

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.205 「JAM 特別号」



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.205「JAM 特別号」

※題名の前の数字はページ数です。

03. The 旅客釜～首都圏編～ (4-4 田村 昂大)
12. 「ときわ路パス」と茨城のキハたち (2-3 片岡 一路)
18. 行き当たりばったり撮影記 03 (3-7 堀田 浩生)
24. 信越本線・北陸本線撮影記 (3-7 藤田 匠)
39. 撮影日記春休み～GW (5-9 広瀬 義人)
45. 都営新宿線の新型車輛 (5-11 北向 亮太)
54. 駅弁特集 (2-6 上路 有音)

The 旅客釜 ～首都圏編～

4-4-1 1 田村昂大



I 初めに

久しぶりの投稿の田村です。今回の投稿では首都圏を走る旅客会社の機関車について書こうと思います。旅客会社の機関車はあまり注目されていませんが、かなり奥が深く着目点が結構あると思います。ではさっそく…。

II 旅客釜とは

首都圏を走る貨物列車、客車などを牽引する機関車は、所有する会社によって大きく2つに分けることができる。一つ目は、JR 貨物(株)が所有する機関車、二つ目はJRの各旅客鉄道(株)が所有する機関車である。前者は会社名からわかる通り、主に貨物列車の運行にあたる。後者は主に客を乗せて営業する列車の牽引にあたる。

旅客釜とは、この後者のことを指し、-「旅客」会社の所有する「機関車(釜)」-という由来でこう呼ばれる。

III 首都圏の旅客釜の現状

※用語については章末に記載

JR 東日本所有の機関車(以下 旅客釜)は、今年 3 月の寝台特急「北斗星」の定期運行終了をもって、全ての定期運用が消滅した。現在は、各旅客会社管内の回送列車、臨時工事列車、臨時列車、団体列車等の運行に使用されている。

旅客釜の中には国鉄時代から残る貴重な車両などもあるため、旅客釜好きなファンも多い。

今回は首都圏編と題し、首都圏で現在活躍している旅客釜と、その運行列車を紹介します。

(1)EF65 形

EF65 形は、日本国有鉄道が 1965 年に開発した、平坦路線向け直流用電気機関車である。

田端機関区の車両は、現在は新小岩操車場※発着で高崎、中央、東海道方面の臨時工事列車を中心に、配給列車、臨時列車等にも運用されている。高崎機関区所属の 501 号機は外観もかなり異なり、「P トップ」という愛称を持つ。高崎地区の臨時列車、回送列車、臨時工事列車等に運用。

<運行範囲>

高崎操・八王子・東高島・宇都宮・我孫子・蘇我等～新小岩操・田端操・尾久 等
宇都宮常駐

<現存する車両>

高崎機関区

501	原色				
-----	----	--	--	--	--

田端機関区

1 1 0 2	原色	1 1 0 3	原色	1 1 0 4	原色
1 1 0 5	原色	1 1 0 6	原色	1 1 0 7	原色
1 1 1 5	原色	1 1 1 8	レインボー色		



↑ 高崎操工臨返空 EF65-1104 牽引



↑ 通称:宇都宮配給 EF65-1102 は床下がグレーに塗られ、一時期注目された。



↑ 新津工臨 EF65-1103 牽引



↑ 旧型客車回送 EF65-501 牽引

(2)EF81 形

EF81 形は、日本国有鉄道が 1968 年から製造した交流直流両用電気機関車である。

2012 年までは寝台特急「北斗星」「カシオペア」の運行にも当たっていたが、EF510 形(後述)がこの運用を置き換えた。現在は常磐線方面の臨時工事列車、配給列車を中心に運用されている。81 号機は前回の検査時にお召し用塗装が復元され、異色の存在となった。長岡機関区及び青森機関区の一部車両は双頭連結器を装備しているので、電車等の配給輸送に使用されている。

<運行範囲>

水戸・宇都宮・黒磯～新小岩操・田端操・尾久 等 ※水戸常駐

<現存する車両>

田端機関区

8 0	JR 東日本色	8 1	ローズピンク色	9 5	レインボー色
9 7	JR 東日本色	9 8	JR 東日本色	1 3 3	JR 東日本色

長岡機関区

134	JR 東日本色、双頭	140	JR 東日本色、双頭	141	JR 東日本色、双頭
151	JR 東日本色				

青森機関区

136	JR 東日本色、双頭	137	JR 東日本色、双頭	138	JR 東日本色、双頭
139	JR 東日本色、双頭				



↑ 通称・黒磯訓練 EF81-80 牽引



↑ 事業用車両を配給輸送中の EF81-81



↑ 24 系団体臨時列車を牽く EF81-134



↑ 485 系配給列車 EF81-139 牽引

(3)EF64 形

EF64 形は、日本国有鉄道が 1964 年に開発した、勾配線区用向け直流電気機関車である。

数年前まで寝台特急「あけぼの」「北陸」等にも使用されていたが、現在、臨時工事列車、配給列車、臨時列車を中心に運用されている。

<運行範囲>

0 番台…中央本線八王子～長野方面の臨時工事列車で運用中

1000 番台…

- ・高崎機関区 上越線高崎～上越方面の臨時工事列車で運用中
- ・長岡機関区 総合車両製作所での新造車両や廃車・譲渡車両の配給輸送等に運用中

<現存する車両>

高崎機関区

3 7	茶色	3 8	原色 ※休車	3 9	原色
1 0 0 1	茶色	1 0 5 2	原色	1 0 5 3	原色

長岡機関区

1 0 3 0	原色、双頭	1 0 3 1	原色、双頭	1 0 3 2	原色、双頭
1 0 5 1	原色				



↑ 岡谷工臨返空
EF64-39+EF64-38 牽引



↑ 旧型客車を牽引する茶色塗装の
EF64-37(I)



↑ 横浜線 205 系の海外譲渡輸送
EF64-1030 牽引



↑ 24 系団体臨時列車
EF64-1001 牽引

(4)EF510 形

EF510 形とは、JR 貨物が 2002 年から、JR 東日本が 2009 年から製作している交直流両用電気機関車である。JR 東日本初の新造電気機関車。今年 3 月までは寝台特急「北斗星」の定期運用を持っていたが、当該列車の臨時化により定期運用を失った。

また、東日本大震災以前は常磐線の貨物列車の運行を JR 貨物より受託していたが、震災の影響によりその運用も失っている。JR 東日本では 15 機が新造されたが、これらの理由により余剰となった車両が 6 機を残して JR 貨物に売却された。

現在は臨時の「北斗星」「カシオペア」を中心に運用中。臨時工事列車に使用されることは滅多にない。

<運行範囲>

青森～(北斗星・カシオペア)～上野・水戸・宇都宮・黒磯～新小岩操・田端操・尾久 等

<現存する車両>

5 0 9	カシオペア色	5 1 0	カシオペア色	5 1 2	北斗星色
5 1 3	北斗星	5 1 4	北斗星色	5 1 5	北斗星色



↑ 大宮操工臨返空



↑ 寝台特急北斗星 今となつては貴重な寝台特急。

(5)DD51 形

DD51 形は、日本国有鉄道によって 1962 年から 1978 年にかけて製造されたディーゼル機関車である。現在は高崎地区の臨時工事列車や SL 運転時の補助機関車として運用されている。また、一部の機関車はお召指定※を受け、非電化区間でお召列車が運転される場合にはこれらの車両が使用されることになっている。

<運行範囲>

水上・横川・小野上・渋川～高崎・高崎操 等

<現存する車両>

高崎機関区

8 4 2	原色	8 8 8	原色	8 9 5	原色
8 9 7	原色				



前頁左：小野上工臨 DD51-895

前頁右：尾久車両センター一般公開時に展示された

(6)DE10 形

DE10 形ディーゼル機関車は、日本国有鉄道が開発・設計した中型ディーゼル機関車である。現在は主に宇都宮地区及び千葉支社管内の臨時工事列車を中心に運用中。

千葉支社管内は、EF65 形などの大型機関車が入線できない線区が多いため、中型の DE10 形がほぼ全ての臨時工事列車を牽引している。※京葉方面蘇我工臨(新小岩操→蘇我→京葉線→大宮操→新小岩操)のみ EF65 形

また、東京レールセンターと新小岩操を結ぶレール輸送列車(越中島貨物線)は全て本系列で運行されている。

<運行範囲>

新小岩操～千葉・木更津・館山・銚子、新小岩操～越中島貨物、宇都宮界限 等
※木更津常駐

※DE10 形の千葉支社管内での詳細な運用については「HINODE No.195 文化祭特別号」中の「千葉周辺における DE10 形機関車」記事参照。

<現存する車両>

宇都宮機関区

1 0 9 9	原色	1 5 7 1	原色	1 6 0 3	原色
1 6 0 4	原色	1 6 5 4	原色	1 6 8 5	原色
1 6 9 7	原色	1 7 0 4	原色	1 7 5 1	原色
1 7 5 2	原色				



前頁左：新小岩操を出る返空列車 DE10-1604 牽引

前頁右：館山工臨 DE10-1099 牽引



↑ 24 系団体臨時列車 DE10-1751

《用語解説》

- ・臨時工事列車… J R の工事用資材を運ぶ列車。現在は碎石とレールの輸送のみ。略して「工臨」とも呼ばれる。荷を卸した後は返空列車となる。臨時工事列車の運行予定は公表されていないので、撮影する際には某有名掲示板等を見て予測するのがオススメです。
- ・双頭連結器…電車に使われている密着連結器と通常の自動連結器の両方を備えた連結器。

IV まとめ

首都圏を走る旅客釜は臨時列車で走るだけでなく、臨時工事列車等で首都圏の鉄道を支えるという役割があるということが分かっていると思います。

これからもあまり注目されていないものに注目してみようと思います。

「ときわ路パス」と茨城のキハたち

2年3組 片岡 一路

1、はじめに

みなさん、こんにちは。片岡です。

5月10日、JRの企画乗車券「ときわ路パス」が発売終了しましたので、この機会に茨城県を走るキハと「SL もおか」に乗ってきました。

また、説明文の後の()は、撮影地を示します。

2、関東鉄道竜ヶ崎線

とりあえず近場から乗り潰していくことになったので、一番近い関東鉄道の竜ヶ崎線に乗ることに。常総線は後で乗ります。



左上：当日乗ったキハ 2002。(佐貫)

右上：唯一の途中駅「入地駅」の駅名標。味があっていいですね。

下：キハ 20 系の生き残り？ キハ 532 は車庫で寝てました。(竜ヶ崎)

3、ひたちなか海浜鉄道

無事に竜ヶ崎まで一往復した後、常磐線に戻り、まっすぐ勝田へ。

鹿島臨海鉄道に乗る計画もありましたが、時間的に無理だったので、勝田から分岐するひたちなか海浜鉄道を選びました。



左上：那珂湊駅駅名標。ひたちなか海浜鉄道の駅名標は、デザインが各駅毎に異なっています。

右上：那珂湊の車庫。三木鉄道からのミキ 300 形も留置されていました。

左下：車両基地の隣に置いてあったケハ 600 形。日本初のステンレス製気動車らしいですが、潮風の腐食には耐えられなかったようで、台車も外されていました。

右下：JR 東海からのキハ 11 形。ひたちなか海浜鉄道での塗装が気になります。



左：那珂湊からの帰りのキハ。(那珂湊)

このとき那珂湊で、「高田の鉄橋駅開業記念乗車券」を購入しました。

ところで姉妹鉄道の関係なのか、那珂湊の窓口で銚子電鉄のぬれ煎餅を扱ってたんですね……。予算の都合で買いませんでしたが。

4、真岡鐵道(一応メイン)

竜ヶ崎線とかひたちなか海浜鉄道とかに寄り道はしましたが、一応一番のメインは真岡鐵道の「SL もおか」です。SL 列車の運転を意識してなのか、県境が久下田駅付近にあるにも関わらず、茂木(もてぎ)駅まで全線利用できるようになっています。



左：真岡鐵道モオカ 14 形。塗装がユニークです。(下館)

右：茂木駅駅名標。書体が国鉄っぽいですね。

~~途中で寝かけましたが、~~無事茂木駅に到着し、始発の下館行「SL もおか」を待ちます。そして入線……でしたが、人が多すぎて入線時の写真は撮れませんでした。それだけ有名なんでしょうね。秩父鉄道の方はどうなっているんでしょうか、気になります。



上段左：「SL もおか」のサボ。牽引は C12 66 でした。(茂木)

上段右：真岡鐵道用を表すと思われる「真岡」表記。(茂木)

中段左：煙がすごいです。トンネルがあったらどうなっていたことやら……

中段右：わざとなのか、JR 東日本表記の扇風機が残っていました。(茂木)

下段左：真岡駅留置の車掌車ヨ 8593。こんなものも大事に保存されています。(真岡)

下段右：やっぱり「SL もおか」が売りなんではないでしょうか。(下館)

5、関東鉄道常総線

さて、メインの SL を乗り終わって~~煤臭くな~~後は、常総線で取手まで戻ります。
友部経由でも帰れますが、常総線に乗りたいのと、時間的に危なくなるので、常
総線経由にしました。



左上：真岡鐵道乗車前に撮ったキハ 2400 形。(下館)

右上：水海道まで乗ったキハ 5000 形。関鉄は 3 扉のうち、まん中だけ両開きというドア配置が結構好きなのです。(下館)

左下：騰波ノ江(とばのえ)駅の駅名標。~~ヒビが入ってます。~~(騰波ノ江)

右下：水海道で乗換が必要な列車は、「水海道のりかえ下館」と表示されます。よっぽど水海道以北の需要が無いのでしょうか、水海道～取手は 2 両で運転されても、水海道で接続する下館行は運賃表示機・運賃箱付きの単行になります。(取手) 全線を乗りとおすと、やっぱり、守谷で乗客が入れ替わっていくような印象がありました。TX と常総線を乗り継ぐ人が多数だと思います。下館と取手を常総線経由で全線乗り継ぐ人は(略)。

6、おわりに

さて、今回の文章はどうでしたか？

まだ相変わらずの文と写真ですが、もっと上達していきたいなあと思っています。

この「ときわ路パス」ですが、企画乗車券という扱いなので、常総線の自動改札は通過できないという仕様で、現在は発売していませんが、再発売してもいいと思うきっぷです。また発売されるといいですね、小田林なんかで切らずに小山まで区間に入れて。~~お願いしましたよ。~~

最後までお読みいただき、ありがとうございました。

スペース埋めのための「ときわ路パス」のポスター(取手)



……………ピンボケですね。ごめんなさい。

行き当たりばったり撮影記

3-7-24 堀田浩生

皆さん、こんにちは。近頃ダイヤ改正が行われ(編集時 3 月 17 日)北陸新幹線が開業、それによる並行路線の三セク化。上野東京ライン(以後、UTL とする)の開業。北斗星やトワイライトエクスプレスといった寝台特急の廃止、あやめの消滅など、首都圏ではとても大きなダイヤ改正になりました。そんなダイヤ改正の前日に俺は何をやっていたかというと、

友達と遊んでいました。

鉄研のくせに何をやっているのだと思ったそこのあなた。まさしくその通りです。慌てて家に帰り、慌てて上野に行き、そして見事に惨敗しました。これから書く記事は、これのリベンジに向けたものです。

1. 北斗星、引退

「武蔵野線は増発しないかなー」と、JR 東日本のホームページを見ていた。すると、気になる項目を見つけた。そう北斗星の廃止についてである。



↑大宮で撮った北斗星。被りそうだった。

「撮らねば(使命感)」そう思ったが、めんどくさがるの僕は後回しにしていた(一応一回大宮で撮った)。外に出た~~くないで~~ござる。—そうして最終日前日に、さすがにもう撮らないとまずいなど

思ったので、最終日を取ることに決めた。

3月15日、西川口には朝の5時半に着いた。乗った電車が京浜東北線の始発から2番目の電車だったからか、人がいなかった。あたりはまだ真っ暗で撮影ができそうになかったので、しばらくは音楽を聴きながら過ごした。ふと顔をあげたら、通過する電車が小田原行ではないか。

(そういえば UTL は今日開業だったな)

そう思い少し感動した。そして、6時半ごろに2番目に来たおじさんと一緒に会話をしながら撮影をした。



↑ 首都圏の主な中距離電車担当
E231 系近郊型



↑ 首都圏はほとんどこの顔
E233 系 3000 番台



↑ 一航戦の誇り(大間違い)
E651 系 1000 番台 あかぎ



↑ ヘッドマークのおまけつき
E231 系近郊型

俺「北斗星、1時間遅れてるみたいっすね」

おじさん「おっそうだな」

そんな話をしながら調べ物をしていたら北斗星が被りそうだということが判明した。(デデドン!)

「やべえよやべえよ」

「これもうわかんねえな」

西川口組に焦りが出始めた。果たして上手にとれたのだろう？

次回、「北斗星、死す!」次の部誌でもまたあおう n(ry

終わりません。

なんやかんやで京浜東北線が先に出発し、被る心配もなくなりました。そして撮った写真がこちら。



↑日本最後のブルートレイン
北斗星(EF510-514+24系客車)

個人的には満足のいく写真になってよかったと思う。またヘッドマークも金縁だったのでとてもうれしかった。やったぜ。この後鶯谷に移動し、尾久に帰っていく北斗星を撮りました。失敗したのですけどね。そして UTL を満喫しました。

2. 北総 7260 形

「7260 形も廃止になるのか〜。」

引退ラッシュが続く今日この頃、ネットを漁りながら 7260 形の引退についての記事を見ていて思った。

(撮りに行きますか…)

というわけで、東松戸に朝 5 時から張り込みました(デジャヴ)。

少しして二人目が来た。その人の顔を見て思った、

(あれ? この人…前もどこかで…?)

そんなことを考えながら撮影を始めた。



↑ファソラントレミア
京急新 1000 形 アルミ車



↑ 白い悪 m(ry
都営 5300 形



↑ 京急の新しい(?)主力
京急 1000 形アルミ車



↑ 上野～成田空港を 36 分で結ぶ
京成新 AE 形

しばらくして二番目に来た人が話しかけてきた。

「西川口にもいましたよね？」

そう。あのおじさんだった。まさかこんなところで再会するとは思わなかったので少し感動した。そして撮影を続けた。



↑ あくし r…アクセス特急
京成 3050 形



↑ 所有は北総じゃありません!!
千葉ニュータウン鉄道 9100 形



↑ よく京成で見る顔
北総 7300 形



↑ なんでお前がここに?
京成 3000 形

「7260 形って東松戸に止まるんですかね〜？」
 「130 キロぐらいで通過するんじゃないですか? ww」
 「そんなことしたらモーターが火を吹きますよ ww」
 そんなくだらない話をしていたらまた被る疑いが出てきた(よく被りそうになるねえ…)。
 「またかよ〜」
 「これで被ったら二度と北総に行かねえや ww」
 そんな話を周りの人と話しながら 7260 形を待った。
 そしてついに奴が現れた。



↑ 46 年間走り続けたお年寄り

北総 7260 形

正面が陰ってしまったがそれ以外は特に問題のないありきたり構図になった。この後も 7260 形は団体列車で走ったらしいがこれで満足したし、疲れていたなので家に帰った。成し遂げたぜ。

3. まとめ

今回は主にラストランについての記事になりました。時期が時期だからね。しょうがないね。今回はここまでになります。最後まで見ていただき、ありがとうございました。

信越本線・北陸本線撮影記

3-7 藤田 匠

1.はじめに

2015年3月14日にダイヤ改正が行われました。この日には北陸新幹線が開業し、富山や金沢は多くの観光客で賑わっています。その一方で、在来線は第三セクターになり、利用者も減っているようです。また、豪華寝台列車である「北斗星」の定期運行もこのダイヤ改正で終了しました。

それらの最後の姿を記録しようと、新幹線開業 3 日前の 3 月 11 日には「北斗星」を、2 日前の 3 月 12 日には新潟県で北陸本線などの撮影を行いました。

※すべての写真は無編集です。

2.前夜祭(?)

ダイヤ改正では北陸新幹線開業の他に「北斗星」の定期運行終了が話題となりましたが、僕は下りの「北斗星」が撮れていないことに気づきました。といっても、ラストラン直前は大量の撮り鉄が押し寄せることが確実なので、直近で撮影が可能な 11 日に撮ることにしました。

17 時前に上野駅に到着した際は撮影者も少なかったのですが、列車の到着直前には 100 人以上集まっていました。

※01～03：上野駅



01(左)：652M(古河～上野) E231 系 U503 編成(前側、18:08)

02(右)：回 1(尾久～上野) 24 系 12 両+EF510-509[田端](18:47)



03：1(寝台特急北斗星) EF510-509[田端]+24系12両(19:03)

19時03分、寝台特急北斗星は汽笛をホームに響かせて出発していきました。
出発を見届けたあと、帰宅しました。

3.妙高号で直江津へ

翌朝は4時31分の始発電車で船橋を出発し、秋葉原・上野・高崎・長野で乗り換えて直江津に向かいました。朝早く起きるのは辛いですが、撮影目的での早起きなので楽に起きられました。

※04～05：高崎駅、06～08：長野駅、09：三才駅、10：牟礼駅、11：関山駅



04(左)：121M(高崎～横川) 115系T1090編成(6:57)

05(右)：501E(あさま501号) E2系N7編成(7:14)

(次のページへ続く)



06(左)：1533M(富士見～長野) 211系 N310 編成(前側、8:08)

07(右)：3321M(妙高1号) 189系 N102 編成(8:09)



08(左)：8523M(おはようライナー) 189系 N103 編成(8:11)

09(右)：342M(柿崎～長野) 115系 N10 編成(8:23)



10(左)：臨時回送列車(黒姫～長野) 115系 C13 編成(8:36)

11(右)：344M(直江津～長野) 115系 C1 編成(9:04)

長野に着くと雪が降っており、遠くに来たことを実感しました。長野からは妙高1号(写真07)に乗車し、直江津を目指します。乗ろうと思った途端、反対側に別の189系(写真08)が入線し、驚きました。まさかの並びです！

それもそのはず。8523M は平日のみの運転なので、前回休日に来た僕が見ているはずがないのです。ちなみに、N103 編成は 6 月に解体されました…

115 系を少しでも多く撮るため、途中駅でも車内から撮影しました(写真 09～11)。牟礼駅ですれ違った列車(写真 10)は、長野県公立高校の後期試験に対応した霜取り列車のようです。

また、関山駅で撮影した 344M は、後ほど撮影する「信越線スイッチバック号」の運転期間中、本来中央線で走っている C1 編成(写真 11)が運用されていました。

4.直江津到着

9 時 41 分、妙高 1 号は定刻通り直江津駅に到着し、すぐに撮影地へ行きました。撮影地では高 1 の先輩 2 名にも出会い、早速撮影を開始しました。

※12～13・25～26：直江津駅周辺、14～15・17・24：直江津～春日山間、16・18～23：直江津～谷浜間



12(左)：直江津駅に留置されていた E127 系。3 月 14 日以降、えちごトキめき鉄道の「ET127 系」として運転を開始し、塗装も変更された。



13(右)：構内 529M(直江津駅留置線への入換) 413 系 B08 編成(9:50)



14(左)：3373M(快速くびき野 3 号) 485 系 T18 編成(9:59)



15(前頁右)：3324M(妙高4号) 189系N102編成(10:17)



16(左)：546M(直江津～富山) 413系B08編成(10:44)

17(右)：343M(長野～直江津) 115系N16編成(10:56)



18(左)：537M(富山～直江津) 413系B01編成(11:34)

19(右)：1006M(特急はくたか6号) 681系W01編成(前側、11:43)



20(左)：1054M(特急北越4号) 485系R21編成(11:57)

21(右)：1009M(特急はくたか9号) 681系9両(12:07)

※681系の編成番号はダイヤ改正で変更されていますが、ここでは写真に写っている番号から調査し、当時の編成番号を入力しています。現在は異なります。



22(左)：550M(直江津～富山) 413系 BO1 編成(12:11)



23(右)：1053M(特急北越 3号) 485系 R25 編成(12:29)



24(左)：9351M(快速信越線スイッチバック号) 115系 C1 編成(12:38)



25(右)：構内 9351M(直江津駅留置線への入換) 115系 C1 編成(12:49)



26：単 9393(直江津常駐返却回送) DE15 1537[長岡](12:50)

寒い中の撮影なので凍死しそうになりましたが、無事に撮影を終えられました。
失敗した写真もたくさんありますが、本来撮影計画になかった北陸本線も撮影でき、有意義なものとなりました。

快速信越線スイッチバック号(写真 24)は、北陸本線 1008M(特急はくたか 8号)を待っている間、他の撮影者の案内によりなんとか撮影出来ましたが、予想以上に早く通過したため残念な仕上がりになっていました。

そして金沢で慣れているはずなのに不慣れな雪の中、直江津駅まで戻りました。ただ、雪が予想できなかったので靴や鞆、コートがずぶ濡れになり、両手にコートの毛糸が付くという最悪なコンディションでの移動となりました。

5.直江津駅での撮影

直江津駅前の公衆トイレで手についたコートの毛糸を流していると、2 番線に北越急行所属の 681 系が入っていました。こちらも撮影数が少ないだけに、残念です。

その時にはまだ構内に止まっていた DE15(写真 26)も、土産を買って改札に入るときには発車していました。廃止されるという噂もあるだけに、また撮れることを期待しています。

※27～36：直江津駅



27(左)：1010M(特急はくたか 10 号) 681 系 W02 編成(13:28)

28(右)：841M(直江津～六日町) HK100-1+HK100-6(13:33)



29(左) : 350M(直江津～長野) 115 系 N9 編成(13:35)

30(右) : 3097(富山貨物夕～新潟貨物夕) EF510-508[富山]+

次位無動 EF81 404[富山](13:36)



31(左) : 1336M(長岡～直江津) 115 系 N-19 編成(13:37)

32(右) : 1013M(特急はくたか 13 号) 683 系 N13 編成(前側、13:52)



33(左) : 543M(富山～直江津) 413 系 B03 編成(14:11)

34(右) : 1015M(特急はくたか 15 号) 681 系 W02 編成(前側、14:25)



35(左) : 3326M(妙高 6 号) 189 系 N102 編成(14:28)

36(右) : 9352M(快速信越線スイッチバック号) 115 系 C1 編成(14:28)

この頃には体温も低下していたようで、100m 歩くのも辛いような状況でした。しかし、ここまでに掲載した写真を撮影できるのはこの日が最後でしたので、残りの体力と切れかけていたカメラの電池を生かし、入線した列車をほぼすべて撮影出来ました。

そして快速信越線スイッチバック号(写真 36)に乗車し、14 時 31 分に 5 時間近く滞在した直江津を離れました。

6.長野へ移動

列車は臨時列車ということで、一部停車駅では長めに停車しました。また、ほとんどが単線区間なので行き違いもありました。

信越線スイッチバック号を脇野田駅（現：上越妙高駅）で下車しました。2 日後には新幹線停車駅になるので、駅舎内には垂れ幕が多くかかっていました。小さな駅が新幹線の停車駅になるなど、昔は想像できなかったことでしょう。

その後先程直江津駅で撮影した妙高 6 号に乗車し、長野を目指します。この中でも行き違いがあり、撮影出来ました。

※37：高田駅、38～40：脇野田駅、41：二本木駅



37(左)・38(右)：9352M(快速信越線スイッチバック号) 115 系 C1 編成
(左：14:40、右：14:48)

(次のページへ続く)



39(左)：349M(長野～直江津) 115系 N16 編成(14:52)

40(右)：3326M(妙高6号) 189系 N102 編成(15:07)



41：351M(長野～直江津) 115系 N32+N5 編成(15:26)

今まで2回ほど長野～直江津間を乗車しましたが、乗り通しが基本で途中駅での撮影はほとんどありませんでした。今回、多くの列車を撮影出来て大変満足しています。

7.東京への帰還

乗車した妙高6号は16時31分、長野駅に到着しました。北陸新幹線開業で第三セクター化された区間も終了となります。またいつか、長野～金沢間を第三セクターで乗り継いで行きたいと思います。直江津発車時に濡れていた鞆は、長野の手前で既に乾いていました。

ここから東京に向かうとなると、先発は49分発のあさま540号(E7系)でしたが、妙高6号乗車途中の黒姫で抜いた快速信越線スイッチバック号や、しなの鉄道も撮るため、17時30分発の542号(E2系)で帰ることにしました。

※42～53：長野駅



42(左) : 141D(長野～越後川口) キハ 110 系 2 両(16:31)

43(右) : 664M(長野～小諸) 115 系 S1 編成(16:34)



44(左) : 2245M(松本～長野) E127 系 A3 編成(16:41)

45(右) : 659M(小諸～長野) 115 系 S24 編成(16:49)



46(左) : 1022M(特急しなの 22 号) 383 系 A205+A101 編成(16:52)

47(右) : 1015M(特急しなの 15 号) 383 系 A4 編成(前側、16:56)



48(左)：9352M(快速信越線スイッチバック号) 115系 C1 編成(17:07)

49(右)：448M(長野～甲府) 211系 N301 編成(17:09)



50(左)：668M(長野～小諸) 115系 S22+S4 編成(17:15)

51(右)：352M(直江津～長野) 115系 N16 編成(17:19)



52(左)：357M(長野～直江津) 115系 N24+N2 編成(17:20)

53(右)：542E(あさま 542号) E2系 N7 編成(17:24)

こうして撮りたかったものはほぼ撮影出来ました。そして長野の地をあとにし、北陸新幹線開業前最後の長野新幹線の旅を楽しみました。

8.大都会、東京

あさま542号はすっかり日が暮れた19時12分に東京駅に到着しました。普段なら総武線でそのまま帰るところですが、真っ先に行ったホームは「10番線(東海道線下り)」。

この2日後の14日は北陸新幹線開業で話題となりましたが、首都圏では「上野東京ライン」が開業しました。東海道線と宇都宮線・高崎線は終日を通して直通運転をするようになったため、東海道線では当たり前のように見られた「東京」行きがほとんど見られなくなってしまいました。

そこで、現在は東海道線の下り列車が使用する10番線に入線する東京行きの列車と、上野東京ラインが使用する8番線からの東海道線下り列車、湘南ライナーを撮影しました。

※54～56：東京駅



54(左)：920M(国府津～東京) E233系 E-54編成(前側、19:17)

55(右)：891M(東京～熱海) E231系 K-40編成(前側、19:21)



56：3725M(湘南ライナー 5号) 185系 A1+C6 編成(19:23)

朝、船橋を出発してから15時間、全く気候の違う信州・北陸に向かい、たくさん
さんの列車を撮影し、そして戻ってきました。途中寒さでダウンする可能性があ
りましたが、首都圏では滅多に見ることのできない115系や189系、485系
に癒されたのか無事に戻ることができました。靴の中はまだ濡れていました。

9.使用した乗車券類

今回は最後の乗車になるため、妙高1・6号は指定席券を購入しました。廃止
直前ということもあって即時満席が懸念されるため、1ヶ月前の2月12日の学
校帰りに本八幡駅のみどりの窓口で購入しました。幸いにも1号のみですが指定
席券を確保でき、帰りの6号も16日に購入できました。どちらも3月上旬まで
空席が残ったようですが、最終日の翌13日分は瞬時に完売したようです。

なお、快速信越線スイッチバック号は全車自由席だったので、指定席券は購入
しませんでした。

乗車券・指定席券など→

- ①乗車券(ゆき)
- ②乗車券(かえり)
- ③自由席券(高崎→長野)
- ④指定席券(長野→直江津)
- ⑤自由席券(長野→東京)
- ⑥指定席券(脇野田→長野)
- ⑦入場券(脇野田駅)

なお、①～⑤は2月12日、⑥
は2月16日に本八幡駅で、⑦は
当日の3月12日に脇野田駅で購
入しました。



10.参考文献

- ・ JR 東日本千葉支社「2015 年 3 月ダイヤ改正について」
http://www.jreast.co.jp/chiba/news/pdf/pre1412_timetable.pdf
- ・ ガタゴト日誌「189 系 N103 編成解体線へ」
<http://blogs.yahoo.co.jp/hyama5071/14027167.html>
- ・ ガタゴト日誌「115 系 C13 編成霜取り列車運転」
<http://blogs.yahoo.co.jp/hyama5071/13806759.html>
- ・ 交通新聞社「鉄道ダイヤ情報」2015 年 3 月号
104 ページ
- ・ JR 南日本南房総支社「【2015-3-12 の撮影～越後遠征二日目～】はくたか、北越、くびき野、普通等」
http://blogs.yahoo.co.jp/sazanami_boso/33459364.html

11.おわりに

撮影を中心とする遠征はこれが初となりましたが、北陸地方の雪や寒さを一切考慮しなかったために凍死寸前になったり、寒さで集中できずに良い写真が撮れなかったりという反省点が残りました。

ですが、金沢に親戚の家があり何度も特急「はくたか」に乗車したことがある僕にとって、改正で大きく変わった信越本線・北陸本線の改正前最後の姿を見ることができたのは良かったと感じています。

最後までお読みいただき、

ありがとうございました。

撮影日記 春休み～GW

5－9 広瀬 義人

皆さんこんにちは。市川学園鉄道研究部副部長をしています、広瀬です。今回は、表題の通り春休み～GWにかけて撮影した事について簡潔に書いてみようと思います。本来であれば自分の好きな車両について研究文でも書いてみようかと思っていたのですが、時間が無く書いている次第であります。

また、本日はこの部誌を手にとっていただきありがとうございます。

松本遠征（4月3日、4日）

春休みも終わりにさしかかる頃、家族旅行の一環で中央西線の撮影に向かった。だが、天候は初日が雨、二日目は曇りと散々な撮影となってしまった。



左：坂下～田立間にて。晴ればバリ順だった… 右：松本に



左：突如現れたジョイフルトレイン「彩」 右：発車の時を待つE257系
松本で一泊し翌朝早く松本駅へと向かい、霜取り列車を撮影後姨捨駅付近の公園で撮影した。前述の通り曇りだったので、収穫はあまり多くなかった。



左右：早朝の霜取りを終えて松本駅へ戻って来たクモヤ 143 系。



左：スイッチバック構造であることが分かる駅名表

右：善光寺平を臨む



左：ワイドビューしなの。長編成は見ごたえがある 右：突然来た 115 系湘南色
これらの撮影後車に乗り、別所温泉へと向かう。姨捨から一気に高度が下がるので、
耳が痛くなるほどであった。

別所温泉とは、「真田の隠し湯」などと呼ばれ何軒もの温泉宿がある。また、町の
中心に「北向観音」があり平安初期から発展してきたという。お参りした後、部長の
ためにお守りを購入（笑）し北向観音をあとにした。

別所温泉からは上田交通に乗車し、上田駅へ向かった。



上四枚：別所温泉駅。ホーロー看板や昔ながらの広告があり、良い雰囲気だった。

上田駅で腹ごしらえをし、上田駅付近で北陸新幹線を撮影したが被り率が高くまともに撮れたのは一本だけだった。その後両親と落ち合い、上信越道→関越道→外環道と経由して家へと戻った。



上田駅付近にて。E7 系

小田急、京急撮影（5月3日）

前回の撮影からちょうど一カ月後、小田急と京急 800 形が撮影したくなかったので向ケ

丘遊園駅付近の第カーブへと向かい、撮影した。



左：小田急 8000 形 右：小田急 L S E 原版で見るとブレてしまっている



左：地下鉄にも乗り入れている 4000 系 右：バリ順で撮影出来た。美しい．．





前ページ左上、右上：今日も走り続ける 800 形

前ページ左下：蒲田以西では堂々8 連を組んで活躍する 2000 形

// 右下：新 1000 形 上の写真は全て京急富岡駅にて撮影

これらを撮影後、京急富岡→東日本橋→馬喰横山→本八幡と乗り継ぎ帰宅した。

京成の撮影

最後に日ごろ撮影している京成について簡単に書いてみる。



左：高砂の橋梁を渡る新 A E 形。 右：西馬込行きに入った 3600 形



左、中、右：地元の広報誌で見て以来、ずっと行ってみたかった菅野駅のオーバークロス。だが、望遠レンズしか持って行かなかったためリベンジしたい。



左右ともに市川真間のストレートにて。あまりにも光線状態が良すぎるので、たまらず撮影しに行った。露出も限界だったが何とか撮影出来た。

さいごに

時間があまり無く、さらっと振り返るだけになってしまいましたがいかがだったでしょうか。夏休みにも撮影に行く予定なので次号ではまとまりのある文章を書こうと思います。

スペース埋めのトワイライトエクスプレス。廃止されてしまいましたね。．．



2014 - 12 - 17 東富山～水橋間にて NikonD5200+AF-S 70-300 f4-5.6 1/1250 秒 f/9 ISO400
HINODE 044

都営新宿線の車両「10-300形」

5-11 北向亮太

1. はじめに

みなさん、はじめまして。知っている方はお久しぶりです、北向です。この度は高校生鉄道模型コンテスト市川学園ブースに足を運んでいただきありがとうございます。久々の研究文を書きます。いつものように今回も悲しいほどの低いクオリティーのお送りします。こんな駄文を最後まで読んでいただけると嬉しくて泣きます。それでは始めさせていただきます…

2. きっかけ

事の初めは元日。迎光号を東大島で撮っていると駅員さんが…

「この車両もあと一年なんですよねぇ…迎光運用につくのもこれが最後なんですよ」

と教えてくれました。んんん！？ということは都営新宿線に新型車両が入るということなのでは！？

それからしばらくすると都営地下鉄のHPにも新車導入のお知らせもあがり、新車が入るのは5月くらいかなあ、とぼーっと考えていた矢先、新型車両が大島の車両基地に陸送されたという情報が。

残念ながら平日の深夜～早朝の間に基地に入れたらしく、僕は直接その姿は見られませんでした(悔しいなあ…)。

駅にもこんな張り紙が貼られるようになり、本格的に新車が入ってくるんだなあということを実感しました(下の写真)。



HINODE 045

しばらくすると2、3本目の新車も基地に入りました。

「これは新車を調べるしかないよね！！！！」

都営新宿線は毎日使っていることもあって思い入れのある路線です。都営新宿線の研究文は以前から書こうとは思っていたのですが、今回の新車導入ラッシュをきっかけに書くことにしました。

3. 都営新宿線とは…

まず始めに、都営新宿線について説明します。

新宿線は、東京都新宿区の新宿駅から千葉県市川市の本八幡駅まで（駅数は21駅、23.5km）を結ぶ東京都交通局の運営する鉄道路線（都営地下鉄）です。新宿駅より、京王線との相互直通運転を行っています（京王線・高尾線、高尾山口、相模原線橋本まで直通運転）。

路線名の由来は起点である新宿から。車体及び路線図や乗り換え案内で使用されるラインカラーは「リーフ」（黄緑）、路線記号は「S」です。

列車種別は各駅停車と急行の2種類です（京王線内で種別変更がある列車もあります）。

昼間の各駅停車の一部は瑞江と岩本町で急行の通過待ちをします（って言っても新宿行以外はほとんど通過待ちするんですけどね）。平日朝は女性専用車両の設定、本八幡駅での整列乗車を行っています。

平成元年（1989年）に篠崎～本八幡間開業により全線開業となりました。



（※路線図引用；東京都交通局HPより）

東京都交通局の鉄道路線（都電荒川線、日暮里・舎人ライナーも含む）では唯一、都外まで路線が延びています。ちなみに、本八幡から千葉ニュータウンまで延伸する計画がありましたが、幻となりました。

使用車両は都営 10-000 形、都営 10-300R 形、都営 10-300 形と京王 9000 系で、「大島車両検修場」という車両基地があります（大島から回送線が伸びていますよ）。

軌間（線路の幅）は京王線と同じ 1372mm（馬車軌）です。日本の地下鉄で唯一の馬車軌です。

なんと！2019 年までに全駅にホームドアを設置完了する計画があります。

4. 都営 10-300 形

さて、今回導入されたのは「10-300 形 4 次車」です。以前からある都営 10-300 形の 4 次生産された車両です（そのまんまかよ）。しかし 10-300 形 1、2 次車とは大きく違います。

ちなみに 2 次車は、2010 年 2 月 22 日に発表された東京都交通局次期経営計画「ステップアップ 2010」において、2010 年度に新宿線車両（10-300 形 1 次車）のうち 4 編成を 10 両にするために JR 東日本新津車両製作所（現総合車両製作所新津事業所）で製造された中間車です。基本的に 1 次車とほぼ同一の仕様で製造されているため割愛させていただきます。

3 次車とは外観上はよく似ていますが、車内は結構違います。実際に写真を撮って、1、3、4 次車の外観と車内を比較してみました（細かいことは難しいのでおいときますね）。

比較を始める前に 10-300 形 1～4 次車共通していることを確認します。設定最高時速は 120 km/h（都営線内最高 75 km/h、京王線内最高 110 km/h）です。制御装置は VVVF インバータ制御です（その他諸々あるけど割愛させていただきます）。

まずは 1 次車から。都営新宿線には 12 編成（10-370F～10-480F）存在しています。すべて東急車両（現 J-TREC・総合車両製作所）で製造されました。ベースは JR 東日本 E231 系です（東急 5000 系ともよく似ています）。



外観はこんな感じ。方向幕は側面、前面ともにLEDになっています。
 ※比較用（東急5000系・E231系500番台）…東急5000系とよく似ていますね…



では1次車の車内を見えます。



東急5000系とは違いLCDはありません。車内をLEDライトが明るく照らしています。初めて乗った時の感想としては、椅子が硬かったです。ですが10-000形がはびこっていた都営新宿線にこいつが突如として現れたときは輝いて見えました。

続いて3次車。3次車自体は3編成(10-490F~10-510F)存在しています。JR東日本の常磐緩行線用E233系2000番台を設計のベースとして、J-TREC・総合車両製作所にて製造され、2013年度に増備されました。

なお、基本的な仕様は先に製造された1次車と機器の互換性が考慮されています。



外観だけでも全然違いますねえ。うん、かっこいいイケメンですね。10-490Fは試運転を撮りに行った思い出のある車両です(なつかしいなあ...)。方向幕は側面、前面ともにフルカラーLEDになっています。朝こいつが来ると、今日も一日頑張ろうって気分になります(どの車両も好きだけどね)。

※比較用(E233系2000番台・研究班長高橋君より拝借。ありがとうございました！)

…やっぱりよく似ているけど、都営車の方が好きだなあ。



車内を見てみましょう。



外観とともに車内も1次車から大きく変わっていることがわかります。ドア上にはなんと17インチ液晶モニタの車内案内表示器！京王9030系にはすでにとりつけられていたので、都営の車両にこいつができたときはすごく驚き、感動しました。都営よ、よくやった。ちなみに左にもう一つ増設できるとのこと。今後増設されるのかな…？車内はLED照明によって明るく照らされています。

最後に今回増備された4次車(10-520F～10-540F)を見ていきます。4次車自体は、基本構造は3次車と同じになっています。3次車からの変更としては、車体外面の下部の紺帯に黄緑色が追加されました。また車内の全てのドア上には、3次車つけられた案内画面に加えて、新たに17インチの広告画面が設置されて2画面構成となりました。一般の企業広告や、東京都からの啓発ムービーが放映されています。実車を見てみましょう。まずは外観から。



なんだこれ。やばいぞ、相当イケメンじゃないか！紺帯が入っただけでこんなに印象が変わるのか…方向幕は側面、前面ともに3次車と同じくフルカラーLEDになっていますね。

この紺帯…僕的には相当ポイント高いです。今度は都営線内の急行運用を撮りたいなあ…

僕の勝手な感想もこの辺にして、車内をみます。



3次車からの大きな変更点として挙げられた「広告用のもう一つの液晶画面」。初めて見たときには感動しました。都営新宿線もここまできたのかと。しかも広告画面には10-520Fが実際に総合車両製作所で製造されているところが映し出されていました。都営新宿線ファンの僕としては感動モノでした。鉄道に詳しくない人でも、都営新宿線の新型車両に関心を持てるいい試みだと思いました（でもこれ絶対マニア向けだよな…）。

運がないのか今回の調査が初乗車でした。こいつが朝来ても嬉しいです。今度は各停運用を狙って乗ります、はい。

※お詫び…10-300R形について※

都営新宿線を走る電車の中でも異彩を放つサテモ／10-300R形ですが、10-000形が大きいかかわってくるので、ここでは割愛させていただきます。また今度やるかも

...

5. あとがきみたいななにか

ここまで3種類の10-300形を見てきましたが、僕の結論を言うと新型車両も入ってきて、都営新宿線もずいぶん楽しくなりました(感想が適当スギョ!まるで小学生渡の感想)。

しかし新型車両が入ってくるということは古い車両が消えていくということです。今回の原稿を書いている間にも10-300R形の10-340Fが、10-300形4次車の10-520Fデビュー後あっさり消えていきました(僕の予想では10-000形の10-220Fが一番初めに引退すると思っていたので、これは衝撃的な出来事でした)。悲しいなあ...(諸行無常)。

今まで乗っていた車両が消えていくことは寂しい気もしますが、利用客の事を考えると仕方ないことだと僕は思います。それぞれの車両にいろいろ思い出がありますが、どの車両も我々利用客を安全に運んでくれるいい車両だと思います。都営地下鉄よ、いつもありがとう。この調査をしてさらに都営新宿線がさらに好きになりました。

文化祭のときは10-000形研究をして引退したいなあ!?(これ絶対やらないワラがなんだよなあ.....)

今回もWikipedia先生には大変お世話になりました。あなたがいなかったら僕はこの文章を書けなかったと思います。あと締切ぎりぎりすみませんでした。

部誌をまとめてくれた編集課長の高橋君、推敲してくださった顧問の谷津先生、そしてこんな個人的な感想をぐだぐだ書いた駄文を最後まで読んでくださった皆さんに感謝を。

ホントにありがとうございました。



5月26日付で廃車になった10-340F@東大島。いままでありがとう！お疲れ様！！

駅弁特集

2-6 上路有音

1. はじめに

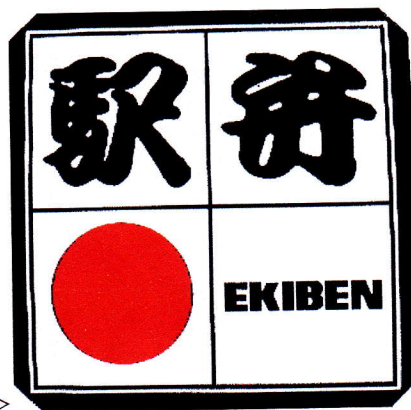
鉄道の楽しみは電車そのものだけではありません。駅ナカや発車メロディー、グルメにも魅力があります。駅弁の世界は広く、車内の雰囲気ですべての駅弁は、旅を楽しむ一つのアイテムだと思います。

今回初の部誌となるので、よろしくお願いします。

2. 駅弁の世界

駅弁の歴史は古く、日本初の駅弁は1885年までさかのぼります。宇都宮駅で発売された、ごまをまぶした握り飯2個とたくあんを竹皮に包んだものです。値段は当時一つ5銭で、蕎麦一杯が1銭の時代、贅沢なものでした。この弁当は現在、宇都宮駅で気車弁当（550円）として再現されています。

現在駅弁は4000以上あると言われており、日本は世界一の駅弁大国となっています。多くの駅弁にはこのマークがついています。これは、日本鉄道構内営業中央会により考案されたマークです。マークのデザインは、弁当容器の経木、枠中の十字は弁当の仕切りを、赤丸は日の丸弁当と人々の交流を表します。



「駅弁マーク」>>>>>>

3. 立売さん

昔、ホームには立って駅弁を販売する立売さんがいた。そんな立売さん、鉄道の高速度化や停車時間の短縮が原因で激減してしまった。

立売さんは現在九州の3駅に存在し、数が少ない。

4. 駅弁容器あれこれ

経木の器が駅弁の器の代表である。発泡素材やプラスチック製のものもあるが、多くは昔からの経木が使われる。これは、通気性がよく殺菌性に優れているため、味を守るにはもってこいの素材だ。最近の駅弁は、加熱式容器というものがあり、紐を引くだけであったかい駅弁を楽しめる。

5. 駅弁の種類

駅弁の種類は、普通弁当と特殊弁当の2つに分けられる。普通弁当とは、いわゆる幕の内弁当のことをさす。白飯に、三種の神器とも呼ばれる魚料理、かまぼこ、卵焼きの他に、煮物や漬物などのおかずが入っている、定番の駅弁。特殊弁当とは、海鮮弁、

牛飯など、あるおらずにこだわって作られた駅弁。地元のブランド食材が集まり、個性が引き立つ。人気が高い弁当の種別だ。

6. 駅弁紹介

○うまいものランキング

毎年、京王百貨店新宿で駅弁大会が開かれます。駅弁大会では、売上に応じてランキングがつけられるわけです。ここで、美味しい駅弁を紹介したいと思います。(個人の感想)



① 「牛肉どまん中」

(駅弁大会ランキング3位)

「牛肉どまん中」

販売駅：米沢駅、上野、東京など

値段：1100円

販売元：新杵屋(米沢市東3-1-1)

牛肉どまん中は、地元の米沢牛を地元のお米、「どまんなか」にふんだんに乗せた牛肉弁当。米沢牛はそぼろ、煮物の2つの構成でできている。

この駅弁でなんといってもすばらしいのは(神の)味付け。厳選醤油をベースに作られたタレが牛肉に染み込んでいて、脂の



のった肉が、口の中でとろける。

② いかめし

(駅弁大会1位)

販売駅：森駅、東京駅

値段：580円

販売元：いかめし阿部商店（茅部郡森町御幸町112）

時間をかけて作られたイカの甘辛さと、中のもっちり食感のご飯は、たまらない。シンプルで、駅弁大会不動の1位。東京駅では、駅弁屋「祭」で販売している。

駅弁屋「祭」

日本でいま最大の駅弁屋だ。ここに行けば全国の駅弁が揃っている。揃える駅弁の種類は170種類以上（時期によって変動あり）出来立て駅弁の実演販売も行っている。

③ 東京弁当



販売駅：東京駅

値段：1650円

販売元：NRE 大増

東京に来たらこれを食べよう、日本橋「大増」が手がけた高級品だ。

キングサーモンに粕漬けをメインとした究極の幕の内で、国産コシヒカリ、浅草「今半」の牛しぐれ煮など、豪華なおかずが盛りだくさん。和菓子もついてびっくり！価格は高いですがそれだけ価値はあると思います。

○値段ランキング

①最高額

発表します。

日本一の高額駅弁の値段は 1 5 7 5 0 0 円です。

誰が買うんでしょうかこんな駅弁、という話ですが、この駅弁は東武日光駅の日光鱒寿本舗が販売しています。

豪華な日光彫の器に、タラバガニ、栃木和牛、日光マス、キャビアなどといった、地元がお届けする最高級食材が詰まっています。現在は完売していて、予約販売となっています。

ちなみに、日光埋蔵金弁当は様々な価格タイプがあり、1 5 5 0 円で購入できる埋蔵金弁当もあります。質は1 5 万円のものより少々下がりますが、それでも十分豪華な弁当です。

こちらでも事前予約が必要で、1 日 2 0 個の限定発売となっています。

②日本二位の高額弁当：「肉の王道」

高額駅弁として日本第 2 位と言われているのが松阪駅の「極上松阪牛ヒレ弁当」（新竹商店）

牛肉弁当の王道。値段は1 0 5 0 0 円

これまた高いですが、A5 ランク松阪牛のさらに貴重な牛のヒレ肉を厳選しているので、たまらない口どけを体験できます。

③日本三位の高額弁当：「加賀野立弁当」

高額弁当第 3 位は、金沢駅の加賀野立弁当です。価格は1 万円で、とにかく豪華で贅沢な加賀の地元料理です。器は二段の引き出し

のようになっています。贅沢なおかずはなんと30種類。おせちのような駅弁です。北陸新幹線が開業した今、ぜひ金沢へ行って食べてみたいです。

調製元の大友桜は1830年創業の老舗料亭、日本文化をとことん楽しめる弁当です。

7. 海外の駅弁

海外にだって駅弁はあります。台湾は鉄道が栄えています。台湾には立売さんがいまだに存在しており、駅弁文化もあります。

台湾では、駅弁のことをビンタンと呼びます。

台湾で一番美味しい池上駅の駅弁、池上鐵路月台弁当は、日本円で240円という安さです。三種のチャーシューがごはんを埋め尽くし、肉の旨みが伝わります。

8. まとめ

駅弁は、旅に欠かせないアイテムです。鉄道の旅といえば駅弁、そんな声もあがります。駅弁は日本の誇れる食文化です。ぜひ魅力を持っていただきたいです。

これを参考に、駅弁を探してみてください。次回は情報量を倍増して書ければと思います。それでは！

-----参考文献-----

幻冬舎：「知識0からの駅弁入門」 櫻井 寛

文藝春秋：「ニッポン駅弁大全」 小林 しのぶ

編集後記

研究・編集課 高橋 知也

本日は全国高等学校鉄道模型コンテストの市川学園鉄道研究部ブースにお越しいただきありがとうございます。

今回の原稿数は少々少なめですが、一つ一つの内容が濃いのは良いですね。文化祭ではこのクオリティーを保ちつつ文化祭では原稿数を増やしましょう。(今回書いてない自分が悲しい)

今回、投稿した皆さん、忙しい中原稿を検閲してくださった谷津先生、ありがとうございました。

—市川学園文化祭のお知らせ—

さて、市川学園の文化祭「なずな祭」が 2015 年9月26～27日に開催されます。

我らが鉄道研究部では教室1面分に相当するジオラマ模型の展示、「HINODE206 号」の配布等を行う予定です。またパワーポイントを利用した研究発表を行います。是非お越しください。

※2015 年 7 月現在、使用しているホームページサービスの機能停止により更新が停滞しております。ご了承下さい。



HINODE



鉄道研究部 部誌「HINODE」
新年号(205号)
発行年月日 2015年7月28日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 北向 亮太