

中大スカイブルー

2015.1 Vol. 8

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 1 月号(通算第 8 号)

目次

3……【緊急特集】横浜市営地下鉄の今後のダイヤを再検証！

7……貨物列車について

13……相鉄線の動き 2014

18……京浜東北線について

21……For Haneda airport ～京急 VS 東京モノレール、仁義なき戦い～

24……東京近郊最長大回り 第 1 回

28……奥付

【緊急特集】横浜市営地下鉄の今後のダイヤを再検証！

中3 佐々木海都



▲新羽駅にて

先日、横浜市営地下鉄の27年度の予算についてのプレスリリース内にて、ブルーラインの急行運転についての詳細が明らかになりました。

また、紅央祭号でブルーラインの特集を行いました。それ以降にも今後の横浜市営地下鉄の車両やダイヤについて、明らかになったことが多々ありました。

そこで今回は、ブルーラインの急行運転についての話を中心に、横浜市営地下鉄の今後について再特集したいと思います。

No.1 》ブルーラインの新種別は快速！？停車駅も明らかに

初めに取り上げるのは何といっても急行運転についてです。

紅央祭号でもお話しましたので、今年の7月にブルーラインで優等列車の運転が開始されることは皆さんご存じだと思います。

[illegible]

これまた意外なことに、両端は各駅に止めて、代わりに都心区間の停車駅を絞っています。

ダイヤ的には、新羽始発の普通を新設し、急行列車は新羽で始発の普通に接続、上永谷で先行の普通を追い抜くという形になるのではないのでしょうか。

ではなぜこのような停車駅になったのか。僕は今回発表されたプレスから、その理由は以下の2つであると考えています。

2つ目は混雑緩和。

郊外で獲得した客が、都心で他路線に流れるのを食い止める…という役割もあるような気がします。

4

のダイヤ改正をきっかけに今後ブルーラインのダイヤがどのように変わっていくのか、楽しみにしていきたいと思います。

No.2 》快速運転に向けて

快速列車の運転に向け、ブルーラインでは電光掲示板の増設が行われています。

僕のような都会育ちの人間や、横浜駅などの主要駅しか利用したことがない人にとっては、増設？電光掲示板ふやすの！？と思うかも知れません。

でも実は僕も最近知ったことなのですが、ブルーラインのホーム上の電光掲示板は、他路線との乗換駅＋新羽・上永谷にしか設置されていなかったみたいです。

現状では、日中はあざみ野行か湘南台行しか来ないので、電光掲示板を見なくても来た電車に乗れば良かったのですが、快速列車の運転が始まるとそういう訳にはいきませんよね。

なので、今までホーム上の電光掲示板が設置されていなかった駅にも、電光掲示板の設置が進められています。

ちなみに、新しいタイプの電光掲示板は今までのとはデザインが異なっています。

No.3 》中期経営計画からわかる今後のグリーンラインのダイヤ

続いてはグリーンラインです。

中期経営計画にて、非常に興味深い記述を見かけました。

(10) グリーンライン輸送力増強の検討

平成26年3月にグリーンラインに増備車2編成を投入し、朝ラッシュ時間帯の混雑については一定程度緩和できましたが、乗車人員については毎年増加傾向にあります。

今後は、ラッシュ時におけるセンター北駅～日吉駅間での折り返し運転による増発や、6両編成化を検討するなど、混雑率を150%程度に抑制することを目標として、引き続き混雑緩和に向けた取組を継続します。

※混雑率150%は、おおむね「肩が触れ合う程度で、新聞は楽に読める。」程度の混雑率です。

(一般財団法人日本民営鉄道協会による)

グリーンラインの混雑率は、2011年のデータで157%でした。混雑率は増加傾向だそうなので、今は170%くらいはっているのでしょうか。

改善策の6両編成化については以前から検討されていますし、ホームや車両も元々将来の6両化が視野に入っていますが、気になったのは

「センター北駅～日吉駅間での折り返し運転による増発」

…おめでとうございます！！！！慶賀使(違

え？何がめでたいかって？

グリーンラインは、川和町始発の列車が数本設定されているものの、現行では途中駅で折り返す列車は設定されていません(そもそも折り返し可能な駅が少ない)

つまりこの折り返し運転が実現すれば、初めて途中駅の行き先が見られるようになります！

楽しみにしていきましょう。

最後までご覧いただき、ありがとうございました！



▲ブルーラインは路線が長いので、折り返し設備も多い。画像は新羽以降が不通となり、折り返しのため中線に入線する 3000N 形



撮影場所 JR武蔵野線南越谷駅 (EH200-4 ブルーサンダーである)

目次

1 DE10・HD300 2 EF200・EF210 3 EH200・EH500
4 EF64 5 EF65 6 EF66 7 EF81 EF510

1 DE10・HD300



八王子駅にて (DE10-1152) 八王子駅にて (HD300-8)

DE10は1966年登場。HD300は2010年登場。

HD300は老朽化したDE10の置き換えを目的に登場。

2 EF200・EF210



辻堂～藤沢にて（EF200-13） 新川崎駅にて（EF200-4）
東京夕発相模貨物行（結構短いw） （EH200-?号機との重連）

EF200は、EF65やEF66の置き換えを目的に1990年登場。
日中関東圏での運用は少ないので、注意して頂きたい。
現在東海道本線、山陽本線、根岸線（1往復）で活躍中（かつては武蔵野線も）
吹田機関区に2～20号機と試作機の901号機が所属。
※1号機は火災事故で廃車。ご冥福を祈る。又、現在19号機が休車になっている。

<性能>最大出力は6000KWである。1600t牽引を可能とした。
最大出力で走行すると、高圧降下起きるという問題が生じた。
過剰な性能の為、運転時はEF66（後に紹介）と同じ出力に制限されている。



古河駅にて（EF210-116） 辻堂駅にて（EF210-143）

EF210は1996年登場。EF200の問題点（傍線部の様な）を解消した。
現在は、岡山・新鶴見・吹田機関区に所属している。
『桃太郎』の愛称で親しまれている。（一般公募の結果に因る）
現在は東海道本線や山陽本線を中心に活躍中である。

3 EH200・EH500



西浦和駅にて（EH200-901）北千住駅にて（EH200-18）



行田駅にて（EH500-7） 浦和駅にて（EH500-75）

※安中貨物（泉～安中）2次型

EH200はEF64重連運転解消の為に2001年登場。
山岳路線の中央東線や高崎線・上越線その他武蔵野線、根岸線などで活躍中。
鉄道ファンからは『ブルーサンダー』として親しまれている。
高崎機関区に試作機の901号機と1～24号機が所属している。

現在、根岸線（根岸）高崎線（倉賀野）東北線（宇都宮・郡山）京葉線（蘇我）
中央東線（竜王・南松本）しなの鉄道（坂城）武蔵野線・南武線（經由）
上越線（新潟タ・南長岡タ）常磐線（隅田川タ発）等で見られる。

EH500はED75の置き換えを目的に1997年登場。金太郎の愛称がある。
門司機関区（45～50号機・67～72号機）仙台機関区（901号機含めその他）
にそれぞれ所属している。

※安中貨物について

宮下（福島臨海鉄道線）～安中（信越線）を結ぶ貨物列車の愛称。どちらも東邦亜鉛の精錬所がある。大抵毎日運転される。牽引機はEH500（かつてはEF510）。

4 EF64

A



栗橋駅にて（EF64－1016）
※貴重な原色機である

C



新三郷駅にて（EF64－1031）
長岡車両センター所属（通称 ※死神）
・E331系長野へ廃車回送

B



府中本町駅にて（EF64－1003）
※『牛乳パック』の愛称をもつ

D



行田駅にて（EF64－38）加工済
高崎車両センターに所属の38号機
・臨時『みなかみ』（12系客車）

EF64は、1964年登場。写真A・Bは愛知機関区、写真Cは長岡機関区
写真Dは高崎車両センターにそれぞれ所属している。（2015年現在の情報）
〈A～Dの現在の主な仕業〉

A（愛知機関区 原色塗装）	コキ（コンテナ）・タキ（石油）の牽引
B（愛知機関区 大宮更新色）	Aと同じ
C（長岡機関区 通称『死神』）	※新津配給・廃車回送牽引など
D（高崎車両センター所属 0番台）	初狩工臨・12系客車牽引など

ほかにも色々な塗装があるが、キリがないのでここまで。（すいません。）

※死 神 長野への廃車回送の牽引機であるため、このようなあだ名がついた
※新津配給 新津で新造された車両を牽引する仕業のこと（新津→新津車両製作所）

5 EF65



関内駅にて（EF65-2139）
※根岸線一往復のコンテナ便



南越谷駅にて（EF65-2036）
※大きなパンタグラフが特徴である



新川崎駅にて（EF65-2121）
※原色機の青プレ（青いプレート）



武蔵浦和駅にて（EF65-2127）
※カラシ扉が特徴的である2127号機



西浦和駅にて（EF65-2081）
※EH200-6の無動力+空コキ



熱海駅にて（EF65-501）
※寝台特急（団体）『富士』（24系）

EF65は、1965年登場。原色機・カラシ扉など色々な塗装が多い。

ネタ釜が来るときは、多くのファンが集まるので注意。

老朽化が進み後継のEF210の置き換えによる淘汰が進んでいる。

現在、新鶴見・田端・高崎機関区などに所属している。

6 EF66



辻堂～藤沢にて（EF66-52）



新川崎駅にて（EF66-131）

EF66は、1968年登場。かつては寝台特急『富士』を牽引していた。

〈形式について〉

形式	備考
（左） EF66の0番台	『ゼロロク』の愛称 吹田機関区所属
（右） EF66の100番台	『サメ』の愛称 吹田機関区所属

『ゼロロク』は老朽化が原因で、廃車も多く出ている。そのような意味で『ゼロロク』は貴重な機関車である。『ゼロロク』が運用に入ると、沢山の鉄道ファンが集まる。

7 EF81 EF510（500番台）どちらも交直流の機関車である。



北小金駅にて（EF81-80号機）
※水戸工臨返空（6両編成）である



尾久駅にて（EF510-510号機）
寝台特急北斗星（上野行）である

EF81は1968年登場。門司・富山機関区や田端運転所などに所属している。主に黒磯訓練や水戸工臨の牽引機である（かつては『カシオペア・北斗星』の牽引機）

EF510は田端運転所に所属。現在は、北斗星・カシオペアの牽引を担っている。509・510号機はカシオペア塗装（銀色の塗装 銀釜）となっている。終焉迫る北斗星。力走する姿をもっと見せてほしいと思う。

相鉄線の動き 2014

中学3年C組 木下 優利

1) はじめに

こんにちは。木下です。今年もよろしくお願いします。←今更www

今回は東京上野ラインではなく上野東京ラインを取り上げるつもりでしたが、色々修正しなければならないので、鉄研ではある意味定評のある相鉄線について取り上げたいと思います。

2) 相鉄線の車両

相鉄は、2014年現在以下の車両を保有している。

- 1) 7000系電車 2) 新7000系電車 3) 8000系電車 4) 9000系電車 5) 10000系電車
- 6) 11000系電車

1) 7000系電車 8両編成3本(24両)

1975年～1985年に製造した車両。実は、東急田園都市線でいっぱいいる8500系と同年である。

相鉄線の通勤車大編成化や、軽量化の礎を築いた車両でもある。

ただし、現在現役で営業運転を行っているのは、1980年以降製造した後期車である。

日立製の抵抗制御、回転力の伝達方式は伝統の直角カルダン駆動方式であることと冷房ではなく扇風機であることが有名である。最近では、11000系に置き換えられてひそびそと暮らしているが、2014年ダイヤ改正から、古いくせに特急運用についているのは、ここだけの話…。



↑自重している時(左)と無理している時(右)のおじいさん(相鉄7000系) (撮影は鶴ヶ峰駅)

2) 新 7000 系電車 8 両編成 1 本、10 両編成 4 本、予備車諸々 (50 両?)

1986 年から導入された 7000 系のマイナーチェンジ車である。まず、前面の顔が大きく変わったり、地図式車内案内器、抵抗制御から V V V F インバータ (G T O サイリスタ) に変更、セミクロスシートを一部車両で採用など少しずつではあるが、様式を変えて製造された車両である。

また、この車両のうち 1 本は、ダイヤや運用にあわせて 8 両と 10 両を変更することができる。

しかし V V V F インバータなので、降雨や積雪時の空転がひどく、ここでは **空転電車** と呼びたいと思う。

最近、旧塗装 (赤身がある塗装) から新塗装 (ロゴにあわせて寒冷色) に塗装変更して、今年、最終編成の 7555F が塗装変更して全車新塗装化した。筆者の僕にとっては悲しいことである… (泣)。



↑ 赤かった若き (旧塗装) 時 (左) と今 (新塗装) (右) の空転電車 (相鉄新 7000 系) (撮影は鶴ヶ峰駅)

3) 8000 系電車 10 両編成 12 本 (120 両)

1990 年から製造した車両である。鋼鉄車を置き換えることを目的にして製造された。後継形式の 9000 系が導入されて以降も導入したので、前期と後期導入車の様式が違っている。全編成にセミクロスシートの採用、制御方式が V V V F インバータ (G T O サイリスタ) の為、非常にうるさい。ここでは **爆音電車** と呼びたい。また、この車両は旧型車の故障により代替として 13 本、1 本多く製造したが、2006 年に踏切事故の為、1 編成廃車を余儀なくされた車両でもある。



4) 9000 系電車 10 両編成 7 本(70 両)

1993 年から製造した車両である。大量に残っている鋼鉄車を置き換えるために製造された。

この車両から日立ではなく東急車輛(現：総合車両製作所 横浜)製となり、相鉄最後の直角カルダン駆動方式を採用している。新 7000 と 8000 系同様、旧塗装から新塗装に塗り替えられているものの、現在は 9705 F がまだ旧塗装のままである。また、無理して J R 線に乗り入れるために制御機器を V V V F インバータを G T O から I G B T に替えているのにも関わらず、走行音が全然変わらないという(笑)



↑ 赤かった若き(旧塗装)時(左上)と今(新塗装)

(右上と左下)の相鉄 9000 系(撮影は鶴ヶ峰駅)

※初期車 2 本は幕式のまま、新塗装化し放置している。

5) 10000 系電車 10 両編成 3 本、8 両編成 5 本(70 両)

2002 年から製造した車両である。J R 線乗り入れ計画の工事の目途が経ったため、J R 東日本 E231 系電車をベースにして(パクリって)いる。だがしかし、自動放送は、11000 系が導入してから付けたので以前は 209 系といっても過言ではない。また、この車両は J R 線に乗り入れるだろう。去年 4 月～9 月までウルトラマンのラッピング電車を走らせていた。この車両はよくラッピング電車の車両として使われるので、ここでは **広告電車** と呼びたい。



↑通常時(左)とウルトラマンラッピング時(右)の広告電車(相鉄 10000 系) (撮影は鶴ヶ峰駅)

※実は 10000 系も旧塗装があり、エメラルドグリーンと黄色が塗装されていた。

6) 11000 系電車 10 両編成 5 本(50 両)

2008 年から製造された車両である。JR・東急線乗り入れ計画の工事が経ったため、JR 東日本 E233 系電車をベースにしているが、厳密には東急線に乗り入れるためには安全性を向上させるための前面に貫通扉が設置不可なので、これも JR 線に乗り入れるだろう。どなた様でも乗りやすい車両になっている。だが、この部活では、**パクリ**や**真のカオナシ**などと呼ばれているのはここだけの話である。また、今年から相鉄線のキャラクターとして“そうにゃん”が誕生し、宣伝として**そうにゃんラッピング電車**を去年 5 月から走らせている。



↑通常時(左)とそうにゃんラッピング時(右)の相鉄 11000 系(撮影は鶴ヶ峰駅、三ツ境駅)

3) 相鉄線の将来 & 最後に…

ここでは、相鉄線の将来について筆者の僕が憶測で書きたいと思う。2018 年と 2019 年開業予定の J R・東急直通線により、相鉄線の開発が更に進むだろう。

その際、路線面では種別は、横浜方面系統で最速達の**特急**(朝ラッシュ時は**通勤特急**)、中等種別の**快速**、各駅

停車が運行され、J R線直通は恐らく湘南新宿ラインの新宿まで(東海道線や横須賀線品川・東京方面への乗り入れが検討されているが上野東京ライン等の兼ね合いで可能性は低いと思われる)乗り入れる事が決まっているので、**J R線内普通電車で相鉄線快速列車**のような形態が取られると思う。また、東急線乗り入れは、東横線と目黒線乗り入れが決定しているが、東横線は東京メトロ日比谷線乗り入れ復活？や副都心線、東武・西武線乗り入れなどダイヤが複雑であり、東京メトロや東武、西武が相鉄との乗り入れに難色を示している為、渋谷止まりとなり、目黒線乗り入れ主体になるだろう。その際、相鉄東急全線**急行**あるいは各駅停車になるであろう。横浜方面系統と直通系統との本数の調整で、西谷発着の各停も新設され、**特急**が途中二俣川だけでなくいずみ野、瀬谷等で接続および追い抜くなど特急列車の本来の特性がでてくるだろう。その他には、いずみ野線が湘南台から慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス、寒川・倉見地区への延伸も計画が復活するだろう。(やっと相模鉄道という正式名が活かされるだろう…)

車両面では、まずJ R線乗り入れの車両を更に確保するため、11000系を導入し7000系を追い出し安楽死(廃車)するだろう。さらに東急線乗り入れ用で新たに12000系(仮称)を導入すると思われる。この列車で30年以上経つ空転電車を追い出すと自分では思う。また、爆音列車や9000系も歳をとり老爺になるので大規模な更新をするであろう。そのため、地上運用は8000系と9000系、直通運用は10000系、11000系、12000系が就くだろう。

路線としては距離が短く、日中は人ではなく空気を運ぶ列車も只々ある相鉄線だが、沿線民として、鉄道ファンとして今後に期待し、見守っていききたいと思う。 ご覧いただきありがとうございます！！

京浜東北線について

中学1年 林健吾



川崎駅で撮影

1. はじめに

今回は京浜東北線についてかきました。かこうとしたきっかけは、最近興味をもった路線だからです。また、タイトルは「京浜東北線について」となっていますが、これからかかれていることには根岸線のことをかいているところがあります。

2. 概要

京浜東北線は、東京の電車特定区間内の運転系統（E 電）の一つであり、東京の都心を南北に縦貫し、北は埼玉県さいたま市、南は神奈川県横浜市・鎌倉市まで結んでいます。ラインカラーはスカイブルーで、車両の車体帯の色や駅施設などにおける案内に使用されています。山手線が並

行する田端駅・品川駅間は旅客営業規則の定める「東京山手線内」に含まれ、区間外よりも安い運賃体系となっています。

＊E電：1987年（昭和62年）の日本国有鉄道（国鉄）分割民営化に伴い、「国鉄（近郊区間の）電車」の略称である「国電」に代わるものとして、東日本旅客鉄道（JR 東日本）が決めた愛称。

＊東京山手線内：JR の旅客営業規則第 78 条第 1 項第 1 号に規定する区間で、この区間を発着する場合は運賃計算などに関する特例が適用される。

3. 運行形態

大宮駅・横浜駅間では、京浜東北線は東北本線・東海道本線の電車線として全区間で独立して走行できる専用の複線が確保されています。田端駅・品川駅間では、東京都心を環状運転する山手線と並行しますが、このうち品川駅以外では、同線と同一ホームでの乗り換えが可能な方向別配線となっており、旅客の利便性が図られています。

＊電車線：複々線で列車を系統別に分離して運転をする際に用いられる線路区分の名称。

・北行と南行

一般的に日本の鉄道では当該路線の起点駅から離れていく列車を「下り」、その逆を「上り」としていますが、東北本線と東海道本線の起点となる東京駅を挟んで運転する京浜東北線にはこの定義は当てはまりません。したがって JR 内部では大船方向への電車を「南行」（なんこう）、大宮方向への電車を「北行」（ほっこう）と呼んで区別しています。ただし、旅客案内上は原則として「大船方面行」「大宮方面行」などと表現されています。

・運転区間・頻度

首都圏の JR 線では、最も運転本数や保有車両の編成数が多い路線です。大宮駅・大船駅間を直通運転する電車のほか、南浦和駅・赤羽駅・東十条駅・蒲田駅・東神奈川駅・桜木町駅・磯子駅などを始発・終着とする電車もあります。車両基地の存在や折り返し設備の関係で、浦和駅・赤羽駅・川崎駅・横浜駅などの主要駅より 1 駅手前までの運行となる電車が多く運転されていることが特徴となっています。日中時間帯は南浦和駅・蒲田駅間が 5 分間隔、蒲田駅・磯子駅間が 5・10 分間隔で運行されており、この時間帯の 1 時間あたりの運転本数は大宮駅・大船駅間を直通運転する電車が 6 本（10 分間隔）、南浦和駅・磯子駅間の区間運転が 4 本、南浦和駅・蒲田駅間の区間運転が 2 本となっています。蒲田駅・磯子駅間についても基本的に 5 分間隔ですが、30 分間隔に蒲田駅で北に折り返す電車が設定されているため、10 分間隔となる時間帯があります。これは根岸線内の桜木町駅・根岸駅間にて高島線からの貨物列車の運行にダイヤを譲っているためです。

4. 路線データ

＊根岸線区間も含む

・区間（営業キロ）：大宮駅・大船駅 81.2km

- 軌間：1067mm
- 駅数：46（起終点駅を含む）
- 複線区間：全線
- 電化区間：全線（直流 1500V）
- 最高速度：95km/h
- 運転指令所：東京支社東京総合指令室（ATOS）

For Haneda airport

～京急 VS 東京モノレール、仁義なき戦い～

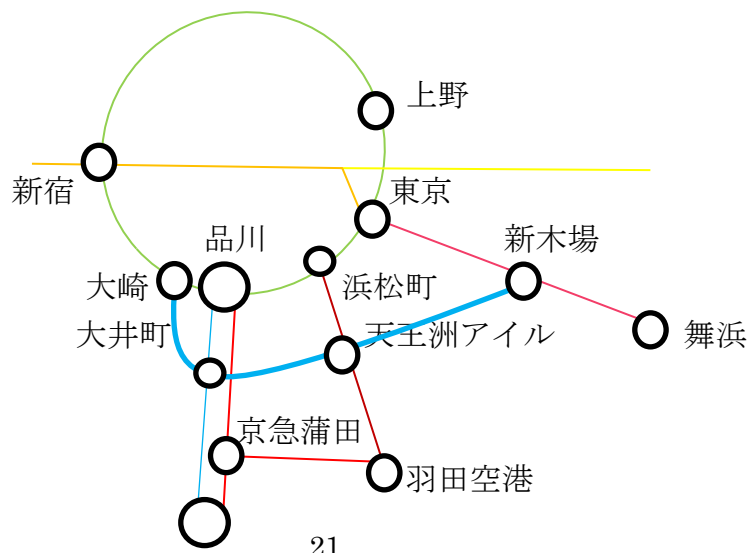
中 2 - E 北川ひろき



新年明けましておめでとうございます。北川です。

さて羽田空港へは、東京モノレール・京急が激しく競っています。今回は、運賃や時間、本数、成田空港へのアクセスなど、どちらのほうが便利か調べてみました。また、最後にはこれからの羽田空港のことについても書かせていただきます。

★位置関係(模式図)



★運賃編

まず、モノレール浜松町・品川から羽田空港までの運賃を調べてみました。モノレールは、モノレール浜松町から国際線ビル・羽田空港第1ビル・羽田空港第2ビルまで、ともに483円です。京急は羽田空港国際線ターミナル・羽田空港国内線ターミナルまで、ともに407円で、京急のほうが81円やすくなっています。

★時間編

次は、所要時間です。モノレールは、空港快速が浜松町から羽田空港第2ビルまで20分、第1ビルまで18分、国際線ビルまでは14分です。京急は、品川から国内線ターミナルまでエアポート快特が16分、快特が17分です。品川から国際線ターミナルまでエアポート快特が13分、快特が15分ほどです。時間も京急の勝ちです。

★本数編

モノレールは、日中浜松町を4分おきに出発します。しかし3本に1本は普通です。そのため優等列車は4分間隔の時と8分間隔のときがあります。それに対して京急は、日中の羽田空港行きは、すべて快特・エアポート快特などの優等列車ですが、横浜方面の電車と京急蒲田まで同じ線路を使うため10分間隔です。本数は、モノレールの勝ちです。

★成田空港アクセス編

成田空港へは、京急が都営浅草線、京成線を経由して直通していて、エアポート快特(京成線内アクセス特急)で羽田空港から成田空港まで、1時間35分ほどです。一方モノレールは、浜松町と東京・日暮里などで乗り換えしなければならず、あまり便利とはいえません。ここでは京急の勝ちです。

★TDR アクセス編

日本全国から、たくさんの客が来る東京ディズニーリゾート。その東京ディズニーリゾートへ

のアクセスはどちらのほうがいいのでしょうか？

モノレールは、天王洲アイルでりんかい線に、新木場で京葉線に乗り換えなくては、なりません。京急も品川で山手線や東海道線に、東京で京葉線に乗り換えなくてはなりません。しかも京葉線乗り場は、山手線乗り場から遠いので、こちらはあまり便利ではありません。ここではモノレールの勝ちです。

★結果

3勝1敗1引き分けで京急の勝ちです。横浜、横須賀方面からも1本でいけるので便利です。しかし、将来五輪の選手村ができる予定の台場へは、モノレールのほうが便利です。そのため場合によって使い分けることが大切だと思います。

★これからの羽田空港

これから、2020年の東京オリンピックにむけてJRも東海道貨物線経由で羽田空港へ直結する路線を造ると発表しました(2020年までの開業は難しいという話もありますが)。しかし、同じJR東日本グループである東京モノレールと対立してしまい、これでは共食いです。そのため、JR東日本の意図が気になります。また、東急も蒲田から京急蒲田までの蒲蒲線をつくると発表し、東急線沿線から羽田空港への利便性をあげようとしています。これらも含め、羽田空港のさらなる発展に期待しましょう。

～これからの予定～

3月号	関東の国鉄型について<特急型>
5月号	関東の国鉄型について<通勤・近郊型>
7月号	レールバスについて
紅央祭号	東武の特急型について
11月～2016年3月号	「走ルンです」について

あくまでも予定です。変更することがあります。

最後まで読んでいただきありがとうございました。

東京近郊**最長**大回り

第 1 回 常磐線を北上

2 年菊池令司(軽部 樹)

おことわり

この記事は筆者のとてつもないれいむたんちゅっちゅ愛に満ちています。

嫌なら(°д°)ですう。

前書き

どうもお久しぶりです。いろいろありまして部誌は書けませんでした。

というのも、素材の圧倒的不足が原因です。2013 年文化祭号の後は遠征が宿題を大量にためたため一回もなかったのです。

楽しみにされていた方、申し訳ありません。

ということで、冬に大量の素材補給を行いましたため、今回より復帰いたします。

大量とのとおり、複数回に分けての連載です。

今回の大回り乗車とは、東京・大阪・福岡・新潟・仙台各都市圏において、同じ駅を 2 度通らなければ、最短距離の運賃で乗車できることを使った一種のお遊びです。詳しくは検索すれば多くのサイトでヒットすると思われます。

※なお、この旅行記では原則として正式路線名で表記します。

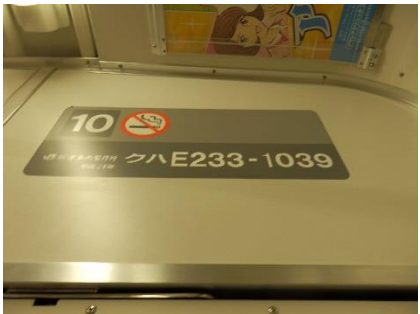
1、 大回り決行の朝 東神奈川→北小金



(東神奈川)



(東神奈川)



(新子安～鶴見)



(西日暮里)

自宅から自転車ですて神奈川駅へ。報告には「桜木町の自転車置き場にいた」「横浜羽沢に近い」などの報告もあるが、その自宅は不明である。

向かうはスタート、常磐線北小金。

ホームに下りれば3番線には夜間留置中の横浜線E233系(鎌倉車両センターH016編成)。この列車は横浜線初電の441K 八王子行で、発車準備中とすることで電気は消えている。

駅構内をうろうろしたり駅員氏と雑談したり自販機の味噌汁を飲みながら、約15分待って京浜東北線始発414Bに乗車。この列車は始発の桜木町を4時19分に発車し、首都圏の始発列車では一番早く動き出す。

東海道本線(京浜東北線)414B 桜木町発大宮行 ウラ139

クハE233-1039 東神奈川→西日暮里



(西日暮里)



(西日暮里)



(北千住～綾瀬)



(亀有～金町)

西日暮里で下車。千代田線に乗り換える。

さて、勘のいい方なら上野で乗り換えるべきと

言うだろう。しかし、これは始発ルート。

上野で常磐快速に乗り換えその先松戸で各駅停

車に乗ると、西日暮里乗換えより遅くなる。こ

のため今回は別運賃を支払い、北小金を目指す。

東京メトロ千代田線 565S 常磐緩行線直通

代々木上原発我孫子行 6008F 6008(綾瀬か

ら 6208 亀有から 6608) 西日暮里→北小金

夜はまだ明けない。夜は妖怪の時間。

こんなに列車も紅いから紅くないです緑です

北千住では地上に出るが、いまだに真っ暗であ

る。時刻は 5 時 38 分。既に東神奈川を出てか

ら 1 時間以上が経過していた。

2、 大回り開始！北小金→友部



(北小金)



(我孫子)



(羽鳥～岩間)

いったん北小金を出場。実はここまでは通称「北東パス」というフリーきっぷで移動した。

ここで「北小金→馬橋」の乗車券を買いなおし、再乗車。反対側の列車に乗れば馬橋まで5分、

2.9kmしかかからないが、これから36時間1分、1035.4kmをかけて向かうのである。6時10分、初電からまだ6本目である。

常磐緩行線 567S 代々木上原発我孫子行

6024F 6724 北小金→我孫子

我孫子で乗り換える。実際にはこの後の列車に乗るはずだったが、1本早い我孫子始発に乗れた。土浦を過ぎるころにはすっかり空も明るくなっていた。

常磐線 323M 我孫子発高萩行 K407

クハ E531-7 我孫子→友部

(次回へ続く)



奥付

発行日：2015 年 2 月 23 日(Web 掲載による改定用)

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