

旅人キドリ



平成30年度雙峰祭号

2018年11月3日

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」



筑波大鉄研
「旅と鉄道の会」

○目次

筑波大鉄研 「旅と鉄道の会」 および 「旅人キドリ」 の紹介 1

・公式旅行記

横須賀方面 新歓旅行記 夜霧 2

新歓旅行記 B O C T O K 5

二〇一八年夏旅行 1152M 9

・寄稿文

運賃が「高い」私鉄ランキング Deen 12

平成最後の熊野詣 特急 飛鳥 15

初めて被災地を訪れて たつくん/こだま 20

(研究ノート) 二次元文化と交通事業者の関わり

—京都市交通局「地下鉄に乗るっ」を事例に— 国道雲雀ヶ崎号 24

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」

および「旅人キドリ」の紹介

文責 2083TC

本日は平成30年度雙峰祭にお越しいただき、ありがとうございます。

当冊子をご覧のみなさまに、当会ごと、筑波大鉄研「旅と鉄道の会」の簡単な紹介と、当冊子「旅人キドリ」についての紹介をさせていただきます。

まず、このサークルの名前を聞いて、どんな印象を抱かれましたか？「鉄研」という文字が入っているので、ひたすら鉄道に関する研究に勤しむイメージを連想される方も多いと思います。たしかに、会員の多くは鉄道好きが多い印象ですが、その程度は人それぞれです。鉄道よりも車やバス、

飛行機に興味がある人もいるし、乗り物よりも旅行そのものが好きだという人もたくさんいます。鉄道に興味が無くても十分楽しめる、多様性のあるサークルだといえると思います。

そんな当会では「会員で旅行を実施し、楽しむ」ことを主な活動目的としています。会としての公式旅行は毎年、新歓旅行（四月）、夏旅行（七月）、秋旅行（九月）、晩春旅行（十一月）、新春旅行（二月）の計五回実施されています。それぞれ会員が企画、運営していくのも当会の醍醐味です。交通手段は鉄道やバスがメインですが、ここ最近はレンタカーによる移動や、関東以外への宿泊を伴う旅行も多くなってきています。

そんな我々「たびてつ」が定期的に制作している冊子、それが「旅人キドリ」です。旅人キドリでは、会員有志による公式旅行の旅行記や、個人によ

る多彩な寄稿文をまとめています。当会の旅行がどんなものなのか、知っていただければと思います。また、寄稿文には旅行記だけでなく、研究考察の記事もあります。ぜひごゆっくりご覧ください。

横須賀方面 新歓旅行記

旅人 夜霧

大学というところは、高校までの学校とは自由度も設備の規模も全く異なり、自分の受ける講義や所属する団体、髪の色、友達の数などを自由にカスタマイズして暮らすことができるという。豊富な選択肢の中から自分好みのものを選ぶ作業は楽しいものだが、大学の新入生は新天地での生活全般に関する膨大な数の選択を三月から四月のわずかな期間に行わなければならない、なかなか忙しい。ましてや私のような後期入試で入ってきた者は進学先が決まったのが三月下旬であり、この大学に関する知識をほとんど欠いたまま気づけば入学していたという具合であった。その疲れからか、不幸にも私はサークル連合が開催する新歓イベントの存在を失念しており、知っていたとて非情

にもその日は夕方まで学類のオリエンテーションであった。要するに、「サークル選び」をする機会がほとんどなかったのである。

さすがにこのままタイミングを逸したくはないと思っていくつか興味を持ってそうな名前の団体を選んで見学に行き、よくわからないウェイっぽいサークルや一見さんお断りなツイ廃の魔窟のような団体を経て、旅と鉄道が好きだった私は結局この「旅と鉄道の会」に入るようになったのであった。

8:00	つくば駅集合
11:00	横須賀中央駅
12:00	三笠ゲート
13:30	どぶ板通り
14:30	汐入駅
15:30	関内駅
16:00	横浜大栈橋ふ頭
17:00	横浜中華街
19:00	石川町駅
21:00	つくば駅解散

かくして入会を決めて間もない二〇

一八年四月二九日に、たびてつの面々は新歓旅行として横須賀と横浜を訪れた。

当日は朝つくば駅に集合し、つくばエクスプレスで目的地までの距離の半分をカッ飛ばし、上野東京ラインで都心上空を飛び越え、京急で住宅街を走り抜けて、昼前には横須賀に到着した。ここでフラップ式案内板や路線バスに興奮する先輩方を見学したのち、班別に分かれて行動することに。

昔から軍港都市として栄え、戦後米軍の艦隊が拠点を置き続けているこの街には、随所にその影響が見られる。例えば、米軍関係者のものであることを示す特殊なナンバープレートを付けた自動車走り回っている。先輩の案内で米軍基地の出入り口のひとつ、三笠ゲートを訪れたが、このような門から日夜多くの米国人が出入りし、この街に様々な影響を与えているのであろう。アメリカの影響は横須賀のグルメに

も及んでいる。この街にはバーガー屋がたくさんあって、もはやこの街で食事をするにあたってバーガー以外の選択肢がほとんどないぐらいらしい。そしてそれらのバーガー屋の多くが店の前に長蛇の、本当に長蛇の列を作っていた。我々も先輩の案内でとあるバー

ガー屋へ向かい、そのなかなか御立派な待ち列に並んだが、一向に列が進む様子がない。そのうちにある先輩はしびれを切らし、やや離れたところにあるマク○ナルドへ行ってビッグなバーガーのセットを買ってきて待ち列で食べ始めてしまった。そもそもバーガーを食べるために並んでいる待ち列で準備運動と称してビッグ○ックを食べてしまう我が先輩もアレなのだが、先輩がそれを買って帰ってきて平らげても待ち列はほとんど前に進んでいなかった。これでは永遠に目当てのバーガーにありつけそうにない。仕方なく我々はこの店はあきらめ、代わりにどぶ板

通りにある別のバーガー屋へと向かった。

どぶ板通りもアメリカの文化の影響を色濃く受けた独特の雰囲気がある場所である。レトロな雰囲気、建物やスカジャンを売っているナウい店などが並び、あまり広くない道を自動車が猛スピードで通り抜けてゆく。次なる目的の店の前にも何人か人が並んでいたが、先ほどの店に比べれば列は長くない、しばらく待ったらちゃんと我々の番が回ってきた。

さて、いよいよ待望の横須賀バーガーを食べる時がやってきた。普段ファーストフードチェーンやスーパードで百円やそこらで売っているハンバーガーにしか親しんでいない人にとっては結構な大きさである。腹に自信のない私は小さいサイズのを頼んだのだが、それでも大きくて厚く、そして熱かった。バーガーひとつで十分満足でき、その後腹を壊して汐入駅でトイレに駆

け込んだのはご愛敬である。別のバーガー屋では数人前サイズのさらにさらに巨大なバーガーを売っているようであったが、恐ろしい話である。発想がメリケンだ。

腹を落ち着けたところで横須賀を後にし、次なる目的地・横浜へ向かった。こちらも歴史ある港町。関内駅で地下鉄を降り、会長の大好きな横浜市民球場やレトロな雰囲気の神奈川県庁のそばを通って大栈橋へとやってきた。栈橋の上は芝生や魔剤の自販機が整備されて人々の憩いの場となっており、めいめい自由にくつろぎながら港や東京湾を一望できるようになっている。強風を浴びながら一人たそがれて、まだ済んでいない隕石クレーター実験レポートのことなどをしっかり思い出したところで、本日最後の目的地へと歩を進めた。



自動車行き交う大都会の中に突如として現れる巨大な極彩色の門。くぐればその先は無数の人と肉まんがあふれかえる中華街である。ここで再び班に分かれて夕食をとることとなった。

中華街には基本的に食べるところしかないのですが、どの店に入ったものか迷うが、先輩が割とあっさり入る店を決めてすぐにごはんにありつくことができた。中華と言えば料理であり、どの店であつても基本的にはずれはないということだろう。昔ロンドンへ行ってイギリスの料理にうんざりしていた時も、

中華街の料理には救われたものである。実際この日私が店で食べた炒飯も大変美味しかった。ちょうどこの頃私は自宅で美味しい炒飯を作ろうと試行錯誤を繰り返していた時期だったので、自分の炒飯のクオリティも少しでもこれに近づけたいものだとして強く感銘を受けたものである。

中華街に来てどうしても買いたいのがあつた。サンザシの実を溶かして砂糖で固めたお菓子で、お茶請けとして出されることがあるほか、漢方薬としても用いられる。これは私の大好物ののだが、日本ではなかなか売っていない。それが中華街では至る店で売っているのである。新天地での一人暮らしの糧とすべく私はこれをしこたま買いつつ、幸せの詰まったレジ袋を引っさげながら夜の中華街をあとにしたのだ。

今回の旅行は、当時たびたびに入会

したばかりだった私にとってはまだ名前と顔も一致しない先輩らに連れられて見知らぬ土地を歩く、非常に新鮮な旅行となった。行き慣れたお気に入りのお場所を何度も訪れるのも良いが、物語の結末は読み終わるまで知らないでおきたいのと同じように、未知の場所を旅したり知らない人と会話を交わしたりするのは新たな発見があつて楽しいものである。今、当時のことを思い出しながらこの文章を書いている私は次第に大学生活に慣れてきたところであるが、入学した頃の新鮮な気持ち、日常に新たな発見を見出す姿勢を忘れずに行きたいと思つたのであつた。

新歓旅行記

旅人 B o c t o k

今年も新歓旅行の季節が巡ってきた。

新歓旅行は当サークルの新歓イベントの締めに行われるイベントで、サークル公式旅行の一つでもある。私は昨年引き続き新歓旅行の幹事を担当した。今回の旅行記ではいつもと趣向を変えて、幹事と旅人、裏と表二つの視点を交えて書いてみる。旅の様子だけご覧になりたい方は【ここから当日】から読むことをお勧めする。

新歓旅行に限らずサークル公式の旅行でまず決めなければならないことは「どこに行くか」である。今回の旅行の幹事は私を含め二名なので、彼と話し合ったうえで目的地を二つに絞った。彼は横浜・横須賀方面を提案し、私は真岡・茂木 (ST もおか) 方面で

を提案した。このことを一月のミーティングで公表し、会員の反応を見たうえで目的地を決定した。一昨年は三浦半島、昨年は江ノ島、今年は横須賀が目的地であるため、三年連続で神奈川県への新歓旅行となる。目的地が決まったらルートと一人当たりの予算の見積もりである。会員と新入生が楽しめる旅程にするのはもちろんであるが、一方で旅費は安い方が望ましい。ここはたびたびつ会員、旅行幹事の腕のみせどころである。私個人としては、この工程がかなり好みである。今年が行わなかったが、昨年は幹事として下見まで行った。新歓シーズンに入ると、新歓旅行の参加者を募る。そして同時にしおりも作成する。たびたびの旅行のしおりは普通のしおりとは少し異なる。旅程と目的地に関する簡単な説明は幹事側で作るが、この後に会員の寄稿が掲載される。何を寄稿するかは幹事が大まかに決めるが、実際のところ

はかなり自由である。まじめに語るのもよし、ネタに走るのもよし、絵を書くのもよし。日本語で書かなくともよい。この作業は新歓旅行に限らず毎回の旅行で必ず作成するものである。どのような内容であるかはお近くのたびつ会員に聞くと分かる：かもしれない。幹事は会員からの寄稿を集め、旅行までに印刷し当日参加者に対して配布する。幹事の事前の業務はここまでである。あとは翌日の旅行を楽しみに待つだけである。

【ここから当日】

朝八時、つくば駅。旅はいつもここから始まる。幹事としてこの旅を取り仕切らねばならないという責任感と今から旅が始まるという旅行者としての歓びを感じる朝である。

八時三十二分、つくば駅出発。まずは北千住で乗り換え、そして品川へ向かう。新入生と在学生が楽しく会話し

ていることに安心しつつ、往路の列車の中で私は幹事としての業務を行う。何をするか？あまり表立って書けることではないが、遅刻者に対する対応である。たびてつの会員には朝に弱い人もおり、旅行の集合時刻に間に合わない人もいる。彼らに対して適切な対応をとること、それもまたたびてつの旅行の幹事の仕事の一つである。この日はその彼と連絡をこまめに取り合い、品川駅で合流する運びとなった。

品川駅到着。ゴールデンウィークということもあるのか、多くない券売機の前には人だかりができていた。きっぷの購入と乗車に時間がかかるとみられたので、一本列車を遅らせることとした。そして先述の会員も無事合流し、京急線の赤い電車に乗り込んだ。十一時二十二分。横須賀中央駅到着。ここからは班別行動をとる。神奈川県出身の会員が横須賀の食事処をいくつかサーチして冊子にまとめてくだ

さったので、それを参考に食事処を探した。ちようどご飯時ということもあり食事処は軒並み混んでいたが、私たちは幸いにも横須賀名物の海軍カレーにありつけた。カレーの具はシンプルであるが、豆やポテトサラダが添えられているなど、私にとっては新鮮なカレーであった。味はもちろん美味であり、おかわりを希望したくなるほどであった。



この後、私たちは記念艦「三笠」へ向かった。この艦は日露戦争の勝利に大きく貢献したとされ現在に至るまでこの横須賀の地に保存されているものである。今でこそ多くの観光客でにぎ

わう行楽地になっているが、かつてはヨーロッパの大国であるロシアと実際に競り合っていたのだと思うと、どういわけか感慨深くなる。ちなみに、この記念艦「三笠」の一带は公園になっているが、ここには蒸気機関車型の貯水槽もある。今から横須賀へ行かれる方はぜひ見ていただきたい。



記念艦「三笠」の後は近隣にあるヴェルニー公園へ。途中で他の班と偶然合流し、集団で公園に入った。この公園の名物はバラ。ちようどこの頃からバラが見ごろを迎え始める。フランス式の庭園にはバラが咲き、海辺の散歩にはちようどよい。

時と場を移り、横浜・大さん橋へ。大さん橋には私は初めて行ったのだが、ここで驚いたことは、ターミナル内に入出国管理用の設備が備えられていたことである。この日の入港はなかったが、クルーズの入港日には今私がいるところも海外行ききの船に乗る旅客で混み合うのだろう。駅や空港とはまた異なる情緒に酔えるのもフェリーターミナルの良いところである。



時計の針を少し進め、中華街へ。夕食である。さすがに混んでいたこともあり、ここでも班別行動をとった。私たちの班は別の班と合同で夕食に向かう。と思いきやまず行ったのは媽祖廟

である。この廟はおよそ千年前の中国に実在したとされる娘を祀ったものであり、護国救民の神として中国人に広く信仰されている。御神体は五体祀られており、それぞれに一本ずつ供える。しかし、初めてということもあり五本の線香を一所所にまとめて供えてしまうなど、ささいなミスも生じた。



気を取り直して夕食へ向かい、私たちはビヤンメンという料理を食べるようになった。その漢字表記は凄まじいものがあるが、実際に食べてみると旨辛という語がぴったり合う味であった。量は少々少なめであるが、お腹にたまる逸品である。



京浜東北・根岸線の石川町駅に再集合し、ここからは秋葉原を経由しつくばへと戻った。

昨年の新歓旅行と比べるとスケジュールに余裕があり、旅も新入生と在学生にとつて楽しいものであったのではないかと自負している。幹事の業務は確かに少々大変であるが、それ自体も

楽しいものである。

たびてつに限らず旅行の幹事になったときは当然その業務を遂行することは重要であるが、同時に旅行者として楽しむこともまた重要であると実感した春であった。

二〇一八年夏旅行

旅人 1152M

例年より早い梅雨明けから一転、雨予報の続く七月上旬の土曜にたびてつ夏旅行を開催した。今回は鉄道から離れ、県内の観光地を巡るドライブ旅である。

当日の行程

9:30	つくば駅出発
11:00	茨城空港見学
12:30	納豆博物館見学 (各車ごと昼食)
14:30	茨城県庁(展望台)
15:30	弘道館見学
19:00	つくば駅解散

幸い当日は快晴で、まずはつくば駅でレンタカーを借り茨城空港を目指す。

つくばを出発して小一時間ほど車を走らせると霞ヶ浦湖上にかかる霞ヶ浦大橋を通過する。右手は対岸が見えず、海のような錯覚を起こす(かも)。

さらに三十分ほど丘陵を縫って進むと、突然整備された四車線道路に突き当たり、その先が茨城空港である。

茨城空港は航空自衛隊の百里飛行場を共用する形で二〇一〇年に開港した空港で、国内四都市、海外三都市に定期便・定期チャーター便が就航している。到着したタイミングがちょうどスカイマーク便の出発時刻であったので一行はまず展望デッキに向かった。

好天の週末とあって、デッキには我々の他にも家族連れなどが多く見られ、飛行機が離陸すると大きな歓声が上がった。昨年の晩秋旅行で訪れた成田と比べ、便数が少ない故に一便での盛り上がりが大きい。離陸を見届ける多くの人はターミナルビルへと戻っていった。



離陸を待つスカイマーク機

茨城空港の大きな特徴がシンプル&コンパクトと銘打ち、様々な設備を簡略化したターミナルビルである。

一度に駐機するのは多くても二機。歩いてすぐに搭乗できるのでボーディングブリッジや動く歩道も必要なく、それらのコスト削減により施設使用料を大幅に低減している。



空港ビル内の様子

実際に私も後日、茨城空港から国際線を利用したが、保安検査から出国手続きまで五分とかからずに済み、目の前は待合室で非常に便利であった。

一方で待合室から外の様子は見え、売店も小さいので物足りない印象も受けた。

さて、夏旅行に戻る。空港前のセイコーマートで個性あふれる品々を購入し、

続いて向かったのは納豆博物館。おかげで納豆の工場に併設された資料館である。

博物館内には納豆に関する展示があり、歴史を知ることができるが、二十分ほどで見終わってしまった。次回はぜひ工場見学とセットで楽しみたいと思った。

小美玉市を離れ、続いては水戸の茨城県庁を目指す。途中で各車ごと昼食の予定であったので、私たちは県庁近くでスタミナラーメンを楽しむことにした。

スタミナラーメンはラーメンの上に乗った野菜やレバーを炒めたピリ辛の餡を乗せた料理で、水戸周辺のほかつくば市内にも専門店があるご当地ラーメンである。

初挑戦の私は暑かったので冷やしスタミナラーメンなるものを注文した。冷やし中華のようなあっさり系…?と予想していたが的外れ。冷やした麺に

熱々の餡が乗ったガッツリ系の料理で、ピリ辛餡と麺が程よい具合であった。



スタミナラーメン

水戸・勝田を中心に各店が個性を競う

昼食後は県庁に再集合し、展望台に上った。実は茨城県庁の本庁舎は116mの高さがあり、つくば三井ビルなどを凌ぎ県内一の高さを持つビルである。展望台からはひたちなかの工場群や牛久大仏までも望むことができた。

最後に向かったのは旧水戸藩の藩校、弘道館である。この学校は徳川斉昭により開設され、学問と武芸の多様な科

目を習得するためのものであったという。館内には様々な史料が展示されている他、徳川慶喜が謹慎していたという藩主居室や縁に葵御紋の入った畳など、当時を伺える空間を自由に回ることが出来る。

土曜日であったにも関わらず人影はまばらで、静かな空間を楽しめる幸運を感じつつも観光地としては少し心配になった。パンフレットによると「弘道館で学び、偕楽園で余暇を過ごす『一弛一弛』という思想がある」とのことなので、次回はぜひ「斉昭公おすすりめコース」ともいえる弘道館と偕楽園をセットで回ってみたいと思う。

さて、弘道館の隣にはかつての県庁本庁舎にあたる、三の丸庁舎がある。

昭和五年竣工のレンガ造りで、「ひよっこ」「ゼロの焦点」など多くのドラマ・映画で使用されたロケ地として有名である。レンタカーの返却期限を気にしながら外観を見学し、帰路へとついた。



県庁三の丸庁舎
いまでも現役で使用されている

今回の旅は公式旅行として久々の茨城&自動車となったが、茨城県内を回るにはやはり自動車が向いているな、とも思わされた(鉄道ファンとしては悔しいところもあるが)。

そして県内にももっと知りたい観光地があることを知ることができた。私も二十年以上茨城に住んでいるが、まだまだ知らない楽しみ方があると痛感

した旅でもあった。
茨城県が魅力度全国最下位なのは県民自身が本来の魅力に気づいていないから：かもしれない。

運賃が「高い」私鉄ランキング

グ

文責 Dean

初めに

今回、私は運賃の「高い」私鉄について書かせていただく。やっと鉄道っぽい記事が来たと思った方には申し訳ないが、この記事には列車番号とか、車体はどうしたらこうたらといった、ド直球な鉄研的要素は全くと言っていいほどないことを、初めにご承知いただきたい。

つくばに住んでいる方々にとって、つくばエクスプレス（以降、本文ではTXと呼称する）の運賃をどう映るのだろうか？ 私は毎朝、通学にTXとJR北総線を利用している。実はこの北総線は運賃が高いことで有名な路線である。今年七月、北総鉄道の株主総会の場

で、印西市長が株主訴訟の可能性を示唆した。このように、北総線がいかにか高いのか、事案になる北総線と事案ならざるTXでは、何が違うのか、またほかに北総以上に高額な路線はあるのかを探るため、高運賃な路線について私は調べることにした。

調査について

今回、運賃調査するにあたって、各社の公式サイト上の運賃表やジョルダンの提供する乗換案内サービスの定期代検索などを使用した。今回の調査対象は、二〇一八年九月時点での運賃について、関東から北総線、TX、東葉高速鉄道、埼玉高速鉄道、りんかい線、関西から北神急行、神戸電鉄、神戸高速鉄道、近江鉄道、泉北高速鉄道、地方枠で長野電鉄、松本電鉄、上田電鉄、大井川鉄道、特別枠で京成千原線、京成成田空港線を対象とした。また、比較対象として、激安私鉄枠で京王電鉄、新京成電鉄、大

手枠でJR東日本、京成本線、名鉄、阪急、地下鉄枠で東京メトロ、仙台市地下鉄、京都市営地下鉄、その他枠で関東鉄道常総線を入れた。その結果を次ページ以降に表としてまとめておく。

比較①〜初乗り運賃

まず、初乗り運賃で比較しよう。初乗り運賃とは、乗車駅から一つ隣の駅までを利用するときに支払う額の最安値に相当する、利用路線の最安運賃のことを指す。各社の初乗り運賃は表一の左から三列目の部分にある。

今回調べた中では、初乗り運賃が最も高い私鉄は、兵庫県を走る北神急行の三六〇円と断トツだ。しかし、実はこの路線は途中駅がない路線であることに注意したい。次いで埼玉高速鉄道の二一〇円であった。また、私鉄ではないが、京都市営地下鉄も埼玉高速鉄道と同額で初乗りが高いようだ。この点で

路線	枠	初乗り	4km	8km	12km	16km	20km	30km	乗通し	総延長	最速
北総線	関東	¥199	¥303	¥441	¥570	¥631	¥683	¥791	¥821	33km	25分
TX		¥165	¥206	¥288	¥370	¥463	¥515	¥669	¥1,183	59km	45分
埼玉高速		¥210	¥270	¥350	¥430	¥470	-	-	¥470	15km	19分
東葉高速		¥206	¥288	¥432	¥565	¥627	-	-	¥627	17km	21分
りんかい		¥206	¥267	¥329	¥390	-	-	-	¥390	13km	19分
北神急行	関西	¥360	-	¥360	-	-	-	-	¥360	7.5km	7分
神戸電鉄		¥170	¥240	¥350	¥410	¥490	¥520	¥630	¥760	58km	100分
神戸高速		¥130	¥150	-	-	-	-	-	¥150	5.7km	12分
近江鉄道		¥170	¥250	¥390	¥520	¥640	¥750	¥920	¥1,030	47.7km	121分
泉北高速		¥190	¥210	¥230	¥280	¥320	-	-	¥320	14.3km	16分
長野電鉄	地方	¥170	¥190	¥320	¥470	¥590	¥730	¥1,020	¥1,160	33.2km	55分
松本電鉄		¥170	¥190	¥400	¥580	-	-	-	¥700	14.4km	29分
上田電鉄		¥170	¥220	¥410	¥590	-	-	-	¥590	11.6km	30分
大井川		¥150	¥230	¥370	¥590	¥770	¥960	¥1,320	¥3,130	65.0km	180分
京成千原線	特別	¥185	¥247	¥308	-	-	-	-	¥360	10.9km	15分
京成成空線		¥206	¥308	¥453	¥586	¥648	¥699	¥843	¥977	51.4km	42分
新京成	激安	¥144	¥144	¥174	¥195	¥216	¥237	-	¥258	26.5km	44分
京王		¥124	¥124	¥154	¥174	¥237	¥278	¥319	¥441	51.8km	60分
JR東	大手	¥133	¥154	¥165	¥216	¥302	¥302	¥464	-	-	-
京成本線		¥133	¥154	¥185	¥258	¥319	¥319	¥432	¥1,025	69.3km	82分
名鉄		¥170	¥190	¥240	¥300	¥350	¥400	¥550	-	-	-
阪急		¥150	¥190	¥190	¥220	¥270	¥280	¥320	¥620	75.2km	69分
東京メトロ	地	¥165	¥165	¥195	¥237	¥237	¥278	¥308	-	-	-
仙台	下	¥200	¥200	¥300	¥330	-	-	-	¥360	14.8km	28分
京都	鉄	¥210	¥260	¥290	¥320	-	-	-	¥320	13.7km	26分
関東常総線	他	¥140	¥170	¥350	¥490	¥620	¥740	¥1,030	¥1,510	51.1km	80分

表1 初乗り運賃と距離別運賃

参考資料

調べると、北総は初乗り一九九円で、一番高いわけではない。しかし、大手私鉄と比較すれば約一・五倍程度高くなっていることも確かだ。

次号につづく

次回予告

というわけで、今回は、導入部分のみとなってしまうのは申し訳ない。また、今回は三大都市圏および長野県、静岡県、宮城県の一部の私鉄・地下鉄に限定して調査した。ゆえに、調査対象の路線の大半は通勤・通学目的で使用される路線であり、調査としては不十分であろう。今後、より広く調べる必要がある。筆者としては、この記事をきっかけに、電車賃について少し考えていただくきっかけになれば幸いだ。(結局予告できていない)

「運賃高すぎ」北総線 ついに株主代表
訴訟か 東洋経済オンライン
<https://toyokeizai.net/articles/-/228183> (二〇一八年九月二十九日閲覧)

平成最後の熊野詣

旅人 特急飛鳥

皆さんは「熊野」という土地をご存じだろうか。紀伊半島の南部、三重県から和歌山県にまたがる地域の総称である。熊野三山に代表される古代からの霊場が集まるこの地は、切り立った山々が海に落ち込み人を寄せ付けない。かつて平安京から皇族が何日も山を越えて参詣した土地だが、現在では名古屋・三重方面と大阪方面から特急列車で訪問できる。そこで今回は、筆者の地元・三重県四日市市から家族と特急南紀に乗り込んで初秋の熊野を巡った。

にふさわしい車両である。四日市駅を発車した列車は関西線、伊勢鉄道線、紀勢線を通って南へ向かう。伊勢鉄道線は途中鈴鹿サーキットのそばを通る。三重県のイメージを聞いたときに必ず伊勢神宮の次に出てくる、あの有名なサーキットだ。F1レース観戦用の大きなスタンドが誇らしげに立っていた。サーキットを越えると列車は津市に入る。三重県の県庁所在地であり、県下最大の都市……と言いたいところだが、人口では我が地元四日市が勝っている。三重県は南北に長く、名古屋に近い北部ほど人口や産業が集中して活気がある。これから向かう熊野は工業化や都市化から取り残された地域、言い換えれば農林漁業主体の昔ながらの暮らしが色濃く残っている地域だ。県北部出身の筆者が熊野を訪れるのはこれが初めてで、県内といえど全く別の土地へ向かうような感覚を覚える。この先はどんな景色が待っているのだろうか。

季節は九月の後半であり、田畑のあぜ道に咲く曼珠沙華を眺めながらまだ見ぬ車窓に思いを巡らせた。

多気駅で参宮線と分かれ、列車はいよいよ熊野へ向かう。緑の山が両側に迫り、川の水が澄んできた。列車は山すそを縫うように走っていく。山あいの三瀬谷駅を出て長いトンネルを抜けると車窓に海が広がった。ここが熊野の東の玄関口、紀伊長島である。ここからはリアス海岸の入り組んだ海岸線を進む。入り江は思った以上に狭く、湾奥の小さな集落を抜けるとすぐ山が迫ってくる。山にはあちこちに木を切り倒した跡が見える。熊野は温暖で雨が多く、現在も林業が盛んな地域だ。シカによる獣害や輸入材との価格競争など逆風が絶えない中でも山の手入れを続ける林業者には頭が下がるばかりだ。そうして山と入り江をいくつか越えるときわ大きな湾が広がった。熊野地域の東側の中心都市・尾鷲だ。県内有数の



白浜アドベンチャーワールドとの
コラボ塗装の特急くろしお

漁業基地であり、火力発電所もある大きな港だ。尾鷲駅を出た列車は港の南側の山を進む。発電所の煙突越しに青い海と対岸の山々が見渡せた。再びトンネルを何本も抜け、熊野市、御浜町、紀宝町と進んでいく。県境の熊野川を越えると最初の目的地、和歌山県新宮市に到着だ。

新宮市は和歌山県の東の端に位置する城下町で、JR東海とJR西日本の境界になっている。東海の特急南紀を降りると西日本の特急くろしおが止まっていた。

本日最初の目的地は天然記念物の

「浮島の森」である。その名の通り、森が池に浮かんでいるというのだ。昔ながらの住宅街を進むと右手にこんもりした森が現れた。森が浮かぶ池の畔の小屋で百円の入場料を払い、管理人の話を伺った。浮島の森は池に浮いた泥炭の上に木が育ってできたそうだが、なぜ森が沈まないほどの浮力を得られるのかは未だに謎だという。また本州の南端に近い新宮では見られるはずのない寒い地域の植物もあるというから驚きた。極めつけは、昭和二十年代までは池が現在より広く森が風に煽られて池の中を動いていた：何とも信じられない話である。池が広がった当時の写真が小屋に残っており、当時の様子を彷彿とさせる。戦後の食糧難の時期に池が埋められて狭くなったのが惜しい限りだ。説明を聞いた後は浮島の森に上陸する。ジャングルのように密生した植物に目を凝らしながら森の中の散

策路を巡った。

浮島の森を出て住宅街を西へ向かう。ちようどお昼になったので国道沿いの麵処「たぬきや」で昼食を頂いた。店のおすすめ商品・チーズカレーうどんを注文すると、重たそうなどんぶりがやってきた。どんぶりいっぱいに入ったスープはとろみがあり、スパイシーなカレーとチーズのバランスが絶妙だ。辛味で汗をかきながらもどんどん箸が進んだ。

昼食を終え、次に向かうのは神倉神社だ。この神社は新宮市の裏山の巨岩ゴトビキ岩をご神体とする歴史ある神社で、神道が成立する以前の自然信仰の形を今に伝えている。ゴトビキ岩は神武天皇の東征神話にも登場し、神道においても重要な場所だ。小さな橋を渡って鳥居をくぐると、想像を越える急な石段が待ち受けていた。かつて源頼朝が寄進した石段は四五度ほどあるうかという急傾斜で、全身を酷使しな

いと登れない。少し傾斜の緩いところから振り返ると階段の下の部分が見切れていた。神倉神社の御燈祭ではこの石段を松明を掲げた若衆が駆け下るといふから驚きだ。昼間に歩いて登るだけでも息が上がるのに、暗闇の中手がふさがった状態で駆け降りるとは…新宮の男たちは筆者の想像を遥かに超える度胸と運動感覚を持っているようだ。

急斜面を登りきると再び鳥居があり、その奥にゴトビキ岩が姿を現した。丸みを帯びた巨岩が森を背にそびえている。周囲は森なのにここだけ岩が突き出ているのは何とも不思議だ。巨岩の脇のお社に手を合わせ、眼下に広がる街を見渡した。小ぶりな家が並ぶ市街地の北に熊野川が流れ、河口の先には青い熊野灘が広がる。神話では神武天皇もここから海を望んだそうだ。東方への進軍の最中、神武天皇はここで何を思ったのだろうか。神話のロマンを感じつつ神倉神社を後にした。



神倉神社のご神体・ゴトビキ岩(右)

神倉神社の次は熊野速玉大社へ向かう。この神社は熊野三山の一つに数えられる名刹で、神倉神社から遷座した熊野大権現を祀っている。祭神が遷座したことから神倉神社は「元宮」、熊野速玉大社は「新宮」とも呼ばれ、これが街の名前の由来となっている。五分ほど歩くと「新宮」に到着した。

境内でまず目に入ったのはご神木の椰(なぎ)の大木だ。何本にも分かれた幹が生命力を感じさせる。鮮やかな朱

塗りの門をくぐるとこちらにも朱塗りの本殿が現れた。本殿の前に吊り下げられた鈴を鳴らして静かに手を合わせた。社務所でお守りを買う間にも本殿から鈴の音が聞こえる。平安朝の儀式に迷い込んだような、軽やかで気品のある響きだ。帰りの境内でお土産にもうで餅を買って速玉大社の参拝を終えた。

速玉大社から熊野川沿いに歩くと左手に小山が見えてきた。ここが次の目的地、新宮城址だ。かつて紀州藩の支城で、現在も石垣と川沿いの船着き場の跡が残る。森の中の石段を上ると石垣が見えてきた。今にも草に埋もれそうな石垣はどこかノスタルジックで、ジブリの世界観を連想させる。石垣の上からは熊野川が一望できた。他の川では見たことがない乳青色の川面が神秘的だ。南西の街の向こうには先ほどのゴトビキ岩が望める。晴天の下で眺めを満喫して新宮駅へ戻った。



新宮城址の石垣

天空の城ラピュタのような雰囲気だ

新宮駅から午後三時半発の普通列車で北へ向かう。二五分ほどで小さな無人駅・有井駅に到着した。ここは三重県熊野市の沿岸部で、熊野川によって運ばれた土砂が溜まった平らな土地が広がる。海岸沿いの集落を北へ進むと次の目的地、花窟（はなのいわや）神社の入り口に着いた。まずは門前の道の駅で足を休める。地元産の柑橘「新姫」を使ったソフトクリームは独特の酸味があつた。柑橘ジュースをお土産に買った。

ていよいよ花窟神社にお参りだ。暗い森の中の参道に紫色の幟が並ぶ。小さな門をくぐると目の前に巨岩が現れた。先ほどのゴトビキ岩よりも明るい色で、目の前の山全体が一つの岩といった感じだ。神話によればこの岩は神々の母イザナミノミコトが祀られた御陵だという。視界からはみ出す巨岩を前にそつと手を合わせた。



七里御浜から望む花窟神社の巨岩

花窟神社の海側には長大な浜辺、七里御浜が広がる。浜辺というと砂浜を

想像しがちだが、七里御浜は手のひらほどの石が積もった海岸だ。熊野川から運ばれてきた石はどれも角が丸く削られ、色のバリエーションが豊富だ。熊野各地の山々から長い年月をかけて旅してきたのだろう。岩石マニアには必見の場所かもしれない。目の前の熊野灘には遙か沖合から波が打ち寄せる。しばし潮風に当たって波の音を楽しんだ。地元四日市も海は近いが、工業都市であり海で遊んだ記憶はない。潮風はビルや工場に遮られて海から一キロの実家まで届かない。三重の海をこんなに身近に感じたのはこれが初めてかもしれない。

不安定な石の浜辺に足を取られながら進むと、前方の浜辺に巨岩が姿を現した。今日何度目の巨岩だろうか。この岩は獅子岩といい、獅子が海に向かって吠えているような姿からその名がつけられた。海岸沿いの国道に出るとまもなく獅子の顔が見えてきた。なるほど見

事な口があり、獅子というよりゴジラにも見える。大自然の造形には驚かされるばかりだ。月夜には獅子岩が月を啣えた写真も撮れるという。いつか再訪して夜のアングルを狙ってみたい。



七里御浜にそびえる獅子岩

獅子岩に別れを告げて熊野市駅へ向かう。七里御浜の先には巨大な岩山の鬼ヶ城が見える。赤みを帯びた岩肌が鬼のような荒々しさを感じさせる。海岸の国道を左折すれば駅はすぐそこだ。駅へ行く道も右側が崖、左側が山とい

う険しい地形だ。谷間を抜けると駅前
の市街地に出た。民家の軒先にミカンの
無人販売所を見つけた。一袋に緑の
ミカンが八個ほど入って一〇〇円。一
袋お土産に頂いて駅へ向かった。

熊野市駅は自動改札機もない小さな
駅だ。それでもホームは名古屋へ向か
う最終の特急南紀を待つ乗客で賑わっ
ていた。午後六時前、特急に乗りこんで
熊野を後にした。リアス海岸を進むう
ちに日が暮れ、湾の向こうに十五夜の
月が昇ってきた。紀伊長島から多気ま
ではひたすら暗い山の中を進む。さな
がら暗黒の宇宙を飛んでいるような気
分だ。多気を出て松阪に近づくとき少
ずつ街明かりが増えてきた。松阪と津
で乗客を降ろし、列車は月夜をさらに
北へ向かう。遠くの海岸線にコンビン
ートの明かりが見えてくるとまもなく
四日市に到着だ。ミカンやもうで餅の
入った重たいかばんを背負って家路に
ついた。

今回の旅は日帰りだったが、普段の
旅行よりも濃密な時間だった。神話の
舞台になった巨岩、池に浮かんだ不思
議な森、今にも草に吞まれそうな城跡
と乳青色の川：そのどれもが新鮮で筆
者の目を驚かせてくれた。熊野は全
的な知名度は低いかもしれない。名古
屋からでも片道三時間ほどかかる辺境
の土地だ。しかし熊野には他の土地に
はない「何か」があるように感じた。そ
れが何なのかは筆者にも断言できない。
自然の驚異かもしれないし、古代から
続く信仰のエネルギーかもしれない。
読者の皆さんにはぜひ熊野へ足を運ん
でその「何か」を直に感じてほしい。非
科学的だと笑われるかもしれないが、
ゴトビキ岩や花窟はきっと何かを語り
かけてくれるだろう。

初めて被災地を訪れて

旅人 たっくん、こだま

二〇一一年三月十一日。文字通りの激震が日本を襲った。東北地方太平洋沖地震、過去に類を見ない数の被災者を生み、その爪痕は七年半が経過した今もなお様々な形で残っている。

影響は首都圏にも及んだ。地震の揺れはさることながら、茨城・千葉の沿岸を津波が襲ったほか、神奈川をはじめ各地で停電が起こった。また、数日後には計画停電をはじめとした節電の動きが続いたほか、スーパーでの品薄による買いだめ行動など、生活にもしばらくの間支障が出かねなかった。そしてテレビやラジオを付けられたいつでもどこでも被害の情報が流れていた。これほどまでに緊急体制が続いたことはなかったことだろう。

さきほど、“爪痕は七年半が経過し

た今もなお様々な形で残っている。”

と書いたが、それがどのようなものか、知っている方はどのくらいいるのだろうか。ときどき被災地をクローズアップしたドキュメントや特集映像は放映されるが、それに関心を向ける人はどれほどいるのだろうか。

実際、私はあのころ神奈川で様々な影響を受けた身だが、時間の経過とともに東北の被災地の惨状に目を向けることがなくなっていた。そのためか、頭の中での被災地のイメージが更新されなくなってしまうのである。しかし、これを覆し、新たな知見を得る出来事があった。

前置きが長くなってしまったが、私は七月にゼミ合宿で福島県浜通りを訪れた。本稿ではゼミ合宿で見てきた被災地の現状を、紀行文としてお送りすることとする。

七月二十一日 豊間・薄磯地区

この日は主に津波の被害を受けていた福島県いわき市の豊間・薄磯地区を見て回った。つくばから車で向かった一行は小名浜で昼ごはんを済ませた後、薄磯海岸へ向かった。



車を降り、海水浴場となっている海岸へ向かう。降り立ったのは防潮堤の上、海岸へは防潮堤からさらに下りることになる。その高さは約六メートル。見上げると結構高い。

さらに防潮堤の後ろには高さ十メートルにも及ぶ防災緑地が建設されている。海岸から陸側の街を見ることはできず、街の方から海を臨むこともできない。そこから寂しさを感じたのか、震災から七年以上が経った今でも家は

閑散としており、空き地が目立っていた。また海水浴場となっている海岸も客足は伸び悩んでいるようにも感じた。



防潮堤・防災緑地の建設によって分断された海と街。住民のアイデンティティが失われたことでこのよ
うな現状に至っているのだろう。しかし、防潮堤を取り払うという方向
に向かうのはなかなか難しいであろう。客足を取り戻すためにも、この地区の魅力を創出するためにも、防潮堤を活かしたまちづくりが必要なのかもしれない。

薄磯地区から豊間地区、そして中之作地区へと車を走らせる。途中の岬

にある豊間漁港から海岸を眺めると、新しい防潮堤が延々と続いていた。この防潮堤は三陸沿岸の四〇〇キロメートルにわたって延びているらしい。さらに中之作地区まで行くと、道路の左右に新旧の防潮堤が見受けられた。古い防潮堤は一九六〇年のチリ地震津波の被害を受けて作られたものだが、二〇一一年の震災では機能しなかったことがここから読み取ることができる。

豊間・薄磯地区を見ただけでも、津波の被害の甚大さやその後の影響を強く感じ取ることができた。それはあるときテレビで見たものを彷彿とさせつつ、それ以上のものまで突きつけられるかのようだった。

七月二十三日 浪江く富岡

この日の午前中は当初、小名浜港での試験操業の水揚げを見学する予定だったが、水揚げがないことが事前にわかった。急遽予定を変更し、せっかく

福島県浜通りに来たから、ということ
で浜通りの北部、地震や津波に加えて
原発事故の影響が今もなお続く浪江町
や富岡町の現状を見に行くこととなっ
た。



朝ごはんも事前に買い込んだ物で軽く済ませ、車で一路北へ。いわき湯本ICから常磐道に入るが、途中よく見かけるのは「帰還困難区域内において二輪車は国道六号を通過することができません」といった旨の標識、そして現在の放射線量を示す電光掲示板。高速を下り、海側へと向かう。すれ違う車の多くは工事や除染のための運搬トラック。そして除染された土が土のうとなつて積み上げられた空き地。ここが原発事故

の被災地であることをまざまざと実感させられる出だしとなった。

一行は浪江町の請戸漁港に着く。昨年に復旧した漁港には大小さまざまな



漁船が停泊していた。しかし、見晴台からあたりを見回すと、漁港の関連施設は一つもなく、さらに防潮堤の向こうは更地が続いていた。津波による被害に加

え、原発事故による長期間の避難が、この地域の復興を遅らせているようにも思えた。ただ、見晴台にはまちづくりのイメージ図があり、まだまだ諦めずに復興を進めていくという当事者の思いを汲み取ることができた。

請戸漁港を後にし、浪江駅へ向かう。

た。浪江駅は常磐線不通区間の最北端であり、この駅で仙台方面からの列車と代行バスが接続する。その本数の少なさに驚くゼミ生が多かったが、それだけ利用者が少ないということなのだろう。ちょうど列車が入線し、乗客が代行バスに乗り換える様子をうかがうことができた。日常と化しているのか、特段気に留める人はいなかったようだ。



浪江駅の周辺を散策する。建物はほとんどが流されずに残っているが、人の気配は全く見られない。家や学校も避難当時のまま時が止まったようだった。中には取り壊している建物もあり、ここで

も震災と原発事故という二重災害の影響を目の当たりにした。

二〇二〇年には、バス代行区間も含めた全線再開が予定されている。再開するころには、浪江駅周辺はどのような姿を見せるのだろうか。

ここからは車で国道六号を南下する。そう、帰還困難区域を通過することになる。今までいっただんな光景が広がっているのか、想像がつかなかった。

「くは通行できません」などの看板を何枚か見かけた後、いよいよ帰還困難区域へ。初めに目に入ったのは、草が刈り取られずに伸び切ったいる歩道。時折道路沿いに表れる雑木林も手入れがされておらず、煩雑に見えます。人影一つなく、歩道もその役割をはたしていないからこそ、整備されずにこのような状態になったのでしよう。

そして目立つのは、かつて人々の生活が息づいていた施設の数々。自動ド



アが中途半端に開いたコンビニ、草木の生えているガソリンスタンド、建設工業会社の居抜き事務所となつた機械会社の事務所…。

衰退し、あるいは滅亡した地域を描いたフィクションをよく目にするが、まさにそのような光景が目の前に広がっていた。私は息をのみつつ、シャッターを切ることしかできなかった。

帰還困難区域を抜け、富岡町へ着く。町を見下ろせる場所から見えたのは富岡漁港。こちらは防潮堤建設の真っ最中だった。浪江の請戸漁港とは正反対に、漁船の姿はなかった。こちらは復興が進められているさなかという印象を受けた。そこからは福島第二原



発が伺えた。
「さくらモールとみおか」の近くには、「東京電力旧エネルギー館」がある。現在は廃炉見学の拠点となっているが、今年十一月には「東京

電力廃炉資料館」としてリニューアルオープンするらしい。かつてここがどんな施設だったかを調べると、「原子力発電の仕組みをわかりやすく理解できる場」だったという。災害とそれに伴う世論の変化は、この施設の展示内容をも一変させたのだろう。

東日本大震災、そして東京電力福島第一原子力発電所の被災地を初めて訪れたわけだが、その光景は想像を超えるものだった。相次いで災害が起こっている中、七年前の災害で変貌し、そ

の着地点に至っていない地域があることに気づかされた四日間だった。このゼミ合宿で得た経験はかけがえのないものであり、これからも大切にしていきたいと思う。

(研究ノート)

二次元文化と交通事業者の関

わり―京都市交通局「地下鉄

に乗るっ」を事例に―

文責：国道雲雀ヶ崎号

一、はじめに

二〇〇五年にトミーテックが鉄道むすめを商品化して以来、交通機関と所謂「二次元文化」とのコラボが目立つようになった。本論では京都市交通局が実施する「地下鉄に乗るっ」プロジェクトを事例に「二次元文化」と交通機関が如何に関わっているかを考察する。一方で、「二次元文化」をどのような文化と定義するのは難しい点ではあるが、本論では榎本(二〇〇九)が述べた「オタク第三世代」及び「オタク第四世代」にて文化の担い手であ

るオタクが興味関心を持ったアニメや漫画、ゲーム等を「二次元文化」と便宜的に定義する。

二、「地下鉄に乗るっ」の概要

「地下鉄に乗るっ」は京都市個通局が二〇一一年から地下鉄利用者の増加を目的として開始されたプロジェクトである。プロジェクトは交通局の若手職員が中心となり、推進され萌えキャラを利用したポスターの掲示や磁気カードの発行、沿線施設の紹介など主に地下鉄の紹介に重きを置いている。本プロジェクトは当初は職員の家族がデザインしたキャラクターが利用され、そのデザインが当時の「二次元文化」のトレンドと大きく乖離していたため、ネットを中心として悪い意味で注目されることとなった。その後、二年間は積極的な展開はなされなかったが、二〇一三年に交通局によって「太秦萌等を使用した、地下鉄利用促進ポ

スターデザインコンペ」を開催し、京都のデザイン事務所であるGK京都が太秦萌・松賀咲・小野ミサをリニューアルし、それぞれのキャラ設定を詳細にし、作りこまれたキャラクターとして前面に押し出していくことが採択された。この際にデザインのリニューアルには京都出身のイラストレーターである賀茂川氏が登用された。この際のリニューアルでは老若男女問わず親しみを持てる蔵クターとすることとし、男性受けを第一に狙ったデザイン方針はとらなかった。

二〇一六年にはクラウドファンディングが実施され、魚雷映蔵によってアニメ化がなされた。当初は百万円を目標に三十秒程度のPVを作ることを目標としていたが、最終的には約十倍となる千万円を超える資金が集まり、アニメの長さも約十二分での制作となった。

また、ライトノベルの発行や地下鉄

沿線施設・教育機関とのコラボキャラクターの登場、最近では地下鉄沿線にはこだわらない京都高雄地域を紹介する企画も実施されている。

以上が非常に簡単ではあるが、「地下鉄に乗るっ」の概要である。次節では一般的な交通事業者による「二次元文化」の利用と「地下鉄に乗るっ」の相違について論じる。

三、「地下鉄に乗るっ」の特異性

前節では「地下鉄に乗るっ」の概要について論じたが、本節ではその特異性について論じる。

「地下鉄に乗るっ」を分析する上でまず押さえておかなければならない点は完全なオリジナルキャラクターであるという点である。交通事業者が「二次元文化」を利用する際には大きく分けて三つに分類される。

一つ目は既存のアニメや漫画、ゲームとコラボするという手法である。叡

山電鉄による漫画タイムきららとのコラボや茨城交通による「ガールズ&パシッサー」とのコラボが代表例として挙げられる。この手法の特徴は既存のアニメや漫画、ゲームとコラボするため、交通事業者による宣伝はコラボしたということだけを周知させればよいため、比較的容易である。一方で、周囲からの注目についてはコラボ先の展開にほぼ依存するため、交通事業者による独自の展開や長期的な利用は難しいという短所も存在する。しかし、短期的な周囲からの注目度は非常に大きく一過性ではあるにせよ、交通事業者に与える影響は大きくなる場合が多い。

二つ目は「鉄道むすめ」「バスむすめ」を利用するというものである。

「鉄道むすめ」「バスむすめ」はトミテックによって展開されている企画であり、全国の鉄道会社やバス会社の乗務員や駅係員をモデルとしたキャラ

クターを世に輩出している。この手法は大手私鉄では東武鉄道の取り組みが目立つ。東武鉄道では駅の注意書きやポスターに自社の「鉄道むすめ」を登場させ、利用者から身近な位置に「鉄道むすめ」を配置している。さらに、東武グループ全体で八人の「鉄道むすめ」を採用しており、この数は他社と比較しても群を抜いている。東武鉄道のような「鉄道むすめ」の利用は他に

例は見られないが、地方の中小事業者を中心に一事業者当たり平均一〜二名が採用されており、グッズの販売やスタンプリーの実施など様々な展開がなされている。「鉄道むすめ」を利用するメリットとしては手軽さが挙げられる。もちろんトミテックと事業者の間でデザイン等の話し合いや著作権の許諾等の取り決めはある程度存在することは間違いないが、キャラクターを作成するために一から事業者がデザインやイラストレーターなどを採す必要

は殆どない。また、全国に「鉄道むすめ」を利用した事業者が点在するた
め、それらの事業者とのコラボも容易
である。実際に「全国鉄道むすめ巡
り」といったイベントも実施されてい
る。但し、勿論のことながら短所も存
在する。まず、挙げられるのはマンネ
リ化である。「鉄道むすめ」は前述の
通り、全国に存在している。そのた
め、アニメや漫画、ゲームとのコラボ
と比較して爆発的に注目されることは
殆どない。そのため、地域に密着する
ことはあれども「鉄道むすめ」という
コンテンツに興味がある人間でない
と、全国から注目を集めることは比較
的難しいと言える。また、デザインも
駅職員や乗務員をモデルとしているこ
ともあり、制服姿が主流と、バリエー
ションにも欠けているということが挙
げられる。

「地下鉄に乗るっ」もこれに該当し、
「地下鉄に乗るっ」以外には北神急行
電鉄の「北神弓子」や沿岸バスの「萌
えっ子キャラクター」が挙げられる。
特に沿岸バスはインターネットユーザ
ーを意識した企画が多く、オリジナル
キャラクターの利用を北海道のバス事
業者で初めて開始した事業者としても
知られる。キャラクターを事業者側で
デザインするというこの手法のメリッ
トは何と言ってもキャラクターの展開
まで事業者で決めることができるとい
う点である。これは前述の二つの手法
にはないものである。そのため、オリ
ジナルキャラクターを利用する事業者
は他の事業者にはない多彩な展開を行
っている。事業者が自在に展開を行う
ことができる分、制約される点も多く
存在する。一つ目は全て事業者が行わ
なければならぬ点である。キャラク
ターの企画立案、協力企業やスポンサ
ーの選別、イベントの展開、資金繰り

等、何から何まで事業者が中心となっ
て行わなければならない。そのため、
前述の二つの手法と比較して事業者の
負担は比較にならないほど大きい。加
えて展開が自由と雖も、それも事業者
が行わなければならない。言い換えれ
ば事業者が企画の展開や広報のノウハ
ウがなければ思い通りの展開が実施で
きない場合も多い。実際に「地下鉄に
乗るっ」も交通局自体に広報や展開の
ノウハウがなかったため、展開には非
常に苦労したという。キャラクターを
生かすも殺すも事業者次第ということ
が言えるであろう。

以上の三手法が「二次元文化」を交
通事業者が利用する際の手法である。
この中で最も無難なのは「鉄道むす
め」を利用するものである。これは地
方の中小事業者を中心に「鉄道むす
め」が数多く存在していることが示し
ているのである。何より事業者にとつて
は手軽なのである。しかし、京都市交

通局は「鉄道むすめ」を採用せずに自局でキャラクターを制作することに拘った。これを理解するうえで「地下鉄に乗るっ」採用以前の京都市交通局の状況を理解しておく必要がある。

京都市交通局は周知のとおり、京都市を中心に乗合バス事業及び高速鉄道（地下鉄）事業を展開する公営事業者である。市内に縦横無尽の路線を有する市バスと烏丸線・東西線の二つからなる地下鉄が事業の中心である。市バスは言わずもがなであるが、観光客の重要な足となっており、慢性的な混雑が問題化するほど利用者が多い。一方で、地下鉄は沿線に観光施設が少ないことや建設する際の地質や遺跡調査で多くの費用がかかったこともあり、厳しい経営が続いている。そのため、二〇〇八年には経営健全化団体に指名され、一刻も早い財政の健全化が求められることとなった。その中で誕生したのが「地下鉄に乗るっ」である。もち

ろん、交通局自体はこの企画が地下鉄の経営健全化に大きく貢献するとは考えておらず、主な財政健全化の手法としてはオーソドックスな経費の削減や運賃の改定等の手段をとった。このような背景の下、誕生した「地下鉄に乗るっ」であるが、このような状況の中で自局オリジナルキャラクターに拘った理由は二つあると考えられる。

一つ目はコストが抑えられると考えられた点である。前述の通り、事業者が独自にキャラクターを作成する際には何から何まで事業者が中心となっていく必要がある。そのため、外部のイラストレーターや事務所にデザインをイラする場合、高額になる場合が多い。しかし、裏を返せば、イラストレーターや事務所に依頼しないという手法もとることができる。「地下鉄に乗るっ」プロジェクトの起源が職員の家族がデザインしたキャラクターであったことを考えると交通局としては下手

に「鉄道むすめ」やアニメとのコラボを採用するよりは自局で一から作れば経費を削減することが可能であると考えたと思われる。

二つ目は自由な展開が可能だという点である。これは前述のオリジナルキャラクターを採用する際の大きなメリットであるが、「地下鉄に乗るっ」であつてもこの鉄則は崩れることはない。財政状況が厳しい中で、「鉄道むすめ」の採用やアニメとのコラボはトミーテックやアニメ制作会社との関わりで展開を制限される可能性がある。そのため、少しでも自由で経費のかからない企画を実現するためにはオリジナルキャラクターであることが絶対条件であつたと考えられる。

これら二つの大きな理由により、交通局はオリジナルキャラクターを採用することに拘った。しかし、第二節でも述べた通り、プロジェクトの開始から二年は殆ど交通局の事業として目立

つことはなかった。表立って人々から注目を集めるようになるのは二〇一三年になってからである。また、二〇一三年にデザインが刷新され、地下鉄のメ리트とキャラクターが描かれたポスターが駅で掲示されることになるが、この時点では交通局としてはこれ以上の展開は考えていなかった。

以上を踏まえると現在の多様な展開は当時の交通局の意に反して行われたということになる。「地下鉄に乗るっ」が急速に展開していくのは二〇一四年に京都学園大学と協定を締結して以降である。この協定は地域活性化が目的であり、交通局の本部であるサンサ右京と二〇一五年に開設予定だった京都学園大学太秦キャンパスが同じ太秦天神川付近に立地していたことが背景にある。これを機に、沿線施設PRを目的としたポスターが多く制作され始め、京都市産業観光局及び京都国際マンガ・アニメフェア実行委員会が主

催する「京都国際マンガ・アニメフェア（京まふ）」への出展を開始した。京都市と他局との協力も公営事業者ならではの試みの一つである。交通局も京まふに出展するだけでなく、地下鉄車両に京まふ出展アニメのラッピングを施した「京まふ号」を運行した。その後も沿線施設ポスター及び京まふへの出展は続け、「コトキン・ライナー」の運行開始に伴い、太秦麗がリニ

ューアルされた。さらに京都精華大学と連携した4コマプロジェクトの開始や、モバイルファクトリーが運営する「ステーションメモリーズ！（駅メモ！）」、ポノスが運営する「にゃんこ大戦争」、沿線の伊勢丹や消防局とのコラボを開始し、交通事業者中心となって展開するオリジナルキャラクターとしては全国的にも例を見ないものとなった。これには行政が中心となつて行うコンテンツが全国でも非常に珍しかったということが挙げられる。今で

こそ、全国的に萌えキャラを利用した自治体は多く存在するが、「地下鉄に乗るっ」以前は殆ど存在しておらず、メディアからは行政が独自に企画するキャラクターは珍しいという評価を受けていた。こういったメディアでの宣伝もあり、徐々に「地下鉄に乗るっ」は知名度を上げていくこととなった。

また、アニメ化のクラウドファンディングで想定以上の資金が集まったことも追い風となったことは間違いない。つまり、広報宣伝のノウハウがあまりなかった交通局としてはメディアの報道は非常に効果的であった。これについてはアニメを担当した魚雷映蔵の佐野リョウタ氏も大きく関係している。佐野氏はアニメ制作の前にCMも作成しているが、このCM制作では完成したCMを周りに周知することに苦労したという。そのため、SNSでの宣伝を地道に続けていくことでネットニュースサイトの目に留まることとなった

と振り返っている。

これらのメディアの取材による知名度の向上もあり、コラボ先から依頼を受けることが比較的容易になったと考えられる。さらに外部とのコラボに注力するのではなく、沿線施設との関係を保つことも非常に特異である。外部では駅メモやじゃんこ大戦争とコラボしつつ、沿線の伊勢丹や京都漫画ミュージアム、京都市消防局とも関係を保ったのは地域に密着しつつ、全国的に存在をアピールしていると言っても過言ではない。

(写真1 京都学園大学とのコラボポスター)



さらにキャラクターに目を向けると、全てのキャラクターが地下鉄を利用する立場の人間であり、交通局内部の人間をモデルとしたキャラクターは存在しない。これも特異点の一つとして挙げることが出来る。キャラクターが地下鉄を利用する立場の人間ということは多く存在する利用者であるということである。というのも、「鉄道むすめ」ではモデル化されるのは交通事業者側の人間である。つまり、利用者からすれば立場が異なる人間となる。これまでの交通事業者による「鉄道むすめ」やオリジナルキャラクターといった「二次元文化」の利用というのは交通事業者側の人間が利用者自社局の交通事業を宣伝する形をとっていた。ただ、「地下鉄に乗るっ」は利用者に対して地下鉄（・市バス）に乗るように誘う、もしくは宣伝するという形をとっている。利用者

にとっては身近なのは鉄道事業者よりも自分たちと同じ立場である利用者である。つまり「地下鉄に乗るっ」はあくまでも利用者視点で描くという体で企画されている。そのため、人間の心理としては知人に知らなかったことを教えてもらうような感覚となるのである。これはキャラクターに対して親近感を沸かせることに大きな一役を買っている。

さて、ここまで長々と「地下鉄に乗るっ」の特異性について長々と書いてきたが、まとめておくと、以下のようになる。

- ①安価でかつ自由な展開を求めたオリジナルキャラクター
- ②外部と地元を両立した展開
- ③利用者側の立場に基づいたキャラクター

以上の三点が「地下鉄に乗るっ」の大きな特異点である。次節で最後に今後の展開を考察する。

(写真2) 沿線PRポスター



四、今後の展開

前節まで「地下鉄に乗るっ」の特異点について論じてきたが、本節では趣向を変更して、今後の展開について論じる。現在、企画されているのは佛教大学が中心となって行っている高雄のPR事業とコラボしたものである。高雄地域は地下鉄沿線ではなく、市バスの営業範囲としてもかなり北の方に位置する。もちろん地下鉄だけで行くことはほぼ不可能であり、太秦天神川駅や四条駅から市バスで行くのがふつうである。この地域をPRすることにしたのは交通局に大きな目論見があるか

らのように思える。その大きな目論見は地下鉄事業だけでなく市バス事業へのプロジェクトの展開である。市バスと「地下鉄に乗るっ」は実は今回が初のコラボではない。まだ、デザインが刷新される直前の二〇一三年の京都市公営交通百周年事業の一環で市バスに登場した特別塗装である「梅津ピンクライナー」の車体後方に太秦萌が描かれている。あまりメジャーなものではなかったため、目立つことはなかったが、現在もその塗装は健在である。市バスとコラボすることで「地下鉄に乗るっ」が得るメリットは非常に大きい。市バスは京都市内を縦横無尽に走り、多くの沿線に観光地が存在する。地下鉄ではあまりできなかった沿線観光地のPRがさらに進むと考えられる。また、市バスは観光客の利用が多いため、外部とのコラボを利用せずとも、「地下鉄に乗るっ」及び地下鉄の宣伝になる。

加えて市バスとのコラボ以外にも実現する可能性が低くはないと言えるのが、コミックマーケットへの出展である。京都府自治体では精華町が広報キャラクターである「京町セイカ」をコミックマーケットへ出展させている。つまり行政がコミックマーケットへ出展させることに前例がないわけではない。く、「地下鉄に乗るっ」も京まふでのノウハウがあるため、公式な発表はないが、出展する可能性は十分に考えられる。何れにせよ「地下鉄に乗るっ」の今後の展開には期待しつつ、注目して追いかけていきたい。

(写真3 梅津ピンクライナー)



五、結びにかえて

本論では「地下鉄に乗るっ」を事例に「二次元文化」と交通事業者との関わりについて述べた。結論としては二〇〇五年の「鉄道むすめ」誕生以降、交通事業者による「二次元文化」の利用は進んでいるが、利用の現実は事業者によって大きく異なっている。京都市交通局においてはあくまでもオリジナルキャラクターに拘ることで自由な

外部と地元の両方に重きを置いた展開を実施することができたとと言える。加えて利用者をキャラクターのモデルとすることで利用者にとって親近感を植えることに成功したといえよう。一方で、その他の事業者による「二次元文化」の利用や外部からの視点による「地下鉄に乗るっ」については検討ができなかった。これらの点については今後の課題としたい。

六、謝辞

筆者にとって京都市交通局は身近な交通事業者の一つであった。「地下鉄に乗るっ」が発表されたときは非常に驚いたものである。「地下鉄に乗るっ」が今後の交通局の展開に大きく関わってくることは言うまでもない。また、私にとって入学からの夢であった交通事業者と「二次元文化」の関わりについてわずかでも論ずることができたのは非常に光栄である。今回の原稿

を深めることでさらに体系的な交通事業者と「二次元文化」の関わりについて述べることができれば幸いである。

たびてつの旅を綴る紀行誌

旅人キドリ

第27号 (平成30年度雙峰祭号)

発行日 2018年11月03日

旅人：

夜霧 B o s t o k 1152M 特急飛鳥 たっくん/こだま 国道雲雀ヶ崎号

編集・表紙デザイン：

2083TC

印刷：

文化系サークル連合会執務室

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