

湘南モノレール見学記

高1 鵜木

高輪学園旅行鉄道研究部では、夏冬旅行における夜行、フェリー禁止で溜まったフラストレーションを解消すべく車庫見学や列車の貸切をしばしば実行する。去年は都電の貸切やいすみ鉄道の車庫見学、今年は今回紹介する湘南モノレールの車庫見学や上毛鉄道の1928年製の車両の貸切を行った。これらの貸切イベントは、鉄道会社と社員の皆様の厚意により開催できた。この場を借りてお礼をしたい。ありがとうございました。

1.湘南モノレール#とは

湘南モノレールとは、大船から湘南江ノ島駅の間を結ぶ湘南モノレール湘南江ノ島線のことである。

営業キロは6.6キロ。

有名な観光地江ノ島が隣接しているが観光路線というより地元の生活路線の性質が強い。もともとは懸垂式モノレールの技術の確認と販促を目的とした実験線的な路線として開業した。

しかし沿線の再開発（別荘地の分譲住宅地化）が始まったことや、横浜や東京に近い利便性を求めた移住者の増加から生活路線としての地位を確立した。

現在でも通勤路線として沿線住民の横浜、東京方面への輸送を行っており、ラッシュ時には満員電車もとい満員モノレールになることもあるという。



2.見学の始まり

会社本社を兼ねた湘南モノレール深沢車庫へ、鉄研部員一行は集合した。

周辺は閑静な住宅街で、車庫自体も団地の間にあった。

鉄研生みたいな騒ぐのが生きがいな集団が入って行って大丈夫かと思ったが意外と何と

かなるものである。

まず我々は「研修室」（「教育室」だった気もする）に通された。

黒板と長机がある部屋で、周囲には鉄道関連の書籍の入ったキャビネット（宮脇俊三氏の著書が入っているのが良かった）や、「事故から学ぶ」と題されたパネルがあった。

過去に起こった事故が展示されており、中でも電線工事のクレーンのブームがモノレールに衝突し、運転手が重症を負った事故はモノレールならではの興味深かった。

社長の挨拶があった後、資料が配られいよいよ見学ということになった。

人数が多かったため、見学は二手に分かれて行うことになった。

高校生組と中学生組である。

まず、われわれ高校生組は配られたヘルメットを被った上で車庫に入庫している車両の見学に向かった。本社の建物は工場に直結しており、移動の際興味深いものを見つけた。



車両を降ろした際載せるための台である。重整備の時使う。

狭く急な階段を上った先に、営業運転を待つ車両がいた。

まずは屋根の上から。

普段見ることのできない（軌道で完全に覆われている。そのほうが壊れにくい）モノレールのゴムタイヤ車輪やガイドローラーを見ることができた。

また、電車では床下に積まれるコンプレッサーやモーターなども全て屋根上に積まれているのはモノレールらしくて興味深かった。

また、点検用の通路の上には古い車両から外した椅子も置いてあり、作業員の休憩用として現役で使われていた。

屋根上の見学の後はおまらかねの車内見学と記念撮影である。

車内見学にはたまたま止まっていた 5614F「ピンクリボン号」を使用した。

車内にあるエアコン制御装置や次駅案内装置の内部の写真を撮ったり、普段は絶対押せない緊急通報ボタンを押したりできた。

なお写真は部員の乗り降りを妨害する部長。



運転台にも座らせてもらった。

JR の車両基地公開でも似たようなことができるが運転台の説明をしてくださった現役運転士氏が

「このへんなら触ってもいいよ」

!!?

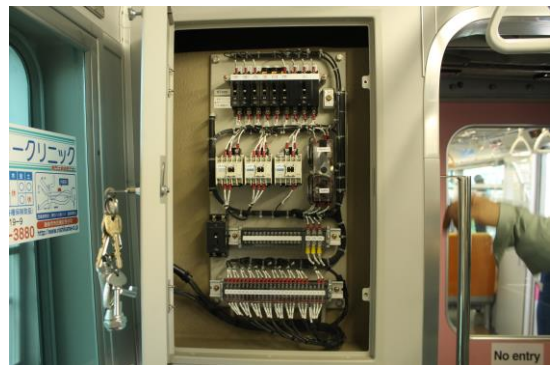
ライト類のスイッチにも触らせてもらえた。

運転台は通常の地上を走る車両と大差なかったが、モノレール車両ならではの特徴として「運転士確認スイッチ」があった。

これは運転士がホームのある方向を確認した後扱うスイッチで、ホーム位置誤認による乗客の転落を防止するためのものである。

モノレールで逆向きのドアを開けようものなら大変なことである。

また、現在湘南モノレールでは車掌が乗務するツーマン乗務だが、将来のワンマン化に備えてのものか運転手用ドアスイッチが運転台に取り付けられていた。



見学中ちょうど車両の入れ替えがあり、出区点検の様子も見学できた。

車両の外観、車内検査を運転手、車掌の二人で分担して行い SOS ボタンと通話装置のテストも行う。ブレーキテストも行い、回送の車両と入れ違いで出て行った。

我々はモノレールの屋上点検を行う点検所からその様子を見学した。

やはり地上を走る鉄道車両と比べて加速が速い。

モノレールはゴムタイヤで走っており、そのほうが加減速や坂道におけるグリップが金属車輪よりも良い。

加減速の良さは単線の線形における過密運行を支えており、グリップの高さは急勾配の多い湘南モノレールにおける高速で安定した運行を支えている。

その後は中学生組と入れ替えで下の運転指令所の見学に向かった。

運転指令所は円滑な運行に不可欠な存在である。

現在はほとんどが自動化されたとはいえ、遅れなどの事故の発生時には全て手動で行われる。

写真の撮影は残念ながらできなかったが、実際にデモンストレーションをしてくださった。

たとえば列車が一定以上遅れるとブザーが鳴り、指令員は駅を写すモニターと当該列車の運転室への直通電話を使って状況を確認し、ほかの列車へ指示を出す。

他にもホーム監視や臨時ダイヤの作成、駅の電光掲示板に掲出する情報の編集もこの指令所から行う。

JR などへつながるホットラインも用意されており、トラブル発生時の調整に使用するという。

駅のポイントは自動制御されているが、車両基地へ向かうポイントは手動になっている。われわれが車両の入出庫を見学していたとき丁度手動での操作が行われていた。

システムにはかなり古い PC も大切に使用されており、説明をしてくださった係員の方の話では近々設備更新も行われるという。

最後に記念写真を撮って解散となった。

非常に有意義な時間を過ごすことができた。このような見学は鉄研のような団体に所属しているうちでしか体験できない。

中身が薄い文章になってしまったが許してほしい。

