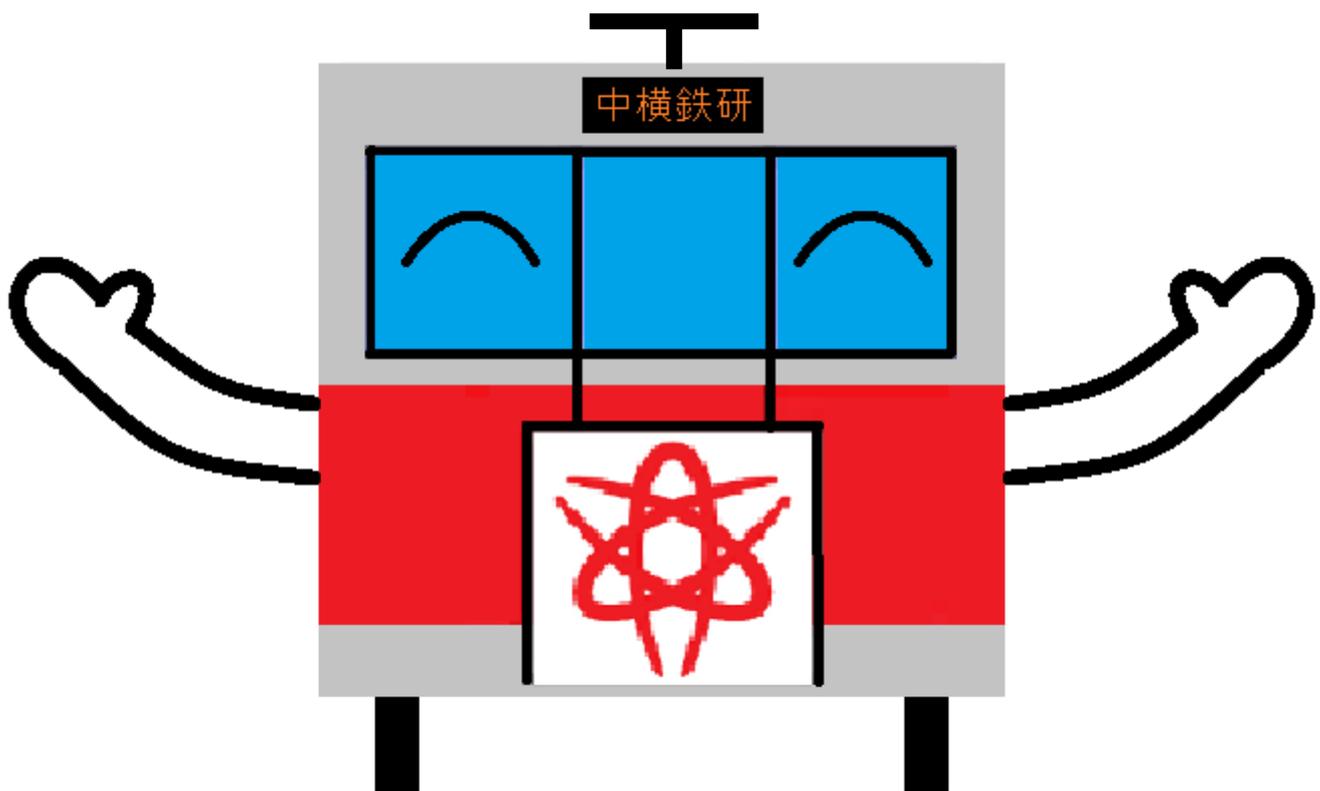


中大スカイブルー

2016. 9 Vol. 18

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9月号 (通算18号)

目次

- 3 ……未来が心配！？JR 北海道は大丈夫？ 高2-10 佐々木海都
- 9 ……新潟・仙台遠征① 高2-3 萬澤柚月
- 15 ……車掌氏、大阪夏の陣 2016 高2-4 木下優利
- 21 ……東京近郊最長大回り 延長11回 高1-4 軽部 樹
- 27 ……つくばエクスプレスについて 中3E 林 健吾
- 31 ……京都鉄道博物館に行ってきたので 中2E 石井朝陽
- 36 ……東京&北陸新幹線「東京～金沢」&博多へ行ってきた 中1B 入内嶋 智文
- 42 ……夏休み旅行記 中1A 鈴木琉河
- 48 ……鉄道日誌2016・夏 中1B 兼重達弘
- 54 ……特集 北陸旅行活動報告
- 64 ……お詫び 高2-2 堀部光徳
- 65 ……活動紹介
- 67 ……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「鉄央くん」
- 奥付 ……武蔵野線 東所沢

未来が心配！？JR 北海道は大丈夫？～今年のダイヤ改正では何が変わった？～

高2-10 佐々木 海都



▲札幌エリアでの主力車両、733系（2016.8.8 千歳駅にて）

皆さん、こん××は！しばらくの間お休みさせていただいていた考察記事、今回久しぶりの復活です！今回は、僕の最後の紅央祭号ということで、大好きなJR北海道について取り上げます。今年3月のダイヤ改正で変わったことを中心に、主にJR北海道の問題点をピックアップしました。それでは次のページから、久々の考察記事をお楽しみください。

☆本記事を安全にお読み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。
- △危険 今回は写真を入れる余裕があまりなく文章ばかりの記事になってしまったため、重度の活字拒絶症の方は、お近くのLoftでシュレッダーハサミ「チョッキル」をご用意の上、ここからの6ページを切り刻んでなかったことにし、次の萬澤氏の記事から読み始めることをオススメします。

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 》北海道新幹線は乗車率低迷？でも実際は...

今年(=2016年)3月26日、いよいよ北海道新幹線が開業しましたが、開業早々Twitterなどで乗車率の低さが話題になりましたね。僕も開業初日に乗車しましたが、確かに初日の割には空席が目立つと感じました。が、別に青森駅～函館駅間の利用者が減ったわけではありませんし、妖怪のせいでもありません。一見矛盾したことを言っているかのように聞こえると思いますが、一体どういうことなのか、そのトリックをご説明します。

北海道新幹線が開業する前まで青森駅～函館駅間を結んでいたのは、特急「スーパー白鳥」。それに使用されていた789系車両(485系による特急「白鳥」もありましたが、説明の簡潔化のためにここでは789系だけで考えます)は、基本編成が6両編成でその定員は345名。一方で、北海道新幹線に使用されているE5系/H5系は10両編成で定員は731名。仮にスーパー白鳥が満席になるほどの利用者がいたとしても、新幹線だと半分以上の乗車率になってしまいます。かといって、札幌方面への特急との接続の兼ね合いなどもあるから減便するわけにはいかないし、東北新幹線と直通しているから編成の長さを短くすることもできない。結果として、輸送力だけが倍増してしまっているのだから、利用者自体が減っているように見えているわけです。



▲新幹線開業で盛り上がる函館駅前

(2016. 3. 27)

No. 2 》北海道新幹線は成功といえるか

では、果たして北海道新幹線は成功と言えるのか。この話題は様々な場所で議論されていますが、僕も成功とははっきり言い切れないと思います。確かに、「数字上の」利用者数や所要時間は、新幹線開業前よりは大幅に良くなっています。ですが、例えば青森駅～函館駅間での利用の場合、今までは特急列車で乗り換え無し行けたのに、新幹線開業後は乗り換えを2回もする必要(新青森駅と新函館北斗駅)があります。乗り換えの手間としては飛行機や船を利用するのと大して変わらなくなってしまったわけです。

札幌延伸も計画されていますが、札幌延伸後でも同じことがいえます。北海道新幹線は倶知安経由のため、利用者が多い新札幌駅や苫小牧駅はスルー。これらの駅から函館駅に行きたい場合も、新幹線開業後は同じように乗り換え回数が0回から2回に増えます。

さらに、特急列車での観光利用が多い大沼公園駅などにも北海道新幹線は停車しません。JR北海道さんはこれらの駅を見捨てるおつもりなのでしょうか。

北海道新幹線の開業によって寝台特急「カシオペア」などが廃止されたのも、言い換えれば本州と札幌を結ぶ直通列車の全廃。最近の鉄道会社が速さだけを追求した結果がこれである。「早い」と「便利」は全くもってイコールではないということを、JR北海道に限らず鉄道会社さんはどうか勘違いをしないでいただきたい。

No. 3 》計画が夢に終わった高性能車両

本来ならば、北海道新幹線開業と同時に特急「スーパー北斗」に導入される予定だったのが、キハ 285 系車両。JR北海道が 25 億円も掛けて開発したバカみたいに高性能なシステムが搭載され、カーブでも 140 キロのスピードで走行できるというバケモノみたいな車両で、こいつが導入されれば確か札幌駅～函館駅間は 3 時間を切る驚異的な早さ(ちなみに現在の平均所要時間は 3 時間 40 分くらい)で結ばれる予定だったと思います。140 キロと言うと中には速さが想像しづらい方もいると思うので、1 つ例を挙げておくと、100 メートル走だと約 2.6 秒です。ちなみに人類の最速タイムは約 9.6 秒。そう！なんとキハ 285 系はあのウサイン・ボルト選手よりも速いんです！！

が、そんな中であの有名な特急「スーパーおおぞら」の火災事故が発生。その後も安全面での問題点が相次いで発覚し、JR北海道は安全管理を優先することなどを理由にキハ 285 系の開発中止を発表。同時に従来の特急車両の最高速度も 130 キロから 120 キロ(事故の当該列車は 110 キロ)に引き下げられ、結局札幌駅～函館駅間は 4 時間近くも掛かることに。すでに製造されてしまっていた試作車 3 両は、ドクターイエローのような検測車両にメガシンカすることになりましたが、後にメガシンカにも莫大な費用が掛かることが判明し、それも断念。結局、何も動きがないまま 2015 年 3 月 31 日付で廃車になってしまいました。

話それるけど、最近のポケモンはメガシンカするのね。~~ネタ切れなのかな。~~そのうちギガシンカとかテラシンカとか言い出しそうでこわい。

No. 4 》悪夢の始まり...? 相次ぐ列車の減便

今年のダイヤ改正では、老朽化による車両不足が原因(という名目)で、道内の多くの普通列車が大幅に減便されることになりました。特に、学園都市線の浦臼駅～新十津川駅間は 1 日 1 往復にまで減らされ、次の廃線候補はこの区間なのではないか、とも言われています。また、留萌線の留萌～増毛間や、石勝線の新夕張～夕張間は、すでに廃線が確定してしまいました。(この前台風で被害を受けた釧網線なども、このまま復旧せずに廃線にされてしまいそうな気が...)

さらに、JR北海道のドル箱である特急列車に関しても、同じ理由で来年の改正において「サロベツ」と一部の「スーパー宗谷」「オホーツク」が札幌駅～旭川駅間での運転を取り止め、旭川駅発着とする方針のようです。これらの列車は、所要時間が 5 時間以上も掛かる国内でも上位を争う長距離特急ですが、旭川で分断してしまうと乗り換えの手間が掛かるので、客がバスや航空機に戻ってしまうのではないかと非常に心配です。これらの減便は一時的なものなのか、それともこれは悪夢の始まりにすぎないのか...





▲廃止が決まった留萌線増毛駅
(2015.12.30)



▲運転区間の短縮が予定されているスーパー宗谷（左）とオホーツク（右）
(左：2013.7.29 札幌駅にて 右：2015.12.30 深川駅にて)



No.5 》 JR北海道の赤字ローカル線はどうすべきか

僕は昨年、廃線が予定されている留萌線と、それに平行して走る路線バスの両方に乗車しました。その時、留萌線は乗り鉄しか乗っていないのに対し、路線バスは本数も多く、途中の停留所での乗降も多く見受けられ、地元の人々の交通手段として定着している感じがありました。

本数も乗り場も充実しているバスと、1日数本しか来ない鉄道。この2つが平行して走っているとき、旅や鉄道好きならともかく、日常的に利用したいのはどちらか？と聞かれたらその答えは1通りしかないはず。

「利用者減少」したから「減便」したのは事実ですが、この2つは一方通行ではなく必要充分条件であるような気がします。ましてや少子化が続く今の時代、ただ地元利用者に頼っているだけの地方のローカル線は、はっきり言って廃線の順番待ち状態。実際にJR北海道の無人駅では、定期利用者が0人になった駅から順番に廃止にされているのが現状です。こんなんじゃ生き残れるわけがない。JR北海道と同じく赤字路線を多く抱えているのにも関わらず、廃線検討の話がほとんど浮上していない、それどころかむしろ観光列車などが年中ニュースで話題になっているJR九州との違いはそこにあるのではないのでしょうか。

JR北海道も、いつまでも地元利用者だけに頼るのではなく、そろそろ地域の活性化を目指した鉄道の在り方を考えるべきだと思います。鉄道路線が廃線に追い込まれるのは人口減少により必然的に起こることなのではなくて、鉄道会社の行動次第で大きく変わってくるものなのかもしれませんよ？

No.6 》 臨時特急「カシオペア」の廃止について思ったこと

今年の3月、青函トンネルを走る最後の夜行列車であった、臨時特急「カシオペア」と急行「はまなす」の2列車が、北海道新幹線の開業に合わせて廃止されてしまいました。名目上の具体的な廃止の理由としては、①新幹線開業による青函トンネル内の電圧の変更→今まで牽引に使用していた機関車が使用できなくなる ②青函トンネル内の夜間整備時間の確保 の2つが挙げられていました。

でも実際はどうでしょうか。「はまなす」は車両の老朽化も進んでいたの仕方ないとしても、「カシオペア」に関しては、特急列車としては廃止された今も、JR貨物に新しい機関車を借りて団体列車



▲急行「はまなす」のB寝台
(2014.12.28)

「カシオペアクルーズ」として北海道まで運転できているじゃないか。どうも廃止時に挙げられていた理由が言い訳にしか聞こえません。

確かに、昔のように「トワイライトエクスプレス」「北斗星」「カシオペア」「はまなす」の4列車が毎日のように行き来するのはもう不可能かもしれません。ですが、「カシオペア」の1列車だけなら、時間をちょっと見直せば今まで通り臨時特急として運転できたのではないだろうか。

昔、「列車なら、旅の途中も思い出に。」という広告を目にしたことがあります。最近ツアー形式の豪華寝台列車が流行り始めていますが、移動手段として使える「旅の途中も思い出に」なる列車も、できれば頑張って走らせて欲しかったなあ...と。ブルートレインブームが過ぎ去った今の時代、コストの掛かる定期夜行列車が行き交う時代が戻ってくることは、もう2度とないのでしょうか。

No. 7 》番外編 親切的なJR北海道の車内放送

さて、持ちページが余ったので、最後はJR北海道の素晴らしさについて語りましょう。

僕がJR北海道を好きになった理由の1つが車内の自動放送。自動放送とは、車掌による肉声放送ではなく、あらかじめ録音されたものが自動で流れる放送であり、最近導入された新型車両などには必ずと言っていいほど導入されています。例えばブルーラインの場合は、

「まもなく、センター南、センター南、都筑区総合庁舎下車駅、お出口は右側です。グリーンラインはお乗り換えです。The next station is Center Minami. Please change here for the Green line.」

という感じです。関東などでは、通勤列車は基本的に女性の声優が採用されています。特に最近では、東京メトロの車内放送で有名な森谷真弓さんの放送が、地下鉄などを中心に流行っています（ブルーラインでも昨年採用されましたね）。ですがJR北海道では、特急列車・普通列車に関係なく男性の放送が使用されています。声優は大橋俊夫さん（名前にピンとくる方も多いのではないのでしょうか）で、落ち着いた案内で分かりやすいと、利用者からも好評のようです。

もちろん声優も素晴らしいのですが、もっと魅力的に感じたのはその放送の中身。自動放送では通常、上に書いたブルーラインの放送のように、必要最低限の案内しかされません。でもJR北海道の自動放送は、びっくりするくらい親切的案内になっています。例として、特に親切的な快速はこだてライナーの車内放送を文章化します。

「まもなく、五稜郭、五稜郭です。道南いさりび鉄道線をご利用のお客様は、お乗り換えです。道南いさりび鉄道線の切符は、1度改札口を出まして、駅の自動券売機でお求めください。乗り換える時間が短いときは、JR線の切符をお持ちになったままお乗り換えいただき、道南いさりび鉄道線の列車内で運賃をお支払ってください。ホームは左側です。ドア横の開けるのボタンを押して、ドアを開けてお降りください。お降りの際は、足元にご注意ください。五稜郭の次は、およそ4分で、終着 函館です。五稜郭公園へおいでのお客様は、終着の函館駅までご乗車になり、函館駅前から市電や路線バスをご利用いただくのが便利です。まもなく、五稜郭です。（英語は僕には何を言っているか理解できないので省略）」

まあ、この長い放送を毎日聞かされる定期利用者は一体どんな気持ちなのかは分かりませんが...笑

また、主要駅を発車する際には冒頭で「皆様、こんにちは(もちろんあいさつは時間帯により異なる)。｣と言ったり、特急列車では「目的地までごゆっくりお過ごしください。｣と言ったりします。これがJR北海道の車内放送によるおもてなしなのです。

ついでに言っておくと、はこだてライナーに使用されている733系には、なんとゴミ箱が標準装備されています。というか733系に限らず、JR北海道の車両では、札幌エリアの通勤車両でさえもゴミ箱がついているのです。こんな素晴らしいサービス、他にあるでしょうか。さらに733系は座席の座り心地がいい。ぜひ1度座ってみてください。東海道線のあの公園のベンチみたいな座席は、もう2度と座席とは呼べなくなります。

ニュースなどで悪い面ばかり取り上げられているJR北海道、少しでも良いイメージを持ってもらいたいな、と思い最後はこのことをお話ししました。

今回の僕の記事はこれにて終了となります。最後までご覧いただき、ありがとうございました！

【オマケ 北海道の難読駅名クイズ】

①音威子府（宗谷線）②長都（千歳線）③新大楽毛（根室線）

答えが分かったら誰か部員に言ってみてください。もれなく「だからどうした」という返事がもらえます。

※記事中の写真はすべて僕が自分で撮影したものを使用していますが、白黒印刷対策として、一部の画像で明るさを上げる編集を行っています。それ以外の編集は行っていません。

※本記事の内容は、最終編集が完了した2016年8月24日時点での情報です。時事的な内容を多く含むため、部誌の配布日（同年9月10日、11日）の時点では状況が変わっている場合もあります。ご了承ください。

新潟・仙台遠征①

高校2年3組 萬澤 柚月

どうも、こんにちは。萬澤です。

今回は7月16日～18日に一人で新潟・仙台に行ってきたので、その事を記事にしたいと思います。

しかし、ページの都合上前半と後半に分割せざるを得なくなりました。

なので、新潟での撮影と仙台までの移動区間までしか書くことが出来ません。

どうか、ご容赦ください。

まずは、旅の行程から。

7月16日（土） 〈ページの都合上、大宮からとなります。〉

駅名	発着時刻	種別	行先	備考
大宮	10:45発	特別快速	高崎	前5両籠原止
高崎	12:00着 12:22発	普通	水上	115系3両
水上	13:27着 13:40発	普通	長岡	E129系2両
長岡	15:29着 15:32発	普通	新潟	E129系4両
新潟	16:49着			

7月17日（日） 信越線での撮影終了後、新潟から

駅名	発着時刻	種別	行先	備考
新潟	11:43発	普通	村上	白新線経由
坂町	12:45着 13:34発	普通(ワンマン)	米沢	キハ110系1両
今泉	14:59着 15:06発	普通(ワンマン)	赤湯	フラワー長井線
赤湯	15:23着 15:47発	普通(奥羽本線)	山形	719系4両
山形	16:17着 16:53発	普通(仙山線)	仙台	E721系6両
仙台	18:15着			

※3日目の行程は次回の部誌に記載致します。

◎新潟へ行く前に583系運転のわくわくドリーム号(返却)を撮りましたが・・・

構図をミスってしまい、非V写真となりました。なので、非掲載とさせていただきます。

せっかくなので練習電を2枚抜粋して紹介します。

※この撮影地(吉川美南)は終日逆光です!しかし、構図は良い感じです。



▲M30編成(前面LED表示器)



▲珍しい東所沢行(M4編成)

◎新潟駅に到着後の撮影。(抜粋して紹介します)



(左)485系(新潟車)R-26編成

現在の運用は糸魚川快速(新潟~糸魚川)のみです。

かつては、『いなほ』『北越』などの運用に就いていました。



(右)115系(新潟車)N-27編成

数少ないキムワイプです。

来年秋に新潟の115系は全滅する見込みです(涙)

(続き)



(左) キハ40系新津車

個人的にはキハ110系の方が好きなんですけど、キハ40系は初撮影でした。

(右) 115系N-2+N?編成

くねる構図がいいですね。

混結の115系を撮影出来て良かったです。



(左) Kenji (キハ58 盛岡車両センター所属)

快速白い森の国おぐに号として新潟から米沢まで運転されました。

関東には一度も来た事の無い列車でしょう。



(右) C57-180 (ばんえつ物語)

C61-20、D51-498は撮影済ですが、C57は初めての撮影でした。

ここから7月17日の撮影分となります。



(左) 長岡機関区所属のEF81-141号機
関東では何回か撮影したことのある釜です。
郡山へ入出場する列車の牽引機をよく務めます。
土日は『ばんえつ物語』の回送の牽引機を務めます。

(右) 115系N-2+N-?編成
昨日撮影した列車と同じ列車が入線してきました。
2回目の混結運用を撮影出来て良かったです。

◎信越線さつき野駅にて(写真を抜粋して紹介します。)
新潟から信越線に乗車して、途中のさつき野で暫く撮影しました。
新津～新潟は本数が多く、朝は磐越西線から気動車が直通してきます。
しかし、何処の撮影地も終日逆光なので曇ることを願うばかりでした。
当日は見事曇ってくれたのでホットしました。



キハ110系3両 普通 新潟行



キハ110系5両 普通 新潟行



E 1 2 9 系 普通ワンマン 新津行



E 6 5 3 系 特別急行『しらゆき』新潟行



磐越西線直通 会津若松行（気動車の3重連）



普通 新潟行（115系N-9編成）

◎新潟から仙台へ 米坂線。



（左）米坂線の田園風景 都会の喧騒を忘れて・・・



（右）キハ110系（新津車） 1両編成でした。ボックス席で快適でした。
今泉まで乗車しました。

◎今泉から、フラワー長井線へ



今泉で、フラワー長井線に乗り換え赤湯まで乗車。

何故乗り換えたかという、米沢まで行くと遠回りだからです。

このフラワー長井線は昔は国鉄長井線でしたが、民営化間もない1988年に山形鉄道に移管されて現在に至ります。第3セクターで、荒砥～赤湯の30.5キロを結びます。

◎山形へ



(左) 山形新幹線つばさ新庄行

福島までやまびこと連結して運転されます。

新幹線をまともに撮影したのはこれが初めて？ (赤湯にて撮影しました。)

(右) 左沢線キハ110系

山形～寒河江を結ぶ路線です。

北山形～山形は仙山線と線路を共用しています。

〈次回予告〉

筆者は山形から仙山線に乗り、杜の都仙台へ行きました。

果たして、筆者はそこで何を撮影したのか？

次回『仙石線と東北本線』をお楽しみに。

閲覧有難う御座いました。 ※本校鉄研の部誌は中大横浜のHPから閲覧可能です。

車掌氏、大阪夏の陣 2016

夏季旅行の報告…

高校2年4組 木下 優利



↑土休日に使用される阪急の観光列車的存在の阪急6300系「京とれいん」(阪急電鉄上新庄駅にて)

1) はじめに…

こんにちは、木下です。今回は現役で最後の紅央祭号ということで、高校生活最後の夏とも言える今年の夏に大阪に旅行して来たのでそれについて記事にしたいと思います。この後記事の題名(「」で書いてるやつは記事の内容を元に付けたので、意味は記事を読んで頂けるとお分かり頂けると思います。) 箸休め程度に流してお読みください…

簡単に自己紹介的なものを…

《趣味》 鉄道研究(※ただし詳しいとは言えない)、ポケモン(GOではなくグッズ集めなどをしている。今回の記事にも関係が…!?) etc…

《その他》 勉強面では社会科が得意?、言語系(国語英語)嫌い(苦手)。

尺の関係でここまでにしておきます…

2) 大阪夏の陣① 「相模国から大阪城入城…」

1 日目は JR 東海道線と新幹線を利用して大阪まで下りました。まずは去年の尾張国の潜入活動（名古屋旅行）と同じ時刻の相鉄線で最寄りから横浜まで移動。横浜からは青春 18 きっぷを利用して東海道線で小田原まで。去年の経験を活かして小田原からは新幹線で名古屋まで。このまま大阪まで東海道線をひたすら乗り続けるっていうのもアリですが 9 時間程、普通に学校行って部活まで出来る位かかるので今回は課金して（18 切符は新幹線や特急の乗車券には使えないので）ひかりで移動しました。名古屋からは JR 東海のドル箱路線（競合する名古屋鉄道（名鉄）に速さでは勝っているとか…東京口は惨敗なのに…）の東海道線で米原まで。丁度接続したのが米原行で大垣で乗り換えずに移動出来ました。米原からはずーっと乗りたかった JR 西日本の新快速。「東の京急、西の新快速」と言われるほど速さが有名です。その新快速に乗りして大阪まで。京都までは割と停車駅が多いですが、京都からはあのタカツキングで知られる関ジャニ∞の村上信五氏の出身である高槻と新大阪のみの停車で 30 分程で着いて改めて速さに感激しました。尺束にも見習ってほしいもの— 大阪まで自宅から 6 時間余り。お腹が空いたので昼食にしたかったのですが、生憎の日曜で右往左往し（大阪栄え過ぎ横浜なんて屁みたいなもん…）結局先に大阪城を観光することにしました。大阪城までは大阪環状線で森ノ宮まで移動して徒歩で向かいました。横浜より 5℃程気温が高いので久々の猛暑の中歩いて体が応えました。観光客の人（特に中国の方、Chineses）が多くて此処は日本ですかというくらいでびっくり。



↑米原から乗車した新快速 JR223 系



↑真夏における大阪城天守閣

3) 大阪夏の陣② 「豪雨の中の歌劇団企業と全日本進出を目論んだ KNT」

大阪城を観光した後、地下鉄の一日乗車券を購入して梅田まで移動して遅め（この頃 16 時）の昼食。本場のお好み焼きを食し「頬っぺたが落ちる」ってこんな事なんだな—って初めて実感しました。その時 Twitter を見てたら JR 京都線が落雷で京都高槻間運転見合わせ？高槻折り返し見れるんじゃないか？？と思って、昼食後に JR の改札に向かってただ遅れてるだけ。なので予定が大幅に乱れての阪急を撮影しに行きました。本当は沿線に出て撮影したかったのですが雨雲が襲来、とても外出れる感じでも無かったので撮影地の最寄りの上新庄で



↑昼食に頂いたお好み焼き

撮影。阪急で一番撮りたかった観光列車「京とれいん」（記事の一番最初の写真）が丁度通過して撮影することが出来ました。全国の大手私鉄の中で一番給料が高いと言われるらしい阪急電鉄。路線規模は近畿日本鉄道（近鉄）が日本一なのですが、やはり阪急は鉄道事業だけでなく宝塚歌劇団も経営してるからでしょうか… 筆者氏曰く阪急電鉄の車両は伝統的な全面が茶色塗りとなっていて全国の大手私鉄の中でもモダンな車両として魅力的だなと感じているのでまた撮影に行きたいと思います。撮影するだけでなく京都線や神戸線、宝塚線も全線乗車してみたいものです。撮影後阪急線と地下鉄を乗り継いで近鉄線大阪上本町へ。大阪上本町では近鉄特急ビスタカーと観光特急「しまかぜ」を撮影出来ました。近鉄はかつてプロ野球事業や現在も名高く続く旅行事業も手掛ける大企業で鉄道事業では全国まで鉄道網を敷くことを野望に行ってきたので会社名に日本が付くようです。まあ旅行事業とかで全国規模になっているので実質上の全国展開は出来ているのではないのでしょうか。しまかぜに乗って賢島にも行きたいし、アーバンライナーとかビスタカーで名古屋から大阪まで移動するのも良いなあ…。なんて思いつつ、どちらも魅力的な鉄道会社なのでまた乗って撮って…したいです。



↑阪急京都線で活躍する 7300 系（左）と近鉄観光特急「しまかぜ」で活躍する 50000 系（右）
（阪急電鉄上新庄駅（左）と近畿日本鉄道大阪上本町駅（右）にて）

4) 大阪夏の陣③ 「ミナミと國鉄大阪」

それは置いて、近鉄を撮影した後は大阪通天閣を見るために地下鉄に乗車して行きました。大阪通天閣を見た後は、ホテルのある大阪ミナミ方面へまた地下鉄で移動。なんば駅に到着後、夜もいい時間（この頃 21 時位）になったので地下街で夕飯を摂りました。その後道頓堀に行きたかったのですが、ホテルのチェックインの時間が迫っているので、急いでホテルの方に向かいました。結局チェックインの時間には遅れて到着。ホテルは全国的に有名なアパホテルにしました。日曜だったので大した深夜番組もやってないので、部屋に入ってすぐに寝てしまいました。2 日目は朝早くから JR 線の撮影でもしようかと思いましたが、1 日目は朝 5 時半起きで夜 11 時位まで動いていたので、朝早くには起きられず。ゆっくりと 8 時半頃に起きて朝食のバイキングを頂いた後、10 時頃にホテルを出発し、



↑夜の大阪通天閣

道頓堀付近でお土産を購入。心齋橋駅から地下鉄と JR を利用して福島まで移動。ここで大阪環状線を撮影しました。大阪環状線には国鉄時代から活躍している 103 系や 201 系が走っていますが、流石に老爺過ぎるので新型車両を導入し数年後にはお亡くなりになられるようなので撮影しておきました、というか撮影したかった。関西の山手線と言える路線なのに、現在の山手線に導入されている通称電子レンジの 3 代前の車両が、延命工事を何度も受けて活躍している有様。同じ JR なのに全然違うという… また大阪環状線では大河ドラマ「真田丸」やポケモンの敵である「妖怪ウォッチ」、USJ などのラッピング車両にも遭遇することが出来て良かったです。その後同じく国鉄車両がまだ走っている阪和線を撮影に。沿線で撮影する予定でしたが、時間の都合上天王寺駅で撮影しました。1 時間弱でしたが何とか撮りたかった 103 系や 205 系を撮影することが出来ました。こちらにも新型車両が導入されているので、また近いうちに今度は阪和線内で撮影したいと思います。



↑大阪環状線 103 系（左）と 201 系妖怪ウォッチラッピング（中）と駅名標・阪和線 103 系（右）
（JR 大阪環状線福島駅と JR 阪和線天王寺駅にて）

5) 大阪夏の陣④ 「上洛と上京…そして 4 分後のシンデレラエクスプレス」

天王寺駅で撮影後、大阪環状線で大阪へ。そして大丸百貨店で昼食を摂り、今回の旅の目的の一つであるポケモンセンターオオサカに行ってきました（笑）大阪が全国で一番店舗が大きいので、品揃えは横浜よりも良かったかな…てかレジが今までポケモンセンターで買い物に行った中で一番並んでいた気がしたのは驚き。ピカチュウが横浜で大量発生した期間のポケモンセンターヨコハマより並んでいた気がして印象的でした。ポケモンセンターに行った後は京阪で河原町まで出るという予定でしたが、時間が無いので東海道線で京都まで出て河原町へ向かうことにしました。1 日目に続いて新快速に乗車。その間にまた雨雲に遭遇。車内だったので外見てるだけでしたが… 京都に到着後、地下鉄と阪急線を利用して河原町まで移動しました。河原町の高島屋に買い物をしに来ました。え、何でも…？？ それは高島屋にあるポケモンセンターキョートですよ笑



↑ポケモンセンターオオサカの様子

京都にも最近出来たので来ました。横浜ほどではありませんが品揃えはそこそこありました。てか横浜とか東京には売ってないのに成田空港とか御殿場のアウトレットにあるポケモンストアのグッズが売ってたのはビックリしました笑。ポケモンセンターで時間を潰していたら京都から乗る列車の時間が迫っ

ていたので、大急ぎで京都に戻って京土産と夕飯の弁当を購入。中学の時の修学旅行で購入しなかった「八つ橋」や「京ばあむ」をしっかりと購入。~~あの頃は京都に対して興味が無かったのかよく分かりませんがね…~~ 京都からは新幹線ではなく琵琶湖線で米原まで行き、乗り換えて名古屋まで向かいました。青春18きっぷを利用したので… 正直この辺りから疲れが出てきたので新幹線で帰っても良かったかな…と思いつつ、関ヶ原辺りから居眠りを抜いてしまいました。無事に名古屋に到着し名古屋からは流石に新幹線を利用して帰りました。それまで時間があったので名古屋発着のJR東海の車両でも軽く撮影していました。名古屋からはのぞみに乗車して、新横浜まで戻りました。名古屋21時22分発の列車ですが…あれ？東京では21時18分発（当時）ののぞみ最終新大阪行がCMのネタになってるな…とかこれは記事を書いたときに思いつきましたけどね…こじつけですが…それは置いておいて時期的な事と新大阪発ということもあり、大分空いていました。新横浜に着くまでに京都の伊勢丹で購入したレストランキャメロンの「京都牛リブステーキ弁当」（確かこんな感じの名前のやつ）と、車内販売で購入したアイス（何かとネットで話題の）を食し、至福の時を堪能しました。去年は叙々苑の焼肉弁当を頂き、毎回恒例となってしまった最後の晩餐の高級料理店の焼肉弁当。次回はどんな焼肉弁当を食べるのだろうか…



↑今や珍しい存在となった米原行



↑新幹線で頂いた硬いアイス（左）と京都で購入した「京都牛リブステーキ弁当」（右）

6) 最後に…

今回の遠征は電車を撮影する事よりも、観光やグルメに中心を置き、予定を大きく変えての形となりました。こういう形も旅行いや旅と言ってもいいでしょう。せっかく大阪来たのですから…（笑）また大阪に来てみたいものです。今度は近鉄特急を利用して、また大阪とか今度は兵庫の方にも行ってみたいものです。ご覧いただきありがとうございました。

東京近郊**最長**大回り

延長 11 回 This Izu trip その2

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るのが得策です。

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

昨年のクッソつまらない大回り記事が 5 月で完結。何の因果か 7 月から伊豆方面の延長シリーズ開幕。新たなゲストを迎えて、新宿からスーパービュー踊り子に乗り込んだ菊池。ちょっと待ってください、そこはグリーン車ですよ？課金芸はほどほどにね！

登場人物紹介

う p 主(=作者 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。夏コミは友人から代理購入を頼まれたついでに秘封 CD も買っちゃう散財の人。いい加減貯金しろ。

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(以下八):9 回までのゲストで妖怪さん。10 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。未だに「八」表記なのは似た色だからじゃないかな。

宇佐見 堇子(以下堇):9 回までのゲストで人間さん。10 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。ちなみに作者が書籍を買ってないのでキャラ崩壊を一番してる人。

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。2 人して結界の外にいるのはいろいろと問題だと思うんですよ。

茶番

菊:「第 11 回、後悔すべき公開版です」

八:「おおよう p 主が書籍は読まないショップに行かない、今年買ったのは※旧約酒場だけ」

堇:「ゲッシャーのう p 主が※秘封 CD を買っただけでもえらいと思いますけどね」

主:「二次創作すら買わないからねえ……」

霊:「それにしても『大回り』じゃないのに何でこのタイトルなのよ」

堇:「霊夢さん、それ前回もやりました」

八:「おおよそ下準備が適当なのよ。だから石川町～鶴見で 10 時打ちして展望席占領するのよ」

主:「うっ……もう何も言えない……特急券は鶴見で開放してもらったけど」

菊:「そんな適当なう p 主をほっというて本編に入ります」

19、This izu trip その2

2016/04/24 AM08:32 at 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 1号車1番A席・B席 原宿付近

菊：「発車したところで、今回の行程です」

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

霊：「海岸ってことは、海？」

菊：「今井浜海岸はそのつもりだけど、城ヶ崎海岸は山だよ」

霊：「何よそれ、名称詐欺じゃない」

AM08:35 at 渋谷付近

菊：「ということで、お腹が空いているだろうし行きますか、階段の下に」

霊：「なんか階段あったわね、入口に。こっちが2階で1階があるってことね」

菊：「そういうこと。で、バブル特急だから出来たその設備がコレ」



霊：「これは……ラウンジね」

菊：「そゆこと。正確にはサロン室。489系のラウンジ&コンビニエンスカーとか、新幹線のビューフェ車とかいろいろあったのに、今はこれくらいだからなあ。ああ、今はしまかぜがあるのか」

霊：「ニュースでやってたわね、電車の中でご飯食べられるって」

アテンダント「ご乗車ありがとうございます。ウェルカムドリンクはいかががいたしましょう。」

霊：「ウェルカムドリンクなんてあるのね、私はオレンジジュースで。」

菊：「私はホットコーヒーで。あとカレーライス2つお願いします。」

アテンダント「オレンジジュースとホットコーヒーにカレーライス2つですね。少々お待ちください。」

菊：「ウェルカムドリンクも他はグランクラスだけだし、バブル期のサービスを今まで低下させてないのはJRの意気込みが感じられるよ」

霊：「確かに、20年以上前の特急なのよね、それなのにアテンダントさんもついて、個室やサロンまであるっていうのは豪華よね」

アテンダント「お待たせいたしました。オレンジジュースとホットコーヒーです。カレーライスは少々お待ちください。」

AM09:02 at 横浜駅付近

アテンダント：「お待たせいたしました。カレーライス2つです。お熱いのでお気をつけください。1500円になります。」

菊：「1500円、ちょうど」

アテンダント：「ありがとうございます。1500円ちょうどいただきました。ごゆっくりご旅行をお楽しみください。」

霊：「そういえば、何故ここに成田エクスプレスのグッズがあるのかしら」

菊：「多分だけど、去年の改正の時に成田エクスプレスの車内販売がなくなったから、その分をもってきたのと、成田エクスプレスの車両自体を今は※臨時の踊り子で使ってるからじゃないかな。ほら、折角のカレーが冷めるよ」



20、This Izu trip その3

AM09:36 at 鴨宮付近

菊：「腹ごしらえも済んだところで、上に戻りますか」

霊：「そうね、降りてくる前はただの都会の景色だったもんね」

菊：「さあ、スーパービューをご覧あれ！」



霊：「わあ……」

菊：「前方の視界は開け、横の小窓から海を臨む。カーブ区間だと目の前に海が見えて、なかなかの景色だよ……今日は曇りだけど」

アテンダント：「お待たせいたしました。アイスクリームのブルーベリーソースがけです。」

霊：「あれ、いつの間に？」

菊：「これがスーパービュー踊り子名物の2つ目。車内販売のアイスにブルーベリーソースをかけることで、あの※固いアイスがちょうどいい感じに溶ける。これがちょうどいい甘さで絶品！」

霊：「アイスを海を眺めながら食べるのもなかなかのものね」

AM10:11 at 網代付近

菊：「んと、それじゃあちょっと用意するものがあるからいったん席離れるから。」

霊：「えっ、いきなりどうしたのよ」

菊：「伊東駅3分停車のうちにやっておくことがあるから、それじゃ待っててね」

霊：「ちょっと、どこ行くのよ！」

AM10:21 at 南伊東付近

菊：「ふう、購入成功」

霊：「買い物だったのね……何買ってきたの？」

菊：「お昼ご飯と飲み物。ハイこれ。」

霊：「……お茶？」

菊：「うん、ぐり茶って言って、茶葉を蒸して作ることでうまみが強いとか。伊豆の名産品らしいよ」



霊：「容器が独特な形ね」

菊：「缶入りのお茶が出る前には駅でお茶といったらこれだったらしいけど、今はペットボトルが強いからね……今でも※この容器のお茶を出している駅は数えるほどしかないとか」

AM10:54 at 片瀬白田付近

霊：「一気に開けたわね、あいにくの天気なのが残念だけど」

菊：「晴れていると初島まで見るとかで、伊豆の車窓で有名なスポットなんだけど……」

霊：「確かに晴れていたら絶景よね……」



AM11:10 at 稲梓付近

菊：「ということで、まもなく終点です」

霊：「2時間半も乗ってたのね、意外に早い気がしたわ」

菊：「新宿のオフィス街から湘南を抜けて伊豆へ、っていうルートだから車窓は飽きないよ」

霊：「サービスが豪華な面もあって乗ってるだけでも退屈しないし、なかなかこんな体験ないわね」

菊：「おっと、降りてからの折り返しでもなかなかできない体験ができるよ？」



AM11:15 伊豆急下田駅 到着

茶番

霊：「11回、ね」

堇：「スーパービュー踊り子って JR 在来線だと供食設備が唯一残っている列車でしたよね」

八：「グランクラスだと温かい飲み物はあっても温かい食事は出ないのよね、タダだけど」

菊：「でもやっぱり近鉄はメニューが豊富なんですよね、ピラフとかうな重とか、スイーツセットもありますし」

主：「でも乗りやすさで言えばスーパービュー踊り子は楽です、あの時グリーン車の乗客 1 桁でした」

霊：「確かにガラガラだったわね、アテンダントさんも暇してたし」

八：「車内販売がだんだんなくなっているのに SVO のサロンが生きているのは『サロンを作ってしまったから』、というのもあるかもしれないわね、もっとも北海道の特急は使ってないみたいだけど」

堇：「あのあたりは採算が厳しいですからね。SVO も車齢の問題でいつ廃車になってもおかしくないですし、どうも中央線特急を転用するとかって話ですけど看板列車ですからね……」

主：「それではこの辺で……」

一同：「ご精読、ありがとうございました!」

用語集

※旧約酒場・秘封 CD

上海アリス幻楽団の「ZUN's Music Collection」シリーズの通称。「旧約酒場」はその 9 作目。主宰 ZUN 氏作曲の音楽を収録した CD で、登場人物 2 人が「秘封倶楽部」というオカルトサークルを結成しており、そこからもっぱら「秘封 CD」で通る。おおよそこの旅行記の元凶。蓮メリちゅっちゅ。

※臨時の踊り子

2012 年の冬の臨時列車より、成田エクスプレス用の E259 系を使用して特急「マリンエクスプレス踊り子」が運転されている。車内販売のグッズの件だが、車内販売の担当が同じ NRE の東京列車営業支店持ちだったのでスーパービュー踊り子にグッズが回って来たとのこと。

※固いアイス

「スーパープレミアムアイスクリーム」280 円。乳脂肪分が 15.5%(アイスクリームの定義は 8%以上)と高く、空気含有量が低いために溶けにくく、スプーンが折れるほどの固さ。ちなみにスーパービュー踊り子グリーン車ではブルーベリーソースがけの他黒蜜ソースがけも。こちらは 360 円とやや高め。

※この容器

正式名称「ポリ茶瓶」。1960～70 年代に登場し、軽くて割れず、安いということで『駅弁とお茶』のスタイルを一番確立した存在。缶入り茶が登場したのはウーロン茶で 81 年、ペットボトルは 95 年。このときにほとんどのお茶がペットボトルに置き換わり、一気に姿を消した。

次回予告

菊：「伊豆急下田に到着した 2 人。天候はあいにくの曇りだが、30 分で折り返して城ヶ崎海岸へ向かう。

ログハウス駅舎の前に足湯って mismatch ですよ。次回『山と海、海岸と温泉』お楽しみに!」

(次回に続け)

つくばエクスプレスについて

中学3年E組 林 健吾

1. つくばエクスプレスとは

「つくばエクスプレス」という名称は、一般募集や街頭モニター調査などの結果を参考に2001年に決定されたものです。「つくば」は、「筑波研究学園都市に代表される沿線の先進性・国際性のイメージや筑波山などの豊かな自然のイメージ」を象徴的に表現し、「エクスプレス」はつくばエクスプレスの最大の特徴である「速い鉄道（高速性）」のイメージを明快に表わしています。

「TX」はロゴマークとして多用されている公式の略称ですが、新聞やテレビなどでは、路線名の文字数がながいため「つくばEX」や「つくばEXP」といった独自の略記述している場合があります。

このつくばエクスプレスは、2005年8月24日に開業し、関東地方の主要幹線の中では、最も歴史が浅く、約25%の区間が地下に建設されています。また、最高速度130km/h（通常125km/h）と高速で運転を行っており、秋葉原・つくば間58.3kmを最速45分（快速）で結んでいます。また、踏切は存在しません。また、茨城県、千葉県、埼玉県、東京都を走っています。

全線で自動列車運転装置（ATO）による自動運転を行っており、車掌が乗務しないワンマン運転を実施しています。その他にも、全駅に可動式ホーム柵を装備するなど、自動化技術を多く採用しています。

・路線データ

路線名：常磐新線（通称：つくばエクスプレス）

区間：秋葉原・つくば 58.3km

駅数：20

軌間：1067mm

最高速度：130km/h

車両基地所在駅：守谷駅

2. シンボルマーク



Tokuba Express の『T』、『X』を示しています。『T』と『X』が弧を描いており、また、弧がそれぞれ交わっており、スピード感、鉄道の明日の夢を追う活力を表しています。

(<http://www.mir.co.jp/company/ci.html> より)

3. 電化方式

つくばエクスプレスの電化方式は、秋葉原－守谷間は直流 1500V、守谷－つくば間は交流 50HZ20000V です。したがって、秋葉原－つくば間 58.3km を秋葉原－守谷間は直流用 TX1000 系で運用し秋葉原－つくば間直通には交直流用 TX2000 系が運用しています。このように、直流と交流がある理由は、直流しかなかった場合、茨城県石岡市柿岡にある気象庁地磁気観測所での地磁気観測に影響が出る可能性があるからです。そのため、守谷で電化方式が変わっているのです。秋葉原－つくば間を通して運転するためには交直両用車両が必要になりますが、直流専用車両と比べて交直両用車量は値段が高いです。そのため、つくばエクスプレスでは秋葉原－守谷間で使用する直流専用電車 TX-1000 系と秋葉原－つくば間の全線で使用する交直両用電車 TX-2000 系の 2 種類を走行させることで、総費用の削減を図っています。なお、全線が交流とならなかった理由は、東京都心部の地下区間を交流規格で設計した場合、絶縁のための空間をとることからトンネル断面が拡大し交直流車両の導入以上の費用がかかるためです。

なお、つくばエクスプレスの駅は次のようになっています。

秋葉原－新御徒町（しんおかちまち）－浅草－南千住－北千住－青井－六町（ろくちょう）－（←東京／埼玉→）八潮（やしお）－三郷中央（みさとちゅうおう）－（←埼玉／千葉→）南流山（みなみながれやま）－流山セントラルパーク－流山おおたかの森－柏の葉キャンパス－柏たなか－（←千葉／茨城→）守谷（もりや）－みらい平（みらいだいら）－みどりの－万博記念公園－研究学園－つくば

4. 1000 系と 2000 系の違い



左は TX-1000 系、右は TX-2000 系

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%A6%96%E9%83%BD%E5%9C%8F%E6%96%B0%E9%83%BD%E5%B8%82%E9%89%84%E9%81%93TX-1000%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A> より

鉄道車両の型式番号は後から作られたほうが大きいのが通例です。しかし、例外もあり、つくばエクスプレスの場合、開業時から 1000 系と 2000 系の 2 種類を投入しました。この 2 形式は写真を見て分かるように、見た目はそっくりです。では、どこが違うのでしょうか。まず、2000 系は赤いラインが多いで

す。しかし、これは最近増備されたタイプです。開業時から運行している 2000 系は赤いラインが上部だけで、1000 系と本当にそっくりです。ですが、外観に違いが 1 つあります。1000 系は 1 編成あたりのパンタグラフが 3 本あり、2000 系は 4 本あります。また、車両の中にも違いがあり、1000 系は全車両がロングシートに対して、2000 系は中間にクロスシートの車両があります。さらに、行き先にも違いがあります。秋葉原で行き先を見てみると、1000 系はすべて守谷行きですが、2000 系は守谷行きとつくば行きがあります。

5. 東京延伸計画

つくばエクスプレスの当初の目的は 2 つありました。ひとつは JR 常磐線の混雑解消です。東京周辺のベッドタウン開発により、常磐線の乗客が増えました。しかし常磐線は通勤路線であると同時に水戸・日立・仙台方面への長距離輸送も行っていました。通勤列車を増やすため、取手駅まで各駅停車用の線路を作り、複々線化されました。都心側は地下鉄千代田線と相互直通運転を行っています。ところが、宅地開発の郊外化が進んだことで取手駅以遠の通勤客も増えたため、つくばエクスプレスが開業しました。もうひとつの目的は沿線開発です。茨城県南西部と千葉県北東部のそれぞれにニュータウン計画があり、つくばには首都機能の一部移転計画もあったのです。

首都機能移転計画のあるつくばと首都東京の直結が目的だったので、東京駅を起点とする計画でした。しかし、秋葉原駅起点となったのは、秋葉原～東京間の建設費が約 1,000 億円もかかると見積もられたためです。そして、東京延伸は深度 50m 以上の大深度地下を利用する可能性があります。また、東京方面への延伸には条件として、1 日平均乗客数が 27 万人以上されています。なお、東京駅への乗り入れをいつするか確定しておらず、いつごろ行うことができるかも分かっていません。

6. 安全対策

つくばエクスプレスでは安全対策として次のことを行っています。

(<http://www.mir.co.jp/feature/points/safety/step1.html#GRADESEPARATION> より)

・完全立体交差

全線がトンネル・高架橋・橋りょうなどのため、踏切事故の要因となる道路との平面交差は一切ありません。

・自動列車制御装置 (ATC)、自動列車運転装置 (ATO)

自動列車制御装置 (ATC) は信号保安装置として列車の衝突や脱線等防いでおり、曲線やこう配、先行列車との間隔を保つための速度情報を連続して受信し、走行速度が定められた速度を超えた場合には自動的にブレーキが作動し、列車の安全を守っています。

自動列車運転装置 (ATO) はドアが閉まった後、乗務員が運転台の出発押しボタンを押すと、次の停車駅まで自動で運転します。

- ・可動式ホーム柵

ホームでの安全確保のため全駅に可動式ホーム柵があり、ホームからの転落防止や走行中の列車との接触防止を図っています。

7. 運行形態

快速、通勤快速、区間快速、普通の4種類があります。

■ 快速 (Rapid)

基本的に全線で運転しており、全線標準所要時間は45分です。埼玉県内に停車駅はなく、千葉県流山市には2つ停車駅があります。

■ 通勤快速 (Commuter-Rapid)

平日朝通勤時の上りおよび、平日夕通勤時の下りに運転しています。2012年10月15日新設されました。全線標準所要時間は49分です。通勤快速の運転時間帯は、快速の運転は行われません。

■ 区間快速 (Semi-Rapid)

北千住・守谷間では一部の駅を通過する一方で、同区間の前後では各駅に停車します。全線標準所要時間は52分です。守谷・つくば間は連続停車し普通を補完する役割を担っています。行先表示器には「区快」と表示しています。

■ 普通 (Local)

各駅に停車する種別です。全線標準所要時間は57分です。普通のための停車駅は青井・流山セントラルパーク・柏たなかの3駅のみです。基本的に秋葉原・守谷・つくば間の運転で、一部八潮駅始発・終着があります。八潮・流山おおたかの森の両駅で区間快速・快速と接続しており、各駅や車内でその案内も行われています。

京都鉄道博物館に行ってきたので

中2E 石井 朝陽

はいどーもこんにちは～、今年の夏には京阪電鉄の他にももちろんありましてねえ。例えば、大和西大寺行ったり、京都行ったり
まあ、モチロン駅ですが（汗
いろいろありますがやっぱりこれは外せない！
その名も「京都鉄道博物館」！（タイトルでネタバレ）
いやあ～楽しかった～
では早速、どんな感じだとか、何があったとか
大体書いていこうかなあと思います
ではでは、まずは超有名な新幹線「0系こだま」を紹介していきます！



この新幹線は、日本国有鉄道（国鉄）が1964年（昭和39年）の東海道新幹線開業用に開発した、初代の営業用新幹線電車で、世界ではじめて200 km/hを超える営業運転を達成し、第8回鉄道友の会ブルーリボン賞を受賞した。1964年の開業から、東海道・山陽新幹線用として足かけ44年にわたって運用されたが、2008年11月30日に定期営業運転を終了、翌月2008年12月14日のさよなら運転をもって営業運転を終えた。

僕はこの新幹線は見た目がどこか可愛らしいなと思っていた過去があります
もう走っている姿を見るができないと思うと、非常に残念です（泣
だって生で見たことないんだもん！悲しいよ、それは！
一回でいいから走ってくれないかな～なんて独り言はさておき、
この他にも様々な鉄道がたくさん展示されています
いくらか紹介していきますが、あとは自分の目で確かめるべきだと思います
では、次の車両に移ります
続いてこだまの近くに展示されていたSL「C62 26」です



これは、国鉄の旅客用テンダー式蒸気機関車である。1948年から翌年にかけてD52形蒸気機関車の改造名義で49両（日立製作所21両・川崎車輛（現在の川崎重工業車両カンパニー）15両・汽車製造13両）が製造され、その牽引力や重量から、輸送量を要求される、主に平坦地や、軟弱地盤の少ない東海道本線、山陽本線など主要幹線の優等列車牽引に使用された。

機関車かぁ...正直新幹線より好いてないっていうか、なんていうか、
機関車はあんまり自分の好みに合わないっていうか、うーん？

（言葉が出て来ないなあ）ごめんなさい

次に移りたい...

お、お次はこれ！



みんなはこれが好きですか？僕は大好きです！
実は何かが足りないんですけど何かわかります？
答えはこのページのどこかに書かれています、探してみてください

これは、かつて大阪駅・札幌駅間で運行されていた臨時寝台特別急行列車で、2015年3月12日始発基準で一般販売を含めた臨時列車としての運行終了はしており、その後はツアー専用列車として2016年3月22日の大阪駅着まで運転された車両。1989年7月21日に運転を開始。当初は旅行会社による企画商品（ツアー）に組み込まれた団体専用列車であったため、特急券・寝台券は一般販売されなかった。同年12月より臨時列車に変更し、特急券・寝台券の一般販売を開始した。続いてヘッドマーク（次ページ



wikipedia より

国鉄時代はヘッドマークのデザインには視認性が重要視されており、列車名を大きく太く描くデザインが多数派であった。しかし、本列車は列車名が長いことから、ヘッドマーク全体

のデザインで視認するという方針となった。

列車名をアルファベットで配し、ピンク色を基調とした斬新なデザインとし、下部には日本海をイメージした波のデザインが入れられているが、日本海縦貫線を走行していた寝台特急「日本海」のものよりも波の線や高さを抑えた、静かな波模様をイメージしている海の部分は紫色とすることで、夕映えを表している。列車名上部にはエンブレムにも用いられている天使が描かれているが、客車に描かれたエンブレムとは違い、ラッパの先に星が追加されている。列車最後尾のテールサインにもヘッドマークと同様のロゴが用いられているが、脱ブルートレインを意識したためか、国鉄時代から用いられた「流れ星」マークは描かれていない

ガチでこれはなくならないでほしかったと思える車両

共感する人は多いんじゃないでしょうか

スイートに泊まりたかったという願望を今でも持ち続けている

(そんなお金はどこにもないけど)

最後に実際に乗って走った(短距離だけど)車両を紹介



「SLスチーム号」

梅小路機関車館内にある片道 500m の展示運転線を用いた SL 列車で蒸気機関車が専用の客車 2 両をけん引して往復し、牽引機は C62 形、C61 形、D51 形、8620 形のいずれかが担当していた (D51 200 は 2014 年 10 月に本線復帰が発表されて以降、8630 は 2015 年 2 月に担当後、C61 2 は 2015 年 4 月に担当後、整備のためそれぞれ担当から離脱している)。ま

たこの指定牽引機以外の他の機関車が SL スチーム号の牽引を担当することがあった。運転時刻は 11 時・13 時半・15 時半であるが人が多い場合は何度も往復する事があり、3 回目の運転後には機関車に石炭や水を補給するため、ターンテーブルで蒸気機関車が回転する姿を見ることができた。ちなみに梅小路からの出発時は配線の関係から推進運転となるため、注意喚起ブザーを数回鳴らしながら発車していた。京都鉄道博物館でも引き続き運行がおこなわれているが、客車については再オープンに際してリニューアルされている。

乗ったのは2回目だったので（6年以上前に1回）

やっぱり椅子の形というか配置というか良くなっている気がしました

おまけ



2階から撮った「500系こだま」「月光」

ぜひ1回行って見て下さい。

新しい体験ができるかもしれません

ではまた僕はこの辺でドロソします

3 ページ目の答えは「ヘッドマーク」でした

東京&北陸新幹線「東京～金沢」&博多へ行ってきた

中1B 入内嶋 智文



上段 東京駅 左から 285 系・185 系・E7 系

下段 博多駅 左から 883 系・787 系・キハ 71 系気動車

1.はじめに

こんにちは。中 1B 入内嶋です。今回は、8 月に家族旅行で寄った東京駅&博多駅で撮った、JR について書きます。

今回のポイント

1. JR 九州が、話の中心になります。
2. 北陸新幹線は、乗車したので詳しく紹介します。

2.車両紹介

1.JR 東日本の車両



左 285系「サンライズ出雲・瀬戸」

右 185系「踊り子」

285系

1997年運転開始

寝台特急は普通、機関車で牽引されますが、この285系は、電車のため、機関車で牽引されません。そのため、非電化区間を走れない、昼間は、座席車として運行できるが、居住性が悪いなど、というデメリットがあります。しかし、予約の取りにくい人気列車です。

自分も寝台特急カシオペアに乗車したことはありますが、この列車もいつかは乗ってみたいです。

185系

前回書いたので簡単に書きます。

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。



E7系 右はロゴマーク

2014年運転開始

2015年5月21日「鉄道友の会」の、ブルーリボン賞を受賞

営業最高速度 260km

「あさま」「はくたか」「かがやき」で、運行されています。

E7系車両外観・車内の説明

外観の説明

行先表示器が、3色LEDではなく、フルカラーLEDになっています。

車内の説明

E7系は、普通車、グリーン車の他に、グランクラスも連結しています。



グランクラスです。「wikipedia より」

全ての座席に電源用コンセントを、設置されています。
JR 東日本では初めて、全 LED となりました。

2. JR 九州の車両

それでは、今回の中心の話をしていきます。



787 系

1992 年 7 月 15 日運転開始

営業最高速度 130km

水戸岡鋭治氏が設計。

1993 年「鉄道友の会」の、ブルーリボン賞を受賞



885 系

2000年3月11日運転開始

営業最高速度 130km

水戸岡鋭治氏が設計。

2001年「鉄道友の会」の、ブルーリボン賞を受賞



キハ 71 系気動車

1989年3月11日運転開始

最高速度 120km

当時3両編成で運行されていましたが、利用が好調だったため、1990年4両編成になりました。

今は、特急「ゆふいの森」で、運行されています。



783 系専用塗装車

1992 年 3 月 25 日運転開始

営業最高速度 130km

今は、特急「ハウステンボス」で、運行されています。

3. 最後に

今回は、JR 九州中心で書きました。しかし、まだ全ての車両を紹介できていないので、次号、紹介します。よく見たら 885 系とキハ 71 系は、東日本大震災が発生した何年も前の 3 月 11 日に運転を開始していたことがわかりました。

参考文献

wikipedia

夏休み旅行記

中1A 鈴木琉河



↑ 485系 1000 番台（※魚川にて）（今回の内容には関係ありません）

1. はじめに

どうも、こんにちは、宿題が危うく終わらなかった鈴木です。
さて、今回は前回予告した通り旅行記を書いていきたいと思います。

2. 夏休み旅行記

①8月7日

8月7日、僕は新横浜駅に降り立ちました。林間学校が終わった次の日だというのにも関わらず……
目的はのぞみ 183 号。15 時 32 分に乗車、新大阪までの乗車です。車両は勿論 N700 系。だから写真もありません。

新大阪には 17 時 46 分に到着しました。

その後鶴橋駅から徒歩 8 程の某ホテルに宿泊しました。

ここで面白いものをひとつ。

鶴橋駅に直結したブックオフです。

大阪はすることが違いますね（笑）（都合上写真は次のページです）



(鶴橋にて)

<本日の行程> (都合上新横浜からになります)

新横浜→新大阪→大阪→鶴橋

②8月8日

本日は1日中観光していた為、記事の方は割愛します。

③8月9日

今日はまず新大阪駅まで移動します。

その後、のぞみ153号に9時48分に乗車、岡山までの乗車です。

車両はまたもN700系。だから当然写真はありません。

その後伯備線普通列車に11時15分に乗車、清音までです。

車両は213系でしたが、写真は何故かありません。ごめんなさい。

清音からは本日のメイン、井原鉄道に12時13分に乗車します。車両はIRT355形でした。



(清音にて)

この列車は福山駅まで直通するため、乗り換えをすることなく福山駅まで行くことができました。福山駅には13時26分に着きました。

ここで昼食をとり、14時11分発の山陽本線普通糸崎行きに乗車、終点の糸崎駅までの乗車です。車両は115系でした。



(福山にて)

糸崎駅には 14 時 39 分に着き、わずか 1 分の乗り換えで 14 時 40 分発山陽本線普通岩国行きに乗車、途中の宮島口駅までの乗車です。

車両は最新鋭の 227 系でした。



(宮島口にて)

宮島口駅には 16 時 34 分に着きました。

その後、シャトルバスで某ホテルに向かいました。

<本日の行程>

鶴橋→大阪→新大阪→岡山→清音→(神辺)→福山→糸崎→宮島口

④8 月 10 日

今日はまず宮島を観光します。

その時に撮った写真がこちら。



↑ 鹿って紙も食べるんですね（笑） ↑ 厳島神社の鳥居

その後宮島口駅で 13 時 43 分発山陽本線普通岩国行きに乗車、岩国駅までの乗車です。
岩国駅には 14 時 6 分に着き、本日のメイン、錦川清流線錦町行きに 14 時 15 分に乗車しました。
錦町駅までの乗車です。車両は NT3000 形「ひだまり号」でした。



(岩国にて)

途中に滝があるので、紹介したいと思います。



この滝は「清流の滝」と言います。

「何だ、こんなやつ滝じゃねえじゃねえか」とか言わないでくださいね。これでも一応滝なんです。

なお、この滝は北河内駅～棕野駅間で見ることができます。

また、棕野駅～南桑駅間では「かじかの滝」というものを見ることができます。

どちらの滝も自動放送で紹介されます。

錦町駅には 15 時 24 分に着きました。

その後、折り返し 16 時 5 分発岩国行きに乗車、清流新岩国駅までの乗車です。

車両は NT3000 形「せせらぎ号」でした。



清流新岩国駅には 16 時 59 分に着き、徒歩で新岩国駅に向かいます。そしてこだま 747 号に 17 時 22 分に乗車し、新下関駅に向かいます。

車両は 700 系ひかりレールスターでしたが、写真はありません。お詫び申し上げます。

新下関駅には 18 時 38 分に着き、遅延の為か本来は乗れないはずの 18 時 31 分発山陽本線普通下関行きに乗車し、下関駅に向かいました。

車両はまたも 115 系でした。



(新下関にて)

下関駅には 18 時 41 分に到着予定でしたが、13 分遅れで到着、その後ホテルにむかいました。

<本日の行程>

宮島口→岩国→錦町→清流新岩国→新岩国→新下関→下関

3. 終わりに

スペースの都合で残りは次回とさせていただきます。

最後までご覧いただきありがとうございました。

「鉄道日誌2016・夏」

中1B 兼重達弘

1. 紹介です♪

9月号より参加します兼重です。宜しくお願いします。
ぼくは、小学校より鉄道と将棋が好きでした。
今月号より鉄道の色々なことを紹介します。
まだ詳しくはないですが、いままで見たいろいろな鉄道について
紹介したいと思います。
宜しくお願いします。

2. 今まで乗った鉄道を思いついたのを書いてみました。

東急系（田園都市線、大井町線、東横線、世田谷線、みなどみらい線）
横浜市営地下鉄
小田急（小田原線、江の島線、多摩線）
京王（京王線・京王井の頭線）
西武（西武新宿線）
東京メトロ（丸ノ内線、銀座線、東西線）
JR 東日本（山手線、横浜線、東海道線、京浜東北線、南武線など）
箱根登山鉄道
JR 東海（東海道新幹線、東海道線）
中部 関西・中国地方（名古屋市営地下鉄、新快速・阪急線、山陽新幹線、山陽本線、
岩徳線）
伊予鉄道（坊ちゃん電車）

などなど。沢山のりすぎて忘れた～（笑）

3. 今まで撮影した写真の一部



（四国・高松駅にて）



(四国・道後温泉駅にて)



(南武線沿いの武蔵溝ノ口駅付近にて)



(横浜線 新横浜駅付近にて)



(青梅線)



(山陽新幹線 新大阪駅にて)

4. 今回の特別テーマ（電化について）

僕の知っている滋賀県は、全国でも珍しい電化方式が変わる区間が多いです。

突然ですが、電化って分かります？

鉄道は、動力方式の1種で、文字通り電気で走る鉄道を指します。

その電気で走る鉄道の中で電力を供給する方式が2種類あり、直流方式と交流方式があります。

交流方式は、高い電圧をかけることで、電力ロスが少なく電力を供給できますが、電車を走らせる際に適切な電圧に落とす必要があるため（変圧器という）、車両コストが上がります。

（おもに新幹線など遠距離を走る電車に使われます）

一方、直流方式は、電力ロスは大いものの、変圧器が不要な分だけ車両コストが安くすみます（首都圏や近畿圏の近距離電車に使われます）

滋賀県においては、1991年に米原－長浜間で直流化が行われ、その後敦賀まで直流化が

行われました。これにより、近郊電車であるいわゆる“新快速”が敦賀まで乗り入れることが

可能になりました。

4. ギャラリー

僕が撮ってきた写真の中で、これはという珍しい写真と学校にまつわる写真を紹介します。

鉄研旅行 高崎駅にて

鉄研の北陸周遊旅行で撮った1枚です。高崎駅での1枚ですが、普通列車で珍しくはないですが、懐かしいので紹介しました。

① ちょっと惜しいもぐら駅

湯檜曾駅（ゆびそえき）の1枚です。惜しいのは、実はこの先の土合（どあい）が日本一のもぐら駅（いわゆる一番深い駅）なのですが、その1つ手前の駅です。



② 本当の日本一のもぐら駅

こっちが本当に日本一のもぐら駅です。由来は、下りホームが新清水トンネル内にあり、駅舎（地上）からは10分ほど階段を下りないと到達できないという想像を絶する深さです。電車の本数もとても少ないので、貴重な体験でした。



③ ほくほく線「ゆめぞら号」

六日町駅と上越市の犀潟駅とを結ぶほくほく線です。ゆめぞら号は天井がプラネタリウムになる変わった電車です。

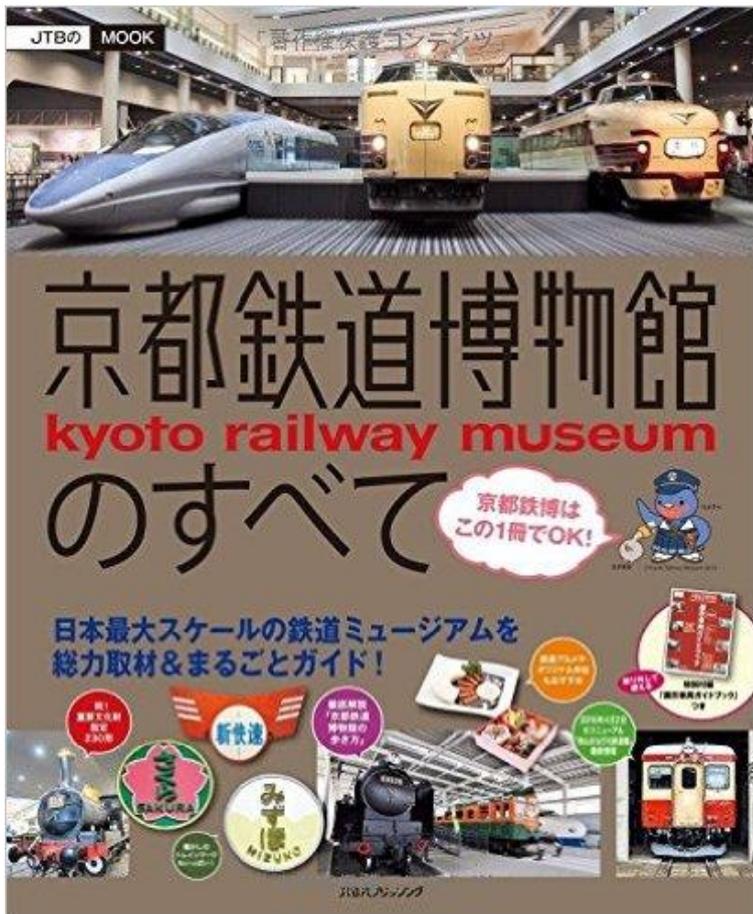


5. あとがき

今後も、僕の知っているマメ知識をご紹介したいと思いますので、お付き合い頂けると嬉しいです。

僕の祖父は、滋賀県に住んでいます。今年はリニューアルした京都鉄道博物館に、ぜひとも訪れてみたいと思っています。

いって見たらまた書かせていただきたいと思っています。



お詫び

前回、諸事情により、記事を書けなかったことをお詫び申し上げます。



特集 北陸旅行活動報告

7月27日～29日に、北陸地区での課外活動を行いました。

ここでは、課外活動の報告をさせていただきます。

もくじ

- 54 ……行程紹介
- 58 ……富山食事譚
- 59 ……森家訪問と展望台からの眺望
- 60 ……乗車路線紹介

行程

7月29日 1日目

(執筆：佐々木)

時刻は9時25分、全員が時刻通りに横浜駅中央改札に集まった。2泊3日の富山合宿の始まりである。横浜駅から湘南新宿ライン、上越線と乗り継いでいき、まずは六日町駅に向かった。

六日町駅で北越急行ほくほく線に乗り換え。北陸新幹線開業前までは、特急「はくたか」が在来線最速の160キロで爆走していた路線であり、現在でも「超快速」という強そうな名前の列車が走っている。列車は1両でやってきた。車内には快適な転換クロスシートが並んでいる。六日町を出ると、一面に新潟らしい田園風景が広がった。そんな車窓に見入っていたら、すぐにトンネルに入った。長いトンネルを抜けると、また田園風景。ほくほく線内ではこの繰り返しだった。



↑乗車した HK100 形



↑田園風景が広がるほくほく線の車窓

15時55分、終点の直江津駅に到着。ここからは、えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインに乗り。えちごトキめき鉄道日本海ひすいラインは、北陸本線が第三セクター化された路線。しかもこのえちごトキ m(ry は、全線電化されているのにも関わらず、デットセクションとか色々な事情で気動車が使用されている。

横浜では乗れる機会のない気動車に揺られること1時間。列車は終点の泊駅に到着。ここで最後の乗り換え。乗り換えの列車は同じホームの前方に停車していた。すでに置き換えも決まった413系である。路線名は変わって、あいの風とやま鉄道。富山に近づくにつれて車内も混みあってきた。田園風景の車窓が街並みに変わってくると、横浜からの普通列車の乗り継ぎ旅もいよいよ終盤である。

18 時 15 分、ついに目的地の富山駅に到着。腹が減ったので、ホテルに荷物を置いてから、夕食にあの有名なブラックラーメンを食べた。醤油の濃さは見た目そのまま。麺、チャーシュー、メンマと、すべての具材に醤油味が染み込んでとても濃厚だった。追加で頼んだライスにもよく合う。



↑直江津駅の駅名標



↑乗車した ET122 形気動車



↑ブラックラーメン

7 月 29 日 2 日目

(執筆：軽部)

9 時前にホテルを出て、富山駅まで歩く。観光案内所でフリーきっぷを購入し、富山地铁市内線の「富山駅」電停からまずは「地铁ビル前」電停へ向かう。交差点の端から列車を数本撮影した後、一行は「南富山駅前」電停まで行き市内線車庫を敷地外から見学。見学中には「レトロ電車」車両が入庫し、一行は大興奮。地铁の鉄道線に乗り換え稲荷町駅を目指す。



↑富山地铁 7000 形



↑富山地铁 T100 形サントラム



↑レトロ電車(7000 形)

稲荷町駅には富山地铁の鉄道線の車庫があり、朝ラッシュを終えた車両を見ることができた。電鉄富山まで 1 駅乗車して北口のポートラムに乗り換える。終点岩瀬浜で付近を観光し、東岩瀬駅まで戻る。ここには JR 時代の駅舎が残っており、旧富山港線の歴史に触れることができた。城川原駅まで移動し、同駅のポートラムショップで、初となる当部会所属の N ゲージを購入することができた。



↑富山地铁クハ 175 形



↑東岩瀬駅駅舎



↑ポートラム城川原駅

富山駅まで戻り一行は富山を脱出。新型 521 系の泊行きに乗車する。帰宅ラッシュ時間帯ということもあり車内は黒部付近まで混雑していた。泊でえちごトキめき鉄道の直江津行きで糸魚川へ、糸魚川からは大糸線の気動車で姫川まで。糸魚川付近には食堂が少ないこともあり、夕食は富山駅で各自購入した駅弁の類(おおよそ、ますのすしになる)となった。



↑あいの風とやま鉄道 521 系

↑JR 西日本キハ 120 形

↑ますのすし

7月29日 3日目

(執筆：木下)

旅の佳境へ向かう3日目。朝7時過ぎに2日間の疲労を溜めつつホテルから出発、最寄り駅である大糸線姫川へ。大糸線は一日7往復のローカルすぎる路線だし新幹線が開業したことでJR西日本が管轄する箇所が「陸の孤島」化するから北陸本線の第三セクター化を機に一緒にすれば良かったのに…と思いつつ7時半の始発列車で糸魚川へ。糸魚川から先はあの残党に乗車することに。それは通称糸魚川快速と呼ばれる快速列車で、新幹線が開業される前まで活躍したJR東日本の485系1000番台が使用されています。特急車両が使用されているので、JR東が好むあの硬いポンコツとは違って座席はフカフカです。途中の直江津まではグリーン料金かからないので、まずグリーン車に乗り、直江津から先JR信越線内は普通車で過ごしました。少し居眠りを扱きました(笑)。新潟行ですが横浜に戻らないといけないので、途中の長岡で下車。このまま乗って国鉄新潟のお葬式をしたいところですが…時間の関係で出来ませんでした。



↑JR 大糸線のキハ 120 形



↑糸魚川快速のJR 485 系

長岡では上越線を上らないといけないので水上行が来るまでに駅弁等を買って待機。上越線長岡～水上間は臨時を含めると割と本数はありますが、臨時なしだと一日5往復。水上に到着すると反対側には115系が停車中。国鉄新潟と言われるほどこの115系が新潟の鉄道輸送の主役として君臨していましたが後継のE129系が増殖し始め、同様に高崎近郊でも115系が多くいますが後継の211系に活躍の場を譲り

始めるので、もう間もなく 115 系が消滅してしまうので記録をしっかり録りたいと思います。重たい話になっちゃいましたがこの 115 系に乗車し高崎に出て、高崎から先湘南新宿ラインの特別快速で解散場所の新宿へ。途中の熊谷辺りから爆睡で過ごすことに…まあ疲れちゃったし…(笑)。楽しく旅行ができたと思います。また行きたいなどはありますが、この記事書いている人高 2 などで…後輩にしっかり託していけたらなと思う次第です。



↑長岡駅で購入した駅弁「牛めし」 ↑水上駅名標と JR115 系

《1 日目》 横浜 9 : 42 → 〈湘南新宿ライン 特別快速 高崎行〉 → 12 : 00 高崎 12 : 22 → 〈上越線 普通 水上行〉 → 13 : 27 水上 13 : 40 → 〈上越線 普通 長岡行〉 → 14 : 35 六日町 14 : 50 → 〈ほくほく線 普通 直江津行き〉 → 15 : 55 直江津 16 : 13 → 〈日本海ひすいライン 普通 泊行〉 → 17 : 28 泊 17 : 30 → 〈あいの風とやま鉄道線 普通 高岡行〉 → 18 : 15 富山(宿泊)

2 日目の行程は路面電車路線多数のため富山市内は省略

《2 日目》 富山 16 : 45 → 〈あいの風とやま鉄道線 普通 泊行〉 → 17 : 37 泊 17 : 43 → 18 : 12 糸魚川 18 : 18 → 〈大糸線 普通 平岩行〉 → 18 : 23 姫川(宿泊)

《3 日目》 姫川 7 : 36 → 〈大糸線 普通 糸魚川行〉 → 7 : 41 糸魚川 7 : 58 → 〈日本海ひすいライン 信越本線直通 快速 新潟行〉 → 9 : 33 長岡 10 : 34 → 〈上越線 普通 水上行〉 → 12 : 43 水上 12 : 58 → 〈上越線 普通 高崎行〉 → 14 : 01 高崎 14 : 14 → 〈湘南新宿ライン 特別快速 小田原行〉 → 16 : 29 新宿(解散)

富山食事譚

(執筆：堀部)

我々は富山に行きました。今回は、富山の食事（ますの寿司についても書きたかったのですが、紙面上、ブラックラーメンのみに重点を置いたレポートとします。）について語ります。

ブラックラーメン



1955年頃、富山市中心部で富山大空襲の復興事業に従事していた食べ盛りの若者の昼食として、また汗をかく肉体労働者のための塩分補給として、醤油を濃くしたスープのラーメンを作ったのが起源である。この時は屋台であったが、後に屋号を「大喜」として富山市西町に店を構えた。2000年頃、当時の店長が閉店を決意したが、ある企業が屋号を買い取り、「西町大喜」の店名で多店舗展開した。

元々肉体労働や運動後の塩分補給、あるいは飯を添えて食べることを意識した味付けであり、総じて塩辛い味付けであることが特徴。この味付けは客が店に飯を持ち込み、ラーメンをおかずとして食べるというスタイルの中で生まれたものである。飯持ち込みが当たり前であった誕生当時の伝統を引き継ぎ、発祥の地である「大喜」西町本店ではライスメニューに含めていない（大喜の他店舗や後発のラーメン店ではほとんどがライス注文可能）。盛りのサイズは大と小があるが、一般的には小で他のラーメン店の並の大きさである。スープは醤油の濃度が高く、さらに上から大量の粗挽き黒胡椒をかけられており、胡椒の風味が強い塩辛さを持っている。トッピングはメンマ、ノリ、など普通のラーメンと変わりはないが、比較的ネギの量が多い。またメンマがかなり塩辛い場合がある。麺は太く、少し固めの店が多い。

ここからは著者の意見でしかないので、別に読まなくても構いません。

私が今回の富山遠征で、本場のブラックラーメンを食べました。私自身は次郎系のラーメンが好きだったので、ブラック・ラーメン・バージンの私は、スープが濃いと聞いて、ラードの海を思い浮かべました。そして、私はそれを好むがゆえに、初めて頼む素人のくせに、「麺を硬めにスープを濃いめで」と言いました。『ブラックラーメンは初めてですか？』と店員さんが言いました。「む、でも次郎系とかよく行くんで、大丈夫と思います」『いや、それとはまったく違って……』『じゃあ、スープは普通で』『はい』。と、見栄の塊みたいな男である私は、少しイラつきます。しかし、私はラーメンを喰う時、店員さんに感謝をすることになるのです。つまり、ブラックラーメンのスープの存在感に私は圧倒され……塩の力強さ、醤油の風味、その他もろもろの要素が私の鼻腔と口腔を支配しました。私はこの快感に、その店員さんのおかげで出会えたのです。

その名も知らぬ店員さんの真心に、小欄は敬服いたします。

森家訪問と展望台からの眺望

(執筆：萬澤)

我々は富山旅行の2日目に時間に余裕があったので、少し富山市内岩瀬浜を観光しました。



▲東京大倉製の登録商標



▲海外に譲渡される車



▲食堂『天保』での昼食

森家とは？

正式には『北前船廻船問屋森家』という。代々四十物屋仙右衛門と称し、明治以降は森家と名乗った。岩瀬浜は幕末～明治の北前船での交易（主に上方、北海道）で港町として栄えた町であった。この森家は1878年に建築され、当時の佇まいを残す昔懐かしい建物である。岩瀬浜界隈は現在も当時の雰囲気や佇まいを残す旧家が多く、当時の様子が覗える。

◎間取り

前庭を持つ三列四段型で、玄関から背後の船着場まで土間廊下が通じている。広さは80.2坪で、表から母屋、道具蔵、米蔵、肥料蔵と続いていたが、現在は米蔵、肥料蔵は消滅している。母屋のオイには囲炉裏が切れ、吹き抜けの梁、差物、帯戸の豪壮な構成に圧巻する。表にはむくりのついたコケラ葺きの庇にスムシコ、スムシコの下に馬繋ぎの環が付いており、盛事の面影が残っている。道具蔵の扉には、家紋と龍虎の鍔絵が施されており、東岩瀬の海商の典型的な住居の佇まいを感じることができる。

◎廻船問屋群のあるまちなみ

岩瀬大町通りは、西側が神通川の川港を背にし、道路は藩政時代の街道である。森家をはじめ馬場家、米田家、佐藤家、佐渡家、宮城家など廻船、肥料、北洋漁業で活躍した多くの住宅があり、海商のまちでもある。

◎食堂『天保』

我々は森家訪問後、『天保』で昼食を摂った。大物芸能人のサインが店内に飾ってあり、ロコミでも評判である。気軽に白えび料理が頂ける。岩瀬浜を訪れたときは是非行ってみては。

[営業時間] 11:00～14:00、16:00～21:00 [定休日] 毎週水曜日

ほくほく線について

(執筆：鈴木)

ほくほく線とは、国鉄時代の1968年に北越北線として着工されたものの、工事のストップにより、第三セクターの北越急行によって1997年に開通した路線です。

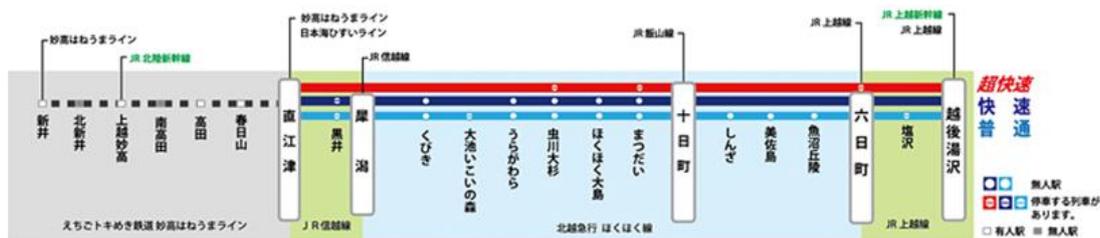
2015年まではほくほく線に直通する特急「はくたか」が運転され、黒字経営をしていたのですが、2015年の北陸新幹線の延伸開業により、特急「はくたか」は廃止され、赤字に転落してしまい、それまで守ってきた収益率トップの座を智頭急行に譲っています。

「はくたか」廃止後は収入源を模索していましたが、宅配便の荷物を輸送することで佐川急便と合意し、2016年秋より六日町駅～うらがわら駅間で1日1往復の貨客混載を始める予定となっています。



↑ほくほく線のロゴマーク（ほくほく線ホームページより）

↓ほくほく線の路線図（同、ほくほく線ホームページより）



ほくほく線を走る車両



↑HK100形 「ゆめぞら号」
(虫川大杉にて)

↑HK100形 一般車
(Wikipedia より) (直江津にて)

えちごトキめき鉄道について

(執筆：入内嶋)

えちごトキめき鉄道は、2015年3月の北陸新幹線開業に伴い、平行在来線として経営分離された信越本線妙高高原～直江津間と、北陸本線市振(列車はあいの風とやま鉄道の泊発着)～直江津間を引き継いだ鉄道会社です。

今回乗車したのは、北陸本線区間の「日本海ひすいライン」で、使用車両はJR西日本キハ127形をベースにしたET122形ディーゼルカー。日中は1両編成でワンマン運転を行います。このほか新潟発着のJR東日本直通快速(通称：糸魚川快速)にはJR東日本の特急用(特急運用は2015年3月で廃止)車両485系3000番台が運用に入ります。



↑ ET122 形気動車(イベント対応)

↑ ET122-8 外装

↑ JR 東日本 485 系 3000 番台

ちなみに、全線が電化区間にもかかわらずディーゼルカーや特急用車両を使用するのは、糸魚川駅の東側を境に、東は直流電化(乾電池と同じ電気)、西は交流電化(コンセントと同じ電気)に分かれているため、製造時にコストのかかる直流交流の両対応電車を作るよりは、電化方式の違いがあっても走ることのできるディーゼルカーの方が安く、かといって長距離を走る快速でディーゼルカーを走らせるわけにもいかず、JR東日本新潟支社で直流交流両対応の電車が特急用車両しかなかったという理由です。

このほか、えちごトキめき鉄道は信越本線区間の「妙高はねうまライン」を所有しており、こちらでは普通列車がJR東日本から譲り受けたET127系電車、新潟発着の直通快速(通称：新井快速)にはJR東日本の115系電車が、このほかほくほく線からの直通で北越急行のHK100形電車が使用されます。



↑ ET127 形電車(新塗装)

↑ 北越急行 HK100 形電車

↑ えちごトキめき鉄道路線図

あいの風とやま鉄道について

(執筆：兼重)



↑あいの風とやま鉄道ロゴ



あいの風とやま鉄道 521 系↑

☆名前の由来

あいの風・・・春から夏にかけて吹く北東のさわやかな風。

古く万葉集の時代から豊作、豊漁等「幸せを運ぶ風」として県民に親しまれています。

この「あいの風」のように県内を東西に横断し、県民に豊かさ、幸せを運び届けることができる鉄道、また、利用者との「出会い」を大切に、県民に「愛」される鉄道を目指したいという姿勢を示しています。

開業する新幹線と並行し、優等（特急）旅客が新幹線に移る線区。新幹線とともにJRに経営させることが二重投資に当たる線区のことを言う。平成2年より、新幹線の区間の並行在来線は、新幹線開業時にJRの経営から分離しなければならないため、JR西日本からの経営分離後は、県、市町村、民間が出資する第三セクターで運営しています

☆営業キロ・・・100.1km ☆管理駅数・・・19 駅

富山地方鉄道について

(執筆：石井)

富山地方鉄道は、富山県東部を中心に鉄道路線およびバス路線を運営する中規模地方私鉄で、富山県では地铁と略して呼ばれる。

写真紹介



1943年1月1日に「陸上交通事業調整法」に基づき、1930年設立の富山電気鉄道を母体に富山県内のすべての私営・公営の鉄軌道・バス会社を合併して設立された。直後の1943年6月1日、富岩線が買収・国有化され鉄道省富山港線となった。1950年に、加越能三国（富山県・石川県）を結ぶ鉄道を作る計画を遂行するために加越能鉄道を設立し、富山県西部の鉄軌道・バス事業を譲渡した。後に新線計画は中止。加越能鉄道は2002年に鉄軌道事業から撤退し、2012年に加越能バスに社名変更した。2000年代中期頃から新規納入された路線バス車両、軌道線車両およびワンマン改造が実施された鉄道車両の運賃表示器には北陸地方では初めて、視認性に優れた液晶ディスプレイに表示する方式が採用された。鉄道車両については後に撤去され、一般的なデジタル方式のものに換装されている。2010年3月14日より、軌道線にIC乗車カード「ecomyca（えこまいか）」が導入され、同時に富山ライトレールの「passca（パスカ）」とも相互利用を開始した。なお同カードは2011年3月5日よりバス路線にも拡大導入され、2012年3月17日から、鉄道線でも利用可能になった。

富山ライトレールについて

(執筆：林)



↑城川原駅で離合するポートラム TLR0600 形電車

富山ライトレールが開業したのは2006年4月です。しかし、その2か月までは路線の大部分がJR西日本の富山港線として使われていました。つまり、富山ライトレールは、JR富山港線をほぼ引き継ぐ形で誕生したのです。JR富山港線の歴史は、1942年開業の「富岩鉄道」までさかのぼります。その後、何度か経営者が代わり、1943年に国有化されました。長い間、国鉄・JR線として営業していましたが、戦後に自動車が普及したため、利用客が減りました。それに伴い、列車本数も減らされ、人口密集地帯を走りながら、1時間から2時間に1本というダイヤになりました。このように不便になったので、さらに利用客が減りました。富山県は自動車保有率が全国でも高いですが、自動車を運転できない交通弱者にとって、富山市は住みにくい都市でした。そこで、2003年に森雅志富山市長が市議会に対し「JR富山港線の路面電車化」を提案しました。JR西日本も同様の考えを持っており、複数の検討案を経た結果、既存路線を活用した上で、運転本数や停車駅を増やす方式を採用することになりました。JR富山港線の路面電車化にあたって、2003年に行われた調査では沿線住民の8割が賛成しました。路面電車化するには多額の公費が必要で、富山市民の間から不満や疑問の声もありましたが、何とか理解を得ることができました。このような流れがあり、2004年には早くも予算案承認となり、第三セクター「富山ライトレール株式会社」が設立され、2005年には工事がはじまりました。総工費として約58億円が必要でしたが、国やJR西日本から補助を受けた結果、富山市の負担額は3億円（関連する街路事業を含めると7億円）しかなかったのです。そして2006年2月、JR富山港線は廃止され、2か月の最終準備期間を経て富山ライトレールが開業しました。路面電車復活という点で話題になりましたが、短期間で開業することができたことも注目されました。

お詫び

高2-2 堀部 光徳

今回、諸事情により記事を書けなかったことを、お詫び申し上げます。
今後とも、鉄道研究同好会をよろしくお願い致します。

《了》

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。

・鉄道模型

今年 2 月より鉄道模型のジオラマ制作を開始しました。まだまだ技術は未熟ですが、将来にわたり手直し、小改造等を行う予定です。また、今年 7 月の富山旅行時に、当会初となる会所属の車両(富山ライトレール TLR0600 形)を導入しました。

・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。近年では今年 4 月に鉄道博物館の見学、5 月に伊豆急行への新歓旅行、7 月に富山地区での課外活動を行いました。

・説明会・文化祭時の活動

鉄道模型・運転シミュレータの運転体験を中心に、鉄道写真の展示、閉室している図書室からの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2年 佐々木 海都

副部長：高校1年 軽部 樹

部員数：10人(高2：4人 高1：1人 中3：1人 中2：1人 中1：3人)

設立：2012年10月

活動実績：

東武博物館・地下鉄博物館・鉄道博物館など博物館見学

富士急行・伊豆急行・富山地方鉄道・富山ライトレールなど課外活動多数



奥付

発行日：2016年9月10日

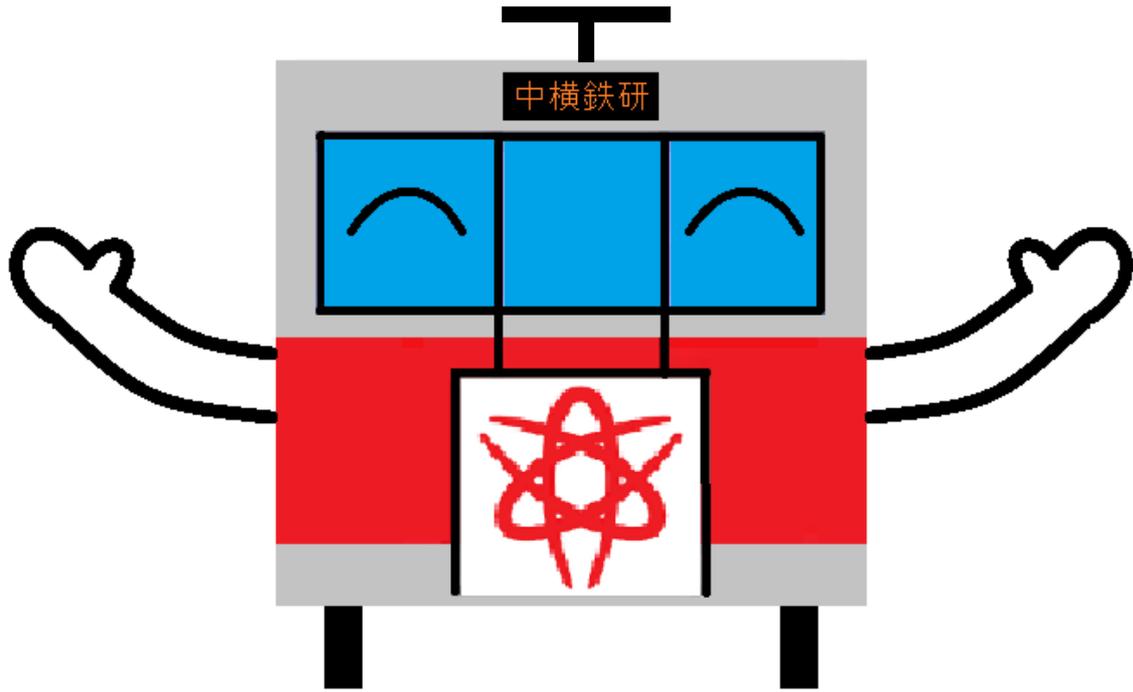
発行者：中央大学附属横浜中学校・高等学校鉄道研究会

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



Chuo university Yokohama junior high school and high school