

中大スカイブルー



2015. 5 Vol. 10

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 5 月号

(通算第 10 号)

目次

- 3 ……特急レッドアロー「メトロちちぶ」は実現可能？
- 7 ……南武線について
- 11 ……東急に盪回しにされている DT 東急田園都市線について
- 16 ……新小岩にホームドアが！？
- 22 ……関東の〇〇シリーズ第 1 弾 関東の国鉄型、前編
- 28 ……東京近郊最長大回り 第 3 回 爆走！サガミトロッコ！
- 34 ……地下鉄について
- 38 ……鉄研に入って
- 41 ……奥付
- 表紙 ……箱根登山鉄道鉄道線・出山鉄橋
- 奥付 ……東京臨海高速鉄道りんかい線・東雲

特急レッドアロー「メトロちちぶ」は実現可能？

高1 J 佐々木 海都



▲秩父の山間部を走る特急レッドアロー「ちちぶ」(芦ヶ久保～横瀬間にて)

以前の記事で紹介した、特急レッドアロー「ちちぶ」号の地下鉄乗り入れ計画。

今回は、この「メトロちちぶ」号の計画が実現可能かどうか、改めて検証していきたいと思います。

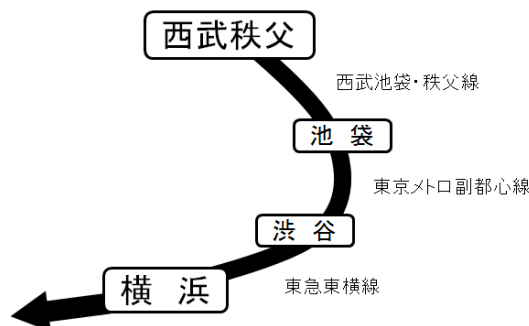
☆訂正

前回の記事で、キハ 283 系は特急「スーパー北斗」でも使用されていると記載しましたが、現在は「スーパーおおぞら」のみに使用され、定期列車では「スーパー北斗」からは撤退していましたので、この場で訂正させていただきます。

No.1》特急レッドアロー「ちちぶ」の地下鉄直通計画について

以前の部誌の記事でも説明しましたが、改めて計画について軽く説明しておきます。

2013年3月、東京メトロ副都心線を通じて、西武池袋線と東急東横線の直通運転が開始されました。この計画は、このルートを通じ、池袋と秩父を結ぶ特急レッドアロー「ちちぶ」号を横浜方面に乗り入れさせるという計画です。



No.2 》問題点① 過密ダイヤに組み込めない？東横線のダイヤの現状

では、この計画は実現可能なのでしょうか。まずは東横線の日中の運転形態を見てみましょう。

東横線は、日中は特急・急行・各停の3種別で運行され、それぞれ以下のような形態になっています。

・特急

川越市行（東武東上線直通）が毎時2本、小手指行・飯能行（西武池袋線直通）がそれぞれ毎時1本ずつ、合計で毎時4本が運転されている。

・急行

毎時4本で、すべて和光市行。特急と交互に運転される。

・各停

全部で毎時10本あり、以下のようにになっています。

渋谷行・新宿三丁目行・和光市行がそれぞれ毎時2本、石神井公園行・保谷行が毎時1本ずつ、菊名⇄渋谷間の区間列車（通称菊名シャトル。将来は相鉄直通列車に置き換えられる（需要ないし要らない。というか東横線に入ってくるな）とか、日比谷線直通列車の復活用のためだとか、色々な噂がある）が毎時2本。

すべて合わせるとなんと毎時18本。しかもその割には、東横線の退避駅（＝特急・急行などの優等列車が、各駅停車を追い越す駅）は自由が丘、元住吉、菊名の3駅のみ。日中でもこれらの3駅の退避設備をフル活用している状態。この尋常でない過密ダイヤに有料特急のダイヤなんて組み込めるわけがありません。

この計画と関係があるかは分かりませんが、祐天寺駅に待避線の設置工事が進められています。ですが、待避線の増設だけでなく、運転形態そのものを大幅に変更しない限り、特急レッドアローの乗り入れは難しいのではないかと思います。

No.2》問題点② どこで折り返す？足りない車内清掃時間

有料の特急列車ですので、始発駅での車内清掃は欠かせません。

しかし前述のように、東横線は18本／時の過密ダイヤ。終点の元町・中華街駅の折り返し時間は列車によっては5分もなかったはず。これでは新幹線のお掃除の天使たち（知らない人ググってね）ですら普通に間に合わない。

No.3》問題点③ 現行の車両が地下鉄乗り入れ非対応

地下鉄の路線を走行するためには、A-A基準という火災対策基準を満たさなければなりません。

しかし、現行の特急レッドアロー車両はもともと地下鉄への乗り入れが想定されていなかったため、この基準は満たしていないはず。また、副都心線・東横線の駅にはホームドアが設置されているため、ドアの位置も合わせなければならない。

つまりこの計画は、特急用の新型車両を新造しない限り実現はできないのです。



▲東横線に乗り入れる西武 6000 系。当然 A-A 基準を満たしている(新丸子にて)



▲現行の特急レッドアロー車両。A-A 基準は満たしていない(富士見台にて)

No.4》まとめ

このように、現時点では問題点だらけです。①、②はダイヤを頑張って見直せば何とかなりそうですが、③

は新たに乗り入れ用の車両を用意しなければ解決しません。

どちらにしても、現行の車両は老朽化が進んでいるので、そろそろ新型車両の発表があってもおかしくはあ

りません。後継車が地下鉄乗り入れ対応の車両になるのかどうか、公式発表に期待しましょう！

No. 5》番外編 北海道旅行記①

さて、話は変わりますが、僕が書いているような考察記事は他の部員の記事のように写真でページ稼ぎをすることができないので、ページ数の差を縮めるために年末年始に行った北海道旅行についての記事を書こうと思います。

行きは新横浜→横浜→浅草→鬼怒川温泉→会津若松→郡山→仙台→青森→札幌という滅茶苦茶なルート。滅茶苦茶だけど色々な車両に乗れるから乗り鉄としては有難い。

本当は新幹線で青森まで行って、そこから特急白鳥、という定番ルートで行きたかったけど、新幹線は金が掛かるという理由で親に却下された。後で計算し直したらどっちにしろ変わらなかったけど←

～2014年12月28日～

という訳で、まずは浅草から特急スペーシア「きぬ 105 号」に乗車。年末ということもあり車内は満席（出典：車内放送）。はたしてこの中にこれから北海道に行くという奴が他にいただろうか。

みんな帰省なんだろうだろうなと思いつつ車内を見渡すと、なんと半分以上が外国人。どうやらみんな日光に行くらしく、そのほとんどの方が呪文のように「シモイマイチ」と唱えながら下今市で降りてしまいました。なので下今市からは日中の空気エクスプレス並みの乗車率でした。

終点の鬼怒川温泉からは臨時快速「湯めぐり」に乗車。お座トロ展望列車という、お座敷・トロッコ・展望車両の3両が連結された車両（←解説いらなくね？）で運転され、僕はお座敷車両に乗りました。すると車内には「こたつ」が！寒かったのですぐさま飛び込むと、あれ？なんだか冷たい…？

実はこれ、通常のテーブルに布をかけただけの「こたつモドキ」だったのです！まあでも、ローカル線の素敵な企画に心は温まりましたけどね。

そういえば特急スペーシアの車内のトイレで「この照明を肉眼で直接見ないでください」と書かれた照明を直視してから何だか頭が痛い。このまま失明するのだろうか。そんな重い不安を抱えつつ（嘘）会津若松に到着。

会津若松からは、今年3月のダイヤ改正で廃止されてしまった快速「あいづライナー」に乗車。立ち客も出るほどの混雑でしたが、どうして廃止になってしまったのか。JRは頭がおかしいのか。

車窓をゆっくり眺めたかったのに、ほぼ全区間にわたって寝てしまいました。おかげで頭痛も治ったみたい。

まだページには余裕がありますが、記事の作成時間に余裕が無いので、この続きは次号へ。



▲乗車した臨時快速「湯めぐり」（会津田島駅にて）



▲「こたつ」が用意された車内



205系ナハ42編成（元ヤテ26編成）（西府）

今回は南武線について書こうと思う。

<基本データ>

区間	立川～川崎
軌間	1067mm
電圧	1500V
駅数	26（南部支線は除く）
種別	快速 各駅停車
乗降客数 ベスト3 ワースト3	1 川崎 2 立川 3 武蔵小杉 1 津田山 2 南多摩 3 稲城長沼
所属電車区	横ナハ（中原電車区）←最寄り 横←JR東日本横浜支社の事を意味する
主な駅の所要時間（川崎駅より）	武蔵小杉 12分（快速 9分） 登戸 28分（快速 22分） 府中本町 44分（快速 34分） 立川 58分（快速 43分）

南武線の駅について

駅 名	駅についての説明	快 速
川 崎	東海道線と京浜東北線はお乗り換え。ラゾーナ川崎も有名。	○
尻 手	南武支線はお乗り換え。貨物列車の撮影も出来る。	レ
矢 向	南武線で唯一横浜市内（鶴見区）に所在する駅。	レ
鹿 島 田	当駅から300m歩くと、新川崎駅に到着する。	○
平 間	当駅付近には新鶴見操車場が立地している。	レ
向 河 原	NEC（日本電気）玉川事業場の最寄り駅。	レ
武蔵小杉	横須賀線と東急東横線・東急目黒線はお乗り換え。	○
武蔵中原	中原電車区の最寄り。当駅止まりの電車は車庫へ入庫。2面4線。	○
武蔵新城	新庄（山形県、若しくは元プロ野球選手）とは勘違いしない様に。	○
武蔵溝ノ口	東急田園都市線（溝の口）はお乗り換え。	○
津 田 山	南武線で最も乗降客が少ない。緑ヶ丘霊園の最寄り駅。	レ
久 地	ウォッチ、今何時？→9時（久地）。	レ
宿 河 原	上りホームに2本の留置線がある。武蔵溝ノ口始発の列車が使用。	レ
登 戸	小田急小田原線はお乗り換え。一部当駅止まりの列車がある。	○
中 野 島	駅周辺には梨畑が多く点在する。かつては快速停車駅だった。	レ
稲 田 堤	京王相模原線はお乗り換え。横浜支社管轄駅の北限である。	○
矢 野 口	昨年11月から駅メロが『稲城繁盛節』に。ただ、即切りが多い。	レ
稲城長沼	上りは当駅で緩急接続を行う。当駅で夜間停泊する列車もある。	○
南 多 摩	近年、高架化された駅。多摩市ではなく、稲城市に所在する。	レ
府中本町	武蔵野線はお乗り換え。貨物列車の超有名撮影地。	○
分倍河原	京王線はお乗り換え。かつては京王線の特急は通過していた。	○
西 府	南武線で最も新しい駅。上り方面の超有名撮影地。	レ
谷 保	Y a h o o !（やほう）→Y a h o（谷保）。	レ
矢 川	当駅の近くを流れる『矢川』が駅名の由来である。	レ
西 国 立	国立市に所在すると思いきや、立川市に所在する。	レ
立 川	中央線・青梅線はお乗り換え。多摩地域有数の商業地域。	○

〈注意〉

一部適当に説明しているところがある。（武蔵新城・久地・谷保）

→これは、筆者がふざけているだけ。ウケを狙って書いた可能性は否めない。

従って、このような茶番はシカトする（既読スルーする）のが無難である。

205系（0番台・1200番台）



ナハ43編成（尻手）



ナハ46編成（谷保）

205系の0番台は1989年に南武線に導入。（6連×16本＝96本）

その後、山手線から6連×12本＝72両が転入。

昨年2月には横浜線のクラH26編成が南武線に転入した。

→約1年活躍して、既に長野総合車両センターにて廃車されている。

今年2月にはナハ5・6編成が武蔵野線に転属（M51編成）。（余剰分は廃車された。）

補足の写真



H11で代用。すいません。

（中山）



51Eの運用に就いたM51編成（東川口）

1200番台は、2004年に山手線の付随車の一部を改造して製造された。

鉄道ファンは1200番台のことを、『魔改造』と呼んでいる。

ナハ48編成は、2009年に郡山総合車両センターに回送された。

その後、仙石線に転属された。現在も活躍中である。

現在南武線で運用中しているのはナハ46編成とナハ50編成である。

ナハ47・49・51編成は既に長野総合車両センターにて廃車済である。

ナハ50編成は川越に疎開されていたが、5月7日（木）運用に復帰した。

209系・E233系



ナハ32編成（武蔵小杉）



ナハN12編成（鹿島田）

209系は現在中原電車区に1本所属している。（ナハ53編成→2200番台）
かつて、0番台はナハ32編成が存在した。南武線生え抜きの編成だった。
一度踏切事故（矢向～鹿島田）に遭い廃車が危ぶまれたが、何とか運用復帰を果たした。
だが、E233系の導入に伴い、ダイヤ改正前の3月3日（火）長野総合車両センターに廃車回送されてしまった。唯一の0番台だったので、生き残って欲しかった。

かつて、2200番台はナハ52（元ウラ22）編成とナハ54（元ウラ24）編成が存在した。どちらも京浜東北・根岸線からの転属である。
どちらも既に長野総合車両センターにて廃車されている。

南武線のE233系（8000番台）は昨年10月4日（土）より導入された。
現在勢力を拡大し、205系や209系を追い出している。
新津車両車両製作所で6連×※35本が製作される見込みである。

（特徴）

- ・最高時速は95km（1000番台の京浜東北線・6000番台の横浜線と同じ）
- ・フルカラーLCDを搭載。車内には液晶画面がある。（TVと行先案内の表示）
- ・側面には『NANBU LINE』のロゴが書かれている。

※E233系が導入される前、205系・209系が36本中原電車区に所属していた。
35本製造なので、1本だけ引き続き生き残ると思われる。

おそらく、生き残る編成はナハ53（2200番台）だと筆者は考えている。

（参考 205系の今後）

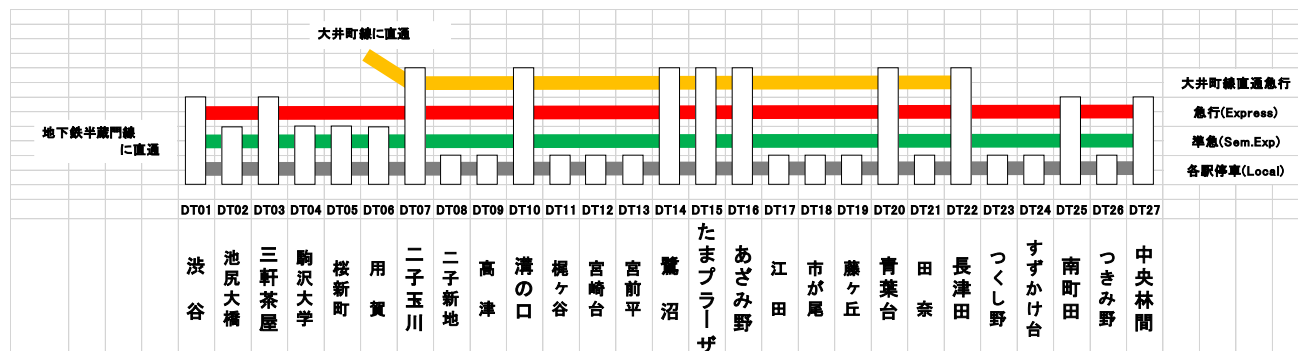
生き残っている編成の大半は新津配給でインドネシアに譲渡されると思われる。
魔改造編成（1200番台）は、仙石線に転属されるかもしれない。

終

東急に盪回しにされている DT

東急田園都市線について

高校 1 年 B 組 木下 優利



1) はじめに

こんにちは、木下です。今回は筆者の多忙により、写真とかはいつもより少なめ？というよりも、急いで作ったので誤字脱字が目立つのが心配なのですが…、東急の哀れな路線があったのでその路線の紹介(といっても大した蘊蓄を威張って語れないんですが……)をしたいと思います。

2) どれくらい冷遇されているのか…(路線&歴史紹介)

題のように、なぜ冷遇されているのかを説明していきます。東急田園都市線(上図参照)は東京都心で若者の街の代表格で東急の拠点である渋谷からサッチーピープルの街で知られる世田谷、横浜市の地味に開発されて威張っている青葉区を通り、神奈川県中部の中央林間を結ぶ路線とお決まりですが、元は戦前に玉川線と路面電車で現在の渋谷～二子玉川間で結んでいました。その後多摩ニュータウン(現在は田園都市線沿線一体や小田急線の新百合ヶ丘付近を指すが、この時は田園都市線沿線のこと)の開発を東急が独占で行うに当たって、ちゃんとした路線を敷くこととなり、1966 年～1984 年まで玉川線の路面電車から普通電車に変更し新玉川線への改称や、新線の西への延長など行いました(新玉川線と新線(田園都市線)は直通運転を行っていたが田園都市線に統合されたのはここ十数年前のこと)。またこの時現在の礎となる大井町線との直通運転、優等列車である快速(現在は急行)列車の運転なども、この頃から始まりました。このことの裏で営団地下鉄半蔵門線の延伸工事が行われており、初期は路線自体は営団持ちで、車両は東急管轄という体制で運営されていました。2003 年には半蔵門線押上延伸と共に東武伊勢崎線との相互直通運転が開始され主に急行列車が東武線に乗り入れ、南は中央林間・北は南栗橋と拡大して現在に至ります。

至って普通な路線に見えますが、2010 年に JAL(日本航空)の破綻により多くの株を持っていた東急電鉄は危機的状況にありました。田園都市線の長老 8500(車両は後に説明)の置き換えと東横線の東京メトロ副都心線との相互直通運転工事などの資金調達が困難であったからです。この時、東急は DT(田園都

市線)<TY(東横線)という利益の不等式を立て、田園都市線の長老を追放せず東横線に全てを懸けました。挙句の果てには田園都市線の東横線で走行しても大丈夫(サービス面において)な車両 5000 系を東横線に持ってこさせ、田園都市線は社歴 40 年近くなる長老が多く走る少子高齢化社会の某国のような感じになりました。

旧酷鉄の JR 東日本が毎回言ってる“サービス面の向上”が損なわれてしまったために冷遇されているのでは…という疑惑(真実だが…)が持たれたのです。

(東急線の車両のみのことを言っているので、他社(東京メトロや東武)の車両を入れるとそれほどではないが…)

3) 田園都市線を走り回るゆかいな仲間たち

田園都市線にはいろいろな車種の車両が走っています。

1) 東急 8500 系 (10 両編成 24 本、5 両編成 4 本)

1975 年に東急田園都市線・地下鉄半蔵門線直通用に導入が開始された車両であり、田園都市線の長老でもあります。当時導入を進めていた 8000 系をマイナーチェンジし、地下鉄に直通できる車両として設計されました。この車両は 1991 年まで増備されて全盛期は 400 両も活躍していたのですが、2003 年より東武線に乗り入れた時、バリアフリーに対応するのが難しいという老朽化などの理由から廃車や大井町線の車両を一新するため 5 両編成化されたり、地方の田舎の赤字の会社からその車両欲しいと言われたので東急はぐれてやりました(譲渡しました)。また長年活躍しているということもあり、ラッピングを施されたことも只々あります。また、制御機器が界磁チョップ制御であるため、年寄りのくせに早く走ろうとすると走行音が爆音となり非常にうるさく聞こえます。



図 1 : 東急 8500 系通常版(左)とラッピング電車“伊豆のなつ号”(右)の写真

2) 東急 8590 系 (10 両編成 2 本)

1980 年より導入された車両で 8090 系と呼ばれています。日本で初の軽量ステンレス車体であり、将来の東急東横線の現みなとみらい線乗り入れに対応した機器を搭載しています。しかし当初考えていた編成だとみなとみらい線の地下の勾配に耐えられない(登れない)危険性があったので、車両組み換えを行

い誕生したのが 8590 系です。またこの車両は先頭車の車両の番号が 8590、中間車の車両の番号が 8090 となっているのも特徴ですが、2006 年より東急 5050 系(現在東横線でよく見られる車両)を東横線に導入した影響で、大井町線と田園都市線へと転属し、大井町線の車両は後継車両に置き換えられ既にお亡くなりましたが、田園都市線で活躍する車両は現在東武線には乗り入れませんが活躍しています。

3) 東急 2000 系(10 両編成 3 本)

1992 年より導入された車両であります。東急 9000 系(東横線で活躍していたが、5050 系に追い出されて大井町線で活躍中の車両)をもとに地下鉄半蔵門線に乗り入れるための機器を搭載、乗り心地の向上などの改良を行いました。またこのころ東急では JR 西日本のように“古い車両を大切に使いましょう計画”を掲げて車両の寿命を延ばすために、車両をなるべく作らないようにしていました。そのためこの車両は 3 本しか作られず、またその影響で東武乗り入れを東武が拒否したため、8590 系と同様に押上までの区間で活躍することとなりました。



図 2：東急 2000 系(左)と東急 5000 系(右)の写真

(5000 系は全然来ないし、失敗するし 50000 系(後述)ばっかくるし何なんだよ…ということでマシな写真が載せられませんでした)

4) 東急 5000 系(10 両編成 18 本、8 両編成 4 本)

2003 年より導入された車両で、当時東急は車両の寿命を延ばす方針だったのですが、競争相手である JR 東日本が旧国鉄のおんぼろじじいの車両を置き換えるために車両を大量製造することに躍起になっていたのでライバル相手とサービス面で並びたいということで、新型車両を一挙に導入することになりました。それで JR 東日本の E231 系を盗作、参考にして東急線に対応するための工夫を凝らしました。またこの車両は東急初の液晶ディスプレイ(ドア上に付いている液晶画面)を搭載し、田園都市線の慢性的な混雑の緩和を行うため 6 扉車を 3 両組み込んでいるのが特徴の車両で、2003 年には 5000 系(田園都市用)と Y500 系(東横線で走っている青い車両)と 5080 系(目黒線用)、2004 年には 5050 系(東横線で多く見られる車両)など東急線を支える車両、いわば**東急の顔**と呼びたいと思います。

5) 他社の車両Ⅰ(東京メトロ車)

東京メトロの車両としては、1980 年より導入された 8000 系、2003 年より導入された 08 系が乗り入れてきます。8000 系は導入当初東西線で一時的に使用されていました。東西線の混雑緩和をもとに製造時期を前倒しして使用された遍歴を持っています。また電車において日本初のボルタレス台車(JR 東日本の車両で多く見られる台車)を採用しました。2004 年より車両更新工事が開始され機器や内装の更新工事がおこなわれました。08 系は営団地下鉄時代末期の 2003 年に導入され始め、東武線乗り入れによる車両数確保の為に導入されました。2000 年に発生した日比谷線衝突事故の教訓をもとに構造や安全性の向上を行った車両で、東西線の 05 系をベースに設計されました。



図 3：東京メトロ 8000 系(左)と 08 系(右)の写真

6) 他社の車両Ⅱ(東武車)

東武の車両としては、1997 年より導入された 30000 系、2006 年より導入された 50050 系が乗り入れてきます。30000 系は地下鉄半蔵門線に直通する為に設計されました。また東武初のワンハンドルマスコン(ブレーキとアクセルが一体化したハンドルのこと)と制御装置の VVVF インバータ制御(IGBT 素子)を採用しました。地下鉄半蔵門線との直通運転が開始する前は、本線(伊勢崎線系統)で活躍していました。そのため、この車両は 6 両と 4 両の分割編成の登場となりました。直通運転開始後順調に活躍していたのですが、後継形式の 50050 系導入後、直通運用からはほぼすべての車両が 50050 系に譲り、東上線や日光線、伊勢崎線の臨時快速等でひそびそと生活するようになりました。次に 50050 系です。この車両はもともと 2005 年より導入された 50000 系をもとに地下鉄半蔵門線・東急田園都市線直通対応の設備を付け加えた車両であり、50000 系をもとにリメイクされた車両は東武東上線の地下鉄副都心線・東急東横線直通対応の 50070 系や、同じく東上線で座席定員制の TJ ライナーで使用されている 50090 系など現在東武各線を支えていく**東武の若年層**として活躍しています。またこの車両は、初期に製造された車両と、2008 年度から製造された後期車に区分され、後期車は内装が 50090 系と同じになっています。



図 4：東武 30000 系(左)と 50000 系(右)の写真

4) 今後は…

今後田園都市線には、2020 年度までにホームドアが設置されることと田園都市線の 6 扉車を 4 扉車に置き換えることが東急電鉄より公式に発表されたので、車両紹介の補足ですが、東急 5000 系は 6 扉車の追加導入等で徐々に増備をされていったのですが、前述の通り、東急は田園都市線を放置して東横線直通工事を最優先にしたので、東急 5000 系の増備を中断したのですが、これを皮切りに増備が再開されるのではないかと思います。また東武 30000 系は 6 連と 4 連の分割編成の為、ホームドアのドア位置を考慮しないといけなくなるので、おそらく田園都市線には入線することができなくなるかもしれないですね…（ホームドアにはいろいろな種類があるが、ここでは東横線や目黒線で設置されているホームドアを設置する前提で話をしている。）

次に、田園都市線が小田急線の相武台前？まで更に延伸する構想があるようです。今後の変わりゆく田園都市線に期待したいと思います。

5) 最後に…

今後変わっていくだろう田園都市線を鉄道ファンとして、見守り続けたいと思います。ご覧いただきありがとうございました。次回号は何を書くか未定ですが、まあこんな形式で書ける話題を記事にしていきたいと思います。あ、あと、次回は相鉄線の近況多めに書きたいと思います…

新小岩にホームドアが！？

高1 書記 堀部 光徳

自己紹介と動機

どうも、おはこんばんにちは～。鉄道研究同好会で書記を務めている堀部です。

今回は、ぼくがネットでニュースを観覧しているときに、三菱重工が新型の革命的なホームドアを開発をしたことと、新小岩駅にホームドアが設置されることが決定されたのを知ったので、「三菱が作ったこのホームドアは、新小岩に設置されるかもしれないな……」という想いと、三菱重工が開発したホームドアを（個人的に）記念して、この記事を書こうと思いました。この記事では、ホームドアについてと、新小岩駅のホームドアの設置などについて、書いていこうと思います。

ホームドアについて

[名詞] ホームドア Home door （和製英語）

駅のホームからの転落や、列車との接触事故などを防ぐための手段の一つ。ホーム柵とも言う。なかには、ホームドアが開くと同時に、事故を防ぐために、可動ステップという板が下から出てきて、ホームと車両の扉の間の隙間を狭くするものなどもある。

ホームドアには、大きく分類して4種類あります。まず、その種類について説明します。

可動式ホーム柵

高さが胸の高さくらいのホームドア。フルスクリーンタイプよりは費用がかからず、比較的オーソドックスなホームドアです。建設費を削減したい新しい駅や路線や、元々ホームドアを設置していなくて、ワンマン運転化をする予定の路線などが、安全対策のために設置することが多いタイプです。

日本では、扉の部分がガラスではない場合が、扉がガラスになっている場合より多く、（扉がガラスであるホームドア自体が少ないと言っているわけではないです。）海外では、扉がガラスになっている場合が、日本より多いように思います。



扉がガラスでない場合のホームドア ブルーライン センター北駅にて撮影



扉がガラスの場合のホームドア 有楽町線 市ヶ谷駅にて撮影

どこでもドア



出典 三菱重工の公式 HP より

ぼくが先ほど書いた、三菱重工が開発したホームドアについて説明します。そのホームドアは、一応、可動式ホーム柵に分類されると思いますが、今回は、とりあえず別にして書きます。

そのホームドアの名前は、「どこでもドア」（三菱重工が発表した公式の名前です。）といいます。何故、この名前になったかというと、2ドア車でも3ドア車でも4ドア車でも、車両の扉の位置に対応して、ドアを開くことができるという優れた機能を持っているからです。それ以外には、荷物や人が不用意に近づいた場合に、感知センサーが反応して、近づいた対象に対して注意を勧告したり、扉のガラスの部分に、注意を勧告する文字をするなどの安全対策の機能が搭載されているらしいです。何を言っているのか、よく分からない人もいるかもしれないので、もっと分かりやすく言うと、「どこでもドア」は扉が二重構造になっており、この扉の開閉の幅を調整することができるので、ドアが違う車両にでも対応ができるという仕組みです。

フルスクリーンタイプ



南北線 市ヶ谷駅にて撮影

天井までを覆っているタイプのホームドアです。このフルスクリーンタイプには、上まで完全に密閉して、ホームと線路上を完全に分断する密閉型と、上の写真のように、天井とホームドアの上の部分に隙間がある半密閉型があります。

このタイプは、ホームを密閉することにより、空調の調整や、列車がホームに来た時の突風を防ぐことや、突き落とし事故や自殺者などによる人身事故を防ぐ能力が、ホームドアの種類の中で最も高いです。

しかし、それと同時に、このタイプは、ホームドアのなかで最も設置費が掛かるタイプでもあるのです。それだけでなく、もともとフルスクリーンタイプのホームドアを設置していない既存路線が、このタイプを導入するには、ホームドアが、必然的に天井近くの高さまでなければならないという構造上の問題や、強度の問題などにより、困難に窮してしまうのです。

なので、フルスクリーンタイプは、既存路線よりも新規路線の方が、圧倒的に設置されています。

昇降式ホーム柵



JR 八高線 拝島駅にて撮影

ロープや棒が上下に動くことにより、安全対策を行うタイプのホームドアです。東日本よりも西日本の方が圧倒的に設置されている数が多く、東日本では、現在は、上にある写真の、拝島駅にしか設置されていません。

昇降式ホーム柵は、ホームドアのタイプのなかでは最も安く設置できるタイプです。その上、メンテナンス費もかなり安価なので、比較的乗車数の少ない駅によく設置されます。

しかし、問題点もあり、ロープや棒に足を引っ掛けるなどをする事により、ほかのホームドアのタイプに比べて、簡単に飛び越えることができってしまうので、事故の抑止効果が低いタイプであるとも言えます。

新小岩に設置されるホームドア予想

ぼくは、新小岩駅には、「どこでもドア」が設置されると思います。何故かと言うと、新小岩駅には、時々、ドア数の違う車両が来るので、まず、設置できるホームドアが、昇降式ホーム柵か、「どこでもドア」に絞られます。そして、新小岩は自殺者による人身事故が他の駅に比べて圧倒的に多いので（だいたい、総武快速線の成田エクスプレスのせいです。）、昇降式ホーム柵より事故抑止の効果が高い「どこでもドア」になる確率が一番高いというわけです

あとがき

今回は部誌の〆切ぎりぎりに（というか、部誌の〆切を過ぎた部誌の製本する日に）なんとか仕上げることができました。徹夜のためか（定期テスト2週間前をきっているというのに……）、かなりの駄文になってしまいましたが、まあ、今回は、「どこでもドア」を褒めるのも、今回の記事の目的の一つなので、「今回は、記事を書いた自分を許してもいいかな～」というような、軽い気持ちで済まそうと思います。

これからも、鉄道研究会をよろしくお願いします。

ご拝読頂き、誠にありがとうございました。

関東の〇〇シリーズ第1弾

＜関東の国鉄型、前編＞



国鉄時代に造られた、189系（左）と211系（右）

＜導入＞

僕たちが生まれた13～15年前、首都圏でたくさんはしっていた国鉄型。しかしここ10年ほどではほとんどJR東日本が開発した車両に置き換えられてしまいました（特急型は「走ルンです」に置き換えられたわけではないのであえて車両と書かせていただきました）。しかし、関東にも少しだけ生き残りがいます。今回と次回の2回に分けてそれらの生き残りを紹介したいと思います（今回は通勤・近郊型を、次回は特急型や私鉄の国鉄型を紹介したいと思います）。

＜車両紹介＞

◎115系



立川にて

この車両は現在、関東では中央・信越・両毛・上越・吾妻・宇都宮線（小山～黒磯間）で活躍しています。この車両は1963年にデビューしました。113系と同じグループですが、こちらは山岳

路線・寒冷地対応、すべてクロスシートなど113系と異なるところもあり、グリーン車もありませんでした。現在、両毛線や長野地区では211系での置き換えがすすんでいて、豊田車両センター所属のもの（上の写真）は全部置き換えられてしまいました。そのため、撮る・乗るなら今のうちです。新潟地区や山陽本線などにも仲間がいますが、こちらも置き換えがすすんでいます。

◎ 205系



潮見にて

この車両は1985年にデビューしました。現在、関東では、南武・相模・横浜（相模線直通列車）・日光・宇都宮（小金井～黒磯）・鶴見・埼京（予備車）京葉（武蔵野線直通列車）・南武支線で活躍しています。もともとは山手線に導入されましたが、はE231-500系に2005年頃、置き換えられました。昨年、再び205系の置き換えラッシュが起こり、横浜線や埼京線がE233系に置き換えられ、現在も南武線で置き換えがすすんでいます（横浜線では相模線直通列車が橋本～八王子間で、埼京線では予備車としてハエ28編成が残っています）。そのため、撮る・乗るなら今のうちです。また、鶴見・南武支線には中間車からの先頭改造車が存在します（過去には南武線の本線にもいました）。さらに、武蔵野線にはモーター不足から、VVVF化した物がいたり、武蔵野・日光・宇都宮線（小金井～黒磯間）にはメルヘン顔と呼ばれる顔のものもあります（過去には京葉線にもいました）。阪和線にも仲間がいます。

◎ 2 1 1 系



立川にて

この車両は1985年に東海道線に導入されました。その後、高崎・東北線にも寒冷地対策の3000番台もデビューしました。しかしE233系3000番台に置き換えられてしまい、千葉に転属したもの(チタ車の一部)も209系2000・2100番台に置き換えられてしまいました。そのため現在残りのチタ車と高崎車の一部とともに長野に渡り、長野・豊田の115系を置き換えています(豊田は置き換え済)。残りの高崎車で高崎地区の115系の置き換えがすすんでいます。現在、関東では両毛・上越(高崎～新前橋)・宇都宮(両毛線直通車)・中央・篠ノ井線で活躍しています(JR 倒壊東海にも仲間がいます)。これは、しばらくは残りそうです。

◎ 4 1 5 系



トリミング済み

小山にて

この車両の全身に当たる401系が1960年にデビューし、この415系は1971年にデビューしました。もともとは113系のような顔をした0番台が主流でしたが、近年はステンレス製で211系のような顔をしている1500番台が主流になり、0番台は関東からいなくなりました。以前は常磐線上野駅まで来ていましたがE531系にその役割を譲り現在は常磐線の竜田～土浦間と水戸線で活躍しています。また、この車両は九州と北陸に仲間がいます。じわじわと置き換えが

進んでいるので、撮る・乗るなら今のうちです。

◎キハ40系



宇都宮駅にて

この車両は1977年にデビューしました。現在、関東では烏山線と宇都宮線(烏山線直通列車)で活躍しています。関東以外にも北海道～九州まで全国的に活躍しています。最近、烏山線にEV-E301系が試作的に導入されました。しかし、今はEV-E301系は量産先行車しかいませんが、いずれはすべて烏山線のキハ40はEV-E301系に置き換えられると思われれます。

<まとめ>

今回は国鉄型の通勤・近郊型を紹介しましたが、次回は特急型や私鉄の国鉄型を紹介します。今年度もよろしくお願いします。次回号もおたのしみに！

<おまけ>

国鉄型を置き換えた車両たち（通勤・近郊型）



E233 系

E231 系



209 系 (写真は 901 系)



E217 系



キハ E120・130 系



キハ 110 系

ここでは、今回紹介した車両の別の塗装や番台を紹介します。(ないものもありますが気にしないでw)



115 系 2 代目新潟色(キムワイフ)



115 系 3 代目新潟色



115 系湘南色



115 系長野色



205 系 1200 番台



南武線の 205 系



埼京線の205系



横浜線の205系(概に引退)



阪和線の205系



205系 メルヘン顔



205系 湘南色



205系1000番台



205系1100番台



205系3000番台



211系湘南色



205系500番台 (JR 型)



キハ48系旧湘南色(前2両)



キハ48系新湘南色(前1両)

東京近郊**最長**大回り

第3回 爆走！サガミトロッコ！

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 (ﾟдﾟ)ですう。

あとう p 主の写真のレベル低いよ！ぶれても気にしちゃダメだからね！

以下の内容は 2014 年 12 月時点の内容です。現行のダイヤとは違う場合があります。

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。グリーン車狂の妖怪さん。4 月に何をトチ狂ったか東京→上野で東北新幹線のグランクラスに乗ったとか。~~そんなことをするからお金がたまらないんだよ~~

菊池令司(≡筆者、以下菊):この旅行記のツアコンで妖怪さん。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〜ぷる(ゲスト、以下八):この旅行記のゲストで妖怪さん。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：「ついに第 3 回突入！」

八：「今回は大宮→大船ね」

菊：「もちろん、湘南新宿ラインとかいう便利なものは使えません」

八：「そういえば大回り乗車の説明がまだね。菊池さん？」

菊：「そ、そうですね(ガクブル、説明します)」

菊：「東京・大阪・福岡・新潟・仙台の各都市圏では路線が複雑に入り組んでいるため、各経路で別々に運賃を計算しては面倒です。ということで、このエリア内では最短距離で運賃を計算できるようにしよう、という特例ができました」

八：「で、私たちはそれを利用させてもらって、「北小金→140 円」の切符で 34 時間乗り続けよう、ということよ。身近な例では横浜→成田空港では川崎経由の東海道線が最短になるけれど、西大井経由の成田エクスプレスでゆっくりしていくこともできるのよ」

菊：「もっとも、成田空港へ行くにはスカイライ n」

八：「それは言っては駄目よ。少なくとも沿線では」

5、あたいたら埼京ね！

2014/12/31 PM12:50 at 大宮駅

菊：「大宮埼京地下ホーム、来たのは初めてだなあ」

八：「さすがに 205 系は……来ないわね」



川越線 1111F 新木場(大崎・大宮)発川越行 大宮→川越

八工 129 クハ E233-7029

菊：「高崎線からは撮れませんでした、ここからだ鉄道博物館がよく見えますね」

八：「455 系にキハ 11……国鉄型しかないのは博物館の宿命かしら」

菊：「JR 形の在来線車両が一部でも博物館に入っているのは九州の 811 系くらいでしょうね」

八：「もっとも、その車両は※事故廃車となってしまったものだけど……」



PM13:23 at 川越駅

菊：「10 分乗り換えとはいえ、対面ですから暇ですね」

八：「壁で仕切られているから、東武東上線の電車も見えない……」

菊：「あ、やっと来ましたね、205 系の改造車みたいです」



川越線 八高線直通 1367F→1366E 八王子行 川越→八王子

ハエ 83 モハ 205-3003

PM14 : 32 at 八王子駅

菊：「八高線、南線は悲しいほどにネタが……」

八：「北なら気動車な分楽しいけれど……って※ホッパ車！」

菊：「こっちには HD300 も居ますね、ちょうど連結作業中ですね」

八：「※タンクとホッパが両方見れるなんて、嬉しい！」



横浜線 根岸線直通 1337K 快速 桜木町行 八王子→橋本

H001 モハ E232-6001

八：「この区間は地味に山越え区間だけでも、実際、都会なのは橋本と町田くらいで他は住宅地か畑ね」

菊：「天下の新幹線停車駅の新横浜も駅の裏は住宅地……」



6、爆走！サガミトロッコ！

PM15:02 at 橋本駅

菊：「横浜線、トップナンバーでしたけど……相模線もですか」

八：「改造車とも、原型とも、メルヘン顔とも違う独特のデザインはいいわね」



相模線 1580F 茅ヶ崎行 橋本→茅ヶ崎

R1 クハ 205-501

八：「夕日がまぶしいわね、こんな時間になると」

菊：「偽厚木……ってなんだこの揺れ……交換設備か！？」

八：「使用されていない……ホーム！？」

菊：「ご丁寧に使用しておりませんの張り紙……」

八：「それに相鉄の旧塗装車！？」

菊：「調べたら旧ホームだそうで、相鉄は留置線、交換設備は旧厚木駅の跡だとか」

八：「2回も駅の場所移しているのに旧設備は撤去しないのね……」

菊：「普通は使用を停止したら線路から一定距離は壊さないといけないんですけどね」



PM16:15 at 茅ヶ崎駅

八：「やっと茅ヶ崎着……」

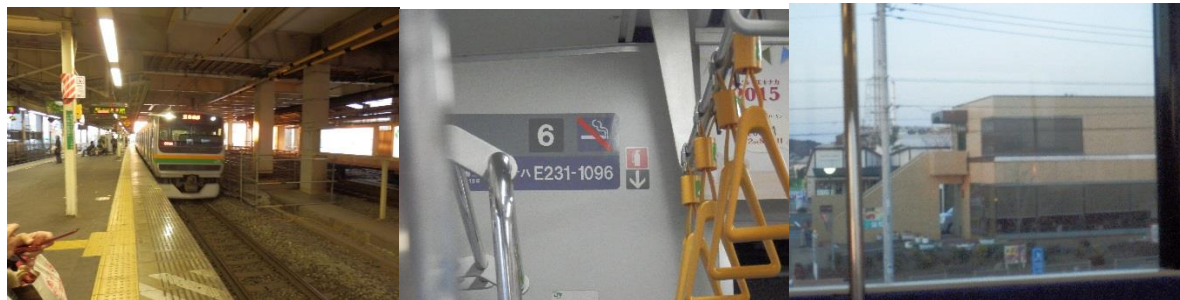
菊：「尻痛い尻痛いまっ平らになる……」

八：「ここの乗り換えは9分ね」

菊：「ここは特に何もないですね」

八：「大晦日だからライナーも運休ね、まったくネタがないわね」

菊：「あらっ、3分もいらなかったか？」



東海道本線 876M 東京行 茅ヶ崎→大船

K23+S19 サハ E231-1096

菊：「1本早いのに乗れましたね」

八：「本来は湘南新宿ラインの快速籠原行きの予定ね」

菊：「この先ご飯買えるところなかなかないですから大船で時間調整としましょう」

八：「でもネタ的には※藤沢の方が……」

菊：「降りてる時間ないです写真だけにしましょう」

八：「ぶー」

菊：「わがまま言わないでください、今度のまともな時間品川までないんですから……」

八：「って、もう鎌倉車両センターね」

菊：「さて、降りますよ！」



茶番

菊：「以上大船までが第3回でした！」

八：「次回は鶴見線とか南武線だけど……1回当たり4時間前後だから、立川までかしら？」

菊：「そうですね、で、例によって川崎から南武線に乗ってみたいないことがありません。」

八：「最長片道切符も大回りのひとつだけれども、改正前は南浦和から武蔵浦和まで千葉一周しているみたいね」

菊：「えっ」

八：「場合によってはやってもらうわよ？最長片道。」

菊：「やめてくださいしんでしまいます」

八：「では、今回はこの辺で……」

菊&八：「ご閲覧、ありがとうございました！」

用語集

※事故廃車

「2002」年「2」月「22」日、JR九州鹿児島本線海老津～教育大前間で、811系+813系下り普通列車(7両)がイノシシに衝突し車両点検のため停車中、無閉塞運転で進行してきた後続の813系下り快速列車(5両)が追突して「12」両全車廃車となったが、普通列車の先頭車両(クハ810-「2」)の運転台は九州鉄道記念館で運転シミュレータとして活用されている。なにかしら2に縁のある事故である。

※ホッパ・タンク

ホッパ車・タンク車のこと。ホッパ車は石炭以外の碎石やセメントを運ぶ黒い漏斗状の貨車で、工事列車(工臨)としてよく運転される。タンク車は基本的に石油・水銀などが中心八王子駅近くに油槽所があるため定期的に運行がある。この学校の生徒も根岸発着の貨物列車につながっている姿をよく見たことだろう。緑(ENEOS持ち)や黒(米軍持ち)が主流でほかにも銀・黄などがある。

※藤沢

藤沢駅のNEWDAYS(旧KIOSK)は東海道線初の電車で湘南電車として有名な80系先頭車(クハ86023)を模したものになっている。同じようなものに水戸駅のE653系(旧フレッシュひたちなど、現在新潟にて「いなほ」「しらゆき」として運用)を模したKIOSKがある。

次回予告

菊：「神奈川よりベイエリアを突き進め！鶴見・南武の首都圏ローカルと根岸・東海道・横須賀の都会路線！そろそろ日が暮れて写真が減ること、う p 主はネタを挟めるのか？実は埼京線とか京浜東北線っていう路線ないんだよ！そしてみすば～ぷる氏の正体が明らかに！？次回『首都圏ローカル！鶴見&南武線！』お楽しみに！」

(次回に続け)

地下鉄について

中学2年 林健吾



葛西駅で撮影

1. はじめに

今回は地下鉄について書きました。書こうと思ったきっかけは、自分はよく地下鉄に乗っていて、ふと、地下鉄はどういうものか気になったからです。

2. 概要

・ 定時性、安全性

地下を通る路線は地下を走行するため景色が存在せず観光用途には向きませんが、高架橋の上を通る路線と同様に踏切や交通信号などの存在を介した道路など他の輸送システムとの相互干渉がないため、市街地が密集している大都市の中心部など本来、定時運行が難しい場所でも定時運行が可能であり、踏切事故などの交通事故の危険性も地上の鉄道路線に比べて低いです。また地上を走る路線と異なり強風または雨・雪・霧などによる影響も受けることがなく、この点も定時性確保につながっています。運転時の視認性が悪いため、信号などの保安装置もより安全なものが採用されていることが多く、衝突事故の危険性も低いです。

*高架橋・・・地上に連続して架けられた橋のことです。

・費用

地下鉄は建設にも維持管理にも莫大な費用を費やす交通機関であることから、大量の輸送需要が見込める都市でないと建設・維持することが難しいです。そのため、地下鉄のある都市の多くは 100 万人以上の人口を抱える都市圏です。さらに建設費の償還や維持費の確保のため、他の公共交通機関と比較すると運賃が割高な傾向があります。また、建設しても需要が予想をはるかに下回ったとき非常に大きな負担となる場合もあります。

・軍事利用

第一次世界大戦・第二次世界大戦の際、ロンドン地下鉄が防空壕の役割を果たしたことから、戦争や自然災害などの有事の際の大規模な避難所としての利用が想定されていることがあります。その例として休戦状態の韓国ではソウルや釜山などで地下鉄と共に地下街や地下通路が多く整備されており、軍事都市の側面を持ち合わせています。北朝鮮の首都・平壤の地下鉄は地下 150m という大深度に建設され、核戦争に備えています。これは、ソ連期に作られたモスクワやレニングラードの地下鉄も挙げられます。ブルガリアの首都・ソフィアの地下鉄は駅の入り口に防爆扉がついています。軍事において兵力や物資の輸送も可能であるため、各国の軍隊によって物資輸送演習が行われることがあります。

3. 歴史

地下鉄の歴史は 19 世紀のイギリスのロンドンから始まりました。1863 年 1 月 10 日にメトロポリタン鉄道のパディントン駅からファリンドン駅の間、約 6km が開通しました。地下に建設した理由は、当時のイギリスは鉄道の建設が盛んでしたが、ロンドン市内は建物が密集しており地上に鉄道を建設できなかったためです。この路線を計画したのはロンドンの法務官であるチャールズ・ピアソンで、1834 年に開通したテムズトンネルをヒントにしたとされています。車両は開業当初から 1905 年に電化されるまでは蒸気機関車を使用していました。硫黄を含む煙が発生するため、駅構内は密閉された地下空間ではなく換気性を確保した吹き抜け構造となっていたほか、路線の一部も掘割でありました。地下鉄を意味することも多い「メトロ」という単語の語源は、この「メトロポリタン鉄道」に由来しています。

*チャールズ・ピアソン・・・シティ・オブ・ロンドンの事務弁護士です。

*テムズトンネル・・・ロンドンのテムズ川河底に、ロザーハイズとワッピングを結んで建設された水底トンネルです。

*メトロポリタン鉄道・・・ロンドンで 1863 年から 1933 年まで運行されていた旅客・貨物鉄道です。

*パディントン駅・・・イギリスの首都ロンドンのパディントン地区にある、鉄道駅です

*ファリンドン駅・・・イギリスのロンドン都心部にある鉄道駅です。

4. 建設工法

・開削工法

地面の土を掘り返し、路線を建設した後に埋めなおすという工法です。オープンカット工法、切り開き工法とも呼ばれます。工事費が安く工期が短いのが特長で、1980年代まで世界各地の地下構造物の建設工法として主流でした。一方で地面を開削することに起因する制約も多く、地面から深い場所や路線の上に建造物や河川などがある場合は使えません。

・シールド工法

横から掘り進むことによってトンネルを掘る工法です。地下鉄の深さまで垂直に穴を掘った後、路線を建設する予定の空間にシールドマシンと呼ばれる円筒状の機械で掘り進みながらトンネルを造っていきます。複数の路線が地下で立体交差する場合や既設の地下鉄路線や下水道などの地下構造物が近くに存在したり、駅の地下空間に既に何らかの建造物が存在する場合には有利で、さらに地上の交通に殆ど影響を与えないといった利点を持ちます。

・その他の工法

岩盤が特に固い場所などでは掘削した部分を素早くコンクリートで吹き付けて固め、ボルトで固定する新オーストリアトンネル工法(NATM)、河川の下で用いられる潜函工法(ケーソン工法)、地上で造ったトンネルユニットを水中で連結する沈埋工法などがあります。

5. 地下鉄サリン事件

地下鉄サリン事件とは、1995年(平成7年)3月20日に、東京都の帝都高速度交通営団で、宗教団体のオウム真理教が起こした神経ガスのサリンを使用した同時多発テロ事件で、死者を含む多数の被害者を出しました。警察庁による正式名称は「地下鉄駅構内毒物使用多数殺人事件」です。この事件は日本だけでなく、世界にも大きな衝撃を与えました。サリンが散布されたのは、東京メトロ丸ノ内線、日比谷線で各2編成、千代田線で1編成、計5編成の地下鉄車内です。これにより、乗客や駅員ら13人が死亡、負傷者数は約6,300人となり、これは日本において、当時戦後最大級の無差別殺人行為であるとともに1994年(平成6年)に発生したテロ事件である松本サリン事件に続き、大都市で一般市民に対して化学兵器が使用された史上初のテロ事件として、全世界に衝撃を与え、世界中の治安関係者を震撼させました。

6. 地下鉄の日本～

・日本一運賃が高い・・・京都市営地下鉄(初乗り運賃が210円)

- ・日本初の自動改札機・・・東京地下鉄道銀座線(1927 年)
- ・日本一古い地下鉄駅・・・稲荷町駅
- ・日本一遅い時間に走る地下鉄・・・名古屋市営地下鉄東山線
- ・日本一低所に位置する駅・・・六本木駅（都営地下鉄大江戸線）
- ・日本一長い駅名・・・馬出九大病院前駅（まえだしきゅうだいびょういんまええき）

7. 最後に

地下鉄について分かりましたか。普段、地下鉄のことを意識して乗っていませんが、調べてみると興味深いと感じました。また、今回の部誌では路線や車両のことを書きませんでした、そのようなことも調べました。地下鉄について調べてみると、複雑な所があると思いました。

鉄研に入って

中学1年C組 石井 朝陽

こんにちは。新入部員のあさっぴーです。

今回は、初めて部誌を書きます

近鉄が好き（野球の方じゃないですよ！）なのでそれについて書きたいと思います。

近鉄はさかのぼると、なんと明治時代になります。

その時、電気機関車が走っていました。（言いたかっただけ）

現在走っている鉄道は、山ほどあります。

これは600系



これは9000系



この2種は、よく連結しています。

この2つは自分が京都で最も見る鉄道です。

それらに次ぐ鉄道は、5820系。別名シリーズ21です。



次は特急電車です。

今走っているものは、

ACE（左上）、Ace（右上）、ビスタカー（左下）、ビスタ EX（右下）の4種です。



さらに、滅多に見られない鉄道まで見せたいと思います。

しまかぜです。



この車種は、近鉄一番の新入りであり、超豪華なもので予約を取らないと乗れないほどです。
自分は、常に乗りたいと思っています。

しまかぜに乗ったら、松坂牛カレーを食べたいです。



(パンフレットより)

僕が昔、すごく好きだった鉄道は、ピンクと緑のラッピングカーです。(奈良線)
しかし、今は走っていないものなので、その写真はありません。

それに比べ、今一番好きなのは、やはりしまかぜです。

実は、この前運転席を撮っていたら運転手からパンフレットをもらいました。(高の原駅)
そのパンフレットは、今京都の実家に置いてあり、夏休みに賢島へ行くつもりです。
本当に楽しみです。

僕はいつも京都へ行く度に興奮します。

しかし、今年はいつも以上に興奮しそうです。いや、します。

夏休みは、しまかぜの旅へ行ってきます！！！！(大和西大寺から)



奥付

発行日：2015年5月16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