

久留里線のワンマン化

松崎 武志

千葉県の木更津―上総亀山を結ぶ JR 久留里線が、今年3月のダイヤ改正からワンマン列車で運行されるようになった。2012（平成24）年12月1日に新型気動車 E130 系が導入され、全車両が置き換えられた。そして、翌年3月のダイヤ改正から一部列車がワンマン化していたが、その移行期間が終わったような印象を受けた。

実家の最寄駅が小櫃である私は、幼少期から久留里線には慣れ親しみ、高校生の時には通学で毎日利用していた。大学生になり実家を離れてからも帰省の度には利用していたが、東京湾アクアラインが開通してからは、便利な高速バスを使うことの方が多くなっていった。昨年免許を取得してからは自動車で帰省するという選択肢も加わったが、鉄研の夏旅行で急遽不参加となった生徒がおり、青春 18 きっぷが1回分余ったため、先月帰省した際には久留里線を利用した。

行きは木更津 9:17 発の上総亀山行きに乗ったのだが、木更津駅のホームで発車を待つ1両編成の車内は、ボーイスカウトのような小学生の集団がいたため、大変混雑していた。この集団は久留里まで乗車するようだったので、混雑は一向に緩和されず、私は運転席のすぐ後ろに立っていた。祇園駅に着くと、客が前から運転手にきっぷを渡して降りていった。私はこのとき初めてこの列車がワンマンだということに気が付いた。

列車が東横田駅に着くと、3名の乗客が Suica での精算を求めてきた。久留里線は新型気動車導入前から Suica が使えない旨告知されていたため、このような乗客がいるとはにわかには信じられなかった。彼らは運転手から「次回この Suica は処理無しでは使えないので、その時にこれを出して今日の分の運賃を精算して下さい」と説明を受け、下車証明書を渡され降りていった。

小櫃駅に着くと、降りた客は私を含め2人だった。列車が去った後、1面1線のホームの反対側には、見慣れぬ柵が設置されていた。高校生の時には線路の反対側にある小櫃公民館の駐輪場に自転車を置いて、俵田方面にある踏切まで迂回すると時間がかかるため、踏切のない線路を横断して渡っていたが、時には接近する久留里線に轢かれそうになったり、警笛を鳴らされたこともあった。何て危険なことを…と思うかも知れないが、当時も今も1時間に1本の久留里線、乗り遅れたら遅刻は必至である。そのような横断者を防ぐための柵なのだろうか。また、私の実家は木更津市との市境の地域にあり、あまり小櫃駅の方に来ないので気が付かなかったが、かつて水田だった場所に大きなスーパーマーケットができていた。10月にオープンするようだが、開業したら地元の商店は一溜まりも無いだろうなと思った。

実家で稲刈りの手伝いをして、帰りは久留里始発で小櫃 15:43 発の木更津行きに乗ることにした。これも最近気が付いたのだが、ほとんどの久留里線が久留里発着となっていた。上

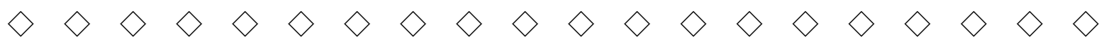
総亀山まで行ける列車が、久留里で乗り継ぐ場合も含めて一日7本しかなく、昼間の時間帯は2本しか無い。何より終点の上総亀山駅が無人駅となっていたことに驚いた。

列車を待っていると、ホーム下の線路のレールの敷石に、白い紙片がたくさん散らばっているのに気付いた。それは小櫃駅の乗車駅証明書だった。駅に設置された発行機のボタンを押すと1枚発券されるのだが、きっと誰かがいたずらで何枚も発券して撒いたのだろうと容易に想像できた。心無い者の仕業だろうが、無人駅での管理システムの限界を感じた。

小櫃から乗車すると車内は閑散としていたが、シートに横になって寝ている若者がいた。車掌がいたら起こして注意するのだろうが、ワンマンなので野放しである。東横田駅からは部活の練習試合帰りと思われる中学生の集団が乗ってきて、静かだった車内は一転騒がしくなった。それでも上級生と思われる生徒が注意して、車内環境はある程度保たれていた。だが何かトラブルがあったとき、ワンマンでは対応できないのではなかろうか。沿線住民にはまだこのシステムは完全に浸透しているとは言いがたく、開かないドアから乗ろうとしている客や、先頭車両の一番前以外のドアから降りようとしている客も見受けられた。

祇園駅を出発する直前に、運転席横の運賃箱が収納され、運転席の透明なドアが閉められた。木更津駅では駅改札口にて精算なので必要ないということなのだろう。木更津で内房線に乗り換えてから、私はワンマン化のメリットとデメリットについて考えた。確かに運賃は確実に回収できるだろう。ワンマン化の前は車内改札が無い限り、無人駅を突破できれば料金は払わなくても下車、つまり不正乗車が可能だった。しかし、降りる客が大人数だったり、要領を得ない客がいたりしたら、遅延が発生するだろうし、何より運転手の負担は増えるだろう。後日調べたところ、久留里線のワンマン化に反対する人たちがいて、組織を結成していることがわかった。

全国にはワンマン列車で運行されているローカル線が少なからず存在するが、ワンマン化されてから長い年月が経っている路線では混乱もなく運営されているように見える。久留里線のシステムが周知徹底されるには、まだまだ時間がかかるだろう。



現在の高3部員は、顧問の西島教諭が中一から学年の教員として受け持ってきた生徒達である。彼らが中学生の頃は人間関係に起因するトラブルなどで、揉め事も多かったように記憶している。途中で部を離れていった者もいたが、鉄道への興味や憧れは時期の差はあれども、いつかは冷めていくものである。学年が進むに連れ、先輩としての自覚が芽生え、模範的な行動を取れるようになった。部長は道化を演じながらも部員たちをうまくまとめ、2年連続高学祭大賞受賞という常勝集団を築いた。これらの偉業や功績は、旅行先で残した数々の伝説と共に、後世に語り継がれていくことだろう。自信を持って、次の環境で旅行や鉄道の研究を続けて行って欲しい。