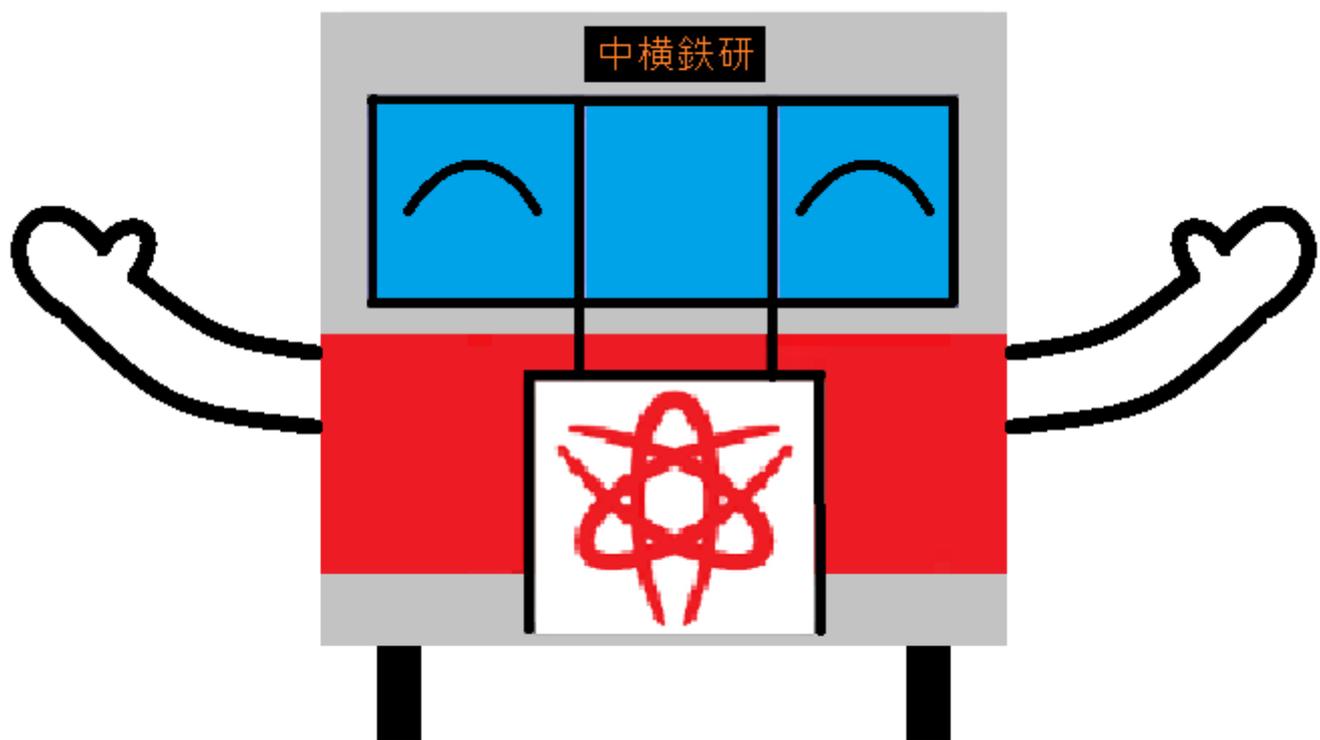


中大スカイブルー

2015. 9 Vol. 12

Chuo university Yokohama junior high school and 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9月号 (通算12号)

目次

- 3 ……西武鉄道の新型車両 40000 系、その導入目的は？ 高1 J 佐々木海都
- 9 ……湘南ライナー・おはようライナー新宿について 高1 B 萬澤柚月
- 15 ……2015 年度夏期特別活動レポート
- ポケモンスタンプラリーと尾張国潜入活動 高1 B 木下優利
- 21 ……JR 北海道は回復するのか？ 高1 F 堀部光徳
- 25 ……東武鉄道の新型車両について 中3 B 北川大暉
- 30 ……東京近郊最長大回り 第5回 東京近郊最長大回り総集編 中3 C 軽部樹
- 36 ……駅や車内の公衆無線 LAN をまとめてみた 中3 D 長沼勝大
- 39 ……東京駅について 中2 E 林 健吾
- 43 ……ゆっくりたちと寝台特急紹介 中1 C 石井朝陽
- 47 ……活動紹介
- 49 ……奥付

表紙 ……中央大学附属横浜中学校・高等学校鉄道研究会公式キャラクター

ただいま名称募集中です！アンケートにご協力ください！

奥付 ……※大井川鐵道大井川本線 家山～抜里

西武鉄道の新型車両 40000 系、その導入目的は？

+ α 夏休み京都・大阪一人旅

高1 J 佐々木 海都



▲西武 40000 系車両(西武鉄道の公式発表より)

こんにちは!(こんにちわん!)

記念すべき紅中央祭号、元々は僕が作った2大架空鉄道の「ハマメトロ」「西埼玉鉄道」を紹介する予定でしたが、そんなダラダラしたつまらない記事を書いても誰にも読んでももらえない気がしたので、今年も割と好評な考察記事を書くことにしました。

今回は、スマイルトレインこと西武 30000 系の後継形式として突如導入が発表された、西武 40000 系について書こうと思います。

先頭に地下鉄直通車両のシンボルともいえる貫通扉が設置されていますが、果たして地下鉄への乗り入れには対応しているのでしょうか…?

※記事中、特に記載が無い形式は西武の車両を示します。例)30000 系⇒西武 30000 系

※写真は基本的に自分で撮影したのですが、西武 40000 系関連のイメージ画像は西武鉄道の公式発表から引用しています(該当する画像は記事中に記載)。

No.1》40000系は地下鉄直通に対応している？

40000系のイメージ画像を見てまず気になったのは、現在の最新形式である30000系には無かった先頭の貫通扉（＝ここでは非常扉のこと。非常時に脱出するために先頭車両の前面に設置された扉で、地下鉄車両には基本的に設置が義務付けられている）が設置されている点。貫通扉といえば地下鉄や地下鉄への乗り入れ車両のイメージが大きいですね。では、西武池袋線と直通運転をしている地下鉄副都心線等への乗り入れには対応しているのでしょうか。

で、ここで注目されるのが車体幅。30000系の車体幅は2975mmです。一方で、40000系は2808mmに狭まっています。これは現行の地下鉄直通対応車である6000系とほぼ同じになっています。一体どういふことなのでしょう。

基準は路線にもよりますが、地下鉄に乗り入れるには車体幅にも制限があります。幅広車体が流行っている中で、わざわざ車体幅を狭めたということは…。

さらに、これは偶然かもしれませんが、40000系の導入本数は、現行の地下鉄直通車である6000系のうち50番台(以下は6050系と記載)と全く一致してしまいます。だからといって導入目的が6050系の置き換えだとは限りません（説明すると長くなるので省くが、6050系の導入の経緯を考えるとむしろ置き換え対象である可能性は低い）。6000系列は直通用として残存し、40000系の一部編成のみが地下鉄直通列車の増強という形で導入される可能性もあります。ですが、いずれにせよ40000系が地下鉄直通を想定している可能性は高いことがわかります。



▲副都心線を経由し、東横線に乗り入れる6050系。(多摩川にて)



▲現時点での西武の最新形式、30000系(富士見台にて)

No.2》導入の目的は？

では、仮にNo1で書いたように地下鉄直通用の6000系を置き換える目的で導入されたとしましょう。6000系は1990年代に登場した車両でそこまで老朽化はしていない上に、今まさにモーターや車内設備の更新を行っている真っ最中。そんな車両をなぜ置き換える必要があるのでしょうか。

その最大の目的は、横浜方面から秩父への直通列車の新設ではないでしょうか。というのも、40000系の導入のプレスリリースに、こんな記載がありました。

「一部編成の客室用シートに、「クロス状態」と「ロング状態」に転換可能なシートを、当社で初めて導入します」



クロス状態（イメージ）



ロング状態（イメージ）

▲40000系の一部編成に導入される転換シート（西武鉄道の公式発表より）

これにより考えられるパターンは2通り。1つ目は、秩父方面への観光輸送を想定している場合。2つ目は、通勤ライナーとしての運転が想定されている場合（東武東上線のTJライナーみたいに）。

ここで思い出してみてください。西武が東横線の横浜方面から地下鉄副都心線経由で西武秩父線への直通列車を運転したがっていることを(何度もすみません、これも過去の部誌と関連があります。過去の部誌をご覧になりたい方は学校のサイトの鉄研ブログをご覧ください。面倒なブログシステムのせいで半年近く更新できてないけど、いずれ掲載されるはずです)。

40000系が地下鉄直通と観光輸送の両面を兼ね備えている…となると、この計画の実現も夢ではないでしょうし辻褄も合います。

もう一つ想定されるのが通勤ライナー目的ですが、そもそもラッシュ時間帯にはライナー目的の特急「むさし」が既に運転されているので、わざわざ通勤ライナーを新設するメリットがありません。

以上より、40000系が6000系の置き換え、あるいは西武池袋線の地下鉄直通対応車両の増強を目的に導入され、同時に東横・副都心線から秩父への直通列車が運転される、という可能性は大いにあります。

東横線ファンとしても西武40000系が東横線を走行する日が来るのは楽しみです。導入は2017年からなのでまだ少し先ですが、西武線やその直通路線への新たな可能性を秘めた40000系に期待しましょう！



▲山奥の西武秩父線を走る4000系。

40000系はこの路線への観光輸送を視野に入れていると考えられる。(正丸～芦ヶ久保間にて)

法第9条。

途中の米原で新快速に乗り換え。さすがは「東の京急、西の新快速」と言うだけあってめっちゃめっちゃ早い。最高時速130キロでしたっけ。

新快速に京都まで乗り、そこから奈良線と京阪を乗り継いで藤森駅へ。ちなみにチャラ男はいません。

京阪は、去年の研修旅行で乗ったときに一目惚れし、ぜひ一度撮影しに来たいと思っていた路線です。

目当ての3000系は上手く撮れなかったものの、ラッシュ時にしか見られない通勤車の特急（しかもレアな三条行！）が撮れてよかったです。

その後、竹田2号踏切まで歩いて近鉄を撮影したあと、大阪方面に移動するため烏丸線とバスを乗り継いで京阪の始発駅である出町柳駅へ。え、何でわざわざ始発駅まで戻ったかって？目的は京阪8000系！8000系は東横特急などと同じように別料金不要の特急なのに、2ドア転換クロスシートの上に加え2階建て車両も連結されているという超豪華仕様。全区間乗りたい！ということで、わざわざ始発駅に戻りました。

もちろん僕は2階席に乗車。東海道線のグリーン車に乗った気分になって快適でした。

そして人生初の大阪へ！（研修旅行の時にバスで少しだけ通ったらしいけど、降りるのは初めて）

地下鉄でなんば駅（さっぽろみたいに地下鉄の駅は平仮名表記なんですわ）に行き、グリコの看板を見たりお土産を買ったりしました。

そうそう！この時入ったお土産店、凄かったんですよ！まだ商品何も見てないのに、店に入るなりいきなり試食のみたらし団子とお茶を持ってきて「どこから来たの？」って。

さすが大阪。関東とはサービスのレベルが全く違うんだな、と実感。これこそ日本が誇る、おもてなし。さだまさし。

ホントは昼飯にたこ焼きとか食べたかったけど、時間がなくなってしまったのでJR難波駅の駅ビルでうどん食いました。



▲京阪6000系(墨染～藤森間にて)



近鉄50000系(竹田～伏見間にて)



▲京阪8000系の2階建て車両。これでも特別料金は不要(出町柳にて)



▲初めて見たグリコの看板

ページか余っていたのでダラダラと書きましたが、なんか気がついたら尺が足りなくなってきたので、ここから先は手短に。

飯を食った後は大阪環状線や JR 京都線を撮影。京都駅に戻ったころには夕方になっていました。

晩飯に京ラーメンや抹茶パフェを食い、お土産を買った後、せっかくなので京都タワーからの夜景も見てみることに。カップルだらけで心が押し潰されそうになったけど、夜景好きにはたまらない素晴らしい景色を見れて本当によかった。

時間がなくなってきた。急いで京都駅に戻り、帰りの新快速に乗車。野洲と米原で 2 回乗り換え、大垣駅に戻ってきました。

さて、夜食におにぎりでも買うか、と思ったけど駅前になんにもない。帰りの電車までまだ 1 時間以上あるので、仕方なくホームを行ったり来たりしてバルブっぽい写真を撮って暇を潰しました。

帰りの快速「ムーンライトながら」は発車の 2 分前に入線。夜行なのにずいぶんギリギリなんですなぁ。

カメラも携帯も力尽きたところで僕も力尽き、帰りは横浜あたりまで熟睡してしまいました。

ということで今回の旅行記は以上になります。西武の記事が予想以上に早く終わってしまったので、できる限り長めに書いたらなんか旅行記がメインみたいになってしまいましたね w

来年は名古屋市営地下鉄や名鉄を撮りに行きたいです。

最後までご覧いただき、ありがとうございました！

P.S. 快速「ムーンライトながら」の指定席は 520 円。青春 18 切符を使用すれば、1 回分は 2370 円なので片道 2890 円で大阪方面に行けてしまいます（しかも夜行列車なので朝から遊べる！）。まあ、なんてお得なんでしょう。みなさん、夜行バスなんかより是非ムーンライトながらを利用しましょう。夜行列車存続の危機を救うのはあなたかもしれません。



▲京都線を走る 223 系(島本にて)



▲京都タワーからの夜景



▲313 系(大垣にて)

湘南ライナー・おはようライナー新宿について

高1B 萬澤

今回は湘南ライナーとおはようライナー新宿について紹介します



(武蔵小杉)

<撮影地情報>

撮影場所	3・4番線ホーム横浜寄り先端
順光時間	午前早め 曇りの日向けの撮影地
被り率	普通
許容人数	5～10名
作例	215系NL2編成<10両> 湘南ライナー8号 東京行
その他	ネタがあるとかかなり混雑します 平日朝の時間帯はライナーを含め多種多様の列車が撮影出来ます

湘南ライナー・おはようライナー新宿とは？

・湘南ライナー

運転日	平日（月～金） 年末年始の時期は運休となります 人身事故などの交通支障が運転時間帯にあった場合は運休となることもあります
本数	上り 7本 下り 9本
所要時間	71分～91分
運転区間	小田原～品川・東京
ライナー券	510円

・湘南ライナー

<上り> 全列車小田原駅始発

● 横須賀線ホーム（地下ホーム）に停車 ○ 停車 レ 通過

※ 品川駅7・8番線ホームに到着（品川行のライナー）

	2・14号 （東京行）	8号（東京行） 10号（品川行）	4号（品川行） 6号（東京行）	12号（東京行）
小田原	○	○	○	○
国府津	レ	○	レ	レ
二宮	レ	○	レ	レ
平塚	○	○	レ	レ
茅ヶ崎	○	○	○	○
辻堂	○	レ	レ	レ
藤沢	○	○	○	○
大船	○	レ	レ	レ
品川	○	● ※（10号）	● ※（4号）	○
新橋	レ	●	●	レ
東京	○	●	●	○

2号・14号は全区間旅客線経由。辻堂・大船駅はこの2本しか止まらないので、ライナー券がすぐ売り切れます。<かなり人気>

6号・8号は新橋・東京駅が横須賀線のホーム停車のため、前面に貫通扉が施されている215系が運用に就きます。ATC5型も装備してあります。

10号は185系の7両編成で運転。

OM04・OM08・OM09編成のいずれかが運用に就く。

<下り>全列車東京駅始発

	1号	7号	3・5・9・11・13・15・17号
東京	○	○	○
品川	○	○	○
大船	レ	○	○
藤沢	○	○	○
辻堂	レ	○	○
茅ヶ崎	○	○	○
平塚	レ	○	○
二宮	レ	○	レ
国府津	レ	○	○
小田原	○	○	○

1号は東京駅を18時34分に発車。東海道貨物線経由で運転されています。

7号は東京駅を20時00分に発車。旅客線経由で唯一二宮駅に停車するライナーです

17号は東京駅を23時30分に発車。金曜日のみ185系15両で運転。

月曜日～木曜日は185系10両で運転されています。

<湘南ライナー運用表>

(上り)

185系	2号 4号 10号 (7両) 12号 14号
215系	6号 8号

(下り)

185系	1号 5号 11号 13号 15号 17号
215系	3号 7号 9号

・おはようライナー新宿 (下りは<ホームライナー小田原>として運転)

運転日	平日 (月～金) 年末年始の時期は運休となります 人身事故などの交通支障が運転時間帯にあった場合は運休となることもあります
本数	上り 3本 下り 2本
所要時間	77分～82分 (おはようライナー) 80分～88分 (ホームライナー小田原)
運転区間	小田原～新宿
ライナー券	510円

<停車駅について>

<ホームライナー小田原→21号・23号 おはようライナー新宿24号>

駅名	21号・23号・24号
小田原	○
国府津	○
二宮	○
平塚	○
茅ヶ崎	○
藤沢	○
渋谷	○
新宿	○

<おはようライナー新宿22号・26号>

駅名	22号・26号
小田原	○
国府津	レ
二宮	レ
平塚	レ
茅ヶ崎	○
藤沢	○
渋谷	○
新宿	○

<おはようライナー新宿・ホームライナー小田原運用表>

・おはようライナー新宿

185系→22号	215系→24号	251系→26号
----------	----------	----------

・ホームライナー小田原

185系→21号	251系→23号
----------	----------

次ページからは185系(1枚)・215系(1枚)・251系(1枚)の写真を紹介します
撮影場所 1枚目 武蔵小杉 2枚目 辻堂～茅ヶ崎 3枚目 辻堂 4枚目 おまけ



▲ 湘南ライナー12号 東京行 185系A8編成<大宮総合車両センター所属>



▲ おはようライナー新宿24号 新宿行 215系NL4編成 <異人館踏切で撮影>



▲ おはようライナー新宿26号 新宿行き <大宮総合車両センター所属>

おまけ トウ514編成 東京駅100周年記念ラッピング<茶色い山手線>



今年の3月末までの限定のラッピングでした

撮影場所 御徒町駅

2015 年度夏期特別活動レポート

ポケモンスタンプラリーと尾張国潜入活動

高校 1 年 B 組 木下 優利



写真：中京圏の輸送を支えている名古屋鉄道(名鉄)の特急 パノラマ Super 1000 系 (神宮前駅で撮影)

1) はじめに

こんにちは、はじめまして。高校 1 年 B 組の木下です。今回は紅央祭号ということで神奈川県私鉄について記事にしたいと思ったのですが、下準備と化した記事である前月号で致命的ミスをしたせいで、載せることができませんでした。そのため今回は部活もない暇なお盆の期間を使って行ったことを記事にしたいと思います。一応自己紹介をすると…

鉄道とポケモンが好きな高校生である。世間体で言えばオタクとなるが、どちらも中途半端に極めている。鉄道では撮り鉄や模型鉄を専攻しているが、グッズ収集鉄や音鉄など色々な分野に手を出している。ポケセンではゲーマーではなく、グッズを収集するのが趣味である。1ヶ月に1回位？はポケセン横浜支部に輩である。運動は出来ないが、社会科にはかなりの自信を持っている。

って感じです ww

※参照 この記事に出てくるポケセン本部・横浜・千葉・丸の内支部・名古屋支部とは、ポケモンセンターと言われるポケモンのグッズショップの総称で、本部・支部は店舗のことを筆者がただそう呼んでいるだけです ww 本部は池袋のサンシャインシティに、横浜支部はランドマークタワーに、千葉支部は南船橋のららぽーとに、丸の内支部は JR 東京駅の地下街に、名古屋支部は後ほど（書いて）にあります。

2) ポケモンスタンプラリーについて…



(JR 東日本 HP より)

まずはポケモンスタンプラリーをやって来ました。ポケモンスタンプラリーはJR 東日本で毎年行われているスタンプラリーで、映画が公開されると宣伝企画として行われるものです。JR 東日本のほかに名古屋鉄道（名鉄）やJR 西日本など各社でも同じようなものが実施されています。

筆者はポケモンと鉄道とのコラボもありウヒョウヒョウしていました←。実は去年もやらせて頂いたのですが、すべて普通の切符で行程を踏んだため交通費だけで15000円かかる（すべて自費）ということであるべくスリムにできないか？ということで、今回もやらせて頂きました。

前回の行程はページの都合上載せられないので、今回の行程を載せたいと思います。



- 1 日目：横浜→蒲田→大崎→品川→新橋→尾久→赤羽→松戸→日暮里→田端→池袋→高田馬場→四ツ谷→神田→東京→田町→恵比寿
- 2 日目：横浜→熊谷→大宮→浦和→立川→八王子→荻窪→中野→津田沼
- 3 日目：横浜→渋谷→牛久→取手→我孫子→柏→新松戸→新浦安→羽田空港第二ターミナル
- 4 日目：横浜→武蔵小杉→渋谷→品川→有楽町→秋葉原

(他には撮り鉄活動で少々時間をとったり、ポケセン本部・横浜・千葉・丸の内支部に行き、買い物をしたりしていましたww 他にも何日か用事でスタンプラリー・ゴールポイントの設置駅に行く時にスタンプラリーをしていました。ゴールポイントでは全駅達成証を貰えましたが、ページ数の関係で載せられませんでした…)

前年度はすべて普通電車の普通の座席で行程を踏んでいましたが、今年度は①新幹線（上越新幹線大宮～熊谷間の10分間のみ）②上野東京ラインにて普通電車のグリーン車に乗車（横浜～熊谷間の1時間半というロングラン）を実施し、まあ去年よりかは快適に移動ができたと思います～。



使った切符です。

（左上から東京都区内の JR 線乗り放題の都区内バス、新幹線の乗車券、東京近郊地域の JR 線乗り放題である休日おでかけパスです。これらを使用してきました。）

前年度との比較で前年度の設置駅の一覧を載せたいと思います。他にも途中途中で撮った写真もおまけとして載せたいと思います。



去年は 30 駅とスタンプラリーが始まってから総駅数でいうと減少していますが、距離もあるので、それほど楽ではありませんでした…（今年の方が 2 割程度増えているので、一概には言えませんが…）



↑左から秋田新幹線 E6 系（はやぶさとの連結）、東海道線（上野東京ライン）E231 系、山手線 E231 系です。（撮影は大宮駅、新子安駅、有楽町駅）

皆さん一度は見たことがあるのではないのでしょうか？

3) 尾張国潜入活動について…

続いては今年尾張国（名古屋）に遠征を行いました。まあ観光もしたんですけどね（笑）

普通は横浜市から名古屋に行くためには、新幹線で行くと思います。そうでなくても移動手段として使用したいと思います。ですが鉄っちゃん（特に乗ることを専門とする海苔鉄（乗り鉄））と言われる人は、新幹線の他に東海道線で下るという手段をとることがあります。なので俄かではあるが鉄道が好きな筆者は、青春 18 きっぷという JR 線の在来線の普通・快速電車であれば乗り放題の切符を使用して東海道線を下ろうという計画を立てて実行したのです。

6時に家を出て、6時半過ぎに相鉄線で横浜駅に到着。6:45の東海道線熱海行に乗車し、8:13に熱海駅に到着、グリーン車を使用せず普通に行きましたがさすがに土休日の早朝の東海道線下りは空いていて、藤沢や平塚や小田原で多少の乗降はありましたが、立ち客が少し出るくらいでした。またこの列車で爆睡したために前日の寝不足は解消したのはとてもよかったです。（笑）



← 熱海まで E233 系に乗車。写真は別日に横浜にて

JRE233 系電車は、JR 線の首都圏の主要路線で活躍している車両で、10 年前から中央線、京浜東北線、常磐線、東海道線、京葉線、横浜線、南武線に導入されバリバリ活躍しています。

ですがその後熱海で乗り換えるのですが、空いているや絶対と思ったのが間違いでした。5両編成でしたがかなりの混雑ぶりで東京圏の通勤ラッシュを思い出すほどでした…。乗客の方は、半分くらいが沿線民の方、その他は鉄っちゃんではなさそうですが青春 18 切符利用者だと思われました。その後沼津で乗り換え、ですがここで ~~JR~~ 倒壊（東海）のロングシート王国の突入、211 系 6 両で沼津～浜松まで走るにもかかわらず、ロングシート&トイレなしで 2 時間 11 分（車両の形式と洒落たつもりはない）も耐えなければならず、ホントまじ最悪、~~JR~~ 倒壊（東海）はやっぱり新幹線しかいらんだな（~~JR~~ 倒壊（東海）は営業収益でほとんどが新幹線で稼いでいるという鉄道会社なので）とってしまいました。静岡で 3 両切り離しのため、浜松まで向かうこの車両は終点まで席が空かずここでも東京圏かよと思うほどでした ww また静岡駅に到着した時には隣のホームに特急ふじかわ（373 系電車）が停車していて一応写真を撮り、静岡までは海と住宅街が点々して見えたが、さすがに静岡から先になると住宅街ではなく茶畑が見えるようになり、掛川付近では新幹線が高速で通過していくのが見えたりしました。



← 211 系は、最近まで東海道線東京口でも活躍していましたが、現在はこの車両の他に中央本線などの長野地区で活躍しています。373 系は、数年前まで東海道線の夜行快速「ムーンライトながら」や東京～静岡間において普通列車で活躍していましたが現在は退いています。そんな 211 系と 373 系を一枚。

さらに混雑のために到着が遅れるなどしてしまいました。浜松で乗り換えの豊橋行はなんとか座ることができました。ここから豊橋までは30分程。ですがやはり寝不足は直らないのでしょうか…眠くなってしまって寝てしまいました。豊橋で乗り換えを行いました。隣には名鉄特急が停車していました。ここから名古屋、岐阜間輸送はJRと名鉄のバトル区間に入ります。切符の都合上名鉄を利用せずJRの速達列車の新快速に乗りました。やはり新快速は飛ばす、飛ばす、飛ばすでした。またここでも眠りについてしまいました。新快速で約1時間、名古屋に12時42分到着。自宅からは6時間42分かかりました。新幹線だと2時間で着くことでしょう…。



↑JR東海の在来線の主力313系です。あとおまけで駅名標を。

(主要本線だけでなくローカル線にも同じ顔をした気動車があります。要するにJR東海は手抜き)

名古屋できしめんと味噌カツを食して、名古屋観光を開始。地下鉄を利用して名古屋城を見学しました。名古屋の地下鉄は何もかもが狭くて東京、横浜の偉大さ(窮屈さ)を感じました。名古屋城は初めて見ましたけれども時代を感じましたね…はい…。



↑昼食と名古屋城。観光を楽しんでいます～

その後熱田神宮に参拝しに行くために地下鉄・名鉄線を利用し、最寄りの神宮前駅にて名鉄を撮影しました。名古屋本線と中京国際空港アクセス(この辺の付近の路線はもろもろあるのでいちいち言っていると日がくれるので省略)の接続駅のため本数が多く最長4分で電車が来るという状況でかなり撮影することができました。またこの駅有名撮影地のため、撮り鉄の方が多くいらっしゃいました。名鉄の写真も載せておきます。(笑)



↑名鉄の車両たち（左から新5000系、特急ミュースカイ2000系、6000系です）
 （撮った写真の一部を載せています、新5000系、6000系はトリミングしてしまいました…）

熱田神宮を参拝した後スタバがあり少し休憩をとり、JR線・地下鉄線に乗り、ポケセン名古屋支部に行きましたww 松坂屋の中にあっただのですが、ポケセンの中では一番店舗としては小さく感じられました。（別に名古屋を馬鹿にしているわけではないのですが…）

その後新幹線までかなり時間があつたので ~~JR 東海~~の領地に聳え立つ高島屋で時間を潰したのですが潰しすぎて、夕飯やお土産を買う時間があまりなく、夕飯は叙々苑の焼肉弁当を買うという rich ぶり、お土産は他の人に配るほどの物を購入できませんでした…。



↑帰路についているところ。叙々苑の弁当美味かった〜〜
 改札入るの少し早かったな…笑笑

帰りは新幹線で NOZOMI Super Express（のぞみ号）に乗車して購入した焼肉弁当を食べ、快適な時間を過ごす事ができました。

4) 最後に…

今回は夏休みに個人的ですが、遠征のレポートを記事にしました。あまり詳しくはありませんが鉄道ファンとして今後も車両を撮ったり乗ったりしていきたいと思います。来年は大阪（JR 西日本や阪急を撮ることとポケセンや大阪観光）か北（JR 北海道の撮り鉄やポケセンと観光）やに行きたいですね（笑）またこの記事を読んで、鉄道に興味を持ったりして頂ければうれしく思います。ご覧頂きありがとうございました。

JR 北海道は回復するのか？

高1 書記 堀部

今回、記事を書いた動機

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、赤字で有名な JR 北海道とは回復するのかについて、書こうと思います。今回私がこの記事を書く動機は、部活中に某鉄道情報サイトにて情報収集をしているときに、国交省が JR 北海道と JR 四国に対して支援を行う、というニュースを知り、そのことに対して深く興味が湧いたからです。

JR 北海道についての説明的な何か

JR 北海道は、皆様ご存じの通り、北海道という島にある鉄道会社（非上場）である。国鉄分割民営化時に、フェリーと鉄道とバスの事業を受け継いだ。

北海道という土地にあるだけに、俗に言う秘境駅や、事故や遅延、赤字が多い。

JR 北海道及び JR 四国の安全対策に対する追加的支援措置

国土交通省が平成 27 年の 6 月 30 日に発表した計画です。内容は（ものすごく大雑把に言う）、国にとっては JR 北海道と JR 四国には安全投資と修繕を根本的に見直して欲しいけれど、JR 北海道と JR 四国はお金がないので、お金を貸してあげよう！という感じです。

措置内容

1. 支援期間

J R 北海道 平成 28 年度～平成 30 年度

J R 四国 平成 28 年度～平成 31 年度

(※いずれも、^{しんちよく}進捗により平成 32 年度まで支援可能)

2. 支援規模

J R 北海道 1, 200 億円 (設備投資 600 億円、修繕費 600 億円)

J R 四国 200 億円 (設備投資 112 億円、修繕費 88 億円)

3. 支援方法

助成、無利子貸付

出典 国土交通省 HP

「安全投資と修繕に関する5年間の計画」

この見出しの言葉は、JR北海道が平成27年の3月20日に国交省大臣に提出した計画です。何故JR北海道がこの計画を提出したかという点、それは、平成26年の1月24日に国交省がJR北海道に対し、「JR北海道に対する輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」(正式名称)を下し、JR北海道はその命令に対し、何か対応策を練らなければならなかったからです。そして、その対応策がこの計画だったのです。国交省からの追加措置は、この計画の支援の為なのでしょう。

この計画の主な内容はというと……

計画期間

平成26年から平成30年までの5年間。

安全投資の主な内容

金額規模感 5年間累計 1、200億円規模

国鉄時代に導入した電車の老朽取り換え

特急気動車の老朽取り替え

ローカル用気動車の老朽取り換えに向けた、量産型先行車の製作

PC枕木化の推進(PC枕木とは、プロストレスト・コンクリート枕木の略。施工時のコストが木製より掛かるが、木製よりも寿命が長く、保線作業時のコストが木製よりも掛からないので、木製よりも損という訳ではない。)

ローカル線の弱小路線の解消

起動・電気総合検測車、保線設備管理システムの導入……

修繕の主な内容

金額規模感 5年間累計 1、400億円規模

車両修繕や施設修繕など……

一部出典 安全投資と修繕に関する5年間の計画 - JR北海道

JR 北海道の将来……（あとがきのものも兼ねて）

これらのことをことを考慮して、JR 北海道を考えてみましょう。北斗星がなくなる代わりに、2016年3月に北海道新幹線の新青森～新函館北斗が開通することとかも、考慮に入れて……

例えば、JR 北海道は小幌駅を無くすと言ったりしていますが、これは、終わる終わる詐欺でもないでしょうし、国交省からの支援はJR 北海道が最大限経営的努力をするという前提で話が進んでいますので、仕方のない話なのかもしれません。維持費とか大変でしょうし。

私の意見としては、JR 北海道はある程度は経営回復はすると思いますが、上場出来るほど経営が良化するとは思えません。でもまあ、赤字は相当減るとはおもいます。国交省から無利子で1200億円もだしてもらっている上（しかも、延長する可能性あり）に、来年の3月に新幹線が開通するわけですし。でも、JR 北海道の規模などを考えると修繕や安全投資に永い時間がかかります。今では、島の非上場のJR ではJR 九州が最有力候補となっていますね。確かに、新幹線も通っているし、面白デザインの車種（JR 四国とかにもあります。アンパンマン列車とか）もあって、それが目的の観光で利用する人も多いでしょうし、福岡（修羅の国とは言わせない）という大都会もありますし。それを思うと、JR 北海道をJR 九州をくらべてみるのも酷な話ですね。まあ、地球温暖化で雪が原因の遅延や事故が減ったり、国交省の支援により改善を行ったり、北海道新幹線の開通で客足増えたりなど、まあまあ時間は掛かるかもしれませんが、JR 北海道がいい方向に進んで行くのは分かるので、我々は暖かい目で見守って行くべきなのでしょう。

だが小幌駅廃止予定、てめえだけは許さねえ。（私は生まれてこのかた、一度も北海道の土を踏んだことが御座いません。）

お詫び

前回は、部誌の記事がほぼ「お詫び」だけであったことをお詫び申し上げます。

《了》

東武鉄道の新型車両について

～新車の概要と投入する利点、そして置き換え対象の未来～

中3-B 北川大暉



現在の東武鉄道の顔である 50000 系列(左)と 100 系スペーシア(右)

*まえがき

こんにちは、中3Bの北川です。みなさんは東武鉄道（以下東武）というと、何を思い浮かべるでしょうか？りょうもうやスペーシアのような特急でしょうか。あるいは田園都市線や東横線まで直通してくる 50000 系列かもしれません。今回はそんな東武に新車が導入されるようなので、それについてかきたいと思います。しかも、通勤型と特急型の2種類が導入されるので、二本立てで行きたいと思います。また、東京地下鉄が正式名称ですがここではわかりやすく東京メトロと書くことにします。

*地下鉄日比谷線直通用新型車両



東京メトロ 13000 系

東武鉄道 70000 系

↑新車のイメージ(東武鉄道のプレスリリースより引用)

こちらは、今年6月に発表(新車投入することはもっと前から発表されていました)されました。この車両は東京メトロ（以下メトロ）と共通設計となっていて、東武は70000系、メトロが13000系となるようです。特徴として20メートル4ドア車で、これまでの日比谷線直通用車両のように17メートル3ドアではなく、5ドア車も廃止のようです。これは関東唯一の5ドア車がいなくなるということの意味します(関

西には京阪の5ドア車があります)。ぼくが驚いたことは、あの女子な東武がLCD(ここでは車内にある液晶画面のこと)を鴨居(ドアの上)に3つも設置するということです。たぶん国内には3つ設置している車両はないと思います。さらに特徴として、環境にやさしい車両にするということです。20050型・03系VVVF車に比べて25パーセントも駆動系の消費電力削減するようなので、結構エコな車両になるみたいです。そのほかにも従来の車両に比べて座席・台車などの改良を行うようです。東武・メトロともに2019年度までに導入を進めるとしています。

<新車導入の利点>

- ・地上運用専用車(10000系列など)と乗車位置を同じにできて、整列位置を車両ごとに分ける必要がなくなる。
- ・東武、メトロともに車内サービスをそろえるので、フリースペースなどをそろえることができ、車椅子・ベビーカーの乗客にとって便利になり、バリアフリー化が期待できる。
- ・先ほどもいったがモーターを改良したり、車内照明をLEDにするそうなので、省エネが期待できる。
- ・台車の改良をするので騒音の削減が期待できる。
- ・LCDの設置や開放的な車内にするので、居心地や車内サービスの向上が図られる。

<置き換え対象について>

☆20000系列(20000・20050・20070型)



↑日比谷線直通用の主力である20000系と5ドア車を組み込んだ20050型

20000系はかつての2000系を置き換えるため、1988年に東上(登場)しました。また、1992年には座席定員を減らし、ラッシュ時に多くの客を乗せるためにできた5ドア車を組み込んだ20050型が東上(登

場) しました (右の写真)。さらにこの車両は東武の通勤型では初めて (特急型では存在していた)、VVVF インバーター車の量産車になりました (通勤型でも 10080 型が試作的に作られてはいました)。しかし、座席を減らしたので、日中のすいている (空気輸送) 時に座席サービスが低下してしまいました。そこで、朝ラッシュ時に必要な本数に足りたので、3 ドアにもつどたのが 20070 型です。この車両は基本的に 20000 型とおなじですが 20050 型のように VVVF 車であったり、車内に電光掲示板が着いていたり、方向幕が幕じゃなくて LED 表記であったりなど 20050 型で取り入れたようなことも取り入れており、20000 型と 20050 型をミックスしたような車両になっています。また、20070 型は 20000 系列の中で一番編成数が少なく 3 編成しかいないので 20000 系列の中で一番出会いにくい車両になっています。

☆03 系 (東京メトロ)



↑ 日比谷線の主力 03 系と 5 ドア車を組み込んでいる 03 系(右)

この車両は東武のものではないですが、一緒に置き換えられるので書いておきます。1988 年に 3000 系を置き換えるために営団地下鉄(現：東京メトロ)が導入し、2004 年の民营化で東京メトロに継承されました。営団地下鉄で初めての 5 ドア車を組み込んだ車両でもあります(一部編成)。過去には菊名までの東横線直通運用もありましたが、副都心線と直通することやそこまで需要がないなどの理由でなくなりました。

< 20000 系列・03 系の未来 >

まず、20050 型と 03 系の 5 ドア車は近年の多扉車を嫌う風潮から廃車は免れないでしょう。また、20000 系列も東武の他の車両とは違い 17 メートル (他の東武の車両は 20 メートル) なので、自社内の転属はないと思います。しかし地方鉄道譲渡はありえると思います(3 ドアの 03 系も同じく)。ここら辺だと銚子電鉄や上信電鉄などが妥当かもしれません。まあ、本線を走行している 8 連の編成を見れるのも今のうちですので、記録はお早めに。

* 新型特急用新型車両



↑ 新型特急用の 500 系(東武鉄道のプレスリリースより引用)

これも結構前の話ですが、新型特急車の 500 系の登場が発表されました。この車両は 100・200 系の置き換え用ではなくしもつけ・きりふり等で活躍している 300・350 系の置き換え用になるものと考えられます。また、この車両の特徴として前面に貫通扉をつけて、併結時に通り抜けができるようになっています。なので 6050 系の快速が行っているように違う行き先の列車を連結させて途中で解結する(その逆も)多層建て電車もできるようになるかもしれません(例：東武日光行きと鬼怒川温泉行きを併結して下今市で解結)。デザインはフェラーリ エンツォや秋田新幹線の E6 系、中央線の新型特急用としてデビューする E353 系などを手がけた奥山清行氏が手がけています。そのせいか、すこし E353 系に似ている印象を受けました。

< 新車導入の利点 >

- ・ 車内照明・前照灯に LED を採用するので新型のモーターを使うので従来の車両に比べて省エネが期待できる。
- ・ 車体動揺防止制御装置を設置して乗り心地を改善できる。
- ・ 車内での W i - F i 環境・ P C 電源を整備するので車内サービスが向上する。
- ・ 車椅子対応トイレ、AED などの設置でバリアフリー化を行い、体の不自由な方も安心して乗車できる。

<置き換え対象について>

☆300系(300・350型)



これらの車両は 200 系に置き換えられた 1800 系を改造して作られました。現在の定期運用は 300 型はきりふり 283・285 号(283 号は浅草→春日部、285 号は浅草→南栗橋)で 350 型はしもつけ 281・282 号だけになっています(281 号が下り、282 号が上り)。ほかにも臨時のきりふり(浅草～東武日光ほか)や臨時特急ゆのさと(浅草～鬼怒川温泉ほか)や尾瀬夜行・スノーパル 23:55(浅草～会津高原尾瀬口など)で運転されています。かつては浅草～会津田島間で運転されていて私鉄の特急で最も運転距離が長かった会津号にも使用されていました。ちなみに 300 型と 350 型の違いは 4 連か 6 連かだけしか違いはありません。

*あとかき

今回は東武の新車についてと置き換え対象について書いてみましたが、この新車投入や近年行われている駅のリニューアルなどで東武のさらなる発展に期待しましょう。

東京近郊**最長**大回り

第5回 東京近郊最長大回り総集編

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してます。

耐性ない方はこのページを破り捨てるべき。

今回は鉄道要素ありません。ただの解説回です。

以下の内容は2014年12月時点の内容です。現行ダイヤと間違い探ししてみよう！

登場人物紹介

うp主(=筆者 軽部 樹、以下主):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。普通車自由席でいいんです、やわらかい座席に座らせてください。

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。ボーダー商事の社長さん。まあわかる人にはわかる。そうそう、秘封倶楽部っていいよね。ちなみにロケ時に実際にゲストさん居ました。

茶番

菊:「第5回ですが」

主:「どうも、うp主です」

八:「何でこいつ出てきたのよ.....3月号には『出ない』ってあったのに.....」

主:「5月号で大回りの説明が甘すぎる上に行程の解説が全くないんすよー」

菊:「などと発言しており、警察では近く.....」

八:「そんなことしなくてもスキマ送りで充分よ」

主:「すみませんホントごめんなさい」

前回までのあらすじ

ネット上で知り合った菊池令司とみすば~ぷるは、コミケ上がりの12月31日、JR東日本の首都圏路線を34時間かけて140円で最長距離乗るという、「東京近郊最長大回り」に挑戦する。

まだ暗い北小金を出て、朝の寒い北関東、鉄道工場の聖地埼玉、やけに西日のまぶしい湘南、暗闇で人のいない京浜工業地帯を抜け、通称「学園都市の中心地」立川へ。さて、この先どんな路線と出会いが待っているのか!?

あ、こういうことになれていない人はマネしない方が世の為人の為。時刻表枕はきついですよ?

番外その1 行程表と実績(北小金→成田)

駅名	時刻	路線	列車	種別	行先	編番	駅名	時刻
北小金	6:10	常磐緩行	567S	各停	我孫子	6024F	我孫子	6:21
我孫子	6:26	常磐	323M	普通	高萩	K407	友部	7:29
友部	7:51	水戸	736M	普通	小山	K535	小山	9:06
小山	9:24	両毛上越	442M	普通	高崎	R5+15	高崎	11:15
高崎	11:30	高崎	894M	普通	上野	L01	大宮	12:47
大宮	12:57	川越	1111F	快速	川越	ハエ 129	川越	13:19
川越	13:28	川越	1367H	各停	高麗川	ハエ 83	高麗川	13:54
高麗川	13:55	八高	1366E	各停	八王子	ハエ 83	八王子	14:32
八王子	14:50	横浜	1436K	各停	桜木町	H001	橋本	15:01
橋本	15:19	相模	1580F	各停	茅ヶ崎	R1	茅ヶ崎	16:15
茅ヶ崎	16:24	東海道	876M	普通	東京	K23+S19	大船	16:34
大船	16:51	根岸京浜	1634A	各停	南浦和	ウラ 135	鶴見	17:32
鶴見	18:00	鶴見	1811テ	各停	扇町	T13	浜川崎	18:13
浜川崎	18:18	南武支	1803H	各停	尻手	W2	尻手	18:25
尻手	18:28	南武	1740F	各停	川崎	N7	川崎	18:30
川崎	18:37	東海道	896M	普通	品川	K40	品川	18:47
品川	19:04	品鶴須賀	1861S	普通	横須賀	Y38+105	武蔵小杉	19:14
武蔵小杉	19:24	南武	1901F	各停	立川	ナハ 47	立川	20:07
立川	20:23	中央	1904T	快速	東京	T33	西国分寺	20:29
西国分寺	20:37	武蔵野	2041E	各停	東京	M20	武蔵浦和	21:03
武蔵浦和	21:26	東北埼京	2040F	快速	新宿	ハエ 110	赤羽	21:36
赤羽	21:47	京浜	2104C	各停	大宮	ウラ 137	南浦和	21:59
南浦和	22:07	武蔵野	2133E	各停	東京	M63	西船橋	22:51
西船橋	23:04	総武緩行	2206C	各停	千葉	A520	千葉	23:28
千葉	0:05	総武成田	1421M	普通	成田	C615	成田	0:36

※各列車付属編成は後日運用記録より推測。

※「常磐緩行」は常磐線のうち綾瀬～取手の各駅停車用線路。

※「両毛上越」は小山～新前橋間両毛線、新前橋～高崎間上越線。

※川越線 1367H と八高線 1366E は同列車。高麗川で列車番号を変更。

※「根岸京浜」は大船～横浜間根岸線、横浜～鶴見間東海道本線電車線(京浜東北線)。

※「品鶴須賀」は東海道本線支線のうち通称「品鶴線」で横須賀線横浜(鶴見)～品川間。

※「東北埼京」は東北本線支線(別線)のうち埼京線電車の走行する赤羽～武蔵浦和～大宮間。

※「京浜」は東海道本線・東北本線の電車線で通称「京浜東北線」。

※「総武緩行」は総武本線・中央本線のうち千葉～三鷹の各駅停車用線路で通称御茶ノ水支線を含む。

番外その2 行程表と実績(成田→馬橋)

駅名	時刻	路線	列番	種別	行先	編番	駅名	時刻
成田	5:21	成田	423M	普通	銚子	C610	松岸	6:39
松岸	6:54	総武	332M	普通	千葉	C613	成東	7:48
成東	8:03	東金	1630M	普通	大網	C603	大網	8:21
大網	8:43	外房	237M	普通	安房鴨川	C417+403	安房鴨川	10:19
安房鴨川	10:22	内房	2172M	普通	館山	C423	館山	11:03
館山	11:05	内房	172M	普通	千葉	C438	蘇我	12:53
蘇我	13:05	京葉	1384A	快速	東京	F53+553	東京	13:51
東京	14:06	総武	1405F	快速	千葉	Y20+105	錦糸町	14:16
錦糸町	14:24	総武緩行	1303B	各停	三鷹	シ B6	秋葉原	14:30
秋葉原	14:37	東北山手	1301G	各停	大崎(外)	トウ 550	神田	14:39
神田	14:47	中央	1421T	快速	高尾	T32	新宿	15:02
新宿	15:11	山手	1401G	各停	大崎(外)	トウ 550	日暮里	15:32
日暮里	15:45	常磐	1557H	快速	取手	マト 101	松戸	16:02
松戸	16:07	常磐緩行	1513K	各停	我孫子	マト 17	馬橋	16:11

※各列車付属編成は後日運用記録より推測(セットで運用する京葉線 F53+553 編成除く)。

※「総武成田」は千葉～佐倉間総武本線、佐倉～成田間成田線。

※「総武緩行」は総武本線・中央本線のうち千葉～三鷹の各駅停車用線路で通称御茶ノ水支線を含む。

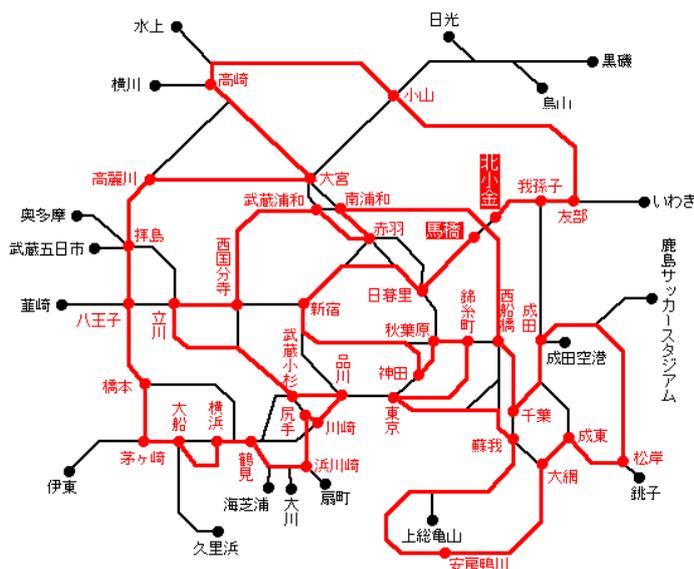
※「東北山手」は東北本線の電車線のうち山手線電車の走行する東京～田端間。

※「大崎(外)」は列車番号上大崎行、案内上外回り電車。

※山手線 1401G は新宿～田端間山手線、田端～日暮里間東北本線電車線。

※「常磐緩行」は常磐線のうち綾瀬～取手の各駅停車用線路。

※合計 1035.4km 34 時間 1 分 39 本乗車。



菊:「こうやって見ると、とんでもなく長く乗ってますね……」

八:「34 時間も改札から出られない旅なんてなかなかないわよ……」

主:「私なんてロケの途中で寝たしね！ 予告だけど房総半島あたりは」

菊:「そのせいで画像量が減ってるんでしょうが。そもそも腕もよくないのに夜間撮影なんてよくするな」

八:「おかげで話す内容がないところは画像すらなくなったじゃない！ 八高線とか八高線とか八高線とか！」

主:「じ、実際八高線は待ち合わせなければ暇までしかないし」

菊:「これは沿線の皆さんを敵に回す発言ですねえ」

八:「実際高麗川でキハ 110 とかあったわよねえ、う p 主さん？」

主:「ナ、ナンノコナー(棒)」

番外その3 改めて大回り乗車とは

菊:「改めて、大回り乗車とは、ということについて解説していきます」

八:「物品を購入したり、サービスを受けるときにはそれ相応の契約というものがあるわね？」

主:「例えば、魔法少女になるとときには願いを叶える代わりに魂をソウルジェム化するy(ゴブッ)」

菊:「何言ってるんですかねこの人。ということで鉄道会社との間にも契約書があります。」

八:「基本的にはコンビニやスーパーでの物品購入と同じく、契約書は基本的には見ていないけれど購入と同時に契約が結ばれた、ということになるの」

主:「それが『[旅客営業規則\(https://www.jreast.co.jp/ryokaku/index.html\)](https://www.jreast.co.jp/ryokaku/index.html)(以下旅規)』で、これは乗客と会社との間の契約書であり、約款です。約款とは事前に用意された契約書という形態とでも解釈していただければ。」

菊:「この中の旅規第 157 条第 2 項に、『大都市近郊区間と定められた区間(前ページ図の範囲+水郡線・中央本線・篠ノ井線の一部区間と吾妻線)は、乗車券に書いてある経路じゃなくても、大都市近郊区間の中なら自由に経路を選んでいいよ』という条文があります。」

八:「もちろん、自由にとはいえ旅規第 68 条第 4 項には『同じ駅や区間を二度通ったらそこで打ち切り計算する』という条文があるから、その時点で重複地点までの運賃は精算、つまりその駅までの切符に変更することになるわ。」

主:「よって、自動的に一回入ったら重複するほかない袋小路になっている路線には大回り乗車では行けない、ということになります。もっとも、その駅を発着として大回りする場合は別ですが」

菊:「実例を挙げると、東京から神田の切符で東海道線、相模線、中央線と回って帰ってくるのはいいし、ほかの経路でもいいけれど、東京から八王子の乗車券で東海道線経由なら茅ヶ崎を過ぎた後平塚や小田原に寄って、その後茅ヶ崎へ戻ってから相模線で八王子に、ということではできませんが、小田原から東京の乗車券で八王子を経由するのは可能です。」

八:「5 月号の原稿にはあったのだけれど、これを理解せずに群馬県の吾妻線で『大回りだ』と主張していた人が居たそうよ。もちろん、吾妻線は上越線から分岐する渋川から先の接続路線は何もないわ。」

主:「つまり、この規則を応用して初乗り運賃や極少額の切符で長い距離を乗ろう、というのが『大回り乗車』です。ちなみに発駅から発駅まで最短で一周できる乗車券があれば、発駅で降りることができます。例えば神田～御茶ノ水～秋葉原～神田とか、東京～錦糸町～秋葉原～東京とかですね。」

菊:「ちなみにこの規則は最安運賃を強制するわけではないので、やろうと思えば経路通りの運賃でもできます。今回の俗に『最長大回り』といわれているこのルートは 140 円の乗車券で 1000 キロ以上を乗車し、総乗車時間は

30 時間越えとなります。」

八:「でも実際誰もやらないし、駅員だってそんな切符は面倒でまず出さないわ。」

主:「なお、この経路では高崎～熊谷間を新幹線経由にすることによって経路通りの運賃になります。先に出した旅規第 157 条の第 1 項第 16 号で在来線経由でも新幹線経由でも変更なしで乗車でき、また途中下車可能で 7 日間有効です。但し発券は手書きの切符になる上運賃が一万円超えます。」

番外その 4 キャラ設定とかチラシの裏とか

主:「ということで、キャラ設定とか本編の補足とか裏情報とかゾンバンやってくよー！」

菊&八:「わーぱちぱちぱちー(棒)」

主:「なんでそんなにテンション低いのさ！というかこれ前やったよね！第 2 回で！」

菊:「そら、ねえ」

八:「ということでキャラ設定よ」

なまえ(ハンドルネーム)	菊池令司	みすば～ぷる
すんでるところ	神奈川新町(京急本線)	本八幡(総武本線・都営新宿線)
おしごと	大学生	ボーダー商事社長
かつどうはんい	品川～横浜・国際展示場	津田沼～錦糸町・国際展示場
のうりよく	酔を操る程度の能力	境界を操る程度の能力

菊:「ちなみに、これらはあくまで設定なのでキャラ崩壊とか設定無視とかしてます」

八:「本八幡在住という設定は神隠しの伝承で有名な『八幡の藪知らず』からよ」

主:「そーそー。この話だとば～ぷるさん冬眠しない設定だから！あと 7 回で新キャラ出すよ！」

菊:「えっ」

八:「えっ」

主:「えっ」

菊&八:「なにそれこわい」

主:「ということで残りは一覧式で書くよ！」

チラシの裏一覧

- ・実はう p 主・ゲストさんともに前日までのコミケに参加していた。なおう p 主は 3 日間すべて参加した模様。
- ・ロケ中の食事は水戸線(持ち込み)・高崎線(高崎購入)・鶴見線(大船購入)・成田線(赤羽購入)・京葉線(蘇我購入)で行った。ちなみに 2014 年度では赤羽～蘇我間の食糧購入はできなかった。
- ・途中車内改札は受けていないが、鶴見の中間改札のみ提示で抜けた。
- ・成田で車中泊しているが、209 系で 3/4 閉なので寒い。寒さ対策は必須。
- ・東京での京葉線から横須賀線へ乗り換える際、乗り遅れそうになっている。
- ・第 1 回が普通のレポートなのはもともとこうするつもりがなかったから。ちなみに続編は動画でやるとかなんとかという話らしい。この乗車記自体は 3 月ごろまで続く模様。
- ・第 1 回ロケ時でゲストさんがはしゃいでいたのはマジ。高浜～羽鳥間。
- ・第 2 回で「1 本以外歌を忘れた電車」とあるが、実際には E501 系基本編成が 12 年に機器更新で全編成が「歌を忘れている」。1 本以外忘れたのは京急 2100 形 2133 編成で、3 月号発行前の 3 月 10 日に出場してシーム

ンス社 GTO インバータ車は歌わない E2 系 N10 編成を除き消滅した。

- ・第 2 回用語集のキハ 101 系は 16 メートル級なのでロングシートは 10 メートルもない。
- ・第 3 回までの冒頭の下りは「爆破夢オチに定評のある支社」のインスパイヤ。
- ・第 3 回 5 章の「あたいたら埼京ね！」の元ネタは東方花映塚の「あたいたら最強ね。」
- ・第 3 回で八高線のネタがないのは当時乗車記録をまとめていたために写真を一切撮っていないから。
- ・第 4 回茶番で下書きを上書き削除したのはマジ。教訓、ファイル名は変えるべきである。
- ・第 4 回での鶴見線車内での下りは本当にあった。但しゲストさんは八雲さんではない。
- ・第 4 回で乗車したナハ 47 編成は乗車直後の 15 年 1 月 6 日に国府津へ※疎開、9 日長野へ※配給され※廃車 15 年 2 月中に※解体された。

茶番

菊：「ということで解説だけの第 5 回でした」

八：「とりあえず、冬休みの自由研究に東京近郊最長大回り乗車してみるのもいいんじゃないかしら？」

主：「くれぐれも不正乗車だけはやめましょうね」

菊：「次回は立川～成田らしいですよ、ただ本数的には千葉打ち切りの方が……」

主：「写真ないから大丈夫(グッ)」

八：「何言ってるのかしら……またスキマ送りにされたいのかしら？」

菊：「うわあ 2 回も予告とかないわーう p 主ないわー」

主：「ホントすいませんでしたごめんなさい」

用語集

※疎開・配給・廃車・解体

疎開とは、車両の置き換えなどで車両を留置する場所がなくなった時に、正規の所属場所ではないところに車両を留置すること。車両によっては自力で移動できない場所に疎開される(例、直流電車である 211 系が運用離脱後改造待ちで交流電化区間の青森や酒田、仙台へ疎開された)場合もある。

配給とは、疎開させたり廃車させたり新車を配備場所へ持って行ったりするために、自社の機関車で車両を輸送すること。なお、実際には旅客車両だけではなく、貨車や事業用車も運ぶため、解釈としては「鉄道会社の社用品を運ぶ列車」といった方が正しい。基本的には改造・新製・廃車・工事などで運転される。

廃車と解体は似た用語ではあるが、廃車は車両の籍を抜くこと、解体は車両そのものをバラバラにすること。つまり、博物館にある車両は車両の籍が抜かれており、営業路線を走ることはできない(一部除く)。基本的には解体場所まで配給列車や回送列車として運転された後廃車され、解体可能な状況になってから解体する。

次回予告

菊：「暗闇の東京。駆けるは高架の元貨物線と通勤新線。年越しに向けて次々と閉店していく駅ナカ商業施設で、一行は翌日の朝ごはんをゲットできるのか!?!そして次回、鉄道ファンを賑わせたアイツが登場！次回『貨物と貨客と旅客線』お楽しみに！」

(次回に続け)

駅や車内の公衆無線 LAN をまとめてみた

中 3 長沼 勝大

1. はじめに

どうも、長沼 勝大と申します！ 鉄道のほかに Android、iOS などコンピューターについて興味を持っているので今回の久しぶりの部誌には、よく知られている駅や車内の Wi-Fi (無線 LAN) をまとめてみたいと思います！

2. 本題

まず Wi-Fi があるとなんの得があるのか？ 筆者的に考えてみました。

Wi-Fi どのような場所に使用されているかから考えるとコンビニ、家、駅、会社、さまざまな場所にあります。僕的には、スマートフォン (例: iPhone、AQUOS PHONE、Xperia、Galaxy S、Nexus5 などなど) タブレット (例: iPad、Nexus7 などなど) PC がモバイルネットワークを契約していなくても Wi-Fi を使用することにより、通信を行うことができるということが利点だと思います。また家などではネットワークの契約で光回線など比較的速い回線を契約して、ルータもそれに適したものをお買い求めになられればモバイルネットワークより早く通信を行うことができることも利点だと思います。

では、駅構内、車内で飛んでいる公衆無線 LAN をまとめたいと思います。

・ au Wi-Fi SPOT

“au Wi-Fi SPOT”は駅構内だけではなく鉄道車内にも公衆無線 LAN があり、実際、車内の中に公衆無線 LAN サービスがある鉄道会社は“小田急電鉄”“京王電鉄”“京成電鉄”“京浜急行電鉄”“東京モノレール”“東武鉄道”で使用することができます。また駅・構内については“江ノ島電鉄”“小田急電鉄”“京王電鉄”“京成電鉄”“京浜急行電鉄”“埼玉高速鉄道”“相模鉄道”“JR 東日本”“新京成電鉄”“西武鉄道”“東急電鉄”“東京メトロ”“東京モノレール”“東京臨海高速鉄道”“東洋高速鉄道”“都営地下鉄”“北総電鉄”“ゆりかもめ”“横浜高速鉄道”“横浜市営地下鉄”で使用することが可能です。 ちなみに使える公衆無線 LAN の SSID は

「au_Wi-Fi」「au_Wi-Fi2」「Wi2premium_club」「Wi2_club」「UQ_Wi-Fi」「Wi2premium」「Wi2」「wifi_square」です。また SSID を記載しましたが実際、携帯端末では自動的に公衆無線 LAN サービスにつながるの設定をいじる必要はありません。※Windows で接続する場合は別途でソフトウェアをインストールしていただき au_ID の認証の手順が必要です。

・ ソフトバンク Wi-Fi スポット

この公衆無線サービスはソフトバンクがサービスを行っています。よくソフトバンク携帯ショップにいくとあるマークが特徴です。ソフトバンク社の調べで国内の公衆無線 LAN サービスのアクセスポイント数 No.1 を誇っています。(2014 年 5 月 30 日 現在)

・BB モバイルネットワーク

こちらの公衆無線 LAN サービスもソフトバンクが行っています。こちらのアクセスポイントをまとめてみましたが約 270 あまりありました。こちらは au Wi-Fi SPOT と比較してみますと“駅・構内”で考えると、ほんとに主要駅などあまり設置されていないことがわかりました。ただソフトバンクのみではなく例を挙げますと ocn の契約でも使用することができます。(筆者は格安 sim である ocn のサービスを使用しているのこちらのサービスを使用しています。)

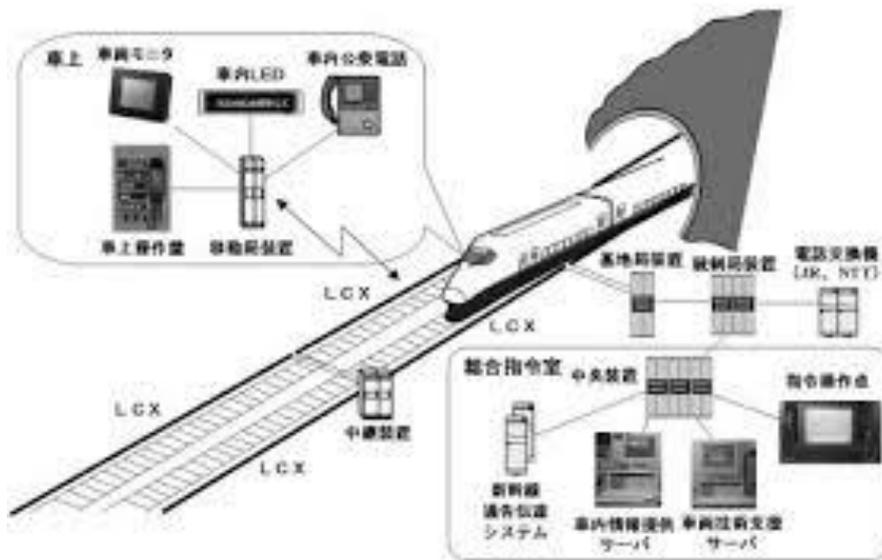
・docomo Wi-Fi

こちらの公衆無線 LAN サービスは名前のおとおりドコモが行っています。ドコモの回線契約がある機器は SIM 認証によって使用することができます。ドコモの回線契約をしていなくてもこちらの公衆無線 LAN サービスを別途でお金を払えば利用できます。ただ今、現在セキュリティー方式「WEP」の SSID:docomo については 2013 年 11 月 1 日（金曜）以降より順次廃止しているので注意して使用してください。JR、私鉄、地下鉄、東京メトロの駅で全 718 箇所あります。

ではこの記事を書いてみて思ったのですが新幹線や成田エクスプレス、つくばエクスプレスなど列車が動いているにもかかわらず通信が行われる仕組みについて興味を持ちました。まず自分で新幹線の車内の中にモバイルルータのおおきい版がありそこから新幹線などの各車両に Wi-Fi を飛ばしていると考えましたが実際は…

実際は N700 系を例にしますと数箇所のアクセスポイントがあり車内で車上移動局設備につながっています。この移動局から地上設備のアンテナと通信してインターネットにつながっている状態になっているそうです。またこの地上設備のアンテナは線路沿いの通信線管路に漏洩同軸ケーブルというケーブルがありこれを利用することで外部から電波が届きにくい閉じた空間や障害物の多い空間などでも高品質な無線通信が利用できるようになるそうです。よって新幹線などでたとえトンネル内で高速に移動していても通信が可能だということです。またこれは公衆電話も同じ仕組みだそうです。また、この車上移動局設備 (LCX) は 24 チャンネルもっていて、車掌や運転手に対して CTC (中央輸送指令) から連絡したり、列車の運行時間が終わったと報知したりするのに使われています。(JR 西日本管区の一部を除くらしい) またこのケーブルは意外に弱く、熱を加えると曲げると内部で折れて電波が漏れすぎたりするので工事する方々には厄介な代物らしいです。

イメージ図 (引用 : https://www.jreast.co.jp/development/tech/pdf_5/59-64.pdf)



3. 編集後記

まず、僕が最初にこの部誌を書く際に BB モバイルネットワークの欄でも書きましたが東京都の駅の公共無線 LAN を“すべて”まとめようと試みましたが BB モバイルネットワークを調べつくした後にそれだけで丸 2 日かかったのであきらめました。今回は仕組みについて今まで疑問に持っていたので部誌という場で調べる機会ができて自分でも知ることができてよかったです。さらにこの部誌を書いて“関東”の鉄道関連の場所にあるアクセスポイントで au_WiFi SPOT がすごく多いなと実感しました。これを抜いてのソフトバンク Wi-Fi スポットが 1 位ということなのでそれを考えると町中どこもかしこも公衆無線 LAN だらけで正直もう携帯のモバイルネットワークの契約をするよりも公衆無線 LAN の契約をしたほうが得なのかな？とかおもいました。

東京駅について

中学2年 林健吾



1. はじめに

今回は東京駅について書きました。書こうと思ったきっかけは、申し込んだ東京駅記念 Suica が届いたからです。東京駅を知っている方は大勢いるかと思いますが、東京駅の歴史などを書きましたので読んでください。

2. 概要

東京駅は、東京の表玄関とも言うべきターミナル駅で、プラットフォームの数は日本一多く、在来線が地上5面10線と地下4面8線の合計9面18線、新幹線が地上5面10線、地下鉄は地下1面2線を有しており、面積は東京ドーム約3.6個分に相当します。赤レンガ造りの丸の内口駅舎は辰野金吾らが設計したもので、1914年に竣工、2003年に国の重要文化財に指定されています。また、*「関東の駅百選」認定駅でもあります。

*関東の駅百選・・・「鉄道の日」記念行事の一環として選定した日本の関東地方の特徴ある100の鉄道駅

*上記に書いた「鉄道の日」は10月14日です。

3. 乗り入れ路線

在来線地上ホーム

1・2番線	中央線	下り
3番線	京浜東北線	北行
4番線	山手線	内回り
5番線	山手線	外回り
6番線	京浜東北線	南行
7・8番線	上野東京ライン (宇都宮・高崎・常磐線)	下り (北行き)
9・10番線	東海道線 (上野東京ライン)	下り 南行

JR 東日本 新幹線ホーム

20～23番線	東北・山形・秋田新幹線	下り
	上越・北陸新幹線	下り
14～19番線	東海道新幹線	下り

総武地下ホーム

1・2番線	横須賀線	下り
3・4番線	総武線（快速）	下り

京葉地下ホーム

1～4番線	京葉線・武蔵野線	下り
-------	----------	----

*全部の乗り入れ路線は書いていません。

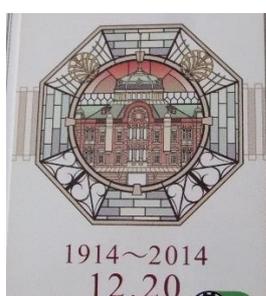
4. 東京駅のデザイン

現在の東京駅のデザインはヨーロッパ風ですが、最初からこのようなデザインではなかったのです。最初、デザインを考えたのはお雇い外国人として日本に鉄道技術の指導を行ったドイツ人のフランツ・バルツァーです。日本建築に関心を持っていた彼は、瓦屋根を持った日本建築様式の東京駅舎を提案しました。しかし、当時の日本はヨーロッパ崇拝の時代だったのでまったく受け入れられるものではありませんでした。実際に*ルネサンス風の建築で東京駅舎を設計した辰野金吾は、バルツァーの提案した日本風駅舎を「赤毛の島田髷」と酷評しました。バルツァーの駅舎案は採用されませんでした。東京駅の基本的な平面構成はほぼそのまま採用されました。駅舎の中央に皇室専用の出入り口を設けホームへ通じる専用通路を備えるというアイデアはバルツァーのものでした。また南側を乗車専用口に、北側を長距離列車の降車専用口に、皇室口の脇を近距離列車の降車専用口に分離するという発想もそ

のまま引き継がれました。皇室専用口を中央に設けたのは皇室や外国の賓客利用の際の利便性を考慮したものでしたが、そのため、乗車口と降車口が南北に遠く離れてしまい、一般利用客にとっては不便極まりないことになりました。これは 1948 年（昭和 23 年）にどの出入口からでも乗降できるように変更されるまで続きました。鉄道技術者のバルツァーは与えられた仕事を忠実にこなすだけでなく、その興味を広げて知識を深め、成果をまとめた研究熱心な人物で、その真摯な姿勢は日本の鉄道技術者から大きな尊敬を集めました。

＊ルネサンス建築・・・イタリアのフィレンツェで 1420 年代に始まり、17 世紀初頭まで続いた建築様式

5. 東京駅記念 Suica



東京駅記念 Suica はニュースで放送されたので、知っている人もいるかと思います。JR 東日本は 12 月 20 日の午前 8 時から、1 万 5000 枚の限定で記念 Suica を発売する予定でしたが、午前 4 時には既に数千人が列を作って販売を待っていたことから、午前 7 時すぎに販売を開始しました。それでも、集まった人たちは身動きが取れない状態におちいりました。そして、12 月 20 日午前 9 時 40 分、発売中止にしました。しかし、それにより、客が駅員に手を出すなどのトラブルがおきました。

それから、JR 東日本は希望者全員が買えるように増刷しました。最終的な申し込みが、約 499 万枚に上ったと発表されました。この枚数は Suica の年間発行枚数(300 万～400 万枚)を上回っています。

6. 東京駅のホーム

現在、東京駅のホームは在来線 1～10 番線の並びの隣に、東北方面新幹線の 4 つのホーム 20～23 番線があり、その隣には東海道新幹線 14～19 番線があります。1 から順番に並んでいないのは東京駅の歴史が反映しています。東京駅が日本の中央駅と言われるのは、大きい主要な路線の起点として、東西南北の路線網をつなぐ駅となっているためです。各路線の起点を表わす起点標は「ゼロキロポスト」と呼ばれ、東京駅内には中央線、東北本線、東海道本線・東海道新幹線、総武本線のゼロキロポストが設置されています。しかし、これらの線は建設当初から東京駅を起点に作られたわけではなく、初めにそれぞれの線が別々に伸び、それぞれに起点駅がありました。これらの線をつなぐ連絡駅として東京駅が作られ、各線が東京駅まで延長されるように追加で敷設される形でできあがってきた歴史があります。東京

駅のホーム番号が入り組んだものになったのは、1995年7月からです。それ以前は、地上ホームについては、丸の内口から八重洲口に向かって、1～19番線までが順番に並ぶ駅でした（ただし、*11番ホームははじめからありません）。1990年代は、東北・北陸新幹線の敷設が進んだ時代です。1991年、上野始発だった東北新幹線が東京駅に延伸されました。当時既に地上部のホームをそれ以上増設できる余地がなかったため、6本使っていた東海道線のホームを4本に減らし、*旧12・13番線を改造して東北新幹線ホームとしました。しかし、その後も山形・秋田・北陸と次々開通が予定されており、どうしてももう2本東北・北陸方面新幹線ホームとして必要だということになりました。そして、旧9・10番線も、新幹線ホームに作り替えられることになりました。しかし、それでは在来線のホームとしても足りなくなってしまうため、丸の内駅舎との境目に高架のホームを増設することになりました。

1995年7月に増築・改造工事が完成し、ホームの番号も改められました。新たな高架ホームを1・2番線として、新たに9・10番線（旧7・8番線）まで番号が降られました。旧9・10番線と旧12・13番線は改造され、東北・北陸方面に向かう新幹線専用ホームとしました。そして改めて20～23番線と、新たなホーム番号を付けました。こうして、1997年には現在のような並びのホームとなりました。

*11番線は線路のみの回送用でした。

*12・13番線は1980年代「ブルートレイン」が大人気で、毎日多くの本数が運行されていた頃、機関車の客車用ホームとなっていました。

*現在、11～13番線は欠番です。

7. 最後に

東京駅について分かりましたか。今回は東京駅について全部書いていませんが、他にも調べてみると面白いことがありました。2020年には東京オリンピックが開催されます。その時には東京駅は注目されるかもしれません。今後、より良くなっていくことを願っています。

ゆっくりたちと寝台特急紹介

中1C 石井朝陽がお送り致します。

霊魔「おはこんにちばんわ！」

霊「ゆっくり霊夢です」

魔「ゆっくり魔理沙だぜ」

霊「霊夢の寝台特急紹介だあああああ！」

「おいっす」 霊「邪魔だ」

魔「誰だお前は」

う「う p 主である」

霊魔う「それでは見ていきましょう！」

・・・

霊「寝台だあああああ！」

魔「張り切りすぎだ BK 野郎」

う「皆読んでるんだ。言葉選べ」

霊「え？私に何か言った？」

う「いや、魔理沙のこと」

魔「なんだって？」

う「すいませんでした～（泣）」

霊「魔理沙、始めようよ」

魔「だな。では」



(左が魔理沙、右が霊夢)

霊「どこから行く？」

魔「寝台は走る範囲が広いから、お好きにどうぞ」

霊「じゃあトワイライトエクスプレスから」

魔「いいじゃないの～」

霊「でしょ！」

魔「日本エレキテル連合を知らないのか・・・」

霊「魔理沙、何か言った？」

魔「なんでもないぜ」

う「説明には「」がつきません。説明は、全て私がします」

霊「まずはトワイライトエクスプレスです」



こちらは、大阪駅～札幌駅を走っていた臨時寝台特急。

運行開始が1989年7月21日です。東海道本線（JR 京都線）・湖西線・北陸本線・信越本線・羽越本線・奥羽本線（日本海縦貫線）・津軽線・海峡線・江差線（津軽海峡線）・函館本線・室蘭本線・千歳線の12線区を経由するととも運行範囲の広い

寝台特急だ。列車名は、出発日夕と翌日明け方の薄明を意味するトワイライトが

由来となっている。2015年2月12日、同年3月12日運行の最終列車の寝台券が発売され、午前10時の発売開始と同時にわずか数秒で上下とも完売した。

なお、「トワイライトエクスプレス」の名称は、2017年春から営業運転を開始する豪華寝台列車「トワイライトエクスプレス瑞風」に受け継がれる。



こちらは、運行を終了した臨時寝台特急「トワイライトエクスプレス」の名称を受け継ぐ形で、同列車の運行終了から2年後の2017年（平成29年）春に営業運転を開始する予定です。京阪神地区から山陰、山陽エリアで運行され、運行中に沿線での立ち寄り観光を実施するらしい。

列車名の「瑞風」とは「みずみずしい風」のことで、「吉兆をあらわすめでたい風」という意味を併せ持つ。また、稲穂が豊かに実る日本の美称として、「瑞穂の国」という呼び方があるが、その美しい瑞穂の国に、新しい「トワイライトエクスプレス」という風が幸せを運んでくる、という情景をイメージしている。



ロゴデザインについては、「瑞風」の「M」を沿線の山並みに見立て、吹き抜ける風を「トワイライトエクスプレス」の象徴であり、そのロゴデザインに使用されていた天使で表現した。
魔「続いて北斗星なんだぜ」



こちらは、上野駅・札幌駅間を東北本線・いわて銀河鉄道線・青い森鉄道線・津軽海峡線（津軽線・海峡線・江差線）・函館本線・室蘭本線・千歳線を経由して運行する臨時寝台特別急行列車である。食堂車やロビーカー、個室寝台を連結し、「日本初の豪華寝台特急」ともいわれる。運行開始が1988年3月13日。

青函トンネル（津軽海峡線）が開業した1988年（昭和63年）3月13日に、初めて東京と北海道を乗り換え無しで直行する列車として運行を開始した。臨時列車も含めた全旅客列車で、「トワイライトエクスプレス」に次ぎ、同一経路で運行される「カシオペア」と同順位の2位であったが、「トワイライトエクスプレス」の廃止後は1位となった。同年4月2日から8月22日までの臨時運行を以って、27年半の歴史に幕を閉じる予定である。また、国鉄時代より約60年に亘って運行された

「ブルートレイン」もその歴史に幕を閉じることになる。

魔「悲しいぜ」

天体の北斗七星・北極星が由来となっており、「夜行列車は天体名にちなむ」というかつての慣例や「宇宙的なイメージ」からとされる。急行「はまなす」・快速「海峡」とともに、一般公募により決定された。

う「さらにカシオペア！」



こちらは東日本旅客鉄道（JR 東日本）、IGR いわて銀河鉄道、青い森鉄道および北海道旅客鉄道（JR 北海道）が上野駅 - 札幌駅間を東北本線・いわて銀河鉄道線・青い森鉄道線・津軽海峡線（津軽線・海峡線・江差線）・函館本線・室蘭本線・千歳線を経由して運行する寝台特別急行列車である。運行開始が 1999 年 7 月 16 日。

高水準のサービスを提供するフラグシップトレインとして、全客室を 2 名用 A 寝台個室とするなど、JR 東日本が新規に製造した E26 系客車を投入し、1999 年（平成 11 年）7 月 16 日から運行開始した。全客室が 2 名用 A 寝台個室であり、他の寝台特急列車よりも高額な本列車専用の寝台料金が必要となるにもかかわらず、人気の高い列車で、時季を問わず寝台券は乗車日 1 か月前の発売開始とほぼ同時に売り切れることも多い。北斗七星と同様に北極星を見つけ出すためによく使われる星座であるカシオペア座に由来。「北斗星」と同様に上野駅 - 札幌駅間を往復する寝台特急列車であることから、それに因んで命名したといわれている。

霊「よくそんなに知ってるね」

う「それほどでも～」

魔「う p 主のくせに」

う「だまらっしゃい」

魔「やだ。」

霊「何やってんの？う p 主？」

う「なななな何でもない」

魔「お前ググってんじゃん！」

う「そそそのようなことがあろうはずがごごごいません」

霊「う p 主、話すことなくなったし」

魔「終わるか。それでは、読んでいただき」

霊魔う「ありがとうございました！」

次回

しまかぜ関係でお送り致します

活動紹介

ここでは本校鉄道研究会の活動を紹介させていただきます。

・部誌発行

隔月で部誌「中大スカイブルー」を発行しています。

「中大スカイブルー」の名はかつての本校最寄り駅、石川町駅を発着していた根岸線電車のカラー「青 24 号」、通称スカイブルーから取られました。

・模型改造

改造といえるほどではないものの、小改造を各部員で行っています。

またある部員は大改造を施し、京成電鉄の 3700 形から横浜市営地下鉄 3000N 形を作り出しました。

・課外活動

長期休暇や日曜日を利用して、関東の博物館や中小私鉄で見学や撮影を行っています。近年では昨年 12 月に地下鉄博物館ならびに新京成電鉄、今年春に秩父鉄道、夏に富士急行で活動を行いました。

・文化祭時の活動

鉄道模型・運転シミュレータの運転を中心に、鉄道写真の展示、閉室している図書室から鉄道関連書籍の展示、活動報告などを行っています。

鉄道研究会ステータス

部長：高校1年 佐々木海都

副部長：中学3年 軽部樹

部員数：9人(高1：4人 中3：3人 中2：1人 中1：1人)

設立：2012年9月

活動実績：

東武博物館・鉄道博物館・地下鉄博物館など博物館見学

小湊鉄道・秩父鉄道・箱根登山電鉄・富士急行など課外活動多数



奥付

発行日：2015年9月12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