

## 北陸新幹線並行第三セクター鉄道乗車記（前編） 半沢一宣

### 1. はじめに

筆者は毎年10月に私用で長野市と石川県かほく市を訪れている。このとき長野～金沢間の移動に利用する信越本線～北陸本線が今年（2015年）3月、北陸新幹線開業に伴い第三セクター化された。東京～長野間のうち横川～軽井沢～篠ノ井間はバス転換・三セク化されて久しいが、長野～金沢間も三セク化されたことで、個人的には極めて不便になった。「秋の青春18きっぷ」とも言うべき「秋の乗り放題パス」が使えなくなってしまったからである。

そういう個人的な事情はともかく、三セク化に伴う旅客流動の変化には興味がある。そこで今回、三セク全線を乗り通してみた。その道中で感じ、考えたことを、紙幅の関係で2回に分けて紹介する。

なお今回は兵庫県三田（さんだ）市での私用とセットにして出かけたため、10月11日（日）に東京→三田、10月12日（月、体育の日）に三田→金沢→宇野気（うのけ）と移動している。この移動に使った「秋の乗り放題パス」は10月13日（火）まで有効なので、実際に三セク各社の乗車券を購入したのは津幡→長野と篠ノ井→軽井沢である。

### 2. 連絡乗車券の発売範囲が会社境界と一致していない不可解さ

12日の夕方、宇野気へ行く前に金沢で途中下車し、IRいしかわ鉄道（IR線）の案内所に立ち寄った。長野方面のどこまで連絡乗車券を購入できるか知りたかったからである。

その答えは、越中宮崎（えっちゅうみやざき）までであった。案内所に掲出されているポスターには、金沢からのきっぷの発売範囲として、のと鉄道の穴水（あなみず）、氷見線の氷見（ひみ）、城端線の城端（じょうはな）、高山線の猪谷（いのたに）、あいの風とやま鉄道（あいの風線）の越中宮崎までの路線図が描かれていた。そして「あいの風とやま鉄道「越中宮崎駅」より先は、乗換駅もしくは車内での精算をお願いいたします。」と書き添えられていた。

ここで1つの疑問が生じる。あいの風線とえちごトキめき鉄道（トキ鉄）との境界駅は、越中宮崎の次の市振（いちぶり）である。なぜ金沢からの連絡運輸範囲を市振までとしなかったのだろうか？

考えられる理由は、県境しかない。越中宮崎駅の所在地は富山県、市振駅は新潟県で、両駅の間県境がある。そして所在地に合わせる形で、市振はトキ鉄が管理する駅となっている（注1）。県境（行政区画）で連絡運輸範囲の線引きをするというのは、県も出資する三セク会社ならでは、お役所的な発想なのだろうか？

理由はどうであれ、上記のとおり新潟県方面まで行く場合は前途を乗り越し精算せよと案内するのであれば、トキ鉄との接続駅である市振の1つ手前の越中宮崎までしか乗車券を発売しないというのは、明らかに整合性を欠いており、おかしい。

事実、この影響で筆者は、あいの風線については、越中宮崎で2分割した割高な運賃を支払わされる羽目になってしまったのである（後述）。

### 3. あいの風線では富山駅を境に輸送量が段違い

金沢→宇野気のうち金沢→津幡はIR線となったが、金沢駅以西（福井方面）とJR七尾線

内の各駅との相互間は「秋の乗り放題パス」で乗車できる特例がある。車両もJR西日本の415系800代または413系なので、三セク区間を乗っているという実感が無い。どちらの車両も老朽化が著しく、津幡駅構内の電源切換区間(北陸本線は交流電化、七尾線は直流電化)通過時に車内灯や冷房が一時的に消える情景を体験できるのも、いつまでか。

13日(火)に宇野気を発ち、津幡で乗り継いだIR線の泊(とまり)行き441M(9:40発)は、JR西日本が譲渡した521系の2両編成。座席定員の半分程度の乗車率だった。

ほどなく女性車掌が巡回に来たため、「秋の乗り放題パス」を見せ、長野まで行く旨を申告。この車掌も「越中宮崎までしか売れないので、その先は乗り越し精算してください」と案内。車内補充券は感熱式プリンタから出てくる最新式ではなく昔ながらの手書き式で、しかもあいの風線独自の地紋も印刷されていた。よく見ると2日間有効と書かれており、営業キロが100kmを超えているので途中下車も可とのこと。

高岡(たかおか)からはかなりの立客が出たが、その賑わいも富山まで。2分停車の間に乗務員が交代し、ワンマン列車に変身した。ここから先は県境に向かって輸送量が先細りする一方で、黒部(くろべ)を発車した頃には乗客は2両で10名程度まで減っていた。

空いてきたところで521系のバリアフリー設備を観察する。非常通報装置がインターホン機能付の対話式で、トイレもハンドル形電動車いす対応の広いタイプになっていたのはいいが、トイレの天井に火災報知器が見当たらず、トイレで喫煙する輩に対して無防備なのは、いかがなものか(注2)。

#### 4. 日本海ひすいラインは架線下单行DCに変化

前方に山が迫ってくると泊である、文字通り富山平野の行き止まりで、北陸本線が開通する前の動脈だった旧・北国街道は、ここから親不知(おやしらず)の難所にさしかかる。

同駅で折り返す列車は構内配線の都合上、すべて中線(2番線)に発着する。つまり、相互に接続するあいの風線の列車とトキ鉄の列車は、2番線に縦列停車することになる。このため、後から2番線に進入する列車は、駅入口の場内信号機の手前で一旦停止し、誘導信号機の指示によって最徐行で到着する必要がある(写真1~3)。

441Mからトキ鉄の1635D(11:26発)へ乗り継いだのは、筆者を含めて3名。これでは単行(1両編成)にしたがるのも無理はない。

特記すべきは、1635Dが電車ではなくディーゼルカーでの運転であることである。

トキ鉄では、性格が異なる2線区ごとに愛称を付けている。市振~直江津(なおえつ)の旧・北陸本線区間は「日本海ひすいライン」、直江津~妙高高原(みょうこうこうげん)の旧・信越本線区間は「妙高はねうまライン」である。

このうち前者の「日本海ひすいライン」には2つの特徴がある。利用者が特に少なくなる県境をまたぐ区間であることと、糸魚川(いといがわ)~梶屋敷(かじやしき)間に電源切換区間がある(富山県側が交流電化、新潟県側が直流電化)ことである。

したがって日本海ひすいラインで本来運用すべき車両は、単行運転が可能な交直流形の電車である。しかし交直流形電車は制作費が高いうえ、必要な機器すべてを1両の床下に艤装するのが困難という問題もある。そのため電化区間でありながら、ディーゼルカーのほうが有利と判断されたのである。従来の鈍重なキハ40系ではなく、最高速度100km/hのET122形が新製投入された。

そのET122形の車内設備を、発車前に一通り観察しておく。面白かったのは、優先座席のモケットの柄などのインテリアがJR西日本の物とまったく同じだったことと、トイレの洋式便器の前に「男子も座って使ってね Please sit down to pee!」と書かれたステッカーが貼ってあったことである。

日本海ひすいラインでは1両編成の列車がワンマン運転である旨の掲示があるが、1635Dにはなぜか女性車掌が乗務しており、発車時刻まで手持ちぶさたな様子だった。その車掌にあいの風線発行の車内補充券を見せ、長野までの乗車券を注文する。市振からなら妙高高原までのトキ鉄区間を通して売れるが、発駅が越中宮崎のため直江津で2枚に分ける必要があるとのこと。こちらも手書き式(パンチ穴主体)の車内補充券だった。車掌も面倒だろうが、何度も乗り越し精算を申告しなければならない筆者も面倒くさい。

泊から糸魚川にかけては北アルプスが日本海に直接落ち込む地形のため、人が住める平地が少ない。それを反映して乗客も少なく、乗降もほとんどない。電化の際に海岸線沿いの旧線を捨て、長大トンネルの連続で抜けるようになったため、車窓の楽しみも乏しい。

1635Dは糸魚川で35分も停車する。全員が下車してしまい、筆者も新幹線高架下にできたキハ52展示室を見に行く。大糸線を最後に引退したキハ52 156の車内が見学できる施設である。「走行中窓を開けての写真撮影(中略)は大変危険ですのでお止めください」という掲示が残っていたのが、JR西日本が撮り鉄のマナーの悪さに悩まされていた様子を物語っていた。

糸魚川から先も山岳地帯を行くため乗降は少ない。ところが能生(のう)から高校生が数十名乗ってきた。まだ授業が終わるには早すぎる時間帯だったので、意外であった。



【写真1】泊駅構内下り線の誘導信号機(○印)が、トキ鉄の車両がいる中線への進入を許可している。進入速度は15km/h以下。山が迫っている背後の地形にも注目。(441Mの運転席の背後から撮影)



【写真2】泊駅2番線ホーム上の案内図。あいの風線の列車は2両または4両編成、トキ鉄の列車は単行または2両編成であることがわかる。



【写真3】泊駅の2番線に停車中の、トキ鉄のET122形車両。後方にはあいの風線の521系車両も見える。

## 5. 妙高はねうまラインでは営業列車で乗務員養成訓練？

直江津駅での妙高はねうまライン2358M(13:14発)への乗り換えは、同じホームの向かい側。高校生も20名くらいが一緒に乗り換えてきた。

2358MはET127形(元・JR東日本E127系)のワンマン2両編成。今回の三セク乗り継ぎの旅で唯一のロングシート車である。JR時代の車号標記の上にトキ鉄の車号のシールを貼って隠してあるのが、みっともない。車両の妻面付近には「新ニイ」というJR時代の所属標記が残ったままだが、トイレが閉鎖されているのが気になった。

新幹線接続駅となった上越妙高(じょうえつみょうこう)では、乗車より降車のほうが圧倒的に多い。直江津や高田(たかだ)などの上越市中心部から新幹線へのアクセス列車として機能している証拠であろう。

二本木(にほんぎ)は今なおスイッチバック構造のため、引上線に入ってから後退して駅に進入する。ここに発着する貨物列車が健在のため、スイッチバックを廃止できないのである。

ワンマン列車では後退時に前方を監視する要員がいないため、運転士が後部の運転席へ移動するのが原則のはずである。JR九州・肥薩線の「いさぶろう・しんぺい」でもそうだった。ところが2358Mでは運転士の移動が無く、直江津発車時から若手運転士の隣に立っていた指導運転士が、信号の確認のしかたや逆転機などの運転機器の操縦方法などを、口頭で細かく指示していた。そういうことは営業運転の列車ではなく、訓練用の列車でやるべきことなのではないだろうか。それとも三セク化されると、乗務員訓練用の臨時列車を運転する余裕が無くなってしまうということなのだろうか？

## 6. 北しなの線では信越本線時代との違いを見つけるのが困難

一抹の不安と共に妙高高原に着き、これまた同じホームの向かい側に停まっていた、しなの鉄道北しなの線(長野～妙高高原間の愛称)の332M(14:08発)に乗り換え。乗り慣れた115系3両編成のワンマン列車で、信越本線時代との違いは、トイレが使えなくなったことと、車内放送が自動音声になったことしかない。

しなの鉄道の列車内でトイレが使えないのは、戸倉(とぐら)駅構内の車両基地に汚物処理装置が無いからである。しかし北長野駅付近にあるJR東日本の車両基地には同設備があり、しなの鉄道の車両も回送で入庫することがあるのだから、トイレを復活できない理由は何も無いはずである。そもそも、しなの鉄道が保有する115系電車は、元はすべてJR東日本の北長野の車両基地に在籍していた車両なのである。

本当に三セク化された線区なのだろうかと実感がわかないまま、定刻(14:49)に長野へ到着。長野駅では車内補充券を手元に残すため「秋の乗り放題パス」を見せて出場。「ホームでおそばを食べていて遅くなりました」と事実を告げたところ、何も疑われず通してもらえた。ということは、富山～長野間はワンマン運転列車が多いことも考えると、「秋の乗り放題パス」や「フルムーンパス」など乗り放題タイプの切符を持っていれば、金沢～長野間の三セク区間を無札で通過する、いわゆるキセル乗車をできてしまう可能性が、かなり高いのではないだろうか。何だか、金沢駅を出発する前から長野までの切符を手に入れるため必死になっていた自分が、馬鹿馬鹿しく思えてきてしまったことだった。

## 7. 長野～篠ノ井間はJR東日本としなの鉄道との共用区間にできないか

翌14日、長野から乗った軽井沢行き2654M(14:36発)も、115系3両編成でのワンマン列車である。下校時間帯にはまだ早い、発車直前だと座れるかどうか微妙という程度の乗車率だった。

長野～篠ノ井間は特急「しなの」の運転経路でもあることから、1997年に長野新幹線が開業した際にJR東日本の路線として存置された。このため、長野駅からしなの鉄道線(北しなの線と区別する意味で、最近では篠ノ井～軽井沢間のことをこう呼ぶらしい)の各駅まで利用する場合は初乗り運賃が二重にかかる。しかもIR線のような乗継割引運賃も設定されていないのだから、しなの鉄道線沿線の住民にとっては迷惑な話に違いない。何しろ普通列車の利用者数は、松本方面へ行く篠ノ井線よりも、しなの鉄道線との直通利用のほうが多いのである。

金沢～津幡間や長野～篠ノ井間のように、複数の旅客流動が混在する区間では、乗客の利用系統に応じて適用する運賃を変える制度を導入してはいけないのだろうか？ 事実、2000年9月に東京メトロ南北線と都営地下鉄三田線が目黒まで開業した際、両線が重複する白金高輪～目黒間では、白金高輪以北で利用する線区の運賃を白金高輪～目黒間にも適用することとして、南北線と三田線のどちらからでも初乗り運賃が二重にかかることのないよう配慮されている(注3)。これと同じ方式を金沢～津幡間や長野～篠ノ井間にも導入すると、利用者の便益を上回るほどの何らかの不都合・不利益が、鉄道事業者側に発生するのだろうか？ そうでないのなら、すみやかに事業形態を変更するべきであろう。具体的には長野～篠ノ井間の場合、JR東日本が第1種および第3種鉄道事業者、しなの鉄道が第2種鉄道事業者となればよいのである。

坂城(さかき)駅に隣接して石油基地が見える。松本方面から篠ノ井で折り返してここまで貨物列車の定期運転があるのも、しなの鉄道線の特徴である。こうしてみると、北陸新幹線並行第三セクター鉄道はすべて、貨物輸送の重要な動脈でもあることがわかる。

上田で大量の下車があり車内が閑散とする。身軽になった列車は軽井沢に向けて標高を稼ぎ続ける。開けっ放しの窓から高原の涼しい風が入ってくる。浅間山の裾を半周し、定刻(16:04)に軽井沢駅へ到着。接続する横川行きJRバス(16:20発)の乗客は6名だった。

(2015年10月29日・記)

## 注

- 1) 新潟県側から石川県方面へ向かう場合も同様で、あいの風線とIR線との接続駅は石川県に所在する倶利伽羅(くりから、IRいしかわ鉄道に所属)だが、乗車券は富山までしか買えない。
- 2) 京阪神地区の新快速用223系電車のトイレの床は、たばこを踏み消した焼け焦げ跡だらけである。  
[http://www.geocities.jp/hnzwkznr\\_2/jrwest223/JRWEST223\\_index.html](http://www.geocities.jp/hnzwkznr_2/jrwest223/JRWEST223_index.html)
- 3) 東京メトロホームページ「南北線 目黒・白金高輪間の運賃」  
[http://www.tokyometro.jp/ticket/particularcase/meguro\\_shiroganetakanawa/index.html](http://www.tokyometro.jp/ticket/particularcase/meguro_shiroganetakanawa/index.html)