

1.はじめに

はじめまして、中学 2 年の**です。今回が初めての研究になります。初めてなりに全力を尽くして書き上げましたので、ご覧いただけると幸いです。

2.江ノ電の概要

(1) 路線概要

江ノ島電鉄(以下、江ノ電とします)は、神奈川県藤沢市の藤沢駅から鎌倉市の鎌倉駅を結ぶ鉄道路線です。沿線には江の島や鎌倉の寺社仏閣など観光地を走る路線となっている一方、藤沢市や鎌倉市は東京や横浜のベッドタウンとしての役割を果たしており、沿線に県立高校が複数あることも含め、通勤や通学目的の乗客も多いです。

また、江ノ島駅～腰越駅間では道路と線路が一体化された併用軌道の区間を走行しています。さらに、極楽寺駅～長谷駅間には全線開業当時から存在するトンネル「極楽洞」があり、1 つの名所となっています。

(2) 路線の歴史

江ノ電は、1902 年に藤沢駅～片瀬駅(後の江ノ島駅)が開業し、後に鎌倉駅まで延伸しました。

太平洋戦争においては、藤沢市や鎌倉市はあまり空襲の被害を受けず、直接的な被害は無かったものの、利用者の減少により廃線の危機に陥りました。

その後 1950 年代～1960 年代前半にかけて利用者を取り戻すものの、1970 年代のモータリゼーションにより、再び廃線の危機を迎えてしまいましたが、持ち直して復権を果たしました。

昭和末期～平成にかけては好調が続いていましたが、2020 年からの新型コロナウイルス感染症の拡大による外出自粛、外国人観光客をはじめとする観光客の減少により、利用者が大きく減少し、再び窮地に立たされています。

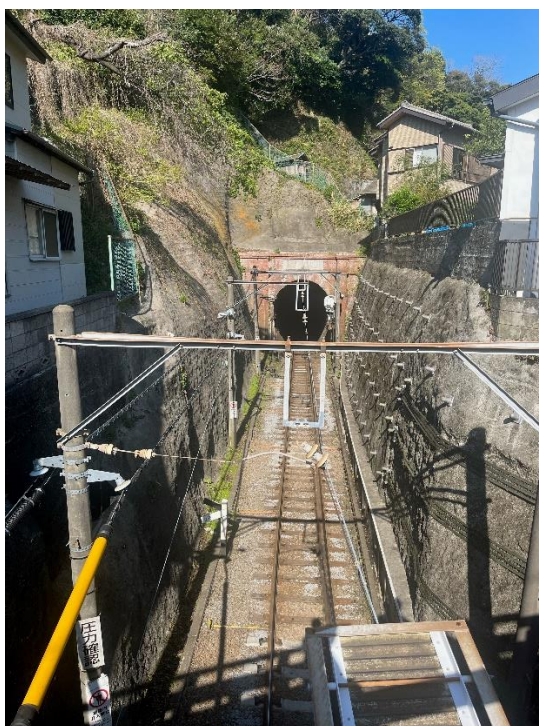
(3) 沿線のみどころ

江ノ電の1番のみどころは眼下に広がる相模湾です。腰越駅～七里ヶ浜駅間で海沿いを走行します。特に鎌倉高校前駅は海岸沿いに駅があり、ドラマやポスターの撮影などにも利用されます。また、海と共に富士山や江の島が望めることも人気の一因となっています。

さらに、開業当時の明治の面影を残す極楽寺坂トンネル入口「極楽洞」や道路の上を走り車と並走する路面区間など江ノ電に関わる観光スポットも多くあることで知られています。



鎌倉高校前駅から見える海



極楽寺坂トンネル入口「極楽洞」

3.ダイヤ改正について

(1) 概要

2023 年 1 月 18 日、ダイヤ改正を行うことが江ノ島電鉄より発表となりました。

その内容は、「3 月 18 日初電より、電車の運行間隔を 14 分間隔にする」というものでした。長らく江ノ電は 12 分間隔での運行を続けてきましたが、1952 年以来 71 年ぶりの運行間隔の変更となりました。

(2) 理由

主な原因としては、2 つの理由が考えられます。

① 利用者の減少

新型コロナウイルス感染症の拡大以後、江ノ電は利用者の減少が深刻で、12 分間隔での運行サイクルを保てなくなってしまった可能性があります。しかし、規制が緩和されるにつれて利用者も再び増加していくのではないかとこの見立てもあります。

② ダイヤ乱れの防止

江ノ電は、混雑によるトラブルや路面区間での車との接触等で遅れるケースが多く、さらに全線が単線であることにより遅延の回復が難しい傾向にあります。そのため、駅での停車時間を見直し、遅れを防ぐことや、遅れの回復をしやすくなることに役立ちます。

(3) 問題点

江ノ電は長年 12 分間隔で運転していたため、時刻が1時間ごとに一周し、分かりやすいダイヤになっていました。しかし、これが 14 分間隔になったことで分かりにくくなり、利用者にとって少し不便になってしまうという面もできてしまいました。

4. 抱える問題点

(1) 集中的な混雑

江ノ電は、観光路線の面と通勤通学路線の面の両面を併せ持った路線であるため、複数の混雑パターンが存在します。

① 朝ラッシュでの混雑

朝 7 時頃の江ノ電は、通勤や沿線の高校への通学の乗客が集中してしまうことが多くあります。

② 夕方の混雑

夕方 4 時～5 時頃の江ノ電は、沿線の高校の下校時間に合わせて、学生がたくさん乗車します。それにより、混雑を生んでしまいます。これも、平日に発生することが多いです。

③ 夜の混雑

夜 7 時～9 時の江ノ電は、帰宅ラッシュに乗客が多く集まる上に、この時間帯から一部列車が2両編成での運行となるため、混雑率が高くなってしまいます。これも、平日に発生することが多いです。

④ 土休日の混雑

土休日の江ノ電は、観光客が江の島や鎌倉へ向かうための足として混雑が発生してしまうことが多いです。さらに、東京大都市圏内で日帰り旅行の需要が高いため、夕方になると1本の電車に人が殺到し、途中駅からでは乗車できないことさえあります。

(2) 併用軌道区間のトラブル

江ノ島駅～腰越駅間の併用軌道区間においては度々電車と車が接触することがあり、そのたびに運転見合わせや遅延が発生することが後を絶ちません。主に交通量が多くなる土休日に起こりやすいため、混雑と合わせて、ダイヤの大きな乱れや利用者の混乱に繋がる原因となっています。



路面区間

(3) 勝手踏切での事故

江ノ電には、複数の勝手踏切があります。特に鎌倉高校前駅～七里ヶ浜駅までの区間に散見され、時折人身事故などが発生するため、廃止すべきという意見が多くあります。何の注意もなく線路をまたいでいくため、非常に危険な構造となっています。

5.解決方法

(1)集中的な混雑

①利用者にできること

沿線の利用者にできることとしては、オフピーク時間帯を狙って乗車して、混雑の緩和と回避をすることです。これにより、1本の電車で利用者が殺到することを減らすことができます。また、あまりにも利用者が多すぎて電車で乗れない場合などは他路線に迂回するのも手段として存在します。

②鉄道会社にできること

鉄道会社にできることは、柔軟な車両運用をすることで混雑時間帯の2両運用を減らすことです。

例えば、空いていることが多い昼の時間には4両運転で固定せず、混雑しがちなラッシュアワーには2両運用をしないということが挙げられます。

(2)併用軌道区間のトラブル

①道路利用者にできること

道路利用者にできることは、危険な行為をしないようにすることです。例えば、警報機が鳴っているにもかかわらず直前横断をしたりしてしまうと、電車で迷惑をかける上に自らも危険な状態に陥ってしまう可能性があります。危険運転をせずに安全運転を心がけるとトラブルは減っていきます。

②鉄道会社にできること

鉄道会社にできることとしては、警備員などを配備して不意の事故を防ぎやすくすることです。徐行運転をしているといえど、運転士の判断だけでは無理があります。しかし、少しでも危険を感じられれば、事故になる前に気づくことができます。

(3)勝手踏切のトラブル

①利用者にできること

沿線の利用者にできることは、渡るときには細心の注意を払い安全を確認したうえで渡ることです。渡る回数を減らすことで、事故の確率も低下します。

②鉄道会社にできること

鉄道会社にできることとしては、遮断機を設置することです。遮断機を設置することで、電車の接近時に人が線路内に立ち入ることを防ぐことができます。

6.まとめ

- ・トラブルを防ぐためには利用者と鉄道会社がどちらも柔軟な考えが必要となる
- ・電車と車の接触を防ぐためにはお互いに注意する必要がある
- ・沿線民と鉄道会社の意見が食い違い、勝手踏切が廃止されるのはまだと予想される
- ・江ノ電は複数の問題を抱えているものの、解決への糸口は見えてきている

7.おわりに

初めての研究だったので足りていない部分もあるかもしれませんが、研究を完成できて良かったです。親しみのある路線だったので、モチベーションを保ってできました。ぜひ皆様も江ノ電に乗りに来てほしいと思います。

ここまでお読みいただき

ありがとうございました！

8.参考資料

- ・江ノ島電鉄 HP: <https://www.enoden.co.jp/>
- ・日テレ NEWS: <https://news.ntv.co.jp/>