

HINODE

No.239



新入生歓迎号
市川学園鉄道研究部

HINODE No.239 新入生歓迎号

INDEX

Page No.	TITLE	AUTHOR
----------	-------	--------

日本の玄関口への鉄道が抱える問題について

04	成田空港アクセス問題を考える	
----	----------------	--

研究

5-6 細木悠音

3月に吸収合併された新京成線の乗り納め

10	さらば新京成 -供養の旅-	
----	---------------	--

旅行

2-8 半田悠人

鬼怒川とその周辺を走る鉄道の撮影記

13	鬼怒川に行ってきた	
----	-----------	--

旅行

5-10 中野壬月

JR東日本のお得すぎるフリーきっぷの旅

17	キュンパスで東北一周の旅へ	
----	---------------	--

旅行

3-6 小笠原悠晴

まえがき

新入生の皆さん、鉄道研究部の展示を訪れていただき、そしてこの部誌「HINODE」を手にとっていただきありがとうございます。市川学園鉄道研究部は1958年に創立されて約70年、この学園でも有数の歴史ある部活動です。

詳しくは入部した際などに紹介されると思いますが、日々の活動は主に「研究班」「模型班」の2つに分かれて行っており、研究班は主に部誌HINODEの発行や文化祭などでの研究発表、模型班は主に文化祭や全国高等学校鉄道模型コンテストに展示する模型の制作を行っています。また毎年夏には部全体で合宿として全国各地に出かけるなど学外での実践的な活動もあります。

今回のNo.239 新入生歓迎号では研究班に在籍する4人が執筆・制作を行いました。ぜひ最後まで読んでいただけたら幸いです。

2025/04/16

研究班長 中野 壬月

成田空港アクセス問題を考える

5年6組 細木 悠音

1. はじめに

みなさんこんにちは。今回は2029年度に機能拡張が予定されていて、今後利用者がさらに増加していくと予想される成田空港のアクセス問題について書いていきます。最後まで読んでくだされば幸いです。

2. アクセス問題の概要

2025年3月14日に発表された『第2回 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会説明資料』によれば、成田空港の鉄道アクセスにおける問題は大きく分けて以下の3つが示されています。

- 1) ホームが狭く、コンコースも混雑している
- 2) 空港周辺に単線区間が存在し、増便が困難
- 3) 都心部に出るための時間が海外諸空港に比べて長い

これらの3つの問題と、筆者が感じた問題点に言及していきます。

3. 成田空港の駅の設定

この章では第2章であげた問題の一つめである、「ホームが狭く、コンコースも混雑している」について書いていきます。成田空港の駅では特に京成線で混雑が発生していて、スカイライナーとアクセス特急が重なる時間帯はホーム上で身動きが難しいほどの混雑が発生する⁽¹⁾とされています。筆者は京成本線の沿線民なので成田スカイアクセス線のホームを利用したことはないのですが、実際どれほどの混雑が発生しているのか少し計算してみたいと思います。

2024年12月に成田空港を利用した人は3,513,976人⁽²⁾で、同年7月5日～12日に行われた調査によれば、成田空港へのアクセス手段別の割合は次の表の通りです⁽³⁾。

表1: 交通機関とその利用割合

交通機関	SL	NEX	KS	NS	JR
構成比(%)	19	14	9	8	5

* 略称はそれぞれ

SL:スカイライナー
 NEX:成田エクスプレス
 KS:京成本線
 NS:成田スカイアクセス線(スカイライナーを除く)
 JR:JR成田線(成田エクスプレスを除く)

また、2025年3月24日現在のダイヤでの平日におけるそれぞれの手段の本数は次のようになります⁽⁴⁾⁽⁵⁾。

表2: 交通機関とその本数

交通機関	SL	NEX	KS	NS	JR
本数	43	27	56	27	28

* 略称は表1と同じ

これらの数値から鉄道1本あたりの交通機関別利用者は次のようになります。

表3: 交通機関と1本あたりの利用者数

交通機関	SL	NEX	KS	NS	JR
人数	501	588	182	336	202

* 略称は表1と同じ

京成線(SL, KS, NS)のホームは8両分で、JR線(NEX, JR)のホームは15両分であることを考慮すれば、混雑度合いは順番にスカイライナー、成田エクスプレス、成田スカイアクセス線、京成本線、JR成田線となるので、先ほどの「スカイライナーとアクセス特急が重なる時間帯はホーム上で身動きが難しいほどの混雑が発生する」という記述はあながち間違いではないのかもしれませんが、さらに、あくまでこの1本あたりの利用者数は単純に1日の利用者数を本数で割った数値となっているので混雑する時間ならもっと混雑すると考えられます。

『第2回 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会説明資料』によれば、混雑の原因は狭いホームにあるとされていますが、混雑する時間帯とそうでない時間帯があることを考えると、混雑を解消する方法はホーム幅を広くすることだけではなく、混雑する時間帯に増便すること考えられます。ただしその増便に限りがあるという点に関しては次の章で触れようと思います。



図1：成田空港の混雑の様子⁽⁶⁾

3. 成田空港周辺の鉄道設備

この章ではこの章では第2章であげた問題の二つめである、「空港周辺に単線区間が存在し、増便が困難」について書いていきます。現在の成田空港周辺の鉄道設備は、かつて成田新幹線のために用意した線路を京成線・JR線に転用した影響で、JR線では成田空港支線全体が単線となっていて、京成線は成田空港駅で京成本線と成田スカイアクセス線が縦列に停車しています。これにより、成田空港に入ることができる列車の本数に制限があり、増便は困難となっています。第2章で触れたホームの問題に関しては、2030年代に供用開始が予定されている新ターミナル移設に伴い駅を移設する際にホームを作り直すことができるのでゆくゆくは解決しますが、周辺の鉄道設備に関しては、成田空港から8.9kmほど離れた成田市土屋までが単線区間となっているため、増便しようとするならJR線、成田スカイアクセス線それぞれにもう1本ずつ線路を引く必要があり、費用・時間ともにかかりかかると予想されます。



図2:成田空港周辺の鉄道設備⁽⁷⁾
アクセス線接続点から単線

4. 都心へのアクセス

この章では第2章で触れた問題の3つめである、「都心へのアクセス時間が長い」について触れていきます。成田空港から都心方面へのアクセス時間は空港第2ビル駅から日暮里駅までがスカイライナーで最速36分、成田エクスプレスは成田空港駅から東京駅まで最速52分を売りにしています。とはいえ、あくまでこれは最速時間で、実際に成田空港から都心方面へ電車で行こうとすると東京駅周辺まで1時間ほど、新宿・渋谷・池袋方面へ行くなら1時間30分ほどはかかるでしょう。海外の主要空港や羽田空港と比べると都心への所要時間は長いものの、成田空港の都心からの距離は変わらないのではない気もします。ただ、表1で示した通り、鉄道利用者の多くはスカイライナーや成田エクスプレスを利用していますが、これらの有料特急は停車駅が限られているため、所要時間以上に乗り換えの多さなども旅行客にとっては負担になるのではないのでしょうか。

5. 筆者が感じる問題点

この章では、筆者が空港へ向かう列車を利用して感じた問題点について書いていきます。まずはこちらの画像をご覧ください。



図3:成田空港へ向かう列車の車内
(筆者撮影)

スーツケースを持った乗客が何人かいるのがわかると思います。この写真を撮ったのは19時ごろで、フライトの数が少なくなってくる時間帯なのでそこまで多くはありませんが、16時台や17時台の列車だともっとスーツケースを持った旅行客が多く、場合によっては立つ場所がなかったり、通りぬけが厳しいレベルです。このスーツケース問題を解決するには、スーツケースを置いておけるようなフリースペースの設置が必要になると思います。都営線の車両では各号車の車端部にベビーカーや車椅子の方向けのフリースペースが設置されていたり、京成線で

もスカイアクセス線の3100形には座席が跳ね上がり、スーツケースがおけるような仕組みが搭載されているのですが、京成本線にはそのような車両は導入されていないので、筆者としてはフリースペース付きの車両の導入も必要になるかなと思います。

6. 最後に

いかがだったでしょうか。成田空港への鉄道アクセスにはさまざまな問題点があることはわかっていただけたと思います。ただこのようなアクセス問題が生じるということはそれだけ成田空港が利用されているということの裏返しなので筆者は嬉しい側面もあります。

さて、新入生の皆さん、入学おめでとうございます。市川学園での6年間、あるいは3年間で充実した日々になることを願っています。そして鉄道研究部が皆さんの日々の1ページになってくれれば幸いです。そして、この部誌を模型コンテストや文化祭、鉄研HPでご覧になっている方はよろしければ他の部誌もぜひご覧ください。今回も最後まで読んでくださりありがとうございました。

参考・引用文献

1. 国土交通省/第2回 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会説明資料
<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001875594.pdf>
(最終閲覧日:2025/3/24)
2. 成田国際空港/2024年12月 空港運営状況
<https://www.narita-airport.jp/files/5ac9123f9f5e433f8be95a79afdeed899378eb11140c1d17f6f92e0ee32fd590>
(最終閲覧日:2025/3/24)
3. 国土交通省/成田空港施設の整備（鉄道による空港アクセス）
<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001875593.pdf>
(最終閲覧日:2025/3/24)
4. JR東日本/時刻表
<https://www.jreast-timetable.jp/>
(最終閲覧日:2025/3/24)
5. 京成電鉄/時刻表検索

<https://www.keisei.co.jp/keisei/tetudou/skyliner/jp/timetable/index.php>

(最終閲覧日:2025/3/24)

6. 毎日新聞/外国人観光客も困惑の表情 成田空港到着ロビーや駅混雑 大雨で鉄道、バス運休

<https://mainichi.jp/articles/20191025/k00/00m/040/364000c>

(最終閲覧日:2025/3/24)

7. 成田空港高速鉄道株式会社

<https://www.narita-kousoku.jp/>

(最終閲覧日:2025/3/26)

さらば新京成 ー供養の旅ー

2年8組 半田 悠人

みなさんこんにちは。研究班中1の半田です。今回、ことし4月に京成電鉄の一部として「京成松戸線」となる予定の新京成線に乗り、それを自分の中での新京成の供養としたことについて書いていきます。最後までよろしくお願いします。

1. 新京成とは？

新京成電鉄は、1947年に設立された株式会社で、合併直前の現在(3/20)、京成津田沼～松戸の26.5kmの区間で新京成線を運行しています。新京成線は基本的に複線ですが、京成津田沼～新津田沼間の1駅分だけ、単線となっています。新京成の株はすべて京成電鉄が所有しており、完全子会社となっています。2023年10月、京成電鉄と新京成電鉄の合併が決定し、翌年6月にそれが認可されました。これにより2025年4月から新京成線が京成松戸線という名前に変わり、車両や駅のデザインや駅ナンバリングも京成に統一されることとなりました。合併により、右のようなポスターが京成・新京成の駅に掲示されたほか、車内広告などでも合併が伝えられました。これらを見て合併を知った私は、消滅する新京成の自分なりの「供養旅」として、3月20日(木)に新京成線に乗りに行きました。



2. 供養

私は京成線沿線の住民で、この合併に至るまで新京成線に乗る機会は殆どなく、数年に一度という頻度でしか新京成に乗ることはありませんでした。そのため、鉄道運転シミュレーターでよく新京成をプレイするぐらいしか関わりがない状態でしたが、一つの鉄道会社の消滅という時に、新京成線始発の京成津田沼は自宅からあまり遠くないのもあって、人生で最後に「新京成」に乗ろう、と思い立って今回の供養旅に行くことにしました。普段はICカードを使う私ですが、

今回は旅の切符を記念として持ち帰りたいと思っていたので切符を購入し、目的地に着いた後に無効印を押してもらうことにしました。京成津田沼駅で80000形の写真を撮ったあとそれに乗り込み、途中で降りて到



着・発車する列車を撮りながら松戸まで移動しました。



新京成の列車の内装は、左のようにピンク・赤を基調とした色合いとなっています。しかし、この新京成特有の色合いは合併後順次京成仕様となっていってしまいます。

また、これは合併後も変化しませんが、新京成唯一の単線区間の様子も撮りました。今回、幸いにも新京成線で運用されている車両(80000形、N800形、8900形、8800形)を全種類撮ることができた上、8800形とN800形については新旧両方の塗装で撮ることができました。



途中で降りた駅で鉄道写真を撮っている間に、乗ってきた列車が出発してしまうなどあり、時間はかかりましたが、終点松戸に到着しました。このとき、改札で切符を駅員に見せて無効印を求めたところ、どうやら私が京成津田沼で「新京成線の」券売機を見つけられず、近くにあった京成線の券売機で切符を買ったため、新京成としての無効印は押せず、回収するほかないということが判明しました。そのため、私は新津田沼駅までICカードで乗車し、京成線から離れた新京成線のみ駅である新津田沼駅で切符を買うべきでした。また、帰りの切符を買う際、松戸駅の新京成線券売機の方が少し分かりづらく、戸惑いました。新京成線の改札口を出た後、JR線の券売機、みどりの窓口の横を通り抜けた先に新京成用の券売機がありました。

今回私が乗った列車の車内表示で「SL01」とされていた松戸駅も合併により駅ナンバリングが変更され、「KS88」となります。



反対側の終点京成津田沼駅は京成の駅として「KS26」が割り当てられているため、合併による駅ナンバリング変更対象は新津田沼駅(SL22→KS66)から松戸駅(SL01→KS88)までの区間となります。

さて、松戸駅で切符を買い終え、人生で最初で最後に新京成線の切符を手にした私ですが、行きの切符を持ち帰れなかったこともあり、絶対に無効印を押してもらえよう新津田沼駅で一旦列車を降り、改札で無効印を押してもらったあと、改めてICで改札内に入り、新京成線の終点京成津田沼まで戻りました。右の写真の無効印が「無効 新津田沼」となっているのはそのためです。



3. 最後に

こうして私は新京成の供養旅を終えました。普段あまり乗らない路線だったため、8900形やN800形、8800形・N800形旧塗装など実際に自分の目で見たことなかった車両を多く見ることができ、新京成をととても満喫できました。また、この部誌の執筆のために調べている際、例えば出典[3]では京成電鉄の主要株主の一つに「GOVERNMENT OF NORWAY」、つまりノルウェー政府があるなど、興味深い事実をいくつか見つけられて、京成・新京成にさらに興味がわきました。出典[2]のウェブサイトの下部までスクロールすると現れるカメ、ウサギ、そしてツバメ二匹のキャラクターたちは、Wikipediaや新京成電鉄公式サイトなどによると新京成のマスコットキャラクターだそうですが、サイト内で卒業証書のような丸筒を手をしているところから、今回の合併を機に引退するようです。最後まで読んでくださりありがとうございました。

出典

1. <https://www.keisei.co.jp/cms/files/keisei/MASTER/0110/Y6GBPH35.pdf> 「京成電鉄と新京成電鉄の鉄道事業の合併が 認可されました」
2. https://www.shinkeisei.co.jp/special_thanks/ 「新たな未来へ 新京成からのメッセージ」
3. <https://contents.xj-storage.jp/xcontents/AS01810/c42c9a09/9d88/4561/b70d/344102d6f272/140120231030573888.pdf> 「完全子会社（新京成電鉄株式会社）の吸収合併（簡易合併・略式合併）に関するお知らせ」
4. <https://www.shinkeisei.co.jp/topics/2025/34853/> 「2025年4月1日、新京成線は京成電鉄松戸線へ」

鬼怒川に行ってきた

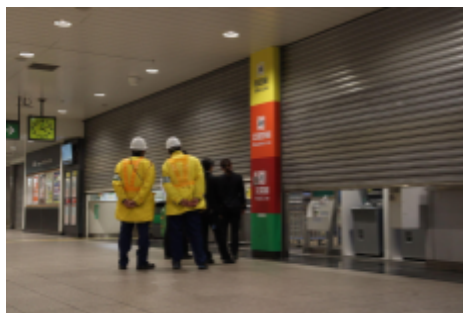
5年10組 中野 壬月

はじめに

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。研究班長の中野です。今回は、1年以上前に撮影のために鬼怒川に行ってきたときの記録を書いていこうと思います。白黒印刷によって写真が黒潰れなどしていたり、この旅に行ってからかなりの時間が経っているので私が記憶違いを起こしていたりするかもしれませんが、最後まで読んでくれたらありがたいです。

本編

2023年11月3日、未明に家を出て自転車を40分ほど漕ぎ、西船橋駅の改札口のシャッターが開く4:10に入場、4:35発の総武線三鷹行き始発電車に乗って出発。この日は久喜に住む知り合いと合流し、彼の運転する車に乗せてもらって朝8時台には日光市内に入るという行程だったためにこんな早い時間からの出発となりました。いつも通学で使う駅の始まりの瞬間を見るというのは新鮮なものです。



←西船橋駅の改札が開く様子(別日撮影)

秋葉原で山手線に乗り換えて上野へと向かい、怒涛の1分乗り換えを難なく決めて5:10発の宇都宮線宇都宮行き始発電車に乗車。車内で今日行程を共にする別の友人と合流して談笑しつつ、久喜駅に到着したのは6時ちょうど。駅前のロータリーに停めてある知り合いの車にすぐに乗り込み、東北自動車道を北上して日光市内へと向かいます。冷え込んでいたためか、場所によっては霧に覆われていたのを覚えています。

そのまま日光市内に入り、やってきたのは鬼怒川温泉…からさらに少し北上した川治温泉、もっと言えば温泉街から少し離れたところの道路上にある撮影地です。お目当ては野岩鉄道の6050型。都心乗り入れ廃止などを経て、現在は鬼怒川温泉～会津高原尾瀬口でわずかに1日2運用を残すのみとなった形式です。この時期なら紅葉で色づいた山をバックに風景写真が撮れるはず…！



←805レ:会津高原尾瀬口行き



1101レ:特急リバティ会津101号会津田島行き→

紅葉が地味

まあこればかりは仕方ないですが…時期が少し早かったようです。写真の色設定で暖色寄りにして誤魔化そうかとも考えましたが、白い車体がオレンジ色になってしまっただけなので諦めます。

さて、6050型と、ついでに浅草からの特急リバティを撮ったあと、どうやら東武634型「スカイツリートレイン」を使用した団体臨時列車が走るとのこと、それを撮影しに向かうことに。さらに少し北上して湯西川温泉駅へと向かいます。トンネル内部にあることで有名なこの駅ですが、駅を出るとすぐ湯西川にかかる鉄橋があり、トンネルの出口の真上から鉄橋を渡る列車を撮影できます。そこで団臨を後追いで撮影。編集である程度誤魔化していますが、山が完全に背景を覆うため色づき具合が微妙なのがわかりやすくなっていますね…

撮影後は南に戻って龍王峡駅へ。駅舎の脇にある小道からハイキングコースにもなっている沢へ入り、先ほどの6050型の折り返しを撮影。小川の水面に反射する様子を撮ろうと構えたものの、流れが速くかなり波立っていたのでなんとも言えない写真に…個人的にどう編集すればいいか今でも迷っている写真の一つです。

これで6050型の午前の運用は終了したので、次はスカイツリートレインの折り返しを撮りに行きます…が、まだ時間があるようなので一旦湯西川温泉駅に戻り、併設の道の駅湯西川でダムカレー（写真は撮り忘れました）を食べて足湯に入り、しばし談笑してから再出発。次の撮影場所は川治ダムの駐車場の一端



5801レ:団体専用



316レ:鬼怒川温泉行き

で、前ページの写真を撮った場所を対岸から見下ろすような位置関係の場所です。スカイツリートレインはツアー客をいったん途中駅で降ろしたあとの回送列車としてこの場所を通過するため、詳細な時刻を読めないまま待つこと約1時間。



6802レ:回送

一応右下の鉄橋の上に列車がいるのですが…白黒印刷で見づらくなっていたらすみません。色づき具合はまあ相変わらずでした。

このあとはこの旅の締めとして東武鉄道の人気列車「SL大樹」を撮影することに。まずは鬼怒川温泉駅に向かって下今市からやってくる大樹5号の到着を待ち、到着後に駅舎の目の前にある転車台で機関車が機回しを行う様子を撮影しました(右写真)。この旅行をした日がちょうど国民の祝日(文化の日)だったということもあってか家族連れなど見物客もそれなりに多く、人気の列車であることがうかがえました。ちなみにこの日の牽引機は2020年に真岡鉄道から譲渡されたC11形325号機でした。



機回しをするC11 325

見物もほどほどにして鬼怒川温泉駅を去り、折り返しとなる下今市行き大樹6号の撮影に向かいます。大樹号の走る東武鬼怒川線の沿線には、地元の方々が整備・運営を行っている「倉ヶ崎SL花畑」という場所があり、撮り鉄に限らず来訪者向けに開放されています。花畑という名前の通り、季節によって様々な種類の花が植えられており、訪れた時期にはコスモスが植えられていました。ここは晴れば大樹6号をいわゆる順光で撮れるスポットなのですが、ここに限らず日光は周囲が山に囲まれているために雲が発生しやすく、しばしばSL通過時に曇ってしまうという**撮り鉄泣かせの惨事**が起こります。また、撮影地付近の線路は上り勾配とはいえわずかに2.5‰(1000m進んで2.5m上がる)と緩いため、機関士によってはあまり煙を吐いてくれません。というか吐かないことがほとんどです。

そんな撮り鉄にとってかなり難しい撮影地。私は初見で臨みましたが、結果は…



6レ:SL大樹6号下今市行き

優勝。 見事なまでに晴れてくれて、しかも黒煙を力強く吐きながらの通過でした。前に挙げたポイントをどちらも克服しています。そして先述したようにこの日は祝日だったため機関車先頭部には日本国国旗が掲げられ、よりカッコいい(語彙力)姿となっていました。ちなみにほぼ読み取れないと思いますが、ヘッドマークはこの日から日光市内で行われていたライトアップイベントのPRのためのものになっていました。

撮影後はまた車で2時間ほどかけて久喜駅まで戻り、知り合いと別れたのちにJRを使って西船橋まで(友人とは途中秋葉原で別れて)帰宅しました。帰りに西船橋駅から自転車で家まで帰るのは疲れ切った体からさらに体力を奪ってきたのでかなり厳しかったです。最後に、全行程で車に乗せてくださった知り合いと誘ってくれた友人に対し感謝の意を表して本編を締めます。

おわりに

いかがだったでしょうか。約1年半も前の旅のことをいまさら記事にしたため、情報が間違っているとか読みづらいとか写真が見づらいとか~~写真がへたくそ~~~~どとか~~あったかもしれませんが、とりあえず最後まで読んでいただきありがとうございました。鉄道研究部には「部」として行く合宿だけでなく、「個人で」休みの日などに行きたいところに自由に行くという部員も多くいるので、ぜひ入部してほかの部員を誘って好きなところに行ってみてください。てっけんで待ちます。

キュンパスで東北一周の旅へ

3年6組 小笠原 悠晴

1. はじめに

みなさん、入学おめでとうございます！僕は先日、キュンパスを使って、新潟と東北に行ってきたので、それについて書いていきたいと思います。最後まで読んでもらえると幸いです。

2. キュンパスについて

キュンパスとは、正式名称を「旅せよ平日！JR東日本たびキュン♥早割パス」といい、この切符は、期間内の平日の内1日もしくは連続する2日間、新幹線、特急列車の自由席を含むJR東日本全線と一部私鉄が乗り放題の切符となっている。また、回数制限はあるものの、指定席も追加料金なしで取ることができ、価格は1日用が10,000円、2日用が18,000円と非常にお得な切符である。※2025年の利用期間は2月14日～3月13日までであり、すでに終了しています。

3. 雪国への旅の始まり

学年末考査最終日。いつもなら、テストが終わった開放感から家でごろごろしているところだが、この日は学校が終わってすぐに東京駅に向かった。

学校から総武線、山手線を乗り継ぎ、3時頃東京駅に到着。東京駅は、平日だというのに相変わらずの混雑だった。東京では、一緒に出かけると友達と合流。15時24分発「はくたか569号」敦賀行きに乗車。北陸新幹線には敦賀まで延伸してから初の乗車だったので、「敦賀」の文字にはまだ少し違和感があった。電車は、定刻通りに東京を出発した。今回は自由席に乗車したのだが、東京駅の時点ですでに満席に近いほど席が埋まっており、大宮出発時には自由席はデッキも人がいっぱいになるほどの混雑だったキュンパス期間外の平日午後の下りはそこまで混んでいないので、恐らく多くがキュンパスを使っている人だと思われた。高崎では多くの乗降が見られた。高崎を出て碓氷峠を越えると軽井沢なのだが、雪が積もっていた。軽井沢に積もっているとは思わなかった。佐久平、上田を通過して長野に到着。長野を出て10分ほどで地形が山がちになり、本格的に雪が積もり始めた。飯山に停車したら新潟県。そして、上越妙高で下車。上越妙高より先は管轄がJR西日本になるため、北陸新幹線のJR東日本管轄の駅としては1番西となる。



乗車したE7系

上越妙高からはえちごトキめき鉄道の改札を通り特急しらゆきに乗車。直江津までの短区間乗車の予定だったので、普段なら後の普通電車に乗るが、今回は特急乗り放題なので贅沢に特急に乗った。上越妙高発車時には、自由席は窓側が埋まるくらいの乗車率だった。15分ほど乗車して直江津に到着。直江津では駅の外に出た。信号機が雪が積もらないように縦向きになっており、雪国に来たんだなという実感が湧いた。駅周辺には人があまり歩いておらず、お店もシャッターが目立ち、少し寂れた街という感じがした。ホームに戻り、駅に停まっていた電車を撮った後に、ほくほく線に乗車。



直江津駅の駅舎



ほくほく線の車両



直江津駅に停車していた車両たち

直江津駅を発車してすぐに関川を渡し、7分ほどで犀潟に到着。厳密には、直江津～犀潟間はJR線の線路を走っていたため、犀潟からが真のほくほく線区間である。犀潟を出ると空が暗くなり、夜の豪雪地帯を爆走。もう夜だったためわかりにくかったが、雪が2～3mほど積もっていたと思う。

同行していた友達と雑談しながら、1時間半弱で終点越後湯沢に到着した。越後湯沢からは上越新幹線に乗るのだが、乗り換え時間が5分しかなく焦ったが、思いの外、新幹線ホームが近かったので発車2分前に着いた。ここからは本日2度目のE7系に乗車。個人的には、上越新幹線と言え、E2系かE4系のイメージが強く、車両がE7系にはまだ違和感があった。(というか、E4系引退からもう3年半経ったの！？)

乗車してから浦佐、長岡の順に止まり、新潟の一駅手前の燕三条で下車した。接続路線も1時間に一本の弥彦線しかないため、普段ならあまり降りないような駅である。現に、下車客は会社帰りのサラリーマンと見られる人たちがほとんどだった。なぜ、僕たちがここに降りたのかというのは単純で、ただ単にここの近くのホテルが安かったからである。ちなみに、この駅は、所在する燕市と三条市で駅の設置場所に関して一悶着あったため、駅の名前は「燕」の名前が先に来るが、駅長室の位置は三条市にあるという面白い駅である。また、駅が二つの市のほぼ境界にあるため、駅出口の名前が燕口と三条口となっている。



燕三条駅駅舎(翌日撮影)

今回は燕口から外に出たのだが、駅前には広い駐車場と高速道路があり、人がほとんど歩いていなかった。近くのラーメン屋でラーメンを食べ、駅から徒歩5分のホテルに宿泊した。

4. 日本海縦断へ

学校に行く時とほぼ同じ時間に起き、ホテルの無料朝食バイキングを食べ、ホテルを後にし、駅へ向かった。燕三条からは「とき481号」に乗車。実はこの電車は越後湯沢始発の電車で、東京からの1番列車は20分後の「とき301号」なので、この電車に乗るには東京からだと言泊必須というレア列車である。車内は座席の窓側が埋まるほどの混雑で、新潟への通勤需要の高さが伺えた。在来線では1時間かかる距離を10分ほどで走り、あっという間に新潟に到着。



新潟駅駅名標

新潟駅では、現在改良工事をしており、駅前には工事をしている所が目立った。この工事の一環で在来線のホームの高架化工事が行われ、新幹線と在来線を乗り換える際に同じホームで乗り換えることができる、という全国でも珍しい駅である。新潟駅からは特急「いなほ1号」に乗車。



特急いなほとE129系

駅構内でゆっくり買い物をしていたら乗り遅れそうになって危なかった。今回は、終点の秋田まで乗る予定だったので指定席をとったのだが、乗車率は座席の窓側が埋まるほどだった。特にA、B席側の座席が埋まっていた(理由は後ほど)。新潟を出ると、東新潟にある新潟貨物ターミナルなどを横目に豊栄、新発田の順に停車。新潟から新発田までは白新線を走行しており、新発田からは羽越本線を走行する。余談だが、新発田駅到着は9時前だというのに、2時間半後の11:32発新津行きの電車を案内していて少し面白かった。~~(まあ、それくらい人が乗らないということである)~~新発田からはさらにスピードを上げ、新潟から45分ほどで村上に到着した。

村上を発車すると、こんな放送が流れた。

「この先、電車の照明と空調が一時的に消えますので、ご注意ください。」
なぜ、こんな放送が流れたのかというと、村上～間島間にはデッドセクションというものがあり、その関係で電気系統が一時的に止まるのである。デッドセクションについて、詳しくは物理の先生に聞いてみるといいと思うが、簡単に言うと、架線には交流と直流の2種類、どちらかの電流が流れている。架線に流す電流を変える際に、交流と直流の架線を直接繋ぐことはできないため、架線に電気を電気を供給しない区間を作ること、流す電流の種類を変えることができる。関東では常磐線取手～藤代間でも見られるが、常磐線は非常電源を積んでいるため、電気は消えずに走行する。そのため、デッドセクションで電気が消えるのを見ることができるのは結構レアである。

デッドセクションを通過してしばらくすると、羽越本線は日本海を左手にすぐ横を走行していく。先ほど、A、B席が人気と書いたが、なぜ人気なのかというと、海がよく見えるのが進行方向左側のA、B席であるためだ。



村上～間島間の日本海の景色

また、日本海側特有の岩場が多く、荒れた海を見ることができ、とてもきれいだった。是非、みなさんも一度行ってみてほしい。村上から山形県に入り、あつみ温泉付近までは日本海のすぐそばを走り、村上から1時間ほどで鶴岡に到着。鶴岡からは一度内陸部を走り、しばらくして庄内地域最大の都市、酒田に到着。酒田では乗客の3割ほどが下車した。酒田を出てしばらくすると、また海沿いを走る。また、風力発電をしていると思われる巨大な風車を多く見ることもできた。そして、新潟から3時間半で終点の秋田に到着。



秋田駅駅舎

秋田では1時間ほど時間があつたので、昼食を取ることにした。せっかくなのでご当地のものを食べたいということで、近くの稲庭うどんのお店に入店。とても美味しかった。



稲庭うどん

秋田からは特急「スーパーつがる1号」に乗車。去年のダイヤ改正で誕生した通常のつがる号より停車駅が絞られた列車である。

秋田を出ると、干拓などで有名な八郎潟を横目に見ながら、いきなり40分無停車の後、東能代に停まる。東能代からは山の中を走るため、雪の量が再び増えていった。電車は鷹ノ巣、大館、大鰐温泉の順に停車し、弘前に到着。途中の大鰐温泉ではホームに3mほどの雪が積もっており、さすが豪雪地帯といったところであった。弘前では多くの人が乗車し、指定席、自由席共に満席となり、自由席には通路にまで立ち客が出るほどだった。

弘前を出ると、30分ほどで新青森に停車。新幹線との乗り換え駅なので、多くの人が降りると同時に新幹線からの乗り換え客も自由席車両では多く見られた。(新青森～青森間は特例で、自由席に限り、乗車券のみで特急列車に乗ることができる)新青森から5分ほどで終点の青森に到着。秋田で1時間の休憩があったが、新潟から合計6時間の乗車は結構辛かった。



特急スーパーつがる号と青い森鉄道の車両



青森駅の駅名標

ちなみに、青森駅が頭端式ホームのため、駅名標の左側には何も書かれていない。地図を見てももらえればわかるが、青森駅の先は海になっていて線路を延ばすことができなくなっている。

青森でも時間があつたので、青森魚菜センターというところでのつけ丼を食べることにした。のつけ丼とは、市場内でご飯を購入し、後はお好みの刺身や惣菜を好きなだけのつけることができるどんぶりのことである。しかし、青森に着いたのが3時半で、のつけ丼を食べられる青森魚菜センターは16時閉店だったので、急いで向かったところ、市場自体はまだやっているとのことだった。ギリギリセーフ。しかし、ネタの数があまりないということだったが、せっかく来たので食べることにした。そうしてできたのが下の写真。



自分で作ったのつけ丼

とても美味しかったし、1000円分でこの量が食べられたのでお得だった。

5. 新幹線で優雅な帰宅

のつけ井を食べた後は青森から1駅乗り、新幹線に乗るために新青森へ移動。新青森では、青森名物？のりんごジュースのみの自販機があった。



りんご自販機

いろいろな品種のりんごジュースがあったのだが、今回はふじとつがるを買った。個人的にはつがるの方が美味しいと思ったが、ぜひみなさんも青森に行ったら飲んでみてほしい。

新青森からは「はやぶさ40号」に乗車。本当は2本後のはやぶさに乗る予定だったが、思いの外時間が余ったため、残っていたキュンパスの1回分の指定席枠を使い盛岡まで移動した。ちなみに、旅行した時は、東北新幹線の車両分離事故の影響で、東北新幹線と山形・秋田新幹線との連結を取り止めていたため、盛岡では、通常では見られない盛岡止まりの秋田新幹線を見ることができた。そして、急遽盛岡に来た理由はただ一つで、盛岡冷麺を食べたかったからである。ということで、駅近くの盛岡冷麺が有名な焼肉屋「ぴよんぴよん舎」に入店した。しかし、丁度夕食の時間だったので少し並んでおり、席に着いたのが25分前だった。駅まで歩いて5分かかり、提供時間を考えるとあまり時間がなかった。そう焦っていると、頼んで5分後に盛岡冷麺が運ばれ、結果的に乗車予定の新幹線には間に合った。みなさんはもっと余裕を持って行動しましょう。ちなみに、ここで食べた冷麺は過去1番の美味しさだったので是非行ってみてください。



ぴよんぴよん舎の盛岡冷麺

ちょっとしたトラブルはあったものの、無事に「はやぶさ44号」に乗車。車内は盛岡発車後の時点でほぼ満席だった。疲れたこともあり、うとうとしていると、電車は東京都内に入り、上野に停車。そこから5分ほどで終点東京に到着。慣れた土地に帰ってきたこともあり、少し安心した。東京からは総武快速線に乗り、市川で降りると同時に同行していた友達と別れた。市川からは各駅停車で西船橋へ行き帰宅した。

6. おわりに

長くなってしまいましたが、いかがでしたか？途中からご飯の話ばかりになってしまいすみません。来年度もキュンパスの発売があるかはわかりませんが、発売されたら東北の旅へと出かけてみてください。それでは、最後までお読みいただきありがとうございます。是非、みなさんの入部をお待ちしています！

あとがき

NO.239 新入生歓迎号はいかがでしたか？今回は旅行誌が多めの内容でしたが、どれも新たな気づきや知識があったのではないのでしょうか。まえがきでも書きましたが、鉄道研究部では部誌・模型以外にも合宿や研究発表などいろいろな活動を積極的に行っています。研究班も模型班もやりがいのある活動ばかりです。この部誌、あるいは展示を通して少しでも鉄道研究部への興味が湧いてきたのなら、ぜひ入部してみてください。南館1階の技術室と本館4階の文化系クラブ室でお待ちしております。

これをもってHINODE No.239 新入生歓迎号の結びとさせていただきます。

2025/04/16

研究班長 中野 壬月



Thank you for reading!

鉄道研究部 部誌「HINODE」No. 239 新入生歓迎号

発行年月日: 2025年4月16日

発行者: 市川学園鉄道研究部

発行責任者: 中野 壬月