

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.213「あけました号」



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.213「あけました号」

※題名の前の数字はページ数です。

03. 1人鉄道旅行記#2 (2-1 中島 大空海)
08. 惜別「ニューなのはな」～1998→2016～(後) (4-6 藤田 匠)
14. 我孫子の唐揚げそばを食べに行く (4-1 仁科 久那斗)
17. この素晴らしい飯坂電車に祝福を！ (3-1 深作 昂生)
21. き当たりばったり撮影記 09 (4-2 堀田 浩生)
24. 「乗継割引」一考 (3-3 片岡 一路)

1 人鉄道旅行記 #2

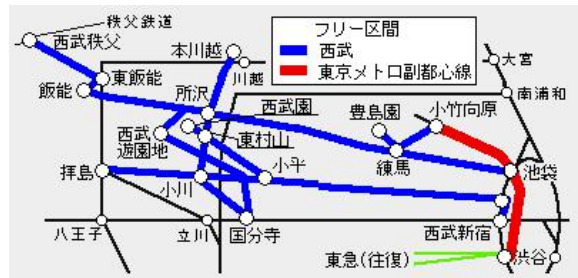
2-1-18 中島 大空海

1. はじめに

みなさん明けましておめでとうございます。中島です。今回は、2016 年夏休み中に行った鉄道旅行についてまとめたいと思います。「しもうさやまどり」の乗車記もまとめようかと思いましたが、次回にさせていただきます。

2. Episode① 西武線

これまで「休日お出かけパス」を利用したり、大回り乗車をしたりと JR 線中心の鉄道旅行をしてきたが、今回は、私鉄に足を踏み入れてみたいと思った。そこでいくつかのルートを考えての結果、「東急西武線まるごときっぷ」(フリー区間は右図参照)を利用し、西武線を中心に回っていくこととした。



7 月 31 日、まず東急東横線の武蔵小杉駅に向かった。東急線の運転系統に

はまだ慣れていないため、西武線にたどり着くまでに乗り換えを繰り返すこととなる。まず、武蔵小杉 8 時 16 分発渋谷行き各駅停車に乗車した。日曜日の朝であったせいか、車内は相当空いていた。自由が丘で保谷行き急行の待ち合わせをするとのことだったので、それに乗り換えた。さらに、自由が丘から乗った列車は副都心線・西武線内では各駅に止まり、さらに東新宿で急行の通過待ちをするとのことだったので、渋谷で急行森林公園行きに乗り換えた。また、森林公園行きに乗車中、少し待てば F ライナーが来るとわかったので、池袋で F ライナー小手指行きを待つことにした(ちなみにこの F ライナーに乗るには、最初に武蔵小杉で 20 分ほど待てば済む話だった)。そして、9



時 9 分発 F ライナー小手指行きに乗車した。車両は 6000 系更新車だった。ここまで来て小手指止まりというのは悲しい。やはり車内はガラガラだった。小竹向原、新桜台、練馬、石神井公園、ひばりが丘、所沢と停車していき、すぐに終点の小手指に到着してしまった。小手指で各駅停車飯能行きに乗り換え、飯能へ向かった。そして飯能で各駅停車西武秩父行きに乗り換えた。このあたりからは単線になり、風景もがらりと

変わり山岳地帯となった。1 時間ほど各駅停車に揺られ、西武秩父に到着したのは 11 時頃だった(標高 245. 3m)。

西武秩父に到着したら、いったん改札を出て、折り返し 11 時 25 分発特急ちちぶ 24 号で池袋へ戻ることにした。はじめは特急券の購入方法が分からなかったが、最終的には無事に入手でき、すぐに特急専用ホーム 1 番線に向かった。遭遇した列車が偶然にもレッドアロクラシックのラッピング車(10105 編成)だった。



車内は予想以上に空いていた。西武線の特急券購入の際座席指定はできないが、基本的には先に窓側の席から埋めていき、後から通路側を埋めているようだった。特急ちちぶは飯能でスイッチバックをするため、西武秩父ではあらかじめすべての座席が進行方向と逆向きにセットされていた。私は~~その~~
~~ような考慮を無視し~~進行方向へ座席を回転させた。ほどなく横瀬に停車し、あまり乗客が増えることなく発車した。その日は一部の特急ちちぶが芦ヶ久保に臨時停車していたが、私が乗った列車

は通過した。途中トンネル内(駅ではないところ)で下り特急ちちぶとの入れ違い待ちをする場面もあった。何故か西武秩父線では列車の入れ違いの際に右側通行をすることが多かった。飯能に着く

特急ちちぶ料金表					
池袋	400	500	500	700	700
	所沢	300	400	500	500
		入間市	300	500	500
			飯能	400	400
				横瀬	300
					西武秩父

比較材料の JR 東日本 B 特急料金表(普通車指定席)			
営業キロ	通常期	繁忙期	閑散期
～50	1030	1230	830
～100	1450	1650	1250

と、私は座席の向きを再び転換させた。飯能で急にたくさんの人が乗車してきて、その後も入間市、所沢と乗客が増えていった(所沢では降車客もまとまった数いたが)。私鉄特急の売り(?) の一つに、料金の安さがある。乗車した日は JR では繁忙期にあたるので、JR で 1650 円かかるところを 700 円で乗車できた。

池袋に到着したら、近くで昼食をとり、西武新宿線に乗るために西武新宿駅へと向かった。池袋から地下鉄副都心線に乗車し、新宿三丁目から西武新宿までは歩いて向かった。東急西武線まるごときっぷの長所の一つは、副都心線の渋谷～小竹向原間がフリーエリア内であることである。

しかし、西武新宿のホームには新宿線ではなく拝島線の急行が停車していたので、

そちらに乗ることにした。電車は上石神井を通るあたりで一瞬だけ大雨が降り、やや焦った。

新宿から 50 分程で拝島に到着。早めに移動しないと時間がなくなるのではと思い、萩山から多摩湖線に乗り換えそのまま所沢まで移動することとした(実際には東村山経由の倍の距離があった)。萩山から乗車した西武多摩湖線は、8 月 22 日に関東を直撃した台風 9 号によって土砂崩れが起きて列車が被災し、運転再開に 2 週間ほどかかった路線である。

山口線を降りると、目の前は西武プリンスドーム。その日は西武プリンスドームでの試合が無かったので、球場の前は閑散としすぎていて、近づきにくかった。

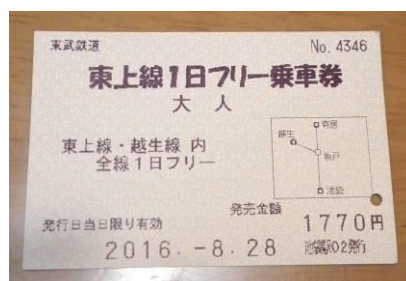


そして、狭山線に乗車した。西所沢で改札を出て、駅前のコンビニで買い物をしている間に電車が発車してしまったので、もう 4 分待つこととなった。

所沢で新宿線に乗り換え、そのあと本川越に到着する頃には 17 時を過ぎていた。すぐに折り返し、所沢へ向かった。所沢では 8 分待てば 4000 系の快速急行に乗車できたが早く帰宅することを優先し、新宿線を降りたホームの向かい側に停車していた急行に 0 分乗換をした。そしてひばりが丘、石神井公園と停車し、池袋に到着後は武蔵小杉までの復路分を放棄し、改札を出てすぐさま丸ノ内線に乗車した。東京駅に到着後、成田エクスプレス 49 号をパスしてその後のエアポート成田に乗車した。家の最寄り駅に到着した時には 19 時 30 分を過ぎていた。ちなみに成田エクスプレス 49 号に 1470 円払って乗れば 19 時頃に到着していた。

3. Episode② 東武東上線

8 月 28 日、今度は「東上線 1 日フリー乗車券(夏休み期間中のみの発売)」を利用し、東上線・越生線の乗りつぶし旅行をすることにした。フリー範囲の割には高額に思う切符だが、東上線に 1 度は乗ってみたかったので、フリー切符を利用して東上線・越生線の乗りつぶし旅行をすることにした。



9:35頃、私は東上線池袋駅のホームに降り立った。しかし、**小川町行きの電車が10時までなかった**のだ。ここまで小川町行きの本数が少ないとは思わなかった(20分に1本はあると思っていた)。

10時になって、ようやく快速小川町行きが出発した。車内はガラガラだった。都内の風景とは異なり、川越付近からは住宅街、さらに走ると田園風景もみられ、森林公園あたりは完全に田舎だった。表定速度は時速約57km/hと、決して遅くはなかった。その後、寄居行きのワンマン電車に乗り、11時30分頃に寄居に到着した。また、寄居駅(右写真)は、以前設置されていた東武線の自動改札機に誤ってJRの乗車券を投入してしまうという事態が相次いだため、自動改札機が撤去された経歴を持つ。そのため、東上本線内で唯一自動改札機が設置されていない駅である。さらに、寄居駅は秩父鉄道の管轄であり、東武・JRの出改札業務がすべて秩父鉄道に委託されている都合で、ICカード販売取り扱いを行っていないのも特徴のひとつだ。



寄居駅前にはコンビニもなく、昼食を買うこともできなかったのも、小川町まで耐える(といっても小川町に正午ごろに着くが…)ことにした。そして、再び8000系に乗って小川町まで移動した。

小川町に到着し、改札を出た。多少は店なども充実しているのかと思ったが、実際はほとんど店舗の類は無かった。

次に、快速で坂戸まで行き、越生線に乗ることとした。越生線も同じくワンマン運転であった。20分ほどで越生に到着した。この時点で東上線系統全線乗りつぶし達成だ。特段何もすることは無いので、折り返し坂戸行きに乗り、坂戸に戻った。

坂戸からは急行池袋行きに乗ったが、後で快速急行のクロスシート車に乗りたくなったので、とりあえずふじみ野で電車を降り、折り返して快速小川町行きに乗り、森林公園まで向かった。

森林公園に到着してしばらく待つと、期待通り、始発の50090系の快速急行池袋行きが**クロスシートの状態で**入線した。

森林公園からは余裕で座ることができた。そして、ガラガラの状態で森林公園を出発。しかし、いい気分であいられたのも束の間。50090系は、乗り心地が決して良いとは言



えなかった。カーブの多い区間では横揺れが酷かった。また、足を伸ばせるだけのシートピッチもなく、さらにデッキがないので少し寒く感じられた(その日は8月でありながら少し寒かった)。ただの快速急行としてはいい車両だが、有料の通勤ライナーとしては決して良い車両とは言えないのではないだろうか。

4. 終わりに

いかがだったでしょうか？普段 JR にしか乗らない私にとって、私鉄に乗るのは新鮮な気分になれます。首都圏の大半の私鉄には路線記号と駅ナンバリングが使用されていますが、JR には 2016 年 10 月に導入されたばかりです。なぜそのアイデアが今まで思いつかなかったのか…。

以上です。読んでいただきありがとうございました。

※西武 6000 系、10000 系、8500 系、東武 50090 系の画像は Wikipedia より

惜別「ニューなのはな」～1998→2016～(後)

4年6組 藤田 匠

①はじめに

2016年9月、お座敷列車「ニューなのはな」が引退しました。前編に引き続き、最後の活躍と房総特急が抱える課題について見ていきましょう。

※前編は文化祭特別号に掲載しております。

(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快速「リゾートあわトレイン」

この列車は2011年秋に館山～安房鴨川間で運行が開始されました。その後シーズンごとに運行区間が拡大され、2015年春から君津始発となりました。また毎年3月の「かつうらビッグひな祭り」開催期間には勝浦までの延長運転が行われたこともあります。江見～太海間「山生(やもめ)橋梁」通過時には徐行運転が行われたほか、途中駅で土産品の販売が行われたこともありました。

しかし、老朽化による「ニューなのはな」の引退に伴い2016年8月21日をもって運行を終了しました。



(左)山生橋梁を通過する「リゾートあわトレイン」

(右)指定席券(記念スタンプ付き)、乗車記念証

③乗車記

引退前の最初で最後の乗車として、昨年8月13日に君津→安房鴨川で乗車を行いました。指定席はガラガラという話も聞きましたが、念のため家族の協力を得て「えきねっと」事前予約を行い、無事に指定席券を購入出来ました。最終運転が近いということもあり、数日で指定席は完売となったようです。



(左)木更津駅付近を通過する送り込み回送

(中)君津駅の発車案内

(右)快速「リゾートあわトレイン」

当日はまず始発駅の一つ手前の木更津駅で下車し、送り込み回送を撮影してから後続列車で君津入りしました。自由席はすでに満席となっていました。指定席券を購入していたため難なく乗車出来、時刻通りに君津を発車しました。



(左)4号車のギャラリースペース全景

(中)2012 年秋のポスター

(右)掲出されていた写真(市川駅通過中)

列車の中ほど4号車は全て座敷にセットされ、ギャラリースペースとなっていました。内部には過去の「リゾートあわトレイン」ポスターや「ニューなのはな」の写真が掲出されており、引退に合わせたものとなっています。当日はあまり見かけませんでしたが、自由席代わりに使用する乗客もいたようです。



(左)浜金谷発車後の車内の様子

(中)田園風景の中を進む

(右)富浦駅に停車中の列車

列車は竹岡駅で運転停車(ドア扱いは無し)を行った他、富浦・九重では対向列車の待ち合わせが行われました。



(左)館山駅に停車中の列車

(中)館山駅で販売された「くじら弁当」(左側が鯨肉)

(右)安房鴨川駅に到着

館山駅では特産の鯨を使った「くじら弁当」がホーム上で販売されました。通常は一日 30 食限定で販売されているもので、発車前に完売となりました。

列車は館山からは各駅に停車し、江見発車後の山生橋梁では前述の通り徐行が行われました。その後 12 時 31 分、安房鴨川駅に時刻通り到着しました。到着後は外房線の安房小湊駅まで回送されました。

④乗りつくしの旅

臨時列車(詳細は「文化祭特別号」参照)の利用が好調だったため、8 月 27・28 日に「乗りつくし」のツアー(旅行商品)が実施されました。

	ルート
27 日	両国(総武本線)銚子(成田線)成田(成田線 我孫子支線)我孫子(常磐線)金町(新金線)新小岩操(総武本線)津田沼(総武本線)両国
28 日	両国(総武本線)千葉(内房線)安房鴨川(外房線)誉田(外房線)大網(東金線)成東(総武本線)両国

どちらのコースも方向幕の回転実演が行われたほか、記念掛紙付きの弁当、行路表の配布が行われました。



(左)両国駅停車中(27 日)

(前頁中)新金線(貨物線)内を走行中(27 日)

(前頁右)内房線「湊川橋梁」(上総湊～竹岡)を走行中(28 日)

2 日間はほとんど曇りとなりましたが、各地には最後の勇姿を求めて多くの撮影者が集まりました。

⑤長野への旅

「ニューなのはな」の人気は根強く、9 月 25 日に廃車を兼ねたツアーが実施されました。このツアーでも方向幕の回転実演が行われ、さらに記念掛紙付きの弁当、方向幕を模したタペストリー(織物)の配布が行われました。

この日は市川学園の文化祭「なすな祭」が開催され、残念ながら最後の勇姿を見届けることは出来ませんでした。この後 10 月 8 日に長野総合車両センターで行われた一般公開にて車体吊り上げ実演に使われ、その後解体されたようです。

⑥房総特急が抱える課題

東京湾アクアラインや圏央道の開通、高速バスの利便性向上により、房総特急の本数は年々減少しています。手元にあった 2009 年の時刻表と比較してみました。

※土休日の定期列車運転本数(「新宿さざなみ」「新宿わかしお」を含む)

列車	2009 年 3 月改正	2016 年 3 月改正
内房線「さざなみ」	東京発着：8 往復 新宿発着：1 往復	新宿発着：2 往復
外房線「わかしお」	東京発着：15 往復 新宿発着：1 往復	東京発着：11 往復 新宿発着：1 往復
総武本線「しおさい」	東京発着：7.5 往復 新宿行き：1 本	東京発着：6 往復
成田線「あやめ」	東京発着：2 往復	(2015 年 3 月改正で廃止)

4 列車のうち、特に内房線「さざなみ」に関しては土休日の東京発着が無くなるなど、7 年間で相当なテコ入れが行われています。利用客減少を食い止める方法として、以下のような方法が挙げられます。

1. 単線区間の線路を改良し、高速化を行う

内容：軌道や分岐の改良により、最高速度を引き上げる

メリット：高速運転が可能になり、ダイヤ次第では 10 分程度の短縮が可能

デメリット：複線化ほどではないがコストがかかる

2.東京～蘇我間を総武線経由にする

内容：現在は東京駅で乗換に時間が掛かる京葉線経由だが、総武線経由にすることで乗換時間を短縮させる

メリット：利用客の多い船橋駅や津田沼駅、千葉駅からも乗車可能になる

デメリット：総武線内のダイヤが過密になる他、通過待ちにより快速の所要時間が増加する

3.新宿発着列車の拡大

内容：東京駅発着列車の一部を新宿駅に振り分ける

メリット：山手線西側からの観光客を広く取り込める

デメリット：ルートによっては現時点で過密になっている中央線のダイヤをさらに過密化させる他、東京駅を通らなくなる

4.特急列車の快速化

内容：特急列車を快速に格下げし、停車駅を増やす

メリット：観光客のほか、沿線住民も利用しやすくなる

デメリット：収入が大幅に減少し、経営を圧迫する

(例) 東京～安房鴨川間：特急自由席 1,340 円→快速自由席 0 円

このように解決策はいくつかあるものの、何かしらの制約があり対策は困難といえます。現状では定期列車を減らす代わりにお盆や年末年始など利用客の多いシーズンの他、SL の運転に合わせて多くの臨時列車を運転していますが、先行きは不透明です。また内房線では平日 1 往復のみ東京～館山間(総武線経由)で特別快速が運転されていますが、木更津から先はロングシート 4 両のため特急の代替とは言い難く、利用客も少ないため 2017 年 3 月改正での廃止が決定しました。



(左)2015 年 3 月改正で廃止された成田線特急「あやめ」

(右)同改正で平日のみ運行を開始した内房線特別快速(2017 年 3 月改正で廃止)

⑦おわりに

千葉の名車「ニューなのはな」が引退してから約3ヶ月、解体されてから約2ヶ月経過しましたが、未だに廃車されたという実感がありません…

そんな中、千葉県内でも新たな動きが起こっています。11月には千葉駅の新駅舎が開業し、今後も1月末には館山～勝浦間でDL・SL臨時快速の運転、さらに2018年元旦にはクルーズトレイン「TRAIN SUITE 四季島」が房総半島を駆け抜ける予定となっています。

今後も進化し続ける千葉の鉄道、その変貌を見届けていきたいところです。

⑧参考文献

- JR 東日本千葉支社

「南房総ふるさと素材発信列車『リゾートあわトレイン』運転」

<http://www.jreast.co.jp/chiba/news/pdf/20110907awatore.pdf>

「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

「大盛況につき485系『ニューなのはな』長野行きの旅行商品を緊急発売します!!」

http://www.jreast.co.jp/chiba/news/pdf/pre1608_hanohana_nagano.pdf

- JR 時刻表 2009 年 2 月号

我孫子の唐揚げそばを食べに行く

4年1組 仁科久那斗

1.はじめに

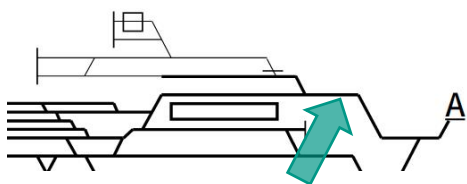
11月3日は文化の日。学校が休みの日で特に予定もないのでどこか行こうと思い、唐突に思いついたのが我孫子の弥生軒に行くことでした。弥生軒は巨大な唐揚げが乗っているそばが有名で新聞にも掲載されたことがあります。ということで、我孫子にちょうど昼につくように大回り乗車で行くことにしました。

2.我孫子へ出発

大回り乗車をする際には予めルートをおある程度決めておかないと帰れなくなることがあります。今回は目的が我孫子のから揚げそばだけなのですぐに帰れるルートにしました。総武線沿線に住んでいれば通常武蔵野線を使うところだと思いますが、まずは千葉を経由し、成田に向かいます。総武快速線にエアポート成田が走っているのので千葉駅で乗り換えが要りません。ちなみに、もうすぐ千葉駅の駅舎がリニューアルオープンするというので、少し見に行きたかった気もしますが、今日はスルー。

電車は徐々に家の少ないところに差し掛かり、少しずつ田んぼの広がる地帯を走っていきます。そして11:30に成田に到着しました。

3.単線をすすむ



成田駅は成田空港方面、銚子方面、我孫子・上野方面につながる分岐駅です。中でも成田～我孫子是我孫子から常磐線が直通してくる路線です。

11:45に成田を出発すると、2本の線路はすぐに合流し単線となります。この区間は単線ですが30分に1本走っている区間で、駅では対向列車がうまくすれ違いません。車内にはある程度多くの人が乗っていました。我孫子駅には12:26、ちょうど昼食にちょうどいいころにつきました。

4.巨大唐揚げの駅そば

私が乗った車両は偶然にも店舗の目の前に着きました。弥生軒には唐揚げそばのほかにも様々なそば・うどんがあります。唐揚げそばは唐揚げ1個、2個から選ぶことができます。私はもちろん2個を選びました。値段は540円。



そばとうどんが選べますが、私はそばを選びました。唐揚げは2つでどんぶりが全面埋まってしまうぐらい大きいです。

お昼時とあり、店内には入りきれないほど多くの人があり、外で食べている人もいました。元々数人しか入れないような場所ですからね。

返却口の上には左のような看板があります。当時無名だった山下清さんが、弁当の販売が中心だった弥生軒で住み込みの従業員として働いていたそうです。



そばは麺と唐揚げとネギという単純そのものですが、非常にボリューム感があります。唐揚げにつゆが少ししみ込んでいるのもおいしかったです。そして目の前に列車が進入してくるといい調和を生み出していました。

5. 帰路につく

目的も達成し、あとは帰るだけでした。とはいっても直で帰れないのが大回り乗車。常磐線に乗り換え、上野から帰りました。そして、上野につく直前、あることを思いつきました。それは、御徒町駅で山手線の最新車両 E235 系を撮影し、乗ることでした。元々山手線で秋葉原まで行こうと考えていたのでちょうどよかったのです。急いで運用情報を確認め、現在唯一の E235 系の編成(下写真)が山手線外回りを走っていることを確認して御徒町駅で列車を降りました。

山手線は1周約1時間なので、目的の編成がどこにいても(方面さえ合っていれば)1時間待っていれば撮影し、乗ることができます。その時、例の編成は渋谷に差し掛かっているところでした。御徒町駅は撮影地としてとても有名なところですが、架線柱など妨げとなるものも多くあります。構図を決めるため、約30~40分後までに通る山手線・京浜東北線・上野東京ラインの車両を撮っていました。上野東京ラインが横を走っているので多くの列車が走ります。



E235 系を撮り車両に乗り込むと、さすが新しい車両とあってきれいで液晶画面が多くある印象でした。各車両の仕切りの上に映像広告もありました。

この車両は自動でブレーキがかかり停車するものだと思います。先頭を見たところ、運転士は普通にブレーキ操作を行っていました。やはりトラブルが多発したからやめたのかもしれませんが。

6.最後に

最後のほうは目的からずれた感じがしますが、とてもおいしく充実した時間でした。しかもこれが 266 円(IC)+540 円(昼食)で済んでしまいますから安いものです。我孫子の弥生軒は天王台駅や新京成線新津田沼駅にもあるそうなのでぜひ行ってみてください。

7.参考文献

http://www.acoba.jp/21_abikoCB/09/yayoi/yayoi.html

http://www.jreast.co.jp/map/pdf/map_tokyo.pdf

この素晴らしい飯坂電車に祝福を！

3年1組 深作 昂生

この今さら感溢れる記事に始まりを！

どうも、深作です。この記事、実は夏休み中に書いて本当は文化祭号に投稿するはずだった記事なので、文章に所々夏休み感がにじみ出ている箇所があると思いますが、その辺りは「あ、こいつまだ頭の中が夏休みだな」程度に考えてもらえると嬉しいです。

さてさて、タイトルにあります通り、今回のテーマは「福島交通 飯坂線」です。結構なローカル線で知らない方も多いと思いますので簡単に説明していきましょうか。

この可愛いローカル電車に説明を！



福島交通飯坂線、通称飯坂電車・「いい電」は、福島駅から飯坂温泉駅を結ぶ全長 9.2km の小さな路線です。9.2km と言うと東急池上線の五反田～蒲田間が 10.9km なのでそれより少し短い位ですね。すみません、良い例えが思い浮かびませんでした。左の地図で許してください・・・。

先ほどさらっと話しましたが飯坂電車は福島駅と飯坂温泉駅を結ぶ路線です。この中に始発終着含めて 12 駅があるので単純計算で 800m 弱に一駅ある計算ですね。

他線との接続は福島駅での阿武隈急行線(元 JR 丸森線)と東北本線、奥羽本線、新幹線のみです。「のみ」と言っても結構ありますね。伊達に新幹線駅じゃないぜ。

飯坂線 (GoogleMap) 現有車両は福島交通 7000 系 6 編成です。この辺りは後々詳しく説明していきますのでここでは割愛。

このお古の車両に撮影を！

では軽く「いい電」の説明をしたところで前章にて少し触れた車両をもっと詳しく見ていきましょう。

先ほど話した通り現有車両は福島交通 7000 系 6 編成です。ちなみにこの内訳は 2 両編成×4、3両編成×2 で、うち 2 両編成の一部と全 3 両編成の車両が非冷房車です。東北と言え盆地の福島の夏は暑いので非冷房車に当たると辛いですね。

そしてこの福島交通 7000 系という車両、東急 7000 系の改造車です。東京から

一番近いところで営業運行している 7000 系ですね。改造車といっても東急 7000 の中間車に運転台を取り付ける&冷房化程度の改造ですけどね。大きな改造と捕らえるかは人それぞれです。

ちなみにこの車両、抵抗制御のクセに起動加速度 4.0km/h/s とかいう化け物です。まあ、これは Wikipedia 情報なので信じるか信じないかはあなた次第ですが、速度メーターとか加速音を聞いている限りでは 4.0km/h/s はありそうでした。

ちなみに、一般的な私鉄の車両と山手線 E231 系 500 番台は起動加速度が 3.3 km/h/s、京成グループと京急の車両は全形式起動加速度 3.5 km/h/s、総武緩行線 E231 系 0 番台は起動加速度 2.7 km/h/s、といえは起動加速度という言葉に馴染みのない方でも 4.0 km/h/s という数字の大きさを理解してくれる……かな？その起動加速度が何 km/h/s まで維持できるか、も大きく車両の性能に関係してくるので起動加速度が良いからといって一概に性能がいいとも言いきれないのですが、「いい電」においては、私の見ている限りでは最高速度 45km/h ほどだったので、7000 系は十分すぎる性能だと言えるでしょう。

さて、これ以上性能について話していてもキリが無いので本題に入ります。章題の通り今回は撮影をしてきました。私がわざわざ息を切らしながら撮影地に行って車両を撮影するなんてなかなか無いのですが、それにはちゃんと理由があります。まあでもいい加減文字ばかり見ているのも疲れると思うので撮影した画像を貼ってから理由については説明していこうかな。



「花ももの湯」宣伝仕様ピンク帯の 7000 系

ということでまずは撮影場所から。今回の撮影場所は医王寺前～花水坂間の橋梁で、「いい電」の撮影場所としては有名なところらしいです。

「いい電」の帯のカラーは基本的に青ですが、2両編成の冷房車の帯はピンク色になっています。今回撮影出来たのは両方ともピンク帯車だったのですが、これは飯坂温泉にあるホテル聚楽の温泉「花ももの湯」の宣伝の為だったりします。ホテル聚楽という名前は聞いたことがある方もいるかもしれません。昔は上野にあったりとか

面白いテレビコマーシャルを出していたりしたみたいです。

私もホテル聚楽には小さな頃から何度も宿泊しているのですが花ももの湯、**気持ちよかったですよ！！** いえ、ホテルの回し者じゃないです。

次の画像左の飯坂温泉駅舎、なかなか綺麗な駅舎でした。震災の時に建て直したらいいです。そして右の共同浴場ですが、「いい電」のフリー切符に共同浴場の無料入浴券がついていたので入ってきました。飯坂温泉の源泉は温度が高く、かなり熱めでした。ちなみに共同浴場は温泉街の中にいくつかあり、私は駅から一番近い「波来湯(画像右)」に入りました。はい、気持ちよかったですよ。

お風呂でスッキリした後は桜水駅にある車両基地で撮影をしました。まあ車両基地で、と言っても撮影したのは基地の外からですけどね。ここからは撮影した写真の垂れ流しです。説明も簡単にしか書かないですがそこは多目に見てください。



飯坂温泉駅舎



前述の共同浴場「波来湯」



青帯と花桃 7000 系



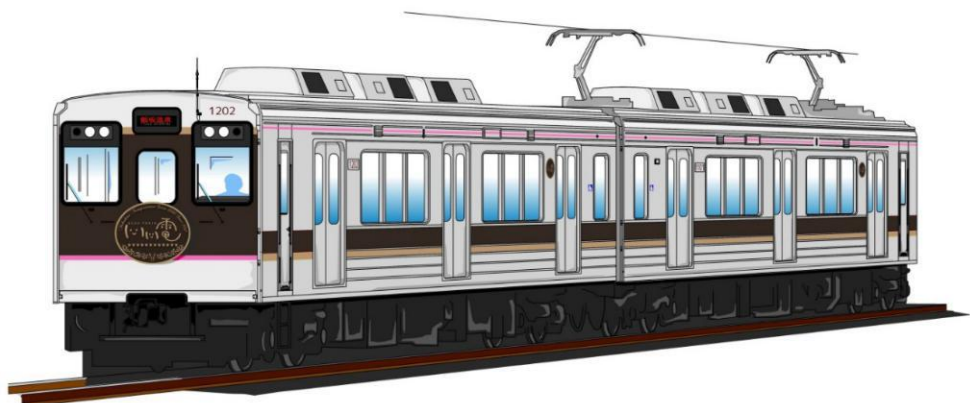
桜水駅舎

上の画像を見ていただければ分かると思いますが、桜水駅の駅舎はいい電の中でもかなり大きな部類です。ホームに向かうにも地下のトンネルを通る、という無駄に豪華な設備になっています。というのも、桜水駅には「運輸部」と書いてある部屋があったので、おそらく「いい電」の主要機能のほとんどが桜水駅に集約されているのだと思います。ちなみに「いい電」には個性的な駅が多く、曾根田駅（旧電鉄福島駅）

の駅舎の中にはお花屋さんがあり、時々駅の入り口に花が置いてあるようです。

この平べったい車両に置き換えを！

福島交通 HP で偶然見つけた情報なのですが、今年春には新車両 1000 系が導入されるようです。下は HP から引っ張ってきた 1000 系デザインです。



この 1000 という形式、ピンとくる方も多いと思いますが、この車両は東急から譲渡されるものです。三年ほどで置き換えが完了するようなので 7000 系に乗りたい方は早めに乗っておいたほうが良いかもですね。

この中二病なタイトルに終焉を！

ということで、今回はこの辺りで終了とさせていただきます。

祖父母に会いに福島へ行ったのですが、結局鉄道の撮影もしてしまいました。いえ、もちろんたくさん話してきたのでご心配なく。

来年も福島にいくと思うので、その時には 1000 系にスポットをあてていい電の記事を書きたいと思います。

最後までお付き合い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 09

4-2-17 堀田 浩生

はいども。行き当たりばったり 08 とほぼ同時進行でこの原稿を書いております。あったかいと思ったらすぐ寒くなる今日この頃(編集当時 3/29)。春休みということもあり起床時間も遅くなっています。「春眠暁を覚えず」とはこのことでしょうか。というわけで早速本編のほうに行きましょうか…

1.ぶらり 205 系の旅 in 相模線

「おい本編入るまでに 2 か月あいているぞ。これはどういう事だ？」(編集当時 6/3) 間がかなり空きましたが特にこれといった時事ネタもなく、ただ相模線を撮りに行くだけの話です。許して。というわけで八王子みなみ野にやってきたわけですが



↑きみも 205 系だね
205 系 500 番台



↑急行型(暴言)
185 系「はまかいじ」

撮影者は、誰一人来ませんでした…誰一人来ることなかったです。一体何がいけなかったのでしょうかねえ…

というわけでこの写真の相模線の折り返しに乗り上溝に移動。南橋本～上溝や相武台下周辺の桜が綺麗でした。





その後社家で時間を潰したりしながら茅ヶ崎を通り帰りました。地味に色あせている 205 系 500 番台の数が少なくなっている気が…記録はお早めに。

2. 東京ビッグサイト線



某イベントの帰りに東雲で少しだけ。臨海 70-000 系にはりんかい線 20 周年の HM がついていましたね。東雲で戦利品を忘れかけたのは公然の秘密である。

3. 蒼き夜光列車を追え

これは GW の話…「ニコ○コが超会議やるのね。超会議号は 583 系か。撮りに行っ
たろ。」というわけでまずは北朝霞で



↑ 君最近よく顔見せるようになったね
EH500-75+コキ



↑ 蒼き夜光列車
583 系

583 系来る前に曇った。タイフオンも空いている。泣きたい。気を取り直して南流山でカメラを構え直す。



↑ 雑用(暴言)
185 系(団臨)



↑ 行き慣れた道
583 系

今度は晴れましたね。信号クッソ邪魔だけでしょうがない。最後は南船橋で一発



↑ 湾岸を走る珍客

ありがとう雲。通過直前にやってきましたが、50 人以上いる中何とか場所を確保できましたね。キャパ広いし南船橋は神。普段は俺しかいないのだけどなあ...

4. おわりに何か言いたいことをいう枠

最近「旅に出たい」と体がいうことを聞きません。いくら勉強しようとしても 20 分後には何か別の事をしています。どうでもいいような知識はすらすら入るのに勉強となるとほぼ頭に入らないのはなぜでしょうね。「勉強」は嫌いです。相変わらず内容は薄いものとなりましたが撮影自体当時はあまり行っていなかったし仕方ないね。次は記念すべき 10 話目です。と言って何か特別なことをするわけでもなく、普段通りの予定です。普通が一番。それでは次の部誌でお会いしましょう。ではまたノシ

「乗継割引」一考

3-3 片岡 一路

はじめに

例えば、富山～東京を高山線・名古屋・新幹線経由で乗車する場合(北陸新幹線が開業した現在では一般的な経路ではないが)、富山～名古屋は特急「ワイドビューひだ」、名古屋～東京はのぞみ号の利用が一般的であろう。「青春 18 きっぷ」利用者でない限り、同区間は普通列車の乗り継ぎは利用しないのが一般的である。

JR には「乗継割引」という制度が存在する。この制度は、指定駅で当日中に在来線特急と新幹線を乗り継ぐ場合、在来線分の特急料金を半額にする、という制度である。

この段階でピンときた方もいらっしゃるかもしれないが、今回は乗継割引の制度の中身と活用法についてまとめたい。

1. 乗継割引の概要

乗継割引とは、旅客営業規則第 57 条の 2 に規定されている制度で、指定された駅で当日中(在来線から新幹線への乗り継ぎは翌日も含む)に急行列車(特急列車も含む)と新幹線相互を乗り継ぐ際、在来線の急行料金(指定席利用の場合は指定席料金も)を 5 割引するという制度である。この制度の適用には、利用する全区間の料金券・指定席券・乗車券の購入が必要である。サンライズ出雲号と四国内相互の乗り継ぎを除く在来線相互間・新幹線相互間などでは乗継割引の設定はない。

詳しく、乗り継ぎ駅と割引になる列車を紹介すると、次のようになる。

急行列車		乗継駅
イ	新幹線の特別急行列車 ○その他の各線区の急行列車（本四備讃線を経由する急行列車と四国内の急行列車を坂出駅又は高松駅で相互に乗り継ぐ場合は、岡山駅を乗継駅とする急行列車に限る。） ただし、奥羽本線新青森・青森間のみを乗車する場合を除く。	東海道本線（新幹線）中新横浜・新大阪間各駅、山陽本線（新幹線）中新神戸・新下関間各駅、新青森駅、長岡駅、新潟駅、長野駅、金沢駅、新函館北斗駅、大阪駅（新大阪駅で新幹線と乗り継ぐ場合に限る。）、坂出駅若しくは高松駅（いずれも岡山駅で新幹線と乗り継ぐ場合に限る。）、直江津駅（上越妙高駅に直通して運転する急行列車に乗車し、上越妙高駅で新幹線と乗り継ぐ場合に限る。）、又は津幡駅（金沢駅に直通して運転する急行列車

		に乗車し、金沢駅で新幹線と乗り継ぐ場合に限る。)
□	特別急行列車サンライズ瀬戸号 ○四国内の急行列車	坂出駅又は高松駅

(注)左に乗り継ぐ列車、右に乗り継ぎ駅を記載。○印のついた列車の料金が割引になる。

表は、旅客営業規則第 52 条の 2 の第 1 項より引用。

2. 乗継割引の実例

では、乗継割引の実例を挙げて紹介してみようと思う。

【例】富山・東京間を以下のように乗り継ぐ場合の特急料金(通常期指定席)

富山～(ワイドビューひだ)～名古屋～(のぞみ)～東京

実をいうと、この例は 2 年前の富山の合宿の復路のルートである。北陸新幹線の指定席が取れなかったためやむを得ずこのようなルートで帰還した。では、この場合の乗り継ぎ割引の計算はどのようになるか。

1. 富山～名古屋、名古屋～東京間の営業キロを算出する。

この場合、富山～名古屋 256.1km、名古屋～東京 366.0km

2. 富山～名古屋は A 特急料金表、名古屋～東京はのぞみ号の特急料金表に従い、無割引の特急料金を算出する。

この場合、富山～名古屋は 2,900 円、名古屋～東京は 4,830 円

3. 2 で求めた在来線区間の特急料金を 5 割引(端数は切り捨て)する。

この場合、2,900 円の 5 割引だから、1,450 円

このように、単純な合算と比較して、乗継割引は 1,450 円分だけ割引が効いている。

では、比較対象として北陸新幹線の普通車指定席の料金と比較してみよう。北陸新幹線経由では特急料金は 6,250 円に対し、高山線・東海道新幹線経由では 6,280 円となり、金額自体は大して変わらない。が、実際には名古屋まで迂回する(622.1km)方が、北陸新幹線を素直に利用する(399.1km)よりはるかに遠回りなので、乗車券も加算して考えると積極的に高山線経由を選択する旅客は皆無であろう。

本来は JR 側もこのようにして特急券の料金計算をしているが、首都圏で指定席特急券を発売できる駅はほぼ機械化されている現在、端末に発着駅と区間さえ入力してしまえばあとは機械が計算してくれるため、こんなことをわざわざ考える必要性はほとんど無いといっても良いだろう。

3. こんな場合でも乗継割引は効いてしまう

【例】富山・三河安城間を以下のように乗り継ぐ場合の特急料金(ワイドビューひだは通常期指定席、こだま号は自由席利用)

富山～(ワイドビューひだ)～名古屋～(こだま)～三河安城

では、こんな場合ではどうだろうか。

ワイドビューひだ区間の特急料金はすでに前章で算出したので、新幹線の名古屋・三河安城間に注目してみる。同区間は隣の駅間相互を利用しているため、通常の自由席特急券ではなく、「特定特急券」が発売される。値段は 860 円である。この場合でも、乗継割引の要件は満たすので、乗継割引を適用させた特急券の発売が可能である。富山～名古屋の乗り継ぎの特急券も含め、同区間で必要な特急券代は、分割購入すると 3,760 円のところ、2,310 円で済むこととなる。

ここであれっ？と思った方、その感覚は間違っていない。ここで求めた乗り継ぎの特急料金と、富山～名古屋のみ購入した場合の特急料金を表にまとめてみよう。

利用列車と区間	乗継割引適用	富山～名古屋のみ
ワイドビューひだ 富山～名古屋	1, 450円 (普通車指定席)	2, 900円 (普通車指定席)
新幹線こだま号 名古屋～三河安城	860円 (普通車自由席)	利用しない
合計	2, 310円	2, 900円

何が言いたいかというと、表に示した通り、**区間によっては在来線列車のみ利用するときよりも、新幹線の特定特急券も併せて購入したほうが合計では安くなることもある**、ということだ。これは在来線特急に長距離乗車し、新幹線を短距離のみ利用する場合に多く起こり、特に在来線特急との乗継指定駅が多く、在来線特急の運行の多い東海道新幹線絡みで起こりやすく、JR 東日本管内の新幹線では起こりにくい。一応「在来線長距離、新幹線短距離で乗り継ぐ利用は考えにくい」ということで、このような「抜け穴」も残されているようだ。

なお、なぜ JR 東日本管内では起こりにくいかというと、JR 東日本ではこのような状態をできるだけ公平にするため、乗継割引を適用する乗継駅を「新青森駅、長岡駅、新潟駅、長野駅、(中略)、直江津駅(上越妙高駅に直通して運転する急行列車に乗車し、上越妙高駅で新幹線と乗り継ぐ場合に限る。)」と非常に少なく設定している。組み合わせ的には、「秋田～(いなほ号)～新潟～(新幹線)～燕三条」などで同様の事例が起こる。が、もともとの乗継駅が少ない以上、東海道新幹線の絡む乗り継ぎよりこのような事例が発生するパターンはそう多くはないはずだ。

4. 私鉄での類例

私鉄では、JR と比較して営業キロの短さ、そしてなにより有料特急の少なさから、JR のような規定のある会社はない。しかし、近鉄や名鉄には若干内容は異なるが、JR の乗継割引と同様の制度がある。わかりやすいので近鉄の場合で説明する。

近鉄の場合、JR の規則と異なるのは「乗継駅で 30 分以内に乗り継ぐこと」と、「3 回までの乗継ならば乗車区間全区間の営業キロを通算して特急料金を算出する」というものの 2 点である。JR の場合、極端な話、最終の特急で日付が変わった後に乗継駅に到着後、到着した日に駅を発車する最終の新幹線へ乗り継ぐ、ということも規則上は可能である(実際発行はしてもらえないだろう)。しかし近鉄の場合は、乗継駅へ到着した列車の到着時刻から 30 分以内に発車する特急に限り乗継割引が適用される。

2 点目は、近鉄では特急の乗り継ぎは 3 回までなら認めているが、その範囲内であれば特急料金は通算できる、というものである。具体例を挙げると、

【例】近鉄名古屋・大阪難波間を次のように移動する場合

近鉄名古屋～(近鉄特急)～伊勢中川～(近鉄特急)～大阪難波

という例のとき、JR 風に料金を算出すれば、伊勢中川で料金計算を打ち切るから、特急料金は近鉄名古屋～伊勢中川で 900 円、伊勢中川～大阪難波で 1,320 円、合計で 2,220 円となる。しかし、実際の近鉄の規則で計算すれば、伊勢中川で乗り継いだ場合でも、条件を満たせば特急料金は全区間の営業キロを通算するから、近鉄名古屋～大阪難波間にあたる 1,900 円で発売される。

名鉄の場合は、特別車料金が 2 列車乗り継ぎまでで一律 360 円であること以外は、近鉄の場合と同様である。

5. さいごに

結局は営業規則ネタに落ち着いた片岡です。新歓ぐらい読みやすいネタで部誌書かなきゃ(使命感)

僕自身も乗継割引をヘタに？利用したことがあり、甲府～静岡～三島というゲテモノと言われてもおかしくない乗り継ぎをしたことがあります。この時も「ふじかわ」の特急料金を浮かすため…だったのですが、指定券を市川大門からに変更した挙句乗る予定だった鰺沢口行を逃して自由席特急券を購入する始末。

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 堀田 浩生

新年、あけましておめでとうございます。今年もよろしくお願いします。てかもうとっくにあけてますね(編集当時 1/12)。高2の先輩方が抜けて、ついに我々が最高学年になってしまったんだなあと思っています。

今年の目標は「特に何事もなく次の世代につなげること」です。去年は色々ありすぎて私の体と心と胃が持ちませんでした。なので今年は胃に悪い出来事だけではなくて、部員全員の負担をあまり感じさせないような一年にしたいと思っている次第です。

今回は冬休み号ということであまり原稿が集まらないと思っていましたが、予想よりも多い原稿がもらえて嬉しい限りです。編集量が増えると大変ですが、様々な原稿が書いてあると読む側も面白いと思うので別に苦では無いかなと思います。もっとも、時間がない上に原稿が一番多い文化祭号はたいへんですけどね(笑)

というわけで今年もよろしくお願いします。



HINODE



鉄道研究部 部誌「HINODE」
あけました号(213号)
発行年月日 2017年2月19日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 堀田 浩生