

# 千曲の友

Vol.04

交通系サークル 537人たす会報誌



# 今号発行によせて

会報誌「千曲の友」をご覧くださりありがとうございます。新型コロナウイルスの感染状況は好転せず、残念ながらコミケットそのものが延期となってしまいましたが、本会が例年夏コミと冬コミの時期に会報誌を制作しているのだけは何とか継続しようと思いい、今号を発行するに至りました。冷え込む年末のお供に少しでもなれば幸いです。

## もくじ

2. 今号発行によせて (三島慶幸)
3. 「高輪築堤」出土(いろはす)
4. コロナ禍での旅行にヘリコプターはいかがですか? (たんたか)
5. シェアサイクル紀行 2020…? (三島慶幸)
7. 高松港で船を撮っていたら軒並みお別れになった件 (長沢幸雄)
10. 須ヶ口に停まる特急たち ～こんな特別停車を誰がさせるのか?～ (Tiger)
12. テレワークのすゝめ (くびきの)
13. とさでん交通ダイヤ改正の所感 (福浦喜八)
14. 机上旅のススメ (巾着袋)
15. バスデータベースを分析してみた (コアラ)
17. ごあんない



# らる日報

発行所 らる日報社  
発行者 いろはす  
12月30日  
水曜日

# 号外

# 「高輪築堤」出土



高輪ゲートウェイ駅前の再開発現場から出土した高輪築堤跡。11月23日午後0時47分、東京都港区 チャーターヘリより撮影

明治5年(1872年)日本初の鉄道開通時に海上鉄道を通すために建設された「高輪築堤」跡が、東京都港区の高輪ゲートウェイ再開発工事現場から出土した。鉄道建設時、田町品川間に沿線に軍用地があり、建設に際し兵隊が用地提供どころか測量すらできなかった。鉄道の重要性を早くから理解していた大隈重信は「軍の土地などいらない、陸蒸気(海)通せ」と指示し、お雇い外国人エドモンド・モレルが鉄道技師長となり、開通の前年明治4年(1870年)に、浅瀬に幅6.4メートル、長さ2.7キロメートルの築堤を建設した。明治9年(1876年)には複線のための築堤の増設が行われたが、その後周囲の埋め立てや線路の増設などにより、築堤は姿を消していた。令和元年(2010年)までこの上には山手線と京浜東北線の線路が敷設されていたが、令和2年3月の高輪ゲートウェイ駅開業に伴い線路が移設され、再開発工事が行われていた。令和元年の品川駅改良工事で石垣の一部が出土し、令和2年には高輪ゲートウェイ駅前で石垣が大規模に出土したことから8月に調査を開始した。



ほぼ完全な状態で残る高輪築堤。11月23日午後0時46分、東京都港区 チャーターヘリより撮影

## 高輪GW駅前に鉄道開業時の石垣現る

## 文明開化の象徴

## 海を走った陸蒸気

当時描かれた錦絵「東京名所図会(歌川広重三代)」にも高輪の海岸としての築堤が描かれている。土留の石垣が日本風の建ち方、橋台が西洋風の積み方であることも絵と一致する。欄干の柱は手に4本描かれているが、上空からも柱の痕跡が片側4本ずつ、計8本確認できることから錦絵はかなり精巧に描かれていたことがわかる。建設時は橋は木製だったが、明治後期には鉄製の橋桁に掛け替えられたと思われる。築堤に使われた石垣の一部は建設途中で放棄された第七場から運ばれてきたと言われている。出土した石垣は一部崩れている箇所もあるが、発掘時に壊してしまっただけではなく、壊れた状態で出土したのだという。



当時の錦絵にも名所として登場。『東京名所図会』高輪の海岸 国立国会図書館デジタルコレクション

調査は、港にも築堤が残っていると知らず、まさか残っているとは思わなかった。調査は始まったばかりでまだ具体的な調査結果などは出ていない。このところ、築堤は当時、東京の観光名所として人気で、数々の錦絵にも描かれてきた。海に船を出すために設けられた水路(上写真)は名所だったようで、どの錦絵にも写っている。築堤の石垣は日本の新築技法で作られているが、水路の橋台は西洋風の石積みで建設されているなど、文明開化の時代の和洋折衷の建築技法が残っている貴重な建跡と言える。JRは貴重な史跡であることを踏まえ、築堤の一部現地保存を検討している。1月には事前応募制見学会も開催される。(応募はすでに締切)

現在の地は品川再開発計画(第3期)が行われ、高輪ビルやマンションの建設が計画されている。出土した部分は大半がビル建設予定地であり、保存するのであれば大々計画変更が必要となる。JRは「部保存及び移設保存を検討している」発表しているが、再開発計画との折り合いをつけるような形での保存されるのか注目される。

## コロナ禍での旅行にヘリコプターはいかがですか？

たんたか

ういういうい。どうもたんたかです。新型コロナウイルスの影響で旅行に行けていない人も多いと思います。そこで、短時間でかつ人との接触が少ないのに満足度が高い旅行を考えたところヘリコプターを活用することを思いつきました。朝と夜の2回東京上空を飛行してきたので紹介したいと思います。

### 夜の東京

千葉県にある船橋ヘリポートを離陸し、東京スカイツリーの周りで旋回して戻ってくるというフライトプランで機体はロビンソン44という比較的小さめの四人乗りモデルでした。美しい夕暮れの写真と光り輝くスカイツリーの写真を撮影することができました。



### 昼の東京

東京都にある東京ヘリポートを離陸し、都心から副都心を回ってお台場に戻ってくるフライトプランで機体はAS350という六人乗りのヘリコプターでした。天気が曇りだったのが少し残念でしたが、その分高度が低くなったため建物などを近くから撮ることができました。



## シェアサイクル紀行2020…?

ハローサイクリングが千葉市に導入されたのは2018年のこと。現在では実証段階も過ぎ、本格導入された市内に多くのポートが出来ているが、残念ながら自治体の主導が無い近隣の市内ではポート設置数はまだ限定的だ。そんな中、船橋市の北習志野駅から徒歩十数分の位置にあるスーパー「ヨークマート」にポートが設置されたため、今回は津田沼駅から北習志野駅までハローサイクリングでバスと勝負してみることにした。



津田沼駅北口から徒歩5分程の場所にあるポート。このあたりでは唯一のポートであり、駅近な事もあって出入りも多いポートだ。(別日撮影)

津田沼駅からロータリーを出た次のバス停である東部公民館からが勝負。十一時前に対決相手の船橋新京成バス津04系統が背後を抜き去って行ったところで、ペダルを漕ぎだした。前原角で右折し、バスに沿って成田街道を走るも渋滞がひどく、自車が通行しやすい側道も無いためすぐに住宅街の裏道を抜け、前原駅まで迂回した。ここから少しの間は道幅が広いものの、ものの数百メートルも行けば狭い二車線に逆戻りだ。平日昼間にもかかわらず慢性的な渋滞も続いており、ある意味千葉県らしい道路状況である。ただこれは「バスとの対決」という面では好都合。薬園台駅入口を過ぎ、薬円台二丁目のバス停に差し掛かったところで目前にさっき抜き去って行ったバスを捉えることができた。自衛隊前を過ぎ、丸亀製麺のお店を越えたところで成田街道から離脱し、路地に入る。ここから真つすぐ進んだ先がヨークマート習志野台店であり、そこから五分と漕がずに返却ポートにたどり着いた。所要時間は二十分ちょうどであった。返却手続きを済ませたところで、対決相手のバスの位置をバスビジョ

ンで確認すると、自衛隊前の一つ手前である郷土資料館前バス停を十八分の遅れで走行していた。津04系統は千葉日大一高を経由するため、まだ十五分はかかるだろう。



ヨークマート 習志野台店のポート (別日撮影)

自転車を返し終え、北習志野駅に向かって歩きを進める。北習志野近隣公園の園内を真っ直ぐ進むと幾分時短になる上に、散歩気分も高まって良い心地であった。公園を抜け、団地の立ち並ぶ街路を駅に向かって進む。一つ向こうの商店街のアーケードのある駅前通りは人通りも多く、北習志野は船橋市東部の拠点エリアとして随分と栄

えた街だなあという印象を受けた。

ポートから歩くこと十分と少し、北習志野駅のロータリーに差し掛かった瞬間、背後に見覚えのあるバスが登場。勝手に競争しているだけなので何の盛り上がりも無いが、勝負していたバスと物凄いデットヒートを演じながら？駅に滑り込み、ゴールとなった。

津田沼駅から北習志野駅までのバス代は二九〇円。今回の利用料は一四〇円と、価格面では半額以下で圧倒的な勝利である。(大人しく電車を使えばいいだろ！)



今回の競争相手となったバス。余談だが、習志野(営)では希少な西工大大型車の2012号車であった。

：とこのように、ハローサイクリングを日本各

地で利用した記録をメンバーが各々執筆した紀行文である「シェアサイクル紀行」、2019年版に続いて2020年版も無事世に送り出すことが出来ました。今回は都合付かず私三島とシェアサイクル魔の長沢幸雄氏の二名のみでの執筆となりましたが、大阪での市営渡船巡りライドや、今は亡き最北端でのライド、長沢氏の長期企画であった東海道シェアサイクル完走など、この感染予防が重視されているご時世で擦れる程叫ばれている「新しい生活様式」の中で、新たな移動手段として注目され始めているシェアサイクルの魅力たっぷりな隙界っぷり内容でお送りいたします。今冬もコミケの開催が叶わず、残念ながらオンライン販売のみの取り扱いとなってしまうますが、是非、読んで頂けると幸いです。

それではまた、シェアサイクルで会いましょう。

三島慶幸



→本文中のライドでお世話になった車両のA0022号車。初期配置は中野のシェアペダルであったこの車両はどう流浪してこまでやって来たのでしょうか…

今後はハローサイクリング内の運営事業者別・地域別・導入年度別に様々な差異の有る車両研究も深めていきたいところです。(需要は?)

# 高松港で船を撮っていたら軒並みお別れになった件

長沢幸雄

撮り鉄には全くと言っていいほど興味がないのに船に関してはなぜだか撮影欲が湧いてくるワタシ。外出自粛のおかげでお船撮りしたい欲が爆発しそうだったので、手軽にたくさん撮れそうな高松港を訪れることにしました。



高松駅前から続く連絡通路を歩いていくと、さっそく、今回の一番のお目当て〈ブルーラインⅠ(1)〉が入港してきました。高松と小豆島・草壁港を結ぶ内海フェリーで〈ブルーライン〉として19年間活躍し、9月末の新作〈ブルーライン〉就航に向け船名に「Ⅰ」を加えたところです。

この高松～草壁航路は来年3月末をもって休止することが発表されています(ちなみに、この航路休止については素敵な怪文書が出回っていますので気になった方は「内海フェリー 航路再編」あたりで調べてみてください)。新造船は10月6日に就航したようですが、航路休止後どうなるのでしょうか。



ひと通り入港を見届けたところで「せとしるべ」と呼ばれている玉藻防波堤灯台(最初の写真の左に写っている赤いやつ)へ。岸壁の端から遊歩道が続いているので簡単にアクセスできます。

と、高松と小豆島・土庄港を結ぶ〈オリーブマリン〉がやってきました。撮影したときはちょうど来たし撮るかーくらのノリだったのですが、なんと直後に新作〈オリーブマリン〉が就航。この子2015年就航なんですけど…。



(と思ったらこの旧〈オリーブマリン〉も相変わらず運航されてるらしい。なおさら謎。)

翌朝もせとしるべへ。逆光ですが、雲が折り重なって不思議な雰囲気になっています。



高松～小豆島・土庄港を結ぶ〈第一しょうどしま丸〉が出航してきました。〈第一しょうどしま丸〉といえば昨年末に休止された宇高航路の最終走者というイメージがありますが、こちらは2020年就航の新造船。宇高航路で活躍していた〈第一しょうどしま丸〉は宇高航路休止後予備船となり、高松港に係船されていました(左奥に見えているのがそれで、新旧の〈第一しょうどしま丸〉の共演を収められた！と現地で大はしゃぎしていました)。



多客期でもなければ基本後輩の〈くめおん2〉が充当されるようで、予備船の〈くめおん〉が動いていたのはラッキーでした。(願わくばこれで女木島に渡って鬼ヶ島観光自動車の怪しげなバスに乗ってみたかったところ…)

朝食ののち再びせとしるべへに出撃すると、こんどは雌雄島海運〈くめおん〉が登場。1987年竣工の古老です。11月に代替船が進水し、来年春ごろにはいよいよ引退してしまうのだとか。







この〈第一しょうどしま丸〉は訪問後ほどなく日本を離れ、現在はタイで第二の船生を歩んでいるようです。



なお、今回紹介したもの以外にも高松港にはさまざまな船がやってきます。朝夕のラッシュ時などはフェリー、高速船とも5分前後の間隔で出入港し、まさに入れ食い状態。船に興味を持った方はぜひ一度訪れてみてください。

さて、朝のラッシュが一段落ついたところで、係船中の〈第一しょうどしま丸〉のもとに向かってみます。

やってきたのは航路休止から8年も経つのに未だサイトが公開されている旧・宇高国道フェリーの乗り場。かつて宇高航路を競い合っていた会社の岸壁に泊まっているのはなかなか不思議なめぐりあわせに思えます。



栈橋に戻ってくると、ちょうど〈ブルーライン1〉が入港するところでした。やっぱり引退するには惜しいかっこよさです。



左から豊島フェリー〈まりんなつ1号〉、小豆島フェリー〈第一しょうどしま丸〉、四国汽船〈あさひ〉

# 須ヶ口に停まる特急たち

～こんな特別停車を誰がさせるのか？～

Tiger

「名鉄」という名前を耳にしたことがあるだろうか。正式名称は名古屋鉄道、路線総延長 444.2km を誇り、20 の路線を持つ鉄道会社である。ミステリアスな要素が詰まりに詰まっており、鉄道好きには見逃せない。少なくとも私は、好きな鉄道会社を問われたら「名鉄」と即答するだろう。関東在住の私が言うのも変だが、関東の人にあまり馴染みがないのが残念である。

～特別停車とは？～

鉄道では、利便性を向上させるため、停車駅の異なる複数の種別が設定されることが多い。名鉄には普通、準急、急行、快速急行、特急、快速特急、ミュスカイト、7つの種別が存在し、それぞれ標準停車駅が設定されている。しかし、その種別の標準停車駅ではない駅に停車する場合があります、それを特別停車と呼ぶ。名鉄ではこの特別停車が相当数行われている。今回は特急の標準停車駅ではない須ヶ口に特別停車する特急にスポットライトを当てる。

## [1].津島線・尾西線に直通する電車(4本)

平日の夕方に、内海→佐屋の特急(一部特別車)が4本運転されているのだが、この系統は須ヶ口に停車する。名鉄HP内の停車駅案内の津島線のページには、須ヶ口が特急の標準停車駅かのような表現があるが、名古屋本線の方では停車駅にはなっていないことや、名鉄名古屋の時刻表では、これら4本の電車について備考欄に「須ヶ口停車」と特記があることから特別停車としてカウントした。



この系統は昼間に運転されている内海⇄名鉄名古屋の特急の延長という形で設定されているのだが、逆向き(佐屋発)の設定はないため、佐屋到着後、車両は名古屋まで回送される。

## [2].須ヶ口を終着駅にする電車(3本)

平日の朝ラッシュに、須ヶ口を終着とする電車が3本運転されている。それぞれ始発駅は異なり、到着が早い順に河和発、西尾発、豊橋発の順である。標準停車駅になっていない駅を終着駅にしてしまうとは、さすが名鉄である。これらの系統は、おそらく名古屋止まりでも良いのだろうが、大混雑している時間帯に名鉄名古屋駅で乗客の降車を確認する時間を省略するために、犬山線へ向かう電車の分が減ってほぼ本数が半減する須ヶ口まで延長運転しているのだろうと考えられる。ちなみに接続の都合上、国府宮、名鉄一宮、新木曾川、笠松、名鉄岐阜へお急ぎの場合は、須ヶ口まで行かずに名鉄名古屋で降りることをお勧めする。

### [3].急行の補完をする(?)電車(1本)

平日の 9 時 33 分に須ヶ口に特別停車する特急がある。もしこの電車の特別停車がないと、優等列車が 24 分来ないという事態になるため、それを回避するために停車させていると考えられる。なお、[2]で紹介した系統には接続していない。

～まとめ～

紹介した系統の須ヶ口発着時刻をまとめるとこんな感じである。

7:42 着	[2] (河和→須ヶ口)
8:47 着	[2] (西尾→須ヶ口)
8:56 着	[2] (豊橋→須ヶ口)
9:33 発	[3] (豊橋→名鉄岐阜)
18:23 発	[1] (内海→佐屋)
19:23 発	[1] (内海→佐屋)
20:23 発	[1] (内海→佐屋)
21:23 発	[1] (内海→佐屋)



# テレワークのすゝめ

くびきの

2020年11月28日、両国駅3番線。普段は臨時列車や回送列車、試運転列車しか入線しないホームに珍客の姿があった。それはJR東の誇る空港特急、成田エクスプレスで使われているE259系である。今回は、コロナ禍による減便で余剰となった鉄道車両を生かしつつ、テレワークの需要に応えるためにJR東日本が11月27日、28日の2日間限定で実施した成田エクスプレスの車両を使用したコワーキングスペースの実証実験に参加した際のレポートを紹介しようと思う。

中央・総武線を両国駅で下車してまず目に入ってくるのはE259系が3番線ホームに鎮座



している異様な光景であろう。普段はいても209系「B.B.BASE」や回送の255系くらいなのでとても新鮮だ。コンコースまで降りて3番線へと続く「両国駅ステーションギャラリー」へと向かう。この空間はかつて房総方面への玄関口として賑わった両国駅の歴史写真を展示するコーナーで、今回は受付として使用されていた。事前にJR東日本の「STATION WORK」公式サイトで申し込みした画面を受付で提示し、ホームへと向

かう。来場記念にとサービス案内のパンフレットとアンケート、除菌ウェットティッシュのセットをいただいた。停車中のE259系に入る。座席はグリーン車を含め全車自由席だったのだが、グリーン車は満席だったのでおとなしく普通車へと着席する。普通車の車内は比較的閑散としており、2人掛け座席を1つ占有できるほどの余裕があった。E259系は全席にコンセント完備、フリーWi-fi完備であり、仕事にはもってこいの空間である。特急用車両の座席なだけあって座り心地もよく、とても快適だった。料金は15分100円(税別)、設備や立地を考えると比較的リーズナブルな価格だと感じている。着席しながらの通話ができる環境ではなかったり、Wi-fiの速度があまり高速でなかったりするものの、停車中の特急列車車内は作業環境としては素晴らしいものであろう。



以前からJR東日本の駅で展開されている「STATION BOOTH」の発展形であり、このテレワークが推奨されているご時世において行われたこの企画はとても画期的で、第二弾の開催など今後の展開にも注目したい。

## とさでん交通ダイヤ改正の所感

福浦喜八

とさでん交通は2021年1月9日にダイヤ改正を行う。昨今の情勢から利用者が減少していることから減便を中心に行われる改正となっている。今回はこの改正内容について紹介していこうと思う。

### 1. 鏡川橋一領石通発着便廃止

日中時に毎時2本運行されていた区間便が廃止となり、基本は日中毎時3本に。ただ均等なダイヤではないため一部時間では1時間に2本しかなくなるなど一気に利便性が落ちる。

### 2. 終電の繰り上げ

全国的に保線作業の都合などで終電繰り上げが発表されているがその中でも幅が大きいのはとさでんだろう。平日こそほとんど変更はないが、土休日は約20分の繰り上げ、特にごめん行きははりまや橋基準で40分繰り上げして21:40発となる。このご時世大人数での宴会は控えるように要請がなされているが高知は酒の街。最終便が早くなると繁華街の経営にも少なからず影響が出そうである。

### 3. 伊野線本数減に伴う行違い場所使用停止

今回の改正はこれが一番大きいのではないだろうか。以前から高知市を離れて伊野町を走る朝倉一伊野間は乗客の少なさが問題になっていたが、今回ついにメスを入れられた形だ。ただこの路線は単線で、途中行き違い駅も1つしかないため本数減はすなわち半分減ることを意味する。その結果1日中列車間隔が約40分になってしまった。そして見出しの通り行違い場所を使う列車がなくなった結果、同区間で使用していた通票を使用した閉塞方式の恒常的な利用はなくなると予想される。この路線が通票式でなくなると路面電車での同方式の使用が終焉となる。

### 4. まとめ

高知県交通との合併後も依然として厳しい経営が続いているとさでん交通。なんとか利用客を増やして存続してってもらいたいものである。



## 机上旅のススメ

### 巾着袋

今年の旅の予定は全て取りやめとなった。ステイ、自粛、GOTO…、各地で働く医療関係者を思うと各種政策に対する抵抗はあまりないものの、ゆっくりと旅をするには、何かが足らなかったのだ。時間、金、そして落ち着く心…。

しかしながら、年がら年中、同じ風景を繰り返し見るということも、何か落ち着かない。そんな折ふと、過去の思い出がよみがえった。かつて、作文コンクールで旅を題材にしたものを書き、賞を取ったということである。

それは当時の私が、やはり旅に出られる要件がそろわずに、時刻表を用いることで疑似的に旅行を楽しみ、その思いを赤裸々につづったものであった。では、その後の十数年の時を経た私にその想像は不可能なのであろうか。答えは否である。

そうと決まれば、すぐさま実行に移す。椅子の背もたれをゆっくりと倒し、部屋の明かりを全て消す。このとき電気スタンドのみを点けると、ほんのり国際線の旅客機を彷彿とさせ、飲み物にも手が進む。気兼ねなく疲れを癒すことが出来るのだ。

飛行機が「到着」すると、次は目の前にモニターを広げる。今までに撮り溜めた観光地の風景が流れるように映し出される。もともと、カメラさえあれば所かまわず写真を撮る習慣がついていた自分にとって、これは思いがけない誤算だった。そこには移動の風景が、足取りが事細かく残っていたのである。おかげで、足掛け一週間は国内をめぐることが出来た。

さて、目が満たされると次に欲しくなるのが「物」である。ここはひとつ、地域産業の活性を考えご当地の食品を取り寄せる。画面の清流を見ながら、箱に入った弁当を食べるとするのは、たとえそこが家であっても何か心を動かすものがある。

食欲が満たされると、若干の眠気が襲ってくる。しかし今はリモートワークの世の中。再びアラームを旅客機の乗降時に流れる音楽にセットし、リクライニングを倒す。それから自分の心に語り掛けるのである。「飲み物はいかがでしょうか」「コーヒーを1杯」と。

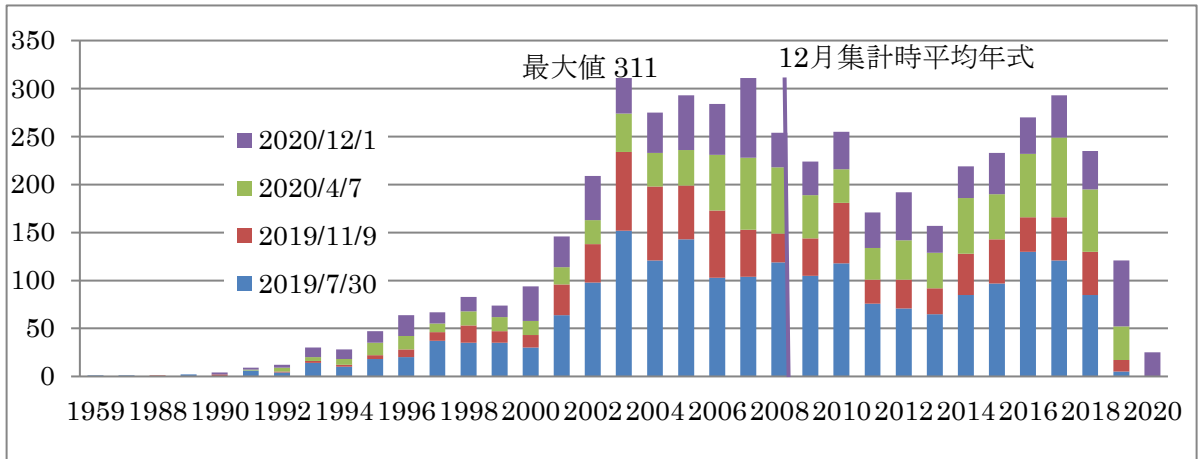
目が覚めると、そこが家であったことに驚かされる。ただ、気が付くと何かが足りない気がしたのだ。そうしてふと、体を見る。室内着である。鏡を見る。寝癖がある。深呼吸する。芳香剤のにおいがする。つまるところ、それでも「感覚」は澄まされていなかったのである。やはり実際の旅に勝ることはなかったのだ。しばらくの後、私は再び机に向いた。再び旅をすることを夢見て、今を乗り越えていくのだ。

# バスデータベースを分析してみた

コアラ

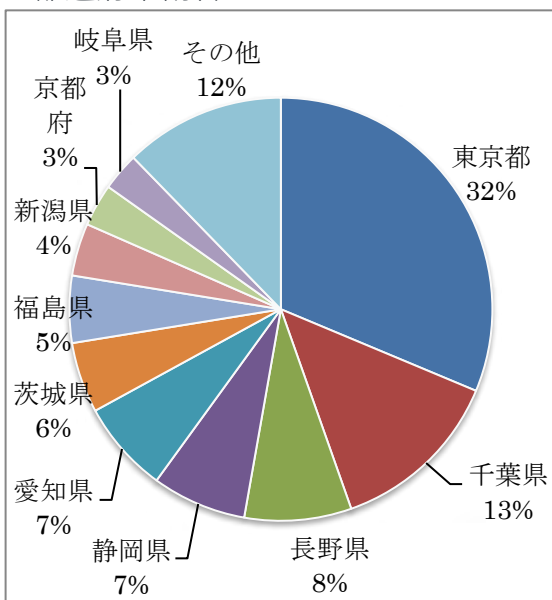
今回も前回に引き続き、全国バスデータベースに掲載されているバス写真の数々を、様々な観点から分析してみようと思います。(両数のデータは 12/1 時点でのものです。今後の投稿状況により、大きく変更される場合があります。)

## 1.年式



平均年式はほぼ 2008 年式。バスの平均寿命が 20 年程度であることを踏まえると、概ね適当な結果と言えるだろう。2003 年式の車が突出して多いのは前回 4 月の集計から変わらないが、2007 年式の車が前回に比べて大きく増加し、2003 年式の車と同数となった。

## 2.都道府県割合



総計 5000 両のうち、32%にあたる 1565 両が東京都の車両であった。前回からの割合の変動はなかった。また、そのうち 1204 両が都営バスの車両であった。

次点千葉県は 13%にあたる 665 両。長野県との差は前回よりも開いた。第 3 位長野県は 8%にあたる 409 両。

その他の割合は前回より微増となった。富山県や広島県など、ランキングには入っていないものの、ある程度大量に投稿されている県の存在が大きいだろう。今後なるべく他県の割合が増えるよう努力し、都道府県の偏りを減らしていきたい。

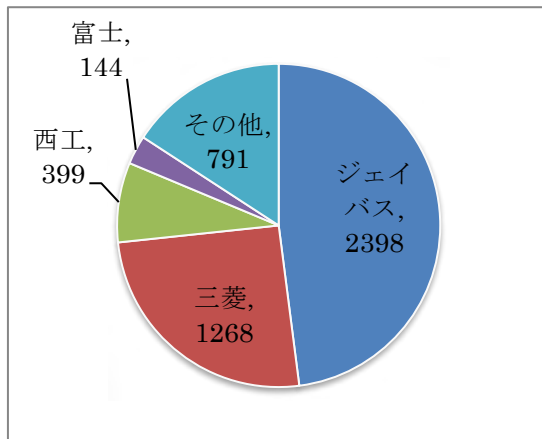
### 3.メーカー別割合

#### a.ボディ

計 5000 両のうち、48%にあたる 2398 両がジェイバスボディの車両であり、次点の三菱ボディ車は 25%にあたる 1268 両にとどまっている。

三菱ボディ・ジェイバスボディとも割合に変化はない。

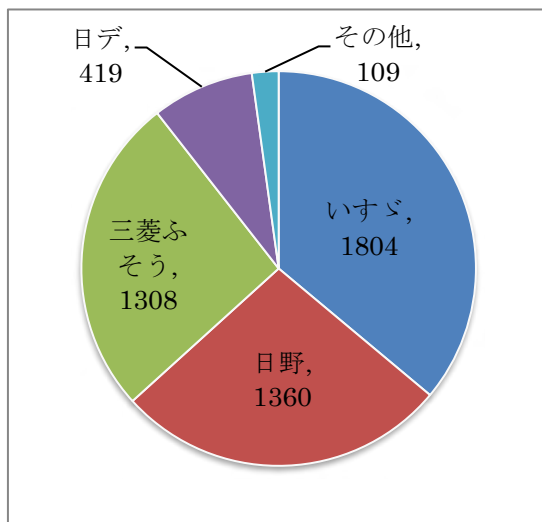
ちなみに西工ボディ車は 8%にあたる 399 両、富士ボディ車は 3%にあたる 144 両である。前回同様どちらの割合も少なめだ。



#### b.シャーシ

いすゞシャーシが 1804 両(36%)、日野シャーシが 1360 両(27%)、三菱シャーシが 1308 両(26%)とあり、前回よりもいすゞの割合が低下し、日野の割合が増加した。

第 4 位は今回も日デシャーシ(419 両、8%)となっており、3 位から大きく突き放されている。

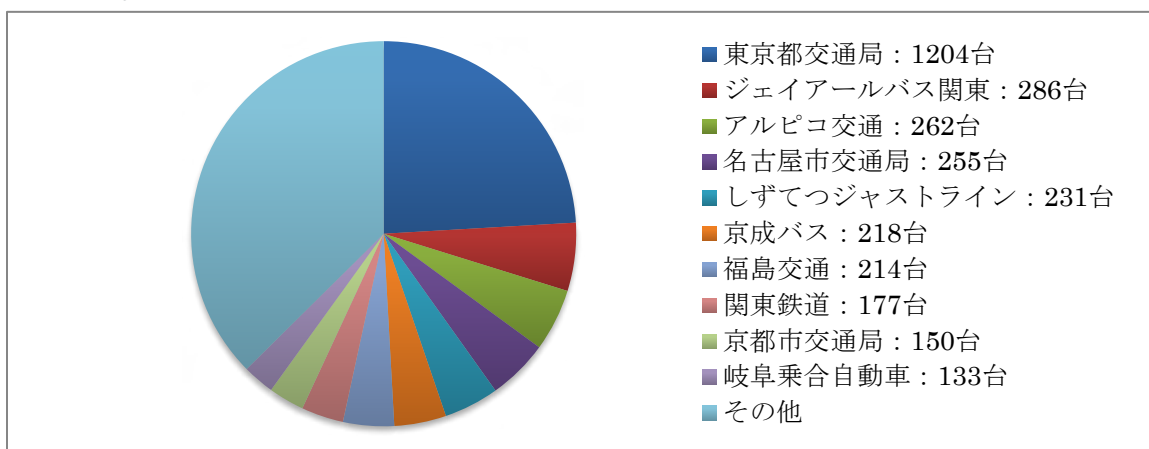


### 4.事業者別割合

総計 4000 両のうち 24%にあたる 1204 両が東京都交通局の車両である。ついに 1000 両を超えた。

第 2 位と第 3 位がついに逆転。第 2 位はジェイアールバス関東、第 3 位はアルピコとなった。

またその他の割合は前回と変わらず 37%であった。事業者の偏りをもう少し減らしたいところである。



### 5.おわりに

前回よりも投稿の偏りは幾分解消されたようだ。しかし、ここで気を抜かずバスデータベースに多様性を持たすべく今後も投稿を続けていきたい。



# ごあんない

## ◆「らるりんたす」とは…

らるりんたすの名はインドネシア語で「交通」を意味する“Lalu Lintas”に由来します。当サークルでは鉄道から路線バス・船、はてはシェアサイクルまで、ありとあらゆる交通関連の事物を扱っています。

## ◆各種サイト・関連 SNS

### ・[らるりんたす 公式 Web サイト](#)

本会に関する各種情報を載せています。また、サイト内コンテンツとして公式ブログを用意しており、各種告知の他、メンバーが思い思いの記事を執筆しています。本誌をはじめ、会報誌「千曲の友」各号の公開も行っております。

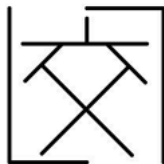
### ・[らるりんたす 公式 Twitter \(@Laluintas\\_ck\)](#)

らるりんたす全般に関する最新の情報はこちらをご覧ください。公式ブログや、一部メンバーの個人コンテンツの更新情報も投稿しています。また弊会コンテンツ「[全国バスデータベース](#)」に関しては @bus\_database で投稿しております。

### ・[らるりんすた\(公式 Instagram\)](#)

### ・[らるりんたす 公式 LINE](#)

これらは現在試験運用中です。活用法を模索中ですが良ければ登録してみてください。



会報誌「千曲の友」Vol.4 (書籍番号:051-ら 0513)

発行日:2020年12月30日

制作・発行:らるりんたす(laluintasofficial@gmail.com)