

いすみ鉄道見学会

○はじめに

2015年3月16日に千葉県房総半島の中腹あたりを走っている第三セクターのいすみ鉄道にて見学会を行いました。

今回の見学会は、現在高校3年生の部員の親戚のお知り合いがいすみ鉄道で働いているとのことで、実現に至りました。

○見学させていただいて、わかった内容

いすみ鉄道の車両基地がある大多喜駅で集合し、すぐに見学が始まりました。

まずは車庫内の建屋内に停車してあったいすみ200型に乗車し、社員の方に下記の内容を説明していただきました。

〈いすみ鉄道の歴史〉

いすみ鉄道は、1930年に国鉄木原線として開業しました。この木原線はその名の通り、内房線の木更津駅と外房線の大原駅を結ぶ予定でした。

しかし、戦時中の資材不足等で全線開業の計画を中止しました。

その後、国鉄民営化があり、一度JR東日本になったもののわずか1年で第三セクター化されました。

そして1988年3月24日に第三セクターの「いすみ鉄道」として開業しました。

2000年には沿線活性化のために、沿線に菜の花や桜などを植え、花の四季彩ルートを計画しました。そして2009年からはムーミン列車の運転を開始し、2011年に元国鉄型の気動車のキハ52、2013年には同じく元国鉄型気動車であるキハ28を導入しました。

また2013年に導入したキハ28の車内をレストランのような座席配置に変更、テーブルを新たに付け加え、「レストラン・キハ」として運行を開始しました。キハ28は単独での走行ができないため、キハ52と連結して運転しています。

〈いすみ鉄道活性化への4つの取り組み〉

1. 観光列車による利用促進

(1) ムーミン列車の運行

旧型国鉄車を除くすべての車両にムーミンキャラクターの装飾し、沿線を平和と癒しの里「ムーミン谷」にしました。

(2)キハ 52, キハ 28 による観光急行の運行

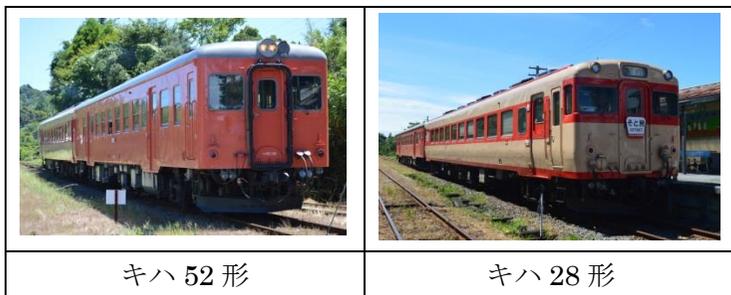
全国で唯一現存するディーゼル車両を JR 西日本より導入し、土休日のみ急行列車として運行しています。また、平日には貸切運行も可能です。

☆キハ 52 125

国鉄型の気動車で、晩年は JR 西日本の大糸線(南小谷～糸魚川間)で活躍していましたが、2013 年のダイヤ改正にて大糸線で運転を終了しました。その後、いすみ鉄道へ譲渡されました。この導入は観光列車としての営業の目的や、鉄道ファンを主客とすること、それから社長の好きな車両だったことでもあります、そのほかにいすみ 200 形を置き換える目的もありました。

☆キハ 28 2346

キハ 52 形と同様に国鉄型の気動車です。JR 西日本の富山地域鉄道部富山運転車両センターに所属し、氷見線や城端線で活躍していました。その後、いすみ鉄道へ譲渡されました。この車両は、片方のみには運転台がないため、キハ 52 形気動車と連結して運行されます。また、キハ 52 形が壊れてしまった場合はキハ 28 形が運行可能の時でも運転を中止しています。



(3)その他企画列車の運転

- ・ホテル観賞
 - ・ビール列車
 - ・レストランキハ(伊勢海老特急、イタリアン列車、お刺身列車)
 - ・スイーツ、和菓子、ワイン列車
 - ・カレー列車
 - ・夜行列車

2. オリジナルグッズや地元産品等の物販

(1)国吉駅(ムーミンショップ)、大多喜駅、大原駅に直接店舗を開設

直営店を開設し、い鉄揚げ 3 兄弟、房総けむり饅頭、トレインおかき、い鉄もなか、ムーミントレイン菓子、いすみの里山カレー、い鉄カステラ、ムーミングッズ、伊勢えび弁当、いすみの宝石箱弁当、漁師のまかない飯弁当などのいすみ鉄道独自のものを販

売しています。また、大多喜駅のショップには鉄道グッズが販売してあります。

- (2)直営店舗を基地としたオンライン通販
- (3)首都圏及び県内におけるイベントへの出店
- (4)押上「元祖・ローカル線本舗」への出店

3. サポーター・オーナー制度

この制度は、個人から企業まで幅広くの方々が参加しています。それぞれの駅や枕木に企業や個人名を記入する代わりにいすみ鉄道のオーナーになるという制度です。

4. インフォメーション(情報発信)

いすみ鉄道では公式の HP での広報活動以外に、社長ブログによる発信もあります。また、マスコミ等への積極的活用も行っています。

〈いすみ鉄道の現在の取り組み〉

1. 訓練生の教育

いすみ鉄道では 2010 年より社会人から鉄道運転士になる片道切符として、新卒でもない人にも運転士になれるチャンスを与える制度を行っています。これはいすみ鉄道の交代要員を確保する狙いがあります。700 万円を訓練生側で負担すれば制度を利用することが可能です。平成 26 年度までには 15 人が制度を利用しました。このうち 6 人はムーミン列車の運転を任されているとのことです。

2. 新型車両の導入

いすみ鉄道では、2012 年度から順次導入を開始しています。

☆いすみ 300 型☆

いすみ 200 型の老朽化に伴う置き換えを目的として導入されました。「ムーミン列車」としての観光列車を目的とし、座席配置はクロスシートとしてあります。また、なつかしさを求めるために窓は上下式となっていて、トイレも設置されています。

☆いすみ 350 型☆

いすみ 300 型と同じくいすみ 200 型の老朽化に伴う置き換えとして導入されました。外観は、旧国鉄型気動車キハ 52 型をもととしています。車内設備は、ロングシートとなっています。このいすみ 350 型はキハ 52 を製造した新潟鐵工所を前身とする新潟トランスにいすみ 300 型とともに製造を依頼しました。

☆キハ 20 形

今年 6 月に導入された現在でもっとも新しい車両です。形状はいすみ 350 形と同じです

が、塗装は以前キハ 52 形がいていた『国鉄色』です。車内にはトイレが設置されています。しかし、方向膜の位置や全面などは国鉄時代に製造されたキハ 20 形気動車とよりふたつです。



大多喜駅に停車するキハ 52 と留置線のいすみ 350,200

上の写真はキハ 52 が大多喜駅に停車してる際に撮影したものです。一番手前のキハ 52 とその隣にいるいすみ 350。よく見ると本当によく似ています。いすみ鉄道の社長さんである鳥塚さんのブログでも設計から実現まではかなり苦労したというコメントがあります。今では一番左にいるいすみ 200 もついに最後の 1 両となってしまいました。

ところでキハ 52。今ちょうど注目を浴びている車両ですね。もともとかなりレア的存在でしたが、キハ 52 を象徴するツインエンジンが故障してしまい、現在はキハ 28 のモーターで走らせているとか…。今後もぜひ頑張って走ってほしいものです。

3. その他の取り組み

いすみ鉄道は訓練生の教育以外に、いすみ鉄道を舞台としたドラマ制作やいすみ鉄道応援団の結成などがあります。

○最後に

いすみ鉄道は第三セクターへの移行当時から赤字路線でした。いすみ鉄道が開業した年の乗客数は 112 万人あまりでした。しかし、年々少しずつ乗客数が減り、平成 4 年に 100 万人を下回り、平成 16 年には 50 万を下回りました。そしてついに平成 21 年度に 39 万人にまで落ち込んでしまいました。その後、沿線の花の四季彩ルートやムーミン列車の運行、さらにはキハ 52・28 形気動車導入して観光列車として運行してきました。

その結果平成 23 年度には 40 万人になり、平成 24 年には 43 万人になりました。他の大手私鉄などと比べたらまだまだ地方のローカル鉄道ですが、それでも、知恵を絞って年々乗客数を少しずつ取り戻していつているのです。しかし、平成 25 年度は脱線事故等があり少しばかり乗客数が減少してしまいました。それでも、貴重な国鉄形車両と沿線の綺麗な菜の花が素晴らしいいすみ鉄道の魅力を武器に、今後も頑張っていってほしいと思います。

いすみ鉄道の皆様、今回はお忙しい中、高輪学園旅行・鉄道研究部への工場見学会を開いていただきまして、ありがとうございました。



最後まで読んでいただきありがとうございました。