

山陽の旅 (冬編)

山陽は東海道の延長線上にあり、比較的に人口が多い地域である。そこで山陽の旅をし、その鉄道沿線の分析をし、山陽について理解することを目的とする。

【1】概要

今回は図 1 のように山陽を巡ってみた。スタート時点は自分が住んでいる三島からである。まず、三島から名古屋までは新幹線を使用した。三島始発であるため、それほど混まなかったが、観光客や帰省客が目立っていた。名古屋からは青春 18 切符を利用し、在来線で西のほうをめざした。行きは大阪まで関西本線を利用した。大阪駅周辺で昼食をとった。大阪からは、新快速で姫路まで行った。混雑していたが、停車駅の各駅で乗客の入れ替わりがあったため、途中から座ることができた。そして、姫路から播州赤穂行きに乗った。赤穂は忠臣蔵で有名なところである。そこから岡山行きの電車に乗換えた。行きは姫路・岡山間をこのように赤穂線経由で行った。その後、山陽本線でひたすら西に進み、広島まで行った。夕食は広島駅周辺にあるお好み焼き屋で、広島名物そばいりのお好み焼きを食べた。そして、ホテルニューヒロデンで 1 泊した。

朝になると、鉄道旅行の再開である。出発時には強い西風型の冬型の気圧配置になっていたため、広島では雪が降り、うっすら積もっていた。三原までは呉線経由で行った。次に、糸崎始発相生行きに乗るため、すぐに岡山方面の電車に乗換え、糸崎に行った。糸崎始発相生行きは、岡山から東はそのまま山陽本線経由である。相生からすぐに新快速があり、それに乗換えたが、相生行きの電車に乗っていた8割型の人がそれに乗換えたので混雑が激しく、また行き先が野洲行きで米原まで行かないため、姫路で次の新快速長浜行きに乗換えた。そして、この電車の車内で昼食をとった。そして、米原に到着した。その後もひたすら東進し、三島に帰った。米原～名古屋は雪で積雪していて、一時徐行運転も行っていた。なお、米原以东の東海道線においては、豊橋や浜松や静岡では乗換えを行なった。

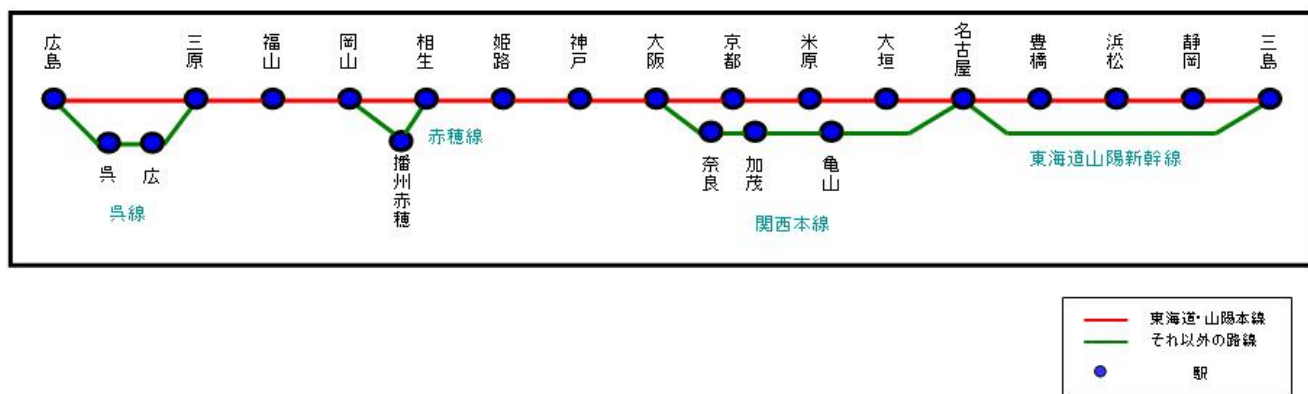


図 1 経路図

【2】 着目点と考察方法

今回は、自分が乗車した路線を全て詳細は記載せず、一部の路線・区間は省略することにした。そのうえで、記載する路線・区間については、テーマを掲げて旅行するようにした。そしてそれぞれのテーマについて、各種資料を使用し、鉄道旅行を通じて考察することで、その地域の様子の分析にもつなげている。なお地域分析において、よく使用する指標である通勤・通学率や通勤・通学圏（都市圏）、土地利用区分は、筆者作成の「鉄道からの地域分析」に定義してあるので、それを参照していただきたい。

ここから、着目点と考察方法をそれぞれ挙げる。関西本線については、「関西鉄道の旅（2009）」のときに特にテーマを決めずに乗ったが、何か物足りなさを感じた。そこで、今回は名古屋から大阪まで全区間乗車するので、総合的にみてみることにした。そのためには、人の流動や運行形態や景観について、各種資料を調べた結果と、電車に乗って得られた結果と比較してみたい。必要に応じて、「関西鉄道の旅（2009）」のものも引用して掲載する。

呉線は、広島から三原を結ぶルートであるので、どのような利用者特性であるか興味深いのである。そこで、人の流動の調査や今の電車の運行形態をみてみた。それについては、各種資料を調べた結果と電車に乗って得られた結果と比較して考察してみた。また、このルートは海が綺麗であるということが有名であるので、車窓から景観についてもみることにした。

山陽本線・東海道線は、在来線において、日本一の幹線である。東海道線の区間は、東京から神戸までである¹⁾。山陽本線は神戸から門司までであり、関門トンネル区間以外は JR 西日本管轄である。今回の対象範囲は三島～広島であるが、主に JR 西日本区間を扱う。まず、山陽本線広島～岡山まで記載した。中国地方の中心区間であるため、どのようなネットワークが形成されているのかをみることにした。そこで、人の流動や土地利用について、各種資料を調べた結果と、電車に乗って得られた結果と比較する。特に電車に乗った調査は、車窓から土地利用をみるとともに、電車の乗降の様子を見て行なった。ただし、車窓からみた景観は、1 日目においては日没になるため、2 日目の三原～岡山に限定した。三原以西はいつかみることにする。

岡山から姫路については、赤穂線と合わせて考察することにした。この区間は本数が少なく、閑散区間であるが、実際にどのような役割を果たしている路線であるか気になった。そこで、今の電車の運行形態が妥当であるかどうかを考察するとともに、山陽本線と赤穂線のそれぞれの路線の特色についてみてみた。

姫路からの新快速長浜行きは、大阪圏の広さを実感できる。そこで、それをふまえながら、人の流動や土地利用についてみてみた。今までのものを活用するとともに、乗車実績の少ない姫路～大阪は、車窓から土地利用をみるとともに、電車の乗降の様子をしっかりと確認するようにし、電車に乗って得られた結果を分析してみた。そして、この結果について大阪～米原と合わせて思ったことをまとめてみた。

米原から三島までの東海道線については、東海道線は利用する機会が多く、別途考察を行なっているので事前にテーマを決めて調べるということは行なわなかった。しかし、米原～名古屋は雪が降って積雪していて、特に岐阜周辺では大雪になっていて、私が住んでいる三島ではなかなか味わえない冬を満喫できた。そこで、米原～名古屋を中心に雪の様子についてまとめた旅行記的なものにした。

【3】変貌する関西本線

図2は関西本線の概要である。名古屋と大阪を最短距離で結ぶルートで、三重県と奈良県を経由している。奥羽本線の運行形態は名古屋～亀山・亀山～加茂・加茂～JR 難波（大阪）に大きく分けることができる。名古屋から亀山まではJR 東海の区間である。亀山からJR 難波（大阪）はJR 西日本区間で、亀山～加茂は非電化区間、加茂～JR 難波（大阪）は電化区間で大和路線の愛称がついている。以前は名古屋から大阪まで通して運転されている列車もあったが、今は東海道線・新幹線の整備により、名阪輸送から撤退し、完全に運行形態が分かれている。

まず、名古屋～亀山についてみる。この区間は主に単線ではあるが、部分的に複線区間がある。2009年3月のダイヤ改正から日中の時間帯は毎時1本快速電車が走るようになった。この快速電車の停車駅は桑名と四日市～亀山の各駅である。このため、この区間における日中の運行形態は図3のように変化した。名古屋～四日市は普通電車を1時間に2本設定し、電車の本数を確保している。これらの電車はだいたい313系2両編成セミクロスシートで運行されている。ただし、313系または213系5000番台の4両編成の運用もある。あと、それに加えて伊勢鉄道・紀勢本線に直通する快速『みえ』が1時間に1本、1日数本程度特急『南紀』が運行されている。実際に乗車した電車の様子（快速亀山行き）についてみる。私が乗ったの車両は、213系5000番台4両編成転換クロスシートであった。名古屋出発時においては、半分ぐらい席が埋まっていた。名古屋から最初に運転停車をした春田および蟹江までは、住宅地が続いている。蟹江を越えると田畑が目立つようになる。そして弥富～桑名では、近鉄名古屋線と並行して揖斐川と長良川と木曽川を渡り、三重県に入る。弥富駅は地上で日本一低い駅である。桑名駅に到着すると、半分ぐらいの乗客が降りた。富田～河原田は工場が広がっているところがある。また、この区間は工場の煙突が見え、四日市市が工場の街という雰囲気を出している。四日市駅においては、半分ぐらいの乗客が入れ替わった。その後、進路を西に変え、鈴鹿川沿いを進むと、亀山に到着した。亀山から加茂行きの電車に乗り換える人は数人しかいなくて、ほとんどの人が亀山駅で下車した。ところで、この快速電車についてであるが、運転停車があり、ホームで電車を待っていた人が間違っ乗ろうとする人もいて、待っている人にとって運転停車は挑発的なものを感じていたかもしれない。そのことから、運転停車をする駅は客扱いも行なったほうがいいかもしれないと思った。実際に私が乗った快速電車の5分後の普通桑名行きに乗る人も結構多かった。そのことから、朝夕に運行されている停車駅の多い区間快速を昼間に運行するのがちょうど良いだろう²⁾。それから、課題としては単線区間が多いためダイヤの過密化を招き、乱れやすい。そのため、紀勢本線の列車が乗り入れる名古屋～四日市までは完全複線化が望まれている。



図2 関西本線概要

※出典：フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

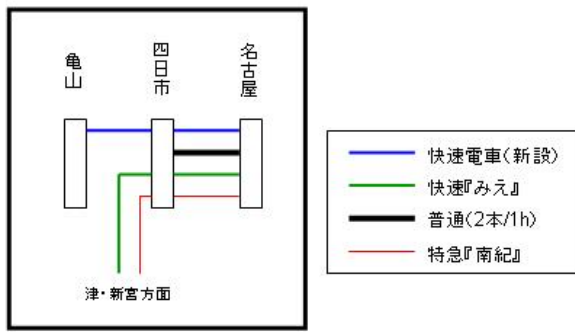


図3 関西本線名古屋地区運行形態

※小型全国時刻表(2009年12月号)により作成



写真1 名古屋地区→都市部以外はこのような景観である



写真2 加太～柘植(加太越え)



写真3 笠置駅(ホームから木津川が見える)

亀山～加茂は完全な単線で、列車の本数は1時間に1本の閑散区間である。そして、キハ120系(1または2両編成)によるワンマン運転が行なわれている。かつては長大編成の列車が走っていたため、各駅ともホームや交換設備の有効長が非常に長い。私はキハ120系2両編成に乗ったが、乗客の様子についてみる。亀山駅では、半分ぐらい席が埋まっていた。柘植と伊賀上野では2割程度の乗客の入れ替えがあったが、混雑度がほぼそのまゝの状態に加茂に到着した。この区間は主に山間部を走る。特に鈴鹿山脈と布引山地の境界にあたる加太～柘植は、加太越えと呼ばれる25%の急勾配区間がある。この区間は低速ギアでディーゼルエンジンの音をガンガンさせて力強く登った。柘植から島ヶ原は少し開けた上野盆地を走る。島ヶ原以降は再び周囲は山に囲まれ、木津川と平行して走り、加茂へ至る。

加茂～JR難波(大阪)はJR西日本のアーバンネットワークの一角を成し、奈良と大阪を結ぶ。同様に奈良と大阪を結ぶ近鉄奈良線とは経路が大きく異なり、生駒山地をトンネルで抜ける近鉄奈良線に対して、大和路線は同山地を南に迂回する経路となっており、近鉄線よりも大回りとなっている。(図4) 加茂を出発すると、不動山トンネルをくぐって木津に至る。木津駅は片町線と奈良線が分岐していて、鉄道交通の拠点となっている。そこから南下すると、奈良盆地に入り、奈良に至る。奈良から王寺は奈良盆地を走る。この区間は田畑がみられるが、開発が進んでいて、住宅が多い。王寺～柏原は大和川沿いを走り、鉄道写真の撮影地になっていて、景色が絶景である。また河内堅上駅は構内に桜の木があり、春になると多くのカメラマンが撮影に訪れる。柏原からは大阪平野を走り、田畑はほとんどみられなくなる。そして平野を過ぎると、高架を走り、中高層ビルが建ち並ぶようになり、天王寺に至る。



写真4 大和川



写真5 221系行き先表示板



図4 関西本線（大和路線）と近鉄各線

※出典：フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』

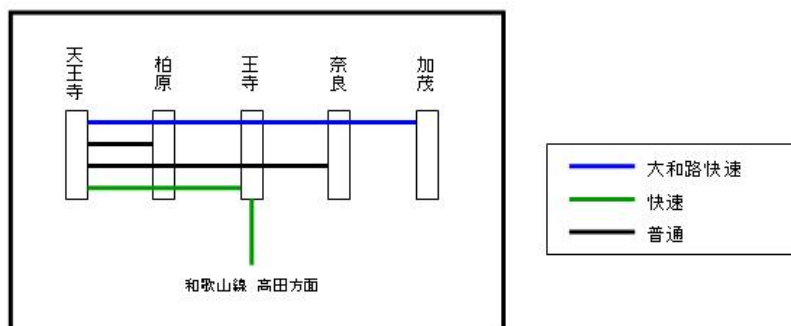


図5 関西本線大和路線運行形態

※小型全国時刻表（2009年12月号）により作成

日中の電車の運行形態について、加茂～天王寺でみる。(図5) 天王寺からみると、大和路快速（加茂行き）・快速（和歌山線直通高田行き）・普通電車（奈良行き）・普通電車（柏原行き）がそれぞれ1時間に3本ずつ運行されている。大和路快速とは、加茂～天王寺での運行であるが、この区間の運転に加え、大阪環状線を1周する。使用車両は221系6両編成が基本である。それから、和歌山線直通する快速があり、基本的に221系

4両編成で運行されている。それぞれの快速の停車駅は天王寺～大阪の各駅と西九条・弁天町・新今宮・天王寺・久宝寺・王寺から各駅である。普通電車はだいたい103系または201系の6両編成での運転となっている。人の流動について試みる。加茂駅出発時の着席率は25%で、ほとんど亀山始発の電車からの乗換え客であった。西に進むにつれて少しずつ乗客が増加していった。着席率は、奈良が35%、法隆寺が50%、王寺が70%程度であった。そして、久宝寺では乗客が倍増し、久宝寺～天王寺においては混雑が激しくなった。2005年国勢調査報告により、関西本線大和路線沿線における大阪市内への通勤・通学率を算出したところ、大阪への通勤・通学圏は加茂までの全線である。そして、わずかながら亀山・柘植・伊賀上野から大阪まで乗り通す人もみられた。夏に旅行に行ったときにも大和路線からの乗換え客が伊賀上野・柘植で乗客が少し降りるところをみている。

関西本線について総括してみる。現在の関西本線の役割は、近郊輸送・地域輸送が中心である。伊賀上野・柘植あたりからも大阪までの需要があることから、亀山を境に東側では名古屋方面、西側では大阪方面への大都市近郊輸送を行なっているといえる。あとは各駅停車の列車も用意されていることから、短距離利用客の地域輸送も行なっている。電車の運行形態としては、需要と合致することから妥当であるといえる。しかし、利便性向上の全体的な課題としてはスピードアップを挙げられる。名古屋地区では複線化による運転停車・列車待ち合わせを減らし、所要時間を短くしたいところである。大和路線は大和路快速の奈良県内の停車駅を減らして対応すべきである。

【4】瀬戸内海沿いを走る呉線の特徴

海田市から三原まで、瀬野八と呼ばれる山陽本線最大の連続急勾配区間を避け、海沿いに通した路線が呉線である。広島から坂までは広島の市街地である。広島から海田市は山陽本線を走り、海田市から呉線に入るが、開発がさかんな地域である。坂から川原石までは海沿いを走り、江田島をみることができる。この日は雪雲がかかっていたため、幻想的であった。川原石～呉は呉中心市街地の南端を通っていく。呉駅を過ぎると休山トンネルを越え、広の集落に入り、広駅に到着した。次の仁方からはトンネル区間が多いが、比較的に海に近いところを走るので、トンネルの合間に海を見ることができる。安芸津～安芸長浜は少し海を離れる。特に安浦～安芸長浜は雪が強く降っていて、幻想的な海を見ることができるとともに、竹原の集落は積雪をしていた。再び、安芸長浜から海の近くを走り、大三島をみることができる。特に忠海～須波は瀬戸内海を間近でみることができ、絶景である。そして、三原に至る。



写真6 矢野～坂（住宅地）



写真7 江田島（天応～かるが浜）



写真 8 冬の瀬戸内海は幻想的（安浦～風早）



写真 9 大三島（忠海～安芸先崎）

日中の電車の運行形態は広で分かれている。広島～広は、快速『安芸路ライナー』と普通電車がそれぞれ 30 分に 1 本ずつ運行されている。使用車両は 103 系・105 系（3～4 両編成）の通勤型車両か 113 系・115 系の（3～4 両編成）の近郊型車両である。一方、広～三原は本数が 1～2 時間に 1 本程度である。車両も短編成になり、主に 2 両編成である。そして、ほとんどがワンマン運転となる。また、土・休日は臨時で快速『瀬戸内マリデビュー』がキハ 47 形 2 両編成で全区間運行されることがある。呉線は単線であるため、電車の本数が多い海田市～広は運転停車もある。人の流動についてみる。私が広島から乗った電車は可部始発三原行きである。可部～広は 105 系 4 両編成、広～三原は後ろ 2 両切り離して 2 両編成によるワンマン運転で運行された。広島では、半分ぐらい席が埋まっていた。広島～坂のいわゆる広島市街地の駅において、各駅で若干の乗客の入れ替えが生じていた。その後、坂から呉・広までは乗客の入れ替えがほとんどなく、広島～呉・広を通して乗車する人が多かった。呉・広では乗客数が大幅に減少するが、乗客が大きく入れ替わる。広～三原においては、安芸津・竹原などの主要駅で入れ替わり、短距離利用客が主体であった。

それらをふまえたうえで、利用者特性についてみる。広より西は呉市と広島市の通勤通学・都市間輸送が中心になっている。一方、広より東は短距離利用客が主体であるため、地域輸送が主になっている。ただし、観光シーズンにおいては、呉線は瀬戸内海が絶景であるため、それをみるための観光用の臨時列車が運行されていることから、観光路線としての側面も持っている。この路線について電車の運行形態についてであるが、妥当であると思う。しかし、大きな課題があり、関西本線名古屋地区と同様、複線でないため、快速電車では運転停車を強いられるとともに、ダイヤの過密化を招き、乱れやすい。そこで、海田市～広までは複線化がすべきである。実際に利用者や経済界からの複線化の要望がある。その要望を受け、呉市では複線化に向けた調査が行われたが、所要時間短縮が可能となり採算性もあるが、事業費が多額で早期の着工は難しいという結果が出された。人口 20 万人レベルの都市では、このような大規模な公共事業が難しく、県や国の力を借りたいところである。しかし、現実的には大規模公共事業は財政を圧迫するので、容易に陳情できないのが現状である。公共事業と地域のあり方を考えさせられる課題である。

【5】山陽本線中央部—広島～岡山—

岡山～広島は中国地方の中心区間である。広島市と岡山市の政令指定都市をはじめ、沿線地域には人口 5～10 万人規模の都市が連なっていて、東海道に次いで人口の多い地域である。そのため、地方においては電車の本数は多いほうである。図 6 は岡山～広島の日中の運行形態をまとめたものである。特に岡山周辺と広島周辺は他の路線から乗り入れてくる列車もあるので、本数が多くなっている。日中のほとんどの電車は各駅停車で、115・系 3 両～4 両編成で運行されている。ただし、朝・夕は日中と運行形態と異なるところがあり、岡山～岩国などの長距離電車もある。また、117 系 4 両編成で運行される快速『サンライナー』や快速『シティライナー』もある。

ここで、この区間における利用状況をまとめてみる。(図 7) まず、広島～瀬野についてであるが、広島を中心とする乗客の入れ替えが頻繁にあり、広島市への通勤通学・地域輸送を担っているといえる。一方、岡山でも岡山市への短距離利用者がみられる。広島～三原、三原～福山、福山～岡山の各区間においては、主要駅から主要駅への需要がみられ、都市間輸送の役割を果たしている。そして、広島から福山、福山から岡山までなどの中距離利用者が多い。またわずかではあるが、広島～岡山の長距離利用者もいる。特に青春 18 切符のシーズンのときは目立つ。それから、混雑状況についてみる。乗車回数は少ないから正確なものではないかもしれないが、岡山～新倉敷、福山～尾道・三原あたり？、白市・瀬野あたり？～広島（推測）の都市部で混雑が激しくなり、岡山～新倉敷と福山～尾道は、実際に着席率が 120～130% ぐらいになっていた。一方、それ以外の都市部から離れている区間は、どこかしらの席は空いているので座ることは可能である。

沿線景観については、三原～岡山に限定してしてみる。三原を出発すると留置線がたくさんある糸崎に到着する。糸崎から松永までは海沿いを走る。尾道と東尾道の間でしまなみ海道を横切る。松永を出ると、福山までは若干山に囲まれた所を通る、各駅前には集落が広がっている。福山周辺では市街地になり、ビルもみることができる。福山～里庄は主に丘陵の中を進む。途中の笠岡からは岡山県である。里庄～新倉敷はススキの産地であるため、沿線ではたくさん見ることができる。新倉敷を出発して高梁川を渡ると、岡山平野に入り、岡山に至る。

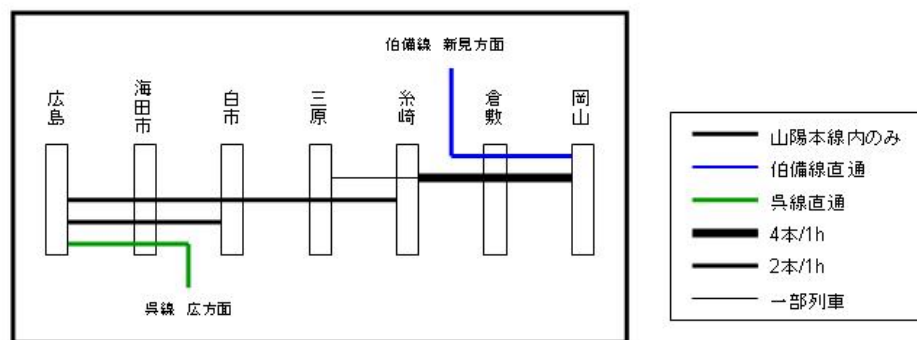


図 6 山陽本線広島～岡山における運行形態

※小型全国時刻表（2009 年 12 月号）により作成

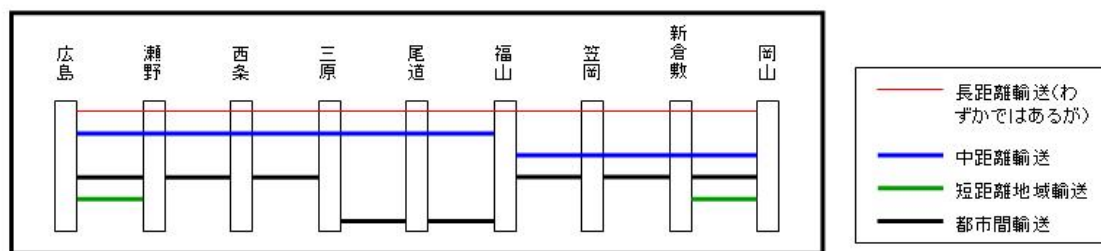


図 7 山陽本線広島～岡山における果たしている役割



写真 10 JR 西日本は転換クロスシートが主流



写真 11 奥の方もススキが広がっている

この結果をまとめると、この区間は複数の拠点都市・中小都市群といった沿線環境や中距離利用者が多くて都市部は混雑が激しいなど、静岡県との状況と似ている点が多いといえる。したがって、課題としては静岡県と同様に都市部での輸送力の増強であるといえる。ただし、静岡県と異なり、JR 西日本においては、座席が転換クロスシートが主流である。そのため、短距離利用客のニーズにも応えなければならない。そこで4両のうち2両はロングシートにして、短距離利用者の乗降をスムーズに行なえるようにするとともに、立つスペース広くすることで、より多くの人を詰め込みやすくして、輸送力を強化するべきである。そのようなことから、長距離利用客と短距離利用客の両方のニーズに応えることができる E231 系の近郊型が優れているといえる²⁾。ただ、西日本の地域特性に合わせたものに改造しなければならないかもしれない。

【6】岡山～姫路―中国地方と関西を結ぶ―

岡山～姫路は山陽本線の他に赤穂線もある。赤穂線は相生から東岡山を結ぶ地方交通線であるが、山陽本線に乗り入れていて岡山・兵庫県境の輸送に深く関わっている。そこで、それをふまえたうえで、山陽本線と赤穂線の運行形態についてまとめてみた。(図 8) 各運行系統 1 時間に 1 本である。電車の本数が多いところは、岡山～東岡山で、合計で 1 時間に 4 本運行されている。一方、岡山・兵庫県境を越えるのは、山陽本線と赤穂線のそれぞれ 1 時間に 1 本ずつで閑散区間となる。その他区間列車も設定されている。また、大阪方面からの新快速が播州赤穂まで乗り入れている。使用している鉄道車両や車両数についてみる。姫路～播州赤穂の系統は、新快速が 223 系 (4 両～8 両)、普通電車が 221 系 4 両または 115 系 4 両が中心となっている。それ以外の系統の詳細については、山陽本線岡山～姫路列車運用情報のページを参照していただきたい。(実用リンク集の鉄道・路線情報にリンクがある) これをみると、だいたい 115 系が中心に運行されていることが分かる。所要時間についてであるが、山陽本線の方が所要時間が短い、乗り継ぎの関係で赤穂線経由の方が早く移動できる場合もある。

山陽本線の岡山から姫路までについてみる。岡山～東岡山は市街地続きである。東岡山から相生までは田畑中心の沿線景観となる。ただし、上道～瀬戸は果樹園を多く見ることができる。三石～上郡は岡山県と兵庫県の県境である船坂峠を通るので、勾配がきつく、一時山の中を走る。ちなみに万富～熊川で吉井川を渡る。相生～姫路は播磨平野を走り、田端が広がる景観で、駅前には集落が広がっている。利用状況は岡山から姫路まで乗り通す人が多く、相生や姫路で新快速に乗り換える人が半分以上いて、長距離利用者が中心で、関西と中国地方を結ぶ役割を果たしている。

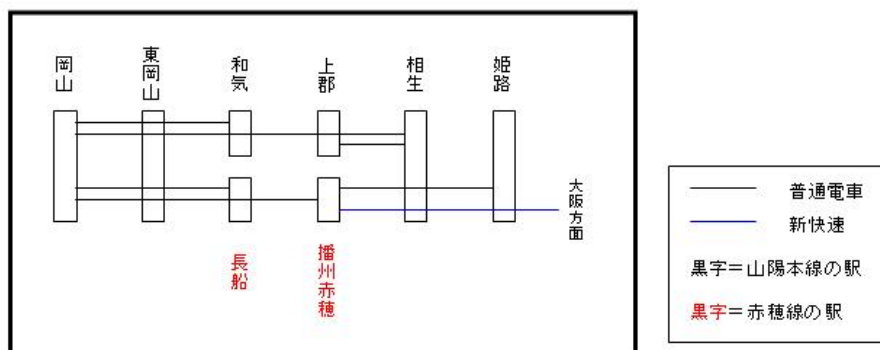


図 8 岡山～姫路における運行形態

※小型全国時刻表（2009 年 12 月号）により作成



写真 12 播磨平野（集落）



写真 13 赤穂線の沿線景観

赤穂線についてであるが、まず沿線景観をみる。相生～香登は海には近いが山に囲まれたところを走る。特に山あいの中を通り、トンネルをくぐるところもある。そのことから、あまり海を見ることができない。しかし、日生駅と西片上駅では、ホームから海を見ることができる。香登から岡山平野に入り、田畑が広がっている。そして吉井川を渡り、東岡山で山陽本線と合流する。人の流動をみる。私が乗車した車両は 115 系 2 両編成セミクロスシートである。出発直前、向かい側ホームに到着した新快速から乗換えた人が半分程度いた。播州赤穂駅出発時の着席率は 70% 程度であった。まず、日生駅で半分の人が降りた。日生～長船は着席率に大きな変化がなかったが、各駅で小規模の乗客の入れ替えがあった。次の邑久で乗客が倍増した。さらに西大寺駅以西では各駅で結構たくさんの人が乗った。そして、岡山駅到着時には、着席率が 150% 程度まで増え、混雑が激しくなった。このことから、乗客は姫路方面と岡山方面に向かって漸増するが、播州赤穂駅への流動も見られる。日生駅などから播州赤穂へ県境を超えて買い物や通院する乗客も多い。一方で、関西方面の乗客が播州赤穂～岡山の全区間乗車する人もいた。このことから、地域の短距離輸送が主体であるが、関西と中国地方を結ぶ路線ともいえる。

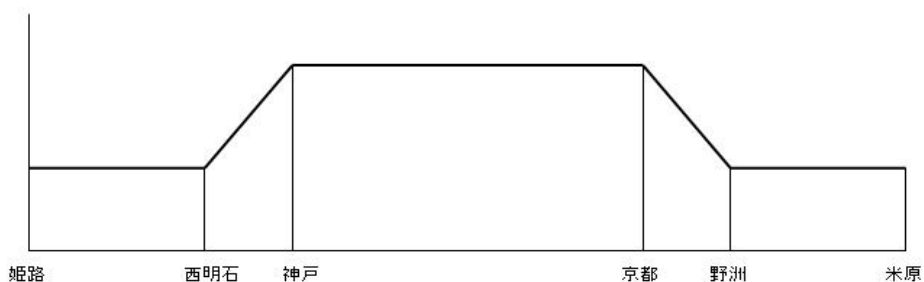
山陽本線と赤穂線を比較してみる。山陽本線は長距離利用者が中心で、関西と中国地方を結ぶメインルートである。一方、赤穂線も播州赤穂駅で新快速と接続を図っているが、途中駅で降りる人が多い。また、赤穂線内のみの利用者が目立つ。そのことから、地域輸送が中心である。ただし、山陽本線よりも赤穂線経由の方が早く移動できる場合もあり、実際に関西方面から乗客が岡山まで乗る人がいることから、関西と中国地方の移動の補助的な役割を持った路線でもあるといえる。それぞれの路線の果たす役割としては、これが妥当であるといえるが、山陽本線の岡山～相生の運転系統を姫路まで伸ばしたほうがよいと思った。

【7】新快速で近畿を駆け抜ける…

私は姫路から新快速行きに乗って、一気に米原まで行った。新快速の最高速度は 130km であるため、新快速の走る区間における人の流動や土地利用は、大阪の影響を強く受けている。ここで利用状況について、主観的ではあるが、私の経験則を図 9 にまとめてみた。京阪神地区を中心に混雑していて、乗客の入れ替わりが激しい。逆に空いている区間は、加古川以西や近江八幡以東で、大阪から遠いほど空いている。関西は鉄道網の発達により、大阪の通勤・通学圏が拡大し、現在は概ね半径 60km まで広がっている。東海道線は野洲や草津、山陽本線は明石や加古川あたりまでが、通勤・通学圏化している。実際に、明石～大阪、大阪～野洲・草津における中距離利用者を見かける。このように遠方からの利用客を伸ばしている。しかし、利用客が増えるにつれて、混雑が激しい列車が多くなっている。新快速は主に 223 系 8 両編成で運行されているが、それでも対応しきれなくなりつつある。

土地利用についてみる。姫路から西明石までは、田畑が広がっているところが多い。ただし、駅周辺は住宅地になっていて、開発が進んでいる。この区間の途中で加古川を渡る。西明石～新長田は線路別複々線になる。この区間は海と山に挟まれた険しい地形の中を走り、山側が新快速・特急電車が走る列車線、海側が快速・普通電車が走る電車線になっている。特に山側の列車線は高いところを通るので、明石海峡の景色は絶景である。それから、塩屋～須磨は海沿いを走るの、瀬戸内海を間近でみることができる。新長田から方向別複々線になり、神戸市の中心市街地に入る。そして、山陽本線と東海道線の境目である神戸に至る。そのあと、三ノ宮まではビルや商業施設が立ち並ぶ中心市街地を通る。三ノ宮～尼崎は住宅地が中心であるが、神戸と大阪の大都市に挟まれていることもあり、中高層の建物が目立つ。そして、大阪を経て、山崎まで大阪平野を走る。山崎は古来から京と大坂の交通路の隘路であり、天王山と男山に挟まれた間を淀川が流れる狭い地形で、そのわずかの平地に東海道線・阪急京都線・東海道新幹線・西国街道、淀川をはさみ京街道・京阪本線が寄り添う。明智光秀の軍を羽柴秀吉の軍が打ち破った古戦場としても知られている。また山崎駅周辺の曲線は東海道本線及び関西随一の列車撮影地としても鉄道ファンからは知られている。山崎の隘路を過ぎると、京都盆地を走る。その後、琵琶湖湖南を通り、米原に至る。琵琶湖湖南の近江盆地は田畑が中心であるが、駅周辺では開発がさかんである。

混雑度



←図 9 新快速利用状況



写真 14 加古川～西明石



写真 15 神戸市街地

新快速は大阪を中心とした京阪神地区への通勤通学輸送・大都市近郊輸送が中心である。特に 223 系の転換クロスシートは中距離利用者にとっては快適である。そのことから利用者には好評である。しかし、利用者増加に伴い、混雑が激しくなっている。そこで、JR 西日本は 2011 年頃をめぐり、新快速を全列車 12 両編成での運行を計画中である。実際に私の経験上、8 両編成は野洲・草津～明石が混雑が激しくなっている。一方、12 両編成の場合は、ちょうど満席ぐらいで、今の電車の本数であれば、12 両編成ぐらいが妥当である。

ところで雪の様子についてであるが、強い寒気が流れ込んだものの、西風型の冬型の気圧配置のため、彦根まではほとんど雪が降らず、米原以東は大雪となった。その理由は、西風型の場合、若狭湾の地形の関係上、琵琶湖湖南地域には日本海からの雪雲が流れ込みにくいからである。

【8】米原から三島までについて（旅行記）

米原から三島までは、東海道線を利用した。まず米原から豊橋までは、特別快速豊橋行きに乗った。この電車は 313 系 6 両編成で、座席は転換クロスシートであった。米原から名古屋は積雪があった。この区間においてはまとまった雪になっていた。米原～柏原は積雪 5cm、柏原～岐阜が 7～8cm 程度であった。そしてこのときは、意外にも岐阜～尾張一宮で一番積雪が多く、10cm 程度であった。岐阜～尾張一宮においては、窓から見ても吹雪状態となっていて、大雪のため徐行運転となり、尾張一宮に 5 分程度遅れで到着した。ただこの後、関ヶ原においては、一晩で 50cm に迫る豪雪となり、また岐阜では 20cm ぐらいの大雪となり、この周辺地域における積雪分布としては一般的なものになる。尾張一宮を出ると、急激に積雪が少なくなり、名古屋はうっすら程度となった。そして、金山以南では雪が止み、刈谷に着くころには晴れてきて、星・月がきれいだった。刈谷から蒲郡を過ぎたところまでは寝てしまい、そしてそのまま豊橋に到着した感じであった。その後、豊橋から浜松行きの電車に乗換えた。浜松で静岡行きの電車に乗換えた。313 系 3 両+211 系 3 両の 6 両編成であったため、比較的快適であった。そして、静岡に到着し、三島行きの電車に乗換えるときに雪が舞っているのにはびっくりした。ところで、三島行きの電車であるが、313 系 3 両編成であった。ただ、夜遅い時間帯であったため、短編成でも激しい混雑にはならなかった。しかし、この日は大晦日であったため、沼津から大量に人が乗ってきた。そして、終点三島駅に到着すると、大半の乗客は南口方面へ行き、三嶋大社に初詣に向かった。ところで、このように岐阜県と静岡市で雪となった理由は、西風型の強い冬型の気圧配置のためである。この場合、岐阜県においては若狭湾の地形の関係上、日本海からの雪雲が流れ込みやすい状態で、雪雲が直撃し、大雪となった。静岡市においては、風が強く、西の方から流れてきた日本海の雪雲が南アルプスで最発達し、それが静岡市内まで西風に乗って流れ込み、雪が舞った。



写真 16 関ヶ原の様子



写真 17 積雪している大垣車両区の旧国鉄型特急車両

【9】西日本の鉄道の特徴

西日本は幹線においても、223系から1960・70年代に製造された103系が使用されていて、運用されている車両の差が大きい。車両の編成数は、人口の多い関西では6～8両編成（一部12両編成）、中国地方は2～4両編成で、地域の需要に合わせて運用している。座席は短距離利用客向けの電車にはロングシート、都市間輸送を担う中距離利用客向けの電車は転換クロスシートを採用している。運行形態は概ね80km～100kmごとに分かれていて、東北よりは大まかである。電車の本数は、都市区間が1時間に6本程度、それ以外は20～30分に1本程度である。西日本の幹線においては、短距離利用者から長距離利用者までの幅広いニーズがある。

関西においては、京都・大阪・神戸の大都市があり、人口が集中している。中国地方の山陽側は、広島市と岡山市の政令指定都市をはじめ、沿線地域には人口5～10万人規模の都市が連なっていて、東海道に次いで人口の多い地域である。沿線は市街地と田畑、および山間部といった景観が繰り返されている。また海沿いでは、瀬戸内海がみることができ、きれいである。

これらのことをふまえて、西日本の鉄道の特徴についてまとめてみる。運用されている車両は路線によって格差が大きい。主要駅の大半においては、入選する際にメロディーや音が流れるようになっている。電車の本数は、東北に比べれば多く、都市区間においては高頻度運転が行なわれるところもある。しかし、西日本は座席が転換クロスシートが主流であるため、短距離利用客にとっては利用しづらいのが現状である。そこで、西日本の鉄道を改善する方法であるが、改造・整備されている113系・115系の継続運用はやむを得ないとしても、103系・105系は新型車両を製造し、置き換えるべきである。その際に、クロスシートを採用するかもしれないが、短距離利用者の乗降をスムーズに行なえるようにするとともに、立つスペース広くすることで、より多くの人を詰め込みやすくして、輸送力を強化できるように、一部ロングシートの導入も検討する必要がある。このようにして、少しずつ車両の格差を縮小させていくとよいと思う。その他にも課題があると思うが、東北に比べると沿線人口が多く、経営努力によって、沿線の活性化は行ないやすい。

注

- 1) 2chにおいては、JR東日本区間は、東京から熱海で、その区間のことを東海道線東京口とっている。
JR東海区間は熱海から米原である。熱海から豊橋までが静岡口、豊橋から米原までが名古屋口である。
JR西日本区間は、米原から神戸である。米原から京都までが琵琶湖線、京都から大阪までが京都線、大阪から神戸までの神戸線（一部）に分けることができる。神戸線は大阪から姫路までのことである。
- 2) セミクロスシートとロングシートが混じっている編成が望ましい。

参考文献・参考ホームページ

- ・永野征男・高橋伸夫・菅野峰明（1984）：『都市地理学入門』原書房.P197.
- ・山鹿誠次（1981）：『新訂 都市地理学』大明堂.P162.
- ・フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』
- ・えきから時刻表
- ・筆者作成の鉄道からの地域分析
- ・筆者作成の関西鉄道の旅（2009）
- ・筆者作成の紀伊半島一周の旅