

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.204 「新入生歓迎号」



鉄道との新しい出会いへ。

 **TEKEN**

市川学園 鉄道研究部

Empowered by the new wave.

目次 I n d e x

No.204「新入生歓迎号」

※題名の前の数字はページ数です。

03. 冬の鉄道撮影めぐり (元2-4 石渡 誠)
13. 羽田アクセス対決 (元2-4 海老原 大誠)
21. 千葉を走る路線の発車メロディ (元3-2 木下 開)
24. 京阪本線のダイヤについて (元1-2 片岡 一路)
31. 北陸への初撮影 (元2-3 岡山 幸誠)
48. さようなら北斗星
(元2-3 岡山 幸誠、元2-6 仁科 久那斗)
62. 冬の撮影 (元3-2 稲村 展帆)
69. 北陸新幹線での在来線の動き (元2-4 藤田 匠)
80. 古株使いの東急池多摩と撮影記 (元3-3 高橋 知也)
90. 東武スカイツリーラインを撮りに (元4-1 北向 亮太)
98. 北陸旅行 2014 冬 (元4-2 廣瀬 義人)

冬の鉄道撮影めぐり

～JR+京急を巡る旅～

元2年 石渡 誠

《はじめに》

新入生のみなさん、ようこそ市川学園へ！4月で新3年になりました石渡です。
鉄道研究部はいかがでしたか？入部お待ちしています！

今回は新年の撮影を記事にしました。臨時列車や新車を中心にまとめてありますので、前回よりは面白い内容になっていると思います。

あいさつはこれくらいにしておいて、それでは記事をお楽しみください。

《今回の撮影》

今回紹介する路線は、

✓ JR 線（9 路線）

中央緩行線（阿佐ヶ谷駅）、中央快速線（阿佐ヶ谷駅・豊田駅）、根岸線、
横浜線、横須賀線、湘南新宿ライン、南武線、南武支線、相模線、

✓ 京急線

です。

《JR 線の撮影》

(1) 中央緩行線・中央快速線

今回は 12 月に投入された、E231 系 500 番代の撮影をしに阿佐ヶ谷駅へ、また 211 系の撮影をしに豊田駅へそれぞれ行きました。阿佐ヶ谷駅で撮影した日は中央線快速電車に大幅な遅れが出ていたため、レアな運用が多々ありました。

※1～4…阿佐ヶ谷駅 5・6…豊田駅



1《E231 系 0 番代》



2《E231 系 500 番代》

特にライトの形が違う。



3《E233 系 0 番代》
「中央特快 立川行き」！？



4《189 系「試運転」》



5《211 系（幕 ver.）》
松本行き普通
同じ 211 系でも、行先表示が 2 種類あったなんて！



6《211 系（LED ver.）》
豊田車両センターから入線

(2) 根岸線

根岸線の電車と根岸発着の貨物列車の撮影に行きました。

※7～10…関内駅



7《E233系 1000 番代》



8《E233系 1000 番代》



9《EF210 形》

根岸行きの貨物



10《EF210 形》

根岸始発の貨物

(3) 横浜線

今回は日中の横浜線を古淵駅と相模原駅で撮影しました。

※11・13・15…古淵駅 12・14・16…相模原駅



11《E233系 6000 番代》



12《E233系 6000 番代》



13《E233系 6000 番代》



14《E233系 6000 番代》



15《E233系 6000 番代》



16《E233系 6000 番代》

(4) 横須賀線・湘南新宿ライン

西大井駅で横須賀線の電車と快速「成田山初詣伊東号」を撮影しました。

※17～22…西大井駅



17《E217系横須賀色》

「普通 君津行き」



18《E217系横須賀色》

「エアポート成田 成田空港行」



19《E231 系湘南色》
路線名に英字が付いている…。



20《E259 系》



21《185 系》
後ろの 7 両がなんとあの塗装！



22《185 系》
快速「成田山初詣伊東号」

(5) 南武線・南武支線

南武線…前回記事に載せることができなかった 205 系 1200 番代
を待っていたところ、1 発目にやって来た電車が↑。

5 分で撮影終了…。(←撮影時間 40 分って予定だったのに…)

南武支線…川崎新町駅で南武支線の撮影をしました(←ついでです)。

※23…平間駅 24…川崎新町駅



23《205系 1200番代》

24《205系 1000番代》

(6) 相模線

相模線の撮影は1面1線なのに乗降客数が多い、上溝駅で行いました。ちょうど夕方だったので、特に26番はいい写真になりました。

※25・26…上溝駅



25《205系 500番代》

26《205系 500番代》

《京急線の撮影》

※(1)～(3)は全て同じ日に撮影しました。

(1) 平日 朝の通勤ラッシュ

京急線の超有名撮影地「ハツ山橋踏切」で京急線の朝の通勤ラッシュを撮影しました。ここではラッシュ時間帯を中心に設定されている運用を紹介します。

※27～34…品川駅～北品川駅間「ハツ山橋踏切」



27・28《京急新 1000形ステンレス車》



29《京急 2000 形》



30《北総 9100 形》



31《京急 600 形》



32《京急 2000 形》



33《都営 5300 形スカート無》 34《京急新 1000 形アルミ車》



(2) 平日 午前

平日午前の京急線は、2 か所の撮影地から。

※35～38…新馬場駅 39・40…仲木戸駅



35・36《都営 5300 形スカート有》
どちらも少数派の行先…。



37《都営 5300 形スカート無》 38《京成 3050 形》
こちらも少数派の行先…。



39《京急 2100 形》
♪いい感じ♪

40《京急 600 形》

(3) 平日 午後

平日午後の京急線を、2 か所の撮影地で撮影しました。

※41～44…能見台駅～金沢文庫駅間 45・46…金沢文庫駅～金沢八景駅間



41《京急 2000 形》



42《京急 600 形》



43《京急 600 形》



44《京急 2100 形（青）》



45《京急 2100 形》



46《京急 1500 形》

(4) お正月特別ダイヤ

1月1日「元旦」から撮影する人なんていませんよね？この日はちょうど祖母の家に居たため、京急線の能見台駅・上大岡駅で撮影をしました。

お昼過ぎに上大岡駅で撮影をしていた時、突然雪が降り始めました！雪の鉄道撮影はめったにできないため、いい写真が撮れました。

※47・48…能見台駅 49・50…上大岡駅



47《京急新 1000 形アルミ車》



48《京急 600 形》
雪が舞う…。



49《京急 2100 形》



50《京急新 1000 形（黄色）》
こちら雪の中やってくる…。

《おわりに》

今回は前回よりもたくさんの路線を撮影したので、JR 線は路線別にまとめてみました。記事はいかがだったでしょうか？

JR9 路線のほかに東海道線と鶴見線も撮影したのですが、東海道線については上野東京ラインの都合もあるためまた今度にしたいと思います。鶴見線は撮影する時間帯を考えてもう一度撮影したいと思います。お楽しみに！

読んでいただきありがとうございました。

羽田空港アクセス対決

元 2 年 4 組 海老原 大誠

1・ごあいさつ

みなさん こんにちは 初投稿の 海老原です。

簡単に自己紹介しておく、鉄道と飛行機がすきという結構ガチな(?)マニアです(たまにドルオタとか言われますが無視しましょう)。ここでつらつら自己紹介してもいみないので、さっそく内容にレッツゴーズラ。

2・調査内容

2020年にオリンピックの開催が決まった我々日本の世界都市「東京-TOKYO-」。当然のことながらオリンピックの時に外国人の方々がたくさん来ます。

そこで必要となるのが「空港～市街地のアクセス」。実を言うと日本の空港アクセスは意外にも(かなり)不評なんです。

そんな空港アクセスの現状を調べるため、東京モノレールと京急の最速達列車同士、浜松町・品川～羽田空港国際線ターミナル間で調査・比較してみました。

3・往路 東京モノレール 空港快速

まずは東京モノレールから。東京モノレールは、「HKT48・モノレール派宣言」と題し福岡(厳密には博多)拠点のアイドルグループ「HKT48」を使って結構宣伝しています。そこで出発前にテーマソングの「桜・みんなで食べた」を数回聞き、テンションをmaxにあげて出発。そしてなんだかんだでモノレールの起点、浜松町駅に到着。早速調査開始したのでウイス(HKTいらねーよとかいわないで欲しいニャー)。

何の変哲もなくホームに上がるとそこには普通列車が・・・しかしなんとなく違和感が。その普通列車をよく見てみると、

「**むむむ あの方がいるでういすー**」(モノレールは大じゃないとかいねニヤイ。)

そこには2014年にデビューしたばかりの新型車両**10000形**のお姿が！早速ホームの東京寄りにダッシュし、お顔を撮影。ここで早速乗車・・・

「**ちょっと、まて—————**」

今回は最速達列車同士の比較。普通列車に乗るのは意味なし。なので悔しいけどパス。

そして、空港快速が入線。車両は何の変哲もない**1000形**。最後部の席を奪い取り、早速出発したでウイス。ここで写真を入れましょう。文ばっかりでもつまらないし・・・



こちらが**10000形！**のりたかった～のりたかった～のりたかった～！YES！



1000形。今回の調査の相棒。基本この車両が来ます。乗ったことがある人も多いと思います。

出発してしばらくは湾岸地区のマンションの間を通りぬけます。

そして流通センター付近の工業地帯を通り、

やがて昭和島へ。昭和島には車庫があり調査当日もたくさんのモノレールがいました。

そして、浜松町でパスした普通列車を追い抜き、だいぶ空港が近くなりました。



←昭和島に止まっていた
1000形の方々

書くのわすれてましたが、アナウンスが日・英・中・韓の四ヶ国語になっていて、「〇〇航空をご利用の方は××ターミナルでお降りください」というアナウンスもあり、わからない人や外国人には分かりやすいと思いました。

そうこうしているうちに目的地の羽田空港国際線ビル駅に到着。

浜松町からの所要時間は **13分37秒30!**

料金は…**490円**でした。そのあとホームに両替用の機械があったので、なんとなく写真をとりました。



4・復路 京急 エアポート快特

帰りの列車の時刻をしらべようと、京急の羽田空港国際線ターミナル駅にいったら先発の列車がエアポート快特でした。

しかしもう少し空港にいたかったので、この次のエアポート快特はいつなのか係員に聞いたところ、40分に一本という回答をいただきました(ありがとうございます)。

~~40分に一本とかどんだけ本数少ないんだよー~~

てな主観的感想は置いて再び40分後駅に向かいました。ホームに入るとそこには一本前の横浜方面の列車が。横浜・東京の両方に直で行けるのは京急の強みだと思います。そのあと入線したエアポート快特の車両は新1000形でかなり混んでいました。



乗車した新1000形。調査当日に撮影し忘れたので、以前撮影したものを使用しています。



出発後京急蒲田までは5分ほどでした。蒲田までは住宅街を通り抜けるため、車窓に関しては特に変わったことはなかったです。

やがて京急蒲田を通過すると高架に入り、あっという間に終点品川に到着。ちなみに蒲田～品川間の車窓はただの高架とゆような感じでした。

それでは結果・・・

所要時間は **11分26秒89**

料金は **410円** という結果でした

5・結果のまとめ&考察

では結果です

料金の安さ→**京急**

速さ→**京急**

本数の多さ→**モ/レール**

この3つでは 京急の圧勝ですね 実際京急は横浜と東京両方に行けることができるし、ターミナルも品川なので浜松町よりも利便性は優れていると思います。

しかし、京急は相互直通運転により複雑化してしまったことが弱点だと思っています。」



京急の駅にはってあった路線図。
こう見ると京急のネットワークの範囲の広さがわかります。

ではモノレールはどうでしょう？

モノレール最大の利点はやはり本数の多さでしょう。普通→空港快速→区間快速の順に短い間隔で来ます。

またモノレールは京急と違い、外国語アナウンスが充実しているので日本語がわからない観光客にとって、とても分かりやすいと思います。



羽田空港で撮影した、モノレールの電光掲示板。

やっぱりモノレールは本数多いと思います。

2020年夏季五輪開催決定、2014年3月の羽田発着国際線の増便などにより、今後羽田空港の需要は上がっていくものだと思います。

最近はオリンピックまでにJRが都心～羽田空港間の路線を整備する計画や、モノレールを東京まで延伸する計画が浮上しています。

これらの計画が実現するかは不透明ですが、羽田～都心のアクセス鉄道はオリンピックまでになにかしらの変化があることは何となく予想できると思います。

6・感想

最後までお読みいただきありがとうございます。僕の初原稿いかがでしたか？

パソコンに不慣れ(というか全くできない)なので読みにくい箇所があったかもしれません

これからも競合路線の比較や、東横線などのお洒落な路線沿線のパンの調査などをしてみようと思います。乞うご期待ください。

7・おまけ

空港に行って飛行機の写真がないのも何となく寂しいので、2014年末に某騒動でゆれたあの航空会社の飛行機の写真を・・・



手前の水色の機体です もうわかりましたよね？

そうです、ナッツ●ターンのあの会社です。

千葉を走る路線の発車メロディ

Part1 ～総武線編～

元 3-2 木下開

1. 前奏曲

こんにちは！この部誌が発行される時には高校生になってしまっている木下です。前回の「黒部への旅物語」（詳しくは HINODE203 号をご覧ください）から連投となりますが、今回は打って変わって発車メロディについて書いていきます！ちなみに、小見出しは「導入的性格をもつ器楽曲」という意味をもつ「前奏曲」とさせていただきました！「はじめに」と同じようなものと考えてください（笑）。今回は **Part1** として総武・中央線各駅停車の発車メロディについて書いていきます。今後、別の路線でも書いていこうと思います！

2. 幻想曲

「幻想曲」とは「自由な形式の楽曲。副旋律が主旋律を追いかける形」です。「主旋律」を「発車メロディの紹介」、「副旋律」を「車両紹介」として、総武・中央線各駅停車の紹介をしようと思います。

総武・中央線各駅停車は千葉～三鷹間を結ぶ鉄道のことです。千葉～御茶ノ水間が総武線、御茶ノ水～三鷹間が中央線です。上り電車は三鷹行き、中野行きが一般的ですが、夜間は武蔵小金井行き、立川行き、御茶ノ水行きも存在します。下り電車は千葉行き、津田沼行き、西船橋行きが存在します。また、三鷹～中野間、西船橋～津田沼間を東西線が乗り入れています。

使用車両は、E231 系 0 番台と 500 番台、209 系 500 番台。東西線からは E231 系 800 番台、05 系、07 系、15000 系です。



前頁左：E231 系 0 番台。平井にて撮影。

前頁右：E231 系 500 番台。こちらも平井にて撮影。新車...ではなく山手線からの転属。

3. 協奏曲

「協奏曲」は「独奏楽器と管弦楽器の合奏」。ここでは、「複数の駅で使われているもの」とします（笑）。上り電車と下り電車に分けて、ベスト 3 を発表しようと思います。

まずは上り電車。

	名前	数(駅)	主な駅
1 位タイ	JR-SH2	8	本八幡駅、小岩駅、錦糸町駅 他
1 位タイ	Verde Rayo	8	稲毛駅、津田沼駅、西船橋駅 他
3 位	教会の見える駅	7	四ツ谷駅、東中野駅、阿佐ヶ谷駅 他

続いて下り電車。

	名前	数(駅)	主な駅
1 位	JR-SH2-1	9	荻窪駅、錦糸町駅、本八幡駅 他
2 位	Gota del Vient	8	西船橋駅、船橋駅、津田沼駅 他
3 位	春 New Ver	7	阿佐ヶ谷駅、東中野駅、四ツ谷駅 他

このようになりました。上り電車と下り電車の組み合わせが同じ駅が多く、上位の数があまり変わりませんでした。全 39 駅で 23,4 駅がベスト 3 に含まれています。

4. 独奏曲

「独奏曲」は「楽曲のなかで単独の演奏者によって演奏される独立したパート」。①ご当地メロディ、②ここでしか聴けないメロディ、③その他を紹介していきます。

① ご当地メロディ

ご当地メロディとは、その駅にゆかりがある曲のこと。プロ野球球団の本拠地の近くだったり作曲者の故郷だったり理由は様々です。今回は 2 種類あります。

まずは三鷹駅。ここの発車メロディは「めだかの学校」です。これは作曲者の中田喜多氏が住んでいたことが理由です。

そして水道橋駅。ここの発車メロディは「闘魂こめて」。これは水道橋駅を最寄り駅とする東京ドームを本拠地とするプロ野球球団「読売巨人

軍」があり、その球団歌が「闘魂こめて」ということが理由です。

- ② ここでしか聴けないメロディ
表にまとめました。

駅名	メロディの名前
御茶ノ水	JR-SH 9-1
両国	夕日を迎え(上り電車)、新たな街(下り電車)
市川	森の妖精(上り電車)、朝づゆ(下り電車)
幕張	ハッピーガール(上り電車)、朝のドヴィッシー(2 番線)、ジュピター e(3 番線)、幸福の銀レール(下り電車)

幕張駅の 2,3 番線を除いて、その駅に行けば聴くことができます。しかし、幕張駅の 2,3 番線はあまり鳴りません。2 番線は幕張駅始発の電車、または総武線のダイヤが乱れて幕張行きが誕生したときに聴くことができます。3 番線は一日に一度鳴る程度です。

- ③ その他

総武線には発車メロディが存在しない駅があります。それは千葉駅です。1988 年に利用客から耳障りだと不評であったため廃止し、それ以来発車メロディなしで発着してきました。2015 年のリニューアル完成後に導入する計画もあります。

5. 後奏曲

この小見出しは「おわりに」ってことです。後奏曲...こんなものないのかもしれませんが...

さて、2.5 ページほどしか書けませんでしたがいかがでしたか？この原稿、締め切り直前に書いたので、雑になっている個所もあると思いますが、大目に見ただけだと幸いです。また Part2 も書こうと思っています！総武線快速か京葉線になると思います！その時はまた読んでいただけると幸いです。

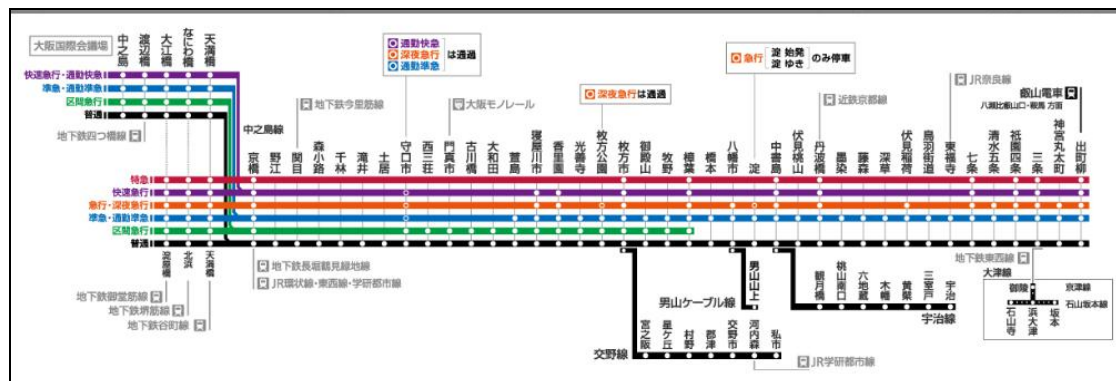
ここまで読んでいただきありがとうございました！さようなら～

みなさん、こんにちは。片岡です。前にもは数回書いています。 珍しく関西系の原稿になっているはずですが…。だいたい読みにくいかもしれませんが最後までお読みいただければ幸いです。

なお、ダイヤ作成時は、改定の「京阪線時刻表(全列車掲載)」を使用しました。また、すべて手作業で入力していったため、数分程度の誤差がある場合やダイヤグラムが「垂直線」になっている場合がありますがご了承ください。(ダイヤは全て平日ダイヤです。)

1、京阪の種別

京阪には、特急、通勤快急、快速急行、急行、深夜急行、準急、通勤準急、区間急行、普通の合計 9 (臨時の快速特急も含めると 10) の種別があります。停車駅は、下の図のようになっています。



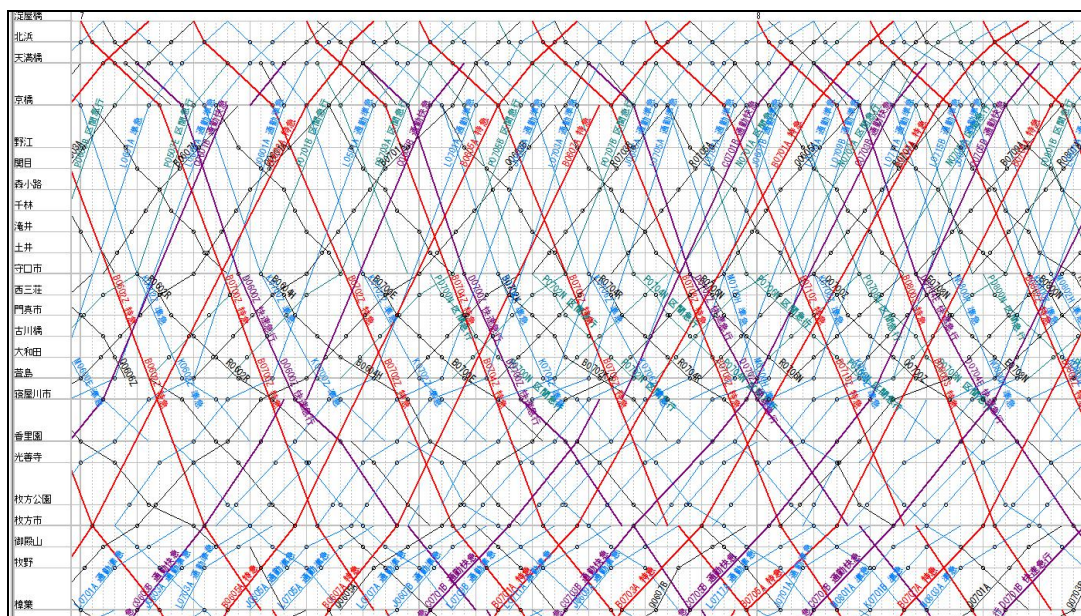
ちなみにダイヤグラムの色はこの図の種別の色に準拠しています。

2、京阪本線のダイヤ

(1)とりあえず樟葉までの朝ラッシュの話。

とりあえず「時刻表」欄に時刻を打ち込んで、朝ラッシュ時の守口市付近のダイヤがどうなっているかを確認すると…

(注 :ダイヤ上の○印は、停車時間が 1 分未満であることを示します。以下すべて共通です。)



【図1】淀屋橋から樟葉までの頃までのダイヤグラム。

とりあえず樟葉まで。でも流石は複々線、走っている列車の本数が違いますね。門真市～大和田付近ですでに列車が多すぎます…。それでもダイヤ上の特徴があり、

- ①朝ラッシュの下り(淀屋橋方面)に限り、通勤準急が運転される。
- ②特急と通勤快急が連続して運転されている。
- ③日中は運転されない区間急行が混雑時間帯を中心に運転されている。
- ④萱島始発・萱島行の各駅停車が多く運転されている。

ということが挙げられます。

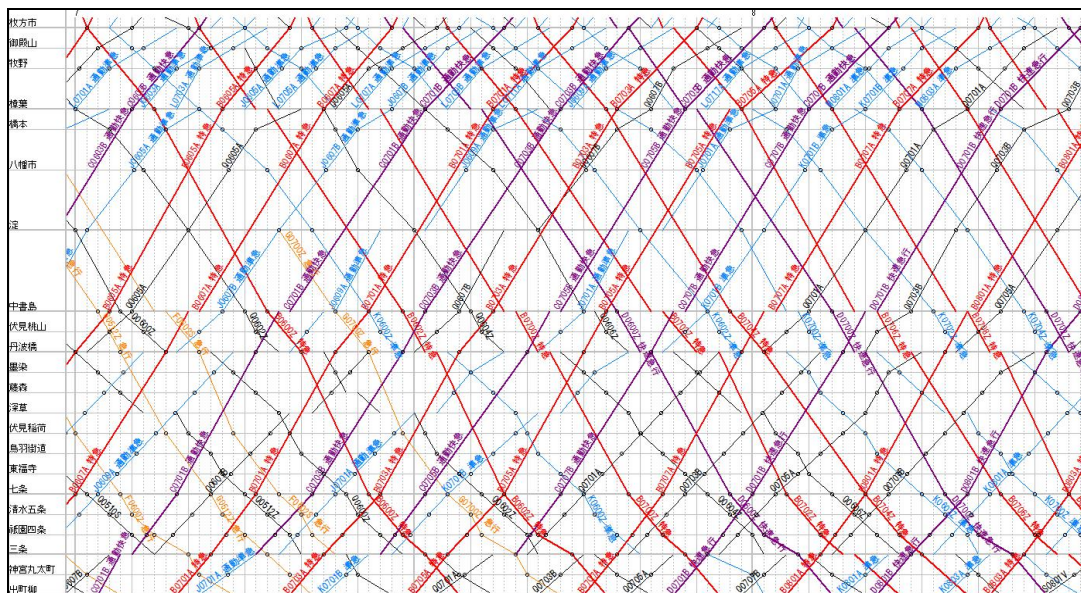
②の通勤快急は、特急とほとんど同程度の速達性を持つため、特急の代わりに香里園や寝屋川市に停車するこれを運転していると考えられます。

③の区間急行の設定、④の萱島始発の各駅停車は、急行や快速急行が停車するほど需要のありそうな守口市～京橋間の混雑対策と考えられます。区間急行を設定しないと、各駅停車しか停まらない途中の野江～土井などの混雑がさらに悪化してしまうからでしょうか。ただ単に需要がないだけかもしれませんが――

快速急行や急行を守口市に停めるのだったら、「通勤〇〇」系統の種別も停めたほうが良いとは思いますが、実際はどのようなのでしょうか。

(2)樟葉以遠の朝ラッシュの話。

【図1】と同じ時間帯の樟葉以遠のダイヤグラムが次の【図2】となっています。



【図2】 樟葉～出町柳のダイヤグラム

この時間帯、出町柳まで行かない列車は枚方市、又は樟葉(時々三条止まりも…)で折り返してしまうので、先ほどの【図1】より列車の本数は減少します。この区間も、【図1】の優等通過駅と同じく、優等列車が通過する駅はおおむね分間隔で列車がやってきます。種別に注目すると、日中と同じく、準急(通勤準急)と各駅停車が交互に来ます。違うところと言ったらときどき急行が来るくらいでしょうか。

優等列車は、特急と快速急行(通勤快速)がおよそ7分間隔でやってきます。ラッシュの特徴は、樟葉までとほぼ同じです。ただ、萱島発着の列車が来ないため、本数は減っています。

(3)中之島線

中野島…ではなく中之島線のダイヤグラムは、京阪本線と比べて単純なダイヤになっています。



(前頁) 【図3】 中之島線[ラッシュ時]のダイヤグラム(頃)

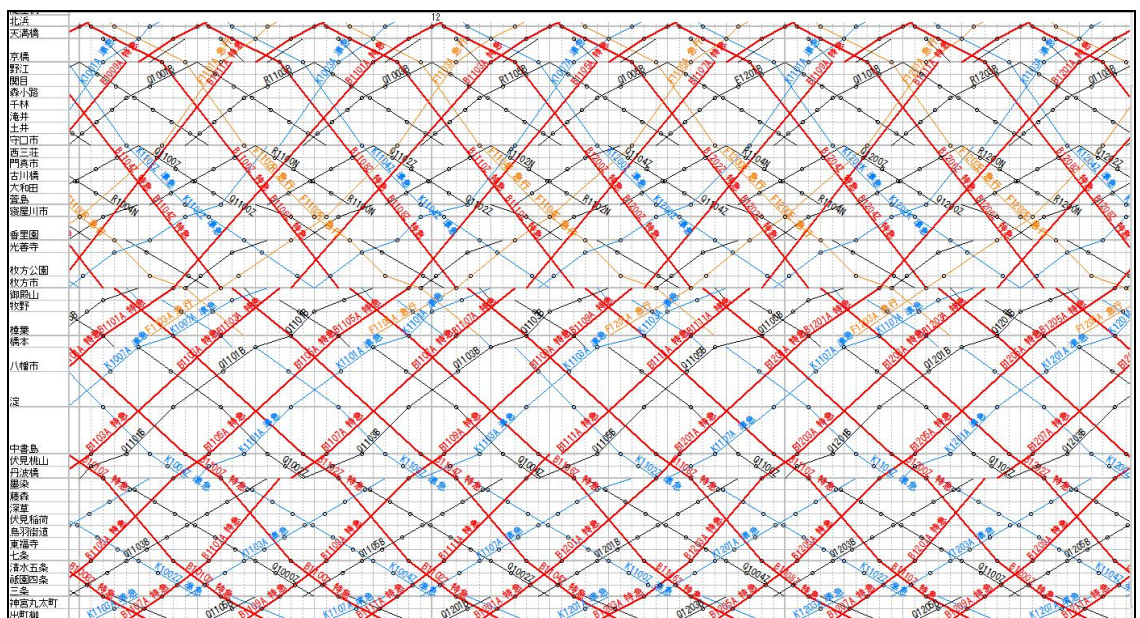


【図4】 中之島線[日中]のダイヤグラム(頃)

2008 年の中之島線開通に合わせ、快速急行が京阪でも設定されました。中之島線の終着駅中之島は、大阪国際会議場前という副駅名が示すように、そこがとても近い位置にあるので、快速急行はそこへのアクセス用に設定されたと考えられます。ラッシュ時に 20 分間隔で設定されているので、アクセス用種別としての役割は十分に果たしていると思われます。タラッシュは【図3】とほぼ同じようなダイヤグラムのため省略します。

【図4】の示す通り、中之島線は、昼間はずっと 10 分間隔で普通が来る(阪急今津線や通学で使っている武蔵野線などとほぼ同じ)ような状態です。

(3)日中のパターンダイヤ



【図5】京阪本線(鴨東線)の日中ダイヤ(頃)

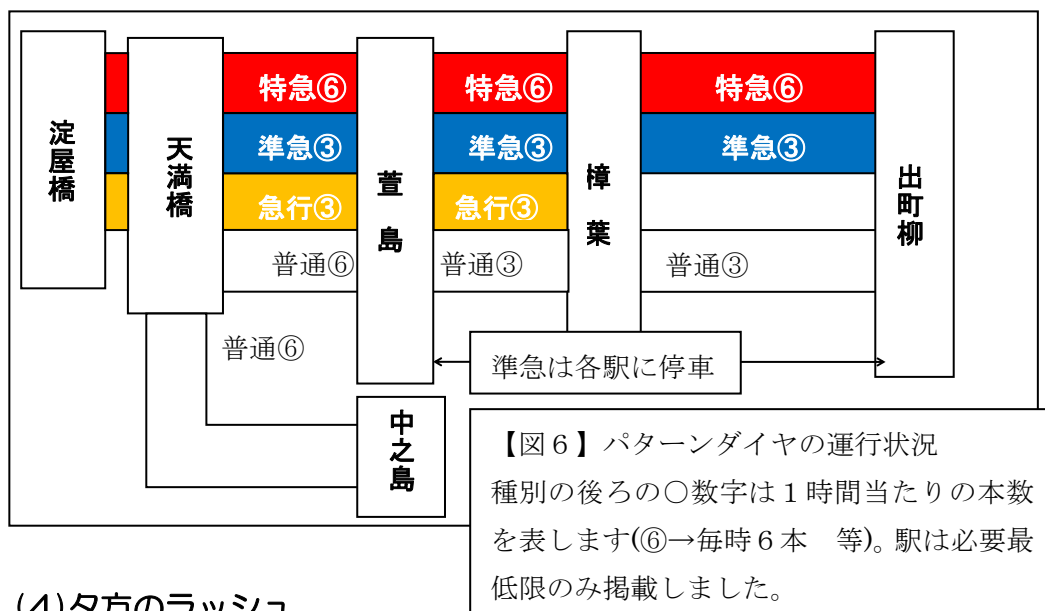
日中ダイヤは完璧なパターンダイヤになっています。運行のようすは、次頁の【図6】にまとめました。~~ダイヤ書くのすごく楽でしたよ。~~

【図5】を見た限りでは、日中は複々線を十分に活用しきれていないと思

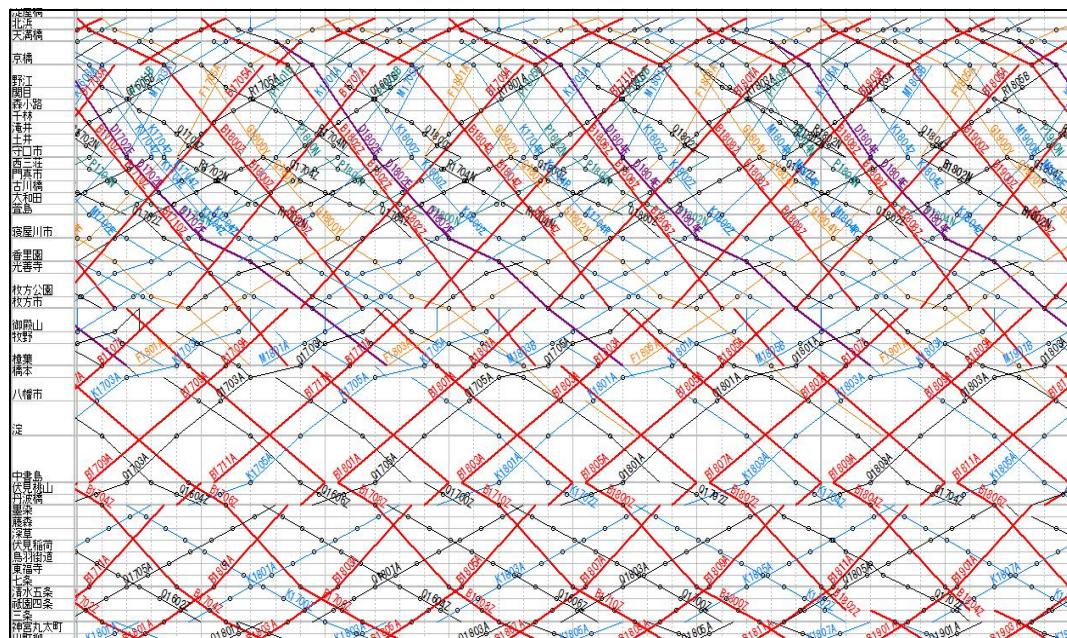
うのですが…。日中は阪急などと同じく複線でも十分な気がします。

また、快速急行はラッシュ時専用の種別のように、日中は設定されていませんが、その代わり、20分に一本急行が樟葉まで運転されています。本

~~当に急いで行く急行になっているかはわかりませんが…。~~



(4) 夕方のラッシュ



【図 7】京阪本線・鴨東線のラッシュ時ダイヤ(頃)

どうやっても垂直線が直らないよね...という訳で枚方市～御殿山が垂直線ですがこのダイヤグラムを使います。

と言っても基本は日中のパターンダイヤで、それに快速急行(ただし朝とは違い樟葉止まり)と区間急行などを追加しただけ(だけ?)のダイヤです。

速達列車増強のためか、樟葉止まりの準急が 20 分に一本運転されています。朝ラッシュ同様、複々線区間では列車の間隔をガチガチに詰めていますが、樟葉より出町柳寄りに行くと手抜き日中のパターンダイヤと全く変わら

ないじゃないですか、これ。これで乗客を捌けているのなら別にいいのですが、これ。これで乗客を捌けているのでしょうか…。

3、まとめ

京阪のダイヤの長所

- ・多彩な種別が設定され、時間帯に応じ使い分けられている。
- ・10 分に 1 本「特急」を運転し、遠方への速達性への配慮もしている。
- ・ラッシュは、複々線を生かしてたくさんの列車を運行している。
- ・深夜利用客への配慮(＝深夜急行の設定)

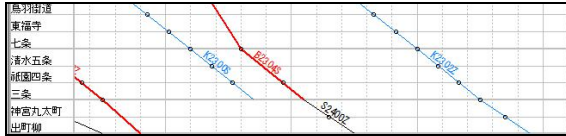
京阪のダイヤの短所

- ・優等通過駅(土井、滝井など各駅に停まる列車しか来ない駅)の本数がラッシュでも 10 分に 1 本と少ない。
- ・特に守口市で一度に特急と準急などを退避・連絡するダイヤが多く、普通が長時間待たされる。
- ・日中は複々線の効果を発揮できていない(乗客が少ないせいかな?)

と、大雑把にまとめるとこんな感じでしょうか。

あと意外にも京阪種別変更を三条まで行く最終の特急でやっているんで

すね...(下图)。終着の三条で三条始発の各駅停車になるだけですが(神宮丸太町への配慮だと思うのですが...)。やはりどこぞの迷鉄名鉄には敵いませんね。



左：噂の？種別変更の実態

4、あとがきのようなもの。

いや、京阪って結構雑な個性的なダイヤしてたんですね…、深夜時間帯に種別変更していたりとか。

前の2作とは違って長文(でも結構画像が占めていたような…)で新入生歓迎の部誌のネタとすればかなり変わったものだったり考察が間違っていたりしているかもしれませんが、最後まで読んで頂きありがとうございました。それではっ。

ちなみに今回1回も車両の写真が出てこなかったのは単に画像がないだけです(汗)。

-参考文献？-

「1、京阪の種別」の停車駅の図は以下 URL より。

<http://www.keihan.co.jp/traffic/station/>

「京阪線時刻表(全列車掲載)」は以下 URL より。

<http://www.keihan.co.jp/traffic/traintraffic/timetable.html>

北陸への初撮影

元 2-3 岡山 幸誠

1. はじめに

冬休みを利用し、北陸の方へ撮影に行って来ました。
初めての投稿で、このような撮影は初めてなのですが、最後まで読んでいただければと思います。

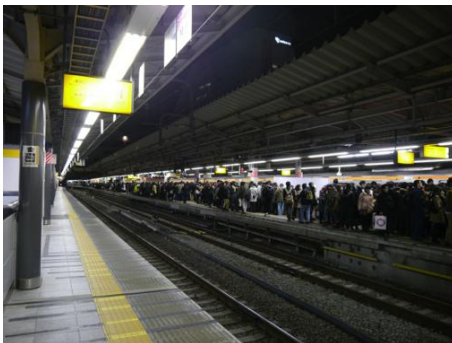
2. いざ北陸へ

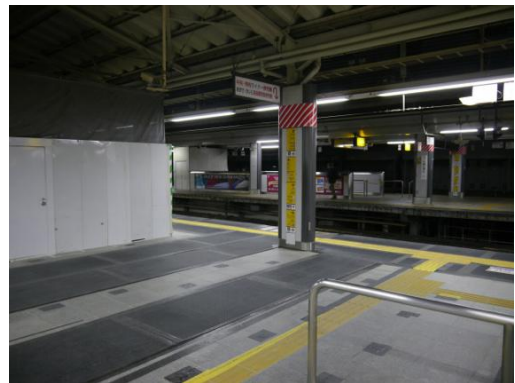
北陸へ行くと言っても、まだ北陸新幹線は金沢まで開業していませんし、長野新幹線に乗るとしてもそんなお金はありません。

そこで、これまでも何度か利用している「青春 18 切符」の登場です。とは言っても、ずっと鈍行でいくのは疲れるし、効率が良くないので「快速ムーンライト信州」で行くことに。これなら 1 日を有効に使うことが出来ますし、何より快適です。

3. 出発は深夜、到着は早朝

ということで、「ムーンライト信州」の始発駅である新宿へ。到着したのは 23 時頃。発車は快速なのに中央本線の特急専用ホームの 9 番線。他のホームは人で埋め尽くされているのに対しここだけは異様にひっそりとしていました。隣の 10 番線ホームからは最終の特急である「かいじ 123 号」甲府行きが発車していきました。





- 前頁左上 ごった返す中央線のホーム
- 前頁右上 最終の特急かいじ甲府行き
- 左上 電光掲示板
- 右上 9 番線は閑散としている

23 時 30 分頃ついに「ムーンライト信州」が入線。車両は旧あさま色の 189 系 N102 編成（長野区）です。さすがに古く傷が目立ちます。列車は到着後、幕を回送からムーンライト信州へと変え 23 時 54 分に発車しました。



左 新宿駅に停車中の 189 系

右 傷が目立つ

《様々な種別幕》



左上から順に 快速/普通/妙高号/快速妙高号/あさま/はまかいじ/快速アルプス/快速ファンタジー舞浜号/おはようライナー/ムーンライ

ト信州/ムーンライト信州 白馬行き

列車の中に入ると国鉄車両特有のにおいがした。指定された席は 4 号車であるが、1～5 号車がフリーストップ式のリクライニングシートで 6 号車のみが簡易リクライニングシートとなっておりこちらの方がグレードは低い。



右 簡易リクライニングシート（6 号車）

左 あさまの指定席として使われたシート（1～5 号車）

列車の次の停車駅は立川で、この駅で 0 時を超える。立川まではノンストップであるが、ずっと信号にひっかかっているようで途中駅を超ノロノロで通過し 36 分かけて立川に到着。その後は八王子、大月、塩山、甲府、小淵沢、富士見、茅野、上諏訪、下諏訪、岡谷、塩尻という順に停車していき目的地の松本には 4 時 32 分に到着した。富士見と塩尻では比較的長い停車があった。

松本駅では二時間弱の待ち時間があるので近くで朝食をとった後、暗い道を歩き、闇に包まれる松本城を見に行った。

駅の表示板によれば気温は-7 度であった。

4. 長野から新潟へ

松本から篠ノ井線、信越本線で長野へ。途中の姨捨駅周辺では鉄道の日本三大車窓のうちの一つである善光寺平を通過。また姨捨駅ではスイッチバックがあり、姨捨駅発車後少し引き返す。

長野からはムーンライト信州と同じ 189 系で運転される普通 妙高 1 号で北上した。



左 善光寺平 美しい

右 妙高号。全国でも有数の特急型普通列車。

今回は 189 系 N103 編成あさま色。国鉄色がいいのに…
そして最初の撮影の目的地、関山に到着した。

5. 撮影のはずが…

当初の予定では関山駅から徒歩 30 分ほどの撮影地に行く予定であったが、駅周辺にはもはや道といえるものは無く、雪のじゅうたんが広がっていた。仕方がないので泣く泣く撤収



左 一面の雪景色

右 除雪車 雪国らしい

撮影が出来ず非常に悲しかったが、次の列車を待った。



どちらも 115 系。右が湘南色、左が長野色。関山駅にて。

6. 直江津駅でのサプライズ？

悲しい気持ちのまま直江津駅に到着し、ホームのベンチで次の列車を待っていると、駅のアナウンスが聞こえた。

「大幅に遅れております、寝台特急トワイライトエクスプレスは只今隣の黒井駅を通過いたしました。ご利用の方はホームにお越し下さい。」トワイライトエクスプレスは約 5 時間の遅れで直江津駅に到着した。



←トワイライトエクスプレス



左 はくたか



右 485系北越 国鉄色

7. 今度こそ撮影 雪の上を進む！

直江津からは信越本線で長岡方面に北上し第二の撮影地、越後岩塚駅へ。駅に到着後早速撮影地に向かって歩き出しました。

途中線路沿いに出るのですがそこには多分、元々道があったんでしようが雪で埋め尽くされ線路と同じ高さにまでなっていました。

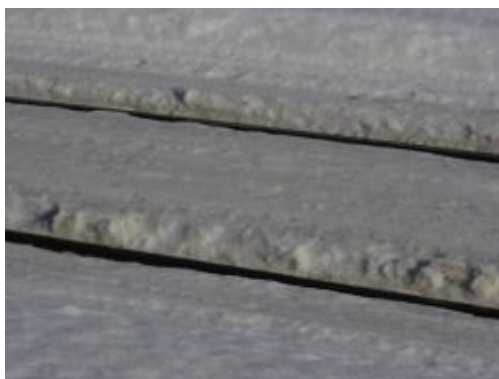
歩こうとしても足がすべて埋もれ腰より下は雪の中という過酷な状態にも陥りました。何度も身動きを取れなくなりながら自分で適当に場所を見つけ撮影を開始しました。



←撮影地の様子。

足跡がずっと先まで続いています。

自分の目の前に線路があります→



]

《撮影した列車》







前頁

一段目左 北越 6 号（485 系 3000 番台）

順光できれいに撮れた

右 逆光の 115 系新潟色

二段目左 順光の 115 系長野色

右 くびき野 2 号（485 系国鉄色）

正面に陰が入ってしまった。

三段目左 こちらは陰が入っていないが、最後部まで収まっていない。

右 逆光だがこっちの方がいい気がする。

四段目左 逆光の貨物列車。

右 115 系新潟色 越後岩塚駅にて

8. いざ富山へ

越後岩塚からは直江津を経由して富山に向かいました。

総計で三時間半かかり、足は雪でびしょぬれだったので非常に疲れしました。

富山到着後はホテルに向かいました。そこで真っ先に風呂に入ったのはいうまでもありません。



←富山駅 やっと着いた！

そして次の日は朝早くの出発なので 4 時 30 分に目覚ましをつけ就寝しました。

9. 魚津での撮影

次の日は富山駅前で朝食をとり、5 時 46 分発の列車で魚津駅へ。

この日も早速撮影です。魚津駅から撮影地までは徒歩 30 分。

前日のように雪は見られなかったものの、雨が降っており、道に迷いながらも撮影地（経田踏切）に到着しました。

しかし、踏切の前に到着したとき、スノーラビットのはくたかが通過。撮りたかった…

雨の中での撮影もまた大変なものでした。

《撮影した列車》





左上 おはようエクスプレス 三両編成

右上 トワイライトエクスプレス 横を北越がはしっている

左下 475系 普通列車

右下 富山地方電鉄 アルプスエクスプレスも撮れる

10. 倶利伽羅での撮影

魚津での撮影を終え、また富山に戻り有名な撮影地のある石川県の倶利伽羅に向かいました。

撮影地は倶利伽羅駅から徒歩5分ほどの笠谷踏切。さすがに有名撮影地とあり7名ほどの撮影者がいました。

《撮影した列車》





- 一段目左 はくたか 9 号
 右 サンダーバード 3 号
 二段目左 北越 3 号
 右 しらさぎ 1 号
 三段目左 はくたか 11 号 スノーラビット
 右 サンダーバード 7 号
 左上 しらさぎ 3 号
 右上 はくたか 4 号 (683 系スノーラビット)
 かわいらしい感じがする。
 左下 最後部は 681 系スノーラビット
 右下 はくたか 13 号

撮影を終え倶利伽羅駅に戻り富山で買った駅弁「ますのすし」を食べました。とてもおいしかったです。



この後は、金沢、福井、敦賀、近江今津、京都を經由し祖父母のいる木津へ向かいました。

11. 北斗星の撮影

これは北陸の撮影旅行とはまた別の日に行った撮影についてです。どうしても北斗星が撮りたかったので、有名撮影地ワシクリ（栗橋～東鷲宮）へ行きました。

撮影地はそのうちの黒小屋踏切です。



右 E231 系

左 東武 100 系 スペーシアきぬがわ 2 号



上段左 貨物列車 金太郎牽引
 右 工事臨列車 EF65 牽引
 中段左 貨物列車 金太郎牽引

右 貨物列車 EF65 牽引 非常に長い
下段左 北斗星 40 分遅れの通過
右 EF64 1 両ではしっていた

12. 終わりに

僕にとっては初めての撮影であり原稿であった訳ですが、いかがだったでしょう。

撮影は雪などで大変でしたが楽しかったのでこれからもやって行きたいと思います。

北陸新幹線の開業により、はくたか、妙高、くびき野、北越はなくなってしまいますが今回撮影できよかったです。しかし改正後は 485 系が新潟～糸魚川間の快速列車に使用されるということなので、これからの活躍に期待したいと思います。

最後まで読んでいただきありがとうございました。

さようなら 北斗星

元 2-3 岡山幸誠 元 2-6 仁科久那斗

1. はじめに

1 月 20 日から 21 日にかけて北斗星で北海道へ行ってきたのでそれについて書こうと思います。

2. 上野駅まで

北斗星の出発はもちろん夜ですが、僕たちはそれまでの時間を使い大回り乗車で房総半島を一周することにしました。

集合したのは海浜幕張駅。ここから“さざなみ 1 号” (255 系) に乗車。終点の館山駅まで乗車しました。(あとから、今度のダイヤ改正でさざなみの運行区間が君津までに短縮されることを知りました。館山まで乗っておいて良かったです。)

館山到着後は普通で安房鴨川、大網を経由して成東に向かいます。成東～松岸まで乗車したのが E257 系で運転される普通銚子行き。東京～成東間はしおさい 5 号として運転されている列車です。窓も大きく普通列車とは思えない仕様です。

松岸到着後は成田、我孫子を経由して上野駅に向かいました。



左: さざなみ (館山駅にて)



右: 普通銚子行き (松岸駅にて)

3. チケットの取得

時間が前後しますがここで乗車の一ヶ月前の12月20日に話は戻ります。

寝台特急を含め指定席のチケット発売開始は1ヶ月前の午前10時からです。特に寝台特急は人気が高く部屋の種類によっては発売開始後瞬時に売り切れてしまいます。特に最近は寝台特急が近く廃止されてしまうこともありチケットを取るのは至難の技です。

そこで僕たちは、1時間前の9時に千葉駅のみどりの窓口に集合。10時打(十時ちょうどに機械の情報を発信してもらうこと)を係員にお願いしました。1時間前だから誰もまだ来ていないと思っていましたが、僕たちは二番目…。しっかり取れるのか自信を無くしつつ10時まで待ちました。

ところで、どの部屋を申し込んだのかといえば第一希望はB寝台個室デュエット、第二希望は開放B寝台(個室ではなく4人の相部屋)です。

そして10時。20秒ほどしてから係員に呼ばれ窓口に行くと個室デュエットが取れたとのこと。本当にうれしかったです。(ちなみに1番に並んでおられた方は取れなかった様子。)二番でも取れたことには驚きでした。



↑ ふたり用個室デュエット(3号車3番)寝台券

4. 北に向けて出発！！

上野駅に到着した僕たちは13番線ホームに向かいました。地平ホームと呼ばれる13～17番線は中央改札から階段を上り下りせずにまっすぐ進んだ所に位置し、薄暗い雰囲気です(まるで地下のよう)。

乗客でいっぱいの普通小金井行きが18時33分に発車すると、ホームは一変し旅情あふれた空間となりました。北斗星の入線は18時45分。僕たちは7号車(食堂車)の位置に並びます。それはシャワーカード(320円)を購入するためです。これは先着順なので早く買わないと希望の時間が指定できなくなってしまいます。

そして、北斗星は機関車に押され推進回送で入線。食堂車には一番に乗り込み無事にシャワーカードを購入することができました。



前頁左上:推進回送で上野駅に入線する北斗星

前頁右上:北斗星のシャワーカード。カードにはカシオペアの文字が...

カシオペアで使っている物を流用している。結局最後まで北斗星用を作る気はないのか...

前頁左下:上野駅に停車中の北斗星。牽引は EF510 のカシオペア色。

やっぱり北斗星には似合わない。

前頁右下 方向幕。

そして、3号車3番の自室へ。室内は明るく、きれいで思った以上に広かった。

《デュエットの室内》



この部屋の最大の欠点はコンセントが無い点。

前頁左上:通路からみた室内の様子。ふたつのベッドが平行に並ぶ。

前頁右上:上から見た様子。

前頁左下:ベッド。寝るとき以外は肘掛けを使って座席として使用が可能。

前頁右下:窓。景色を眺めるのに十分な大きさ。



左上:通路の様子。簡易いすも備わり景色を眺められる。

右上:個室にある照明とBGMのコントロールパネル。

左下:デュエットの鍵は暗証番号式。金属製の鍵やカードキーの部屋もある。

右下:個室に備えられた踏み台。荷物棚に荷物を入れるとき用。

オハネ 25 564 の文字が。

そうして 19 時 03 分、北斗星は定刻通り上野を発車しました。

5. 上野を発つ

出発後、車内に「ハイケンスのセレナーデ」が流れ車掌による車内の案内が放送される。このメロディーは「あけぼの」の時と同じでした。続いて切符の検札。担当は青森車掌区、途中の青森まで担当する。

そうこうしていると最初の停車駅、大宮に到着。ホームの人からの視線が少し照れくさい。

6. シャワーを浴びる

北斗星のシャワーは思ったより広く使いやすかったです。

お湯が出るのは合計6分間、ボタンでお湯を出したり止めたりすることができます。また、シャワー室自体の使用時間は一人 30 分間です。

《シャワー室の様子》



左:シャワー室内。温度調節のレバーとお湯のスタート・ストップのボタンがある。



右:脱衣所。ドライヤー、カード差し込み口とコンセントがある。
コンセントは部屋にはないので貴重です。

7. 夕食までの長い道のり

シャワーを浴び終え、部屋に戻ると、列車は宇都宮に停車していました。時刻は20時29分、パブタイム(ディナーの後の軽食時間)はディナー終了(21時5分)の後に始まるので、それまでしばし部屋で休憩。21時頃食堂車(グランシャリオ)の隣のロビーカーに向かいました。

ロビーカーに着くとそこには長蛇の列が。やはり皆さんは高いディナーよりも安いパブタイムで夕食を取るのでしょうか。僕たちはディナー終了後すぐに食堂車に入れると思い込んでいましたが、21時30分になっても入れません(お腹すいているのに...)。

結局、ようやく入ることが出来たのは21時40分過ぎでした。

《パブタイムの料理》



前頁左上:かにクリームパスタ (1230 円)

前頁右上:煮込みハンバーグセット ライス or パン、スープ、コーヒーまたは紅茶が付く。(2060 円)

前頁左下:夕張メロンゼリー 400 円以上する高級デザートだが、じつは朝食(後述)に付いてくるものをちゃんとした容器にいれただけの物である(つまりはどうせ朝食で食べられるということ)。

前頁右下 食堂車内のテーブルといす。

8. さあ寝よう

列車はロビーカーで並んでいる時に郡山、食事中に福島に停車し仙台に向かっています。僕たちは部屋に戻り、寝る準備を開始しました。



前頁左上: 広々とした洗面台。もちろん自動水洗。

ゆっくりと歯磨きもできる。コンセントもある。

前頁右上: ベッドメイキングをした座席。

前頁左下: 仙台駅に停車中の北斗星 時刻は 23 時 30 分

JR ロゴ入りの浴衣も備わっています。そして僕たちは青函トンネルに入る前の 4 時 30 分に目覚ましをかけ就寝しました。



← 運転停車する一ノ関駅に進入中
時刻は 0 時 30 分頃

9. 青函トンネルに進入！

僕たちは青函トンネルを見ようとロビーカーに向かいました。しかし青函トンネルの前には小さなトンネルがたくさんあり、なかなか青函トンネルには入りません。そして 5 時 5 分頃北斗星はついに青函トンネルに進入しました。

青函トンネル内は 1 年を通して湿度 100%、気温 20 度のためレールはたくさんのレールを溶接して 1 本にした全長 50km を超すロングレールです。そのため、ガタンゴトンという音がせず、高い湿度のため入った瞬間窓は水で曇ります。トンネルの最深部では緑色のランプがとまり、竜飛海底駅と吉岡海底駅通過時にはたくさんの照明が車窓を流れます。

《ロビーカーの様子》



左上:ロビーカー全景。奥にテレビ(ビデオを放送)と飲料の自販機。

ロングソファがある。

右上:一人がけのソファもある。

左下:前述の通り北斗星でコンセントは貴重だ(ロイヤルにしかついていない)が、ロビーカーのテレビの裏には二口のコンセントが。知っている
と便利。

右下:元公衆電話スペースは電話が撤去された今も残されており、中に入
ることも可能だが何もない。

10. 函館駅、機関車の付け替え

牽引機はすでに青森駅でEF510からED79に付け替えられており函館駅ではさらにディーゼル機関車のDD51の重連に付け替えられます。ここから、青森発車後から逆向きになっていた進行方向も元に戻ります。函館駅には6時35分に到着。14分後に発車しました。



左:ED79 形 右:機関車から切り離された客車

11. 朝食

函館駅での撮影を終えた僕たちは一旦部屋に戻り、朝食を食べるために食堂車に向かいました。しかし、満席のためロビーカーで待つことに。しばらくすると席に通されました。

朝食は和定食と洋定食の二種類で値段はどちらも1650円。個人的には高すぎると思うのだが列車の中だから仕方がない。



左:和定食 右:洋定食

12. 札幌到着まで

朝食後は終点の札幌まで部屋の中で過ごしました。途中の長万部駅では停止位置よりも手前で止まってしまい、修正が行われました。



←雪の積もる長万部駅
ホームでは何故かゆるキャラが
歩いて手を振っていた。



そして終点の札幌には貨物列車と前を走る特急の遅れの影響で、定刻より15分遅れて11時30分に到着しました。



←DD51 形機関車
札幌駅にて↓



13. 札幌到着後

札幌到着後は駅周辺を少し歩き、地下鉄にも一駅ですが乗りました。その後は札幌から新千歳空港まで快速エアポートの U シート(指定席)に乗り飛行機で帰りました。



左上:地下鉄南北線の車両 ゴムタイヤで走る。加速力が素晴らしかった。

右上:快速エアポート 733 系

左下:同じく快速エアポートの 721 系

右下:733 系 U シートの座席

14. 終わりに

ここまで読んでいただきありがとうございます。

今回は北斗星が廃止されることを知り乗車した訳ですが、廃止されるのはとても悲しいです。理由として新幹線の開通や車両の老朽化などがあるようですが、速くて、便利なものの登場により北斗星などゆっくりと旅を楽しめる列車がなくなってしまうのは良くないと思います。最近は「ななつ星」が登場し、他社も同様の列車の開発を計画しているようです。しかし、僕は一人でも気軽に利用でき、移動手段として使える北斗星のような列車が必要なのではないかと思います。



↑ 札幌駅のホームから撮った最高級のロイヤル。いつか乗りたい。

ただ安穩な撮影記

元 3-2 稲村 展帆

・はじめに

みなさんこんにちは。稲村です。今日は去年から今年にかけて撮影した写真をまとめて紹介していきたいと思います。

・12月20日

この日は土呂、大宮の順で撮影に向かった。この日のメインだった 583 系は露出も構図もズタズタになってしまったがそれ以外にもネタが撮れたのでそれ以外の写真を紹介する。



左上:EH500-60 牽引貨物

右上:E653 系 1000 番台。スターライト舞浜の回送。

左下:EF65-1103 牽引工臨返空

右下:EF66-30 牽引貨物

・12月23日

この日は3日前のリベンジをすべく北鎌倉へ向かった。当駅のホーム一面にカメラを抱えた鉄道ファンが広がっていて、駅員が対応に手を焼いていた。今回 583 系は車内で合

コンを行うという企画で使用されたのだが、ヘッドマークのデザインが個人的に気に入らない。臨時幕の方がマシだと思ってしまうほどである。



左:E217 系



右:583 系。架線の影が掛かってしまった。

帰り道、大船駅構内の本屋で DJ(鉄道ダイヤ情報)を購入し読んでみると、E491 系の検測が記載されていたで、新座駅に向かった。先客の同業者の方が「こっち(府中本町方向)からトップナン(トップナンバーの略。形式が一番若い車両)が来ますよ～」と教えてくださったので、被らないことを祈りながら列車がくるのを待ったが、無事に両方写真に収めることができた。



左:E491 系



右:EF210-1 牽引貨物

・ 12 月 25 日

この日は EH800 系の甲種輸送を撮るために西国分寺に向かいました。平日でしたがたくさん同業者がホームでカメラを構えていました。府中本町でも撮影を行ったのですが、既出の EF210 しか撮っていないので省略させていただく。一応クリスマスだったので帰り際にコンビニでロールケーキを買って 1 人で聖夜を祝いました。



左上:DE10-1663 牽引 EH800-6 甲種輸送
左下:EF65-2093 牽引貨物

右上:EH200-14 牽引貨物
右下:205 系

・ 12 月 28 日

この日は市川駅のそばにある i-リンクタウン市川で俯瞰撮影を行った。窓越しではあるが編成写真を撮るには十分な撮影地だと思う。



左:209 系 500 番台

中:EF210-115 牽引
HINODE 064

右:EF64-????牽引貨物

年賀状作成追い込まれていたもので、撮影後はがきを買って即帰宅した。

・1月18日

この日は自転車で高砂-青砥間の中川土手の撮影地に向かった。先客の同業者がおり、撮影場所も狭いので、お互いに気を配り合いながら撮影を行った。



左上:3600 形

中左:1000 形アルミ車

下左:7260 形

右上:3050 形

中右:7800 形

下右:新 AE 形

・2月4日

この日は千住大橋-町屋間のカーブの撮影地に向かった。長時間撮影したが、撮影した車両が全頁と被っているため一部省略します。



左上:3500 形未更新車

右上:3700 形

左下:3000 形

右下:3300 形

ここでの撮影を済ませたあと、東武西新井-竹ノ塚間のカーブに向かい撮影を行った。





前項左:10000 系
 前項右:100 系スペースア粹編成
 左上:200 系りょうもう
 右上:東急 5050 系
 中下:50050 系
 中下:6050 系
 下左:東急 8500 系

曇ってしまったので、大師線を撮影して帰宅した。



左:8000 系。

・あとかぎ

締切間近に書いたせいで gdgd 原稿になってしまいました。新高1にもなって未だに写真の構図が安定しません。カッカツとスカスカばかりになってしまいます。僕は大型晩成型なんだと信じて少しでも日々精進できればと思います。

遅くなってしまいましたが新入生の皆さんご入学おめでとうございます。学校生活は苦あり楽ありますが、力を合わせて乗り越えていきましょう。鉄研には文化祭や合宿など忙しいイベントもある反面、普段は地道にコツコツと活動しています。この部活が皆さんのなにかしらのきっかけになればうれしいです。

堅いことはこれくらいにして次の原稿の内容でも考えますかね。今度は長野か福島かに遠征に行きたいですね。



スペース埋めの E257@市川塩浜

北陸新幹線開業での在来線の動き

元 2-4 藤田 匠

①はじめに

今年 3 月 14 日、北陸新幹線 長野～金沢間が開業しました。多くの人は新幹線開業を喜ぶばかりで、並行している信越本線・北陸本線の存在を忘れてしまうでしょう。しかし、この 2 線は、

「JR から第三セクターに経営分離された」

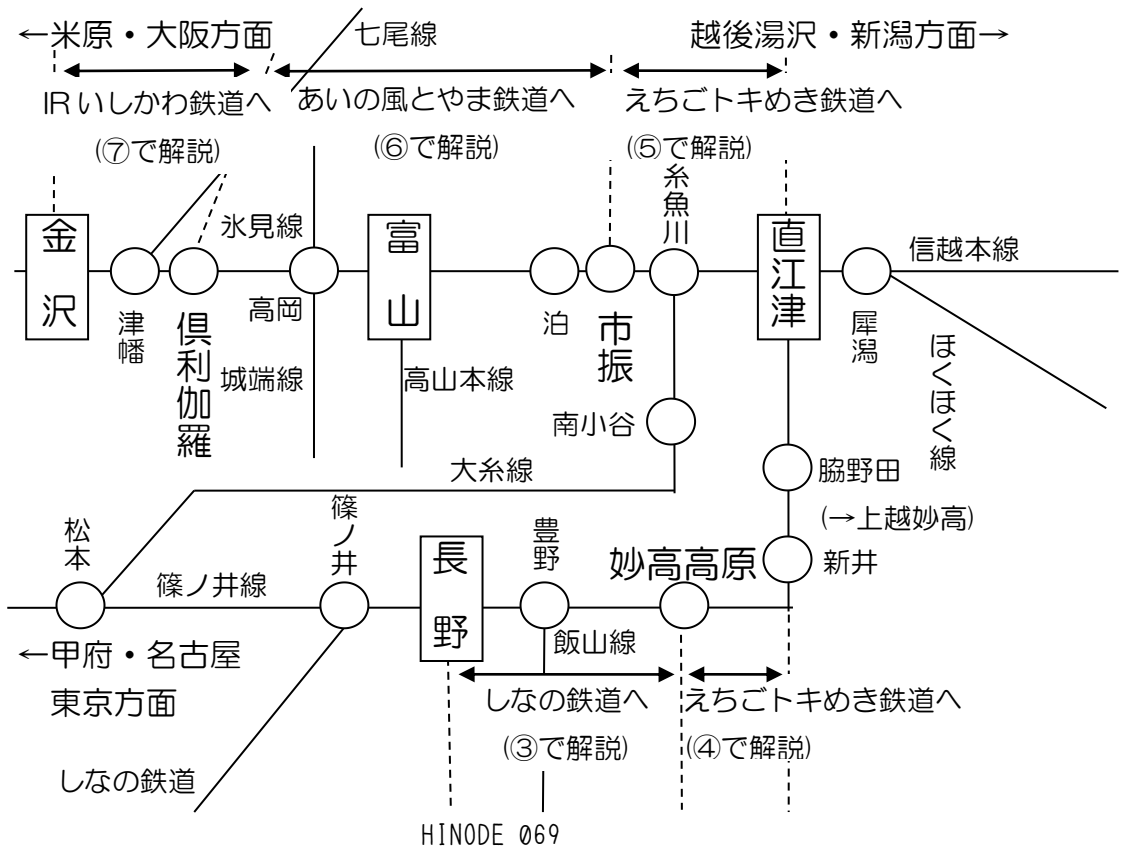
のです。これは大変残念です。「青春 18 きっぷ」で旅をすることも一部区間を除いてできなくなりました。

では、経営分離による変化を区間ごとに見ていきましょう。

※「下り」は直江津・新潟方面、「上り」は長野・金沢方面を示しています。

②在来線の路線図(～2015 年 3 月 13 日)

長野～直江津～金沢間は快速や特急によって他の路線に直通運転する区間があり、系統が複雑になっていました。



③信越本線 長野～妙高高原間(しなの鉄道 しなの北線へ)

3-1.車両

今まで通り 115 系が使用されている他、長野～豊野間では JR 飯山線直通列車が運行されるため、キハ 110 系も使用されています。一方で、「妙高」に使われていた 189 系は運転を終了しました。



左上：今まで通り主力となっている 115 系。観光列車「ろくもん」も 3 月 22 日に妙高高原→長野で特別運転された。

右上：189 系。今後も団体列車や臨時の中央線特急などで、首都圏でも見られるだろう。

左下：飯山線に直通するキハ 110 系。観光列車「おいこっと」も誕生した。

右下：昨年夏に北長野駅で留置されていた 211 系。今後このように留置されることはあるのだろうか。

3-2.ダイヤ

運行区間は妙高高原までになりました。また、長野～妙高高原間で 2 往復の普通列車を増発し、小諸～妙高高原間で下り 2 本、上り 1 本の直通列車も運行されるようになりました。

なお、妙高高原駅から直江津方面へは直通しませんが、同じホームで乗り換えできるようになっています。

④信越本線 妙高高原～直江津間(えちごトキめき鉄道 妙高はねうまラインへ)

4-1.車両

これまでと異なり、新潟地区で活躍してきた E127 系を「ET127 系」として使用しています。ただし JR 線からの直通列車では、115 系や E653 系も使用されています。



左上・右上：115 系は今までと異なり、新潟地区の車両が主力になった。左は「2 次新潟色」、右は「3 次新潟色」。

左下：特急「しらゆき」に使用される E653 系。写真は改造前に撮影したもので、現在は別の塗装となっている。

右下：ダイヤ改正前まで新井(新潟県妙高市)～新潟間を運行していた快速「くびき野」。485 系が使用されていた。現在の特急「しらゆき」の前身。

4-2.ダイヤ

前頁でも触れた通り、妙高高原から長野方面へは直通しないようになりました。JR 線への直通列車としては、新井・上越妙高～新潟間で特急「しらゆき」5 往復が運行されています。編成は E653 系 4 両編成です。

また、新井～新潟間の快速列車 2 往復(115 系)、柏崎・柿崎→妙高高原の普

通列車 1 本ずつ(ET127 系)が運行されています。後者は以前からの直通運転の行き先を妙高高原行きに変更したものです。

さらに妙高高原～新井間で 4 往復、新井～直江津間で 3 往復増発されました。

4-3.その他

新幹線開業に伴い、新潟県上越市にある北陸新幹線との乗換駅の「脇野田駅」が「上越妙高駅」に改称されました。新幹線の「はくたか」が停車します。



左：昨年夏に撮影した新幹線上越妙高駅の全景。裏にえちごトキめき鉄道の上越妙高駅がある。なお、在来線は昨年 10 月までその外側を通っていた。

右：駅名看板。下の窓は新幹線ホームだと思われる。

⑤北陸本線 直江津～市振間(えちごトキめき鉄道 日本海ひすいラインへ)

5-1.車両

今までとは異なり、新たに製造したディーゼル車両「ET122」が普通列車として運行されています。また、後述の快速列車の一部には 485 系が使用されています。

ディーゼル車両を投入した目的としては、区間内にある糸魚川駅付近に電流の切り替えを行う「デットセクション」(西側…交流、東側…直流)があるため、電車で運行するにはコストがかかる交直流車両が必要なためだと考えられます。



前頁左：普通列車で使用されているET122。デットセクション通過中に車内の照明が消える光景も見られなくなった。イベント兼用車両もある。
前頁右：快速列車の一部では485系が使用されている。

5-2.ダイヤ

特急列車は消滅し、代わりに快速列車が運行されています。

運転区間は新潟～糸魚川間(485系)、直江津～糸魚川間(ET122、上りは泊行き)で、それぞれ1往復ずつです。後者は直江津で特急「しらゆき」に接続しています。

普通列車のうち2往復はえちごトキめき鉄道の富山から糸魚川まで直通運転されますが、その他の列車は泊駅での折り返しとなりました。

直江津～糸魚川間では6往復増発され、糸魚川～市振間では下りが1本増、上りが1本減となりました。

⑥北陸本線 市振～倶利伽羅間(あいの風とやま鉄道へ)

6-1.車両

521系が主力となりますが、413系も数本が使用されています。また、これまで通り行われる城端線との直通運転では、キハ40系も使用されています。



なお、日本最後の国鉄急行形車両であった 475 系は、経営分離とともに運転を終了しました。

前頁左上：主力となる 521 系。3 月以前から富山以西の大半で運用されていた。

昨年 10 月以降はワンマン運転も行われている。

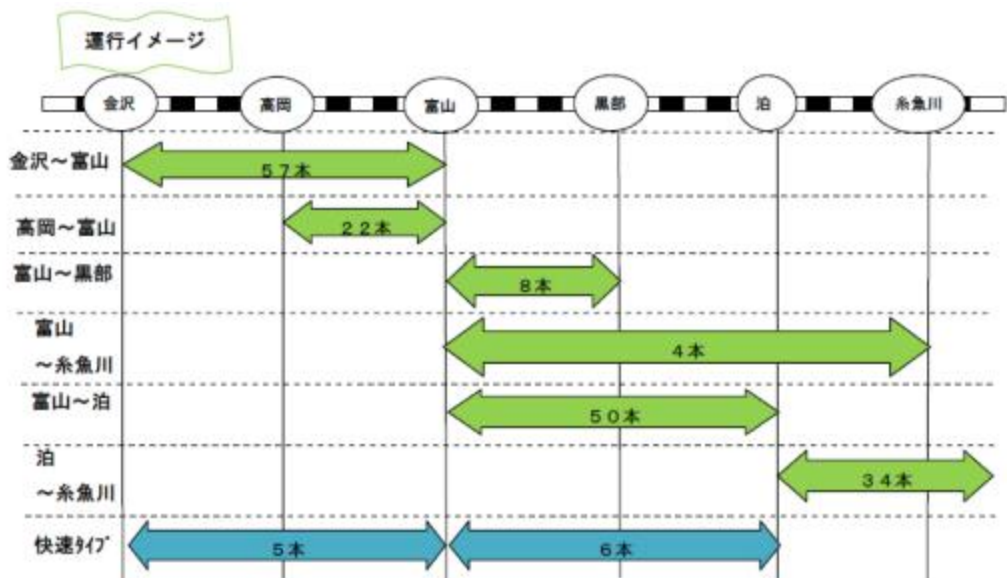
前頁右上：5 本のみ使用される 413 系。主に朝夕のラッシュ時間帯に使用される。なお、以前は白地に青帯 2 本の塗装だった。

前頁左下：城端線直通に関連し、富山～高岡間で 2 往復使用されるキハ 40 系。

こちらも現在はオレンジ色一色の塗装に順次変更されているほか、さまざまなラッピング車両もある。

前頁右下：経営分離により運転を終了した、日本最後の国鉄急行形車両の 475 系。前頁の写真は国鉄時代風のリバイバルカラーであるが、白地に青帯 2 本の塗装や、413 系のような青一色の塗装の車両もあった。

6-2.ダイヤ



※図に記載の本数は上り・下りの合計です。

直江津～市振間と同様、特急列車の代替として快速「あいの風ライナー」が運転されています。泊～金沢間で上り 2 本・下り 3 本、泊→富山 1 本の運転で、ライナー料金 300 円が必要となります。

普通列車は泊～黒部間、富山～高岡間でそれぞれ 1 往復ずつ増発されました。さらに、今まで富山折り返しだった普通列車のうち上り 5 本・下り 7 本が直通運転するようになりました。

⑦北陸本線 倶利伽羅～金沢間(IR いしかわ鉄道へ)

7-1.車両

521 系が使用されますが、あいの風とやま鉄道や JR 西日本から 413 系・415 系・681 系・683 系が直通運転されます。



上段左：IR いしかわ鉄道が所有する 521 系 5 本のうち、2 本は写真のような新タイプの車両(3 次車)となる。

上段右：JR 七尾線から直通する 415 系。写真先頭の C08 編成は和倉温泉を PR する「わくたまくん」の広告車両である。

下段左・右：北陸地方の特急で使用する車両。左は 681 系、右は 683 系だが、違う点はわずかである。

7-2.ダイヤ

七尾線に直通しない特急列車が廃止される以外は、基本的にこれまで通りです。変更点は、高松(石川県にある JR 七尾線の駅)～津幡～金沢間で 1 往復増発されました。早朝の金沢行きは北陸新幹線の始発「かがやき」に、深夜の高松行きは最終の「かがやき」から、それぞれ金沢で接続しています。

七尾線に直通する特急列車は 3 月までの本数と同じ数が維持されていますが、ほとんどの列車名が変更となっています(次頁表参照)。

列車名	3月13日までの本数	3月14日以降の本数
サンダーバード	4 往復	1 往復
しらさぎ	1 往復	(七尾線直通は廃止)
はくたか	1 往復	(在来線から廃止)
能登かがり火	(運行開始前)	5 往復

⑧その他の区間での動き

8-1.北越急行ほくほく線

廃止された特急「はくたか」の代替として、普通列車で使用されている HK100 系を使用した超快速「スノーラビット」が運転を開始しました。区間は JR 上越線・信越本線を含めた越後湯沢～直江津間で、1 往復運転されています。

「スノーラビット」という列車名は、廃止前の「はくたか」のうち北越急行が所有していた車両に付いていた愛称で、超快速に列車名が引き継がれたということになります。

また、直江津行き超快速とその折り返しの普通列車 1 本はえちごトキめき鉄道の新井駅まで直通運転されます。



左：超快速に使用される HK100 系。

右：超快速に愛称を引き継いだ特急「はくたか」。写真は北越急行が所有していた編成で、「スノーラビット」の愛称があった。

8-2.北陸本線

北陸本線の金沢～米原間は、引き続き JR 西日本が運行しています。

金沢～福井間では、特急「ダイナスター」が 3 往復運転されています。これは特急「サンダーバード」「しらさぎ」が運行されていない時間帯の金沢～福井間の利便性向上と、廃止された特急「はくたか」の福井発着 1 往復の代替を兼

ねているものと思われます。

また、特急「サンダーバード」「しらさぎ」の向き・発車番線が統一されたほか、編成両数をそれぞれ 9 両・6 両に統一し、利用者に分かりやすく利用できるようになりました。

普通列車は、金沢～小松間で 1 往復増発されました。これは七尾線と同様、早朝の金沢行きは北陸新幹線の始発「かがやき」に、深夜の小松行きは最終の「かがやき」から、それぞれ金沢で接続しています。



左：平日のみ運転される特急「おはようエクスプレス」。金沢以東は廃止となった上、向きが反対になった。写真は富山行き(2014 年 8 月 20 日撮影)。

右：3 月 12 日発の列車で運転を終了した寝台特急「トワイライトエクスプレス」。最終日の寝台券が一瞬で完売したことも話題となった。

8-3.城端線

砺波→高岡で早朝に普通列車が 1 本増発されました。この列車は北陸新幹線開業に伴って乗換駅として開業する新高岡駅で、北陸新幹線の始発「はくたか」に接続しています。

また、前述の通りあいの風とやま鉄道の富山駅まで直通する列車が引き続き運転されており、通勤・通学の利便性が保たれています。

⑨参考文献・HP

- ・交通新聞社「小型全国時刻表」8 月号 316～317 ページ
- ・しなの鉄道「しなの鉄道(北しなの線・しなの鉄道線)のダイヤについて」
http://www.shinanorailway.co.jp/news/docs/20150314_time_info.pdf
- ・えちごトキめき鉄道「平成 27 年 3 月開業ダイヤについて」
https://www.echigo-tokimeki.co.jp/userfiles/elfinder/information/141219_01.pdf
- ・JR 東日本新潟支社「2015 年 3 月ダイヤ改正について」

<http://www.jrniigata.co.jp/2015.3daiyakaisei1.pdf>

- ・ JR 東日本新潟支社「信越本線脇野田駅新駅舎が 10 月 19 日(日)に使用開始となります」

<http://www.jrniigata.co.jp/Scripts/press/wakinodanew.pdf>

- ・ JR 東日本・JR 西日本「北陸新幹線 長野～金沢間開業に伴う運行計画の概要について」

<http://www.jreast.co.jp/press/2014/20140814.pdf>

- ・ 交友社「鉄道ファン」2014 年 12 月号 32～37 ページ
- ・ あいの風とやま鉄道「富山県並行在来線経営計画概要(最終)」

http://www.toyama-railway.jp/outline/images/mngm_last.pdf

- ・ あいの風とやま鉄道「開業ダイヤの概要が決まりました」

<http://ainokaze.co.jp/pc/pdf/daiya.pdf>

- ・ 北國新聞「石川 3 セクに 2 編成 JR 西日本、普通列車の最新車両」

<http://www.hokkoku.co.jp/subpage/K20131206301.htm>

- ・ IR いしかわ鉄道「平成 27 年春開業ダイヤについて」

<http://www.ishikawa-railway.jp/news/pdf/20141218/3.pdf>

- ・ JR 西日本金沢支社「平成 27 年春ダイヤ改正について」

http://www.westjr.co.jp/press/article/items/141219_00_hokuriku.pdf

- ・ JR 西日本「寝台特急『トワイライトエクスプレス』の最終運転日について」

http://www.westjr.co.jp/press/article/2014/12/page_6590.html

- ・ 北越急行「平成 27 年 3 月 14 日ほくほく線ダイヤ改正」

<http://www.hokuhoku.co.jp/1osirase/press-release/20141219.pdf>

6.おわりに

以上 10 ページに渡る長い原稿となりましたが、いかがでしたでしょうか。今回経営分離された区間には山や海のすぐ近くを走っていたり、田んぼの中を一直線に走っていたりと、とても自然豊かな路線です。

祖父母の家が金沢にあるということもあり、以前から北陸本線を毎年 1 回ほど利用していました。5 年前(もうこんなに過ぎたのか…)に廃止された寝台特急「北陸」に乗ったり、また「トワイライトエクスプレス」を見たりした記憶があります。すでに新幹線の建設は進んでおり、今から 10 年ほど前には新幹線の高架橋が見えて「やがて出来るのか…」と感じました。

新幹線が開通すれば特急が無くなることは目に見えていましたが、「廃止」「JRからの経営分離」のニュースを聞いた際には悲しくなり、昨年夏・冬には普通列車乗り継ぎで金沢に行く旅もしました。

新幹線で北陸地方を訪れる機会があれば、ぜひ第三セクターに乗車して車窓から見える豊かな自然を見ていただきたいと思います。

最後までお読みいただき、ありがとうございました。



左：2012年のダイヤ改正で廃止された寝台特急「日本海」(大阪～青森)。

右：2010年のダイヤ改正で廃止された寝台特急「北陸」(上野～金沢)。

※左の写真は2009年9月22日に金沢駅で、右の写真は2009年9月23日に上野駅で撮影。

古株使いの東急池多摩

と撮影記

元 3 年 3 組 10 番 高橋知也

1、初めに

関東の大手私鉄の一つ、東急電鉄。東横線、田園都市線などが有名で、JR と同じ 10 両編成でのイメージが強い。こんな大手私鉄でも中小私鉄を思わせる路線がある。池上線、多摩川線、世田谷線の三路線だ。今回はこの中でも池上・多摩川線について多少小話をしよう。

といっても、話すことも少ないので後半は撮影メインのものをぶち込んでいる。

2、IKETAMA 運用

この池上・多摩川線は蒲田駅で接続しており、一部運用においては直通運転を行っている。車両は 3 両編成で多摩川線と池上線で共通の車両を使用している。

まず多摩川線は基本、多摩川～蒲田間を往復しているだけ。しかし、なめて掛かってはいけない。デertimeでも 6 分おきに運用がある。朝にいたっては 3～4 分置きに運用があり、一時間に 16 本もある。

次に池上線だ。池上線は基本、蒲田～五反田を往復というシンプルなもの。この往復運用だけ考えると、多摩川線と同じくデertimeは一時間に 10 本、朝は 16 本存在する。しかし、多摩川線と違い、雪が谷大塚止まりが意外と多く存在する。特に五反田～雪が谷大塚の短区間往復運用がある。デertimeにはあまり影響しないが、朝 8 時台の五反田発はなんと 22 本もある。

また池上線にはラッシュ時専用の運用がある。A10、A11、A12、A13、A14、A16 運用の六つだ。この六つは、朝、雪が谷大塚～五反田間をひたすら往復し、9 時台に雪が谷大塚に戻って午前の運用を終えるのだ。ほぼニートに見えるが、A10～13 においてはタラッシュ時に P 運用でまた働き出すのでちゃんと働いていると言えるだろう。因みに A は午前、P は午後を表している。だが、A14、A16 に関してはちょっと酷い。なんと午前の運用だけで午後には出てこないのだ。そして A16 にいたっては、五反田～雪が谷大塚を二往復するだけでその日の運用を終える。これは流石にニート感がある。

初めのほうに直通運転しているといったが、直通するのは 06 運用と 26 運用しかない。蒲田駅の乗り換えも楽だし、必要ないっちゃ必要ないだろう。ただ一応あることだけは知っていただきたい。

3、現存車両

池上多摩川線には昭和のステンレスカーが未だ最前線で走っている。とりあえず車種の紹介をしよう。1000系、新7000系、7700系、1500系の四つだ。この中の7700系はもともと日比谷線直通用に充当された初代7000系を機器更新し再利用したものだ。



左上：7700系 右上 1500系

左下：1000系 右下 7000系

7000系導入時は、大して生存の危機に追い込まれなかった7700系。しかし、日比谷線乗り入れ中止による1000系の余剰によって生み出された1500系に今存在を脅かされている。また、かなり話がずれるが、東急は余剰になった1000系を改造した後上田電鉄、一畑電鉄に譲渡している。中間車改造車は前面が完全にNDCなのは気にしないで欲しい。

ご存知の方も多いだろうが今年の頭にこの池上・多摩川線から完全に引退した昭和のステンレスカーがいた。7600系だ。この車両はダイヤモンドカットと呼ばれる特殊な前面形状で親しまれた7200系を7700系と同じく機器更新を行い再び使用した車両

だ。

今年に入ってから引退セレモニーの日と1月4日以外は平日朝のA10、A11、A13、A16にしか入っていなかったのも、かなり撮影できるタイミングが絞られた。

今年の2月7日に引退セレモニーが蒲田駅構内で行われ、12日に廃車回送が行われた。保存を期待する声も多少はあったが、恩田にて消防訓練に使われ息を引き取った模様。同日にデヤ7290の解体も行われ、東急線内を走るダイヤモンドカット車は全て消え去った。自分も独特の形状と編成組成の仕方がかなり好きであった人間なので、非常に悲しかった。



↑二月に消滅した7600系



左：CS化時の車内ステッカー

右：雪が谷大塚で寝ている。

それにしてももう7700系も先が短いと思われる。昭和の老兵も潮時か。

ダイヤモンドカットを今見たいというなら、豊橋鉄道に行くと見る事が出来る。塗装は大幅に変わっているが、7200系の原型には7600系より近い。

またSLで有名な大井川鉄道に廃止になった十和田観光鉄道から2両譲渡された。試運転も行われており、じき運用に就くだろう。SL乗りついでに7200系の勇姿も見てみ

てはどうだろうか。

一番原型に近いのは総合車両製作所の7200系だろう(めったに見られないので注意)。

おまけ、撮影(こっちが本編かも)

さて、池上・多摩川線に関しては言いたいことだけ言いました。だが確実にページ数が少ない。てことで多少、冬の撮影を淡々と流します。

まずは去年末に勝手に行った関西旅行のくだりから。

初日。去年と同じく ML ながらで関西方面へ。



まずは朝一で京阪京津線、上栄町駅付近で撮影。

流石併用軌道、ダイナミックに写る。

京阪 800 系は地下鉄、登山、併用軌道の三種の区間全てを走る日本で唯一の車輛。その為、小柄ながらもハイパワー。その分 1 両 2 億円とかなり高額になってしまった。新幹線に届きそうなくらいに高額な京津線 800 系を満喫したところで、大津京～山科の撮影地へ。

この場所は JR で行くよりも京津線で四宮駅へ行き、そこから歩くのがベスト(金も安い)。



前頁左上：683系 4000番台

前頁右上：113系湘南色



前頁左下：113系京都地域更新色

前頁右下：トワイライトEXP

見れば分かりますがトワライ目当て。跨線橋の金網の穴から撮影。基本湖西線上りだけの撮影になる。無理をすれば後追いも可能。

昼食を取ったら、次は阪急京都線。やっぱり 2300 が目当て。今度は上新庄ではなく西京極で。アクセスは西大路から徒歩。意外といける距離。



左上：8333F 前面は、くの字

右上：2315F 上り

左下：9308F

右下：2315F 下り（かなり暗め）

本来午後順光のはずがかなり暗い。曇りって怖いね。阪急京都線内でカーブ構図は少ないので撮影地的にはとても良い。上下線両方撮れるのも魅力。

撮影とは関係ないですが休憩がてら嵐山へ。桂で乗換えるところで…

ファッ！？



8000 系の試運転がいたのだ。よりによって 8008F だし（8000 系シングルアームパンタ）。因みに右写真は某 A 氏。こんなところで初日は終了。

次から二日目です。



左：7008F

右：6016F

塚口～園田で撮影。今回は朝の 10 連運用目当て。個人的には 7008F がいい感じにいったかと。

JR 宝塚線を経由し一気に大阪城公園へ。大阪城を見物した後、寺田町へ。



左：201 系（323 系投入で存続の危機） 右：221 系未更新車

地味にこの二本は近い将来見られなくなるかもしれない車両。201 系は 323 系の投入が始まると 4 ドア車が消滅するようだ。つまり 103、201 は勢力を落とし始める。

221 系の方は車輛自体は消滅しないが、最近 JR 西日本では方向幕の更新が進んでいる。未更新車と未更新幕の組み合わせはなかなか見られなくなるだろう。

天王寺で昼食を摂り阪和線美章園へ。



左：381 系くろしお（消滅の危機） 右：205 系 0 番台

天王寺の次駅でカーブ構図で撮影。上の近鉄が多少邪魔だが素晴らしい。381 系は 683 系の玉突きによって、もうじき消えるという話がある。

関西本線では三郷駅付近で撮影。これまたカーブで撮影。天王寺から 30 分。それだけでこんな田舎に来るとは驚いたが…



左上：103系 76A 運用

右上：221系

左下：201系 66A 運用

右下：ふざけたもの

こっちでも国鉄通勤型目当てで撮影。非常にポンコツな踏み切りで撮影。午後順光で夕方は左上のようになる。右下はド逆光の201系。

三日目は二度目の大阪環状線と場所を変えて名鉄。環状線は野田で撮影。



左：201系 03M

右：287系くろしお

帰りは鈍行の旅。途中で名古屋に立ちよる。目当ては名鉄。島氏永付近で撮影。



左：1000 系パノラマ Super

右：5000 系

地味にこの二形式足回りは両方とも同じ。アウトカーブ構図で撮影可能。午後はここで決まりといっているほど。本数も多く一宮から近いので立地もいい。しかし周りは畑。関西編はこれにて終了。ラストに前回に引き続き東上線の話。



左上：8000 系三色団子

右上：9001F

前頁左下：8000 系東上ラストラン

前頁右下：左に同じ

とうとう 8000 系東上線池袋口非ワンマン運用が消えました。ここで 1 月中に行われた三色団子とラストランを。9001F はおまけ。基本 8000 系ばかり話題になっていましたが、同時期に 31602F と引き換えに 11460F が転属しました。あまり注目されず多少悲しいですね。

あとがき

もともと東急の記事で埋める予定でしたが、すぐさまネタ切れ。田園都市線を追加しようと思いましたが、結局撮影記に逃げました。

話は変わりますが、本当に大井川に行きたいですね。7200 命なんで。十和田観光から転属を聞いたときは感激しました。

そして今後は地元を愛していきたいと思います。特に野田とか 415 とか。変な締めになりましたが、以上です。

最後に、新入生の皆さん、鉄研をよろしくお願いします。今年の合宿は富山ですよ。



余白が多くなったので 651 でも。

東武スカイツリーラインを撮りに

元 4-1-8 北向亮太

1. はじめに

新入生のみなさん、ご入学おめでとうございます。そしてはじめまして。高校生になった感覚が未だ ZERO の北向です。この度は鉄道研究部に足を運んでいただきありがとうございます。久しぶりに原稿を書きました。もっと頑張って書かないと…と、いうわけで。今回も悲しいほどにクオリティーが低い写真&いつも通りの駄文でお送りします。最後まで付き合っていただければ、幸いです。多分嬉しくて泣きます。それでは…

2. きっかけ

話が題名と全然関係ない方向に行きますが、僕は都営新宿線ユーザー兼、重度のオタクです。写真を撮るのであればいつも都営新宿線と京王線ばかり撮っているような人間です(これも後々、原稿を書くと思います、多分…)。ところが原稿提出日の一週間前、僕はふと思ったのです。

「都営線を撮るのも飽きたわ。いい感じの撮影地、チャリで行けないかなあ。」
ネットで調べてみるとチャリで行けそうな撮影地が出てきました。

「いいぞ~これ。よし！ココ行こう！スカイツリーも一緒に撮れていい感じ！」
と、いうわけで、我が家からさほど遠くない東武伊勢崎線(スカイツリーライン)を撮ることになったのです。

3. あの自転車で。

今回、お世話になったノリモノは、昨年度の「HINODE 新入生歓迎号」で僕の原稿の最後を飾った自慢の愛車、「C☆H☆A☆R☆I(自転車)」です(覚えてくださっている方がいたら感動します)。三脚とカメラと水筒を新しくなった前かご(老朽化に伴い、かごを買い替えました)に入れて、隅田川沿いの撮影地へ。

4. 川と塔と鉄道と

休日の昼ごろ、隅田公園で撮影を始めました。三脚を立てていると中国人の方に写真を撮って欲しいといわれました。スカイツリーやアサヒビール本社、墨田区役所が一気に見える隅田公園は外国人の観光客の方々にも人気のようです。2月にしては暖かい日差しの中、撮影を始めました。次ページからは写真をバンバンあげていきますよ～



↑普通・浅草行
ちょっと傾いたかな？



↑特急スカイツリー特レイン
浅草行(634型)。



↑特急りょうもう
浅草行(200系)



←船とスカイツリー。鉄橋
と船との距離がいい感じ
だったので撮影すること
に。

→普通・浅草行
1枚目と違いがよくわかり
ませんが、別の列車です。



次は気分を変えて、横構図で…



左 普通・浅草行

中央 特急スカイツリートレイン・鬼怒川温泉行(634型)。先ほどの折り返しです。

右 特急スペーシア・浅草行(100系)。やっぱりスペーシアはカッコいい…

5. もっと近くで

隅田公園での撮影の興奮を抑えきれない僕は撮影続行を決定。もっと近くでスカイツリーと東武スカイツリーラインが撮影できる場所に移動することに。



左 特急スペーシア・浅草行(100系)。雅編成もいいっすね～

中央 普通・浅草行(10000系)。銀色の車体がいい感じ。

右 特急りょうもう・浅草行(200系)。よくお会いした特急です。

休日だったためか、スカイツリーを撮影する観光客の方も多かったです。しかし、スカイツリーを鉄道と絡めて撮っていたのは僕ぐらいでした。日が傾くにつれ、夕方の風景も撮りたくなってきたのでもう何枚か撮ることに。



左 普通・浅草行(10000系)。銀色の車体に夕日が当たっていいゾー

中央 特急スペースシア(100系)。粋編成もカッコいいです。こういうロケーションでこの編成を撮ることは初めてだったので、撮れてよかったです。

右 区間快速・浅草行(6050系)。東武鉄道の車両の中で二番目に好きな車両を最後に撮れてよかったです。

日も沈み始め、寒くなってきたので今回はこれで撤収することに。個人的には多くの収穫を得られて大満足でした。また行きたいなあ。

6. 久しぶりの駅間撮影

この原稿の提出日のちょうど一週間前、家で暇を持て余していた僕は撮影に出かけることに。スカイツリーと東武線の興奮が冷めていなかった僕はチャリで行ける近場で撮影地を探しました。すると堀切～鐘ヶ淵間の直線が有名な撮影地らしいのでそこへ行くことに。

撮影地に着くと風が強いこと強いこと。風の冷たさで震えましたが、ここまで来だし、諦めて帰るわけにはいかない！と撮影を開始。いやあ、ほんとに寒かった。



前項左 急行・中央林間行(東京メトロ08系)。この車両をちゃんと撮れたのは初めてです。

前項右 普通・浅草行(東武10000系)。この車両もちゃんと撮れたのは初めてです。

寒さで手の感覚が鈍ってシャッターを切るタイミングがずれることもありましたが、踏ん張って撮影を続けることに。風はますます強くなり、手振れとの戦いも始まりました。



左 普通・浅草行(東武10050系)。これもちゃんと撮るのは初めてかな。

右 区間快速・浅草行(東武6050系)。ずっと撮りたかったこいつを今回ちゃんと撮れてよかったです。



前項上段左 普通・浅草行(東武10050系)。あれ、こいつ、数多くね…

前項上段右 急行・中央林間行(東急8500系)。半蔵門線乗るといつもこの子なんだよな。

前項下段左 特急りょうもう・浅草行(200系)。

前項下段右 普通・浅草行(東武10000系)。いい練習になります。

半蔵門線直通列車があるので隅田川の時よりも忙しかったです。他の撮影者の方も特にこなかったのが悠々と撮影を続けました。



左 特急スピーシア(東武100系)。粋編成のスピーシア。やっぱりカッコいいなあ。JR線にも乗り入れているのでいろんなところでお会いします。

右 普通・浅草行(東武10000系)。なんかよく見えてきたゾ



前項上段左 急行・中央林間行(東武50050系)。オレンジと銀色のシンプルな塗装に
大きいライトがかっこいいです。

前項上段右 普通・浅草行(東武10050系)。お世話になっています。

前項下段左 急行・中央林間行(東京メトロ8000系)。都営新宿線に乗っていると九段
下でよく並走します。

前項下段右 特急スペーシア・浅草行(東武100系)。サニーコーラルオレンジ編成。僕
が一番好きな塗装です。影がかかってしまったので再チャレンジしたいです。



中央 急行・中央林間行(東武50050系)。一本目より暗くなってしまった…

時が経つにつれ寒さも風も一層厳しくなってきました。日も傾きはじめ、ついに手の感
覚が皆無に。手の体温よ、アイツまでは持ってくれ～



左 特急りょうもう(東武200系)。影が落ちてしかもかつかつ…。

右 特急きりふり(東武300系)。本日の撮影のメインはこいつでした。影が落ちてしま
いましたが、撮れてよかったです。前頁のスペーシア同様、再チャレンジしたいです。

きりふりを見送ったところで切り上げることに。体はもう冷え切っていましたが、満足感
が寒さを和らげてくれました(^q^)。車両のバリエーションが豊富で撮っていて楽しかった

です。東急5000系が来なかったのが少し残念でしたが、それ以上の収穫ができました。
また行きたいです。いや、行きます。

7. おわりに

恥ずかしながらこの歳になって初めて撮影記を書きました。撮影に出かること自体少なかった僕にとって今回の撮影はいい刺激になりました。撮影地までは自転車を使うので交通費はタダ…。貧乏学生の僕にとっては嬉しいかぎりですww写真の腕はまだまだですが練習してもっと上手になりたいです。今回も安定の低クオリティーでしたが、最後まで読んでいただきありがとうございました。最後に…自転車よ、ありがとう。



都営新宿線・京王線元旦特別列車「2015新春迎光号・高尾山口行」(10-230F)

北陸旅行2014冬

広瀬 義人

まえがき

こんにちは。初めてこの部誌を手取る方も多いと思いますが、鉄道研究部の副部長をしている広瀬と申します。毎年新入生歓迎号には2月ごろに千葉県を走るSLを撮影しに行った事を書いていたのですが、今年はSLを撮りに行く元気が無かったこと、そもそもSL自体が設定されなかったことなどを考慮して、原稿を書くつもりが無かった北陸旅行について書くことになりました。北陸旅行は何度かこの部誌にも掲載されているので、ネタ切れ感は否めませんがどうか最後までよろしくお願いします。

第一章 出発の朝

去る2014年12月27日の朝、私は母と兄と共に家を出た。今回の北陸旅行の目的は、今回で乗り収めとなるであろう上越新幹線—特急「はくたか」を使った東京—金沢間の列車を乗る事のみである。市川駅まで20分ほど歩き、東京駅へ向かう。車内にはスキー板を持った人や旅行鞆を持った人も見受けられ、帰省ラッシュが始まっている事を実感した。東京駅には7:50頃に到着し、弁当や飲み物を購入した。また、時間が余ったので、東京駅100周年グッズ売り場もそれとなくみたが、対してほしいものは無かった。東京駅といえば先日（といってもだいぶ前になるが）、記念スイカの件でニュースになったばかりだ。ニュースでは熱狂的な鉄道ファンが徹夜で列を作った、などと書かれているがたいてい徹夜で並ぶ人は転売目的でしかない。そんな人たちと鉄道ファンを一緒にして、世間的なイメージを下げてほしくないと感じる。さて、話が脱線しまくった。東京駅8:24分発のMaxとき309号新潟行きは帰省客や観光客、スキー客などを乗せてゆっくりと発車した。車内では特にトラブルも無く、越後湯沢駅には9:46分ちょうどに到着した。



前ページ左：雪をかき分けて進む 115 系。今年は雪が多かった。

右：この時期の風物詩スプリンクラー。おそらく白黒では分かりにくい・・・

越後湯沢駅は写真の通り一面銀世界が広がっていた。新幹線の車内は暖房が利いて特に寒いと感じなかったのだが、ホームに降りてみると雪が降っていた。東京ではまだ雪は降って無かったので、久しぶりに雪を体感する事が出来た。ただ、予想以上の寒さだったので、たまらず特急はくたかへ乗りこむ。車内は暖かく、冷めた体には嬉しかった。

第二章 銀世界の北陸

我々を乗せた特急はくたか 82 号は約 10 分遅れで越後湯沢駅を発車する。六日町からはほくほく線の区間に入り、小さな駅を何駅か通過する。沿線はほとんどが田んぼなのだが、今日は辺り一面が雪でとても綺麗だった。



だが、残念なことに（？）ほくほく線と信越本線の合流地点である犀潟駅を過ぎたあたりから意識が飛び、起きたころには直江津、糸魚川、魚津、富山を過ぎ高岡を発車するところだった。荷物を整理して金沢到着を待っていると森本駅周辺から北陸新幹線の高架が見えてきた。おそらくこの原稿が印刷され皆さんの手元にある頃には北陸新幹線は開業しているだろう。私自身も非常に楽しみである。

さて、13：00 頃に金沢に到着した我々は祖父母と金沢駅で合流し、家へと向かう。途中乗り込んだバスからは至る所に「祝！新幹線開業！」だの、市がウン十万円かけて作った「ひゃくまんさん」なるゆるキャラが居たりだの、祝賀ムードだった。ちなみに、「ひゃくまんさん」とは「だるま」に似た郷土品「加賀八幡起上り」をモチーフに加賀友禅や九谷焼をイメージし、眉毛は金箔、ひげは輪島塗という豪華さが売りのゆるキャラらしい。気になる方は検索して実物をご覧ください。この日は 15：00 頃に家に到着し、慌ただしかった一日目が終了した。

第三章 雪晴れの北陸

昨日の疲れをモノともせず、私と兄は撮影に向かった。5:30 頃に起床し、6：00 頃には西金沢駅に到着した。20 分ほど時間をつぶし 6：42 分の電車で金沢、2 分乗り換えで普通富山行きに乗車した。この列車には 475 系が充当されていて、鉄道ファンが多数撮影していた。個人的には真っ青の海坊主のような編成を撮っても・・・などと考えてしまうが、廃止まであと 3 カ月という事を考えると仕方が無いような気もする。そんな我々を乗せた普通列車富山行きは一カ月に一度あるかないかというような雪晴れの中を快走した。約 40 分ほど乗車し、富山第二の都市高岡に降り立った。

高岡からは路線バスに乗って有名な撮影地、高岡―西高岡間へと向かったがあまりに雪が深く、ズボンは雪まみれとなり最悪な状況で撮影した。



左上：475系新北陸色。6両編成は迫力満点だった。右上：はくたか。

左下：こちらはさきほど触れた413系「海坊主」。3両編成は迫力に欠ける気がする。

右下：521系。転落防止ホロが付いて印象が変わった。

次第に光線が固くなり、西高岡での撮影を切り上げた我々は徒歩で高岡駅まで戻ったが、約4キロの移動かつ雪道だったので1時間ほどかかってしまった。結局高岡駅には10:40頃に到着し、「立山バック」で鉄道ファンの中ではおなじみの東富山―水橋間へ移動した。

第四章 激パの立山バック

東富山駅には11:29に到着しここから歩く。この撮影地は全国的に有名な撮影地なのだが、どんなに早く歩いても45分ほどはかかるという徒歩鉄泣かせの撮影地でもある。撮影地ガイドなどによっては「徒歩でのアクセスは絶望的。車での来訪をお勧めする」などと書かれており、我々も行く予定は無かったのだが、あまりの天気の良さもあり急きょ予定を変更して向かう事にした。東富山駅には鉄道ファンと思われる10名程度の人が降り立ち、彼らも徒歩で向かうようだった。東富山駅の街を20分ほどで抜けると、あとは田んぼと立山しか見えないという一本道をただひたすらに歩く。50分ほど歩きようやく撮影地が見えると、遠くからでも撮影者が見えるほど鉄道ファンが集まっていた。ほとんどが車で訪れており、付近の道路はまるで渋滞しているように見えるほどだった。ベストポジションは100名ほどのファンで埋め尽くされていて撮影は不可能にも見えたが、ここまで来て撮影出来ないのは悔しいのでじゃまな障害物が写ってしまうのを承知の上で、安全な撮影地でカメラを構えた。この撮影地での目的はこの春一杯で廃止が決まっている北越とトワイライトエクスプレス。付近の撮影者と情報を共有しながら列車を待つ。撮影地は終始和気あいあいとしていてとてもいい気分での撮影に臨めた。





左上：トワイライトエクスプレス。うっすらと雲が写ってしまった。

前ページ右上：新北陸色の 455・475 系。この景色も見収めだ。

前ページ左下：特急北越。通過の際に右側のタイフオンが空いてしまっている…。

前ページ右下：EF510 形の貨物列車。JR 貨物に転属した 501 号機だった。

他にも「海坊主」の 475 系や特急はくたかななどが通過し、北陸本線最大のハイライト、「立山バック」は大満足だった。周りの車鉄の方にあいさつし、一足先に撮影を切り上げる。帰り道では、東富山駅までショートカットする道を見つけたのでそちらを進んだが大失敗で、列車到着の 3 分前にぎりぎり駅に着くという失態を犯してしまった。



左：撮影地からの帰り道にて。撮影地までの道は立山連峰が出迎えてくれているような感覚に陥った。

第五章 パニックの金沢駅

東富山駅からは金沢駅へ一目散に戻る。なぜなら先ほど撮影した 485 系「北越」が再び新潟へ出発する為に金沢駅に停車する時間を利用して、バルブ撮影（シャッターを長く開いて撮影する方法）をしようと考えていたからである。東富山から富山駅まで一駅乗車してから金沢駅まで一気に駆けもどり、まだ入線していなかった 485 系を撮影する為に安全な場所に立つ。そして 485 系が入線の時間が迫って来るにつれて怪しげな鉄道ファンがたくさん集まって来る。そしてあろうことか私の目の前に馬鹿でかい三脚を広げカメラを構え始めた。そして 485 系が入線してくるとモラルもへった

くれも無く、フラッシュは炊くわ、コンデジを構えた鉄道ファンは平気で割り込むわ、最悪の現場となった。さらに撮影しているホームは七尾線用のホームなので列車は普通に入線してくるが、そんなことにもなりふり構わず撮影を続ける鉄道ファンばかりで私はドン引きしてしまった。北陸新幹線開業に伴って「北越」が廃止されるという報道が出てから湧いて出来るように鉄道ファンが増えているとは薄々耳にしていたが、あまりの酷さに愕然としてしまった。485系が発車してくるとホームからは撮影者は消えてしまい、少し悲しい気分になった。その後は特にする事も無かったので、そのまま祖父母の家へ帰った。



左：金沢駅に停車する 485 系。

右：金沢駅では北陸新幹線開業に向けてカウントダウンをやっていた。

おわりに

やはり私が書くとぐだぐだになってしまうようで…。さて、この原稿が載る HINODE が配布されている頃には北陸新幹線も開業している頃でしょうか。この原稿を書いている頃からわくわくしていますが、どうなっているのか非常に楽しみです。



上：時を同じくして廃止となる妙高号（2014. 03. 26 古間～黒姫間にて）

編集後記

研究・編集課 高橋 知也

あけおめ号に引き続きまたまた原稿数が非常に多いですね。嬉しい限りです。後は、表紙、裏表紙用の写真の投稿が多ければ、より良かったかなと思います。今回の HINODE はページ数が多く、新入生の皆様も読み応えがあるのではないのでしょうか。

それはさておき新入生の皆様、市川学園ご入学おめでとうございます。ようこそ市川学園へ。自己紹介が遅れました。私は編集課長兼副部長の高校 1 年高橋です。とりあえず、部活での今後の大きな行事を紹介しましょう。

まず 8 月に高校生鉄道模型コンテストへの参加と夏季合宿を行います。今年の夏季合宿は今話題の北陸方面に決定しました。そして、9 月には文化祭があり、口述研究発表会に参加する他、模型の展示、パワーポイントでの研究成果の発表などを行います。これらの他にも研究会をやることもありますよ。

鉄道研究部は中学と高校が合同で、研究班と模型班に分かれて活動しています。

長ったらしい話はこの辺にして、次回の HINODE は JAM 特別号です。部員の皆さん、またよろしくお願いします。私としては今この HINODE を読んでいるであろう新入生の方にも書いていただければ嬉しいかなと思います(笑)。

それでは新入生の皆様、入部お待ちしております。

最後に、毎号のことですが、原稿を出していただいた部員の皆さん、そしてお忙しい中、原稿を推敲して下さった谷津先生、ありがとうございます。



HINODE



鉄道研究部 部誌「HINODE」
新年号(204号)
発行年月日 2015年4月10日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 北向 亮太