

遠州鉄道

中等 H.Y



↑遠州鉄道 2000 形電車 (遠州西ヶ崎～積志間にて)

遠州鉄道は、静岡県浜松市に本社を置き、鉄道事業、バス事業、不動産や百貨店など、様々な事業を営む会社である。

今回は、その中でも主要事業となっている、鉄道事業について紹介する。

目次

- 1,遠州鉄道鉄道線とは？
- 2,鉄道線の歴史
- 3,車両、主要駅紹介
- 4,今後の展望
- 5,まとめ

1,遠州鉄道鉄道線とは?

遠州鉄道鉄道線は、静岡県浜松市中区に位置する新浜松駅から、天竜区の西鹿島駅までの、17.8km を結ぶ、地方私鉄である。

レールの幅は 1067mm の単線で、全線直流 750V の架空電車線によって電化されている。

この路線には 18 駅が所在しており、そのうちの 16 駅が行き違い可能な構造となっており、高頻度運行にも対応している。

全線にわたって、最高速度は 70km/h と遅めだが、列車遅延時などは 80km/h での回復運転を実施することもある。

基本的に 2 両編成 12 分間隔で運転されているが、朝夕のラッシュ時間帯と、金曜日と土曜日の最終のみ、編成を二つつないだ 4 両編成で運行されている。

遠州鉄道には、ほかの地方私鉄とは違う特徴が多数ある。まずは、路線の 1/3 である、新浜松から上島の区間が高架化されていることだ。基本的に地方私鉄は地上区間が多く、踏切も多いので、特に珍しいポイントだ。

また、すべての列車に運転士と車掌が乗務し、人件コストも高いツーマンでの運行となっていて、運転士が車掌業務も兼任し、人件コストが低いワンマンでの運行が普及している中で、特徴的な点である。

歴史、沿革

鉄道線の歴史は、1909 年に大日本軌道浜松支社が、浜松～鹿島間を開業させたことに始まる。当時は 762mm の軌間、全線非電化で開業した。

その後の 1919 年に先代の遠州鉄道に譲渡され、1923 年には 1067mm、全線電化で再開業した。当時の浜松駅周辺は現在と大きく異なっていて、現在は存在しない遠州馬込駅でスイッチバックをしないと、浜松駅に入れられないような構造となっていた。

その後 60 年間はほぼ変化がなかったが、1985 年に新浜松～遠州病院間が高架化され、浜松駅周辺の経路が大きく変わり、現在と同じ経路に改められた。

その後は現在に至るまで、ナイスパスの導入や遠州病院～上島間の高架化など、時代に合った微小な変化が行われてきた程度であり、基本的な運行形態は 1985 年から変わっていない。

3,遠州鉄道の車両

遠州鉄道には現在、4形式が所属している。
ここでは各形式の特徴や形態差を紹介する。

1、1000形

1000形は1983年から運用を開始した車両で、全長19mの普通鋼で製造された。

カルダン駆動や冷房装置の搭載など、先代の車両での反省点を生かして製造が行われている。

1996年までに7編成が製造され、1001,1002編成は細帯が白、それ以降の編成は灰色となっている。これは意外と気づかないポイントでもある。

この形式の基本デザインはJR東海のジョイフルトレインの参考にもなったほか、現行の2000形にもこのデザインが引き継がれている。



2、2000形

2000形は、旧型車両の置き換えを目的として、1999年から製造された形式で、「人に地球にやさしい21世紀の電車」を目指して製造された。

基本設計は先代の1000形をベースとしており、見た目にはほぼ違いはないが、VVVFインバータの採用による大幅な省エネルギー化や、バリアフリー設備を完備するなど、中身は大きく変化した。

現在でも製造が続けられており、現時点では2008Fが、遠州鉄道で最も新しい編成となっている。



3,ED28形、ホキ 800形

ED28形は、1925年にイギリスより輸入された電気機関車で、1958年に遠州鉄道に譲渡されるまでは、国鉄で活躍していた車両である。

遠州鉄道ではJR東海から譲渡されたホキ800とともに、工事列車として運行される。

使用しない時期には休車扱いとされ、検査期限を延ばしている。



4, 今後の展望

これまで遠州鉄道は、路線の高架化や車両更新、バリアフリー化対応工事など、誰でも利用しやすい鉄道を目指して様々な工事を行ってきたこともあって、最近では微小な変化を続けている。

最近では八幡駅のバリアフリー化や耐震化工事など、駅を安心して使えるように既存駅の整備工事が行われており、今後も公共交通移動円滑化基準を満たした駅の更新を進めていく予定である。

また、車両更新にもかなり力を入れており、最近では 2008F の製造によって 1000 形初の廃車が発生しているほか、2025 年以降には事業用電気機関車の置き換えが計画されており、気づかぬうちに着々と変化を遂げつつある。

5, まとめ

ここまで遠州鉄道を紹介してきたが、いかがだったでしょうか？

遠州鉄道には様々な魅力があり、特徴も多くある。

しかし、課題が残っているのも事実であり、たとえばナイスパスが遠州鉄道のみでしか使えなかったり、主要駅でもなかなかバリアフリー設備の整備が進まなかったりしている。

これまで浜松市があまり公共交通に興味がなかったということもあるかもしれないが、少子高齢化が進む日本において、自治体と会社が協力し合って公共交通の維持や整備を行っていくことが大事だと思う。ぜひとも遠州鉄道の有利な現状を生かして誰でも利用しやすい公共交通の整備を実施してもらいたいと思う。