

Ichikawa-Tekken

# HINODE

No.211「文化祭特別号」



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 Index

## No.211 「文化祭特別号」

※題名の前の数字はページ数です。

03. 春から夏のまとめ (4-7 川原 大知)
06. 1人鉄道旅行記 #1 (2-1 中島 大空海)
12. 四国鉄道の旅Ⅲ (2-1 納田 薫)
20. 行き当たりばったり撮影記 08 (4-2 堀田 浩生)
24. 懐古 (5-6 高橋 知也)
27. ご当地メロディいろいろ Vol. 2 (5-1 木下 開)
33. 終着駅探訪～碓氷の旧線～ (3-2 大熊 謙輔)
39. 惜別「ニューなのはな」～1998→2016～(前) (4-6 藤田 匠)
45. 電車はなぜ遅れるのか (3-1 深作 昂生)
48. 「鉄道」に求められるもの (5-1 田村 昂大)
52. 都電今昔物語 (5-4 稲村 展帆)
54. 合格切符裏話 (3-3 片岡 一路)

# 春から夏のまとめ

4-7-8 川原大知

## I.はじめに

ウィィィィィ↑ッス!!川原です。文化祭に来て下さりありがとナス!!  
去年の文化祭GOが自分の初投稿だったから、一年が経ったのかあ。垂れ流しという投稿スタイルは何も変わらず、4月からの振り返りと夏休みに撮った写真を載せるぜ!  
研究とか書けないから仕方ないね。では本編をどうぞ~

## II.春休み

(計画なしに) 買ってしまった青春18きっぷを使い果たすために撮影に行った。

### (1) 篠ノ井線で甲信エクスプレスを (4/2 撮影)

山梨を通ったときドン曇りで天気が心配だったが、雲一つない晴天の中撮影できて満足している。

撮影地：聖高原一冠着

機会があればまた別の場所でも撮影したいが、秋の臨時には運行があるのか？



### (2) 中央本線と桃源郷 (4/6 撮影)

この日はボッチではなかった。人との旅はいいよね。桃の花と八ヶ岳を撮って、いい感じ。

撮影地：新府一穴山

午後は長坂カーブに行ったが曇った。またいつか行こうと思う。



### (3) いすみ鉄道、菜の花と桜 (4/10 撮影)

今年は桜の開花が遅く、入学式まで桜が残っていた。18きっぷぎりぎりを使い果たした。

この日は寝坊して、次では撮影地に間に合わない。ならば大原で自転車を借りて行こう(狂気)と、往復40km走らせた。足が攣り、ボロボロになって帰ってきた。二度とやりたくない。

(上) 定番。

(下) 定番。 (圧倒的説明の適当さ)

また来年も行きたいなあ。

**撮影は計画的に!!!**



### (4) 愛車 583 系を (4/29 撮影)

花の季節が終わり初夏に。ニコニコ超会議による臨時で 583 系が走ったので、返却回送を先輩と撮りに行った。

撮影地：第 2 オカボン (岡部一本庄)

いいよね、583 系。控えめに言って、最高。



### III. GWの撮影 (5/5 撮影)

5 月末の考査がありゴールデンウィークでしか撮影が出来なかった。

189 系の何の回送かは忘れた。

撮影地：日野一豊田

M52 に縁があるようだ。



## IV.夏休み

今年は予定が多く使い切れそうになかったので18きっぷを買わなかった。  
撮りに行きたいのは沢山あったけどね…

### (1) チビロク+旧客 (7/30 撮影)

帰省の時に旧客八ヶ岳を撮ったのが、凄い  
混み具合で驚いた。

撮影地：太田部一龍岡城

背景に浅間山が写るはずだったのだが、残念、曇り。雲配給との勝負は勝った。



### (2) 地元で (8/4 撮影)

少しの時間があつたので、地元で撮影。

撮影地：お察し

7月末の全検できれいになったけど、ちょっと汚れてきたな。



## V.最後に

簡単にまとめただけの手抜き原稿を読んで下さりありがとうございます。今年の夏休みは鉄分が不足気味でしたね（リアルで貧血）。梅雨明けが遅い！台風で大雨（編集時 8/22）！晴れが少ない！もう訴訟提案おじさんになりそう。

でも今、台風目のいるから晴れてるけどね。

記録したい車両があるんじゃ、晴れてくれ（切実）。

いつものことながら、面白いことは何も言えません、ばいちゃ！

しなてつはまた行きたい→



# 1人鉄道旅行記 #1

2-1-18 中島 大空海

## 1. はじめに

本日はなずな祭にお越しいただきありがとうございます。中島です。これまではそれといったネタがなかったのでつまらない文章を書いていたのですが、そろそろ旅行記でも書いてみようかと思いました。今回は、千葉県民の日の大宮、高麗川、高崎、小山、友部を回った大回り乗車についてまとめたいと思います。今回は意識的に写真を多めにしてみました。

## 2. 本編

6月15日6時42分、地元四街道駅から、普通千葉行きに乗車した。

千葉駅に着いたら、京葉線通勤快速で東京まで行くために、内房線館山行きで蘇我に向かった。朝の下り列車でありながら相当混雑してた。京葉工業地域がある影響だろうか…。蘇我駅には下りホームにも立ち番がいた。さすが千葉以南・以東含め利用客トップの駅である。また、蘇我駅はジェフユナイテッド市原・千葉の本拠地の最寄り駅であるため、右の写真のように駅構内がジェフカラーに染まっている。



蘇我駅に着いたら、6分で京葉線通勤快速に乗り換えた。京葉線通勤快速は、特急並みの速さを誇る列車である。乗車した列車は蘇我→東京間39分だったが、下りの最速列車は東京→蘇我間を33分で結んでしまう。これは特急の最速列車とほとんど変わらない。地上区間の風景はずっと工場ばかりだった。千葉みなと、海浜幕張、新浦安で先行の各駅停車を追い抜いた。ところでみなさんがこれを読む頃にはそろそろ京葉線はATOS化されているのではないだろうか？~~正直京葉線のATOS化後も房総型のままか~~と思っていた蘇我駅は7月に真っ先にATOS化されている。ATOS化が通常困難とされる(?)運転取扱駅がいち早くATOS化されたのには驚いた。



東京駅に到着したら、長い連絡通路を通り、埼京線に乗車するために山手線の外回り電車に乗車した。新橋までは混雑していたが、新橋を過ぎると車内はガラガラになった。山手線は多くの駅でホームドア設置済みである。大崎駅には主本線側にのみホームドアが設置されており、副本線側には設置されていない。

大崎駅では急いで乗り換えをしようと思ったが、千葉県内の主な駅と違って、係員が階段に立って逆走をさせないようにしていたため、ゆっくり乗り換えせざるをえなくなり、予定していた通勤快速に乗り遅れてしまった。そこで、2本の各駅停車をパスしつつ次の通勤快速まで20分くらい待ち、その間に撮影をすることにした。



8時33分、ようやく通勤快速川越行きが入線した。りんかい線70-000形であった。朝の下り通勤快速(明らかにラッシュとは逆方向)に乗ってみた結果、池袋～板橋間「だけ」混雑したが、それ以外の区間においてはガラガラだった。大宮支社管内の路線(埼京線・宇都宮線など)は、ラッシュ時間帯に通勤客が多く利用する向きと逆方向へも通勤快速を運行しているため、多少は都内から大宮方面への通勤客で混雑するかと思ったが、そのようなことは全くなかった。写真には撮れていないが、池袋～板橋間で205系とすれ違った。うーんもったいない。赤羽～大宮間は高架線を高速で走行し、戸田公園と南与野で先行の各駅停車を追い抜いた。各駅停車をパスしてまで通勤快速を待った甲斐があるように感じられた。大宮から先の川越線に入ると車内はさらに空き、完全に10両は輸送過剰と思える状態になった。また、風景が一変し、一面住宅街になった。さらに進んで日進から先は単線となり、運転台背後から前方を眺めると圧迫感さえ感じた。このあたりで雨が降り出し、傘を持ってきていなかった私は少し焦った。

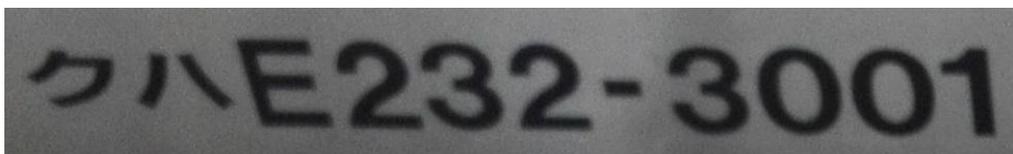


川越に到着したら、すぐに八王子行きの列車に乗り換えた(同一ホーム、乗換時間2分)。209系の3100番代(元りんかい70-000形)に乗車した。列車

車はいきなり4両にまで短くなり、全駅ドアが半自動で、また自動改札のない駅も現れた。流石に田舎だな…。それでも武蔵高萩まではATOSが導入されている。西川越のように放送機器はATOS型でない駅もあったが、笠幡は1面1線の駅としては珍しくATOS型放送が導入されていた。

こうして20分くらい列車に揺られ、10時3分には高麗川に到着した。高麗川駅の端のほうには上屋が無かったので、乗り換えの際少し濡れてしまった。

今度の両毛線の列車が12時30分までなかったもので、無闇矢鱈と撮影をした。両毛線は割と本数は多いようだったが、ほとんどが前橋や伊勢崎が終点となっており、小山直通は1時間に1本程度だ。また、吾妻線の特急草津が午後にもなってまだ3号だったので、本数の少なさに驚いた。まあ、温泉地に午前中から行くような人なんて少ない為かもしれないが(小並感)。





次は両毛線の115系に乗車した。乗車した115系は手動ドアであった。高架駅が多く、前橋、伊勢崎、桐生、栃木は高架駅だ。窓の外は基本的に田園風景だった。高崎で乗った際には余裕で座れたが、しばらく進むと、私の乗っていた列車は4両と短かったせいか、デラタイムでありながら思っていた以上に混雑が激しくなった。



小山に到着すると、今度の水戸線まで相当(約1時間)時間があつた。新幹線の入場券を買って撮影でもしようかと思つたが、新幹線改札の目の前の指定席券売機(VF)で購入できず、係員に買い求める必要があるとのことだったので、そこまではしないと、結局諦めて在来線の駅構内の撮影をすることにした。



小山駅構内は閑散としており、幹線と両毛線との連絡通路に誰もいないような風景を撮ることさえできた。

1時間近く待ち、15時3分ようやく水戸線の発車時刻となった。E501系に乗車したので、小山～小田林間のデッドセクションを通過する際にドア上のLED式案内表示器が消灯した。水戸線には情景の変化がきちんとあったので、面白みはあった。

友部に到着すると、今度は常磐線に乗り換えた。もうそろそろ逆方向の下り列車は通勤ラッシュになりかける頃だ。土浦までは一面田園風景である。また、列車が相当スピードを出しており、運転台背後から速度計が『128km/h』を指しているのを確認できた。これはTXですら出さない(TXのATOの制限速度は127km/h)スピードだ。常磐線は高速化を他の路線に比べて積極的に行っており、1990年代には、TRY-Zという実験車両を走らせていたことで有名である。ちなみにTXも将来の160km/h運転を考慮しているらしい。

高速走行をする常磐線に1時間以上揺られた後、成田線(我孫子支線)に乗車した。すでにタラッシュであったため、10両であっても席が埋まる程度の混雑はした。しかしそれは束の間のことであり、布佐、木下辺りでは余裕で座れる状態になった。

さて、そろそろ旅も終わりが近づいてきた。成田駅で普通千葉行きに乗り換えた。成田駅の普通列車は、基本的に千葉方面の列車が2番線、佐原方面の列車が5番線から発車するが、タラッシュ時には逆転することも多い。他にも、上り成田エクスプレスがわざわざ副線側の1番線を通過したり(上り主本線は2番線)、1日1本だけエアポート成田が1番線から発着したり(基本的に3番線発着)、我孫子支線が5番線から発着する(基本的に6番線発着)ことがあったりと成田駅には千葉駅並みに謎が多い。千葉駅も佐倉・四街道方面から東京方面への直通列車が佐倉方面主本線の10番線に入線することがある。ちなみに成田駅は6番線を除きどの番線も4方向全て発着可能な構造の運転取扱駅だ。千葉行きの普通列車に乗車し、そのまま四街道に帰る…訳にはいけないので、物井で改札を出ることとなる。物井駅に乗車駅証明書発行機が設置されているということには驚いた。窓口が有人の時間帯でも乗車駅証明書発行機自体は稼働しているようだ。



物井駅で15分程待ち、快速横須賀行きに乗車した。これが最後の列車だ。この列車を降りた後、四街道駅で改札を出て、12時間29分に及ぶ旅は終わりを告げた。

**お疲れ様でした(笑)。**

### 3. まとめ

ルート (  は改札を出入りしたことを示す ) :  → 千葉 → 蘇我 → 東京 → 大崎



→ 川越 → 高麗川 → 高崎 → 小山 → 友部 → 我孫子 → 成田 →  →

運賃：IC…370円 切符…380円

かなりリーズナブルに旅行できたと思う。ただ、四街道は電車特定区間外な上、四街道～物井間の営業キロは4.2kmもあるので、運賃はIC185円、切符190円になってしまう。これだけは容赦せざるを得ない。

### 4. おわりに

長めの原稿となりましたがいかがだったでしょうか？次回は夏休み中の東武東上線かTXの鉄道旅行についてまとめたいと思います。

最後までお読みいただきありがとうございました。

※成田線 E231 系の画像は Wikipedia、物井駅改札の画像は「みなみかぜのゆくえ」より

# 四国鉄道の旅Ⅲ

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。晴れとは言いませんが…NO.U.DA.です。

本日は、なずな祭鉄研ブースに足をお運びいただきましてありがとうございます。  
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)。  
今回の四国鉄道の旅Ⅲにてシリーズ**最期**とさせていただきます。**最期**までよろしく  
願います。文化祭号ということで緊張していますが、**最後**まで読んでいただければ  
幸いです。

## 本日のルート

宇和島 6 : 3 5 → 予讃線特急いしづち・しおかぜ10号岡山行 → 松山 8 : 0  
3

(伊予鉄道高浜線大手町・古町駅間路面電車とのダイヤモンドクロス撮影)

JR松山駅前 9 : 1 5 → 坊っちゃん鉄道撮影

松山 9 : 2 8 → 予讃線普通電車伊予西条行 → 今治 1 0 : 3 8 (駅前ぶらぶら  
と)

今治 1 0 : 5 8 → 予讃線特急しおかぜ14号岡山行 → 伊予西条 1 1 : 2 1  
(鉄道歴史パーク in S A I J O 見学)

伊予西条 1 4 : 2 6 → 予讃線特急しおかぜ20号高松行 → 多度津 1 5 : 2 2

多度津 1 5 : 5 0 → 土讃線特急南風15号高知行 → 阿波池田 1 6 : ~~3 0~~ (5  
0)

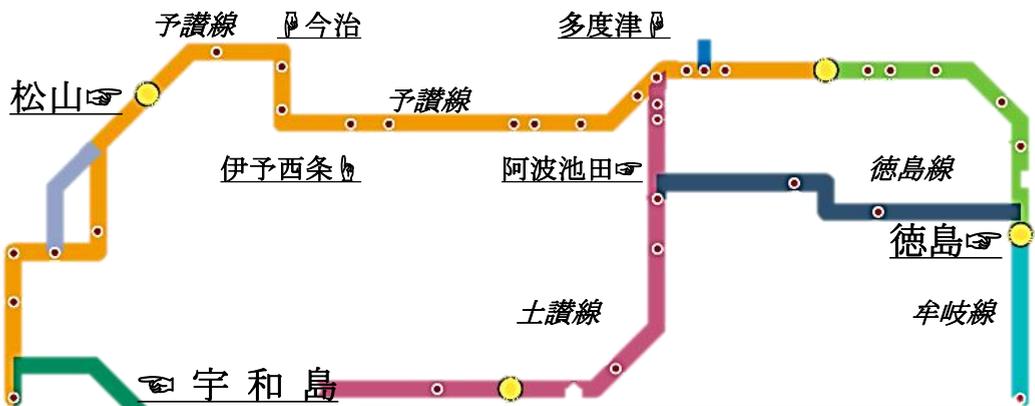
阿波池田 1 6 : ~~3 7~~ (5 1) → 徳島線特急剣山10号徳島行 → 徳島 1 7 : 4  
6

徳島 1 8 : 0 1 → 牟岐線特急ホームEXP阿南1号阿南行 → 阿南 1 8 : 2 8

阿南 1 8 : 3 5 → 牟岐線特急ホームEXP阿南2号徳島行 → 徳島 1 9 : 0 1

※太字の意味は後程わかるとして。

地図だとこんな感じ・・・。



阿南



## 1、宇和島にて

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(大柘線、久万高原線)に乗り降り自由な切符です。今回の旅は、愛媛県宇和島駅から徳島県徳島駅までです。早速ですが、四国鉄道の旅〜Ⅲ〜スタートです。

旅の始まり宇和島駅で紹介したいのが近代化遺産の宇和島運転区です。(前回部誌とかぶりますが主役は**お客様**です!)。宇和島に立ち寄った際はぜひぜひ見ていただきたいです!

…宇和島運転区…

JR予讃線、予土線の終着駅に併設された運転区で敷地内にはSL時代の面影を残す扇形機関庫が存在しています。全国に12棟しかなく、四国では唯一ここにあります。



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。（無論）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！**だが**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…。

さて、宇和島を出発した私ですが、乗った列車は四国あるあるアンパンマン仕様の2000系でした。四国にはアンパンマン仕様、通称アンパンマン列車がいっぱいあります！例えば、ここ予讃線にはドキンちゃん号、ばいきんまん号、カレーパンマン号などキャラクターごとのイメージをモチーフにした列車が存在し、外装問わず内装までかなり凝っています。ちなみに私はドキンちゃん号に乗車しました。

## 2、愛ある伊予灘線（伊予市～伊予大洲）

現在、宇和島駅、松山駅を通る全ての列車は内子線経由で運転されています。個人的にはこの区間は私が今一番気に入っているところです。かわいそうなことに本当の予讃線は愛ある伊予灘線なのです。近年、利用者の減少からある観光列車が登場しました。ご存知の方もいらっしゃると思います。そう、「伊予灘ものがたり」です。今回はその列車紹介も兼ねて魅力を語らせてください。

伊予灘ものがたりは1日4便運行されます。各旅（ものがたり）は時間によって見え方を変える車窓と、地元愛媛のおいしい食事を存分に楽しむことができます。ここで各旅の食事とコンセプトを紹介します。

大洲編：

双海編：



「伊予の小京都、大洲へ。」

8：26 松山 → 10：28 伊予大洲

「どこまでも続く、穏やかな伊予灘。」

10：51 伊予大洲 → 13：12 松山

伊予灘に映る列車の姿は鉄オタ必見です！大洲編は朝ということでサンドウィッチ、双海編は天ぷら、ロールキャベツ？…まあ、見た目おいしそうです。

八幡浜編：

道後編：



「八幡浜は活気溢れる産業先取りの街。」

「お城とお湯と文学の街、松山へ。」

13：28 松山 → 15：52 八幡浜

16：06 八幡浜 → 18：06 松山

昨年、日本経済新聞日経プラス1何でもランキング「お薦めの観光列車」にて全国1位に選ばれた伊予灘ものがたり。今年、お陰様で7月31日八幡編をもって累計乗



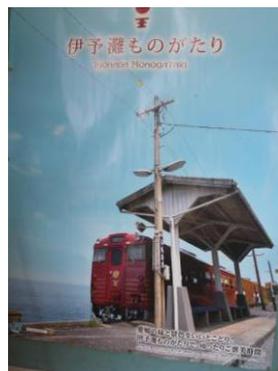
車人数4万人を達成いたしました！ただでさえ乗車券がとりににくい昨年、某ビール会社の懸賞に見事あたりまして八幡浜編、私も乗車しました！感想を言いますと景色はサイコー、料理もサイコーでした（本当）！

この写真の場所どこかで目にしたことはありませんか？愛ある伊予灘線に位置する下灘駅です。このドラマにあるようなロマンチックな雰囲気、鉄道雑誌や青春18切符の広告にたくさん取り上げられている場所です。



### ←キロ47形

キハ47 501と1501を改造・改番され、キロ47 1401とキロ47 1402として在籍しています。キハ47の車両としては唯一松山運転所に残った車両です。



### 3、松山にて～ダイヤモンドクロス～

この旅の一つの目的でもあった電車と電車（正確には路面電車）の線路と線路がクロスしている全国的にもとっても珍しいところダイヤモンドクロス。私はそこで電車の通過を待ちました！（下写真：ほんとにクロスしてる～）



↓上から見ると…。（お～クロスしてる！）



←第二の大手町  
乗り換え案内で  
検索かけるとい  
つもここと引っ  
かかります！

結果：見事なクロスアップリでした(以上)。



←松山市内を走る伊予電鉄路面電車。朝の通勤時間帯だったので満員でした。なぜか昭和を感じるレトロな車両でした。

#### 松山名物

#### 坊っちゃん列車→

明治21年（1888）から67年間松山を走った蒸気機関車を復元。夏目



漱石の小説坊っちゃんに登場したことが名前の由来。以前は本当のSLでしたが、煙の迷惑から今はディーゼルとなっているそうです。一乗

車300円で乗れるので観光にもってこいです。

#### 4、伊予西条にて～鉄道歴史パーク in S A I J O～



伊予西条駅はテノール歌手の秋川雅史さんの出身とのことで接近放送に「千の風になって」が使われています。駅降りて最初に目に入ったのは最近まで活躍してたであろうフリーゲージトレイン（車輪の幅を線路に合わせて変えることができるつわもの）です。



四国で唯一ある鉄道博物館。新幹線生みの親第四代国鉄総裁十河信二の出身ともあって0系新幹線も展示されてました。他展示車両をいくつか挙げるとDF50-1、DE10-1、キハ65-34、C57-44などが展示されています。いしづち、しおかぜに使われる8000系四国で唯一特急の顔をした車両といえるでしょう。なぜか左右対称ではない。

#### 5、多度津にて

予讃線と土讃線の分岐点となる多度津駅はJR四国の駅の中では最も早い明治22年に開設されました。構内にはSL時代の名残を残す2基の給水塔が現存しています。一基



目煉瓦製の給水塔は大正2年頃建築、二基目鉄骨製の給水塔は昭和初期の建築といわれています。SLがそこらじゅうを走っていた時代は各地に給水塔がありましたが、今は全国的にも少ないのではないのでしょうか。また、多度津駅のように異なる年代の給水塔が当時のまま残されているのは珍しいと思います。



←121系：電車



←↓8600系新型車両



3両編成2本、2両編成3本が在籍。まだ試運転時代だったため、めったにその姿をみることはなかったので偶然の対面。

## 六、阿波池田～遅延～



←こいつが20分遅れた！

単線大陸の四国では列車は駅で待ち合わせを行わねばなりません。前から来る列車のすれ違い待ちの為、大歩危駅でボケーっと20分待たされました。「これではお目当てのゆうゆうアンパンマンカーに乗れないっ！」焦った僕がバカでした。列車が阿波池田に着くと反対ホームにちゃんとアンパンマンカー

が止まっていたではありませんか。私はJR四国を改めて立派な会社だ(土から目線)と思いました。朝の市川大野。ホームルームギリギリに間に合うはずのスクールバス、僕は毎度のこと助かっていました。しかし、ダイヤ改正後どうでしょう。信号待ちをしている私を置いて発車してしまう…。でも、JR四国の対応は違った。20



分でも乗ってくれるお客を待っていてくれたんです。(感動)

←剣山キハ185系

ヘッドマークはアンパンマン！

↑吉野川を渡るアンパンマンカーオレンジ (別日撮影)



←ゆうゆうアンパンマンカーキハ186を改造。アンパンマンづくしのキッズルーム

装備。

## 七、徳島にて



阿波池田を20分遅れで発車した私ですが、**定刻通りに徳島駅に到着しました!**

名前に魅かれたのでホームエクスプレス阿南を往復で乗ることに。特にどうといったことはなく、楽しい旅も現実へ終わりが近づいてきました…。

終わりに入る前にもう一つ自慢したいことがあるのでいいですか? (唐突)

## 八、NICHIBOTU



撮影地忘れてしまったんですけど、この編成前面の黄色いラインがなくて変ですよ。実はこの車両南風・しまんとに使われる2000系の試作車2201系なんです。

試作車とはその形の車両がたくさん造られる前に試に造られた一台しかない車両です。他の車両とは違い、TSEとかかかれています。「Trans

Shikoku Experimental」の略となっています。

四国鉄道の旅Ⅰ～Ⅲどうでしたでしょうか? まだ鉄研に入って三回しか部誌を書いていない私は他の題材を書いたことがありません。鉄道研究部という自由な身である以上、常日頃からネタを集める為に勉強を犠牲にしていくことをここに誓いまして**最期**の言葉とさせていただきます。市川学園の将来を担う皆さん、今は勉強頑張って中学生になったら趣味に没頭しようぜ!**最後**まで読んでいただきありがとうございました。アディオス!

参考文献:

- ・全国版コンパス時刻表 2015年5月号 交通新聞社
- ・JR四国時刻表 2015年度版 JR四国
- ・全国鉄道旅行 昭交社
- ・るるぶ四国 2016年度版 JTBパブリッシング

# 行き当たりばったり撮影記 08

4年2組17番 堀田 浩生

皆さんこんにちは。春休み真っ只中(編集当時 3/9。まだ答案すら帰ってきてない)でネタを探すのにも一苦労している今日この頃。そういえば随分と前の話になりますが、カメラを変えました。なので一部写真の縦横比が違う写真が紛れているときがありますが、気にしないでください。前回の最後に「青森に行くんだよ」的なことを言った所からのお話になります。

## 遙か 800 キロのヴォヤージュ

僕「着替えよし、カメラよし、充電よし、スマホよし、3DS よし、スイカよし。さあいくぞ!!」

三時間後

僕「着いたー」

ごめんなさい青森行けませんでした。

僕だって青森行きたかったんですよ。でもなんか行き先が勝手に札幌になって「えー」みたいな。確かに久々の札幌は嬉しいんですけどせめて行くなら函館に  
(ry

というわけで札幌にやってきました。新千歳の吉牛で朝ご飯を食べた後その辺にいた快速に乗り、早速札幌に



いきません。まずはカシオペアを撮りに苗穂の近くにある撮影地に行きました。



↑もう長くない命 785系



↑北海道の主力のうちの一つ 731系



↑道央爆走特急 キハ 283系



↑電源車はいねがー DD51-1148+E26系

この後札幌でラーメンを完飲した後、新札幌に向かった。カシオペアも目的の一つではあったが、今回のダイヤ改正で無くなってしまいう快速エアポート+スーパーカムイ(以後エア特)や、スーパー白鳥廃止で余剰となった789系を使用して置き換えると思われる785系・キハ183系を狙いに行くという行程を組んだので割と時間が無かったり。



↑チート国鉄気動車 キハ 183系



↑クマ DF200-119+コキ



↑空港連絡の要 733系 3000番台



↑星空の舞う夜に DD51-1148+E26系

撮影中雪が降り、ピントに苦しめられましたが、降雪と絡めた写真なんて関東ではほぼ撮れないのでよかったかなと(スーパーとかちが犠牲になった模様)。

## その夜

(明日朝、はまなす撮ったら苗穂で色々撮って新千歳行くか。新夕張は時間と電車が無かったので今回はパスだな。明日早いし今日は寝るか。はまなすは40分遅れているらしいしちょっと寝坊しても問題なさそうだな…)

## 翌日

(無言で時計を見る)

「6時…7分…?」

- ・はまなすの札幌到着時刻は6時7分
- ・40分遅れで6時47分
- ・ホテルから札幌駅まで徒歩10分ほど

中の人走った。1500m 6分40秒のペースで全力疾走しながら札幌に向かった。そして札幌にやってきたときにはぎりぎり間に合いそうな電車が1分前に出て行っていた。信号許すマジ。走者にやさしい街づくりを。

結局札幌で撮ろうとするものの、望遠が足りず死亡。さらに、広角レンズを忘れるというグダグダっぷり。

結局変な写真を撮って撤退。この後平和駅で撮影し(全カット)、ホテルに戻って朝食を食べた後チェックアウト。この後は全て苗穂駅周辺での撮影となります。



↑ 老いぼれロングランナー

キハ183-215+キハ182-?+キハ183-?+キハ183-?

オホーツク



↑ いざ最北端へ

キハ183-1503+キハ183-502+キハ183-155?

サロベツ



↑君何次車なの？

721系「快速エアポート」



↑気動車最速(表定速度的な意味で)

キハ281系「スーパー北斗」

その後、札幌から785系運用の快速エアポートに乗り、新千歳空港に向かった。札幌での客総入れ替えによるごたごたっぷりは涙なしでは見られなかった。

## あとがき(Q&A)

Q.今回の遠征の感想を

A.札幌行きたい

Q.今回の遠征の反省を何か

A.数ではなく質を求めるべきだった

Q.次に遠征に行くとしたらどこに行きたいですか？

A.札幌

Q.他にいくところはないんですか？

A.あります

Q.具体的にどこに行きたいですか？

A.秋田、仙台、福島、名古屋、岡山、広島、九州ですかね

Q.最後に何かの言葉を

A.鹿島神宮はいいぞ...

ここまで読んでいただきありがとうございました。

# 懐古

5-6-13 高橋知也

## ご挨拶

皆さんこんにちは。本日は市川学園文化祭鉄道研究部ブースにご来場頂き誠にありがとうございます。高2の高橋です。最後の原稿は私の部活に入ってからのお気に入り写真集で締めようと思います。

## 驚く

まずは中学1年のころ。この時期はひたすら古い車両を愛でることが美德だと盲信していた。受験終わりでちょっと遊びに兄のカメラを拝借し東急へ。しかし、中1の自分は車両のことには疎く、とりあえず池上線には古い車両いるんじゃないかなというくらいの意気込みでいた。そのため初めは左側写真の7700系などを撮っては昭和のステンレスカーはええなあと興奮していた(7000系現役時代、私は生まれてないのだけれど)。そんな中出会ったのが中央写真の1000N系。この車は日比谷線直通用の1000系を分割して運用する目的で作られた貫通路が中央にある1000系。しかし当時の私はそんなことなどつゆ知らず、右側写真の1000系のイメージが強かったので正直驚いた。帰ってから1000Nについてめっちゃ調べたのを覚えている(勉強しろよ…)



## 追う

小学生の頃は列車に乗ることをメインに楽しんでいました。それこそ俗にいう「大回り乗車」を好んでおり、特定の車両をひたすら追っかけるということはあまり無かった。今でこそ好みの車両の運用を調べたりしているが、当然そんなことは未経験だった。特に5、6年生の時は日付の融通効かなかったからね(言い訳)。

そんな「追っかけ」の原点は中2の時のこの流山の「な



の花」。地元から遠くなく、上野に行くたびに馬橋で見ていた車が無くなると知り、興味本位で向かうことにした。1日かけて様々な撮影地を転々とした。事前に調べた撮影地で周りのマニアの中に紛れて「なの花」の撮影し、その合間には西武が大好きなおじさん達と話し(元々西武の車だから)、趣味の世界の和やかな雰囲気を味わえた。

旅行先でも駅からは大きな移動をしなかった当時の私にとって、この時得られた自分の足で歩く喜びや、地元の人たちとのコミュニケーションの楽しみは大きく、今でも鮮明に覚えている(そんな昔じゃないから当たり前か)。

### 捻くれる

中2から嵌り始めた撮影。中3からはエスカレートしていった。でも普通に車両撮ってもつまらないのかなと思い始めていたころ、夏休みにサンライズエクスプレスで出雲へと行った。そんなとき撮ったのが右写真。サンライズの車内からの夜明け前。大体朝5時前くらいだったかな。よく雑誌とかで見る伝統の流しに挑戦してみるつもりで、個室内で周りの目を気にせず何枚も撮って遊ぶ。因みに三脚要らず、手軽だね。旅行先に着く前から興奮気味でこんなことして遊んでいたためカメラの電池が切れそうになり、焦ったのはいい思い出(笑)。



### 拘る？



LUMIXのデジカメでただ闇雲に撮影をしていた中、とある機能に気づいた。LAWってなんやろと思い、試しに使ってみる。どうやら画像編集の時に画質を維持できるようだ。そうと分かれば実践のみ、千葉の方へ向かう。

するとどうだろう、現像すると空の青が物凄くきれいに映る。当時はLUMIXの画質に不満を感じ始め、「俺も一眼レフ欲しいなー」と思っていた頃だったので、今まで何で気づかなかったんだよ、もっ

と努力しろよ俺、と自分に後悔。

## 帰る

LAWの後悔もつかの間、英検受かった祝いで念願の一眼を購入。といっても高1の冬休みのことだったので、何も気にせず遊べる機会も残り少ないのではと思い、地元路線をメインにふらつくことに。

そうして向かった先は茨城。物心ついた時から走っていた415系。白電と銀電の無茶苦茶な編成組成で私のこの趣味を悪化させた原因の一つである415系。友部以北に運用を転向した後も度々会いに行っていたが、引退宣言がでるとやっぱりもう一度行かねば、という使命感に襲われたのである。

引退が表明されれば今まであまり注目を浴びない常磐・水戸線も撮影者で混雑するのかなと思っていたが、意外にもどこへ行っても撮影者は自分一人。

嬉しいような悲しいようなちょっと複雑な気持ちの中、1月の頭の茨城で大はしゃぎ。自分の趣味の原点への回帰、そして既知のものを掘り下げる面白さがたまらなかった。

## 終わりに

そして今に至る(笑)。この部活にいた中1から高2までの「鉄活？」を通して私は考え方や物の見方がだいぶ変わった気がする。

趣味というのは基本自分の息抜き、遊びといったものだが、学ぶことも多くあると思う。中1の時の1000Nを見た「驚き」。『なの花』を追っかけ回した時の新しい楽しみへの「開拓」。サンライズの車内で遊んだ「挑戦」。房総の209系を撮る時までの自分のカメラの理解不足による「後悔」。そして趣味の出発点の415系を見つめなおす「回帰」。これらすべての経験は何らかの形で私の生活をポジティブな物にしてくれるだろうと信じているし、実際今でも「あの時が無かったら苦に思っていたらうなあ」と感じる機会が多い。部活から引退してからも精進していきたいと思う。

まあ近いうちに大学受験も控えているし、甘っちょろいことも言っていられないですな(笑)。

とにもかくにもこれで私の最後の原稿を締めくくらせていただきます。部誌「HINODE」を手にとって頂いた皆様、ここまで読んでくださった皆様、過去私の原稿を読んでくださった皆様、心より感謝を申し上げます。それでは、市川学園文化祭をお楽しみください！



# ご当地メロディいろいろ Vol.2

5-1 木下 開

## 1.はじめに

どーも木下です。本日はなすな祭にお越しいただき、ありがとうございます！さらに北館5階という辺境地に…。

さて、前回に続いて今回もご当地メロディについて。前はVol.1とは書きませんでした。というのも、Vol.2書くつもりなかったんですw 本当は前回の原稿に全部入れてしまう予定でしたが、締め切り間際だったので、カット祭りを実施。ということで、前は「歌手・作曲家のゆかりの地」「プロ野球球団の本拠地」のみ書きました。今回はそれ以外のものを書きます。かといって全部紹介はできないので悪しからず(ぶっちゃけ今回も締め切り間際なので…)。

ちなみに、今回が最後の部誌なのでこれまでの振り返りでもしてみようかとも思ったのですが、2ページとかで終わりそうなので、ご当地メロディに甘えました。最後の方でちょっと振り返りしようかなと考えています。

## 2.ご当地メロディとは

面倒なので前回のコピペ…。

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(ここまで前回のコピペ)。今回は「地域にゆかりのある曲」から僕の独断と偏見で選んで紹介します。五十音順、写真は全てWikipediaより。

## 3.地域にゆかりのある曲

### うなりくん、なう！(成田駅)

千葉県成田市のマスコットキャラクター、「うなりくん」のテーマソングで、2014年7月1日からJR成田線・成田駅で使用しています。

ちなみに、うなりくんは宇宙から成田空港に降り立った設定で、成田名産・ウナギの形をしていて、背中に飛行機の翼がついているというなんともシュールなゆるキャラです。ぜひググってその姿をご覧くださいw

## 証城寺の狸囃子(木更津駅)

「しよ、しよ、しょうじょうじ、しよじよじの庭は〜♪」と始まる童謡「証城寺の狸囃子」。和尚に負けるまいと狸たちが腹鼓をポンポンと叩くというユーモラスな曲。この曲は野口雨情で、彼が木更津にやってきたときに、狸囃子の伝説を聞き、作詞したもの。このことから、2004年10月16日からJR内房線・久留里線の木更津駅で発車メロディとして使用されています。

舞台となったのは「證誠寺」(写真)という実在する寺。ここで違和感を覚えた方もいるかもしれません。そう、寺の漢字が違います。この理由について野口雨情は触れていないので詳しくは分かりませんが、いくつかの説があります。

1つはあえて違う漢字を使うことで、一般的な童謡として広めることを狙ったという説。「木更津市史」に載っている理由です。

また、もっともよく言われている説は、当時の證誠寺の住職が歌詞に猛抗議したという説。狸たちと一緒に夜中に騒ぐなどということをして住職ともあろう人がするわけがないというわけです。そこで野口雨情が漢字を変えることでそれ以上問題が大きくならないようにしたということです。



## すみれの花咲く頃/鉄腕アトム(阪急宝塚駅)

日本を代表する劇団「宝塚歌劇団」が初公演から100年を迎えたということで、2014年3月21日から劇団の代表曲である「すみれの花咲く頃」を阪急宝塚本線・宝塚駅の発車メロディとして使用を開始しました。

また、今津線のホームでは「鉄腕アトム」を使用しています。原作者の手塚治虫が幼少期のころに宝塚市に住んでいた・よく宝塚歌劇団を見に行っていた・現在は市内に「手塚治虫記念館」(写真)があることなどの理由から採用されました。



ちなみに、鉄腕アトムは他にもアトムが高田馬場で誕生したという設定であり、鉄腕アトムのアニメの制作を手掛けた手塚プロダクションの本社があるという理由から、山手線・高田馬場駅、その手塚プロダクションのスタジオがあるという理由から、武蔵野線・新座駅でも採用されるという人気ぶりを発揮していますw

### 第三の男(恵比寿駅)

「エビスビール」のCMソングに使用されている曲。これはイギリスの映画「第三の男」のテーマ曲です。元々、JR 恵比寿駅は日本麦酒醸造(現在のサッポロビール)の工場から出荷されるビールを発送するために作られた貨物駅。現在、工場は移転してしまいましたが、恵比寿駅はエビスビールと共に発展していきました。その後、地元商店街などからの要望から、2004年10月21日～12月24日の2か月限定で使用されました。そして、これが好評だったことから、2005年6月6日から前回使用したものを短くまとめたものを使用しています。

※お酒は20歳になってから。

### ロッテ・Fit's/ロッテ・コアラのマーチ(新狭山駅)

大手菓子メーカー・ロッテの狭山工場の最寄り駅ということで、2014年10月1日から西武新宿線新狭山駅の1番線でFit's、2番線でコアラのマーチのCMソングを発車メロディとして使用しています。

個人的にプロ野球球団をもつ西武の駅に同じくプロ野球球団をもつロッテのCMソングを使用していることに少しだけ驚いてたり。

### Zip-A-Dee-Doo-Dah/It's A Small World(舞浜駅)

言わずと知れたネズミ王国、ディズニールゾートのお膝元、舞浜駅。2004年6月14日から期間限定発車メロディを使用した期間を除いてこの2曲を使用しています。

その期間限定発車メロディですが、今まで4種類も使用してきました。そして、現在は2016年4



月15日から **When Your Heart Makes a Wish** を使用しています。これは、ディズニーシー開園15周年記念イベントのテーマソング。2017年3月17日までの使用を予定しています(通常時の発車メロディと過去に使用された3種類の期間限定発車メロディについての記述はHINODE209号に書いたもので、省略します)。写真は東京ディズニーランドのIt's A Small World。

## 4.今後のご当地メロディ

計画中のご当地メロディや、僕の勝手なご当地メロディ紹介をしようかなと思います。

### X JAPANの曲(館山駅)

言わずと知れた大人気ビジュアル系ロックバンド・X JAPAN。そのリーダー・YOSHIKI と、ボーカルの Toshi が館山市出身ということで、JR 内房線・館山駅の発車メロディを X JAPAN の曲にしようと、地元の「YOSHIKI さんを館山に呼ぶ会」を中心に活動しています。

僕は、X JAPAN の曲は「紅」しか知らないののでどの曲がいいんじゃないかとは言えませんが、実現したら、ロックな曲がどんなメロディになるのか、気になります。

### TUBEの曲(藤沢駅)

現在、茅ヶ崎駅ではサザンオールスターズの「希望の轍」が発車メロディとして使用されています。僕は、「サザンがあるなら TUBE も！」と、思っています。

実際、2010 年に TUBE がデビュー前にライブを行っていた、彼らの原点である藤沢市から全国ライブツアーを開始し、その際市長が「TUBE の曲を発車メロディにしたい」という発言もしていました。ただ、6 年前の発言で、その後の動向も何もないので、おそらくボツになっているでしょう…。

ちなみに、僕の考えとしては、TUBE は夏をテーマにした曲しか作らないので、夏限定で使用するなんていいんじゃないかと思っています。「Summer Time」とかよさそう。

### 栄冠は君に輝く or 六甲おろし(甲子園駅)

阪神本線・甲子園駅では、接近メロディに、春の選抜高校野球大会の期間中は 2015 年から大会入場行進曲、夏の全国高等学校野球選手権大会の期間中は 2013 年からテレビ番組「熱闘甲子園」のテーマソングを使用してきましたが、それ以外の時期は、他の駅と同じく「線路は続くよどこまでも」が使用されています。

そこで、「栄冠は君に輝く」を使用したらどうかなと思います。「高校野球が開催されていない時期にそれはおかしいだろ」というのであれば、甲子園を本拠地におく阪神タイガースの球団歌「六甲おろし」を使用するのもいいんじゃないかと

思います。甲子園という特徴を生かしてほしいと思っています。

## We Are The Swallows(外苑前駅)

関東にプロ野球球団は5つあります。その中で唯一球団歌が発車メロディに採用されていない球団は東京ヤクルトスワローズで、その球団歌は「We Are The Swallows」。本拠地の神宮球場の最寄り駅である東京メトロ銀座線・外苑前駅は、発車メロディが採用されてなく、未だベルを使用しています。それよりは近く神宮球場があるんだから、「We Are The Swallows」を使用したらいんじゃないかと思えます。

個人的には、去年優勝したしその記念で使用を始めたりするんじゃないかなと思っていたんですが…。

## 名探偵コナンメインテーマ(由良駅)

アニメ化・映画化された大人気漫画「名探偵コナン」。その作者・青山剛昌の出身地には「青山剛昌ふるさと館」があります。JR山陰本線・由良駅は、その最寄り駅。2013年12月15日より、「コナン駅」の愛称がつけられています。駅の周りには登場人物のブロンズ像(写真)が建つなど、町おこしが行われています。

そこで、由良駅の接近メロディに、アニメのメインテーマを使用してはどうかと思えます。

ただ、過去に、地元で盛んに栽培されている「大栄西瓜」の生産100周年を記念した事業の一環で、由良駅の接近メロディを「すいかの名産地」にしようと言う企画があり、JR西日本に要望したところ、「現時点では難しい」という回答があり企画が中止になったことがあります。「コナン駅」という愛称を設定して、接近メロディにコナン関連のものが採用されなかったのはもしかすると同じようなことがあったかもしれません。



## 5.つなぎ

前回はサクサクッと短い文で終わらせましたが、今回は全体的に長文になってしまいました。文字だらけで読みにくいですよね…。申し訳ありません！

さてさて、これでご当地メロディについては終わりです。次ページはちよろっとこれまでの振り返ろうかなと。しばしお付き合いを…。

## 6. 今まで書いた部誌を振り返ってみる

| 203号 | 204号 | 205号 | 206号 | 207号 | 208号 | 209号 | 210号 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 黒部   | 発メロ① | サボリ  | ポケスタ | 合宿   | サボリ  | 発メロ② | ご当地① |

HINODE に初めて投稿したのはなんと中3の新年号(203号)、つまり2015年になってから。黒部へ行ったときの…紀行文(?)のようなものを書きました(あれを紀行文と呼ぶのは紀行文に失礼だ)。今読んでみるともうすごい駄文です(今現在解消されているとは言っていない)。でもなぜか最初に載ってます。なぜだろう…?

そして次に書いたのが総武線の発車メロディについてなんです。そしてその中の一文(ちょい要約しました)がこちら。

「今回はPart1を書きます。今後、別の路線でも書いていこうと思います！」

これ、Part2書いたのこの1年後なんですよね…。つまり前々号(209号)。その間の部誌は何してたのかは上の表の通り。2回サボってますね。そこで書けばよかっただけの話でした。

また、ポケモンスタンプラリーについて書いた時は最後に「来年は千葉県内の総武線にスタンプ増えるかなあ」みたいなことを言いました。そしてなんと！今年はスタンプラリーではなく謎解きラリーというものになってました…。さらに…、千葉県内の総武線は対象の駅が0というえぐい結末だったとさ。

また、前回のラストにはこんな一文が。

「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こうと思います…。」

はい、現在、締め切りまでに余裕なんてありません。最後まで学習しない木下でした…。

## 7. Last

こんな駄文をここまで読んでいただいた皆さん、ありがとうございます！

なんだかんだ、色々ありながらも4年半、最後までてっけんにいることができた。

特に役職に就いたわけでもなく、あまり部に貢献することができなかった僕ですが、様々な人に支えられ、ここまで楽しくやっていけました。感謝で一杯です。

これまで、顧問の谷津先生をはじめ、OBの方々を含む沢山の部員にお世話になりました。本当にありがとうございました！！

Fin

# 終着駅探訪～碓氷の旧線～

3年2組 大熊 謙輔

## 1,はじめに

みなさんこんにちは。市川学園文化祭「なすな祭」および市学鉄研ブースに足をお運びくださりありがとうございます、大熊です。いつもネタのストックがないため出そうにも出せないのですが、今回は鉄研のブースで展示させてもらっている碓氷線に実際に行ってみたときのことを書かせていただきます。読者の皆様の多くはあまりわからないですよ、碓氷線。でも碓氷峠鉄道文化むらならご存じの方はいるのではないのでしょうか。今回は鉄道文化むらも含めた旅行記です。あ、このフォント見づらいですね。さいごまでよろしくをお願いします！

## 2,ことの始め

碓氷峠のことは昔から知ってはいたのですが、興味を持ち始めたのは僕が中一のころにやっていたアニメ「RailWars」(まあ深夜ののですが)がきっかけです。詳しくは調べていただければわかりますが、国鉄が民営化されなかったifファンタジーで、鉄道公安隊研修生の主人公とその愉快的仲間たちが活躍するという内容で、そこなかに碓氷峠が題材にされた話があったのです。一応歴史が好きなので碓氷線について調べ続けていたらのめりこんでいまして、昨年の夏に親を連れて軽井沢へいく名目で、わざわざ横川からバスで碓氷峠越えをしてきました。それで今年碓氷峠について発表することになってこの夏に碓氷線跡に行ってきました。

## 3,横川駅

終着駅探訪恒例の駅説明！

DATA 営業キロ…(高崎より)29.7 km  
開業年月…1885年10月15日  
駅構造…相対式2面2線(中線あり)  
乗降人員…229人(1日平均)



↑横川駅舎。すぐ隣におぎのや

高崎線から高崎駅で信越本線に乗り換えて107系で横川へ。長野新幹線が開業するまで特急街道ただけに高規格・全線複線・ホーム長10両分(今は4両ぐらいしか走ってない)と、しっかりしています。だいたい30分ぐらいで横川に到着。もちろんここで列車は折り返し。奥にも車止めがついていますが、19年前は車止めがなく線路が軽井沢まで続いていたのです。駅構内・構外にはアプトレールやEF63の車輪が飾ってあります。駅から徒歩1、2分で鉄道文化むらですが、僕たちはちょっと手前の「アプトの道」入り口へ。今回のメインディッシュ、碓氷線廃線跡です。と言

っても旧線の方ですから単線分でトンネルも狭いです。鉄道文化むらから2キロぐらい先の温泉施設まで旧碓氷線の線路を使ってトロッコ列車が走っていますが、これ、別の鉄道路線じゃないですよ、ただの鉄道文化むらの遊具ですよ。じゃないと横川駅が終着駅として成立しなくなる…。



←アプトの道起点。すぐ横にEF63がある。



エキチカの鉄道文化むら→

#### 4, 碓氷旧線

気を取り直してアプトの道入場！ここから熊の平信号場跡までひたすら坂道を登っていくのです。たぶん少し前の僕たちなら「ずっと登り坂とか、しんど…」とか弱音を吐いていたと思われるのですが、7月にガチ登山をしてきたメンバーで行ったのでたかが66.7%、3°程度の坂なら散歩感覚ですよ、と余裕こいていました(フラグでもなんでもないですよ！?)。先ほどの温泉施設付近までは新線跡と並行していて、丸山変電所付近まではただ平坦な道(あっても10%)が続いていて、戦う相手は真っ赤に燃える真夏の太陽だけで、日陰もそこそこあるので信号の跡や踏切跡を眺めながら歩いていたのです。それがトロッコ列車の丸山駅、丸山変電所付近から勾配が出てきて、途中の鉄橋付近で65%を記録。最初っからきました…。と言ってもだいたい3°くらいの角度ですからそこまできつとも思いませんでしたが、丸山駅から2,300m進んだらもうホームの高さぐらいまで来ていましたから、きつい坂なのですかね。

↓丸山変電所跡

トロッコ列車が温泉施設付近で新線からそれたところから旧線がスタートです。温泉施設で飲み物を補給し、再スタート。トロッコ列車からも人がたくさん降りてきました。温泉施設に行く人や、アプトの道へ行く人などでしょう。そしてそこから少し歩いて、碓氷線記念すべき一つ目のトンネル、第1号トンネルです。そこそこ長いですが、もちろん明かりもついてます



し、べつに困ったことは特にないです。トンネルを抜けると、そこは山の中でした。出たすぐは木があって日陰なのですが、そこから少し進むとすぐ日向。持ってたよかった日焼け止め！日焼け止めと虫よけとタオルは必須です。次の2号トンネルの手前でなぜか50mくらい逸れるのです。何かと思ったら線路が残されていました。2号トンネルは反対側が見えるくらいで抜けたら碓氷湖があります。トロッコ列車から降りた人はここから碓氷湖の方に降りていきました。



↑ 碓氷湖。赤い橋が目立つ



↑ いっちはーん！しr (ry (トンネルです)

ここから3、4、5と続いていきますが5は長くてトンネルの中なのでかなり涼しくなっています。5号トンネルを抜けたら、碓氷線で一番有名な碓氷第3橋梁、通称めがね橋に出ます。下まで70mぐらいでしょうか。去年通った時は下から見たので迫力があつたおぼえがあるのですが、上からはそうでもない感じでした。というか、5号トンネル抜けたらすぐなのでちょっと拍子抜けした感じですが。渡り切ったらすぐに次の6号トンネルですがその直前に橋の下に降りるための階段があります。そこから降りると旧国道18号線に出て、去年僕が見た景色がそのままありました。「めがね橋はこっちですね。」と思いつつ、また階段上ったのですが、キツイ(確信)。あつれれ〜おっかしいぞ〜？今まで3kmぐらい坂道登ってきたのに全く息が切れなかったのに、数十mの階段で息が切れるとは無念。あの登山のなぜか一段が高すぎる階段が思い出される…。あとあそこらへん山ビルいたんですね、看板かかっていましたし。まあ対山ビル装備は準備していたのですがね。皆さんもお気をつけて。ちなみにめがね橋の碓氷第三橋梁は旧線の方なのですが、近くの新線の方も橋の上から熊の平方面を見て右側に見えます。向こうは複線で、橋が2本かかっています。



左上:今回のめがね橋。くもりです…

右上:上から見ためがね橋。

左下:新線の新碓氷川橋梁。

右下:去年撮っためがね橋。カッコイイ～(バスより)

階段を上ってそこから6号トンネルへ。おそらく熊の平までで一番長いトンネルだと思います。もちろん涼しいですし、途中で横に空気抗もありますし、かなり曲がっていました。やっとでたと思ったらすぐそこには第7号トンネル、といってもそんな長くないですが、これから熊の平まで7号～10号までがこのようにずっと続いています。それでも総延長は6号+αくらいでしょうか。6号はとても長いのです。えらい人にはそれがわからんです。ということは置いて、ここから勾配もそれなりの大きさになってきました。おそらく熊の平まである程度登っていかなくてはならず、碓氷川も通過したのでここからしっかり登れるのだと思います。9号トンネルも入り口から出口まで見えましたね。こちら辺は本当にトンネル一本が短いです。それで9号とそんな長さが変わらないけど曲がっているせいで出口が見えない10号トンネルを超えると熊の平信号場跡に到着します。

## 5.熊の平駅で折り返し

熊の平は新線が開業するまで駅として使われていました。旧線は単線で途中ですれ違い施設が必要となったため、ここに駅が作られました。横軽のいたい中間ですし、すぐ近くに旧国道18号線が走っています。ちなみに本当ならば軽井沢から臨時バスで旧18号線の熊の平駐車場まで行き、そこから熊の平駅に入ってアプトの道で横川まで下りる予定だったのですが、いろいろあって予定が延期しまくって、僕が北海道から帰ってくる日に臨時バスの今季の運行が終了したので(ピンポイント)しょうがなく登りもやることになりました。熊の平駅ですが、10号トンネルから出たらすぐあたりに慰霊碑が立っています。今でこそ辺境の地ですが、昔は鉄道員が多く仕事をしていただけで、宿舎もそこにあったのですが、あるとき土砂崩れが起きて宿舎ごと巻き込み、鉄道員とその家族50名ほどが亡くなられたようです。その慰霊碑と子を抱く母の像も建てられています。そこで手を合わせたあと、線路上へ。一応駅としてつかわれていましたからホームもありますし、変電所も残っています。ちなみにここには新線ももちろん乗り入れていてトンネルが片方に4つあるのです。線路も残ったままですし、アプト式時代に電化されていたとき使われていた第3軌条跡らしきものも線路付近に残っていました。線路の真ん中に砂利で道が整備されていて、構内踏切あとから旧18号へ降りる階段へとつながっていてアプトの道は終わりです。ちなみにアプトの道はオカルトファンの中でも有名らしく、熊の平の変電所は立ち入り禁止になっているのですが、中には訪問ノートが置かれていて、中を見に行く人がいるそうです(皆さんはマネしないように)。ヒルが結構いるみたいです。

一通り見終えて、アプトの道を戻ります。帰りは下りなので楽です。特に変わったことは一回くらいしかなかったのでそのまま横川に到着しました。変わったことといえば、下っているときに、9号付近で熊の平方面へ走っているランナーさんとすれ違ったのですよ。そして僕らがめがね橋に

達するころに後ろからまたやってきて、抜かして、めがね橋の下に降りて行ったのです。そして3号くらいでまたそのランナーに抜かされたのです。脚つよそう(小並)。横川についてからおぎのやのドライブインで食事をとりに行きました。一緒に行った友人は峠の釜めし食べていましたけど、僕は舞茸天うどん食べていましたね。一応上州舞茸天うどんだったので。上州ってついでなので、はい。食べ終わってからも高校野球見ながら少ししゃべっていましたが。

↓熊の平駅、の説明文



↓第3軌条跡(おそらく)



↓熊の平変電所跡。オカルトファン御用達



↓この先は軽井沢だった…



## 6,碓氷峠鉄道文化むら

昼食後、そのまま碓氷峠鉄道文化むらへ。旧横川運転区の土地をそのまま博物館にしています。なので、碓氷線跡でトロッコを走らせていたり、EF63 運転体験をできるわけですが、大宮の鉄博とちがうのは多くの車両が屋外にあり、ほとんどが車内、乗務員室に入れることで、それ目当てで来る人が多いです。僕らはとりあえず入ってすぐの183系を見てから車庫内の機関車を見てから屋外の車両を見て屋内展示を見るという経路をたどりました。あとは…写真でいいですね？



↑入り口の183系あさま



↑乗務員室内



↑客室内も

↓ED42のアプト車輪



↓ラッセルとDD51 トブナン



↓久留里走っていたこやつも



↑(台車が)黒い三四連星



↑デゴイチも健在



↑屋内展示の66.7%標識

一通りみて4時過ぎぐらいに帰ろうとしたのですが、家到着6時くらい目安だったので、乗換案内では明らかに最寄駅到着が2時間多いわけですね。はい、やらかしましたー3時間くらいかかるのかー死にま…せんでしたが(親は特に怒りませんでした、よかった)、まあ慢心の結果です。帰りの電車調べないで行った結果がこれですよ。皆さんもお気をつけて。

## 7.おわりに

最後までお読みくださりありがとうございました。慢心はいけませんね、慢心、ダメ、絶対ですね。この部誌をとっていただいているということは、文化祭に来てくださっているということですが、研究発表もご覧になられたでしょうか？部員がいろいろな話題で研究・発表させていただいています。そちらで模造紙または口頭で碓氷線について発表していたのですがお気づきになりましたのでしょうか？市学鉄研は模型もすごいですが、研究発表もありますので、もし、「研究発表見忘れたーうわぁー！」って人がいらっしゃいましたら次の機会もご利用ください。まだまだ読みづらい文だったとは思いますが、これからも精進していくつもりです。最後まで本当にありがとうございました！

## 参考文献

- ・「RailWars」豊田 巧 著 創芸社クリア文庫
- ・鉄道ファンNo.437 1997年9月号
- ・安中市HP
- ・碓氷峠鉄道文化むらHP
- ・アプトの道観光パンフレット
- ・JRバス関東時刻表

# 惜別「ニューなのはな」～1998→2016～(前)

4年6組 藤田 匠

## ①はじめに

本日は市川学園「なすな祭」 鉄道研究部ブースへお越しいただき、ありがとうございます。

皆さんは夏休み、どちらに行かれたでしょうか？近場では房総、足を伸ばして信州や東北などさまざまだと思います。そんな中でも房総は、「ある車両」の引退に合わせて多くの鉄道ファンや観光客が訪れました。

その「ある車両」、題名でもうお分かりだとは思いますがその活躍は最近まであまり注目されていなかったようで、引退発表までは撮影者もまばらでした。ここでは、なかなか注目されなかったこれまでの活躍を中心に見ていきましょう。

※原稿締め切りの関係上、今年8月の運転分については省略しています。2017年1月号で掲載しますので、しばらくお待ちください。

(市川学園鉄道研究部 公式ホームページよりご覧いただけます)

## ②誕生

JR 東日本 千葉支社管内では165系を改造したお座敷列車「なのはな」が活躍していましたが、直流車のため茨城県内や東北方面に入線出来ないという問題点がありました。これを解決するために、485系を改造した「ニューなのはな」が1998年に運行を開始しました。



(左)君津駅に停車中の「ニューなのはな」

(中・右)座席・座敷の転換が可能

「ニューなのはな」は座席タイプと座敷タイプの転換が可能となっているほか、多目的室や冷蔵庫、通信カラオケが設置されています。座敷タイプでは、通路に

テーブルを設置することで掘り炬燵構造となります。

### ③団体列車としての活躍

通常は団体列車としての活躍が多く、旅行会社主催のツアーや千葉市内公立中学校の修学旅行で使用されました。JR 千葉支社主催のものも多く、千葉県内の地酒を一日中堪能する「飲んでみっぺえ南房総号・北総号」は発売後すぐに完売となるほどの人気ぶりだったようです。



(上)2014年4月6日運転 読売旅行主催(総武本線→鎌倉方面)

(中)2014年12月6日運転 JR 千葉支社主催「飲んでみっぺえ南房総号」  
(両国→外房線→内房線→両国)

(下)2016年6月4日運転 千葉市内公立中学校修学旅行(長野県東部→千葉)

お座敷列車は前面にヘッドマークが付かないため写真だけで何の列車が分からない…のはさておき、一年間を通して多くの列車で使用されてきました。2014年末には錦糸町駅開業120周年を記念し「リゾートエクスプレスゆう」と併結し両国～成田間を走行するという計画もありましたが、残念ながら立ち消えとなりました。

ちなみに上の写真3本の列車に共通する点が「撮影者が2名以下」。撮影地自体がマイナー、という点もありますがこの状態は引退直前まで続きました。

### ④臨時列車としての活躍

前述の通り座席・座敷どちらの状態でも運転できることから、千葉県内を中心に多くの臨時列車に使用されてきました。



(左)2014年7月12日運転 「お座敷山梨もも狩り号」(千葉～甲府)

(前頁右)2016年7月2日運転 快速「お座敷内房」(新宿～館山)

団体列車とは異なり、列車によって満席だったりガラガラだったり混雑率はバラバラだったようです。また千葉支社管内は185系や189系、他のお座敷列車による臨時列車も多く、そちらに撮影者が集まることもありました。

このように撮影者にとっては地味(?)な存在だった「ニューなのはな」、昨年のある出来事でその立場が逆転することとなります…

## ⑤突然の引退騒動

2015年6月1日に千葉県君津市が発行した市広報「広報きみつ」では、市が主催する「君津市民号」に関する記事が掲載されました。そこにはこんな文面が…

※旅を盛り上げてくれたお座敷電車「ニューなのはな号」は今年で引退です。

この記事はインターネット上で広まり、千葉支社の公式発表も無いため突然の引退宣言に鉄道ファンは騒然となりました。私もそのうちの1人でした。

この件に関する産経新聞の取材に対し、千葉支社の回答は

「老朽化などのため、引退が決まっているのは事実」

「時期は未定なので、君津市の記事は誤っていることになる」

と、近いうちの引退が確定することとなりました。ただこの時点でもすぐに撮影者が増えるようなことはなかったと記憶しています。



(左)2015年10月28日運転 団体列車(桶川～伊東)送り込み

(中)2015年11月14日運転 千葉支社主催「飲んでみっぺえ北総号」

(両国～総武本線～成田線～両国)

(右)2016年5月13日運転 千葉市内公立中学校修学旅行(長野県東部→千葉)

引退騒動の後も団体列車や臨時列車に使用されてきましたが、上3枚の撮影時には相変わらず撮影者はまばらでした。そして、右側の写真を撮影した2週間後、千葉支社から衝撃の発表がありました…

## ⑥本当の「引退」

5月27日のプレスリリースで「『ニューなのはな』車両の運転を8月いっぱい  
で終了する」旨と運転終了を記念した臨時列車の運転、鉄道模型やいすみ鉄道、銚子電鉄を楽しむびゅう旅行商品の発売が発表されました。

| 列車名        | 発駅  |       | 着駅   |       | 座席/座敷 |
|------------|---|-------|------|-------|-------|
| お座敷内房      | 新宿  | 8:05  | 館山   | 10:40 | 座敷    |
|            | 館山  | 16:42 | 新宿   | 19:28 |       |
|            | 7月2日運転(全車指定)<br>旅行商品：富浦駅近くの道の駅での模型運転体験        |       |      |       |       |
| お座敷外房      | 新宿  | 8:05  | 安房鴨川 | 10:41 | 座敷    |
|            | 安房鴨川  | 16:03 | 新宿   | 19:28 |       |
|            | 7月3日運転(全車指定)<br>旅行商品：いすみ鉄道車掌体験 or キハ52 乗車→撮影会 |       |      |       |       |
| お座敷犬吠      | 新宿  | 8:05  | 銚子   | 10:47 | 座敷    |
|            | 銚子  | 16:56 | 新宿   | 19:28 |       |
|            | 7月9日運転(総武本線経由、全車指定)<br>旅行商品：銚子電鉄車両基地見学・ドア扱い体験 |       |      |       |       |
| ブルーオーシャン外房 | 大宮  | 7:37  | 安房鴨川 | 10:43 | 座席    |
|            | 安房鴨川  | 16:00 | 大宮   | 19:06 |       |
|            | 7月16~18,23,24日運転(全車指定)                        |       |      |       |       |
| お座敷伊豆箱根    | 千葉  | 11:28 | 伊東   | 14:31 | 座敷    |
|            | 伊東  | 14:28 | 千葉   | 17:23 |       |
|            | 伊東行き：7月30日、千葉行き：31日運転(全車指定)                   |       |      |       |       |
| リゾートあわトレイン | 君津  | 10:38 | 安房鴨川 | 12:31 | 座席&座敷 |
|            | 安房鴨川  | 15:22 | 君津   | 17:27 |       |
|            | 8月6,7,13,14,20,21日運転<br>(指定席4両・自由席1両・ギャラリー1両) |       |      |       |       |

その後、7月6日には日帰りの「乗りつくしツアー」が発表されました。このツアーは8月27日に北総地域、28日に南房総地域を經由するもので、それぞれ新金線(貨物線)、東金線を經由する珍しいルートでの運行となりました。



(左上)6月10日運転 千葉市内公立中学校修学旅行(長野県東部→千葉)

(中上)7月9日運転 快速「お座敷犬吠」

(右上)7月16日運転 快速「ブルーオーシャン外房」(大宮～安房鴨川)送り込み

(左下)7月24日運転 快速「ブルーオーシャン外房」(大宮～安房鴨川)

(中下・右下)7月31日運転 快速「お座敷伊豆箱根」(千葉～伊東)

引退発表後に撮影者は増え始め、7月31日の快速「お座敷伊豆箱根」では家族連れを中心に20人以上が東京駅に集まりました。指定席に関して最終的にはほぼ満席、といった状態になりました。

## ⑦終幕へ

8月に入ると締めくくりとして「リゾートあわトレイン」の運転が開始されました。この列車には8月13日に全区間で乗車しましたが、乗車レポに関しては2017年1月号に掲載予定ですのでしばらくお待ちください。



(左)君津に向け本千葉駅を通過する回送列車

(中)君津駅に停車中の安房鴨川行き「リゾートあわトレイン」

※駅員が持つボードは乗客の記念撮影にも使用可

(前頁右)太海～江見間で太平洋をバックに走る君津行き「リゾートあわトレイン」

乗車時には引退間近ということもあり、自由席は通路・デッキにも立ち客が出る程度の混雑でした。この「リゾートあわトレイン」は2012年に館山～安房鴨川間で運転を開始し、その後運転区間を変えながら観光客の多い時期に運転されてきましたがこの夏をもって終了となりました。

## ⑧おわりに

房総の車両の拠点、幕張車両センターに最後まで残った国鉄型車両「ニューなのはな」。全国的に減少している485系の数少ない生き残りでしたが、ついに役目を終えることとなりました。

引退発表前から撮影機会は限られていましたが、千葉の魅力ある列車の1つとして最後まで輝き続けてくれたと感じています。そして引退直前に房総方面へ多くの臨時列車を設定し、撮影・乗車のラストチャンスを与えてくださったJR東日本千葉支社の方々には心から感謝しております。

最後までお読みいただき、ありがとうございました。2017年1月号もホームページ上でお読みいただければ幸いです(カラーでご覧いただけます)。

## ⑨参考文献

- ・JR東日本千葉支社「ありがとう『ニューなのはな』運転終了を記念して臨時列車を運転します！」

<http://www.jreast.co.jp/chiba/news/press.html>

- ・広報きみつ「2015年6月号」

<http://www.city.kimitsu.lg.jp/cmsfiles/contents/0000010/10048/kimitsu201506-all.pdf>

- ・産経新聞「『お座敷電車引退』千葉・君津市広報紙が“特ダネ” JR東、正式発表せず『時期は未定、誤報』」

<http://www.sankei.com/life/news/150629/lif1506290024-n1.html>

- ・「鉄道ファン必見！！『ニューなのはな』で行く『乗りつくし』の日帰り旅行商品を発売します！」

[http://www.jreast.co.jp/chiba/news/pdf/pre1607\\_noritsukushi.pdf](http://www.jreast.co.jp/chiba/news/pdf/pre1607_noritsukushi.pdf)

# 電車はなぜ遅れるのか

3年1組 深作昂生

こんにちは、これを書いている現在、夏休み直前でウキウキしながらも積み上げられた課題の山に失神しそうになっている深作です。はい、頑張ります。

今回は文化祭号ということでそこまで「鉄分」の濃くない方々もこの記事を読まれていることだろうと思います（もしかしたら鉄道好きなお子さんの親御さんも読まれているかも）。そこで、今回は鉄分の濃くない方でも楽しめるであろうテーマをご用意しました。

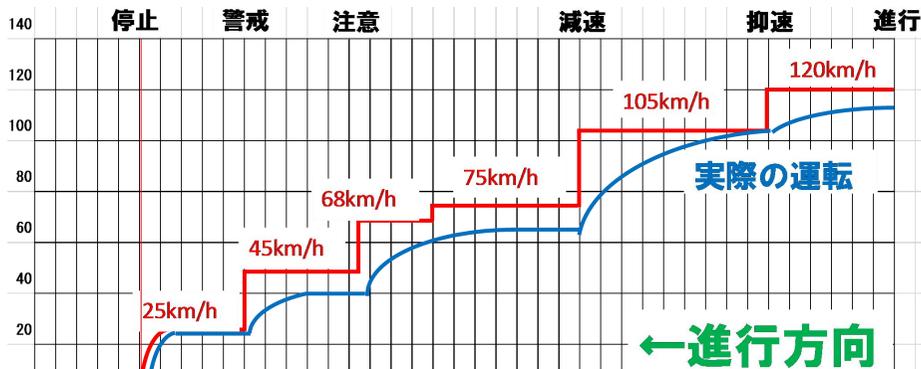
皆さんは、ラッシュ時に何故電車が遅れるのか疑問に思ったことはありませんか？急いでいる時に毎回遅れるためにイライラし、「車内トラブル」で余計遅延することもしばしば。しかし遅延する理由が分かるだけでイライラも和らぐと思います。

この遅延には、列車の安全を確保するためのATS(自動列車停止装置)のことで、「Automatic Train Stop」という装置が関係しているのです。

## 第一章 ATSの仕組み

では簡単に仕組みを解説していきます。といってもATSには会社によって仕様が違ったりするので、京成線、都営浅草線で使われているC-ATSを解説します。

まずは下の図をご覧ください。



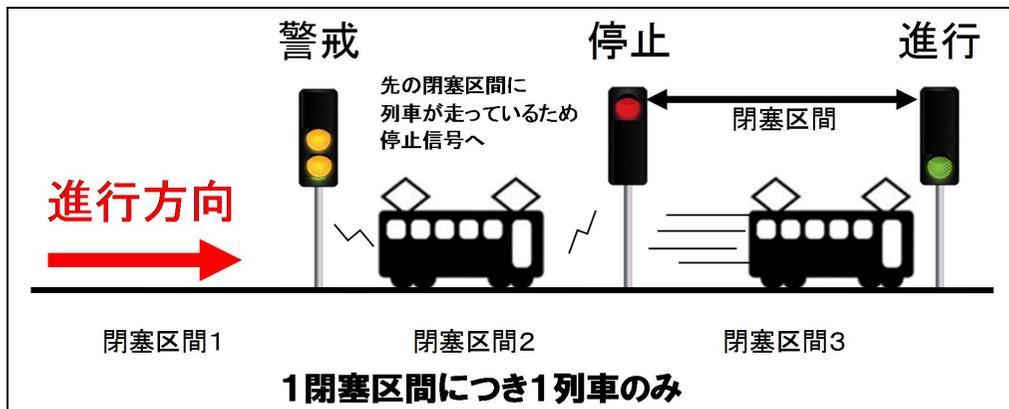
京成成田空港線（成田スカイアクセス線）のスカイライナー限定で使用される高速進行現示(160km/h制限)というのものもあるのですが割愛。

上の図の横軸に書いてある「進行」やら「抑速」というのは信号の表示のことで、それぞれに制限速度が設定されています。

皆さんは、運転士が「出発進行」と言っているのを聞いたことはありませんか？この出発進行という言葉、「出発信号(ホームの端にある信号)が進行現示」という意味な

んです。

そして縦軸は列車の速度で、上の図のは C-ATS 使用時の列車速度の移り替わりの V-T グラフです。都営浅草線内では抑速・警戒現示が無かったり、停止が二つに分かれていたり若干仕様が違いますが、大きくは変わらないので同じものと考えても構わないでしょう。この信号は基本的に下の図のように移り変わります。



図に書いてある通り基本的に信号と信号の間の区間の事を閉塞区間と呼びます。列車の衝突を防ぐため、一つの閉塞区間には一列車しか入ることは出来ないように信号で制限速度を設定することによって、各閉塞区間には一列車しか入ることが出来ないようになっています。

このように、列車の衝突は ATS によって防がれているのです

## 第二章 ATS と遅延の繋がり

さて、皆さまが本来のテーマを忘れかけたところで遅延の話に戻りたいと思います。

ここまでの話でなぜ ATS が遅延に関係するのか疑問に思った方もいると思います。しかし ATS は遅延に大きく関わっているのです。

前章で前の列車のいる閉塞区間によって信号の表示が変わることはご理解頂けたかと思います。しかしそれは前の列車の位置によって制限速度が変わるという事、さらに言えば前の列車が後続の列車に大きな影響を及ぼす、という事なのです。

これが非常に厄介で、前の列車が何らかの理由（混雑や車内トラブル等）で遅れた場合、後続の列車も遅れてしまいます。そしてその列車がまたその後の列車に影響を及ぼして・・・というように遅延が連鎖してしまうのです。

しかしこの連鎖を防ぐために鉄道会社は様々な対策を講じています。

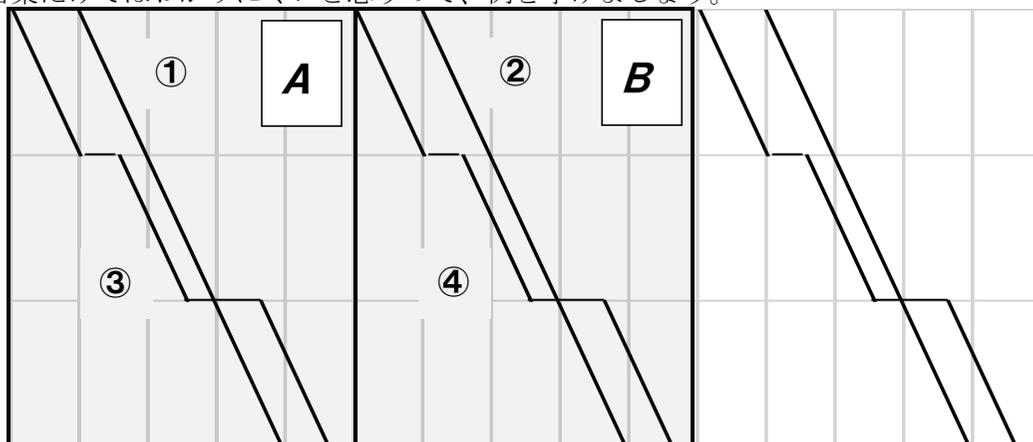
## 第三章 ATS による遅延の連鎖への対策

皆さんは列車が遅延した時、「時間調整の為停車致します」という放送を聞いたことがあると思います。この「時間調整」が対策の大きな役割を担っているのです。

ほとんどの会社ではダイヤにパターンがあります。その周期は20分だったり15分だったりするのですが、このパターンのスジ(ダイヤの事)に乗せることが出来ればダイヤが大きく乱れることはありません。しかし列車が遅延するとこのスジから大きく外れてしまいます。

そこで、このパターンのスジに乗せるために列車を停車させ、次のパターンのスジに乗せ、ダイヤを回復するのです。

言葉だけではわかりにくいと思うので、例を挙げましょう。



突っ込みどころ満載な図ですがこんなスジがあるとします。鉄でない方はこれの意味が分からないと思うので簡単に説明すると、横軸が時間、縦軸が距離(駅)のグラフで、ジグザグの線が列車のダイヤを表す線です。

このときこのダイヤのパターンは四角で囲まれた網掛け部分である事が分かります。

そして①の列車が遅れたとします。この時の対応は、①のスジを②に移動、③を④に移動させるのです。これによってAのパターンを丸ごとBに移動させるのです。この移動のために「時間調整の為停車」するのです。

まあ、当然例外もありますが。(というより例外の方が多いかも・・・)

## 第四章 あとがき

「遅延」を通してATSの長所と短所をまとめてみたのですがいかがだったでしょうか。駆け足な上に拙い文章で非常に読みにくい記事だったとは思いますが、楽しんで頂けたならば幸いです。文才が欲しいでござる。

最後までお読み頂き、ありがとうございました！

# 「鉄道」に 求められるもの



5-1-15 田村 昴大

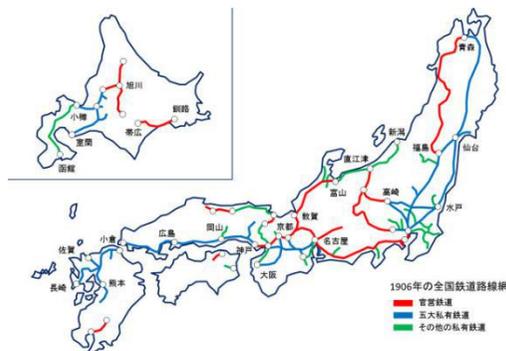
## 1 鉄道の日本流入

明治になり、開国と共に「鉄道」が日本に伝わった。日本初の鉄道は新橋～横浜(桜木町)間に開業した。明治維新以降物流が活発化していた日本にとって、陸上の輸送力増強はなくてはならないものであった。この開業から30年後には7,000kmに達した鉄道網は日本の近代化の一翼を担ったのだ。



以降列強に並ぶ国力を求めた政府の下

で輸送力の増強を成すべく、技術開発が進んだ。日本に限った事ではないが、発展途上国と言われる国々では輸送力の増強が最優先される。道路よりも鉄道が先に発達した日本では、経済成長＝輸送力増強＝鉄道の技術開発 といったように、輸送力の増強が望まれたからこそその鉄道技術の発達だったのだ。



戦後、GHQ 指導により幹線の電化と無煙化(蒸気→ディーゼル)が進行し、特に戦時中には貨物輸送の傍らだった旅客輸送の分野での進展は著しかった。そして1955年以降、日本は高度経済成長期に突入し、さらなる輸送力増強が求められる。大幹線では三線化や、全国的に高性能電車が投入され、現代の鉄道の体系の基礎が出来上がった。電車特急「こだま」は東京～大阪を6時間半で結び、スピードと快適性から人気を博した。

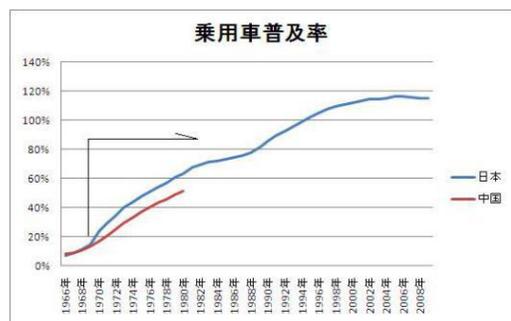
また、経済の発展につれて大都市で働く人が増え続け、新たな住環境が求められるようになると大都市近郊には「ニュータウン」が作られ始める。森林と畑しかなかった台地上に新規に鉄道を通し、

鉄道駅を中心に街が形成されるという世界的にも珍しい体系である。日本経済を支える都市圏の形成には鉄道がなくてはならない物であったのだ。

19世紀～20世紀前半の「鉄道」を振り返ってみると、「質より量」であったことは間違いないだろう。無論、経済発展には量優先が不可欠である。そして、道路網が発達していなかったため陸上輸送の王様は鉄道であったのだ。

## 2 鉄道の衰退と国鉄解体

1964年の東京オリンピック以降、日本でもモータリゼーションが進み始めた。高速道路の拡張や舗装道路の増加等の道路整備、一般大衆にも購入可能な価格の大衆車の出現、オイルショック後の石油低価格化などによって、自動車が利用しやすい環境になったことが要因に挙げられる。また、国鉄での事故の続発、運賃の値上げ、ストライキの乱発による運行の不安定化などが鉄道の利用者離れを招いた。



今までの「鉄道だけが陸上輸送を担う」のではない状況がおこるようになった以

上、競争しなければ営業できないようになり、国鉄では何か新たな対策をする必要性が出てきたのだ。そして、絞った地域向けのデザインや今までの列車ジャンルにない車両デザインを登場させるに至り、標準化が崩れていった。事例を挙げると、一つ目は関東～関西にかけての東海道本線の普通列車や急行列車に使用されていた153系の置き換えである。関西地区用には117系が1979年に、関東地区には185系が1981年に登場した。特に185系は特急形車両でありながら通勤通学輸送にも対応させ、普通列車にも充当するという、それまでの国鉄にはなかった新しい試みのもとに設計・製造された。元々はデッキがない車両として計画されたが、特急に充当した際の居住性に問題があるとして後からデッキありの計画にされた経緯がある。2つ目に、乗っていただくこと、即ち集客を大きく打ち出した、お座敷列車やサロンカーなどのジョイフルトレインがある。今までなかったプロモーションの部分を展開したの



だ。

▲新幹線の開通により余剰となった485系から改造された多くのジョイフルトレインは現在も多く残る

そして1987年、モータリゼーションの進行に対抗しることができず、財政悪化のため全国一律のサービスを担当していた国鉄が解体され、地域主体のJRに転換し地域密着型のサービスが展開されるようになった。前述のように競争が必要になった以上、売り手の都合ばかり考えるわけにはいかず、商品性を検討せざるを得なくなった。機能だけでは成り立たなくなったのだ。JR化以降、車両デザインは同じ用途であっても地域に合わせ



た最適なものとなっていて、それぞれコンセプトにも違いがある。

▲JR九州は奇抜なデザインや色調を列車に採用、一部車両には革張りシートも存在する。

### 3 新しい“鉄道”のあり方

これからの鉄道について考える上で大切なことは、「何が求められているのか」ということだ。社会情勢に応じてそれ自体の意味も変化し、求められているものも変わってくる。国鉄時代初～中期の「輸送量と快適性」のみを追求した鉄道のあり方は当時の社会情勢に適していた。私の考える現代の鉄道に求められている

価値は ①鉄道に乗ること自体の価値 ②都市交通の機能向上の源としての価値である。

#### ①鉄道に乗ること自体の価値

鉄道に乗ること自体の価値というのは、鉄道を単に移動手段としてではなく乗ること自体を楽しむものとして捉える、ということだ。簡単に言うならば「乗って楽しい」列車ということだ。昨今流行りのクルーズトレインや車内で食事が楽しめるレストラン列車などは利用者から好評を博している。

JR九州では日本鉄道史上最高級のサービスを行うクルーズトレイン"ななつ星 in 九州"を運行開始し、報道等でも大きく取り上げられ全国から注目された。また、その他JRでは"TOHOKU EMOTION"(東)、"花嫁のれん"(西)、"伊予灘ものがたり"(四)、"或る列車"(九)などを始めとして、車内での飲食を前面に押し出した観光列車を多数運行している。また、地方私鉄では"レストランキハ"(いすみ鉄道)、"ろくもん"(しなの鉄道)、"おれんじ食堂"(肥薩おれんじ鉄道)などこちらも多くの列車が運行されている。

どの列車にも共通するのが、今までの鉄道とは全く異なる内装と外観、サービスを提供することで今まで鉄道を利用していなかった客を獲得している点である。また、その地方のイメージや名所に因んだ内容を列車に採用し、魅力を報道等に大きく取り上げられることで鉄道とその地域のブランド力を発信している。鉄道

の利用者増にも繋がる上に、地域の魅力を全国に発信できるという大きな利点が存在する。これが鉄道の新たな"価値"の一つだ。

## ②都市交通の機能向上の源としての価値

少子高齢化による中心市街地の衰退や環境問題、公共交通網の不全による生活行動圏の狭小化など、都市がかかえるさまざまな問題を解決する手段として鉄道を利用するべきだ。

例として近年整備が進む"LRT(Light rail transit 輸送力が軽量級の鉄道)"を示す。LRTとは低床式車両、低床式ホームを整備して乗降の容易性等を追求した次世代の軌道系交通システムであり、いわば一般的な路面電車の進化版である。一番の特徴は路面との段差が小さいためノンステップで乗車できることだ。

JR等の長距離路線が都市間輸送を担い、駅から各方面に中距離路線バスが発着する現状を、長距離路線駅から先のLRTが小規模地域間の輸送を担い、そこから先の短距離輸送をバス路線等が担うようにすることにはさまざまな利点がある。一つ目は、乗降の容易化により地域内での人の流れが活発になることだ。路上を走り、固定施設を持つLRTは街の空間を形付ける要素であり、魅力のある街づくりをする上で重要になる。そして魅力あり、楽に行ける場所には人が集まり、経済の活性化に繋がる。また、上下方向の移動が無いためバリアフリーの達成ができ、

高齢者にも優しい街になる。魅力ある街づくりに向けて都市環境との調和を第一に据え、都市全体トータルのデザインを重視するべきだ。2つ目に、適度な運転間隔と運賃を保っている路線では、マイカーから公共交通機関に乗り換える客の利用が増加することで、交通渋滞の解消や地球温暖化対策に繋がる。鉄道と自家用自動車の輸送量あたりのCO2排出量(g/人キロ)の差は明らかであり、環境負担を軽減できる。

このように、LRT等の整備に多くの利点があることは明確だが、現在の日本では整備しにくい環境なのが実情だ。鉄道を整備するには勿論、法律に従わなければならないのだが、鉄道法と軌道法の2つの法律が存在し、どちらの法律を適用するのかが非常に複雑なのだ。新たな交通システムに関する分野を集めた新たな法整備が不可欠だ。

## 4 まとめ

昔と違いモノにあふれている現代では、新しい価値をもたらすことができるものが良いモノだと受け止められることが多い。単に奇抜なスタイリングだけでなく新しい価値を創造し、なおかつプロモーション性のあるものが求められている。「何が求められているのか」を考えた上で鉄道の新しいあり方を見出すべきである。

# 都電今昔物語

5-4-4 稲村 展帆

## 1. はじめに

東京都電車(以下、都電)は2016年現在、運行されている路線は荒川線のみとなってしまったものの、全盛期の系統数は41に上り、これは日本の路面電車史上最大である。これから、その都電の栄華を見ていこう。

## 2. 都電全盛期

かつての都電の路線の大半は併用軌道であった。まだ自動車の普及率があまり高くなかった1950年代までは鉄道が人々の足となっており、都心では国鉄、都電と銀座線や丸の内線などの一部の地下鉄がそれをまかなっていた。都電荒川線の現在と過去の一日の乗車人員を比較すると、平成26年度では約4万5000人なのに対し昭和35年度では約164万人であることから、当時の都電の重要性は歴然である。



具体的に当時の路線図を見てもらいたい。かなり細かく路線が張り巡らされている。当時の繁華街だった中央区、銀座周辺には特に密集している。

また赤羽や志村橋や荻窪など都心から少し離れたところまで路線が続いていて、郊

外からの通勤客も多かったのではないだろうか。また、都電は、もともといくつもの異なる会社によって建設された路線を東京市が全て買収して一元化されたものだが、これは市営モノロー主義と呼ばれる、山手線の内側の交通は国と市で行い民間は介入させないという政策によるものだった。

### 3. 消えていく都電

1950年代の終わりから大衆車の普及が進み、都電はモータリゼーションの波に立ち向かわなければならなかった。しかし都電は他の鉄道路線と比べ明らかに不利であった。大通りのど真ん中を走る都電は渋滞を引き起こすばかりで大問題となり、交通局は1967年～1972年に系統ごとに廃止され、ほぼ全ての路線がバス輸送に代替されました。併用区間が少ない、並行している明治通りは渋滞が恒久的でバス輸送が困難であった、交通ニーズが高く黒字運営が見込める、といった理由が重なって27系統と32系統が統合し、荒川線として今もなお走り続けている。もし荒川線を存続するメリットが少なかったら、都電は完全に消滅していたかもしれないと考えると感慨深いものだ。また、荒川線では新型車両8900形の導入や、7000形に大規模改修を施した7700形を導入するなど運営に積極的なのがうかがえる。

### 4. さいごに

拙く、短い文章でしたが最後まで読んでくださり、ありがとうございます。都電がかつて東京の都心を駆け巡っていたことはあまり知られていないと思います。読んでくださった方々に少しでもかつての都電を知っていただけたら幸いです

さて、これが私の鉄研においての最後の執筆となりました。部誌は自分の好きなことについて好きなだけ表現できるので、書いていてとても楽しかったです。いままでありがとうございました！（写真は市川市内の大和田公園に安置された都電7011）



<参考> 東京都交通局 <http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/information/service/toden.html>

# 合格切符裏話

3年3組8番 片岡 一路

## 1. はじめに

鉄道研究部のブースへようこそ。最近短い部誌しか書いてない（JAM号4ページ、文化祭号提出時4ページ）中3・片岡です。

合格切符裏話と銘打っている通り、今回の合格切符製作をどうやって作ったか、ということを書いて行きます。珍しいノリの部誌になりそう。それでは。。

## 2. いつもの合格切符の製作方法

いつものものは、JRの券売機発行の券に似せたつくりになっている。製造方法はいつもの結構単純で、

- ①. ペイントで切符1枚分の「印字内容」にあたるものを地味に書いてゆく。
- ②. 用紙いっぱい刷れるようにコピー・ペースト
- ③. 印刷して切断。



というもの。上のような切符がもとだとすると、黒く印字されている部分をそのままそっくりペイントで再現するのが①。それを1枚の紙に詰め込めるだけ詰め込むのが②。③は言うまでもないが、印刷してハサミやカッターで切断する、というようなステップを踏んでいる。

**本厚木**  
HON-ATSUGI

ペイントを400倍に拡大すると、「小さなマス目」が出てきて、マス1つごとに色を1つ塗るというような感じになる(左のようなものも作れる。感覚としては、ドットで文字を表す感じ)ので、それを利用して書いている。が、これだと一番だるいのが日付の変更で、用意する数(今年は確か各日50の枚ちょっと)分の日付を変えないといけないことになる。生憎これは手作業。

この方法はオーソドックスな方法ではあるが、「下車前途無効」などの印字が鮮明でないこと(プリンターに左右されるところはあるが)などが残念なことだ。

ここでは、過去に硬券の合格切符を作った、という話を聞かないので、硬券で作ったらそういうのも解決するのでは?と思い実行に移した。本当は県内にある某校鉄研

が前に出していたもののパクリだが、良さげなものは取り入れていくスタンス。

### 3. 合格切符(硬券モドキ)の製作方法

この合格切符ですが、各日250枚ずつ作った。2章で説明したものから、全部こっちに置き換えるとプレミア感がなくなるので250枚。では、実際の写真も交えて説明していこうかと思う。

#### 【手順1】パソコン上で、合格切符の「券面」を製作する。

パソコン上で合格切符の「表面」、つまり「現在から合格点区間」と書かれている面を製作する工程だ。今回はGIMPで製作した。しっかりと地紋(≒背景。今回はJRのパクリ)を入れてみたがいかがだろうか。

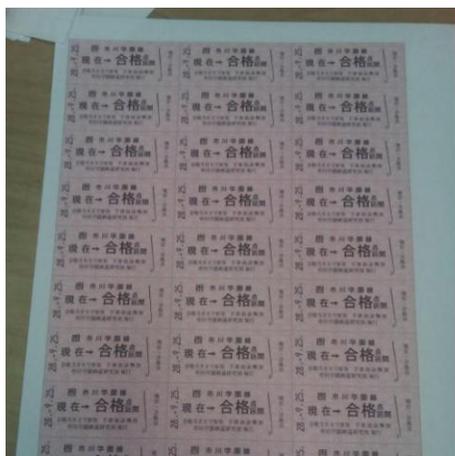
GIMP等でどうやって券面を製作するかは、「Doctor 'TT' のホームページ」中、「模擬硬券を作る」というページで詳しく説明されている。ここではスペース上省略。以下の内容もだいたい下のページと中身似ていることは気にはしていない。

URL : <http://doctortt.sakura.ne.jp/ticket/mogikoken.html>

#### 【手順2】印刷して厚紙に接着する。

【手順1】で製作した券面を印刷して貼りあわせる(左)。厚紙を徹底的に節約してとの指示が出ているので、1つの厚紙にびっしりと貼った。

ただ、のりと刷毛の使い方に慣れていないせいか、券面の地紋にムラが出る始末…。のりの盛り過ぎが原因と思われる。運悪くそんな券を引き当てちゃった方、ごめんなさい。



(左が接着前、右が接着後。) 暗い

接着も空気が入ってボツになったものが数枚あったが気にしない。ここで一度乾燥させて、次のステップに移る。

#### 【手順3】一度1枚ごとに切断する。

カッターと定規を使って、券を1枚ごとにバラバラにした。よく印刷室に置いてあるような大型のペーパーカッター(と言うのだろうか?)を使いたくなるところだが、どうしても「ズレ」が避けられないので使えない。そもそも切れるかもわからないが…。1つつ手作業で切り離してゆく。

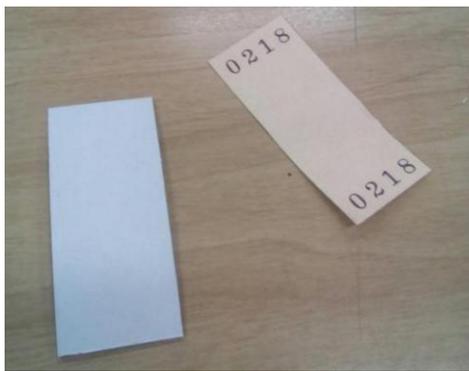
**【手順4】裏面の券番を刷り、切断する。**

券番は、「Doctor 'TT' のホームページ」中で公開されている「Ticket Maker」というソフトを使用して印刷した。が、よくよく調べるとそのへんのゴム印でもなんとかなりそうな予感。写真は【手順3】とだいたい同じなので省略。

**【手順5】3と4を貼り合わせる。**

3と4を**慎重**に貼りあわせてゆく。券番の向きというのは決まっているので、それを忠実に守るように、角からずれないように貼りあわせる。あとは、

## この作業を500回、ひたすら繰り返すだけ。



**【手順6】乾燥させて検品する。**

検品というのは、文字通りだが、本当にまっすぐ切れているか、本当に紙がはみ出てないか、などをチェックする作業のこと(右、白黒だと見にくいかもしれない…)。この段階でポツにする券がちらほら。このポツになったものとはいうと、入鉄練習などの生贄になってもらった。



1時から6時前まで部活のできる土曜日に、一気に100枚分この工程をやったりして終わらせた。結論から言うと、この作業が一番だるかったように感じる。次からこの方法で切符を作ろうとする方、投げ出さないよう頑張ってください(そもそもいるのかどうか)。



こうして合格切符合計500枚を作製した。入鋏(ハサミ)は手持ちの古い針なしホチキスで代用の予定。ポツと見本券を含めると520枚分は同じことを繰り返したと思う。

#### 4. 実際の規則とか作り方とか。

各地にあった、国鉄の乗車券を印刷していたところ(俗に、位置していた地名+「印刷」で表す。東京印刷など)では、

1. まず直接地紋を厚紙に印刷
2. 次にそれを機械で規定のサイズへ切断
3. 最後に1枚1枚記載事項の印刷

という手順で作成していたようだ。

今回は、普通の「板目紙」を使って製作したが、本来は硬券1枚取ってもしっかりとした規定が存在する。「JR東日本旅客営業取扱基準規程」という内部規定によると、

(乗車券類の紙質等)

第179条 乗車券類の紙質等は、次の各号に定めるとおりとする。

(1) 普通乗車券

ア 常備片道乗車券及び準常備片道乗車券

板紙 560g/m<sup>2</sup>又は上質紙 127.9g/m<sup>2</sup>。(以下は省略する。)

<http://www.k4.dion.ne.jp/~desktop/kijunkitei.htm> から引用。

また、乗車券の大きさについても、旅客営業規則に規定がある。詳しくはJR東海のページを参照。この通り、非常に細かく規定されているから驚きである。

URL : <http://railway.jr-central.co.jp/ticket-rule/cjr-regulation/pdf/000021387.pdf>

#### 5. あとがき

おそらく鉄研史上初の「硬券の合格切符」、運よく手に入れられた方、どうだったでしょうか？ここまできつぷにこだわるのもおそらく史上初。前に挙げた、某校の合格切符に劣らない出来にはなったと思う(自画自賛)。

今回の元ネタのJR北海道の硬券乗車券は、旧国鉄の首都圏地区で発売されていた硬券乗車券とは、かなり様式が異なる。

やっぱり短いものですが、最後までお読みいただき、ありがとうございました！

## 編集後記

研究・編集課 高橋 知也

本日は市川学園文化祭鉄道研究部ブースにお越し頂き、またこの部誌を手にとり頂き誠にありがとうございます。今年も巨大ジオラマの他、様々な展示物を用意しております。全ての展示物が部員全員の日々の努力の産物です。ブースにあるもの全てに目を通していただければ幸いです。

今年の合宿は関西方面へと向かい、大阪を中心とし五方面に別れ各地の鉄道事情について調査をして参りました。各班の研究成果は同日配布の「HINODE212号」を御覧ください。

また今年は部員の研究発表の時間を昨年より増やしました。勿論研究テーマも昨年より増量しております。遠くは台湾、近くは都営新宿線と幅広いネタを用意しております。部員たちも展示の一部という感じですかね(笑)。席数も多く用意しておりますので、休憩ついでに是非いかがでしょうか。そして、地味に見ていただきたいのは常設展示です。量は勿論のこと、いつもの模造紙の他にちょっと派手目なものが紛れてますよ。

さて、私事では有りますが、この文化祭をもってやっとこさ引退し今の役職も後輩に渡す時となりました。それにしても2年は長かったです(留年はしてませんよ!)。はっきりいって先輩方が築き上げてきたものを守ることで精一杯でした。でも常設展示の改良やスクリーンを使った研究発表など自分で考えたことも多いので自信はついたかなという感じです(笑)。とにかく自分はこの部活を心から好んでいたし、自分なりに精一杯活動をできたと思っています。悔いは無いですね。

長話をしてもしかたがないので後は後輩たちに任せて、足早に隠居したいと思います。

では、改めて今回はご来場いただきありがとうございます。

そしてこれからもこの市川学園鉄道研究部のさらなる発展にどうぞご期待ください！



# HINODE



鉄道研究部 部誌「HINODE」  
文化祭特別号(211号)  
発行年月日 2016年9月19日  
発行者 市川学園鉄道研究部  
発行責任者 高橋 知也