまう。ホームの蒲郡側には「圧力」とでかでかと書かれた表示板があった。果たしてこれは、名鉄蒲郡線に対して「今後も生き残れ」と圧力をかけているのか、それとも私に「もっと勉強しろ」と圧力をかけているのか。非常に存在感がある表示板だった。ここでも初乗り乗車券と乗車駅証明書を発行し、ついでに三河塩津でも入場券を購入し、次の吉良吉田行き列車で蒲郡競艇場前を発った。ちなみに、形原では非常に強かった雨はこの時点で全く降っていなかった。

で、旅を終えた後に気づいたのだが、なんと蒲郡競艇場前駅で隣の駅が書かれた駅名標を撮影し忘れていたのだ。蒲郡競艇場前の駅名標がある位置はホームのかなり吉良吉田寄りにあり、駅に着いた後にそのまま蒲郡寄りにある出口へと行ってしまったため、降りた直後は写真を撮れなかった。しかし、戻ってくる時はすでに写真を撮っていたと思い込んでしまい、そのまま撮らずに駅を離れてしまった。後で記事を書くときに気づき、何か残っていないかと探した結果、別日に蒲郡へ寄った帰り、JRの快速で三河塩津を通過する瞬間の映像を撮っていることに気付いた。この映像を調べ、わずかに蒲郡競艇場前の駅名標が映っていたことを確認。小さくて読みづらいがやらかしてしまったことは仕方が無い。



蒲郡で折り返した6210編成に乗車



辛うじて読めるのでこれで許していただきたい

#### 4/10 三河鹿島駅



三河鹿島の駅舎と駅名標、および遠方から撮影した駅全景

駅名標のローマ字表記に上から修正した跡が見える

名鉄塩…じゃなくて蒲郡競艇場前駅から3分で着くのは三河鹿島駅、鹿島神宮はないが、少し北に行ったところには鹿島神社なるものが存在する。

この駅では30分待ちとした。本来すべての駅を巡るのであればうまく乗る列車を調節して駅での待機時間を短くするべきである。だが、私はどうしても次に向かう西浦で長く滞在したい、そしてそこを一つのチェックポイントとしたいと考えていた。そうなるとうとう手前の駅で「この駅で降りた後に反対方向に向かう列車を見送り、次にやってきた同じ方向の列車に再び乗る」という動作をしないとイケなくなる。蒲郡競艇場前駅から少し歩けばバスに乗れ、列車1本分時間を節約できることは調べていたが、この日は雨がひどい上に移動時間もギリギリになってしまうためここは歩かずに30分待ちを選んだ。ただし、ここで雨宿りができそうな場所は無かったため、もし雨がひどかったら次の蒲郡行き列車で蒲郡競艇場前に戻るつもりであったが、この時は雨などない晴れ間となっていたため、このまま三河鹿島駅に滞在することにした。

この駅の目の前にあるバス停の名前は「鹿島」である。まるで9月のダイヤ改正でここから南が非電化区間となるような場所となっているがそんなことは無く、蒲郡線の途中駅では3番目に多い(というより西浦から吉良吉田までの利用者が少ないだけと考えられるが)利用者となっている。ところで、駅出口のスペースは非常に広い。まるで貨物駅か車庫でもあったかのように広がった。鉄道路線に並行する道路は一旦駅近くで線路に近づいた後、駅の直前で再び角度をつけて駅を離れる。そのため、駅前には駐車場だけでなく、何十台もの自転車が止まれる駐輪場もあった。駅自体は1面1線の単式ホーム。特に駅舎と言えるようなものは無く、ホーム入口に券売機が置かれている程度である。

ここで30分待った後にやってきた電車に乗り、次の駅へと向かった。



駅前を線路に並行となる向きから撮影  
めちゃくちゃ広い



駅の反対側に渡る踏切  
めちゃくちゃ狭い



次の列車は6212編成

### 5/10 西浦駅



西浦温泉の観光案内板  
だが左側の木が邪魔で全体が見られない



ホームから出口方向を見る  
間には構内踏切がある



駅舎と駅名標 この駅舎は記事が公開される時点で残っているだろうか

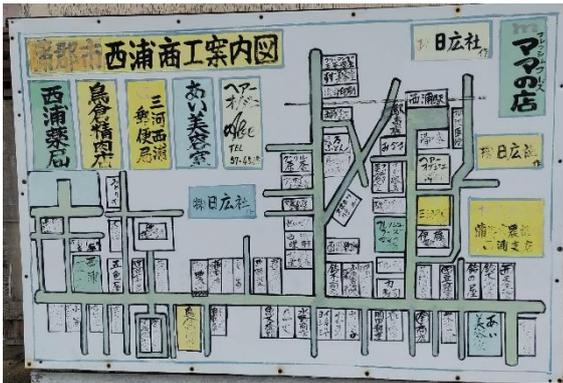
この旅におけるチェックポイント。蒲郡駅から4駅目で形原駅とは中間駅乗降客数1位2位を争う関係である。この駅で列車交換を行うため、普通の全駅降車旅ならばここをすぐに出られるかが勝負どころとなっていただろう。だが、私はそんなことをする必要など無い。ここは当初よりゆっくりと滞在する予定の場所として計画を立てていたからである。1面2線の島式ホームで駅舎へは吉良吉田方面の列車が止まる方にある構内踏切を渡る事でたどり着く。この構内踏切は吉良吉田行きの列車がやってくると閉まってしまう。そのため、駅からすぐに出るためには蒲郡行き列車で駅に着きすぐに駅舎に移動、駅舎を撮影して必要なら切符を購入してすぐにホームへ移動、そして吉良吉田行き列車に乗って西浦を去る…くらいしないとイケない。私はやらなかったのが実行できるかは知らないが、3分でこれをすべて達成できるかは怪しいため、純粋に30分待ちとした方が確実に安全だろう。

この西浦駅だが、なんと今年(2019年)の秋から冬にかけて駅舎が解体されてしまう。駅舎を見るとボロボロとなっている部分があったので老朽化も仕方の無い所だろう。8月27日にありがとうキャンペーンを行う予定(この記事が公開されている頃には終わっているだろうが)となっていて、駅舎の解体後には市によって待合室が設置される。この待合室が西浦駅、果ては西浦町全体の新たなシンボルとなることを願おう。



結構ボロボロなのがよく分かる 老朽化と言われてもうなずけるものだ

そんな西浦の駅舎には、「西浦商工案内図」と書かれた駅前にある店の案内図があった。ただ、後日GoogleMapで確認したところそこにあった店のほとんどはすでに閉店済で、道の形状も異なるものだった。いったいいつ設置されたものなのだろうか。



西浦商工案内図 作成された年代が違うからか、二つは違う店・道路形状となっている

先にも書いたが、西浦は私にとって縁のある土地。そこで、この駅では1時間程滞在し、少し遠いところまで歩くこととした。駅から南に歩いて行くと、知柄漁港という場所に出る。ここからきれいな海が見える。当日は天気がよくなかったが、晴れていたらもっと遠くまで景色やこれから漁に出ようとする漁船を見ることができるだろう。ちなみに、今回は行かなかったがさらに南に行けば西浦温泉という温泉地がある。また、駅の近くには「ガン封じ寺」とも無量寺というものもあり、このエリアは特集記事で紹介した竹島と併せて観光の拠点になっていると考えられる。



西浦に来たら知柄漁港まで、余裕のある人は西浦温泉までウォーキングしてみてもいいだろう

駅の近くにあるゲンキーという薬局で飲料を購入し、西浦を去った。ちなみに特集記事の方は当初西浦を選ぶ予定だったが、思ったよりも書くことがなくて没になったのである。西浦の文章がここまで長いのはその名残と考えていただければ。この事を他の部員に話したら、「西浦和」と間違えられたのはまた別の話。



この駅舎とも、もうすぐお別れ  
思い出のメッセージを書き込む事ができる



飲み物を購入した駅近くのゲンキー

次に乗るのは6210編成

## 6/10 東幡豆駅



駅舎はもうない東幡豆駅 いつまでも駅は残ることを願うのみである

ここからは後半戦となる。西浦駅までは蒲郡市だったが、ここから先は西尾市になる。やってきたのは東幡豆駅。島式ホーム 1 面 2 線。ここと西幡豆駅には北側に駅舎があったが、2021 年 10 月から翌年 4 月にかけて取り壊されてしまった。できればこの二駅も駅舎がある時に行きたかったのだが、駅舎解体を知ったときには蒲郡になって行く余裕など無かったため仕方ない。

こどもの国から三河鳥羽までの 4 駅はかつて幡豆町だった所だ。2011 年に西尾市の一部となると同時にこの町が属していた幡豆郡が消滅。蒲郡線が通る基礎自治体が蒲郡市と西尾市の 2 市のみとなった。

駅舎が解体された後、駅名板と時刻表が掲示板のような板に貼り付けられているだけとなっている。かつては名古屋に直通する特急も全便止まっていたらしいが、今の駅にそんな面影はないと言えるだろう。駅舎にあった券売機もすでに撤去されているためすでに目的地までの乗車券も購入することができない。そのため、ここと西幡豆で入手できるのは白色の乗車駅証明書だけである。ホームにある発行機で乗車駅証明書を発行し、次の駅へと向かった。



駅ホームから出入口を撮影



東幡豆にあったものいろいろ  
かぼちゃ寺なるものが  
駅の近くにあるらしい

2 度目の白帯、6211 編成である



## 7/10 こどもの国駅

長津田から2駅、ようやく終着駅に着いた。ここまで乗った電車は黄色と青の帯だったり牛の模様だったり様々であった。それにしてもこんなに路線は短かったっけ…



こんな駅名標だったっけ…



こんな電車だったっけ…

あとこんなに人がいたっけ…



廃線が検討されているわりには駅舎がきれいな気が…



駅名の隣にあるマークが違うような…

…違う、そこじゃない。たしかにそこにもこどもの国駅があって、こどもの国もあるが、違う。ちなみにこどもの国駅はここ以外にも宮崎にもあるが、そこは「子供の国」と表記違いだったりする。

改めて、東幡豆から蒲郡方面の一つ戻って着いたのはこどもの国駅。蒲郡線の駅では蒲郡駅以外で唯一の高架駅である。1面1線の単式ホームには券売機と階段があるのみ。エレベーターなんてものは無い。利用者数は2019年時点で名鉄蒲郡線の中で最も少ない153人。これではバリアフリーどころでは無いのだろう。階段を降りるとすぐに外へ出られる。この駅入口をよく見ると、高圧洗浄機をぶち当てたくなるような黒色の壁に不自然な斜めの境界線が確認できる。おそらくここに駅舎があったという印だろう。これからも駅舎があったことを語ってもらうべきだ。ここに高圧洗浄機を当ててはいけない。ちなみに Wikipedia の当該駅ページを見ると、誰が撮ったのか解体前の駅舎を写した画像が確認できた。



本当の駅全景はこっち

汚れているところと汚れていないところで  
かつて駅舎があったところを判別できる



これが実際の駅名標

縦型もある



駅近くには名前のとおりこどもの国がある…というよりこどもの国があるから駅名もこどもの国である。神奈川の駅もそうだ。今回は向かわなかったが、どうやら愛知こどもの国にはミニSLがあるらしい。そしてどうやら駅メモにこれをモチーフとしたキャラクターが登場しているらしい。駅メモはやっていないためよく分かっていないが、様々な場所にある車両がモチーフとなっており、その元となった車両がある場所では観光のためにそのキャラが起用されているのだろう。この記事執筆していた当時、蒲郡線では駅メモのキャラグッズを景品とするスタンプラリーが行われていた。2023年1月31日まで実施中であるためこの記事が公開されている時点でも実施中のはずである。もし駅メモをやっていて愛知に行く予定があればぜひどうぞ!!なんて宣伝をしつつホームに戻り、次の列車に乗った。



この先に愛知こどもの国がある



愛知こどもの国の案内板



次に乗る電車は6212編成

## 8/10 三河鳥羽駅



焦っていたためこんなものしか撮れなかった  
まあ駅に来たことを示す記録と考えれば…



なぜか吉良吉田方面ホームだけ隣駅もローマ字付き

ここでは3分での乗換を要求される。降りてすぐにやってくる反対行きの便を逃すと次が30分待ちとなるからだ。個人的にめちゃくちゃ縁が深い西浦ならともかくここは降りたこともない場所。周りに何があるかなんて分からない。運転士にフリーきっぷを見せ、降りたところにある駅名標を撮影し、すぐに踏切近くに移動して駅の全景を撮影し、反対側に渡って駅入口も撮影したところで遮断機が降りてきた。急いでホームに移動して初乗り乗車券と乗車駅証明書を発行、もっと細かい小銭はあったが出す時間も無いと本当は貯金に回したかった500円玉を投入して入手した持ち帰るための切符とおつりを片手にホームにある駅名標も撮影してやってきた列車に乗車、なんとか間に合った…

三河鳥羽は2面2線の相対式ホームで、終点の一つ手前にある駅。ここでは先に蒲郡側からやってきた

列車が到着し、吉良吉田を出発した列車を待つ。降りたホームから反対のホームまで移動できる場所は吉良吉田側にある踏切だけで、ここで折り返すためには早いうちに反対側に移動しないといけない。そうでなければここで30分待つのだが、どちらを選ぶかは旅をする人の気分次第だろう。ところで、この駅の吉良吉田方面ホームにある駅名標はなぜか隣駅もローマ字表記がされていた。他の途中駅はおろか、蒲郡駅にも無かったのに、である。それだけ外国人向けの需要があるのだろうか。

さて、駅出入口には周辺の案内板があったが、よりもよってそこには「鳥羽駅周辺 ご案内」と書かれていた。普通の人間なら鳥羽と聞いて思い浮かぶのは三重県伊勢志摩にある鳥羽市だろう。その市の中心駅も余計なものが見つからない「鳥羽駅」である。そっちの鳥羽駅には何軒ものホテルや大きな旅客船ターミナルが鎮座するが、こっちの鳥羽駅にはそういったものは無い。あったら(ある程度はバスに需要を奪われるということを考慮しても)ここまで廃止が騒がれることもなかっただろう。



鳥羽駅周辺の案内板 伊勢志摩にある鳥羽ではない



6010+6210 編成に乗車

## 9/10 西幡豆駅



かつて幡豆町の中心駅だった西幡豆駅 こちらも駅舎は残っていない

途中駅では最後の降車である。ここはもともと幡豆町の中心地であったことがうかがえる。というのも、はず夢ウォークと書かれたウォーキングルートをもとめたマップや明らかに上から「西尾市」を貼り付けたであろう観光案内マップに残っている幡豆町役場は、この西幡豆が最寄りとなっていたからだ。ただ、特急

が走っていた当時はこちらの駅には一部を除いて止まらなかった。なお、利用者数は2019年で604人と西浦から吉良吉田までの間では最も多い。



駅前にあった観光案内マップ「西尾市」は絶対合併後に後付けしたのだと言いたくなる

東幡豆駅がどうだったかは確認が取れていなかったが、先の幡豆町役場以外にも、ウォーキングガイドが貼り付けられていた掲示板の裏には「幡豆町教育委員会」と書かれていたり、駐輪禁止と書かれた看板にも西尾警察署長の隣に幡豆町長と書かれていたり西幡豆駅にはここがかつて幡豆町だったという名残が残っていた。もしかしてここが元幡豆町役場の最寄りだからこそ残したいというような流れになっていたりしたのでは無いだろうか。それともただ取り替えられていないだけか。

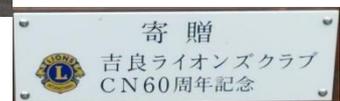


かつてここが幡豆町であったことを示すものたち いつしかこれらも消えてしまうのだろうか

東幡豆と同様、ここの駅舎も2021年10月に解体されてしまい、ホームに乗車駅証明書発行機が、駅の出入口に駅を示す看板があるのみとなっている。ただ、東幡豆とは違い駅舎跡には公衆トイレがあった。また、吉良ライオンズクラブ寄贈のベンチも設置されていた。私は気づかなかつたが、東幡豆にもベンチは寄贈されている模様。これなら安心して駅を利用することができる。ただし、ホームには構内踏切で吉良吉田方面の線路を渡る必要があるため、その方面に向かう場合は早いうちにホームへ向かうこと。



白帯に始まり、白帯に終わる旅  
最後の乗車は6211編成だった



吉良ライオンズクラブ寄贈の設備 どうやら60周年だったらしい

## 10/10 吉良吉田駅

海側に赤色の橋が見えると、もうすぐこの旅の終着駅、吉良吉田駅に到着する。ここで西尾・新城方面の名鉄西尾線に乗換ができる。かつてはここからさらに西、碧南まで三河線が延びていたが、こちらは2004年に廃止されてしまった。ちなみにこの三河線碧南～吉良吉田間、碧南を出発した直後にΩカーブが待っていたり高架化されてすぐに廃止された区間があったりと面白いところがあるところがあるのだが、ここでは触れないので詳細は各自調査を。



相変わらずの写真技術で見づらいがこれがその橋  
吉良大橋と言うらしい



駅名標と駅舎

比較的大きめの駅であると考えられる

こどもの国から三河鳥羽までの各駅は元幡豆町だったが、この吉良吉田は元吉良町である。日本全国に「吉田」とつく地名は数多くあり、苗字にも多い。富士山の麓にあるところが「富士吉田」であるように吉良町にあるから「吉良吉田」という駅名となったと考える事ができる。旧吉良町にあった駅はこと西尾線で隣の上横須賀。その間には三河荻原という駅もあったが2006年に廃止されてしまっている。ちなみにこの三河荻原、じつは「はぎわら」ではなく「おぎわら」と読むので間違いのないように。

蒲郡からやってくる普通列車はすべてこの駅まで、西尾方面に向かう場合は乗り換え改札を通る必要がある。蒲郡線ではICカードを使うことができないので、吉良吉田から先でICカードを使いたい場合は乗車駅で乗車駅証明書を発行して吉良吉田の窓口で精算する必要がある。吉良吉田で降車するときも乗り換え改札を通った後にもう一度改札を通る必要がある。面倒だが、不正乗車を防止するためには必要なのだろう。



駅に入る直前で西尾方面と分岐する



降り口と反対側にある旧三河線の遺構

吉良吉田駅は線路が分岐した先で各方向に分かれるようにホームが設置されている。これもかつて碧南まで線路が延びていた名残と考えられる。蒲郡線は2番線に止まり、西尾線は3番線と4番線から発車する。欠番となっている1番線は元三河線。蒲郡線ホームと反対側にあるホームの跡がそれだ。西尾線側は基本的に構内踏切を渡らない3番線から発車する。そのため、ほとんど2線のみで運行されているという事になる。駅舎は蒲郡線ホームと西尾線ホームの間だけ。それ以外の場所へは一度踏切を渡らないと向かうことができない(南の方だったら遠回りすれば踏切なしで行けるが)。下手に駅改札口を作ってもそこへ向かう通路を作らないと意味が無く、そのためには構内踏切か跨線橋が必要となってしまうので仕方のない事だろう。

このまま乗り継いで西尾までいってもよかったのだが、少しでも周りを見てみたいと思い、駅周辺を歩くことにした。駅の周りは住宅と畑ばかり。昼食をとれるような場所はありません。駅前にカフェがあるのは知っていたが、西尾駅の近くにあるアピタならいろいろとあるだろうと思い、そこで食べることに決めていた。歩いてみると、非常に細い道の中に蒲郡線の踏切。ちゃんと警報器も遮断機もあるが、軽車両以外の車が通れない(ここ自動車学校に行く人はしっかりと覚えておくべき文章)場所であった。地域住民が渡るための場所なのだろう。そこで折り返しの蒲郡線を撮ってから移動し、駅に戻ることにした。



軽車両以外の車は進入禁止



のりかえ改札口の案内板

## 旅を終えて

これで全駅に降り、切符も入手することができた。各駅にはそれぞれ個性があり、昔懐かしさを感じる事ができた。駅舎がないところでもそれに変わるものがあり、地域の住民にとっては大切な場所であると実感することができる。車両も風情あるもので、中には白帯というかつて走っていた車両を再現したものも存在していた。今新しく作るのであれば赤と白が逆転しているのではないかと、そう考えながら以下にこの旅で乗車した車両と購入した切符をまとめる。

前面広告	編成	乗車回数
駅メモデジタルスタンプラリー	6010+6210	4
西浦駅舎にありがとうを伝えよう!	6011+6211(白帯編成)	3
蒲郡シーサイドフリーパス	6012+6212	9

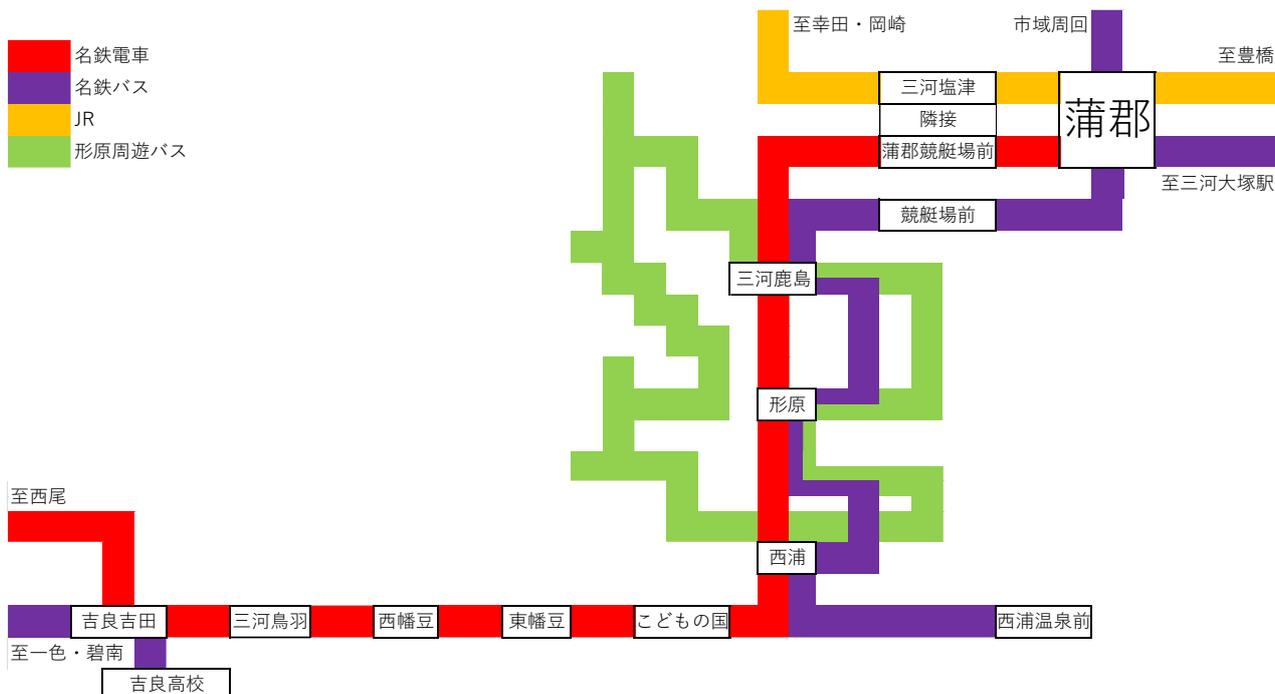


全駅の初乗り乗車券と乗車駅証明書、そして蒲郡駅と三河塩津駅の入場券

余談だが、「みかわしおつ」と打つと何度も「三河四方津」とか表示されてなぜ!?と思ってしまった

## 蒲郡市の交通について※ここから真面目な話になります。

さて、ここからは名鉄蒲郡線とその沿線の交通機関について見てみよう。名鉄蒲郡線をメインとした交通網を以下の通りにまとめた。



鉄道路線の利用が低迷するまでの経緯は大きく二つに分かれる。一つは周囲にバスのような他の交通機関が整備されていてそれが便利となっている場合で、もう一つはそもそもの需要が少ない場合。一旦この蒲郡線を二つに分けてみよう。分ける場所は西浦駅。まず西浦駅から吉良吉田までの区間を見ると、この区間には併走する公共交通機関が一切ない。つまり、こちらの方はそもそもの需要駅利用者数に見られる程度であると考えられる。一方の西浦から蒲郡までの区間を見ると何やら紫と緑の線がある。まず紫色は西浦温泉から蒲郡まで向かう名鉄運営の路線バスである。この路線バスと西浦から蒲郡まで自社内競合区間となっていることがうかがえるだろう。一方、緑色の線は「あじさいぐるりんバス」と呼ばれる形原地区を周回するコミュニティバスである。このバスはどこまで乗っても運賃は大人 100 円と非常に安い。一応形原～三河鹿島間で名鉄と併走しているが、これは地域住民が行きたいところに行くためにあるバスと言っていいものであり、本数は 1 日 3 本程度で蒲郡線との競合相手にはなりようが無い。何なら三河鹿島と形原の間にある形原会館前で折り返してしまうため、その区間をこれで以降としたら反対回りで時間がかかってしまう。そのため、ライバル路線と言うよりはむしろ蒲郡線に乗りたいと思っている客を駅まで運んでくれるありがたい存在となっている。そのため、この区間は名鉄バスの利便性がどうなのかを検討すべきである。そこで、蒲郡駅から西浦駅まで、鉄道とバスを比較してみた。



形原の地域で走っている  
あじさいぐるりんバス



西浦温泉と蒲郡駅を往復する名鉄バス

蒲郡駅から	路線	比較	
		名鉄蒲郡線	名鉄バス
蒲郡競艇場前 (競艇場前)	所要時間(min)	2	5
	運賃(円)	170	180
	競艇場まで徒歩(min)	5	2(推定)
三河鹿島(鹿島)	所要時間(min)	5	9
	運賃(円)	230	280
形原(形原駅前)	所要時間(min)	8	14
	運賃(円)	230	350
西浦(西浦駅前)	所要時間(min)	10	21
	運賃(円)	300	430
全区間	本数(/h)	2	1
	ICカード	不可	可

これを見ると、競艇場までの近さやICカードの利用可否を除いて名鉄が完全に有利となっており、勝負になっていない。この名鉄バスも西浦のさらに先、西浦温泉まで向かう。逆に蒲郡駅をまた、各駅間にはいくつかバス停があり、そこから各地への輸送を目的としており、完全に鉄道とは役割分担をしていると考えられる。実際に執筆者も別日に蒲郡まで用事があった時にこのバスへと乗車したが、所要時間は上記表よりも長い25分程度であった一方でいくつかのバス停で乗降があった。そう考えるとこの区間も需要そのものがバスと合わせてこんなものと言うことなのだろう。蒲郡に限らず、愛知県はだいたい車社会だ。車だとバスや鉄道が行けないような所にも行くことができる。そういった自家用車に負けないためには、公共交通機関はスピードアップと適切な場所への停車を両立できるようにすべきだ。そこでここからは、蒲郡市の交通機関がどうあるべきかについて、鉄道をこのまま存続させるパターンと鉄道としての存続を断念するパターンに分けて検討する。この先に書かれている内容はあくまで一人の大学生が机上論を長ったらしく書いている。あくまでこれは「素人の考えていること」だと思って読んでいただきたい。

### 鉄道として存続させる場合

最初に考えるべきは運営をどうするかである。現状の名鉄は廃止をさせようとしているため、よっぽど利用者を増やさない限りこのまま名鉄が現状のまま運用を継続しようとするとは考えづらい。そのため、ここは蒲郡市と西尾市が出資して第三セクターを設置するべきであろう。運営のパターンは二つあり、一つ目は名鉄の路線としては廃止し、三セク鉄道にそのまま譲渡するパターン、もう一つは三セク鉄道が設備等を運営し、名鉄が鉄道を運営する「上下分離方式」とするパターンである。この二つについて考えてみよう。

#### 完全譲渡方式

設立した第三セクターに蒲郡線の設備をすべて譲渡して名鉄は完全撤退する。一番のメリットとしてより柔軟な運用を組むことができるという事だろう。市の再開発計画と合わせて駅を新設・移設する、より利用されやすい時間に列車の時刻を移すなど、今以上に地域に密着した路線にする事ができる。また、後で述べるバス転換とは異なり速度は現状を維持できることから、所要時間の変化もあまり発生しない事が期待できるだろう。もし市が中心となってスピードアップに動けばさらに所要時間を減らし、利用促進につなげることができる。

ただ、民営から第三セクターに転換するために運賃が値上げされてしまう。また、蒲郡線のみを転換する

場合、吉良吉田で運賃体系が変わってしまうためそこから先の運賃はさらに高くなってしまいます。西尾までの運賃上昇を抑え込みたいのであればそこまで第三セクター化すればいい話になるのだが、そうすると吉良吉田と西尾以北を引き続き直通させるのかという問題も発生する。西尾で運用を分断するとしてもその西尾駅が1面2線の高架駅なので改札を分けるのは難しく、改札を一体化させようとするとも無人駅から無人駅まで乗車するときに運賃の処理が面倒くさくなってしまうため、結局は何かしらの形で名鉄と第三セクターの両方に設備の整備が必須となってしまいます。転換した後に名鉄と決別して蒲郡からJRに直通して豊橋まで運行する…というのも考えたが、こちらを実行するにしても名鉄とJRの高架構造物が独立しているのを解消する必要があるため、多額の費用を要することは想像に易いだろう。そうすると蒲郡線単体になる可能性が高く、どうしても孤立した運営になりかねない。

### 上下分離方式

一方の上下分離方式はどうだろうか。設備や車両などのインフラを両市が保有・貸与して名鉄が路線を運営する方式である。こうすることで名鉄が負担しなければならないのは運転に必要な電気代などの経費のみと考える事ができる。この場合は引き続き路線を名鉄が運営するため運賃区間の分離が発生しない。同時にミュースカイの乗り入れなど名鉄が主体となるイベントの実施もしやすく、臨時収入も十分に考えられる。

一方で設備を自治体負担とするため、住民にとって税金の値上げや維持管理への参加という形で響くと考えられる。市民全体で負担させようとする関係が全くない住民にとってはただの損失だけであり、仮にうまいこと沿線の住民のみが負担できる仕組みにできたとしてもその住民全員が利用しているとは限らず、そういう人にとってはかえって損失額が上がるだけであるだろう。第三セクターのように単独で得られるような利益も名鉄からの支援金程度しか考えられず、地元住民に理解してもらえかが重要と考えられる。

### 鉄道としては存続させない場合

鉄道としての存続を断念する場合もある。この場合はバスへの転換となるだろう。ここで開いた土地はバス専用道への転換も可能だ。まずはもしBRTに転換する事になった場合の専用道ルートを検討してみる。

まず専用道として整備する区間を検討する。ここでも西浦で区切ってどうするか考えてみよう。まず西浦～蒲郡間だが、ここは併走する名鉄バスの増便に使用することができると考える。言ってしまうと「快速」を運行するのである。専用道の起点は西浦で問題ないが、問題は終着点。蒲郡は高架駅となっているためここにバスを乗り入れるためには折り返すための場所が必要だ。仮に設置できたとしても利用客の動線が高架から地上へと降りるルートとなり、JRに乗り換える客はもう一度高架に上る必要がある。同じ高架線上で乗換ができればいいのだが、JRは2面4線でホームは線路を跨いだ先にあり、豊橋方面だったらさらにその奥にある。一方で蒲郡競艇場と蒲郡駅の間には病院などの施設があり、さらにバスだったら蒲郡駅から先まで向かうことも可能である。つまり、蒲郡駅から競艇場までの間は道路に通すべきであるだろう。一方の蒲郡競艇場前駅にはホームを出た目と鼻の先にロータリーがある。そこにつながっている道路を通れば名鉄バス競艇場前バス停と競艇場の前に着くことができる。専用道は西浦から三河塩津駅付近が適切と考える。

一方の西浦から吉良吉田までの区間はどうだろうか。ここは昔からバスが走っていなかった区間である。まずこどもの国駅はこのまま専用道にすべきでない。ここも蒲郡と同様に高架駅であり、しかも蒲郡駅やDMV化した阿佐海岸鉄道の線路のような立派な構造物ではなく盛土の上にある駅で、バス停の設置が非常に困難な場所である。さらに駅は集落の中心からもこどもの国の入口からも微妙に離れているため、この周辺は道路上にバス停を置くべきであると考えられる。次の東幡豆から先の区間は沿線に市街地が形成されている区間となる。この区間は専用道とした上で中間地点にも停留所を増やすべきと考える。一方で三河鳥羽を出てすぐの地点に国道247号と最接近する場所があり、そこから吉良吉田までは蒲郡線沿線よりも国道の方

に市街地を形成している。そう考えると、国道 247 号との接近地点にアプローチを設け、その先は駅に着くまで国道の方を通った方が住民にとって利用しやすい交通機関になるだろう。現時点でも西浦から蒲郡まではバスが走っている事、西浦とこどもの国の間は市の境目で山あいとなっていることを考えると蒲郡から幡豆・吉良吉田まで使う人はさほど多くないと考え、バスは西浦で分離し、駅がある場所に小さなバスターミナルを整備するべきであると考え。

バス転換のメリットは、鉄道以上に柔軟な運用が組めるという事である。鉄道は基本的に線路上しか走行することができない。それに対してバスは十分な広さの道路があればどこでも走ることが可能である。そのため、例えば駅や道路から離れているこどもの国へ直行したり吉良吉田駅から先、一色地区や海岸部へと伸ばしたりする事ができる。区間内でも既存の鉄道ルートから大きく離して運行することさえ可能であり、例えば形原地区において鉄道よりも東側を通る形原ブルーブリッジという橋を渡って形原地区へと向かうルートや蒲郡から西浦を通らずに直接幡豆へと向かう国道 247 号を使うルートも考えられる。

一方のデメリットとして所要時間の増加が挙げられる。バスは鉄道よりも周囲の道路状況に大きく影響を受けるため、速度を安定して出すことができない。もちろん BRT などバス専用の道だったら影響は少ないが、先ほどから述べているように全区間をそのまま専用道化することはバリアフリーや移動ルート、周囲の状況からも非常に難しい。特に蒲郡駅を中心とする市街地エリアは自家用車も多く、交通渋滞に巻き込まれると所要時間は大きく伸びてしまう。また、中心地区から離れていくと八王子キャンパスへと向かうバスの西中野から平岡町までの区間のように歩道が完全に整備されていない道路が多く、歩行者や自転車の動きにも影響を受けてしまいやすい。そこへ朝夕を中心に毎時数本のバスが通ったらどうだろうか。通行している人もバスの運転手も怖いと思うだろう。さらに人手も必要だ。今の鉄道と同じ輸送力までは必要ないとしても所要時間が延びると考えると全区間を一周するパターンダイヤを維持するために必要なバスの数が鉄道の編成数以上に増え、その分必要なバス車庫や運転士の人数が増える。たださえバスの運転士が不足しているとされている昨今、この場所に運転士をどれほど配備できるかという問題があり、必要な人数を配置できないとバスそのものの減便や積み残しなどが多発しかねない。また、現時点で運行している西浦温泉行きのバス路線には両方向に行くバスが停車するのにバス停の案内板が片方にしかない場所がいくつかある。反対側の案内板を置くべき土地を他の人が持っていることが原因だ。もしバス転換にあたってそういうバス停が増えると運転士はバスに乗るのか否かを的確に判断しなければならなくなり、さらに疲れやすくなってしまいうだろう。

## 最後に

日本各地には存廃が問われている鉄道路線が多くあり、名鉄蒲郡線もその一つである。各地にある JR の路線を見ているとまだマシだと思ってしまうが、名鉄としてはこの区間のみワンマン・IC カード利用不可など特別な扱いを取っており、いつ廃止に向けて動いてもおかしくない。後半ではいろいろと述べてきたが、実際にそれが実現するとも限らず蒲郡・西尾の交通がどうなるのかも分からない。現状は令和 7 年、2025 年までの運行継続は決定している。この路線の行く末がどんな結果になろうとも、少なくとも蒲郡や西尾で生活している人々にとってよい公共交通になることを願って、この記事を終える。

## 参考文献

西尾市，西尾・蒲郡線（西尾～蒲郡）の概況，資料1，P1-4，

[https://www.city.nishio.aichi.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page\\_/001/002/035/20211118siryo.pdf](https://www.city.nishio.aichi.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/002/035/20211118siryo.pdf)，

2022年9月18日閲覧

蒲郡市，西浦駅舎ありがとうメモリアルイベント

<https://www.city.gamagori.lg.jp/site/meitetsunisiogamagori/nishiuraekisha.html>，2022年9月18日閲覧

蒲郡市，名鉄西幡豆駅・東幡豆駅 駅舎取り壊しと記念イベントについて

<https://www.city.gamagori.lg.jp/site/meitetsunisiogamagori/arigato-nishihazuhigashihazu.html>，

2022年9月18日閲覧

蒲郡市，あじさいくるりんバス運行情報

<https://www.city.gamagori.lg.jp/unit/kotsu/ajisaikururinunkou.html>，2022年9月18日閲覧

# 日本全国にある鉄道路線の営業キロ調査

機械工学専攻 修士1年 勝木 碩

## 1. はじめに

皆さんは人生の中で一度でも、こう思ったことは無いだろうか。日本にはどれだけの鉄道路線があるのか。そして、その線路を全てつなげるとどれくらいの長さになるのかと。

日本は、世界でも随一の鉄道サービスを提供する国だといえよう。旅客人員の多さ、列車運行頻度の高さ、そして何といても時間の正確さが挙げられる。このような様々な特長により、現在も旅客シェアで約30%と、世界で最も高い水準を維持している。また、「線路は続くよどこまでも」や「鉄道唱歌」といった歌唱曲、鉄道を題材とした映画、ドラマ、アニメ、漫画などの作品が数多く生み出され、今なお多くの人々に愛されている。

このように、鉄道は私たちの生活と深く関わっている存在なのだ。そこで、本稿では日本全国にどれだけ鉄道路線が存在するのかを調査する。また、各営業路線の路線距離についても調査し、実際に計算していきたいと思う。なお、本稿で紹介する鉄道路線及びその距離は、2022年4月1日時点のものである。

## 2. 本調査のルール

本稿では、調査及び計算を行うにあたり、以下のルールを定める。

- (1) 鉄道事業法及び軌道法において鉄軌道事業が許可され、国土交通省鉄道局の管轄下にあること。
- (2) 国土交通省が公開している鉄軌道事業者一覧表のうち、第一種鉄道事業者及び第二種鉄道事業者に該当する路線。
- (3) 新幹線鉄道を含めた全ての路線において、実際の路線距離を営業キロとみなして計算すること。
- (4) 貨物線について、定期旅客列車が通過する線区（路線とその区間）に限り、営業路線として距離計算の対象とする。団体臨時列車（クルーズトレイン等）のみが入線する路線は対象外とする。
- (5) 線増（複々線）として建設された路線において、本線と運転系統が分離されているなど特別な場合は、その該当する区間に限って独立した鉄道路線とみなし、計上すること。

鉄道事業法とは、鉄道事業及び索道事業等の運営について規定した法律であり、1986（昭和61）年12月に公布された。本法が規定する鉄道事業は、2本のレールからなる一般的な鉄道、モノレール、案内軌条式鉄道、鋼索鉄道（ケーブルカー）、無軌条電車（トロリーバス）、及びリニアモーターカーを經營する事業のことである。一方、ロープウェイやスキーリフト等を經營する事業は「索道事業」であるため、鉄道とみなすことは稀である。そのため、本稿では索道事業に該当する路線は対象外とする。

鉄道事業法に規定されていない路線も存在する。例えば、路面電車や一部の鉄道路線が該当するが、これらの路線は「軌道法」という法律が適用されている。一見、2本のレールが敷かれた普通の鉄道と思われる路線でも、法律上では鉄道事業に該当しない路線が存在するのだ。軌道路線は基本的に道路上に敷設されており、道路交通の補助的な役割を果たすこととして位置づけられているためである。した

がって、許認可や敷設、動力車の運転免許の手続きが鉄道の場合と異なる。しかしながら、①道路と鉄道敷地が分離されているにもかかわらず軌道法に分類されている路線(名鉄豊川線や大阪メトロなど)、②一部区間に併用軌道を有するが鉄道事業とみなされる路線(江ノ島電鉄など)、③鉄道と軌道が混在している路線(ゆりかもめなど)が存在し、両者が混然としている実態がある。そのため、本稿では軌道事業に該当する路線も鉄道事業として扱う。

鉄道事業法において、鉄道事業の許可を受けた者が鉄道事業者である。鉄道事業は本法第 2 条により、第一種鉄道事業者、第二種鉄道事業者、第三種鉄道事業者の 3 種類に分けられる。第一種鉄道事業者は、鉄道施設一式と列車の運行を一体的に行う。第二種鉄道事業者は、原則として他事業者の線路を借用して列車の運行を行う。第三種鉄道事業者について端的に述べると、鉄道施設のみを所有し、他社線からの線路借用料によって線路の維持管理を行う事業者である。図 1 に、各鉄道事業者の事業内容を表した図を示す。

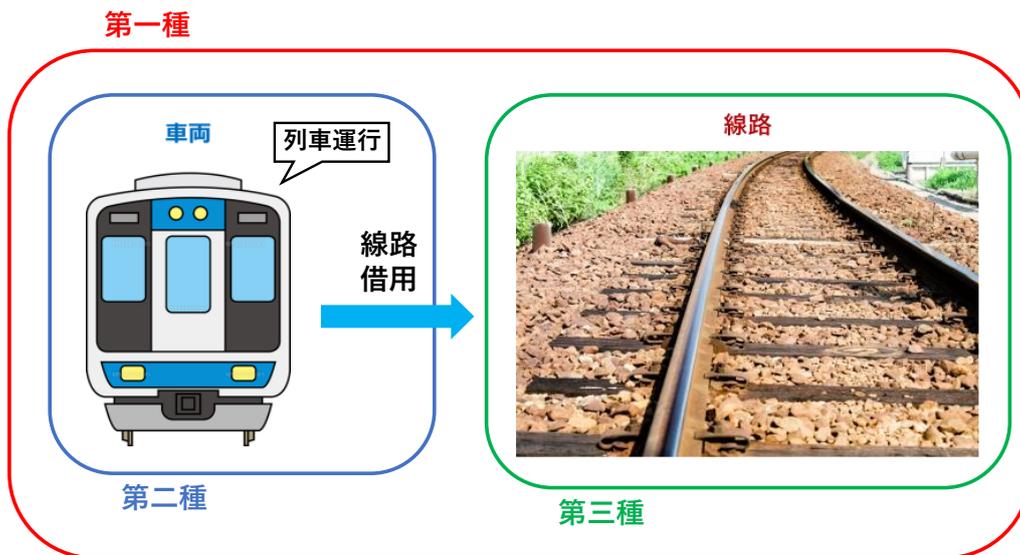


図 1 鉄道事業者の種類と事業内容

本稿では、実際に列車の運行を担う鉄道路線、すなわち第一種鉄道事業者及び第二種鉄道事業者の路線について調査の対象とする。さらに、事業規模や経営形態、軌道や車両の方式ごとに分け、それぞれの路線距離を計算する。具体的には以下のように分類する。

- (A) JR グループ
- (B) 第三セクター鉄道
- (C) 大手私鉄
- (D) 公営交通
- (E) 地域鉄道
- (F) モノレール
- (G) 新交通システム
- (H) 鋼索鉄道・無軌条電車

### 3. 調査及び営業キロの計算

それでは本章から、2.で述べた分類方法に従って営業中の鉄道路線及び距離計算を行っていく。なお計算で使用する営業キロの値は、新潮社発行の日本鉄道旅行地図帳1号から12号、同地図帳「九州沖縄 大改訂 2014」、及びJTBパブリッシング発行のJTB時刻表 2022年3月号を参照した。

#### 3-1 JRグループ（新幹線）

新幹線について、高校生の頃、友人からこんな質問を受けた。「海外の新幹線は高速鉄道って言うよね。日本の新幹線と何か違いはあるの？」その当時は、言葉が違うだけで鉄道のシステムは同じだと返したが、答えるのにかなり苦労した。確かに「新幹線」と呼称するのは日本だけである。「新幹線 英語」と検索しても、多くはそのまま「Shinkansen」と出てくる（英単語帳には「bullet train」と記載されているものもある）。外国人観光客に新幹線の乗り場を教えるとき（その経験はあまりないが…）も「Shinkansen」を使う。新幹線という言葉は今や固有名詞化しているが、もともとは高速度運行を目的とした「新しい幹線鉄道」を意味する名詞であった。

では、私たちが言う新幹線とはどういった路線を指すのか。1970（昭和45）年に公布された全国新幹線鉄道整備法の第2条によると、新幹線鉄道を「その主たる区間を列車が200キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道」と定義している。新幹線を法律で定義しているのは、在来線よりも高速度で運行することや、高速走行における様々な規則や設備が必要になるからだ。さらに、列車の運行を妨げる行為に関しては、新幹線特例法（正式名称：新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法）が適用されており、一般の鉄道営業法や刑法とは異なる、厳しい法的措置が定められている。

したがって、本稿では以下の条件を満たす鉄道路線を「新幹線」とし、調査と距離計算を行う。

- (I) 全国新幹線鉄道整備法第2条の定義を満たす路線
- (II) (I)に加えて、新幹線特例法が定められている路線

新幹線鉄道に該当する路線とその営業キロ値を表1に示す。なお営業キロは、2章のルール(3)に従い、実際の路線距離（実キロ）の値を記載している。

表1 新幹線の営業路線とその距離（実キロで計算）

分類	路線名	営業区間	実キロ
高速 鉄 道	東海道新幹線	東京～新大阪	515.4
	山陽新幹線	新大阪～博多	553.7
	九州新幹線	博多～鹿児島中央	256.8
	東北新幹線	東京～新青森	674.9
	上越新幹線	大宮～新潟	269.5
	北陸新幹線	高崎～金沢	345.5
	北海道新幹線	新青森～新函館北斗	148.8
合計			2764.6

### 3-2 JRグループ（在来線）

新幹線を除くJRの路線、いわゆる在来線の調査と距離計算を行う。JRの在来線は全部で6社あり、北から北海道、東日本、東海、西日本、四国、九州に分けられる。また、2章のルールでも述べたように、中には貨物線を経由する旅客列車も存在するため、その該当する線区に限り調査及び計算の対象とする。

#### 3-2-1 北海道旅客鉄道（JR北海道）

北海道内の路線で特筆すべき事項は、海峡線と函館本線の藤城支線（通称：藤城線）を含めるかであろう。

海峡線は、青森県の中小国（鉄道施設上では新中小国信号場）と北海道の木古内を結ぶ路線で、途中、青函トンネルを通過する。本路線は北海道新幹線開業後、定期旅客列車が1本も存在しない路線となった。現在は貨物列車とJR東日本のクルーズトレイン「四季島」が通過するのみだ。四季島は団体臨時列車であり、チケットは専用サイトや旅行会社企画の旅行商品からでしか申し込むことができない。一般の駅の窓口や券売機で購入することができないため、本路線の乗車は原則として困難である。よって、海峡線は調査及び計算の対象外とする。なお、海峡線はJTB時刻表やJR時刻表等の路線図に記載されていない。

次に藤城線について、こちらは独自の営業キロの設定がなく、また鉄道要覧にも記載されていないため、調査の対象としない。

以上より、JR北海道の営業路線及び営業キロを表2に示す。

表2 JR北海道の営業路線とその距離

分類	路線名	営業区間	営業キロ
幹線	函館本線	函館～旭川	423.1
		大沼～森	35.3
	室蘭本線	長万部～岩見沢	211.0
		東室蘭～室蘭	7.0
	千歳線	沼ノ端～白石	56.6
		南千歳～新千歳空港	2.6
	石勝線	南千歳～新得	132.4
根室本線	滝川～根室	443.8	
地方交通線	札沼線	桑園～北海道医療大学	28.9
	日高本線	苫小牧～鷗川	30.5
	留萌本線	深川～留萌	50.1
	富良野線	旭川～富良野	54.8
	釧網本線	東釧路～網走	166.2
	石北本線	新旭川～網走	234.0
	宗谷本線	旭川～稚内	259.4
合計			2135.7

### 3-2-2 東日本旅客鉄道（JR 東日本）

JR 東日本の路線網は非常に複雑だ。特に、東京近郊エリアは様々な運転系統の列車が乗り入れており、複雑な経路をたどる路線も存在する。それを象徴するのが、上野日暮里間の線路別複々線だ。書類上では、所属路線は東北本線のみだが、この区間は山手線、京浜東北線、東北本線（上野東京ライン直通を含む）、常磐線の計4路線が乗り入れている。このように、特に首都圏エリアは1つの所属路線に複数の路線及び列車が乗り入れている。本稿ではこれらも考慮して調査する。

まず初めに、東北地方の路線から見ていこう。ここで確認すべきことは、仙石東北ラインと BRT (Bus Rapid Transit) を含めるかである。仙石東北ラインは、仙台から東北本線を北上し、東北本線と仙石線の接続線を走行して仙石線の石巻まで（一部列車は女川まで乗り入れ）を結ぶ通称路線である。この接続線は、東北本線の塩釜松島間、仙石線の松島海岸高城町間にそれぞれ分岐点があり、両者が1本の線路でつながれている。旅客案内上では、塩釜の次駅が高城町であり、JTB 時刻表に掲載されている営業キロ値は 10.3km となっている。しかし線路の設備上では、東北本線側の分岐点は松島駅構内、仙石線側は高城町駅構内扱いとなっており、松島と高城町を結ぶ東北本線の支線となっている。塩釜松島間の営業キロ値は 10.0km であるから、その差を取ると松島高城町間は 0.3km と求められる。したがって仙石東北ラインに該当する営業区間は松島高城町間の 0.3km である。

次に BRT の路線について、こちらは気仙沼線の柳津気仙沼間、大船渡線の気仙沼盛間が該当する。この区間は東日本大震災によって鉄道施設が壊滅的な被害を受けた。当初は仮復旧として 2012 年に運行を開始したが、その後鉄道での復旧は莫大なコストがかかることから、BRT で本復旧することが決まり、2020 年には該当する区間の鉄道事業が廃止された。そのため、BRT 導入区間は鉄道路線ではない。しかし、2022 年 4 月時点でも JTB 時刻表には BRT 線として地図上、及び発着時刻表がしっかり記載されている。また JR 東日本では、バス路線であるにもかかわらず運行区間にある停留所を「駅」と称している。ここまでくると、BRT を鉄道路線とみなしても良いという意見があってもおかしくない。しかし、BRT は鉄道事業ではなく、道路運送法に基づく一般乗合旅客自動車運送事業である。つまり、JR 東日本が運行する一般のバス路線なのだ。また、該当区間では鉄道線との乗り継ぎを除き、旅客営業規則ではなく「一般乗合旅客自動車運送事業取扱規則」が適用される。これらのことから、本稿では BRT はバス路線とみなし、調査の対象外とする。

ここからは首都圏エリアの路線を見ていこう。このエリアは路線網が非常に複雑なため、複数の路線を経由する（貨物線を含む）運転系統や、1路線に様々な運転系統が乗り入れている路線を中心に、順に紹介していく。

横須賀線は、書類上では大船と久里浜を結ぶ路線である。しかし運行形態や時刻表では、大船から東海道本線の旧貨物線を走行し、横浜を経由して鶴見から品鶴線（東海道本線の支線）を通り品川へ、さらに地下トンネルで東京へと至る路線とされている。また、東京から先もトンネルが続き、錦糸町で後述する総武線各駅停車と接続して千葉方面へ線路が延びている。本稿では、久里浜から東京の間を横須賀線、東京から錦糸町を経て、総武本線の複々線区間の終点である千葉までを総武快速線とする。また、横須賀線と総武快速線は相互直通運転（通称 SF 直結）を行っているため、両路線をまとめて「横須賀線・総武快速線」と表記する。次に営業キロの計算について、JTB 時刻表 2022 年 3 月号の値を参考にし、区間を分けて計算すると表 3-1 の通りになる。

表 3-1 横須賀線・総武快速線の営業キロ

区間	経由路線名	営業キロ [km]
久里浜～大船	横須賀線	23.9
大船～鶴見	東海道本線	24.8
鶴見～品川	東海道本線（品鶴線）	17.8
品川～東京	東海道本線	6.8
東京～千葉	総武本線	39.2

表 3-1 中の値を全て足すと、久里浜千葉間は 112.5km となる。よって横須賀線・総武快速線を、久里浜と千葉を結ぶ全長 112.5km の路線とする。また、千葉から先、佐倉、成東を経由して銚子までの区間を総武本線とする。

湘南新宿ラインは、主に北関東と神奈川県を新宿や渋谷などの副都心エリアを経由して結ぶ運転系統であり、2001年12月に運行を開始した。よって「湘南新宿ライン」は通称路線であり、正式な路線名ではない。しかし、この運転系統は複数の路線や貨物線を経由することから、本稿では1路線とみなして計算の対象とする。では、どの区間を湘南新宿ラインとするか。JTB時刻表を参照すると、「湘南新宿ライン（大宮－新宿－大船）」の時刻が記載されている。また、大宮以北では宇都宮方面と高崎方面に、大船以南・以西では逗子行きと小田原方面にそれぞれ分かれている。さらに逗子から大宮間には独自の路線記号「JS」と駅番号が付けられている。このことから、湘南新宿ラインは大宮から新宿を経由して大船までを結ぶ運転系統とみなせる。なお、大崎から南に進んだ先に蛇窪信号場があり、ここから大船までは横須賀線と線路を共用するが、本稿では当該区間を横須賀線と湘南新宿ラインの重複区間として、それぞれ別に計上する。該当する区間の営業キロは、横須賀線・総武快速線と同様に区間を分けて計算する。これを、次の表 3-2 に示す。

表 3-2 湘南新宿ラインの営業キロ

区間	経由路線名	営業キロ [km]
大船～鶴見	東海道本線	24.8
鶴見～西大井	東海道本線（品鶴線）	14.2
西大井～大崎	山手線（貨物線の大崎支線）	5.6
大崎～田端信号場	山手線（貨物線）	18.6
田端信号場～大宮	東北本線（貨物線）	23.2

表 3-2 中の値を全て足すと、大宮大船間は 86.4km となる。よって湘南新宿ラインを、大宮と大船を結ぶ全長 86.4km の路線とする。

京浜東北線は、東北本線の大宮東京間と東海道本線の東京横浜間をつなぐ運転系統である。この路線も正式な路線名ではなく通称だが、全線を通して本系統のみが使用する線路が敷設されていることから、こちらも一路線としてみなす。さらに、ほとんどの列車が根岸線に直通していることから、本稿では「京浜東北線・根岸線」としてまとめる。該当区間の営業キロについて、区間を分けて計算すると以下の表 3-3 の通りになる。

表 3-3 京浜東北線・根岸線の営業キロ

区間	経由路線名	営業キロ [km]
大宮～東京	東北本線	30.3
東京～横浜	東海道本線	28.8
横浜～大船	根岸線	22.1

表 3-3 中の値を全て足すと、大宮大船間は 81.2km となる。よって京浜東北線・根岸線を、大宮と大船を結ぶ全長 81.2km の路線とする。

山手線は、書類上では品川から渋谷、新宿、池袋を経由して田端に至る路線とされているが、運転系統上では上記に東北本線の田端東京間、及び東海道本線の東京品川間を併せて環状運転を行う通称路線である（前者はあまり知られていないのではなかろうか？）。全線に渡って本系統専用の線路が敷設されていることから、本稿でも運転系統における山手線とみなし、東京から品川、渋谷、新宿、池袋、上野を経由して東京に至る一路線として計上する。山手線が経由する路線とその区間、及びその営業キロを表 3-4 に示す。

表 3-4 山手線の営業キロ

区間	経由路線名	営業キロ [km]
東京～品川	東海道本線	6.8
品川～田端	山手線	20.6
田端～東京	東北本線	7.1

表 3-4 中の値を全て足すと 34.5km となる。よって、山手線を全長 34.5km の路線とする。

中央本線と総武本線には、快速電車が走行する線路（急行線）と各駅停車が走行する線路（緩行線）に別れている区間がある。前者は三鷹から御茶ノ水まで、後者は総武快速線でも述べたように錦糸町から千葉まで複々線となっている。両者の緩行線区間と総武本線の支線（御茶ノ水錦糸町間）を通る運転系統は「中央・総武緩行線」と呼ばれている。言わずと知れた、あの黄色い電車だ。中央・総武緩行線は運転系統の通称であり正式な路線名ではないが、本稿では一路線として計上する。本系統の運行区間は、中央本線の三鷹御茶ノ水間、及び総武本線の御茶ノ水千葉間であるから、両者の営業キロ値を求め、それらを足し合わせれば良い。三鷹御茶ノ水間は 21.5km、御茶ノ水千葉間は 38.7km であるから、中央・総武緩行線は三鷹と千葉を結ぶ全長 60.2km の路線だと分かる。

東北本線は、東京と盛岡を結ぶ全長 535.3km の本線の他、日暮里から尾久を経由して赤羽に至る支線、埼京線の列車が使用する赤羽と大宮を結ぶ支線、そして仙台地区に岩切と利府を結ぶ支線（通称：利府線）と、仙石東北ラインが使用する接続線からなる。東北本線について、まずは宇都宮線と呼ばれる区間を含む、運行経路を見ていこう。東京を出発した列車は日暮里付近で一旦本線と分かれ、客車や機関車が多数留置されている尾久を通過する。その後、赤羽で再び本線と合流し、以降は盛岡までひたすら北上する。このときの経由路線とその営業キロを表 3-5 に示す。

表 3-5 東北本線（宇都宮線の該当区間含む）の営業キロ

区間	経由路線名	営業キロ
東京～日暮里	東北本線	5.8
日暮里～赤羽	東北本線（支線）	7.6
赤羽～盛岡	東北本線	522.1

表 3-5 中の値を全て足すと 535.5km となる。本稿では、この本線に加えて、利府線と仙石東北ラインが走行する接続線をまとめて東北本線とする。

埼京線は、前述の通り一部区間で東北本線の支線を経由する。運行上、大概の列車は新宿が発発であるが、新宿以南から大崎を経由してりんかい線まで乗り入れる列車がある。また埼京線の使用車両が、通称：相鉄・JR 直通線として新宿大崎間、以降は湘南新宿ラインのルートを経由して鶴見まで走行する。よって本稿では、埼京線の起点を大崎、終点を大宮とする。大崎池袋間では湘南新宿ラインと線路を共用するが、重複区間として別に計上する。埼京線が経由する路線とその営業キロを表 3-6 に示す。

表 3-6 埼京線の営業キロ

区間	経由路線名	営業キロ
大崎～池袋	山手線（貨物線）	13.4
池袋～赤羽	赤羽線	5.5
赤羽～大宮	東北本線（支線）	18.0

表 3-6 中の値を全て足すと 36.9km となる。また、多くの列車が川越線に直通していることから、川越線の営業キロ 30.6km と合算して、「埼京線・川越線」として表記する。

常磐線は、書類上では日暮里と岩沼を結ぶ路線である。しかし、東北本線との分岐駅である日暮里で東北本線に乗り換えできないこと、本路線専用の線路が上野から敷設されていることから、本稿では常磐線の起点を上野とする。また、本路線は綾瀬取手間が複々線区間となっており、東京メトロ千代田線に直通する各駅停車の列車が走行する。この区間は緩行線と快速線のそれぞれが使用する線路で運行されていることから、本稿では常磐線とは別に、綾瀬取手間を「常磐緩行線」と呼び、一路線として計上する。

JR 東日本には、貨物線を通過する旅客列車が存在する。本稿では 2 章のルール(4)に則り、定期旅客列車が通過する貨物線をまとめた。その該当線区を表 3-7 に示す。

表 3-7 定期旅客列車で乗車できる貨物線とその区間・営業キロ

路線名	該当区間	営業キロ
東海道本線	鶴見～小田原	63.2
武蔵野線	新小平～国立	5.0
武蔵野線	西浦和～与野	4.9

東海道本線の貨物線は、浜松町から東京貨物ターミナル、浜川崎、八丁畷、鶴見、その先は通称羽沢線と呼ばれる区間を経て、小田原で本線（旅客線）と合流する。一般客が利用できるのは鶴見から小田原までの区間であり、特急湘南号に乗車することで通過できる。よって前述の区間を「東海道貨物線」として計上する。

武蔵野線の新小平国立間（通称：国立支線）や西浦和与野間（通称：大宮支線）は「むさしの号」が乗り入れている。一方、同じ武蔵野線には「しもうさ号」が西船橋方面から大宮まで運行されており、武蔵浦和から大宮支線との合流点である別所信号場を結ぶ線路を通過する。この支線は西浦和支線と呼ばれており、武蔵野線の貨物線の一部である。しかし独自の営業キロが設定されていないため、本稿では計上しない。

以上より、JR 東日本の営業路線及び営業キロを表 4-1、表 4-2、表 4-3 に示す。

表 4-1 JR 東日本の営業路線とその距離（幹線 vol.1）

分類	路線名	営業区間	営業キロ
幹線	東海道本線	東京～熱海	104.6
	東海道貨物線	鶴見～小田原	63.2
	横須賀線・総武快速線	久里浜～千葉	112.5
	湘南新宿ライン	大宮～大船	86.4
	京浜東北線・根岸線	大宮～大船	81.2
	相模線	茅ヶ崎～橋本	33.3
	横浜線	東神奈川～八王子	42.6
	南武線	川崎～立川	35.5
		尻手～浜川崎	4.1
	鶴見線	鶴見～扇町	7.0
		浅野～海芝浦	1.7
		武蔵白石～大川	1.0
	山手線	東京～新宿～東京	34.5
	中央本線	東京～塩尻	222.1
		岡谷～塩尻	27.7
	中央・総武緩行線	三鷹～千葉	60.2
	青梅線	立川～奥多摩	37.2
	五日市線	拝島～武蔵五日市	11.1
	東北本線	東京～盛岡	535.5
		岩切～利府	4.2
		松島～高城町	0.3
高崎線	大宮～高崎	74.7	
埼京線・川越線	大崎～高麗川	67.5	
常磐線	上野～岩沼	345.9	
常磐緩行線	綾瀬～取手	29.7	

表 4-2 JR 東日本の営業路線とその距離（幹線 vol.2）

分類	路線名	営業区間	営業キロ
幹線	成田線	佐倉～松岸	75.4
		我孫子～成田	32.9
		成田～成田空港	10.8
	総武本線	千葉～銚子	81.3
	内房線	蘇我～安房鴨川	119.4
	外房線	千葉～安房鴨川	93.3
	京葉線	東京～蘇我	43.0
		市川塩浜～西船橋	5.9
		西船橋～南船橋	5.4
	武蔵野線	府中本町～西船橋	71.8
	武蔵野貨物線	新小平～国立	5.0
		西浦和～与野	4.9
	上越線	高崎～宮内	162.6
		越後湯沢～ガーラ湯沢	1.8
	両毛線	小山～新前橋	84.4
	水戸線	小山～友部	50.2
	伊東線	熱海～伊東	16.9
	信越本線	高崎～横川	29.7
		篠ノ井～長野	9.3
		直江津～新潟	136.3
	篠ノ井線	塩尻～篠ノ井	66.7
	白新線	新潟～新発田	27.3
	羽越本線	新津～秋田	271.7
	奥羽本線	福島～青森	484.5
磐越西線	郡山～新津	175.6	
仙山線	仙台～羽前千歳	58.0	
仙石線	あおば通～石巻	49.0	

表 4-3 JR 東日本の営業路線とその距離（地方交通線）

分類	路線名	営業区間	営業キロ
地方交通線	八高線	八王子～倉賀野	92.0
	吾妻線	渋川～大前	55.3
	日光線	宇都宮～日光	40.5
	烏山線	宝積寺～烏山	20.4
	水郡線	水戸～安積永盛	137.5
		上菅谷～常陸太田	9.5
	鹿島線	香取～鹿島サッカースタジアム	17.4
	東金線	大網～成東	13.8
	久留里線	木更津～上総亀山	32.2
	小海線	小淵沢～小諸	78.9
	飯山線	豊野～越後川口	96.7
	大糸線	松本～南小谷	70.1
	越後線	柏崎～新潟	83.8
	弥彦線	東三条～弥彦	17.4
	米坂線	米沢～坂町	90.7
	左沢線	北山形～左沢	24.3
	只見線	会津若松～小出	135.2
	磐越東線	いわき～郡山	85.6
	石巻線	小牛田～女川	44.7
	気仙沼線	前谷地～柳津	17.5
	陸羽東線	小牛田～新庄	94.1
	陸羽西線	新庄～余目	43.0
	大船渡線	一ノ関～気仙沼	62.0
	北上線	北上～横手	61.1
	釜石線	花巻～釜石	90.2
	山田線	盛岡～宮古	102.1
	花輪線	好摩～大館	106.9
	八戸線	八戸～久慈	64.9
	大湊線	野辺地～大湊	58.4
	津軽線	青森～三厩	55.8
田沢湖線	盛岡～大曲	75.6	
男鹿線	追分～男鹿	26.4	
五能線	東能代～川部	147.2	

表 4-1～4-3 の営業キロの値より、幹線と地方交通線の営業キロ値を全て足すと 6348.0km となる。

### 3-2-3 東海旅客鉄道（JR 東海）

旅客列車の乗り入れがある貨物線や複雑な運行系統を持つ列車もなく、単純に営業区間の路線を数え上げ、その営業キロを足し合わせればよい。東海道本線の太田から関ヶ原間の迂回線、通称「新垂井線」には独自の営業キロが設定されているため、こちらも計上する。JR 東海の営業路線及び営業キロを表 5 に示す。

表 5 JR 東海の営業路線とその距離

分類	路線名	営業区間	営業キロ
幹線	東海道本線	熱海～米原	341.3
		太田～関ヶ原	13.8
		太田～美濃赤坂	5.0
	御殿場線	国府津～沼津	60.2
	中央本線	塩尻～名古屋	174.8
	関西本線	名古屋～亀山	59.9
	紀勢本線	亀山～新宮	180.2
地方交通線	身延線	富士～甲府	88.4
	飯田線	豊橋～辰野	195.7
	武豊線	大府～武豊	19.3
	高山本線	岐阜～猪谷	189.2
	太多線	多治見～美濃太田	17.8
	参宮線	多気～鳥羽	29.1
	名松線	松阪～伊勢奥津	43.5
合計			1418.2

### 3-2-4 西日本旅客鉄道（JR 西日本）

JR 西日本では、以下の 2 点について確認しておきたい。

1 点目は、梅田貨物線の営業区間とその距離だ。梅田貨物線は、吹田貨物ターミナルと西九条を結ぶ通称路線である。正式には、吹田貨物ターミナルから福島までが東海道本線の貨物支線、福島から西九条までが大阪環状線であるが、福島には旅客用ホームがなく、他路線への乗り換えができない。また、福島駅付近に大阪環状線との分岐点が存在しないため、本稿では終点を西九条とする。梅田貨物線には特急「はるか」の他、1 日 1 往復のみ特急「くろしお」が乗り入れている。いずれの列車も京都からこの路線を經由し、大阪を經由せずに天王寺方面へ向かう。したがって、梅田貨物線は定期旅客列車が運行する貨物線であることから、調査及び計算の対象とする。

2 点目は、大阪環状線とおおさか東線の、それぞれの起点と終点についてだ。まず大阪環状線について、鉄道要覧では天王寺と新今宮を結ぶ路線であり、新今宮から天王寺間は関西本線の重複区間とされている。しかし、日本鉄道旅行地図帳や JTB 時刻表では、大阪を起点かつ終点とする路線と表記されている。本稿では両者の表記や駅ナンバリングを考慮し、天王寺を起点とし、内回り方向に周回して天

王寺を終点とする、全長 21.7km の路線として計上する。次におおさか東線について、JR 西日本の書類上では、新大阪から鳴野までの区間と、放出から久宝寺までの路線として表記され、鳴野から放出間は片町線のための扱いとなっている。しかし、鳴野から放出までの区間は複々線になっており、運行もおおさか東線と片町線・JR 東西線で分かれていることから、本稿では新大阪と久宝寺を結ぶ路線とする。

以上より、JR 西日本の営業路線及び営業キロを表 6-1、表 6-2 に示す。

表 6-1 JR 西日本の営業路線とその距離（幹線）

分類	路線名	営業区間	営業キロ
幹線	東海道本線	米原～神戸	143.6
	梅田貨物線	吹田貨物ターミナル～西九条	12.6
	山陽本線	神戸～下関	528.1
		兵庫～和田岬	2.7
	北陸本線	米原～金沢	176.6
	湖西線	山科～近江塩津	74.1
	草津線	柘植～草津	36.7
	奈良線	京都～木津	34.7
	山陰本線	京都～幡生	673.8
		長門市～仙崎	2.2
	おおさか東線	新大阪～久宝寺	20.2
	福知山線	尼崎～福知山	106.5
	片町線・JR東西線	木津～尼崎	57.3
	大阪環状線	天王寺～大阪～天王寺	21.7
	桜島線	西九条～桜島	4.1
	関西本線	亀山～JR難波	115.0
	阪和線	天王寺～和歌山	61.3
		鳳～東羽衣	1.7
	関西空港線	日根野～関西空港	11.1
	紀勢本線	新宮～和歌山市	204.0
	宇野線	岡山～宇野	32.8
	本四備讃線	茶屋町～児島	12.9
	伯備線	倉敷～伯耆大山	138.4
呉線	三原～海田市	87.0	
宇部線	新山口～宇部	33.2	
美祢線	厚狭～長門市	46.0	
博多南線	博多～博多南	8.5	

表 6-2 JR 西日本の営業路線とその距離（地方交通線）

分類	路線名	営業区間	営業キロ
地方交通線	小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3
	越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5
	七尾線	津幡～和倉温泉	59.5
	城端線	高岡～城端	29.9
	氷見線	高岡～氷見	16.5
	高山本線	猪谷～富山	36.6
	大糸線	南小谷～糸魚川	35.3
	加古川線	加古川～谷川	48.5
	播但線	姫路～和田山	65.7
	舞鶴線	綾部～東舞鶴	26.4
	和歌山線	王子～和歌山	87.5
	桜井線	奈良～高田	29.4
	赤穂線	相生～東岡山	57.4
	姫新線	姫路～新見	158.1
	津山線	岡山～津山	58.7
	吉備線	岡山～総社	20.4
	因美線	鳥取～東津山	70.8
	境線	米子～境港	17.9
	木次線	宍道～備後落合	81.9
	芸備線	備中神代～広島	159.1
	福塩線	福山～塩町	78.0
	可部線	横川～あき亀山	15.6
	岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7
山口線	新山口～益田	93.9	
小野田線	居能～小野田	11.6	
	雀田～長門本山	2.3	

表 6-1、表 6-2 の営業キロの値より、幹線と地方交通線の営業キロ値を全て足すと 4088.3km となる。

### 3-2-5 四国旅客鉄道（JR 四国）

JR 東海と同様に、こちらも単純に営業区間とその距離を計上するのみである。宇多津をショートカットする短絡線の扱いが気になるかもしれないが、こちらは宇多津駅構内の扱いとされており、快速「マリンライナー」等、宇多津を經由しない列車は全て通過扱いとされている。独自の営業キロも設定されていないため、本稿では調査の対象としない。JR 四国の営業路線及び営業キロを表 7 に示す。

表 7 JR 四国の営業路線とその距離

分類	路線名	営業区間	営業キロ
幹線	予讃線	高松～宇和島	297.6
		向井原～内子	23.5
		新谷～伊予大洲	5.9
	高德線	高松～徳島	74.5
	土讃線	多度津～窪川	198.7
	本四備讃線	児島～宇多津	18.1
地方交通線	徳島線	佃～佐古	67.5
	牟岐線	徳島～阿波海南	77.8
	鳴門線	池谷～鳴門	8.5
	内子線	内子～新谷	5.3
	予土線	若井～北宇和島	76.3
合計			853.7

### 3-2-6 九州旅客鉄道 (JR 九州)

JR 九州も、特筆すべき事項はないだろう。単純に営業区間を調査し、その距離を足し合わせるのみである。JR 九州の営業路線及び営業キロを表 8-1、表 8-2 に示す。

表 8-1 JR 九州の営業路線とその距離 (幹線)

分類	路線名	営業区間	営業キロ
幹線	山陽本線	下関～門司	6.3
	鹿児島本線	門司港～八代	232.3
		川内～鹿児島	49.3
	篠栗線	吉塚～桂川	25.1
	筑肥線	姪浜～唐津	42.6
		山本～伊万里	25.7
	長崎本線	鳥栖～長崎	125.3
		喜々津～浦上	23.5
	佐世保線	肥前山口～佐世保	48.8
	日豊本線	小倉～鹿児島	462.6
宮崎空港線	田吉～宮崎空港	1.4	

表 8-2 JR 九州の営業路線とその距離（地方交通線）

分類	路線名	営業区間	営業キロ
地方 交 通 線	香椎線	西戸崎～宇美	25.4
	筑豊本線	若松～原田	66.1
	後藤寺線	新飯塚～田川後藤寺	13.3
	日田彦山線	城野～夜明	68.7
	唐津線	久保田～西唐津	42.5
	大村線	早岐～諫早	47.6
	久大本線	久留米～大分	141.5
	豊肥本線	熊本～大分	148.0
	三角線	宇土～三角	25.6
	肥薩線	八代～隼人	124.2
	吉都線	吉松～都城	61.6
	日南線	南宮崎～志布志	88.9
	指宿枕崎線	鹿児島中央～枕崎	87.8

表 8-1、表 8-2 の営業キロの値より、幹線と地方交通線の営業キロ値を全て足すと 1984.1km となる。

以上より、JR 在来線の営業キロ値を全て合算すると、表 9 のようになる。

表 9 JR 在来線の会社線ごとの営業キロ

鉄道会社名	営業キロ [km]
JR 北海道	2135.7
JR 東日本	6348.0
JR 東海	1418.2
JR 西日本	4088.3
JR 四国	853.7
JR 九州	1984.1
JR 在来線 合計	16828.0

表 1 で示した新幹線の実キロも含めると 19592.6km となり、2 万 km を切る結果となった。しかし、この距離は地球半周分に匹敵する長さである。つまり、JR の全ての路線に乗車すると、地球を半周したことになるのだ。

### 3-3 第三セクター鉄道

第三セクター方式で設立された会社が運営する鉄道または鉄道事業者のことを、広い意味で第三セクター鉄道と呼ぶ。国鉄や私鉄の赤字路線を引き継いだ路線がほとんどだが、中には新しい鉄道路線を建設する目的で設立された会社も存在する。このように、第三セクター鉄道といっても様々な形態の鉄道会社が数多く存在する。そこで本稿では、第三セクター鉄道を以下に定義し、この条件を満たす路線を調査の対象とする。

- [1] 特定地方交通線や日本鉄道建設公団線を転換した路線
- [2] 整備新幹線開業に伴い、並行する在来線を転換した路線
- [3] 国土交通省が「転換鉄道等」として指定した路線（[1][2]に該当する路線）

要するに、旧国鉄及びJRから経営分離された路線、または旧国鉄及びJRの路線として開業予定だった路線が該当する。つまり、国鉄やJRに関係する路線のみが対象となる。第三セクター鉄道の営業路線及び営業キロを表9-1、表9-2に示す。

表9-1 第三セクター鉄道の営業路線とその距離 (Vol.1)

都道府県名	事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
北海道	道南いさりび鉄道	道南いさりび鉄道線	五稜郭～木古内	37.8
青森県	青い森鉄道	青い森鉄道線	目時～青森	121.9
岩手県	IGRいわて銀河鉄道	いわて銀河鉄道線	盛岡～目時	82.0
	三陸鉄道	リアス線	盛～久慈	163.0
秋田県	秋田内陸縦貫鉄道	秋田内陸線	鷹巣～角館	94.2
	由利高原鐵道	鳥海山ろく線	羽後本荘～矢島	23.0
山形県	山形鉄道	フラワー長井線	赤湯～荒砥	30.5
福島県	阿武隈急行	阿武隈急行線	福島～槻木	54.9
	会津鉄道	会津線	西若松～会津高原尾瀬口	57.4
茨城県	鹿島臨海鉄道	大洗鹿島線	水戸～鹿島サッカースタジアム	53.0
栃木県	真岡鐵道	真岡線	下館～茂木	41.9
	野岩鐵道	会津鬼怒川線	新藤原～会津高原尾瀬口	30.7
群馬県	わたらせ渓谷鐵道	わたらせ渓谷線	桐生～間藤	44.1
千葉県	いすみ鉄道	いすみ線	大原～上総中野	26.8
新潟県	北越急行	ほくほく線	六日町～犀潟	59.5
	えちごトキめき鉄道	日本海ひすいライン	市振～直江津	59.3
		妙高はねうまライン	妙高高原～直江津	37.7
富山県	あいの風とやま鉄道	あいの風とやま鉄道線	倶利伽羅～市振	100.1
石川県	IRいしかわ鉄道	IRいしかわ鉄道線	金沢～倶利伽羅	17.8
	のと鉄道	七尾線	七尾～穴水	33.1
長野県	しなの鉄道	しなの鉄道線	軽井沢～篠ノ井	65.1
		北しなの線	長野～妙高高原	37.3

表 9-2 第三セクター鉄道の営業路線とその距離 (Vol.2)

都道府県名	事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
岐阜県	明知鉄道	明知線	恵那～明智	25.1
	樽見鉄道	樽見線	大垣～樽見	34.5
	長良川鉄道	越美南線	美濃太田～北濃	72.1
静岡県	天竜浜名湖鉄道	天竜浜名湖線	掛川～新所原	67.7
愛知県	愛知環状鉄道	愛知環状鉄道線	岡崎～高蔵寺	45.3
三重県	伊勢鉄道	伊勢線	河原田～津	22.3
滋賀県	信楽高原鐵道	信楽線	貴生川～信楽	14.7
京都府	京都丹後鉄道	宮津線	西舞鶴～豊岡	83.6
		宮福線	福知山～宮津	30.4
兵庫県	北条鉄道	北条線	粟生～北条町	13.6
鳥取県	智頭急行	智頭線	上郡～智頭	56.1
	若桜鉄道	若桜線	郡家～若桜	19.2
岡山県	井原鉄道	井原線	総社～神辺	41.7
山口県	錦川鉄道	錦川清流線	川西～錦町	32.7
高知県	土佐くろしお鉄道	中村線	窪川～中村	43.0
		宿毛線	中村～宿毛	23.6
		ごめん・なはり線	後免～奈半利	42.7
福岡県	甘木鉄道	甘木線	基山～甘木	13.7
	平成筑豊鉄道	伊田線	直方～田川伊田	16.1
		糸田線	金田～田川後藤寺	6.8
		田川線	行橋～田川伊田	26.3
		門司港レトロ観光線	九州鉄道記念館～関門海峡めかり	2.1
長崎県	松浦鉄道	西九州線	有田～佐世保	93.8
熊本県	肥薩おれんじ鉄道	肥薩おれんじ鉄道線	八代～川内	116.9
	南阿蘇鉄道	高森線	立野～高森	17.7
	くま川鉄道	湯前線	人吉温泉～湯前	24.8

表 9-1、表 9-2 の営業キロの値を合算すると 2257.6km となる。近年、整備新幹線の開業による並行在来線の指定や、災害復旧後に経営分離を行う事例が多くなっている。例えば、2015 年の北陸新幹線金沢延伸開業により新たに 3 つの第三セクター鉄道会社が設立され、信越本線と北陸本線の経営分離区間を引き継いだ。さらに、2024 年春の敦賀延伸開業時には金沢敦賀間が新たに並行在来線として経営分離の対象となり、福井県側は「ハピラインふくい」が北陸本線の該当区間を引き継ぐ予定である。このように、今後も第三セクター鉄道の営業路線が増加すると見てよいだろう。

### 3-4 大手私鉄

国内の民営鉄道事業者（以下、私鉄）のうち、特に経営規模の大きい会社を指す。国内には全部で16の大手私鉄会社があり、会社ごとに特徴的な種別と路線網を持っている。近年では、東京や大阪などで地下鉄線を経由して他社線との相互直通運行を行うところも珍しくない。調査を行うにあたり、次の2点を確認したい。

1点目は、線増区間（複々線）の扱いについてだ。本稿では、運転系統が分かれているものの同路線としてみなされている路線を対象とする。これに該当する鉄道会社及びその線区を以下の表10に示す。

表10 線増区間に該当する鉄道会社とその線区

事業者名	路線名	営業区間
東武鉄道	伊勢崎線	押上～曳舟
京王電鉄	京王線	新宿～笹塚
東急電鉄	東横線	田園調布～日吉
	田園都市線	二子玉川～溝の口
阪急電鉄	宝塚本線	大阪梅田～十三

線増とみなされる線区について上から順に述べると、押上曳舟間は東武伊勢崎線曳舟以北と東京メトロ半蔵門線を、新宿笹塚間は京王線笹塚以西と都営新宿線を結ぶ連絡線である。後者の連絡線は「京王新線」と呼ばれ、本線上にはない幡ヶ谷と初台の2駅がある。また、東急電鉄の2つの線増について、田園調布日吉間は東横線と目黒線の列車が各々の線路を使用して走行しており、二子玉川溝の口間も同様に田園都市線と大井町線の列車が運行されている。阪急電鉄の大阪梅田十三間は宝塚本線の複々線となっているが、十三方面に向かって東側の複線は京都本線の列車が使用するため、神戸本線の複線も含めて神戸・宝塚・京都の三複線となっている。以上から、本稿では表10に挙げた線区を別線とみなし、それぞれ計上する。

2点目は、重複区間の扱いについてだ。該当する区間が同じ線路を共用するものの運転系統が異なる場合、重複する線区において鉄道事業者の形態が異なる場合など、様々なケースがある。そこで本稿では、重複区間に該当する鉄道会社及び営業路線を設定し、以下の表11に示す。

表11 大手私鉄会社の重複区間とその鉄道会社及び営業路線

事業者名	路線名	営業区間
京成電鉄	本線・東成田線	京成成田～駒井野分岐部
	本線・成田空港線	空港第2ビル～成田空港
東京地下鉄	有楽町線・副都心線	和光市～小竹向原
小田急電鉄	小田原線・江ノ島線	相模大野～相模大野分岐点
阪神電気鉄道・阪急電鉄	神戸高速線	高速神戸～新開地

上記に挙げた区間は、旅客案内上別路線として扱われ、かつ重複する路線でそれぞれ異なる路線記号や駅ナンバリングが振られている。したがって、本稿では表11に挙げた線区を別線とみなし、それぞ

れ計上する。

また、普通鉄道の他に鋼索線（ケーブルカー）を所持する鉄道会社もあるが、こちらは3－9節で紹介するため、本節では省略する。大手私鉄会社の営業路線及び営業キロを表12-1～12-4に示す。なお、南海高師浜線の営業キロについては、鉄道営業時代の数値を使用した。

表 12-1 大手私鉄の営業路線とその距離（Vol.1）

事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
東武鉄道	東上本線	池袋～寄居	75.0
	越生線	坂戸～越生	10.9
	伊勢崎線	浅草～伊勢崎	114.5
		押上～曳舟	1.3
	亀戸線	曳舟～亀戸	3.4
	大師線	西新井～大師前	1.0
	佐野線	館林～葛生	22.1
	桐生線	太田～赤城	20.3
	小泉線	館林～西小泉	12.0
		東小泉～太田	6.4
	日光線	東武動物公園～東武日光	94.5
	宇都宮線	新栃木～東武宇都宮	24.3
	鬼怒川線	下今市～新藤原	16.2
	野田線	大宮～船橋	62.7
西武鉄道	池袋線・秩父線	池袋～西武秩父	76.8
	有楽町線	練馬～小竹向原	2.6
	豊島線	練馬～豊島園	1.0
	狭山線	西所沢～西武球場前	4.2
	新宿線	西武新宿～本川越	47.5
	拝島線	小平～拝島	14.3
	国分寺線	国分寺～東村山	7.8
	西武園線	東村山～西武園	2.4
	多摩湖線	国分寺～西武遊園地	9.2
	山口線	西武遊園地～西武球場前	2.8
	多摩川線	武蔵境～是政	8.0
京成電鉄	本線	京成上野～成田空港	69.3
	東成田線	京成成田～東成田	7.1
	押上線	押上～青砥	5.7
	金町線	京成高砂～京成金町	2.5
	千葉線	京成津田沼～千葉中央	12.9
	千原線	千葉中央～ちはら台	10.9
	成田空港線	京成高砂～成田空港	51.4

表 12-2 大手私鉄の営業路線とその距離 (Vol.2)

事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
京王電鉄	京王線	新宿～京王八王子	37.9
	京王新線	新宿～笹塚	3.6
	相模原線	調布～橋本	22.6
	競馬場線	東府中～府中競馬正門前	0.9
	動物園線	高幡不動～多摩動物公園	2.0
	高尾線	北野～高尾山口	8.6
	井の頭線	渋谷～吉祥寺	12.7
東急電鉄	東横線	渋谷～横浜	24.2
	目黒線	目黒～日吉	11.9
	田園都市線	渋谷～中央林間	31.5
	大井町線	大井町～溝の口	12.4
	池上線	五反田～蒲田	10.9
	多摩川線	多摩川～蒲田	5.6
	こどもの国線	長津田～こどもの国	3.4
	世田谷線	三軒茶屋～下高井戸	5.0
京浜急行電鉄	本線	泉岳寺～浦賀	56.7
	空港線	京急蒲田～羽田空港第1・第2ターミナル	6.5
	大師線	京急川崎～小島新田	4.5
	逗子線	金沢八景～逗子・葉山	5.9
	久里浜線	堀ノ内～三崎口	13.4
東京地下鉄	銀座線	渋谷～浅草	14.3
	丸ノ内線	荻窪～池袋	24.2
		中野坂上～方南町	3.2
	日比谷線	中目黒～北千住	20.3
	東西線	中野～西船橋	30.8
	千代田線	代々木上原～北綾瀬	24.0
	有楽町線	和光市～新木場	28.3
	半蔵門線	渋谷～押上	16.8
	南北線	目黒～赤羽岩淵	21.3
副都心線	和光市～渋谷	20.2	
小田急電鉄	小田原線	新宿～小田原	82.5
	多摩線	新百合ヶ丘～唐木田	10.6
	江ノ島線	相模大野～片瀬江ノ島	27.6
相模鉄道	相鉄本線	横浜～海老名	24.6
	いずみ野線	二俣川～湘南台	11.3
	新横浜線	西谷～羽沢横浜国大	2.1

表 12-3 大手私鉄の営業路線とその距離 (Vol.3)

事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
名古屋鉄道	名古屋本線	豊橋～名鉄岐阜	99.8
	豊川線	国府～豊川稲荷	7.2
	西尾線	新安城～吉良吉田	24.7
	蒲郡線	吉良吉田～蒲郡	17.6
	三河線	猿投～碧南	39.8
	豊田線	梅坪～赤池	15.2
	常滑線・空港線	神宮前～中部国際空港	33.5
	築港線	大江～東名古屋港	1.5
	河和線	太田川～河和	28.8
	知多新線	富貴～内海	13.9
	瀬戸線	栄町～尾張瀬戸	20.6
	津島線	須ヶ口～津島	11.8
	尾西線	弥富～玉ノ井	30.9
	犬山線	枇杷島分岐点～新鵜沼	26.8
	各務原線	名鉄岐阜～新鵜沼	17.6
	広見線	犬山～御嵩	22.3
	小牧線	上飯田～犬山	20.6
	竹鼻線・羽島線	笠松～新羽島	11.6
近畿日本鉄道	難波線	大阪難波～大阪上本町	2.0
	奈良線	布施～近鉄奈良	26.7
	生駒線	生駒～王子	12.4
	けいはんな線	長田～学研奈良登美ヶ丘	18.8
	京都線	京都～大和西大寺	34.6
	橿原線	大和西大寺～橿原神宮前	23.8
	天理線	平端～天理	4.5
	田原本線	新王子～西田原本	10.1
	大阪線	大阪上本町～伊勢中川	108.9
	信貴線	河内山本～信貴山口	2.8
	名古屋線	近鉄名古屋～伊勢中川	78.8
	湯の山線	近鉄四日市～湯の山温泉	15.4
	鈴鹿線	伊勢若松～平田町	8.2
	山田線	伊勢中川～宇治山田	28.3
	鳥羽線	宇治山田～鳥羽	13.2
	志摩線	鳥羽～賢島	24.5
	南大阪線	大阪阿部野橋～橿原神宮前	39.7
	道明寺線	道明寺～柏原	2.2
	長野線	古市～河内長野	12.5
	御所線	尺土～近鉄御所	5.2
吉野線	橿原神宮前～吉野	25.2	
南海電気鉄道	南海本線・和歌山港線	難波～和歌山港	67.0
	高師浜線	羽衣～高師浜	1.5
	多奈川線	みさき公園～多奈川	2.6
	加太線	紀ノ川～加太	9.6
	空港線	泉佐野～関西空港	8.8
高野線	汐見橋～極楽橋	64.5	

表 12-4 大手私鉄の営業路線とその距離 (Vol.4)

事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
京阪電気鉄道	京阪本線・鴨東線	淀屋橋～出町柳	51.6
	中之島線	天満橋～中之島	3.0
	交野線	枚方市～私市	6.9
	宇治線	中書島～宇治	7.6
	石山坂本線	石山寺～坂本比叡山口	14.1
	京津線	御陵～びわ湖浜大津	7.5
阪神電気鉄道	阪神本線・神戸高速線	大阪梅田～西代	37.1
	なんば線	大阪難波～尼崎	10.1
	武庫川線	武庫川～武庫川団地前	1.7
阪急電鉄	神戸本線・神戸高速線	大阪梅田～新開地	35.1
	伊丹線	塚口～伊丹	3.1
	今津線	宝塚～今津	9.3
	甲陽線	夙川～甲陽園	2.2
	宝塚本線	大阪梅田～宝塚	24.5
	箕面線	石橋阪大前～箕面	4.0
	京都本線	大阪梅田～京都河原町	47.7
	千里線	天神橋筋六丁目～北千里	13.6
	嵐山線	桂～嵐山	4.1
西日本鉄道	天神大牟田線	西鉄福岡～大牟田	74.8
	大宰府線	西鉄二日市～大宰府	2.4
	甘木線	宮の陣～甘木	17.9
	貝塚線	貝塚～西鉄新宮	11.0

表 12-1～12-4 の営業キロの値を全て足すと 2928.6km となる。なお、表中には複数の路線を一つにまとめて計上している箇所がある。これは、直通運転を行う列車が多いこと、鉄道会社が一つの系統として路線図への記載やダイヤの設定を行っているためである。

### 3-5 公営交通

鉄道事業者の中には、民間でなく地方公共団体が運営を行っているところもある。国内では、地方公営企業法に基づいて交通機関の運行や経営を行うものを公営交通という。本稿でも、地方公営企業法に基づいて運行されている路線を公営交通として扱う。具体的には「都営〇〇線」や「〇〇市電」などと呼ばれる路線である。なお、該当路線は地方公営企業法が適用されているため、列車の乗務員、駅員、車両の保守点検を行う技術者などは、全員「公務員」である。公営交通に該当する鉄道事業者及びその営業路線と営業キロを表 13 に示す。

表 13 公営交通の営業路線とその距離

事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
函館市企業局交通部	本線・大森線・湯の川線	函館どつく前～湯の川	9.5
	宝来・谷地頭線	十字街～谷地頭	1.4
札幌市交通局	南北線	麻生～真駒内	14.3
	東西線	宮の沢～新さっぽろ	20.1
	東豊線	栄町～福住	13.6
仙台市交通局	南北線	泉中央～富沢	14.8
	東西線	八木山動物公園～荒井	13.9
東京都交通局	浅草線	西馬込～押上	18.3
	三田線	目黒～西高島平	26.5
	新宿線	新宿～本八幡	23.5
	大江戸線	都庁前～光が丘	40.7
	荒川線	三ノ輪橋～早稲田	12.2
横浜市交通局	ブルーライン	湘南台～あざみ野	40.4
	グリーンライン	中山～日吉	13.0
名古屋市交通局	東山線	高畑～藤が丘	20.6
	名城線	金山～大曾根～金山	26.4
	名港線	金山～名古屋港	6.0
	鶴舞線	上小田井～赤池	20.4
	桜通線	中村区役所～徳重	19.1
	上飯田線	平安通～上飯田	0.8
京都市交通局	烏丸線	国際会館～竹田	13.7
	東西線	六地蔵～太秦天神川	17.5
神戸市交通局	北神線・西神・山手線	谷上～西神中央	30.2
	海岸線	三宮・花時計前～新長田	7.9
福岡市交通局	空港線	姪浜～福岡空港	13.1
	箱崎線	中洲川端～貝塚	4.7
	七隈線	橋本～天神南	12.0
熊本市交通局	田崎線・幹線・水前寺線・健軍線	田崎橋～健軍町	9.2
	上熊本線	辛島町～上熊本駅前	2.9
鹿児島市交通局	第一期線・谷山線	鹿児島駅前～谷山	9.4
	第二期線・唐湊線	高見馬場～郡元	3.7
合計			479.8

### 3-6 地域鉄道

本稿では、国土交通省の鉄軌道事業者一覧表のうち、「準大手私鉄」と、転換鉄道等を除いた「中小民鉄」に該当する鉄道事業者を地域鉄道とする。

準大手私鉄と呼ばれる鉄道会社は、2021年現在で5社存在し、新京成電鉄、泉北高速鉄道、北大阪急行電鉄、神戸高速鉄道、山陽電気鉄道が挙げられる。このうち、神戸高速鉄道は鉄道施設のみを保有する第三種鉄道事業者であり、阪神電気鉄道、阪急電鉄、及び神戸電鉄が第二種鉄道事業者として、それぞれ列車運行を行う。したがって本稿では、神戸高速鉄道は営業路線を持たない路線とみなし、調査の対象としない。

本稿で地域鉄道の対象とする営業路線及び営業キロを表 14-1～14-3 に示す。なお 3 - 4 節と同様に、鋼索線を所持する鉄道会社については普通鉄道の営業路線のみ記載し、3 - 9 節で紹介する。

表 14-1 地域鉄道の営業路線とその距離 (Vol.1)

都道府県名	事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
北海道	札幌市交通事業振興公社	一条線・山鼻西線・山鼻線・都心線	西4丁目～中央図書館前～西4丁目	8.9
青森県	津軽鉄道	津軽鉄道線	津軽五所川原～津軽中里	20.7
	弘南鉄道	弘南線	弘前～黒石	16.8
		大鰐線	中央弘前～大鰐	13.9
宮城県	仙台空港鉄道	仙台空港線	名取～仙台空港	7.1
福島県	福島交通	飯坂線	福島～飯坂温泉	9.2
茨城県	関東鉄道	常総線	取手～下館	51.1
		竜ヶ崎線	佐貫～竜ヶ崎	4.5
	ひたちなか海浜鉄道	湊線	勝田～阿字ヶ浦	14.3
群馬県	上毛電気鉄道	上毛線	中央前橋～西桐生	25.4
	上信電鉄	上信線	高崎～下仁田	33.7
埼玉県	秩父鉄道	秩父本線	羽生～三峰口	71.7
	埼玉高速鉄道	埼玉高速鉄道線	赤羽岩淵～浦和美園	14.6
千葉県	新京成電鉄	新京成線	松戸～京成津田沼	26.5
	銚子電気鉄道	銚子電気鉄道線	銚子～外川	6.4
	小湊鐵道	小湊鐵道線	五井～上総中野	39.1
	流鉄	流山線	馬橋～流山	5.7
	北総鉄道	北総線	京成高砂～印旛日本医大	32.3
	芝山鉄道	芝山鐵道線	東成田～芝山千代田	2.2
	東葉高速鉄道	東葉高速線	西船橋～東葉勝田台	16.2
東京都	首都圏新都市鉄道	つくばエクスプレス	秋葉原～つくば	58.3
	東京臨海高速鉄道	りんかい線	新木場～大崎	12.2
神奈川県	横浜高速鉄道	みなとみらい線	横浜～元町・中華街	4.1
	江ノ島電鉄	江ノ島電鉄線	藤沢～鎌倉	10.0
	箱根登山鉄道	鐵道線	小田原～強羅	15.0
富山県	黒部峡谷鉄道	本線	宇奈月～櫛平	20.1
	富山地方鉄道	本線	電鉄富山～宇奈月温泉	53.3
		立山線	寺田～立山	24.2
		不二越線・上滝線	稲荷町～岩峯寺	15.7
		本線・支線・安野屋線・呉羽線	南富山駅前～富山大学前	6.4
		富山都心線	丸の内～西町	0.9
		富山駅南北接続線・富山港線	支線接続点～岩瀬浜	7.9
	万葉線	高岡軌道線・新湊港線	高岡駅～越ノ瀧	12.9
石川県	北陸鉄道	石川線	野町～鶴来	13.8
		浅野川線	北鉄金沢～内灘	6.8
福井県	福井鉄道	福武線	越前武生～田原町	20.9
			福井城址大明町～福井駅	0.6
	えちぜん鉄道	勝山永平寺線	福井～勝山	27.8
	三国芦原線	福井口～三国港	25.2	
山梨県	富士急行	大月線・河口湖線	大月～河口湖	26.6
長野県	長野電鉄	長野線	長野～湯田中	33.2
	上田電鉄	別所線	上田～別所温泉	11.6
	アルピコ交通	上高地線	松本～新島々	14.4

表 14-2 地域鉄道の営業路線とその距離 (Vol.2)

都道府県名	事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
岐阜県	養老鉄道	養老線	桑名～揖斐	57.5
静岡県	伊豆急行	伊豆急行線	伊東～伊豆急下田	45.7
		伊豆箱根鉄道	駿豆線	三島～修善寺
	大雄山線		小田原～大雄山	9.6
	岳南電車	岳南線	吉原～岳南江尾	9.2
	静岡鉄道	静岡清水線	新静岡～新清水	11.0
	大井川鐵道	大井川本線	金谷～千頭	39.5
		井川線	千頭～井川	25.5
遠州鉄道	鉄道線	新浜松～西鹿島	17.8	
愛知県	豊橋鉄道	東田本線	駅前～赤岩口	4.8
			井原～運動公園前	0.6
		渥美線	新豊橋～三河田原	18.0
	名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	名古屋～金城ふ頭	15.2
東海交通事業	城北線	勝川～枇杷島	11.2	
三重県	三岐鉄道	三岐線	近鉄富田～西藤原	26.6
		北勢線	西桑名～阿下喜	20.4
	四日市あすなろう鉄道	内部線	あすなろう四日市～内部	5.7
		八王子線	日永～西日野	1.3
伊賀鉄道	伊賀線	伊賀上野～伊賀神戸	16.6	
滋賀県	近江鉄道	本線	米原～貴生川	47.7
		多賀線	高宮～多賀大社前	2.5
		八日市線	八日市～近江八幡	9.3
京都府	嵯峨野観光鉄道	嵯峨野観光線	トロッコ嵯峨～トロッコ亀岡	7.3
	京福電気鉄道	嵐山本線	四条大宮～嵐山	7.2
		北野線	帷子ノ辻～北野白梅町	3.8
	叡山電鉄	叡山本線	出町柳～八瀬比叡山口	5.6
鞍馬線		宝ヶ池～鞍馬	8.8	
大阪府	阪堺電気軌道	阪堺線	恵美須町～浜寺駅前	14.0
		上町線	天王寺駅前～住吉	4.3
	大阪市高速電気軌道	御堂筋線	江坂～中百舌鳥	24.5
		谷町線	大日～八尾南	28.3
		四つ橋線	西梅田～住之江公園	11.8
		中央線	コスモスクエア～長田	17.9
		千日前線	野田阪神～南巽	13.1
		堺筋線	天神橋筋六丁目～天下茶屋	8.1
		長堀鶴見緑地線	大正～門真南	15.0
	今里筋線	井高野～今里	11.9	
	北大阪急行電鉄	南北線	江坂～千里中央	5.9
泉北高速鉄道	泉北高速鉄道線	中百舌鳥～和泉中央	14.3	
水間鉄道	水間線	貝塚～水間観音	5.5	
兵庫県	能勢電鉄	妙見線	川西能勢口～妙見口	12.2
		日生線	山下～日生中央	2.6
	神戸電鉄	神戸高速線・有馬線	新開地～有馬温泉	22.9
		三田線	有馬口～三田	12.0
		公園都市線	横山～ウッディタウン中央	5.5
	山陽電気鉄道	粟生線	鈴蘭台～粟生	29.2
本線		西代～山陽姫路	54.7	
和歌山県	和歌山電鐵	網干線	飾磨～山陽網干	8.5
		貴志川線	和歌山～貴志	14.3
	紀州鉄道	紀州鉄道線	御坊～西御坊	2.7

表 14-3 地域鉄道の営業路線とその距離 (Vol.3)

都道府県名	事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
島根県	一畑電車	北松江線	電鉄出雲市～松江しんじ湖温泉	33.9
		大社線	川跡～出雲大社前	8.3
岡山県	岡山電気軌道	東山本線	岡山駅前～東山	3.0
		清輝橋線	柳川～清輝橋	1.6
	水島臨海鉄道	水島本線	倉敷市～三菱自工前	10.4
広島県	広島電鉄	本線	広島駅～広電西広島	5.4
		宇品線	紙屋町東・紙屋町西～広島港	5.9
		江波線	土橋～江波	2.6
		横川線	十日市町～横川駅	1.4
		皆実線	的場町～皆実町六丁目	2.5
		白島線	八丁堀～白島	1.2
		宮島線	広電西広島～広電宮島口	16.1
香川県	高松琴平電気鉄道	琴平線	高松築港～琴電琴平	32.9
		長尾線	瓦町～長尾	14.6
		志度線	瓦町～琴電志度	12.5
愛媛県	伊予鉄道	高浜線	高浜～松山市	9.4
		横河原線	松山市～横河原	13.2
		郡中線	松山市～郡中港	11.3
		城北線	古町～上一万	2.8
		城南線	道後温泉～西堀端	3.5
		大手町線	古町～西堀端	1.4
		花園線	松山市駅～南堀端	0.4
		本町線	本町一丁目～本町六丁目	1.5
高知県	とさでん交通	伊野線	はりまや橋～伊野	11.2
		後免線	後免町～はりまや橋	10.9
		栈橋線	高知駅前～栈橋通五丁目	3.2
福岡県	筑豊電気鉄道	筑豊電気鉄道線	黒崎駅前～筑豊直方	16.0
長崎県	島原鉄道	島原鉄道線	諫早～島原港	43.2
	長崎電気軌道	赤迫支線・本線	赤迫～崇福寺	7.3
		桜町支線	長崎駅前～市民会館	0.9
		大浦支線	新地中華街～石橋	1.1
		蛍茶屋支線	西浜町～蛍茶屋	2.2
熊本県	熊本電気鉄道	菊池線	上熊本～御代志	10.8
		藤崎線	北熊本～藤崎宮前	2.3

表 14-1～14-3 の営業キロの値を全て足すと 1934.5km となる。

### 3-7 モノレール

国内において、モノレールは立派な鉄道路線である。モノレールは、レールに車輦がぶら下がっている懸垂式と、車輦がレールをまたいでいる跨座式に大別できる。また法令上では、鉄道事業法に基づく営業路線と軌道法に基づく営業路線が存在する。

モノレールに該当する鉄道路線とその営業キロを表 15 に示す。

表 15 モノレールの営業路線とその距離

都道府県名	事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
千葉県	千葉都市モノレール	1号線	千葉みなと～県庁前	3.2
		2号線	千葉～千城台	12.0
	舞浜リゾートライン	ディズニーリゾートライン	ResortGateway～Bayside～ResortGateway	5.0
東京都	東京モノレール	羽田空港線	モノレール浜松町～羽田空港第2ターミナル	17.8
	多摩都市モノレール	多摩都市モノレール線	上北台～多摩センター	16.0
神奈川県	湘南モノレール	江の島線	大船～湘南江の島	6.6
大阪府	大阪高速鉄道	大阪モノレール線	大阪空港～門真市	21.2
		国際文化公園都市モノレール線	万博記念公園～彩都西	6.8
広島県	スカイレールサービス	広島短距離交通瀬野線	みどり口～みどり中央	1.3
福岡県	北九州高速鉄道	小倉線	小倉～企救丘	8.8
沖縄県	沖縄都市モノレール	沖縄都市モノレール線	那覇空港～てだこ浦西	17.0
合計				115.7

### 3-8 新交通システム

新交通システムの厳密な定義化は難しいが、本稿では案内軌条式鉄道、及び従来の鉄道とは異なる新しい技術を用いた輸送システムを調査の対象とする。国内の新規開業路線では、2021年12月末に開業した、阿佐海岸鉄道のDMV（Dual Mode Vehicle）が記憶に新しい。DMVの営業路線はこの阿佐海岸鉄道が世界で初めてかつ唯一であり、国内外から注目を浴びている。DMVは複合輸送システムの一つであり、線路と道路の両方を走行することができる特殊な車輛が使用されている。

新交通システムの営業路線とその営業キロを表16に示す。

表 16 新交通システムの営業路線とその距離

都道府県名	事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
埼玉県	埼玉新都市交通	伊奈線	大宮～内宿	12.7
千葉県	山万	ユーカリが丘線	ユーカリが丘～公園	4.1
東京都	東京都交通局	日暮里・舎人ライナー	日暮里～見沼代親水公園	9.7
	ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	新橋～豊洲	14.7
神奈川県	横浜シーサイドライン	金沢シーサイドライン	新杉田～金沢八景	10.8
愛知県	名古屋ガイドウェイバス	ガイドウェイバス志段見線	大曾根～小幡緑地	6.5
	愛知高速交通	東部丘陵線	藤が丘～八草	8.9
大阪府	大阪市高速電気軌道	南港ポートタウン線	コスモスクエア～住之江公園	7.9
兵庫県	神戸新交通	六甲アイランド線	住吉～マリパーク	4.5
		ポートアイランド線	三宮～神戸空港	8.2
			市民広場～中公園	2.6
広島県	広島高速交通	広島新交通1号線	本通～広域公園前	18.4
徳島県	阿佐海岸鉄道	阿佐東線	阿波海南信号場～甲浦信号場	10.0
合計				119.0

### 3-9 鋼索鉄道・無軌条電車

鋼索鉄道とは、簡単に言えばケーブルカーである。線路の真ん中に鋼索（ケーブル）が敷設されており、これとつながれた車両をウインチで巻き上げる方式で運転する。よって、一般の鉄道車両とは異なり動力機関を持っていないのが特徴である。また、当然ながら山岳の急斜面を登り下りするのに優れている。ケーブルカーは、ほとんどの路線が観光スポットやその場所へのアクセス路線として機能しており、個人的には鉄道というよりアトラクションの乗り物というイメージがある。また、中には鉄道会社ではなく宗教法人（寺院）が運営を行っている路線もあり、非常に奥が深い。

無軌条電車とはトロリーバスを日本語訳した言葉で、トロリーという集電装置（架線）から電気を取り、それを動力源として走行するバスのことを指す。かつては、国内でも東京や大阪などの大都市圏で市街地を走行する路線が存在したが、現在は廃止され、立山黒部貫光の1路線のみが営業している。

なお、両者とも多くの路線は鉄道事業法が適用されており、立派な鉄道路線である。本稿では、鉄道事業法に基づき営業が許可された路線のみ、以下の表17に示す。

表17 鋼索鉄道・無軌条電車の営業路線とその距離

都道府県名	事業者名	路線名	営業区間	営業キロ
青森県	青函トンネル記念館	青函トンネル竜飛斜坑線	青函トンネル記念館～体験坑道	0.8
茨城県	筑波観光鉄道	筑波山鋼索鉄道線	宮脇～筑波山頂	1.6
東京都	高尾登山電鉄	高尾鋼索線	清滝～高尾山	1.0
	御岳登山鉄道	御岳山ケーブルカー	滝本～御岳山	1.1
神奈川県	大山観光電鉄	大山鋼索線	追分～下社	0.8
	箱根登山鉄道	鋼索線	強羅～早雲山	1.2
静岡県	十国峠	十国鋼索線	十国登り口～十国峠	0.3
富山県	立山黒部貫光	立山ケーブルカー	立山～美女平	1.3
		無軌条電車線	室堂～大観峰	3.7
		黒部ケーブルカー	黒部平～黒部湖	0.8
滋賀県	比叡山鉄道	比叡山鉄道線	ケーブル坂本～ケーブル延暦寺	2.0
奈良県	近畿日本鉄道	生駒鋼索線	鳥居前～生駒山上	2.0
京都府	京阪電気鉄道	鋼索線	ケーブル八幡宮口～ケーブル八幡宮山上	0.4
	京福電気鉄道	鋼索線	ケーブル八瀬～ケーブル比叡	1.3
	宗教法人鞍馬寺	鞍馬山鋼索鉄道	山門～多宝塔	0.2
	丹後海陸交通	天橋立鋼索鉄道	府中～傘松	0.4
大阪府	近畿日本鉄道	西信貴鋼索線	信貴山口～高安山	1.3
兵庫県	能勢電鉄	鋼索線	黒川～ケーブル山上	0.6
	六甲山観光	六甲ケーブル線	六甲ケーブル下～六甲山上	1.7
	神戸すまいまちづくり公社	摩耶ケーブル線	摩耶ケーブル～虹の駅	0.9
和歌山県	南海電気鉄道	鋼索線	極楽橋～高野山	0.8
香川県	四国ケーブル	八栗ケーブル	八栗登山口～八栗山上	0.7
福岡県	皿倉登山鉄道	帆柱ケーブル線	山麓～山上	1.1
大分県	ラクテンチ	別府ラクテンチケーブル線	ラクテンチ下～ラクテンチ上	0.3
合計				26.3

## 4.まとめ

本稿では日本全国にある鉄道路線について、2章及び3章での議論をもとに調査し、かつその営業キロを算出した。その結果、2022年4月時点で旅客営業を行っている路線、及び定期旅客列車にて一般客でも乗車可能な貨物線の総距離は27454.1kmとなった。国内の鉄道事業者を経営形態や軌道・車両の方式等にしがって分類した場合、それぞれの営業キロは表18中の値となる。なお、本調査で示した営業キロの値は全て筆者の手計算で求めており、また100m単位までの算出となっているため、厳密な敷設距離までは求められていない。そのため、実際の路線距離は本調査で示した値よりも長くなる路線、または短くなる路線があることを考慮したい。

表18 日本全国の鉄軌道事業者と営業中の路線距離

形態別分類	営業キロ [km]
JRグループ	19592.6
第三セクター鉄道	2257.6
大手私鉄	2928.6
公営交通	479.8
地域鉄道	1934.5
モノレール	115.7
新交通システム	119.0
鋼索鉄道・無軌条電車	26.3
合計	27454.1

## 5. 参考文献

1. JTB 時刻表 2022 年 3 月号, 田代浩一編集, 今井敏行発行, JTB パブリッシング, (2022 年)
2. 日本鉄道旅行地図帳 1 号 北海道, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2008 年)
3. 日本鉄道旅行地図帳 2 号 東北, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2008 年)
4. 日本鉄道旅行地図帳 3 号 関東 1, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2008 年)
5. 日本鉄道旅行地図帳 4 号 関東 2, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2008 年)
6. 日本鉄道旅行地図帳 5 号 東京, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2008 年)
7. 日本鉄道旅行地図帳 6 号 北信越, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2008 年)
8. 日本鉄道旅行地図帳 7 号 東海, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2008 年)
9. 日本鉄道旅行地図帳 8 号 関西 1, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2008 年)
10. 日本鉄道旅行地図帳 9 号 関西 2, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2009 年)
11. 日本鉄道旅行地図帳 10 号 大阪, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2009 年)
12. 日本鉄道旅行地図帳 11 号 中国 四国, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2009 年)
13. 日本鉄道旅行地図帳 12 号 九州沖縄, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2009 年)
14. 日本鉄道旅行地図帳 九州沖縄 大改訂 2014, 今尾恵介監修, 株式会社新潮社発行, 新潮「旅」ムック, (2013 年)
15. 鉄道事業者一覧, 国土交通省一統計情報一鉄道関係情報・データ, <https://www.mlit.go.jp/statistics/details/content/001482051.pdf>, (2022 年 8 月 10 日閲覧)
16. 鉄道事業法 | 鉄道用語辞典, 一般社団法人 日本民営鉄道協会, <https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/16427.html>, (2022 年 8 月 10 日閲覧)

# << 一撮入魂！鉄道写真 その2 >>



## << 自己紹介記事 >>



新入生歓迎会にて（今年度は碓氷峠鉄道文化むら）

毎年度（毎号）恒例となっている、新入部員自己紹介のコーナーです。今年度も新たに入部された部員の皆さんに、自己紹介記事を書いていただきました。今年はなんと12名！もの方が入部してくださり、中には2年生の方もいらっしゃいました。例年にないほどの記事の量で、嬉しい悲鳴をあげております（笑）。Wordに慣れない中で苦戦した方もいらっしゃるかと思いますがお忙しい中執筆していただき、ありがとうございます。皆様お一人お一人の個性が分かる記事になっていて、大変嬉しく思います。

今年度も様々な鉄道ジャンル、趣味を持った方が入部してくださいました。新型コロナウイルスによる活動制限が長く続き、思い描いていた大学生活とは異なる場面もあるでしょう。それでも、自分が興味を持った活動に、無理のない範囲で、積極的に参加してもらえればと思います。皆さんの大学生活が充実したものになることを、心からお祈り申し上げます。

（編集長：勝木 碩）

## 自己紹介

工学部 機械工学科 1年 進木啓悟

2022年度新入生の進木啓悟（しんきけいご）です。

特にここが好きだという鉄道会社はありませんが、強いて言えば小田急、東急、相鉄当たりの関東西部の私鉄や、阪急、近鉄といった関西の私鉄が好きです。要は私鉄が好きということですが。

「乗り鉄」や「模型鉄」を主に楽しんでいます。コロナ禍で最近はあまり出かけられていませんが、青春18きっぷを使った鈍行列車の旅をしたりします。また、クロスシート車両が好きで、在来線グリーン車や特急、新幹線によく課金しています。鉄道の他にも、旅客機やバスも（あまり詳しくありませんが）興味があります。旅行する時はなるべくいろいろな交通機関を利用できるような行程を組んでいます。

鉄道模型はNゲージを160両程所有し、HOゲージも少数ですが所有しています。Nゲージは、国内の私鉄、JR車の他、欧州の車両（ICE4など）も所有しています。ただ、外国型車両（欧州メーカー製）は高価で、なかなか手が出せません…。



私は、高校時代も鉄道研究部に所属し、そこで教わった「ペーパージオラマ」（土台・建造物・山の概形などほぼすべてを紙で作るジオラマ）の製作もしています。この記事を書いている時点では、A2サイズのコンパクトなジオラマを製作中です。

ペーパージオラマに慣れてしまうと、既製品の建造物がえらく高価に見えるようになってきます。お金がない学生がジオラマを楽しむのに最高だと思いませんか？一緒にペーパージオラマをやってくれる人、募集中です。

ペーパージオラマの経験を活かし、鉄研ではジオラマの製作・補修等をできればと思います。よろしくお願ひします。



## 自己紹介

今年度入部しました、工学部機械工学科 1 年の高田紘太(たかだこうた)と申します。

### プロフィール

- ・茨城県出身神奈川県在住
- ・趣味は、模型作り、作曲(走りの走り)、ラジオ、散歩
- ・好きな車両、E233 系



<https://publicdomainq.net/jr-east-e233-5000-series-0011543/>

### 私たちと鉄道

1872年10月14日に日本初の鉄道が運行されてから、現在に至るまで様々な種類の鉄道が運行されています。鉄道は今や私たちの生活になくてはならないものとなっています。私が今大学に通えているのは鉄道のおかげといっても過言ではありません。これからも日本を代表とする公共交通機関として発展していくことを願います。

よろしくお願ひします

以上

## 自己紹介

工学部機械工学科 1年 半田款基

工学院大学1年の半田款基と申します。出身地は静岡県浜松市北区で電車が一切通っていないような町でした。しかし、都会でも田舎でも電車が通っているような町や風景が好きでこの部活に入ることにしました。この部活に入る前からですが、関東では田舎であっても路線が発達していて、バスで駅まで30分以上かかるような場所が一切ないためとても生活しやすいと感じています(それでも工学院大学の八王子キャンパスは立地が悪いとおもいますけど)。また、自身が一浪ということもあって社会の流れを丸々一年間見ていなかったため、よりわくわくする毎日が送れて楽しく感じています。これからもこの大学もこの部活も楽しんでいきたいです。

# 自己紹介

工学部機械システム工学科 1年 板野翔

今年度入部しました。1年の板野翔です。

岡山県岡山市出身で、最寄り駅は備前一宮という桃太郎線（吉備線）で岡山駅から3つ目のところにあります。高校は茶屋町駅（瀬戸大橋線）と倉敷駅（山陽本線）が最寄り駅です。



趣味は鉄道旅行やジオラマ、サッカーや野球です。高校の時までに全国を旅しました。直近だと JR 東日本 150 周年パスで東北すべてと長野、新潟をめぐるしました。好きな電車は E531 系です。祖母が南千住（常磐線）に住んでいるため、毎年沢山乗っていました。



将来は JR 東日本の新幹線の運転士なので、これから鉄道研究部で色々な知識をつけていきたいので、皆さんよろしくお願いします。



## 自己紹介

工学部 機械システム工学科 2年 正山博基

今年度から所属しました学部 2年の正山博基です。推しの形式はJR(国鉄)の205系、EF81で、国鉄末期からJR発足30年あたりデビューの車両が好きです。鉄の種類は、乗り鉄、撮り鉄、収集鉄、模型鉄です。発売された205系(譲渡も含む)のNゲージを全て揃えようとしています。年々増え続けており、正確な編成数は2019年以降把握しておりません…。

2019年3月の正ヤマ所属の205系です。↓



短い撮り鉄歴でのベスト写真はこれです。4年前、小倉駅のホームより撮影した、たまたま工臨が被ってくれた写真となります。

# 自己紹介

工学部機械システム工学科 2年 濱田泰匡

私は今年入部しました機械システム工学科の濱田泰匡です。

東京都に住み続けて早 19 年。あまり県外にも出ず生活しています。趣味はゲームと作ることです。作るというのは、プラモデルから書き物まで多岐多様な分野に及びます。

高校時代はロボットのプログラミングをしていました。大学生になってから、物事にふけることが増えました。最近は特に、物事に対する因果関係とは何かについて考えています。哲学的なことですが特に課題がないため自由に考えることができるから楽しいです。

中央線はここ数年で駅、電車ともに変化してきているのでとても期待しています。

コロナ禍に入り、高架下にあるお店が気になったことで鉄道に興味を持ちました。だから、知識は穴だらけですので様々な情報を教えてくださいとうれしいです。よろしくおねがいします。



2号館の教室

## 自己紹介

工学部電気電子工学科 1 年 大宮 暖陽

今年度鉄道研究部に入部いたしました、電気電子工学科 1 年の大宮暖陽(おおみやあつひ)です。よろしくお願いたします。出身は神奈川県相模原市です。小学校 4 年生の頃に九州に引っ越しをして卒業後は、福岡の中高一貫の学校に進学しました。私は小学校 2 年生の頃からピアノを弾き始め、今でも続けています。また、小学校 4 年生から野球を高校 3 年生までしていました。

そんな中で鉄道に興味を持ち始めたのは幼少期です。大学に入った今でも暇な時間を見つけて鉄道に乗りに行ったり、見に行ったりしています。私自身小田急電鉄がとても好きで、今でもよく好んで利用したり、毎年ロマンスカーのカレンダーを収集したりしています。また、高校の頃から飛行機も利用する機会が増え、飛行機にも興味を持ち始めました。

私自身多趣味な人間ではありますが、みなさんと鉄道について話せること、たくさんあると思います。よろしくお願いたします。

(2022 年 10 月 16 日執筆)



2020 年 12 月 19 日撮影 JR 鹿児島本線 基山～けやき台間にて



2018 年 10 月 28 日撮影 羽田空港にて



2018 年 12 月 31 日撮影 小田急小田原線 読売ランド前にて



2018 年 8 月 22 日撮影 JR 鹿児島本線 原田～天拝山にて

## 自己紹介

工学部電気電子工学科 1年 遠山泰基

私は主に旅行が趣味で日本の各地を旅行していてすでに日本 47 都道府県中 46 都道府県に行ったことがあります。主にバス、鉄道、フェリー等の公共交通機関を使って旅行しており隠されたルートや本来は乗れないようなバスや列車に乗り継ぐ方法を考えて実行するなどしています。また鉄道（おもに JR）の運賃の仕組みは非常に複雑でこれの理解を深めると鉄道での旅行が安くできるようになるので旅行する際にどのような切符を買えばいいのか考えるのも好きです。例えば私が今年の 2 月にフェリーで北海道の小樽に行った時に JR 北海道全線が運転見合わせをしてしまいその日のうちに札幌に行かねばいけないのに JR で行けなくなってしまったことがありましたが、路線バスの運行経路をいろいろな方法を使って調べたら札幌に行けることが分かり路線バスを乗り継いで札幌まで行きました。このように乗換案内等で調べても出てこない経路を見つけるのが好きです。



北海道 標茶 タンチョウ



九州 熊本～島原 航路

# 自己紹介

工学部・電気電子工学科 1年 弘田義幸

今年度入部いたしました、工学部電気電子工学科の弘田義幸(ひろたよしゆき)です！

私の生まれは本学の八王子キャンパスのある八王子市で、生まれてから18年間ずっと住み続けている地元民です。

鉄道趣味は物心ついたころからやっており、今では乗り鉄と撮り鉄をメインにやっていますが、近いうちに模型鉄にも手を出そうかなと考えています。

好きな車両は阪急9300系9303F(4次車)、6300系等の阪急の車両や、国鉄103系電車、新快速系列車両(117系、221系、223系、225系)等の国鉄やJR初期の鋼製の通勤・近郊用電車が好きな傾向があります。

鉄道以外の趣味は、ミリタリー、音楽、ゲーム等、オタクにしては浅めに広くいろいろやっています。



↑左: JR奈良線での221系、右:阪急嵐山線での6300系

# 自己紹介

情報学部 1年 HN:あめもなか

今年度鉄道研究部に入部いたしました、あめもなかです。

高校の部活ではハンドルネームを使っていて、それに慣れているので今回はハンドルネームで書かせていただきました。

あめもなかというのは新潟県長岡市で作られているお菓子から来ています。

最中生地の中に水飴が入っている和菓子で、私はこれが大好きで長岡に行ったときには必ず買っています。長岡駅の改札外の NewDays に売っているので新潟に行ったときにはぜひ買って食べてみてください。

高校でも同じハンネを使っていたのでこの名前を知っている方は後輩かもしれません。連絡ください。



お土産に部室に置いてきた飴もなか

好きな路線は小田急と相模線で、特に相模線の 205 系が好きです。(今はもう引退してしまいましたが) 趣味は乗り鉄、撮り鉄、路線図(?)です。バスや自転車で行くのも好きなので旅行自体が好きなのかも。



小田急ロマンスカーの GSE (70000 形)



相模線 205 系 500 番台

最寄り路線は京王相模原線と小田急多摩線で、今は京王と横浜線を使って八王子まで通っています。前述のとおり私は小田急が好きなので新宿キャンパスに行くようになったら小田急を使う予定です。

今後部誌に出ることがあるかはわかりませんが、よろしくお願いします。

## 自己紹介

情報学部情報通信工学科 1 年 川津歩夢

初めまして。情報学部情報通信工学科 1 年の川津歩夢です。同じ高校出身の黒沼先輩に誘われて入部しました。好きな車両は E531 系です。撮ったり乗ったりするよりも、自分で鉄道路線を考案するのが好きです。

私が鉄道について語るときに切っても切れない関係なのが、今年で廃線 15 年を迎えた鹿島鉄道線(石岡-銚田)です。物心ついたときのお盆シーズンに、母方の実家に行くために母に連れられて乗車したことを覚えています。思えばあれが最初に乗ったローカル線といえるでしょう。その後、鹿島鉄道は廃線となってしまいました。私の父方の伯父(保安装置関連のお仕事をいらっしゃいます)が銚田駅保存会を立ち上げてくださいました。私も車両公開に何度か足を運んだことがあります。そのときはまだ私も小学生だったので、特に感じることもありませんでした。しかし、年月が経っていくにつれて、これまで地域の足として使われていた鉄道や、その歴史を後世に伝えている人たちの努力のことを思うようになっていきました。今は、数年ぶりにまた行きたいなあと思っています。銚田駅保存会については、こちらをご覧ください：  
<https://hokotaeki.jp/>

私はインドア派なので、そもそもお出かけをあまりしません。ですから、お出かけに行くときは、行きと帰りでルートを変えてみる、あえて早く言って鉄道写真を撮る時間を作るなど、最大限楽しめるよう工夫しています。といっても帰りはへとへとになるので、行きで大回りして、帰りは速達列車を使って、といった感じですが。一眼レフがあるので、たまにそれを持って鉄道写真を撮っています。私が写真を撮るときは、そこにある景色とそこに来る列車だけでどんな写真を撮るか決めるよう心がけています。一番頭を使う瞬間であり、一番楽しいです。



鉄道に関連することで工学院大学に来てよかったなと思ったのが、毎日八王子駅にやってくる貨物列車を見られることです。最寄りが私鉄と地下鉄だったので、貨物列車は私にとってなじみの薄いものの一種でありました。この大学にきて身近に感じられるようになったことで、もっと知りたいと思えるようになりました。もっと知りたい、という知的な好奇心は、物事をただ知るだけではなく、人生をより楽しくしていく原動力だと思います。これからかかわる人たちから刺激を得て、もしくは知的な好奇心をくすぐってあげて、自分もみんなもより楽しい経験を得られるような部活にしていきたいなと思っています。よろしくお願ひします。

# 自己紹介

情報学部総合1年 後藤 健太

今年度入部しました、情報学部総合1年の後藤健太です。

埼玉県に住んでいて、最寄り駅は高崎線の上尾駅です。小学校に入るまでは南武線の武蔵新城駅が最寄り、よく親と一緒に中原電車区（当時）の周りへ散歩に行っていました、残念ながら今は徒歩圏内には車両基地などはありません。

普段は主にLED式の発車標や行先表示などの表示の撮影・調査や再現をしていて、ほかにも車両運用を調べたり撮り鉄をしたりすることもあります。

好きな車両はいくつかありますが、特にE233系が好きです。各線区や番台ごとに多彩な仕様があり、魅力的な車両です。特に行先表示に関しては番台ごとに異なる表示や挙動を示すため、追っかけていても面白いと感じる形式です。

鉄道研究部に入部したからには、これまで以上に鉄道に関する知識を深めていければと思っています。よろしくお祈いします。



都営 10-300 形 中河原～聖蹟桜ヶ丘間にて



E233 系 0 番台 日野にて



快速越後湯沢行き の発車標の表示 深谷にて



京王 9000 系の行先表示 本八幡にて

# 編集後記

2022 年度編集長 勝木 碩

UTRJ Vol.016 の編集長を務めました、勝木碩です。昨年度の Vol.015 に引き続き担当いたしました。

今年度は多くの編集委員の方にご協力いただきました。私を含めて合わせて 5 人、しかも、立候補してくださった皆さん全員、新入部員の方でした。本当にありがたいです・・・！おかげで、昨年度の倍以上の速さで校正作業を進めることができました。そういえば、昨年度も編集担当の方は、私を除いて皆さん新入部員でしたね…。鉄道研究部に入部したら、自己紹介記事を執筆してもらい、希望する方は編集委員になってもらう、という流れがあるのか？と思われなくも無い気がします、そんなことはないですよ！偶然ですよ！それはともかく、「部全体で UTRJ を創り上げる」をモットーに、編集長として UTRJ 制作に取り組んできた私としては、非常に嬉しい限りです。

ということで、UTRJ Vol.016 も無事に完成することができました。制作にかかわっていただきました皆様、また、編集作業を手伝ってくれた部員の皆様、お疲れ様でした。そして、この冊子を手にとってくださいました読者の皆様、この度はありがとうございます。また機会がありましたら宜しく願いいたします。

## Urban Tech Railway Journal Vol.016

2022 年 11 月 18 日 初版第 1 刷発行（検印廃止）

編集者 勝木 碩・大宮 暖陽・後藤 健太・進木 啓悟・弘田 義幸

発行所 工学院大学 鉄道研究部

ホームページ <http://www.ns.kogakuin.ac.jp/~wws1031/>

印刷所 キンコーズ・西新宿店

Urban Tech Railway Journal Vol.016

