

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.215「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.215 「JAM 号」

※題名の前の数字はページ数です。

みなさんの疑問に答えます。

03. どの列車が一番速いんだろう？ (5-9 堀田 浩生)

千葉のローカル線はいかがですか？

13. 1人鉄道旅行記 #3 (3-2 中島 大空海)

「平成30年問題」はどうなることやら。

16. ダッチングマシンの将来 (4-7 片岡 一路)

感動の(?)最終回です。

21. 行き当たりばったり撮影記11 (5-9 堀田 浩生)

改装できれいになりました。

27. 千葉駅の大変貌 (5-3 藤田 匠)

ニュージーランドネタを2本続けてどうぞ。

33. NEW ZEALAND の鉄道～貨物、Auckland 編～

(5-1 川原 大知)

37. DUNEDIN RAILWAYS～NEW ZEALAND の鉄道・観光列車編～

(5-3 村上 聖樹)

どの列車が一番速いんだろう？

5-9-13 堀田 浩生

はじめに

みなさんこんにちは。突然ですが、みなさんこんなことを思ったことは無いでしょうか？

「どの列車が
一番速いんだろう？」

在来線の中で最高時速が最も速いのは京成スカイライナーの時速 160km/h。新幹線も入れると、東北新幹線のはやぶさ、こまちの時速 320km/h が挙げられます。



確かにこれで終わりだろうと言われればそうなのですが、これらの列車は常に最高速度を維持した状態で走る訳ではありません。例えばこまちは田沢湖線内だとカーブが多く思うように速度が出せません。これはこまちだけではなく、他の路線でも同じことが言えるでしょう。そこで今回は最高速度とは視点を変え、表定速度と言われるもので比較したいと思います。

そもそも表定速度ってなんだよ

と言って wikipedia を見ても具体的すぎる事が書いてあるので、ここで簡単に説明します。

表定速度を言い換えれば「平均の速さ」ということです。具体的に言うと、表定速度の求め方は、「始発から終点までの営業キロ」÷「始発から終点までの所要時間」です。中学受験でよくある「A 君は学校までの道 5km を 30 分で行きました。時速何キロで学校に行ったでしょう？」の「時速何キロ」にあたる部分が表定速度になります。つまりこの A 君は表定速度 10km/h で学校に向かったことになります。

さらっとした説明で伝わったかどうかは不安ですが、細かいことはあまり考えずに、「わーすごーい」程度に楽しんで頂けると幸いです。それでは、そろそろ本編に入っていきたいと思います。

ランキング作成にあたって

- ・計測の主な対象になるのは 2009 年 8 月号に掲載された JR 各社の速達列車とする。
- ・私が過労死しない範囲で、私鉄や三セクのデータも追加する。
- ・計測区間は各列車の始発から終点までの営業キロと所要時間を基にする。
- ・計測区間が重複する列車が存在する場合、一番所要時間の短い列車の記録を採用する。
- ・新幹線は計測に含まない

ここでおそらく皆さんは「なんで新幹線は対象外なの？」と思うでしょう。理由は簡単で、「新幹線の駅間の距離は基本的に公表されていない」からです。

東海道新幹線をはじめとした新幹線の運賃計算は、すべて在来線の営業キロで計算します。例えば、東京～名古屋の間の自由席で新幹線を利用したとすると、

【名古屋までの運賃】 + 【名古屋までの自由席の料金】

という計算になりますが、【名古屋までの運賃】というのは「東海道本線」経由の運賃計算になり、東海道新幹線の距離は運賃計算には適用されません。よって、時刻表の脇に書かれている営業キロは全て在来線の分だけを書けばいいので、実際の新幹線の距離は書かれていないということになるのです。そのため、どうしても距離の部分がわからないため計算しようにもできないのです。

非常に長い説明になってしまいましたが、要は「距離が書かれてないから計算できない」という事です。理由を書いたけど結論だけ書いた方がよかったと思いました。

表定速度の見方

いきなり表定速度を出されても困惑すると思うので、軽い目安を考えました。

時速 50km/h 以下

遅い。カーブの多い山間部を走る普通の列車、観光や乗車を目的とし、速さを必要としない列車(SL など)、本数が多すぎてあまりスピードを出せない列車などがここらへんに出てくる。偏差値は 31 以下

時速 50km/h 台

そこそこ遅い。大都市圏の列車、都市圏の気動車のほとんどがここに固まっている。速いスピードを出していても、スピードを出せない区間が長いとこの値を出してしまう事もある。先ほども述べたように山間部を走る特急列車もいる。

偏差値は 30～40

時速 60km/h 台前半

まあまあ遅い。首都圏の特急列車の遅い方の列車が出てきはじめる。また、客車列車がこの辺に固まっている。偏差値は 41～45

時速 60km/h 台後半

中の下程度。普通列車でこのぐらいだとある程度速い。首都圏を含む大都市圏を走る列車が多く見受けられる。客車列車は速くてもここまで。偏差値は 45～49

時速 70km/h 台前半

中の上程度。普通列車でこのラインはそこそこ速い。あまりパツとしない特急が多い。ちなみに北海道特急の最低ラインはここ。偏差値は 49～53

時速 70km/h 台後半

まあまあ速い。普通列車だとかなり速い。足の速い空港アクセス列車は大体この辺り。この辺が空港行列車の最高ライン。偏差値は 53～56

時速 80km/h 台

そこそこ速い。普通列車でこのラインは滅茶苦茶速い。この辺の特急は都市対都市を結ぶ列車や新幹線に乗り継ぐ特急が多め。偏差値は 57～65

時速 90km/h 台

速い。線形がよくないとここまでスピードが出せない。ここまで来ると新幹線が通っていない(通っていなかった)路線で、需要がある路線を走る特急しかいない。偏差値は 65～73

時速 100km/h 台

異常なくらい速い。化け物。偏差値は 72～

こんな感じでしょうか。これを頭に入れておくとおそらく表定速度の尺度がわかり、楽しめると思います。それでは早速ランキングに移る前にまずは千葉県の列車を見ていきましょう。

千葉県を走る列車の表定速度

ここでは千葉県を走る列車の表定速度を見てみましょう。今回ノミネートされた列車は以下の通りです

- | | | |
|-----------|------------|----------|
| ・さざなみ | ・あずさ 3 号 | ・総武線通勤快速 |
| ・わかしお | ・つくばエクスプレス | |
| ・成田エクスプレス | ・スカイライナー | |
| ・しおさい | ・常磐線特別快速 | |
| ・あやめ | ・京葉線通勤快速 | |

それではさざなみから順に見ていきましょう。

さざなみ 24 号 表定速度 73.9km/h

走行区間:東京～君津 距離:81.3km 所要時間:1:06

わかしお 17 号 表定速度 83.6km/h

走行区間:東京～上総一ノ宮 総距離:82.2km 所要時間 0:59

成田エクスプレス 32 号 表定速度 76.5km/h

走行区間:成田空港～横浜 総距離:110.9km 所要時間 1:27

あやめ 3 号 表定速度 63.3km/h

走行区間:東京～銚子(成田線経由) 総距離:133.9km 所要時間 2:07

しおさい 8 号 表定速度 70.2km/h

走行区間:銚子～東京(総武本線経由) 総距離 120.5km 所要時間 1:43

あずさ 3 号 表定速度 74.3km/h

走行区間:千葉～南小谷 走行距離:341.6km 所要時間 4:36

つくばエクスプレス(快速) 表定速度 77.7km/h

走行区間:秋葉原～つくば 総距離:58.3km 所要時間 0:45

スカイライナー 表定速度 70.5km/h

走行区間:京成上野～成田空港 総距離:69.3km 所要時間 0:59

常磐線(特別快速) 表定速度 75.9km/h

走行区間:上野～土浦 総距離:69.6km 所要時間 0:55

京葉線(通勤快速) 表定速度 66.8km/h

走行区間:東京～君津 総距離:81.3km 所要時間 1:13

総武快速線(通勤快速) 表定速度 63.1km/h

走行区間:東京→成田 総距離:68.4km 所要時間 1:05

こんな結果になりました。つくばエクスプレスが一番になるかと思いきや、一位はまさかのわかしお。つくばエクスプレスが秋葉原～北千住で 10 分かけていることを考えると、やはりそこで差がついてしまったのかなと。ちなみに北千住～つくばで計算したら 87.1km/h でした。圧倒的ですね。京葉線の通勤快速は、東京～蘇我を最速 33 分で結び、この区間だけなら表定速度が 80km/h 台に乗りますが、直通先でどうしても速度を出せず、この結果になりました。特急組は大体 70km/h 台で落ち着いていますが、あやめだけ 60km/h でした。ちなみにこの「あやめ」は 2015 年のダイヤ改正で廃止となっています。

では、次は特急を除いた普通列車の中で、どの列車が速いのか見ていきましょう。

無料列車の表定速度

ここでは、乗車券だけで乗れる列車の中でどれが一番早いか見て行こうと思います。ノミネートされたのは以下の通りです。次のページに結果が載っています。

- | | | |
|--------------|------------|----------------|
| ・湘南新宿ライン特別快速 | ・JR 東海新快速 | ・阪神山陽直通特急 |
| ・京浜急行快特 | ・名古屋鉄道快特 | ・西鉄特急 |
| ・東武鉄道快速 | ・JR 西日本新快速 | ・JR 九州快速 |
| ・つくばエクスプレス | ・阪急京都本線特急 | ・JR 北海道快速エアポート |

直通特急 表定速度 57.4km/h

走行区間:阪神梅田～山陽姫路 総距離:91.8km 所要時間 1:36

京急快特 表定速度 58.2km/h

走行区間:泉岳寺～三崎口 総距離:66.9km 所要時間 1:09

JR 九州快速 表定速度 58.7km/h

走行区間:門司港～荒尾 総距離:151.6km 所要時間 2:35

東武鉄道快速 表定速度 64.5km/h

走行区間:浅草～東武日光 総距離:135.5km 所要時間 2:06

SSL 特別快速 表定速度 65.8km/h

走行区間:高崎～小田原 総距離:188.6km 所要時間 2:52

阪急京都線 特急 表定速度 68.1km/h

走行区間:梅田～河原町 総距離:47.7km 所要時間 0:42

西鉄特急 表定速度 71.2km/h

走行区間:西鉄福岡～大牟田 総距離:74.8km 所要時間 1:03

JR 西日本新快速 表定速度:76.3km/h

走行区間:米原～姫路 総距離 198.4km 所要時間 2:36

JR 北海道快速エアポート 表定速度 77.67km/h

走行区間:新千歳空港～札幌 総距離 46.6km 所要時間 0:36

つくばエクスプレス快速 表定速度 77.73km/h

走行区間:秋葉原～つくば 総距離:58.3km 所要時間 0:45

名古屋鉄道快特 表定速度 78.8km/h

走行区間:豊橋～名鉄岐阜 総距離:99.8km 所要時間 1:16

JR 東海新快速 表定速度 87.3km/h

走行区間:大垣～豊橋 総距離:116.4km 所要時間 1:20

結果はご覧のとおりです。120km/h 運転をしている京急が、なぜこんな結果か考えると、おそらく品川付近の急カーブや横浜駅以南のカーブの多さがこの結果につながったと考えます。京急久里浜までの記録で見たらもう少し記録が上がっていたかもしれません。一番速いのは意外にも JR 東海の新快速でした。JR 西日本の新快速も確かに速いですが、大阪駅周辺や神戸駅の急カーブなどでスピードを落とさざるを得ないので、若干記録が落ちたのかなという印象です。その分 JR 東海の新快速は、乗るとわかりますが減速するポイントがあまりないので高速運転を維持できると考えました。8両ですいすい関ヶ原を登る 313 系、いったい何者なんでしょうかね…？

有料列車の表定速度ランキング TOP10

ついにこの原稿も最終章です。自分が調査した 347 の特急列車や快速列車などの頂点に君臨する列車はどの列車でしょうか？それでは 10 位から見ていきましょう。

第 10 位:表定速度 96.1km/h(偏差値 69.9)

特急ビジネスサンダーバード

走行区間:大阪→金沢 走行距離:267.6km 所要時間 2:47

この列車、10 位のランクインですが定期列車ではありません。週に一回月曜に運転される列車です。そのため金沢方面からの列車は設定されておらず、週一で大阪から走る珍しい特急列車です。

第 9 位:表定速度 97.3km/h(偏差値 70.7)

特急スーパーおおぞら 6 号



走行区間:釧路～札幌 総距離 348.5km 所要時間 3:35

この列車は気動車で運転されています。普通に速いです。化け物クラスです。峠を一つ越えて走る特急とはとても思えませんね。使用される車両は石勝線のトンネル事故を引き起こしたキハ 283 系です。あの車両性能や乗り心地は他の車両と比べ物にならない位に

良く、まさに化け物気動車特急そのものなのですが、例の事故を起こしてしまっ以来、その車両性能が封印されてしまいました。安全上仕方がないことですが、やはり悲しい側面も自分の中にはあります。

第 8 位:表定速度 99.25km/h(偏差値 71.9)

特急リレーつばめ 101 号

走行区間:熊本～新八代 総距離 32.9km/h 所要時間 0:20

インチキくさい特急がランクインしました。この列車は熊本を朝六時に出発し、始発のつばめに接続するものになっています。さすがに朝 5 時とかに博多から走らせたとこで「だからなんだよ」となることを考えたダイヤなのでしょう。使用される車両は

787 系です。写真はありませんでした。ちなみに最速の博多～新八代便の表定速度は 95.6km/h でした。普通に速い。

第 7 位:表定速度 99.8km/h(偏差値 72.7)

特急サンダーバード 39 号

走行区間:大阪～魚津 総距離:352.5km 所要時間 3:32

やはり北陸路を駆ける特急は速いですね。しらさがランクインしていませんが、米原～金沢で運転されるしらさが 65 号は表定速度が 95.5km/h あります。走行区間を見ればわかりますが、この列車は富山より先の魚津までの運転です。もし、この列車が富山までならどうなるのでしょうかね？

第 6 位:表定速度 100km/h(72.9)

特急ソニック 21 号 走行区間:博多～大分 総距離:200.1km 所要時間 2:00

ついに表定速度が 100km/h を超えました。ソニックについては、思い入れが皆無なのであまり文書が思いつきません。助けてください。日豊本線をこのスピードで駆け抜けるのは相当早いと思います。杵築周辺の山岳地帯以外は基本的に平地を通るからここまで速度が出せるのでしょう。一回スイッチバックすることを考えても普通に速いと思いました。

第 5 位:表定速度 101.7km/h(74.2)

特急サンダーバード 35 号

走行区間:大阪～富山 総距離:327.0km 所要時間 3:13

第 4 位:表定速度 102.5km/h(74.85)

特急はくたか 1 号

走行区間:金沢～越後湯沢 総距離:261.4km 所要時間 2:33



北陸路の最速列車が5位と4位にランクインです。サンダーバードは、北陸新幹線開業後の表定速度が上がっていることを考えると、やはり倶利伽羅峠がネックでしょうか。はくたかの160km/h運転は速いですが、某タイトーの電車ゲームをやる方はご存じのとおり、犀潟や六日町などでポイントを渡る必要があるのと、160km/h運転できる区間が実は限ら

れている事からこの記録になったと考えられます。でも普通に速いです。はくたか塗装復活しませんかねえ。

第3位:表定速度 102.6km/h(74.92)

特急スーパーカムイ

走行区間:札幌～旭川 総距離:136.8km 所要時間 1:20



カムイはアイヌ語で「神」という意味です。漢字に直すと超神。すごく強そうです。札幌と旭川はあまり離れていないように思われがちですが、普通に130km離れています。案外遠いですよ旭川。函館本線の美唄～砂川～滝川辺りはずっとまっすぐなので、減速せずに130km/h運転ができると考えればこの記録にもうなずけるでしょう。

第2位:表定速度 102.9km/h (75.1)

特急つがる 33号 走行区間:八戸～青森 総距離:96km 所要時間 0:56



この結果を見たときすごくビビりました。インチクさいとはいえここまで速いとは思いませんでした。この列車は八戸を夜の11時に出て12時過ぎに青森に着く列車です。深夜だからかはわかりませんがすごい勢いで飛ばしています。東北本線末端でもこんなスピードを出せるのは、特急黄金期からこのルートが重要視されてい

るからでしょう。

第一位:表定速度 106.2km/h(77.8)

特急スーパー北斗 17 号

走行区間:函館～札幌 総距離:318.7km 所要時間 3:00



全 347 列車中のトップはまさかの電車ではなく気動車。室蘭本線を爆走するこのスーパー北斗はキハ 281 系のデビュー当初は 2:59 で結んでおり、文字通りの化け物気動車特急です。このキハ 281 系やスーパーおおぞらのキハ 283 系は振り子装置がついており。カーブを速く曲がれます。少し具体的に言うとキハ 281 系は制限速

度+30km/h、キハ 283 系は制限速度+40km/h で通過するという化け物性能です。キハ 281 系デビュー前は 3:59 かかっていたものを、1 時間短縮できたのは、この振り子性能のおかげでしょう。

まとめ

というわけで 2009 年の列車の中で一番足が速かったのはスーパー北斗 17 号でした。表定速度を調べてみると、つがる 33 号みたいな予想外な列車がこんな記録を出していることにいくわすことが多々あります。これが表定速度を調べるのが面白い一番の理由でしょう。皆さんもぜひ調べてみて、この驚きを体験してみると面白いかもしれません。それでは今回ここでお開きとさせていただきます。

ここまで読んでいただきありがとうございました。

1 人鉄道旅行記 #3

3-2-14 中島 大空海

1. はじめに

みなさんこんにちは。今回は、春休み中にいすみ鉄道・小湊鐵道に乗車したことについてまとめたいと思います。いすみ鉄道は、春に行くと、桜が綺麗に見えます。しかし、僕は3月の後半に乗りに行ってしまったので、桜は咲いておらず、咲いていたのは菜の花だけでした……。

2. 本編

3月25日、11:30頃、僕は大原駅に到着した。諸事情があつて地元の駅で昼食を買っておく暇がなかったので、昼食を持っていない状態でここまで来てしまった。大原駅の売店に頼るしかない状況だったが、無事に駅弁を見つけた。「漁師のまかない飯弁当(1000円)」だ。弁当に温かいお茶がセットで付いていたことには感激した。

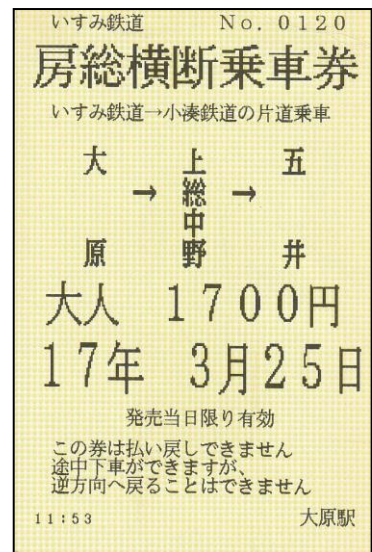
無事に弁当を買った後に、食券型券売機で切符を購入した。「房総横断乗車券(1700円)」だ。いすみ鉄道と小湊鐵道を乗り通せる乗車券で、途中下車ができる(折り返し及び払い戻し不可)。折り返しをしたい方は1日フリー乗車券を使うといいだろう。Suica、PASMO等のICカードは使用不可なのでご注意ください。

11:50頃、乗車予定の列車が大原駅に入線した。乗客の列は想像以上に長く、係員による整理がされているほどだった。

乗った列車はいすみ300型といすみ350型を併結したワンマン列車だった。もちろん、整理券発行機、運賃表と運賃箱が装備されていた。通常はこれら3つを使用する。1両目のいすみ300型にはクロスシートがあつたが、2両目のいすみ350型はオールロングシートだ。とてもじゃないがロングシートの席で弁当は食べられないので、僕は何とかクロスシートの席を確保した。

11:58に、列車が発車した。しかし、乗り心地の悪さは想像を絶するものだった。僕は209系やE217系で大原まで来たので、それらの乗り心地とは比べ物にならないくらい酷かった。列車のスピードも遅かった(計算したところ表定速度は28.2km/h)。

いすみ鉄道の沿線には、菜の花がたくさん咲いていることで有名だ。もちろん、そ



の日は沿線一面が菜の花という場所もあり、普段大回り乗車や都市圏の私鉄の乗りつぶしばかりしている自分にとって新鮮な風景であった。

大多喜駅には、弁当の売り子がいた。売り子がかつて JR などでも見られたが、現在はほぼ見られなくなり、いすみ鉄道のような地方の路線でのみ見ることができる。僅かながら売り子に弁当を買い求めている人もいた。それもそのはず、いすみ鉄道の沿線にはコンビニ等の売店はほとんどないのだ。大原駅に少し用意されている弁当のほかには、この売り子くらいしか弁当を買う手段はないといっても過言ではない。

12:55 に、列車は上総中野に到着した。上総中野の小さなホームに大量の客が押し寄せたが、列車が折り返すと、ホームには僕を含めて 3 人くらいしかいなくなった。

今度の小湊鐵道の列車の時刻を見ると、14:04 と記載されていた。1 時間待ちである。というより、「1 時間で済んだ」という方が正しいのかもしれない。実は上総中野発の小湊鐵道の列車は、土休日には 1 日なんと 5 本しかない。五井始発の列車は 23 本あるが、ほとんどが上総牛久や養老溪谷止まりだ。

この本数の少なさもあってか、駅前に人影はほとんどなく、1 台の観光バスが淋しく停車してただけだった。もちろん売店などなく、ホーム上と駅から 100m ほどのところに自販機があるのがやっとだった。

上総中野駅の小湊鐵道のレールは、全くメンテナンスがなされていないようにも見えた。こんなところに旅客列車が本当に走っているのか疑いたくなるレベルだった。

駅舎やホームをうろうろしながら 1 時間ほど経過し、ようやく小湊鐵道の列車が到



上総中野駅列車時刻表
平成29年3月4日改正

平日（月曜日～金曜日）			休日（土曜日・日曜日・祝日）		
上り（五井行）	時	到着時刻	上り（五井行）	時	到着時刻
	5			5	
	6			6	
27	7	21		7	
	8		32	8	19
	9			9	
27	10	20	47	10	38
	11			11	
56	12	34		12	
	13			13	42
	14		04	14	
09	15	00		15	
	16	49	25	16	11
15	17			17	
	18	55	17	18	08
10	19			19	
	20			20	
	21			21	
	22			22	
	23			23	

着した。直前にいすみ鉄道の列車が到着していたため、ホームは人ごみに変わっていた。そのため、席を確保するのがやっとだった。車両はキハ200形、小湊鐵道における唯一の旅客車両だ。いすみ鉄道と異なり、車内はオールロングシートだった。

定刻通り列車は発車し、錆びたレールの上をガタゴトとゆっくり走り出した。乗り心地の悪さとスピードの遅さはいすみ鉄道とほとんど変わらなかった(表定速度は33.4km/hだったが、停車時間がいすみ鉄道より短かったので実質的にはほとんど同じ速さだ)。なお小湊鐵道の列車には車掌が乗務しており、数駅毎に検札および乗車券(車内補充券)の発売をしていた。もちろんICカードは使えない。ワンマン化の案も出ているが、具体的な時期等は決まっていないようだ。

小湊鐵道の沿線にも、やはり菜の花が咲いていた。なぜここまでいすみ鉄道だけが菜の花で有名になってしまったのだろうか。小湊鐵道が可哀想にも思えてきた。

15:15に、ようやく五井に到着した。乗り換え先の内房線の列車の時刻が迫っていたので、急いで撮影をした。駅撮りなので写真の質が悪いことはご愛嬌ということで。急いだのはいいものの、階段が混雑しており、結局内房線の列車には乗り遅れた。



3. 終わりに

恥ずかしながら、僕は、千葉県民でありながら、千葉のローカル線に乗ったのはこれが初でした。本編でも触れたとおり、普段はJRの大回り乗車や、関東の大手私鉄のフリーパスを利用し、制覇目指して乗りつぶしをするかの2択です。今回あえてローカル線に乗りに行った理由は、「**都会の路線ばかり乗るのに飽きてきたから**」です。たまには、普段目を向けないローカル線に乗ってもいいのではないかと思います、いすみ鉄道・小湊鐵道に乗車しました。実際、普段に比べて非常に充実した旅行になったと思います。

最後までお読みいただきありがとうございました。

ダッチングマシンの将来

4-7-9 片岡一路

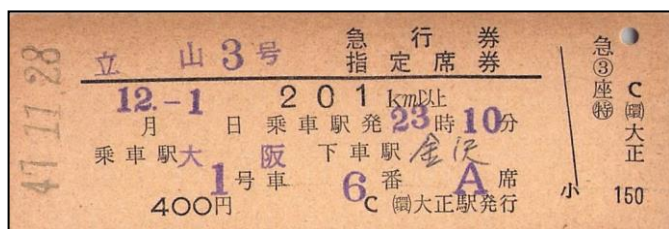
1.ダッチングマシンの現状

タイトルにもある「ダッチングマシン」(右)とは、主に硬券に発売日の日付を打刻するために用いられる道具である。全盛期には首都圏でも広く見られたが、自動改札機や自動券売機の登場など、近年出改札が機械化し、硬券を発売しなくなるにつれ、都市圏を中心にその姿を消していった。現在では、中小私鉄を中心に利用されている。

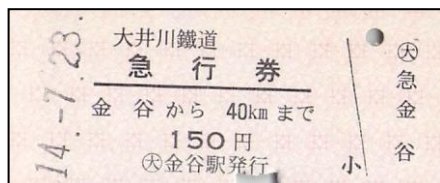
ダッチングマシンにも細かく分けると2つのものがあり、先に登場したのが「菅沼式」、後に登場したものが「天虎式」である。2者は内部構造こそ大差ないものの、印字された日付のフォントに関しては、菅沼式の方がやや角ばったフォントになっている(詳しくは図のとおり)。菅沼式はかなり古いタイプのものなので、現在では会津鉄道の会津高原尾瀬口駅で使用されているもの以外は、恐らく駅で使用されているものは存在しないのではないかな。



重ねて比較するとこうなる

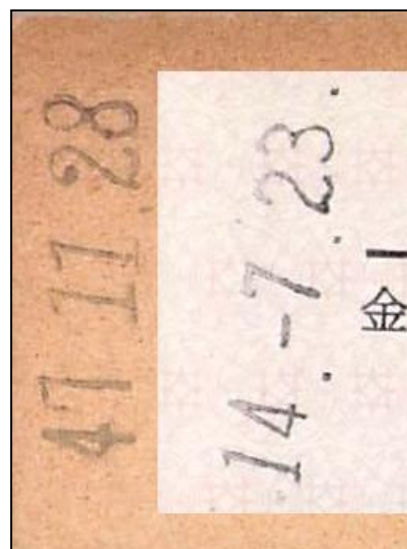


【菅沼式の例】「1」「2」「7」がかなり角ばったフォントをしている。

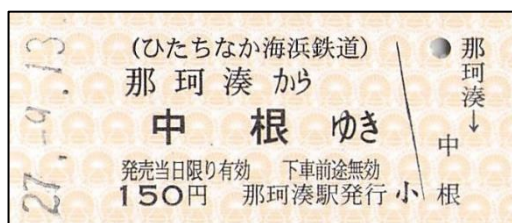


【天虎式の例】上の菅沼式の券と比較すると書体が丸いのがわかる。

右のように重ね合わせるとその差は一目瞭然である。

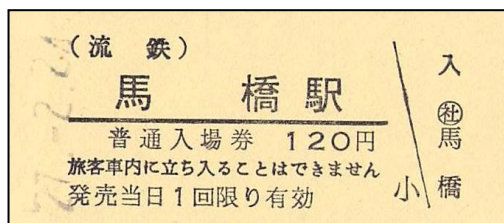


現在残存しているダッチングマシンは、ほぼすべてが天虎式である。関東圏では流鉄・銚子電鉄・小港鐵道・わたらせ溪谷鐵道・いすみ鐵道・ひたちなか海浜鐵道などで現役であるが、銚子電鉄などでは「スタンパー」(「チケッター」とも言われ、身近な例では、青春 18 きっぷに日付を入れてもらうときに押される)への移行も始まっている。ダッチングマシンのインクには原則として黒色インクを用いるため、赤色スタンパーのほうが見やすい、という理由もあるのだろうが、ダッチングマシンの構造に着目すると、日付の活字は金属製であるため、どうしても活字の摩耗による文字の欠けは避けられない、ということもあるのだろう。



ひたちなか海浜鐵道那珂湊駅の例。

「9」の活字が摩耗して一部印字が欠けている。



流鉄馬橋駅の例。インクの補充の問題かもしれないが、日付がほとんど見えない。拡大すると、4の

活字が欠けているようにも見える。

天虎式ダッチングマシンを製造していた「天虎工業」という会社は、会社自体は存在しているが、ダッチングマシンの製造はすでに終了しているため、将来新品のダッチングマシンが発売されるようなことも無いだろう。一方、既存のダッチングマシン自体が古い機械であるため、どうしても経年劣化は避けられない。また、ダッチングマシンが現役の中小私鉄は、概して経営が厳しい傾向にあり、合理化のために硬券発売駅の無人化や硬券発売の停止の影響でダッチングマシンを使わなくなることもある。このようなことから、現在でも鉄道窓口で使用されているダッチングマシンはすべて貴重なものであるということができよう。

2.平成30年問題

前章では、ダッチングマシンが使われなくなる理由について、おもに鉄道会社の都合とダッチングマシンの経年劣化の2つを挙げた。しかし、その2つの理由以外で、ダッチングマシンの使用がぴたりと止まってしまうような「重大な案件」が存在する。それは「平成30年問題」である。

前述のとおり、ダッチングマシンの日付印字は、ダッチングマシン本体の活字によって行われる。つまり、活字が存在すれば、8月32日などありえない日付を含め、どのような日付でも打刻することができるが、それが存在しなければ打刻すらできない、ということだ。天虎工業がダッチングマシンの製造を停止する直前に製造した

最新モデルでは、実は和暦 30 年代に相当する活字が用意されていない。よって、最新のダッチングマシンの年号の活字を利用して打刻することのできる最遠の日付は「29.12.31」（平成 29 年、つまり今年の大晦日）となる。

ダッチングマシンは、有価証券である乗車券などに対して日付を印字する機械であるため、それが打刻できないことは有効期限の表示ができないことになり、乗車券にとってこれは非常に好ましくない。このため、平成 30 年に対応する活字が用意されていないダッチングマシンを 30 年以降も使い続けることはできない。つまり、ダッチングマシンの使用が平成 29 年末、つまり今年の大晦日を境に停止してしまう恐れがあったのだ。

この対策としてはいくつか考えられるが、ここでは「①日付印やスタンプへの移行」、「②ダッチングマシンの改造」の 2 点を紹介したい。

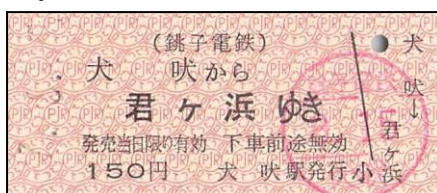
①日付印やスタンプへの移行

これが一番費用をかけずに硬券発売を継続することができる方法である。日付印などは普通の文具店でも数千円で発売しているほか、スタンプも 1 万円ほどで作成できる場合がある。神保町などではダッチングマシンのフォントに似せた日付を押印できる日付印も発売されている。こちらは「乗車券に日付が表示できれば良い」という考えに立っているのだろう。

地方の中小民鉄を中心に経営状況が厳しいことは周知の事実である。現在の主な硬券を発売している駅は中小私鉄のものであるため、②のダッチングマシン改造にかかる費用を捻出することができずに日付印やスタンプへの移行を行う会社がでてきても不思議なことではない。むしろダッチングマシン改造にかかるリスクを考慮するとこの方法を取った方が良いようにも思える。



ダッチングとスタンプを併用した例

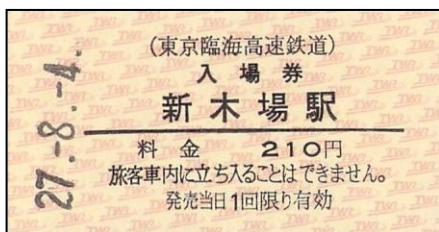


犬吠駅の例。ダッチングの日付が見えない。



岳南吉原駅のように、きれいにダッチングできるものも残されているが、少数派のように思える。

なお、写真の JR 単独券はすでに発売を終了している。



りんかい線の開通は最近のことなので、ダッチングマシンの設備は無いが、その代わりに「ダッチング風の日付印」を用いて日付の表示をしている。個人的に、日付印もフォントがダッチングマシンのものに似せてあると少し嬉しい。

ちなみにこの日付印は神保町にある某書店で購入できる。

②ダッチングマシンの改造

この方法は、原理としては簡単で、「3 の日付の活字が無ければ自作して入れてしまえ」というものだ。3 の活字の存在する別の活字から型を作り、それをもとに活字を複製してゆく。

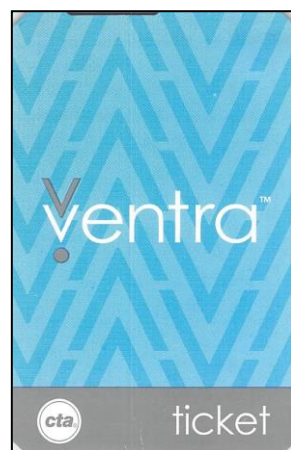
一見簡単そうに見えるがこれが簡単ではないようだ。企業か個人かを問わず、ダッチングマシンの改造に挑戦している様子がネット上でも散見されるが、その難易度は非常に高い。樹脂を活用しても、それを溶かして型に流し込むという作業は難易度が高く、製作中に壊れやすいようである。実際のダッチングマシンの活字は金属製だが、金属で活字を複製するためには、金属を溶かす必要があるためあまり現実的な方法ではないだろう。

これについては、既存の物にない活字を作ってしまうので「日付の活字が無い」という問題を解決する根本的な方法であり、恒久的な解決のためにはこれしか選択肢はないが、これには「活字作成時の成功率の低さ」という問題もある。また、ダッチングマシン付属の活字を取り出して型を作るため、どうしてもダッチングマシンを解体する必要があり、そのための知識がないとダッチングマシンの復元ができなくなってしまうことも難易度を上げる要因だろう。

3. 海外の事例

そもそも日本の乗車券のシステムが海外を見ると異端であるがゆえに、海外で類似のシステムを取っているのは中国・台湾程度だろう。ほかの各国は、きっぷは紙製のカードでできているものが多い(右：アメリカ・シカゴの例)。

しかし、台湾では、現在でも硬券とダッチングマシンが現役で使用されている駅が存在する。しかし、ここで問題になるのは、「現地で使用されているダッチングマシンは日本のものが元である」、ということだ。日本では、ダッチングマシンの日付は「29-8-1」のように「和暦何年」の形で表すのが一般的だが、台湾では「民国紀元」という独自の暦を用いており、こちらは西暦 2017 年を「106 年」と表



台湾と日本のダッチングマシンは構造的にはまったく同一である。個人的には、ダッチングマシンの改造という面でも日台が協力しあえる場面があるはずであり、台湾からダッチングマシン改造の技術を逆輸入しても良いのではないかと思う。

行き当たりばったり撮影記 11

5-9-13 堀田 浩生

皆さんこんにちは。今回でこのシリーズも 11 回目を迎えることができました。これは応援してくださる皆様(がいるかはどうかは知りませんが)のおかげです。感謝してもしきれない位です。本当にありがとうございます。

冒頭からなぜこんなに改まっているのかと言いますと、今回でこのシリーズも終わりにしてしまおうかなと思ったからです。文化祭号用の原稿もほぼ同時並行で進めています、そちらの原稿はこれまでのものと全く違うものになるので、今回の部誌が最終回となります。最終回だからと言っても特別なことをする気はないので早速普段通りに本編に入りましょう。

1. Flash back death works

時系列が前後しましたが、ここでは本編で使われなかった写真を供養する場所です。ら〇すた見ながら書いているので内容は適当です。



↑ Super Seikan Express
789 系スーパー白鳥



↑ 往年の Limited Express
E751 系/485 系 3000 番台



↑ 北浦を突っ走る
209 系 2100 番台



↑ 個性派
209 系 3000 番台八高線



↑ 終章 ～特急伝説～
485 系「つばさ」



↑ 朝方の三色緑
103 系低運転台 4+4



↑ 戦場を眺める
ゆりかもめ 7300 系



↑ 東京都
京王 9000 系



↑ 山岳部爆走特急
E351 系



↑ 西日本速達ランナー
223 系「新快速」



↑ 愉快的転勤族
209 系 500 番台武蔵野線



↑ 裏方を支える特急
東武 350 系「しもつけ」



↑ スカイライナー(足回り)
京成 3400 系



↑ 8 連解除兄貴
京成 3500 系



↑ 東上線からの刺客
東武 10030 系

というわけで在庫処分セールは以上です。

2.Panzer vor!

春休みにとある友人(ここの部員ではない)と「一緒に茨城攻めない？」という話になったので茨城に行ってきました。一行はまず水戸に朝一で向かいますが、私はギリギリ電車を逃し、友人は切符の販売期間を間違え切符を買えないという大失態を犯しました。のんびりしすぎに気を付けよう！一行は水戸に着いた後そのまま大洗に行くことにしました。鹿島臨海鉄道は前に鹿島神宮に行ったときに撮ったきり(上の写真)だったので、観光を兼ねて撮れたらうれしいなといった感



じで一行は大洗に向かいました。乗る列車はまさかのガルパン列車。ここであたりを引くとは思いませんでした。外装も車内もガルパンづくしのこの列車に乗って、我々は大洗に **Panzer vor!**しました。

大洗に着いた一行はまず聖地巡礼、という事で大洗シーサイドホテルに向かいました。ここ大洗はテレビアニメ『ガールズパンツァー』の舞台となった街で、大洗ではそのガルパンを積極的に推しています。その為写真のようにガルパンのキャラクターを街のいたる所で見ることができます。歩き回るだけでもとても楽しい街です。是非興味を持たれた大きなお友達さんは大洗に足を運んでみてはいかがでしょうか。僕は絶対また行きます。



一行は大洗磯前神社でお参りした後、大洗シーサイドホテルにやってきました。このホテルは劇場版ガルパンで戦車に砲撃されたことで有名なホテルで、一時期壁に穴をあけるような演出をしていたりブルーシートをかぶせて修復中を演出していたり、かなりノリノリなホテルです。とても楽しかったので撮影のことを忘れてそのまま水戸に戻ってしまいました(ここまで鉄道要素皆無)。



その後一行は E501 系を撮影しに東海へ向かいました。撮影地に咲く菜の花と E501 系のエメラルドグリーンがすごく良いですね。茨城に来た甲斐がありました。東海を歩いて思ったのは、村なのに駅前や学校がクッソ立派なことですね。やはり原発マネーはすさまじいですね。ここ最近は色々不況が続いていますが今後どうなるのでしょうか。ああ夢のエネルギーだったのに…

この後一行は水戸で少し遊びながら帰路に着きました。ちょうど夕暮れに染まる時間帯にあたったので、その辺に転がっていた E501 系に被写体になってもらいました。そしてこの後上野行きに乗車し、車内で英語の問題集を解きながら帰宅。西船橋で解散しました。

同伴した某氏、ありがとうございました。



3. 三江線弾丸旅行

【一日目】

春休みに三江線に行くために、例の如く姫路まで鈍行で行って来ました。途中で富士山を撮ろうと新蒲原で下車して撮影しようとしたら右のような悲しい出来になってしまいました。天気の良いければ富士山がくっきり見えて、もうちょっと時期が遅ければ桜が咲いていたのですがねえ…それ以外は話すことが無いのでカット。

【二日目】

姫路で一泊して、翌朝姫路発の新見行に乗り伯備線経由で三次へ向かいました。新見について一時間位乗り換えの時間があるので新見の町をほっつき歩いて新見を堪能しました。ちなみになんでわざわざ新見から三次入りするかと言いますと、事前に 6 つルートを決めサイコロを振ってルートを決めることをした結果、姫路～岡山～新見～備後落合～三次というルートが当たったからです。



で、そのまま芸備線のお察し一日三往復区間や一日五往復区間を乗り通し三次に到着。三江線は翌日に持ち越しです。

【三日目】

朝 5 時台の三次～江津(島根県)走破列車に乗車。江津までおよそ 4 時間、川沿いをずっと伝っていきます。車内を見ると同業者の方がかなり目立ちますが、地元の人あまり見受けられませんでした。普通の自分の観点からみると「なんで今までこんな路線が残ってたんだよ。」、乗り鉄の自分の観点からみると「こんなすごい景色が見れるのに廃止はさみしいな。」といった感想を抱きました。山に関心がある方は、ちょっと訪問が面倒くさいですが、是非足を運んでみてはいかがでしょうか？



江津に着いて町を歩いて何もなかった後、江津から快速に乗り米子まで乗り通しました。米子まで遠い。米子で遅めの昼ご飯を食べた後、伯備線で岡山まで戻ります。途中で見た伯耆大山がくっきり見えてとてもきれいでした。いつか伯耆大山バックで伯備線を撮ってみたいものです。その後、岡山まで特に何もすることが無かったのでデ○ステで時間を潰し、何事もなく姫路に帰還。

【四日目】

風邪をひきながらの帰宅です。のどが痛い状態で静岡大陸を横断するのはつらいので浜松～熱海で課金することを決断。浜松で豪華な飯を食べ、その後新幹線を撮影し熱海まで人権のある移動をしました。人生で初めて「こだまクッソ HAAAAAAAAA」と思いました。ヤッパ シカンセンダ ッタンジ ャイスカネ。その後は特に何事もなく帰宅。三江線弾丸旅行はこれにておしまいです。よい子は新幹線で快適な移動を楽しみましょう。



4.GW のお話



長野県の大糸線にやってきました。田んぼに水が張っててその水が鏡になっていてとてもいい感じに映ってくれます。欲を言えばもうちょっと田んぼが綺麗だったらいいなと思いました。

その後岡谷に向かい適当にあずさを撮影。やはりカーブを駆ける特急列車はカッコいいですね。中央本線は臨時列車もそうですが、それ以上に景色や列車がカッコいいのでいつか笹子辺りでスーパーあずさとかを撮ってみたいです。中央本線は沼。この沼…深いッ…!!

5.エンディングだぞ 泣けよ

中学二年生の文化祭の時から長々と書いてきたこの原稿もいよいよこれでおしまいです。タイトルでは「行き当たりばったり 11」となってますが、4を飛ばしているなので実質これが10回目の原稿となります(~~多分~~)。第1回目の原稿をいま読み返すと、太陽に放り投げられてそのまま燃えて失せろと思うくらいの出来でした。おそらく大人になるとこの文章も太陽送りになるでしょう。こんなくだらない文章でしたが、個人的には完走できてよかったなと思っています。

ここまで読んでくださった皆様、本当にありがとうございました。感謝してもしきれない位です。

それでは文化祭号でお会いしましょう。さようなら。

千葉駅の大変貌

5 年3組 藤田 匠

1.はじめに

昨年 11 月 20 日に千葉駅新駅舎が開業し、乗客の動き方が大きく変わりました。
6 年以上続いた改築工事に一区切りをつける形となります。ここでは、開業からの
歴史と新旧駅舎の構造、今後の展望を見ていきましょう。

2.歴史

駅舎	年・月	出 来 事	
①	1894 年 7 月	総武鉄道(現：総武線 市川～佐倉) 開業	
	1896 年 2 月	房総鉄道(現：外房線 千葉～大網) 開業	
②	1963 年 4 月	現在地移転(当時は 1～8 番線のみ) 駅ビル「千葉ステーションビル」(→ペリエ 1) 開業	
	1981 年 12 月	総武線(津田沼～千葉) 複々線化	
	1984 年 2 月	9・10 番線 使用開始	
	1988 年 8 月	発車ベル 廃止	
	2010 年 1 月	改築工事	改札内店舗・ホーム連絡階段 一部閉鎖に
	2011 年 1 月		駅ビル「ペリエ 1」 閉店
	2012 年 7 月		東口改札 移動
	2013 年 8 月		乗換通路(1～6 番線) 新設
	2016 年 11 月		旧駅舎 閉鎖 新駅舎・「ペリエ千葉エキナカ」 開業
③	2016 年 11 月		

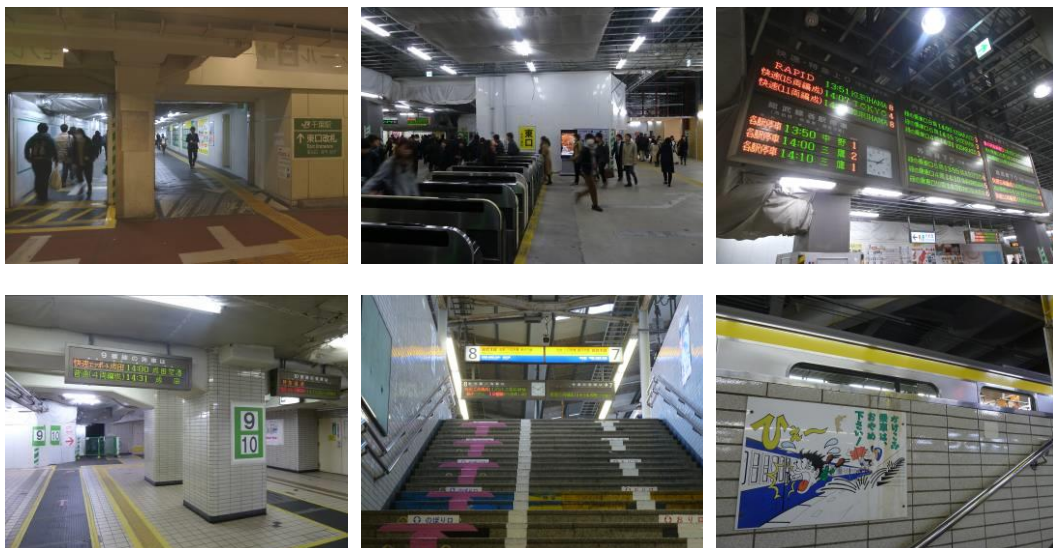
①開業時の駅舎は現在の東千葉駅付近に、1921 年に開業した京成千葉線の千葉中央駅は現在の中央公園付近(中央改札から徒歩 10 分)にありました。当時の配線では、東京方面から外房線に直通する際にスイッチバックが必要となっていました。(右図：1930 年頃の地図参照)

千葉～東千葉間の留置線(千葉駅構内扱い)はこの名残です。同様の改良は大網駅でも行われました。



3.旧駅舎の構造

※撮影：2016 年 11 月 3,18 日



左上：総武本線高架下→東口改札への入口

中上・右上：東口改札・発着路線の発車標

左下・中下：ホームへの連絡通路・階段

右下：各階段にあった「かけこみ乗車はおやめ下さい！」の看板

旧駅舎の東口改札は 6・7 番線の間にあり、東口通路では階段によってホームに向かう形となっていました。モノレール入口側の正面口は 2011 年に閉鎖された為、以後は京成千葉駅側・総武本線高架下の既存 2 箇所が入口となりました。

各階段には移転まで「かけこみ乗車はおやめ下さい！」と記された看板があり、2011 年まで房総各線で運行されていた 113 系が描かれていました。



左・中：乗換連絡通路(1～6 番線のみ)

右：通路入口に導入された液晶型発車標

2013 年に 1～6 番線の東口通路が一時的閉鎖されたため、代替として乗換連絡通路が設置されました。設置が新しいため、フルカラーLED(階段手前)・液晶型(通路手前)の発車標が導入されました。



ホーム中程には中央通路があり、ここにエレベーターが設置されていました。中央通路は東口改札からも通じていましたが、工事の関係で 7・8 番線への階段裏にトイレが設置されたため通路が狭い部分もありました。

4.新駅舎の構造

小説「永遠の出口」(森 絵都)やアニメ「ハロー!!きんいろモザイク」等の舞台としても登場した千葉駅。暗く狭いというイメージが定着してきましたが、2016 年 11 月 20 日に大きく変貌を遂げることとなります。

※撮影：2017 年 3 月 14 日、7 月 10 日



左上：京成千葉駅側(南口)から見た駅ビル「ペリエ千葉」全景

中上：中央改札

右上：新駅舎内の発車標は全て液晶型となった

左下・中下：中央通路

右下：「ペリエ千葉エキナカ」入口

新駅舎は今までと異なり明るく、旧駅舎に慣れてきた利用者を唖然とさせるものとなりました。発車標は液晶型となり、路線別・番線別に設置された他に内房線・外房線、総武本線・成田線共通タイプの発車標も設置されています。

旧駅舎時代も改札内にいくつか店舗がありましたが、工事の関係で 2010 年頃よ

り一部を除いて順次閉店しました。新駅舎では「ペリエ千葉エキナカ」として 61 店舗が出店しています。



旧駅舎時代と同様に乗換通路も設置されており、ここにも「ペリエ千葉エキナカ」が整備されています。その先は西改札(旧：西口)に連絡しており、同一フロアでの直結により利便性向上が図られています。



左上：待ち合わせ空間「ハスの時計」

中上：東口(バス乗り場・三越・千葉神社・千葉市民会館方面)

右上：モノレール連絡口

京成千葉駅モノレール改札口にも直結(左下/6:30~20:30)

中下：千葉公園口(千葉公園・千葉市中央図書館方面)

右下：南口(写真奥)はペデストリアンデッキで西口に接続

駅舎が 3 階に移設されたことによって千葉都市モノレールと直結した他、従来東口から地下通路を経由する形だった千葉公園方面にも出口が増設されました。また南口はペデストリアンデッキと接続し、西改札(西口)方面に抜けられるようになっています。

5.今後の展望

駅舎はひとまず新駅舎に移転しましたが、この後は駅ビルの開業や旧駅舎の撤去が待ち受けています。

	駅施設	駅ビル	
7 階		多目的ホール	2017 年 9 月開業
6 階		店舗	
5 階		店舗・屋上庭園・保育所	
4 階		店舗	
3 階	改札口・店舗	店舗	
2 階	ホーム	店舗	2018 年 夏以降開業
1 階		店舗	
地下 1 階		店舗	

※斜字は供用済みを示す(2017 年 4 月 27 日現在)



左上：シャッターが下りている駅ビル 3 階部分

中上：駅ビルのエレベーターホール(旧駅舎時代に撮影)

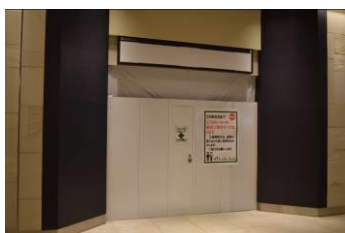
右上・左下：「ペリエ千葉エキナカ」4 階部分

中下：駅構内では日本初のクリニック(手前)・薬局(奥)

右下：5・6 番線へのエレベーター

4 月に開業したエキナカ 4 階は 5～8 番線にエレベーターで連絡しています。駅ビルは今年 9 月に駅ビル 2～7 階が開業し、2018 年夏以降に全面開業する予定となっています。





前頁左：駅ナンバリング・四ヶ国語対応タイプに交換された駅名標

前頁中：一部番線のみ交換された発車標

前頁右：2017年2月に増設された時計

左・中：建設中のエスカレーター

右：西改札→5・6番線への階段

新駅舎開業に先立ち、全ホームの駅名標が駅ナンバリング・四ヶ国語に対応したものに交換されました。また、2017年7月までに東京寄り全ホームの発車標も交換されました。

開業直後の新駅舎に時計はありませんでしたが、設置の要望が多く2017年2月に中央改札・乗換通路の発車標に時計が増設されました。

現在は旧駅舎時代のエレベーター・階段があった場所にエスカレーターの建設が進められています。また西改札にあった仮設トイレへの通路が5・6番線への階段を塞いでいる状態のため、この通路を撤去する予定となっています。

6.おわりに

長年に渡り、暗く、狭いイメージがあった千葉駅ですが、新駅舎の開業により明るく、広い駅へと生まれ変わりました。今後は来年の全面開業を待つばかりですが、駅外ではPARCO・三越の閉店も起こっています。今後千葉駅新駅舎が地域にどのような影響を及ぼしていくか注目していきたいところです。

千葉支社管内では、この他に船橋・銚子の2駅で駅舎の建て替えが行われています。規模は千葉駅よりも小さめですが、完成後の駅舎にも期待です。

最後までお読みいただき、ありがとうございました。

7.参考文献

- ・千葉駅南口掲出「千葉駅の変遷」
- ・JR東日本千葉支社「あたらしい千葉駅が11月20日に誕生します」
http://www.jreast.co.jp/chiba/news/pdf/pre1608_1120newchiba.pdf

NEW ZEALAND の鉄道～貨物、Auckland 編～

5-1-12 川原大知

I. 初めに

今回は珍しく海外の鉄道に触れてみようと思います。春休みにニュージーランド研修に参加したとき、Dunedin と Auckland で何回か鉄道を見る機会があったので、実際に撮ってきた写真(と調べた程度の知識)からまとめられればと考えていました。タイトルの「～○○編～」を見て気づいたかもしれないが、2 本連続でニュージーランドについてです。もう一つの方は読みやすいと思いますよ(笑)。

II .NZ の鉄道の概要

(1) 歴史

ニュージーランドの鉄道網は 1863 年にフェリーミードからクライストチャーチ間で開通し、1950 年代はおよそ 100 の路線を経営していたが、自動車の発達によりローカル線は廃止、都市部と貨物が主体となっていた。1993 年には民営企業 Tranz Rail の所有となるが、インフラの老朽化で損失を出し Toll Rail へ譲渡したものの、結局 2008 年に再び Kiwi Rail という国営の鉄道となった。現在は総延長 3807km の鉄道網となっており、主要都市を結ぶ長距離列車、Auckland と Wellington を走る近郊列車、そして、収入の大半を占める貨物が走っている。



[上図はRail Transport in New Zealand より]

(2) 貨物

現在、貨物営業は国有の Kiwi Rail が行っている。大半はばら積み貨物で、石炭、石灰、鉄、木材、木材製品、パルプ、牛乳、自動車、肥料、穀物などを輸送している。また、一般貨物はコンテナやパレット化されたものに限られている。ほとんどの貨物輸送は輸出産業向けとなっている。

(3)長距離旅客

Kiwi Rail の子会社 TRANZSCENIC が経営している。現在、北島に1往復、南島に2往復の計3系統の運行を行っていて、北島の Auckland—Wellington を結ぶ列車は Northern Explorer(旧 Overlander)、南島の Christchurch—Picton(フェリー接続駅)を結ぶ列車は TranzCoastal、



Christchurch—Greymouth を結ぶ列車は TranzAlpine と呼ばれている(地名は上の地図参照)。各列車、1 日 1 往復のみの、機関車牽引の客車での運転で、車窓が美しく観光列車に近いものとなっている。

TranzAlpine のサザンアルプス越えは一度見てみたいものですね。

[上の写真は The Great Journey of New Zealand より引用]

III. Dunedin 貨物操車場

もちろん鉄道が目当てで来ているわけではないので見た記録としては少ないかもしれないが、ここからは実際に見てきたところを取り上げて行こうと思う。

夕方の Dunedin 貨物操車場には Christchurch 方面から来た貨物が 3 つも止まっている(障害物は無視してほしいな)。休日に車でどこかに連れていってもらったときには残念ながら走っている姿は見かけられなかった。そのくらいの本数の少なさだ。



次に車両を見て行こうと思う。手前に映っている貨物機は DSG とよばれていて、これは 3304 号機。実はラストナンバーだったのだ。1981 年～1983 年にかけて製造された DSG は現在 24 両走っている。最高速度は 60km/h と遅め。

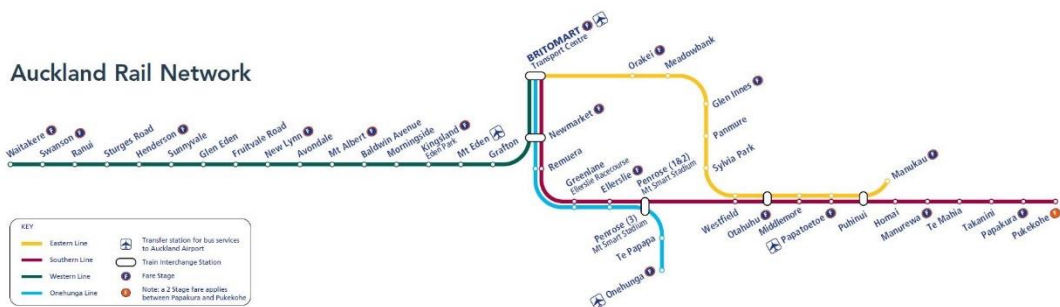
後ろに小さく映っている貨物機(小さくて申し訳ない)は 1990 年代に製造された「DX シリーズ」だ。DXB、DXC、DXR のいずれかが見分けがつかない。貨物や客車の牽引などで 49 両が今も活躍している。最高速度は 105km/h と見た目より速い(笑)。

さらに後ろのコンテナを見ると、ひときわ目立つ MAERSK の文字。これはデンマークの海運企業で、Dunedin から海外へ輸出するのだろう。

V. Auckland の鉄道

Auckland の中心部から 3 方向にのびている路線は全て電化されかなり発達している。本数も 5～10 分に 1 本は通っている。2015 年には新型の車両も導入し、近年でかなり変わったようだ。車両はスペインの CAF 社製の 3 両編成で 3+3 の 6 両での運転が多い。両側の先頭車がモーター車、中間が付随車になっていて、編成の全長は約 72m、定員は以前より 40% 増加しているようだ。現在、50 編成以上が活躍している。

[下図は Auckland Rail Network より引用]



Auckland に観光に行ったときに Sky Tower (日本でいうスカイツリー的なもの) にのぼった。町を一望できる展望台から遠くを見てふと目に着いたのは、Eastern Line を走る車両。持っていったレンズの望遠が追い付かず、トリミングすることになったのは残念だが、シャッターを切った。写真が曇っているように見えるのは窓が汚かったからだ。海外はこういうところが繊細ではなかったり…(笑)それにしても凄い所に線路をひいたものだと驚きしかなかった。「千と〇〇の神〇〇」に出てきそうな感じ。



他にも手前を通る Southern Line、Onewhunga Line など撮った。終着駅付近のかなり入り組んだ感じが伝わると思う。

VI.参考文献

Rail transport in New Zealand :

https://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport_in_New_Zealand

Kiwi Railway :

http://railscape.travel-way.net/nz/what_nz.htm

THE GREAT JOURNEYS OF NEW ZEALAND :

<https://www.greatjourneysofnz.co.nz/>

NZ Railways Rollingstock Lists :

<http://nznzrailwaysrollingstocklists.weebly.com/>

New Zealand DSG class locomotive :

https://en.wikipedia.org/wiki/New_Zealand_DSG_class_locomotive

New Zealand DX class locomotive :

https://en.wikipedia.org/wiki/New_Zealand_DX_class_locomotive

Auckland Rail Network :

<https://at.govt.nz/media/860248/auckland-rail-network-map-dec-2014.jpg>

※特記のない写真はすべて筆者撮影。

VII.おわり

いかがだったでしょうか。研修として参加しているので、鉄道に多くの時間をあてるわけにはいかなかったので写真が少なく、読みにくくなってしまったと思います、ごめんなさい。文章を書く側としては情報集めが基本英語で書かれていて難しかったという印象ですが、今まで日本の鉄道にしか触れてない気がしたので、海外での経験は貴重だったのかなと思っています。

では、最後に Dunedin 全体の景色で締めようと思います。



DUNEDIN RAILWAYS

WORLD CLASS TRAIN TRIPS

～New Zealand の鉄道・観光列車編～

5-3-22 村上聖樹

I. 挨拶 (導入として…)

夏です…こんなに暑いのも周りにコンクリート製の人工物やらなんやらが乱立しているからでありましょう。あ、紹介遅れました、村上です。お恥ずかしながら、最高学年にして初の執筆となります。ここまで書かなかったのは…、書くに値するネタが無かった、ということでございます。つまり、レア文章というわけです。だからと言って価値は…(お察し)ただの乗車記なので、あまり面白くないかもしれませんが、少しでも海外の鉄道に興味を持っていただきたいと思います。それではどうぞ…

II. DUNEDIN

ニュージーランド(NZ)の南島の南の方にある、NZ第5の都市である。主な交通手段はバスだが、多くの人々は基本自家用車か自転車で移動していた。

III. Taieri Gorge Railway (以下、社名・固有名詞は現地の言葉で表記)

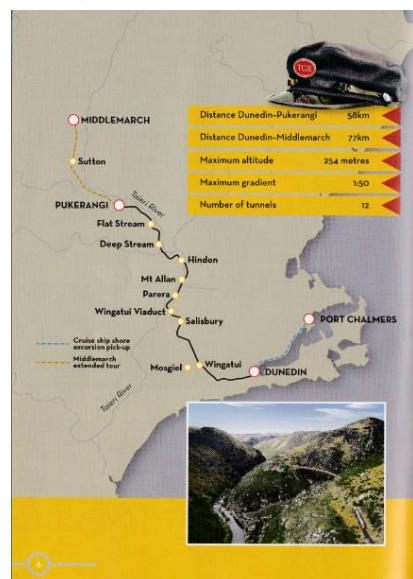
ダニーデンの鉄道として知られるタイエリ・ジョージ鉄道は、DUNEDIN 駅から MIDDLEMARCH 駅(一部 PUKERANGI 迄)と、OAMARU 駅を結ぶ全長 203 kmの鉄道路線である。これらの路線は基本、貨物路線として用いられており、移動手段を目的とした列車は少ない。

まず、その旅客運用の少なさを分かり易くイメージしてほしいので、パンフレットから抜粋した観光ツアー列車の案内を紹介する。

この鉄道の旅客運用及び観光ツアー列車は全 11 種類ある(OAMARU 以北のツアーは含まない。)

1. DUNEDIN-PUKERANGI ツアー

ダニーデン駅とプカランギ駅間、溪谷を楽しみつつ4時間かけて往復するツアー。基本毎日運行されている。運行時間は、冬季・夏季午前・夏季午後運用の三種類ある。冬季運用時は、一日一往復



も人気で、2017 年の長距離ツアーは完売している。

※1-8 のツアー概要は、会社のページの情報であるので、信頼性はあるが、途中下車可能か否かは記述が少ない為確証はない。また、このページはもちろん英語である。

<http://www.dunedinrailways.co.nz/our-journeys>

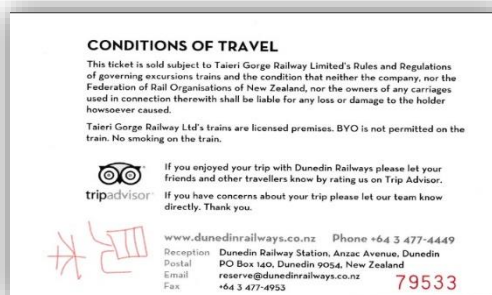
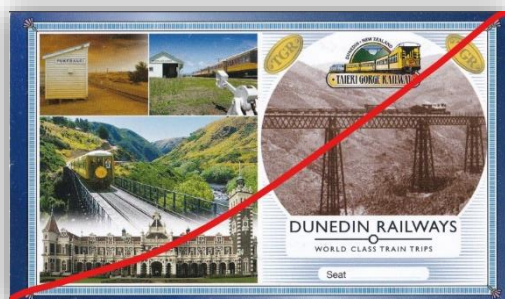
そして、これら以外の旅客・観光運用は無く、全て貨物列車である。

IV. 乗車記

お待ちせいたしました。ここから本編の乗車記録となります。(待つてないか…)

今回乗車したのは、前記 1 番ツアーのプカランギまでのツアーである。学校を早退し、その日の唯一の運行である列車に乗りに向かった。

まず、DUNEDIN 駅に到着後、予約していたチケットを受け取った。次の写真はそのチケットである(見本とするため適当に編集済)。このようなチケットは好感が持てて良いと思う。



さて、列車を見に行く前に、ダニーデン駅(右写真)について少々説明を。

この駅は、1906 年に建設され、プレミッシュ・ルネッサンス様式の豪華なつくりをしている。100 年以上前の駅舎にしては、老朽化が目立つ部分も少なく、とても綺麗であった。一階はレストラン、二階はギャラリーとして利用されている。ホームへの出入りは自由で、改札は列車の車内で行われている。この駅

の驚くべきところは、プラットホームの全長がなんと1kmに及ぶところである。これはニュージーランド国内でも最長のものである。日本国内の最長プラットホームである、京都駅 0・30 番のりば(558m)もびつくりだ。また、毎年 10 月に行われるファッションショーでは、この



プラットホームをキャットウォークとして使用しているそうだ。このような、街と一体化した、落ち着いた雰囲気のある場所には、日本の駅についての常識が全くもって通用しないことを痛感させられた。

乗車記の続きに戻ろう。

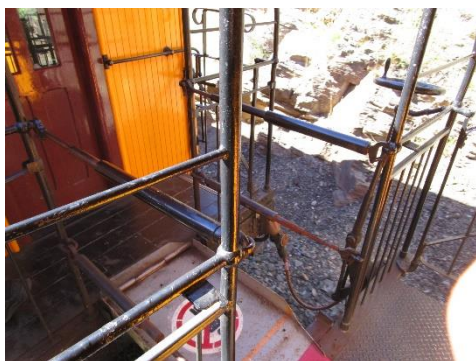
実を言うと、この地点で、車両と豪華な駅舎を見ることができ、かなり満足した。

さて、発車時刻が迫って来たので、乗車することにした。乗車してまず驚いたのは、その乗車口である。車両と車両の間は完全に外で、柵があるのみであり、そこに簡易な乗車口が付いていた。もちろん走行中も開けようと思えば開けられる。また、走行中もデッキに出ることができるので、現代日本ではほとんど味わうことのできない体験ができた。これができるのも、この鉄道が基本観光用であり、地形上スピードもあまり出せないという、この鉄道ならではの状況があるからだと考えられる。

もちろんデッキがすべてではない。車内は、片側が4人掛けボックスシート、他方が2人掛け向かい合わせの形であった。座り心地は、113系を思い出すレベルの軟らかさ、そして絶妙な背もたれの角度、そして古い客車ならではのレトロな匂い。とても快適であった。唯一の不満は、背もたれと座る部分の間の隙間が広いことであった。よく物がそこから落ちて、拾うのが面倒だったのを覚えている。

また、車両だけでなく、その沿線の景観にも圧倒された。ブカラングまでのツアー列車が通る場所の殆どは溪谷で、美しい川と雄大な自然に囲まれている(右写真)。

そうこうしているうちに、途中駅の HINDON に到着。すでにこの時点で5つの駅を通過している。

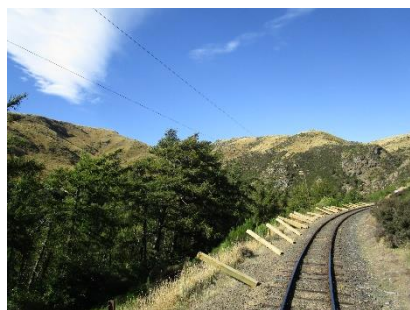


ちなみに、それらの駅に停車する旅客列車は存在しない。他のツアーでは、駅でないところに列車を止め、そこで降りて近くのカフェに行く、なんてコースもある。しかし、HINDON に到着して思ったのは、それらのコースも案外妥当な考えだ、ということである。

駅前の道は、舗装されていないものが一本。駅舎はあるが、プラットホームはない。もちろんオーバーランも問題にならないから、停止位置目標なんてない。さらに言えば、駅は溪谷のど真ん中。家はもちろん、人や車も見られず、写真に写っている人々は全員乗客だ。あるとしたら駅から絶景が…といきたいところだが、それすらもない。この駅、ほんとに何もない(笑)。登山客が訪れるのかと思いきや、駅前の道は登山道ですらない。ここでは 10 分間停車した。

いや、まあリラックスはできたはできたのだが…。どうしてあえてこの駅を途中の停車駅にしたのか。確かに待避線はあるが、退避されるような列車もない。

しかし、わざわざ停まってくれたので、最後尾のデッキを陣取り、後ろからの風景を眺めることにした。



←後ろから見える景色がこちら

イメージにくい方は、かの有名な「トワイライトエクスプレス瑞風」のデッキを想像してみると分かり易いかもしれない。列車の風を感じながらゆっくりと進んでいくこの感動は、日本ではあまり味わえないものであった。

もちろんずっとデッキを占領するわけにもいかないもので、途中で座席に戻ったが、もうそのころには終着のブカランギ駅まであと 10 分という位置まで来ていた。名残惜しくはあるものの、私たちはブカランギで降りて、折り返さずに車の迎えを待つことになっていたため、渋々荷物をまとめ、到着を待った。しばらくすると、また、何もないところに停車した。信号停止か？なんて思っていたら、なんか知らんが機関車が解結して離れていく。啞然としていると、放送が流れた。こともあろうに、ここが終着のブカランギ駅だそう。…いやいや、まてまて。

HINDON よりも何もないんですがそれは……。



もちろん、道は舗装されていない。踏切に遮断機がないのはこの路線全体に言えることであるが、貨物駅ですらなさそうなこの駅は、私には存在意義が分からなかった。かつては栄えていたのだろうか…。謎である。

そんな謎駅で下車をし、折り返してゆく列車を眺める僕には、列車内からの、不思議なものを見るような目線がこちらを向いているのが分かった(笑)



正直言うと、DUNEDIN 駅以外の駅はほとんどが日本人にとっての「駅」の常識とはかけ離れたものであった。とはいえ、こんなに素晴らしい景色を見せてくれたタイエリ鉄道に、私は感謝している。日本とは違う、とても貴重な体験ができたことは、写真よりも大きな収穫であった。またニュージーランドに行く機会があれば、是非もう一度乗って見たいと思う。

V. まとめ

青空広がる昼時に、3月の秋風に吹かれ、静寂なる溪谷の中を古い客車が重厚感のある音を立ててゆっくりと走りゆく…。視界の中にはまるで映画のワンシーンにでもいるかのような、文字通り壮大な景観が広がっている。もしかしたら写真では伝わりにくいかもしれない。だからこそ、この部誌を手に取り、この文章を読んで下さったあなたには、是非ともこの感動を実際に味わってほしい。もちろん海外に行くことは容易ではないが、もしもニュージーランドへ行く機会があれば、絶対に乗ってみてほしい。特に日本人なら、自国の鉄道とはまた違った風情を持つこの鉄道は、相当な印象を受けることであろうと私は思う。

ここまで読んで下さった方、ありがとうございました。

編集後記

研究・編集課 堀田 浩生

早いもので我々高校二年生の代はあと二カ月で卒業してしまいます(編集当時 7/6)。そんな現実に打ちひしがれながら学校生活を送っています。編集後記を書くのもこれを含めてあと二回、振り返ってみるととても短い五年間でした。

自分語りはこの辺にして、今回の部誌は我が部においては割と珍しく研究誌が多めです(鉄道「研究部」なのに)。また、今回は部誌の原稿自体も多く投稿されています。これはとてもいいことだと考えており、文化祭号もこのくらい原稿を書いてほしいです。薄い部誌が分厚くなります。やはり部誌が分厚くなればなるほど読みごたえもよりよくなると思っています。是非この調子で原稿を書いてください。

それでは次回、文化祭号でお会いしましょう。



HINODE



鉄道研究部 部誌「HINODE」
JAM 号(215 号)
発行年月日 2017 年 8 月 5 日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 堀田 浩生