

中大スカイブルー

2015.7 Vol.11

Chuo university Yokohama junior high school.



中央大学附属横浜中学校・高等学校 鉄道研究会

中大スカイブルー 2015年7月号

(通算第11号)

目次

- 3 ……ブルーライン快速列車 vs 私鉄・JR 各線
- 8 ……お勧めする撮影地 (神奈川県)
- 15 ……JR 北海道と JR 四国は復興するのか？
- 16 ……関東の○○シリーズ第2弾 関東の国鉄型後編
- 20 ……東京近郊最長大回り
- 第4回 首都圏ローカル！鶴見&南武線！
- 27 ……江ノ島電鉄について
- 30 ……新幹線特集
- 37 ……奥付
-
- 表紙 ……JR 東日本 中央本線・大月～猿橋
- 奥付 ……JR 東日本 上越線・高崎問屋町

ブルーライン快速列車 vs 私鉄・JR 各線

高1 J 佐々木 海都



▲営業運転初日の快速に充当される 3561F(センター北にて)

今年 7 月 18 日のダイヤ改正で、いよいよブルーラインの快速運転が開始されました。

個人的には、某ゴールドの路線の準急みたいに、通過駅からの苦情が相次いですぐに消滅…ということが非常に心配でしたが、初日から予想以上に混雑していて利用者からも好評のようで、長く続きそうなので一安心しました。

それはさておき、「快速」なので当然スピードアップしたはずでしょうが、今までに比べてどれくらい便利になったのでしょうか。他路線とも比較し、利便性を見ていきたいと思います。

なお、運賃面ではほとんどの区間で負けているので、今回は所要時間をメインで考えますね。(黒字なんだからせめて初乗り 180 円にしてくれ)

No. 1》BL 快速の運転形態

初めにブルーラインの快速の運転形態について説明します。

停車駅は湘南台～戸塚各駅、上永谷、上大岡、関内、桜木町、横浜、新横浜、新羽～あざみ野各駅。

運転時間は主に 10 時～15 時台で、1 時間あたり 2 本運転されています。

下り（B 線、湘南台方面）はニッパ＝新羽で始発の普通 湘南台行に接続、上永谷で前を走る普通 踊場行を追い抜きます。上り（A 線、あざみ野方面）は上永谷で前を走る普通 あざみ野行を追い越し、新羽で前を走る新羽止まりの普通から接続します。

No. 2》新横浜～横浜～関内（vs JR 横浜線）

まずは最初の競合区間、新横浜～横浜～関内間です。この区間は JR 横浜線と競合しています。

最速列車の種別は横浜線、ブルーラインともに快速（JR の有料特急を除く）。停車駅は、ブルーラインの快速は横浜までノンストップ、横浜線の快速は途中で菊名、東神奈川に停車。停車駅数ではブルーラインの圧勝です。

では、所要時間はどうでしょうか。

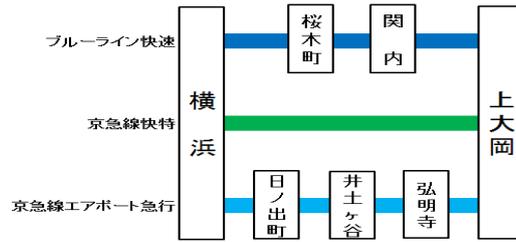
ブルーラインの快速は、新横浜から横浜まで 8 分、関内まで 14 分。横浜線の快速は、横浜まで 13 分、関内まで 18 分。しかも横浜線の場合、日中の快速はすべて桜木町どまりなので、関内への直通はブルーラインの快速だけ。ちなみに本数を見ると、ブルーラインの快速の方が 1 時間あたり 1 本ほど少ない（ブルーラインは 2 本/h、横浜線は 3 本/h）のですが、普通電車同士でもブルーラインの方が早かったはずですので、全体的に見てもこの区間を利用する場合はブルーラインのほうが便利といえます。



No. 3》横浜～上大岡（vs 京急線）

さすがに相手が京急なら完敗だろうと思いき、この区間は掲載する予定ではなかったのですが、

京急の快特が 9 分、エアポート急行が 11 分なのに対し、ブルーラインの快速は 13 分で、もちろん負けてはいますが意外にもいい勝負。停車駅数もエアポート急行には勝っています。え？本数？佐村河内「聞こえないな」



No. 4》関内～戸塚 (vs JR 根岸線+JR 東海道線)

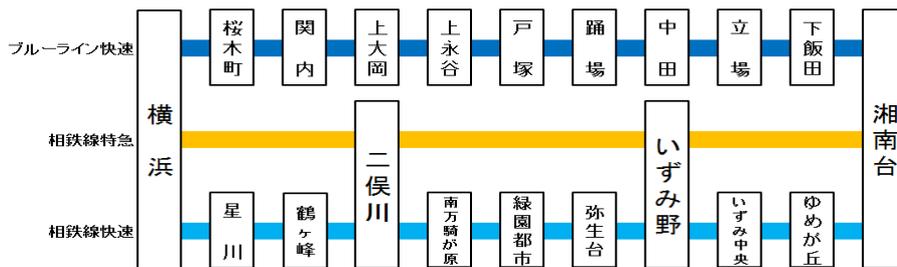
この区間を JR 線で移動する場合、いったん横浜に戻る必要があります。そのため、所要時間はそれほど変わらないのですが、運賃面ではブルーラインの方が安くなっています。また、JR だと横浜で 1 度乗り換えが必要になるので、この区間の移動はブルーラインの方が便利でしょう。

No. 5》横浜～湘南台 (vs 相鉄線)

最後は横浜～湘南台間。競合相手の相鉄線では、快速と特急の 2 種類の優等列車が運転されています。停車駅の数ではブルーラインと相鉄の快速が同じで、相鉄の特急は途中駅が二俣川、いずみ野のみ。

所要時間を見てみましょう。ブルーラインの快速は 35 分、相鉄の快速は 30 分、相鉄の特急は 24 分。ブルーライン完敗。降参です、相鉄ノロいので完全になめてました。すいません許してください何でも s(ry どうやらブルーラインは長距離の移動には向いていないようです。

踊場止まりの普通を湘南台まで伸ばし、戸塚～湘南台間でも快速運転をすればもう少しい勝負になるとは思いますけどね。でも相鉄って上星川あたりまでノロノロなのに…やっぱり納得いかない。いつか潰してや rG 達



No. 6》まとめ

このように、横浜～湘南台といった長距離の移動には不利ですが、短距離の移動では意外にも他路線よりも便利な箇所が多いことがわかりました。

本数の増発や運転時間の拡大、前述のような快速運転区間の拡大など、まだまだ改善の余地・可能性はたくさんありますが、今年には記念すべき快速列車デビューの 1 年目の年なので、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、期待しつつ楽しみにしておきましょう。

No. 7》番外編 北海道旅行記②

前回の続きです。

郡山からは東北本線の普通列車で北上します。郡山駅のホームは大きなカバンを持った帰省客でごったがえしていた。やってきたのは 701 系の 2 両編成。地獄の始まりである。

701 系の走行音は割と好きだが、朝の横浜線と変わらない混雑の上、ドア横に立ってしまったのでドアボタンの操作の担当になってしまい、そんなことを考えている余裕はなかった。

田舎の通勤電車で揺られること 2 時間半。ようやく仙台駅に到着した。震災で不通の仙石線の代替として一時的に運転されていた直通快速も見る事ができました。腹が減ったので、ここで夕食に仙台名物の牛タンを食した。やっぱり大手のチェーン店じゃなくてここでしか食えない牛タンは最高だな。と思いつつ何気なく箸袋を見てみると武蔵小杉や渋谷にも出店している店のようで()

仙台からは東北新幹線で一気に新青森へ。はやぶさ+こまちの 17 両編成。こいつら 2 時間以上もの熱いディープキスを交わすんですよ。…新幹線でもキスできるのに(なんか違う)

新青森では普通列車に接続していますが、それはあえて捨てます。目的はアレです。そうそう、アレですよ、今年 3 月の改正で廃止されてしまった人気寝台特急。写真は失敗しましたが、最後に彼の勇姿を見届けることができよかったです。少し早いですが、ありがとう！

ちなみに 1 度だけ乗ったことあるんですよ。一番安い B コンパートメントですが。

(ラストラン時に集まった一部のわか鉄みたいに、思い出もないのに意味も無くありがとうと言っているわけではない)

新青森から青森へは特急つがるに乗車。前に座っていた若い女性二人組の「昨日は吹雪でスーパー白鳥が運休になって…」という会話を聞いて、ようやく雪国に来た気分になりました。

青森からは、夜行急行「はまなす」に乗車！

乗るのは 2 回目なのですが、何回乗っても寝台列車はテンション上がりますね。

年末ということもあり、指定席、B 寝台ともに満席（出典：車内放送）。青森を遅くに出発し、札幌には朝早くに到着する列車ですが、意外にも小さい子連れの家族が多かったです。みなさん特急



▲仙台駅で見た直通快速



▲はやぶさ 31 号(の前寄りに連結されているこまち 31 号)



▲急行「はまなす」の車内

「北斗星」の個室がとれず、第2希望でこちらになったという形なのでしょうかね（僕もその1人）

車内散策をしたり、Twitterで自慢したりしていましたが、青函トンネルに入りTwitterが開けなくなると、眠くなってすぐに寝てしまいました。

次回に続く。（書くの面倒だから続かないかも）

お勧めする撮影地（神奈川県）

高1B 萬澤

1 新川崎駅



撮影場所	ホーム武蔵小杉寄り
作例	EF200（吹田機関区所属）-7+コキ 2079レ 新鶴見→相模貨物（代走） 所定は新鶴見機関区のEF210です
作例の通過時刻	13時41分頃
順光時間	午前
レンズ	広角・望遠
被り率	普通
許容人数	5名ほど
構図について	新鶴見信号場を出発して東海道線方面や浜川崎方面に向かう貨物列車等を撮影できる
注意	当駅を通過する湘南新宿ライン（快速・特別快速）や成田エクスプレスは高速で通過することが多いので、注意して下さい

辻堂駅



撮影場所	1・2番ホーム小田原寄り
作例	おはようライナー26号新宿行 251系10両（※河津桜ラッピング有り） ※3月～4月までの期間限定でした
作例の通過時刻	8時09分頃
順光時間	午前
レンズ	望遠・超望遠
被り率	低め
許容人数	2名ほど
構図について	アウトカーブで撮影できる超有名撮影地 長編成の貨物列車も収められる
注意	撮影場所は非常に狭いです。 平日の朝のラッシュ時はホームが非常に混雑しています。一般の方に迷惑をかけない様にして下さい。また、2番線に列車が入線する際は十分黄色い線から下がって下さい。

3 異人館踏切



撮影場所	踏切の北側小田原寄り
作例	おはようライナー 24号新宿行 215系NL4編成（10両）
作例の通過時刻	7時35分頃
順光時間	午前
レンズ	広角（短編成は望遠で）
被り率	普通
許容人数	3～5名
構図について	インカーブ で撮影できる超有名撮影地 長編成の貨物列車は途切れてしまいます なので、短編成の貨物列車・ライナーの撮影 に向いています。迫力の構図で撮影可能
アクセス	（徒歩）辻堂駅西口から20～25分 （自転車）辻堂駅西口から5～10分 （車）国道1号線「松林中学校」交差点を曲 がる。TOTOのそばです

4 愛甲石田駅



撮影場所	2番ホーム本厚木寄り
作例	小田急ロマンスカー30000形 (EXE) 6両+4両 (はこね)
作例の通過時刻	17時58分頃
順光時間	午後
レンズ	望遠
被り率	普通
許容人数	4名
構図について	アップダウンをつけて撮影が可能です。 この区間は千代田線の車両は来ません。
注意	撮影場所は若干狭いので、注意して下さい
ロマンスカーEXEについて	1996年誕生。6両と4両に分割可能 ロマンスカーの中で最も収容人数が多い。 主な運用は『ホームウェイ』『はこね』です 唯一ロマンスカーの中で鉄道友の会ブルー リボン賞を受賞していない車両です。

武蔵小杉駅



撮影場所	3・4番ホーム先端渋谷寄り
作例	メトロ9000系（5次車）
撮影時刻	16時17分
順光時間	午後
レンズ	望遠
被り率	普通～低め
許容人数	3～5名
構図について	アウトカーブ構図で撮影が可能です。
飽きの来ない撮影	自社車両→3000系・5080系 メトロ南北線→9000系 都営三田線→6030形 埼玉高速鉄道→2000系 だいたい5分間隔でやってきます
その他	この場所から東急東横線の車両の撮影も可能です。 地味に奥に新丸子駅が写っていますw。



撮影した駅	新羽駅
撮影場所	1・2番ホーム湘南台寄り先端
作例	普通 あざみ野行
撮影時刻	11時30分
順光時間	午前早め 基本的に終日逆光なので、曇りの日向け
レンズ	広角・望遠
被り率	ほとんど無い
許容人数	5名くらい
構図について	アウトカーブ で4番線に入線するあざみ野行き の列車の撮影が可能です。横浜方面からの 新羽行は中線2・3番線に入線するので、 撮影は厳しいです。今話題の BL快速も是非 狙ってみてはいかがでしょうか？
注意	ホームドアから身を乗り出さないように しましょう。警笛を鳴らす運転士もいます。

お詫び

前回、2015年の五月号の部誌の私の記事に於きまして、ホームドアのフルスクリーンタイプの説明の部分にて、写真の撮影場所を「有楽町線 市ヶ谷駅にて」と表記致しましたが、正確には、「南北線 市ヶ谷駅にて」でした。

誠に、申し訳ありませんでした。

JR 北海道と JR 四国は復興するのか？

(今回は JR 北海道について。)

高1 書記 堀部

今回の記事を書くにあつたての動機

どうも、おはこんばんにちは～、鉄道研究会書記の堀部です！今回は、1987年の民営化により、没落したといってもいいような JR 北海道と JR 四国は復興するのかについて、書こうと思います。今回の、この記事を書く動機は、某鉄道情報サイトにて

関東の〇〇シリーズ第2弾

～関東の国鉄型後編～



<前書き>

こんにちは、北川です。今回は前回の続きとして、国鉄型の特急型を書きたいと思います。国鉄型の概要は前回の部誌を見てください。

<車両紹介>

★特急型・ジョイフルトレイン編

〇185系



この車両は東海道線の153系置き換えの為、1981年に登場しました。そして、踊り子で活躍し始めました。そして、寒冷・急勾配・横軽対策の200番台が登場しました。ちなみに碓氷峠のラストランはこの車両が担当。しかし200番台も経年劣化の為、あかぎ・草津から引退し、651系にゆずりました。(新宿始発はいつも0番台が担当)651系に譲ったのをきっかけにスワローサービスを投入したスワローあかぎが登場しました。また、水上は乗車率が悪いので臨時化しました。後、汎用性が高い

ので、臨時列車にも結構使われます。200番台は廃車もでているので、今のうちに撮っておいたほうがいいです。湘南ブロックやエクスプレス185色も斜めストライプに塗り替えられているので、撮っておいたほうがいいと思います。

○183・189系



この車両は、総武快速線の東京乗り入れと、房総東線（現:外房線）の全線電化に伴い登場しました。そして、千葉県の特急全般で活躍しました。そして、中央線のあずさや、かいじでも活躍し始めました。デザインは485系に似ていますが、2ドアであったり、少し劣っているので、ポピュラー特急と呼ばれました。さらに、1975年に横軽対策（EF63型と強調運転など）の189系が登場しました。しかし、信越本線の横軽廃止や255系やE257系の進出、この前の妙高の廃止により、活動は範囲を狭めています。現在の主な運用は集約臨や臨時快速などの臨時列車です。豊田の189系は塗り替えられたものもあり、まだまだ活躍しそうですが、長野のものは、妙高の廃止のため、結構危ないです。今のうちに撮っておいたほうがいいと思います。

○485系



この車両は1969年に481系ができたのが始まりです。そして長らく北海道から九州まで全国的に特急や一部快速・普通で活躍していました。しかし、老朽化のため、たくさんの485系が引退しました。ですが、東日本に残った一部の485系は改造され、ジョイフルトレインになっています。そして、

関東に残っているのはすべてこのジョイフルトレインに改造されたものです。現在の定期運用はジョイフルトレインは無く、3000番台は特急白鳥と糸魚川快速のみです。白鳥は北海道新幹線開通のときに廃止になり、糸魚川快速は引退発表こそはされていませんが先は長くないと思います。また、ジョイフルトレインはまだ発表されていませんが、ニューなのはなも引退のうわさが流れていますし、そのほか先は長くないでしょう。どちらにせよ貴重な車両なので、記録はお早めに。

★私鉄国鉄型の電車編

* 富士急行編

○6000・6050系



この車両は JR から 205 系を転用して改造の上、走らせています。また、205 系初の私鉄譲渡車になりました。そして、一番の特徴は、ななつ星 in 九州のデザインを手がけた水戸岡鋭治氏が車内のデザインを手がけていることです。これにより、車内は木目調になりました。ほかには耐雪ブレーキを装備しています。6000 系と 6050 系の違いは元量産先行車か量産車かどうかという違いです（田窓かどうか）。これらは、おもに普通電車としてかつやくしています。河口湖駅の留置線に部品と利用と思われるものが京葉線の塗装のまま残っています。

○2000系



これは元 165 系パノラマエクスプレスを転用して走らせています。また現在走っている唯一の 165 系です。2001 編成と 2002 編成が存在していましたが、2002 編成は 8000 系(元小田急 20000 系)の投入で引退してしまいました。今度、元 371 系を投入するので 2001 編成も結構危なくなってきました。撮っておくなら今のうちです。富士山駅構内の工場に部品取り用として留置してあります。

あとがき

今回はここまでにします。文化祭号は東武の新車について書きたいとおもいます。次回もお楽しみに。(1 月号はこの続きを書きたいと思います。内容は私鉄・三セクの国鉄型のディーゼルカーを書きたいと思います。)最後までお読み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4回 首都圏ローカル！鶴見&南武線！

注意事項&お知らせ

この旅行記は東方 project の二次創作です。キャラ崩壊の可能性があります。

耐性ない方はこのページを破り捨てるべき。

夜間撮影のため写真がブレます。気にしたら負け。

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。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。ついにグリーン車自重を決めて貯金に走るとか。とりあえず出かけなくても冬までこれは書けるみたい。

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：「はい、第4回です！」

八：「今回は大船→立川ね」

菊：「そしていきなりですがここでお知らせです。う p 主が一回作った下書きを見事上書き削除したそうです」

八：「……何やってるのかしらこのう p 主。ロケ時には寝落ちして写真撮ってないのに」

菊：「私としても……なんとも言えませんね」

八：「……いいのかしらねえ。そうそう、う p 主曰く『今回の南武線というタイトルに本線は含まない、というか含められない』そうよ」

7、首都圏ローカル！鶴見&南武線！

2014/12/31 PM16:51 at 大船駅

菊：「大船ってこんな綺麗な駅だったんだなあ……」

八：「神奈川県内は菊池さんホームなんじゃないか？」

菊：「どちらかというと京浜間がホームなんで……東海道はそんなに守備範囲ではないです」

八：「根岸線は？」

菊：「石川町あたりからかなあ……※高島線も無理だし」

八：「根岸線の根岸も入らないじゃない……」



根岸線 京浜東北線直通 1634A 南浦和行 大船→鶴見

ウラ 135 モハ E233-1035

PM17:35 at 鶴見駅

菊：「鶴見着、ここといえば中間改札」

八：「NEW DAYS はこっちだから、先におゆはん買っておかないとね」

菊：「そういえば改札入って急に腹へって京浜側に戻してもらったことがあったなあ」

八：「駅員さんも大変ねえ……路線の性格とはいえ」



鶴見線 1811デ 扇町行 鶴見→浜川崎

T13 クハ205-1103

八：「そういえばあなた『東方 project』にはまってるらしいわね」

菊：「え、ええそうですが」

八：「私の名前、そのキャラと同じらしいのよ(名刺を差し出す)」

菊：「えーと、八雲……紫(ゆかり)でいいんですか？※ボーダー商事……代表取締役社長!?かの有名な」

八：「ええ、いかにも。ボーダー商事のトップよ」

菊：「なんだか、とんでもない方と出会ってしまった気がする……」



PM18:15 at 浜川崎駅

菊：「さて、浜川崎といえばいったん出場しなければなりません」

八：「構内が分断されているために乗り換え目的なら途中下車扱いにならないのよね」

菊：「一昔前まではここにも人がいて乗車券見せなきゃいけないかったですよね」

八：「鶴見は不正乗車防止のために残してるらしいけど、こっちがこれじゃ意味がなさそうね」

南武支線 1803H 尻手行 浜川崎→尻手

(ナハ W)2 クモハ205-1002

八：「揺れるわねやっぱりこの路線。配線で無理してる箇所もあるから……」

菊：「205系前面改造車で2M0T高加速度編成はやっぱり貨物線には合わないのかなあ」

八：「このあたりの地区から東京へ出るなら、川崎までバスのほうが有利よね……」

菊：「これで新駅設置して利用者出るのかなあ……」



PM18:25 at 尻手駅

菊：「やっぱり、1本早いのに乗れそうですね」

八：「6分も乗り換え時間確保しても無駄だったわね」



南武線 1740F 川崎行 尻手→川崎

N7 クハ E233-8007

PM18:35 at 川崎駅

菊：「ここも早めたおかげで1本早いのに……」

八：「そうね、って品川行!?!」



8、メガループ半環状 その1

東海道本線 896M 品川行 川崎→品川

K-40 クハ E231-8540

菊:「おっ、⑨番線着かな?」

八:「このホームも、3月から東北線や常磐線の列車がひっきりなしに発着するのね」

菊:「そういえば熱海発黒磯行とか前橋発沼津行とか需要あるんでしょうかねコレ」

八:「車両運用とかで仕方なかったんじゃない? 乗り通す人はいないでしょうね」

PM18:50 at 品川駅

菊:「さすが品川、大晦日でも人がいっぱいですね」

八:「年越しそばまで売り出すって駅ナカ産業は凄いわね……次は横須賀線ね、短距離乗車が続いたから南武線で座れるといいのだけれど」



東海道本線(横須賀線) 1861S 横須賀行 品川→武蔵小杉

Y-38 サハ E217-2076

PM19:20 at 武蔵小杉駅

菊:「長い、やっぱり。余裕はあるんで一本見送ってゆっくり行きましょうか」

八:「それでも5分はかかるわね、※京葉線東京駅を思い出すわ」



南武線 1901F 立川行 武蔵小杉→立川

ナハ47 クハ205-1202

八：「鶴見から2時間立ちっぱなしは体にこたえるわ……そもそもこの区間横須賀線なら10分かからないし」

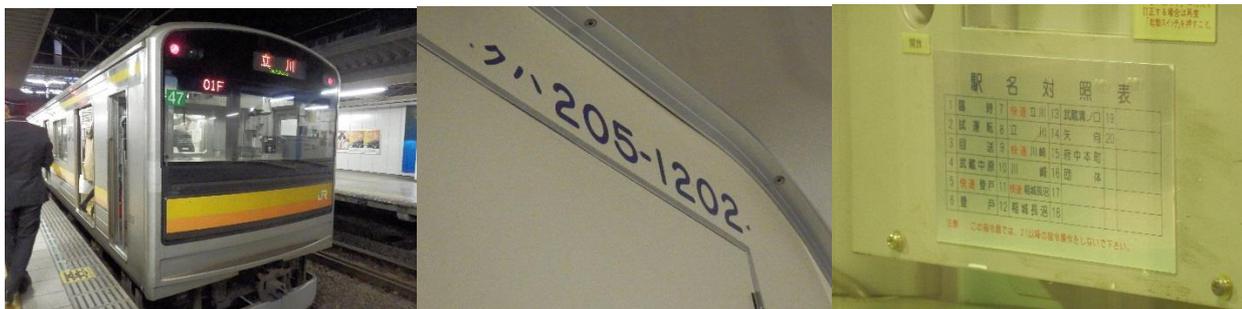
菊：「だがそれが大回り、としか」

八：「そういえば、この車掌さんの声、聞いたことある気がするわ」

菊：「うーん、ちょっと私は解らないですね」

八：「そうよ、タ〇リ倶楽部でやってたDJ車掌の野澤さんよ！」

菊：「ん、ネームプレートがそうですね、確かにいい声ですね！」



茶番

菊：「大船から立川まで、第4回でした！」

八：「でも話してる内容は登戸までの内容ね」

菊：「突っ込んだら負けです。さらに前半に引き続きお知らせです」

八：「えーと、『次回は文化祭なのでまとめやります』？」

菊：「う p 主が突然言い出したんですよ、文化祭くらいまともなの書かせろって」

八：「確かに、これ主要駅以外は詳細な時刻ないわね……いい機会ではあると思うわ」

菊：「それに Web でう p するはずの部誌も6月末現在上がってませんし」

八：「とりあえず、読んでくれた方が大回りに挑戦してくれたら幸いね」

菊：「では、この辺で……次回は11月ですね」

菊&八：「閲覧、ありがとうございました！」

用語集

※高島線

鶴見から桜木町まで、臨海部を經由する貨物線。首都高速横羽線の子安あたりで並行する線路がソレ。みなとみらい地区開発前高島駅(現在の高島町駅とは異なる)から桜木町駅前の東高島駅・山下公園まで支線が伸びていて、港町横浜から各地へ向かう貨物列車を運行する一大貨物線だった。

※ボーダー商事

有名な総合商社・人材派遣会社。かの「うごく巨大ロボット 非想天則」の販売元である。図書館・道具屋・庭手入れなどなんでもやっていると。社訓「遊惰な暮らしはスキマから」。社歌の「株式会社ボーダー商事・社歌」は IOSYS の CD にも収録され有名。社長の読みは「やくも ゆかり」。

※京葉線東京駅

京葉線の東京駅はもともと成田新幹線建設のために作られた地下空間。動く歩道とエスカレータが合わせて5基もある。横須賀線武蔵小杉や埼京線渋谷の方がまだマシ。

次回予告

菊：「う p 主の暴挙により、次回のネタ要素はなし。したがって話す内容もない。とりあえずう p 主こっち来い。次回『東京近郊最長大回り総集編』お楽しみに！」

(次回に続け)

江ノ島電鉄について

中学2年 林健吾



鎌倉駅で撮影

1. はじめに

今回は江ノ島電鉄について書きました。書こうと思ったきっかけは、鎌倉校外研修の時に江ノ島電鉄に乗ったからです。

2. 江ノ島電鉄株式会社とは

江ノ島電鉄株式会社は、神奈川県藤沢市に本社を置く、民間の鉄道事業者です。一般に江ノ電と略称されています。神奈川県内に1つの鉄道路線（江ノ島電鉄線）を有する小田急電鉄系の鉄道会社です。鉄道事業のほか、関係会社の株式会社江ノ電バス藤沢および株式会社江ノ電バス横浜からの路線バス・貸切バス・特定バス事務管理受託事業、不動産業、観光業も行っています。かつては子会社によって百貨店業も営み、藤沢駅には駅ビル形式で「江ノ電百貨店」が入居していましたが、1985年からは小田急百貨店藤沢店になっています。

3. 鉄道事業

東京から一時間弱という距離ながら、単線でローカル線の雰囲気を感じ（日中12分間

隔運転なので適度な利便性を確保)、なおかつ、沿線が「若々しく明るいイメージの湘南」と、「かつて幕府があった古都鎌倉」であり、著名な観光名所や名勝が古来から多数存在します。さらに江ノ電自体の車両と沿線風景が特徴的で被写体になりやすいところから、テレビドラマやグラビア写真の撮影に利用されることが非常に多いです。そのため、その認知度は日本国内のみならず、国外でも知られる鉄道路線となっています。社名の「江ノ島電鉄」で呼ばれることは、小田急江ノ島線・JR 東海道線・JR 横須賀線の乗り換え放送で「江ノ島電鉄線」と案内される以外にはほとんどなく、会社自身も専ら「江ノ電」と呼んでいます(グッズその他で「えのでん」と平仮名書きすることもある)。地下鉄・モノレール・新交通システムをのぞいて、通常の乗降スペースすべてに上屋(屋根)が掛かっているのは、日本で唯一、江ノ島電鉄だけです。2010年3月31日初電より全通110周年を記念して、鉄道係員(駅係員・乗務員)の制服を一新しました。黒に近い濃紺の上下に、上衣袖部に江ノ電カラー(緑と黄色)のラインが入り、襟部にも同様のバイピングが入る、最近の他社局の鉄道係員の制服に共通する上品なスタイルです。これにより、同社の鉄道係員とバス会社係員の制服が完全に分かれました。ちなみに、一般職はシングル、助役以上はダブルで、さらに管理職には袖部に金色線条2本が入ります。女性用もほぼ同じスタイルですが、ベストが付きません。制帽は、一般職は単色・主任は銀線一本、助役級は太細金線1本ずつ、駅長(乗務区長)は細金線2本に太金線1本入ります。駅の運転取扱者は、他社局と同様に臙脂または赤色の羅紗ラインの上に前述の銀線または金線が入るものを被っています。

4. 路面電車か鉄道かの議論

開業時、江ノ電の路線は軌道条例(後に軌道法)に基づく路線(路面電車)でした。その後、軍部による国策において1944年11月に地方鉄道法(鉄道事業法の前身法)による普通鉄道への変更が許可され、終戦後の1945年11月に実施されました。そのため、道路上を走る列車の長さが50mを超えますが、軌道運転規則による規制(30m以下)とは無関係です。きわめて小さい車両限界や江ノ島・腰越間などで道路上を走る区間があることにより、現在でもメディアなどでは、路面電車の一種として江ノ電が取り上げられることが多いです。この区間について一般向けのテレビ番組や情報誌などではもちろん、鉄道ファン向けの専門誌でもしばしば「併用軌道」と書かれています。併用軌道は鉄道事業法第61条(前身法の地方鉄道法では第4条)で原則禁止されています。しかし法律施行前の既存の敷設線路のため、あくまでも「特認区間」という形です。なお、舗装された一般道路の中央を堂々と走る普通鉄道としては、日本で唯一の路線です(京阪電鉄京津線は軌道であり、前述の軌道運転規則の特例なのでのぞきます。また、江ノ電と同じように普通鉄道ながら道路の隅を併用軌道の形態で通るのは熊本電気鉄道藤崎線があります)。

*軌道条例・・・一般公衆(公共)の運輸営業を目的とする道路に敷設できる鉄道に適用される法律。

*地方鉄道法・・・かつて地方公共団体又は私人が公衆の用に供するために敷設する地方鉄道(軌道法により管轄される軌道を除く)の敷設・運営について規定して

いた日本の法律。

*併用軌道・・・道路上に敷設された軌道の事

5. 鎌倉駅の蛙



鎌倉駅には上の写真で分かりますが「蛙」がいます。蛙が設置されている理由は、江ノ電を利用する客の無事と安全を祈り、『無事カエル』の意味を込めているからです。また、「鎌倉駅美化プロジェクト」の一環として、模様替えも行っています。その内容は、正月の「たこ揚げ」、2月の「バレンタイン」、4月の「お花見」、5月の「端午の節句」、8月の「海水浴」、そして12月の「クリスマス」などです。年によっても異なることがあり、実施時期は決まっています。

6. 最後に

江ノ島電鉄についてわかりましたか。車両は普段乗っている通勤電車とは違う所がありますので、乗ってみてはどうでしょうか。

新幹線特集

中1C 石井 朝陽

こんにちは。あさっぴーこと石井朝陽で～す。
いきなりですが、前回のことは気にしないでください。

特に中1Cの佐々君と高嶋君は！

さて、今回は新幹線についてです。
まずは923系ドクターイエローからいきましょう、



ドクターイエローは名前の通り、黄色い新幹線です。
車体は、700系と一緒に、最高時速270km、2000年に開発されました。
別名「新幹線電気軌道総合試験車」といわれています。
ちなみに、以前は0系型でした。それがこちらです。



次は東北新幹線です。

名前は、「はやぶさ」です。

またの名を E5系はやてです。



最高時速320kmです。

ちなみに昔からのはやてはこちらです。

またの名を E2系はやてです。



これはこまちと連結します。

次はスーパーこまちです。

またの名を E6系こまちです。



この二つはよく連結しています。(その写真がこちら)



その他に「つばさ」、「こまち」があります。



400系つばさ

E3系つばさ

つばさは東京駅～山形駅を結んでいる新幹線です。

実は400系、2010年に引退しています。

つばさはE4系MAXと連結します。(奥にMAXが見えます。)

MAXについては後で教えます。



見ればわかると思いますが、E3系はライトの形が違います。

同じE3系つばさでも、番台が違います。

右は1000番台、左は2000番台です。新しいのは2000番台です。



とれいゆつばさ

このつばさは2000番台よりも新型です。

とれいゆとはトレインとソレイユ（フランス語で湯）を組み合わせた造語で、「食」、「温泉」、「歴史・文化」、「自然」を温泉街のように散策しながら列車の旅を楽しむ、というテーマが凝縮された列車であることからこの名が付けました。

これには足湯が付いているので、是非乗ってみて下さい。

続いてこまちです。



E3系こまち

こまちは東京駅～秋田駅を結んでいる新幹線です。

このこまちとつばさは、なんと、在来線区間も走れるのです！

こまちが連結している新幹線は「はやて」です。



奥にはやてが見えます（丸をつけたのでわかると思います。）

次は、上越・北陸新幹線です。
名前は「かがやき」です。
またの名を、E7系かがやきです。

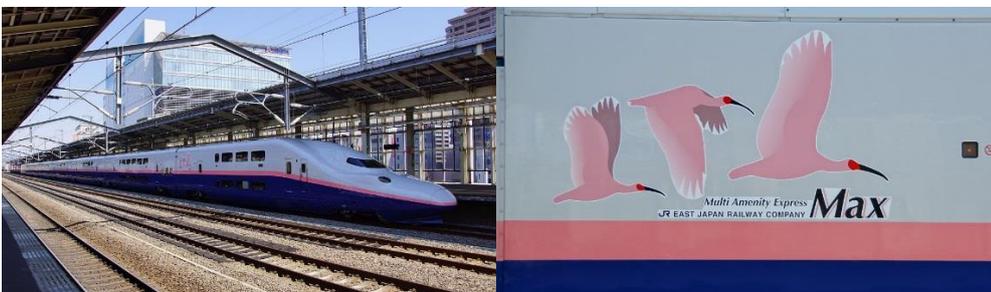


これは2015年の3月14日にできた最も新しい新幹線です。
なんと、東京駅～富山駅を2時間8分東京駅～金沢駅を2時間28分で結んでいます。
開業1ヶ月前に開業1番列車の乗車券および特急券が発売され、東京駅発、金沢駅発ともに発売開始からわずか25秒で完売しました。(事実)
この新幹線は、いつか乗ろうとしているものです。
自分は、この青い顔が好きです。カッコいいですよね！

上越新幹線には、もうひとつあります。
E4系MAXです。



実は塗装とロゴマークも変わっています！



違いは真ん中のラインなのですが、白黒印刷なのでわかりません。
気になった人はネットなどでお調べください。
(ちなみに、上は黄色、下はピンクのラインで、先ほど連結していたのは黄色)

これは別に関係ありませんが、
昔は違う車種の MAX が走っていました。
E1系です。



これは東日本で旅客鉄道として働いていました。
(新幹線なんだから当たり前ですね。)
1994年7月15日2012年まで運行していました。
新幹線では初めての全車両二階建てでした。
(ラインの色はピンクです。)

続いて東海道新幹線です。
700系です。



これは、1999年にデビューした東海道・山陽新幹線用の車両で、
最高時速285kmです。

続いて、N700系です。



これは、2007年7月1日から運行を開始しています。
このNは、NEW（新しい）やNEXT（次の）などの頭文字で
「次世代新幹線」を表しています。

さらに、2008年に山陽新幹線へ移動した新幹線もあります。
500系です。（



ついに九州新幹線です。
800系つばめです。



白い車体で、名前のおりつばめのロゴマークです。

佐々君や高嶋君達は作者をいじるのはやめましょう。



奥付

発行日：2015年7月18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