

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.218「新入生歓迎号」



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.218 「新入生歓迎号」

※題名の前の数字はページ数です。

定番観光地ではない箱根の楽しみ方をしました。

03. 箱根放浪記 (元4-7 片岡 一路)

12系客車で行く、高崎線貸し切り列車の旅。

07. 水上白門号乗車記 (元4-3 鈴木 晨好)

鉄道研究部について軽く紹介します。

10. 鉄道研究部へようこそ

箱根放浪記

元 4-7 片岡 一路

新入生の皆さん、ご入学おめでとうございます。また、市川学園鉄道研究部へようこそ。今まで、あえてジャンル分けするなら「研究文」に入る原稿をメインに執筆してきましたが、今回は趣向を変えて撮影記で投稿してみます。去年の 8 月末の話ですが、それでは……。

小田急新宿駅

高校に入って以来、めっきり鉄道旅行の機会が減ってしまった僕にとって、箱根旅行は久しぶりのものだった。家族旅行だったこともあって、往路は特急ロマンスカー利用と豪華。目的の列車より少し早く着いたので、3 月のダイヤ改正で特急の名称としては消滅した「あさぎり」の方向幕を撮影できた。「富士山方面へダイレクトな運行をわかりやすく、また、増加する訪日外国人旅行者にも移動手段として選択」できるようにすることが小田急のプレスリリースでも明記されていたが、はたして御殿場線から富士山に向かうだけの需要はどの程度生まれるのだろうか……？



[小田急のプレスの URL : https://www.odakyu.jp/news/o50aa1000005scq-att/8731_0522542_.pdf]



途中人身事故があったらしく、「到着が遅れる可能性があります」と停車駅ごとに告知していた割には定刻通りに走行し、無事箱根湯本に到着。特に特急車内では面白いこともなかったので詳細は省略。左はそのときの特急券だが、何の変哲もない普通の端末券だった。

箱根登山線:大平台

突然だが、「箱根旅行」と聞いて、何をイメージするだろうか。美術館訪問、大涌谷、芦ノ湖、箱根関所と、挙げるとしたらこのあたりだろうか。

この箱根、小 6 の中学受験突破祝い(つまり市川中入学直前)に一回訪れていて、当時は上記の定番観光地を回る、普通の旅行だった。今回は 2 回目なので、同じことを繰

り返しても面白くない。そこで今回は、箱根登山線を中心に撮影で潰すことにした。「家族旅行とは何だったのか」については気にはしていない。

箱根登山線の勾配が急なこと(特に箱根湯本～強羅、箱根湯本駅を出てすぐの 80‰勾配など)は有名な話であるが、その勾配のきつさは大平台でも例外ではなく、撮影ポイント付近から線路を眺めると、目で見ただけでもきつい勾配がわかる(写真)。同様の急勾配は、京阪京津線・神戸電鉄粟生線等でも見られるので、機会があれば訪問しては如何だろうか。



左：モハ1型
1919年の開業当初から運用される。

右：2000形
スイスのレーティッシュ鉄道の駅名にちなみ、「サン・モリッツ号」の愛称がある。

2000型は、3両編成の第3編成が、姉妹鉄道提携をしているスイスのレーティッシュ鉄道との提携30周年を記念し、同鉄道の「グレッシャー・エクスプレス(氷河特急)」塗装に変更されているが、それが運よく来てくれた。

しかしながら、流石は8月の箱根、結構暑かったです。夏場の旅行は暑さ対策をしっかり。

伊豆箱根鉄道大雄山線：塚原

箱根登山線は登山電車ゆえ、撮影スポットも駅近だと少ない。「出山の鉄橋」も訪問しようかと思ったが、撮影地のつり橋への立ち入りができるか怪しいうえ、8月の山の中でろくな装備もないまもうろろするのはやや無謀なので断念。恐ろしい(?)ことに、比較的平坦で撮影ポイントが多そうな箱根湯本～小田原間のほうが実は撮れそうなポイントがない。そこで箱根登山線は諦め、小田原で乗換の伊豆箱根鉄道大雄山線へ。



←(2枚共に)5000形

小田急 8000 形と同時期の車両。一部編成には転換クロスシートが設置されている。通常の塗装は写真の通り青色のものが、第1編成のみ旧塗装が復刻されている。

塚原の撮影ポイントは、左の写真のように、鉄橋を渡る列車を撮影するのが一般的(らしい)が、鉄橋を渡り切った先の踏切で列車を狙う(右写真)もそれっぽく撮れる。また、車両の簡単な紹介文のところで、旧塗装が復刻されている第1編成について触れたが、この編成については、運用には入っていたが、写真が残念な出来なので割愛。

ところで、新入生の皆さんの多くは総武線利用者と思いますが、右写真のようなものに見覚えは無いだろうか？電車の接近を音とLED表示で知らせてくれる機械がここにもあった。発車時刻や行先を表示できる、JRのような電光掲示板の設備がないので、代用で使っているのだろう。



冊No.12 No 0653
伊豆箱根鉄道
社内切符

日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
付	25	26	27	28	29	30	31			領収額		
駅	から	まで	駅	から	まで					10円		
	小田原		岩	原						20円		
	緑	町	塚	原						30円		
										40円		
	井	細	田	和	田	河	原			50円		
	五	百	羅	漢	富士	フィルム	前			60円		
										70円		
	穴	部		大	雄	山				80円		
	飯	田	岡	道	了	尊				90円		
	相	模	沼	田	手	回り	品	小	児	100円		
記	事									200円		
										300円		

発売当日限り有効・下車前途無効
自動改札機は通れません。
有人改札口をお通り下さい。

大雄山線乗務員発行

伊豆箱根鉄道をはじめとして、地方鉄道では車内で紙の切符を発売しているところがまだ多く残っている。伊豆箱根鉄道の場合は左のようなものだ。「社内切符」という表題が他社にはない特徴的なものになっている。駅名欄を見ると、伊豆箱根鉄道線内のみの駅が掲載されていることから、言うならば「(発売区間が)社内(で完結する)切符」という意味合いなのだろう。

もう1つ特徴的なことを挙げると、大雄山乗換で同社のバスの道了尊停留所までの連絡券が発売できることだろうか。電車とバスを同一会社が運営していても、その間での企画券でない連絡券の設定があるのは珍しい。

こういったものにも出会えるので、ゴールデンウィークや夏休みなどを利用して、旅行に出てみては如何だろうか。

復路:はこね6号

その日は箱根で一泊。そして、翌朝のロマンスカーで新宿へと戻ることにした(次頁左は特急券、往路と同じく小田急では標準的な特急券である)。



列車名「はこね6号」の下のカッコ書きでおおよそお察しの通り、当該列車はLSEによる運転だった。小田急の場合、ロマンスカー用の車両が多彩なこともあり、それを売りの1つにしているのか、特急券に使用車両名の記載がある(ちなみに、往路の車両は特急券の通りEXEだった)。



座席の指定は2号車の5D席と、展望席とは無縁の席だったが、LSE自体が初乗車だったこと、また展望席の座席指定の競争は激しいこともあり、これでも十分だった。復路も遅れずに新宿着。その後、部活に行くために都営新宿線に乗り換え、学校に向かったのだった……。

←LSE(箱根湯本駅にて)

1980年に登場した特急車両。展望席を設けており、客室扉は、関東圏の鉄道車両では珍しい「折戸式」を採用していること、デザインが小田急のほかの車両より古風なことが特徴。第24回ブルーリボン賞を1981年に受賞した車両でもある。

新宿駅にて



左：新宿駅の看板。黒地に黄色の文字というデザインは好きだったが、やはり日本語がわからないと意味がない看板なのか、日本人でも目的のものを探しにくいのか、交換が決定している。
右：箱根フリーパス。箱根の旅行では重宝することになるとと思います。元が取れたかは定かではない。

さいごに

今回は久しぶりの遠出で、比較的無計画な旅行でした。旅行に限ったことではありませんが、くれぐれも計画的に行動するようにしましょう(執筆完了:提出日当日の0:22)。お読みいただきありがとうございました。

水上白門号乗車記

元 4-3 鈴木 晨好

模型班長の鈴木です。昨年まで先輩がたくさん居て部誌の供給が間に合っていたことや、自分が模型班であること今回は初の投稿となります。

前置きはここまでにして、本題である「12系 水上白門号」について書いていきます。

水上白門号について

昨年9月24日に行われたプロジェクトで、中央大学・理工学部鉄道研究部 OB による TEAM583・白門鉄道会が主催しました。なんとこの団体、9年前には今は亡き 583系を貸切運転したそうです！きっかけは父親からの誘いで、父の方はメンバーの一員から誘われたとのこと。ずいぶんと時間がたってしまいましたが、記憶を呼び覚ましていきましょう。

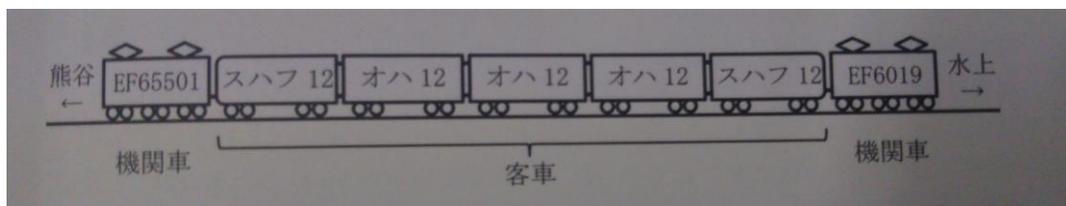


運行当日、快晴

父親の提案でグリーン車を使い、集合場所の熊谷駅に到着。なぜか某 E 学園の鉄研が集まっていたことに驚いたが、どうやら中大の OB と関わりがあるらしい。参加費を特別に割り引いてもらったのだとか。

パレオエクスプレスの警笛の轟きを合図に乗車した。

運行編成



白門号は、駅の中線に高崎側から入線してきた。先頭 EF65-501 の後ろには、その帯色と同じ色の車両(12系客車)が続いている。12系は、大阪万博の輸送に対応するために製造された、初の自動扉採用型の座席客車だ。

白門号が停車し、乗客が写真撮影を始めたころにあることに気づいた。電源車がない。調べてみると、この 12系客車は分散電源方式というものを採用しているとのこと。長編成の 24 客車(北斗星などがこれ)などが電源装置を一両にまとめて設置する集中電

源方式であるのに対し、途中で基本編成と付属編成が分割して異なる目的地に行く場合でも、途中駅に電源車を用意する必要がなく、付け替えの手間が省ける、輸送力向上のための方式で、基本の 6 両のうちの 1 両(スハフ 12)に電源装置を載せて運用するのだとか。当時の運用には便利そうな列車だが、スハフ 12 はエンジン音がうるさい上、若干排気ガスのおいもするため、乗り心地が良いとは言い難いだろう。

最後尾、つまり往路の先頭となる列車は、見たことがない顔をしていた車両・EF60-19 である。EF60 形は、ED60 形を基本に、同軸数を 4 軸から 6 軸に増やすことで出力増強を図った機関車で、1960 年に開発された。自分の親が生まれる前から使われている車両だからか、貫禄がある。



往路

熊谷から高崎線を北上し、神保町、高崎に運転停車。上越線に入ると周りの景色が一段と美しくなる。渋川で 1 時間弱停車した。修学旅行幕の 185 系が通過したのを見送ったのち、渋川を発車した。そろそろ腹減ったなあと思っていると、車内で特製「白門弁当」とお茶が配られた。ちょうどお腹が満たされたところで水上に到着。



水上駅にて

水上駅では、駅前の SL で記念撮影したあと、1 時間ほど自由行動だった。辺りは温泉宿ばかりで、とても閑散としていた。中には明らかな廃墟もあり、少し寂しさを感じた。温泉まんじゅうを買った後、再び乗車。復路についた。

復路

今度は EF65-501 を先頭に出発。帰りはビンゴ大会を行った。マスに 12 系または 14 系客車で運転された列車名を各自書き入れて行った。あいにくペンを持っていなかったが、運営の方が貸ペンを配ってくれた。



ビンゴ大会が終わり、先着 30 名ほどの景品をなんとか獲得した後、特製ワインが販売された。あいにく私は未成年のため飲むことができなかったが、父親は 1 本購入。父が直に飲もうかと悩んでいたところ、スタッフがプラコップを配ってくれた。酒に

舌鼓を打つ父に、美味しいのか尋ねると、元気な時に飲んでもあまり美味しくはないが、疲れたあとに飲む酒は染みる、とのこと。今の私が酒を飲んだらまずく感じるかもしれない。

再び熊谷

心地よい振動が徐々にゆっくりになり、熊谷駅に停車。無事、全ての行程を終えることが出来た。熊谷到着後、駅のパン屋で熊谷あんぱんを食べて帰った。あんクリームとの相性がよく、超うまかった。熊谷に寄ったなら、ぜひ食べてほしい。

感想

運営の手際が非常に良く、旅行会社顔負けの完璧なスケジュールだった。また、乗客の要望を事前に準備していたことにも感心した。毎年夏に行われる鉄研の合宿でも、こんなスムーズな行程を立てたいものだ。

また、度々車窓から撮り鉄の姿を見つけることが出来た。線路沿いの道路や橋の上などの撮影スポットでズラッと撮影者が並んでいるのを見るたびに、自分が乗っている列車の凄さを実感することが出来た。ここで、しおりの代表挨拶の言葉を借りたいと思う。

鉄道趣味は一人でもできます。例えば写真を撮る。模型を作り、そして走らせる。ダイヤを研究するなどです。しかし、仲間がいればこそできることがあります。その一つが、貸し切り列車ではないでしょうか。(中略)社会情勢の変化もあり、利益優先でミニマム化されつつある会社組織に於いて団体臨時列車という文化は煙たがられ、実施することが難しくなっていました、鉄道ファンが夢見て、そして未来の鉄道ファンに夢を与える、こうした企画がいつまでもできるわけではありません。だから、私たちは、「今」に全力全開で挑むのです。

個人が列車を貸し切り、団体臨時列車を走らせることは、なかなか実現できないことである。しかし、1人10,000円×200人という規模があれば、あこがれの列車を貸し切り走らせる、という夢をかなえることが出来るのだ。この水上白門号に乗車し、たくさんの人が協力すれば、自分たちの手で鉄道イベントを作ることが出来る、ということを知った。

最後に

誘ってくれた、また費用を出してくれた父親、そしてこのプロジェクトを企画して下さいました TEAM583・白門鉄道会のみなさんに御礼申し上げます。

鉄道研究部によるこそ

1.はじめに

新入生の皆さん、ご入学おめでとうございます。そして鉄道研究部へようこそ。この記事では、鉄道研究部の活動を、「研究活動」「模型活動」「夏の合宿」の3点から、簡単に紹介したいと思います。

2.研究活動

研究活動としては、毎年9月の「なずな祭」(市川学園の文化祭)で展示する模造紙の作成・なずな祭の鉄道研究部の展示の一環として行う「研究発表」用のスライドの作成・文化祭展示物や景品の作成・部誌の編集などを行っています。模造紙とスライドは、どちらも、個人・学年で1つテーマを設定し、それについて文献を調べたり現地を訪問したりして調査し、その結果を発表するものです。過去のテーマでは、「京成金町線」「E233系について」「国鉄分割民営化」「北千葉線」「房総特急」「東京都交通局」などがありました。

また、研究発表の上で必要になる掲示物や、パワーポイントを利用した「鉄道クイズ」の作成も、研究活動の1つとして挙げられます。

第7問
日本で初めて自動改札機（ターンスタイル含む）が導入された駅は？

- A JR東日本・東京駅
- B 東急・自由が丘駅
- C 阪急・北千里駅
- D 東京メトロ・浅草～上野間全駅
- E わからない

TEKEN
市川学園・鉄道研究部

文化祭展示物の例「鉄道クイズ」

従来 → 大量に残された国鉄車両



8

スライドの例「国鉄分割民営化30周年」

★クイズの答えは p.13 に掲載しました。答えを考えてみてください。

3.模型(文化祭編)

なずな祭で会議室いっぱいのジオラマを展示しています。関東の高校の中でも最大級の規模のジオラマです。

その年の文化祭が終わるとすぐに次年度のジオラマ作成を始めます。作業の流れは次のとおりです。

- ①線路の敷設、土地の形成
- ②自然の再現
- ③建物の作成

まずは線路の敷設です。路線図を自分たちで作成し、それぞれに数えきれないほどのレールを繋いでいきます。実際に使われている駅の配線などを再現してみたり、架空の配線を組んでみたり.....夢が広がりますね！

①が終わると、次に草木や河・池などを作ります(作業②)。これは繊細かつセンスが問われる作業で、あまり人気がない工程ですが、プラモデルは苦手だけどジオラマは得意、という方もいますので心配は無用です。

①・②と同時進行で③の建物作成を行います。建物は基本的に既製品を使用せず、工作用紙などで自作しています。自分で作りたい建造物を再現できるからです。先代には工作用紙だけでスカイツリーを再現(右)した猛者もいらっしゃいます！ビルの窓を数百個切り抜くのは気が遠くなりますが、その分作り終えたときの達成感も大きいですよ。自信がなくても我々先輩がアドバイスしますのでご安心を。

↓展示の様子



4.模型(鉄道模型コンテスト編)

鉄研は高校生鉄道模型コンテストにも毎年出展しています。昨年は御茶ノ水駅を作成しました(右、わかるかな?)。面積が小さい分、文化祭ジオラマよりハイクオリティなものを作成します。部員不足のため、文化祭ジオラマと



の並行作業が難しいのですが、何とかやりくりしています。コンテストに興味のある方はぜひ検索を。

鉄研は、小さなものを積み重ねて協力して大きなものを作り上げる楽しみを味わえる、貴重な部活動だと思います。N ゲージを所有していて大きなジオラマで走らせた方、鉄道にはあまり興味ないけど、モノづくりが好きな方、山や河などの自然のジオラマを作りたい方、工作用紙だけで後世に残る建物を作りたい人、もちろん鉄道・N ゲージに興味がある人は気軽に技術室にのぞきに来てください。体験・入部については後述します。

4.夏の合宿

鉄道研究部では、毎年夏に合宿を行っています。今年は長野県内の路線、具体的には長野電鉄・JR 各線・しなの鉄道などに行く予定です。合宿では、東京駅で集合後、鉄道を利用して合宿地へ移動し、現地で班ごとに分かれて、割り当てられた路線について研究します。研究成果は「研究合宿号」でまとめ、公開しています。以前は、仙台(東北方面)・大阪(関西地区)・富山(北陸地区)・岡山(四国)に行きました(カッコ内は各班の活動範囲です)。現地では、合宿先で走る電車の撮影もしています。下の2写真は、昨年の仙台合宿で撮影したものです。撮影が得意でない部員もいるので、写真の腕に関しては心配無用です。



仙石線・205系 3100番台



E721系 500番台

…入部のときは…

鉄道研究部は、「南館 1 階・技術室」(1-1・1-2 の教室の真下にあるので見つけやすいでしょう)と、「本館 4 階・文化系クラブ室」の一番奥のスペース(部室はここです)の2か所で活動しています。活動日は、月～木・土曜日です(金曜日は活動して

いません)。うち、部員は週3日以上を選択して活動しています。

入部のときは、まずは南館1階・技術室まで。

入部の前の活動体験でも構いません。

鉄研には、撮り鉄・乗り鉄・蒐集鉄(!)など、さまざまな部員が在籍しています。一部は繰り返しになりますが、**Nゲージを持っている、大きなジオラマを作りたい、モノづくりが得意、もちろん鉄道に興味がある・鉄道が好きだ、写真を撮るのが好きだ、**また意外に思われるかもしれませんが、**PCが扱える**(タイピングが出来る程度で構いません)などといった皆さんの入部、お待ちしております。

[p.10のクイズの答え：D 東京メトロ・浅草～上野間全駅

解説：東京地下鉄道(現・東京メトロ銀座線)浅草～上野間の開通当初、均一運賃制(区間に関わらず運賃が一定な仕組み。都電荒川線と同じ仕組み)が採用されたため、10銭硬貨を入れて回転腕木を回す「ターンスタイル」の自動改札機が導入されました(葛西にある「地下鉄博物館」で体験できます)。しかし、区間制運賃(区間によって異なる運賃を取るというシステムで、JRや京成など、現在の日本の大多数の鉄道会社が導入しているシステムです)の導入とともに廃止されました。阪急北千里駅は、今のような自動改札機が初めて導入された駅で、その導入は東京地下鉄道での導入よりも後のことです。]

編集後記

研究・編集課 片岡 一路

今年も新歓の時期を迎えました。2 原稿のどちらも旅行記のため、比較的読みやすく、興味を持って頂ける文章になっているかとは思いますが。皆さんも、GWなどを利用して、このような鉄道旅行に出てみては如何でしょうか。出先でいろいろな発見が待っているかもしれませんよ。もちろん勉強もおろそかにしすぎてはいけませんよ…。

それはさておき。

新入生の皆さん、ご入学おめでとうございます。別の原稿で、鉄道研究部の紹介についてページを割いていますので、編集後記での部の紹介は省略します。入部後は工作用紙で家を作ったり、大規模な模型を作ったり、研究の活動で言えばパソコンを利用して何かを作ったり、このようなことができるようになります。皆さんの入部お待ちしております。

次回の部誌は JAM 号、GW などを挟みます。部員の皆さんも新入生の皆さんも、この期間を利用してどこか遠出して、部誌を書いてみませんか？

それでは、また JAM 号でお会いしましょう。

【新年号について】

新年号は、諸事情により、当面発行を中止します。その他の新歓号・JAM 号・文化祭特別号・合宿研究号の 4 号については、今年も今まで通り発行の予定です。



HINODE

鉄道研究部 部誌「HINODE」
新入生歓迎号(218号)
発行年月日 2018年3月24日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 片岡 一路