

# 東海交通事業

～JR 線のバイパス的役割を担う小さな路線～

東海交通事業は、JR 東海の完全子会社であり JR 線の枇杷島駅から中央本線の勝川までの 11.2km を結ぶ短い路線です。この路線は城北線と呼ばれ、電化はされておらず気動車 1 両でのワンマン運転がなされています。

## ＋ 車両の特徴

城北線で使用されている車両は電車ではなくすべて気動車で、JR 東海が製造したキハ 11 を城北線仕様にした車両のみで営業しています。

この路線は、キハ 11 は 201・202・203・204 番の車両の 4 両のみしか所有していません。そのため、普段は 201・202 番の 2 両しか使用していないので、定期検査などで車両が不足する際は JR に貸し出し中の 203 を呼び戻すか、JR のキハ 40 を借りて運転をしています。

また、城北線全線開通前は東海交通事業で車両を所有していなかったためキハ 40 を借り入れて運用しており、全線開通後はキハ 11 のみで現在に至るまで運行し続けています。



▲城北線で使用されるキハ 11-200 はステップが無い

## ＋ 路線の特徴

この路線は勝川—尾張星の宮間の暫定開業が 1991 年、枇杷島延伸が 1993 年とその歴史は浅いように思われますが、その開業に至るまでの経緯は長く、愛知環状鉄道の間でも説明したように、1960 年代に計画された瀬戸線構想が元となっています。この路線は日

本鉄道建設公団が建設し、JR 東海が所有するという形になっており、東海交通事業は列車の運行を JR 東海より任されています。

城北線は枇杷島から勝川を東西に結ぶ路線で、名二環のすぐ横を添うように成り立っています。運行する区間は全て高架化されておりなおかつ複線化までされていますが、乗客はかなり少なく、単行での運転しかしていません。

列車はすべてワンマン運転で、平日・休日ともに 1 両で運転しており昼間で 1 時間に一本、ラッシュ時でも 20～30 分間隔と運転本数もかなり少ないです。また、JR 東海の完全子会社でありながら IC カードの TOICA や m a n a c a は使用できず枇杷島や勝川を経由する際は、一度改札を出て改めて乗車券を購入する必要があります。城北線の途中駅から JR 線に乗り継ぎの際は、運転士から降車証明書をもらい降りる駅で提示して乗車区間の料金を支払う必要があります



▲城北線勝川駅

## キハ40形 ~暫定開業時に投入されたJR東海からの借入れ車輛~



全長:21,300mm

最高速度:95km/h

エンジン:DMF15HSA(220PS)

1991年末、城北線の勝川—尾張星の宮間が開業しました。しかし、これは暫定的な開業であり、枇杷島へと延伸して全通することになるのは1年半後の1993年の春です。その1年半の間、城北線ではJR東海から借入れたキハ40形を使用していました。当時、美濃太田区に所属していたキハ40形のうち、2057と2112にその白羽の矢が立ち、塗装の変更と、ワンマン化改造などを行った上で投入されました。なお、ステップは板で塞がれていたようです。

1993年にキハ11形200番台が投入されると、元的美濃太田区に戻り、再び東海色に戻されました。その後、2006年までは城北線のキハ11形200番台が検査入場などで車輛不足になると美濃太田区のキハ40形がよくピンチヒッターに入っていました。その際も元城北線仕様のキハ40-6304(元2057)が使用されていました。

## キハ11形200番台 ~城北線仕様のキハ11~



1993年に城北線は枇杷島へと伸び、全通を果たします。その際に用意されたのがキハ11形200番台です。全部で4両が製造され、そのうちの201、202が城北線に投入され、203と204はJRのキハ11形100番台と同じ仕様で製造され、美濃太田区に所属しています。城北線で活躍している201、202は暫定投入されたキハ40形と同じ白地にオレンジ色の城北線カラーを纏っていることが特徴で、更にホームが電車の高いものであるため、ステップが省略されていることが特筆されます。

普段は1両が運用に入り、1両が勝川駅併設の車庫で休んでいることが多いです。しかし、JR名古屋工場へ検査入場する際には美濃太田区に貸し出されている203が代わりに運用に入ります(204は東海交通事業の所有ながら、城北線への入線経験はありません)。美濃太田区に貸し出されている203、204はステップが付いているので、城北線での運用時はステップを塞ぎます。



全長:18,000mm 最高速度:95km/h エンジン:C-DMF14HZA(330PS)