

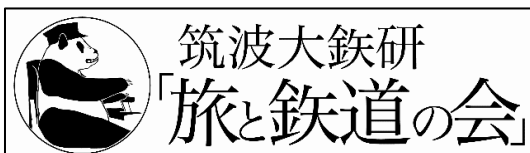
旅人キドリ



令和三年度雙峰祭号

2021年11月5日

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」



目次

発行にあたって

会長 北口立大

・
・
・
・
・
・
・

3

公式旅行記

二〇二一年 夏旅行

27 最終章

・
・
・
・
・
・
・

4

二〇二一年 夏旅行

金魚鉢

・
・
・
・
・
・
・

7

寄稿文

昭和初期の国鉄における特徴的な被服・着装について

筑波鉄道管理局

・
・
・
・
・
・
・

10

二〇二X年に乗りたい中国の列車

りやうしん

・
・
・
・
・
・
・

12

つくば電気街を振り返る

feature

・
・
・
・
・
・
・

14

横須賀線のキットを組み立てる

中扉締切

・
・
・
・
・
・
・

19

ウィズコロナにおける鉄道の明暗

デイン

・
・
・
・
・
・
・

22

編集後記

feature

・
・
・
・
・
・
・

28

旅人キドリ 令和三年度雙峰祭号

発行にあたって

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」

会長 北口立大

こんにちは。このたびは「旅と鉄道の会」の雙峰祭のコンテンツをご覧いただき誠にありがとうございます。今年は雙峰祭がオンラインで開催されるということで、例年の雙峰祭での展示の一部をオンラインコンテンツとして公開することにしました。雙峰祭当日限定で商品販売したり鉄道模型が走る様子を生配信したりし、常時見られるものとして「旅と鉄道の会」の紹介動画とこの旅人キドリをオンラインでの公開をしています。初めてのオンライン開催で拙いところもあると思いますが、楽しんでいただけると幸いです。

さて、この旅人キドリは、公式旅行の報告と会員たちの自由な寄稿文で成り立っています。まず、公式旅行に関しては、新型コロナによる活動制限がいつ

たん緩んでいた今年の七月に開催したものの旅行記となっています。約一年半ぶりの公式旅行です。感染対策など様々な工夫を凝らして開催したのですが、久しぶりに開催出来て本当に嬉しかったです。また、会員たちの自由な寄稿文のパートでは、会員たちの趣味を目の当たりにすることができと思っています。春からの活動を振り返ってみれば、会員たちが趣味を語る機会も意外と少なかった気がするので、会員たちの思いを受け止めていただければ嬉しい限りです。

ちなみに、今回は私の思いを自分のミスで載せることができなかったの、ここに少しでも書いておくと、最近はずフェリーに乗ることに凝っています。大学に入って初めて乗ったフェリーが太平洋フェリー（苦小牧〜仙台〜名古屋を結ぶフェリー）なのですが、その内装の豪華さや料理のおいしさ、船内のゆったりとした時間の流れなど、色々

なところに感銘を受けたのです。どれも一回乗るのに安くても八〇〇〇円弱は掛かりますが、最近はフェリーを運航する各社が何かしらお得な割引キャンペーンを行っているので、ぜひとも今後の旅行の選択肢にいただければと思います。

自分語りも程々にして、考えてみれば二年ぶりの雙峰祭です。二年まで学園祭実行委員会に所属していたこともあり、今年オンライン上とはいえ雙峰祭が開催できたことはかなり感慨深いです。二年前の雙峰祭を思い出すと、後夜祭のステージに広がる不思議な一体感と余韻を感じて、青春ってこんな感じなんだと感動していた記憶があります。今回の雙峰祭は二年前までとはかなり異なるものですが、後輩たちがあの感動を感じる機会を得られたことは本当に嬉しいです。来年も雙峰祭が開催できることを期待していますが、一体どうなることやら…。

二〇二一年 夏旅行

旅人 27 最終章

実は今年はコロナ禍でサークル内の活動がほとんどできておらず、今回の夏旅行が入学後初めての顔合わせであった。本稿では夏旅行についての記事を執筆した。拙い文章であるが、ぜひ最後までお付き合いいただきたい。

二〇二一年七月十八日、大学からの承認のもと、サークルで夏旅行を行った。行先の候補地としてはいわき、伊豆急行線、関東鉄道常総線、大洗が挙げたが、今まで会で東北へ旅行する機会があまり無かったことなどを理由にいわき市に決定した。

当日は感染症対策を徹底したうえで、不特定多数と接触する公共交通機関を避け、貸切バスを利用していわきを目指した。途中友部SAで休憩を挟みつつ、十一時すぎにはいわきに到着した。到着後、まずは二時間ほどの自由時間と

なり、魚市場や観光商業施設「いわき・ら・ら・ミュウ」で昼食をとった。海沿いの地ということもあり、普段つくばでは味わうことのできない豊富な海の幸をいただいた。

昼食後、近接する福島臨海鉄道の小名浜ターミナルまで歩いてみた。福島臨海鉄道は貨物列車好きには名高い「安中貨物」の始発駅であり、個人的に

も前から訪れてみたい路線であった。ら・ら・ミュウから十五分ほどで現小名浜駅に着いたが、構内には貨物列車はおろか、機関車すら停まっていない。まさかと思いついて調べてみると、当日は一日三往復設定されているはずの全ての列車が運休だそうだ。十三時が再集合の時間となっているため、この辺で貨物ターミナルを離れてバスへと向



かった。また機会があればぜひとも再訪したいところである。

福島臨海鉄道はもとも旅客列車・

貨物列車の両方を運行していたが、一九七二年に旅客営業が廃止され、現在では貨物営業のみの取り扱いとなっている。また、二〇一一年の東日本大震災時、小名浜駅にも津波が到達し、構内全域が津波に流されてしまった。現在、旧小名浜駅があった場所には緊急避難場所としての機能を兼ね備えた大規模商業施設が建設され、小名浜駅の場所は七百メートルほど西に移転した。それでも、商業施設の駐車場内には小名浜駅跡の碑が建立されており、地域の盛



衰と共に歩んできた福島臨海鉄道と小名浜駅の歴史が窺えるようになっていた。

さて、バスで会員と再集合し、次なる目的地の「塩屋崎灯台」を目指した。塩屋崎灯台は日本でも数少ない一般人が登れる灯台であり、「日本の灯台50選」にも選出されている。登ることのできる灯台は全国にも塩屋崎を含む十六基しかなく、非常に珍しい体験をするこ



上からの眺望も格別なものであった。続いて塩屋崎灯台からバスで五分ほど移動し、「いわき震災伝承未来館」を訪問した。この施設では震災の記憶を後世に伝えるために、被災当時の様子を窺い知ることのできる生々しい写真



や資料を展示している。

また、いわき震災伝承未来館では震災の惨状を実際に目の当たりにした語り部の方々による講話に参加することもでき、会員一同も語り部の方からお話を伺うことができた。講話では、想像していたよりも遥かに壮絶な被災の様子を伺い、思わず鳥肌が立った。今まさに自分たちが座っているこの場所で、十年前に想像を絶するような出来事が起こり、さらには自分の目の前にいる方がその天災に実際に直面していた人であるという事実、言葉にできないほどのおののきを覚えた。

被災に限った話ではないが、当事者の生の話を伺うというのは、簡単なようではなかなかできることではない。大変貴重な機会を提供してくださった語り部の方や旅行幹事の方にこの場を借りてお礼を申し上げたい。

以上が今回の夏旅行の記録である。冒頭にも述べたとおり、今年と思うよ

うな活動ができていないのが現状である。ワクチン接種が進み新規感染者数が落ち着いてきてはいるが、もはやコロナ前の日常には戻れないであろう。一刻も早く通常通りの活動が再び行えるようになることを切に願っている。

二〇二一年 夏旅行

旅人 金魚鉢

【はじめに】

我々たびたびは、二〇二一年七月十八日土曜日に夏旅行として福島県いわき市を訪問した。昨年は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて公式旅行は一度も行うことができなかったため、今回の夏旅行は実に約一年半ぶりの公式旅行となった。とはいえ、依然としてコロナ禍であることに変わりはない。そこで、今回の夏旅行では鉄道の利用を避けて貸切バスで移動し、比較的つくばから近い土地を日帰りで訪問することとした。さらに、健康観察記録表の提出義務付け、いわゆる三密の回避、マスク着用、こまめな手指消毒などといった十分な感染対策のもとで行われた。なお、当日の大まかな行程は下の表のとおりである。

【いわき・ら・ら・ミュウ】

つくばを出発して二時間程度バスに揺られ、いわき・ら・ら・ミュウに到着した。ここは、いわきの新鮮な魚介類を味わったり遊覧船に乗ったりといった具合に、いろいろなことができる観光施設である。この隣にはかつて福島臨海鉄道の小名浜駅があったが、二〇一五年に移転してしまった。その跡地には大規模なイオンモールが建てられ、旧小名浜駅跡のモニュメントも設置さ

れていた。今思えば、これが今回の旅行中唯一の鉄道要素であった。

しかし、ぼくはそんなモニュメントには興味がないので、いわき・ら・ら・ミュウ内のみで二時間過ごしていた。昼食には浜鶏ラーメンを頂いた（ところで、「浜鶏」は「浜通り」に因んで「はまどり」と読むらしい）。鶏の旨味を存分に感じられるスープと麺が相性抜群で、とてもおいしいラーメンであった。他のメンバーの中には、イカや貝の

2021 年 夏旅行

当日の大まかな行程

時刻	場所
8:40	筑波大学出発
9:00	つくば駅出発
9:30	友部 SA 到着（10 分程度滞在）
11:00	いわき・ら・ら・ミュウ到着 〈自由時間・各自昼食〉
13:00	いわき・ら・ら・ミュウ出発
13:20	塩屋埼灯台到着 〈自由時間・集合写真〉
14:00	塩屋埼灯台出発 いわき震災伝承みらい館到着 〈自由時間・講話拝聴〉
16:00	いわき震災伝承みらい館出発
17:00	中郷 SA 到着（20 分程度滞在）
18:20	つくば駅到着
18:40	筑波大学到着

浜焼き、海鮮丼といった海の幸を味わっていた人もいたようだ。

少し休もうと思って一階の休憩所へ行くと、奇抜なラッピングが施されたアップライトピアノが目飛び込んできた。どうやらストリートピアノのようだったが、休憩所にはそれなりに人がいたにもかかわらず、ぼくがいる間は誰一人として弾くことはなかった。

【塩屋埼灯台】

いわき・ら・ら・ミュウから海沿いに北上することおよそ二十分。塩屋埼灯台の駐車場に到着して驚いたのが、駐車場から灯台までの道のりだった。灯台へ辿り着くには、まず灯台のある高台の頂上までの長い階段を登らなければならなかった。実際に登ってみると、想像よりは早く高台の頂上まで辿り着けたのだが、それでも骨と皮だけのぼくはかなりの体力を奪われた。そこからさらに灯台内に入り、百三段のらせん階段を上ることですと展望台に

辿り着いた。

この日は晴天であり、展望台からの景色はとりわけ抜群だった。なるほどこれは一生懸命登ってきた甲斐があったなと思えた。潮風もさわやかでとても気持ちがいいものであった。

展望台から降りたあとは少し灯台資料館を見学し、最後には灯台を背景に集合写真を撮った。そのときには既に時間が迫っていたため、すぐに階段を降りて駐車場へと戻った。下りは楽々かと思いきや決してそのようなことなく、結局さらに体力を奪われることになってしまった。

【いわき震災伝承みらい館】

いわき震災伝承みらい館は塩屋埼灯台からすぐ近くのところにある。この日はちょうど、午後二時から震災語り部の方による講話があり、聴きたい人だけ聴くことになっていた。ぼくはそのとき既に疲れてしまっていたので、講話中に居眠りしては失礼だと思っ

聴くのを諦めた。しかし、ぼく以外のたびてつメンバーは全員講話を聴こうと部屋に入っていってしまった。ぼっちになってしまったぼくは、しばらくの間は館内の展示品や映像を見ていたのだが、ついに眠気がピークに達してしまい、結局館内のベンチで眠ってしまった。

三十分ほどして目が覚め、再び展示品や映像を見ることにした。しかし、滞在時間の設定が講話を聴くことを前提になされていたためか、講話を聴いていないぼくはすっかり時間を持て余してしまった。講話を聴き終わったほかの人たちが展示物や映像を見ている様子を眺めながら、みんな元気だなあとまるでお年寄りのようなことを思っていた。

【おわりに】

先ほどまでみんな元気だなあと思っていたのだが、帰りのバスの中では、やはり疲れが出たのか眠っている人も少なからずいて少し安心した。

何だかんだ言って、知らない土地を訪ねるといのは楽しいものである。ぼくはいわき震災伝承みらい館で力尽きてしまったが、とは言っても旅行そのものは十分に楽しめたとし、次の公式旅行にもぜひ行きたいと思っている。

九月に予定されていた秋旅行は計画半ばで中止となり、コロナ禍で先の見通せない中、次の公式旅行は果たしていつになることやらと思うばかりである。一日も早く新型コロナウイルスが収束して、コロナ前の日常に戻ることが願ってやまない。

昭和初期の国鉄における 特徴的な被服・着装について

旅人 筑波鉄道管理局

制服というものは、非常に興味深いものである。本来は、組織に属する人間に一律に定めた制服を着せることで、その「個人」を、組織の「一部」に吸収する。そんな「没個性」の最たるところの制服であるが、よく目を凝らすと、その制服の中に「個性」が発見される。

時は昭和初期、まだオーダーメイドが当たり前だった時代。国鉄(当時は鐵道省)では「自費調製」という、自分に合わせた制服をオーダーメイドする文化があった。着装にしても、各々の自由が認められていた。

このコーナーでは、そんな「個性」あふれる着装や被服を紹介したい。

なお、写真はすべて筆者所蔵で、人物の肖像権・著作権等はすでに消滅しており、また歴史的資料としての価値が

高いことから、特に加工せずに掲載することとした。

ウォッチポケットを

制服右胸部に設置している被服

通常、制服の上衣には、左胸及び両腰に物入れを設ける(写真を参考)。しかし、珍しい事例ではあるが、規定には存在しない物入れ(ウォッチポケット)を設けている事例が確認されている。



まずは一枚目の写真、右の人物に注目願う。制帽の金線から、駅長だと判る。上衣を見ると、右胸に服制図には存

在しない貼付型の物入れが増設されている。形状としては、仕業服(ナツパ服)のそれに近い。被服自体の生地質も、仕業服に近いうちにみえる。

一方左の人物をご覧頂きたい。この人物の上衣にも、同じく右腰物入れの上に小さな物入れが増設されている。こちらは前述のそれと比べて控えめで、形状は背広のチェンジポケットに近いだろう。

この人物は襟章を付していないことから、雇員・傭人であろう。

大正四年制の甲種鈕釦を

廃止後も使用している事例

大正四年制の甲種鈕釦は、乙種鈕釦(昭和中期まで存続)と比べて全体的に装飾が華美で、立体的な彫刻が特徴である。甲種鈕釦を用いるのは基本的に大礼服代用の場合のみであるため、減多に使用されるものではなく、実物も残存数が非常に少ない。大正八年の鐵道院職員服制の廃止に伴い、その姿

を消した。

左の写真は、大正〜昭和期の官吏である。制服をよく見ると、大正八年以降の制服に、廃止されたはずの甲種鈕釦を取り付けている。詳細は不明。



制服の上から

私物外套を着用している事例

明治四十二年の鉄道院職員服制制定以来、どの年代においても制式の外套が存在するが、戦前において私物外套を使用している事例をよく見かける。

写真三枚目では、右二人が別々の外套を着用している。右の人物は官給品に見えるが、襟に加工を施しているように見える。一方、左の人物（駅長？）は完全なる私物外套である。



写真四枚目では、鉄道省高等官がダブルの私物外套を着用している。



今回は、三つの事例を写真と共に紹介させて頂いた。だが、制服の面白さはとてもこの二ページで語りきれものではない。まだまだ語りたい内容はあるが、今回はこの辺で筆を置くことにする。

二〇二X年に乗りたい中国の列車

旅人 りやうしん

国外旅行に行けなくなり早一年九か月。パンデミックが終結した暁に乗りたい中国の長距離列車を紹介する。なお列車の情報はウェブサイト「中国鉄道地図」およびウィキペディアに依拠している。

一、G8 列車

種別は高速動車。上海虹橋を九時に出発し、途中南京南、濟南西に停車し、午後一時二十七分到北京南に到着する。北京と上海を結ぶ高速鉄道（京滬高速鐵路）の列車の中で最速達に近く、乗りやすい時間帯に走ることがこの列車を挙げた理由だ。沿線には南京、徐州、濟南、天津といった都市があり、南京付近で長江を、濟南付近で黄河を渡る。



京滬高速鉄路で使用する CRH380A

<https://www.publicdomainpictures.net/en/view-image.php?image=18021&picture=china-high-speed-train>
(CC0 Public Domain)

二、MRI/T8702、Z6 列車

MRI/T8702 列車はベトナムのハノイから広西チワン族自治区の南寧に至る国際列車であり、国境の駅で列車番号が変わる。Z6 列車は南寧から北京に至る直達特快で、この二列車を乗り継ぐことによりハノイから北京まで鉄路で旅することができる。毎週土曜日と火曜日にザラム駅を出発し、翌日に南寧駅で乗り換え、三日目に北京西駅

に着く。逆方向の北京↓ハノイの列車ではハノイ着が早朝となるため、ハノイ発二十一時台、北京着九時台のこちらをお勧めする。

三、Z40 列車



T8702 列車を牽引する东风 4D 型ディーゼル機関車

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:China_Railways_DF4D_3058_20170130.jpg (CC0 Public Domain)

上海駅を十六時台に発車し、翌々日の九時台に新疆ウイグル自治区のウルムチ駅に到着する直達特快列車である。洛陽から先はいわゆるシルクロード・オアシスの道に沿ったルートであり、現代にそれを再現した列車とも言える。

二〇二X年に乗りたい中国の列車



Z40 列車を牽引する和谐 3D 型電気機関車
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:China_Railways_HXD3D_0142_20150501.jpg (CC0 Public Domain)

一日目は江南の平野、二日目は黄土高原や山、三日目は東トルキスタンの風景を車窓から眺めることができるだろう。

つくば電気街をふりかえる

旅人 feature

読者はつくば電気街という言葉聞いたことはあろうか。現役の筑波大生に限れば、聞いたことがないという人が大半であろう。

つくば電気街とは、つくば市東新井周辺に多くの電気店が集った時代の一帯の呼称である。一九九〇年代のミレニアムに栄華を誇ったつくば電気街は、二〇〇〇年代前半には既に衰退し、最後に残った一店がついに今夏閉店を迎え、ついにその名残は消え去った。

本稿では、つくば電気街の盛衰を振り返り、その記憶を残すこととしたい。また、可能な限り信頼の置ける資料(今回は主にゼンリン住宅地図)を利用することとするが、資料の不足と時間の制約により、個人のHP等を参考にする部分があることを予めご了承願いたい。

つくば電気街が位置する東新井は、かつてつくば市中心部に最も近い歓楽街だったと言える。

いわゆる「夜の街」としての歓楽街はあまりつくば市になじみあるものではないが、筑波大生の言う天一の南部には、現在でも松見くいだおれ商店街があり、ますます衰退の色は濃くなっているもののつくば市唯一の歓楽街としての地位を維持している。クラブなどが多くやや大人びた雰囲気の歓楽街である。

一方で、かつての東新井には、今のコート・ダ・ジュール本店の向かいあたりにあった二軒のディスコをはじめとして、より若者が集う歓楽街となっていた。いや、厳密に言えば、多くの飲食店が建ち並んでいたわけではないので歓楽街というほどではなかったかもしれない。しかし、茨城の若者の貴重な夜の遊び場となっていたことは間違いない。そんな場所からやや南に進んだとこ

ろがかつてのつくば電気街である。

ここからは、筑波大学付属図書館各館およびつくば市立中央図書館で古いつくば市の住宅地図をあたるのに加えて、一九九九年の弊社社会工学類都市計画実習1建物建設動向班「つくば中心地区はショッピングセンターになり得るか」つくばSC化構想」(以下実習報告)を参考にしてつくば電気街を振り返っていきましょう。

この地域に出店していた電気店として、第一家電、サトームセン、石丸電気、ロジック、intio、C-You、デジックスワンダーがあげられる。それぞれについて企業の概要と出店時期を表にまとめた。なお、表の企業概要はWikipediaの各企業の項目を参照。出店時期は前出実習の報告や住宅地図を、閉店時期やその後の土地利用は住宅地図および筆者の調査による。

つくば電気街をふりかえる

ブランド名、住所	出店時期	閉店時期	企業概要
第一家電 東新井 25-2 石丸電気あかり館を経て てらしま薬局(現：ウェ ルシア)	1986 年	2002 年頃	1958 年新橋で創業、秋葉原をはじめ都市部の駅前を中心に出店。その後 2002 年に経営破綻。
サトームセン 東新井 36-7 TSUTAYA/BOOKACE を経て 2019 年に思学舎 (ローカル学習塾)	1986 年	2003 年	1946 年創業、秋葉原に本店など 8 店舗を構えたが、経営が悪化し 2003 年から大量閉店。2007 年にはヤマダ電機傘下となり後に商号消滅。
石丸電気 東新井 31-13 等 他の量販店の閉店後に 出店するなど年々拡大	1994 年	2010 年	1945 年創業、秋葉原を中心に関東一円に展開。2006 年からエディオンへの吸収が進み、2012 年に商号消滅。
コナン 東新井 32-6 石丸電気ソフト館を経て 商業ビル、1 階はミニ ストップ→セブンイレブン	1994 年頃	2000 年頃？	地元資本の電気店であるが、詳細は不明。この地には当初は第一家電事務所があった。
C-You 東新井 32-4 石丸電気スーパーデジ タル館を経てアパート	90 年代後半	2003-4 年 頃？	地元資本であるカスミグループの家電部門から独立したカスミ家電により運営。1990 年代後半からは PC 専門のデジックスワンダー、ソフト専門のワンダーグーを展開。 しかし、家電競争に敗れケーズデンキと提携後デジックスワンダーを譲渡。
デジックスワンダー 東新井 29-10 小野崎の店舗と統合し ケーズデンキへ。当地 は専門学校を経てバ スクリンつくば研 究所。	2000 年頃	2003-4 年 頃？	
intio 東新井 37-3 現在は a u ショップ	1994 年頃	2000 年代 前半？	地元資本の電気店で、県西から県南を地盤とする商社の関彰商事の系列。現在でも通信会社として東新井に事務所を構えるが、小売店ではなくなっている。
コジマ 二の宮 1 丁目 3-1 つくば電気街の外縁に 位置した。跡地の利用 はまだ決まっていな い。	1995 年	2021 年	1955 年創業、北関東家電 3 社のうち栃木県を地場とする企業。2000 年以降、他の大手家電量販店との競争激化で低迷し、2015 年にビックカメラ傘下に。

このようにしてみると、多くの電気店が出店したのは一九九五年前後であり、多くがそれから五年から七年程度で閉業していることがわかる。九〇年代前半は秋葉原などを地盤として関東各地に展開したチェーンの家電量販店二店しか存在しておらず、逆に二〇〇〇年代前半には既に石丸・コジマの大手家電量販店しか残っていなかったことを踏まえると、やはりつくばという街は電気街に向いていなかったように思われる。

さて、前出の実習報告によれば、一九八〇年代に出店した第一家電とサトームセンの二店は研究学園都市開発による区画整理と人口増加・市場拡大を狙った進出だったという。たしかに、つくば駅中部は公共施設や公務員住宅が多い中で、東新井は貴重な民有地であった。

さらに、報告によれば、つくば電気街という呼称は石丸電気が掲げたことで

定着したものであり、それが一般に定着することで他の電気店の参入をもたらしたと明らかにしている。たかつうや一の矢高速、つくば病といったいわゆる筑波大学用語、学園都市用語としてできた言葉ではなく、いわば宣伝文句として考案された言葉だったのだ。ただ、それが実際に一九九〇年代後半には現実になっていたのだ。

とはいえ、この時期に電気街が発達した要因のひとつには、パソコンブームがあげられる。一九九五年にはWindows95が発売され、一般人にもパソコンが普及し始めていた。その流れでパソコン用品の需要が高まり、電気店の需要が高まっていたのだろう。デジックスワンダーや現在でも通信事業者として残存する「mio」などパソコン用品店が出店していたことから、その影響が伺える。

パソコンブームに乗じたつくば電気街の発達は、逆に言えばパソコンブー

ムの終焉とともに電気街が衰退していくことを示唆している。実際、二〇〇〇年代に入りパソコンブームが終息していくと同時に、多くの電気店が閉業していった。地元資本系を皮切りに、パソコンブームに乗り遅れて会社自体の経営が傾いていた第一家電やサトームセンなどが早期に撤退することとなった。また、残った石丸・コジマにとってもつくば電気街はあまり条件のいい立地ではなかった。

実習報告によれば、東新井はつくば市の地目指定により第二種中高層住居専用地域とされ、四〇〇坪以上の建物建設が禁止されているため、石丸電気は複数の建物に分かれていた。道も設計上細めに作られており、駐車場への出入りも混雑していた。コジマは一見すると大きな建物だが、単層で店内はさほど広くなかった。

一方で、コジマ以外の北関東家電量販店三社であるヤマダ電機とケーズデ

ンキは、郊外出店を進め、大規模な施設に大規模な駐車場を持つ郊外型の店舗が見られるようになっていた。車社会である茨城県では、多くの客が車で来店すると考えられるが、石丸・コジマはそれには少し不便なつもりだったのだ。

さらに、もう一点指摘しよう。それはつくば市中心部の国家公務員住宅廃止である。国家公務員の特権が批判されるようになると、家賃が安価で好立地に立つ国家公務員住宅は全国的に批判されるようになっていた。そのなかで、研究学園都市のそれも老朽化とともに廃止が進められるようになった。二〇〇五年頃から近隣の吾妻・竹園を中心に徐々に廃止される地区が始めていた。その結果、つくば電気街周辺の人口が減少しはじめ、訪れる人が減少した可能性は否定できない。

近隣の人口減少と駐車場の不便さなどで周辺地区からの来客も少ないとなれば、店舗の維持は難しかったのだろ

う。TX 開通で新規顧客の獲得を目指す向きもあったようだが、残念ながらそれもうまくいったようにはみえない。

かくして、石丸電気は二〇一〇年に撤退することとなった。それでもコジマには法人営業部があったことから最後の一店舗として営業を続けていた。ここで、つくば市全体の家電量販店事情を見てみよう。

ケーズデンキは二〇〇〇年代前半には筑穂につくば本店と、デジックスワンダーから引き継いだ小野崎のつくばセンター店を運営していた。その後、研究学園駅周辺の開発とともに新たにつくば研究学園店を出店し、一時は三店舗体制であったが、まもなくつくばセンター店を閉店、数年前には筑穂店も閉店（現在はエコス TAIRAYA）し、店舗を集約した。

ヤマダ電機は国道三五四号線沿いの梅園付近にテックランドつくば店を構えていたが、その後、研究学園にも新規

出店している。

また、つくば市内ではノジマも大勢力である。イーアスつくばには開店当初から入居しているほか、二〇一三年に開業したイオンモールつくばにも入居している。

いずれも郊外型の店舗で、ノジマは他店舗との兼用ではあるが、大規模な駐車場を持っている。車社会の茨城県に適した店舗構造だと言えるだろう。

しかし、今年六月頃、つくば市の家電量販店事情に影響を与える出来事があった。それが、日本エスコンによる再開発の進むつくばクレオスクエアへのケーズデンキの進出である。かつて、つくば駅から一キロほど離れた位置につくばセンター店を構えていたとき以来、つくば市中心部に、しかも駅前の都市型の店舗を出店することになったのだ。やや築年数を経た狭いものではあるが、施設に立体駐車場を併設し、自動車での来店にも対応している。

これまでの他の郊外型店舗は、いずれもつくば電気街からある程度離れた場所にあったが、わずか一キロ程度への新たな出店は大きな競争を招く。

これが関係があつてかなくてか、ケーズデンキトナリエクレオ店オープンを待たずして、コジマは七月に閉店を告げる広告を新聞に折り込んだ。

そして、八月の半ばについて閉店となった。

筆者は二〇〇三年からつくば市に居住しており、以前からつくば電気街の存在は知っていた。ただ、幼かったことから往時の記憶は残念ながら残っていない。よりつくば電気街に近い場所に住むようになったときには、既に石丸電気とコジマしか残っていなかった。

その石丸もやがて閉店してしまい、残念ながら私の記憶の中にはその店舗の記憶はない。ここ数年は、消耗品などはコジマに買いに行くことも多く、少

し暗く客のまばらな店内にさみしさを感じもした。

一方で、ある程度大型家電はたびたびケーズデンキに買いに行っており、電気街の出番はなかった。それも、道が混むのでひたち野うしく店や土浦真鍋店などさらに郊外の店舗に行つてばかりだった。

とはいえ、より近い距離にある程度の恵まれた品揃えのある店舗ができれば話は変わる。トナリエクレオ店はオープンからまだ三ヶ月程度だが、すでに五回ほど訪れている。この店舗はもはやつくば電気街の名残と言うことはできないだろう。しかし、つくば電気街が都市型の立地の電気街だったことを考えれば、つくば市中心部に再び都市型の電気店が出店したことになる。それは、西武やイオンが撤退したつくば駅周辺の復調にもつながるかもしれない。

結局のところ、つくば電気街も西武

もイオンも郊外化の波に飲み込まれて、駐車場の便の悪さから撤退に追い込まれたのだろう。いまのところは駐車場問題は根本的に解決されていない。今後、都市型の店舗がどれだけつくば駅前で成り立つのか。いまはまだどうなるか分からない。

参考文献

一九九九年度の弊学社会工学類都市計画実習 1 建物建設動向班「つくば中心地区はショッピングセンターになり得るか」つくば S.C 化構想」
(<https://www.sk.tsukuba.ac.jp/~toshiw3/WWW/jishu/jishu1/report/j1-99-1/index.html>)
ゼンリン住宅地図つくば市 1996-2020
Wikipedia 第一家電、サトームセン、ワンダーコーポレーション、石丸電気、コジマの各項目

横須賀線のキットを組み立てる

旅人 中扉締切

先に言ってしまうと、私はこの模型のキットをこの原稿の締切である夏休み中に完成させることはかなわなかった。以下に、このキットを組み立てた夏休みの日々の記録を書き残しておく。

二〇二一年九月二十三日。長かった夏休みが、今まさに終わりを告げようとしている。

本来ならばどこかに行つてその記録を書きたかったところだが、変異株怖さに週に一日家から出るか出ないかというレベルの巣ごもり生活を敢行した結果、スマートフォン画像フォルダには自宅外の画像がほとんど残っていない。

そこで、自宅にいながらにして時間と空間を越え、旅と鉄道を楽しむことのできる鉄道模型の制作について、書いていくことにしよう。

というわけで、かつて横須賀線を走っていた70系と呼ばれる電車の、Nゲージ模型六両の未塗装キットを注文しよう。価格は割引込みで三五四〇円である。一両あたり六百円を切る価格は、じわじわと値上がりしつつある近年のNゲージにおいて、破格の安さに見える。

ただし、このキットには台車とパンタグラフ・動力ユニットはつかない。純正品の台車とパンタグラフはどちらも二つごとに五百円ほど、動力ユニットは四千円ほどになるから、トータルコストで考えると、さほど安くはなりにくい。

さて、この型の電車では、戦後復興から高度経済成長へと向かう時期を象徴するかのごとく、製造の途中で改良が何度か入り、台車の型が変わっている。どの番号の車両を作るかで買うべき台車が変わるので、最初から台車を買ってしまうと、編成を組むときにかえつ

て面倒になる。したがって、必ずしもキットと同時に台車を買う必要はないと思われる。

また、動力ユニットとパンタグラフには台車ほどのバリエーションはないものの、前者は高額な部品のため中古品の流用が視野に入り、後者は多彩なパーツが各社から発売されているから、これらも急いで注文するのはあまり得策ではない。

というわけで、朝一番にコンビニで代金を支払い、とりあえずキットが届くのを待つことにした。

明けて九月二十四日の昼。届いたキットの内容を確認する。

キットの構成は、六両編成のうち先頭車二両がクハ76・中間車のうち三両がモハ70で、この五両が現在でいう普通車である。残りの一両は、現在でいうグリーン車のサロ75となるべき車両である。モハ70は箱型に組み上がった

状態で成形されていて、残りの三両は車体の各面が板状の部品として成形されている。

先頭車の前面の形態が選べ、最新型の動力へのアダプターがついてくるなど、豪華なパーツがついてくるキットだが、ハードな点もある。

まず、キットの構成で「サロ75となるべき車両」と書いたのは、この車両をそのまま組み上げると、横須賀線を追われて普通車に格下げされた後のサハ75形の、しかも車体中央にドアを増設した仕様になってしまうからである。横須賀線の車両として組み込むには、これを付属の部品で窓に復元する必要がある。

また、クハ76は最後のグループを除いてトイレの位置が両先頭車で異なり、そのために車両の最後部の窓の数に違いがあるが、このキットでは東京寄り先頭車の形態しかない。こちらは切り継ぎ用の部品もなく、修正が難しい。

夏休みの終わりが近いことを鑑み、先頭車の形態の違いについては増結する際にあらためて考えることにしよう。



キットの内容

というわけで、組み立てに入る。

まずは、サロ75を作るための準備に入る。サハ75の部品をニッパーで切り出し、裏の溝に沿ってカッターで切り込みを入れ、左右の側面を分割する。側面を分割し終わったら、仮組みを行う。セロハンテープで前後の側面を

屋根と組み合わせ、妻板をセロハンテープで側面に止めてから、最後に中央の窓を側面にセロハンテープで止める。



サロ75の検討と仮組み

サロ75の仮組みが終わったら、次はクハ76の部品を切り出して仮組みを行う。このクハ76には運転台と客室の仕切りの部品がついているが、これをそのまま組み込むと側面がハの字に広がってしまうため、側面下部と当たる部分を左右それぞれ一ミリ程度削ることにした。

ここで実際の70系について調べていると、横須賀線時代の写真には戸袋

窓が木枠支持で前面窓がHゴム支持の車両がごとく写っていないことがわかった。付属の木枠支持の前面パーツを取り付けるため、先頭車の屋根を、まずは一両分切り詰めた。

九月二十五日。

モハ70形に使うべきDT16・DT17形台車の在庫が、私のよく使う通販サイトにはないことが判明した。すぐ届かないなら3Dプリンターで作るしかないと思う、設計用のソフトウェアを立ち上げて作業に入るが、動作が不安定でなかなか進まない。

そこで、車体を組み上げる作業を先に行うことにした。

まずサロ75の側面を接着剤で接合し、隙間にパテ代わりに古い塗料を盛る（以降この塗料を「パテもどき」と呼ぶ）。

次に、前日に屋根を切り詰めた方の先頭車クハ76の側面を接着して箱型に組み合わせ、できた隙間にパテもど

きを盛る。そのあとは残りの先頭車の屋根を切り詰めて同様に組み立て、最後にサロ75を箱型にする。

こうして、六両が箱型になった。後に組み立てた方の先頭車以外は、塗装に進めそうな状態になったが、台車の方の目処はつかなかった。

九月二十六日。

とりあえず塗装に適さない最後の先頭車のパテもどきを削り、台車を設計しようとするが、なかなか進まない。そこで、とりあえず見た目はさておきとして台車として機能する形で一度出力し、車体の塗装に入った。



塗装直前の6両

ところがここで、クリーム色の塗料を切らしてしまった。少なくとも両先頭車を含む三両ほどは、塗り重ねが不十分で先に進めない。

塗料の注文が翌日二十七日だとして、届くのは早くても翌々日の二十八日。車体の塗装は窓周りのクリーム・側面の青、そして屋根の灰色の三色で、それぞれが乾くまでに一日ずつかかるとすると……三十日にはまだ屋根が生乾きだから、夏休み中には仕上げることはできない。時間切れである。

塗装用具を片付けていると、秋の訪れを感じる。残りは学園祭までにゆっくり仕上げることにして、新学期に備えよう。

ウィズコロナにおける鉄道の 明暗

旅人 デイーン

この一年以上、新型コロナウイルスによって、すべてが激変した。それは、鉄道や旅行の業界にも暗い影を落としているのは、もはや言うまでもない。COVID19の蔓延による度重なる緊急事態宣言によって、二〇二〇年度は、鉄道業界にとっても壮絶な一年だった。そして、二〇二一年現在においても続いている。この十月、四か月ぶりに全国で緊急事態宣言や蔓延防止措置が解かれ、さらに海外のワクチンパスポートに相当する施策が実証実験としてついに試される。ようやく経済が再び回り始めたかに思えたのもつかの間、第六波への警戒も叫ばれている。そんな渦中で、鉄道会社はすべて苦しい状態に陥っているが、その程度には差があるようだ。今回は、鉄道各社三十四社の二

〇二一年三月期(二〇二〇年度)の決算を読み解いていく。

JR貨物以外は赤字

まずは、JR七社の決算を見てみよう(表1)。

JR七社の中で純利益が黒字となったのは、唯一JR貨物のみである。旅客輸送を行う旅客六社は、緊急事態宣言による外出自粛やテレワークの影響を大きく受けている。

特にJR東日本は、全社で今期唯一の一兆円超えの営業収益を達成したが、同社前年比四割減と、落ち込みが激しい会社の一つである。純損失においては、五七〇〇億円と、巨額な損失を計上している。この背景には、宣言期間中においても密を避けるため、通常ダイヤを維持せざるを得なかったという事情も大きく影響したと見られる。

また、最も落ち込み幅が大きいのは、JR東海。前年比五十五パーセント減と、収益が半減している。新幹線の落ち込

※鉄道会社欄の灰色=非上場企業 ※JR四国を除き連結決算

億円(切り捨て)

鉄道会社	2020年度							2019年度		
	営業収益	前年比	純利益	総資産	純資産	自己資本比率	剰余金	営業収益	純利益	剰余金
JR貨物	1873	-5.8%	1	4122	1018	23.4%	559	1989	50	558
JR四国	165	-41.1%	△ 65	5447	2932	53.8%	△ 10	280	5	56
JR九州	2939	-32.1%	△ 189	8913	3954	43.8%	1500	4326	314	1763
JR北海道	1119	-33.1%	△ 409	14483	8910	61.5%	△ 390	1672	30	19
JR東海	8235	-55.4%	△ 2016	96003	36866	37.9%	35267	18446	5742	37559
JR西日本	8981	-40.4%	△ 2333	34794	9560	24.5%	6967	15082	893	9562
JR東日本	17645	-40.1%	△ 5779	89164	25573	28.4%	21815	29466	1984	28093

表1 JR各社の決算(純利益黒字順)

みが大きく響いた格好だ。

一方、コロナ前より赤字であったJR北海道やJR四国は純損失こそ本州三社より小さいが、利益剰余金が赤字になった。



続いては、総資産五千億円以上の資産規模が比較的大きい私鉄の事情を見てみよう（表2）。

表中の補填力とは、純資産を純損失で割ったもので、この損失が続くと仮定した場合、何年耐えることができるかを表す指標である（資本増強がないことが前提）。また、剰余金は、利益剰余金のことを指し、これがマイナスになると累積損失となる。

大手十六私鉄、全て赤字

このグループでは、純利益はすべての鉄道が赤字に転落している。前年度が全事業者黒字経営であったことを考えると、コロナの衝撃を業界として大

きく受けていることがわかる。南海鉄道も当初は不動産益で黒字予想を見通していたが、度重なる緊急事態宣言で、鉄道事業の落ち込みを賄うことはできなかった。営業利益を黒字に維持できたのは南海と阪急阪神の二社のみであった。

東京メトロは民営化後初の赤字決算。売り上げると約十七パーセント損する状態になっている。近鉄や西武は前年比約四十パーセントの落ち込みであり、巨額の赤字を生んでいる。また、この二社は自己資本比率も二十パーセントを下回っており、耐久年数を示す赤字の補填力も最小クラスで、いずれも五年台となっている。この二社はともに旅行・観光業に一際力を入れていたことから、赤字幅が膨れ上がったとみられる。コロナの影響は想像以上に深刻であると思われる。ただし、補填力は資本増強がないことを前提としており、すぐに今後が危ぶまれるという事態にな

るわけではないことに注意してほしい。

西より東が深刻

純利益率を見てみると、平均を割り込んでいる鉄道は、近鉄を除きすべてが関東の各社であることも特筆すべきだろう。緊急事態宣言もより長く出ていたことが影響していそうだ。鉄道チャネルの『民鉄のコロナによるマイナスは「東高西低」 アメリカでは人減らしをちらつかせて支援引き出す【コラム】』（二〇二二年六月一九日）によると、定期利用も東のほうが大きく減っている「東高西低」で、定期外は「西高東低」。関東圏のほうが二倍の人口であることもより東が強く影響を受けた点に関係しているかもしれない。

※鉄道会社欄の太字＝大手私鉄16社 ※鉄道会社欄の灰色＝非上場企業 億円(切り捨て)

鉄道会社	2020年度										2019年度				
	営業キロ	営業収益	前年比	営業利益	純利益	純利益率	補填力 (倍)	総資産	純資産	自己資本比率	剰余金	営業収益	営業利益	純利益	剰余金
南海電気鉄道	154.8	1908	-16.3%	55	△19	-1.0%	136.1	9622	2585	25.6%	1024	2280	352	208	1086
京阪HD	91.1	2534	-20.1%	△13	△46	-1.8%	54.0	7642	2485	32.0%	1456	3171	311	201	1509
首都圏新都市鉄道	58.3	313	-33.1%	△59	△80	-25.6%	23.7	8167	1895	23.2%	45	468	96	60	124
西日本鉄道	106.1	3461	-11.1%	△96	△121	-3.5%	14.0	7078	1699	23.2%	1201	3894	164	66	1345
相鉄HD	38.0	2211	-16.6%	△32	△131	-5.9%	10.6	6194	1393	22.5%	715	2651	264	146	870
東武鉄道	463.3	4963	-24.1%	△136	△250	-5.0%	18.1	16824	4531	26.4%	2258	6538	626	355	2565
京浜急行電鉄	87.0	2349	-24.9%	△185	△273	-11.6%	9.1	9290	2490	26.6%	1427	3127	294	156	1721
京王電鉄	84.7	3154	-27.3%	△209	△276	-8.8%	12.5	9126	3443	37.7%	2529	4336	360	178	2862
名古屋鉄道	444.2	4816	-22.7%	△164	△288	-6.0%	14.1	11911	4075	31.2%	1326	6229	473	288	1672
京成電鉄	152.3	2077	-24.4%	△181	△303	-14.6%	13.1	9006	3960	42.0%	3178	2747	283	301	3505
阪急阪神HD	192.5	5689	-25.4%	20	△368	-6.5%	24.7	26210	9099	33.1%	6360	7626	951	548	6850
小田急電鉄	120.5	3859	-27.7%	△242	△399	-10.3%	8.8	13269	3524	26.4%	2078	5341	411	199	2513
東京メトロ	195.1	2957	-31.7%	△403	△530	-17.9%	12.2	17624	6444	36.6%	5155	4331	839	513	5835
東急	104.9	9359	-19.6%	△316	△562	-6.0%	13.4	24760	7525	28.4%	4552	11642	687	423	5244
近鉄グループHD	501.1	6972	-41.6%	△622	△602	-8.6%	5.6	19550	3384	16.4%	408	11942	493	205	1102
西武HD	176.6	3370	-39.2%	△516	△724	-21.5%	5.3	16984	3856	17.6%	1725	5545	568	46	2480
平均	185.7	3749.5	-25.4%	△194	△311	-8.3%	12.5	13328.6	3899.3	28.1%	2214.8	5116.8	448.3	243.3	2580.2

表2 総資産5000億円以上である鉄道会社の決算(純利益黒字順)

損失率最悪のつくばエクスプレスだが

つくばエクスプレス(首都圏新都市鉄道)が特に影響を受けているのは、利益率である。純利益率はマイナス二十五パーセント、つまり百円の売り上げに対して百二十五円の費用が掛かっていることになり、これは西武よりも悪

く、今回調査した私鉄の中でも最悪の値である。営業収益も前年からは三分の二に減少している。しかし、営業収益自体が小さく、通勤路線で純資産も大きいことから、補填力は二十三倍と平均の二倍近い値を出しており、すぐに危機的になるということはないだろう。これは、つくばエクスプレスが通勤路線で、開業時から本数を増強し続けてきた背景がある。その結果、コロナによる損失率も大きくなってしまったと考えられる。しかし、一点、この赤字によって今後行う予定である八両編成化事業の完了が延期になるか、気になる

※鉄道会社欄の灰色＝非上場企業

億円(切り捨て)

鉄道会社	営業キロ	2020年度							2019年度						
		営業収益	前年比	営業利益	純利益	純利益率	補填力 (倍)	総資産	純資産	自己資本比率	剰余金	営業収益	営業利益	純利益	剰余金
北総鉄道	32.3	134	-24.2%	22	12	9.3%	-	960	217	22.6%	△31	177	41	26	△45
遠州鉄道	17.8	1848	-14.5%	27	12	0.7%	-	197	68	34.5%	465	2162	46	13	436
東葉高速鉄道	16.2	122	-26.1%	25	7	5.7%	-	2413	675	28.0%	△676	165	63	32	△683
山陽電気鉄道	63.2	434	-15.8%	7	4	0.9%	-	996	418	42.0%	225	516	41	28	224
神戸電鉄	69.6	202	-11.1%	6	1	0.5%	-	928	201	21.7%	65	227	20	10	63
北大阪急行電鉄	5.9	47	-24.2%	△2	△4	-8.5%	21.3	383	85	22.2%	70	62	5	2	75
京福電気鉄道	12.8	104	-16.4%	△4	△4	-3.8%	18.3	207	73	32.0%	52	124	8	8	56
秩父鉄道	75.6	39	-27.8%	△7	△6	-15.4%	16.8	234	101	43.4%	△5388	54	2	△3	△1768
新京成電鉄	26.5	174	-18.2%	△7	△11	-6.3%	39.5	1026	434	42.4%	281	213	29	23	296028
富士急行	26.6	304	-41.8%	△31	△28	-9.2%	8.8	1016	246	23.5%	155	522	44	15	119677
広島電鉄	35.0	254	-22.8%	△61	△33	-13.0%	11.9	921	393	41.7%	99	329	△4	6	133
平均	34.7	332.9	-22.1%	△2.3	△4.5	-1.3%	59.1	843.7	264.6	32.2%	△425.7	413.7	26.8	14.5	37654.2

表3 総資産5000億円未満である鉄道会社の決算(純利益黒字順)

ところだ。



最後に、総資産五千億円未満の資産規模が比較的小さい私鉄を見てみよう(表3)。

大手よりはコロナの影響が小さい中小私鉄

先ほどよりも、赤字額が縮小しているところか、コロナでも黒字をたたき

出したところもいくつかある。補填力

も比較的資産規模の大きいグループの平均であった十二倍よりも大きいのか、そもそも黒字であるところがほとんどであり、コロナによる影響で大手ほど危機的な状態になっているとは言い難い。

一方、営業収益の前年比でみると、軒並み一、二割減が多く、大手との差はさほどない。

上場企業路線で黒字は二社

今回、上場企業のうち黒字を達成したのは、山陽電気鉄道と神戸電鉄の二社のみであった。いずれも兵庫県の鉄道で収益が前年比一割台の落ち込みにとどまっている。この背景には、両社とも鉄道の事業規模が小さく、不動産業などの他業種でカバーするという共通点が見られる。しかし、いずれも黒字額はごくわずかで、純利益率は両社とも

パーセントを切っている。

一方、富士急行（山梨）はレジャー事業を持っていることから、四割減と近鉄以上の落ち込みを記録している。また、秩父鉄道（埼玉）もかなりの落ち込みがある。しかし、大手ほど補填力が低くないのは、営業収益が小さいことが赤字の圧縮に寄与し、補填力に反映されているからなのだろうか。

遠州鉄道のユニークな収益源

今回の調査で惜しくも純利益二位となったのは、遠州鉄道（静岡）である。この会社は、営業キロ十七・八でありながら、大手私鉄並みの一八四八億円の売り上げを出している。実は、この遠州鉄道は、本業の鉄道事業が全体の収益のパーセントにも満たないといわれるほどの多角経営を行う。その最大の収益源となっているのがディーラーでの自動車販売だという。鉄道よりも自動車販売収益が大きいユニークな鉄道会社であり、鉄道会社色も比較的薄い

ため、コロナの最中でも鉄道の逆風を最小限に抑えて黒字を達成することができたのかもしれない。

中小通勤路線も影響を受けるが明暗が：

専ら通勤・通学や市内交通需要に供している中小路線である、北総鉄道、東葉高速鉄道、新京成電鉄（以上三社千葉）、北大阪急行（大阪）、神戸電鉄、山陽電気鉄道（以上二社兵庫）は、明暗が分かれた。まず、大手と同様赤字決算となった新京成電鉄と北大阪急行。先述した通り、かろうじて黒字を出した神戸電鉄、山陽電気鉄道。そして、コロナによる利益減でも堅調な黒字を出した北総鉄道と東葉高速鉄道という具合である。

北総や東葉高速は黒字

今回の二〇二〇年度の決算報告書において、北総鉄道には転換点ともいえるような変化があった。運賃値下げの可能

性を検討することに初めて言及したのである。同社の決算報告書の特徴と言えば、二〇一三年度から続く冒頭に太く四角い囲み枠に累積赤字が巨額という言い回し。しかし、二〇二〇年度の決算では、この言い回しが「累積損失の解消に目途」に変化した。ピーク時の一九九九年度には累積赤字が四百四十七億円、二〇一三年度は二百二億円あったが、二〇二〇年度は累積赤字が三十一億円となり、コロナの最中でありながら着実に縮小している。黒字経営も二期連続である。東洋経済では、北総鉄道は二〇二二年度には累積赤字が解消できる見込みであると報じている。

また、東葉高速鉄道も十一期連続の経常利益と当期純利益を達成し、七億円の黒字となっている。しかし、六百億円超の累積赤字があるため、決算では冒頭緑太枠内にて、「依然として、二四一五億円余りの長期債務が存在」と言及している。

この二社がコロナでもこの五パーセントの純利益率を達成できた所以は何か。ここで興味深いのは、北総、東葉高速ともに、ほぼすべて列車が都心の地下鉄に乗り入れを行っていることと、

これまで高運賃路線の代表格として挙げられていたという共通点である。つまり、高い利便性で優位に立ち、利益率の高い運賃収入で余裕をもって稼ぐことができていたことが、この決算にも表れているのだろう。また、北総鉄道は日中約二十分間隔の各駅停車と四十分間隔のアクセス特急、東葉高速は日中十五分間隔の各駅停車の運行ダイヤ。北総鉄道の通勤時間帯は、一時間当たり最大十二本を運行しているが、このうち、アクセス特急と臨時ライナーは京成が運行しているため、北総が運行するものは実質最大十本。東葉高速は通勤時間帯でも東葉高速線内快速運転を行わず、すべて各駅停車とし、ラッシュ時の運行本数を一時間当たり最大十

本にし、区間運転をほとんど行わない。このように、運転本数がもとと少なく、その結果、周辺の鉄道会社路線に比べ、営業費用が小さかった点も黒字決算に表れているのかもしれない。

まとめ

今回は、ウィズコロナにおける鉄道会社の決算を通して、鉄道の経営状況を見てきた。今後、第六波が来ることも指摘されている中、厳しい状況もあるかもしれないが、鉄道会社にはぜひ乗り越えてコロナの時代を生き残ってほしい。そして、いつか、旅行の需要が戻ってくることを願いたい。そして、その日が来てくれるのであれば、その時は、電車に乗って応援したいものである。

※本稿は、二〇二一年十月四日時点の

情報をもとに執筆しています

編集後記

旅人キドリ令和三年度雙峰祭号

編集担当 feature

雙峰祭が中止となった昨年度から一転して、今年度はオンラインではあるものの雙峰祭を実施できることになった。本当に喜ばしいことである。ただ、最後の「あたりまえ」の雙峰祭からは、来年度は元に戻ったとしても三年が経過し、「あたりまえ」をしない世代が企画を中心に担うことになる。来年度の雙峰祭がどうなることかと、既に気をもまずにはいられない。

それは旅人キドリも同様である。元来、旅人キドリでは執筆者の学年を記載していないので、それについて触れることは適切ではないのかもしれないが、寄稿者の多くが上級生である。研究誌が発刊されなくなっただけでなく、旅に限らず多様なテーマを担うことが旅人キドリには期待されているだろう。今後、将来きたる新人生も含め、

より多くの会員の寄稿文が集うことを願っている。

そして、旅人キドリの編集を私が担うのは三回目となる。どうも担うたびに仕事が遅く各方面に迷惑をかけていることは大いに反省すべき点であるが、それと同時にそろそろ世代交代を進めねばならぬ時期であるとも感じる。この三年間に発刊された四部の、旅人キドリを担当してきたのは、すべて同年度の会員たちである。そろそろ、その方法や書式を継承して一定の体裁を持つたそれなりの発行物として存続できるようにしてはならないだろう。それはまた、これまでに担当してきたものの責務でもある。

やや重苦しい話になってしまったが、とはいえ、今回も旅人キドリを発刊することができた。例年と異なり、オンラインでの公開のため、印刷作業がなかったという実感を得にくいのは少し

残念である。けれども、私が担当してきたなかでも、今回は非常にバラエティに富んだ誌面だと感じる。およそ一年半ぶりとなった公式旅行記に加え、実際に旅に出かけられないからこそその旅の楽しみ方や、旅にとらわれない鉄道文化についての寄稿文。たびたびの多様性を映し出した一冊になったのではない。

旅人キドリは文字通り旅人をキドった会員たちの自由な投稿の場である。旅に限らず様々なものを専門的に、あるいは表面的に自由に書き連ねられる素敵な場所だ。今回、旅人キドリをお手にとつていただき、さらにはこの末尾の雑多な文章までお読みいただいたことを感謝するとともに、今後より多くの皆様のお手にとつて頂けることを願って結びの一文としたい。

令和三年十一月五日

たびてつの旅を綴る紀行誌

旅人キドリ

第 32 号（令和三年度雙峰祭号）

【発行日】

2021 年 11 月 5 日

【旅人】

27 最終章

金魚鉢

筑波鉄道管理局

りやうしん

feature

中扉締切

ディーン

以上 8 名

【表紙写真】

筑波鉄道管理局

【編集】

feature

【発行】

筑波大学文化系サークル連合会加盟

筑波大学公認課外活動団体



筑波大鉄研
「旅と鉄道の会」

〒305-8577

茨城県つくば市天王台 1-1-1