

# 中大スカイブルー

2015.3 Vol. 9

*Chuo university Yokohama junior high school.*



中央大学附属横浜中学校 鉄道研究会

# 中大スカイブルー 2015年3月号

## (通算第9号)

### 目次

3…… JR千歳線 快速「エアポート」vs 北海道中央バス

7…… 武蔵野線について

12…… 暴走(房総)特急は危ない… 今年のダイヤ改正の影響

16…… りんかい線はJRになるのか？

19…… 冬休みの会津・新潟遠征

24…… 東京近郊最長大回り 第2回 東京ギガループ

30…… 「クハ」や「モハ」とは

34…… 奥付

表紙：寝台特急北斗星上野行き(2レ)・大宮

奥付：北越5号新潟行き(1055M)とはくたか14号金沢行き(1014M)・直江津

# JR 千歳線 快速「エアポート」 vs 北海道中央バス

中学3年 佐々木海都



札幌と苫小牧を結ぶ(※)JR 千歳線。終点の苫小牧では室蘭本線に、途中の南千歳では石勝線に接続し、函館や釧路方面と札幌をつなぐ大動脈となっています。その一方で、札幌～新千歳空港間では快速「エアポート」も数多く運転され、空港アクセス路線としての役割も担っています。

今回は、その空港アクセス列車の快速「エアポート」と、同区間を運行する競合相手である北海道中央バスを比較してみようと思います。

※正式な千歳線の区間は白石～沼ノ端

## No.1 》車両紹介

初めに千歳線を走る車両を紹介します。

### A. 一般車両

#### ① 721系

3両編成と6両編成が存在。6両編成はUシート(指定席)が連結され、日中は主に快速「エアポート」として運転されている。

#### ② 731系

キハ201系と連結が可能で、千歳線内では見られないが日本で唯一電車と気動車の協調運転を行っている形式。

#### ③ 733系

3両編成の基本番台と6両編成の3000番台があり、6連は721系と同じく主に快速エアポートとして運転されている。

#### ④ 735系

3両×2本のみのレア車両。アルミニウム製車体の試作車両として製造された。車体の側面に帯がないのが他の車両との相違点。

#### ⑤ キハ143形

室蘭への直通列車に使用される。千歳線への乗入は朝夕のみ。



▲733系と721系(新札幌にて)

### B. 特急車両

#### ⑥ 785系

#### ⑦ 789系 1000番台

札幌―旭川間のL特急「スーパーカムイ」として使用され、札幌から快速「エアポート」として千歳線内に乗り入れてくるほか、札幌―室蘭間を結ぶL特急「すずらん」としても活躍している。



▲789系 1000番台(札幌にて)

#### ⑧ キハ183系

札幌―函館間の特急「北斗」に使用されている。

#### ⑨ キハ281系

札幌―函館間の特急「スーパー北斗」として活躍。JR四国のキハ2000系をもとに設計された。



▲キハ283系(十三里にて)

#### ⑩ キハ283系

JR北海道の不祥事の始まりとも言える石勝線脱線事故で有名になってしまった車両。札幌―函館間の特急「スーパー北斗」および札幌―釧路を結ぶ特急「スーパーおおぞら」で使用されている。繁忙期にはキハ281系との混結も見られる。

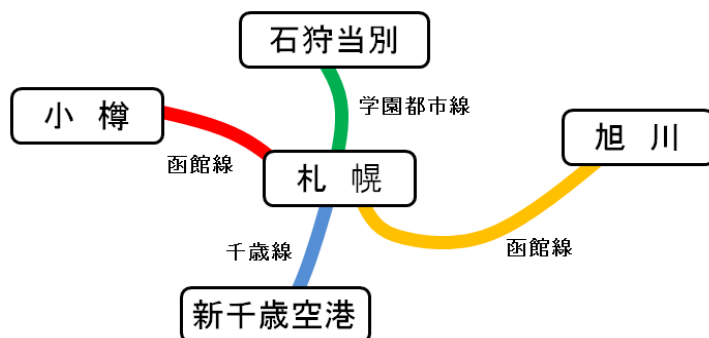
#### ⑪ キハ261系 1000番台

2007年に登場した割と新しい車両。札幌―帯広間の特急「スーパーとちかち」に使用されている。

## No.2 》快速「エアポート」について

続いては、今回の主役となる快速「エアポート」について軽くご説明します。

快速「エアポート」は、新千歳空港から札幌を経由し、小樽・旭川・石狩当別といった道内の各地を結んでいる快速列車です。新千歳空港～旭川間の列車は、函館線内はL特急「スーパーカムイ」として運転され、特急車両の785系または789系が使用されるので、特急車両なのに特急料金不要の乗り得列車の1つとして有名です(ただし5両編成なので繁忙期の混雑は異常)。それ以外の列車は721系または733系の6両編成が使用されています。



## No.3 》JR 千歳線 快速「エアポート」vs 北海道中央バス① ～所要時間～

さっそくバスとの比較に入りましょう。まずは競合対決で一番重要となるポイント、所要時間です。今回は千歳線ということなので、新千歳空港～札幌間で比較していきます。

まずはバスの場合。中央バスのサイトによると、所要時間は約80分です。一方、JR千歳線の快速「エアポート」の場合、JR北海道のサイトによると最速でなんと37分。ダントツでJRの勝利です。

ただしJRの場合、小樽や旭川などの遠方から直通運転を行っているため、特に冬季は数分の遅延なんて日常茶飯事。どちらかといえばバスのほうが時間に正確なのかもしれません。



▲ 5分遅れでやってきた快速「エアポート」。着雪量から猛吹雪のなか走り抜けてきた姿が想像できる。(新札幌～上野幌間にて)



▲ 列車遅延のため発車時刻が入れ替わる電光掲示板。2番目に表示されている162号は20分近く遅れてやってきた(新札幌にて)

#### No.4 》JR 千歳線 快速「エアポート」vs 北海道中央バス② ～運行本数～

続いては運行本数。

JR の快速「エアポート」の日中の本数は、小樽発が毎時 2 本、旭川からの直通が毎時 1 本、札幌発が毎時 1 本で、合わせて毎時 4 本。一方でバスの場合は、こちらも日中は毎時 4 本。

では、朝夕はどうでしょうか。快速「エアポート」は早朝・深夜を除きほぼ終日にわたって運転本数は毎時 4 本となっています。ではバスはどうでしょうか。時刻表を見てみると、夕方は日中と同じく毎時 4 本ですが、朝は毎時 2 本～3 本と少し本数が減っています。

よって、運行本数も JR の勝利です。

#### No.5 》JR 千歳線 快速「エアポート」vs 北海道中央バス③ ～運賃～

最後は運賃。JR を利用した場合は 1070 円。バスの場合は電車よりも若干安く、1030 円。

運賃はバスの勝ちです。

#### No.6 》まとめ

全体的には JR の勝利です。実際、新千歳空港から札幌への移動は JR が一般的のようです。

部誌を書くとき、書くネタを調べることで知識を増やしていく、というパターンも少なくはないようですが、僕はこの部誌を書く前から JR が圧勝することは知っています(てか北海道好きとしてはその程度のことは常識)。

ではなぜこの記事を書いたのかというと、JR 北海道は本当は凄い会社であることを皆さんに知ってもらいたかったからです。

不祥事が続く JR 北海道。一度大きく失われた信用は、はっきり言って全く同じ状態に戻すことはできません。ですが、少しずつ元の状態に近づけるように努力して行ってほしいと思いました。

※所要時間を除きほとんどがうろ覚えです。情報に間違いがあれば教えてください。



撮影場所 JR武蔵野線吉川美南駅にて 形式は205系M11編成である

今回は、武蔵野線（府中本町～西船橋）について紹介します。

1 武蔵野線に関する基本データ

区間	鶴見～府中本町（貨物線）旅客化× 府中本町～西船橋（旅客線）
軌間	1067mm
電圧	1500V
最高速度	95km
駅数	26
乗降客ベスト3	1 西船橋 2 北朝霞 3 南浦和
ワースト3	1 吉川美南 2 新小平 3 市川大野
貨物駅	3つ（梶ヶ谷・新座・越谷）
種別	各駅停車のみ かつては快速（H25.3.15まで） ※京葉線内は快速 武蔵野線内各駅停車
直通運転	京葉線 中央線（むさしの号のみ）

## 2 武蔵野線あるある

### 1 長年顧客満足度ワーストをとり続けている路線。

(理由) JR東日本が長年武蔵野線を冷遇し続けているからである (26字)

#### ○冷遇され続けている原因と現在の状況○

原因 JR東日本が武蔵野線を儲からない路線だと考えている

状況 **※東京メグループ**で唯一新車 (E233系) が導入されていない。

お下りの塊 205系 (山手線・埼京線) 209系 (中央総武線・京葉線)

**※他の鉄道会社との結節点 (乗換駅) を多く持つ東京圏の路線のこと**

一般的に、京葉線、武蔵野線、南武線、横浜線のことをさす。



▲横浜線で活躍中のE233系 (関内)



▲山手線からのお下りのM34編成 (南浦和)

### 1. やたらと東西南北や新などの接頭語が付いた駅が多い。

〈まとめると下記のような〉

(何かがつく駅)

東〇〇 (4つ) 東所沢 東浦和 東川口 東松戸

西〇〇 (3つ) 西国分寺 西浦和 西船橋

南〇〇 (3つ) 南浦和 南越谷 南流山

北〇〇 (2つ) 北府中 北朝霞

新〇〇 (5つ) 新小平 新秋津 新三郷 新松戸 新八柱 (しんやはしら)

その他 (6つ) 府中本町 武蔵浦和 越谷レイクタウン 吉川美南 市川大野 船橋法典

(何もつかない駅)

なにもつかない駅 (3つ) 新座 (にいざ) 吉川 三郷

### 2. やたらと貨物列車が多くやってくる

・元々貨物線だからである。 また、臨時列車も多くやってくる。

・平日でも武蔵野線の駅には、多くの撮り鉄が集う時もある。(特に西浦和)

### 3. 『ギャンブルライン』とも呼ばれている! ?

沿線には府中競馬場 (府中本町) ・中山競馬場 (船橋法典) がある。



競馬開催時は、『競馬臨』が運転されている。蛭子能収さんに会えるかもしれない。

#### 4. ショッピングモールが多い

・新三郷（IKEA・ららぽーと）越谷レイクタウン（イオンレイクタウン）がある。  
どちらも武蔵野操車場の跡地を活用して、誕生した。

#### 5. 乗り換えなしで色々な場所へ行ける。

ネズミ王国東京ディズニーランド（舞浜）や幕張メッセ・マリスタジアム（海浜幕張）など  
但し、『西船橋行』『南船橋』という空気の読めないやつが来る時もあり、注意が必要だ。

#### 6. 風に弱い路線

京葉線内での強風による遅延も時々ある。

そのため、遅延時は西船橋駅で折り返し運転を行う場合もある。

最近京葉線沿線に防風の柵が徐々に設置され始めた。

#### 7. 快速列車を走らせよう

データイム（10時～15時）で毎時2本。（仮）

各駅停車との接続は東所沢と吉川美南で行う。（仮）

京葉線内も快速運転。（市川塩浜・葛西臨海公園・潮見・越中島は通過）

果たして実現するのか？それとも、夢でおわってしまうのか？

需要がなければ、恐らく夢で終わってしまうだろう。

### 3 現在活躍中の列車

#### 205系（0番台・5000番台）



205系M65編成（南浦和）



205系M9編成（新松戸）

205系0番台は京葉車両センターに8両編成が4本配置されている。

鉄道ファンから『メルヘン顔』と呼ばれている。（某夢の国のこと意味しているのか？）

（特徴）

- ・スカート装備していない。（武蔵野線には踏切がないから無くても大丈夫といえそうだ）
- ・6M2Tである（京葉線のトンネルの急勾配に対応するためである）

〈今後〉

廃車される可能性もある。

→車齢も若くわなく、老朽化も激しい。（お下がりだから、仕方ない）

205系5000番台は京葉車両センターに8両編成が36本所属している。  
山手線、中央総武線、京葉線からのお下がり（転属）である

（特徴）

M1～M27編成はぼろい方向幕となっている。  
M28～M36編成はLEDの方向幕となっている。  
但し、M35編成は『メルヘン顔』となっている。

（今後）

山手線などから転属車なので、廃車も否めない。  
インドネシアに譲渡される可能性もあるかもしれない。  
今後の動向には十分注意して頂きたい。

・209系（500番台）



209系のM71編成（西浦和）



珍客のミュートレイン（新座）

209系は京葉線のE233系導入に伴い、余剰となった3本が武蔵野線に転属。  
ケヨ31～33の中間車2両を廃車させて、8両編成にした。  
現在はM71～M73編成の3本が京葉車両センターに所属している。

（特徴）

- ・（パングラフ）シングルアームである
- ・（座席の硬さ）とても硬い —走るんですだから仕方がないw

ミュートレインは京浜東北線のE233系導入に伴って、余剰となった浦和電車区に所属の209系のウラ73が川越車両センター（宮ハエ）に転属した。これによって、誕生した訳である。

（ミュートレインとは？）

**MU**ltipurpose **E**xperimental **T**rain（多目的試験車）を略した愛称である。  
現在の主な仕業は、首都圏の路線で試運転することである。（不定期実施）

#### 4 貨物列車（武蔵野線で定期運用のある釜）



大宮更新色の1044号機（西浦和）



新鶴見機関区の2121号機（南越谷）



0番台（ゼロロク）の24号機（辻堂）



岡山機関区の13号機（府中本町）



高崎機関区の18号機（吉川美南）



安中貨物に充当された25号機（南浦和）

5最後に

今年度も中横鉄研の部誌を拝読して頂き、ありがとうございました。

来年度も引き続き、よろしくお願い申し上げます。

3月某日 萬澤

# 暴走(房総)特急は危ない…

## 今年のダイヤ改正の影響

中学3年 木下 優利



### 1) はじめに

こんにちは、木下です。いよいよ高校1年です、月日が経つのは早い…  
ということで今回は暴走(房総)特急が危ない(危機的状況な)ので、この話題を取り上げたいと思います。

### 2) 房総特急とは…

房総特急とは、千葉県の田舎(観光地)を結ぶ特急の総称であり、千葉県の南西部(内房地域)を結ぶさざなみ、南東部(外房地域)を結ぶわかしお、北東部(北総地域)を結ぶしおさい・あやめのことです。

#### ① さざなみ(内房特急)

さざなみは、内房線沿線の佐貫町(マザー牧場)や保田、岩井、富浦、千倉などの海水浴客のための特急として、東京湾の小波をイメージさせる名称で誕生しました。実はこの列車、名称は異なりますが戦前から快速(準急)列車として運転されており、1972年にエル特急(昼間に運行本数の多い特急)として誕生しました。東京アクアライン開通までは内房地域の輸送は電車が圧倒的に優勢であったため、増発や運転区間が東京~千倉間でしたが、アクアライン開通後は遠回りする電車が距離的に圧倒的不利になり、運転区間縮小や減便を余儀なくされてしまいました。

## ② わかしお(外房特急)

わかしおは、外房線沿線の東浪見、御宿などの海水浴客のための特急として、外房線電化の1972年にエル特急としてこちらも誕生しました。現在も変わらず運転区間を変えずに運転されています。

## ③ しおさい(北総特急)

しおさいは、総武本線経由で東京～成東(銚子)間を結んだ特急で、総武本線の全線電化となった1975年にエル特急として誕生しました。急行列車の全列車のしおさいへの統合やホームライナー制のしおさい(ただし特急列車として)を運転するなど好調に見えましたが…

## ④ あやめ(北総・鹿行特急)

あやめは、成田線経由で東京～銚子・鹿島神宮間を結び、茨城県南東部の鹿島地域への輸送を目的とした特急で、当初は新宿や両国始発がありましたが利用者の減少が著しく見られたため、現在は朝と夜のみの運転でホームライナー的存在になりましたが…

使用車両は各系統いろいろな遍歴をもっている(ただまとめるのが面倒なだけ)のですが、現在は臨時電車でしか活躍していない183系が共通として活躍していました。ですが、1993年に255系、2005年にはE257系を導入して、老朽化した183系を追いやりました。(2014年現在、あやめはE257系のみで、あやめを除く3系統は255系・E257系が運転を担当)



図1: 255系(左)とE257系(右)

ももとは総武快速線(千葉)経由で運転をしていましたが、現在JR東日本で最も空気を運んでいる成田エクスプレスの誕生・全盛期を迎えるにあたり、総武線において線路容量の不足により、さざなみとわかしおを京葉線経由に変更し、現在に至ります。

### 3) 今年(2015年3月14日)のダイヤ改正で…

今年の3月14日のダイヤ改正は、北陸新幹線の開業、東京上野ラインいや上野東京ラインの開業、寝台列車の廃止など大幅な改正を行った矢先、房総地域でも大きな改正を行って大きな衝撃が走りました。その内容は…(掻い摘んでお話をしています)

#### ① あやめの廃止

ホームライナー感漂わせていたあやめが、とうとう2本とも廃止されました。乗車率の低下のようです…、また代替として普通列車(快速)の運転がなされるようです。

#### ② さざなみの運転区間縮小

沿線人口の減少、高速バスの利用者の増加、東京アクアラインの開通による自動車利用者の増加による乗車率減少の減便が相次いださざなみが、全列車において東京～館山間から、東京～君津間に運転区間が縮小となり、ホームライナー感が漂ってしまいました。朝1本と夕方1本ぐらい館山行を残して、その他のさざなみの列車をホームライナーに格下げした方がいいと思います。

(土休日や繁忙期の臨時の新宿さざなみは、そのまま残存ということです。)

#### ③ わかしお、しおさいの減便(など)

わかしおは真昼間の1往復の廃止、しおさいは上下3本の運転の廃止を行いました。

外房地域も、新たな高速道路の整備を行ったので、わかしおもそろそろ危ないと思います。

また勝浦からの普通列車が一部廃止されました。そのため、全区間特急が増えることになりました。

しおさいは、乗車率の減少により上下3本の運転を廃止、またそれに伴い新宿発着便も廃止となったため、東京発着のみとなりました。また、全区間特急化したので成東からの普通列車が廃止されました。

#### ④ 内房線に普通電車として特別快速運転開始

さざなみの運転を廃止したために、代替として特別快速を走らせるとのことです。使用車両は横須賀線・総武快速線で活躍しているE217系です。僕としては特急の減便で運用に余裕のあるE257系を使えば、特急列車の車両なのに普通列車の運賃で乗れる乗り得列車として高速バスやアクアラインに少しでも対抗できるのではないかと思います。

停車駅は、東京、錦糸町、船橋、津田沼、千葉、蘇我、五井、木更津、君津、佐貫町、浜金谷、保田、岩井、富浦、館山です。(東京～木更津間は15両編成(グリーン車、トイレ有)、木更津～館山間は4両編成(グリーン車無し、トイレ有)で運転)

#### ⑤ 車両の列車系統別に(ほぼ)統一化

1993年より活躍している255系と2005年より活躍しているE257系の列車系統別に車両統一が進みました。さざなみは全列車E257系に統一、わかしおは上りの最初の1本以外はE257系、しおさいは上りの佐倉発東京行の列車以外は255系になりました。

そのため、さざなみの255系が今回の改正で廃止となりました。

## 4) 最後に…

今回はページの都合上、あまり詳しいことは書けませんでした。自動車や高速バスの利便性の向上により危機となっている房総特急を鉄道ファンとして見守り続けていきたいと思っています。またこの機会に皆さんも房総に出かけてみてはいかがでしょうか。

## 5) 相鉄線の近況

神奈川県のおっぽけな大手私鉄の相模鉄道を、沿線民として見て行く(鉄道ファンとしての方が正しい)このコーナーを今回の部誌より始めたいと思います。今回のネタは…**2代目そうにゃんトレインの登場**についてです！！

去年5月より走り始めたそうにゃんトレインがリニューアルしてきました。そのイベントが3月上旬にありました。ですがテスト前日だったので、僕は偉いので行かずに家で勉強していました。初代そうにゃんトレインは黄色のラッピングでしたが、2代目は青をトレンドとしています。



図2：初代そうにゃんトレイン(左)と2代目そうにゃんトレイン(右)

～ 参 照 ～

表紙の写真：千葉の観光列車の485系ニューなのはな号（内房線浜金谷駅にて）

図1：255系(京葉線舞浜駅にて、部員のM君が撮影)

E257系(京葉線舞浜駅にて)

図2：初代そうにゃんトレイン(相鉄線西横浜駅にて)

2代目そうにゃんトレイン(相鉄線二俣川駅にて)

# りんかい線は JR になるのか？

鉄道研究同好会 書記 中学3年 堀部 光徳

## 自己紹介と今回の動機

どうも、おはこんばんにちは～、鉄研で書記を務めている中3の堀部です。

ぼくは去年の12月末にりんかい線の国際展示場に行きコミックマーケットに行ってきた上に、ニュースで、JR がりんかい線を買収しようとしていると云う話を聞いたので、そのことを機にりんかい線に興味を持ち、今回りんかい線について記述しようと思いました。

## りんかい線について

りんかい線とは、新木場から大崎区間で JR 埼京線と直通運転をしている第三セクターです。

### りんかい線株主表

東京都	91.32%
東日本旅客鉄道株式会社	2.41%
品川区	1.77%
株式会社みずほ銀行	0.70%
株式会社三菱東京 UFJ 銀行	0.46%
株式会社三井住友銀行	0.34%
その他 41 社	3.00%



特に、東京ビックサイトで行われるコミックマーケットの時に、りんかい線は殺人級に混雑することで有名です（実体験です）。コミックマーケットは、ルールにより、車等ではなく徒歩や公共交通手段で来なければいけないと云うルールがあるので、コミックマーケットがある時は、東京ビックサイトの最寄り駅である国際展示場へ、一日で十数万人の人々が向かいます。それにより、りんかい線はコミックマーケットがある夏と冬は殺人級に混む訳です。

しかし、それには（りんかい線にとっては）いいところもある訳です。何故なら、りんかい線は現在では、平成24年からずっと連続で黒字路線であるのですが、（ですが、昔は赤字路線で、現在大量の負債を抱えています。）りんかい線の一年間の収益の約四割はコミックマーケットがおこなわれる時期に稼いだ収益だからです。コミックマーケットは夏と冬の二回なので、一回のコミックマーケットで、一年間の収益の約二割を上げていると思うと、なんだか恐怖すら感じてしまいます。

## りんかい線がJRになったら

ぼくは、TOKYO MX NEWSで、JRがりんかい線を買収する為に大株主の東京都と交渉をしているというニュースを聞いて、「りんかい線はJRになるのかならないのか、もしなったらどうなるのか」と、いう思いが生まれました。

この章では、りんかい線がJRに買収された場合について書こうと思います。

もし、りんかい線が買収された場合、りんかい線が買収された事により、羽田アクセス線とりんかい線が他の線と直通運転し、ルートが三つ生まれます。

そして、この計画のことを羽田アクセス線構想といいます。

一つは、「新宿～大崎～東京貨物ターミナル～羽田空港」

二つ目は「新木場～東京テレポート～東京貨物ターミナル～羽田空港」

三つ目は「東京～東京貨物ターミナル～羽田空港」

という風に結ぶルートです。

そして、そのルートが出来た場合、（ものすごく雑に）大きく分けて、2つのパターンが考えられます。

- (1) りんかい線と羽田アクセス線がJR東の路線になった場合で、もし、こうなった場合、りんかい線の運賃がJRと同じ運賃のレベルとなります。そうすれば、それにより、りんかい線の利用者が増加するでしょうし、運賃を2回支払う必要がなくなります。ただ、そうなった場合、羽田アクセス線に乗り入れに上乗せ分の運賃が付くと思います。それに、そうになってしまえばりんかい線の売上がこれまでより低くなってしまい、りんかい線の負債の返済に時間が掛かってしまいます。

(2) JR がりんかい線を買収した後、りんかい線が JR の路線としてではなく、一つの鉄道会社として JR と相互直通運転をして、羽田アクセス線と繋がる場合、おそらく、今のりんかい線の料金に追加料金が加わる可能性があるため、私達の様な利用者にとっては、あまり嬉しくない結果になるかもしれません。それに、そのせいで、羽田アクセス線の利用者が予想以上に少なくなるかもしれません。

ただ、りんかい線にとっては、どうせ、コミックマーケットにいく様な人達は交通機関に必要な費用が数十円程度上がった位じゃ、コミックマーケットのに行くのをやめることは余程のことがない限り（絶対に）ないので、利用者数は殆ど変化せずに料金が上がって、結果的に、りんかい線の売上が上がるだけになる可能性があるのです。

## あとがき

今回は、りんかい線についての記事を書きましたが、実は、この記事は、前回の一月号に掲載する予定の記事だったのです。何故、前回の部誌に載せず（というかサボタージュして）に、今回の部誌にのせたかという、色々理由があるのですが、メ切日に体調が悪くなってしまったのが一番の理由です。

それで、前回に書いた記事に軽く書き加えただけなので、今回の記事はいつもよりも早く上がって、（その代わり、クオリティーが……）余裕を持つことが出来ました。

話は変わりますが、JR東が2014年の8月に発表した、羽田アクセス線構想と云う計画について、その計画の費用は3200億らしく、JR東は費用がかかり過ぎて負担しきれない為、都や政府と分担してやる予定らしいのですが、どうやらこの計画、完成予定が2024年で、2020年の東京オリンピックに間に合わないらしいのです……

しかし、まあ、何時だってタイミングが合わない時はあります。そして、実際、この計画により、便利になったと感じる人も居るはずですよ。

ですので、JR東には、この計画で少し泣いてもらいましょう。

# 冬休みの会津・新潟遠征

中2-E 北川大暉

## <前書き>

こんにちは、北川です。今回は大晦日に行った。会津・新潟の遠征について書かせていただきます。なお、ダイヤ改正前のダイヤですので、今とは運番が違うところがあります

では、本題へいきましょう。

### 1、郡山へ



まずは、大森駅の始発列車 4 時 28 分発、大宮行きの 400C に乗って上野に行き、そ



こから宇都宮線の始発列車、上野 5 時 10 分

発の宇都宮行の 521M(U 編成 15 両)に乗って宇都宮へ、そこで烏山線のキハ 40 系を撮って、そこから黒磯行きの 1529M

(205 系 600 番台 4 両)に乗りました。



いいんだか悪いんだか川越車両センターからの転属車でした。黒磯からは郡山行



き 2127M(僕が乗ったのは E721 系 2 両)

に乗って郡山へ行きました。次に乗る磐越西線が発車するまで 40 分あったので撮影したり、昼ごはんを買いました。



## 2、新津へ

次に乗るのは 9 時 1 分発会津若松行き

1225M (719 系 4 両) です。雪の

ため 2 分おくれで郡山駅に入線して来ま

した。 郡山を定時に発車。次の喜久田

までは晴れていたのにその次の安子ヶ島

から大雪になり、そのせいで対向列車の

いづライナーが遅延し、5 分遅延してしま

いました。





その後も対向列車のおくれや、雪のせいで最終的に40分も遅れて会津若松に到着しました。そのため、快速あがのに乗り継げませんでした。

会津若松で乗り継げなかったのですが、代行バスを用意してくれたので、新津まで行くことができました。そして新津に着くと、次に乗る快速くびき野の発車時間まで1時間くらいあったので撮影しました。

### 3、水上へ

そして、14時27分になり、快速くびき野2号が入線してきました。そして長岡に着き、水上行き(普段は越後中里行き)を待ちました。そして2時間程列車に揺られて、水上に到着。高崎行きを待ちます。



## 5、大森へ



水上からは750M（115系3両）で高崎へ、さらに高崎線、京浜東北線を乗りついで大森までかえりました。

## <後書き>

最後までお読みいただきありがとうございました。皆さんも18切符や、北東パスなどを使って遠征に行ってみてはいかがでしょうか。ここら辺では見れない車両や聞けないモーター音などを見たり、聞いたりできるので、結構たのしいですよ。なお、国鉄型については次回書かせていただきます。

## 自己紹介

名前 北川大暉（きたがわひろき）

好きな路線：西武池袋線・東武スカイツリーライン・ほくほく線

好きな車両：西武20000系・東武30000系

好きなこと：鉄道に乗ること・テレビを見ること（ドラマ・バラエティー）

ひとこと

ぼくは大して知識もなく、写真もへたですが、ひとつだけこの部活の中で負けないところがあります。それはぼ~~っ~~ち一人で会津・新潟に在来線だけで行ったことがあることです。これから、どうぞよろしくお願いします。

# 東京近郊**最長**大回り

## 第2回 東京ギガループ

### 注意事項&お知らせ

- ・この乗車記にはう p 主のれいむたんちゅっちゅが含まれています。  
嫌なら(°Д°)ですう。
- ・筆者という一人称が合わないので今回からう p 主です。ハイ。
  - ・実は2人体制だったので今回から会話式だよ
  - ・仕様揃えるためにMS明朝使ってみたけど見づらいね

### 登場人物紹介

う p 主(=筆者 軽部 樹):この旅行記の筆者。鉄研の副部長だがその存在価値は微妙。宿題やれ。本編には出ない。というか出るな。切符の変人で2月に何をトチ狂ったか横浜→東京で寝台列車に乗ったとか。

菊池令司(≡筆者、以下菊):この旅行記のツアコン。断じてう p 主のような変人ではない。某鉄道会社の路線図製作担当兼子会社の駅弁屋社長。元ネタはう p 主のHN(ハンドルネーム)。

みすば〜ふる(ゲスト、以下八):この旅行記のゲスト。実際にロケではゲストがいたが、キャラはまったく違う。そもそもゲスト氏は鉄分少ない。本編のようなバリバリの鉄っちゃんなわけがない。元ネタは略称でお察し。

### 茶番

菊:「さあ始まりました第2回!今回から茶番だよ!」

八:「わーぱちぱちー(棒)」

菊:「どうしてそんなにテンション低いんですか!第1回でカットされたけど常磐線で結構はしゃいでたじゃないですか!」

八:「それはいいのよ……で、何よこの本名モロバレな略称と非公式な路線愛称!」

菊:「うるさいなあ電車とホームの間の妖k<<レ°チェーン」

八:「今度言ったら四重結界ね(=コッ)」

菊:「スマセンデシタ!」



### 3、※東京ギガグループ

2014/12/31 AM7:29 at 友部駅

菊：「寒っ」

八：「寒っ」

菊：「ちゃっちゃと駅舎入りましょうか」

八：「そうね、ってアレ、E501系じゃない！」

菊：「あら珍しい、1本以外歌を忘れた電車……やっぱりこいつも忘れてるか」

八：「ここの待ち時間は22分、駅舎内のベンチに座布団が置いてあるのはうれしいわね」

菊：「まあ22分なんて10行もあれば暇潰せるんですけどね」

八：「メタい！」



水戸線 736M 勝田発小山行 友部→小山

K535 クハ411-1625

八：「やっぱり水戸線は415系ねー」

菊：「E531系じゃ※電気消えませんかね。あ、取手～藤代で最後の電気消える車両は651系みたいですよ」

八：「小山～小田林ね、※交直切換はやっぱり電気が消えないと！」

菊：「分かりますその気持ち！」

八：「で、この列車は羽黒と下館で待ち合わせね。小山着は9:06。※セクション通過は4分ごろかしら」

菊：「ですねー」



## AM9:06 at 小山駅

菊：「この先川越以外は買い物できますけど、ちよくちよく買っておきますか」

八：「そうね、って一本後なら 115 系じゃない！くやしー！」



## 両毛線 上越線直通 442M 小山発高崎行 小山→高崎

### R15 クモハ107-115

八：「107系はロングだから嫌いなのよ……3ドアロングだけは許せない……」

菊：「っ『※左沢線キハ101』」

八：「げっ、スーパーロングシート」

菊：「乗車経験は、ありまあす(キリッ)」

八：「あのネタ古いわよ……」

菊：「某リケジョは置いておき、栃木で東武スペーシアいましたけどそれ以外はまともにネタがないですね」

八：「あとはわたらせ鐵道くらいだけど、冬はトロッコが来るわけでもないし……」

菊：「新前橋電車区もこっちからじゃ撮りにくいですしねえ」



## 4、ギガグループから外れて

### AM11:15 at 高崎駅

菊：「時間もちょうどいいですし、高崎線でお昼としますか」

八：「高崎といえば※だるま弁当……だけど荷物になるのよね」

菊：「手軽に食べられるおにぎりとかが一番でしょうかね」

高崎線 東北本線直通 894M 高崎発上野行 高崎→大宮

L01 クハ E233-3017

八：「だるま弁当もいいけれど、ネタなら高崎所属の客車ね」

菊：「おっ、1両手前にいる！ラッキー」

八：「SLを走らせたり※旧客走らせたりするのはいいけれど※キャンペーンキャラクターはどうにかならないのかしら……」

菊：「キャッチフレーズが『俺たちに、乗れ！』だとねえ……」

八：「ここもイマイチ魅力が……秩父のC58も冬季運休……」

菊：「あえて言うなら、大宮工場に元京浜東北線のクハ 209-7 が見えるくらいですね」



## 茶番

菊：「とりあえず第2回はここまで。第1回とまとめて振り返るよ！」

八：「まずは第1回分。私と菊池さんは北小金までは別行動よ。私は松戸で前泊。菊池さんは……」

菊：「コミケ上がりからの京浜東北線初電ですハイ。」

八：「桜木町 4:19 は流石に無いわね、乗る気しないわ」

菊：「乗りさえすれば3月改正から当日中に青森まで行ける鍵の列車なんですけどね」

八：「で、出発してから。菊池さんの乗った列車は新松戸発車後、武蔵野線で緊急停止ボタンが扱われて非常停止。若干遅れてついたけれど、北小金からの列車は遅れなかったのよね」

菊：「余裕あり過ぎて逆に我孫子で1本前の列車に乗れましたからね」

八：「ただ、我孫子の唐揚げそばは触れてほしかったわね」

菊：「どうもう p 主の体質が原因らしいです。本人曰く『唐揚げそばの唐揚げ1個でも食べきる自信がない』とかなんとか」

八：「それに前回誌に経路とか大回り乗車の説明がないのはどうなのかしら？これは問題だと思うけれど。この前吾妻線で大回り乗車だと言い張って不正乗車したバカが居たそうだけど」

菊：「これはどう考えても私が悪いですね。ということで第2回分。友部～大宮です」

八：「圧倒的両毛線の写真不足。まあネタになるようなところも水戸線や房総に比べれば少ないから……ただまともな写真が高崎の旧客しかないというのはいただけないわ」

菊「新前橋で高崎車両センターの写真が4日後に通ったのに無いのも私が寝ぼけてたからですね、大回り終了後1月2日に4時間寝坊して新幹線に飛び乗ったのも寝ぼけてたせいです」

八：「コミケ上がりで始発に乗るからそうなるのよ。成田でおとなしく臨時快速に乗っておけば2時間は遅く出れたわ」

菊：「次回は大船まで書くそうなので写真はなんとかなるそうですが……」

八：「大船から先は日が暮れているから沿線なんてまともになさそうね」

菊：「私は撮り鉄ではないので……そんなこと書いてたらもう枠がない！」

八：「茶番なんて入れるからそうなるのよ……ということで」

菊&八：「ご閲覧、ありがとうございました！」

## 第1回と第2回の補足的何か

- ・「菊池令司」というのはう p 主のハンドルネームである。う p 主はこれで呼んでほしいらしい。
- ・そんなう p 主は「喘息持ち」で「動けない駅弁屋」で「4ボス程度」で「曜日感覚があっても日付感覚がない」。
- ・ゆえに神嶺・臨界テイストになるのは仕方がない。花鳥風月氏、本当にごめんなさい。
- ・みすば～ぷる氏というのは言われなくてもあのお方である。分かる方だけ分かればいい。
- ・この旅行記はう p 主が動画作成のためのプロットとして書いた物だから、フィクション度 40%。
- ・両毛線の話がないのは沿線がつまらないから107系が嫌いだから。
- ・本文以外が長いのはう p 主のせい。

## 用語集

### ※東京メガグループ

東京メガグループ(横浜南武武蔵野京葉の4路線)に引っ掛けた外周路線のことで造語。

### ※電気消えません・交直切換・セクション

いずれもデッドセクションについてのこと。電化方式が交流と直流で異なるために、この区間(セクション)は電気が流れていないため、電車は慣性(惰性)で走行する。直流と交流については中2が勉強しているらしいが分かっていないらしい。E531系で電気が消えないのはバッテリーのおかげ。今回乗車した415系は電気が消える。そんな415系はついにE531系に置き換えられるとか。

### ※左沢線キハ101

山形県の北山形～左沢を結ぶ左沢線では、2ドアでロングシートなキハ101形が運行されている。

なんと約12メートル分あり、20人は余裕で座れる。うp主は乗車済み。

もちろん「ありまあす」は某研究者の会見が元ネタ。

### ※だるま弁当

高崎弁当(たかべん)販売の高崎名物駅弁。だるまの形を模していて、食べ終わると貯金箱になる。鉄道に関係ないが、上信越道横川SAの下りはたかべんが営業している。また上りは横川の峠の釜めしで有名なおぎのやが営業。

### ※旧客・キャンペーンキャラクター

高崎地区では青の12系客車、旧型客車とSLが所属しており、春から秋にかけて運転される。旧型客車は1955年以前に製造されたもので、SLも1940年製造のD51形、49年(ボイラーは44年→57年載替)製造のC61形で運行される。キャンペーンキャラクターの「出五一郎」「白井二郎」は、どうみてもカタいおっさん。

## 次回予告

菊：「一行はついに東京、神奈川入り！川越・八高・横浜・相模と205系とE233系の巣窟へ！短距離乗車と面白みのない沿線！うp主は5時間分も文を書ける能力があるのか！？実は高崎から西船橋まで205系とE233系とE231系しか乗っていません！次回、『爆走！サガミトロッコ！』お楽しみに！」

**(次回に続け)**

# 「クハ」や「モハ」とは

中学1年 林健吾



## 1. はじめに

今回は「クハ」や「モハ」のことをかきました。かこうと思ったきっかけは、それを見たとき、どういうことを表しているのか気になったからです。

## 2. 電車の場合

まず列車の車両にクハ481-105とかかかれているとします。ハイフン以外は、意味があります。意味で分けると①ク ②ハ ③4 ④8 ⑤1 ⑥105となります。次から番号ごとに分けてかいていきます。

### ①電車の種別を表す記号

ク・・・運転台付き車両（正しくは制御車といいます。ここから電車をコントロールします。基本的に先頭車です。）

モ・・・中間電動車（つまり、運転台は付いていないけど、モーターが付いている中間の車両）

クモ・・・運転台も付いているし、モーターもついている車両（制御電動車）

サ・・・モーターもない、運転台もない車両（一番静かです。）

### ②使い方（用途）を表す記号

ハ・・・普通車

- ロ・・・グリーン車
- シ・・・食堂車（現在、電車でこれを持っている車両はありません）
- ネ・・・寝台車（「ハ」「ロ」などの後ろに付く、特殊な記号です）
- ロネ・・・A寝台車
- ハネ・・・B寝台車
- ヤ・・・訓練車や職員用の電車
- ニ・・・荷物車
- ユ・・・郵便車
- ル・・・配給車

### ③電気方式を表す数字（百の位）

直流と交流という2種類の電気方式が存在しています。一見外観は同じ電車でも、基本的に双方に乗り入れる事は出来ません。ただし、特殊な装置をつけた「交直流」電車の場合は、どちらでも平気です。

1～3・・・直流      4～6・・・交直流      7～9・・・交流

※JR 東日本の最近の電車は記号の後に「E」（東=Eastの頭文字E）が付きます。

例：クハ E 3 5 1

※JR 四国製造の車両は、そのような分類を無視して、2000や3000といった数字をつけます。

### ④種別グループを表す（十の位）

一応基本的には、JRの電車というのは使う用途が決まっています。ですから、一部の特別な運用を除いて特急が普通電車として走る事はあまり無く、通勤電車が特急として走る事は、絶対にありません（私鉄は違います）。

0～3・・・通勤型・近郊型電車      5～7・・・急行型電車

5, 8・・・特急型電車      9・・・実験用車両など、特殊な電車

### ⑤設計の順序（一の位）

たとえば、山手線の車両（E 2 3 1系）の場合23という系列の1番目のタイプの車両と、表します。ちなみに、JR 東日本が製造した車両の多くは、クハE 2 3 1-501のように自社（EAST）を表わす”E”を付けています。これは気動車や新幹線も同じです。

### ⑥製造番号

その系列の車両の何番目に製造されたかを表しています。

### 3. 新幹線の場合

車両に221-41とかかかっているとします。これは、221-41となります。

①②③ ④

#### ①系列を表す数字（百の位）

電車や気動車と異なり、この1桁目の数字を見れば、100系なのか、200系なのかが分かります。ただし、0系新幹線の場合、「0」ではなく、一桁目を省略します。JR西日本やJR九州は車両の番号から素直に100系、800系と見ていいのですが、JR東日本が製造した新幹線は200系と400系以外は、最初にEをつけて、E1系、E2系、と新幹線の系列をつけています。ですから、車体の番号にE153-100とあったとしても、系列名はE100系ではなく、E1系です。

#### ②使い方（用途）を表す数字

- 1・・・グリーン車
- 2・・・普通車
- 3・・・ビッフェ・食堂車（営業運転はしていません）
- 4・・・2階建てのグリーン車
- 5・・・2階建ての普通車
- 6・・・2階建ての食堂車
- 7・・・2階建てのグリーン車と普通車の合造車

#### ③電車の種別を表す数字

- 1～2・・・制御電動車      3～4・・・制御車
- 5～7・・・電動車          8～9・・・付随者

#### ④製造番号

1000番から数えたりする車両もあります。

### 4. 蒸気機関車の場合

SLと別名で言いますが、これはSteam Locomotiveの略です。蒸気で動くものという意味です。蒸気機関車の形式は昭和3年以前と以後で違うのですが、ここでは昭和3年以後の分類を紹介します。D51を例とします。最初のアルファベットは駆動軸の数を表し、B=2軸 C=3軸 D=4軸 E=5軸 F=6軸 G=7軸 H=8軸です。駆動軸とは、大きな車輪の数の事です。

次の2桁の数字は



10～49 (タンク機関車)

50～59 (テンダ機関車)

60～62 (従輪が2軸の軸重軽減型テンダ機関車)

ちなみに、

\*タンク機関車・・・機関車自体に石炭と水を積載、ローカル線や短距離向き

\*テンダ機関車・・・機関車の後ろに石炭と水を積んだ炭水車を連結、幹線や長距離向き  
という意味です。また、その後ろの数字は、製造番号です。

## 5. 最後に

列車の車両にかかっている「クハ」や「モハ」の意味は何か分かりましたか。列車の下のほうに書かれているので、自分は普段そのような文字を意識してなかったのですが、調べてみるととても興味深いと思いました。



## 奥付

発行日：2015年3月24日

発行者：中央大学附属横浜中学校・高等学校鉄道研究会

代表：佐々木海都

編集：軽部 樹

著作権は各執筆者に帰属します

一切の複製・転載を禁止します