鉄道の本数減少化について考える 動り 一ダー:経営学部 1 回生

嵯峨野線 (京都-梅小路京都西-丹波口-二条-円町-花園-太秦-嵯峨嵐山-保津峡-馬堀-亀岡-**並河-千代川-八木-吉富-園部**) 草津線 (草津-手原-石部-甲西-三雲-貴生川-甲南-寺庄-甲賀-油日-柘植) ※色字は日中1時間に1本の運行

A.

ゼミ内容

鉄道の機能向上について考えた。 題材にしたのはJR<mark>嵯峨野線・草津線</mark>で特に 日中1時間に1本の運行について議論した。 議論をまとめて要望書を作成し、JR西日本 京滋支社に郵送することができた。

B.

ゼミ実施方法

週1回 対面中心 (zoomあり) での定例会 (要望書作成) 全6回 フィールドワーク 全4回、2方面

C.

メンバー

立命館大学7名・立命館守山中学校1名 の計8名で活動 D.

フィールドワーク







要望書作成に向けてフィールドワークを実施した。

上段:嵯峨野線·亀岡 園部方面 下段: 草津線·貴生川 甲南方面







1.嵯峨野線

(A). 1 時間に 1 本状態及び混雑状況の解消 (亀岡-並河-千代川-八木-吉富-園部区間)

2. 草津線

(A). 全線(草津~柘植)での増便

E.

要望書作成

要望書には、嵯峨野線・草津線について記した。左画像は一部だが、(A). 増便を要請しているものである。他にも嵯峨野線では、(B). 京都駅、出入口の増設(C). 臨時便の定期化及び見える化について要請した。草津線は、(B).琵琶湖線との接続状態の改善について要請した。作成にあたっては、議論だけを行うのではなくフィールドワークを行いそこで得た見立て・鉄道的視点を取り入れた。単なる苦情とならないように注意し、JR以外の鉄道との比較を加えるなど論理に裏打ちされた文章となるように構想を練った。

G.

感想

(立ち上げ人より)

史上初の中学生参加、1回生が副リーダー、2回生は会計・議事録と負担がかかる雑務、3回生は就職活動が多忙な中多くの意見を出してくださった。また、メンターの先生をはじめとして、多くの方に要望書提出にご協力いただいた。心からの感謝を申し上げる。

F.

各線考察

嵯峨野線は、区間ごとに大きな格差があることを実感した。2023年9月 現在、日中1時間に1本区間である亀岡-園部区間は窮屈な思いをすることが日常である。それに対して、京都-亀岡区間は本数が安定している上に2023年夏季に運行された臨時便も最長亀岡まで延びており、不便なく利用できた。2023年の紅葉シーズンは一部の特急が嵯峨嵐山にとまるなど、やはり、亀岡までの区間は強い。その区間に多くの需要があることは至極理解できる。しかし、ぜひその先の区間の需要にもポイントを置き、園部までもなお心地よい鉄道の提供を請願したい。

草津線は、貴生川に信楽高原鉄道・甲南に甲賀流忍者屋敷など各駅周辺に魅力がある。複線化の実現や増便でさらに活発な街になると考える。