

中大スカイブルー

2016. 7 Vol. 17

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

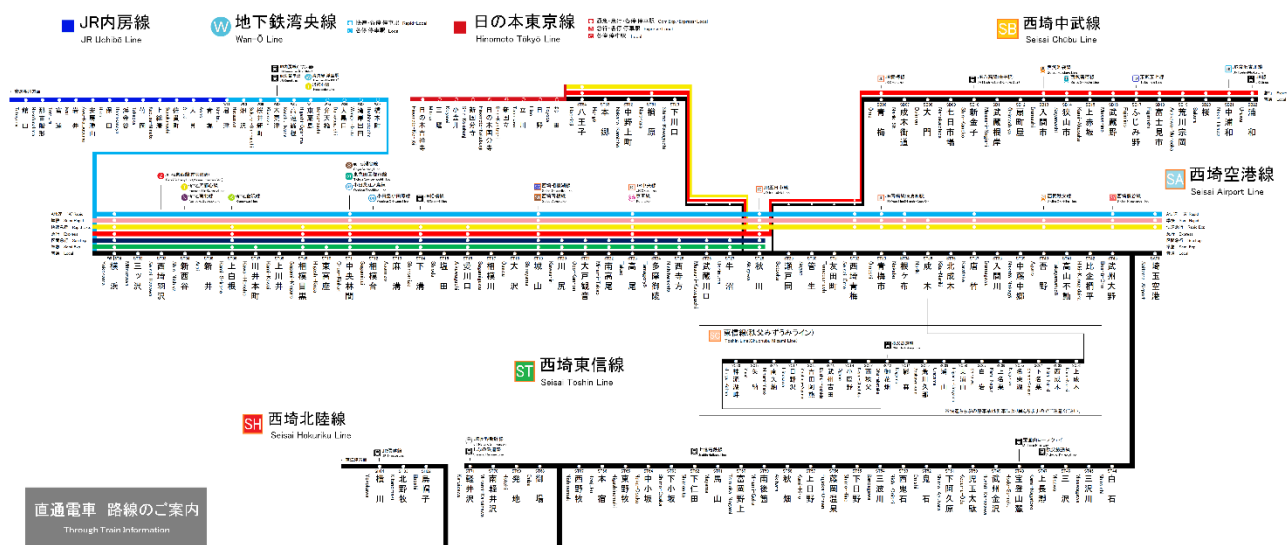
中大スカイブルー 2016 年 7 月号(通算 17 号)

目次

- 3 ……架空鉄道紹介② 西埼玉鉄道(特急列車&発車メロディー編) 高 2-10 佐々木 海都
- 9 ……お詫び 高 2-3 萬澤 柚月
- 10 ……車掌氏による空想の世界 …自作の架空鉄道について… 高 2-4 木下 優利
- 16 ……ゆっくりと学ぶ、JR 東日本、新小岩駅 高 2-2 堀部 光徳
- 20 ……東京近郊最長大回り 延長 10 回 This Izu trip その 1 高 1-4 軽部 樹
- 26 ……営業・サービスについて 中 3-E 林 健吾
- 30 ……京阪電鉄と白猫がコラボ! 中 2-E 石井 朝陽
- 35 ……伊豆急について 中 1-B 入内嶋 智文
- 40 ……伊豆急行線について 中 1-A 鈴木 琉河
- 46 ……奥付
- 表紙 ……小田急小田原線 百合ヶ丘駅
- 奥付 ……東北本線 長町駅

架空鉄道紹介② 西埼玉鉄道(特急列車&発車メロディー編)

高2-10 佐々木 海都



↑ 西埼玉東信線系統の全体路線図

こん××は。表面上だけ理系の佐々木です。

今回は、延期していた第2の架空鉄道の紹介をします。こちらはあまりにも規模がでかすぎて、1から説明してしまうと日が暮れてしまうので、まずは特急列車と発車メロディーについてだけを先に紹介しようと思います。

また、全号から新学期になったので、前回やり忘れていた自己紹介を後半で軽くしておこうと思います。

☆本記事を安全にご覧いただくための注意事項☆

△注意 「興味や知識がない人にもわかりやすく」が僕の記事の目標ですので(特に考察記事)、万一それに反した内容を発見された場合は直ちにご通報ください。また、この記事の内容に関する質問・意見・苦情等も高2-10佐々木まで遠慮なくどうぞ。

△注意 架空鉄道の路線図中の成木〜三波川間については以下の通りです。

東信旧線 = 秩父みずうみライン(御花畑経由)

東信新線(長瀬ルート) = 東信本線(上長瀬経由)

記号の説明 △危険=この表示を無視して、誤った取り扱いをすると、人が死亡または重傷を負う可能性が差し迫って生じることがあります。△警告=この表示を無視して、誤った取り扱いをすると、人が死亡または重傷を負う可能性があります。△注意=この表示を無視して、誤った取り扱いをすると、人が損害を負う可能性および、物的損害の可能性がります。

No. 1》特急列車…車両紹介

① 5000系・5050系電車

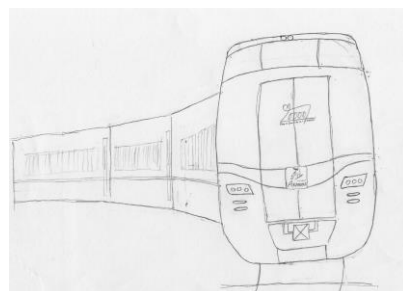
営業初年：1986年/1991年 最高速度：120km/h

熊谷線特急「ときがわ」用に製造された。5050系は東信線の長瀬ルート開業に伴って増備された形式だが、20000系デビュー後はすべて特急「ときがわ」に回されている。両者共に5両固定編成。

② 20000系電車

営業初年：2006年 最高速度：130km/h

2006年にデビューした東信本線の主力特急。愛称は「Forest Liner 20000」。その名の通り、全体がフォレストグリーンに塗られた車体が特徴。空気ばね車体傾斜方式が採用され、NT500系よりも乗り心地が向上した。編成は6両固定編成。

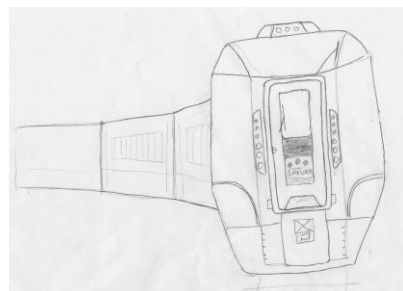


▲20000系

③ NT500系気動車

営業初年：1999年 最高速度：130km/h

山岳区間である北陸線の速達化のため、同じく山岳区間を走行するJR北海道のキハ283系をベースに開発された車両。愛称は「Swift NT500」。振り子式特急で、東信本線ではATC区間の横浜～秋川間を除き全区間で高速運転ができる。直江津側の2両（NT510編成）と横浜側の2両（NT540／NT560編成）によって構成され、それぞれのユニットを組み合わせた4連が基本。



▲NT500系

④ NT600系気動車

営業初年：2015年 最高速度：130km/h

2015年にデビューしたばかりの観光特急。愛称は「Highland Express NT600」。主に北陸線や秩父みずみラインの臨時特急に使用される。4両編成で、先頭車はハイデッカー車、中間2両は2階建て車両。

No. 2》特急列車…列車紹介

① 特急「ときがわ」 運転区間：横浜～館林 使用車両：5050系

列車名は埼玉県の地名からとった。通称「熊谷特急」。ただJR湘南新宿ラインに喧嘩を売るためだけに設定された列車であり、そのため他の西埼特急に連結されている自由席は設定されず、全車指定席で着席サービスを保障している。基本的に2時間毎に運転される。

編成表

1	2	3	4	5
特別指定	指定	指定	指定	指定

- ② 特急「あかはら」 運転区間：横浜～軽井沢 使用車両：20000 系

J R 長野新幹線への対抗用に作った長瀬ルート開業に伴って新設された特急。新ルートはほぼ全区間にわたって 130km 運転ができるから、こいつでも十分対抗できると思う。列車名は軽井沢町の「町の鳥」の名前に由来。利用者は多く(という想定で)、1～2 時間に 1 本ほど運転されている。

編成表

1	2	3	4	5	6
特別指定	指定	指定	指定	自由	自由

- ③ 特急「うすい」 運転区間：横浜～横川 使用車両：20000 系/NT500 系

下の特急「スーパーうすい」が運転されない時間帯に、横川方面の特急を補完するために 2 往復だけ運転される。

編成表は特急「あかはら」と同じ。

- ④ 特急「スーパーうすい」 運転区間：横浜～直江津 使用車両：NT500 系

横浜から直江津まで直通する西埼特急の遠距離ランナー。3 往復が運転されていて、そのうち朝の下りの 1 号は、秋川から横川までの 4 2 駅にわたってノンストップという頭のおかしい列車。4 両編成が基本だが、横川までは日常的に 6 両編成に増結されて運転され、繁忙期には 8 両にまで増結されることもある。

編成表は特急「あかはら」とほぼ同じ

- ⑤ 特急「さくら」 運転区間：横浜～(御花畑経由)～軽井沢 使用車両：NT500 系

旧線経由の特急列車。列車名は、秩父エリアには秩父さくら湖や羊山公園の芝桜など桜にちなんだものが多いことから。かつては軽井沢への主力特急であったが、長瀬ルート開業後は本数が徐々に減り、現在は朝の上りと夜の下りの 1 往復のみのホームライナー的な役割の列車となっている。

編成表

1	2	3	4
特別指定	指定	指定	自由

- ⑥ 特急「ミッドナイト」 運転区間：横浜～直江津 使用車両：24 系客車

J R から購入した 24 系客車を使用した夜行列車。日本に残る唯一の定期客車特急だが、新型車両による置き換えが計画されているので乗るなら今のうち。

編成表

1	2	3	4
ツイン	シングル	開放寝台	開放寝台

No. 3》特急列車…停車駅

特急の停車駅は、基本的には列車名に関係なく横浜、中央林間、秋川、青梅市、武州大野、（上長瀬）、（鬼石）、下仁田、（西野牧）、南軽井沢、軽井沢。熊谷線方面は、武州大野で分岐し、越生、熊谷、館林。北陸線方面は、西野牧から分岐し、横川、西埼玉原、草津温泉、志賀高原、信濃豊郷、桑名川、直江津。※路線図みてね

ただし、「スーパーうすい」の全列車と「あかはら」の一部は（カッパ内）の駅を通過するほか、前述の通り「スーパーうすい」の1本は秋川から横川までノンストップとなる。また、北陸線内の停車駅は列車によって大きく異なる。

No. 4》グリーン車以上のサービス！？特別指定席

西埼玉特急には、特別指定席という名前の車両が連結されています。特別指定席とは、特別な指定席のことです（←この雑な解説の必要性について）。車内に入るとびっくり。少し暗めの車内に、高級感あふれる間接照明。座席は本革製。ボタンひとつであなたの好みの角度に座席が倒れる、電動リクライニング。座席は簡易的な仕切りで分けられていて、プライベートな空間が確保されます。ドリンクバーも整備され、飲み物は飲み放題。利用者専用のフリースペースにはマッサージチェアもあります。特別指定料金は区間に関係なく2160円です。ぜひどうぞ。

No. 5》乗車券のみで乗れる特例区間

北陸線の志賀高原～桑名川間は、普通列車が1本も運行されていないため、この区間の相互発着に限り乗車券のみで特急列車の自由席に乗車することができます。ただし、特例区間の起点である志賀高原と桑名川の双方に停車する特急列車は2往復のみのため、通り道として利用できるのはその2往復に限られる。なお、私鉄特急なのに東信線系統の特急に自由席が残されているのはこのためです。

No. 6》発車メロディーについて

東信本線の横浜～根ヶ布間の各駅、中武線全駅、相模湖線全駅には、汎用の発車メロディーが導入されている（ただし、発車時刻になると「2番のりばから、13時20分発、普通 愛川口行きが発車します。ドアが閉まります、ご注意ください。次の停車駅は、相模台です。」というようなほぼ JR 西日本をパクった丁寧な放送が流れるので、駅メロは途中駅では乗降促進メロディー的な扱い）ほか、以下の各駅には地域の曲にちなんだいわゆる「ご当地メロディー」が導入されています。

（スペースが中途半端なので次のページに続く）

■ 東信本線

駅	方向	曲名	導入理由
上白根	上り	トドラー・ファンファーレ	よこはま動物園のキャラクター「ズーラシアンブラス」による楽曲
	下り	森のくまさん	よこはま動物園の最寄り駅
麻溝	上下	陸軍分列行進曲	近くに陸上自衛隊の施設がある
川尻	上下	COSMOS	小松コスモスまつりがある
青梅市	上下	青梅市民の歌	そのまま

■ 秩父みずうみライン

駅	方向	曲名	導入理由
御花畑	上り	旅立ちの日に	秩父市内の中学校で誕生した曲
	下り	secret base ～君がくれたもの～	秩父市が舞台のテレビアニメの主題歌

■ 中武線

駅	方向	曲名	導入理由
富士見市	上下	走れ！	ももクロのメンバーの一人の出身地

▲ 架空鉄道のご当地発車メロディー一覧

こんな感じ。まだまだ少ないのでアイデアが思いつきしだい増やしていきたいです。

一部を除いて自分で編曲済みなので、聞きたい人はどうぞ。

No. 7》おしまい

たまには真面目に書いてみましたが、いかかでしたか？自分自身でもこの記事つまんねーなと思いながら書いていましたが、架空鉄道とは自分の都合のいいように作ったものなので、残念ながらバカにできる要素がありません。

今回は、記念すべき僕の最後の紅央祭号ということなので、大好きな J R 北海道について取り上げる予定です。お楽しみに！

No. 8》自己紹介

1 ページ以上余ったので、残りは自己紹介に使います。

興味の無い方はどうぞ遠慮なく読み飛ばしてください。

☆好きな路線

- 1 J R 千歳線
- 2 東急東横線
- 3 J R 宗谷線／西武秩父線

☆好きな車両

- 1 J R 733 系 3000 番台（J R 千歳線、函館線など）
- 2 J R キハ 261 系 1000 番台（特急「スーパーとがち」など）
- 3 東京メトロ 10000 系（東京メトロ副都心線など）

☆好きな駅メロ

- 1 GENKI (京阪本線・鴨東線 下り特急)
- 2 ※曲名不明 (東京メトロ銀座線 末広町駅2番線)
- 3 煌～水の都から～ (JR北陸新幹線 黒部宇奈月温泉駅)

父親が北海道出身の影響でよく北海道に行く(1年に1～2回くらい…?)ので、鉄道でもJR北海道関係は全体的に好きです。北海道旅行で一番印象に残っているのは、2、3年前くらいの夏に行った美瑛。北海道らしい何もない丘が一面に広がっていて、すごく綺麗だった。富良野からの移動に使ったトロッコ列車「ノロッコ号」が普通にスピード出してノロくもトロくもなかったのも印象的だったなあ。道内の地名は現地で身につけているので、標準語での呼び方とはイントネーションが違って友達とかに通じないことがたまにある。

乗り物は、鉄道に限らず公共交通機関は全体的に好き。特にバス。バスだと東急バスと北海道中央バスとJR北海道バスが好き。

あとはとにかく旅が大好き。この辺の観光地だと秩父と箱根あたりかな。秩父は6～7回くらい、箱根は20回近くも行ってると思う。車で出かけるのはあんまり好きじゃない。特急電車で行って、そこからローカル線や地元のバスに乗り換える。そして小さなお店で、地元の名物をいただく…。それが旅の醍醐味なんじゃないかな。

少しは鉄道以外の話もしておきましょうか。勉強面だと、昔は物理が大の得意で、中3の頃はあの学級委員に物理の神様と呼ばれた男だったりするのですが、高1の終わりくらいからどんどん成績が下がり、この前のテストは観測史上最悪の47点を記録しました(逆に地理や古典は増加傾向)。文転すると内部推薦権が無差別抹消されるというとても恐ろしい噂を聞いたから文転するつもりがないだけで、本当はすぐにでもしたい()

あと、一時期もクロにすごくハマってた。まあ、今でも全く興味がないわけではないけれど、どうも僕は身近な女の人しか好きになれないタイプの間人らしく、…おっとそろそろお時間のようなのです。

ということで、

もう1学期も終わってしまったので今更感がありますが、これからもよろしくお願いします。

最後までくだらないお話にお付き合いいただき、ありがとうございました！

お詫び

高校2年 萬澤 柚月

どうもこんにちは、萬澤です。

今回は諸事情により7月号の部誌を書くことができませんでした。

此の事を深く反省し、お詫び申し上げます。

また、複数回にわたり部活を無断欠席した事、部費を3ヶ月分滞納した事これらのことについても併せてお詫び申し上げます。

今後は二度とこの様な事態が起こらないように精進して参ります。

どうか、よろしくお願い致します。

お詫びだけでは寂しい気がいたしますので、写真を1枚。(西浦和にて)



205系は1985年（国鉄末期）から山手線で運用開始。

近年はステンレス製の訳の分からないE233系等による淘汰が進み、近年は活動の場が徐々に狭まっています。現時点で205系の運用がある路線は埼京線、川越線、八高線、りんかい線（埼京線・川越線から乗り入れ）、武蔵野線（大半が京葉線に直通）、鶴見線、南武支線、仙石線、阪和線です。

※写真の205系M15編成は元々南武線のナハ45編成で、埼京線のサハ（付随車）と組み合わせて誕生しました。現在は京葉車両センター（習志野市）に所属しています。

車掌氏による空想の世界…

自作の架空鉄道について…

高校2年4組 木下 優利



↑ 筆者氏が約2年間の歳月をかけて組んだ架空鉄道の路線図

(部誌を作成する前に書いたので少々違うことがありますけど、路線規模はこんな感じです…)

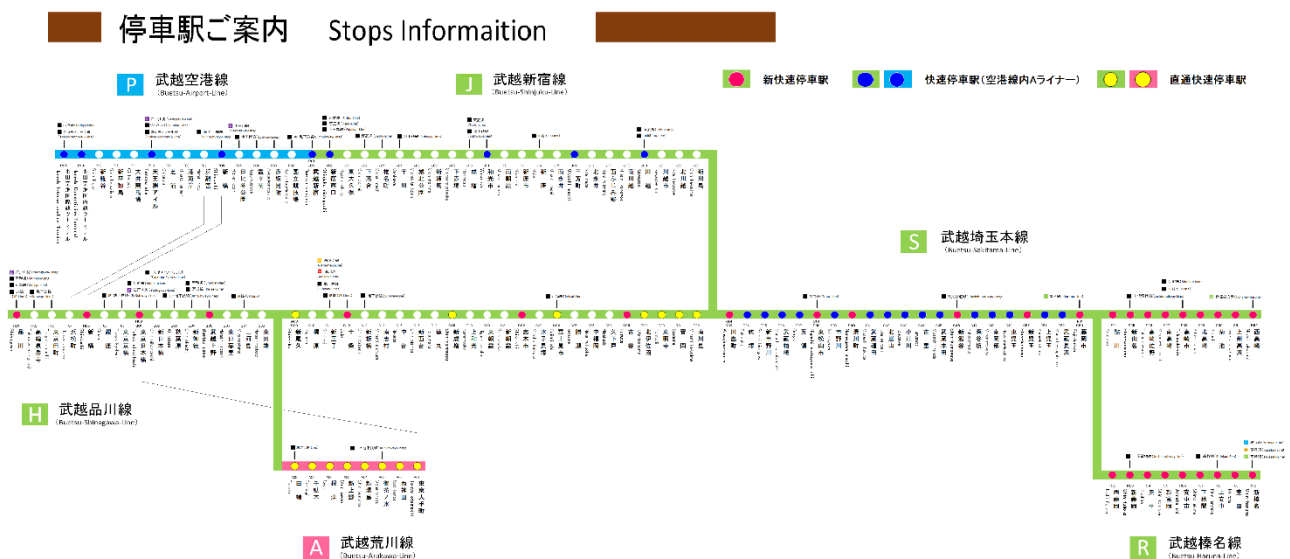
1) はじめに…

こんにちは、木下です。今回は自作の架空鉄道について取り上げたいと思います。なんせ素材不足でね… 今回筆者氏の厨二病とか病んでる所見せますので、ご愛嬌願います…。

2) 架空鉄道の紹介① 「会社概要と路線の規模…」

中 3 の時から組み始めた構想ですが、初めは神奈川を中心に横浜から三浦方面とか京浜工業地帯を通って羽田空港に繋ぐとか色々考えていましたけど… なんかしっくりこない… 同時並行で部長氏は横浜から軽井沢とかに繋ぐ大路線とか組んでて、筆者氏も長距離路線を組みたい… と感じていました。取り敢えず東京から伊香保温泉の西側にある榛名高原の麓（新榛名駅周辺）を開発する路線を組みました。そしてその駅（新榛名駅）から草津温泉や 80 年代にスキーブームで有名になった苗場スキー場を経由して妙高高原や新潟を結ぶ大路線を考えた感じです。最初のページの路線図を見てもらえれば分かると思います。最初は自路線で新潟まで結ぼうと考えていたので会社名を「武越急行電鉄」と称しました。何度が需要が獲れるか検討し、埼玉県内の鉄道が通らない所に路線網を組んだり千葉の臨海地域とか羽田まで路線網を伸ばしたり、新潟や妙高地域では JR 線（今は第三セクターになっている所もあるけど）と直通して採算が取れるようになるはず…と考えています。ざっくり言うとかんな感じですかね…

3) 架空鉄道の紹介② 「大動脈路線 埼玉本線」



↑ 武越急行電鉄埼玉本線系統の路線図（2016 年 7 月現在の構想）（ちょっと見づらいですかね…汗）

武越急行の主力で中心路線の埼玉本線を紹介したいと思います。路線としては国道 15 号の直下にある品川から JR 東京駅八重洲口の東側の東京日本橋と上野、十条を経由して志木・古谷・川島町・東松山・秩父鉄道の武川（当社は新熊谷駅と表記）・児玉町・藤岡市を結び高崎そして武越の開発地である新榛名を結ぶ路線となっています。ここまで組むのに前述の通り 2 年ほどかかりました。以下の通りです。

- ① 前述の通り神奈川県を中心とした路線を考案しており、その延長として東京～十条間を考案しました。その後都営住宅密集地の高島平を経由して埼玉県庁とさいたま市役所の傍に新浦和駅を設置して大宮まで結びました。これが一番初めの構想でした。

の開発地新榛名まで結ぶ榛名線（都心と新榛名や新潟・妙高地域へのアクセス向上の為に高速化に対応した路線として開業）に直通します。

続いては列車種別についてです。JR 西日本をモデルとしているつもりです。一応種別は JR 西日本にある種別にしているので…

武越急行電鉄 埼玉本線(S) 運行本数(日中時間帯) ※ 普通列車のみ(有料特急は除く)

H08	H01 S01	S09	S28	S33	S38	S46	S53	S62
品川	東京日本橋	新尾久	古谷	川島町	東松山市	新熊谷	藤岡市	西高崎
				埼玉本線				
新快速		新快速		新快速				普通(6両)
新快速		新快速		K 毎時3本				S 毎時3本
		直通快速	普通	普通		T 毎時3本		
	荒川線東京大手町まで運転 ←			普通(新宿線内快速)			A 毎時3本	
普通		普通	普通	J 毎時3本				
普通		普通	F 毎時3本					普通(4両)
								N 毎時1本

↑ 埼玉本線の運行本数表

(尺の関係で 20 分間隔で表しています。本数書いてあるので大丈夫だとは思いますが…)

1. 新快速 (種別カラー: 桃色 運用記号: S・K)

埼玉本線の普通列車として最速達種別。主要駅のための停車となっています。JR 西日本は最高時速 130 キロで運行していますが、流石に 130 キロは出せないのが最高時速 120 キロで運転します。6 両と 4 両を連結した 10 両編成で上野～川島町間において毎時 6 本（10 分間隔）運転、この区間では日中最速 37 分（大体のダイヤを組んだたけなのでもう少し遅くなるかもしれませんが…）を誇っています。半数の 3 本が川島町以北運転しており、6 両が高崎線西高崎へ、4 両が榛名線新藤岡または新榛名へ運転し、全列車品川線品川まで運転します。（藤岡市で分割併合実施）

《停車駅》 品川、新橋、東京日本橋、上野、十条、志木市、古谷、川島町、東松山市、滑川町、新熊谷、新児玉、藤岡市、藤岡市以北各駅停車

バリ並行して対抗する東武東上線と JR 高崎線に喧嘩を売る形となっています ww まあ速達性には長けているので運賃面ではまだ概算を出していませんが勝てるでしょう…

2. 快速 (種別カラー: 青色 運用記号: A)

埼玉本線の普通列車として速達種別。全列車新宿線に直通するので川島町以北での運転（川島町以北からの新宿線へのアクセスに考慮した列車）となります。川島町以北は各駅停車となっているので埼玉本

線上ではそれほど速達性はないです。新宿線内では飛ばしますよ…（後に紹介）一応全列車 8 両編成で運転しています。

3. 直通快速（種別カラー：黄色 運用記号：T）

埼玉本線の普通列車として準速達種別。全列車新尾久から荒川線東京大手町まで直通します。東京大手町～川島町間で毎時 3 本（20 分間隔）運転していて、新快速停車駅に加えて乗降客の多い駅を中心に停車します。この区間では日中最速 49 分（大体のダイヤを組んだだけなのでもう少し遅くなるかもしれませんが…）となっています。全列車新熊谷まで 8 両編成で運転します。

《停車駅》 東京大手町から新尾久まで荒川線内の各駅、新尾久、十条、新成増、志木市、富士見市、古谷、古谷以北各駅停車

東京の地下鉄の要所となっているビジネス街大手町に直通し、東京大手町駅ではお台場やディズニーリゾート、更には千葉方面や京成線に直通し成田空港を結ぶ江戸川線に接続するので便利になっていると思います。

4. 普通（種別カラー：灰色 運用記号：J・F・N）

埼玉本線の停車駅全て停車する種別。上野～川島町間と高崎線藤岡市～新榛名間で運転しています。上野～川島町間ではそれぞれ 20 分間隔で途中の古谷までの折り返し運転となる列車と川島町まで通して運転する列車が交互に運転されています。そのため上野～古谷間毎時 6 本（10 分間隔）の運転となります。また全列車 6 両編成で運転し、主要駅で優等種別（新快速・快速）との接続を行います。一方で高崎線内では藤岡市～新榛名間を通す列車が毎時 1 本で、全列車 4 両編成で運転します。まあ直通快速とか快速とか新快速が各駅停車となる区間があるので埼玉本線で最初から普通電車として運転されることで挙げられるのはこの区間のみです。

5. 有料特急（種別カラー：茶色 運用記号：M）

埼玉本線は前述のとおり、開発地新榛名およびその先の苗場や草津温泉などを結ぶ大動脈なので特急列車が存在しています。新宿発着の特急「はるな」（開発地新榛名に聳え立つ榛名山から由来。なんか国鉄時代に現 JR 東日本の高崎線や両毛線にもあったらしいが現在は廃止されているようで、1990 年代に特急の名称を統一した時に当社が採用したという過程です）と高崎発着の苗場・新潟方面特急「ゆきぐに」や草津・妙高方面特急「あかくら」「しらね」（こちらも国鉄時代に存在した名称で、当社の特急名称統一時に採用したものです）を運行しています。「はるな」号に関しては全列車 8 両で毎時 1 本運転、「ゆきぐに」や「あかくら」「くさつ」に関してはそれぞれ全列車 4 両（多客時は 8 両）で 2 時間に 1 本間隔で運転しています。今回の紹介はここまでにして置きますかね…

6. 通勤特急（種別カラー：黄緑色 運用記号：M）

埼玉本線では、各私鉄で散見されるような通勤ライナー（JR だとおはよう・ホームライナーだとか、小田急だとホームウェイとか、京成ではモーニングライナー・イブニングライナーとか呼ばれている）も

存在しています。てか沿線住宅地開発してるから当然かな… 名前もそのまんまで特急「さきたま」と呼称しています。小田急みたいに 18 時以降は全特急列車丸ごとの名前で呼んでいます。また今度紹介したいと思います…。

車両に関しては、まだ考えていないので追々構想を練っていきたいと思います…。

4) 最後に…

今回はネタ不足で自作の架空鉄道について紹介していきしました。内容は以前の記事より薄いし架空鉄道はその名前のおり実際にはないけどこんな鉄道があればいいなっていう空想の世界観の下、構想を練るという厨二病じみたことをしていますけども…またネタがなくなったら書きたいと思います。次回は紅央祭号なので普通に夏休みの旅行記でも書くつもりです。ご覧頂きありがとうございました！！

ゆっくりと学ぶ、JR 東日本、新小岩駅

鉄研書記 堀部

※注意

この記事は、特定の人または組織を誹謗中傷することを目的としたものではありません。また、この記事には、一部の読者にとってグロ要素を含むと感ぜられる部分があるかも知れません。ですので、もしこの記事を読んで不快と感じた場合は、ぜひ無理をなさらず、この部誌を閉じるか、別の記事にすぐ飛ぶかをなさして下さい。

れいむ「どうもおはこんばんにちは〜！」

みよん『こんばんにちは』

『突然ですが問題みよん。

日本三大自殺の名所はどこでしょうか？』

「なんかこの質問だけでいろんな人から叱られそうだけど……。

まあ、まじめに答えると、富士の樹海、華厳の滝、新小岩駅かな。

……自殺者がいない社会を、私は望むわ」

『もちろん、みよんもそれを望むみよん。

ただ、みよんはなぜ自殺者は増えるのか、どうしてここでは自殺する人が多いのかとか、そういうことを、みよんは考えていきたいと思ったんだみよん。

今回は主に、新小岩の人身事故における、

一、新小岩が自殺者が多くなった要因

二、JR 東が現段階で実施している、新小岩の自殺防止策

について話合うことにするみよん。気分が悪いとか、そういうのは無いみよん？』

「ええ、大丈夫よ」

『じゃあ、話し合っていくことにするみよん』

一、 新小岩が自殺の名所となったきっかけ

『新小岩が自殺の名所になったのは、大きく分けて四つの理由があるみょん。

一つ目は、成田エクスプレスの通過駅であること

二つ目は、女性 KIOSK 衝突事故

三つ目は、三四番線のホームの湾曲

四つ目は、ホームドアの未設置、であるみょん』

「成田エクスプレスが原因っていうのは、聞いたことあるわね」

『成田エクスプレスは、新小岩を時速約 120 キロで通過するといわれているみょん』

「なぜ徐行しないの？ばかなの？氏ぬの？」

『いやいや、れいむ、これには JR 東なりの辛い理由があるんだみょん。

まず、成田エクスプレスは、京成のスカイライナーと競合関係にあるみょん。

しかも、成田エクスプレスの営業最高速度は 130 キロ、東京―成田空港間は 53 分に対し、

スカイライナーの営業最高速度は 160 キロ、日暮里―空港第二ビル間で 36 分。

空港行きの特急列車は、とりわけ所要時間の短縮を求めらるんだみょん！

これは、四番線の空港行き成田エクスプレスに轢かれる人が多い原因でもあるみょん。

つぎに、成田エクスプレスは馬喰町―錦糸町間で地上に上がるみょん。

しかし、東京から来て地下から抜けたばかりの成田エクスプレスは、錦糸町を通過した時点では速度を出し切れていないんだみょん。

これらのせいで、成田エクスプレスは新小岩で徐行ができないんだみょん』

「じゃあ、女性 KIOSK 衝突事故っていうのは？」

『……れいむって、割とニュースを見ない人みょん？

まあ、この事故名は、作者が形式上つけたものだみょん。

新小岩にて、2011 年 11 月 12 日に、四番線ホームで成田エクスプレスに轢かれた女性が飛ばされて KIOSK に衝突したという事故があったみょん。

これがきっかけとなって、新小岩では人身事故が一気に増加したんだみょん。

事実、2011 年の新小岩では、女性 KIOSK 衝突事故以降、その事故も含めて八件もの人身事故が起きたんだみょん。半年で八件とは、説明の必要なく異常な件数だと分かるみょん……』

「三つ目の、ホームの湾曲っていうのは？」

『言葉の通り、三四番線のホームは弓なりに湾曲しているみょん。

弓なりの外側である四番線は、ホームの中間地点に立つと先端が見えないんだみょん』

「つまり、成田エクスプレスの運転士からも、駅に差ししかかった時点では自殺しようとする人を視認できないってこと？」

『その通りだみょん。まあ、視認できたとしても、120キロの成田エクスプレスがホーム手前でブレーキをかけたところで、止まるのは轢き終わった後だみょん』

「それじゃあ、ホームドアを何で設置しないの？ばかなn(以下略)」

『一応、新小岩駅は2018年に始める予定の南北自由通路整備事業のあわせて、人身事故の多い4番線ホームにホームドアの設置工事をしようとしているみょん。ホームドアが南北自由通路整備事業の工事を行う際に工事の妨げになるので、まだつけないんだみょん。』

総武線のホームにホームドアが設置されないのは、総武線の車両に6扉車がついているからだみょん。

従来のホームドアでは、ドア数が違うと、ホームドア取り付けはできないみょん。

だから、新小岩がホームドアを取り付けるには、二つの方法があるみょん。

一つ、6扉車を置き換える

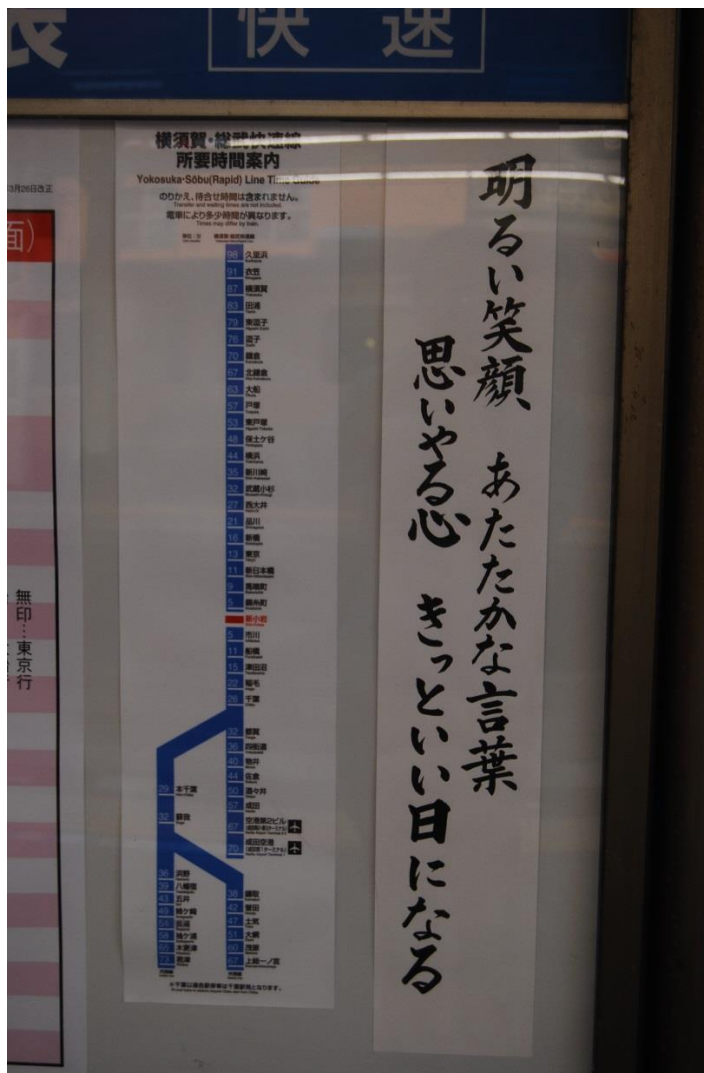
二つ、ドア数の違いに対応できるタイプのホームドアを設置する、だみょん』

「まあ、実際どうなるかは、JR東しだいね」

新小岩の、人身事故対策



青い天井



生きるための言葉



ヒーリング画像

東京近郊**最長**大回り

延長 10 回 This Izu trip その 1

注意事項&お知らせ

この旅行記は「上海アリス幻楽団」様制作「東方 project」の二次創作です。
二次創作に理解のない方や、キャラ崩壊に耐性のない方は、このページを破り捨ててください。
以下の内容は 2016 年 4 月時点の内容です。現行ダイヤとは異なる場合があります。

前回までのあらすじ

無事に東京近郊最長大回りの連載は終了。終了記念で最後の編集会議をしていたはずだが、何故か白井黒子と化したう p 主の計略により参加した 2 人に何故か特別企画乗車券 4 枚と指定券 4 枚が手渡される。その上何故かう p 主とゆかりんは裏で何か企んでいる模様。さて、なんで続いたんです？

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。紙媒体のはずなのにう p 主表記なのはそのうち動画にするつもりだから。略記が「菊」なのは読みが霊夢と被るから。

菊池 令司(≡筆者、以下菊):この旅行記のツアコンで妖怪さん。今回の犠牲者その 1。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 主のハンドルネーム。

八雲 紫:9 回までのゲストで妖怪さん。今回からは解説要員でお仕事少な目。いつだか日〇レに麺料理を要求して速水もこみちにゴマをすられた人。ゆうかりんはたぶん出ません。

宇佐見 薫子:9 回までのゲストで人間さん。今回からは解説要員でお仕事少なめ。授業中寝るな。あと遊園地のパンダカーにその歳で乗るな。

博麗 霊夢:10 回からのゲストで人間さん。呼ばれたのはう p 主の趣味とゆかりんの仕事のせい。今回の犠牲者その 2。

注:今回から各キャラは本名で呼んでます。きくいけさんは「菊池令司」が本名扱いです。

茶番

菊:「第 10 回、何で続いたんでしょうねえ」

八:「大体う p 主が散財してコミケなり旅行なりに行くからこうなるのよ」

薫:「というか呼ばれているだけでキャラ崩壊してる気がするんですけど」

主:「そういうのは二次創作界限にとって言ったら負けだと思うんだ」

八:「そもそもなぜ『大回り』のままなのか、そこから理解できないのだけれど」

薫:「中の方は発想能力に乏しいようなのでどうしようもないですね」

菊:「私とニアイコールなのが正直恥ずかしいんですよこの変人は」

主:「うっ……自分が㊟なのは自覚してるから言わないでっ！んじゃ本編！」

17、自由奔放な人間

2016/04/24 AM07:04 at 横浜駅

菊：「さて、と……」

菊：「なぜこうなったのかわからんが行けって言われたら仕方ないよなあ……紫さんもなんだよなあ巻き添え食らってるからなあ……」

菊：「とりあえず新宿、0800 に甲州街道改札前だっけか」

湘南新宿ライン 高崎線直通 2822Y 快速 龍原行 横浜→新宿

S-05+U626 サロ E233-3026



AM07:16 at 武蔵小杉駅

菊：「ん？Twitter に DM？」

八：「商談が入って行けなくなりました。妹分を新宿に行くよう指示したので連れてってあげてね！あと慣れてないから 16 番線まで来て!シク 0754 です」

菊：「当日になってどういうこっちゃ……てか妹分って……」

AM07:40 at 新宿駅

菊：「で、16 番線か……」

菊：「っとその前に、いったん改札出ないと……あと買い物も必要だな、ある程度は」

菊：「で、妹分ってことは女性だよな、紫さんが見た目 2X くらいだから……私と同じかその辺か？」

菊：「とはいえ初対面の相手だからなあ……」



AM07:55 at 新宿駅

霊：「あんたが菊池令司って人？」

菊：「ということは、あなたが紫さんのお知り合いですか？(ん、高校生くらいか?)」

霊：「そうよ、私は博麗霊夢。霊夢でいいわ。だいたいあいつはなんなのよ……旅行に連れて行くとかって言い出したと思ったら他人に投げるなんて……あと紫が渡せってコレ」

菊：「あー、このまえ主と紫さんがが言ってたのってそういうことだったのかよ……」



菊：「ということで今回の行程はこの通りです、これで行けて言われたので従わないといけないみたいです……ってしょっぱなからグリーン車かよ、主らしいなあ」

新宿→ 伊豆急下田	0830 →1115	8061M グリーン車指定席 特急スーパービュー踊り子1号 伊豆急下田行
伊豆急下田 →城ヶ崎海岸	1147 →1233	5456M 普通 R21B 熱海行
城ヶ崎海岸 →今井浜海岸	1306 →1337	5643M 普通 R21A 熱海行
今井浜海岸 →片瀬白田	1409 →1421	5654M 普通 熱海行
片瀬白田 →伊東	1555 →1638	5660M 普通 R21B 熱海行
伊東 →横浜	1700 →1823	3060M 普通車指定席 特急スーパービュー踊り子10号 池袋行

霊：「下田ってことは、伊豆半島ね」

菊：「といっても観光らしい観光はできなさそうだけどなあ……」

18、This Izu trip その1

AM08:05 at 新宿駅

菊：「それじゃあ早いけれど早速ホームに移動するのだけれど……朝ゴハン食べてきた？」

霊：「……実は、まだ」

菊：「OK、それならすぐにサロン行きだな……ということで、SVO、カモーン！」



菊：「で、今回の席はこいつの一番前、1号車1番A・B席。ようは展望席」

霊：「ということは、目の前に広がる海が見えるとかそんな感じ？」

菊：「そゆこと。何と言ってもこの列車の売りは『豪華さ』と『スーパーな展望』だからね。普通車でも他の特急に比べたらかなり大きい窓がついてるし、グリーン車は全部2階席で後ろでも眺望がいい。それじゃあ乗り込むよ！」

菊：「にしても、※3列グリーンなんて今どき無いからなあ……小さいころはグリーン3列、普通車4列ってイメージだったけど、今は全部4列になって今東日本で3列なのはコレくらいだからね」

霊：「時代が変わった、っていうことね」



菊：「っと、座席に行く前にちょっと2号車に寄るよ」

霊：「何があるの？」

菊：「バブル期に登場した特急だから出来た、今となっては珍しい装備をちょっとね」

霊：「というと、この列車が走り始めたのは20年以上前ってことね。そりゃ時代一つ変わるわよ」

菊：「1990年登場でバブル真っ只中だったし、民営化されて間もなかったから、各社サービスが充実してたんだけど、スーパービュー踊り子は特に充実してた。※ドリンクサービス・アテンダントはもちろんサロンやオーディオ、座席にも海外製品を使うこだわりよう。ドリンクサービスはどこも最近まであったけど、この前新幹線からもなくなったしね、いい意味でバブルの生き残りだよ」



菊：「で、その装備ってのがこいつ」

霊：「これって……個室ね。スイッチがあるってことは電動リクライニングだからそれなりにお金かかるのよね？」

菊：「どれだけ乗っても 6170 円取られる。昔はそれより高かったのに乗る VIP はいた。政治家とか大企業の社長とかバブルで儲けた人とか」

霊：「で、バブル崩壊後の稼働率はやっぱり？」

菊：「お察しの通り、今日も空っぽです、というより時期が時期だからグリーン車自体全区間で乗客が 10 数人しかいません。桜のシーズンとか夏だと埋まるんだけどね。それじゃあ、席に行こうか」

湘南新宿ライン 東海道線直通 8061M 特急 スーパービュー踊り子 1 号 伊豆急下田行

新宿→伊豆急下田 RE-3 クロ 250-3

菊：「ということで展望席、2 列 6 席の至福とはこういうこと」

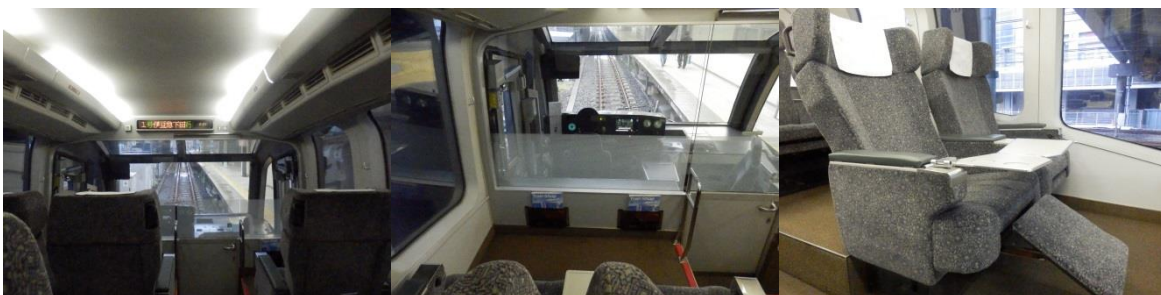
霊：「運転士の後ろがガラス張りでよく見渡せる構造なのね」

菊：「あー、その代わり荷棚がないから荷物は座席の前に置いてね」

霊：「あまりそこはよろしくない仕様なのね……その代り前後の席との間隔が広いけど」

菊：「グリーン車では破格の 130cm だからね。※在来線特急では 1 番広いよ」

霊：「やっぱり経済がよかった分お金かけて作ってるのね……」



菊：「それじゃあ、そろそろ発車だから発車したらサロンに行こう、あそこなら朝ごはんが食べられる」

霊：「それって、駅弁ってこと？」

菊：「うーん、弁当ではないんだな、バブル特急だからこそできた、素晴らしいサービスだよ」

茶番

菊：「ということで第10回でした」

霊：「にしてもあのグリーン車はすごかったわ、その代わり帰りに現実を見たけど」

堇：「私たちは解説要員なんで本編に絡めないのが……」

八：「まあ、主が『そもそもこうするつもりだった』って言ってる以上どうしようもないのよ」

菊：「そもそもあの人は」

一同：「変人だからね」

堇：「そういえばもしかして霊夢さんに朝ごはん食べさせなかったのって紫さん仕組みました？」

八：「YES!このネタだけに仕組んだわ。というかSVO乗るなら食べなきゃでしょ？」

霊：「あんた通りで朝ごはん用意しなかったのね……」

菊：「それではこの辺で……」

一同：「今回も、ありがとうございました!」

用語集

※3列グリーン

JR 東日本で3列グリーン車を連結する列車は251系「スーパービュー踊り子」・651系「草津・あかぎ」・E653系「いなほ」のみ。JR 北海道と西日本3社の特急はおおよそ3列グリーン車で、JR 東海はキハ85系のキロ85のみが3列、キロハ84と383系は4列。

※ドリンクサービス

以前は私鉄含め各社でアップパーシートのドリンクサービスがあったものの、2016年3月改正でJR 北海道の「スーパー北斗」・「北斗」・「スーパーおおぞら」からグリーン車ドリンクサービスがなくなり、現状継続している列車は「スーパービュー踊り子」とJR 東日本系新幹線のグランクラスのみとなった。

※在来線特急では1番広い

あくまで「在来線特急」では。一番広い車両はジョイフルトレイン「リゾートやまどり」2号車で155cm。次点でスーパービュー踊り子のグリーン車と新幹線グランクラスで130cm、3位はJR 東海キハ85系グリーン車と近鉄50000系各車で125cm。JR グリーン車標準は116cm。

次回予告

堇：「グリーン車に乗り込んだ一行。列車に揺られて伊豆急下田へ。グリーン車乗客だけに許された、サロンで食べられる朝食とは?そういえば急行能登にはラウンジ&コンビニエンスカーってありましたよね。次回『This Izu trip その2』お楽しみに!」

(次回に続け)

営業・サービスについて

中学3年 林健吾

Q. IC カード乗車券はどのくらい種類があるの？

A. 日本の鉄道会社各社で採用。さらに世界的にも・・・

IC カード乗車券は、1997（平成 9）年に香港で登場しました。同年には日本にも導入され、その後は鉄道をはじめとする交通機関や物販などで利用が広がっていきました。日本では、Suica（JR 東日本）や ICOCA（JR 西日本）をはじめ、各地の中小の私鉄やバス会社でも自社カードの導入が進められてきました。一方、海外では「T-money」（韓国）や「悠遊卡」（台湾台北など）、「嶺南通」（中国広東市など）が地下鉄や路線バス、一部では買い物にも対応し、その利便性がアピールされています。

Suica に描かれているペンギンを JR 東日本では「Suica のペンギン」、または「ペンギン」と呼んでいます。昔のペンギンは横向きなのに対して、今の新しいペンギンは正面を向いています。2007 年に向きが変更されており、また、ペンギンの向きによって機能が違います。ペンギンが横を向いている昔の Suica は、FeliCa ポケットがないもので、正面を向いている Suica は、FeliCa ポケットが搭載されているものです。FeliCa ポケットとは、ポイントやクーポン、スタンプラリーなど 5 種類の機能を最大 20 個まで 1 枚の FeliCa カードにまとめることができるアプリケーションです。

Q. 「おとな」「こども」の金額はどうなっているの？

A. 運賃は「おとな」の半額だが、料金は異なるものも

「こども」の運賃・料金は「おとな」の半額で、10 円未満の端数は切り上げられるのが原則（JR は切り捨て）です。ただし、グリーン券と寝台券、乗車整理券は「おとな」「こども」とも同額になっています。

おとな	12 歳以上（12 歳でも小学生は「こども」です）
こども	6 歳～12 歳未満（6 歳でも小学校入学前は「幼児」です）
幼児	1 歳～6 歳未満
乳児	1 歳未満

半額になるもの
大人と同額

乗車券、特急券、急行券、指定席券
グリーン券・グランクラス、寝台券、乗車整理券、
ライナー券

Q. きっぷにはどんな種類があるの？

A. 乗車券を基本に、必要に応じて各種料金を用意

列車に乗るために必須なのが乗車券で、乗車距離に応じて運賃が決められています。特急やグリーン車に乗る場合は、列車や設備に応じた料金券が必要となり、それぞれ用途に合わせてきっぷが発売されています。下の表をご覧ください。

●乗車に必要なきっぷ(JR の場合)

車種	新幹線・特急	急行	ホームライナーなど
普通車指定席	特急券	急行券・指定券	指定券
普通車自由席	自由席特急券	急行券	乗車整理券
グリーン車	特急券・ 指定席グリーン券	急行券・グリーン券 (指定席・自由席)	グリーン券 (指定席・自由席)
寝台車	特急券・寝台券 (A・B)	急行券・寝台券 (A・B)	—

Q. 私鉄にもフリーきっぷはあるの？

A. 各社がアイデアをこらしたきっぷを発売

●私鉄のフリーキップ

鉄道会社	名称	価格
三陸鉄道	1 日フリー乗車券	2,016 円 (南リアス線) 3,700 円 (北リアス線)
秋田内陸縦貫鉄道	ホリデーフリーキップ	2,000 円 (全線タイプ)
京成電鉄	下町日和きっぷ	500 円 (都区内発着) ~
京浜急行電鉄	東京 1 DAY きっぷ	900 円 (品川発着) ~
東急鉄道	東急西武まるごときっぷ	1,610 円 (中目黒発着) ~
いすみ鉄道	いすみ鉄道 1 日フリー乗車券	1,000 円
長野電鉄	長野フリー乗車券	2,300 円 (2 日用) 1,860 円 (1 日用)
富山地方鉄道	全線 2 日フリー乗車券	4,350 円

大井川鐵道	大井川自由きっぷ	3,620 円
名古屋鐵道	まる乗り 1 DAY フリーきっぷ	3,100 円
近畿日本鐵道	近鉄週末フリーパス	4,100 円
和歌山電鐵	貴志川線 1 日乗車券	650 円
一畑電車	フリー乗車券	1,500 円

Q. 天皇陛下が列車に乗るとき、運賃はどうなるの？

A. 人数分の運賃を支払っている

天皇・皇后両陛下と皇太后の公務のために運行されるお召列車は皇室専用車両のほか、一般の車両が用いられることもあり、団体専用列車の仲間として運転されています。2007 年には、JR 東日本がお召列車対応編成として E655 系電車を製作しました。実はお召列車でも運賃・料金が鉄道会社に支払われています。旧国鉄では国鉄の負担とされていましたが、民営化後はほかの私鉄の前例などを考慮して、運賃・料金など列車の運行にかかった経費が宮内庁から JR に支払われるようになりました。

Q. 青春 18 きっぷとはどういうきっぷ？

A. JR 全線の普通列車が乗り放題！

「青春 18 きっぷ」は、JR 普通列車専用の企画乗車券で、普通列車（快速を含む）の普通車自由席であれば JR 全線が乗り放題となります。国鉄時代に「青春 18 のびのびきっぷ」としてデビューし、春・夏・冬休み期間に合わせて発売しました。

●利用制限

- ・ 5 回分が 1 枚で 11,850 円
- ・ 1 人で 5 回使っても、5 人で一緒に旅しても、2 人でシェアしても OK
- ・ 年齢や性別等の制限はない
- ・ 「おとな」も「こども」も同料金
- ・ 利用期間の制限あり
 - 春：3 月 1 日～4 月 10 日
 - 夏：7 月 20 日～9 月 10 日
 - 冬：12 月 10 日～1 月 10 日

Q. 駅弁は外国にもあるの？

A. 海外にもあるが、日本流のスタイルは珍しい

列車に乗りながら食事をする習慣は日本の専売特許ではなく、弁当などを駅や車内で販売している国も少なくないです。最も日本の駅弁に近いのは台湾で、駅構内の売店のほか、日本でも希少となった立ち売り業者が「辨当（ビェンダン）～！ 辨当～！」の掛け声でホームを巡回している姿も見られます。中身はこってりとした台湾料理が中心です。韓国では駅構内や車内（カフェ車など）で弁当や軽食類を販売しています。

Q. 指定券が重複発行されない理由は？

A. コンピューター一括管理でミスを防止

現在、鉄道会社ではJRのマルスをはじめ指定券類をコンピュータ管理しており、予約の重複などのミスを避けるシステムがあらかじめ組み込まれています。電話などを通じ口頭で予約や取り消しなどをする場合もミスしないように、A（アメリカ）、K（キング）などを用い、数字やローマ字の聞き間違いが起きないようにしています。

京阪電鉄と白猫がコラボ！

※これは、鉄道の事について書いたれっきとした部誌です
決してゲーム関係ではございません

中2E 石井 朝陽

はいどーもこんにちば～、今回はどうしても今年の夏乗りたいという電車を紹介する
そ・の・ま・え・に
緑色の方と、旧テレビカーを紹介しますっ！



wiki より

1000系の新塗装

大阪府大阪市中央区の淀屋橋駅から京都府京都市東山区の三条駅までを結ぶ京阪電気鉄道の鉄道路線で、並行する東海道本線（JR 京都線）や阪急京都本線とは異なり、淀川の南側を通る。

テレビカー



wiki より

1971年に導入された初代3000系からはカラーテレビとなった。初代3000系ではテレビの設置車両は京都寄り制御車1形式であったが、この車両を含む3両もしくは4両を1ユニットとして、深夜を除き2ユニット（3両+3両、または3両+4両）を1編成として運行されていたため、1編成中に2両のテレビカーを持つという点は1900系と同じであった。1989年に登場した8000系は、1編成に中間付随車1両のみの設置となるとともに、「テレビカー」の表記が従来の朱書きから、着色のないステンレスの切り抜き文字に変更された。1990年代に入ると、初代3000系は1編成を残して8000系への置き換えによって廃車が進んだ。残った3000系1編成は1995年に実施された車体更新時に、テレビの設置車両を8000系に合わせて中間付随車1両に変更し、側面の「テレビカー」の文字色を8000系のステンレス切り抜き文字に類似したシルバークレーに改めた（塗装による表記という点は従来通り）。さらに2008年6月に形式変更により、8000系30番台となった。これら8000系がテレビカーの形式としては京阪で最後となった。

では、いよいよ白猫列車です



twitter(投稿者了承済み)より

(すいません！これしか無いんです！
見分け方と言っても、僕には、色とかしか分からないですよ～（泣
写真があればというだけかもしれませんが、とりあえず中身（焦





(自分で乗った方がいいな…



あと、このステッカーもモチロン欲しい
これに乗ったって証拠ですよ証拠！

夏休み非常に楽しみです！（←当時終業式前
宿題はやっぱりどっさりとあって大変ですしおすし

それでは皆さん、また会いましょう、さようならっ！

次回に続く……

伊 豆 急 に つ い て

中 1 B 入内嶋 智文



伊豆高原駅で撮った2100系(4次車) 「黒船電車」

1. はじめに

こんにちは。中 1B の入内嶋です。

5月3日に、初めての部活の日帰り旅行で伊豆へ行ってきました。

今回は、関心を持った伊豆急について書きます。

2.伊豆急行の車両紹介



伊豆急 8000 系

2005 年運行開始

東急電鉄から譲渡された車両です。

基本、普通の運用に入っています。



左側 JR 東日本 185 系「踊り子」

右側が伊豆急 2100 系 「アルファリゾート 21」

伊豆急 2100 系

1985 年運転開始

普段は、普通の運用に入っています。

たまに、臨時特急の運用にも入っています。

JR 東日本 185 系

1981 年運転開始

普段は特急「踊り子」の運用に入っています。{東海道線}

それ以外にも関東地方全般で運行しています。

たまに、臨時快速「ムーンライトながら」でも運転しています。



伊豆急 2100 系「黒船電車」

1985 年運転開始

普段は、普通の運用に入っています。

たまに、臨時特急「リゾート踊り子」の運用にも入っています。（上の 2100 系と同じです。）

（リゾート踊り子は、東京駅・横浜駅・大船駅・小田原駅・湯河原駅・熱海駅・網代駅・伊東駅・伊豆高原駅・伊豆熱川駅・伊豆稲取駅・河津駅・伊豆急下田駅に停車します。）



伊豆急 100 系

1961 年運転開始

2002 年運転終了

その後、復活し、現在は、臨時列車で、運行しています。

3.最後に

今回は、初めての部活日帰り旅行で、初経験の事も多く、大変ではありましたが、学ぶことが多く、充実した1日となりました。

それも、先生方、部活の先輩方のおかげです。ありがとうございました。

参考文献

ウィキペディア

伊豆急行線について

中1A 鈴木 琉河



事業用車として活躍(?)するクモハ 103 号車 (伊豆高原にて)

1. はじめに

どうも、はじめまして。

今年入学した鈴木琉河です。よろしくお願いします。今回初めて部誌を書くので、あまり面白くないと思います。読みたくないと思う方は他の記事へお飛びください。

また、筆者は写真が素人並みに下手です。見苦しい点もあるかと思いますが、その辺りはスルーしてやってください。

2. 伊豆急行線について

さて、ここからは本題です。まずは伊豆急について書いていきたいと思います。伊豆急行線とは、1961年12月10日に開業しました。ちなみに一番最初に紹介した100系は開業当時から走っています。

また、箱根山戦争*の影響で、西武系の企業に現在の下田プリンスホテル付近などの土地を買い占められてしまったことで谷津トンネル経由にせざるを得なくなったこともあってか、実際に海が見える区間は半分程度になっています。



←伊豆急行線の路線図

3. 伊豆急行線の愉快的仲間たち

この章では伊豆急行線の車両を紹介したいと思います。

2100系の座席について（まとめ）

2100系の座席は普通車の海側が窓向きロングシート、山側が2人がけボックスシートになっています。また、海側車端部は4人がけボックスシートになっています。（アルファ・リゾート21号は例外です）

先頭車は皆さんご存知のこととは思いますが、階段状の展望席になっています。



(2100 系の展望席)

(ウィキペディアより引用)



(片瀬白田～伊豆稲取にて)

(上の写真は適当なものがなかったので入内嶋君に借りました。入内嶋君、ありがとうございます)

2100 系リゾートドルフィン号 (R-3 編成)

長年の間唯一のオリジナルカラーの車両として運転されていた R-3 編成がリニューアルのうえ 100 系のカラーであるハワイアンブルーに塗装されたものです。



(伊豆高原にて)

2100 系黒船電車号 (R-4 編成)

もともこの塗装は R-1 編成がされていたものですが、R-1 編成の引退に際して R-4 編成にもこの塗装をし、2 代目黒船電車号としたものです。



(片瀬白田にて)

2100 系アルファ・リゾート 21 号 (R-5 編成)

1993 年に落成した最終編成 (R-5 編成) です。普通車の座席は一部の車両が全席 4 人がけボックスシート、それ以外の車両は海側がボックスシートと同じタイプの 2 人がけ座席を窓向きに配置しています。



(伊豆高原にて)

8000 系

見ての通りもと東急 8000 系です。

座席は海側がクロスシート、山側がロングシートになっています。このクロスシートは西部鉄道 10000 系の座席を流用しています。

普通列車は基本的にこの車両で運転されています。



(伊豆高原にて)

クモハ 103 号車 (100 系)

100 系自体は 2002 年に営業運転を終了しましたが、両運転台のクモハ 103 号車のみ事業用車として残りました。しかし、2011 年に営業用車両として復活し、主に臨時列車に使用されています。

4. 最後に

拙い文章ですが、最後までお読みいただきありがとうございました。
次回は多分旅行記になると思います。

参考文献

伊豆急行線 HP

ウィキペディア

(特記以外の写真はすべて筆者撮影)



奥付

発行日：2016年7月23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