

# 千曲の友

Vol.05

交通系サークル らるりんたす会報誌



# 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。未だに日々色々なことが推移する不安定な情勢の中ではありますが、今年は(延期の結果冬のみとはいえる)コミックマーケットが無事開催されました。

これは非常に喜ばしいことなのですが、今度は当サークル自体が各メンバーの多忙で活動停滞気味となってしまい、今冬もコミケへの出展は叶わず、別の場所で個人誌のみの発表となりました。あまり個人を縛らず「ユルい」雰囲気でいくことをメンバーに謳ってはいますが、それでも年間を通して全体で一つも発表物がないのは…と思い、一年ぶりの会報誌の制作へと至りました。記事数は寂しいものとなってしまいましたが、「あー、一応このサークルは活動してるんだなあ」と思って読み流して頂ければ幸いです。

## もくじ

2. 今号発行によせて（三島慶幸）
3. ありがとう、E4系 Max（いろはす）
14. レアおふねで行く 廃線探索＆煉瓦構造物（三島慶幸）
16. シェアサイクル、何に載せる？（長沢幸雄）
21. 某スポーツ大会に参加したバスを分析してみた（コアラ）
22. ごあんない



# ありがとう、E4系Max

いのはす

2021年10月1日、国内唯一の2階建て新幹線であったE4系が引退した。1997年に登場した本形式は16両編成(8×8)で着席定員1634人と、高速鉄道で世界最大の輸送能力を持つ。

1997年に東北新幹線Maxやまびことして導入されたのを皮切りに、2003年に上越新幹線Maxとき・Maxたにがわとして運用を開始。2012年には東北新幹線から撤退し上越新幹線の顔となり、2014年からは塗装が黄帯から、とき色であるピンクに変更され、新潟一東京間を走り続けたが、登場から20年以上経過し、老朽化や速達化のために2020年で引退することが決定。

しかし、2019年に発生した東日本豪雨により、北陸新幹線の長野車両センターが浸水しE7系10本が廃車となったため、上越新幹線に導入予定だったE7系を急遽北陸新幹線用に転用することになり、E4系はE7系の製造が間に合うまでの期間限定で延命された。



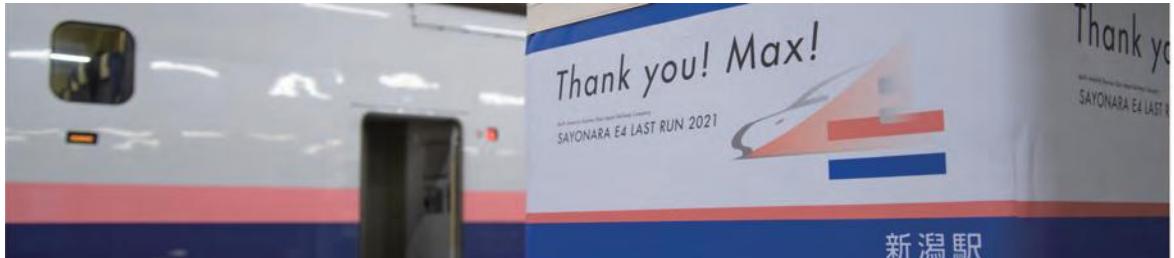
▲Twitterで話題となった延命を知らせるサイネージ



▲「壁」とも呼ばれる巨大な車体

日本の2階建て新幹線の歴史は1985年に東海道新幹線に導入された100系が始まり。食堂車やカフェテリア、グリーン車、個室(後年に設置)を備える2階建て車両が2両連結され、バブル景気の高級志向の高まりを受け、89年に2階建て車両を4両連結した「グランドひかり」が登場。翌90年に東北新幹線の200系にも2階建て車両が登場した。1994年には通勤客の着席需要に対応するため東北・上越新幹線に全車2階建て12両編成のE1系が登場。さらに増える通勤需要やスキー需要に対応するために1997年にE4系が登場した。しかし2000年代に入り高速化がすすみ、東海道新幹線では2002年にグランドひかりが引退。東北新幹線では山形・秋田新幹線との併結の都合上、長編成のE1系が1999年に撤退し上越新幹線専任になり、E4系も2012年に上越新幹線専任となった。そして、2021年のE4系引退をもって国内の2階建て新幹線はすべて引退し、その歴史に終止符を打った。

▼ラストラン装飾が上越新幹線全駅にされた



16両で東京へ向かう・Max たにがわ とこれからの上越新幹線を担うE7系の離合（東京都北区）



夕日に照らされ高崎駅へ入線する Max

E4系はE1系と同様に「Max」の愛称があるが、単に車体サイズや着席定員が多いからではなく、「Multi Amenity eXpress」の略としてつけられている。

ラストラン直前、上越新幹線の各駅では「ありがとう、Max」と称して構内の装飾や寄せ書きなどのイベントが行われていた。新潟駅では特に盛大に実施され、すでに廃車になった車両から切り出された塗装変更前のMaxのロゴや、写真の展示が行われた。

鉄道ファンだけでなく、普段から新潟駅を使う人々も足を止め、展示や車両を撮影している様子が見られ、新潟の人々に愛される車両であったことが伝わってきた。



▲ 塗装変更前の Max のロゴ



新潟県内の新幹線駅ではE4系の形を模した弁当が販売された。新潟駅ではMaxの名前にちなみ、千葉・茨城・栃木を中心に販売されているMaxコーヒーが特別に販売されるなど、千葉県民的には非常に嬉しい品揃え（もちろん購入）。Max弁当はとても人気で連日即売り切れが続いていた。

◀ Max に乗りながら MAX COFFEE を飲もう



黄色と青の塗装であった 2013 年の E4 系（新潟県湯沢町）

E4系は新幹線で唯一の二階建てのため、やはり人気は2階席。普段より一段高い場所から見える景色は旅心を盛り上してくれる。自由席・指定席・グリーン車すべてに2階席があるので、予算に応じて好きな席を選べたのもMaxの魅力だ。しかし、自由席にはある大きな問題があった。なんとリクライニングが効かないのである。とにかく人数を詰め込むことを目指したE4系の自由席は3+3の6列もあり、シートピッチは狭く、肘掛もない。3席がくっついているため、リクライニングできないのだ。空いていれば肘掛けがない分広く使ってよいが、混んでいる時は大変だ。ただ、ある程度角度がついているので座り心地は悪くない。2階でありながら荷棚があるのもよい。



▲自由席に使われる2階席

▼主に指定席に使われる2階席



▲割と傾いた座席で座りやすい

▼1階席は共通の仕様 モケットカラーが違う



何度も乗っていると2階席からの景色にも飽き、特に高崎以北はほとんどトンネルなので景色も見えないこともあります。だんだんと1階席の魅力に気づいてくる。自由・指定とも1階席は不人気なので貸し切り状態になることもしばしば。同じ自由席でも1階ならリクライニングができる2+3列で、座席の仕様も指定席と同様でコスパも高い。夜の便ではいつも一階に座るようになった。

そしてなにより圧倒的インパクトの車窓だ。普通の新幹線の座席と2階座席からの景色の差より1階からの景色の方が圧倒的だ。上越新幹線は全駅通過線があるので、この距離でホーム横を通過することはないが、それでも到着時の迫力はE4系でしか体験することができないものだった。



E4系には「すごい席」が2つある。それも豪華すごい席と、質素すごい席だ。まずは、豪華すごい席から見ていこう。

E4系のグリーン車は1編成に2両あり、どちらも2階席に設けられている。巨大な車体を生かし座席もゆったり感たっぷり。新幹線グリーン車の中で最も快適だと評された座席だ。幅広の肘掛けに大きなヘッドレスト、両脇のホールド感もあり乗り心地も景色も良い最高のグリーン車だ。

足を置くフットレストはなく、簡易的なバーしかないが、代わりにレッグレストがあり、足の疲れはない。リクライニングも相当な角度が倒れるので、レッグレストと併用すれば熟睡できることだろう。



▲先頭車の2階は座席数が少ない



▲最大限傾けた状態 後ろに人がいない時限定

夜の2階席から見える駅の光が流れが美しい。2階であっても乗り心地が悪いということではなく天井も高いので窮屈感はあるでない。

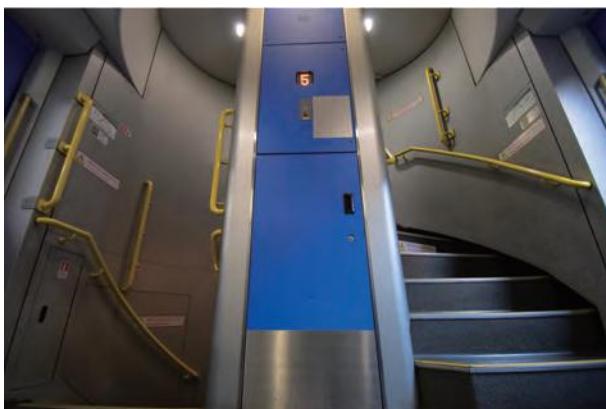
あまり注目されないが、車端部には通常の新幹線のような平屋部分があり、個室感があるため乗り慣れた人はそこを狙っているらしい。中人数で個室のように使っている乗客は何度か見かけたことがある。



さて、もう一つの「すごい席」は補助席である。自由席として使われる1~3号車のデッキに設置されていて、いつでも使うことができる。映画館の座席のように、バネで常に跳ね上がっていて、座るときだけおろすタイプだ。「ジャンプシート」とも呼ばれている。通勤時間帯に使われていたかは不明だが、日本三大花火の一つである長岡花火の帰りの大混雑な新幹線では実際に座っている人があった。空いている時に座ってみると、ドアの窓から外の景色が見え、走行音も客室よりうるさいので、鉄道ファンにはグリーン車より楽しい席だったかもしれない。これもE4系意外には設置されておらず、引退をもって消滅した座席だ。



もちろんE4系にも車内販売があった。1階と2階には当然階段になっているが、ここにはワゴン専用のエレベーターが設置されている。8号車のグリーン車は車椅子にも対応していて、車椅子で利用できる昇降機が中央に設置されている。平屋席もあるので、2階建でありながらバリアフリーにも対応している点も、ここまで長い間運用についていた理由の一つではないだろうか。



▲螺旋状の階段が出迎えるデッキ 中央は車販ワゴン用昇降機



▲車椅子昇降機



5号車には売店が設置されている。これも新幹線に残る唯一の売店だ。コンセントがないE4系の弱点を解消する、モバイルバッテリーの貸し出しスポットが設置されたり、ラストラン期間には車内限定のガチャガチャが設置されるなど、有効活用されていた。最近の新幹線は売店もなく、車内販売も縮小されるなど、仕方がないにしろ寂しい。

▼2階から見ると壁より相当高い目線なので、風景がひろく見える





連結して疾走するE4系(東京都北区)







## おわりに

5年で30回新潟に行くほど新潟好きな私にとって、E4系Maxはいつも新潟へ送り迎えしてくれる大好きな車両でした。在来線で行ったり、高速バスで行ったり、自家用車でいったり、はたまた成田から飛行機で行ってみたり… 様々な交通手段で新潟へ行きましたが、その中でも一番多かったのはE4系でした。東京駅のエスカレーターを上がるとみえる大きな車体は他の新幹線より圧倒的にカッコよくて頼もしかったものです。桜を撮りに突然行った4月も、長岡花火を見に行つた8月も、新米を食べに行った(?)10月も、雪と電車が撮りたくて行った2月も、どんな天候でも無事に旅行ができたのはE4系のおかげといつても過言ではないでしょう。他の新幹線にはないオリジナリティ溢れる列車がいなくなってしまったのは悲しく、時刻表にMaxの文字がないのはいまだになれませんが、これからはE7系が上越新幹線の顔となるのを楽しみにしています。

E4系は全車引退してしまいましたが、新潟市にある新津鉄道資料館ではE4系の先頭車が展示されています。かっこよくてかわいいE4系の姿をまた見たくなったら、足を運んでみてはいかがでしょうか。



# レアおふねで行く 廃線探索＆煉瓦構造物

三島 慶幸

本年7月に初就航を果たし今でも話題が尽きない「東京九州フェリー」。その航路へ向けて投入された2隻の新造船のうち「はまゆう」は、就航前に系列の日本海航路(新日本海フェリー)に投入され、代船という名目で足慣らしを行いました。そのうち3月27日小樽発の便では、その日本海航路の中でも年数回しか運航されない臨時の「ドックダイヤ」である小樽～敦賀間での運航となりました。

たまたま縁あってこの便に乗船することができたのですが、この珍しい船便を生かしたことが何か出来ないかと考えたところ、出発地の小樽と到着地の敦賀それぞれに歴史ある廃線跡と煉瓦構造物があることを思い出したので、それぞれ訪問してみました。



南小樽駅からしばらくの間は、踏切から廃線跡を眺めることができます。入船通りとの交差は函館本線及び手宮線共にオーバークロスであり、手宮線分の橋も残存していました。その先では、線路が道路よりも下を走る花園橋付近から手宮線が函館本線から分岐していくため、橋の上からその様子を俯瞰で眺めることができます。

分岐してしばらくは建物の裏側になってしまふ為、路盤を直接辿ることは難しいですが、寿司屋が多く軒を連ねるその名も「寿司屋通り」とぶつかった先からは、廃線跡がほぼそのまま遊歩道化されていて、気兼ねなく歩けます。

遊歩道と化した廃線跡にはレールや枕木に加え踏切や保線関連の倉庫もそのまま残されており、道路から近いエリアでは一般的の観光客が記念撮影する姿も見られました。しかしながらまだ雪が多く残り、歩行に難儀する場所もあるためか遊歩道を歩き通そうとする人の姿は見られませんでした。

旅客扱いをしていた色内(いろいろ)仮乗降場跡地を過ぎ、いくつかの通りを横切りながらしばらく進むと、一応歩行は可能なようになってはいるものの少しずつ人の気配が無くなり、より雪と泥でぬかるんだ路盤を進むことになりました。

完全に人気が無くなり、倉庫の裏といった感じの場所を緩やかな右カーブで抜けると、単線だった線路が複線になり、やがてたくさんの分岐器が現れ、終点の手宮駅跡に到着します。ここは現在「小樽市総合博物館」になっており、入場料を払うことで見学ができます。



国鉄手宮線(南小樽～手宮)と手宮機関庫

フェリーターミナルに近い南小樽駅で電車を降ります。線路沿いの通りを小樽駅方面へ歩き、最初の踏切である「曙町通り踏切」へ来ると、函館本線の複線の横にレールが鋸びた单線の軌道が残っています。この線路が旧・国鉄手宮線の廃線跡です。

国鉄手宮線は北海道最初の鉄道である「官営幌内鉄道」(手宮～札幌～幌内)の一部区間として1880年に開通した長い歴史を持つ路線で、北海道炭礦鉄道への払い下げを経て1906年に国有化されました。

国有化後はその路線の大部分が函館本線に編入されたのですが、南小樽～手宮のわずか2.8キロだけは手宮線という路線名で独立しました。

手宮線は主に小樽の港湾地域の貨物輸送を担っていましたが、1970年代に入ると各工場への専用線が廃止され、トラック輸送への転換によって取扱量が大きく減少します。その結果、国鉄が分割民営化を迎える2年前の1985年に廃線となりました(旅客輸送は1960年代に廃止)。



## フランス積みは男のロマン

博物館の屋外には北海道に関わるたくさんの鉄道車両が静態保存されています(冬季は大半がブルーシートで養生されています)が、今回の目玉は車両ではなくこちら。1885年に建築され、現存する日本最古の機関庫として鉄道記念物に指定されている「旧手宮鉄道施設・機関車庫三号」です。

この機関庫は煉瓦の組積がフランス積み(フランドル積み)となっているのが特徴です。煉瓦造りの鉄道施設におけるフランス積み(小口と長手を交互に組積する技法)は数が少なく、とても貴重です。

# 新日本海フェリー「はまゆう」小樽～敦賀



長距離フェリーの中で過ごす一日は贅沢な怠惰そのもの。幸いほぼ酔うこともなく迎えた朝はカレーを喫食し、船内をうろついた後は二度寝。昼食は新潟名物だというたれカツ丼を食べ、客室でごろごろしては持ってきた酒とつまみを愉しみ、気が向ければ入浴。大浴場には露天風呂があり、爆速で日本海をかっ飛ばす中の湯に癒されました。楽しい時間はあつという間で、気が付けば夕食の時間になり、それも食べ終われば下船の用意が始まってしまいます。

こうして 20 時間にわたる「はまゆう」の船旅が終わり、港から送迎バスで敦賀駅前に到着したのは夜の 9 時前。さすがに真っ暗な中では何もできないので付近のホテルにチェックイン。敦賀での探索は翌早朝に改めて行います。(早朝なのは通行人が少ないので探索していくてもあまり怪しまれないという利点があったりします。)



## 危険品庫はひそかな愉しみ

敦賀港駅の手前でお寺のある山側の道へ向かうと事務所となっている旧駅舎側へ出ることができます。そしてその隣には煉瓦造りの「危険品庫」がどんどん構えています。危険品庫は「油庫」や「ランプ小屋」とも呼ばれ、かつて灯火に使われたカンテラの油などを保管する倉庫として日本中の主要駅に建築されました。その中でも主に明治期に建築されたものは当時もっとも堅牢とされた煉瓦で造成されており、その多くが役目を終え駅の改築などに合わせて撤去された中で貴重なものとなっています。敦賀港駅の危険品庫は路線開業と同時の 1882 年とされ、国内最古の鉄道建築物の一つに数えられています。

敦賀港では付近にある大きな赤レンガ倉庫が観光名所として有名ですが、こちらもそれに引けを取らないほどの価値と美しさを持っているでしょう。

手宮線の探索を終え、小樽の町を散策したのち夕食を食べてから小樽港フェリーターミナルへ向かいます。岸壁には真っ白な船が停泊し、トレーラーの貨物を積み込む作業が行われていました。船のことは全くの素人なので何もわからないのですが、最近のフェリーでは船首が垂直(垂直ステム)なのが特徴だそうです。ターミナルビルで手続きを終え乗船を済ますと、23 時半前に敦賀へ向けて出港しました。

船内には売店とレストランの他に露天風呂やサロン、スポーツルームなど様々な施設があるのですが、探検もそこそこに軽い夜食を取ってから就寝しました。船酔い対策には寝るのが一番です。



## 国鉄敦賀港線と旧・敦賀港駅危険品庫

北陸本線の拠点駅・敦賀から国際港である敦賀港までにはかつて敦賀港線(正式には北陸本線の支線の一つ)という鉄道路線が存在しました。

1882 年に開業した敦賀港線は港湾の貨物輸送と敦賀～ウラジオストク航路を経由する、大陸の東清鉄道への連絡旅客輸送が行われ、ウラジオストク航路の運航日には「欧亜国際連絡列車」として東京からの直通列車も運転されました。「ポート・トレイン」と呼ばれたこの旅客列車は第二次世界大戦・太平洋戦争の開戦によって運行されなくなり、戦後は航空機による移動が定着したことから再開されることはありませんでした。その後は貨物線として黙々と貨物輸送に従事していましたが、2009 年に貨物列車の設定が無くなり、その後 2019 年に正式に廃線となりました。

まずは敦賀駅から北東に進んでいきます。途中で北陸本線と別れ敦賀港方面の北西に向かうのですが、この分岐部周辺は北陸新幹線の工事用地に転用されていて、路盤跡が消失していました。

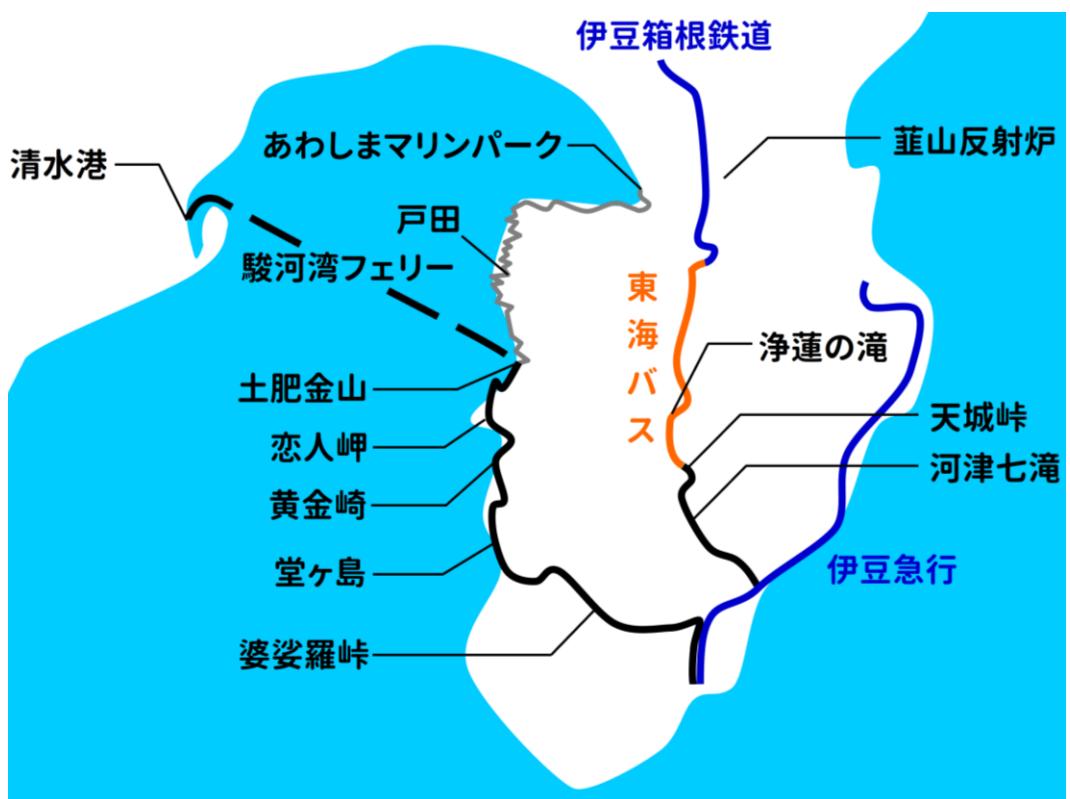
真新しい高架橋を見上げながらしばらく歩くと、県道を越えたあたりで鏽びた線路が現れました。敦賀港線も昨日歩いた手宮線と同じようにレールがそっくり残っているのですが、遊歩道化されている向こうと違って今にも列車が走ってきそうなほどそのままの様子です。廃線からの日が浅いこともあるのか、「生々しい廃線跡」といった印象を受けました。基本的には線路に並走する道路を歩きますが、ところどころ迂回を強いられる場所もありました。

終点の敦賀港駅には未だに多くの鉄道コンテナが置かれ、現役の雰囲気を醸し出しています。それもそのはず、ここは JR 貨物の「オフレール・ステーション」として現役。立ち入ることは許されません。

# シェアサイクル、何に載せる？

長沢幸雄

伊豆半島では伊豆箱根鉄道と伊豆急行がサイクルトレインを、東海バスがサイクルラックバスを実施しています。伊豆の国市でシェアサイクルの実証事業が始まったのにあわせ、これらを乗り継いで天城越えに挑戦してみました。



まずは足慣らしがてら伊豆の国市内のサイクルポートを巡ります。伊豆長岡の温泉街は駅からちょっと離れていてシェアサイクルにピッタリです。

駅前に戻りバッテリーの多い自転車に交換しようとしたところ、なんと予約した自転車が「レンタル中」と表示されて借りられず慌ててもとの自転車を借りなおすことに。



急いで駅へ駆け込むと、改札を抜けるのと同時に列車が入線してきました。記念撮影する暇もありません。

伊豆箱根鉄道では、自転車の持ち込みが列車の両端に限定されています。前面展望を堪能しながら15分ほどで終点・修善寺に到着。バスターミナルへ移動し、いよいよ本日のメインイベント、サイクルラックバス乗車です。

東海バスのサイクルラックバスは、予約制ではないものの事前の連絡推奨となっており、当日飛び込みで乗れるか不安でしたが、窓口で尋ねると運転士さんを呼んでもらえました。

運転士さんの助けを借りて自転車を車体前面のラックに載せます。やはり電動アシスト自転車は重く、持ち上げてラックに収めるのにはかなり苦労しました。

とはいってもサイクルラックバスも乗ってしまえば普通のバスと変わりありません。車内からは自転車の姿があまり見えないので、途中修善寺温泉に寄った際には乗り間違えたかと焦りました。

1時間ほどで天城峠に到着。運転さんに気を付けてね！と見送られ、旧天城トンネルへの道をのぼっていきます。砂利道ゆえパンクしないよう慎重に進まねばならず、ecoモードを使っているのにバッテリーがゴリゴリ削られていきました。

旧天城トンネルにたどり着いたときにはバッテリーは残り51キロでした。このぶんだと先が厳しそうです。どうしよう…。



記念撮影していると、トンネルの向こうから立て続けに乗用車が登場。車通りがあるとは思っていなかったので、そのまま突っ込んでいたら危ないところでした。

トンネルを抜けた先も砂利道が続きます。スピードが出るぶん一層神経を使い、20分ほどかかってようやく現道に合流しました。次のバスは1時間以上あと。ここからはずっと下り坂でしょうし、自走することにします。

車列の途切れたタイミングで足を踏み出ると、何もしなくてもぐんぐん加速していきました。道も曲がりくねっていますし、快適を通り越して怖いです。

勢いそのままに河津七滝のループ橋に突入。勢い余って飛び出してしまわないかヒヤヒヤしていたのですが、さすがに勾配を緩くしているようで、強風もあってむしろ減速していました。ちょっと期待はずれ…(おい)

その後も重力に任せて下りつづけ、なんとかたった30分で河津駅に到着しました。ホームに駆け上ると、またしても列車が到着するところ。この旅、綱渡りが過ぎます…。

伊豆急のサイクルトレインは8000系の普通列車限定なので間に合って本当によかったです。有人駅しか利用できないため、終点・伊豆急下田まで乗り通しました。

さて、鉄道、バス(、鉄道)とくれば次は船に載せたくなります。そこでこんどは西伊豆を辿って土肥から駿河湾フェリーに乗ることにしました。フェリーを降りた先の清水にもサイクルポートがあるので自転車の返却には困りません。





ということでは婆娑羅峠を越えて松崎へ向かいます。少々戻る格好になりますが仕方ありません。稻梓でも乗降できたらよかったです。

稻梓で国道と分かれ、まっすぐ西へ。じわりじわりと上っていくと、次第にあたりは険しい山々に取り囲まれました。こんなところを越えていくのかと怯えていたのですが、道は突如として北上。そして左斜め前方にくつきりと凹んだ部分が現れたのです。これぞ鞍部という眺めに疲れが吹き飛びました。

特に急いだつもりはなかったのですが予定より早く峠を越えられたので、トンネルを抜けた先の道の駅に立ち寄り遅めの昼食。温かい食事でホッと一息つけました。

松崎を出ると海沿いに出ました。思いがけぬ開放感に足を止めて記念撮影。海はどうしてもテンションが上がってしまいます。

堂ヶ島を過ぎたところでアップダウンが厳しそうだからと旧道に逃げると、田子という集落に迷い込みました。こういう入り江に面した小集落は大好物です。すっかり良い気分になって現道に戻ります。

ところが、宇久須という町まで来たところでフェリー欠航の知らせが入りました。今日は朝から風が強く、ずっと天候調査中となっていましたので怪しいなあとは思っていましたが、マジですか…。

どうすることもできず、この日は宇久須の西伊豆クリスタルビューホテルに泊まることとなりました。さすがにお部屋が圧倒的オーバースペックです。



翌朝。案の定フェリーは全便欠航なので、おとなしく海岸線沿いを辿って伊豆エリアのポートまで返しに行くことにしました。

ホテルを出ると道はいきなり坂を駆け上がります。アシストは昨日のうちに使い切ってしまったので、路側帯を押して進むしかありません。時折横をびゅんっとクルマが通り過ぎていきます。



途中から姿を現した富士山に感嘆しつつ、1時間ほどで土肥港に到着しました。乗ったかったなあ…

軽く記念撮影を済ませたら再び海沿いを進んでいきます。先ほどにも増して厳しいアップダウンが続き、幾度となく心が折れそうになりました。電動アシスト自転車重い…。

戸田に辿り着いたのはお昼過ぎでした。深海魚、特にタカアシガニが名物のようで、深海魚の天丼とタカアシガニのコロッケをいただきました。

戸田から先も険しい道の連続です。お腹もはちきれそうなので休み休み進みました。

大瀬岬を過ぎると、ついにアップダウンがほぼなくなりました(電動アシストがあれば楽勝なくらい)。すっかり勝った気分で快調に飛ばしていきます。

15時5分、あわしまマリンパークのサイクリングポートに到着。想定外の長旅になりましたが、無事自転車を返却できました。

今回のルート、日帰り行程では余裕がなさすぎますが、1泊2日ならば名所を巡りつつ楽しめるんじゃないかなと思います。みなさんもぜひ挑戦してみてください。

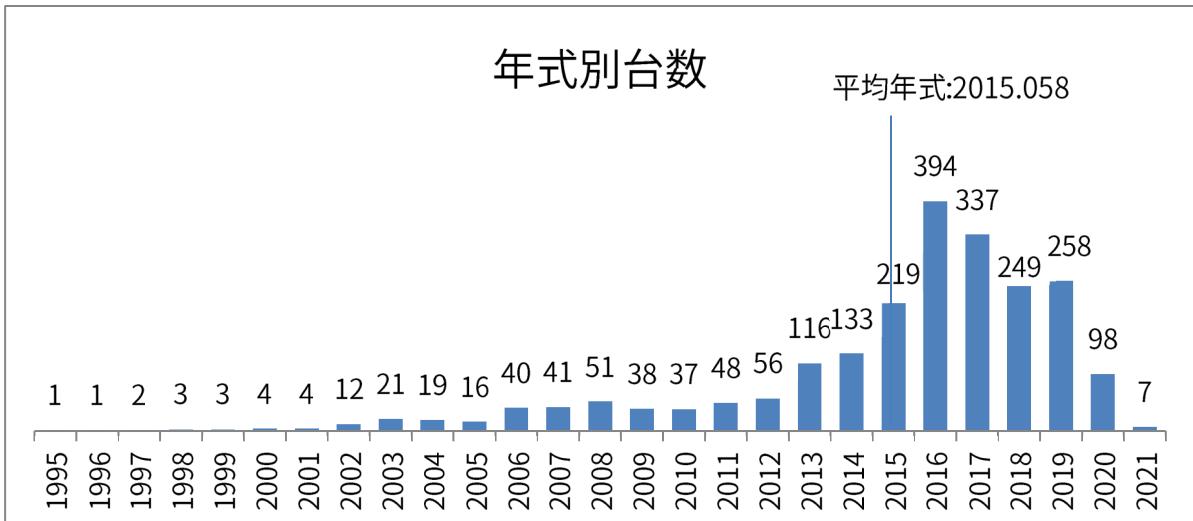


# 某スポーツ大会に参加したバスを分析してみた

コアラ

お久しぶりです。全国バスデータベース 管理人のコアラです。

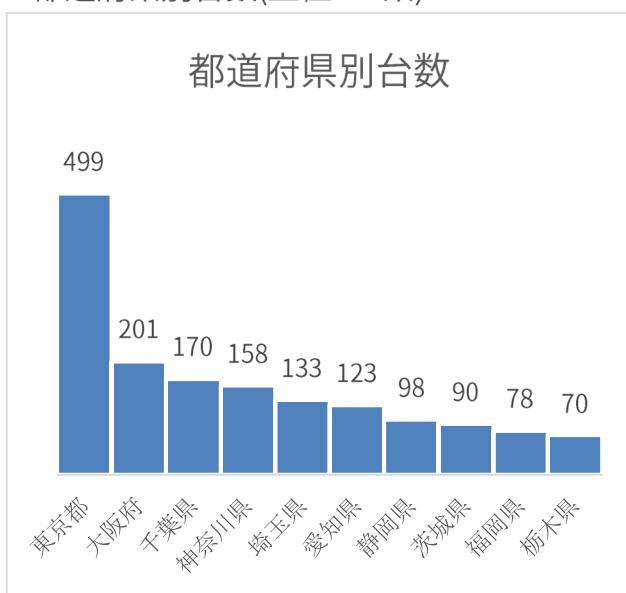
様々な出来事があった2021年。中でも夏に東京で開催された某スポーツ大会は強く印象に残っている人も多いのではないでしょうか。今回はそんな某大会に参加したバスを分析します。



## 1.年式

平均年式は2015年式。バスの寿命が20年程度であることを踏まえると比較的新しい車がやってきていたといえるのではないだろうか。

## 2.都道府県別台数(上位10県)



総計2304両のうち、22%にあたる499両が東京都の車両であった。会場に近い会社の車両を多く用いたということだろう。静岡県が多いのも同様の理由か。(後述)

東京以降は大阪・千葉・神奈川と人口の多い都道府県が並んでいる。これらの都道府県は所属するバスの数も多いためそれが反映された結果といえるのではないだろうか。

また、千葉県において成田ナンバーの車両が多かったことも特筆したい。空港一会場間の輸送を空港近辺の会社が担っていたためと思われる。

なお静岡県もある程度多くの車両が参加したようだが、これは静岡県内開催の競技が有観客で開催されたためその送迎バスにあてがわれた分と考えられる。

「2021年東京 大規模スポーツ大会 輸送バスデータブック」では  
参加したほとんどの車両のデータを掲載しています。ぜひご覧ください。

# 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。

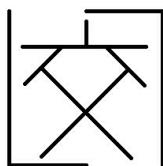
### ・らるりんたす 公式 Twitter(@Laluintas\_ck)

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. 5(書籍番号: 051-ら 0517)

発行日:2021年12月30日

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