

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.226 「クリスマス号」



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.226「クリスマス号」

※題名の前の数字はページ数です。

☆がついている投稿は今回をもって部活を引退する部員の投稿です。
激動の車両動向について解説します

04. ☆ J R 東日本の今後の車両動向 (5—4 松本 日向)

自宅のNゲージに端を発した往年の名車解説

20.Nゲージから知る車両の歴史 (3—3 江口 晴也)

新型コロナウイルス感染症特集その①

24.☆コロナウイルス感染症に対する各鉄道会社の対応

(5—3 土生 柚佑)

新型コロナウイルス感染症特集その②

28. コロナと J R (3—8 猪俣 健翔)

新型コロナウイルス感染症特集番外編。

35.コロナ禍におけるスクールバス (3—2 増田 裕真)

新型コロナウイルス感染症特集その③

38.☆コロナ禍の中で役目を終えた鉄道路線や車両達

(5—2 平野 暖人)

首都圏最後の新線について

41. 羽田空港アクセス線とりんかい線運賃値下げについて

(4—6 寺田 陸)

旅客の釜の今後はいかに…

48. J R 東日本の機関車と今後の動向 (2—9 早坂 海音)

もうすぐ 10 年になります

52. ～元帰還困難区域に行ってきた～ (1—9 鹿野 栞成)

たまには別の交通手段はいかがでしょう

56. ☆古き良き時代のバス、三扉車の世界 (5—4 三村 彪賀)

西の世界へようこそ

70. ☆西日本遠征記 (5—6 木村 太一)

蒸気はいいものだ。

76. SL ぐんまみなかみ号撮影記 (3—3 入船 紘一)

新型コロナウイルス感染症特集番外編②

78. ☆コロナ禍からバス会社の選び方を考える

(5—6 辻川 菖太郎)

JR 東日本の（今後の）車両動向

5-4-18 松本日向

1.はじめに

お久しぶりです。気付いたら引退まで数ヶ月になっていました、松本です。部誌を書くのはほぼ一年ぶりですね。今回は、『JR 東日本』の今後の車両動向について書いていきます。相当長い記事になってしまうことが予想されるため、個別の車両についての解説はほとんどしません。Wikipediaでも使って調べてください。

2.新幹線（取り扱う区間について）

JR 東日本が管理する新幹線は、東北新幹線（東京～新青森）、秋田新幹線（盛岡～秋田）、山形新幹線（福島～新庄）、上越新幹線（大宮～新潟）、北陸新幹線（高崎～上越妙高）ですが、運用が一体化している、JR 北海道が管理する北海道新幹線（新青森～新函館北斗）、JR 西日本が管理する北陸新幹線（上越妙高～金沢）も含めて以下の記事は記述しています。

2-1.東北・山形・秋田・北海道新幹線

東北新幹線では、現在 E956 系（ALFA-X）の試運転が行われています。この車両は、2030 年度の北海道新幹線、新青森～札幌間開業に合わせ、360km/h の営業運転を実現するために開発されています。E956 系は試験車両、事業車両に振られる 900 番台を付与されているため、この車両で得られたデータを元に、新たな形式の車両が製造されるでしょう。

また、最高運転速度 300km/h で設計されている E8 系（後述）の導入によって、東北・山形新幹線で運用中の E3 系（最高運転速度 275km/h）が置き換えられるため、現在東北新幹線で運用されている E2 系（最高運転速度 275km/h）は E5 系の新造、または E956 系を基にした新型車両による E5 系のはやぶさ運用の減少によって置き換えられるでしょう。

山形新幹線では、新型車両 E8 系の投入が発表されています。現在、E3 系の最高運転速度は、新幹線区間では 275km/h ですが、E8 系は宇都宮～福島間で 300km/h の運転が計画されています。2022 年 9 月以降第 1 編成が落成し、2024 年度からの営業運転、2026 年度までに、17 編成が導入される予定です。現在、東北・山形新幹線で運用されている E3 系は 15 編成なので、運行本数が増えるのでしょうか？また、これに合わせて、福島駅において、交差支障を解消するために、奥羽本線と新幹線上りホームを繋ぐアプローチ線路を新設する工事が計画されています。

また、山形新幹線では、E3 系 700 番台 R18 編成「とれいゆ」が運行されています。運行区間は、最高運転速度が 130km/h に制限される在来線区間（福島～新庄間）のみなので、E8 系導入後も新幹線の高速化の阻害にはならないでしょう。しかし、製造時期の同じ「現美新幹線」（後述）が、車両の老朽化に伴い、2020 年 12 月 19 日をもっての運行終了が公表されたため、いつ運用終了が発表されてもおかしくない状態です。

2-2.上越・北陸新幹線

上越新幹線では、北陸新幹線で運行されている E7 系を 2018 年度から 2020 年度までに 11 編成導入し、2020 年度末までに E4 系を全車置き換え、2022 年度までに上越新幹線の車両を E7 系に統一し、最高運行速度を 275km/h に引き上げる予定でした。しかし、令和元年東日本台風（台風 19 号）での被災による千曲川決壊による長野新幹線車両センターの浸水によって E7 系 8 編成、W7 系 2 編成が被災、11 月には JR 東日本、JR 西日本が被災した全車を廃車にすると発表しました。そのため、上越新幹線で運用中だった F20 編成、上越新幹線に導入する予定だった F23～27 編成の 6 編成を北陸新幹線専用として運用しています。

北陸新幹線は、2023 年春に金沢～敦賀間の開業が計画されており、時期は未定ですが、敦賀～新大阪間の延伸も計画されています。そのため、E7・W7 系、または新型車両の新造は必須ですが、

前述の令和元年東日本台風の被災によって、新造しなくてはならない編成数が増えてしまっているのが現状です。

おそらく、新造した E7・W7 系は順次北陸新幹線に導入され、上越新幹線用の E7 系 4 編成 (F28~31 編成?) の導入時期は繰り下げられるでしょう。現在、新潟新幹線車両センターには、E2 系 1000 番台は 11 編成 (J54~56,63,64,70~75 編成)、E4 系は 16 編成が (P11~14,16~22,51,52,81,82 編成) 所属しています。E2 系の置き換えに同じ編成数の E7 系を導入すると仮定すると、既に製造済みの E7 系 F20~27 編成を除くと、E7 系は 15 編成追加で製造されるでしょう。さらに、被災した E7 系 8 編成を補完するために 8 編成、北陸新幹線の敦賀延伸に合わせて数編成、合わせて 25~30 編成は新造されるでしょう。

E7 系以外にも、上越新幹線で動きのあった車両があります。E3 系 700 番台 R19 編成、「現美新幹線」です。上越新幹線 (越後湯沢~新潟間) で臨時列車として年 120 日ほど運行されています。独自のコンセプト、外装、内装で、黒塗りの高級車と揶揄されたこともありますが一特徴的な車両です。しかし、この編成は 2003 年に製造された車両のため、老朽化によって 2020 年 12 月 19 日をもって運行終了予定です (新幹線の車両の寿命は一般的に 13~20 年)。

3. 在来線通勤、近郊、一般型電車

JR 東日本の在来線、それも直流区間、4 ドア車両を運用する区間については車両の転属が複雑です。そのため考察ではなく推測の部分が大きくなることをあらかじめご了承ください。

記事については、首都圏 (東京、八王子、横浜、大宮、千葉、高崎、水戸支社) は路線別 (例外あり)、その他の支社 (長野、新潟、仙台、盛岡、秋田支社) は車両センター別に番号を振っています。

3-1. 山手線

E231 系 500 番台 11 両×52 編成 (2014/01/01 時点)

→E235 系 0 番台 11 両×50 編成 (2020/08/08 現在)

【コメント】置き換えられた E231 系 500 番台は全編成が中央・総武線各駅停車へ転属済み。
(余剰となったサハ E231-4600 の処遇は不明)

3-2. 中央・総武線各駅停車

209 系 500 番台 10 両×13 編成

E231 系 0 番台 10 両×46 編成

E231 系 900 番台 10 両×1 編成 (2014/01/01 時点)

→E231 系 0 番台 10 両×6 編成

E231 系 500 番台 10 両×52 編成 (2020/08/08 現在)

【コメント】置き換えられた 209 系 500 番台は八高・川越線、武蔵野線に、E231 系 0 番台は八高・川越線、武蔵野線、常磐快速線に、E231 系 900 番台は武蔵野線に転属。

3-3. 武蔵野線

205 系 0,5000 番台 8 両×42 編成

209 系 500 番台 8 両×3 編成 (2015/03/31 時点)

→205 系 0,5000 番台 8 両×4 編成

209 系 500 番台 8 両×11 編成

E231 系 0 番台 8 両×30 編成

E231 系 900 番台 8 両×1 編成 (2020/08/08 現在)

【コメント】置き換えられた 205 系は全車ジャカルタへ譲渡。

元総武線の E231 系 0 番台があと 2 本転属する予定ですが、このままでは 205 系を置き換えることができません。

3-4. 八高線、川越線 (高麗川~川越)

209 系 3000 番台 4 両×4 編成

209 系 3100 番台 4 両×2 編成 (2017/01/01 時点)

→209系3100番台 4両×2編成
209系3500番台 4両×5編成
E231系3000番台 4両×6編成 (2020/08/08現在)
【コメント】置き換えられた209系3000番台は全車廃車済み。

3-5.常磐快速線

E231系0番台 10両×17編成
5両×19編成 (2015/01/01時点)
→E231系0番台 10両×19編成
5両×19編成 (2020/08/08現在)

【コメント】上野東京ライン開業に合わせ、中央・総武線からE231系0番台20両が編成組み換えのうえ転属済み。

【2020/08/14追記】東マト118編成(総武線からの転属車)の戸閉装置が、付随車2両(4,9号車)を除いて更新されていた模様です([目撃サイト](#))。現行ダイヤでは、10両編成は16運用(推測)に対し19編成所属しているので、総武線からの転属車2編成を武蔵野線に転属させる可能性があります(そうすると予備車が1編成になってしまいますが…)。

【2020/08/17追記】東マト118編成が長野総合車両センターへ入場のため回送されました。先述のように8両編成化する際に余剰となる付随車2両の戸閉装置が未更新となっていることから、武蔵野線へ転属することと思われます。東マト119編成(総武線からの転属車)についての動向は現時点では不明です。

3-6.常磐緩行線

209系1000番台 10両×2編成
E233系2000番台 10両×18編成 (2017/01/01時点)
→E233系2000番台 10両×19編成 (2020/08/08現在)

【コメント】置き換えられた209系1000番台は全編成が中央快速線に転属済み。編成数は1編成減少したが、予備編成を1編成削減して対処。

3-7.中央快速線、青梅線、五日市線

E233系0番台 10両×42編成
6両×27編成
4両×25編成 (2018/01/01時点)
→209系1000番台 10両×2編成
E233系0番台 10両×43編成
6両×27編成
4両×25編成 (2020/08/08現在)

【コメント】車両の置き換えはなく、10両×3編成増。

中央快速線東京～大月間、青梅線立川～青梅間では、2023年度末からグリーン車のサービスを開始する予定です。それに伴い、E233系0番台10連58編成にグリーン車を連結して12連とする予定です。

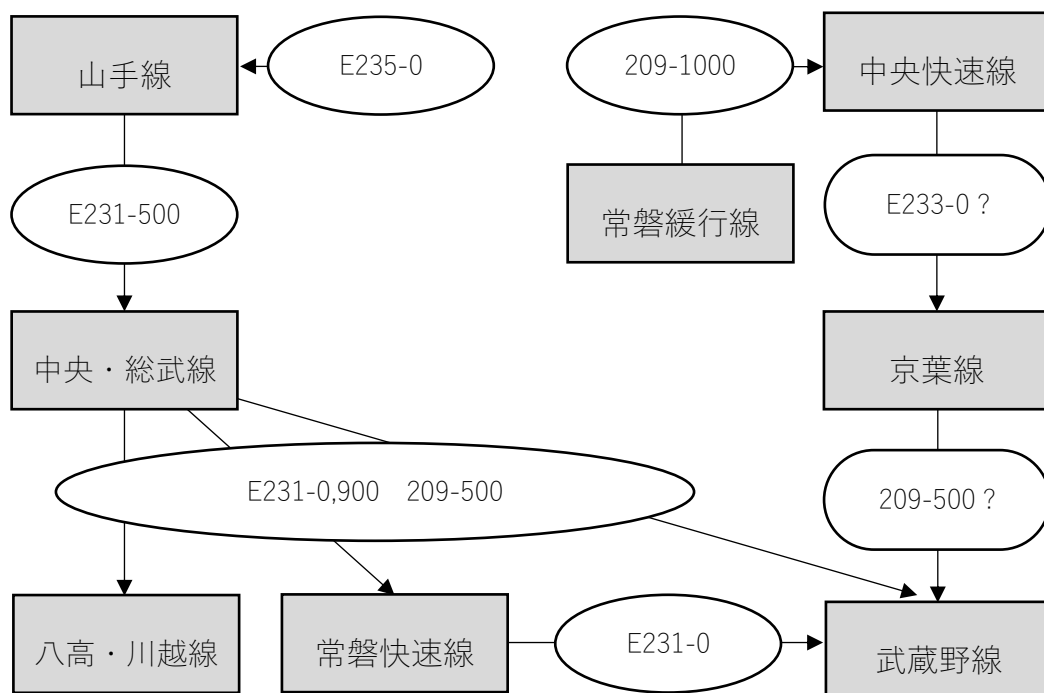
現在、中央快速線で運用可能なE233系0番台の編成数(上記編成数から青梅・五日市線専用車を除いた数)は、10両×43編成、4+6両×17編成なので、グリーン車を併結しないE233系0番台が2編成発生することになります。ナハN36編成(元:青670編成)のようにE233系0番台が他線区へ転属するかもしれません。

3-8.京葉線

209系500番台 10両×1編成
E233系0番台 10両×20編成
6+4両×4編成 (2020/08/08現在)

【コメント】京葉線では、今のところ車両の動向は見られません。しかし、運用に余剰が発生すれば、過去に京葉線に所属していた 209 系 500 番台が武蔵野線に転属したように、現在京葉線で運用中の 209 系 500 番台（ケヨ 34 編成）も武蔵野線へ転属するかもしれません。

3-9.武蔵野線関連の車両動向まとめ（図解）



2020/08/17 現在、武蔵野線には 205 系 4 編成が在籍中。武蔵野線への転用改造を施工中の編成は 3 編成（ハミツ B31,82 編成、東マト 118 編成）。現状 1 編成不足しています。

3-10-1.京浜東北・根岸線

E233 系 1000 番台 10 両×82 編成 （2020/08/08 現在）
→E235 系****番台 10 両× ** 編成

3-10-2.横浜線

E233 系 6000 番台 8 両×28 編成 （2020/08/08 現在）
→E235 系****番台 8 両× ** 編成

【コメント】2020 年 07 月 06 日、[JR 東日本の労働組合から発表](#)がありました。2024 年度以降、京浜東北・根岸線、横浜線へ、ワンマン運転機能を備えた E235 系の導入が発表されています。

3-11.横須賀・総武快速線

E217 系 0 番台 11 両×51 編成
4 両×46 編成
E235 系 1000 番台 11 両× 2 編成
4 両× 2 編成 （2020/08/08 現在）
→E235 系 1000 番台 11 両×51 編成
4 両×46 編成 （導入予定）

【コメント】[JR 東日本ニュース \(2018/09/04\)](#) で、横須賀・総武快速線用の E235 系導入についてのプレスリリースが公表され、現在までに 11 両×2 編成、4 両×2 編成が落成しています。

置き換えられる予定の E217 系の処遇については不明ですが、新造から 22~26 年、機器更新から 8~12 年経過、また車両の劣化が著しい車両があることを考えると、廃車となるのではないかと思います。

高崎線、東海道線、湘南新宿ライン、上野東京ライン

E231 系 1000 番台 10 両×91 編成

5 両×69 編成

E233 系 3000 番台 10 両×33 編成

5 両×39 編成 (2020/08/08 現在)

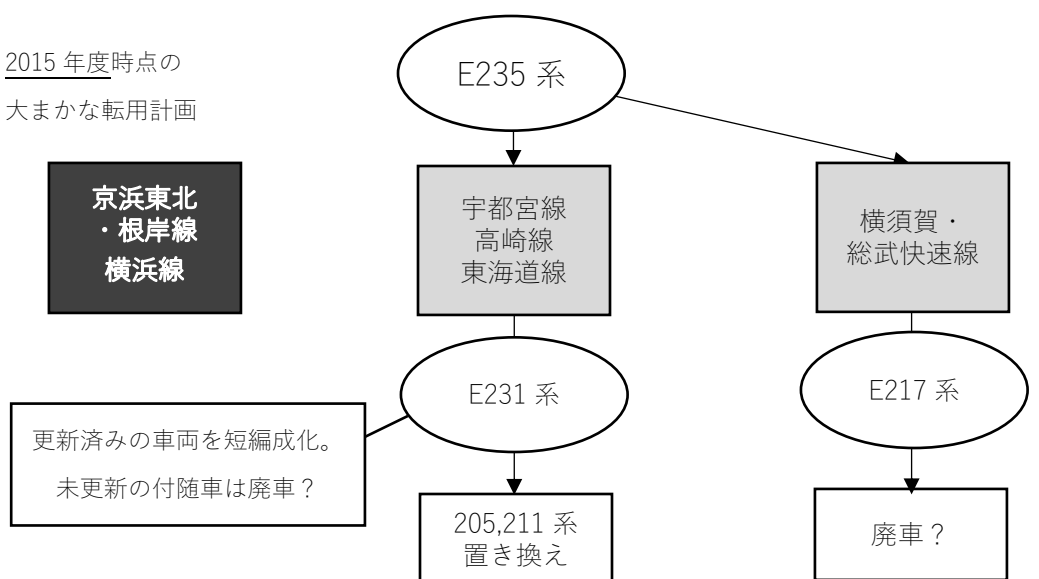
【コメント】2017-18 年度時点では、宇都宮線・高崎線・東海道線への E235 系の導入計画が発表され、E235 系の導入順序は宇都宮・高崎・東海道線用が先、横須賀・総武快速線用が後と示唆する記述が見られました。また、2015 年度以降、E231 系の機器更新で付随車（サハ）を除外しており、将来的な E231 系の短編成化を見据えたものであると有志の間で推測されていました。

しかし、2017 年度以降、宇都宮線、常磐快速線用の E231 系の付随車の機器更新が開始されたこと、横須賀・総武快速線用の E235 系の製造が開始されたこと、京浜東北・根岸線、横浜線への E235 系導入が公表されたことから、宇都宮・高崎・東海道線用の E235 系の製造は延期、もしくは他線区用の導入と並行して行うことが考えられます。

3-13.山手線以外の E235 系導入と車両動向のまとめ（図解）

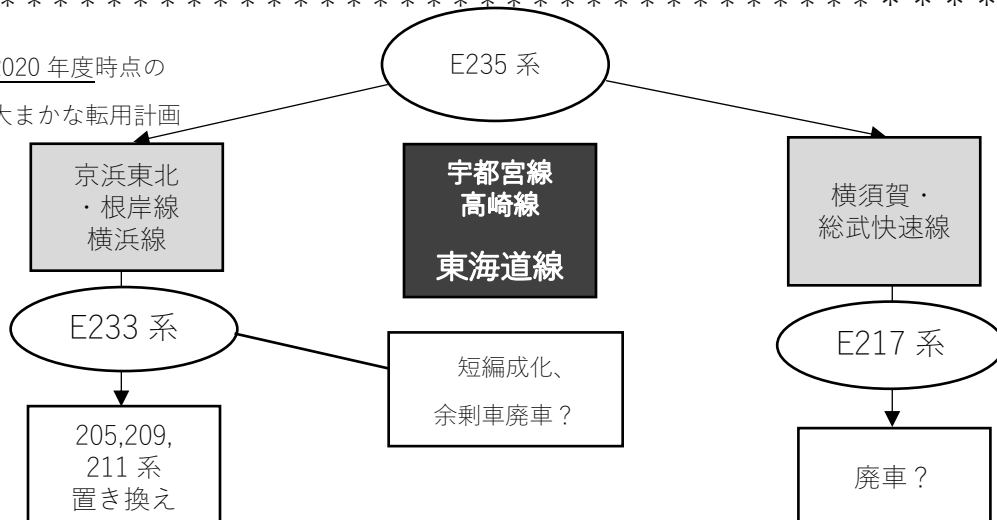
2015 年度時点の

大まかな転用計画



2020 年度時点の

大まかな転用計画



-14.幕張車両センター（内房線、外房線、東金線、総武本線、成田線、鹿島線）

209系 2100番台 6両×26編成

209系 2000,2100番台 4両×42編成

209系 2200番台 B.B.BASE 6両×1編成

E131系 0番台 2両×2編成（2020/08/08現在）

【コメント】E131系は2020年度に2両×12編成新造予定。

また、E233系を2024年度以降導入予定（労働組合資料より）。

3-15.高崎車両センター本所（上越線、信越本線、吾妻線、両毛線）

211系 3000番台 6両×7編成

4両×23編成（2020/08/08現在）

3-16.長野総合車両センター（中央線、篠ノ井線、大糸線）（長野支社）

211系 0,2000番台 6両×14編成

211系 1000,3000番台 3両×36編成（2020/08/08現在）

3-17.仙石線（仙台支社）

205系 3100番台 4両×17編成（2020/08/08現在）

【コメント】以上の4つのエリアへは、ワンマン機能を備えたE233系を転属させる予定（房総エリアを除き時期未定）（労働組合資料より）。

しかし、房総エリアへのE131系導入のように、E233系のみで置き換えるのかどうかについては不明です。また、長野エリアにおいては、しなの鉄道がE129系ベースのSR1系の導入を進めていることから、E129系ベースの新造車両で置き換える可能性も考えられます。

JR東日本の車両取替の中長期計画（ベストプラクティス）は2~3年ごとに更新されるため、導入時期が未定の3つのエリアについては、今後も計画が大きく変わる可能性があります。

3-18.相模線

205系 500番台 4両×13編成（2020/08/08現在）

【コメント】現在、一部の運用で横浜線に直通していることを除けば、独立した運行形態の路線なので、2024年度以降に横浜線にE235系の導入が計画されているが、車両を置き換える可能性は考えられます。

3-19.小山車両センター（宇都宮線（宇都宮～黒磯）、日光線）

205系 600番台 4両×11編成

205系 600番台 いろは 4両×1編成（2020/08/08現在）

【コメント】現在、東北本線（黒磯～新白河）では、E531系、キハ110系が運用されています。予備車を共通化するためにこれらの車両で置き換えるか、首都圏の余剰車で置き換えるかは不明です。

3-20.勝田車両センター

E501系 10両×4編成

5両×4編成

E531系 0番台 10両×26編成

E531系 0,3000番台 5両×40編成（2020/08/08現在）

【コメント】E531系は、415系の置き換え、上野東京ラインの増発、常磐線不通区間の運転再開に伴って、2005年以降2020年まで新造されている形式です。また、常磐線、水戸線の他に東北本線（黒磯～新白河）でも運用されており、E501系、および小山車両センターの205系置き換えのために再度新造される可能性が考えられます。

-21.伊東線

【コメント】現在、伊東線のみを運行する車両はなく、東海道線、伊豆急行線の車両が直通する形で運用されています。しかし、末端区間であるため、短編成のワンマン車両を導入する可能性は否定できません。

3-22.鶴見線、南武支線

205 系 1000 番台 2 両 × 3 編成

205 系 1100 番台 3 両 × 9 編成 (2020/08/08 現在)

【コメント】鶴見線、南武支線では、[ハイブリッド車両（燃料電池）試験車両、FV-E991 系を 2 両 × 1 編成製造し、実証試験を行う予定](#)です。この車両、もしくは E131 系をベースとした新型車両で 205 系を置き換えるのではないのでしょうか？

3-23.南武線、埼京・川越線

【コメント】この 2 路線は現在 E233 系で統一されており、大規模な車両の転属等はしばらくはないと思います。

3-24.松本車両センター（長野支社）

E127 系 100 番台 2 両 × 12 編成 (2020/08/08 現在)

【コメント】製造から 20 年以上が経過したが、機器更新によって E129 系と同等の電機品を装備している。そのためしばらくは車両の置き換えはないと思われる。

3-25.新潟車両センター（新潟支社）

115 系 3 両 × 7 編成

E127 系 0 番台 2 両 × 2 編成

E129 系 0 番台 4 両 × 26 編成

E129 系 100 番台 2 両 × 32 編成 (2020/08/08 現在)

【コメント】E129 系を数編成増備すれば、旧型車両を完全に置き換えることが可能なのですが、およそ 2 年間この体制のままです。検査時期の都合で置き換えを先送りしているのかもしれませんが。

3-26.仙台車両センター（仙台支社）

701 系 100,1000,1500 番台 2 両 × 27 編成

701 系 1000 番台 4 両 × 4 編成

719 系 0 番台 2 両 × 41 編成

719 系 700 番台 フルーティアふくしま

2 両 × 1 編成

E721 系 0 番台 2 両 × 42 編成

E721 系 500 番台 2 両 × 4 編成 (2016/01/01 時点)

→701 系 100,1000,1500 番台 2 両 × 30 編成

701 系 1000 番台 4 両 × 4 編成

719 系 700 番台 フルーティアふくしま

2 両 × 1 編成

E721 系 0 番台 2 両 × 41 編成

E721 系 500 番台 2 両 × 5 編成

E721 系 1000 番台 4 両 × 19 編成 (2020/08/08 現在)

【コメント】2016 年から E721 系 1000 番台の増備によって、719 系 0 番台の置き換え、廃車が進められ、2020/03/14 ダイヤ改正で定期運用から離脱、2020/08/08 現在、全車両が廃車となっています。01 系 1000 番台のうち、2 両 × 3 編成が、東日本大震災・福島第一原子力発電所事故の影響で運休となっていた小高～相馬間の運行に使用するために、2016 年 12 月まで勝田車両センターに転属していました。

701系は全車機器更新を行っているものの、新造から19~26年経過しているため、劣化が著しい編成はE721系による置き換えが行われる可能性があります。

3-27.盛岡車両センター（盛岡支社）

701系 1000番台 2両×15編成（2020/08/08現在）

【コメント】東北新幹線の開通に伴う経営分離によって、2010年までにIGRいわて銀河鉄道に4編成、青い森鉄道に8編成が譲渡されています。

3-28.秋田車両センター（秋田支社）

701系 0,100番台 2両×28編成

3両×14編成

701系 5000番台 2両×10編成

719系 0番台 2両×2編成（2017/04/01時点）

→701系 0,100番台 2両×30編成

3両×11編成

701系 5000番台 2両×10編成（2020/08/08現在）

【コメント】2017年3月に仙台車両センターから719系0番台が2両×2編成転属しましたが、2020/03/14付で廃車されました。

701系0番台は、3両×2編成が付随車を廃車し、2両×2編成となりました。

3-29.山形新幹線車両センター（新幹線統括本部）

701系 5500番台 2両×9編成

719系 5000番台 2両×12編成（2020/08/08現在）

【コメント】標準軌用の車両ということもあり、車両の転属はここ数年の間全くありませんでした。

4.在来線特急用車両、および一部ジョイフルトレイン

4-1.成田エクスプレス（N'EX）

鎌倉車両センター本所

E259系 6両×22編成（2020/08/15現在）

【コメント】2010年までに全22編成が製造され、253系0,200番台6両×14編成、253系0番台3両×9編成を置き換えました。置き換えられた253系200番台6両×2編成は「日光」「きぬがわ」へ転用、253系0番台3両×2編成は長野電鉄へ譲渡、クロ253-1は長野総合車両センター構内で保管され、その他の車両は全車廃車されました。

また、2012/12/01~2020/03/08の間、E259系車両を使用した臨時特急「マリンエクスプレス踊り子」が運行されました。

E259系は車齢が10~11年とまだ若く、機器更新の上で引き続き使用すると思われます。

4-2.日光、きぬがわ

大宮車両センター

253系 1000番台 6両×2編成（2020/08/15現在）

【コメント】成田エクスプレスで運用されていた253系6両2編成が、機器更新・増設、グリーン車の普通車格下げ、窓増設、組成変更などを行い、2011年度から運行を開始、「日光」「きぬがわ」で運用されていた189系、485系を置き換えました。

4-3.ひたち、ときわ

勝田車両センター

E657系 10両×19編成（2020/08/15現在）

【コメント】2015/03/14 ダイヤ改正以前は、「ひたち」は「スーパーひたち」、「ときわ」は「フレッシュひたち」という列車名で運行していました。

E657 系は 2011 年から 2012 年にかけて 16 編成製造され、当時使用されていた 651 系、E653 系を置き換えました。置き換えられた 651 系は「あかぎ」「草津」「スワローあかぎ」へ転用、また、一部の編成は常磐線普通列車として運行、E653 系は「いなほ」「しらゆき」へ転用されました。転用した E653 系のうち 7 両×1 編成が塗装を変更した上で、現在、勝田車両センターに所属しています。

E657 系は上野東京ライン開業に備え、2014 年に 10 両×1 編成が、常磐線全線運転再開に伴って、2019 年に 10 両×2 編成が増備されました。

4-4.あかぎ、スワローあかぎ、草津

大宮総合車両センター

651 系 1000 番台 7 両× 7 編成 (2020/08/15 現在)

【コメント】2015/03/23 までは、スワローあかぎ 4 号、5 号（平日）、あかぎ 4 号、5 号（土休日）が、651 系 7+4 両で運行されていました（現在 4 両 1 編成が国府津車両センターへ転属、4 両 2 編成が廃車済み）。また、2016/03/25 まで新宿駅に発着する「あかぎ」には 185 系 10 両編成が、2014/03/14 まで上野駅に発着する「あかぎ」「草津」の一部には 185 系が使用されていたが、2016/03/26 のダイヤ改正で定期列車は全て 651 系に置き換えられました（一部の臨時列車には引き続き 185 系が使用されていました。）。

4-5.中央線特急

松本車両センター

E257 系 0 番台 9 両×16 編成

2 両× 5 編成

E353 系 9 両× 4 編成

3 両× 4 編成 (2018/01/01 時点)

→E257 系 0 番台 9 両× 3 編成

E353 系 9 両×20 編成

3 両×11 編成 (2020/08/15 現在)

【コメント】2018/07/01 以降、E257 系を徐々に E353 系で置き換え、E257 系を東海道線へ転属させる計画が公表され（[長野支社プレスリリース 2018/05/16](#)）、2019/03/16 のダイヤ改正で中央線特急の定期列車は全て E353 系に置き換わりました。2020/08/15 現在松本車両センターに所属する E257 系は全車、大宮総合車両センター東大宮センターへ常駐の上、関東地区の波動輸送（一部の中央線臨時特急含む）へ充当されています。また、余剰となった E257 系 2 両×5 編成は 2020/06/15 付けで廃車となりました。

4-6.房総特急

幕張車両センター

255 系 9 両× 5 編成

E257 系 500 番台 5 両×19 編成 (2018/01/01)

→255 系 9 両× 5 編成

E257 系 500 番台 5 両×17 編成 (2018/01/01)

【コメント】2015 年 3 月のダイヤ改正で、「ホームライナー逗子」の廃止、特急「あやめ」の廃止、特急「さざなみ」「わかしお」「しおさい」の本数見直しによって、E257 系 500 番台は予備車を見こんでも 9 編成が余剰となっていました。そのため、総武線のライナー用に 2 編成、255 系の危機更新中の予備車として 2 編成を運用していました。なお 255 系の機器更新は 2016 年中に終了し、E257 系 500 番台は 7 編成が余剰となっていました。

そのため、2018 年 3 月から、E257 系 500 番台 3 編成が幕張車両センターに所属したまま、豊田車両センターに常駐する状態となり、それまで豊田車両センター所属の 189 系が担っていた波動輸送を置き換える形となりました。2019 年 3 月には、同 3 編成それぞれにアクセントカラーが貼り付けられました。

また、2019年8月、特急「踊り子」の付属編成として E257 系 500 番台を転用することが J-Train 誌 75 号で明らかになり、その後、付属編成の転用は 5 連 4 本となり 2500 番台に改番されることが明らかになりました（[横浜支社プレスリリース 2019/11/28](#)）。2020/08/15 現在、1 編成が改造のため秋田車両センターに入場中、1 編成が改造工事を終え出場済みです。

この時点で、房総地区で運用する E257 系に余剰車が存在せず、E257 系 500 番台の機器更新時期を迎えていること、房総特急について「新着席サービス導入」との労組資料が明らかになっていることから、同車は大半が幕張車両センターに残り、転用改造を行わない機器更新、および着席サービスへ向けた改造などが見込まれます。

4-7.伊豆方面の特急（「マリンエクスプレス踊り子」については 4-1.で扱っています。）

大宮総合車両センター

185 系 0,200 番台	10 両 × 6 編成	
	7 両 × 3 編成	
	6 両 × 3 編成	
	5 両 × 6 編成	
	4 両 × 2 編成	
251 系	10 両 × 4 編成	(2019/01/01 時点)
→185 系 0,200 番台	10 両 × 6 編成	
	7 両 × 3 編成	
	6 両 × 3 編成	
	5 両 × 6 編成	
	4 両 × 2 編成	
251 系	10 両 × 1 編成	
E257 系 2000 番台	9 両 × 11 編成	
E257 系 2500 番台	5 両 × 1 編成	
E261 系	8 両 × 2 編成	(2020/08/16 現在)

185 系は波動用の 4,6 両編成も含む。

国府津車両センター

651 系 1000 番台	4 両 × 1 編成	(2019/01/01 時点)
→所属なし		(2020/08/16 現在)

【コメント】2019 年以降、中央線特急の車両置き換えにより余剰となった E257 系 0 番台が、順次転用のための改造、改番を行い、大宮総合車両センターに転属し、2020/08/16 現在 11 編成（1 編成は追加改造のため秋田車両センター再入場中）が所属しています。2020/03/14 のダイヤ改正で一部の特急「踊り子」「スーパービュー踊り子」で使用されていた 185,251 系を置き換えました。また、2020 年以降、余剰となっていた E257 系 500 番台も順次転用のための改造、改番を行い、2020/08/16 現在 1 編成が所属しています。最終的に、2000 番台が 13 編成、2500 番台が 4 編成転属予定です。

また、2019 年以降、特急「スーパービュー踊り子」に代わって運行される、特急「サフィール踊り子」用の E261 系が 2 編成製造され、2020/03/14 のダイヤ改正から運行を開始しました。また、これに先駆け、2020/03/13 をもって、特急「スーパービュー踊り子」の運行が終了し、251 系は運用を離脱、2020/08/16 現在 3 編成が長野総合車両センターへ配給され、廃車となっています。

2016 年、特急「あかぎ」などで使用されていた 651 系 1000 番台 4 両 1 編成が、2016/07/16 より運行を開始した、臨時特急「IZU CRAILE」用に改造を行い、国府津車両センターへ転属しました。車両老朽化に伴い、通常の臨時列車としての運用は 2020/03/29 をもって終了し、2020/04/04 に静岡デスティネーションキャンペーンアフターキャンペーンのオープニング列車として運行した後、2020/06/28 の同キャンペーンのクロージング列車をもって運行を終了する予定でしたが、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、これらの運行については中止となりました。このため、3 月 29 日が事実上の最終運行となり、4 年弱で運行終了となりました。その後、長野総合車両センターに廃車回送されましたが、いつ解体されたかどうかは現時点で不明です。

4-8.新潟地区の特急・快速（「NO.DO.KA」、「きらきらうえつ」はこの項で扱います。）

485系 1000,3000番台 6両×19編成
（波動用車両） 2両
485系 0番台 3両×1編成
485系 700番台 4両×1編成 （2013/01/01時点）
→E653系 1000番台 7両×7編成
E653系 1100番台 4両×4編成
HB-E301系 4両×1編成 （2020/08/16現在）

【コメント】2013年以降、常磐線特急の車両置き換えにより余剰となったE653系が、転用のための改造、改番を行い、全車が新潟車両センターへ転属し、特急「北越」「いなほ」、快速「くびき野」「らくらくトレイン」で使用されていた485系1000,3000番台を置き換えました。

その後、2018年にE653系7両1編成が波動用車両として勝田車両センターへ再度転属しました。

485系0番台「NO.DO.KA」は、2017/07/25に、新潟支社が老朽化に伴い2018年1月中に引退する予定であると発表し、2018/01/07に臨時団体列車「惜別 NO.DO.KA」をもって運行を終了しました。2018/01/10に長野総合車両センターへ廃車回送され、同日付で廃車されました。

JR東日本は2019年10月-12月に実施された「新潟県・庄内ディスティネーションキャンペーン」に合わせ、ハイブリッド気動車のHB-E300系車両を新造し、同年10月より「海里（KAIRI）」という愛称で新潟 - 酒田間で運行することを発表しました。これに伴い「きらきらうえつ」は2019/9/29で通常運行を終了し、同年10月から新潟・山形エリアの観光列車として使用され、2019/12/15の「きらきらうえつ美食旅」の運行を最後にすべての運用を終了、2020/3/1付で廃車されました。

4-9.つがる

E751系 4両×3編成 （2020/08/16現在）

【コメント】2016/03/26のダイヤ改正をもって、特急「つがる」が減便されたことに伴い、それまで運用されていた485系は運用から離脱しました。また、同日のダイヤ改正で特急「白鳥」が廃止されたことで、同列車用の485系も運用離脱後に廃車されました。

4-10.波動用車両（183,189系）

長野総合車両センター

183,189系 6両×1編成 （2018/01/01時点）
→所属なし （2020/08/16現在）

豊田車両センター

189系 6両×3編成 （2018/01/01時点）
→所属なし （2020/08/16現在）

【コメント】2018年度以降、余剰となったE257系500番台3編成が波動用車両として豊田車両センターに常駐するようになったため、2018年1-4月にかけて、同センターに所属していた189系は全車廃車されました。

また、長野総合車両センターに所属していた189系は、同車が運行していた「おはようライナー」が2019/03/15をもって運行を終了し、2019/06/25をもって廃車となりました。

4-11.波動・ジョイフルトレイン用車両（485系）

（「NO.DO.KA」、「きらきらうえつ」は4-8.で扱っています。）

仙台車両センター 6両×2編成 （2016/08.04廃車）

【コメント】「あいずライナー」、快速「あいず」、および波動運用に充当されていたが、車両の老朽化に伴い、2016/06/18,19の仙台支社主催のラストランをもって運用離脱、2016/08.04に廃車されました。

長野総合車両センター 6両×1編成 （2017/10/20廃車）

【コメント】2006年に新潟車両センターから転属した4両2編成を6両1編成に組み換え（余剰車は廃車）、改造し、ジョイフルトレイン「彩（いろどり）」として運行していましたが、2017/10/20に廃車されました。

勝田車両センター 6両×1編成 (2018/09/06 廃車)

【コメント】1991年に485系から改造され、1998年に内装を和式化した、「リゾートエクスプレスゆう」が配置され、臨時・団体列車で運用されていました。2018/09/06に廃車されました。

高崎車両センター 6両×3編成 (2019/01/01 時点)

→ 6両×2編成 (2020/08/16 現在)

【コメント】「リゾートやまどり」「華」「宴」の6両3編成が所属し、臨時・団体列車で運用されていました。このうち、「宴」は2019/04/26に廃車されました。

4-12.波動用車両 (583系)

秋田車両センター 6両×1編成 (2017/04/08 運用離脱)

→ 1両 (2020/08/16 現在)

【コメント】主に秋田地区の臨時・団体列車、および「わくわくドリーム号」で運用されていましたが、2017/04/08をもって運用離脱し、2020/08/16現在、クハネ583-17を除いた全車が廃車され、一部車両は譲渡されました。

4-13.波動用車両 (E653系 1000番台)

勝田車両センター 7両×1編成 (2020/08/16 現在)

【コメント】「スーパーひたち」「フレッシュひたち」で運用されていたE653系は2014年までに全車が新潟車両センターへ転属しましたが、2018/11/07付で、新潟車両センターU108編成に国鉄特急色に近い塗装変更を行い、K70編成として再度勝田車両センターに転属しました。現在は、臨時・団体・修学旅行列車として運行しています。

5.気動車・電気式気動車・蓄電池車

2017年以降、車両の置き換え、廃車があった線区に限定して記述します。

【備考】キハ40系…キハ40形、キハ47形、キハ48形をまとめて指します。

キハ110系…キハ110形、キハ111形、キハ112形をまとめて指します。

キハE130系500番台…キハE130形500番台、キハE131形500番台、キハE132形500番台をまとめて指します。

GV-E400系…GV-E400形、GV-E401形、GV-E402形をまとめて指します。

5-1.小山車両センター、宇都宮運転所（大宮支社）

小山車両センター

EV-E301系 2両×1編成 (2017/01/01 時点)

→EV-E301系 2両×4編成 (2020/08/16 現在)

宇都宮運転所

キハ40形 8両 (2017/01/01 時点)

→所属なし (2020/08/16 現在)

【コメント】EV-E301系は、2014年に1編成が、2017年に3編成が製造され、2017/03/04のダイヤ改正までに、烏山線で運用されていた小山車両センター所属（2017/03/04付で宇都宮運転所所属の全車が小山車両センターへ転属）のキハ40系を置き換えました。置き換えられたキハ40系は、3両が那珂川清流鉄道に譲渡、1両が錦川鉄道に譲渡、4両が廃車となりました。

5-2.八戸運輸区（盛岡支社）

キハ40形 24両

キハ48形 13両 (2017/01/01 時点)

→キハ40形 12両

キハ48形 3両

キハ E130 形 500 番台 6 両
キハ E131 形 500 番台 + キハ E132 形 500 番台
2 両 × 6 編成 (2020/08/16 現在)

【コメント】2017-18 年にかけて、キハ E130 系 500 番台が 18 両製造され、2018/03/17 のダイヤ改正までに、八戸線、青い森鉄道で運用されていたキハ 40 系を置き換えました。2020/08/16 現在、キハ 40 系はジョイフルトレイン「リゾートうみねこ」用のキハ 48 形 3 両を除き定期運用はなく、順次廃車されています。

5-3.新津運輸区 (新潟支社)

キハ 40 形	7 両	
キハ 47 形	23 両	
キハ 48 形	11 両	
キハ 110 系	22 両	
キハ E120 系	8 両	(2018/01/01 時点)
→キハ 40 形	5 両	
キハ 48 形	4 両	
キハ 110 系	22 両	
GV-E400 形	8 両	
GV-E401 形 + GV-E402 形		
	2 両 × 16 編成	(2020/08/16 現在)

【コメント】2018 年以降、GV-E400 系 40 両が製造され、キハ 40 系、キハ E120 系を置き換えました。キハ E120 系は 2020/03/14 までに全車が郡山総合車両センターへ転属し、現在、只見線会津若松口や磐越西線で運用中です。キハ 40 系は「越乃 Shu*Kura」編成の 3 両を除き、2020/03/14 をもって只見線小出口以外の運用から離脱、2020 年 7 月には只見線小出口の運用からも離脱しました。余剰となったキハ 40 形 1 両、キハ 47 形 22 両、キハ 48 形 3 両がミャンマーへ譲渡、キハ 40 形 3 両、キハ 47 形 1 両、キハ 48 形 4 両が廃車されました。

5-4.郡山総合車両センター (仙台支社)

キハ 40 形	13 両	
キハ 110 系	18 両	(2019/01/01 時点)
→キハ 110 系	18 両	
キハ E120 系	8 両	(2020/08/16 現在)

【コメント】新津運輸区へ GV-E400 系が投入されたことにより、余剰となったキハ E120 系 8 両が、2020/03/14 までに郡山総合車両センターへ転属し、只見線会津若松口や磐越西線で運用していたキハ 40 系を置き換えました。置き換えられたキハ 40 系 2 両が小湊鐵道へ譲渡、11 両が廃車されました。

5-5 小牛田運輸区 (仙台支社)

【コメント】小牛田運輸区に所属していたキハ 48 形「リゾートみのり」は、2020/08/08-10 にかけて運行された臨時列車「ありがとうリゾートみのり号」を最後に営業運転を終了し、2020/08/12 に廃車のため、郡山総合車両センターへ回送されました。

5-6.秋田車両センター (秋田支社)

キハ 40 形	28 両	
キハ 48 形	32 両	
EV-E801 系	2 両 × 1 編成	
GV-E400 形	1 両	
GV-E401 形 + GV-E402 形		
	2 両 × 1 編成	(2020/08/16 現在)

【コメント】EV-E801系は、2016年の導入以降1編成のみの運用でしたが、2020年以降に追加投入され、男鹿線で運行中のキハ40系を置き換えることが発表されました（[秋田支社プレスリリース 2019/12/03](#)）。

2020年7月に、これまで新潟地区に投入されていたGV-E400系の秋田地区仕様3両が新造されました。今後、2020年度中に23両（新造車両数63両のうち40両が新潟地区へ導入済み）が秋田車両センターに投入し、津軽線、五能線、奥羽本線で運行中のキハ40系を置き換える予定です（[JR東日本プレスリリース 2017/07/04](#)）。

また、キハ48形4両は「あきたクルーズ号（旧 プナ）」、4両は「くまげら」、2両は「CRUISING TRAIN」編成で、「あきたクルーズ号」「くまげら」は「リゾートしらかみ」や臨時・団体列車で、「CRUISING TRAIN」は「CRUISING TRAIN」や臨時・団体列車で使用されています。

6.機関車・貨車・牽引車

2020/08/21 現在、JR 東日本に所属する機関車・貨車・牽引車は以下の通りです。

電気機関車				ディーゼル機関車			
形式	車番	所属	備考	形式	車番	所属	備考
EF58	61	田端	保存車	DE10	1122	盛岡	
EF64	37	高崎			1124	郡山	
	1001	高崎			1180	郡山	
	1030	長岡	双頭連結器		1187	秋田	
	1031	長岡	双頭連結器		1571	高崎	
	1032	長岡	双頭連結器		1603	高崎	
	1051	長岡			1604	高崎	
	1052	高崎			1647	秋田	
	1053	高崎			1649	郡山	
EF65	501	高崎			1651	郡山	
	1102	田端			1654	高崎	
	1103	田端			1680	長岡	
	1104	田端			1685	高崎	
	1105	田端			1697	高崎	
	1115	田端			1700	長岡	
ED75	757	仙台			1704	高崎	
	758	仙台			1705	高崎	
	759	仙台			1751	高崎	
	767	秋田			1752	高崎	
	777	秋田			1759	秋田	

EF81	80	田端	
形式	車番	所属	備考
EF81	81	田端	
	95	田端	
	97	長岡	
	98	田端	
	133	田端	
	134	長岡	双頭連結器
	136	秋田	双頭連結器
	139	田端	双頭連結器
	140	長岡	双頭連結器
	141	長岡	双頭連結器

	1760	郡山	
形式	車番	所属	備考
DE10	1762	盛岡	
	1763	盛岡	
	1764	盛岡	
	1765	盛岡	
DE11	1041	高崎	
DD14	310	盛岡	保留車
	327	長岡	保留車
DE15	1538	長岡	保留車
DD16	11	長野	
DD51	842	高崎	
	895	高崎	

蒸気機関車			
形式	車番	所属	備考
C57	180	新津	SL ばんえつ物語 牽引車
C58	239	盛岡	SL 銀河 牽引車
C61	20	高崎	SL ぐんま みなかみ 、SL ぐんま よこかわ をはじめとする臨時列車の牽引車
D51	498	高崎	

貨車			
ホッパ車 (碎石輸送・散布用)		長物車 (レール輸送用)	
形式	両数	形式	両数
ホキ 800 形	127 両	チ 1000 形	6 両
		チキ 5200 形	36 両
		チキ 5500 形	57 両
		チキ 6000 形	49 両

牽引車	
形式	両数
クモヤ 143 系	4 両

レール輸送用車両		
形式	両数	編成数
キヤ E195 系	11 両	1 編成
	2 両	7 編成

【コメント】2018 年 8 月、秋田総合車両センターの公開で、JR 東日本の事業用機関車の全廃が、2024 年度にかけて行われることが明らかになりました。2020/08/18 現在、後継となるレール輸送用車両（キヤ E195 系）が導入されており、今後 11 両 3 編成、2 両 16 編成が投入され、2021 年 7 月頃にレール輸送の気動車化が完了する予定です。事業用機関車は 2021-24 年度にかけて廃車（2018 年時点）（旅客用の動態保存に近い機関車は残存する可能性があります）、レール輸送は 2020-21

年度にかけキヤ E195 系へ置き換え、今後、碎石輸送用・車両輸送用の新型車両（現時点での情報無し）が導入される予定です。

7.客車・旅客車

【コメント】2020 年 4-6 月に開催された「群馬デスティネーションキャンペーン」（新型コロナウイルス感染状況を鑑みて一部イベントが中止または延期されました。）に向けて、高崎車両センターに所属する旧型客車 7 両の内装リニューアルが行われました。

また、今後 JR 東日本所属の機関車の廃止が進むと、客車を使用した列車の縮小・廃止が行われる可能性があります。

8.検測車

【コメント】JR 東日本では、在来線で運行されている車両に「線路モニタリング装置」を取り付けることで、高頻度・高精度な線路状態の観察を行なっています。2020 年度末までに 50 線区に投入され、JR 東日本の線路延長の約 70%をカバーする予定です。

また、E235 系 0 番台量産先行車には架線状態監視装置が搭載されました。

今後、旅客用車両に検査装置が搭載され、JR 東日本の全路線をカバーできるようになると、検測車が廃止されるかもしれません。

9.あとがき

ここまで長文を読んでいただきありがとうございました。今後数年はまだ大きな車両動向がありそうです。これからも目が離せませんね。

そしてここまで 22 ページも読んでいただいた後に話すのは恐縮ですが、JR 東日本の車両動向に関しては『4 号車の 5 号車寄り』様のサイト（リンクは 10 項参照）が大変見やすく、ソースが明確です。そのためこの記事の 3, 4, 6 項はそちらのサイトを中心に参考に書かせていただきました。

もう三度とこんな部誌書かないからな。

10.参考にさせていただいたサイト、ブログ等（抜粋）

【4 号車の 5 号車寄り】

<https://4gousya.net/jr/index.php>

【京浜東北・根岸線、横浜線に導入される E235 系、およびその後の車両動向についての考察】

<https://train-fan.com/e235-yokohama/#toc2>

https://twitter.com/jtsu_e_2020/status/1279982388689268736?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1279982388689268736%7Ctwgr%5E&ref_url=https%3A%2F%2Ftrain-fan.com%2F%2Fe235-yokohama%2F

<https://4gousya.net/jr/4540.php>

<https://train-fan.com/chiba209-to-e233/>

【JR 編成表、配置表】

<https://sirasagi683kei.wiki.fc2.com/wiki/JR%E6%9D%B1%E6%97%A5%E6%9C%AC%E9%9B%BB%E8%BB%8A%E3%83%BB%E6%B0%97%E5%8B%95%E8%BB%8A%E7%B7%A8%E6%88%90%E8%A1%A8%E3%80%81%E9%85%8D%E7%BD%AE%E8%A1%A8>

【Wikipedia】

（参照ページ多数のためリンクはありません）

Nゲージから知る車両の歴史

3-3-7 江口 晴也

はじめに

はじめまして！中3の江口です。部員生活3年目にして遂に部誌を書くことにしました！！早速本題ですが、数日前最初の投稿のネタを考えようとカメラの写真をみると……

ここ数ヶ月Nゲージの写真しか撮ってないことに気づきました……。

コロナによる外出自粛が原因ですね

こりやまずい……やっぱ投稿延期かな？と考えた矢先ふと思いつきました。

「自分のNゲージのモデルを写真を使って振り返ればいいのか」ということを。

ということで、今回は特に気に入っている2編成+1両、計6両を写真を使って振り返ろうと思います。

1.115系新ニS5編成



最初の車両は、TOMIX 115系1000番台(新潟色・S編成)セットの2両です。このセットでは、インレタを転写することで、S4・5・6・8・9編成のいずれかに変えることができますが、僕はなんとなくでS5編成用のインレタを転写しました。S5編成は、クモハ115-1534+クモハ114-1505の2両で組成されていて、クモハ115-1534は、1978年、モハ115-1025として製造されましたが、1986年に改造され、今の車番に至ります。一方、クモハ114-1505は、同じく1978年、モハ114-1084として製造されましたが、こちらも1986年に改造され、今の車番に至ります。このS編成、当初は全てトイレ無しで運用に就いていたのですが、それが問題となったので1992年、一部の編成にのみトイレを設置されることとなりました。設置されなかった編成には同じ形式かつトイレ付きのN・L編成を基本的に連結させ、さらに極力長距離運用を控えることによって出来るだけNOTイレを回避する様にしたのです。

この車両は90年代前半までは、右図(Wikipediaより)のように白をベースに青の太いラインに申し訳程度に赤の細いラインをまとった1次新潟色と呼ばれる塗装で運行されていましたが、後に前ページの写真のように白をベースに濃い緑と薄い緑のラインが引かれた2次新潟色、通称「キムワイプ」の塗装となって運行されました。(配色が実験室等で使われる紙製シートのキムワイプに似ているところから来ていると思われます)



115系S編成は、2両×15編成の合計30両が新潟地区に配属されていましたが、2014年に同形式の置き換えのため、近郊型電車の最新鋭であるE129系が新潟地区に投入されました。

2014/7	S15
2014/11	S13、14
2016/4～6	S1-3、7、9-12



上表のように、2016年6月までに、S4～6、8編成を除く11編成22両が廃車されました。この時点でトイレ設置工事を行わなかった編成のみ残存していました。しかしこちらも長くは持たず、2016年7月8日をもって、S編成は全て運用離脱、8月には残りの4編成8両が廃車され、新潟地区で115系の2両編成は見ることはできなくなりました。

2.115系長ナノ元N13(元N15)→N12編成



続いての車両は、KATO 10-1428 115系1000番台 長野色 3両基本セット から、115系元N13(元N15)編成です。また115系かよ。この車両、製品に付属しているシールから、しなの鉄道移籍前にN12、13、15編成になっていて、所属場所を転々としていた珍しい車両だと分かります。ちなみにこの編成は、クモハ115-1036+モハ114-1047+クハ115-1037の3両で組成されていて、19

78年の製造時から一度も組成変更を行っていない車両でもあります。(最近でこそあまり無いですが国鉄当時は組成変更は良くある話でした)

先程も述べた通り、この車両は、所属する運転所、車両センターを、松本→長野→松本→長野→しなの鉄道運輸区(しなの鉄道は今回においては少しだけ触れる)と4回も移転しています。

さて、こちらも塗装についてですが、この車両は塗装もコロコロと変わっています。まず、登場時は上図(Wikipediaより、実車と異なる)のようなかぼちゃ湘南色で登場し、約10年ぐらいはこの塗装でした。その後、1989年、下図(Wikipediaより)のように、カリフラワーとレタス旧長野色に塗装を変更しました。ですが、1998年に長野オリンピックが開催することが決定したため、開催に向けたイメージチェンジを図るため、1992年から1995年にかけて、さらに前ページのような現長野色に塗装変更されました。

この編成は、当初は信越本線(高崎～直江津)、中央本線(塩尻以东)、篠ノ井線を中心に運行されていましたが、1980年、80系の抹消を図るため中央本線の塩尻～中津川間の運用にも投入、80系は運用が離脱することとなりました。1981年には大糸線の松本～南小谷間でも運用を開始しました。しかしそんな最盛期も長くは続きませんでした。1988年に塩尻～中津川間に165系が投入されたことで、その区間において運用を外され、さらに1997年、長野新幹線開通に合わせて横川～軽井沢間、通称横軽が廃線され、高崎～軽井沢間での運用も無くなりました。ちなみに、この時N編成の一部は同年開業したしなの鉄道に譲渡されましたが、当編成は引き続きJRに所属することとなります。このまま運用離脱かと思いきや、1998年、塩尻～中津川間の運用に復帰しました。実に約10年ぶりです。そしてほぼ同時期に、全てのN編成がシングルアームパンタを取り付け、さらに、ATS-Pの取り付けが行われました。しかし、約15年後の2013年3月16日のダイヤ改正より、211系による115系の置き換えが開始し、2015年1月、JRから当該編成は車籍を抹消されました。しかし、このまま廃車されずなんとしなの鉄道が当該編成を購入、現在もSR1系導入による運用離脱に怯えながらしなの鉄道(軽井沢～篠ノ井、長野～妙高高原)、信越本線(篠ノ井～長野)で運行を続けています。



3.EF64 69号機



最後は TOMIX製 EF64-0形電気機関車(7次形) の1両です。

付属パーツの中から、EF64 69のナンバープレートを接着剤で貼り付け、今に至ります。EF64形0番台は、79両製造され、そのうち7次車は30両と、最も多くを占めています。ちなみに、69号機は製造時からずっとこの原色を保っている数少ない7次形の車両です。1973年の製造時点では、長野運転所に所属していましたが、1987年の国鉄民営化に伴い、JR貨物が発足されたことで当機は塩尻機関区篠ノ井派出所に転属されました。JR貨物に転属されてからは主に、隅田川と北長野を、常磐線、武蔵野線、中央本線、篠ノ井線、信越本線とその他連絡線を経由して結ぶ貨物列車2459レを中心に走行し、撮り鉄などから一定の人気がありました。しかし2003年、0番台の後継機とも言えるEH200形が登場、2008年度をもって廃車、それと同時に0番台のJR貨物所属車両は全車廃車となりました。0番台はJR東日本所属の37号機のみが、工臨を中心に活躍しています。

あとがき

ここまで読んでくださりありがとうございました。恐らく次部誌書く時も多分これ書きます(次号で書くとは言っていない)。あと次書く時はもう少しホワイトバランスがまともな写真増やしてきます。最後に写真数枚と参考文献書いて終わりにします。

Nゲージ買いたいなあ!!(金欠フラグ)

参考文献

Wikipedia

https://ja.wikipedia.org/wiki/国鉄_115_系電車

正林坊のホームページ～短波放送・鉄道趣味を中心に～

<https://shourin-bou.sakura.ne.jp/115-3.htm>

ノーブルジョーカーのホームページ

http://noble-joker.com/nj_home/@1photo1/kamotsu/01_2459/index.htm

レイルラボ

<https://raillab.jp/car/59219>

コロナウイルス感染症に対する各鉄道会社の対応

5-3-23 土生 柚佑

1. はじめに

皆さんこんにちは。文化祭と合宿がコロナウイルス(以下コロナ)の影響に中止になり、悲しみに明け暮れている土生です。模型班の仕事を理由に部誌制作の仕事を華麗に逃れてきた私ですが、最高学年になってついに部誌を執筆することになり、悔しさとやる気に満ちあふれています。つたない文章ですが最後までお付き合いいただけると幸いです。

2. 世界の背景とポイント

COVID-19とは中国の武漢市で発生したとされる新型のウィルスで、ワクチンがまだ開発されていない(2020年8月現在)ため、世界中で大規模な感染拡大が続いています。そのため人類は感染を避けるため、ソーシャルディスタンス(社会的距離)を保ち、3密と呼ばれる密閉・密集・密接した空間を避けるようになりました。このような影響により、電車の中は3密の条件を満たしているため、なるべく電車に乗るのはやめようというのが現在の風潮です。

実際に自宅で仕事をするテレワークが普及したり、自転車通勤が活発になったりと通勤客が減少した上、感染を避けるため、なるべく外出を控えようという自粛ムードの影響や、集団感染を避けるためにコンサートやイベントも中止になってしまったために、観光客までもが減少してしまいました。

そんな時期に鉄道会社がどのような対応をしているのかをこれから紹介していきます。

① 電車の本数の増減

鉄道需要が激減した現在、会社自身の本音としては減便したいのですが、そう簡単にはいかないのです。なぜなら電車の本数を減らすと、電車に乗る人間の人数は減便前に比べて増加します。すると1車両あたりの人間の密度が増えてしまうため、感染する可能性が増えてしまいます。実際にアメリカの地下鉄では減便を行った結果集団感染が起きてしまいました。会社としてもコロナが出た会社として世間にレッテルを貼られるのはご免でしょうから、どうなるのか注目したいです。

② 電車の窓の開閉

若い人から見ると電車の窓が開いている所なんて見たことがないと言う人も多いと思います。それも当然で現在では窓を開けるメリットが少なく、デメリットの方が多いのです。昔の鉄道はベンチレーターのような換気設備や、冷房などは設置されていなかったため、窓を開けることで車内の換気や冷却を行っていましたが、現在ではベンチレーターも冷房も空調設備としてほぼすべての車両に搭載されています。そして現在窓を開けると、外の悪臭や騒音・雨・花粉などのあらゆる乗車中の人間を害する者たちが車内に入ってきてしまいます。そのようなデメリットがある状況で会社が窓を率先して開けるのか、乗客に任せるかなどの所に注目したいです。

③ 鉄道会社の旅行事業への対応

多くの鉄道会社では、旅行客に自社の鉄道を使ってもらえるように、割引や宿泊プランなどを提示したりしています。「そうだ 京都、行こう。」というフレーズに、聞き覚えのある方は多いのではないのでしょうか。会社としては需要が激減してしまい、少しでもお客さんに乗って欲しいので、何かしらのキャンペーンなどで、お客さんを集めたいのが本音でしょうが、実際そのような事をすれば「このような時期に外出する事を助長するような事をするなんて許せない」との批判も出てしまいますし、観光地で第三次産業を営む人から見ても「観光客が居なくなってしまった現在、仕事が出来るのはうれしいが、コロナを遠くから持ってこられるかもしれないのが怖い」と、手放しに喜べないのが現状のようです。そのため、鉄道会社が毎年やっている旅行事業を、するのかもしれないかに注目したいです。

この三点を念頭に、JR 旅客 6 社、大手私鉄を中心にどのような感染対策及び対応が成されているのかを確認していきましょう。(これは 2020 年 8 月下旬にネット上で調査を行った物です。情報の古い物がある可能性があるため多少の情報の差異はどうかご容赦いただけると幸いです。)

3. JR6 社

・JR 北海道(北海道旅客鉄道株式会社)

- ① 定期列車は新幹線を含めて減便はありましたが、7 月 1 日には通常運行に戻りました。ただでさえ全区间赤字の JR 北海道にとって、かなり苦しい選択だったのではないのでしょうか。
- ② 仕切り戸を開けることはあるが、窓は雨風が入ってくる恐れがあるため、開放は控えるようにとのことです。北海道は窓を開けると冷気が入ってくるので妥当なのではないのでしょうか。
- ③ 「HOKKAIDO LOVE!」という、コロナの中、北海道を盛り上げようとするプロジェクトの一環で、JR 北海道内の在来線特急・普通列車の普通車自由席及びジェイ・アール北海道バス(一部路線を除く)が 6 日間乗り降り自由な切符を発売しています。切符の値段も 50% off と、かなり思い切っているの、相当旅行客に来て欲しいなのでしょう。

・JR 東日本(東日本旅客鉄道株式会社)

- ① 減便は成田エクスプレスや京葉線の臨時列車を除けばほぼありません。まあ飛行機も運休で、某ネズミランドに行く客も少ない今、たくさん本数を減らす必要も無いという事でしょう。
- ② 窓は基本的には開けて運行するが、雨天時は乗客の判断で窓を閉めてもかまわないとのことです。ちなみに窓を 5~10cm ほど空けて走行すると 6~8 分ほどで空気が変わるとされているそうです。それに加えて空調設備による換気では、5~7 分でが入れ替わるとされているため、実際はもっと早く換気されているのかもしれない。
- ③ 新しいチケットを販売することはなかったですが、go to トラベルキャンペーンという、政府から旅行客に対して補助金が出るキャンペーンを利用した、新しい旅行プランの提案などは行っていました。完全な偏見ですが、JR 東日本としては、go to トラベルキャンペーンには東京を含めて欲しかったのではないのでしょうか。一番需要が生まれるはずの東京を除外された JR 東日本には同情します。(まあ売上高トップだから多少はね)

・JR 東海(東海旅客鉄道株式会社)

- ① 無し(書くネタが無い!)。まあ JR 東海も鉄道業界では売上高 2 位のお金持ちですから、減便はする必要が無いのでしょうか。
- ② 無し(特に記述はないので乗客に委ねると言うことでしょうか)。
- ③ 無し(go to トラベルのプランはあり)。実は今年は皆さんが一度は聞いたことがあるであろう「そうだ京都、行こう。」というフレーズで有名な cm をあまり見なくなったのですが、キャンペーン自体はきちんと行われているようでした。) 実際東日本と西日本の間にある程度のイメージ(個人的に)しかない東海さんですが、本当に書くことが少ない…。

・JR 西日本(西日本旅客株式会社)

- ① 北陸新幹線のつぎ 707 号の土日運休(予定)や、はるか、サンダーバードなどの減便が行われました。新幹線の運休と言っても富山と金沢を結ぶ便なので、そんなに問題は起こらないでしょう。はるかに関しては成田エクスプレスと同様に妥当であり、サンダーバードも一日 20 往復以上する列車なので、需要が減った今、減便しやすいのではないのでしょうか。
- ② 窓の開放は乗務員が行うようです。ちなみに、窓を開けた状態でも冷房効果はほとんど変わらないそうです。個人的には新快速の 130km/h 運転時に窓を開けるとどうなるのかとても気になります。
- ③ 特にコロナによる理由で出来た切符は無かったです。U S J の 1day パスと往復の鉄道料金を

含んだわくわく切符も、U S J の休園に伴い販売を中止していましたが、現在はU S J の開演により、販売が再開されていました。

・ J R 四国(四国旅客鉄道株式会社)

- ① コロナによる減便は行われていません。だでさえ赤字経営の JR 四国にとっては苦しい選択だったのでは無いかと思います。まあ都会人の私から見ると、一時間に多くても 3 本程度しか電車が来ない JR 四国の鉄道を減便しようにもさすがに難しいのではないかと思います。
- ② 窓の解放は常時行っているようです。JR 四国は海の近くの沿岸部を走ることが多いので、潮風の香りなどを感じることが出来てよさそうですね。
- ③ 特にコロナによる新しいキャンペーンなどは無かったですが、JR 四国では観光列車をアピールする切符が多かったです。中でもサイクルトレインに関しては、事前の検温やマスクの着用が参加条件になっているなど、かなりきっちりとしたルールが用意されていました。

・ JR 九州(九州旅客鉄道株式会社)

- ① ハウステンボスやカモメなどの一部の特急列車の臨時便はすべて運休になるようです(9/19～9/27)。そしてはやとの風は全便運休になるようです。かもめは一時間に二本程度出る本数の多い特急だったことや、ハウステンボスは純粋に観光客の減少が減便の理由でしょう。はやとの風に関しては元々不定期列車なので、わざわざ客のいない時期に運行するまでもないと言うことでしょう。
- ② 窓は開放するが、雨天時は締めて良いとのこと。JR 九州では、空調効果を高めるために停車中に扉を一部閉めることや、客自身が扉を開閉するスマートドア方式も一時的に使用を停止している用です。
- ③ コロナの影響がでたプランは無かったですが、令和 2 年 7 月豪雨の影響で、肥薩線や久大線が不通になった事から、発売中止になっている切符はありました。

総評として換気や消毒、指定席の客同士の間隔を明けるようにするなどの対応は JR 各社も同じような対応を取ってしまいましたが、増減便に関しては各路線の特色や、財政面の問題などが見え隠れする部分はあったと思います。それでも JR 各社が協力することで新幹線を減便せず運航することが出来ているのは JR 各社の努力のたまものではないかと思います。ちなみに JR 各社の共同キャンペーンで、「旅に出よう！日本を楽しもう！」という名前で、旅行会社とタッグを組んで旅行プランを打ち出した他、写真を撮ってインスタグラムで共有するキャンペーンなど、需要確保に奮闘しているようなので、需要が回復することを祈っています。

4. 大手私鉄

JR の対策を紹介してきましたが、私鉄も基本的に同じような対策を取っているため、特色のある部分のある会社を紹介します。

・ 東武鉄道

電車内で密になることを避けるため、座席指定の出来る特急列車への乗車を促進するために、特急券をネットで購入する(平日のみ)か、まるごと東武フリーパスを購入すると、特急料金が半額となるキャンペーンが 9/7～10/6 間で行われるようです。ネット予約の対象が平日のみになっているのは、通勤客がターゲットなのと、旅行客に関しては、料金の高いフリーパスを購入させたいという思惑が見て取れます。

・ 西部鉄道

通年販売している秩父漫遊きっぷが発売中止になり、それに変わって秩父応援 秩父漫遊きっぷが発売され、西武線発駅から西武秩父駅までの往復運賃が半額になる上、高麗～西武秩父までの運賃が 2 日間無料、そして秩父エリアで使えるクーポンなどもついてパワーアップしました。私はこの切符をかなり破格の物だと考えており、go to トラベルが適用されない東京の人々を、秩父に飛び込みたいのではないかと考えています。

・京成電鉄

京成電鉄は飛行機の減便や運休に伴って需要が激減しているであろう京成スカイライナーの運賃を「夏旅応援！ライナーでGO！キャンペーン！！」と題して、最大 60% オフで販売をしています。成田空港に行く用のない客がそれを機に新しくスカイライナーに乗ってくれると言うことは、相当な物好きでなければ無いと思いますが、バスとの料金と比べると格段に安くなっている区間もある(上野～成田空港など)ため、バスを利用していた客を取り込むという理由ならば、効果は多少あるのでは無いかと考えています。

・京王電鉄

鉄道会社の中では珍しく、平日朝の有料座席指定列車である京王ライナーを増発しました。その代わりと言っては何ですが、平日深夜の京王ライナーは一部運休になりました。朝のラッシュでの密を緩和するために座席指定列車を増便したのですが、今まで見てきたとおり増便という措置を取った鉄道会社はほぼ居ないため、元々運行本数が少なかったとはいえ、すばらしい措置だと考えています。

・東急電鉄

この会社は京王電鉄とは違い、大井町線の有料座席指定サービスであるQシートを休止しています。京王とは違いこちらは通常列車の3号車のみを指定席車両に交換しただけの物です。なぜこのような措置を取ったかという、サービスが休止した後も、通常通りの7両編成で運行を行っていることから、指定席車両をなくすことで、電車内の広さを確保し、通常の客の距離を空けやすくすることで、密を避けようということだと考えました。京王と対応の差が出たのは、座席指定列車か車両かの差が大きかったのではないかと考えます。

・京急電鉄

この会社は、始めはお得な切符の販売は中止していましたが、切符の対象の自治体やキャンペーンの加盟店舗などとの調整を行った上で発売を再開した用です。他の会社でもこのようなことは行っているのですが、このようなことを記述している会社は少なく、とても好感が持てました。鉄道会社とは沿線の自治体や人々との協力があって成り立っている物であるため、このような対応はとても重要なことだと感じました。

・東京メトロ

この会社はとても面白い取り組みをしており、なんと消毒をするためのロボットを導入したのです。このロボットはPATOROと言い、あらかじめ決められたルートを通り消毒液を散布してくれます。ロボットはコロナに感染したい上に人件費もかからないと言うメリットもあるので、これから増えてもおかしくないのではないかとおもいました。何よりも殺風景な地下鉄の駅に、かわいいロボットが一台いるだけで雰囲気も一変するため、消毒以外にも様々なよい効果をもたらしてくれるのではないのでしょうか。私もコロナの期間が終わったら是非見に行ってみたいです。

ここまでで大手私鉄の話は終了です。え？なんで関東の大手私鉄しか書いていないのだった？そんなの当たり前じゃないか！どの会社も似たようなことしかやってないからもう書くことがもう無いんです。ちなみになぜこの鉄道会社も足並みをそろえて似たような対策をしているかというと、鉄道連絡会(日本のすべての鉄道会社が参加している会)で決められた「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」という物に沿って感染対策を行っているためです。(気になった方は是非調べてみてください)

5. 最後に

今回はコロナウィルスの蔓延する中で、不要不急の外出をするわけにもいけず、写真もなく個人の考えに基づく話が多くなってしまった事をお詫び申し上げます。

今回このテーマについて調べていて分かった事はJRと私鉄を比べると、JRは広い路線を武器に遠くへ旅行に行かせる様にしたのに対し、私鉄は地元の観光地と協力し、破格のプランや割引などで対抗しているように思いました。しかしその中でも資金の差という物は大きく、特に地方の観光事業で経営を成り立たせているローカル鉄道はとくに苦しい状況が続くのではないかと思います。

各鉄道会社がどうにかして生き残ろうと努力している今、早くコロナが収束し、安心して鉄道に乗れる日が来ることを願っています。

最後までお付き合いいただきありがとうございます。

コロナと JR

3-8-5 猪俣健翔

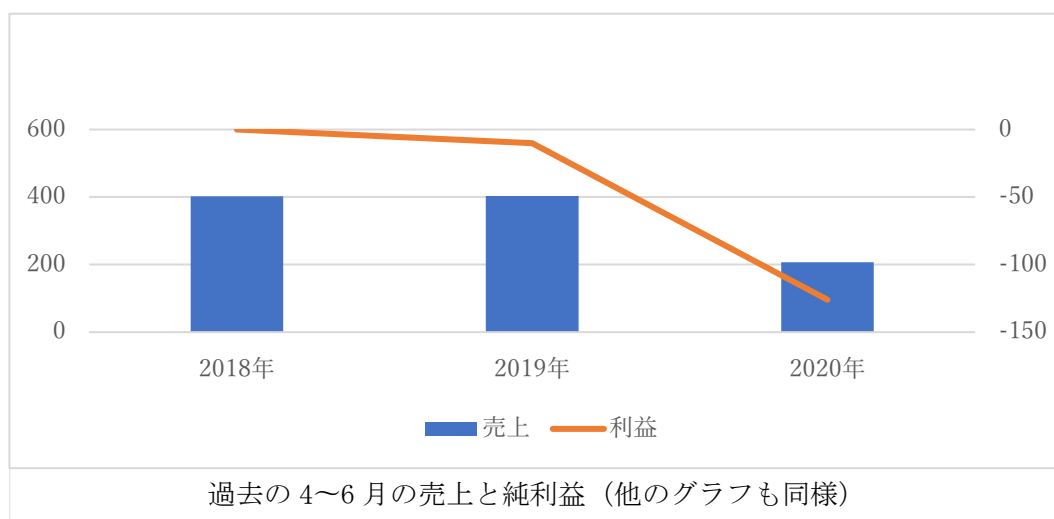
1. はじめに

新型コロナウイルスの流行によって、様々な業種の会社が影響を受けた。その影響を受けた会社には大きな業績悪化にはなりにくいインフラ企業にも広がっている。今回は JR6 社について調べてみたいと思う。

2. JR 各社の業績

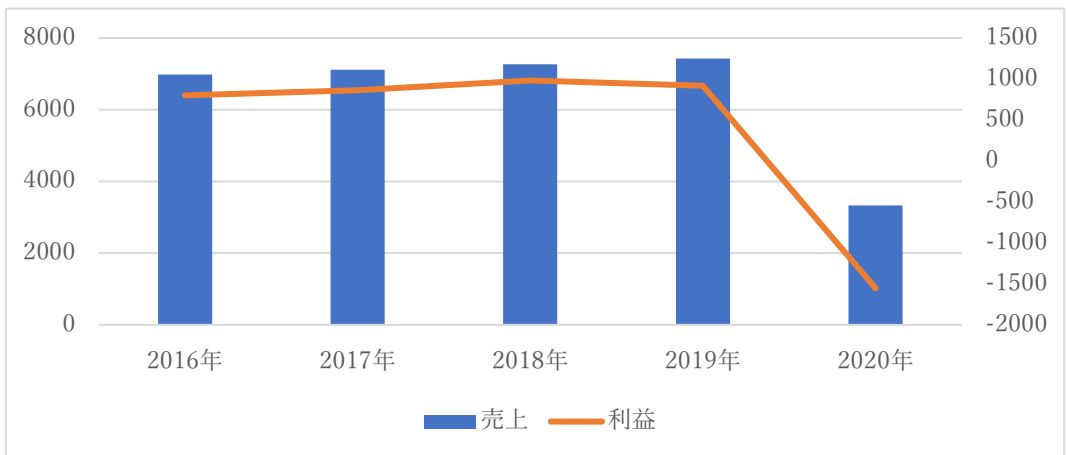
① JR 北海道

コロナの流行以前から、多数の赤字路線を持つ JR 北海道の 2020 年 4～6 月の純利益は－126 億円つまり **126 億円**の赤字だった。これは JR 北海道で過去最大の赤字で、売上は前年同期の約半分の 207 億円であった。売上の内訳としては、鉄道運輸収入が前年同期の 67%減の 57 億円、中でも北海道新幹線の収入も 87%減の 2 億 9000 万円と落ち込んだ。このような厳しい経済状態の JR 北海道は、税金など総額 70 億円前後に及ぶ国への支払猶予を認めてもらった。また、約 10 億円のコスト削減や約 20 億円の新規投資の見送りも表明した。



②JR 東日本

JR 東日本は、関東だけでなく東北、新潟、長野、山梨といった広範囲に 69 もの線区を持っている。さらに、東北、上越、北陸新幹線といった新幹線をも営業している。今まで地方路線で赤字が出たとしても、首都圏路線での莫大な利益によってその赤字を補っていた。しかし、コロナウイルスによる利用客の減少で首都圏路線の売上も激減した。JR 東日本グループ全体での 2020 年 4～6 月の純利益は－1553 億円で **1553 億円**もの過去最大の赤字を出してしまった。収入の内訳を見てみよう。主力の運輸事業では鉄道収入が 1802 億円で前年同期と比べて 61%も減った。その中でも出張や観光による利用が多い新幹線の収入は 82%減まで落ち込んだ。また、鉄道の利用客が減少することによって、駅ビルの賃貸や駅ナカでの売上の落ち込み、駅に近いホテルの利用者も減ったことで、JR 東日本の不動産・ホテル事業と流通事業の部門でも赤字となった。ちなみに、JR 東日本のこれまでの最大赤字は東日本大震災の影響のあった 2011 年 1～3 月の 614 億円だった。

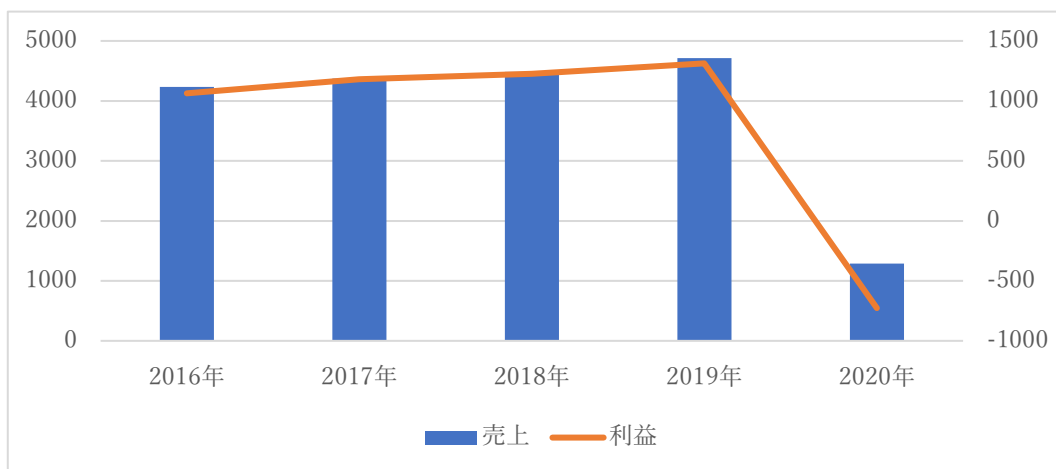


② JR 東海

JR 東海は愛知や静岡を中心に在来線を走らせ、さらに東海道新幹線を運行している。そんな JR 東海グループ全体での 2020 年 4～6 月の純利益は－726 億円で **726 億円**の赤字を出した。JR 東海は初めての赤字で、前年同期は 1313 億円の



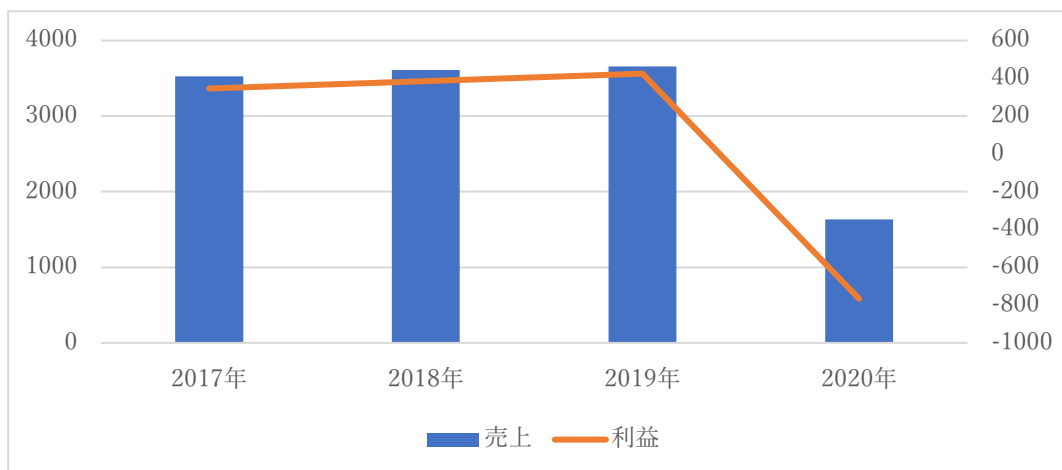
黒字だった。今まで JR 東海は世界最大規模の輸送サービスを提供している東海道新幹線を中心とした運輸事業の構造を持っていたが、その東海道新幹線のメインユーザーである出張利用の客や観光客が激減したことで、東海道新幹線の定期外利用は 515 億円で前年同期と比べて 84% 減となった。下のグラフを見ればわかる通り、今まで着々と売上を伸ばしてきた JR 東海が一気に売上を落としている。これは今後の JR 東海の経営にもつながってくるはずだ。



③ JR 西日本

JR 西日本は京阪神圏の関西の人員輸送を担っており、山陽新幹線を運行している会社で、JR 東日本の運輸事業の構造に比較的似ている。JR 西日本の 2020 年 4～6 月の純利益は-767 億円で **767 億円**の赤字となった。これは JR 西日本で過去最大の赤字である。JR 西日本は JR 東海とは違い、定期収入が前年同期比の 78.6% で通勤・通学での利用客の減少が一番の赤字の原因だと考えられる。また、JR 西日本の管内では京都や金沢や山陰といった観光地が多くあり、コロナが流行する以前にそれぞれの観光地に近い駅商業施設などをリニューアルしていた。しかし、観光客が減少したことによって駅商業施設の利用客も減り、利益に直結しにくい状態となった。そのようなこともあり、JR 西日本自身も、「会社発足以来、財政面において最大の危機」と説明している。





④ JR 四国

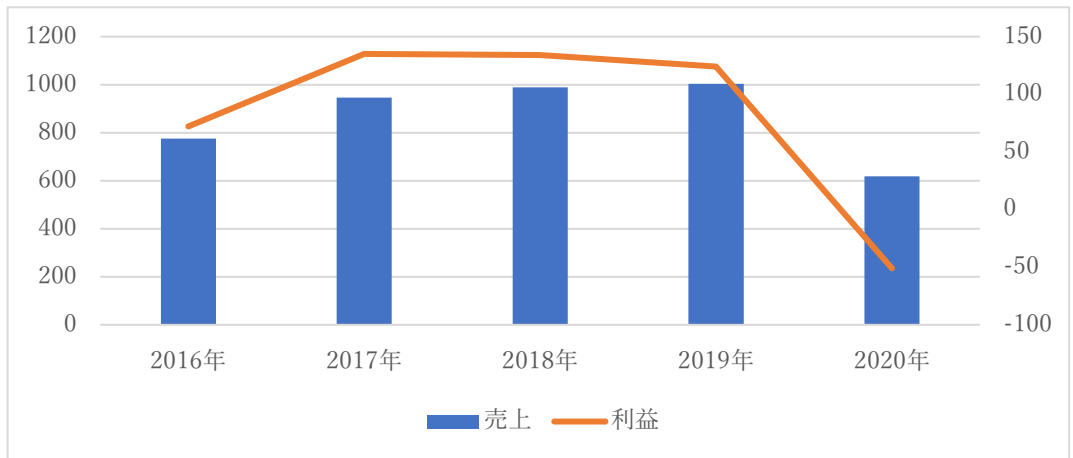
JR 四国は JR 北海道と同じように多数の赤字路線を持つ会社である。2020 年 5 月の鉄道運輸収入は前年度から 74%減の 7 億 6800 万円だった。しかし、5 月末頃から定期的販売収入が増えてきたことによって、わずかではあるものの持ち直してきたことがわかる。なお、今回 JR 四国グループ全体での 2020 年 4～6 月期の売上や利益などは分からなかったため、グラフにはしていない。



⑤ JR 九州

JR 九州は九州地方の各路線、九州新幹線を運行している。コロナが流行る前に JR 九州は様々な観光列車を走らせていて、JR 九州は JR 各社の中で最も観光に力を注いでいると言える。そんな JR 九州の 2020 年 4～6 月の純利益は-51 億円で **51 億円**の赤字である。近年、九州地方では地震や豪雨が相次いで起こっているためグラフからわかるように、ここ 3 年間は利益が右肩下がりだった。そんな状況にこの赤字は JR 九州のさらなる経営環境悪化が見込まれる。





3. 現在行っているコロナ対策

各社では駅や車内の消毒の徹底して行っている。
また、JR 東日本では列車の窓を 5～10 センチ程度開けている。こうすることによって、列車 1 両分の空気は 6～8 分ですべて入れ替わり換気をすることができる。さらに、JR 東日本と JR 西日本ではそれぞれの会社のホームページやアプリで最新の列車の混雑状況を公開している。

混雑状況を公開しているページ→

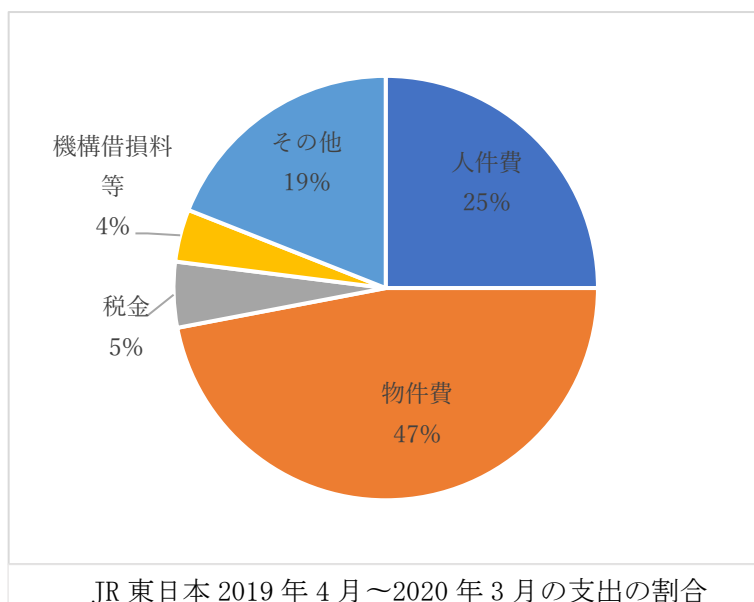


4. 今後のコロナ対策

例えば JR 東日本の経済面での対策としては、79 月の第二四半期は役員報酬や賞

与といった人件費や広告宣伝費などを 500 億円程度削減し、第一四半期の営業費用の 3%ほどにする計画だ。さらに、コマーシャルペーパーという企業が短期で資金を調達するための無担保の約束手形や、社債の発行、銀行からの借り入れなどによって総額 1 兆円越を調達した。

列車運行に関する面で対策を考えると、深夜帯の利用客が減っていることから終電時間を繰り上げて、夜間に実施する線路などの保守点検の時間を増やすことで作業を効率化でき、経費削減につながる。その他の JR 各社も同じような経済の対策をしている。



5. 時間帯別運賃について

ニュースなどでご存知の方もいると思うが、JR 東日本と JR 西日本を中心として時間帯別運賃という新たな運賃方式の取り入れを検討しているという。この時間帯別運賃とは、現在朝の通勤ラッシュ時や夕方の帰宅ラッシュ時と昼間などの比較的空いている時間とでは距離が同じであれば運賃は変わらない。これは、例えば朝夕は相対的に運賃を高く、昼間は相対的に安くすることで車内の混雑率を減らし三密を避けることができるというものだ。実際、この方式はイギリスのロンドンで取り入れられている。しかし、この時間帯別運賃は現在の運賃体制を大きく変えることとなり、すぐにこの方式を取り入れられるかわからない。また、これを導入したとしても通勤時間を変えられない人は意味がなく、さらに、定期券はどのような仕組みになるのかなどの不明な点も多い。

6. 終わりに

今回調べた JR6 社はすべて赤字で、これ以外の鉄道会社もとても苦しい状況になってしまっている。今後、各鉄道会社がどのようにこの苦しい状況を乗り越えていくのか注目される。

7. 参考資料

- <https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/index.html#2>
- <https://www.jreast.co.jp/investor/securitiesreport/>
- <https://www.westjr.co.jp/company/ir/library/securities-report/>
- http://www.jr-shikoku.co.jp/03_news/press/2020%2006%2018%2001.pdf
- https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/securities_report/

※各社のロゴはWikipedia より引用

コロナ禍におけるスクールバス

3年2組 増田裕真

はじめに

こんにちは、中学3年の増田です。さっそく本題に入りますが、コロナの関係でなるべく”密”を避けるために世間では様々な対策をとっています。市川学園のスクールバスでも様々な対策が取られており、バス好きにとってはとても興味深かったのでまとめてみました。

運行形態

まず、スクールバスの運行形態について説明します。当学園のスクールバスは市川大野駅と本八幡駅の2方向へ運行されています。また、学校の目の前にある市川学園正門前のバス停から西船橋駅へ路線バスが出ていますが、途中東中山駅入口にしか停車せず、一般客はほぼ乗らないので、今回はスクールバスとして紹介します。

市川大野駅・本八幡駅に行くスクールバスは京成バスシステムが担当し、基本的に中型車で運行されます。両駅各2台で運用が組まれていて、市川大野駅はKS-7307, KS-7308(三菱エアロミディ)、本八幡駅はKS-7111(いすゞエルガミオ), KS-7401(日野レインボー)の4台で運行されることが多いです。市川大野駅に入るエアロミディ2台は紫色のボディに当学園のロゴが入っている特別仕様となっていて、基本



KS7307 市川大野



KS7401 本八幡行



2206 西船橋行

的に他路線に入ることはありません。

西船橋駅行きは京成バス市川営業所が担当し、学休日は運行のない路線バスとしての運行のため、「西55」という系統番号が割り振られています。この路線は日によって運用数がよく変動しますが、普段は2205, 2206, 2207のいすゞエルガQ尺車(普通の大型車より少し長い車)を3台含む7～8台で運転されることが多いです。

ここまで長々とスクールバスや路線バス等々と語ってきましたが、「スクールバスと路線バスってなにか違いがあるの?」と思われる方が大半かと思うので、この2つの種類の違いについて、西船橋行きを例にして説明します。

路線バス

- ・路線バスなのでもちろん一般客も乗車可能。
- ・しかし、途中バス停は東中山駅入口のみ、さらに学休日は運休、しまいにはダイヤが公表されているのは学園関係者のみがアクセスできるページだけで、ほぼ乗車不可能。
- ・もちろん運賃も取られるが、そのために定期券もある。
- ・京成バスによる運行のため、「キャンパスライフ」という京成バス全線(コミュニティバス、高速バスを除く)で使える魔法の定期券も使用可能。
- ・前述したとおり「西55」という系統番号が割り振られている。

スクールバス

- ・京成バスの子会社である京成バスシステムによる運行。
- ・途中バス停はなく、西船橋駅までノンストップ。
- ・スクールバスという名の通り、学園関係者しか乗ることができない。

・運賃は取らないので、当たり前だが定期券もない。

というような感じでしょうか。次のページからようやくコロナ禍のバスについて説明します。

コロナ禍の運行形態

前置きが非常に長くなってしまいましたが、コロナ禍におけるスクールバスについて説明します。前述したように”密”を避けなければならないため、西船橋便と本八幡便の2路線で様々な対策が取られました。

①本八幡便

この路線では増便という対策が取られました。当学園の休校期間が明けた6/1から一か月後の6/30までは通常通り2台の運用でしたが、7/1からは1台増便して3台体制での運用となっています。増便の仕方ですが、まさかの観光バス(いすゞガーラ)を使用しての増便でした。もちろん観光バスなのでリクライニング付きのハイバックシートになっていて、普段古めの中型路線バスが入っている路線と思うとだいぶ豪華だなという印象でした。この豪華な仕様が災いしたのか、毎日同じ時間に入っていたために運行開始3日目くらいからは観光バスを待つ人も多数現れ、観光バスの1本前のバスにはあまり人が乗らなくなってしまっているように感じました。さらに観光バスは立って乗車することができないため、結局あまり人を乗せることができず、結局観光バスの次の便が混んでしまうというあまり意味のない状況になっていました。



KS6102 本八幡行



KS6370 西船橋行



KS6604 西船橋行

②西船橋便

この路線は複雑な対策が取られました。一言でいうとスクールバスの定期運用化という感じでしょうか。具体的に言うと、元々7～8の運用数があった京成バスの西船橋行き路線バスの運用を2つほど減らしたうえで不足分を京成バスシステムが運行するスクールバスで補うという形になりました。この補った分は本八幡便と同様に観光バス(三菱エアロエース)での補填となりました。この路線でも本八幡便と同様に毎日同じダイヤでの運行だったため、観光バスを待つ人も多数現れ、観光バスの1本前のバスにはあまり人が乗らなくなってしまっているように感じました。さらに観光バスは立って乗車することができないため、結局あまり人を乗せることができず、結局観光バスの次の便が混んでしまうというあまり意味のない状況になっていました。また、西船橋便は路線バスとスクールバスが混在しているため、お金を払わなくてもいいスクールバスでも間違ってI C

ードをかざそうとしてしまう人や、定期券を見せてしまう人が多く、乗務員がその対応に追われて結果的に乗車が遅れてしまったことにより、遅延が発生する事例が多くみられました。

③市川大野便

市川大野便は普段と変わらず中型車2台での運用です。市川大野駅を登下校に使う人は市川大野駅から自転車を使うという人も増えてきていますが、それでも中型車2台だけでの輸送には限度があると考えられます。

まとめと考察

初めての部誌執筆なのでうまい文章ではありませんが、ここまでいかがでしたでしょうか。あと少しだけお付き合いいただけるとありがたいです。

最後までまとまりが悪かったですが、最後まで読んでいただきありがとうございます！ー

(p. s. ~~少し空間が開いてしまったので京成バスを置いていきます~~)
京成バス 4577

僕はカモメカラーが好きなのですがブルシチとの組み合わせは本当に格別だと思います。特に気に入っている一台です。



コロナ禍の中で役目を終えた鉄道路線や車両達

5-2-21 平野 暖人

1 はじめに

鉄道車両の引退、鉄道路線の廃線といった『鉄道が役目を終える』行事は、多くの鉄道ファンや地元の利用者たちの間で話題になり、大いに盛り上がります。ラストランでは、たくさんの鉄道ファンたちで現地が賑わうということは想像に難しくないと思います。今回は、最近のコロナ禍の中で引退した車両の中で東海道新幹線 700 系、阪神電鉄 7861 系・7890 系（赤胴者）、廃線となった鉄道路線の中で、札沼線（北海道医療大学駅～新十津川駅）について話していこうと思います。

2 東海道新幹線 700 系



(Wikipedia より引用)

おなじみの東海道新幹線の車両です。0 系と 100 系の後継として JR 東海と JR 西日本が共同で開発した車両であり、N700 系や、九州新幹線 800 系の技術的な土台となった系列です。当初は 300 系の改良車として N300 系と命名されていましたが、慣例に従って 700 系と名付けられました。最高速度は 285km/h です。

1999 年 3 月 13 日に運用を開始し、登場以来『のぞみ』や『ひかり』にあてられていましたが、N700A 系の増備にともない、東

海道新幹線での『ひかり』山陽新幹線での『こだま』での運用が主体となりました。2013 年からは本格的な廃車が進んでいました。

2019 年 12 月 11 日、JR 東海は 2020 年 3 月 8 日に「ありがとう東海道新幹線 700 系『のぞみ 315 号』」をもって東海道新幹線における営業運転を終了すると明らかにしました。これに先駆け JR 東海が保有する 700 系 C53・C54 編成に、2020 年 2 月 12 日から車体装飾が行われましたが、「ありがとう東海道新幹線 700 系『のぞみ 315 号』」は新型コロナウイルスの感染拡大を避けるため運休となってしまいました。下りは 2020 年 2 月 28 日東京発新大阪行のぞみ 399 号と 2 月 29 日団体専用列車、上りは 2 月 28 日新大阪発東京行のぞみ 406 号と 3 月 1 日団体専用列車をもって、20 年にわたる東海道新幹線における営業運転を終了しました。

3 月 8 日のラストランイベントが中止となったことで、3 月 1 日の団体専用列車が事実上のラストランとなってしまいました。3 月 8 日のイベント中止が告知されたのは 3 月 2 日でした。『お別れ』の機会が無くなってしまい落胆したファンは多かったはず…

3 阪神電鉄 7861 系・7890 系



(Wikipedia より引用)

赤胴車と呼ばれていた車両です。1958 年落成の 3301・3501 系で上半分がクリーム色、下半分がバーミリオンのツートンカラーという塗装であり、この塗装はデビュー当時放送中だった人気テレビドラマ「赤胴鈴之助」にちなんで赤胴車と呼ばれるようになりました。この塗装は後継の 8000 系まで採用されました。

7861 系ならびに 7890 系は、旧来の赤胴車が廃車や塗装変更となる中で、最後までオリジナルカラーで営業運転に使用

されていましたが、老朽化とバリアフリー推進のため 2020 年度中に 5500 系改造車に置き換えられることが発表されていました。しかし、具体的な置き換え時期は新型コロナウイルスの感染拡大防止のため発表されないまま、6 月 2 日をもって一斉に置き換えられ、赤胴車は完全に引退しました。

4 札沼線（北海道医療大学～新十津川駅）



(画像は Wikipedia より引用)

国鉄時代の 1931 年 10 月 10 日、国有鉄道札沼北線として石狩沼田駅～中徳富駅間が開業、1934 年 10 月 10 日には札沼北線が中徳富駅～浦臼駅間まで延伸、同年 11 月 20 日、国有鉄道札沼南線として桑園駅～石狩当別駅間が開業、1935 年、石狩当別駅～浦臼駅間が延伸し、桑園駅～石狩沼田駅間が全通、札沼北線を札沼南線に編入し、路線名称が札沼線に改称されました。名前の由来は札幌と石狩沼田から一文字ずつ取ったことによります。

その後、1972 年に新十津川駅～石狩沼田駅間が利用客と沿線住民の減少に伴い廃線となりました。よって、実態と

札沼線の由来が合わなかったことに加え、沿線に学校が多くあることから、1991 年 3 月 16 日のダイヤ改正時より一般公募によって『学園都市線』の愛称がつけられました。そして今春、北海道医療大学駅～新十津川駅間が廃線となりました。背景には、札幌方面への所要時間や列車本数で札沼線を上回る函館本線が並行していることがありました。

廃止直前についてですが、4 月 3 日、JR 北海道は廃止直前の運行について、
・4 月 11 日～5 月 6 日の間に、土休日とゴールデンウィークにおいて、浦臼駅発着列車のうち 1 往復を新十津川駅まで延長運転を行い、浦臼駅～新十津川駅間を通常の 1 往復から 2 往復に増便

・5 月 2 日以降は、石狩当別駅～新十津川駅間の全列車を指定席化。また、一部列車を除き 2 両、4 両、5 両編成のいずれかの運行、新十津川駅を発車する最終便となる 5 月

6日の石狩当別行の臨時列車は、途中浦臼駅と石狩月形のための停車

という方針を出しており、このうち全列車指定席化は新型コロナウイルス感染拡大防止が目的でした。しかし、4月7日に一部都道府県に対し緊急事態宣言が行われたことから、JR北海道では内容の変更を4月10日に検討開始し、15日に廃止区間の定期列車の最終運行日を4月24日に繰り上げ、沿線4町のみを対象とした「ラストラン」を4月27日を実施すると発表しました。

しかし、4月16日夕方には緊急事態宣言が全都道府県に発令されたことを受けて、同日中に急遽内容を変更し、以下の方針が発表されました。

・4月17日に新十津川駅を発着する最終列車を上下線の最終運行とし、以降は石狩当別駅～新十津川駅間定期列車は廃止日までの全列車を運休
沿線4町に向けた「ラストラン」中止

このため4月17日、新十津川駅10:00発の石狩当別駅行き普通列車をもつて北海道医療大学駅～新十津川駅間の列車運行が終了となり、以降の全便が運休となりました。

5 最後に

ここまで、コロナ禍の中で役目を終えた車両、路線について書いてきましたが、共通点として、どれもラストランでファンが集まらないようにしていたことが挙げられます。理由はお察しのとおり、コロナ禍の中でファンが集まってしまうと『密』の状態となり、感染が拡大してしまうリスクがあるからです。ラストランではたくさんのファンが集まり盛り上がりますが、それがなくなったことに寂しさを感じました。しかし、これは鉄道会社の方々にとっても苦渋の決断だったはずです。そして、感染拡大が止まらない限り、ラストランが中止になるといった悲しいことが今後起きないように、新型コロナウイルス収束を祈るばかりです。最後までお読みいただきありがとうございました。

羽田空港アクセス線とりんかい線運賃値下げについて

4-6-19 寺田 陸

皆さんこんにちは！寺田です！今回は先日発表された羽田空港アクセス線とりんかい線の関係についてお話しします！

1 そもそも羽田空港アクセス線とは？

まずは羽田空港アクセス線についておさらいします。

羽田空港アクセス線(以下新線)は2016年に発表された、国土交通省交通政策審議会答申に記載された路線で、文字通り羽田空港と都心部のアクセスを担う新線計画です。路線計画は2つの区間に分けられており、羽田空港から東京貨物ターミナル駅までの約5.0kmの「アクセス新線」とそこから都心部へ向かう部分となっています。また、15両編成対応で1時間当たり8本の列車が運行されるようです。

都心部へ向かうルートについては現在３ルートが候補に挙がっており、

- ・ 休止中の大汐貨物線を通り田町駅付近へ繋ぎ、東京駅へアクセスする「東山手ルート」
- ・ 大井町駅付近からりんかい線に合流し、新宿駅へアクセスする「西山手ルート」
- ・ 東京テレポート駅付近からりんかい線に合流し、京葉



↑ 羽田空港アクセス線案

東山手ルートは現在休止路線となっている大汐貨物線を旅客化するため、一見すると最も工事量も少なく現実的に見えますが、実際には田町駅付近の路線が完全に撤去されているため再敷設しなければいけない点、配線も一度東海道新幹線を跨ぐ必要がある点が少し気になります。

西山手ルートは大井町駅付近に接続する予定ではありますが、文面から推察すると東京貨物ターミナル駅から大井町駅付近まで新規にトンネルを掘削する事がほぼ確実であり、他の２ルートに比べると費用と時間がかかりそうです。

臨海部ルートの直通先であるりんかい線の車両基地である東臨運輸区は前述の東京貨物ターミナル駅に隣接しているので、新線建設とはいったものの、実際に必要な工事は車両基地からりんかい線本線への回送線を旅客運用できるように複線化する程度で済むため、他2案と比べるとそこまで

莫大な費用はかからなさそうです。しかし、実際に直通するにはいくつか問題が残っています。

2 りんかい線の沿革

りんかい線は、元々京葉貨物線として計画されていた新木場～東京貨物ターミナル間が、京葉貨物線の旅客化と東京駅直通の決定により建設途中で放棄された物を、世界都市博覧会のアクセス用に旅客化した(世界都市博覧会自体はバブル崩壊の影響で開催されなかった)経緯があります。しかし、当時色々やらかした結果財政が火の車だった国鉄には新線を建設&運営する余裕はなく、代わりに都市博計画を中心的に進めていた東京都が中心となって設立した「東京臨海高速鉄道」が建設・運営することになりました。

その後、1996年に新木場～東京テレポート間が開業、当初は4両編成での運行でした。2002年に残りの天王洲アイル～大崎駅間が開業し、同時にJR埼京線との直通運転を開始、2004年には全車両が10両化されて今に至ります。

現在は上記の埼京線直通運転の他、新木場駅で京葉線と線路が接続しています。しかし、臨時列車等の例外は存在するものの、基本的には京葉線との直通運転は行われていません。

3 なぜ直通出来ないのか

では、なぜ京葉線との直通運転が行われていないのでしょうか？

その理由は、やはり他社線区を跨ぐ利用をした際の「運賃収受問題」が大きいです。

皆さんご存知の通り、JR線の首都圏近郊区間では、出発駅と到着駅で運賃が決まり、基本的には経路についてはどの経路を使用しても良い事になっています。(この制度のおかげで大回り乗車も成り立つというものです)しかし、これがA社→B社→A社…のように他社線区を跨ぐルートかつ、A社単独での別経路も存在するとすると、どちらの路線を利用したかが切符からは判別できません。

例として、JR西船橋～同中野駅間で乗車した場合、途中総武線経由で移動したのか、東京メトロ東西線経由で移動したのか、という事が改札側からは判断できません。さて、総武線経由と東西線経由、どちらの運賃を適用するでしょうか？

このケース場合、本来JRよりも運賃が安い東京メトロ側が、特例の割増運賃を採用する事で問題を解決しています。(実際東西線経由の方が速い上、東西線経由で西船橋～中野間を乗り通す乗客なんてそう多くは無いはずなので妥当なところでしょう)

ところが、りんかい線の新木場～大崎間となると、話が変わってきます。

というのもこの場合、JR経由で新木場～大崎を移動するよりも、りんかい線経由で移動する方運賃が高くなってしまいます。この場合、JR側が値上げをする訳にもいきません。では、なぜりんかい線の運賃は並行するJR線より高く設定されているのでしょうか？

4 運賃設定について

さて、ここで時間を建設当時まで遡ってみましょう。

当時、紆余曲折あってＪＲではなく東京臨海高速鉄道によるいわゆる「第三セクター」方式で建設が決定されたりんかい線。実は、この方法で同じように建設された路線は他にも数多く存在しており、首都圏に於いて代表的なのは

- ・ 埼玉高速鉄道…初乗り運賃 3 km 210 円
- ・ 東葉高速鉄道…初乗り運賃 3 km 210 円
- ・ 北総鉄道…初乗り運賃 3 km 210 円
- ・ つくばエクスプレス…初乗り運賃 3 km 160 円

などがあります。（参考までに、ＪＲ東日本の電車特定区間の初乗り運賃が 140 円）

この鉄道会社達、最近建設された事も影響して建設費用が高かった結果、軒並み運賃が高めに設定されています。りんかい線もこの例に漏れず建設費が高かった事もあり、初乗り運賃が 3 km 210 円と非常に高くなっています。（つくばエクスプレスだけ若干安いのには理由があるのですが、これだけで部誌一本書けるくらいの話なのでここでは割愛します）

東京臨海高速鉄道自体は 2012 年に経営黒字を達成しているため、建設時の借入金の返済は時間の問題と思われるのですが、一部区間は既に建設から 20 年が経過しており、車両や設備の更新等が近いうちに発生する事は間違い無く、仮に借入金を完済しても即座に運賃値下げを行うとは考えにくいです。

5 直通問題解決案

さて、ここまですてお気づきの方も多いと思いますが、このアクセス線計画、臨海部ルートについては京葉線に直通運転を行う点が明らかに現状と矛盾しています。おそらく、日本有数の国際空港である羽田空港から日本有数のテーマパークである東京ディズニーリゾートへの直通路線を作り、アクセス性向上と羽田～品川・浜松町間の利益も独占しようという意図だと思われますが、りんかい線の問題は避けられません。そこでこの問題を解決する方法を個人的に考察してみました。

α ＪＲ側が東京臨海高速鉄道に一定金額を支払う

新線に対し、ＪＲ側が割増運賃を採用し、更に一定額を利用者数に関わらず東京臨海高速鉄道に支払う事で強引に運賃差を解決するものです。しかし、利用者の運賃についての混乱やそもそも 2 社間の協議など課題が多いため、個人的には可能性はあまり高くないと考えました。

β JRが東京臨海高速鉄道を買収する

おそらくこれが一番手っ取り早い方法です。東京臨海高速鉄道が借入金を完済もしくは返済の目処がついた時点でJRが買収し、りんかい線をJR東日本路線に組み込む事で、りんかい線の設備更新、車両更新をすぐに行う事ができ、かつ運賃を値下げしても問題が無くなります。ただし、買収についての報道は2014年から度々あるものの、今まで一貫して東京臨海高速鉄道側が否定しています。しかし、りんかい線は2022年度を目処に新型車両を投入する事を発表しており、新型車両の投入又は新線開業の際に買収が行われる可能性は十分にあると思われます。

5.5 閑話休題

本編とはあまり関係が無い話ですが、りんかい線を語る上で外せないのがりんかい線の主力車両である70-000形。(写真上)東京臨海副都心が東京都策定で7番目の副都心にあたるため、7の数字を冠する事になったこの車両ですが、実はJR東日本の209系に準じた仕様で製造されており、車内は209系そっくりになっています。キッチリ座席の硬さまで再現している。

先頭部の形こそデザインと色合いでとても209系には見えませんが、10両化に伴い行われた編成組み換えで発生した余剰の先頭車が改造の上で209系3100番台として八高線で使用されていました。(写真下)こちらの方が所謂209系のデザインに近いので分かりやすいでしょうか。

ちなみに70-000形の設計元である209系のうち、初期に製造された車両は座席の硬さが利用者から非常に不評だったのですが、現在は初期に製造された車両の全てが元70-000形の209系3100番台を含めて廃車、ないしは座席が交換済みなため、現在製造当時の硬い座席を体験できるのはこの70-000形のみになっています。



2022年度を目処に新型車両によって置き換えが発表されているため、体験するならお早めに。

わざわざ硬い座席に座りに行く人なんているんだろうか

6 優等列車についての考察

成田空港、中部国際空港(セントレア)、関西国際空港など、都市空港と都市を結ぶ鉄道には多くの場合、何かしらの形で優等列車が設定されます。では新線について優等列車が設定されるかどうか、検証していきたいと思います。

～前提～

今回は優等列車が毎時1～3本運行されると仮定した上での個人的な考察になります。執筆時点ではアクセス線の運行形態については、2020年8月時点では15両編成の車両が毎時8本とする資料と、毎時16～20本とする資料がありますが、優等列車については言及がなく、実際どのような運行形態となるかは判然としません。また、今後この部分についての組合資料等での記述が変更される事が考えられます。ご了承下さい。

① 東山手ルート

田町駅付近で東海道線に合流するため、優等列車はそのまま東京→上野方面へと抜けていく事になります。そこで考えられるのは既存の常磐線特急の空港乗り入れ。現在平日の日中で毎時2本が設定されているため、品川行きに設定されている同列車の行き先を空港へ変更する事で、空港特急の役割をもたせることができそうです。

② 西山手ルート

大手町駅からりんかい線に合流し、新宿方面へと直通する西山手ルート。こちらは、かつて存在していた新宿発着の高崎線特急のあかぎを再度設定、延伸する形で空港特急とする事ができそうです。ただし、常磐線特急に比べてこちらは通勤ライナー的性格も併せ持つため、こちらではなく湘南新宿ラインの特別快速のみといった形の方が良いとも思われます。また、2020年2月8日付東京新聞では、JR内部で中央線特急の乗り入れ検討を開始したと報じており、実現すればこちらも有力な空港アクセス手段となりそうです。

③ 臨海部ルート

りんかい線には現在優等列車は設定されていません。そのため新たに優等種別を設定する必要があります。しかし、乗客の目的地が東京都・関東全体で曖昧な他2ルートに対してこちらは舞浜へのアクセスという明確な目的があるため、こちらはむしろ空港特急というよりは、直通のシャトルタイプの列車を設定する事で、より効率的な輸送になりそうです。

④ そもそも優等列車が設定されない

そもそも新線は現状の空港アクセス性の悪さを改善するために建設されます。例えば羽田空港～東京駅の所要時間は東京モノレールからの乗り継ぎを必要とする現状の28分から、新線を利用すると乗り換え無しの18分に短縮されるとしています。しかし、他の空港アクセス列車は

- ・関西国際空港～新大阪…特急「はるか」で約55分
- ・セントレア～名古屋…特急「ミュースカイ」で約30分
- ・成田空港～東京(上野)…特急「スカイライナー」で約40分

など、概ね乗車時間が30分以上の物が多く、所要時間20分弱である新線に空港アクセス専属の特急が設置されるとは考えにくいです。かといって既存の特急の乗り入れでは混雑悪化などで現在の利用者の苦情などにも繋がる可能性があるため、特定の優等列車を設定せず、一般型車両の特別快速の設定に留まる事も十分に考えられます。

余談

JR東日本は1990～1995年(推定)に東京～西船橋間で東京ディズニーランドへの旅客輸送を目的とした臨時列車「シャトルマイハマ」を運行していました。使用車両は165系3両編成を改造したジョイフルトレインの同名車両でした。

繁忙期に途中停車駅は舞浜のみの速達列車として設定され、当初は認知度の低さから利用者も少なかったようですが、その後認知度の上昇に伴い混雑も悪化し、1995年頃に車両が長野支社に貸し出しされた事により廃止されています。廃止理由についてはおそらく3両編成という輸送力の少なさから混雑度合いが旅客輸送において危険なレベルに到達していたためと考えられます。

7 あとがき

さて、皆さん「羽田空港アクセス線とりんかい線運賃値下げについて」楽しんでいただけたでしょうか？自分は他の部員の部誌の校閲やりながら書いたもので凄く辛かったです。

個人的な話をすると、この記事は本来4月に発行予定だった新入生歓迎号に投稿するつもりだったのが新型コロナウイルス感染症の流行により、新入生歓迎会が行えず、途中まで書き上がってボツにした物をリライトした物になります。なので実は冒頭部分とあとがきの執筆時期は丸半年離れていたりします。ある意味りんかい線リスペクトかもしれない。この半年の間にいくつか新情報がでたり、途中何度か構成を直したりしていたので自分で書いた文章の記憶がなかったりと細かいところでだいぶ時間食われました。次の部誌は2週間くらいでササッと書き上げたいですね。

さて、あとがきが冗長になりすぎても良くないのでこのへんで締めたいと思います。

良い子の皆は宿題終わらせてからソシャゲしようね！

それではッ！

JR東日本の機関車と今後の動向

2-9-19 早坂 海音

1. はじめに

JR東日本は2024年頃を目処に自社の所有する機関車を全廃するとしている。

これによりJR東日本管内の配給列車、回送列車にどのような影響を与えるか考察する。

2. JR東日本の機関車とは

JR東日本では電気機関車として直流勾配線区用のEF65、交直流用のEF81、交流用のED75が活躍している。

この他、非電化路線用にDE10・DE11や、また少数ながらDD51を保有している。

3. 251系(SVO)廃車回送

廃車回送とは車籍から除外された車両を解体する為に主にKY(郡山)やNN(長野)などに回送する事である。要は重機の餌にする事

先日行われた251系の廃車回送では、251系のがパンタグラフと車体までの長さが短い設計だったため、中央本線内の高さの低いトンネルを通過する際、トンネル壁と干渉する可能性があった。そのためパンタグラフを取り外し、EF64による牽引回送となった。

4. ジャカルタ配給とは

ジャカルタ配給とは、老朽化が進み本来廃車となるはずの車両をジャカルタへ譲渡・使用するため、車両センターから港の最寄り駅までEF81(長岡車両センター所属)により牽引回送を行い、最寄り駅から港まではトラックに積み替え陸上輸送(陸送)を行い、港でさらに船に積み替えジャカルタへ送る一連の回送作業の



ことを指す。ジャカルタ側の練度の問題から譲渡車は抵抗制御の車両がほとんどで、近年は武蔵野線で使用されていた205系が譲渡されている。

この時、写真のように方向幕が「ジャカルタ」となり毎回様々なデコレーションがされる。

現在、武蔵野線に4編成が残存している205系も全車がジャカルタに譲渡される予定である。205系は2020年度に武蔵野線での運用から離脱することが予想され、従来の通りの方法でジャカルタ配給が行われる見込みであるため、ここでは割愛させてもらう。

5. 工事用臨時列車(工臨)

工事用臨時列車とはレールや砕石をそれぞれチキ、ホキと呼ばれる専用の貨車によって輸送することである。通常、関東地方であれば希少性の高い田端運転所所属のEF65、EF81、また越中島レールセンターから新小岩操車場までを高崎車両センター所属のDE10で牽引することから鉄道ファンの注目の的となっている。

しかし2024年までに業務用機関車を廃車することになっている。それにあたって工臨にどのような変化が見られるか考察していく。

6. キヤE195系、キヤ97系

キヤE195系は次世代のロングレール(150m)輸送用気動車であり11両編成である。

また、キヤ95系は定尺レール(25m)輸送用気動車で2両編成である。



(新津工臨)



(キヤE195系試運転)

左の写真は新津工臨でロングレール輸送用のチキを牽引している。

右のキヤE195系は画像から見てわかる通りディーゼル駆動であり、非電化路線や現在DE10で工臨を行なっている房総半島へもこのキヤE19

5系を使用して運行することができる。キヤ97系はまだ撮影できていないため画像の掲載をすることはできない。

また、機関車＋チキでの輸送に比べ時速85キロから時速95キロへと10キロ以上も時速を上げて走行することができる。



(新津工臨:後ろ)



(キヤE195系:後ろ)

また、上の2枚の写真を見比べてわかるように、現在のレール輸送は機関車入れ替え作業が必要である。一方、キヤE195系は後ろも同じ設計、つまり運転台を切り替えることで進行方向を切り替えることができ、入れ替え作業を必要としない。つまり入れ替え作業に掛かる時間を省くことができる。これはキヤ97系も同じく入れ替え作業を必要としない。

7. キヤE195系の試運転

キヤE195系の試運転が順調でないとする情報が流れており、「2024年までにレール輸送を新型車両に置き換えることができない」と主張する鉄道ファンが多々見られる。だが、その考えはおかしいと考える。

なぜなら試運転はあくまで「試運転」だからだ。試運転とは、「乗り物・機械の具合を調べるために試験的に運転すること」(Googleより)である。つまり駅を爆速通過してみたり空転してみたりして性能を確認することが試運転の目的であってただノロノロ走行することだけでは試運転とは言えない。

8. 宇都宮配給

宇都宮配給とは宇都宮貨物ターミナル駅常備のホキをEF81やEF65で尾久まで送り届ける作業の通称である。こちらも、ホキの代替となるキヤE197系を製造する計画があり宇都宮配給自体が廃止されると思われる。



(宇都宮配給)



(SLよこかわ)

9. 臨時列車用の機関車

現在、JR東日本高崎支社ではSLみなかみ、SLよこかわを運行している。SLみなかみは終着駅である水上駅に転車台があるため行きも帰りもSLが先頭となって走行することが可能であるがSLよこかわは終着駅である横川駅に転車台が無いいため行きはELが前、帰りはSLが前になって走行させる必要がある。

このためなのかと言われたら微妙であるが高崎車両センターにはEF64が所属している。

業務用機関車を廃止することに伴ってこの機関車を廃止してしまうとSLよこかわを廃止せざるを得ないため、今後の対応に注目したい。

10. まとめ

これから4年間で業務用機関車が激減するということは確かであると分かった。また、先行きの見えないことがたくさん見つかったためこれからの動向に注目していきたい。

～元帰還困難区域に行ってきた～

1－7－9 鹿野 栞成

1.はじめに

中1の鹿野です。今回が部誌初投稿となります。まだまだ未熟なところがあるかもしれませんが、5年間(?)よろしくお願いします。

今回は、常磐線でいわき・浪江町・双葉町・富岡町の元帰還困難区域を、私含め四人で訪問した際の事について書いていきます。今回は鉄研以外の目的もあるため、スマホでの写真撮影となります。

2.始まりは最寄駅から。

朝5時47分、僕の最寄の新検見川駅から総武線中野行に乗ります。もちろんマスクもばっちり。除菌ジェルも持った。これで完璧！

途中幕張総合車両センター脇を通りましたが、あそこは車両の宝庫です。総武快速線に導入予定のE235系の他、房総地区に導入予定のE131系などが止まっていました。

6時03分、西船橋駅につきました。改札前で友達と合流します。

朝6時22分、武蔵野線府中本町行に乗車します。かなり朝早いのに結構電車が混んでいました。電車の中で始発の南船橋から乗ってきていた友達とも合流します。後は東松戸から乗ってくる友達を待つばかり。わあ。楽しみだなあ～

西船橋駅で待っていると、貨物列車が通過していききました。友達は珍しいと言っていました、もともと貨物線なので実は大して珍しい話でもなかったりするんですが。

朝6時38分、新松戸駅着。この時に先頭車両の一番先頭に乘っていたので、ちょうど真ん中にある常磐線との乗り換えの場所まで結構走りました。

朝6時46分、新松戸発取手行常磐線各駅停車に乗車。珍しく(?)みんな静かで、この後この時より静かになることはありませんでした。朝6時54分柏駅着、常磐線快速に乗り換え。朝6時59分、常磐線勝田行乗車。~~これが地獄の始まりだったとは露知らず・・・~~私含め一行はちょうど4人いるのでボックスシートに座ろうと思ったのですが・・・

ボックスシートに1人で座っている人多すぎ！

まあ、一人ボックスシートしたい気持ちも分らないではないですが・・・そんなこんなで土浦駅には朝7時35分着。ここから先は僕も行ったことが無いので胸が高鳴ります。

朝7時42分発いわき1号いわき行乗車、車内では人狼をして遊んだり、お菓子を食べたりしました。車内はガラガラで、僕たちとおじさんグループくらいしか乗っていませんでした。椅子を回転させ、しばしゲームに興じます。~~ちなみに僕は全部村人でつまらなかったといえつまらなかった。~~

水戸を発車した辺りで僕は写真撮影。シートと水回り・デッキを撮影しました。途中でいわきのひとつ前の停車駅、湯本駅で間違えて降りそうになってしまうハプニングこそあったものの、無事に9時18分いわき駅に到着。いわき駅に到着すると、目の前に原ノ町行E531系が止まっていた、ひたちが遅れたのか

とびっくりして適当な座席に座りました。ここでも、

ボックスシートに1人で座っている人多すぎ！

といった感じでした。しかも今回は釣り道具セットで1つのボックスシートを占領している人がいて、正直なところ、「・・・」としか言いようがありませんでした。途中で2手に分かれたのですが、今回は僕が行ったルートを紹介したいと思います。

3. 双葉・浪江・富岡・いわきを回る旅（鉄道要素薄め）



10時23分。双葉駅につきました。双葉駅は2020年3月14日に再開業した駅です。双葉駅の近く（というか双葉町全体）は今年の3月まで帰還困難区域というその名の通り町に立ち入ることさえが困難な状態でした。しかし、常磐線の全線復旧に伴い、駅の周りのロータリーと国道6号線に通じる道、国道6号線とその半径2キロメートルのみが解除されました。そんな街の現状を皆さんにお伝えしようと思います。

まず、駅から降りると同時に係員のの人に呼び止められ、事務所に入ります。

すると、そこは「双葉町立ち入り支援センター」というところで、町に立ち入る際の支援を行っているようで、センターのおじさんが、「この町に立ち入るときは、基本的に線量計を持って入ってね。」ということで、僕たち2人に線量計を貸してくれました。

町は荒れ果てたまま放置されたエリアと再開発されたエリアにくっきりと分かれていました。



2011年のままの自販機



2時46分で止まった時計



駅近くの崩壊した建物

双葉駅からは浪江（なみえ）駅まではタクシーで行きました。

約束の時間に5分遅れてしまい、かなり焦りました

暑い中お待ちいただいた報徳タクシー様、測定器を貸していただいたコミュニティーセンターの方々、本当にありがとうございました。

11時10分ごろ浪江駅着。浪江町は時間の都合であまり回れませんでした。駅周辺を散策したので報告したいと思います。これが浪江駅です。浪江駅は奇跡的に震災の影響を受けなかったため、古い駅舎のままです。結論からするとかなり双葉の周りよりは開発が進んでいます。しかし駅の周辺が町の中心部ではないので完全な調査ができたとは言えません。



浪江駅



E657 系

浪江を回った私たちは本日二回目の特急ひたちに乗車することになるのですが…実はこのひたちでこの後の計画が崩れ始めます。

浪江から富岡という近距離区間を乗る予定でしたが、乗車予定のひたちが隣の駅で点検を行ったため、5分遅れとなってしまいました。実は、次の富岡駅ではあまり余裕のない計画となっており、1分たりとも遅れられない状況だったのです。

11時25分、ひたち14号品川行に乗車し、予定より5分遅れで富岡に11時50分着。

ここから徒歩15分の廃炉資料館に行って12時28分の列車に乗らなければなりません。

昼食をとりたかったのですが、さすがにそんな時間は無いと思い、目の前にいたタクシーでとにかく急いで廃炉資料館に向かい、60分の見学コースのはずが、8分のビデオを見て終わりになってしまいました。

ここからがとても大変でした。少し遅れて資料館の見学が終わったのが12時10分で、重い荷物を背負っているというのに昼食を買う時間も考えて駅まで猛ダッシュする必要があったからです。ちなみに、施設で見たビデオは、原発事故に関するもので、とても興味深かったです。

何とか電車に間に合ったものの、ゆっくりご飯を食べている時間なんて皆無。そのため、ほとんど売り切れだった商品の中から1番量が多い（とはいっても結構少ない）「ミニ生姜焼き弁当」（370円）を買いました。ミニの文字がこんなに憎く見えたのは今回が初めてでした。

流石に今回は

ボックスシートに1人で座っている人多すぎ！

といったことは発生しませんでした。（多分上りだったから。）ここで皆さんにひとつお知らせしておきたいことがあります。電車等でトンネルに入ると耳が押されて気持ち悪くなること、ありませんか？常磐線（久ノ浜以北）はかなり高速運転をするのに加えて、トンネルも多いので、耳がとても痛くなります。（僕は実際にそうになりました）耳栓なり何かしらの対策をお勧めします。

午後1時9分いわき駅着（2手に分かれたグループとは富岡で合流しました。）

ここでこの旅一番の問題が発生しました。有人改札を使わなければいけなかったメンバーの一人がもたついてしまい、一時間に一本の貴重なバスを逃してしまいました。

このバスに乗れなければ、この度最大の目的である語り部の話を聞くということができなくなってしまいます。ここでメンバーの一人が、いわき駅前のタクシー乗り場に行って聞いてこようと言ってくれましたが、「どこそこ？わかんねえよ」と言われ続けて最後に、いしいタクシーという会社のタクシーが「OK」と言ってくださり、無事、いわき震災伝承未来館に行くことができました。

4. 帰り道（鉄道・バスネタ復活）

15時25分発新常磐交通バスいわき駅行乗車。

このバスはかなり昭和を感じさせるものでした（H19生まれ）

バスのボタンの字体が国鉄丸文字になっていたということ、モップが思いっきりバスにかかっていること、なにより、ICカードが使えないこと（大事）。

これらの要素によって完全にタイムスリップした感覚になりました。~~ぼろすぎるといって一言で片づけようとしてはいけない（自制）~~

バスに揺られること30分、いわき駅に到着。かなり気温は下がっており、少し肌寒いほどでし

た。

複線化してももう少し本数を多くできないのかな、と思ってしまいました。需要と供給の面から無理なのですが・・・。

17時21分、ひたち24号品川行に乗車。再度、座席とデッキの写真撮影をしました。帰りは少し照明の色が暗くなっていて、眠気を誘いました。帰りは疲れからか勝田駅まで爆睡。勝田でときわ86号に乗り換え、柏まで帰ります。

車内では、行きと同じく人狼で遊び、柏駅に19時45分に着きました。

柏駅のファストフード店で夜ご飯を済ませ、ここからは各々家に帰りました。

5. あとがき

初投稿でしたがいかがだったでしょうか。

最後までお読みいただき、ありがとうございました。

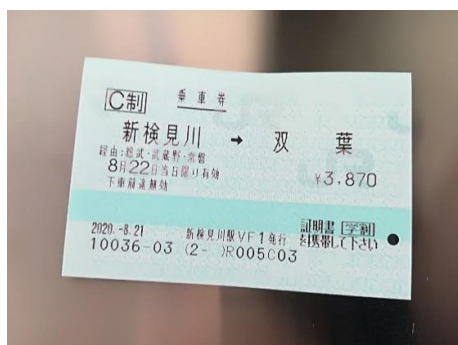
おまけ (画像集)



双葉駅駅名標



最近話題の話せる自動券売機(双葉駅)



乗車券 (回収箱に入れてしまいました)



国鉄型特急 (日立駅にて)

古き良き時代のバス、三扉車の世界

5—6—20 三村 彪賀

1.はじめに

こんにちは、部長の三村です！皆さん、夏休みはどうでしたか…？今年は合宿も JAM もなくなってなんだかなあといった感じです。今回はもう一つの「三扉車」についてまとめました。

2.三扉車とは

そもそも三扉車とはなんでしょう…？JRの近郊型電車や私鉄の18m級車両ではないですよ。前方、車体中ほど、後方に扉がある路線バスのことです。

首都圏の鉄道会社では、90年代から2000年代にかけて6ドア車といった多扉車が流行りました。元祖は昭和45年に京阪が導入した500系と言われています。これらはラッシュ時の混雑緩和や乗降時間の短縮が目的でしたが、バスにおける三扉車も同じ目的で導入されました。ちなみに、全ての扉を開放するのは鉄道と異なり起終点だけです。

三扉車の元祖は昭和 39 年度に導入した関東バスです。以来平成 7 年度ま



←三扉車の一例

全開にするとこんな感じ

です。圧巻でしょ。

で継続して導入されました。今回は、全盛期の 90 年代から衰退、現在までにしぼってまとめていきます。

3.90 年代前半

いわゆる U 規制車の世代です。この頃はコーチビルダーの富士重工業や西日本車体工業が国内 4 メーカーに架装していたため、形態も豊富でした。三扉車の元祖関東バスは、冒頭にあるように平成 7 年度まで導入しました。特にこの世代は UD 以外にもふそう、日野のハイブリッドバス(HIMR[ハイエムアール])も導入。7E ボディに HIMR の三扉仕様は同社が導入した 2 台のみの存在でした。ちなみに現在でも日産ディーゼルシャーシの車が一台、動態保存車として残されています。以前は営業に入ることもありましたが、大人の事情で現在はイベントやマニアの貸切のみの活躍です。

我らが京成バスでも幕張地域担当の新都心営業所に中心に導入されました。特に新都心の車は長尺仕様で、車内は1人がけの座席がずらりと並び、THE 詰め込み仕様です。こんな仕様でもラッシュ時は乗客をさばききれず、連節バスが導入されたのはまた別のお話…。

一方、埼玉の東武バスでも沿線にベッドタウンを抱えるため、大量導入されました。特筆できるのは扉の仕様です。ほとんどの事業者が前が折戸、中/後は引き戸で導入したのに対して東武は、前/後を折戸、中を引き戸なのが特徴です。余談ですが、東武の上半分だけ窓になっているタイプの折戸がめっちゃ好きです。

南海バスでは京成の新都心の車のような長尺ブルーリボンが導入されていましたが、車内中ほどの座席がロングシートになっていました。もはや電車ですな。ちなみに、こちらはエアサス仕様なので板バネの京成よりも乗り心地は上等です。

大阪は箕面市の繊維団地(コムアートヒル)の会員制バスを運行するコムアート交通では、珍しいオール折戸仕様で導入されました。つい最近まで、成田のホテルが送迎バスとして使っていましたね

都バスこと東京都交通局では、基本的に前/中仕様の車が導入されてきましたが、平成 2 年度(W 代)に新庁舎のアクセス用として、来るべき高齢化社会への対応、福祉の街作りへの一環、そして路線バスへの信頼性回復を目的として、登場から 2 年以上前の昭和 63 年 11 月に 4 メーカーへ依頼がなされ、導入されました。この車両は都市型超低床バスと呼ばれ、最大の特徴として車体後方までワンステップとしていました。(今ではフルフラットなノンステップバスも普通に走っていましたが、当時はこれでも画期的でした)

翌年の X 代から後扉が廃止され、従来の前/中扉仕様になってしまいましたが、車椅子対応のためのリフト搭載等改良を加えながら平成 7 年度まで導入されました。当初は「今後の都営バスの標準仕様とする」とされてきましたが、特殊部品の多用による車両価格の高さから頓挫しました。(1 年あたり 10 台程度の導入だったみたいです)

一応、日産ディーゼル以外の 3 メーカーは後に量産車種にしましたが、価格の高さから大阪市や熊本市などでしか導入されませんでした。

いろいろありましたが、これが現在のワンステップバス(フルフラットではありませんが)の元になったと考えると感慨深いものがありますね。

このようにベッドタウンを抱える事業者、公営の名古屋市や東京都交通局でも大量導入されていました。しかし、これが三扉車最後の黄金期といえるで



しょう。残念ながらこれ以降はどんどんと衰退していきます。

左:関東バス(U-UA440HSN) B3008

関東バス最後の三扉車です。しかし、都内のバスで車齢 25 年超えとは…

右:鹿児島交通(U-HT2MPAA) 元京成バス

幕張でたくさんの通勤客を乗せていましたが、現在は桜島の灰を被りながら頑張ってます。



左上:鹿児島交通(U-HT2MMAA 改) 元東武バス

側面幕が後方に移設されています。ちなみに緑一色の🌴は旧塗装。

右上:茨城交通(U-HU2MPAA) 元南海バス

旧日立電鉄交通サービスの車です。余談ですが先日ラストランの貸切会を開催しました。

4.90 年代後半

KC 規制車の世代になりました。この頃から各社がワンステップバスやノンステップバスをラインナップに加え始め、路線バスの低床化が進みました。例外もありますが、構造上ツーステップでないと製造できない三扉車の導入はバリアフリーの観点からぐっと減ります。

元祖の関東バスは U 規制車で三扉仕様を廃止しましたが、路線エリアが被っている西武バスは従来通り導入が続きました。ちなみに 98 年まで西武が日産ディーゼル一辺倒だったため日産ディーゼルシャーシの 7E のみの導入です。

名古屋市交通局でも関東バスと同様、昭和 39 年度から三扉車を導入してきました。公営という性格から、毎年各 4 メーカーに発注していました。ところが、90 年代後半になるとこれまでのディーゼル車に加えて、当時流行っていた CNG(天然ガス)を燃料とする車両の導入がはじまりました。当時はガスタンクの耐久性から床下設置の認められていたため、必然的にツーステップ構造となる CNG 車と三扉車は最高の組み合わせですね。ちなみに名古屋市も東武と同様の組み合わせの扉でした。

同じく関西の公営事業者である神戸市交通局では、平成 10 年に冒頭で述べ

た「例外」の車両が日野と日産ディーゼルから納車されました。車内後方でフルフラットなノンステップバスです。構造上不可能ではありませんが、ただでさえ高価なフルフラットノンステップバスに後扉をつけると、さらに金額が上がるため、コスト面からほとんど製造されていません。意欲的な車両でしたが、三扉による車体銅製の弱さや特殊部品の多さからくる整備の問題といった維持コストで早々に除籍されました。その後、一部の車は京都のプリンセスラインに移籍し、数年前まで現役でした。

コーチビルダーである富士重工業は KC 代途中で、日野とふそうへの架装を中止、路線バスの低床化の波で関東バスなど三扉車の発注を取りやめた事業



者も出てきており、三扉車の歴史においては衰退期のはじまりといえるでしょう。それでも、まだまだツーステップ車が路線バスのベーシックとされていた時代だったため、ある程度の発注はありました。



5.2000 年代

大型車は KL 規制車になりました。また、一足先にモデルチェンジしたふそうを除き、モデルチェンジがなされました。(コーチビルダー系は 7E に MC

左上:茨城交通(KC-UA460HSN) 元西武バス

後扉は締め切り扱いになっています。

右上:那覇バス(KC-LV280N) 元名古屋市交通局

市内線向けの車のため、全扉をフル活用しています。ダッシュボードの数字は市営時代の社番です。

されたいわゆる新 7E に、西日本車体工業は一足先に FMC された 96MC が

継続して製造されています)

一方でモデルチェンジにより、各社の主力がツーステップ車からワンステップ/ノンステップ車に移行。一応カタログにツーステップ車はラインナップされているものの、路線バス事業者での導入はほとんどありませんでした。

もはや学校や企業のスクールバスを除くと三扉車の導入は皆無でした。これは、平成 12 年に施行された交通バリアフリー法による影響が大きいです。

以前、大変珍しい KL 規制の三扉車を狙いに行ったので紹介します。

愛知県の学校で、スクールバスとして使われている自家用登録のエアロスターです。2 台が在籍しているようで、ハイバックシートが採用されています。



←自家用(KL-MP 35JM)

激レアの KL 代の三扉車。

また、変速機に標準の MT ではなく、アリソン製の AT が採用されているのも特徴です。この頃から交通バリアフリー法により、路線バスとしてツーステップの三扉車が製造ができなくなりました。

6.現在(東京空港交通向けランプバス)

前項で述べたように、交通バリアフリー法によって路線バス向けの三扉車は製造ができなくなりましたが、自家用バス、ここで述べる東京空港交通向けのランプバスに関しては製造が2020年現在も続いています。

ランプバスといっても、東京空港交通が80年代から導入している特注車、幅広車です。現在は日野ブルーリボンIIをベースの車で、ノンステップ車



↑ 東京空港交通(KV234Q3)

完全な特注車であり、市販車でないため、排ガス規制記号が試作車のようにつきません。また、空港内専用で公道を走らないため、ナンバーが付いていないのみを設定となった現行のブルーリボンでは製造できないことから、特別に継続して製造されています。扉は全て折戸になっていますが、中扉に四枚折戸を採用。幅広車体にもかかわらず、座席は一人がけのものを中心に配置しているため、究極の詰め込み仕様といえるでしょう。

7.おまけ(スーパーワイドドア/四枚折戸)

せっかくなので、三扉車以外にも乗降時間の短縮を目的とした仕様の扉を紹介します。

◎スーパーワイドドア

80年代から90年代にかけて京急バスが、特注で採用していたものです。見ての通り、電車のように両開きの扉になっています。開閉時は圧巻ですよ。

(気になった人はYouTubeで検索してみてネ)現在は京急からは全廃済み、関東自動車と那覇バスに移籍した車が現役です。ちなみに、那覇バスでは三扉車もそうですが、市内線向けの車は扉をフル活用しています。また、東京空港交通向けのランプバスでも一時期採用されてたりします。

◎四枚折戸

折戸が2つあるワイドドアタイプ。現在もワンステップの設定があるエアロスターでは、新車で見るができます。我らが京成バス市川営業所にも

一台だけ残っていて、西 55 や中山競馬場のシャトルバスに使われています。



左:関東自動車(U-LV 324K) 元京急バス

スーパーワイドドア車。この車は側面の広告が残念過ぎる…。

右:京成バス(PJ-KV234N1)

8.三扉車のこれから

長々と書いてきましたが、言えることはただ一つ。三扉車は確実に過去の産物になるということです。都市部で大量導入された U 規制車はとうの昔に

←下電バス(U-UA 440LSN) 元

西武バス

地方で第二の人生を送る車に中

にはこんなのも…。綺麗に後扉

が埋められています。ただ、側

面窓をよく見ると元は扉があっ

たことがわかりますね。



地方へ移籍、その地方事業者でも現在では古参車となり、あと数年もすれば全滅するでしょう。KC 規制車もほとんどの車が地方に移籍してしまいましたが、奈良交通では令和になっても三扉のブルーリボンが複数台現役、学園前駅では大して待たずとも遭遇することができます。終点では扉全てを開放するので、三扉車を現在も活用している貴重な事業者です。地方に移籍した車も事業者によりますが、まだまだ中堅クラスの車も多いため、あと数年は安泰でしょう。ちなみに、地方に移籍した車はほとんどが後扉を埋められているか使用が中止されています。まあ、明らかに過剰装備ですよね…。

9.おわりに

99%バスの内容になってしまいました(汗)。路線バスが元気だった頃を今に伝えている車両だと思っています。個人的に最近流行りの BRT なんかにうってつけな気がしますが、コストの面から難しいんでしょうね。(同じような目的だと今は特徴的な外観の連節バスにさせていただきますしね)

最後になりますが、皆さんも鉄道旅行や合宿で地方に行かれた際は、現地のバスの写真も撮ってみるのもいいと思います。後々役に立ちますから(たぶん)

西日本遠征記

5-6-11 木村 太一

～はじめに～

今回は私が冬休みに行った西日本遠征についてまとめる。

～初日・ムーンライトながら～

初日はまず、2020年3月で引退した251系のホームライナー小田原23号で小田原まで向かった。早めに新宿の5番線に向かったもののやはり人気が高く、先頭は取れなかった。それでも座席は広く、シートも柔らかくてとても快適に移動できた。23時前に小田原に着き、ご飯の調達をしながらムーンライトながらの到着を待った。0時30分頃に入線し、座席につくも興奮のあまり寝られず…。浜松の長時間停車で適当に記念撮影をして車内へ戻った。やはり人が多かった。確かダイヤ改正前ならパルプができたはずなのだが…残念。



↑251系の座席



↑ムーンライトながらの幕



↑浜松にて

～2日目 名古屋・大阪～

名古屋に着くも明るくなるまでやることがないのでパルプをした。211系や311系もいつ置換えが始まるかわからないので今のうちに撮っておけてよかった。やはり幕車はカッコいい。快速幕も撮れたのだが空が明るくなりかけていたので没に…。そのうち順光で収めておきたい被写体だ。



G11 編成+? 普通大垣行き (名古屋)



K13 編成+?+? 普通多治見行き (名古屋)

日が昇り始め、きしめん屋が開いたので腹ごしらえをしてからさらに西へ向かう。途中稲沢で降り、愛知機関区へ。解体待ちのEF64-77号機を撮影。



薄くなった塗装がどこか寂しい



左上から順に

DF200-205 号機 (富田浜)
DD51-1802 号機 (朝日)

DD51-1802 号機 (富田浜)
DD51-1801 号機 (朝日～富田)

そのあとは関西本線で貨物列車メインの撮影を行った。
撮影後朝日に戻り、亀山、加茂を経由して新今宮へ移動した。

新今宮で南海に乗り換えようと思ったが駅の場所がわからず、近くにあった大阪メトロの動物園駅から堺筋線に乗って天下茶屋に出た。今思えば南海の新今宮の駅と逆のほうに出ていた…。そして前から撮りたかった南海と泉北高速を撮影した。小雨が降る中での撮影だったので屋根があるところと先端の往復の繰り返しだった。HM 編成は最初にぶらしてしまったのもう 1 往復待つことに…。結果的に 2 時間くらい撮っていた。



3524F 準急和泉中央行き (天下茶屋)



5502F 準急和泉中央行き (天下茶屋)



6504F 各駅停車三日市町行き (天下茶屋)



6373F 急行橋本行き (天下茶屋)

最後に新今宮で 201 系をバルブ。これで 2 日目は終了。

～ 3 日目 兵庫～

翌朝は昼前まで寝ていたため昼頃に出発。神戸線を下り、姫路まで出た。山陽電車に乗り換え、メロディーを収録しつつ隣の手柄へ。撮影中にたまたま 3000 系のリバイバル塗装に遭遇した。

山陽電車撮影後は一旦姫路に戻り播但線へ。香呂まで行きそこから撮影地に向かった。



ND617 編成 各駅停車王寺行き (新今宮)

立ち位置を間違えたのもう一本撮影を試みたが、直前に雲がかかり没に。背景が少し気になるがこれしか撮れなかった。撮影後はもう一度姫路まで戻り、山陽本線を下った。岡山まで下ったところで3日目は終了。



3030F 普通須磨行き（手柄）



BH4 編成+？ 普通姫路行き（溝口～香呂）

～4日目 岡山・伯備線～

4日目はどうしても黄色の車両が撮りたかったので早起きして倉敷へ。たまたま貨物も来たので流し撮りしてみる。



E-07 編成 普通福山行き（倉敷）



DE701 号機（倉敷）

撮影後、一度岡山のホテルに戻り再出発。伯備線に乗り、美袋駅へ。ロクヨン貨物を撮りに行ったものの通過時だけ曇ったので没に、381系が来たもののタイフーンが片方開いていてこれまた没。仕方ないので、登録有形文化財に指定されている駅舎だけ載せる。木造で歴史を感じさせた。



美袋駅駅舎



381系 やくも12号岡山行き（方谷～備中川面）

その後備中川面まで移動し、やくもの撮影地まで向かったところ、すでにそこには撮影者が十人ほどいた。しかし、肝心の天気が晴れたり曇ったりの繰り返しが続き、結局3本撮ったが1本しか晴れてくれなかった。その1本も微妙に晴れ切らず、せっかくのデカ幕だったものの幕が水滴でくもっていて満足な出来にはならなかった。

昼過ぎに撤収し、倉敷まで戻ろうと備中川面で電車を待っていると、乗用車との接触で電車が止まってしまった。1時間遅れでようやく電車が来たが、幸いにも倉敷で接続を取ったため、なんとか予定通りの電車に乗ることができた。その後は7時間ほど山陽本線乗り継いで夜の小倉に到着。これで4日目終了。

～5日目 福岡～

5日目はまず、北九州モノレールを乗り通した。小倉に戻った後は博多に向かい、友達が行きたがっていたラーメン屋を目指したものの、かなり並んでいたため断念し、別の店で昼食を取った。その後、博多南線を1往復乗った。行きは500系、帰りはひかりレールスターだった。どちらも関東では乗れない車両に乗れたのでとても新鮮に感じた。



北九州モノレール100形(企救丘)



博多南駅駅名票



Fo507 編成+? 普通小倉行き (福岡)

帰りがけには福岡で降り、バルブをした。ようやく今回の遠征の本命の415系を撮ることができて一安心。

小倉に帰り、5日目は終了。

～最終日 福岡～

最終日は3月で廃止となった415系の12連運用、3323Mの撮影から始めた。だが、3323Mのスペースワールド通過時刻が7時23分頃なのに対し日の出はなんと7時21分。関東の感覚ではダメなのだと反省。しかも曇りなので暗く、画質が悲惨なことに…



Fo124 編成+? 普通博多行き (福岡)



Fo111 編成+?+? 快速南福岡行き (スペースワールド)

しかし、この構図で前から撮ってみたかったので後悔はない。

小倉に戻り放送を収録したり、海老津付近で散策したりしていると、夕方になっていた。空港行きのバスまで時間があつたので門司港に寄り道。レトロ感溢れる駅だったがなかなか写真に収めるのは難しかった。

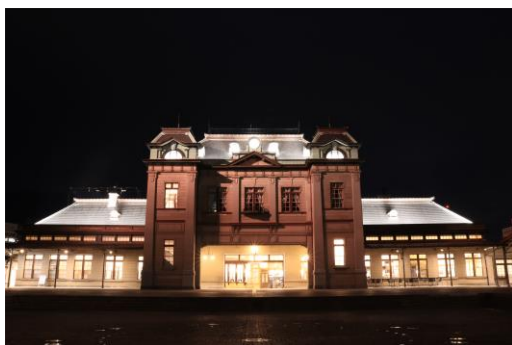
空港まで向かい、1時間ほどで夜の羽田に着いた。これで今回の遠征は終わった。

~まとめ~

今まで私が撮りたかったものをまとめて撮りに行った遠征だった。5泊6日という長い工程で疲れたが、とても楽しかった。日の出の時刻に関しては、日本の広さを痛感した。これから遠征に行くときはもう少し下調べをしようと思う。



門司港駅駅名標



門司港駅駅舎

SL ぐんまみなかみ号撮影記

3年3組 入船 紘一

0. ま え が き

みなさんこんにちは。テストの点が悪すぎで思うように外出できなかった入船です。題名にもあるように、今回は同行者含めて3人でSL ぐんまみなかみ号の撮影に行った時のことについて書いていきたいと思います。

1. 暑 い

8月16日。上野で同行者と合流し、高崎線と上越線を乗り継いで最初の撮影地の最寄り駅である井野駅へ。井野駅からは歩いて撮影地に向かうのですが…

「暑い」 (まあ夏なので)

歩くこと20分。最初の撮影地に到着しました。撮影者は僕たちを含めて4人しかおらず、密にならずに撮影できました。



撮影が終わった後急ぎ足で井野駅に戻り、次の撮影地に向かうため上越線に乗って上牧駅へ。途中の渋川駅でSLを追い越します。

2. 来 な い

次の撮影地には上牧駅から歩いて10分ほどで到着。ここには誰も居ませんでした。しかし、20分待てばSLが来る予定だったのが25分待っても来ません。疑問に思ったので調べてみると、渋川駅で車両点検をしていたらしく、上牧駅の2つ手前の沼田駅を5分遅れで出発していました。結局局来たのは本来の通過時刻より13分遅い12時03分。警笛を鳴らして走り去って行きました。この後近くのコンビニで昼食をとり、上越線に乗って隣の後閑駅へ。

3. 狭 い

次の撮影地は後閑駅から歩いて15分程の場所。急な坂が2か所あり、体力を消費します。(日頃から運動してないせいで余計にキツかった)

ヘトヘトになりながら撮影地のある道に入ると、道が狭いことに気がつきます。そう、なんと言ってもこの撮影地、撮る場所が横幅2メートル以下の道路の端。列車を待つ間も何台か車が入ってきていて、すれ違うのがやっとな。三脚は直前まで置けそうにもありませんでした。幸いなことに、SLの



通過中に車が入ってきたということは無く、無事に撮影できました。(実は一番いい撮影場所が30メートル程後ろだったということに気づいたのが撮影後だったなんて言えない)

この後続の列車に乗るため急ぎ足で後閑駅に戻り、上越線に乗って最後の撮影地へ。行きと同じように途中の渋川駅でSLを追い越します。

4. 曇った

最後も沿線の撮影地で撮りたかったのですが、疲れ果てていたので井野駅で撮ることにしました。着いた時はまだ太陽が顔を出してくれていたのですが、数分もすると薄い雲に隠れてしまい、結局その状態で撮影することに...

撮影後、同行者と別れ、上越線、高崎線などを乗り継いで家へ。1日で移動した総距離が320kmを超える長旅でした。

5. あとがき

最後までお付き合いくださいましてありがとうございました。それでは。(間違っても書くことがないなんて言えない)



コロナ禍からバス会社の選び方を考える

5-6 辻川 菖太郎

みなさんこんにちは。辻川です。今回はバス会社の選び方について紹介したいと思う。

～コロナの波に飲まれた2社を比較する～

2020年に発生した新型コロナウイルス感染症拡大による不況はバス会社においても深刻な打撃をもたらし、ほとんどの会社が一時収入ゼロになり、大量の解雇通知や大幅減便などが話題となった。そんな中、5月に初めて新型コロナ関連で倒産する会社が現れた。埼玉県に本社を置く丸健自動車株式会社である。同社は路線バス・貸切バスの二形態の運行を行っていたが、新型コロナによって両事業が大幅赤字になり5月15日付で「事実上の」倒産をした。また夏に入ってもバス会社への被害は後を立たず、ツアーバス会社を中心に次々と会社が破綻した。その結果、ネットオークションにツアーバスへの使用履歴がある中古バスが山のように出品されているというちょっと不思議な出来事も起こっていた。そして8月下旬、東京オリンピックのバスケットボール日本代表選手を運ぶ予定であったアクセス急行株式会社が倒産したことによってツアーバスの経営破綻がニュースでも取り上げられるようになったのである。

ここで先ほどの丸健自動車の話で私は「事実上の」破産という書き方をしていたことを思い出してほしい。では、この両者の違いは何なのか。



丸健自動車のホームページ。倒産後も通常通り運行する旨が記されている。



アクセス急行のホームページ。完全に閉鎖されて見るができなくなっている。

～2社の明暗を分けた民事再生法～

ネットで倒産した2社のホームページを確認してみる。すると、アクセス急行のホームページは削除されている一方で、丸健自動車の方は残っているどころか運行情報まで載っていることがわかる。実は丸健自動車は国からの援助をもらって運行を続けていて、アクセス急行は国からの援助をもらえず会社がなくなってしまったのだ。もちろんれっきとした理由がある。その鍵を握るのが民事再生法だ。

これから専門的な話になってしまうことをご了承いただきたい。まず会社が大幅な赤字を叩き出してしまった時に、行えることは2つある。ひとつが破産手続き、もう1つが民事再生手続きである。

1つ目の破産手続きは会社の財産等を全て清算し会社そのものを消してしまうというケースである。アクセス急行の倒産はこちら側に該当する。2つ目の民事再生手続は該当の企業が借金の請負先に減額を行ってもらい他、国から補助金を受け取って会社や事業をなんとか存続させるといったものだ。丸健自動車はこちら側に該当する。それならば全ての会社が民事再生手続を行えば良いではないかと思う人もいるかもしれないが、この手続きには民事再生法という法律に沿った非常に難易度の高い行為が必要になってくる。以下は実際の法律原文であり、すぐ後ろに要約も載せるため軽く見ていただくだけで構わない。

第二十三条 再生手続開始の申立てをするときは、再生手続開始の原因となる事実を疎明しなければならない。

2 債権者が、前項の申立てをするときは、その有する債権の存在をも疎明しなければならない。

(費用の予納)

第二十四条 再生手続開始の申立てをするときは、申立人は、再生手続の費用として裁判所の定める金額を予納しなければならない。

第八十五条 再生債務者等は、再生計画案を裁判所に提出するとき(法第百六十四条(再生計画案の事前提出)第一項の規定により再生手続開始前に提出する場合を除く)は、次に掲げる事項を記載した報告書を併せて提出しなければ

ばならない。

- 一 法第八十五条(再生債権の弁済の禁止)第二項又は第五項の規定による裁判所の許可を得て弁済した再生債権
- 二 法第八十五条の二(再生債務者等による相殺)の規定による裁判所の許可を得て相殺した再生債権
- 三 法第八十九条(再生債権者が外国で受けた弁済)第一項に規定する再生債権

前項の規定は、法第百六十四条第二項後段の規定により再生計画案の条項を補充する場合について準用する。(民事再生法より抜粋)

かなり難しいことを言っているので端的に要約すると、

- ・民事再生手続の明確な申立原因があること
- ・債権者に賛成してもらえる再生計画案を作成できること
- ・手続にかかる費用や申請後の当面の運転資金を用意できること
- ・税金や社会保険料等の国に納めるべき金銭の滞納額が少ないこと

1 この4つが主に申請をする上で必要になってくる内容である。つまり民事再生手続をするには借金の負担先の人が納得するような対策案を作らなければならないのだ。ここで丸健自動車の会社概要について確認すると、このバス会社は路線バスやコミュニティバスの運行がありコロナ禍の中でも路線事業で再生を狙っている見込みがあった。また資本金は 1500 万円と手続をする資金が十分にあったバス会社の中では比較的大きな会社であったことも民事再生手続につながった要因だと考えられる。一方でアクセス急行はこのような大企業ではない上に、路線バスの運行もないため、再生案を作成することができなかったのだろう。

以上を踏まえた上で次の章ではツアーバスの持つ弊害について説明する。安いには理由がある、その理由がわかってくるのではないだろうか。



格安のバス会社で知られるオリオンバス。
東京福岡間の料金を比較すると
西日本鉄道が運営するはかた号よりも
7000 円以上も安くになっている。

～ツアーバス会社と路線バスで別れる対応～

新型コロナウイルス感染者数が増加している 9 月、格安で東京発着のバスのさくら観光というツアーバスの会社が 9 月の夜行バスの一部便を運休すると発表した。

通常 JR バス等のバス会社が運行するのは高速道路を走っている場合でも「路線バス」という扱いになり、バス停を設けて運行日には毎日運行することが原則である。そのため運賃も定額である。一方「格安高速バス」の大半を占めるツアーバスでは旅行会社のツアーにバスを使用しているという形になる。イメージが湧きにくいかもしれないが、私たちがこの手の高速バスを利用するときは「出発地から目的地までのツアーに申し込んでいる」ということになる。それだけなのかと思う方もいるだろうがここで大きな問題が発生する。ツアーで運行するということは簡単に運行の取りやめができるのだ。ツアーには「通常最小催行人数」という下回ったら実施をやめることができる人数のラインが存在する。つまり乗るお客さんが少なかったからという理由だけで運行を停止することができる。さらにツアーは路線バスと異なり料金設定の制約もあまり存在しないことからチケットを買う時期によって運行料金を変更したり、座席指定に料金を取ったりすることができる。以上の点からより確実に追加料金などの心配なく目的地に到着するためにはバス会社が運行する路線バスを利用するのが好ましい。

～総括～

ツアーバス会社は内装が充実していたり料金が安かったりとバス会社の運航する路線バスに比べ魅力的に見えるが、会社の大きさ、催行面においては欠点があることも抑えておきたい。ニュースで必ず一度は目にしただろう軽井沢スキーバスの事故や三重の茶畑に高速バスが突っ込んだ事故など、ツアーバス会社が運転士をさせたことが原因である。このようなところから夜行バス、高速バスの選び方は是非とも安易にせず熟考していただきたい



丸健自動車は本社を構える上尾市のコミュニティバスの運行も行っているため十分に会社を再建することができる。

編集後記

研究班長 寺田 陸

本誌を最後まで読んでくださりありがとうございました。今年度は新型コロナウイルス感染症の流行により、感染防止の観点から残念ながら祭が中止、部活動自体も本格始動が二学期にずれ込むという非常に苦しい滑り出しとなりました。

さて、本年初頭からその猛威を振るっている新型コロナウイルス感染症は我々の生活にも大きな影響を及ぼしました。それは公共交通機関においても例外ではなく、多くの路線が減便・運休となりました。そこで本誌はテーマを「新型コロナウイルス感染症」とし、各方面からの考察記事を多数収録しています。また、今回は初めて模型班の部員にも執筆を依頼したため、総ページ数が80ページと大ボリュームとなっています。

私事になりますが、この部誌の発行をもって遂に全ての先輩方が引退するということで、なんだか少し寂しくなります。中一の二月という中途半端な時期に入部した私を暖かく迎えてくださった歴代の先輩方には感謝してもしきれません。部員一同を代表して感謝とお礼をさせていただきます。お疲れさまでした。

最後に、私の我儘を聞いて執筆してくれた部員、引退する高二の先輩方、忙しい中校閲を担当してくださった谷津先生、ありがとうございました。



HINODE

鉄道研究部 部誌「HINODE」
クリスマス号(226号)
発行年月日 2020年11月28日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 寺田 陸