

K.G.Rail Project

大学祭研究展示掲載

鉄



路

2

K.G.Rail Project

2015 年度鉄道研究会

13

紀勢本線沿線の駅誘致運動について

法学部 中松 秀太

19

京阪神におけるライバル対決 JR×阪急

社会学部 高山滉司

28

徳島県の交通

徳島大学工学部 木村 薫

36

伊予灘紀行

文学部 細田 敬介

46

一番寝やすい車両はどれか？

～関西 5 社の優等列車を乗り比べてみた～

商学部 高峰聡志

53

女性専用車両の歴史と現状

—女性専用車両は今後どうあるべきか—

法学部 米田天音

63

関西学院大学鉄道研究会年表

Contents

関西学院大学鐵道研究会 K. G. Rail では、鐵道に関係のある場所を訪れ、観察し、そこから見えてくる交通問題を探る「プロジェクト旅行」に取り組んでいる。今回は、その第1弾として、かつて姫路市が運営していた姫路モノレールに焦点を当てた。そこで我々は姫路モノレール手柄山駅跡にある「手柄山交流ステーション」を訪れた。同施設の職員各位には、当会の研究活動を歓迎して下さったことに、この場を借りて厚く御礼申し上げる。

本稿は、プロジェクト旅行第1弾についての当会を挙げての発表で2015年度「鐵路祭」においてポスター展示したものを、一部、編集したものである。この研究発表は決して集大成ではない。姫路モノレールへの関心は薄れることがなく、今後も研究を継続することで新たな発見があると考えているからである。

姫路モノレール（姫路市交通局モノレール線）とは1966年に開業した姫路駅から手柄山駅を結ぶこざ式モノレールの路線である。当時の石見元秀市長のもとで姫路大博覧会に対応する輸送機関として計画された。わずか3駅という短い区間であったが、環状路線化、鳥取までの延伸などが計画されていたと言われる。しかし姫路大博覧会が終わった後、利用者は激減し赤字が増大した。姫路市からの資金投入によって1974年まで存続したがその後営業休止、1979年に正式に廃止された。運用が終わった後、現在に至るまで複数の設備や施設が残された状態となっている。今から振り返れば構想段階から無理があったように思われるが、当時としては車両のシステム面や政策面などで多くの先進的な要素が取り入れられており、その後の発展を視野にいれた試験路線としてのニュアンスがあったことに注意されたい。

建設の背景

1966年に開催された「姫路博覧会」の会場の手柄山から姫路駅を結ぶための輸送機関として、採用された。建設理由には主な背景として、

①姫路市の人口が1963年時点で36万人を突破し、将来かなり急速に人口の増加が予想され、また急速な都市発展に伴い、交通事情も悪化していた。

②市の交通の中心である姫路駅前広場と姫路駅間幹線道路の1日の交通量が自動車約10万台に達し、国鉄(現・JR)、山陽電鉄の乗降客が13万人を超え、駅北側と市南部の工場地帯との交通が激増していた。

以上を踏まえ、当時の姫路市長・石見元秀氏がアメリカのディズニーランドで体験したモノレールが姫路市の交通事情を改善する有効な手段だと考え、建設を決意した。

モノレールの利点

- ・モノレールは高架で作られるので、地上での場所を取らない。
- ・一度に多くの乗客を運べる。
- ・地下鉄よりも建設費が安い。



大将軍駅跡 (高山滉司 撮影)

【参考資料】：『広報ひめじ』(1963年1月10日発行、1964年2月15日発行、1964年11月15日発行、1966年5月25日発行)

「日本経済新聞 web 版」(2014年1月5日付) 2015年8月27日 閲覧

URL:http://www.nikkei.com/article/DGXNASFB2100J_R21C13A2000000/

なぜ姫路モノレールは廃止になったのか？

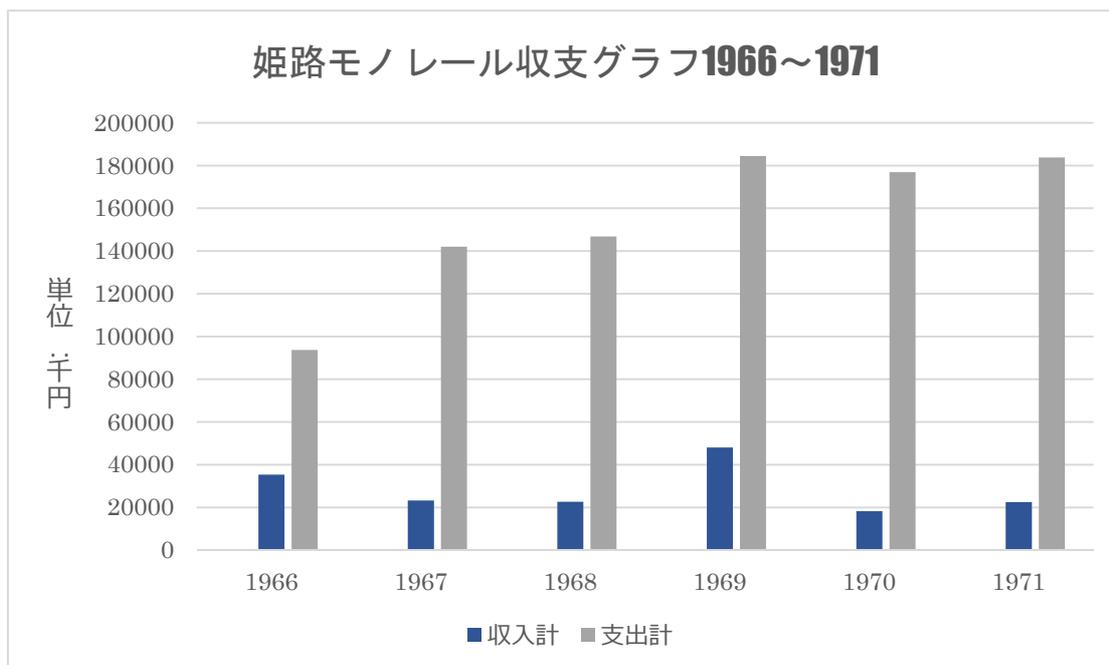
廃止の原因＝赤字経営

科目/年度	姫路モノレール営業成績					
	1966	1967	1968	1969	1970	1971
運賃収入	32918	21856	21339	22034	17006	19146
その他収入	2462	1402	1350	26055	1219	3336
(収入計)	35380	23258	22689	48089	18225	22482
人件費	22162	25285	21325	19930	23936	24342
(収入に対する人件費の割合)	63%	109%	94%	41%	131%	108%
車両運行費	2786	4363	4919	27806	4409	8482
需用費	5120	7013	3877	4927	5969	4886
小計(車両に必要な運行費)	30068	36661	30121	52663	34314	37710
差引(運行上の収益)	5312	-13403	-7432	-4574	-16089	-15228
減価償却費 ¹	35295	55240	48314	48074	48058	48252
営業外費用	28319	50152	68353	83750	94539	97829
(支出計)	93682	142053	146788	184487	176911	183791
当期純損失	58302	118795	124099	136398	158686	161309
累積欠損金 ²						757586
単位：千円						

用語解説

- げんかしょうきゃくひ
 1. 減価償却費：有形固定資産(建物など)の価値(固定資産の取得費)の減少分を見積もって、耐用年数に割り当てた時の費用として配分する会計に計上する費用のこと。
- るいせきけつそんきん
 2. 累積欠損金：営業活動（ここでは姫路モノレールの運行）により生じた赤字を利益等で補填ほてんできなかった各会計年度の赤字の累積額のこと。

姫路モノレール収支グラフ1966～1971



表やグラフからわかるとおり、開業初年度から支出が収入の方を上回り続け、結果的には毎年赤字に苦しめられたことがわかる。その理由は運賃が高額だったからだ。当時、バス運賃が20円、コーヒー1杯が50円だった時代にモノレールは姫路駅～手柄山間のわずか1.8kmを移動するのに、運賃が100円とバス運賃の5倍、コーヒーの2倍もしたので、当時の庶民感覚からすると高額だったのだろう。そのため、姫路博覧会閉会後は利用客が激減し、経営が苦しくなった。開業してから収支が黒字になった年度は一度もなく、しかも、収入と支出の差は年々広がった。1971年度末で累積赤字額が7億5千万に達し、その後も赤字がますます増えることが予想されたので、姫路市はこれ以上の赤字増加を防ぐためにモノレールは1974年に運行が休止にした。すぐに廃止にせず、運行休止の措置をとったのは将来、モノレールが姫路市の公共交通を担うことの可能性があるという意見に配慮した措置だった。しかし、モノレールはその役割を担うことなく5年後の1979年に正式に廃止となった。

【参考資料】『広報ひめじ』(1972年11月20日発行)、

モノレール事業年度別収支計画表(姫路市交通局)

日本経済新聞電子版(2014年1月5日付) 2015年8月27日 閲覧

http://www.nikkei.com/article/DGXNASFB2100J_R21C13A2000000/

ブリタニカ国際大百科事典 小項目事典 コトバンク 2015年10月17日閲覧

<https://kotobank.jp/word/%E6%B8%9B%E4%BE%A1%E5%84%9F%E5%8D%B4%E8%B2%BB-160604>

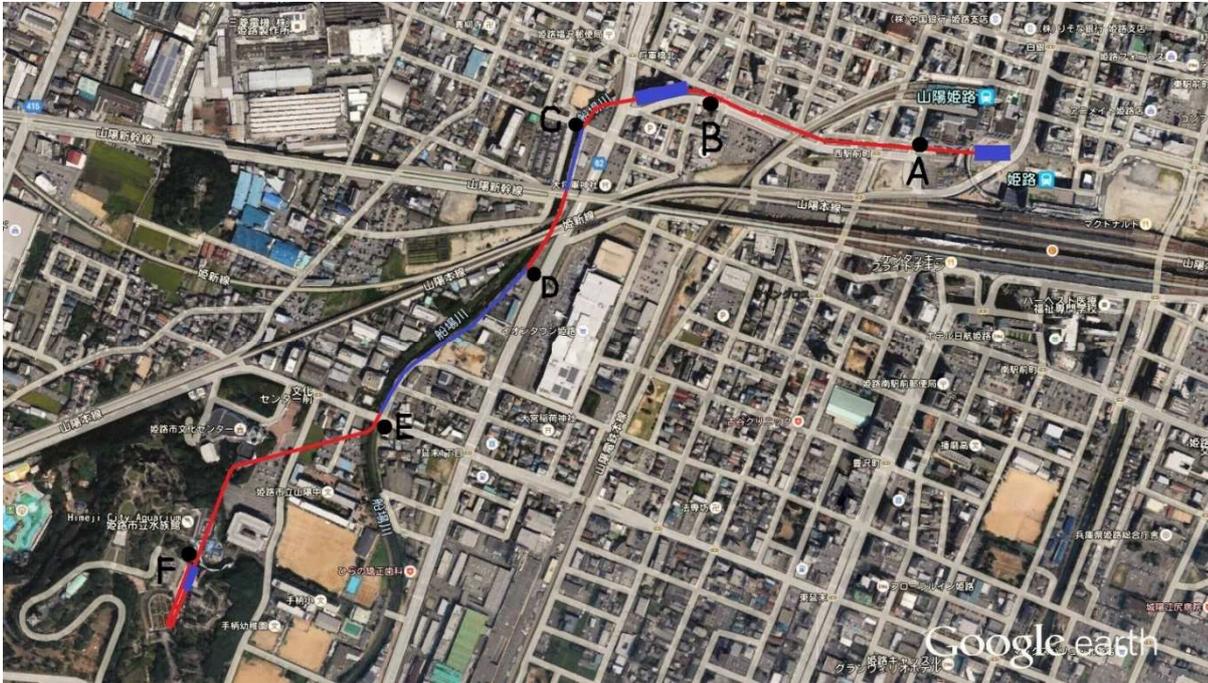
2015年10月17日閲覧

マネー辞典 m-Words [http://m-](http://m-words.jp/w/%E7%B4%AF%E7%A9%8D%E6%AC%A0%E6%90%8D%E9%87%91.html)

[words.jp/w/%E7%B4%AF%E7%A9%8D%E6%AC%A0%E6%90%8D%E9%87%91.html](http://m-words.jp/w/%E7%B4%AF%E7%A9%8D%E6%AC%A0%E6%90%8D%E9%87%91.html) 2015

年10月17日閲覧

姫路モノレール遺構



引用:Google earth 撮影は8月4日現在のものです



◀この写真は、西の方角にある大將軍駅に向かって、姫路駅と大將軍駅の間で撮影した写真である。レールは残っていないが、レールを支える部分が残っている。そのレールを支える部分は、家などの建物の上に取り付けられているので、現在では、考えられない造りである。(A地点)



◀この写真は、大將軍駅を西に向かって撮影したものである。この駅の上にマンションが建てられており、駅のホームは当時のまま残されている。また、レール跡は、駅のホーム内では、残っているが、駅周辺では、残っていない。(B地点)



◀この写真は、南東に向かって、大將軍駅と手柄山駅の間で撮影したものである。写真の奥のレールの上を新幹線が通っている。船場川の隣にレールが建てられている。(C地点)



◀この写真は南西に向かって、大將軍駅と手柄山駅の間で撮影したものである。この区間が一番長く残っている。(D地点)



◀この写真から北東にある、大將軍駅に向かって大將軍駅と手柄山駅の間で撮影した写真である。ここの辺りは、レール自体は切れている部分があるが、残っている部分の方が多い。(E地点)



◀この写真は手柄山駅からE地点を撮影した写真である。E地点から手柄山駅までのレールはすでに撤去されている。(F地点)

概説

そもそもモノレールの歴史は、19世紀のヨーロッパにおける産業革命から始まる。

蒸気機関車や紡績機など、様々な機械が発明されだした頃を背景に、炭鉱から採れた石炭などを効率よく運ぶ手段として、レールを柱で宙に支えて、それに車両をぶら下げ、運搬していた。リフトのようなものである。

モノレールには大きく2つのタイプに分けられる。

- ①レールに跨(また)ぐように車両を上につける「跨座(こざ)式」
→大阪モノレール線、羽田空港線 etc.
- ②車両をレールから下にぶら下げる形にする「懸垂(けんすい)式」
→上野懸垂線(東京都)、千葉都市モノレール etc.



跨座(こざ)式 <東京モノレール公式サイトより> 懸垂(けんすい)式 <千葉モノレール公式サイトより>

今テーマの姫路市営モノレールは「跨座式」である。

「懸垂式」は急角度のカーブに対応できるのに対し、「跨座式」はそうではないが、『道路上の自動車との支障が少ない』のが、「跨座式」の大きなメリットのひとつである。もともと日本においては、土地の制約がどうしても大きくなってしまいう「鉄道」や「高架鉄道」に対するプランとして、「モノレール」が挙げられてきたわけである。

姫路市営モノレールは、アメリカの航空機メーカー「米ロッキード社(日本ロッキード社ともいう)」から技術指導を受け、完成された。数ある車両設計図の中でも、姫路モノレールに見られる大きな特徴が、『脱出シュート格納』が図面に明記されている部分である。もちろんすべてのモノレールの設計において避難設備は備えられていたであろうが、図面にこのようはっきりと書かれているものはめったにない。「航空機会社」ならではの無意識の配慮かもしれない。

姫路モノレールの特徴

- ・構造は「跨座式」を採用した。
- ・車両はアメリカの航空機メーカー「ロッキード(現・ロッキード・マーチン)」式を採用し、製造は川崎航空機(現・川崎重工)が行った。その特長は、
 - ①航空機の技術を生かしていたため、車両が軽かった。
 - ②断熱と防音にかなり注意が払われていた。
 - ③車両が軽い上、軌道が小さく、建設費が安かった。
 - ④各車両が駆動し、加速性能が良く、12両まで連結運転が可能だった。
 - ⑤駆動輪が緩衝ゴム入り鋼車輪で車輪が小さく、乗客収容力が大きかった。また、パンクの恐れがなく、高速運転ができ、寿命が長かった。

【参考資料】『モノレールと新交通システム』佐藤信行著 株式会社グランプリ出版

K.G.Rail Project Proposal

総論

姫路モノレールは、1966（昭和 41）年 5 月 17 日に、当時日、姫路市の西南にある、手柄山運動公園で開催されていた、「姫路大博覧会」のアクセス手段として姫路駅前～手柄山間が開通。その後、見込みよりも客足が伸びるところか、大幅に減り、1974（昭和 49）年に営業休止、再開することなく 1979（昭和 54）年に廃止となった。この経緯については、「概要班」や「沿革班」の項で詳しく述べる。

延伸計画は本当にあったのか

ところが、姫路モノレールは、上記の区間を開通させた後も、路線を東西南北に延ばす計画があったようである。それは、以下の通りである。

- ・ 姫路駅前～姫路城西～書写山・白国方面
- ・ 手柄山～思案橋～網干・大塩方面

なお、右に姫路市からいただいた資料を参考に、現在の姫路市の地図に計画路線を含む路線を当てはめてみた。

以上のことから姫路モノレールは将来、観光のみならず、工業地域への輸送、すなわち通勤輸送も考量していたことが分かる。また、姫路市の資料の中にも、郊



▲姫路モノレールの計画線を現在の地図に当てはめたもの。赤が営業路線、青が未成線。

外鉄道としての計画とあり、「モノレールを山陰に延長して新幹線との連絡を企画し、陰陽の「かけ橋」として、彼我の産業文化発展に寄与することは…本市が太平洋、日本海に門戸を擁することは、将来更に大きく発展する基盤を確立する所以である。」とある。さらに、「姫路市は、（中略）人口も急増して 10 年後には約 53 万人となることが予想される。又、自動車の急増は』路面交通をいよいよ困難ならしめ、必然的にモノレール時代を現出することは論をまたないところである」とあり、人口やモーターゼーションによる自動車増加にモノレールで対応しようとしていたということがうかがえる。

10 月 10 日、われわれ仮想班は延伸計画の「遺構」を調査するために、姫路駅北西、国道 2 号線東行き沿いにある船場地区に向かった。そこには、1、2 階が店舗、4 階以降が住居となっているビルがある。3 階は空洞になっており、それは大將軍駅の「高尾アパート」と思わせる外観である。おまけにそこは出張りがあり、軌道が乗ってもおかしくない有様である。ビルの中に入って見た。問題の「空洞」の部分に行ってみると、そこは駐車場になっていた。建物裏には当然取付道路がついている。ここに軌道を載せるとすると、部屋の様子が丸見えでプライバシーの問題にかかわ



船場地区のビル群

2015 年 10 月 10 日 撮影；米田天音





そのビル群の3階の様子。ここにモノレールの軌道
が乗る予定だったと云われている（奥に写ってい
るのが先の白いビルで、このようなビルがしばらく続
いている。

撮影日、撮影者同じ

ってくる。また、騒音や振動など公害が発生する。対策として
は、目隠しも兼ねた防音壁を設置することが考えられる。しか
し、振動に関しては防振構造を備えた台車を装備するのが考え
られる。

この問題を巡っては、「延伸計画自体があった、なかった」
様々な意見がある。訪問した際に、このビル群のテナントで入
っている人にインタビューすることに成功した。その人によれ
ば、「延伸計画自体は『広報ひめじ』で見たことがある。しか
し、運賃が高額な路線を船場地区のような目玉のないところに
伸ばしても意味がない。」ということだった。仮に延伸計画が
なかったとしても、駐車場をわざわざ取付道路を設置してま
で、3階に作るというのも不可解である。やはり、モノレール
の設置スペースを確保して、実現しなかった場合（実際そうな
ったが）、駐車場に転用すると考えるのが適当ではないか。

営業当時延伸するならどこまで延ばすのが適当か

上記の通り、姫路モノレールは姫路駅前（仮）～手柄山間の営業区間のほか、南は播磨臨海工業地域ま
で、北は姫路城、書写山方面へ延ばす計画があった。さらには、市内環状路線を形成したり、鳥取まで
延伸したりという壮大なものまであった。

営業当時の時代背景を考慮すると、当時は高度経済成長期で工場が発達していること、また姫路城が
「昭和の大改修」を終えたところなので、両者、すなわち、大將軍から分岐し、姫路城西および思案橋
に延ばすことが適当と考えた。

現在延伸するならどこまで延ばすのが適当か

結局のところ、姫路モノレールは延伸されるところか、経営不振や、特殊な構造のため、交換部品の
供給がこんなことが災いし、僅か13年の生涯に幕を閉じることになった。また、モノレールを管理、
運営していた姫路市交通局の方も、モノレール廃止後も続けていたバスや書写山ロープウェイについ
て、前者は、神姫バスに譲渡、後者は市の観光推進室に移管し、2010（平成22）年に解散した。この項
では、姫路モノレールが「もし、仮に営業を続けていたら」あるいは「復活することになったならば」
どこまで延伸が可能か、班のメンバーで検討してみた次第である。

（案）姫路駅前～姫路城西～書写山ロープウェイ山麓駅間

（案）姫路駅前～船場西

世界遺産に登録され、最近では、「平成の大改修」終了に伴い、創建当時の美しい姿を取り戻した姫路
城や、書写山円教寺のある、書写山へのアクセス路線として走らせる。前者は、駅からは徒歩15分、
バスで5分かかる。しかし、高齢者にとっては駅の階段の上り下りが大きな負担となるであろう。なの
で、できればモノレール乗り場をJRか山陽の高架と同じレベルにして、できるだけ上下移動を減らす
構造にしたい。後者はバスで25分であるが、モノレールならば、渋滞知らずで、スムーズなアクセ
スが期待できる。姫路市交通局は前述のように解散してしまったので、民間委託、PFI方式（建設は民間

がやり、運営自体は公営企業が行うこと)、完全民間の3つの手法が考えられるであろう。

結びにかえて

以上のように姫路モノレールは工業地帯や姫路城などの観光地、そして日本海方面への延伸計画があった。ところが、これらの計画は実現されるどころか営業路線そのものが廃止され、夢と消えた。今回の取材を通してわれわれが考察したことは、モノレールの営業成績が思わしくなかったのみならず、姫路の「まちづくり」もその要因ではないかということである。先出の方のインタビューの中で、姫路駅から姫路城までの道沿いに飲食店がなく、また宿泊施設がないという、観光政策の問題点を指摘しておられた。

以上のことから姫路城をはじめとする観光政策が現状よりも良いものであったならば、姫路モノレールの延伸計画も価値のあるものであったのではないかと思う。

【参考資料】

『広報ひめじ』, 姫路市 (<http://www.city.himeji.lg.jp/kouhou/kouhoushi/index.html>) , 2015年9月25日参照

『姫路観光ナビ ひめのみち』, 公益社団法人姫路観光コンベンションビューロー (<http://www.himeji-kanko.jp/>) ,2015年9月7日参照

『姫路市ホームページ』, 姫路市 (<http://www.city.himeji.lg.jp/index.html>) , 2015年9月7日参照

『姫路市 書写山ロープウェイホームページ』, 引け獅子 書写山ロープウェイ (<http://www.mt-shosha.info/index.html>) , 2015年9月7日参照

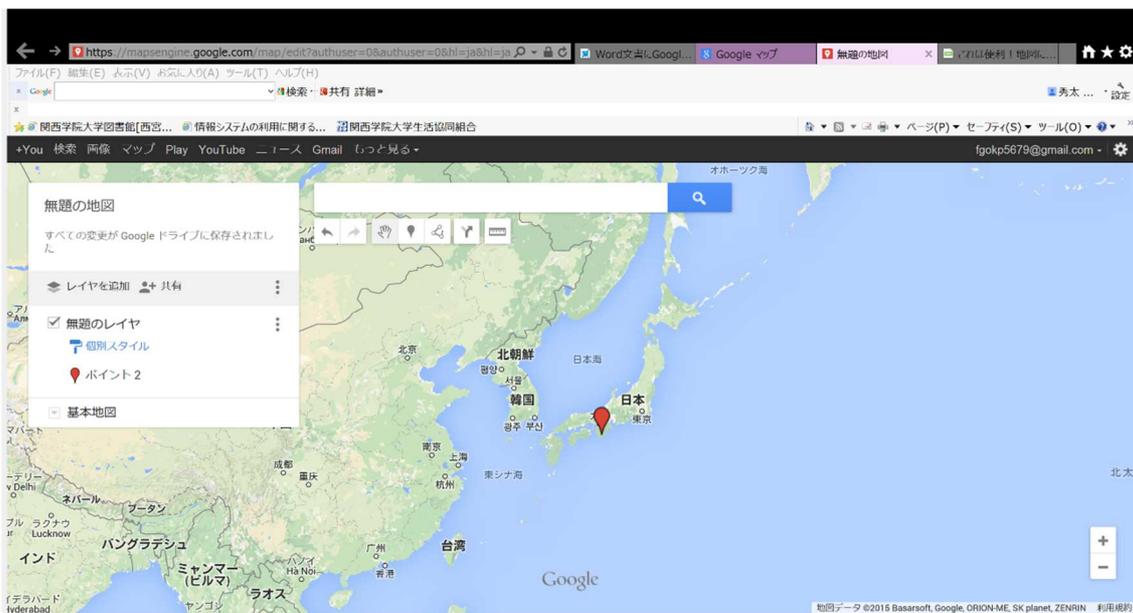
紀勢本線沿線の駅誘致運動について

法学部 中松秀太

1. はじめに

私は、南高梅で有名な和歌山県みなべ町の出身で、紀勢本線の沿線民である。それ故、私は、381系特急電車の紀勢本線からの撤退は、紀勢本線が新たな時代に突入することを意味するのだと感じている。

今回、私は、紀勢本線の紀伊田辺駅と御坊駅の誘致運動について取り上げることにした。私が、この2駅の誘致運動を取り上げたのは、紀伊田辺駅は田辺の街の中心部にあるのに対し、御坊駅は、御坊の街から、約2キロ離れた場所にあるのを比べた時、どうして御坊駅は御坊の街の中心部の近くに建設されなかったのかという疑問を持ったからだ。それに加えて、御坊市を走る紀州鉄道の設立の経緯は、御坊駅の誘致運動と関係があるのではないかと思ったからだ。以下、紀伊田辺駅、御坊駅の順に、それぞれの駅誘致運動について紹介する。



地図 1：和歌山県の位置
(Google Map より転載)



地図 2：和歌山県の地図
(Google Map より転載。)

2. 市街地に立地している紀伊田辺駅

紀伊田辺駅がある田辺市は、和歌山県の南部に位置し、人口約 7.8 万人(2015 年 10 月現在)と、和歌山県下では、県庁所在地の和歌山市に次いで人口が多い市町村である。田辺市は、武蔵坊弁慶の出身地であり、博物学者南方熊楠が晩年を過ごした地でもある。また、2005(平成 17)年 5 月 1 日の周辺 4 町村との合併により、世界遺産で熊野神社の総本宮である熊野本宮大社や仙人風呂で有名な川湯温泉も田辺市となった。

そんな田辺に鉄道が開通したのは、1932(昭和 7)年 11 月 8 日だった。

田辺をはじめとする紀南地方は、山が多い地形の関係で、他地域との交通は船便に頼ってきた。しかし、船便は天候に左右されやすく、危険を伴うため、紀南地方の人々は鉄道の敷設を願っていた。

紀南地方で、最初に鉄道建設の請願が出されたのは 1893(明治 26)年 1 月 14 日の紀南地方の村長約 100 人が集まった会合で、当時政府が示していた大阪から和歌山に至る紀泉線の建設計画に賛成して請願書に調印したことであった。その後、日清・日露戦争による政府の財政難により、紀南地方での鉄道建設運動は盛り上がり欠けていた時もあったが、1919(大正 8)年 3 月に第 41 回帝国議会で、鉄道敷設法中改正法律案が可決され、これにより現在の紀勢本線にあたる路線が、1919(大正 8)年から 10 か年計画、工費 4787 万円で着工することが決定した。このとき、田辺町では、鬮鷄(とうけい)神社と、同法案の可決に尽力した安藤直雄男爵の先祖を祀る藤巖(とうげん)神

社で奉告祭、西牟婁郡議会議事堂で、祝賀会を開いた。ところが、1923(大正 12)年 9 月の関東大震災や昭和の大恐慌により、鉄道建設が思うように進まなかった。

1926(大正 15)年 2 月、紀勢西線がようやく藤並まで開通し、紀勢西線の田辺開業が近づいてきたこともあり、田辺町でも、駅の位置を決定しなければならなくなってきた。田辺町では、駅協議会を組織し、会津川を中心に西側の尾の崎と東側の山崎の 2 か所を建設候補地として政府に陳情した。周辺の村も、駅を自分たちの村に近い場所に建設させようとしていたが、ほどなくして、当時桑畑であった山崎の現在地に建設されることが決定し、駅へ通じる道路の建設も行われることになった。



写真 1 ^{あたご}愛宕山から撮影した開業年の紀伊田辺駅付近の全景
(田辺市商店街振興会ホームページ『田辺市商店街いにしへの写真店』より転載)

田辺では、鉄道の開通が迫るにつれて、鉄道の開通に対する期待が高まっていた。その証拠に、1932(昭和 7)年 9 月 26 日付の記事で紀伊新報は、田辺駅前では、鉄道の開通を見越して、駅前の土地が高騰していることや地元の商人が駅裏に広告版をたくさん並べていたと報じた。そして、1932(昭和 7)年 11 月 8 日、紀勢西線は田辺まで開通した。

この日の田辺駅の利用客数は 1 万 1617 人で、大半の客は、隣の芳養駅までの初乗りを楽しむ客であったという。



写真 2 開業当日の紀伊田辺駅前の様子
(田辺市商店街振興会ホームページ『写真店いにしへの街並み』より転載)

田辺まで鉄道が開通したことで、天王寺・田辺間は約 3 時間で結ばれ、他地域との交通が飛躍的に

向上した。

また、鉄道の開通により、田辺の中心地が栄町や本町から、駅前に移ってきた。

以上のことから、田辺の街の人々は鉄道の開通に対する期待が大きかったことが窺える。



地図 3：現在の田辺市街地 ポイントがついている地点が栄町
(Google Map より ポイントは筆者が打った。)

3. 国鉄駅と市街地が遠い御坊市と御坊臨港鉄道の設立

御坊駅がある御坊市は、和歌山県の中央部に位置する人口 2.5 万人の市である。御坊市は、西本願寺の別院がある寺内町である。また、御坊市は、麻雀牌の生産量日本一を誇っている。

そんな御坊市に御坊駅が開業したのは 1929(昭和 4)年 4 月 21 日だった。駅は、御坊市(開業当時は日高郡御坊町)の市街地(御坊市御坊や藪)からは離れた御坊市湯川町小松原(開業当時は日高郡湯川村小松原)に設置された。

御坊駅の位置の決定には、御坊町と湯川村の誘致合戦が絡んでいる。しかも、湯川村側は、自分たちの村に国鉄駅を誘致する方針でまとまっていたのに対し、御坊町側は、町の北方を通るルート、御坊町と湯川村の間を通るルート、日高川の河口付近を通るルートの 3 つで意見が割れていた。くわえて、湯川村出身の御坊郵便局長や稲原村の県議会議員が御坊に国鉄駅を誘致する運動に反対

していた。そんなこともあり、御坊駅は御坊の市街地からは離れた場所に設置された。

その後、御坊では、国鉄駅と市街地、それから、御坊港を結ぶ鉄道を地元有志で建設する動きが起こった。これにより、御坊臨港鉄道、現在の紀州鉄道が設立された。

御坊臨港鉄道は1928(昭和3)年12月24日に、御坊の有力者の出資により設立された。初代社長には、御坊の大地主、田淵栄次郎が就任した。御坊臨港鉄道は、国鉄御坊駅の開業に合わせて列車の運行を開始する予定だったが、湯川村では、1929年から1930年にかけて、用地買収に関して、農民と小作権を巡って、争いが生じた。農民は、臨港鉄道側に対し、1坪当たり5円の補償金を要求し、建設予定地に見張り小屋を建て、更に、池を掘って鯉を飼って抗戦した。また、土地収用法により、臨港鉄道が農民に対し、稲の作付けの中止するよう通知したが、一部の農民がこれを無視して、田植えを行った。このため、建設が遅れて、列車の運行開始が国鉄御坊駅の開業に間に合わなかった。

結局、御坊臨港鉄道は、1931(昭和6)年6月15日に御坊から紀伊御坊間の1.8キロが、1932(昭和7)年4月10日に紀伊御坊から松原口(現・西御坊)間の0.9キロが、1934(昭和9)年8月10日に西御坊から終点日高川までの0.7キロが、それぞれ開通した。

その後、御坊臨港鉄道は、1972(昭和47)年に東京の不動産会社に買収され、社名を紀州鉄道と改めた。買収後は、不動産業やホテル事業が本業で、鉄道事業は副業という扱いを受けることになった。1989(平成元)年に西御坊から日高川間が廃止され、総延長2.7キロの鉄道路線となった。



地図4：現在の御坊市街地 ポイントを打っている地点は日高川駅
(Google Map より ポイントは筆者が打った。)

4. まとめ

今回、僕は紀勢本線の紀伊田辺駅と御坊駅の誘致運動について紹介した。紀伊田辺駅と御坊駅とでは誘致運動の結果が異なっている。

紀伊田辺駅の場合は、駅が市街地の端に建設されたため、市街地からのアクセスが良く、駅開業後、駅前には田辺の一大商業地となった。しかし、現在は、郊外型商業施設が多く立地する国道42号線田辺バイパス沿いなどに客が流出している。

御坊駅の場合は、駅名は御坊を称しているのに、実際は、御坊市湯川町(開業時は日高郡湯川村で、1954年に御坊市となる)小松原に立地している。御坊駅は、御坊の市街地(紀伊御坊駅付近)からは、直線距離にして1.5キロも離れている。御坊駅が、御坊に立地しなかったのは御坊の住民が鉄道の開通を歓迎しなかったからだという意見もあるが、御坊の住民はむしろ鉄道の誘致に積極的であった。これは、後に、住民の出資により御坊臨港鉄道が設立されたことから窺える。したがって、御坊の住民が鉄道を嫌っていたという説は正しくない。

最後に、僕は、紀伊田辺駅と御坊駅の誘致運動を取り上げたが、他者が僕とは異なる結論を出すことを期待している。

5. 出典

田辺市史編纂委員会編(2003)『田辺市史』第3巻 P.P.368~382
武知京三(1990)『日本の地方鉄道網形成史—鉄道建設と地域社会』
柏書房 P.P.226~254

『紀州鉄道ホームページ』<http://kitetsu.co.jp/info4.htm>

閲覧日 2015/3/4

写真1:田辺市商店街振興会ホームページ『田辺市商店街いにしへの写真店』

<http://tanabe-shouren.kiiminpo.jp/cnts/photo/?c=rf2ogzlsujrzqmf0>

閲覧日 2015/11/29

写真2:田辺市商店街振興会ホームページ『写真店—いにしへの街並み』

<http://tanabe-shouren.kiiminpo.jp/cnts/point/?c=001&p=0>

閲覧日 2015/11/29

田辺市ホームページ『田辺市の人口』

<http://www.city.tanabe.lg.jp/>

閲覧日 2015/11/29

地図1~4はいずれもGoogle Mapを基にして筆者が加筆した。

初めに

私は関西学院大学西宮上ヶ原キャンパスに所要約 1 時間で、毎日通学している。梅田から阪急神戸本線に乗車し、西宮北口で今津北線・宝塚方面行に乗り換えて、甲東園で降りるという通学手段で、大阪市に住んでいる私にとっては、便利な通学圏である。

現在の運行ダイヤは 1995 年の阪神淡路大震災後

に設定されたものを基に現在に至っているが、その経緯は並走する JR との熾烈なライバル対決が幾度無く繰り広げられてきた。この論文では京都本線を加えて、京阪神間における阪急と JR の競争の歴史を語ってゆく。

阪急特急の停車駅① ～神戸高速鉄道での乗り入れ～

現在の神戸本線の特急の梅田～神戸三宮の停車駅は、十三、西宮北口、夙川、岡本である。これに加え、神戸高速鉄道の新開地まで乗り入れるため、神戸三宮～新開地は、花隈、高速神戸にも停車する。なお、高速神戸では阪神電鉄と山陽電鉄、新開地では神戸電鉄と接続する。

▲路線図(阪急神戸三宮・元町～西代・湊川が神戸高速鉄道線)

神戸高速鉄道は 1968 年に開業した第三セクターである。開業前の神戸市内は阪急・阪神・山陽・神戸電鉄の 4 つの鉄道会社の路線が乗り入れていて、それぞれのターミナル¹が離れていた。そこで、これらの路線を相互乗り入れさせることで、より利便性が良くなるだろうと考えられた。阪急・阪神・山陽は同じレール幅だったので、高速神戸で合流させる。一方、神戸電鉄は前述の 3 社とは幅が異なるので、新開地では乗り場が別に設置された。さらに阪急・阪神・山陽の特急は開業時、それぞれの乗り入れ区間が決まっていた。山陽は阪急線内では六甲、阪神線内では大石までとなっていて、逆に阪急・阪神特急の山陽線内における乗り入れ区間は須磨浦公園までとなっていた。

¹阪急：三宮、阪神：元町、山陽：兵庫(既に廃止)、神鉄：湊川。なお、三宮は阪急では 2013 年 12 月に、阪神では 2014 年 4 月にそれぞれ神戸三宮に改称。





▲阪急 9000 系



▲阪神 9000 系



▲山陽 5000 系



▲神鉄 5000 系

以上の運行設定は、開業から三十年間続けられたが、1998 年に大きく変わった。阪急の乗り入れ区間が須磨浦公園から新開地まで短縮され、山陽への乗り入れを廃止した。また山陽も阪急六甲から阪急三宮までとなり、阪神の乗り入れ区間が大幅に延長された。どのようになったかという、阪神梅田～山陽姫路を結ぶ直通特急の運転が開始されたのだ。これは現在に至っているが、そもそもなぜ阪神が山陽との直通特急を走らせたのか。その答えは、元々阪神と山陽の路線内では、1 つの列車に 6 両編成限りであるところにあった。一方、阪急の日中での運行は 8 両編成だが、須磨浦公園まで乗り入れていた時は三宮で 2 両を切り離して、6 両で山陽線内を走っていた。しかし、この増結作業がダイヤのネックとなり、新開地止まりの理由の 1 つとなった。

このように、神戸高速鉄道の開業当初からの運行設定は様々な試行錯誤が繰り返され、1998 年より阪神・山陽の直通特急及び、阪急特急が新開地まで走るようになったのである。

だが、これだけでは現在の神戸本線の特急停車駅がどのように設定されていったのかが誠に見当がつかない。次の項では停車駅設定に大きく影響したライバル JR 神戸線との競争経緯について語っていこう。

阪急特急の停車駅② ～震災と JR の新快速～

長らく神戸本線は大阪～三宮間で十三、西宮北口の 2 駅のみ停車するノンストップ特急を敢行してきたが、1995 年の阪神淡路大震災を境に状況が変わる。ライバル会社の JR が快速電車の高速化を進めるため、新たに 223 系電車²を導入したのである。この車両は、それまでのものより最も速い最高時速 130 キロで走行でき、

² 1000 番台。なお、既に 0 番台が阪和線で走っていた。

まさに特急列車並であった。

これがなぜ阪急特急の停車駅に大きく影響したかという、スピードにあった。長らく新快速という国鉄時代から走っている快速電車に対抗するために阪急は特急の停車駅を前述の 2 駅のみに限らせた。だが、震災後に JR は新型車両を導入したことで、もはやスピードでは JR にはかなわないことが判明した。そこで阪急が考えた対抗策として、特急停車駅を増加させることだった。しかし、ここで疑問が浮かぶ。なぜ JR への対抗策として特急停車駅を増やすのか？所要時間が速いほうが断然有利と考えるが、実は新快速が速いという裏腹にある懸念が JR の方にあった。

一体それは何なのか。新快速が通過する駅付近を最寄りとする乗客にあった。わかりやすくいうと、優等列車である新快速は大阪～神戸間をあっという間に結ぶ反面、通過駅がかなり多い。この区間の新快速の停車駅は、尼崎、芦屋、三ノ宮である。それ以外の駅は普通や快速がカバーするが、どうしてもやはり新快速の方が三ノ宮・神戸に先着する³。



▲阪急 8000 系



▲阪急 1000 系

そこで阪急が考えた策が夙川・岡本の 2 駅を特急停車駅に加えたのだ。

まず、岡本が停車駅になったのは 1995 年の震災復旧直後だ。これは新快速の高速化に伴い、新たな 223 系を導入された時だ。「スピードで勝てぬなら新快速が停車しない駅付近の乗客を奪ってしまえ」ということを念頭に、岡本に一番近い JR の駅である摂津本山に目を向けた。この駅は普通しか停まらないので、岡本の特急

³ (例)芦屋～三ノ宮間は新快速の停車駅は 1 つもなく、この区間の駅を最寄りとする乗客は普通・快速しか利用できないので、乗車中に隣の線路を新快速が猛スピードで追い越すという、まさに新快速に乗りたが、乗ることが不可能であること(三ノ宮、神戸に着く時間が遅くなる)。

停車にはうってつけである。こうすることで、わざわざ JR に乗らずにあつという間に三宮に着けるわけである。

次に 2006 年に夙川を加えた。実は翌 2007 年に JR が新駅として近くにさくら夙川を開業させるのだった。この駅も新快速が停まる駅ではない。では、なぜ夙川を特急停車駅にしたのか。それはこの駅が甲陽線の乗換駅でもあるからである。

甲陽線は神戸本線の支線の 1 つで、高級邸宅街・甲陽園へのアクセス路線として機能している。そればかりではなく、沿線には多くの学校が存在する。沿線の住民や通学する学生など甲陽線は幅広い乗客数を背負っている。そこに目を付けたのが JR である。長らく阪急は夙川を特急停車駅に設定していなかったので、JR が近くに駅を新設すれば、阪急の乗客が一気に JR 側に流出する。さらに新快速は停まらないが、尼崎や芦屋で乗換えができる。それだと阪急よりも早く大阪・神戸に到着する。すぐに阪急が再び手を打ったのだ⁴。

これで現在の神戸本線の特急停車駅は整えられた。ここまで振り返ると、阪急神戸本線の特急は、大阪・神戸間を並走するライバルの JR、特に新快速に対抗するために多くの対策を練ってきた。だが、スピード勝負では、もはや新快速には勝つことは出来ないの、新たに乗客流出を防ぐための特急停車駅の増加に図ったのだ。

JR と阪急の対決は何も阪神間に限ったことではない。京阪(京都・大阪)間の対決も見逃せない。このことは次の項目で説明しよう。



▲JR223 系



▲JR225 系

⁴特急の最高時速が 115 キロに引き上げられ、夙川停車の余裕ができたことも挙げられる。

阪急特急の停車駅③ ～京阪間のライバル対決～

それでは京阪間の JR と阪急の競争の歴史を語っていきましょう。

JR と阪急京都本線は大阪(梅田)を出発すると、互いに離れた場所を走行する。両線は茨木(市)や高槻(市)を通り、大阪府と京都府の県境の山崎辺りで合流・並走し、長岡京(長岡天神)付近で再び分離し、それぞれ京都(河原町)へ向かう。なお、山崎は豊臣秀吉と明智光秀が戦った場所として有名で天王山の由来となっており、東海道新幹線の線路も並走していて、阪急電車ファンの間で伝説となっている「新幹線の線路を阪急電車が走行した」場所でも有名である。

さて、JR と阪急がどのように対決を繰り返していったのか。神戸本線の特急の項目でもあったように、JR は震災の復旧に全力を注ぎ、新快速の高速化を進めた。元々国鉄時代から既に新快速が存在していたので、ライバル対決は震災以前から静かに進行していた。京都本線の特急もノンストップ特急を敢行し、停車駅を梅田～河原町間で十三、大宮、烏丸の 3 駅のみとした。スピード対決で国鉄(JR)と対抗するためには、主要駅のみ限定せざるを得なかったのだ。だが、思わぬ転機が訪れる。言うまでもなく JR の 223 系の導入であった。無論、阪急は黙ってははいられなかった。京阪神を並行する JR が京都～大阪～神戸をそれまで以上のスピードで走り、所要時間も大幅に短縮されるのだ。そうすると、乗客が JR に流出することも懸念する。そういうわけで、京都本線も特急停車駅の増加に着手したのであった。



▲阪急 8300 系



▲阪急 7300 系

そして、第一弾の停車駅増加が1997年に図られた。高槻市である。この駅は近くに新快速の停車駅でもある高槻があり、長らく阪急に利用していた乗客がJRに流出しないように手を打ったのである。

続いて第二弾が2001年に行われ、新たに茨木市、長岡天神、桂の3駅が加えられた。茨木市と長岡天神は付近にJRの駅もあるので、乗客流出を防止する措置でもある。桂は付近にJRの駅はないが、この駅は嵐山方面への乗換駅でもある。嵐山への観光客の利便性を高めるために停車駅に加えたのだ。

この年は、以上の3駅が特急停車駅となったが、1つだけ特急停車駅から外された駅がある。大宮である。なぜ外されたかについては様々な理由があるが、私の推測は、日中の乗降数が少なくなったと考えられる。特急のみを除いて朝・タラッシュに限って運転されている通勤特急・快速急行を含む全ての列車は停車する。要はラッシュの時間帯は乗降数が多いものの、日中の時間帯はラッシュ時に比べて、それほど多くないと判断しただろう。詳しいことは下図の表にまとめている。また、桂で各駅停車(高槻市～河原町まで各駅に停まる準急)が特急との緩急接続を行う。そのような理由でダイヤが大幅に変わったのである。ちなみに大宮と同様に西院も特急を除く全ての列車が停まる。同様の理由で、ラッシュ時は混雑するが日中は少なくなるからであろう。

年度	乗車人員数	定期人数
1995年	9645人	4679人
1996年	14340人	4608人
1997年	8446人	4113人
1998年	8227人	3979人
1999年	8101人	3838人
2000年	7863人	3733人
2001年	7092人	3364人

▲1995年～2001年における大宮駅の乗車員数及び、定期人数

そして、第三弾が2007年に行われた。淡路である。最もこの駅は、大阪市営地下鉄堺筋線方面⁵・京都本

⁵天神橋筋六丁目・天下茶屋方面。

線の支線の 1 つである千里線など多方面へアクセスする乗換駅でもある。京都本線は京都・河原町方面と大阪・梅田方面に向かう路線だが、特に梅田方面行に乗ると南方で地下鉄御堂筋線と乗り換えができ、十三で宝塚本線と神戸本線にも乗り換えができる。一方、千里線は京都本線とは相互直通運転が行われていて、北千里方面へは関西大学千里山キャンパス(関大前)へ向かう学生らの通学手段として利用され、平日ラッシュ時・受験シーズンが大変混雑する。また、堺筋線方面への利用客もかなり多い。堺筋線内の全駅は地下鉄の他路線・JR や私鉄の乗り換えができるからである⁶。尚更、阪急沿線から大阪市内への乗客をスムーズに運べるという利便性が最も高いことが堺筋線の目玉でもある。ここに相互直通乗り入れの便利さが伺える。そこへ目を向けて、特急が淡路に停車するようになった訳である。特急を停車させることで、各方面へ向かう列車に乗り換えて、目的地に行けるのである。

ところで、現在(2015 年現在)でもそうだが、淡路には朝・夕ラッシュ時に運転される通勤特急は通過する。淡路は「特急は停車するが、通勤特急は通過する」駅だが、西院・大宮は「特急は通過するが、通勤特急は停車する」駅である。なんとも疑問が浮かぶ。前述の通り、「ラッシュ時は乗降数が多いが、日中はそれほど少ない」駅と同様に、この淡路駅は多くの乗客で混雑する。日中走っている特急をラッシュ時に通勤特急に切り替えて、淡路を通過させる。それとは逆に、京都市内の西院・大宮には日中の特急は通過させて、ラッシュ時の通勤特急は停車させるわけである。

だが、これだけではない。実はラッシュ時には通勤特急とは交互に、快速急行も運行される。この快速急行の停車駅は、十三、淡路、茨木市、高槻市、長岡天神、桂、西院、大宮、烏丸である。ここで疑問に感じる人がいるだろう。なぜかこの列車は、淡路には停まるが、西院と大宮にも停まる。特急と通勤特急が交互に通過・停車する駅なのに快速急行は 3 つ全てに停まる。

⁶(例)北浜で京阪電鉄、日本橋で近鉄、天下茶屋で南海電鉄と乗り換えができる。



▲堺筋線 66 系



▲阪急 9300 系

これには 2 つの事情がある。まずは車両である。京都本線の特急・通勤特急はクロスシートの車両・9300 系が主に運行され、快速急行にはロングシートの車両で運行されている。大阪・京都方面からは多くの通勤通学客を輸送するが、クロスシートとロングシートの車両で、どちらが混雑時に適しているかという点、後者の方である。前者の場合だと、全体の着席定員が少なくなってしまう。そうすると通路に出たいが、多くの立客で混んでしまっている。前者のデメリットがここに反映されている⁷。

もう一つは淡路駅のホームにある。この駅は梅田・堺筋線方面と河原町・北千里方面の 2 面 4 線の構造であり、ホーム幅が非常に狭いのである。日中はまだしも、ラッシュの時間帯は通勤・通学客などで混雑が激しくなる。このような状況に大阪・京都方面から大勢の乗客を運んでいる通勤特急が停車すると、線路への転落事故も発生いたしかねない。そういうケースを想定し、通勤特急は通過するのである⁸。

⁷ ただし、9300 系が検査などで離脱した場合はロングシート車両(7300 系、8300 系など)が、ロングシート車両が離脱した場合は 9300 系が充当される。

⁸ さらに大阪方と京都方で 2 つの平面交差が存在し、一方の電車がもう一方の電車を信号待ちしなければならず、駅付近には踏切もあるため、そこで電車が停車すると踏切渋滞が起きる可能性もある。2015 年(時点)では高架工事中で、将来は梅田・堺筋線方面と河原町・北千里方面のホームが上下 2 段式となる。

京都本線の特急停車駅に関しては、様々な理由が挙げられた。JR側に乗客を流出することの防止、日中とラッシュの時間帯の乗降数を比較する上での停車駅を決定、駅の構造上における問題など様々な諸事情が重なる。いかに京阪間の乗客輸送を上手く行うか、数々の経緯があった。今後も特急停車に関して、色々な変更があるかも知れない。その時の運行状況がどうなるか、今後の展開を見守りたい。

参考文献：『阪急電鉄のひみつ』(PHP 研究所、2014 年)

『鉄道ジャーナル』(成美堂出版、2013 年 2 月号・2014 年 3 月号)

参考資料：京都府統計書「鉄道乗車人員」平成 7 年度～平成 13 年度

写真撮影者及び、図表作成者：筆者

これにより、ホーム幅も地上以上に広くなることが想定される。



はじめに

私は、徳島大学工学部の 1 年ですが、縁があり関西学院大学の鉄道研究会に準会員として参加しています。せっかくですので、徳島に関する話題を扱うことにしました。

徳島県について

面積:4,146.81km²

人口:768,658 人(平成 26 年)

徳島県は四国東部に位置し、およそ 8 割は山地である。徳島県で一番高い山「剣山(つるぎさん)」は標高 1,955m で四国 2 位である。徳島県の県庁所在地である徳島市を流れる「吉野川(よしのがわ)」は日本三大暴れ川の一つで「四国三郎」の異名を持つ。徳島と淡路島の間にある鳴門海峡の渦潮は、世界最大規模とも言われる。夏の阿波踊りは有名である。また、徳島県の特産品は、なると金時やレンコン、阿波尾鶏などがある。

第一部 徳島大学の通学限界

・はじめに

私は実家のある神戸で週末を過ごし、月曜日の朝に神戸から高速バスで徳島大学に通学することが多々ある。神戸から通うたびに、どこが限界なのか気になっていたため、今回調べてみることにした。

・ルール

1. 1 限(8 時 40 分)に間に合うこと。帰宅については考慮しない。
2. 公共交通機関ならば何を使っても構わない。ただし、タクシーは除く。
3. 土・休日ダイヤは考慮しない。
4. 三宮・舞子での乗り換え時間は 10 分とする。
5. 徳島駅から徳島大学まで徒歩 15 分、徳島港から徳島大学まで徒歩 40 分とする。
6. 夜行バス、夜行列車は除く

・結果

1. 総合の部

最東端:野洲駅(滋賀県)5:09→徳島大学前 8:17

最西端:今治駅(愛媛県)4:37→徳島駅 8:14

最南端:甲浦駅(高知県)6:24→徳島駅 8:18

最北端:津山駅(岡山県)4:29→徳島駅 8:14

2. 鉄道だけの部

最東端:見能林駅(徳島県)7:30→徳島駅 8:18

最西端:今治駅(愛媛県)4:37→徳島駅 8:14

最南端:甲浦駅(高知県)6:24→徳島駅 8:18

最北端:津山駅(岡山県)4:29→徳島駅 8:14

3. 鉄道とバス(高速舞子～徳島大学前)の部

最東端:野洲駅(滋賀県)5:09→徳島大学前 8:17

最西端:津山駅(岡山県)4:29→徳島大学前 8:17

最南端:和歌山駅 4:59→徳島大学前 8:17

最北端:津山駅(岡山県)4:29→徳島大学前 8:17

4. 飛行機の部

通学不可能

5. 船の部

最東端:和歌山港 5:35→徳島港 7:35

・補足

甲浦駅・見能林駅・和歌山港以外は全て始発である。「鉄道だけの部」の最西端は今治駅であるが、本州の最西端は福山駅(広島県)である。飛行機で通学した場合、1 限に 20 分ほど遅刻する。夜行バスを使うと、東京・名古屋から通学可能。

・考察

かなり広範囲から、徳島大学に通学が可能であることが判明した。しかし、交通費が相当な額になるうえ、通学時間もかかるため、あまり現実的では無いだろう。

日本の白地図



(<http://www.kabipan.com/geography/whitemap/>)



◀徳島駅と徳島駅前
バスターミナル

第二部 徳島県の交通

第二部では、徳島県の現在の交通について説明する。

1. 鉄道

路線紹介

現在、徳島県内には 4 つの JR 線、1 つの私鉄線がある。

・JR 四国(四国旅客鉄道)

高德線: 高松駅(香川県)～徳島駅

名前の通り、“高”松と“徳”島を結ぶ路線。1 時間に 1 本、特急「うずしお」が高松(一部は岡山)～徳島間を走っている。所要時間は最速 58 分。

鳴門線: 池谷駅～徳島駅

四国の玄関口である鳴門と高德線の池谷駅を結ぶ路線。池谷で折り返す列車もあるが、徳島へ直通する列車もある。

徳島線: 阿波池田駅～徳島駅(※)

吉野川沿いを走る路線。「よしの川ブルーライン」という愛称がある。阿波池田といえば、高校野球「やまびこ打線」で有名になった池田高校の最寄り駅である。1 日 7 往復、特急「剣山」が徳島駅～穴吹・阿波池田駅間を走っている。所要時間は最速 69 分。

(※): 正確には、徳島線の起点は佃(阿波池田の隣)、終点は佐古(徳島の隣)である。

牟岐線: 徳島駅～海部駅

徳島駅から徳島県第二の都市である阿南を通り、牟岐・海部を結ぶ路線。「阿波室戸シーサイドライン」という愛称がある。特急「むろと」が徳島～牟岐(一部は海部)間、「ホームエクスプレス阿南」が徳島～阿南間を走っている。「むろと」の所要時間は最速 99 分。

・阿佐海岸鉄道

阿佐東線: 海部駅～甲浦駅(高知県)

わずか 3 駅、総延長 8.5km の鉄道会社である。当初の計画では、室戸を經由し、高知駅へと繋がる予定であったが、国鉄の財政難により建設が中断され、徳島県側が「阿佐海岸鉄道」、高知県側が「土佐くろしお鉄道」となった。

車両紹介

・キハ 40・47

普通列車用の車両。1977 年にデビュー、徳島県内全線を走っている。最近、1500 形の登場で数を減らしている。

・1000・1200 形

普通列車用の車両。1990 年デビュー。1000 形は、徳島線と高德線を走っており、1200 形は徳島県内の JR 全線を走っている。1200 形は 1000 形の改造車で、後述の 1500 形と連結することができる。

・1500 形

JR 四国最新の普通列車用車両である。2006 年デビュー。徳島県内の JR 全線を走っている。

・2000 形

高徳線の特急「うずしお」に使われている車両である。1997 年デビュー。最高速度は 130km/h である。カーブで車体を傾けて走る「振り子式車両」である。

・キハ 185 系

特急「むろと」「剣山」「うずしお」などに使われている車両である。1986 年デビュー。

N2000 形

1000 形

キハ 47

1200 形

キハ 185

1500 形



2. バス

バスは非常に多いため、高速バスと夜行バスのみ扱う。

大鳴門橋・明石海峡大橋の開通により、本州と陸続きになったため、多くのバスが運行されている。特に、関西方面行きのバスは一日 100 往復以上運行されている。また、週末はバスの増発が多々ある。

表 1: 主な路線の所要時間

東京(品川)	約 10 時間 30 分	三宮	約 1 時間 50 分
名古屋	約 6 時間 40 分	広島	約 3 時間 46 分
京都	約 2 時間 50 分	岡山	約 2 時間 23 分
枚方	約 3 時間 14 分	高松	約 1 時間 35 分
大阪	約 3 時間	松山	約 3 時間 13 分
関西空港	約 2 時間 45 分	高知	約 2 時間 20 分

表 2: 徳島駅前バスターミナルを発着するバス

路線	運行会社	本数
徳島～東京(品川)	徳島・京急	(2 往復)
徳島～東京・新木場	JR 関東(一部 JR 四)	(1 往復)
徳島～名古屋	徳島・名鉄	1 往復・(1 往復)
松山～名古屋	JR 四・JR 海	上り 1 本
徳島～京都	本四・JR 四・徳島・京阪・西 JR	7 往復
徳島～枚方	徳島・京阪	2 往復
徳島～大阪・なんば・USJ	徳島・阪神・阪急・南海	11 往復
	JR 四・本四・西 JR	23 往復
徳島～関西空港	徳島・本四・KATE	9 往復

徳島～三宮	徳島・阪神・阪急・神姫	17 往復
徳島～三宮・新神戸・神戸空港	JR 四・本四・西 JR	17 往復
徳島～洲本・津名港	淡路交通	4 往復
徳島～広島	徳島・広交観光	2 往復
徳島～岡山	徳島・両備	3 往復
徳島～高松	徳島・大川	12 往復
徳島～松山	徳島・JR 四・伊予鉄	7 往復
徳島～高知	徳島・JR 四・とさでん	4 往復

表 3:三好 BS などに停車するバス

路線	運行会社	本数
高知～東京・新木場	JR 関東	(上り 1 本)
高知～京都	JR 四・西 JR	2 往復
松山～京都	JR 四・西 JR	上り 1・下り 2

表 4:牟岐・阿南・徳島大学前などに停車するバス

路線	運行会社	本数
室戸・生見・阿南～大阪	徳島バス	7 往復

表 5:その他

路線	運行会社	本数
阿南・徳島～三宮・新神戸	海部観光	4 往復
阿南・徳島～大阪・伊丹空港	海部観光	11 往復
阿南・徳島～新宿・東京	海部観光	4 往復
香川・徳島～東京・新宿・TDL	コトバス	(2 往復)
香川・徳島～名古屋・四日市	コトバス	(1 往復)
香川・徳島～福岡(博多)	コトバス	(1 往復)

凡例:

(数字)…夜行バス

徳島…徳島バス、京急…京急バス、名鉄…名鉄バス、京阪…京阪バス、阪神…阪神バス

阪急…阪急バス、南海…南海バス、両備…両備バス、神姫…神姫バス、大川…大川バス

KATE…関西空港交通、伊予鉄…伊予鉄道、とさでん…とさでん交通

JR 関東…ジェイアールバス関東、JR 四…ジェイアール四国バス

JR 海…ジェイアール東海バス、西 JR…西日本 JR バス、本四…本四海峡バス

コトバス…琴平バス

3. フェリー

かつては、多くのフェリーや高速船が就航していたが、橋ができたことによって減り、現在では徳島港から 2 つのフェリーが就航しているのみである。

・南海フェリー(徳島港～和歌山港)

一日 8 往復運行されている。所要時間は約 2 時間。

「好きっぷ 2000」を使うと、難波・高野山・関空へ 2000 円で行くことができ、時間はかかるものの、高速バスよりも安く移動できる。

・オーシャン東九フェリー(東京～徳島～北九州)

一日 2 便(上り・下り)運行されている。

2016 年 1 月に新型船が導入された。



南海フェリー

4. 飛行機

徳島県には「徳島阿波おどり空港」があり、全日空(ANA)、日本航空(JAL)、日本エアコミューター(JAC)が就航している。

徳島駅から徳島空港までは、リムジンバスでおよそ 30 分である。

・徳島～羽田便

JAL:7 往復

ANA:4 往復

・徳島～福岡便

JAC:1 往復

さいごに

最後まで読んでいただき、ありがとうございました。写真を用意できなかったのが残念です。関西と徳島は非常に近く、日帰りで観光もたっぷり楽しめます。皆さんも徳島に来てみてはいかがでしょうか？

参考文献

徳島県:<http://www.pref.tokushima.jp/>

JR 四国(四国旅客鉄道):<http://www.jr-shikoku.co.jp/>

阿佐海岸鉄道:<http://asatetu.com/>

徳島バス:<http://www.tokubus.co.jp/>

ジェイアール四国バス：<http://www.jr-shikoku.co.jp/bus/>
海部観光：<http://www.kaifu-kanko.co.jp/>
南海フェリー：<http://www.nankai-ferry.co.jp/>
オーシャン東九フェリー：<http://www.otf.jp/>
徳島阿波おどり空港：<http://www.tokushima-airport.co.jp/>

伊予灘紀行

2 回生になった直後の出来事である。この紙面で内容は言えないが、10 月に所用が出来て、愛媛の方に行くことになった。それも宇和島と言う、かなり南の方である。愛媛は私も未踏の地であるので、旅行気分で楽しみにしていた。

秋深まる 10 月半ばの旅。普段、私は長期休暇中に青春 18 きっぷを使用して旅へ出るのが通だが、今回は一応所用と言うことで、交通費は親持ちになった。さすがにオプションは自腹であるが。用事といえども極力交通費を切り詰めるため、往路は私の旅のセオリーである普通電車のみで移動することとした。その方が普段の旅行気分が味わえて楽しい。

当日の朝 5 時前に起床し、前日に準備した荷物を担ぎ、まだ真っ暗な夜道を、御影駅に向けて進む。神戸はこれから曇り空らしいが、四国の天気は 2 日とも晴れ。胸が高鳴る中の出発である。

<1 日目 10 月 17 日 (土)>



御影 5:31 発→神戸三宮 5:41 着 阪急神戸線普通 新開地行き

夜更けぬ中に到着したのは 7000 系である。流石に車内は空いている。スマホを触っていると、神戸三宮はすぐの到着である。

三宮 5:53 発→新神戸 5:55 着 神戸市営地下鉄山手線 新神戸行き

始発から 2 本目の電車は 1000 形。これから新幹線に乗るのだろうか、旅行鞆を持った人が目立つ。僅か 2 分で新神戸に到着。新幹線ホームへ足を進める。

発車 5 分前、かつて「ひかり」等で使用されていた到着メロディが流れる。日は既に昇っている。

新神戸 6:13 発→岡山 6:50 着 みずほ 601 号 鹿児島中央行き

六甲トンネルから明るいライトを照らしながら、九州新幹線用の N700 系 7000 番台がやって来た。新大阪発車時点でそこそこ混んでおり、自由席の通路側にぼつんと腰掛けた。電車は新神戸をゆっくりと発車するや、あっという間に西神ニュータウンをすっ飛ばす。そんなことをメモしていると、大阪へ向かう新快速と離合し、「いい日旅立ち」のメロディが流れ、僅か 10 分強で姫路に停まる。姫路から、家から持っ



てきたパンとジュースを頂き、トイレに行っている間に岡山県に入った。新神戸から40分足らずで四国への玄関駅・岡山に到着した。

駅の電光掲示板を見ると、本来なら既に岡山を出発している「サンライズ出雲・瀬戸」が未だに到着していない。幸か不幸か、「サンライズ出雲・瀬戸」を見られるのは何ともラッキーである。

岡山 7:11 発→坂出 7:50 着 快速 マリンライナー7号 高松行き

「サンライズ出雲・瀬戸」の遅れの影響で発着ホームが端の方に変更された。既に列は形成されている。マリンライナーの到着を待っている間に「サンライズ出雲・瀬戸」が隣のホームに到着した。やがて来たのはJR四国の5000系とJR西日本の223系である。計5両で空席も見当たりますが、それなりに人が多い。四国へ渡る中で一番安価で便利な電車だからである。到着からあまり余裕が無いまま、「サンライズ出雲・瀬戸」の解結作業を見ながら岡山を離れた。朝ラッシュを想定し、岡山県側の停車駅がやや多い。早速次の大元で停車した。茶屋町でかつての本四連絡のメインルートであった宇野線と別れ、電車は新快速並みの速さでトンネルと突っ切る。児島で本州は終わり、以降はJR四国に入る。トンネルを出ると、長大な瀬戸大橋を渡る。朝日に照らされた瀬戸内海、7時台に瀬戸大橋を渡るのは初めてである。宇多津の漁港が見えると、四国は目の前。程無くして四国に上陸した。早速次の坂出で下車する。家を発ってから僅か3時間足らずで四国に降り立った。しばらくトイレが無いので、ここでトイレに行っておく。



坂出 8:09 発→観音寺 8:57 着 予讃線普通 観音寺行き

ここから今日の目的地・松山まで普通電車で移動するが、松山まで車内にトイレが一切無いというハイリスクな行程である。来たのは121系。高校生の団体が大量乗車し、車内は混雑したが、団体は次の宇多津で下車した。児島～坂出～宇多津は三角形になる形で線路が繋がっている。宇多津からは閑散としていたが、ボックスシートは埋まっていたので、ロングシートに腰掛ける。足回りがかなり古いものなので、振動が激しい。多度津で高知へ向かう土讃線と別れ、電車は松山へ向けて西へ進む。ここからは単線であり、また私にとって初めて乗る区間である。海岸寺からは瀬戸内海が望める。暫く走ると海に向けて神社の鳥居が立っているのが見え、すっと駅を通過した。この駅は津島ノ宮と言い、8月に神社でお祭りがある2日しか営業しない臨時駅であ



る。ここを出ると海は暫くお預け。18きっぷシーズン外からか、旅行客は見当たらない。途中駅では車掌が駅の端まで走って切符を回収する。ご苦労様である。数駅進んだだけなのに行き違いが多い。この先何度も見る四国特有の日常を見ていると、観音寺の到着はあっという間である。

観音寺 8:59 発→伊予西条 10:06 着 予讃線普通 伊予西条行き

次の電車も 121 系である。間髪入れずに電車は観音寺を離れた。2 つ先の箕浦で県境とも思えない小さなトンネルを通る。つまり愛媛県に入った。四国以外でこのトンネルを通れる電車はほとんど無い。とにかく天井が低いのである。そのトンネルを抜けて進むと、四国中央市の中心部・川之江に着く。ここでお遍路回りの方々が多く乗ってきた。次の伊予三島で少々停車した後、その次の伊予寒川で特急



「しおかぜ・いしづち」との行き違いで 10 分程停車した。トイレはこの停車時間中に行ける。朝早い起床はこの時間になると眠気を引き起こす。旅は一期一会、見える風景も一度切りと考える私にとって、道中は極力寝ないようにしているが、眠気には勝てず、暫く転寝していると、新居浜の手前まで来ていた。新居浜でお遍路さんも降りてがらとなり、そのまま伊予西条に着いた。

ここでは休憩時間があるので、トイレに行ってから、駅に湧いているおいしい天然水を飲む。その間に松山行きの「しおかぜ」に道を譲る。伊予西条の到着メロディはかの有名な「千の風になって」。西条市のホームページによると、この歌を歌っているテノール歌手が西条市出身であることが由来らしい。他にも駅前には、四国とは縁もゆかりも無い新幹線の博物館がある。これは、新幹線の親とも言える当時の国鉄総裁・^{そごうしんじ}十河信二が四国出身だからである。

伊予西条 10:29 発→今治 11:06 着 予讃線普通 伊予市行き

そうこうしているうちに他の客が列を成しており、私は出遅れて列に並んだ。来たのは 7000 系である。1 両で運転されるので、車内は混雑している。乗っているのはほとんどが地元民である。辛うじてロングシート的一角には座れた。ここからは車掌がないワンマン運転。四国ではワンマン運転をする際は後乗り前降りが徹底されている。発車後、左手には石鎚山や、かつては銅山として栄えた別所がそびえる。石鎚山のハイカーらしき人がこまめに降りていく。伊予氷見を出ると北へ向けて大きくカーブする。身軽な 1 両の電車は難なくカーブを駆け抜ける。しかし、カーブが多くて方向感覚が分からない。伊予桜井で地元の高校生がほとんど降りていった。対向列車と行き違いしながら、やがてしまなみ海道の橋が見えてきた。今治である。



松山まで乗り通さず、今治で一旦下車した。是非寄ってみたい城がある。

今治 13:05 発→松山 14:09 着 予讃線普通 松山行き

小休止を終えると再び松山へ向かう。もうあと1列車で松山へ着くのだ。先と同じ単行の7000系に乗る。客の数はまばらである。しまなみ海道を背に、また四国山地を左手に、電車は松山へ向かって進む。線形はあまり良く無いが、やはり軽快に走る。愛媛県に入ってからほぼ皆無だったトンネルが徐々に多くなる。伊予北条を出ると、松山まで後30分。既に松山市内には入っている。市内に入ってから割とこまめに駅がある。あまり風景が変わらぬまま松山に着いた。



今日の移動はここまで。後の時間は松山観光を楽しむこととする。松山と言えば色々と思いつくものがあるが、まずは松山城へ。

一度ホテルにチェックインしてお酒の酔いを覚まし、夕食を食べに路面電車で松山市駅へと行く。目の前に高島屋と観覧車があり、松山駅よりは賑やかだ。宇和海で採れた魚を使った定食を食べ、再びホテルに戻る。観覧車に乗りたかったが、7時30分で営業を終了していたので諦めた。松山市内の夜景をゆっくりと眺めたかったのに。明日も早いので、11時30分頃には就寝した。

<2日目 10月18日(日)>

松山の天気は晴れ。雲一つ無い空が広がるようである。



朝5時40分に起床し、すぐに着替えてホテルを出る。南国のイメージが強い四国も、この時期の早朝は寒い。切符を通し、写真を撮りつつ、乗車列車へ乗り込む。

松山 6:22 発→伊予大洲 7:49 着 予讃線・内子線普通 八幡浜行き

若干陽は射している。停車していたのはキハ32。朝からか2両繋いでやって来た。乗客は多く無いが、車掌が乗車している。それもまた、一番後ろに乗っているのではなく、1両目にいるという変わったスタイルである。切符の回収を考慮してのことであろう。次の市坪駅の目の前には坊っちゃんスタジアムがある。この駅の愛称は、正岡子規の幼名である升のぼるに因み、「野球」である。脇には新しい線路が敷かれているが、近々高架化するらしい。伊予市では15分程停車する。後続の「宇和海」に道を譲り、



列車は伊予市を離れた。ここで電化区間は終わり、次の向井原で予讃線は分岐する。具体的に言うと、海の方を走る路線(旧線)と山沿いを走る路線(新線)に分かれる。この列車は後者を走る。新線の方は国鉄民営化直前に全通し、特急の所要時間短縮に大きく貢献した。時間短縮のために作られた路線なので、トンネルが多い。路線規格も良く、普通列車もスピードを出す。伊予大平を出ると、四国最長のトンネルである犬寄トンネルに入る。その全長は6km。先の見えないトンネルである。体感的に5分程はトンネルに潜っていたような気がする。全く場所も関係無いが、川端康成の「雪国」の一節を思い浮かべる。次いで内子トンネルを抜けると、一気に外が霧に包まれ、アンパンマン列車の「しおかぜ・いしづち」を向かいに内子に着いた。相当山奥である。内子～新谷は内子線と呼ばれる。つまり、内子線が向井原～内子と新谷～伊予大洲の予讃線を繋いでいるのである。学生が多い。僅か5kmの内子線の区間は霧の中を進むことになる。新谷を出ると、向井原で分岐した旧線と合流し、伊予大洲に到着した。前1両は八幡浜まで行くが、後ろ1両はここで切り離して旧線を経由して松山へ向かう。2両の意味が納得出来た。

降り立つと、非常に寒い。早く次の列車に乗り換えよう。

伊予大洲 7:51 発→宇和島 9:45 着 予讃線普通 宇和島行き

停車していたのはキハ185。本来は特急車両だったが、新しい特急車両の増備で余剰気味となり、改造工事を行って普通列車に転用されたものである。座席はリクライニングこそ出来ないものの特急時代そのままのクロスシート、デッキ付で外の冷たい空気も入らず、快適である。トイレがあれば文句無しなのだが。快適な車内だが乗客は少なく、ゆったりと腰掛けて朝食をとる。食べ終える頃に視界不良の区間から抜け、一面青空が広がった。間もなく八幡浜である。八幡浜では25分の長時間停車がある。空気が冷たいので、足早とトイレに行き、少々写真を撮影してから車内に戻り、言語の教科書を広げる。実は火曜日に言語のテストがある。これまたテスト前に旅行に行くというハイリスクなものだが、元々予定が決まっていたのだから仕方無い。八幡浜からは険しい道を行く。みかん畑が山の斜面に沿って植えられている。八幡浜から10分も経たない内に再び霧が出てきた。都市圏なら即徐行か運転見合わせレベルの霧。異世界に迷いこんだようである。やがて霧の第二関門も抜け、卯之町に停車した。卯之町で再び「宇和海」を先に行かず。卯之町を出ると、トンネルの合間に海が見える。海のその先は九州である。北宇和島で予土線と合流すると、予讃線の終点・宇和島は目と鼻の先である。



宇和島と言えば闘牛だが、今日はやっていなかったなので、宇和島城へと足を運ぶ。この城も名城である。

宇和島駅に戻ってくると、予讃線の伊予北条～松山が、途中駅で発生した電車と車の衝突事故で不通になっているとの案内があった。午前中の復旧見込みは無し。早々と四国を出る行程を組まなかったことに安堵を感じるが、遅れが出るのは確実だろう。とにかく焦っても仕方が無いので、お土産を追加購入して特急列車に乗り込む。

宇和島 11:55 発→卯之町 12:14 着 宇和海 12号 松山行き

午後からは特急で戻る。「宇和海」は2000系で運転される。後ろの方の車両を選択した。と言うのも、ただリニューアルされていて快適だからという単なる理由である。床面も木目のフローリングが敷かれている。少し早いですが軽く昼食を取りながら卯之町へ進む。僅か20分で卯之町に到着した。



卯之町は西予市の中心部であるが、今治や宇和島と同じく閑散としている。過疎化は進むばかりである。この駅付近で少々所用を済ませる。所用の後、予讃線の運転状況を見ると、13時30分に運転を再開していた。5時間も不通だったのに、どういう訳か遅れも無く正常に運転していたことに疑問符を浮かべながら、列車を待つ。

卯之町 14:50 発→八幡浜 15:10 着 予讃線普通 松山行き

来たのは単行のキハ54。柔らかいロングシートに座る。寝転がっても怒られないくらいの空きっぷりである。朝に霧が出ていた区間はすっかりと青空に溶け込んでいた。

八幡浜は四国と九州を結ぶ港であり、別府や白杵へ向かうフェリーが出航している。降りて驚くほど閑散としているが、南へ行くとフェリー乗り場があるようだ。早起きの上で移動や用事で眠れていないので眠気が最高潮に達している。コーヒーを購入して一息入れる。そこまでの理由がこの後にあるのである。



その理由とは、この旅行の目玉とも言えるべき列車に乗るためである—その名は「伊予灘ものがたり」。

伊予灘ものがたり

八幡浜 16:06 発→松山 18:06 着 伊予灘ものがたり道後編 松山行き

いつの間にか到着ホームに絨毯が敷かれ、駅員一同、列車の到着を出迎える。やがて八幡浜に列車がメロディを流しながらゆっくりと入線した。車両はキロ47で、キハ47をグリーン車仕様に改造したものである。この列車は2014年7月から運転を開始した列車で、比較的新しい観光列車である。松山～八幡浜を1日2往復し、運転時間帯・区間によって「大洲編」

^{ふたみ}「双海編」「八幡浜編」「道後編」の4つがある。それぞれに特有の魅力があり人気だが、中でもこれから乗車する道後編は訳あって特に人気が高い。JR四国のホームページで予約状況を見ると、道後編だけびっしりと△や×で埋まっている。その人気の理由は後にお分かりになると思う。また、普通列車でもグリーン車指定席を利用する場合、18きっぷは乗車券として使用出来ない。今回は普通運賃で乗車しているので乗車可能である。用事と重なったこの絶好のチャンスを逃す訳にはいかなかった。出発1か月前の10時でも予約は厳しかったが、何とか取ることが出来た。前々から乗ってみたかった列車だけに喜びも大きい。

いざ車内に入ると、いきなりモダンなBGMが流れる。木をふんだんに用いた車内、見違える程に手を加えられている。和をイメージした緑色の柔らかい椅子にくつろぎ気分で腰掛ける。乗り込んだ後、なるほど、海側が埋まっていたのはそういうことか。大多数はツアー客のようである。実際、予約を取りに行った際、海側は全て埋まっており、山側の一角しか取れなかった。その直後に満席になっていたことから、取れただけでも相当ラッキーと言うことになる。「お薦めの観光列車ベスト10」で1位を獲得したその魅力を、これから2時間、ゆっくりと楽しむこととする。

列車は定刻に八幡浜を離れた。駅長さんや観光スタッフが手を振りながら列車を見送る。こちらも笑顔で振り返す。満席と聞いていたが、踏切事故の影響からか、私の前の席と海側席が1席ずつキャンセルで空いた状態で発車した。2人用テーブルを1人で使えるとは、特等気分である。空いている海側席には愛媛県のゆるキャラ・「みきゃん」のぬいぐるみがゲストで座っている。

発車後の検札を終えると、アテンダントが次々とお菓子を運んでくる。2500円の高級スイーツセットである。流石にそこまで出せる訳では無く、八幡浜で購入したケーキとコーヒー、そして愛媛産の栗饅頭を取り出し、食す。比べ物にならない程安い、こう見ると贅沢気分である。乗車記念としてポストカードは買っておいた。



車に乗った人や歩行者がこちらに向かって手を振ってくれる。こういう地元の方の協力も、観光列車を支える基盤となっている。伊予大洲到着前、右手に大洲城が見えた。本丸の隣には、^{のぼり}幟を振っている方々の姿がある。この列車の走行時刻に合わせてお出迎えしているのである。僅かに伊予大洲に停車し、往路で通った新線とは別れ、列車は海沿いを走る旧線に入る。旧線は愛ある伊予灘線と言う愛称が付けられている。この辺りから後ろに乗っている年配の方二人と話し始めた。この方々は親子で、愛媛の観光ガイドとしてこの列車に乗り込んでいると仰っていた。それも何度も。



次の五郎では狸の被り物を被った駅長さんがお出迎えしてくれた。名物駅長と聞く。その後も暫くは山

沿いを走っていたが、伊予長浜付近から綺麗な瀬戸内海—この一帯は伊予灘と呼ばれる—が見えてきた。そして、西には、徐々に沈みゆく綺麗な夕日が姿を見せ、海に燃えるように映える。何とも優雅な絶景であろう。そう、これが道後編だけ味わえる贅沢な風景なのだ。海側席が1席空いているのを良いことに、カメラとスマホのシャッターを切り続ける。



列車の窓も大きめに取られているので、眺望性は断然良い。進むに連れて、日の傾きは大きくなる。串では列車の直下が海になっており、どれだけ海に近いかが分かる。そして、列車は大勢のファンに迎えられながら下灘に到着した。この駅は絶景の夕日が眺められる駅として知られており、青春18きっぷの広告に数回用いられたことも相まって、ファンの間では知名度が高い。下灘では3分程停車時間があり、その時間は無我夢中で撮影に勤しんだ。本当にすごい絶景。私が一人旅で今まで見てきた景色の中でも上位にランクインする。写真は中でも個人的に上手く撮れたものである。やがて発車合図のメロディが鳴り、車内に戻る。いつまでいても飽きない駅であった。ガイドの方によると、太陽の傾き具合は季節と月によって異なっていて、この日はちょうどベストコンディションの日だったそうだ。1週間前だとまだ日は上にあり、1週間後だと日はさらに海に近くなっている。それを聞くと、この日に乗れてラッキーと思った次第である。

下灘を出ると、日は1点のオレンジ色になり、海の後ろへと沈まんとしていた。まだカメラを手放すことは出来ない。「都会育ちの人はなかなか出来ない体験だねえ」と、ツアー客の方が私に言う。その通りである。そして、完全に海の後ろに日が沈むのを見届けた。輝きは1点のみになっているが、沈む夕日もほとんど見たことが無い—と言うよりも都市部に住んでいると見られない—ので、これまた喜びもひとしおであった。

この辺りで、ガイドの方から特別に高級菓子と本格的なお茶を頂いた。それも私だけに。どちらもとても美味しかった。この方は茶道を教えているらしく、出されたお茶はその流派のものと言う。高野川

を出ると、間もなく右手から内子経由の新線が顔を出す。向井原で合流し、伊予市で少々停車する。夕日の余韻として淡い夕焼けが雲一つ無い空に広がる。伊予市を出た頃から、アテンダントの方が乗車記念として客室にオリジナルグッズを持ってきて下さった。中身は…観光パンフレット、そして足湯タオルである。さらに、ガイドの方から、お土産品として伊予柑ゼリーまで頂いた。本当に至れり尽くせりで、これ以上と無い素晴らしいおもてなしをして頂いた。やがて右手には高島屋の観覧車がライトアップされながら見えてきた。市坪で10分弱停車すると、次は終点の松山である。素晴らしい絶景とおもてなし、2時間という最高のひとときを「伊予灘ものがたり」で過ごせた。アテンダントやガイドの方にお礼を言い、ゆっくりと列車を降りる。本当にありがとうございました。またいつか乗ってみたい。

時刻は18時過ぎ。ここからは特急で一気に本州、ひいては神戸へ戻る。明日は大学があるので、これ以上の滞在は残念ながら許されない。弁当を購入し、特急の入線を待つ。

松山 18:41 発→岡山 21:28 着 しおかぜ 30号・いしづち 30号 岡山・高松行き

改札の目の前に来たのは8000系。うち前2両が高松へ向かう「いしづち」、残り5両が岡山へ向かう「しおかぜ」である。車内清掃が終わり、車内に入る。帰りはゆっくりと座って本州へ戻ろうと決めていたので、予め指定席を予約していた。指定席車両はリニューアルされ、明るい雰囲気である。自由席はかなり列が出来ていたのですが、空席が目立つ指定席を選択して正解だった。なお、この「しおかぜ」は今日最終の岡山行きである。朝の遅れは全て解消されており、定刻に松山を離れた。また是非とも訪れたい。次は俳句の名所を巡ろうか。そう思っていると、松山のホームが遠ざかっていく。



既に真っ暗なので車窓は楽しめない。夜間からか割とこまめに停車する。早速伊予北条で降車客の姿があった。本数が少ない上に、近距離の特急の自由席は320円と手軽に乗れるからであろう。振り子式車両かつ、カーブが多い上に新快速と同じ130km/hで走るので、揺れがかなり激しい。速いのはいいのだが、乗り心地は良いとは言えない。昨日普通電車で通った箇所をすっ飛ばす。とても昨日通った所とは思えない。電車は今治、壬生川、伊予西条、新居浜と停まっていく。数回松山行きの「しおかぜ」と行き違ったが、結構混んでいる。川之江を出ると、箕浦のトンネルを抜けて香川県に入る。これで2日お世話になった愛媛県とはお別れである。多度津で土讃線が合流し、やがて宇多津のコンビナート、ひいては瀬戸大橋が見えた。宇多津で「いしづち」を分離し、「いしづち」が先に高松へと走る。停車時間に車内のトイレに行くが、珍しく和式であった。トイレに行っている間に「いしづち」が出て行った。こちら後を追うように発車し、夜の瀬戸大橋を渡る。意外と特急で瀬戸大橋を渡るのは初めてだったりする。橋を渡っている間、案内表示機に瀬戸大橋の解説が流れていた。渡り終えたのは

21時02分頃。ここに本州に戻ってきたことになる。児島を出ると岡山まで後20分。マリンライナーが停車する駅も全て通過する。「ご乗車ありがとうございました。間もなく終点、岡山、岡山です…」乗換案内が流れ、電車はゆっくりと右へカーブして、岡山へと到着した。特急に乗ると、時の流れは異様に速く感じる。

階段を上がり、新幹線改札へ切符を通す。旅の終わりはもうすぐだ。

岡山 21:44 発→新神戸 22:16 着 **のぞみ** 98号 名古屋行き

自由席に並び、真っ白いライトを照らしながらN700Aが到着した。車体の下にあるJRマークが青かったのが、西日本の車両である。最終の「のぞみ」、自由席が混雑しているのは目に見えていた。それでも乗るのは次の新神戸までなので、特に苦痛は感じない。スマホを触っていると、いつの間にか姫路通過の表示が流れていた。この速さが私を、明日から始まる普段通りの日常へと連れ戻す。長いトンネルに入り、「いい日旅立ち」が流れると席を立つ。新神戸である。

新神戸からは家の近くまでバスが出ているので、それで帰る。がらがらの車内で、僅か3時間前にいた松山のことを色々と思い出していた。私なりに普通電車を使いつつ、贅沢気分を味わえた1泊2日の旅行。終点のバス停に降り立ったのは23時前。明日は1限から5限までびっしりと授業が埋まっている。早く帰って、風呂に入ろう。

終

あとがき

ふう。ようやく書き終わりました。1泊2日でもこれだけ書くことがあるんですね〜。一応旅行中にはメモを取っているのですが、電車に乗っている間に書いた出来事だけでもルーズリーフが裏表埋まっていました。

普段青春18きっぷを使用してのんびりと旅行している私ですが、今回は帰りを中心に特急をバンバン使用し、普通運賃で乗っているなど、かなりイレギュラーなものとなりました。あ、改めて言っておきますが、真目的は用事ですよ用事(←ここ重要)。

最後になりましたが、この旅行記をお読み頂きまして、ありがとうございました。また、「伊予灘ものがたり」でお世話になったアテンダントやガイドの方々に、改めて深くお礼を申し上げます。

2016年吉日

一番寝やすい車両はどれか？

～関西 5 社の優等列車を乗り比べてみた～

商学部 高峰聡志

1)はじめに

いつも通勤通学に鉄道を利用する利用客が溢れかえる日常。鉄道が遅れると何万、何十万もの利用客に影響する。鉄道王国である日本であるからこそその光景だ。今や鉄道会社は 203 社と国連加盟国にひけをとらない数が存在しているわけであるが、そのなかでも同じエリアを走る鉄道会社も存在する。今回私は、近畿の鉄道会社 5 社のクロスシート車を乗り比べてみた。(但し、全てモハ・クモハのみ)なお、この調査および評価は筆者個人の主観に基づくものであり、路線の環境(カーブ、勾配、線路幅など)も異なるため、違う区間で実験を行うか、筆者と体型が異なる人が同じように乗り比べると評価が変わる可能性に留意していただきたい。

2)調査のルート

- ①西日本旅客鉄道(JR 西日本)223 系 明石～姫路
- ②山陽電気鉄道(山陽電鉄)5030 系 姫路～須磨
- ③阪神電気鉄道(阪神電車)8000 系 須磨～阪神梅田
- ④京阪電気鉄道(京阪電鉄)8000 系 淀屋橋～祇園四条
- ⑤阪急電鉄 9300 系 河原町～阪急梅田

3) 評価について

- シートの硬さは 5 段階評価で表し、同じ数値が被らないようにする。
- 窓枠のスペースに肘がおけるか。
- 特に揺れに着目して個人的に感じたことを記録。

4)JR 西日本 223 系



1995年に阪神淡路大震災後の輸送力増強のために投入した221系の後継の形式。在来線で当時最大の営業最高速度130km/hを可能にし、以後JR西日本における車両設計の骨格となった。本形式年の2000番台は9年間に7次車まで製造が行われ、構造が似ている車両も225系、521系、125系、227系、キハ127系と多い。今回乗った車両のなかでこの車両だけは狭軌である。



- シートの硬さ)柔 1 2 ③ 4 5 硬
- 直線が多い路線なのであまり揺れないが、線路の交差点や踏切での揺れが若干大きい。
- 縦揺れよりは横揺れのほうが多く感じた。
- カーブ走行時は左右に少し揺れるが比較的滑らかに傾斜しながら走行する。
- 加減速が走行時にあまりないので前後に揺さぶられることはない。(非常ブレーキは別)
- 窓枠に肘がおける十分なスペースが確保されている。
- 惰性走行時の騒音が大きい。
- 新しい高架線走行時の揺れは無きに等しい

5)山陽電鉄 5030 系



1986年に5000系が登場し1998年直通から開始された直通特急に対応するための増備車。1997年製造と初期車から11年もの期間があいているため、5000系と異なる点(制御方式・座席配置・窓枠・車内のLED表示機の設置、扉開閉予告ブザーなど)も多い。また、4両編成の5000系の6両編成化のため5000系と混結したのものもある。



- シートの硬さ)柔 ① 2 3 4 5 硬
- カーブを曲がる際に鋭い横揺れがし、ところによっては直線でも横揺れ。
- 高速走行時より低速走行時の騒音のほうが大きく、加速時(低速域)の騒音が一番大きい。
- 鉄橋、ジョイント(線路のつなぎ目)での縦揺れがある。
- 新しくできた高架線はほぼ揺れない。
- 明石以東は常時揺れているといっても過言ではない。
- 窓枠に肘がおける十分なスペースがあり、背もたれの角度が緩やかなため、もたれても寝ることが可能。

6)阪神電車 8000 系



1984年から1995年まで製造され、特急などの優等列車に用いられた。震災による廃車もでたが、少数に留まり、現在も活躍を続ける。近年、赤胴車と呼ばれた赤を基調としたデザインからオレンジを基調としたデザインに変更された。今回は、体質改善によりクロスシートに変更された車両に乗った。



- シートの硬さ)柔 1 2 3 4 ⑤ 硬
- 中・低速域で加速をやめると前後に振動が来る。加速時に前後の小さい振動が何度も発生する。
- 路線にカーブが多いが滑らかに傾斜し走行する。
- カーブや停車駅が多く、また先行している電車と詰まるために加速減速が多いのでこの点において快適性は損なわれている。
- 柵に肘を置ける奥行きはあるが、仕切りが邪魔だったり窓の位置が悪かったりと肘をおける環境ではない。
- 鋭くはないがふわふわとした横揺れが多い。
- 騒音は車内の両端でしか感じなかった。

7)京阪電鉄 8000 系



テレビカーとして有名な旧 3000 系の後継として 1989 年に製造された形式。もともと、鴨東線の開通による特急車両の増加分と旧 3000 系の 7 両編成化のための中間車の製造を予定していたが、順次旧 3000 系を置き換えていった。1997 年から 1998 年にかけてダブルデッカー(二階建車両)を組み込み、2010 年からの体質改善により、新型車にもひけをとらない内装になっている。また、2017 年を目処に 6 両目に有料の座席指定車ができる予定である。



- シートの硬さ)柔 1 ② 3 4 5 硬
- 窓枠の奥行きが広く肘を置きやすい。またカーテンが設置してある。
- 駅発車時に大きな前後振動が発生し、加速時にも小さな振動が数発起こる。
- よく加減速するが加速時に前後振動がおこる。
- 複々線区間以東はカーブが随所にあるが滑らかに傾斜し走行する。また少々急な坂も存在するがあまり感じない。

8)阪急電鉄 9300 系



阪急京都線の特急車である 6300 系の後継として 2004 年に登場した。従来の特急車と異なり、3 扉クロスシートが特徴である。なお、6300 系は嵐山線でいまだ活躍中であり、一編成は内装を大幅にリニューアルし、『京とれいん』として活躍中である。



- シートの硬さ)柔 1 2 3 ④ 5 硬
- 鉄橋やカーブでは細かく揺れる。
- 若干鋭い横揺れがたまにある。
- 小さいが上下の振動がある。
- 車内の騒音は静か。
- 窓枠の奥行きはあまりないので、肘が辛うじておける程度。携帯電話などは置けない。

9) 一番寝やすい車両は？

一番は京阪 8000 系だった。理由としては肘を置くスペースが十分に確保されていること。(筆者は頬杖つきながら寝るスタイルなので)また、前後左右共に揺れが比較的小さかったことが挙げられる。また近い将来、座席指定車両が導入される予定なので少し多めにお金を払えば確実に心地よい 56 分間の睡眠ライフ(淀屋橋～出町柳間)を得られるであろう。

二番目は僅差であったが阪急 9300 系だった。京阪 8000 系よりも劣った理由として窓枠の肘を置くスペースが少なかったことが個人的に大きかった。ただ、加減速についてはこちらが快適性の面で勝る。阪急京都線の特急についてはほとんどがこの 9300 系で運行されるが、たまにロングシート車の 7300 系・8300 系・1300 系で運行されるのでクロスシートで寝たい場合は注意が必要だ。三番目は JR 西の 223 系だ。この車両は狭軌でありながら営業最高速度が 130km/h と他の比較対象の車両の 10～20km/速いので、そういう点でも不利ではあった。直線が多く、一旦加速すると次の停車駅までほぼ減速しないため、前後に揺さぶられることがないのでその面では快適である。四番目は山陽 5030 系だ。横揺れが先ほどまでの車両たちと比べて大きいが座席の快適性でカバーできると思う。座席はお尻と接触する部分が特に柔らかく背もたれの傾斜も緩やかなため、少々ずれ込んで背もたれにもたれる姿勢をとっても大丈夫である。また他の 4 車両と異なり一人座席があるので、隣を気にせず寝ることができる。ただ、明石以東では揺れが多すぎて快適性はほとんどないに等しい。五番目は阪神 8000 系だ。この車両の、と言うよりは阪神特急という種別に関してだが、停車駅が多く間隔が短い。そのため加減速に伴う前後振動があり、寝るという点に関しては少々きつい。また窓と座席が一致していないので(クロスシート改造なので仕方ないが)肘が置きづらく、頬杖ついて寝るスタイルの人は寝づらいのではないだろうか。シートも硬いので、座る姿勢が強制されるのも寝るという観点で見れば悪条件ではないだろうか。

10) 最後に

いろんな鉄道会社の路線にまとめて乗ってみると、その鉄道会社の良さや特徴が分かってくる。また、今回の検証で 5 時間ほど要したが大変有意義な時間であった。このルートで 3000 円もしないのである。時間と見比べるとこれほどコスパの良い暇つぶしはないのではないかと感じた。自分はあまり鉄道愛好家のような活動はしたことがなかったが、これを機にローカル線などを乗り継ぐような旅行も今後しようかなと思っている。

はじめに

昨年(2014年)、東京都議会における女性に対する「セクハラ」ヤジが問題になった。そのことと関連して、職場での女性に対するセクハラや、出産育児と仕事との両立が相変わらず難しいという状況が改めて分かってきた。さらにネット上では、女性蔑視の発言が目立っているように思う。その中で私が特に気になったのが、女性専用車両に対する差別発言である。それは、ツイッター上で「理想の女性専用車両」と称し、JR貨物のコンテナ貨車を添付した内容だった¹。これに対しては、非難の声があった一方で、女性専用車両に反対する者からは、賛同の声もあった。依然として、女性専用車両については意見が分かれている。そこで、今回の『鉄路』で、女性専用車両の今後のありかたについて、第Ⅰ章で、女性専用車両が登場した背景および歴史について述べる。次いで、第Ⅱ章において、女性専用車両の現状について考察。第Ⅲ章では女性専用車両が男女平等という観点や、男女平等を規定した法律から見て合理的かどうかについて考察する。

1.女性専用車両の歴史：登場した理由は

現在、JR2社、大手私鉄15社で採用されている女性専用車両。では、女性専用車両は、いつごろ登場したのだろうか。以下、詳述する。

1-1 登場・廃止を繰り返した女性専用車両：廃止された理由とは

女性専用車両は時期としては最近10年というイメージが強いが、その歴史はとても古い。まず、世界で最初に女性専用車両を走らせたのは、アメリカである。設置された理由は、「男性客による女性への性的嫌がらせ²」が主な理由である。しかし、当時は下層市民の反発が相次ぎ、1年も続かなかった。

一方で日本はどうか。朝日新聞(2007)によると、日本で最初の女性専用車両が登場したのは、1912(明治45)年の東京・中央線である。これは風紀上を理由に男女学生を分けようとするを目的としたものだった。しかし、走ったのはごく短期間だった。1920(大正9)年には、神戸市電に「御婦人専用電車」が登場する。これが関西初の女性専用車両である。この登場した目的は、第1次世界大戦後の好景気で、デパートに女性客が混雑する市電の中でも楽に来てもらおうと考案されたものである。ところが、1年も続かなかった。戦後、中央線に「婦人子供専用車」が復活する。当時、中央線は乗車率が300%と非常に高く、女性や子供が乗車すると危険だと判断されたからである。しかし、これも1973(昭和48)年に忽然と姿を消した。その理由は女性からの違和感の申し立てがあったからだった。これ以降、女性専用車両が新たに出てくる動きはなくなった。

しかし、徐々に女性が社会に進出するようになり、鉄道で通勤するようになると、痴漢被害が出てくるようになった。電車内における痴漢被害の具体例の一つとして、1988(昭和63)年の地下鉄御堂筋線が挙

¹ 『J-CAST ニュース』(<http://www.j-cast.com/2014/06/04206724.html?p=all>), 2014年8月5日参照

² 堀井光俊『女性専用車両の社会学』秀明出版会, 2009年, p.7

げられる。筆者がこの事件の存在を知ったのは、筆者の高校時代に作成した卒業論文³の取材の際に、堺市のある市議会議員の方にインタビューをしたときである。その事件の概要は次の通りである。車内で女性 A に痴漢行為をしている男性 B、C がいた。その場にいた女性 D はその光景を見かね、痴漢をやめるよう注意した。すると、今度は D が標的となり、駅の外まで連れ出され、当時、建設中であったマンション甲にて性的虐待を受けたというものである。その頃の地下鉄の放送は、「痴漢に注意」という内容のものであったという。しかし、痴漢は何の前振りもなく、突然やってくるものである。この事件をきっかけに、「痴漢するなら電車に乗るな」という運動を起こし、結果的に現在のような「痴漢は犯罪」という放送になったという。

その後女性専用車両は、2000(平成 12)年に京王電鉄が他社に先駆けて導入したことをきっかけに、JR を始め、私鉄各社にその動きが広まった。そして、2007 年 4 月現在では、30 の鉄道事業者で採用され、現在に至っている。

1-2 多くの鉄道会社で導入される女性専用車両

これまでの一連の流れを見てみると、女性専用車両は国内外を問わず、登場しては廃止を繰り返していることが解る。女性も社会進出する時代になった現在では、路線にもよるが、都市近郊を走る路線を抱える鉄道会社は採用する傾向が多い。

2.痴漢対策としての女性専用車両:効果は十分か

今では女性専用車両も定着しつつあるように思われる。一口に女性専用車両と言っても、統一された規範は存在しない。したがって、各社でその設定方法が異なる。そこで、具体的に女性専用車両がどのように設定されているか見ていこう。

2-1 JR グループ

JR グループや大手私鉄における女性専用車両の分布は下の表 1, 2 の通りである。

³米田天音『無人駅問題は どうすれば解決できるか—南海電気鉄道为例に—』, 清教学園高等学校, 2013 年 p.18

会社名	路線	区間	対象列車	時間帯	号車(車両)
JR北海道	—	—	—	—	—
JR東日本	埼京線・川越線	川崎～大崎※1	大崎方面に向かって全列車	平日・新宿発7:30～9:40	10号車
		大崎～川越※1	川越方面に向かって全列車	平日・新宿(池袋)発23:00～終電	10号車
	中央線(快速)・青梅線・五日市線	大月～東京	東京行きの全列車	平日・新宿発7:30～9:30	1号車
		青梅～東京			
		武蔵五日市～東京			
	常磐線(各駅停車)	取手～綾瀬※2	綾瀬方面に向かって全列車	平日・綾瀬発7:10～9:30	1号車
中央・総武線(各駅停車)	千葉～御茶ノ水※3	三鷹方面に向かって全列車	平日・錦糸町発7:20～9:20	10号車	
京浜東北線	大宮～東京	大宮方面に向かって全列車	平日・東京着7:30～9:30	3号車	
	大船～品川	大宮方面に向かって全列車	平日・品川着7:30～9:30	3号車	
JR東海	—	—	—	—	—
JR西日本	大阪環状線	全線(大阪～大阪)	普通・区間快速	終日	4号車(5号車)
	東海道本線(京都・神戸線)	野洲・近江舞子～加古川	普通		5号車(3号車)
	福知山線	篠山口～尼崎	普通・快速		5号車(3号車)
	東西線	尼崎～京橋	普通・快速・区間快速・直通快速		5号車(3号車)
	片町線(学研都市線)	京橋～木津	普通・快速・区間快速・直通快速		5号車(3号車)
	阪和線	天王寺～和歌山	普通・区間快速		4号車(3号車)
	関西本線(大和路線)	JR難波～奈良・王寺～高田	普通・快速		4号車(4号車)
	おおさか東線	放出～久宝寺	普通・快速		4号車(5号車)
JR四国	—	—	—	—	—
JR九州	—	—	—	—	—

表1 女性専用車両一覧表

- ※1 直通先のりんかい線内も含む
- ※2 直通先の東京メトロ千代田線内も含む
- ※3 直通先の東京メトロ東西線内も含む
- ※4 JR西日本やJR北海道において、特急列車に女性専用席を設置している車両もある。

JR東日本 (<http://www.jreast.co.jp/woman/>) ・ JR西日本 (http://www.jr-odekake.net/railroad/service/train_woman/) より。

2015年2月5日参照

女性専用車両導入状況						
社名	路線	導入時期	区間	列車種別(対象列車)	時間帯【すべて平日ダイヤのみ】	
東武	伊勢崎線 (東武スカイツリーライン)	2005. 5. 9	館林⇒北千住	区間急行・区間準急	北千住着7:30～9:00の列車	
			南栗橋⇒北千住			
			久喜⇒押上	急行・準急(半蔵門線方面直通列車)	始発～押上着9:20の列車	
	日光線 (東武スカイツリーライン)	2006. 3. 27	東武動物公園⇒北千住	普通(日比谷線直通列車)	北千住着7:30～9:00の列車	
			小川町⇒池袋	急行・通勤急行・準急	池袋着7:20～9:30の列車	
			森林公園⇒和光市	普通(有楽町線・副都心線方面直通列車)	始発～和光市着9:30の列車	
野田線 (東武アーバンパークライン)	2005. 6. 20	大宮⇄船橋	全列車	全列車始発～9:00		
西武	池袋線	2005. 5. 9	飯能⇒池袋	快速急行・急行・快速 準急・通勤急行・通勤準急	池袋着7:20～9:30の列車	
			2005.10.31	飯能⇒小竹向原	全列車(有楽町線・副都心線方面直通列車)	始発～小竹向原着9:30の列車
	新宿線	2005. 5. 9	本川越⇒西武新宿 拝島⇒西武新宿	急行・通勤急行・準急	西武新宿着7:20～9:30の列車	
京成	本線・東成田線	2005. 5. 9	京成成田⇒京成上野 東成田⇒京成上野	通勤特急	京成船橋着7:20～8:30の列車	
			京王線	2001. 3. 27	新宿⇒鷹布	特急
京王	京王線・高尾線・相模原線	2005. 5. 9	京王八王子⇒新宿 高尾山口⇒新宿 橋本⇒新宿	特急・急行・区間急行	新宿着7:30～9:30の列車	
			小田原線 江ノ島線 多摩線 小田原線 多摩線	2005. 5. 9	小田原⇒新宿 藤沢⇒新宿 唐木田⇒新宿	快速急行・急行・準急
2006. 5. 15	本厚木⇒代々木上原 唐木田⇒代々木上原	急行・準急(千代田線方面直通列車)			代々木上原発7:10～9:30の列車	
	田園都市線	2005. 5. 9			中央林間⇒渋谷	全列車
東急	東横線	2005. 7. 25	横浜⇄渋谷	全列車	始発～9:30(上り、下り)	
			京急	2005. 5. 9	浦賀⇒品川 三崎口⇒品川 京急久里浜⇒品川	快特※金沢文庫までは特急
東京メトロ	2005. 5. 9	半蔵門線			全列車	始発～9:30一斉終了(一部列車除く) ※渋谷方面は押上を9:20までに発車する列車まで
		有楽町線			2005.10.31	和光市⇒新木場
		日比谷線	2006. 3. 27	北千住⇒中目黒	全列車	北千住発7:30以降の列車～ 9:00一斉終了
2006. 5. 15	千代田線	2006. 5. 15	綾瀬⇄代々木上原	全列車	綾瀬および代々木上原発 7:10以降の列車～9:30一斉終了 9:00一斉終了	
	東西線	2006.11.20	西船橋⇒大手町	全列車	西船橋発6:57以降 (妙典始発含む)の列車～	
	副都心線	2008. 6. 16 2013. 3. 18	和光市⇒渋谷 渋谷⇒池袋	全列車 全列車	始発～9:30一斉終了 始発～9:30一斉終了	
相鉄	本線・いずみ野線	2005. 5. 9	海老名・湘南台⇒横浜 横浜⇒海老名・湘南台	全列車 全列車	横浜着7:00～9:30の列車 横浜発18:00以降の列車	
			近鉄	2003.10.14	近鉄奈良⇒大阪難波	快速急行
南海	2003. 2. 24	和歌山市⇒天下茶屋 関西空港⇒天下茶屋			急行 空港急行	天下茶屋着7:20～8:30の列車
		2003. 6. 2	橋本⇒天下茶屋 林間田園都市⇒天下茶屋	急行	天下茶屋着7:20～8:30の列車	
京阪	京阪本線・鴨東線		2002.12. 2	出町柳⇄淀屋橋	特急	淀屋橋発6:40～9:00の列車(上り) 出町柳発6:10～8:55の列車(下り)
		阪急		2002.12. 2	梅田⇄河原町	特急・通勤特急
阪神	本線	2003. 3. 24	青木⇒梅田	区間特急	青木発7:10～8:18の列車	
西鉄	天神大牟田線	2003.11. 4	大牟田⇒西鉄福岡(天神)	特急・急行	西鉄福岡(天神)着7:33～9:05の列車	

表2 大手私鉄における女性専用車両導入状況

『日本民営鉄道協会 データブック』

(http://www.mintetsu.or.jp/activity/databook/pdf/14databook_p41.pdf) を基に作成。

2015年2月10日参照

表1からJRにおける女性専用車両は、東京、大阪の大都市で採用されていることが解る。他方、大手私鉄においては、前出の大都市に加えて、福岡(西鉄)でも採用されている。次に時間帯について見てみ

ると JR の場合、首都圏においては、平日朝のラッシュ時間帯のみであるが、関西では、終日設定されている。大手私鉄で終日設定しているのは、阪急のみで、多くの事業者が、時間帯や路線を限定して行っている。

以上のことから、女性専用車両は主に平日の朝ラッシュなど、時間を限定して設定する傾向が高く、終日設定しているのは、JR 西日本と阪急⁴の二社のみである。

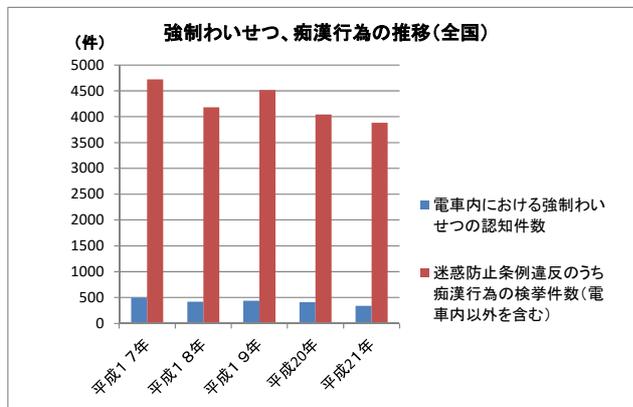
2-2 女性専用車両への賛否の声

このように全国各地の鉄道で設置が行われている女性専用車両。これで本当に効果があるのだろうか。確かに、御堂筋線において、導入前の 2001(平成 13)年に 112 件の被害件数が、導入 3 年後の 2005 年には 78 件減ったという報告がなされている。これだけを見ると、痴漢対策としては、一定の効果があるように思われる。一方、痴漢の件数が増加しているという指摘もあることから、痴漢対策として十分とは言いきれない。まず 1 つ目に、各鉄道会社の設定の仕方である。地下鉄や阪急のようにラッシュ時間帯だけ設定されているものや、JR 西日本のように、終日設定されているところなど会社によって異なる。中には南海のように、途中の区間まで、かつ平日のみといった設定をしている会社もある。次に「男女平等」という観点から女性専用車両に反対する声である。「男性全員が強制わいせつの予備軍か」や、「男女ともに同じ運賃を払っているのに、乗る車両を制限するのは不公平だ」といった声である。実際、女性専用車両に反対する会という団体も存在している。そこで、次の小論において、痴漢被害の実態及び女性専用車両以外の痴漢対策があるのか論じることとする。

痴漢被害の実態



女性専用車両の例（南海電鉄）
2014年8月21日 撮影；筆者



警察庁『電車内の痴漢防止に係る研究会の報告書』を基に作

現在、痴漢はどれぐらいの割合で発生しているのだろうか。本書では、警察庁の『電車内の痴漢防止に係る研究会の報告書』を基に、数値を左図のようにグラフ化してみた。

このグラフによると、全体的にみると、2009(平成 21)年は、2005(平成 17)年と比べて減少していることが解る。ただ、実質的には、痴漢被害を申告したくても、「しゅう恥心等から被害申告をしない者もいると予想されることから、犯罪統計だけでは測ることができない被害実態がある⁵」ため、この数値がすべてではない。

では、次に痴漢は電車内のどこで起きやすいのか。前出のアンケートによると、最も多いのが、「左右のドアとドアの

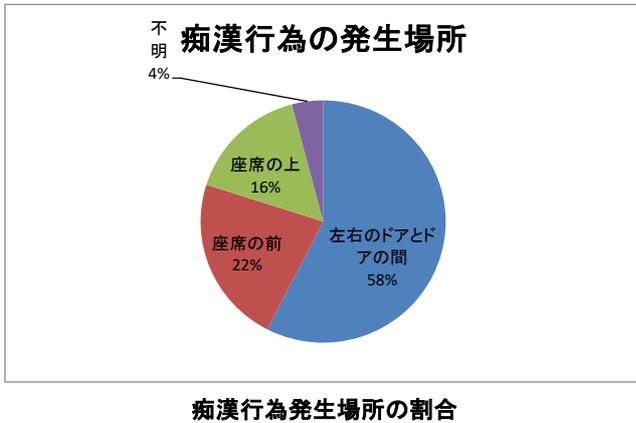
⁴ 阪急電鉄は今年（2015年）3月21日のダイヤ改正で、宝塚線にも通勤特急に限り、女性専用車両が導入された。

⁵警察庁『電車内の痴漢防止に係る研究会の報告書』

(http://www.npa.go.jp/safetylife/seianki/h22_chikankenkyukai.pdf) ,2015年2月3日参照,p.1

間」、次に「座席の前」、そして「座席の上」である。各結果は、次の通りである。

2-3 女性専用車両以外の痴漢対策にはどのようなものがあるか



女性専用車両以外の痴漢対策の方法として、鉄道会社側の対策と、利用者側の対策の二つに分けることができる。

前出の『電車内の痴漢防止に係る研究会の報告書』によると、前者は、防犯カメラや、痴漢防止を促すアナウンス、ポスターなど。後者は、時差通勤や、日によって乗車する車両を変えることなどである。そのほか、駅に相談窓口を設置する、女性警察官の人員を増やすなど、痴漢被害にあった女性のケアを重視したもの、痴漢対策教室など、職場や学校で痴

漢対策について学ぶ機会を設けるといったものもあった。これらのうち、女性専用車両としばしば比較されるのが、防犯カメラによる対策である。防犯カメラは、近年、街中のいたるところで、設置されており、最近では、個人宅にも設置されるようになった。この防犯カメラを電車内に設置し、痴漢防止に役立てようというものである。しかし、防犯カメラの設置については、プライバシー保護や費用の面から問題がある。

では、乗客たちは、防犯カメラによる痴漢対策をどのように思っているのだろうか。前出の男女を対象にしたインターネットによる意識調査の「痴漢対策に有効だと思うこと」の項目において(p.16)、女性専用車両 52.8%(うち女性 54.9%、男性 48.3%)に対し、45.3%(うち女性 47.8%、男性 40.1%)と、前者に次ぐ結果となった。また、「電車内に防犯カメラの設置に賛成か否か」については、賛成が 42.6%(うち女性 41.6%、男性 44.7%)、反対が 3.3%(うち女性 2.0%、男性 5.9%)であった。また防犯カメラ自体が「痴漢防止に役立つかどうか」については、「そう思う」「ややそう思う」が、計 8 割方であった。「プライバシーの侵害」にあたるかどうかについては、「そう思う」「ややそう思う」が、それぞれ男女合計 11.9%、35.7%だったのに対し、「あまりそう思わない」「そう思わない」は、それぞれ 36.8%、15.6%と意見が割れる結果となった。また、防犯カメラの画像解析の際に、犯人を誤認しないためにも、高画質のものが必要である。

ここで、京王電鉄が 2010(平成 22)年に、車内で防犯カメラを用いた実験を行った。これは、標準、広角、全方位など、様々なカメラを扉上部に設置した場合と、扉間中央に設置した場合の車内の映り具合を比較した実験である。この実験からは、具体的な結果が記されておらず、明確な結論がうかがうことができない。

ゆえに防犯カメラによる痴漢対策はプライバシーの保護や犯人の誤認について考慮する必要がある。

2-4 まだ完璧な痴漢対策はない

ここまで、女性専用車両および防犯カメラによる痴漢対策について述べてきた。どちらも万全とはいえない。よって、各鉄道会社が路線の混雑率や、痴漢発生率、費用対効果などを勘案して、これら二者あるいはそれ以外の方法で、それぞれ個別に対応する必要がある。

3.女性専用車両は「性差別」なのか

ここまで、痴漢被害の実態および女性専用車両以外の痴漢対策の方法について述べた。次に、女性専用車両の問題として、「男女平等」に反するのではという問題がある。以下、引用する。

もちろん、女性専用車両導入は大義名分として「痴漢被害防止」を掲げており、男性差別を目的として設置されたわけではない。しかし、「差別を目的にしていない」と「差別でない」ことは無関係である。女性専用車両が痴漢被害防止を目的にしているとしても、それが「差別でない」理由にはならず、重要なのはそれが合理的差別か不合理な差別かということだ⁶。

たしかに女性専用車両は、痴漢被害をなくすことを目的として、登場された。鉄道会社は、男女差別を意図していたわけではないだろう。ところが、結果として、自然と「性差別」を誘発しているということである。本小論ではまず、憲法の規定が具体的にどのように適用されるかについて述べ、次いで憲法が定める「平等」について述べることにする。

3-1 女性専用車両と憲法：女性専用車両は憲法違反か

また、女性専用車両という制度そのものが法律と整合性がとれているのかという問題がある。それは、日本国憲法 14 条、24 条およびに反するというものである。前者は、「法の下での平等」、後者は「両性の本質的平等」をそれぞれ規定したものである。もともと憲法は、「公権力との関係で国民の権利・自由を保護するものであると考えられてきた⁷」。しかし、社会が発達する際に、私人間において、人権侵害が発生するようになり、「私人間効力」という考えが登場した。この「私人間効力」には、主に憲法の趣旨が直接適用されるとする「直接効力説(直接適用説)」、私法(例えば、民法 90 条「公序良俗」に関する規定)を介して私人間において間接的に適用されるとする「間接効力説(間接適用説)」がある。現在の学説では、後者が通説・判例とされている。鉄道会社は、国鉄が民営化された現在、形式的であるにはせよ、私企業であり、公的機関ではない。したがって、前述のように憲法の主旨は直接私人間において反映されないことから、憲法の趣旨を持ち出した主張は誤りである。

次に「法の下での平等」に関してである。憲法 14 条 1 項には、「すべて国民は、法の下に平等であつて、人種、信条、**性別**、社会的身分又は門地により、政治的、経済的又は社会的身分において、差別されない⁸」としている。ここでは、女性専用車両が 14 条の定める「法の下での平等」にあたるかどうかの問題である。

本来、「平等」という概念は、19 世紀に登場し、「すべて個人を法的に均等に取り扱いその自由な活動を保証するという形式的平等(機会の平等)⁹」のことを指していた。しかし、富める者はますます富む一方、貧しいものはますます困窮していったことから、20 世紀以降の社会福祉国家においては、「社会的、経済的弱者に対して、より厚く保護を与え、それによって、他の国民と同等の自由を保障していく¹⁰」ようになった。これが実質的平等である。現在は前者を基本としつつ、後者も重視されるようになった。ただし、後者の役割は、主に社会権にゆだねられる。ところで、形式的平等は、さらに絶対的平等と相対的平等に分けることができる。すなわち、形式的平等の意味を厳現句々

⁶ 堀井光俊『女性専用車両の社会学』秀明出版会、2009年、p.67

⁷ 芦部信喜『憲法』(第五版)岩波書店、2014年、p.110、

⁸ 井上正仁ほか『ポケット六法』(平成27年版)有斐閣、2014年、p.10

⁹ 芦部信喜『憲法』(第五版)岩波書店、2014年、p.127、

¹⁰ 同前

に渡って解釈し、実質的な差異の取り扱いを一切無視したものが前者、実質的な差異を考慮し、「等しくないものは等しくなく取り扱う」としたものが後者である。ここで注意しなければならないのが、「蓬生取扱いに差異が設けられた事項(たとえば、税、刑罰)と事実に・実質的な差異(たとえば、貧富の差、犯人の性格)との関係が、社会通念からみて合理的であるかぎり、その取扱い上の違いは、平等違反ではないとされている¹¹⁾」。問題は女性専用車両が果たして一前出の堀井氏の主張のように一合理的差別にあたるかである。女性専用車両が平等違反か否かで争われたという裁判例は、今のところない。筆者は、女性専用車両はまだ合理的な差別であると考え、したがって、憲法の条文の主旨を持ち出して対抗することはできない。

堀井氏曰く女性専用車両は、男女共同参画社会基本法 3 条にも反すると説く¹²⁾。当該条文は、「男女が性別による差別的取扱いを受けないこと¹³⁾」を規定している。この条文を機械的に解釈すれば確かに、女性専用車両が「性差別」にあたるということが出来る。一方、実質的な差異を考慮した上で解釈すれば、この「差別」が不合理な差別のことを指すと解釈することができる。筆者は後者の立場に立ち、解釈している。

3-2 女性専用車両は性差別にあたらない

この章においては、女性専用車両が「性差別」にあたるかどうか考察してきた。平等・不平等を巡っての問題は、本書で取り上げている女性専用車両のみならず、様々な分野において見られる。特に男女の性差は、完全に同じように取扱うということは、まず不可能である。なので、性差別化を図るということも、社会一般において、ある程度許容されるべきである。

¹¹⁾ 同前, p.129

¹²⁾ 堀井光俊『女性専用車両の社会学』秀明出版会, 2009年, p.67

¹³⁾ 井上正仁ほか『ポケット六法』(平成27年版)有斐閣, 2014年, p.39

終わりに 女性専用車両の今後：痴漢対策はどのようにあるべきか

女性専用車両が全国の特に都市圏の鉄道路線に普及してから10年以上が過ぎた。これまでの歴史の中では、女性専用車両が登場・廃止が繰り返されてきた。女性が社会進出の割合が増加し、痴漢被害も増加した。最近では、女性専用車両の存否を巡って様々な意見があることは先にも述べた。しかし、それらの意見・論争は、女性への痴漢対策そのものから大きく外れている。私たちは女性専用車両のあり方をめぐって対立することより、むしろ痴漢対策にはどういったものが効果的であるか、女性専用車両も含め、防犯カメラ、相談窓口の設置など、様々な案を比較検討する必要がある。痴漢を完全になくすことはできないにしても、限りなくゼロにしていけるよう、私たちは男女関係なく考えていくべきである。

(法学部 2年)

参考文献

- 朝日新聞『ぶらっと沿線紀行⑦ 女性専用車』, 2007年5月26日
芦部信喜『憲法』(第五版)岩波書店, 2014年
井上正仁ほか『ポケット六法』(平成27年版)有斐閣, 2014年
関西学院大学法学部『法学・政治学の学習ガイドブック 2014』関西学院大学法学部, 2014年(本文作成の参考として)
堀井光俊『女性専用車両の社会学』秀明出版会, 2009年
米田天音『無人駅問題は どうすれば解決できるか—南海電気鉄道を例に—』,
清教学園高等学校, 2013年

インターネット資料

- 九州旅客鉄道(JR九州)ホームページ(<http://www.jrkyushu.co.jp/>)
2015年2月7日参照
警察庁『電車内の痴漢防止に係る研究会の報告書』
(http://www.npa.go.jp/safetylife/seianki/h22_chikankenkyukai.pdf)
2015年2月3日参照
『埼京線における車内防犯カメラの設置について』
(<http://www.jreast.co.jp/press/2010/20100403.pdf>)JR 東日本, 2014年8月15日参照
裁判所(<http://www.courts.go.jp/>)2015年2月7日参照
『J-CAST ニュース』(<http://www.j-cast.com/2014/06/04206724.html?p=all>)
2014年8月5日参照
JR 西日本おでかけねっと(<http://www.jr-odekake.net/>)2015年2月5日参照
四国旅客鉄道(JR 四国)ホームページ(<http://www.jr-shikoku.co.jp/>) 2015年2月7日参照
『女性専用車両に反対する会 ホームページ』(<http://www.eonet.ne.jp/~senyou-mondai/>)2014年8月15日参照
『日本民営鉄道協会ホームページ』(<http://www.mintetsu.or.jp/>) 2015年2月2日参照
阪急電鉄公式ホームページ(<http://www.hankyu.co.jp/>), 2015年3月10日参照

東日本旅客鉄道(JR 東日本)ホームページ(<http://www.jreast.co.jp/>) 2015年2月5日参照
北海道旅客鉄道(JR 北海道)ホームページ(<http://www.jrhokkaido.co.jp/>) 2015年2月7日参照

鉄道研究会年表

2013	<p>1 月 鐵道研究会を前身として、結成。 初めての総会は、宝塚市内のカラオケボックスで開催。 岡本健作(総合政策学部・現名誉会長)を会長に推戴。 朝日新聞に掲載される。</p> <p>4 月 初の新入生歓迎会を実施。1年生男子5名が入会。</p> <p>5 月 OBとの合同写真展に参加。</p> <p>6 月 神戸三田キャンパス VI 号館で「鐵路写真展」を実施。</p> <p>8 月 加悦鐵道保存会協力の下、第1回合宿を実施。</p> <p>10 月・11 月 大学祭「新月祭 2013」に出展。6日間で500名超の来場者を記録。 神戸三田キャンパスで、総会を実施。</p> <p>12 月 岡本健作(総合政策学部・現名誉会長)を第2代会長に推戴。</p>
2014	<p>3 月 公式ブログを開設。</p> <p>4 月 公式ツイッターを開設。</p> <p>5 月 OB 合同写真展に参加。</p> <p>8 月 加悦鐵道保存会協力の下、第2回合宿を開催。</p> <p>10 月・11 月 大学祭「新月祭 2014」に出展。6日間で約600名の来場者数を誇る。</p> <p>12 月 井手尚経(総合政策学部・現名誉会長)を第3代会長に推戴。〈第3代〉</p>

<p>2015</p>	<p>3 月 「プロジェクト旅行」として、手柄山交流ステーション協力の下、姫路モルルールをテーマとしたフィールドワークを実施。</p> <p>4 月 ピクニック新歓を神戸で実施。 初めて、女子と留学生が入会。</p> <p>6 月 初のバーベキュー新歓を実施。</p> <p>8 月 加悦鉄道保存会協力の下、第 3 回合宿を開催。初めての試みとして加悦鉄道廃線跡サイクリングを実施。</p> <p>9 月 会を挙げてジオラマ製作を行う。</p> <p>10 月 大阪市本町での「船場祭」に出展。ジオラマを展示。 産経新聞に掲載される。</p> <p>11 月 大学祭「新月祭」に出展(10 月～)。6 日間で来場者 2500 名を超える。ジオラマ・運行標識板・姫路モルルール研究ポスターを展示。</p> <p>12 月 規約を改正。 初めて、立候補による次期会長が選出される。</p>
<p>2016</p>	<p>2 月 中松秀太(法学部)が第 4 代会長に就任。</p> <p>3 月 阪堺電車を貸し切ったの送別会を実施。 南海天王寺支線・平野線廃線後巡りを実施。</p> <p>5 月 ボウリング新歓を実施。 大回り&SL 北びわこ号乗車旅を実施。</p> <p>8 月 加悦鉄道保存会協力の下、第 4 回合宿を実施。 ラストホール(伊丹市)で「鉄道写真展」を実施。</p>



関西学院大学鉄道研究会

設立：2013年1月

前身：関西学院大学鉄道研究会（1964～1995）

拠点：西宮上ヶ原キャンパス・神戸三田キャンパス



K.G.Rail

鐵路—第 29 号—

2016 年 12 月 17 日発行

発行元 関西学院大学鉄道研究会

発行者 中松 秀太

編集長 井手 尚経

編集協力 木村 薫



公式ホームページ : <http://kg-railroad.jimdo.com/>