

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.210「JAM 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.210「JAM 号」

※題名の前の数字はページ数です。

03. 京成押上線を歩いてみた (3-1 深作 昂生)
08. 渡島大野に行ってきた(北海道新幹線で函館の旅)
(4-7 川原 大知)
13. 春の名古屋に (5-6 高橋 知也)
21. 行き当たりばったり撮影記07 (3-7 堀田 浩生)
30. 四国鉄道の旅Ⅱ (2-1 納田 薫)
37. 京成車両 この一年の軌跡 (4-6 藤田 匠)
44. 首都圏の路線シリーズ その3 (2-1 中島 大空海)
49. 長崎電気軌道の脱線事故 (3-3 片岡 一路)
53. ご当地メロディいろいろ (5-1 木下 開)

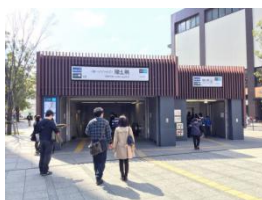
京成押上線を歩いてみた

3年1組 深作昂生

こんにちは、三年にもなって初投稿の深作です。今回は押上と青砥を結ぶ「京成押上線」の総延長 5.7km を歩いてみました。ページ数の多い記事となりますが、最後までお付き合いいただけると嬉しいです。では早速、京成押上線の始発駅である押上駅から見ていきましょう。なお、この文中のデータの出典は、記載のないものは Wikipedia より、その他は記載しております。

【KS45/A20 押上(スカイツリー前)】

京成線と都営浅草線が直通する駅。また、東武線・地下鉄半蔵門線との乗換駅。



【写真】左：押上駅コンコース

右：地上出入口

押上駅といえば、言わずと知れた東京スカイツリーのある駅である。

スカイツリーができてから押上駅の乗降者数は急激に伸び、コンコースにも観光客であろう外国人が多くいた。

しかし東武線の線路沿いに少し進むと閑静な住宅街が広がっていて、スカイツリーだけの街でないことを実感した。

乗降人員：202,596 人/日（京成電鉄HP）
開業年月：1912 年 11 月
キロ程：0.0km（起点は押上駅）
ホーム：2 面 4 線



【写真】

左：東武線の線路。手前側が押上である。奥に撮影地の様な小さな丘があった。

右：路地から見た京成線の線路。

入ろうと思えば入れる高さである。（当然入らないが）押上からは曳舟駅の近くまで東武線と平行して走る。（曳舟駅と京成曳舟駅には徒歩 3 分程度の距離がある。）

【写真】



京成線押上 1 号踏切から曳舟方面を望む。左の高架線が上の写真の部分から続く東武線の線路。右側（写真中心）が地下から出てきた京成線の線路である。押上線の高架化事業が完了するとこれが押上線唯一の踏切となる。この部

分の京成の線路は 40%を超える急勾配である。

そんなこんなで途中迷って東武曳舟にたどり着いてしまったりしたが無事、京成曳舟駅に到着。



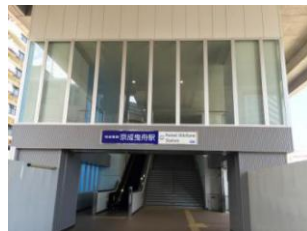
【写真】

左：2015 年 8 月に高架化された京成曳舟。

右：高架化する際の仮設線路の跡。

【KS46 京成曳舟】

立体交差化事業に伴い、近年再開発が進んでいる。



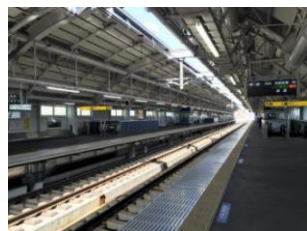
乗降人員：18,189 人/日（京成電鉄HP）

開業年月：1912 年 11 月

キロ程：1.1km

ホーム：2 面 2 線

【写真】左：コンコース 右：出入口



京成曳舟駅は2013年8月に上り線が、2015年8月に下り線が高架化された。

地上駅時代の狭隘なイメージは改善され、非常に綺麗な駅になっていた。

【写真】

左：京成曳舟駅の駅名標。京成八幡やうすい等に使われている新デザインの駅名標である。また、以前は省略されていた「京成」も追加されている。

右：高架化された京成曳舟駅ホーム京成曳舟駅の周辺では再開発が行われており、近年できた大型商業施設やタワーマンション等が多くあった。建設中の建物もたくさんあり、今後乗降人員も増えていくであろう。10 分ほど曳舟駅で休憩した後、八広駅へ向かった。曳舟～八広間では特筆すべきものも見当たらず、その上迷ってしまったためここでは割愛させていただく。

【KS47 八広】

近年の鉄道では珍しい、いわゆる「パタパタ」がある駅。



乗降人員 : 10,947 人/日 (京成電鉄HP)

開業年月 : 1923 年 7 月

キロ程 : 2.3km

ホーム : 2 面 3 線

【写真】

左 : 出入口 右 : コンコース 前述の「パタパタ」がある。

この駅の面白い所は「2面3線」という点である。



【写真】ホーム

見にくいかもしれないが2面3線が確認できると思う。
中央の線路は朝には上り、夕には下り、というように
使い分けている。

利用者は混乱しないのだろうか・・・とも思ったが
優等種別は押上線内ノンストップなので八広にも止ま

らず、問題ないのだろう。

パタパタは京急線には多く残されているが、京成線の中では八広駅一駅のみである。

気軽に行ける値段と距離なので、パタパタを見たい方は足を運んでみてはいかがだろうか。



【写真】

八広駅と四ツ木駅の間には荒川(と綾瀬川)があり、
そこを鉄橋を渡って通過する。この写真は鉄橋を通過
する京急 1000 形アルミ車である。

あまりいい写真ではないがご了承願いたい。

八広と四ツ木の間は荒川しかないため、特に面白いこともなかった。ということで割愛。

【KS48 四ツ木】

商店街の反対によって街の外れに駅を造ったというかわいそうな駅。と言っても八広より人が多いとはこれ如何に。



乗降人員 :14,737 人/日(京成電鉄HP)
 開業年月 : 1942 年 11 月
 キロ程 : 3.1km
 ホーム : 2 面 2 線

【写真】

コンコースとホーム。

【写真】

この駅のある地域は某サッカー漫画(超次元じゃない方)の作者の地元であることで知られ、四ツ木駅の前には小さいながらも銅像があった。主人公のキャラクターではなかったの、ほかの場所にも設置されているのかもしれない。



【写真】

四ツ木駅から立石駅にかけては高架から地平に降りるため、勾配が続いている。また、高架化計画があり、京成電鉄は土地の買収を進めているのだが、それに伴った再開発に反対する立石商店街によって、再開発反対ののぼり等が多くあった。



【KS49 京成立石】

優等の止まらない駅の中で唯一の広告料特級駅。昭和の風情漂う街で、ドラマ撮影等が増えている。



乗降人員 :37,233 人/日(京成電鉄HP)
 開業年月 : 1912 年 11 月
 キロ程 : 4.6km
 ホーム : 2 面 2 線

【写真】

コンコースとホーム。

タ○ラトミーは立石で生まれたらしく、それらしい広告がホームにあった。



【写真】

駅前にある立石商店街。再開発計画では商店街は潰しらしい。それなりに栄えていたので再開発に反対する人々の気持ちも理解できる。

【写真】

下町の風情が漂うアーケード街や飲み屋街が上野線のお花茶屋駅近辺まで続いている。迷うかと思ったが案外わかりやすい道があり、歩いてみるといつの間にか青砥駅に到着していた。



【KS09 青砥】

上野線と押上線の分岐駅。スカイライナー以外の全種別の列車が停車する。



乗降人員	: 47,719 人/日 (京成電鉄HP)
開業年月	: 1928 年 11 月
キロ程	: 5.7km
ホーム	: 2 面 4 線

【写真】コンコースとホーム。

この駅は珍しく二階が上り、三階が下りの二重高架となっている(京急蒲田駅と似ている)。一階部分には商業施設が入居していて、非常に便利である。

ということで、今回は京成押上線 5.7km をあるいてみた。道路の関係上大回りをした箇所も多くあったため、手元の歩数計では 7km 程度歩いたことになっていた。

歩いた日はまだ涼しい時期でゆっくりと探検できたため、発見も多くあり、充実した探検になったと思う。

普段運動不足気味だったため、良い運動にもなったと思う。まあ、この後筋肉痛に悩まされたのだが――

しかし歩いて筋肉痛になる距離を、楽に、且つ素早く、数百円で移動させてくれる鉄道はありがたいとつくづく思われた旅であった。皆さんも近くの路線をゆっくりと歩き、探索してみてはいかがだろうか。

渡島大野に行ってきた（北海道新幹線で函館の旅）

4-7-8 川原大知

1. はじめに

前に私鉄を撮りたいって言ってたけど、JRを書く大嘘奴、どうも川原です。

今回は3/26に開業した北海道新幹線に乗ってきたことと、函館本線の撮影について書こうと思います。もちろんながら一番列車などとれるわけもなく、13:20 東京発の列車で新函館北斗に行ってきました。まあ、この旅の感想なので気楽に読んで下さい。

2. 北海道新幹線の概要

2016年3月26日に新青森－新函館北斗が開業しました。（今更感）1972年に青森市－札幌市を結ぶ計画が出されていたようです。2005年5月22日に新青森－新函館北斗の間（148.8 km）が着工され、開業に至りました。また、新函館北斗－札幌駅間は2019年度までの完成を目指していましたが、トンネルで巨額の費用がかかることなどから2031年の開業になる予定です。（Wikipediaからのコピペ）

3. 駅について

北海道新幹線の開業で新たに出来た駅は奥津軽いまべつ、木古内、新函館北斗の3駅です。そうだ写真をネットからお借りすればいいナリ。



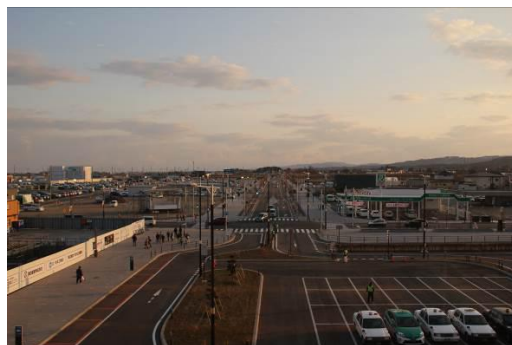
木古内駅（マイナビニュースより） 奥津軽いまべつ駅（青森県庁ウェブサイトより）

奥津軽いまべつ駅はいわて沼宮内駅を上回る乗降人数の少なさになる予感がします。

そして、（唯一自分で撮ってきた）新函館北斗駅。渡島大野駅から新函館北斗駅に改称されました。渡島大野駅は無人駅だったので、駅周辺は開発中でした。新幹線開業に合わせて、五稜郭－新函館北斗間が電化、特急「北斗」・「スーパー北斗」停車駅に追加されました。また函館駅までのアクセス列車「はこだてライナー」はすべての新幹線に接続しています。



↑ 駅舎（南口）



↑ 南口側の風景



↑ 駅舎内（見学客で賑わっている）



↑ 枠が余ったから駅名標

南口は開発途中なので、まだ商業施設は建っていませんが、これから発展するんでしょう、楽しみ（期待していない）。

自分「じゃあ、北口はどうなってるんだろう。調査しなきゃ（使命感）。」

北口に向かった。



あ、はい。これが、新函館北斗駅の北口なんですね…。

自分「う☆（；^ω^）☆わ。めっちゃきれいやん」

5. 大沼公園周辺での撮影

写真待ってるんでしょ？いい加減載せますよ～今回は観光の方がメインで来ている

ので、時間はかけられなかったです。大沼公園のレンタサイクル屋から借りて大沼駅に移動しました。ちょうど手軽に撮れる場所で電車が来そうだったので、大沼駅近くの踏切で。

アップダウンの激しい道を進み、やっと着いた！晴れてないけど、ここで一度はとって見たかったんのよ！ではここからは写真をダイジェストで！垂れ流しとか言わないで。



↑北斗、キハ 183 系



↑キハ 40（後ろ晴れてね？）

雲がかかったり、合間から晴れたりと、常に試し撮りしていた…キツかったでござる。ちゃんと晴れてほしかったなあ…（切実）



↑晴れたけど後追い。スーパー北斗、281 系 ↑なんでまた曇るのよ。





↑ いい感じに晴れてきた。
↑ あれが来た。ん？雲の流れ
変わったな。

←デデドン
(絶望)。

なんであんた遅れてくるのよ。

同業者も 10 人ほどいたがみんな顔色が暗くなりました。一応、車両の説明。臨時の北斗。これもキハ 183 (5200 番台) です。どうしても晴れのカットが欲しいので粘ることにしました。



↑ 望遠で撮ってみた。これも中々良い。
やはりショックのほうが大きいです。



↑ 普通の構図で。上の雲が気になる。

6. 開業イベントと今後の課題

(1) 函館市の取り組み

函館市電のサービスはとてもよかったです。開業記念で無料の車両を設けたり、函館山の夜景から帰りの客が多くなる時間に増便したり、H5 のラッピングにしたりとサービスが充実していました。





(2) 新幹線とLCC

一番列車の新幹線は25秒で売り切れ(JR東日本公式プレスリリースより)となりましたが、一日目の乗車率は60%、開業2週間平均乗車率は27%(日経新聞より)でした。これは、北陸新幹線の乗車率の半分に留まっています。実際、自分が乗った列車の乗客の殆どが仙台で降りて、新函館北斗駅まで乗っていたのは10人程度に過ぎませんでした。需要は本当にあるのか疑問に思いましたが、北海道の観光シーズンでなかったことなどがあり、大型連休時には混雑が予想され、札幌までの延伸での需要拡大も合わせ今後に期待できます。

一方、LCCとの競争の面では不安が残ります。新幹線の場合、所要時間はおおよそ4時間10分程度、料金は2万2690円です。それに対し、LCC(エアドゥの場合)は羽田〜函館便で所要時間は飛行時間が約1時間20分、搭乗手続きや空港までの移動時間を考慮に入れても3時間で到着する計算になります。料金は通常料金で2万7100円、搭乗前日までの予約で約1万円安くなります。空港までのアクセスに約1000円かかることを考えると、航空機では約1万8000円で東京から函館まで行けます。(http://hbol.jp/65439より)新幹線より安く、早いLCCに勝ち抜く対策を打ち出せるのが注目です。

7. おまけ

開業記念切符も買いました。



スキャンしたけど、傾いた。

ありがとう、函館。

楽しかった(小並感)!

新函館北斗駅→



春の名古屋に

5-6-13 高橋知也

1、初めに

隠居が近づいてきた高2の高橋です。いやあ高2って辛いね、時間が無いたらありやしない(じゃあ何故今これを書いているのか…(°д°)ハッ!)。そんなわけで今回はギリギリ高1なのか高2なのか解らないような時期のお話です。(旅行記だよ!)

2、ちょっとしたこと

時は3月末、春休み。高2になる前にやっぱ何処か行きてえなあと思う、そんな時期。いつものノリなら、また大阪行くべってなるのだが、如何せん冬に行ってしまった。それに金もねえ、でもちょっと出かけたい。そんな考えのもと、暖かいとこ行きてえなあとも思っていた俺はダイヤ改正前のこともあり近場の中京圏へ行くことに決めた。

行き帰りの足は毎度のようにMLながら。いつもお世話になります。ぼっちは何となく寂しかったので受験終わりの某OB氏と一緒にに行くことに(本当に急な誘いに乗って頂きありがとうございます)。

そんでもっていつも通りコンビニ飯を調達し小田原駅に戻ってみると…そこには同級生一人とOB一人。彼らも遠出をする模様だった。考えることは一緒なのかね(笑)。

3、本編

さあ長ったらしい前置きはこれにて終わり。いい加減本編へ。今回の目標は引退間際で伊勢地区に入ってくれたキハ48。紀勢線の山の中より海のある参宮線に行ってくれたのは本当に幸いだった。

ってなわけで、関西線方面へスタンバイ。しかしいざ名古屋駅に降り立ってみると…

「寒ッ」

なんででしょうね、3月末だよ、もういい加減気温暖かくなってもいいんじゃない?と思うほど寒かった(まあ着いたのが5時20分なのだが)。もうほぼ4月だし余裕じゃね?と思い薄着を決め込んだ俺氏は当然悲しいことに。6時台のHINODEの瞬間が非常に幸せに感じた。

そして乗り込むは関西線亀山行き。近鉄代をケチってちょっと遠回りだがJRを使う。唐突だが、関西線を使うと思うことがある。関西線って不遇よね。鈴鹿の山の妃殿下区間は勿論、奈良に抜ける急行は廃止されるわ、ろくに複線化してもらえないわで近鉄にはボロ負けなんじゃないんですかね。そんなに新幹線に客回したいかJR東海。

四日市を超え、ド田舎を走りつつ、亀山に着いたら、ようやく紀勢線へ。待っていたのは気動車版 313 系のキハ 25。ド田舎でロングシートはなんだかなあという気分だったが、乗り心地は以外にも快適。紀勢線はひたすら南下するので、列車の東側に乗ると良し。朝日で体が暖まる。

そして最初の目的地の多気に到着。もちろんここで行うのは撮影です。



今回最初の 48。やはり長編成は画になるねえ。朝もギリギリだったので、ド定番の撮影地で一発といったところ。引退直前とあってかなりの人を予想していたが、さほど人はおらず、のんびり撮影できたさ。

こいつを撮ったらとんぼ帰り。OB 氏の要望で近鉄を撮りに向かう。松阪までは 48 に揺られていく。車内はまさに国鉄気動車(そうとしか言い様ないでしょ、あれは)。青いモケット、~~俺好みの物~~完乗。窓のサッシにはいつ書いたのだから分からない地元の学生が彫ったであろう落書きがあり、こういうところでまた年季の入り様を感じる(最近のは基本彫れないし、彫っても見えづらいね)。



車内はガラガラで、どうせなら思いちょっと編成内を歩いてみる。立席の客などほとんどいない中、中間封じ込めの先頭車の乗務員室付近に一人の女子高生がいた(写真のようなところ)。一応人の迷惑にならないよう脇の空間に体をねじ込みながら立っている。連結部がお気に入りなのだろうか。25 や 75 にな

ればその空間はもっと広くなり、かなりのゆとりが生まれるだろう。だが今いる光景が無くなった時、興味はないにしろ何か感じるものはあるのかなと、キモオタの邪な憶測が頭に浮かんた。短い区間であったが、48 を満喫しながら松阪へ、ここで近鉄に乗り換え、斎宮～漕代の撮影地へ。



これまた定番アウトカーブ。やはり山田線は特急の印象が強い。そして普通は宇治山田行、急行は五十鈴川止まりという不思議。地元民はどう思ってるのでしょうか。写真は近鉄 30000 ですが、似たような型の 12400 のリニューアル車が出たみたいですね。この旅行中も 22000 のリニューアル車を見たのですが、近鉄一般特急リニューアル、「はかるくんじゃね」とか言われてますが、ACE 系は似合うと私は思います。しかし如何せん 12400 の出来栄えを見た以上旧形式の塗装変更はちょっと厳しいところがあるのではという印象です(16000 はリニュが先か、落ちるのが先か…)。

次の 48 の予定時刻が迫っていたので 50000 を撮ったら即刻移動。そのまま近鉄に揺られ池の浦へ。撮影地付近は細い未舗装の小道。だがそんなところにも撮影者の車は結構多くいた。



まずは 11-300 をドデンと一発(後追いだけ)。やっぱ参宮線と言ったら海だよな。防風柵のせいでスカイラインから見下ろす構図は厳しくなったが、こちらはまだ健在。正面からなので NDC1 両でも結構映える。

そして本命 48。こうして比較してみるとやはり 11 は何となくかわいいこのカットが撮れただけで大満足。でも折角来たからにはもうちょっと欲張ってもいいよねってことでダッシュで移動。



向かったのは池の浦シーサイド。内湾撮りを別の場所で、という感じ。



通過時刻ギリギリについたため、ガードレール付近の際どいスペースには既に人だかりができていた。場所を開けてくださった方、本当にありがとうございました。

こいつを撮った頃にはもうお昼過ぎ。伊勢市に戻って飯を食おう。

そんでもって今回食すのはこちら伊勢うどん。うどんはコシが命と思っていらしゃる香川県の思考の持ち主には、ちくわぶなんじゃねえのと思えるほどの一品(~~ちくわぶ部!!! 7ait!!!~~)。

山口屋、伊勢うどん 500YEN。麺、もうほぼ伸びきったもの。汁、濃スギィ!! 極太麺によく絡む。完飲。



腹ごしらえをした後は、再び撮影をしに、外城田へと向かう。外城田の撮影地は踏切付近で、非常にキャパが広く、多気からも近いためお手軽。若干インカーブ気味での撮影。

モノクロ印刷だと暗くならないかと心配だが、内陸部を駆け抜ける 4 連 48。朝の多気の穏やかさはどこへやら、えげつない量の同業者に紛れてでの撮影となった。寒かったから丁度良かったかな(写真は次のページ)。

これにて初日の活動は終了。宿泊先は便利な名古屋。しかも今回はスーパーホテル。一人頭 3000YEN で食事付き。こいつあ最高ですぜ。晩飯は味噌カツ定食をいただくことに。やっぱ折角来たんなら名物の一つや二つは食べたいよね。



二日目はゆっくりホテルの朝食を頂いてから出発。この日は名鉄に全てを費やす意気込みで、1日乗車券を購入。3100円で昼間は特別車も乗り放題。使わない手段はない。飯を食べたら、特急で向かうは笠松。競馬場の真ん前のカーブで長編成を狙いたいところ。



パノスパは長いし、ムスカは短いしでちょっと残念な結果に。6両が最適解だったか。あと時期がもう少し遅ければ、桜が咲いたかなと少々悔しい。



名鉄撮影後はちょっと浮気してJRへ。東海道本線は貨物目当てのおじさま方がちらほらと。そんな中私達の目当ては大阪しなの。大阪しなの廃止ってことは地味に中京圏内でも撮れなくなる所もある。撮影地はその中の一箇所、木曽川。

681になったしらさぎも狙っていたが、敢え無く撃沈。悲しいなあ…。

昼飯前にまた寄り道(名鉄で一日潰すとは何だったのか)。特急特別車を使用し、新清洲で降りて清州城へ。映画にもなった清州会議の舞台でもあり、石庭が綺麗だった。城、敷地の大きさは共にそれほどでもないが、街のシンボルとしては立派なものだ。折角なので天守まで登ってみることに。するとそこからの景色は付近を走る東海道本線、新幹線を一望でき、なかなかのものだった。



二日目の昼食はきしめん。今回の旅行は飯に大分金を使っている気がする。にしてもコメを食べていない。小麦粉美味し。



おいしく頂いた後、午後の撮影へと。さあ二日目の頭に言ったように、今度こそ名鉄だ。向かった先は犬山線西春。初日の近鉄と似たような構図で沿線撮り。

いやあ～やっぱり 100 は良い。前面がひたすらイカツイ。6000 とは窓下のサッシしか変わらないはずなのにこうも印象が違うとは。



個人的には 6000 後期車もいい感じに。6000 系列はマジで形式区分が細かくて好き。右写真は 6000 系 9 次車あたりか、鉄仮面で四灯な面に痺れる。

地下直二本目も撮りたかったが、どうせならと思いパノスパ特別車を優先。狙い通



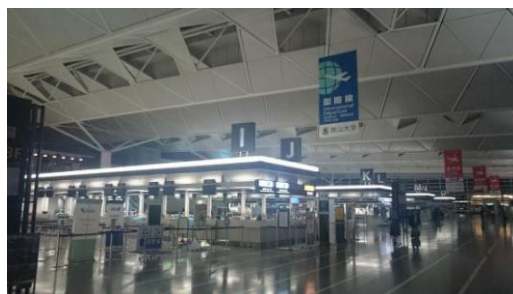
りパノスパが入線し俺氏大喜び。神宮前までの数駅間を楽しく移動。1000系はリニューアルがかりつつあるので、この内装も見られるのもいつまでだろうか。

こうして犬山線を抜けだした頃には、すでに17時近く。慌てて国府宮へ側面撮りをしに向かう。

成功したのが普電という悲しみ。側面撮りなので上下線合わせて取れるのは嬉しい。旅の最後になかなかいいものが撮れたんじゃないかと思う。



撮り終えた頃にはもう18時頃、日も暮れてあとはMLながらの時間を待つのみ…ではつまらないので、飯を食った後、セントレアへ。



↑バカでっかいホームドア

いつ聞いても、謎な中部国際空港に着く前の音楽を聞きつつ、セントレアに到着。と言ってもこんな夜遅くに利用者なんておらず、がらんどうの空港でまったりしてきた。寄り道も程々に豊橋へと再度向かう。神宮前で特急に乗り換える。

が、発車しない。

何が起こったのかよくわからないまま待っていると、駅員さんたちの話が聞こえる…。どうやら知立でグモったらしい（泣）。慌てるOB氏。踏み切り事故のようだった

ので、諦めて振替を予測しスタンバイ。予想通り JR の振替となった。私達の一つ前に並んでいた人は知立の一個先の利用者の方だった。すんげえ泣けてきた。激混みの中、東海道線の快速に乗車。所要時間は名鉄特急と大して変わらないんじゃないかと思うくらい早いので、言うて無事に到着。ちょっと気になったので、名鉄側ホームの様子を見るとそこにはパノスパが。まだ復旧してなかったのね…しょうがないか。

最後の最後で意外にもハプニングが、日中にやらかすより結構焦るねと思った最終日だった。

4、最後に

今回の旅は基本的に去るものを追っていく感じだったな(元からそのつもり)と思いつつ東京へ戻る。東京近辺に着いた時の「帰ってきた」と「終わっちゃったな」が混ざったような感情は何度味わっても変わらない(ガキなのかな)。そんな風にしみじみとふけていると帰りの山手線が。そして違和感が生じた。

あれライト白くね？

なんとやってきたのは E235。実はこれが初めての乗車。今回の旅行、近場で計画も安定していた割には意外にも驚きの絶えない物となった。新 LED 生で見るとグラデーションすごいね。



締りが悪いですが、これにて本当におしまい。ここまで読んでいただきありがとうございました。

行き当たりばったり撮影記 07

3-7-24 堀田 浩生

皆さんあけましておめでとうございます。僕の今年のテーマは「本気」。本気になれば自分が変わる。本気になればすべてが変わる！皆さん、本気になって頑張ってください！(cv.松岡修造)

というわけで新年一発目(編集当時 12 月 22 日)の記事ですが、

やることは変わりません。

というかこれ

新入生歓迎号に乗るはずだった記事です。

気が早いね。まだ年あけてないよ。この記事がいつ書き終わるのか楽しみです。というわけで新年のあいさつ(大嘘)を済ませたところで本編に入りましょう。完成から提出まで時間空きすぎなんだよなあ

1. 鉄道研究部員西へ

まずはじめに、この旅行は 2014 年に催されたものです。もう一度言います。

この旅行は 2014 年 12 月に行われたものです。

以上の点を踏まえ、読み流してくださいと幸いです。

というわけで 12 月某日に、この部活の有志たちで大阪方面に行きました。ちなみに当時は僕が一番下でした(どうでもいい)。

行きはムーンライトながらで一気に大垣までショートカットしました(正直 185 系使えなら 313 系の 5000 番台を使ってほしい)。

【一日目】

車内でポケモンをやりすぎ寝ぼけながらも大垣、米原で座席を確保。米原からは爆睡しました。一行はまずは大津で下車。重たい荷物を抱えながら京津線へ。

京阪 800 系→



こちらおよそ二億円となっております。

地下を走ったと思ったら地上に出て併用軌道になったと思ったら山岳路線走ってる
ってどういう事なの…そりゃこんだけの値段になりますわ。京津線は今度乗ってみたい
ですね。数本撮った後、京都で荷物を預け、東福寺へ観光しに行きました(割愛)。

僕「お前さ、トワイライトさ、次くらいのダイヤ改正で引退するよな？」

トワ「そうだよ」

という事で山科～大津にある撮影地へトワイライトを狙いに行きました。



↑この電車は宇治にはまいません

113 系京都地域色



↑(金沢まで)さあ、いこうぜ

683 系「サンダーバード」



左上 兵庫の彼方へさあいくぞ 223 系



右上 かぼちゃ(京都産) 113 系湘南色



中下 おとなしく色塗り替え自走してエ無様に和歌山へ引き返しやがれエエ!!

117 系京都地域色

EF65 に仕事を取られた三電源機関車と
愉快的仲間たち EF81-44+24 系客車+25 系
客車「トワイライトエクスプレス」 →



その後、徒歩で山科まで戻り JR で西大路へ行った後、そこから徒歩で西京極へ。ぶっちゃけ疲れた。



↑わあい阪急京都線、あかり阪急京都線大好き～↑

お目当ての 2300 は見事失敗に終わり、その後嵐山を観光した後荷物を回収し新大阪のホテルで一泊。二日目に続きます。

【二日目】

朝は阪急神戸線、昼は大阪環状線と阪和線、夕方は大和路線を撮りました



【三日目】

何か二日目のコメントがあってもいいだろうって？天王寺の駅そば美味しかったで s(殴



↑最後の職場は大阪府

201 系



↑やったねたえちゃん仲間が増えるよ

287 系「くろしお」

三日目は朝、野田で撮影をした後、ながらの指定が取れなかったので、鈍行で移動することに。そして途中の岐阜で寄り道をしてみんな大好き島氏永カーブに。



↑さっさと連結しろ！この変な前パンヤロー！

名鉄 1700 系



↑その荷物室をしまいなよ

名鉄 2200 系

その後、名古屋で

きしめえええええええええええええええええええええええええええええん
を食べた後、「さあ(地獄が)始まるぞますよ」「いくでがんす」「ふんがー」とまではい
かないテンションで鈍行を乗り継いでいきました。

最後の方は僕が「あ、カメラどっかにおいてきた」と言った時を除けばみんな無言で
疲れて死にかけの状態でした。

これで西日本遠征は無事(大嘘)に終わりを告げました。この旅に誘ってくださった先輩
方、本当にありがとうございました。

あ、カメラは三島駅で発見された後、着払いで郵送されてきました。

2. 鉄道研究部員、西へ ～Second operation

この旅行は 2015 年に行われたものです。もう一度言います

この旅行は 2015 年 12 月に行われたものです。

皆さんのお察しの通り、また大阪です。なので適当に読み流していただければ幸いです。



←部誌のネタにならなかった京王 7000 君

【一日目】

僕「ぬわ〜んつかれたも〜ん。もうやめたくりますよ〜学校…じゃけんちよっとお昼寝しましょうね〜…」

114514 時間後

ケータイ君「ブー(迫真)」

僕「ん？」

先輩「オイゴラァ！あくしろよ」

僕「ファッ!? あっそっかあ(池沼)」

要約：昼寝していたら集合時刻をとくに過ぎていた

という事以外は特に何も起きず、小田原からムーンライトに乗りました。先輩たちとは代々木上原で合流しました(先輩ごめんなさい)。例のごとく大垣と米原で座席を確保したのち、一行はまず塩屋にやってきました。



↑四連万歳 山陽 3000 系(クリーム)

ウイイイイイイイイイイイッス!!!! 今回は、先ほども述べたとおり、(山陽)

塩屋に来たんですけども、え〜ほんでかれこれ一時間くらい待ったんですけども、銀3000は一編成も、来ませんでした…いや〜何がいけなかったんでしょうね〜



この後、大阪に戻り荷物を預けた後、御堂筋線で千里中央方面へ

(左) 万博効果で運賃が安い！

大阪市営地下鉄 20 系



(右) 大阪をあちこち駆け回る

北大阪急行 9000 系



その後、近鉄奈良線に直行。枚岡で撮影した後大和西大寺でポイントを見学。一日目はここで終了。

【二日目】

どうでもいいけど今まさに(2月7日)インフルエンザで人体発火現象を体験しています。部誌書かないで寝ろよと自分でも思います。さすがに 39 度と出たときはビビりましたね。



一行はまず岡本〜御影の有馬道踏切で撮影。何を血迷ったか岡本から行きました。御影の方が圧倒的に近いのに。その後神戸高速鉄道は高速神戸での接続を何とかしよう

など思いながら新開地へ向かい、新開地からはみんな大好き神鉄に行きました。



Q. なんで電車の写真がないんだ？ A. 察せよ、
と、いろいろ残念な結果に終わったのでまた今度リベンジしたいなど。一行はその後
神鉄経由で三田に向かいそこから宝塚を通り昼食の為に池田へ。



阪急そば美味しかったです。池田でご飯を食べた後、能勢電を撮りに川西能勢口に移
動。能勢電に乗車し、滝山の撮影地へ



↑ 神宝線を駆け巡った
能勢電 1700 系



↑ お前クーラーの位置ちがくね？
能勢電 1500 系

やはり阪急カラーはカッコいいなと思いながら撮影。二日間はここで終了。

三日目

早朝に阪和線の奥地へ行って朝の和歌山各停の撮影をした後(割愛)、南海の高野線へ



↑ 7000 は全廃したぞ

南海 6000 系



↑ お前 2300 じゃないな...?

南海 2000 系

この後、住吉公園が近々無くなる(無くなった)という事で住吉公園へ



個人的に右のクロスポイント、すごい気に入ってるんですよね。もうちょっと早くからここに行けたらなと思いながら住吉公園を去りました。

その後は大阪を観光して夕方に大阪を抜け出しました。大垣快速が無くなるので大垣快速に乗ることに。どうせどこかで新快速に抜かれるだろうなんて思ってたら、草津で「この電車は当駅で草津止まりの新快速と接続します。この電車は終点大垣まで先の到着となります。」との放送が。強い(確信)。結局一本も抜かれず大垣へ。大垣で時間に余裕があったので色々食料を調達し、ちょっと撮影に。



JR 西日本の車両が三月で大垣まで行かなくなるんですよね。となると、朝、大垣を出る網干行は米原行になり、米原で新快速と快速に接続する形になるんですかね。何はともあれムーンライトに乗り込み関西の旅は終わりました。この旅に誘ってくださった先輩方、本当にありがとうございました。

オチ？んなもんねえよ。

3.あとかき

今回はネタが関西だけでした。正直書いてて飽きた。関東以外の電車は撮ってて飽きが来ませんね。関東の電車は見慣れているからでしょうか？でもしばらくは関西以外のところに行きたいなと思ってたりします。なので春は青森に行かせてください。というわけで今回はこの辺でお開きとさせていただきます。(編集終了時 2/16 午前 0:30)

四国鉄道の旅Ⅱ

2年1組20番 納田 薫

はじめに、

皆さんこんにちは、今日もいい天気ですね。晴れとは言わないが――NO.U.DA.です。
今回は、以前に引き続き、四国の鉄道を取り上げます。(NO.DO.KA.関係アリマセン。)
これからも、まだまだ続きますので、よろしくお願いします。

本日のルート

5:50 勝瑞発→高德線特急うずしお2号高松行→6:53 高松着
(高松駅、琴電高松築港駅の散策)

8:25 高松発→予讃線、土讃線直通特急しまんと5号高知行
→10:37 高知着（高知駅、土佐電高知駅前の散策）

11:39 高知発→土讃線特急南風3号→12:47 窪川着 (駅前をぶらぶら)

14:14 窪川→予土線臨時列車しまんトロッコ1号→16:46 宇和島着

1、勝瑞にて



左：吉野川橋（佐古、吉成間）を渡る特急うずしお号

右：勝瑞駅到着のうずしお号

今回（２０１５年夏休み）、四国を巡る際使用した切符は、「学生限定夏休み四国フリー切符」です。価格は８８００円（税込）で、連続する三日間ＪＲ四国全線、特急列車の普通車自由席、土佐くろしお鉄道線（窪川、若井間）の特急列車、ＪＲ四国バス（太極線、久万高原線）に乗り降り自由な切符です。今回の旅の出発地点は、徳島

県徳島駅から高德線を二駅行った所にある勝瑞駅です。(ごく普通の田舎駅)(しいて言えば、特急が止まる…。)

(朝早かったので、見えづらいと思いますが…) うずしお号に使われている列車は、N2000系特急用振り子式気動車で世界初の振り子式気動車となり、最高時速は130キロメートルとなります。この日は、徳島方面に行く列車がお盆時期に阿波踊りが重なり、通常2、3両ほどが増結され8両ほどになっていました。それでは、四国鉄道の旅Ⅱスタートです。

2、高松にて

一時間ほどゆられ、(ちょっと都会の) 高松駅に着きました。高松駅は四国の玄関口とあって列車、人ともに多かったです。ここ高松駅で出会った車両を紹介します。

…高松駅 (TAKAMATSU) … (接近メロディーは瀬戸の花嫁)



5000系

瀬戸大橋線快速マリンライナー用。
先頭車両は5100形、二階がグリーン
席、一階が普通車指定席となっています。



223系5000番代

快速マリンライナー連結のもよう…。
223系はJR西日本、5000形は
JR四国の所属です。



← 285系サンライズ瀬戸

比較的新しい夜行寝台列車。
東京から長い旅を経て入線。
現在、JR東海、西日本で
7両×5編成あります。

113系 → JR東日本から購入した車両。
車体の色が、各編成ごとに違います。





↑ 7000系



↑ 121系 ↑

軽量ステンレス構造。

3扉のセミクロスシート。



← 8000系

予讃線「しおかぜ、いしづち」。

初の制御付き振り子式電車。各号車毎のボディーの色で席が、わかるようになっています。グリーン：赤、指定席：黄、自由席：青となっています。



…高松築港駅(TAKAMATSU-CHIKKO)…

一度高松駅を出て、琴電高松築港駅へ。

駅の隣には、高松城がそびえ立ちます。



↑ 上写真は、昔走っていたもの。

…瀬戸大橋アンパンマントロッコ…



撮影日は違いますが、みなさんご存知、アンパンマントロッコ。実際私も乗車しました！感想を言いますと…寒い！うるさい！痛い！の三つです。まず、トロッコ車両キクハ32-502にはガラス窓が半分で、瀬戸内海の瀬戸大橋を風に吹かれながら進みます。とても寒く風強いです。次にトロッコが駅から発車すると、大音量でアンパンマンの歌が車内に流れます。非

常にうるさいです。そして、座席が木でできているため座り心地が悪く大変痛いです。
(せめてクッションくらい敷いてほしい) 文句ばかり言っていますがメインはお子さんです。きっと喜ばれるのではないでしょう
うか。去年、リニューアルされたとか。列車は南下します。



トロッコを引っ張るキハ185系前面にはアンパンマンのヘッドマークが。

3、高知にて



高松から二時間土佐・竜馬・アンパンマンの高知駅にやってきました。高松同様出会った列車を紹介します。ちなみに高知駅の接近メロディーはアンパンマンマーチです。外観はとてもきれいで駅前には大河ドラマ龍馬伝の撮影地となったこともあって、土佐三志士「武市半平太」、「坂本龍馬」「中岡慎太郎」の銅像に加えて、記念館もありました。

…高知駅 (KOCHI) …



2000系



試作車

予讃線特急「宇和海、いしづち」土讃線特急「南風、しまんと、あしずり」に使用。四国内でもよく見かける車両の一つではないでしょうか。先ほど右側の写真は2000系の試作車です。黄色のラインや連結口などが改良され今の車両となりま

した。左の写真はアンパンマン仕様の列車。(車内放送もアンパンマン) 先ほどに紹介したように、四国にはアンパンマン列車がたくさんあります。
駅弁を買って土佐電へ。

…高知駅前 (KOCHI-EKIMAE) …



土佐電の路面電車。外国で走っていた路面電車やアンパンマンのラッピング車まで様々なものがある。駅から3キロほどの土佐電栈橋車庫の見学は無料なのでお勧めです。



4、窪川にて

ここからは最後の清流と呼ばれる四万十川に沿って列車は進みます。高知から一時間、よくわからない窪川に着きました。待ち時間が90分もあったのに何もできませんでした (駅前何にもない、あっても閉まっている)。



左：土佐くろしお鉄道 (宝くじのお金で大半できた。車体はやっぱりアンパンマン)
右：土讃線土佐くろしお鉄道中村線直通特急あしずりとキハ32形

5、予土線三兄弟

●しまんトロッコ ㊦ SHIMAN TOROCCO
キハ32形にトロッコはコトラ15-2462が使われている。日本初のトロッコ列車でもある。最近リニューアルされ、昔は清流しまんとの名で活躍していた。ここ予土線はトンネル



の数が日本一であり、大自然の中、最後の清流四万十川に沿って涼しいトンネル内をたくさん通ることが出来ました。



途中駅の【半家】《はげ》 んっ！??

しまんトロッコは通過だったのでカメラを構えて連写で撮影しました！名前が面白い駅です。

●鉄道ホビートレイン TETSUDOU HOBBY TRAIN



日本一遅い新幹線。0系こだまを真似して作った車両、最高速度は85km/h（笑）。キハ54系の先端に装飾を施した形。後ろ宇和島方面は普通の顔。車内には0系を模した座席や、カーテン、鉄道模型の展示がされています。今や四国、沖縄以外全ての島に新幹線が通っています。四国新幹線実現に、この列車は一役買っているのではないのでしょうか。

●海洋堂ホビートレイン KAIYODO HOBBY TRAIN



フィギュアメーカー海洋堂のラッピングです。創業者が四万十町出身のため、考案されました。車内にはフィギュアが展示されています。鉄道ホビートレインと海洋堂ホビートレインは乗車券のみで乗車できます。この車両に使われているキハ32形は全長16.3m、幅2.7mと小さいので「新レールバス」と呼ばれています。現存している車両は少なく、21両しかありません。



6、宇和島にて



本日の旅の終着駅宇和島に到着しました。闘牛、みかん、ブリの宇和島。温かい風が私を迎い入れてくれました。宇和島駅の到着メロディーは千の風になってです。旅の最後にここ宇和島にある近代化遺産宇和島運転区を紹介したいと思います。

…宇和島運転区…

J R 予讃線、予土線の終着駅に併設された運転区。敷地内にはS L時代の面影を残す扇形機関庫が存在しています。全国に1 2棟しかなく、四国では唯一ここに 있습니다。



写真は運転区のシンボリック存在の転車台(手前)と扇形機関庫です。転車台は1937年完成、直径17m。今は使われていません。3,4番庫に残るドロップピットと呼ばれる設備は、全国的にも珍しいです。しかし、老朽化が進み維持管理の問題が浮かんでいるのが現状です。

7、最後に

四国にはまだまだ紹介したい列車がたくさんあります！これからも四国鉄道の旅をよろしくお願いします。最後までお読みいただきましてありがとうございました。

・参考文献

- ・徳島新聞 (2015,1,9) ・るるぶ四国 2015 J T B
- ・J R 鉄道車両コレクション 2011、コンパス時刻表 (2015、5) 交通新聞社

京成車両 この一年の軌跡

4年6組 藤田 匠

①はじめに

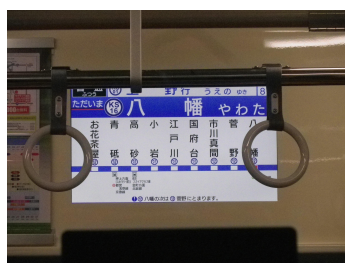
本日は高校生鉄道模型コンテスト 市川学園ブースにお越しいただきありがとうございます。

我々の高校がある千葉縣市川市には総武線・武蔵野線・京成線・都営新宿線など多くの鉄道路線が通っており、毎日多くの人々に利用されています。このうち、昨年度に多くの車両の動きがあった京成線について見ていきましょう。

②昨年度の増備車両

昨年5月13日に京成電鉄から発表された「平成27年度 鉄道事業設備投資計画」に記載された6両×2編成が2月15日・3月7日に投入されました。6両編成の増備は8年ぶりとなり、以下の点が従来の車両より変更されています。

- ・車内ドア上の液晶画面の拡大(4:3→16:9、引き続き1画面)
- ・ドア形状の変更



(左)2月15日に運行を開始した3031編成

(中)16:9となった液晶画面(車外より撮影)

(右)3月7日に運行を開始した3032編成

これに伴い、編成を2分割して2両+4両・4両+2両で運用されていた3500形更新車はそれぞれ1編成ずつ編成がバラされ、4両×3編成で運用されるようになりました。(次ページ参照)ただし車両が不足した際には臨時で組み替えられることもあり、今年度は既に8両編成(2両+4両+2両)が2回組成されています。

これにより3500形末更新車が置き換えられ、3編成が宗吾車両基地で2分割の上、群馬県館林市内で解体されました。

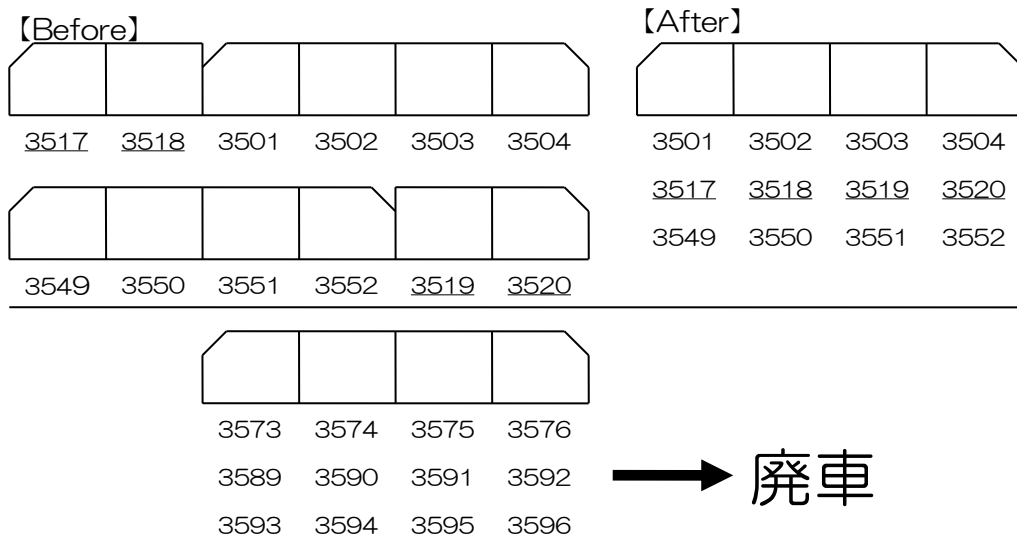


(左)4両編成として運用されるようになった 3552 編成

(右)2月に運用離脱、その後解体された 3576 編成

※3576 編成は未更新車最後のセミステンレス車でした。

【3500 形の組み換え・廃車】下線は 2 両→4 両化を示す



③AE100 形の運行終了

今でも「京成」といえばあの車両を思い出す人も多いと思います。そう、数年前までは「スカイライナー」として活躍していた AE100 形です。

平成 22 年の成田スカイアクセス線開業以降「シティライナー」として運行されるようになりましたが、東日本大震災による半年間の運休やその後の減便により 7 編成→2 編成に減少、さらに昨年 11 月の定期運行終了により役目を終えた、と一時は誰もが想像していました。



(左) 京成船橋駅での発車案内(晩年は 81 号～84 号の 1 往復のみ)

(右) 定期運行最終日は AE138 編成が充当された

最終日の京成上野駅では多くのファンが集まり、別れを惜しみました。その後正月の初詣需要に合わせ、定期運行ダイヤと同時刻で 1 月中の臨時運行が発表されました。



(左) 臨時運行中の AE168 編成(1 月 3 日)

(右) 臨時運行最終日、すべての運行を終え宗吾参道に到着した AE138 編成

最終日は成田線 SL の運転日と重なりました。その後 2 月に入ると AE168 編成が 1 両を残し解体された一方、21 日・28 日のさよならツアーが発表されました。ツアーは数日で完売したうえ、記念ヘッドマーク装着やロゴ復活、記念乗車券発売もあり大盛況となりました。





(前頁左)臨時運行と同時刻で運転されたさよならツアー送り込み

(前頁中/右)復元された「スカイライナー」時代のロゴ

(左)さよならツアーに伴い貼り付けられたヘッドマーク(2種類)

(中)押上線内を走行するさよならツアー

(右)2月28日に発売された記念乗車券

行程は京成上野→京成小岩→八広→東成田→京成成田→成田空港→宗吾参道で、28日は京成小岩折り返しから高砂検車区折り返しに変更されました。押上線内での営業運転は初、東成田・成田空港までの営業運転はそれぞれ25年ぶり・5年ぶりとなりました。

④今年度の増備計画

今年度は5月18日に「2016年度 鉄道事業設備投資計画」が発表され、3000形8両×2編成、6両×1編成の増備が発表されました。これにより置き換えられる車両について発表はありませんが、以下のパターンが有力となっています。

(1)8両：3400形または3600形を置き換え

3400形の登場は3600形よりも後ですが、走行機器は初代スカイライナーの機器を一部転用しているため3600形よりも古いものになります。ただし、3600形は先頭車にモーターがないため京急線に入線出来ず、運用に制約があることからこちらを置き換えて制約を無くすことも考えられます。



(前頁左)初代 AE 形の走行機器を使用する 3400 形

(前頁右)京急線に入線できない 3600 形

(2) 6 両：3600 形 4 両編成の誕生・3500 形末更新車の消滅

これまでの旧型車両の置き換えは 3500 形の分割で行われてきましたが、今年度の 6 両編成増備は 1 編成のみのため、例年通りだと 3500 形が 2 両だけ余ることとなり何も置き換えることが出来ません。そこで考えられるのが 3600 形唯一の 6 両編成、3668 編成の 4 両編成化です。

「結局やることが同じではないか？」と思うかもしれませんが。しかしこの編成は全車が先頭車となっている(次ページの図参照)ため、モーターが無い中間 2 両を抜くことで 4 両化が可能となります。

この後は 3500 形の置き換えとなり、現在唯一の末更新車となっている 3588 編成を置き換えるものと思われます。



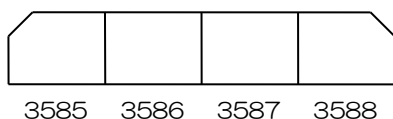
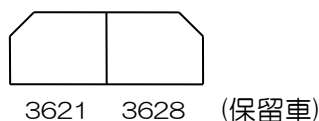
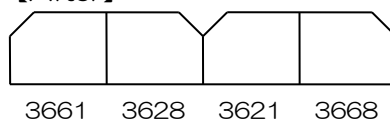
(左) 3600 形唯一の 6 両編成(すべて先頭車)である 3668 編成

(右) 最後の末更新車のため、置き換えが予想される 3588 編成

【Before】



【After】



→ 廃車

3588 編成が引退すれば、日常的に種別を看板で掲示する車両が関東から消滅することになります。3500 形は 96 両製造され、のちに更新工事が行われましたがコストの関係などから 56 両で中断され、それ以降の編成は未更新のまま順次廃車となりました。そして今年度をもって未更新車が消滅するものと思われます。

⑤その他

(1)京急車の京成佐倉乗り入れ

昨年 12 月のダイヤ改正で一日 2 往復、京急車両が京成佐倉まで乗り入れるようになりました。成田スカイアクセス線開業以来 5 年 5 ヶ月ぶりとなり、通常は 600 形・1000 形が使用されます。



(左)600 形 もちろん「KEIKYU BLUE SKY TRAIN」も使用される

(中)1000 形 通常はステンレス車のみ使用される

(右)ダイヤ乱れて過去に 2 回運用に入った 1500 形

(2)4 社相互直通 25 周年ヘッドマーク

3 月 31 日に京急・都営・京成・北総 4 社の相互直通運転が 25 周年を迎え、4 社それぞれ 1 編成ずつ同じヘッドマークが装着されました。



(左)ヘッドマークが装着された 3030 編成



(右)ヘッドマーク拡大(4 社共通)

⑥おわりに

最高速度 160km/h で走るスカイライナーで有名な京成ですが、一般車も地味な変化が続いています。特に昨年引退した 3300 形や今年度引退するであろう 3500 形末更新車は、私が以前から見てきたもので引退は大変残念です。

現在はまだ撮影者も少なく、平和に楽しむことができます。夏休みのうちに是非撮影・乗車されることをおすすめします。

⑦参考文献 ※特記のないものは京成電鉄のもの

- ・「平成 27 年度 鉄道事業設備投資計画」

http://www.keisei.co.jp/keisei/kouhou/news/150513_01.pdf

- ・「12 月 5 日(土) 京成線ダイヤ改正」

http://www.keisei.co.jp/keisei/kouhou/news/151022_01.pdf

- ・「年末年始の鉄道ダイヤが決定！」

http://www.keisei.co.jp/keisei/kouhou/news/151203_01.pdf

- ・「【AE100 形引退記念】引退記念ヘッドマークを掲出します！引退記念乗車券を 2 月 28 日より発売します！」

http://www.keisei.co.jp/keisei/kouhou/news/160212_01.pdf

- ・「3031 編成(6 両) 2 月 15 日(月)営業運転開始」

http://www.keisei.co.jp/keisei/kouhou/news/160215_01.pdf

- ・「3032 編成(6 両) 3 月 7 日(月)営業運転開始」

http://www.keisei.co.jp/keisei/kouhou/news/160307_01.pdf

- ・「2016 年度 鉄道事業設備投資計画」

http://www.keisei.co.jp/keisei/kouhou/news/160518_01.pdf

首都圏の路線シリーズ その3 常磐線（快速）

2-1-18 中島 大空海

みなさんこんにちは、中島です。今回もお馴染み（になりつつある）首都圏の路線シリーズを執筆しました。今回は、常磐線について紹介します。今回も文字ばかりとなりましたがご容赦ください。また、少し放送機器についての解説もします。

1. 運行形態

普通列車は、大きく分けて上野～勝田間・勝田～竜田間・原ノ町～相馬間・浜吉田～岩沼（仙台）間の4系統に分かれている。上野～土浦間はすべてE531系に統一されており、最長15両で運転しているほか、最高速度130km/hでの運行が本格化している（佐貫～牛久間で特にスピードを出す）。土浦以北ではE501系も活躍している。415系は2016年3月改正で全廃され、それに伴い土浦以北のダイヤが見直された。また、1日6往復東海道線品川～土浦間において特別快速が運行されており、下り列車は松戸で先行の快速に、上り列車は北千住で先行の普通にそれぞれ接続する。また、友部～高萩間には水戸線直通列車も存在する。高萩以南ではグリーン車の営業を行っているが、グリーン車の高萩直通は1日数本のみで、大半は水戸や勝田止まりとなっている。E531系は、始終着駅や待ち合わせの際にドアが半自動扱いとなる（品川や上野で半自動扱いを行っているということには少し驚いた）。北上するにつれ段階的に本数が減り、いわき以北ではおおむね1時間あたり1本となる。原ノ町～相馬間では仙台地区から搬入された701系を使用している。浜吉田～仙台間では701系、719系やE721系などが活躍し、全列車東北本線仙台（一部はさらに利府）まで直通する。

快速電車は、上野～取手間の直流区間のみでE231系を用いて運行されている。トイレなしのオールロングシート車だ。

特急列車は、E657系「ひたち」・「ときわ」が上野～いわき間で活躍している。

常磐線のE501系以降の交直流電車は、交直切り替えにATSを利用した自動切り替え方式を採用している。これによりデッドセクションを通過する際に蓄電池から電力が供給されるようになり、車内照明が消灯するといったことがなくなった。

2015年3月改正以降は、上野東京ラインを経由し東海道線品川まで直通する列車も存在する。竜田～原ノ町間・相馬～浜吉田間は、東日本大震災の影響で不通となっており、代行バスを運行している。相馬～浜吉田間は2016年度中に、一部区間を内陸に移設したうえで運転を再開する見込みだ。2020年頃には全線の復旧が見込まれているが、個人的にはとても信用できない。



↑上野口の車両たち E231系はWikipediaより↑

2. 停車駅 (表データはWikipediaより引用)

凡例 ● : 停車 ▲ : 一部停車 ■ : 駅の営業日に一部の下り列車のみ停車
レ : 通過 .. : 直通なし

	普通列車		特急列車			普通	特急列車			普通	代行バス
	特別快速	普通(快速)	ひたち	ときわ			ひたち	ときわ			
上野	●	●	●	●	土浦	●	▲	●	いわき	●	..
日暮里	●	●	レ	▲	神立	●	レ	レ	草野	●	..
三河島	レ	●	レ	レ	高浜	●	レ	レ	四ツ倉	●	..
南千住	レ	●	レ	レ	石岡	●	レ	●	久ノ浜	●	..
北千住	●	●	レ	レ	羽鳥	●	レ	レ	末続	●	..
綾瀬	レ	レ	レ	レ	岩間	●	レ	レ	広野	●	..
亀有	レ	レ	レ	レ	友部	●	レ	●	木戸	●	..
金町	レ	レ	レ	レ	内原	●	レ	レ	竜田	●	●
松戸	●	●	レ	レ	赤塚	●	レ	▲	富岡	レ	レ
北松戸	レ	レ	レ	レ	偕楽園(臨)	■	■	■	夜ノ森	レ	レ
馬橋	レ	レ	レ	レ	水戸	●	●	●	大野	レ	レ
新松戸	レ	レ	レ	レ	勝田	●	●	●	双葉	不通	レ
北小金	レ	レ	レ	レ	佐和	●	レ	レ	浪江	不通	レ
南柏	レ	レ	レ	レ	東海	●	▲	▲	桃内	レ	レ
柏	●	●	▲	▲	大甕	●	▲	●	小高	レ	レ
北柏	レ	レ	レ	レ	常陸多賀	●	▲	●	磐城太田	レ	レ
我孫子	レ	●	レ	レ	日立	●	●	●	原ノ町	●	●
天王台	レ	●	レ	レ	小木津	●	レ	レ	鹿島	●	..
取手	●	●	レ	レ	十王	●	レ	レ	日立木	●	..
藤代	●	●	レ	レ	高萩	●	▲	●	相馬	●	●
佐貫	●	●	レ	▲	南中郷	●	レ	レ	駒ヶ嶺	●	●
牛久	●	●	レ	▲	磯原	●	▲	レ	新地	不通	●
ひたち野うしく	●	●	レ	▲	大津港	●	レ	レ	坂元	●	●
荒川沖	●	●	レ	▲	勿来	●	▲	レ	山下	●	●
土浦	●	●	▲	●	植田	●	レ	レ	浜吉田	●	●
					泉	●	●	●	亘理	●	●
					湯本	●	レ	レ	逢隈	●	..
					内郷	●	レ	レ	岩沼	●	..
					いわき	●	●	●			

特別快速は、2015年3月改正以前はなんと北千住を通過していた！取手以南において、かつては快速と普通の停車駅は異なっていたが、現在は統一され、駅の自動放送

などではいずれも快速と案内される。

3. 特急料金 (表データは JR 東日本ホームページより引用)

距離(km)	事前料金	車内料金
～50	750	750
51～100	1000	1000
101～150	1550	1550
151～200	2200	2200
201～300	2500	2760

距離(km)	料金(通常期)
～50	1270
51～100	1700
101～150	2350

↑ ひたち・ときわ料金表

↑ 成田エクスプレス料金表 (比較材料)

ひたち・ときわは、成田エクスプレスよりもかなりリーズナブルだと痛感させられる。
成田エクスプレスもこのくらいにしてほしいが、空港特急なので文句は言えない。

4. 発車メロディー (表データは Departure Melody Room より引用)

	下り	上り
上野	備考1	
日暮里	線路の彼方	sunrise
三河島	教会の見える駅	春 NewVer
南千住	春	春 強調トレモロVer
北千住	備考2	
松戸	備考3	
柏	教会の見える駅	SF10-43
我孫子	備考4	
天王台	春 NewVer	教会の見える駅
取手	備考5	
藤代	Gota del Vient 半音低いVer	Water Crown 低音Ver
佐貫	グリーン・グリーン	オー・シャンゼリゼ
牛久	Gota del Vient 半音低いVer	Water Crown 低音Ver
ひたち野うしく		
荒川沖	きらきら星変奏曲	風の贈り物
土浦		
神立	Gota del Vient 半音低いVer	Water Crown 低音Ver
高浜	Water Crown 低音Ver	Gota del Vient 半音低いVer
石岡	幸せなら手をたたこうV2	Letkis Jenka
羽鳥	備考6	上を向いて歩こう
岩間	Water Crown 低音Ver	Gota del Vient 半音低いVer
友部	Gota del Vient 半音低いVer	Water Crown 低音Ver
内原		
赤塚	なし	
偕楽園(臨)		
水戸	日本庭園の水と草木	備考7
勝田	Gota del Vient 半音低いVer	Water Crown 低音Ver

備考1 シンコペーション (#6) くるみあそび (#7) 瞬く街並み (#8) see you again (#9) 遠い青空 V1 (#10) ベル 高音 Ver (#11・12) Cielo Estrellado 低音 Ver (#16・17)

備考2 陽だまり V2 (#1・2下) 常磐2番 (#2上) 常磐3番 (#3)

備考3 春風 (#1) SF10-68 (#2) せせらぎ (#3)

備考4 sunrise (#1) cappuccino (#2) すすきの高原 V2 (#4) 花と空 (#5)
 備考5 SF10-38 (#3・4) 春 NewVer (#5) せせらぎ (#6)
 備考6 明日があるさ (#2) 幸せなら手をたたこう V1 (#3)
 備考7 大都会の雑踏の中で聞こえるチャイム (#5・6) 太平洋の海岸での生命の誕生 (#7)

佐和	Gota del Vient 半音低いVer	Water Crown 低音Ver
東海	Water Crown 低音Ver	Gota del Vient 半音低いVer
大薗	恋のメキシカン・ロック	いつでも夢をV1
常陸多賀	公園の手品師	
日立	寒い朝	
小木津	明日は咲こう花咲こう	いつでも夢をV2
十王	若い港	
高萩	あしたの風とひとつになって V1	あしたの風とひとつになって V2
南中郷	Water Crown 低音Ver	
磯原	七つの子	
大津港	Gota del Vient 半音低いVer	Water Crown 低音Ver
勿来	Water Crown 低音Ver	Gota del Vient 半音低いVer
植田	Gota del Vient 半音低いVer	Water Crown 低音Ver
泉	しゃぼん玉	
湯本	Gota del Vient 半音低いVer	Water Crown 低音Ver
内郷	備考8	
いわき	Gota del Vient 半音低いVer	Water Crown 低音Ver
草野	ベル	
四ツ倉	なし	
久ノ浜	ベル	
末統	なし	
広野	汽車	とんぼのめがね
木戸	ベル	
竜田	Water Crown	
富岡	Gota del Vient	
夜ノ森	なし	
大野	ベル	
双葉	Gota del Vient 高音Ver	Water Crown 非常に速いVer
浪江	Gota del Vient	Water Crown 低音Ver
桃内	なし	
小高	Gota del Vient 高音Ver	Water Crown 非常に速いVer
磐城太田	なし	
原ノ町	Gota del Vient 半音低いVer	Water Crown 低音Ver
鹿島	ベル	
日立木	なし	
相馬	Water Crown 低音Ver	Gota del Vient 半音低いVer
駒ヶ嶺	なし	
新地	なし	
坂元	ベル	
(中略)	なし	
亘理	なし	
逢隈	なし	
岩沼	なし	

備考8 ます (#1・2) 楽興の時 (#3・4) 春の歌 (#5)

※東海は、下り列車が待避線から発車する際上りのメロディーが鳴動する。

※佐貫、神立、羽鳥、勝田、大津港は、上り列車が待避線から発車する際下りのメロ

ディーが鳴動する。

取手以北を中心に、ご当地メロディーや限定メロディーが多く使用されている。個人的には水戸の「日本庭園の水と草木」が気に入っている（78 秒間同じ旋律を繰り返すだけのいわばエンドレスのメロディーだが…）。水戸や磯原のメロディーはフルコーラスが 1 分以上ある。水戸支社・仙台支社管内のご当地メロディーでない駅は Gota del Vient と Water Crown の組み合わせが多い（というよりほぼ全てだ）。東京支社管内ではテイチク製のメロディーが多い。

上野～羽鳥間で ATOS 型自動放送が導入されている。最近では ATOS 圏内外ともに放送機器の更新が進み、ATOS は緩行線のための停車駅を除きすべて宇都宮型に更新された。また ATOS 圏外では、東海道型放送が次々と旭型に置き換えられており、現存するのはいわきのみとなっている。また、仙石型やカンノ型などの簡易型放送も、巖根・館山型へ徐々に置き換えられている。このように、近年では千葉支社管内発祥の放送機器が各地で導入されており、特に巖根型は首都圏の田舎の簡易型放送の代名詞となりつつある。

以上です。いかがだったでしょうか？次は一旦脱線し、初めて旅行記でも書こうかと思います。おそらく GW の房総一周旅行について書くかと思います。

さて、中 1 のみなさんはそろそろ部活に慣れてきましたか？そろそろ模型班・研究班が分かれる頃かと思います。ぜひそれぞれの活動を楽しんでください。

ありがとうございました。



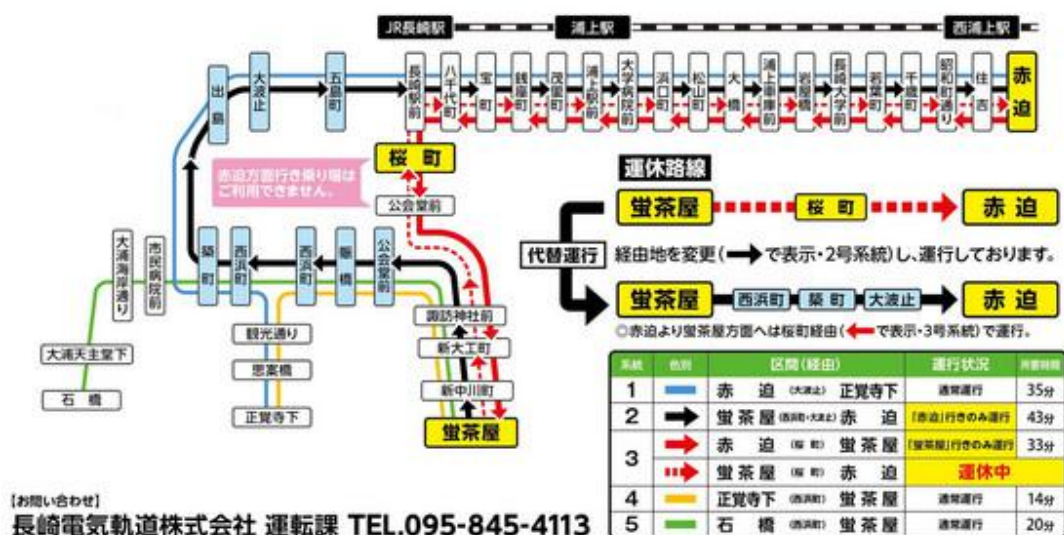
↑ Wikipedia より常磐線の北のほうの車両たち。東北本線や水戸線での運用時の画像も含まれていますがご容赦ください。

長崎電気軌道の脱線事故

3-3-8 片岡 一路

1. はじめに

長崎電気軌道という会社をご存じだろうか。長崎県の長崎駅周辺で路面電車を運転している会社である。この会社は路面電車の脱線事故を繰り返している。今回は、そんな長崎電気軌道にスポットを当ててみたい。



2. 長崎電気軌道の概要

長崎電気軌道の路線図は上図のとおりで、合計5つの系統を運行中である。運賃は1乗車あたり120円で、電車を乗り換えるたびに運賃を支払う方式となる。ただし、筑町において、1号系統と5号系統の乗り継ぎは認められている。

図は、長崎電気軌道 HP より引用した。

3. 長崎電気軌道の事故

長崎電気軌道では、上図にも示されている(モノクロ印刷なので見にくいかもしれない)が、3号系統(螢茶屋－桜町－長崎駅前－赤迫(あかさこ)の赤迫行を運休とし、2号系統(桜町経由ではなく出島経由)で振替輸送を行っている。

では、このような体制にさせた原因は何であろうか。

以下、長崎電気軌道 HP より引用。

平成28年6月2日、諏訪神社前～公会堂前停留場間におきまして、蛍茶屋発赤迫行きの電車が脱線する事故が発生いたしました。

脱線事故を再発させたこと、ならびにその事故の影響により当該分岐箇所での運休が長引いたことにつきまして心よりお詫び申し上げます。

脱線事故原因については今後も継続して調査してまいります。まずは当該事故発生箇所以外の経路を運行することについては安全が確保されていることを確認いたしましたので6月10日（金）始発より一部運行再開いたします。

また、毎日新聞 HP からも引用。

2日午後10時50分ごろ、長崎市桶屋町の公会堂前交差点で、長崎電気軌道の蛍茶屋発赤迫行きの路面電車（1両編成）が脱線した。同社によると、路面電車は時速6キロで右カーブを走行中だった。乗客は1人だけでけがはなかったという。

同社の路面電車は昨年10月にも同じカーブで脱線。レールの交換作業などを終え、先月23日に7カ月ぶりに全面復旧したばかりだった。同じカーブでは2007年5月にも2回の脱線事故が起きている。同社と長崎県警長崎署が原因などを調べている。

同社は「再発防止に努めていたが、同じ箇所での脱線事故を発生させてしまい、誠に申し訳ない」とコメントした。



毎日新聞が報じているニュースの方がわかりやすいかもしれない。

左は、脱線した当該車両(毎日新聞 HP より引用)。これもモノクロ刷りだとよくわからないかもしれないが、台車と車体の向きが一致しておらず、完全に脱線していることがわかるだろう。

では、当該のカーブがそこまで急なものかと言えば、そうとは言えないだろう。次ページの地図(Google マップ)は、公会堂前～桜町付近の地図であり、右上が蛍茶屋方面、中央付近が公会堂前、左上が桜町停留所で、3号系統は蛍茶屋～公会堂前～桜町の順に停車していく。

事故が起きたカーブを矢印で示した。以下「公会堂前カーブ」と呼ぶこととする。



このカーブは、都電荒川線で例えると、王子駅前のカーブとだいたい同じ程度である(図はある程度縮小してある)。

都電で脱線事故が起きたとは聞いたことがないので、公会堂前カーブでの事故は不思議な感じがする。しかも、今回



脱線したのは 370 形(と写真からは見える)という 1960 年製造の車、都電最古参の 7000 形は 1954 年製造と、7000 形の方が古い形式である。それにも拘わらず、今回 4 度目の脱線事故が起きてしまった。

線路側の点検を行ってきたとすると、すでに 3 度は行われているはずだ。また長崎電気で、公会堂前カーブ以外での脱線事故というものは記憶にない。よって、台車側の原因は考えにくい。強いて言えば、車輪が適正に削られていなかった等が挙げられる。

また、毎日新聞の記事より、電車は時速 6km で走行中だったというから、速度超過ということも考えにくい。

では、人的ミスはなかったのか。運輸安全委員会の HP を見ると、

当該車両の運転士は、公会堂前交差点手前で一旦車両を停止させ、軌道信号の出発信号の現示とポイントの開通方向の確認を行い発車した。同交差点中央付近において、約 6 km/h で力行中に、異音と共に進行方向の異変に気づき急停車の処置を行い停車した。降車して確認したところ、後部台車全 2 軸が進行方向左側へ脱線していることを認めた。

との記載がある。文面を見ても、特にミスは見受けられない。

個人的には、いすみ鉄道で発生した脱線事故のような理由があるかと思われる。しかし、いすみ鉄道の場合だと、車両が通過することで軌道変異が起こる、というプロセスを踏んでいたが、長崎電気は路面電車であり、このプロセスがあったかどうかというのは疑わしい。いすみ鉄道の原因等は、詳しくは言及しないので、参考文献の項に記載の URL から閲覧してほしい。

もし仮に原因が特定できなかった場合、現状のまま、桜町経由のルートは蛍茶屋行のみの運行になってもおかしくはないとおもうのだが……。早期解決を切に望む。

4. 参考文献

(1)長崎電気軌道 HP : <http://www.naga-den.com/>

(2)毎日新聞の引用記事 : <http://mainichi.jp/articles/20160603/ddp/041/040/014000c>

(3)運輸安全委員会 HP

長崎電気軌道 : <http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/railway/detail2.php?id=1889>

いすみ鉄道 : <http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/railway/detail2.php?id=1849>

5. あとがき

部誌の提出期限が明日という日(現在時刻 6 月 12 日の 22 : 54)、急いで(40 分)書き上げた原稿でしたがいかがだったでしょうか。ネタに詰まっていたので、「そうだ！長崎電気の記事を書いて、ネタの無さをかき消そう！」っていう流れになったのは不幸中の幸いか。

運輸安全委員会 HP を見ると、一般的に安全と言われる日本の鉄道でさえ、たくさんの事故が毎年発生していることがわかる。一度ご覧になってはいかがでしょうか。

最後までお読みいただき、ありがとうございました。

ご当地メロディいろいろ

5-1 木下 開

1. はじめに

こんにちは、木下です。連投は久々の木下です。高2の僕はもう部誌を書ける機会が合宿研究号を除くと今回を含めると2回と残りわずか…。マシなものを書けるように頑張ろうと思います…。

さて、今回のテーマは「ご当地メロディ」。今まで2回、千葉の発車メロディについて書いてきましたが、こんどは千葉県に留めなくて、全国のご当地メロディについて書こうと思います。ただ、全部紹介はできないので悪しからず。

では。

2. ご当地メロディとは

ご当地メロディとは、その駅がある地域にゆかりがある曲が採用されている発車メロディ・接近音・到着音のこと。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、この2パターンから、僕の独断と偏見で選んで紹介します。

3. Part1 歌手・作曲家のゆかりの地

雨のステーション(西立川駅)

数々のヒット曲を出してきた歌手・松任谷由実。その曲の1つである「雨のステーション」はJR 青梅線・西立川駅がモデルとなっています。このことから、2006年3月31日から期間限定で発車メロディとして使用されました。しかし、利用者からの反響が強く、結局現在まで使用されています。1番線と2番線で曲が違います。

僕は松任谷由実の曲はわかりません…w

キセキ・扉(郡山駅)

顔出ししないアーティストとして有名なGReeeeN。その結成の地が郡山市ということで、2015年4月1日からJR 郡山駅では、発車メロディを1・6番線で「扉」、11・13番線で「キセキ」を使用しています。ちなみに僕がGReeeeNで好きな曲は「Green boys」ですw

君の名は希望(乃木坂駅)

アイドルグループ、乃木坂 46 の曲。発車メロディのリクエストで第 1 位を獲得し、2016 年 3 月 26 日より東京メトロ千代田線・乃木坂駅で使用されています。

希望の轍(茅ヶ崎駅)

大人気バンド、サザンオールスターズのボーカル、桑田佳祐の出身地が神奈川県茅ヶ崎市ということで、「希望の轍」が 2014 年 10 月 1 日から発車メロディとして 5・6 番線で使用されています。ちなみに、「希望の轍」は僕がサザンオールスターズで 1 番好きな曲です w

恋するフォーチュンクッキー(秋葉原駅)

秋葉原が拠点のアイドルグループ、AKB48 の代表曲。2016 年 3 月 31 日より、東京メトロ日比谷線・秋葉原駅で発車メロディとして使用されています。

SAKURA・YELL(海老名駅・本厚木駅)

神奈川県海老名市出身と厚木市出身のメンバー 3 人で構成されている大人気音楽グループ、いきものがかりの代表曲。グループ自らが小田急電鉄側に希望し、2010 年 11 月 3 日より、接近音となりました。海老名駅で「SAKURA」、本厚木駅で「YELL」が使用されています。ちなみに僕がいきものがかりで 1 番好きな曲は「ハルウタ」です w

さくらんぼ(桜ノ宮駅)

大阪市出身の歌手、大塚愛の代表曲。駅名や、近くを流れる大川の桜並木にちなみ、2015 年 3 月 22 日から JR 大阪環状線・桜ノ宮駅の発車メロディとして使用されています。

千の風になって(大沼公園駅・伊予西条駅)

誰もが知る曲、「千の風になって」。実はこの曲は作曲した新井満が七飯町大沼に滞在中にこの曲を作りました。このことから、この町では「千の風になって誕生の地」として、2015 年 10 月 10 日から JR 函館本線・大沼公園駅で特急列車発着時に使用しています。

また、この曲を歌ったテノール歌手、秋川雅史の出身地、愛媛県西条市の JR 予讃線・伊予西条駅でも、2015 年 3 月 21 日から接近音として使用されています。

Dragon Night (羽田空港国際線ターミナル駅)

ロックバンド、SEKAI NO OWARI の曲。去年ネット上で「ドラゲナイ」と聞こえると流行しました。このバンドが拠点としたライブハウスが近くにあることから 2015 年 10 月 21 日より京急羽田空港国際線ターミナル駅で、接近音として使用されています。ちなみに、「Dragon Night」使用前は SMAP の「世界に一つだけの花」が使用されていました。

七つの子 (磯原駅)

「カ～ラ～ス～なぜ鳴くの～」という歌詞で有名な「七つの子」を作詞したのは茨城市磯原出身の野口雨情。このことから彼の生誕 120 周年を記念して 2002 年 5 月 24 日から JR 常磐線・磯原駅でこの曲を発車メロディとして使用しています。

この発車メロディは 1 分に及び、フルで流れることはほぼありません。

ちなみに、彼が作詞した「シャボン玉」は同じ JR 常磐線の湯本駅で発車メロディとなっています。

ハチ公物語・きりたんぽ物語 (大館駅)

地元秋田県大館市を拠点とするアマチュアデュオ、ダックスムーンの曲で、2007 年 12 月 18 日から使用されています。1 番線が「ハチ公物語」、2・3 番線が「きりたんぽ物語」となっています。皆さんはハチ公と聞くと渋谷を思い出すと思いますが、大館市はハチ公の出身地で、銅像も設置されています。

晴れたらいいね・ALMOST HOME (池田駅)

北海道池田町は、大人気バンド・DREAM COME TURE のメンバー、吉田美和の出身地であることから、2010 年 4 月 20 日から、JR 根室本線・池田駅では特急列車発着時にオルゴール調にしたこの 2 曲を流しています。

「晴れたらいいね」は吉田美和が池田町の景色をイメージして作詞した曲だそうです。ちなみに僕がドリカムで好きな曲は「何度でも」です w

ヒーロー・あとひとつ (京王八王子駅)

八王子出身で、3 人組の音楽グループ FUNKY MONKEY BABYS のヒット曲であるこの 2 曲が京王線京王八王子駅で 2011 年 11 月 16 日より 1 番線で「ヒーロー」、2 番線で「あとひとつ」を接近音として使用しています。

僕はファンモンとても好きだったのでまさかあんなことになるとは…

ちなみに、1 番好きな曲は「ありがとう」です w

負けないで・揺れる想い(渋谷駅)

ZARD の坂井泉水が高校時代に渋谷駅を通学で使用していたことから、2014 年 12 月 23 日より、1 番線で「揺れる想い」、2 番線で「負けないで」を小田急電鉄小田原線・渋谷駅で接近音として使用しています。ちなみに、僕が ZARD で 1 番好きな曲は「星のかがやきよ」です w

めだかの学校(三鷹駅)

誰もが 1 度は歌ったことがあるであろう童謡、「めだかの学校」の作曲者、中田喜直は戦後から三鷹に住んでいました。このことから、2010 年 6 月 26 日から JR 中央線・三鷹駅の発車メロディとして使用されています。

1~6 番線全てでパターンが違い、全 6 種類あります。

やっぱ好きやねん(大阪駅)

大阪市出身の歌手、タレントのやしきたかじんの代表曲。2014 年 5 月 1 日から JR 大阪環状線・大阪駅の発車メロディとして使用されてきています。

夕焼け小焼け(八王子駅)

多くの童謡を手がけた作詞家、中村雨紅の出身地が東京都八王子ということで、2005 年 12 月 25 日から JR 八王子駅の発車メロディとして使用されています。

1~6 番線全てでパターンが違い、全 6 種類あります。個人的に朝から夕焼け小焼けを使っているのはなんかおかしいかななんて思っています w

4. Part2 フロ野球球団の本拠地

こっちはただ単に紹介するだけではつまらないので、クイズ形式にしてみようかなと思います。

発車メロディになっている球団歌が左に書いてあるので、右にどの駅か、記号で書いてみてください!!

球団歌名	
ファイターズ賛歌(日本ハム)	
羽ばたけ楽天イーグルス(楽天)	
We Love Marines(ロッテ)	

闘魂込めて(巨人)	
吠えろライオンズ(西武)	
熱き星たちよ(DeNA)	

- a: 関内駅・日本大通り駅
- b: 西所沢駅・西武球場前駅
- c: 海浜幕張駅
- d: 水道橋駅
- e: 宮城野原駅
- f: 鎌ヶ谷駅・新鎌ヶ谷駅

埋められましたか?では、それぞれ紹介してみます。

ファイターズ賛歌(鎌ヶ谷駅・新鎌ヶ谷駅)

北海道日本ハムファイターズの球団歌。1軍の本拠地は北海道ですが、2軍の本拠地は鎌ヶ谷にあるため、2009年2月26日から東武野田線の鎌ヶ谷駅・新鎌ヶ谷駅の発車メロディに使用されています。2種類鎌ヶ谷駅の上りと新鎌ヶ谷駅の下り・鎌ヶ谷駅の下りと新鎌ヶ谷駅の上りで同じパターンが使用されています。



鎌ヶ谷スタジアム

羽ばたけ楽天イーグルス(宮城野原駅)

東北楽天ゴールデンイーグルスの球団歌。本拠地の楽天Koboスタジアム宮城の最寄り駅ということで、2010年3月26日からJR仙石線・宮城野原駅で発車メロディとして使用されています。首都圏以外の球団歌で発車メロディとして採用されたのはここが初めてです。



宮城野原駅

We Love Marines(海浜幕張駅)

千葉ロッテマリーンズの球団歌。本拠地のQVCマリンフィールドの最寄り駅ということで、2005年3月26日からJR海浜幕張駅で発車メロディとして使用されています。地元のスポーツチームにちなんだメロディが採用されたのはここが初めてで、採用されたこの年に、ロッテはリーグ優勝・日本一を達成しました。



QVC マリンフィールド

闘魂込めて(水道橋駅)

読売巨人軍の球団歌。本拠地の東京ドームの最寄り駅ということで、2006年7月4日から発車メロディとして使用されています。1番線・2番線でパターンが異なります。

東京ドーム



吠えろライオンズ(西所沢駅・西武球場前駅)

埼玉西武ライオンズの球団歌。本拠地の西武プリンスドームの最寄り駅ということで、2009年4月7日から発車メロディとして使用されています。西所沢駅1番線と西武球場前駅・西所沢駅2番線でパターンが異なります。同じ西武ということで、ラッピング列車を運行するなど、応援に力が入れられています。

西武プリンスドーム



熱き星たちよ(関内駅・日本大通り前駅)

横浜 DeNA ベイスターズの球団歌。本拠地の横浜スタジアムの最寄り駅の JR 関内駅で 2011 年 6 月 2 日から発車メロディとして使用され、同年 10 月 23 日で使用が終了し、以後 2012 年 4 月 9 日から同年 10 月 9 日まで、そして 2013 年シーズンから通年で再び使用されています。

JR 関内駅



また、2012年4月3日からは横浜市営地下鉄ブルーライン線で、2013年4月2日からはみなとみらい線日本大通り駅で同じく発車メロディとして使用されています。

5. おわりに

超独断と偏見で書いた Part1 と Part2 でした。相変わらず学習しない木下は締め切りスレスレ…。かなり雑になってしまいました、申し訳ありません。

あっ、さっきの答えは上から順に $f \cdot e \cdot c \cdot d \cdot b \cdot a$ です。模型コンテストにお越しになった皆さんならわかりましたよね?!

さて次回、僕にとってはラストの部誌です。ちゃんと締め切りに余裕をもって書くと思います…。

では、さようなら～

編集後記

研究・編集課 高橋 知也

本日は高校生鉄道模型コンテスト市川学園鉄道研究部ブースにお越し頂き、またこの部誌を手にとって頂き誠にありがとうございます。

今回も模型班のモジュールに張り合えるようなラインナップになっていると思います(汗)。
次の部誌発行は文化祭号です。夏休みの合宿研究号も発行しますので、どうぞよろしくお願いいたします。

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—

日付:2016 年 9 月 24 日、25 日

場所:北館 5 階にて開催

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、「HINODE211 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。

皆様のご来場をお待ちしております！



HINODE



鉄道研究部 部誌「HINODE」
JAM 特別号(210 号)
発行年月日 2016 年 7 月 20 日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 高橋 知也