

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.209 「新入生歓迎号」



鉄道との新しい出会いへ。

The logo for TEKEN, featuring a stylized 'T' and 'E' followed by the word 'TEKEN' in a bold, sans-serif font.

市川学園 鉄道研究部

Empowered by the new wave.

目次 Index

No.209 「新入生歓迎号」

※題名の前の数字はページ数です。

03. 一日で房総を一周した話 (堀田 浩生)
08. 千葉を走る路線の発車メロディ Part2 (木下 開)
14. MARSシステム(乗車券編) (片岡 一路)
18. 西武池袋線 (竹田 祥紘)
22. 首都圏の路線シリーズその2 (中島 大空海)
27. 冬の撮影記 (北総SL RP) (田村 昂大)

一日で房総一周したお話

元 3-7-24 堀田 浩生

少し前(編集当時2月9日)某ピュアーでルナティックなシューティングゲームにハマりはじめた者です。一月は割と暖かく、シャツとパンツだけで寝ると風邪をひきます。今回は、いつもやっている「行き当たりばったり撮影記」とは趣向を変えた乗り鉄のお話でもしようかなと思い、この記事を書こうかと思った次第です(楽そうだし)。それでは締め切りも公言されたので早速本編の方にも行きましようか…

ある日

僕「受験休みやることねえなあ。暇なあ。」

と思っていた時、とある先輩が内房特快に乗ろうぜとのお誘いがあり、便乗することに。

僕「時間あるし常磐線撮るか。そうだ、北千住行こう」



↑この帯かっこいいよね

E231系0番台



↑狭軌最速軍(予定)

E531系

数枚写真を撮った後我孫子へ。さあごはんだ(我孫子到着時11時)。



我孫子名物のからあげそば…ではなくからあげうどんを食べました。からあげは一つ一つが大きく、食べるのに一苦労しました(だから調子乗って三つ乗せるなどあれほど)。うどんは細麺でした。正直太い方が好きなのですが、多分太いと食べきれなかったと思います。無茶、ダメ、絶対。ご馳走様でした。

この後は成田線に乗り換え、成田に向かいました。

マト、無音、先頭にて。

成田線に乗り換えて、しばらく風景を楽しんでました。成田線は複線化になる計画があったらしく、その為だと思われる用地が多数見受けられました。



上の三つの写真のような田舎を10両でかつ飛ばす風景はなかなかだと思いました(小学生並の感想)。



成田に着きました。ここからは本線(さっきのは我孫子支線)に乗り換えて佐倉へ。決して窓は割れていない。めぐねえ

成東駅 50 分耐久(盛大なネタバレ)



佐倉からは総武本線に乗り換え成東へ。DE、成東駅に到着し次の東金線の時刻を確認(当時 13 時 00 分)すると、そこには 13 時 47 分と書かれていた。

「これはあれか、駅の端っこで思いっきり歌って踊って大騒ぎする奴か」なんて思いながら 50 分弱暇をつぶすことになった。



このページの上中、上右、下の写真は全部成東の写真です。トイレを撮る辺り死ぬほど暇なんだなと思って頂ければ幸いです。

なんやかんやで東金線に乗車。大網へ

「何が始まるんです？」

「第三次房総遠征だ！」

大網に到着後、上総一ノ宮行の快速(という名の各駅停車)を見過ごし、やってくる 8 連安房鴨川行を撮影した後にすぐ乗車(どう考えても輸送過剰)。そしてここで某先輩と合流。さすがにケツから先頭まで走って移動するのはきついと思うんですよ(持論)。途中の上総一ノ宮で特急と車両交換するために、しばらく停車することになった。そして隣には乗務員訓練と思しき車両が止まっていた。



↑ホームエ…



↑一宮にいた試運転

先輩と合唱祭がめんどくさい事や、外房線複線化のこと、部活のことについてお話ししてたらすでに勝浦を過ぎていた。行川アイランドというバイオハザード廃墟を通り過ぎたらもう安房鴨川。内房線に乗り換え。



安房鴨川から館山は死ぬほどくだらない話をして館山に。館山からは特別快速でそのままワープすることに。

さざなみの代替として設立された特別快速。今回はこれに乗るためにわざわざやってきたようなものです。側面の方向幕と前面を撮った後に乗車。木更津までは4両なのでロングシートしかありません。訴訟。外の景色を楽しむ…のは外が暗いのでできない(うーんこの)。特別快速だからめっちゃくちゃ速い！というわけでもなく悪い線形の元がたがた言いながら申し訳程度に駅を通過する始末。ここで僕は思った。

「これ、乗り心地悪いぞ…！」

黒磯から一ノ関まで約 280 キロを走る某ロングシート車や、黒磯から熱海まで約 270 キロを走りぬく某〇ヤマ車程ではないが乗り心地が結構えげつない。

そしてそんな中爆睡する先輩は何者なんだと思いつつ木更津に到着。後ろに 11 両増結するためにしばらく止まるが、やけに停車時間が長い。もうここから複線なんだ

し某ハマの赤いアンチクショウ京急みたいに速攻で出発しちゃえばいいじゃんなんて思いながら過ごした。そして木更津を出発。君津からは複線なので、特別快速の名の



如く、高速で姉ヶ崎をブツ飛ばしていき五井、千葉、津田沼、船橋とバリバリ飛ばしていった。Foo↑↑気持ちいい～。

船橋で先輩とお別れし、ゴールの西船橋はもう目前。各駅停車に乗り換えてついに西船橋に到着しました！！

東西線のホームに。

JR線の旅をしたのに降りるのは別の会社の改札。すごく締まらない終わり方になった気がすると思ひながら改札を出ました。

おわりに言いたいことをいう枠

まず皆さん、入学おめでとうございます(遅い)。はじめに言わなければならないことを何故ここで言うんだと書きながら思います。みんなはこんなダメ人間にならないでください。

さて、今回書いた乗り鉄のお話はいかがだったでしょうか？乗り鉄というジャンルは鉄道という趣味の入門にあたりと考えるのでできるだけ親しみやすい内容にしたつもりです。もし仮に、この話を見て「旅に出たい！」と思ったら近場でもいいので是非自分で計画して行ってみてください。普段とは全く違う風景とかが見れて面白いと思います(今回は他人に便乗する形になりましたが)。田舎も都会も兼ね備える千葉県はほかでも類を見ない位のいい旅地だと思います。千葉県はいいぞお…

それでは今回はこの辺でお開きとさせていただきます。

最後に、この企画に誘ってくださった先輩、ここまで読んでくださった皆様、ありがとうございました。

千葉を走る路線の発車メロディ

Part2～京葉線・総武快速線 etc...編～

元 4-6 木下開

^{フレリユード} 1. 前奏曲

こんにちは！気付いたら高2になってしまった木下です。安心してください、進級
せてますよ。

・・・時代遅れ(?)のギャグは置いといて、本題に入りましょう。みなさん、この長
ったらしいタイトルを覚えていましたか？去年の新入生歓迎号で書いたやつです(204
号です。公式ホームページからご覧ください)。毎回書こうと思っは時間がなくて書
けず...1年ぶりの続編です。でも、多分最終回です(笑)。小見出しは前回と同じように
いこうと思います(笑)。

また、今回使用する画像は、Wikipedia より引用しています。

^{ファンタジア} 2. 幻想曲 その1

前回と同じく幻想曲は車両紹介ということで・・・。

今回トップバッターは京葉線。蘇我駅～東京駅の全17駅を結ぶ路線です。武蔵野線
のほとんどが京葉線に乗り入れ、西船橋駅から東京駅か、海浜幕張駅まで続いていま
す。

使用車両は、E233系500番台、209系500番台、武蔵野線から205系と209系500
番台です。



左上:E233系500番台

中上:209系500番台(京葉線)

右上:205系500番台

左:209系500番台(武蔵野線)

コンチェルト 3. 協奏曲 その1

これまた前回通りここはランキングです。新習志野駅は、上りホーム2つ、下りホーム2つで全部曲が違うのでそれぞれ別のものとしてカウントしています。

まずは上り電車。

	名前	数(駅)	使用駅
1位タイ	美しき丘	2	稲毛海岸駅、潮見駅
1位タイ	海岸通り	2	南船橋駅、市川塩浜駅
1位タイ	木々の目覚め	2	検見川浜駅、新習志野駅(4番線)
1位タイ	Verde Rayo V2	2	八丁堀駅、越中島駅

続いて下り電車。

	名前	数(駅)	使用駅
1位タイ	海岸通り	3	新習志野駅(1番線)、新木場駅、潮見駅
1位タイ	Verde Rayo V2	3	東京駅、八丁堀駅、越中島駅
2位	海辺の散歩	2	南船橋駅、葛西臨海公園駅

このようになりました。全17駅と少ないこともあり、上り電車に関しては3駅以上で使用されている曲がなく、1位タイが4つという結果に... また、後述するように、ご当地メロディの駅が3駅あるというのも影響しているのかなと思います。

ソロ 4. 独奏曲 その1

ここでは、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3種類あります。

まずは蘇我駅。ここの発車メロディは「Over」です。蘇我駅が最寄り駅のフクダ電子アリーナを本拠地とするJ2のプロサッカーチーム「ジェフユナイテッド市原・千葉」のオフィシャルサポーターソングが「Over」ということが理由です。1、2番線はAメロバージョン、3、4番線は間奏バージョン、5、6番線はサビバージョンが流れます。

2つ目は海浜幕張駅。発車メロディは「We Love Marines」です。海浜幕張駅が最寄り駅のQVCマリンフィールドを本拠地とするプロ野球球団

「千葉ロッテマリーンズ」の球団歌が「We Love Marines」ということが理由です。ロッテファンの僕としては、3、4番線を「マリンに集う我ら」に変えてほしいなあなんて思っています(笑)。あ、新入生の方にロッテファンの方がいたら木下に話しかけてみてください！泣いて喜びます(笑)。

3つ目は舞浜駅。最近値上げした夢の国、ネズミーラン...いや、東京ディズニーリゾートのお膝元。そんなわけで、発車メロディは上りが「It's A Small World」、下りが「Zip-A-Dee-Doo-Dah」。どちらもディズニーの曲です。この駅は期間限定で曲を変えたことが多々あるのですが、それは③で紹介します。

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
千葉みなと	九月の風(上り)、公園通り(2番線)
稲毛海岸	ドリームタイム(下り)
検見川浜	緑の車窓(下り)

公園通りが1日に5回ほどしか鳴らないだけで、他はその駅に行けば聴くことができます。

③ その他

ここで紹介するのは前述した通り、舞浜駅の期間限定メロディ。今までで3回あります。

1回目は東京ディズニーリゾート開園25周年記念したもの。上りが「魔法の鍵～The Dream Goes On バージョンB」、下りが「魔法の鍵～The Dream Goes On バージョンA」でした。「東京ディズニーリゾート25th アニバーサリー」のテーマソングで、2008年4月15日から2009年4月14日まで使用されました。

2回目は東京ディズニーリゾート開園30周年を記念したもの。上りが「Happiness Is Here バージョンB」、下りが「Happiness Is Here バージョンA」でした。「ザ・ハピネス・イヤー」のテーマソングで、2013年4月11日から2014年3月20日の使用となりました。

3回目は東京ディズニーランドのスペシャルイベント「アナとエルサのフローズンファンタジー」の開催にあわせたもの。上りが「生まれてはじめて」、下りが「Let It Go～ありのまま」でした。「アナと雪の女王」の劇中歌で、2016年1月12日から3月18日までの使用となりました。

5. ^{ファンタジア}幻想曲 その2

2番手は総武快速・横須賀線。横須賀線は千葉にかすつてもないないですが、総武快速線だけじゃ少なすぎるので一緒に紹介しようと思います。



名前の通り総武線の快速であり、東京駅からは横須賀線と直通運転を行っています。総武快速線区間は千葉駅～東京駅の10駅、横須賀線は東京駅～久里浜駅の19駅の全28駅を結ぶ路線です。総武快速・横須賀線両方での使用車両はE217系です。

6. ^{コンチェルト}協奏曲 その2

今回は横須賀線と総武快速線を同時にやっているのので、「上り」「下り」の表現ができないため、「千葉→久里浜」「久里浜→千葉」と表現します。

千葉→久里浜から発表。

	名前	数(駅)	主な使用駅
1位	Cielo Estrellado	10	横須賀駅、大船駅、横浜駅 等
2位	あざみ野	4	津田沼駅、船橋駅、鎌倉駅 等
3位タイ	JR-SH2	2	東京駅、新小岩駅
3位タイ	Water Crown	2	錦糸町駅、田浦駅
3位タイ	ベル	2	馬喰町駅、新日本橋駅

続いて、久里浜→千葉。

	名前	数(駅)	主な使用駅
1位	Gota del Vient	12	久里浜駅、大船駅、新小岩駅 等
2位	ホリデイ V2	4	津田沼駅、船橋駅、戸塚駅 等
3位タイ	ベル	2	馬喰町駅、新日本橋駅
3位タイ	せせらぎ	2	西大井駅、品川駅

圧倒的なCielo Estrellado率とGota del Vient率ですね(笑)。それもほぼ横須賀線に固まっていて、横浜駅以降では、戸塚駅、鎌倉駅、田浦駅を除いて全てがCielo EstrelladoとGota del Vientの組み合わせでした。

7. ^{ソロ}独奏曲 その2

① ご当地メロディ

現在、総武快速・横須賀線ではご当地メロディが1曲もありません。ただ、現在はないだけで、最近まではありました。それは、鎌倉駅の民謡「**鎌倉**」で

す。2013年7月1日～2015年6月30日まで使用されていました。今は「あざみ野」と「木々の目覚め」に戻っています。

② ここでしか聴けないメロディ

再び表の出番です。

駅名	メロディの名前
市川駅	楽々鉄道旅行(4番線)

総武快速線に1曲のみです。他に特記事項はないですね。

③ その他

各駅停車同様、総武快速線も千葉駅には発車メロディがありません。前回総武線各駅停車について書いたとき、2015年に追加されるかもなんてこと言いましたが、追加されませんでした。果たして、千葉駅に発車メロディが追加されることはあるのでしょうか...?

8. ^{ファンタジア} 幻想曲 その3

ラスト、3番手は武蔵野線。西船橋駅から埼玉県を通る大回りのルートを通って府中本町駅まで、全29駅を結ぶ路線です。2で書いたように、ほとんどが京葉線に乗り入れています。

使用車両はこちらも2でも書いたように、205系と209系500番台です。写真は省略します。

9. ^{コンチェルト} 協奏曲 その3

府中本町方面が上り、西船橋方面が下りです。

いつものように上りから。

	名前	数(駅)	主な使用駅
1位	スプリングボックス	11	西船橋駅、三郷駅、吉川駅 等
2位	Gota del Vient	5	東所沢駅、新秋津駅、西国分寺駅 等
3位	メロディ	2	新三郷駅、南浦和駅

そして下りです。

	名前	数(駅)	主な使用駅
1位	メロディ	11	府中本町駅、吉川駅、三郷駅 等
2位	近郊地域 17 番	5	西国分寺駅、新秋津駅、東所沢駅 等

下りは3位以降が1でズラーッと並んでしまうので2位までにしました。その理由としては「西船橋駅～南流山駅の発車メロディがすべて異なっている」というこ

とが挙げられます。

10. ^ソ ^ロ 独奏曲 その3

① ご当地メロディ

現在も使用されているご当地メロディは新座駅で、上りが「鉄腕アトム C」、下りが「鉄腕アトム D」です。これは手塚プロダクションの所在地が新座市にあることが理由です。ちなみに、新座市には鉄腕アトムが住民登録されています。また、高田馬場駅も別バージョンの「鉄腕アトム」を使用しています。

② ここでしか聴けないメロディ

またまた表の出番。

駅名	メロディの名前
南流山駅	パシフィック(上り)

武蔵野線ではこれだけです。表にする意味なかったですね... (笑)

③ その他

今回は以前使用されていたご当地メロディを。

1つ目は2013年11月10日～2014年1月10日に東川口駅で使用されていた、「川口市民歌」です。これは、川口市誕生80周年記念イベントの一環でした。川口駅、西川口駅でも使用されました。

2つ目は2014年8月9日～8月24日と2015年8月1日～8月31日に南越谷駅で使用された「阿波踊り」です。これは高円寺駅でも使用され、夏になるとそれぞれの町で阿波踊りが行われていることが理由です。

11. ^{ホタルノヒカリ} 後奏曲

今回、見出しに外国の読み方でふりがなをふってみました... 後奏曲なんて存在しないので、ホタルノヒカリとふってみました(笑)。

・・・なんてことはどうでもよく... Part2にて最終回になりました(早い)、「千葉を走る路線の発車メロディ」(長い)。タイトルが雑で長いのは30秒で考えたからです...。Part1を締め切り間際に行ったもので、タイトル考える時間が消え去ってしまいました！次書く原稿はマシなタイトル考えます(笑)。

さて、新入生の皆さん、初めまして！木下です。ここまで読んでいただき感謝です！てっけんの詳しい活動内容は、それについて書いてあるページがあるはずなので、そちらをご覧ください。そして、ぜひ入部してください！ロッテファンの方は僕に声をかけてください(二度目)！(二つの意味で)お待ちしております！では、また次回。

MARSシステム(乗車券編)

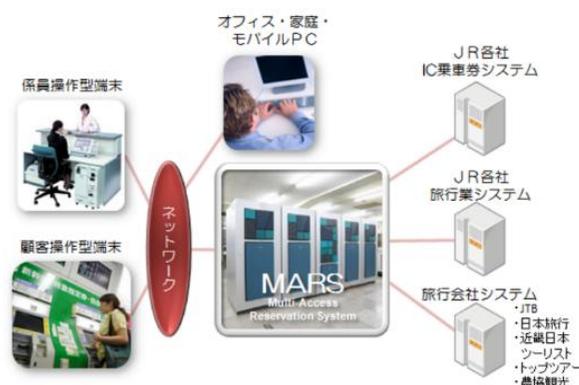
元 2-3-7 片岡一路

1. Introduction ～MARS システムとは～

唐突ではあるが、本八幡駅・西船橋駅などに設けられている「みどりの窓口」に訪れたことがあるだろうか。特急券や、おそらく利用することになるだろう学生割引の効いた乗車券を購入するときにお世話になるところだ。このみどりの窓口、詳しく観察したことはあるだろうか。これはどのみどりの窓口設置駅でも同様なのだが、係員の方が操作されるタッチパネル画面と、(これはよく見ないとわからないのだが)発券プリンターが設置されている。これが MARS(マルス)システムの係員操作型端末である。

もちろん中央装置もある訳だが、こちらはというと簡単に言えばコンピュータである。この中央装置と、上記で挙げた装置などがつながっているが、これを言葉で表す

とかなりややこしいので下の図で示す。



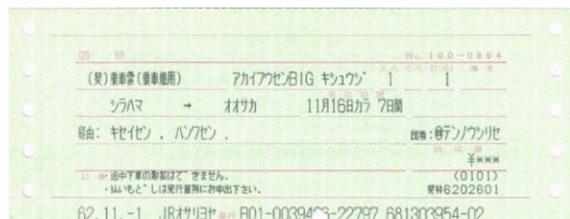
中央装置とは中央の“箱”のことである。係員操作型端末の説明は省略する。顧客操作型端末とは、JR 東日本だと指定席券売機、JR 西日本だとみどりの券売機に当たる。家庭にもネットワークが伸びているが、これは MARS の開発を行っている JR システムという会

社が提供している、特急列車の空席照会ができる「JR CYBER STATION」のことである。同ページは一般のインターネットからも閲覧できる。右下の旅行会社システムがある理由は、一部の旅行会社には駅設置と同様の MARS 端末が設置されているためである。

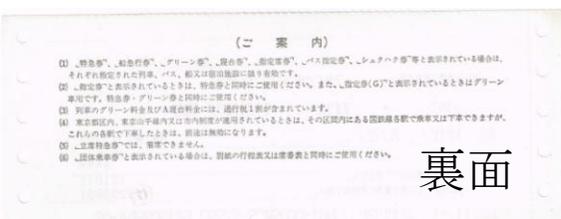
さっきから MARS と略しているが、これは正式には Multi-Access Reservation System : 旅客販売総合システムといい、1960 年に駅係員の負担軽減を目的に導入された。導入以前は乗車券も特急券も手作業で発売していた。指定席特急券に至っては、中央の管理センターに電話で問い合わせ、その内容を指定席券に書き写していたため、発行ミスが相次いでいたようだ。

2. 初期の MARS 端末発行の乗車券

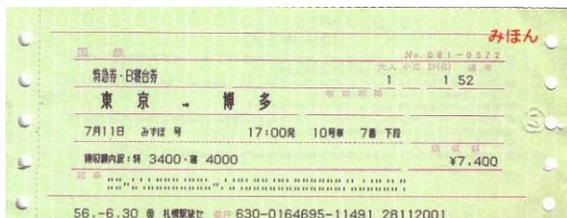
導入されたのが 1960 年代であるからには、自動改札という高度な設備は存在しなかった。つまり、初期の MARS 発行の乗車券も、言ってしまえばただの紙である。裏面は、(ご案内)が印刷されていたことを除けば真っ白。この旧型の MARS 端末で発行されたものは 1 枚しか所持していないが、ご紹介しよう。



左上は、昭和 62 年 11 月 1 日、JR オサリヨセ発行の(契)乗車票(乗車船用)・アカイフウセン BIG キシュウジのきっぷである。区間はシラハマからキセイセン・ハンワセン経由でオオサカまで、11 月 16 日から 7 日間有効。やけにカタカナが多いと思われたかもしれないが、初期の MARS ではこんなものしか出せなかった。さすがに「〇月〇日カラ△日間」や「經由:」、「途中下車の取扱は〜」など、よく使う単語は漢字で出されるが、オオサカ(大阪駅のこと)など駅名はカタカナで表記されていた。ただし、旅行会社発行のものでは漢字表記できたものもあるようだ(左下、マルス



裏面

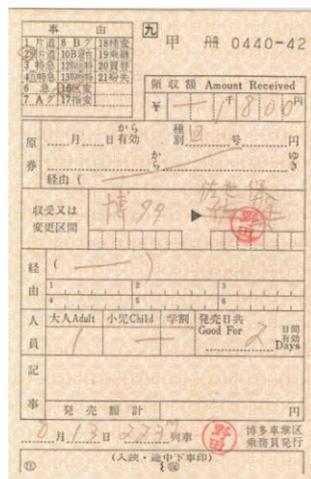


券のあゆみ⑨ (旅行会社端末発行L形券) より)。

ちなみに表題が「国鉄」(最終日が 1987 年(昭和 62 年)3 月 31 日)、裏面に「列車のグリーン料金及び A 特急料金には通行税 1 割が含まれています。」と記載されている(通行税は 1989 年廃止)ことから、このきっぷの地の紙は国鉄時代のものをそのまま流用して使用していたと考えられる。

余談ではあるが、JR 化された後しばらくも、国鉄時代のものとほぼ変わらない様式の乗車券が発行されている。右はその典型的な例で、団(=JR 九州)印字がある車内発行の手書きの乗車券であるが、紙には橙色で「こくてつ/JNR」と刷られている。

ちなみにこの乗車券は、博多までの回数券を佐世保まで乗り越したものであるとわかる(事由欄の別片道に〇、原券の種別に回と書かれている)。参考までに。



3. 現代の MARS 端末発行の乗車券

~~1987年から2016年まで飛んでいるのは、この間の資料がないだけでやる気なかったとかではないです。~~

国鉄時代は、自動改札という高級品などは存在しなかった(一部で試験運用はしていたようだが)。しかし現代では、JRの駅においては自動改札の導入が進んでいる。そのため、もちろんMARS 端末発行の乗車券も自動改札対応になっていった。

このような形のものなら、見たことがあるだろう。初期のもの比べると、券紙の

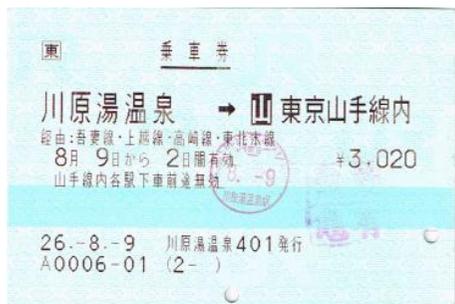


色が緑から青へ変わり、駅名と経由表記が完全に漢字になっている等が変化として挙げられる。もちろん自動改札も通行できる。

左の券は、新橋駅の指定席券売機(MV1)発行の有りまでの片道券である。このような乗車券の詳細な様式については長くなるのでまた次回。

4. 一部の直営駅や簡易委託駅の場合。

長野県の一部駅や青梅線某駅など、簡易委託駅だったり、MARS 端末が設置されて



いなかったりする駅がときどきある。このような駅では、通常、駅の売り上げ管理用途で用いられるPOS 端末というもので出札作業を行っている。長野県の一部駅では、3月まで同端末は導入されずに手売りの紙のきっぷを発売し続けていたが、こちらはどちらかというと特殊な例に当たる。そのPOS 端末発行の場合でも、様式は

だいたい変わらない(上)。

5. 類似のシステムなど

東武鉄道・小田急電鉄・近鉄などでは、有料特急の存在や発売できる範囲がとても広いなどの理由で、これらと類似したシステムを採用している。東武のマルチ端末はMARSにはない、特急券と乗車券の区間が異なる券、小田急のMSR 端末は長距離のJR 線連絡券が、それぞれ発行可能などと様々な特色があり、MARS と比較してみるとなかなかおもしろい。近鉄のASKA 端末はだいたいMARS と似通っているが……(MSR やASKA など名前はとりあえず気にしないでほしい)。ただ、このあたりまで足を突っ込むと、原稿チェックも大変なことになるので機会があれば。

6. 参考文献

マルス券のあゆみ⑨（旅行会社端末発行L形券）

<http://mon-hikara.travel.coocan.jp/ticket18.htm>

ここには足りない87年以降も詳細に記載されている。興味があるなら一度見てはいかがだろうか。

7. あとがき？

初っ端から固めの訳わからん？文章書いていましたが気を取り直して。

新入生のみなさん、市川学園鉄道研究部へようこそ！中3・片岡です。珍しく？MARS、つまりきっぷ系の記事にしてみました。かなりマニアックすぎてゴメンナサイ。このほかにも旅先でいろいろ集めてたりしています。追々記事に……できるほどのつながりが無いとは悲しいなあ。突発的にどこかふらっと行く人なので……。

次回は今回の続き扱いで、現代のMARS発行の乗車券の様式について詳しく見ていこうと思います。が、スキャンが追いついてないという悲しい現実が目の前に立ちはだかっているのです。大変。

いろいろ書きましたが、最後までお読みいただきありがとうございました。

西武池袋線

元4-6 竹田 祥紘

〇はじめに

もうすぐ高2になる竹田です。今回は、西武池袋線について書いていきます。読みづらい箇所があるとは思いますが最後までお読み頂ければ幸いです。

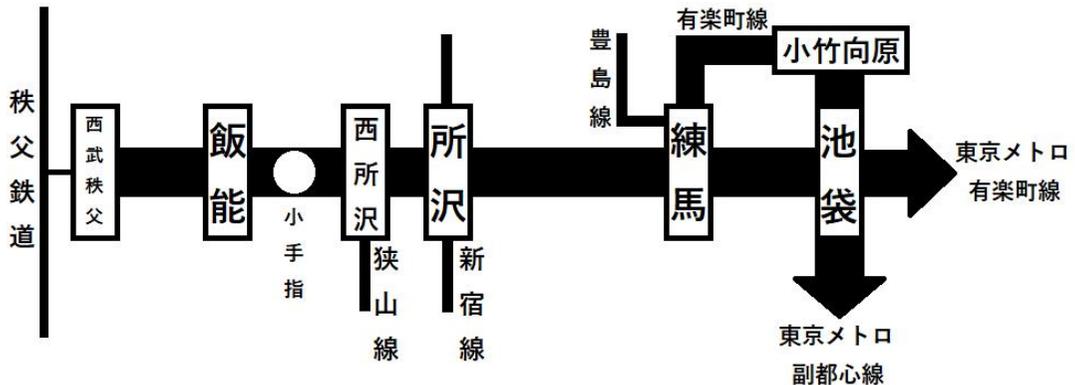
1. 西武池袋線とは？

西武池袋線は、池袋—吾野間を結ぶ路線である。しかし、特急ちちぶを除く列車の大半は、池袋—飯能間を運行している。列車種別は各停、準急、通勤準急、快速、通勤急行、急行、快速急行、特急「ちちぶ号」「むさしの号」の8種類である。また、当路線は西武有楽町線（練馬—小竹向原）を使用し、東京メトロ副都心線・有楽町線、東急東横線と直通運転をしている。その為、池袋線内において副都心線・有楽町線・東横線の車両が走行することがある。



↑東急5050系4000番台 @小手指—西所沢 ↑東京メトロ10000系

西武池袋線～路線図～



2. 車両紹介

(イ)2000N系



この車両は、1988年に登場した。旧来の2000系に改良を加えたものが当車両である。この車両は、当初新宿線各駅停車用に開発された。西武では最も保有車両が多いが、今現在、30000系を代表する新型列車への置き換えが始まっている。

(ロ)6000系



この車両は、1992年に西武池袋—東京メトロ有楽町直通線乗り入れ用として、東急車輛製造が製造したステンレス鋼製の地下鉄対応車両である。さらに現在は東京メトロ副都心—東急東横線—みなのみらい線直通の為、直通工事を行った。

(ハ)9000系



9000系は、2000N系と同じ普通鋼製で黄色の塗装をしている。しかし、貫通扉が2000系とは異なり、黒色になっていたり若干2000系とは異なる。当車両は2007年までにVVVFインバータ制御に更新しており、省エネルギー化が進んでいる。また現時点で最後に製造された黄色い車両である。なお、右写真の9000系9003編成(赤い電車)は、京急とのコラボレーション車両で、西武鉄道では「RED LUCKY TRAIN」と呼ばれている。逆に京急線では、西武線とのコラボレーションで「KEIKYU YELLOW HAPPY TRAIN」という黄色い電車が運行されている。

(ニ)20000 系



この車両は、「シンプル&クリーン」をコンセプトに設計された。日立製作所が製造している。当車両が8両編成においては各駅停車、10両編成では優等列車を中心に運用されている。行先表示板はLEDを採用している。

(ホ)30000 系



この車両は、2007年度に新設された車両で車内にLCDを導入して、西武線の新機軸の車両となっている。西武線はバリアフリー化に努めており、当列車はその代表例である。外観はタマゴ型をしており、非常に優しいfaceになっている。2009年にキッズデザイン賞を受賞した。

(ヘ)10000 系



通称 New Red Arrow。この車両は、老朽化した5000系の置き換えようとして登場した。1993年に西武新宿線内で特急「小江戸」として運用を開始した。現在では、池袋線内においては特急「ちちぶ」として運用している。当車両は、過去に様々なラッピング車が登場している。

(ト)4000 系



この電車は、主に秩父鉄道(飯能ー西武秩父)において運用されている。しかし、朝夕の池袋線内において快速急行として運用されている。車体の色は、8500系などと同じライオンズ色で構成されている。なお、左写真は他の部員が撮影したものである(@中村橋)。

3. 新車導入



現在、西武鉄道では 2017 年度より 40000 系(30000 系の後継)導入が計画されている。40000 系は「人にやさしい、みんなと共に進む電車」をコンセプトに、進化したスマイルトレインとして運行を開始する。当電車は西武鉄道初のロング・クロスシート転換車両を導入・車椅子スペース

の導入など、従来よりもさらに進んだバリアフリーを導入する予定だ。

(写真は西武 Web ページより)

4. F ライナー

現在、東京メトロ副都心線は、川越市・小川町・森林公園方面から来る東武東上線、飯能・小手指・所沢・石神井公園方面から来る西武池袋線・有楽町線、渋谷以南(中目黒・自由が丘・田園調布・武蔵小杉・横浜方面)を運行する東急東横線、横浜以南(みなとみらい・馬車通・元町・中華街方面)を運行するみなとみらい線と直通運転を実施している。東武東上線では、TJ ライナーという通勤時間帯に運行されているライナーが存在するが、これと同じ様な速達方の列車が日中時間帯を中心に設定される(2016 年 3 月 26 日)。ちなみに、F ライナーは Fukutoshin、Fast、Five(五社直通)の頭文字を用いている。F ライナーは東武東上線急行、西武池袋線快速急行、東京メトロ副都心線急行、東急東横線特急、みなとみらい線特急にあたる。これにより、全体の所要時間は短縮される。F ライナーでも使用車両は 6000 系である。

○さいごに

急いで纏めたので読みにくい部誌となってしまいましたが、ここまで読んでいただきありがとうございました。次回はちゃんとまじめに書こうと思います。

首都圏の路線シリーズ その2 京葉線

元1-7 中島 大空海

新入生の皆さん、ご入学おめでとうございます。鉄研によろこそ。中島です。鉄研は、なずな祭（文化祭）へ向けてジオラマを作る**模型班**と、模造紙や部誌「HINODE」を書く**研究班**があります。是非鉄研という場を利用して、鉄道に関するさまざまなことを研究してください。

鉄研の紹介はこの辺にして、本題に入りたいと思います。前号の予告とは異なりま
す（申し訳ありません）が、首都圏の路線シリーズを今回も書きました。今回は京葉
線について紹介します。なお、この原稿のデータはすべて2016年1月現在のもの
です。

1. 路線データ

- 営業キロ 東京～蘇我間 43.0 km
市川塩浜～西船橋間 5.9 km（高谷支線）
西船橋～南船橋間 5.4 km（二俣支線）
- 駅数 18（始発着駅及び西船橋を含む。京葉線所属駅に限定すると、東海道本
線所属の東京、総武本線所属の西船橋、外房線所属の蘇我が除外され15となる）
- 複線区間 全線
- 営業最高速度 100 km/h
- 東京近郊区間 全線
- 電車特定区間 東京～千葉みなと間
- 東京都区内 東京～葛西臨海公園間
- 電化区間 全線（直流1500V）

※今年度（2016年度）までに全線にATOS導入予定。恐らく宇都宮型が導入さ
れ、千葉支社管内初の宇都宮型ATOS導入となるだろう。一部の駅には既に出発
時機表示器らしきものがカバーでおおわれた状態で設置されている。

（wikipediaより）

2. 運行形態

京葉線は、総武線に代わる、首都圏のJR線の中では最も新しい路線である。東京と千葉を結ぶ役目のほか、東京メグループとしての役割も果たしている。首都圏の通勤路線としては、駅間距離が比較的長めである。恐らく千葉支社の路線で普通列車同士の通過待ちや緩急接続を本格的に行うのはここだけだろう。実際に乗ってみたら、想像以上にスピードを出す路線だった(それでもまだ総武快速線ユーザーにとっては遅いが)。放送設備は独特なものをいまだに使用しているが、前述の通り今年(2016年)中にATOS型放送導入予定である。

① 普通列車

普通列車には、通勤快速・快速・各駅停車があり、武蔵野線直通の各駅停車も存在する。日中は、1時間あたり各駅停車4本(うち3本海浜幕張止まり)、快速3本、武蔵野線直通3本となっている。また、快速のうち毎時1本は外房線の上総一ノ宮まで直通する(総武快速線の上総一ノ宮行きはデertimeには全くない)。さらに、1日1往復の通勤快速(土休日は快速)は勝浦・東金線成東まで直通し、菅田で分割併合を行う。1日1本、菅田止まりの快速が存在する。

② 特急列車

特急わかしおとさざなみが京葉線を通っている。首都圏の通勤路線のなかで、特急列車の定期運用があるのは恐らくここと中央線くらいしかないだろう。かつては特急わかしおとさざなみは、総武快速線経由で東京に直通していた。しかし、成田エクスプレスの登場の際に総武快速線のダイヤを成田エクスプレスに譲り、わかしおとさざなみは京葉線回りとなった(新宿わかしお・新宿さざなみは総武線回り)。わかしお17・21号は勝浦～安房鴨川間で普通列車扱いとなる。わかしおは日中でも1、2時間に1本はあるが、さざなみはラッシュ時間帯中心の運行となっている。さらにわかしおは安房鴨川まで直通する列車も多いが、さざなみは全て君津止まりである。恐らくこのわかしおとさざなみの差は沿線に高速道路が通っているか否かによるものだろう。内房側は富津館山道路が富浦まで開通しているが、外房側はほとんど高速道路がなく、圏央道や千葉外房有料道路が茂原あたりを通っている程度だ。また内房にしても外房にしても、東京湾アクアラインの開通により従来よりも極めて短い距離で東京・神奈川と房総が結ばれてしまったため、房総特急の利用客は減っていく一方である。

停車駅

	京葉線			武蔵野線直通		特急	
	通勤快速	快速	各駅停車	高谷支線経由	二俣支線経由	わかしお	さざなみ
東京	●	●	●	●	..	●	●
八丁堀	●	●	●	●	..	レ	レ
越中島	レ	レ	●	●	..	レ	レ
潮見	レ	レ	●	●	..	レ	レ
新木場	●	●	●	●	..	レ	レ
葛西臨海公園	レ	レ	●	●	..	レ	レ
舞浜	レ	●	●	●	..	レ	レ
新浦安	レ	●	●	●	..	レ	レ
市川塩浜	レ	レ	●	●	..	レ	レ
二俣新町	レ	レ	●	||	..	レ	レ
西船橋	||	||	||	●	●	||	||
南船橋	レ	●	●	..	●	レ	レ
新習志野	レ	レ	●	..	●	レ	レ
海浜幕張	レ	●	●	..	●	▲	レ
検見川浜	レ	●	●	..	..	レ	レ
稲毛海岸	レ	●	●	..	..	レ	レ
千葉みなと	レ	●	●	..	..	レ	レ
蘇我	●	●	●	..	..	●	●

凡例 ●：停車 ▲：一部のみ停車 レ：通過 ..：乗り入れなし ||：経由せず

ご覧のとおり、快速通過駅が少ないわりに通勤快速通過駅が極端に多くなっている。そのため、通勤快速の東京～蘇我間の所要時間は特急並みの長さである。また、武蔵野線直通電車は、2013/3/16改正以前は越中島・潮見を、土休日はさらに葛西臨海公園も通過していた。ただし、市川塩浜には停車していたため、京葉線の快速を「京葉快速」、武蔵野線直通を「武蔵野快速」と区別していた（駅の発車標などでは、現在もなお「京葉快速」と案内されるところもあるが、ATOS導入で「快速」に統一されるだろう）。特急は、当初は京葉線内ノンストップだったが、現在はラッシュ時間帯を除き海浜幕張にも停車している。

かつては、平日ダイヤと土休日ダイヤでは快速列車の系統が大幅に異なっており、京葉線の快速がマリンドリーム（廃止直前の停車駅：東京・新木場・葛西臨海公園・舞浜・新浦安・海浜幕張・検見川浜・稲毛海岸・蘇我/黒地に白抜きは一部のみ停車）、武蔵野線直通電車（高谷支線経由）がむさしのドリーム（廃止直前の停車駅：東京・新木場・葛西臨海公園・舞浜・新浦安・市川塩浜・西船橋・武蔵野線内各駅停車）となっていた。

3. 使用車両（一部）

①E233-5000 番台



②209系 500 番台



③205系



④E257系 500 番台



京葉線の車両の主力はE233系5000番台である。209系500番台は、中央・総武線各駅停車からの転属車が1編成だけ活躍している。また、武蔵野線直通電車は大半が205系5000番台であり、そのほか京葉線仕様の205系や209系500番台も活躍している。特急列車は、ごく一部のわかしおが255系であるほかは、E257系500番台で運転されている。

4. 発車メロディー

	下り	上り
東京 八丁堀 越中島 潮見 新木場 葛西臨海公園 舞浜 新浦安 市川塩浜 二俣新町 西船橋 南船橋 新習志野 海浜幕張 検見川浜 稲毛海岸 千葉みなと 蘇我	Verde Rayo V2	
	海岸通り	美しき丘 シンコペーション
	海辺の散歩	公園の楓
	レット・イット・ゴー～ありのままで～ see you again	生まれてはじめて 古いオルゴール
	木々の目覚め	海岸通り
	花と空	メロディー
	備考1	
	海辺の散歩	海岸通り
	海岸通り	木々の目覚め
	We Love Marines	
	緑の車窓	木々の目覚め
	ドリームタイム	美しき丘
	公園の楓	9月の風
	Over サビ	備考2

備考1：スプリングボックス（#9） 備考2：Over Aメロ（#2）
雪解け間近（#10） Over コーラス（#3・4）
星空の下（#11）
すすきの高原V2（#12）

京葉線の発車メロディーは、上記の表のとおりである。舞浜や海浜幕張はご当地メロディーとなっている。また舞浜のアナ雪のメロディーは、編集時には3月までの期間限定となっていた。

5. 新駅設置計画

新習志野～海浜幕張間と千葉みなと～蘇我間にそれぞれ新駅を設置する計画がある。東京オリンピックが開催される2020年を目処に開業を間に合わせる意向である。

6. まとめ

ATOSが導入されていない現在（いま皆さんがこれを読んでいるときには既に導入されていたらすみません）、京葉線は孤立しているように感じてしまいます。しかしそのような中でもしっかりと役割を果たしている路線だということを意識していきたいです（~~実際に総武線の混雑を緩和してくれていると思うので……~~）。

皆さん、いかがでしたか？~~これでも前回よりは改善したつもりです……~~。新入生の皆さんは、鉄研がどういうものなのか理解していただけたなら幸いです……。このシリーズは今後も書き続けていきたいと思えます！

ありがとうございました。そして新入生の皆さん、是非鉄研に入部してください！！

冬の撮影記(北総 S L R P)

元 4-4 田村昂大

I カシオペアと国鉄栃木

1/4、この日はこの時季限定の冬晴れカシオペアを抑えるべくヒガハスへ。人出は予想通り 50 人前後だろうか、わずかに空いている場所へ。この日は雲ひとつなかったので完全勝利を信じて待つこと数十分、1/2 面に冬の朝光線を浴びながら銀色の流星が現れた。



8010 レ
EF510-510[田] + E 26 系
12B[東オク] @蓮田～東
大宮

ヒガハスまで来てそのまま帰る訳もなく、北上して両毛へ。小山から大平下まで 444M で。この 444M は冬場に光線の良い 6 連であるので、二編成のみの 3 連未更新車を二編成とも使用した 6 連が運用に入ると注目される。この日は更新 6 連だった。大平下から徒歩で撮影地へ、午後の 4 連西行きを 2 本回収。



450M 115 系編成不明
@大平下～岩舟

HINODE 027



452M 115系T1146編成
@同上

3両編成のうちT1030、T1040以外の9編成は、電動空気圧縮機の交換、補助電源装置を電動発電機から静止形インバータに交換、客室内装の更新などが施工されたリニューアル車である。外装として目立つ点では、客用ドアの窓抑えを金属へ変更、またリニューアル車のうちT1022以外はクーラーをAU75から209系と同じ新型のものに交換。4連のうち2編成はクモハ-モハ-サハ-クハの組成となっている。

現在113・115系列は山陽圏、新潟圏、高崎圏のみに残存しているが、山陽圏(広島所属)及び新潟圏の車両は、それぞれ227系、E129系によって置き換えが進んでいるため、消滅の日もそう遠くない。残る所は高崎のみとなるわけだが、高崎にも魔の手が近づいている。

115系を置き換える元タカC編成から組成の211系4連が10/30、12/22、1/15にそれぞれ2本ずつ、計6本が大宮総合車両センターを出場、所属区の高崎車両センター新前橋派出に回送されている。スカートが新しいものに交換されている編成もあり、3月改正以降運用されていく可能性が高い。

II 北総SL再び

1/29~1/31、成田線で3年ぶりにSLが運行された。列車名は「SL 銚子・DL 佐原」、区間は銚子~佐原で往路銚子→佐原は宇都宮運転所所属DE10 1751(1/31はDE10 1752)、復路佐原→銚子は高崎車両センター本所所属D51 498が牽引した。

《運行詳細》

1/16~17

高崎 2118→(配 9752~配 9121)→ヨ木更津 0615、木更津 1203→(配 9124)→幕張 1344

1/19

幕張 0213→(配 9325)→銚子 0549

1/22. 23. 25. 26. 27

銚子 1027→(試 9420)→佐原 1210、佐原 1416→(試 9421)→銚子 1550

1/28

銚子 0917→(回 9330)→幕張 1244、幕張 1656→(回 9331)→銚子 2028

1/29. 30. 31

銚子 1027→(9420)→佐原 1210、佐原 1416→(9421)→銚子 1550

2/2

銚子 1115→(配 9326)→幕張 1514

2/3

幕張 1309→(配 9127)→木更津 1505

2/4

木更津 0030→(配 9122)→大宮

高崎から武蔵野京葉経由で木更津、千葉経由で銚子に回送。5日間にわたって試運転した後、整備のため幕張車両センターへ回送、再び銚子へ戻った後に本運転が行われた。本運転後には逆経路で大宮へ、D51 498のみ大宮総合車両センターへの入場を兼ねていたため大宮で切り離された。回送区間はDE10 1751及び1752、EF64 1001が牽引。

1/22 試運転1日目、往路で唯一光線の良くなる香取～佐原へ。佐原で借りた観光協会のレンタサイクルで2時間前着、先着の人と草刈りしてから三脚をセット。試運転であればHMがなく、往年の支線客車列車を彷彿とさせる。SL側よりもDE側を重視するファンも少なくないはずだ。そして12時ちょうどに香取発車の二段警笛が響いてから、暫くして茶色と黒の荷物を連ねたDE10がやってきた。



試 9420 レ

DE10 1752[字]+旧客編成 6B[高タカ]+D51 498[高]

@香取～佐原

チャリで水郷～小見川へ移動。言わずと知れた有名撮影地、一般の人も含めると全体で300人程度。と言っても5エリア程に分かれているので場所によってはガラ空き。少ししかいなかった穴場でSLを待つ。そして14時半頃汽笛とともに水郷駅を通過、サービス爆煙で定刻に滑り込む。



試 9421 レ

D51 498[高]+旧客編成 6B[高タカ]+DE10 1752[字]

@水郷～小見川



配 9127 レ

DE10 1752[字]+ D51 498[高]+オヤ 121[高タカ]+旧客編成 6B[高タカ]

@巖根～木更津

2/3、約2週間にわたり北総を凱旋したSL御一行が高崎へお帰りに。総武線内と木更津界限で良光線となるということで木更津へ。有名な根切踏切は被り「カツい」ためか木更津側の撮影地に同業が集中、そこそこの人数。袖ヶ浦→木更津で5分もかかる「スジ」でゆっくりとやってきた。

3年ぶりに千葉にやってきたSLは静かに地元へと帰っていった。

HINODE 030

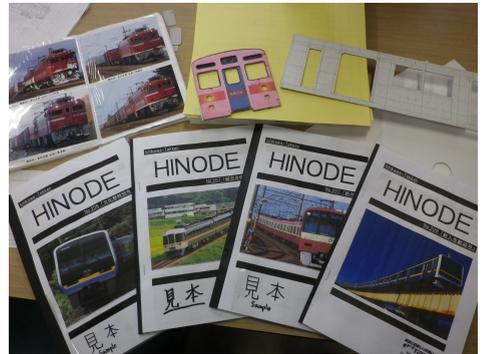
鉄研ってどんな部活？

新入生の皆様ご入学おめでとうございます。そして、我等「鉄道研究部」のブースへとお越しいただきありがとうございます。

さて、一言に鉄道研究部と言ってもどんなことをしているのかパッとしないと思う方も多いかと思えます。そこで活動内容をざっと紹介したいと思います。

研究班

部誌を代表に自分で興味のあることを発表していくスタンスです。内容は鉄道に関わることなら何でもOK。ダイヤ、車両、空港アクセスなど多岐にわたります。また、部誌だけでなく文化祭での模造紙による発表やパワーポイントによる発表を行う上、口述研究発表会にも参加します。



模型班



文化祭に向けて模型を走らせるモジュールを制作します。またJAMにも参加します。過去には審査員特別賞などの賞も頂いております。文化祭用モジュールの大きさは広大です。是非ご自身の目で確かめて下さい。

合宿

八月の第一週には鉄道研究部の合宿を行います。去年は富山、金沢へ行きました。今年は大阪を中心とし、班ごとに兵庫、奈良など各方面に散り散りになって現地の鉄道線を調査します。また遠征先で車両工場の見学などを行うこともあります。



HINODE



鉄道研究部 部誌「HINODE」
文化祭特別号(209号)
発行年月日 2016年3月28日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 高橋 知也