

中大スカイブルー

2017.1 Vol. 20

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 2017年1月号(通算20号)

目次

- 3 ……札幌旅行記2017 高2-10 佐々木 海都
- 9 ……2016年、廃車になった車両たち 高2-3 萬澤 柚月
- 15 ……車掌氏による空想の世界その式…自作の架空鉄道について Part2… 高2-4 木下優利
- 21 ……東京近郊最長大回り 延長13回 気質なんてアテにならない 高1-4 軽部 樹
- 27 ……新幹線の徹底解明！ 中3-E 林 健吾
- 30 ……大宮に行った時 中2-E 石井 朝陽
- 34 ……相鉄9703Fと9705Fを比較してみた 中1-B 入内嶋 智文
- 40 ……ついに新形式！3000V形とは？ 中1-A 鈴木 琉河
- 44 ……鉄道警察とは 中1-B 兼重 達弘
- 48 ……お詫び 高2-2 堀部光徳
- 49 ……奥付
- 表紙 ……京都鉄道博物館(旧梅小路蒸気機関車館)
- 奥付 ……東急田園都市線 溝の口駅

札幌旅行記 2017

高2 佐々木 海都

あけおめ！（もう時期じゃない）

僕は今年の冬も北海道へ。今回は帰省ではなく、札幌に一人旅に行ってきましたので、そのことを記事にします。北海道ネタ続きで申し訳ありませんが、こうして記事を書ける機会も残り僅かですので、最後は好きなことを書かせてください。ということで、持ちページに余裕がないのでさっそく本編に入りましょう。

※注意

北海道グルメの写真が出てくるので、空腹時にはご覧にならないことをおすすめします。万一あなたの空腹を促進した場合でも、当方では食費の負担は致しかねますのでご了承ください。

No. 1 》 1月4日 2回目の北海道新幹線で北海道へ

1月4日、午前8時10分。階段を上ると既にエメラルドグリーンの新幹線がとまっていた。東北・北海道新幹線の最速列車、はやぶさ5号だ。東北新幹線は乗り慣れているけれど、1人だとちょっぴり緊張感があるな。

車内整備が終わり、ドアが開いたのは発車2分前。ずいぶんギリギリなんだなあ。乗り込んで荷物の整理をしているうちに、列車は北の台地に向かって動き始めていた。

☆乗車記録☆

乗車列車：はやぶさ5号

乗車区間：東京(8:20)→新函館北斗(12:22)

Twitterで自慢したらいっぱい通知が来て幸せになった(=ネット依存症)。幸せになったところで、久々に早起きしてあまりにも眠すぎたのですぐに寝てしまった。冬休みの崩壊した生活習慣が見え見え。目が覚めるともう仙台を過ぎていた。

にしても今年は雪が少ない。いつもなら盛岡や青森まで来ると豪雪地帯って感じなのに、今年は盛岡を過ぎてもうっすら積もっている程度。やる気が感じられない。いつまでもしょぼい雪景色のまま、列車は北海道新幹線に入った。

新青森でほとんどの客が降りたけど、乗る人も同じくらいいたからそこそこの乗車率。むしろ前回乗ったとき(開業初日)よりは乗車率いいんじゃないかな。

でもやっぱり青函トンネルは夜行列車のほうが楽しかった。僕に言わせれば北海道新幹線は失敗作です。だって、速達化のために、のんびりした旅を楽しむ夜行列車を潰してまで青函トンネルを新幹線化したのに、結局はトンネル内の最高速度を上げることは出来なかったのだから。青函トンネルが新幹線化されたら今まで使ってた機関車が使えなくなる、っていうのを夜行列車廃止時の言い訳にしていたけど、JR東日本お金持ちなんだからJR北海道の代わりに機関車作ってあげればいいのに…。どうでもいいところに金を掛けるの

に、どうしてそういうところで金をケチるんでしょうねえ。これだからJR東日本は嫌いなんだよ。

青函トンネルを出るとあっという間に新函館北斗駅に着いてしまった。10分ほどの乗り換え時間で昼飯を購入し、大慌てでホームへ。すぐにスーパー北斗がやってきた。新幹線開業前は函館駅乗り換えだったので、乗り継ぎ列車を1本ずらして観光とか出来たんですけどねえ…

☆乗車記録☆

乗車列車：特急スーパー北斗11号

乗車区間：新函館北斗(12:34)→新札幌(15:55)

乗り込んで席に向かうと、自分の席に知らない女の人が座っていた。ん？割と可愛い？…いや、そういう問題じゃない。切符を見せてもらおうとその人が号車番号の「6」と「8」を見間違えていただけだった。

席に座ってさっそく駅弁を食べた。それにしても、10両編成が満席なのはさすがスーパー北斗。最近JR北海道の特急列車の利用状況が公表され、特急オホーツクの末端区間(北見～網走)とかは平均乗車率17%という非常に不安な数字ですが(でもこの数字ならどっかの相鉄いずみ野線には勝っている気が…)、この特急スーパー北斗は平均乗車率が70%以上もあり、現在も札幌～函館間の旅客輸送において最も重要な役割を担っていると言えます。鉄道が航空機に勝った数少ない例としても有名ですね。

そんなことを考えていたら、列車は突然止まって動かなくなった。どうやら交換待ちの対向列車が遅れているようで。結局こっちは5分遅れで発車。まあ冬季はこんなことは日常茶飯事で、むしろ僕が今までに乗ったスーパー北斗が終点まで定時運転だったことは一度もありません笑

その後は、途中で乗り遅れた客を拾ったり、先行列車に詰まったりして、結局新札幌には10分ほど遅れて到着。なにとはともあれ、無事にたどり着くことができました。

No. 2 》 1月5日 札幌観光

この日は札幌観光。札幌って何度も行ってるけど、あんまりゆっくり観光したことはなかった。地下鉄のフリーきっぷを購入し、初めに、札幌市営地下鉄の始発駅で唯一行ったことがない宮の沢駅に行ってみた。駅前をぐるっと一周してみたけど、白い恋人パーク以外には観光スポットは何もなかった。ああいう体験型施設は友達とかと訪れるからこそ楽しめる場所なので、今回はパス。高校2年生の男が1人でチョコ作り体験とかしても友達いない人にしか見えないでしょ。ということで駅前散策だけしてすぐに折り返し。

ところで、途中の琴似駅の車内放送が少し気になりました。通常は「こ」にアクセントをつけると思いますが、車内放送は「と」にアクセント。そう聞くと後者は北海道訛りで、前者が東京の人の言い方、というよ



▲乗車したスーパー北斗



▲車内で食べた和牛の駅弁

うに聞こえると思いますが、札幌に住む祖父母は普通に「こ」ですし、実際に僕自身も「と」のほうは地下鉄の車内放送とJRの駅の放送でしか聞いたことがありません。どっちが正しいのか…自分のなかでの未解決の難事件です。

地名のアクセントといえば、ここで豆知識をひとつ。札幌市厚別区の「厚別」って単独だとあなたならどう読みますか？こちの人一般的には「つ」にアクセントを付けると思います。でも正しくは、アクセントを付けるのは最初の「あ」。夕張とかも同じ発音ですね。札幌では訛りとかはあまり聞きませんが、名詞のアクセントがところどころ違うのが特徴の1つです。

続いて西11丁目で下車し、札幌市資料館へ。前から行きたい場所の1つだった。一番テンション上がったのは、札幌控訴院時代の様子が再現された刑事法廷展示室。1人でいるときに盛り上がりながらも変人にしか見えない(元からとか言わない)ので、心の中で控えめに盛り上がっていました。理系だけこういうところ見ると理科の実験よりも楽しい気がするんですよ。数理社だけで受けられる学校ってないんですかね()



▲刑事法廷展示室

少し鉄道と離れてしまったので、ここで札幌市営地下鉄のお話をしましょう。札幌市営地下鉄は日本の地下鉄で唯一、線路&車輪の組み合わせではなくコンクリートの道をゴムタイヤで走っている、というのは有名な話ですが、このせいで加速が異常に速くなっています。特に南北線の7000系はえげつなく、その起動加速度は4.0 km/h/s。横浜のジェットコースターと呼ばれている京急でも3.5 km/h/s(2100形の場合)なのでその恐ろしさが分かります。

その代わり、特に南北線では縦揺れが激しい。鉄道で縦揺れですよ？普通の線路を走る鉄道で縦揺れが起きたらもはや大惨事(ウォッチ！いま何時？とか言ってる場合ではない)。

ところで、札幌市営地下鉄には「優先席」はありません。代わりにあるのは「専用席」。実際に「専用席」では、健康そうな人が座っているのを1度も見たことがありません。「優先席」といっても関東人のマナーは最悪だし、札幌を見習ったほうがいいとは思いますがね。まあ、それで体の不自由な人が座りやすいかと聞かれたら微妙なところですが、最近は譲られる側のマナーも問題になっていますし、お互いがお互いを見つめ直すいい機会になるのではないのでしょうか。

続いては東豊線に乗車。大通駅のホームに下りるとホームドアが付いていてびっくりした。そして車両もみんな新型車両。東豊線といえば、4両編成しかないし、ホームドアは無いし、車両はボロいし、そもそもあまり乗る機会がないし、夢も希望もないし、札幌市営地下鉄で一番残念なイメージのある路線でしたが、いつのまにか大きく変わってしまいましたねえ。

終点の福住で降りてバスに乗り継ぎ、羊ヶ丘展望台へ。吹雪いていて何にも見えなかったけど、昼飯を食っている最中に世界が変わってびっくりした。雪まつり資料館でコナンの彫刻の模型を見つけて、また心の中で盛り上がった。

最後に目指すのは藻岩山。そこからの夜景が日本新三大夜景の1つだそうで、夜景好きとしてぜひお目にか

かりたいと思いました…というのは理由の1つで、本当は、鉄道好きで知られる鈴川絢子さんのYouTubeの動画で、藻岩山のケーブルカー「もーりすカー」が紹介されているのを見て行ってみたいとなったからです。

藻岩山を目指すため、まずは市電へ。市電もしばらく乗らないうちにループ線になってしまったようで。車両の行き先表示には「内回り」「外回り」と案内され、なんか山手線みたいになってしまいましたねえ。やってきた車両も新型車両。車体がブラックでカッコいい。ホント札幌市交通局のこと好きになりそう笑
ロープウェイ前停留所で降り、徒歩でロープウェイ乗り場へ。途中に急な上り坂があり、素直にシャトルバス使えばよかったと後悔した。

そこからロープウェイで中腹駅まで行き、中腹から頂上までは例の「もーりすカー」という可愛い名前のケーブルカー。小型ロープウェイが斜めに2段になったような形の2両編成で、ケーブルカーとはいえ鉄道らしからぬ面白い構造の車両だ。この時点で景色はすでにネタバレだけど、やっぱ実況は頂上についてからじゃないとね。

ということで頂上駅に到着。展望台に上ると、中央に僕にはあまり関係の無さそうな「幸せの鐘」というものがあった。カップルで鳴らすと幸せになれるというものらしいから、やはり僕がお世話になることはなさそう。そんなことより、この夜景なんて綺麗なんでしょう！なんかうまく言葉に表せないのでも写真見てください笑

しばらくして誰もいなくなったから、「幸せの鐘」の写真を撮った。後で写真を見てみると、誰もいないと思われていた幸せの鐘の写真には、幸せそうなカップルのシルエットが写り込んでいるではないか。なんて日だ！（突然の小峠）



▲もーりすカー



▲幸せの鐘



▲夜景

ふと後ろを振り返ってみると、数秒前まで素晴らしい夜景が見えていたはずの景色が、霧で真っ白になっていた。いやいや、小説じゃないんだからさ、心の描写みたいに都合よく曇り始めるのやめてよ。雪まで降ってきてもう晴れる気配がなかったので、残りの時間は休憩所で暖かいココアを飲みながらのんびり過ごしていた。

駅前通りのイルミネーションを眺めながら札幌駅に戻る。

夕食は十勝豚丼。JRタワーのステラプライス内にある「いっぴん」というお店で、最近札幌に来たときには必ず立ち寄っています。ここは量などがお好みで選べる上に、とにかく美味い！炭火焼きの香りが漂う柔らかいお肉、そしてなんととっても肉に絶妙にマッチする甘いタレが最高！宣伝みたいになってるけど札

幌に行ったときは是非食べてみてください。あ、画像載せたけど、お腹すいてる時に見ないほうがいいかもよ笑
そう書いている僕自身も記事を書いていて腹が減ってきました。一旦ここで区切りを入れましょう。ということで3日目に続きます。



▲十勝豚丼

No. 3 》 1月6日 函館線&千歳線撮影

最終日は丸一日鉄道の撮影。

始めに大麻駅へ。ここでは、あと2か月(2017年1月時点)で列車名が廃止になる「スーパーカムイ」や、日中の札幌乗り入れが取り止めになる「オホーツク」を撮った。特急が通過するときに巻き上げられた雪がぜんぶそのまま襲いかかってきて、この世の終わりを感じた。

ちなみに北海道の駅では、ホームと改札および改札とを結ぶ階段との間はすべてドアで仕切られています。その目的は寒さ対策はもちろんのことですが、このような通過列車による雪の巻き上げから逃れる目的にもなっています。

続いて新札幌で降り、15分ほど歩いて新札幌～上野幌駅間にある有名撮影地へ。

前にも一度来たことのある場所ですが、ここは撮影の構図が3種類選べる上に、千歳線自体が車両のバラエティに富んでいるので、長時間いても飽きない撮影地です。

とはいえ、この日の気温は-5℃ほど。「寒い」のではなく「痛い」。横浜での「寒い」が可愛く感じる。カバンのファスナーに触れるだけで手が痛いほどなので、予定より早めに切り上げて駅に戻った。

最後に稲積公園へ。ここは利用者が多い区間なので、快速と普通を合わせて毎時8本の設定があり、さらに札幌運転所への回送列車も多数運転されているので北海道には非常に運転本数が多いです。

言ってるそばから、後ろからヘンテコな機関車がやってきた。機関車に連れられているのは…キハ261系だ。検査か何かかな。キハ261系はそのままヘンテコな機関車に手稲方面へと連れていかれてしまった。



▲789系1000番台(大麻にて)



▲キハ183系(新札幌～上野幌間にて)



▲DE10+キハ261系(稲積公園にて)

気がつけばもう3時。そろそろ空港に向かわなければならない時間だ。札幌に戻り、快速エアポートで新千歳空港に向かった。

空港に着いてしまったのでここで話を終わらせてもいいのですが、「家に帰るまでが遠足です(ようちえん)」。腹が減ったから早めの晩飯にしよう。ラーメンが食べたい。空港の有名な店はだいたい知ってるのでマイナ

一なのを食べてやろうと思い、あえて寿司屋に入ってサイドメニューのラーメンを食べた。でもこれがなかなか旨かった。

あとはお土産だ。何にしよう。友達に「お土産なにがいい？」ってLINEしたら「くまモン消しゴム」って返信が来たからメロン熊消しゴムを買った。友達に配る用のお菓子は結局は白い恋人になっちゃうよね。家用のは自分が食べたいと思ったものを適当にかごに詰め込んでいく。格安航空で手荷物の数が限られているので、大きな紙袋に全てのお土産と自分の鞆を強引に押し込んだ。

心の中で「また来るね」って呟いて、飛行機に乗り込んだ。



▲寿司屋のバターコーンラーメン

ここで終わりかと思いきや、最後に登場するのが京成スカイライナー。本来なら成田空港からアクセス特急と京急を乗り継いで帰るつもりだったのですが、飛行機が30分遅れたせいで、次のアクセス特急だと横浜線の終電に間に合わないことが判明。やむを得ずライナー料金を支払い、最終のスカイライナーに乗車。

☆乗車記録☆

乗車列車：スカイライナー58号

乗車区間：空港第2ビル(22:33)→日暮里(23:09)

スカイライナーは2回目だけど、さすがは在来線最速の160キロ運転というだけあって恐ろしく速い。高砂から先の低速運転区間が路面電車みたいに遅く感じた。

車内にコンセントがあったお陰で、電池が切れかけていた携帯の充電ができて助かった。

日暮里から東神奈川までは、京浜東北線の各駅停車という拷問みたいな列車。横浜線の終電に間に合う最後の列車だというのに、途中で一時運転見合わせになってかなり焦った。京浜東北線には2度と乗らないと誓った。

横浜線の終電にも何とか間に合い、日付が変わってから家に着いた。

自分史上最大規模の一人旅。家族や友達との旅行も楽しいけれど、たまには一人旅も悪くはないかもしれません。

最近は速くて安い格安航空や、逆に青春18きっぷでのんびりとした普通列車の旅とかも注目されていますが、あえて間をとった在来線特急の旅というのはいかがでしょう。長距離だと移動時間は長くなるけれど、乗り換え時間でご当地グルメを食べたり、ちょっとした観光も楽しめるかもしれません。人生は速すぎても遅すぎてもいけません。程よい速さの在来線特急なら、旅の楽しみ以外にも何か見つけられるものがあるかもしれませんよ？

なお、今回の記事は単なる最後のお知らせにするつもり(時間と心に余裕があれば次回もレポートになるかもしれませんが…)なので、今回の記事で僕のちゃんとしたレポートは最後かもしれません。

中1秋の部活設立時から4年半という短い間でしたが、最後まで読んでいただきありがとうございました！

2016年、廃車になった車両たち

高校2年3組 萬澤 柚月

あけましておめでとうございます。今年もよろしくお祈りします。

2017年も1ヶ月が経過しましたが、今回は2016年に廃車（除籍、解体）になった車両を紹介します。（全部紹介するとはっていない）

415系勝田車（1500番台）



（勝田駅にて 昨年3月24日撮影）

415系勝田車は交直流車として1986年に常磐線に登場。

かつて上野口で活躍していたが、2007年ダイヤ改正で上野口から撤退。

その後は友部以北の常磐線や水戸線でローカル運用をこなしていたが、2016年3月26日のダイヤ改正で定期運用が消滅。写真のK543編成は昨年12月に仙台郡山総合車両センターにて廃車解体。

ところが、高萩疎開中の編成や土崎入場中の車両はいまだに動向がない。

今後も放置プレイが続くと予想される。廃車解体か運用復帰か今後の処遇は如何に？

だが、2018年の交直流の設備が黒磯から新白河へ移行される際の予備車という噂、ならびにJR九州への転属や海外譲渡の噂は聞いている。その為の長期疎開であると予想したい。JR東日本としても廃車解体をするには莫大な費用が掛かるので、海外譲渡やJR九州への転属なら早急に話をつけたいところ。あまりにも長期な留置は車体が腐敗する要因に

因みに南福岡所属の415系は鹿児島本線での運用を中心に活躍中。

九州がフロンティアである筆者はいつ撮影できるのだろうか・・・

485系（仙台車、最後の国鉄色を纏っていたA1+A2編成）



（磐越西線 川桁～猪苗代 昨年1月4日撮影）

仙台の485系は6月18日、19日のラストランをもって引退。
山形駅発車後、新旧つばさ（奥羽本線経由東京行、仙山線経由仙台行）との並走は胸熱だった
昨年8月に郡山総合車両センターにて全車両廃車解体済みである。
現在、最後の国鉄色を纏うのは189系M51編成のみである。（次回号で紹介予定）
国鉄色の終焉も近いのでは？ 早期記録が必要な車両であろう。

東急田園都市線5000系（6ドア車）



荒川橋梁を渡る5114F（昨年8月15日撮影 小菅駅にて）

ホームドア設置に伴い東急5000系の6ドア車は今年5月に全滅予定。
慢性化する通勤ラッシュ対策に導入された6ドア車だが、ホームドア導入で足手まといな存在になるとは・・・気の毒に感じるころ。

因みに、田園都市線は今年にも新車が導入予定。（東急電鉄が公式に発表済）
爆音8500系が2020年度までに淘汰される。（1975年製 次回号紹介予定）

西武鉄道新2000系2097F



(東長崎駅にて 昨年1月24日撮影)

2097Fは三色LED・唯一の試験VVVFを搭載する車両だった。
昨年10月横瀬に廃車回送、その後解体された。

1992年登場で、僅か24年間という短い活躍だった・・・

試験的に製造されたという含みもあるのだろうか・・・

(鉄道車両は一般的には30～40年が寿命といわれている。)

吹田機関区EF200



(5054レ代走 大船駅にて 昨年8月31日)

1990年ごろから量産車が登場。試作機(901号機)は既に除籍、日立工場(茨城県)にて収蔵。
最大6000KW出力可能だったが、変電所が対応できず、※不幸にも故障が多発してしまう。

元ネタは『不幸にも黒塗りの高級車に追突してしまう』

後継のEF210が大量生産されたので、僅か21機しか製造されていない。
バブル期の産物で、整備にも他形式の機関車と比べ、費用が掛かるため、足手まといな存在に・・・
それらの要因で、EF200は他形式の機関車による淘汰が進んでいる。
写真の5号機は昨年11月頃運用離脱し、廃車解体。

現在は定期運用が皆無に近いので、走行距離を稼ぐ為に他形式の機関車の代走の運用が頻発している。
不遇の機関車となったが、代走の運用を中心に活躍している。
関東圏にお住まいの方は、東海道線の貨物列車の代走が狙い目！

EF510 500番台（田端運転所から除籍、現在は富山運転所に所属）



カシオペア正調編成 15年4月4日 尾久にて
高校入学式の帰り、上野東京ラインで直行しました。

EF510は交直流対応の電気機関車として2009年にJR東日本が15機製造した。
老朽化しているEF81（田端）の置換が目的で、JR貨物への譲渡を前提とした。
主な運用は『カシオペア』・『北斗星』の牽引、常磐線の貨物列車の運用である。
しかし、15年8月23日の『北斗星』臨時最終運転、16年3月19日の『カシオペア』定期運転ラストランを経て、遂に運用が消滅。16年4月までに全機がJR貨物に譲渡された。現在は富山機関区に所属し、富山のEF81を淘汰した。（一部は門司機関区に転属の噂）

現在の運用は岡山貨物ターミナル～東青森（日本海循環線経由）と広範囲に渡る。
今年3月に名古屋貨物ターミナル以西にも運用範囲が広がるとの噂も。
因みに岡山～青森の距離は直線距離で950km弱にもものぼる。
岡山～青森を同形式の機関車一機で結ぶのは非常に長スギィ！（元ネタ 逝きスギィ！）
日本の物流を日々支えるJR貨物さんには感謝し尽くせない。
（週刊誌、衣料品、石油、レール、トイレトペーパー、夢、希望などを運搬）
縁の下の力持ちと思われがちだが、日本は誰かの仕事で成立しているのだと日々感じる所存である。

営団地下鉄6000系（今年度をもって全車廃車 インドネシアへ譲渡 綾瀬検車区所属）



6029F 11S 我孫子行



16010F 21S 我孫子行

（共に金町にて）

営団6000系（左）は1969年頃から営団地下鉄（現東京メトロ）千代田線で運転を開始した。営団7000系（次回号にて紹介予定 和光検車区所属）と車体の構造が非常に似ている。老朽化に伴い、2010年以降16000系（右）による淘汰が進んでいる。現在残存している編成は僅か8編成で、2017年度中には廃車され、インドネシアに譲渡される。左写真の6031Fは昨年9月に廃車され、インドネシアに譲渡済である。大人になったら、インドネシアで日本の中古車両を撮影してみたい所存である。（廃車・・・車両が除籍される事 解体・・・重機等で車体を解体（再利用可能な部品を捻出）する事）

115系4連（高崎車両センター所属 非リニューアル編成）



（左）夕日を浴びるタカT1133編成（昨年11月廃車解体済）両毛線前橋にて

（右）長野へ配給輸送されるタカT1146+タカT1159編成 武蔵野線新秋津にて

EF64-1031（長岡機関区所属、※双頭連結器）牽引（新前橋→長野）

※列車と連結可能な連結器のこと 頻繁に配給列車の牽引機を務める。

因みに、中央本線の狭小なトンネルの関係で長野総合車両センターで廃車解体される列車は双頭連結器を装着している機関車に牽引される。（パンタグラフは切断される）

新前橋電車区（現高崎車両センター 最寄駅は新前橋）の115系は1978年頃登場。新製当初は宇都宮電車区（現小山車両センター 最寄駅は小金井）に配置された編成もある。

しかし、※長い冬眠から目覚めた211系が昨年8月以降115系を淘汰し始めた。大量の211系が運用に復帰し、昨年の12月に4両編成の115系全編成を廃車解体に追い詰めた。やはり、車体の老朽化には逆らえないのだろうか・・・

3連の115系に関しては今年の3月4日のダイヤ改正以降廃車解体が見込まれる。早期記録が必要な車両で、3連+3連（6連）は朝夕のみの運用である。

※長い冬眠・・・1986年に登場した211系は元々高崎線などで活躍していた。新型のE231系、E233系の導入に伴い、活動の場を失い、地方に長期間疎開されていた。

因みに東海道線の211系（旧田町車両センター所属）は長野総合車両センターに転属され、中央本線、篠ノ井線を中心に活躍中である。今年4月頃順次長い冬眠から目覚め、大宮総合車両センターにて検査を受けたのち高崎車両センターの115系を淘汰しつつある。



（左）検査明け間もない211系タカA59編成 スカートを強化型に 両毛線思川駅にて
（右）115系に比べ存在感の薄い107系。458M高崎行、上越線井野駅にて。

107系も実際のところ、211系に確実に淘汰されると考えている。しかし、一部は他線区へ転属か残留か。全編成が廃車解体されるとは予想出来にくい。1988年製で、比較的新しい車両といえるが、165系の※機器をそのまま流用しているので、足回りの老朽化は否めない。なお、昨年7月に運用余剰に伴い4編成が既に長野車両センターにて廃車解体されている。現在は15編成が残存しているが、今後の動向に注意していきたいところだ。

※他にも京成3400形（初代AE）、719系（451系・455系）が挙げられる（次回紹介予定）

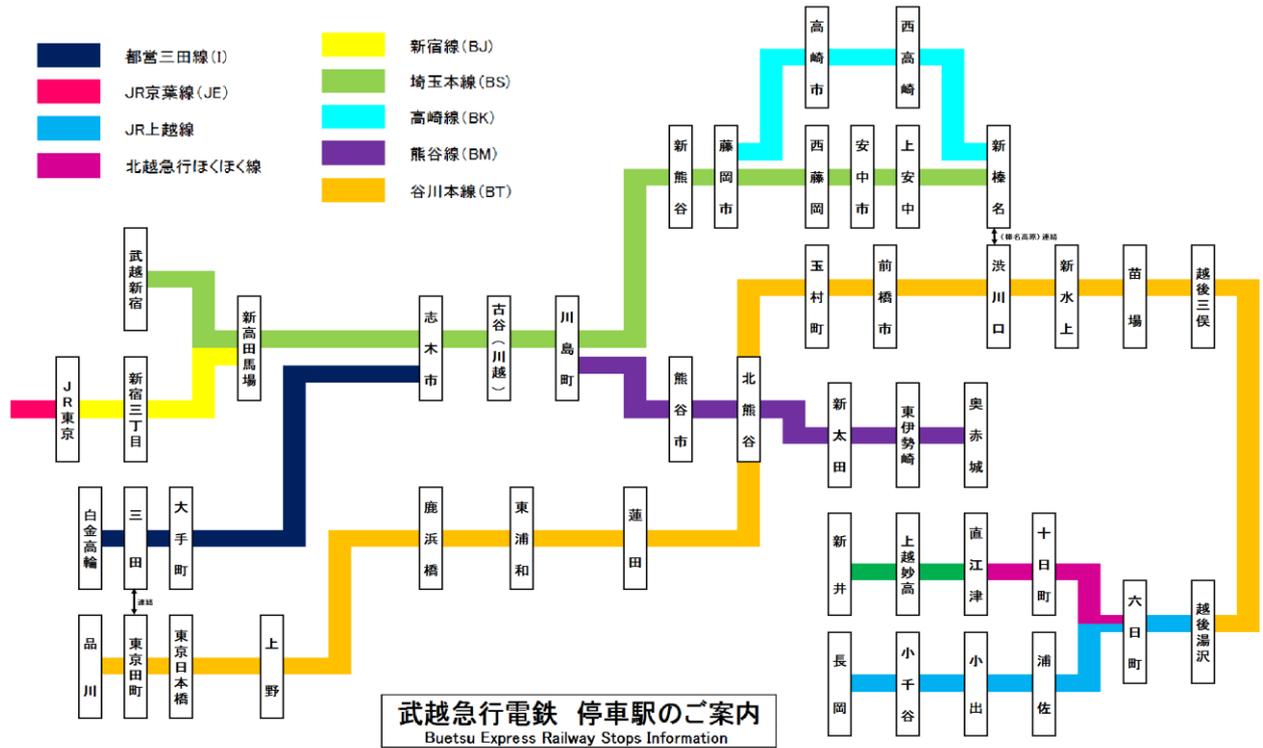
〈次回号予告〉

次回が最終章！！6年間の集大成に相応しい内容にする予定。
さらば中横鉄研。ありがとう中横鉄研。最終章もご期待あれ！（ページ増し??）

車掌氏による空想の世界その弐…

自作の架空鉄道について Part2…

高校2年4組 木下 優利



↑ 筆者氏が約3年間の歳月をかけて組んだ架空鉄道の路線図（図化したもの）
 （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。あっという間に2017年になってしまいました…活動できるのもあと半年を切りましたが宜しくお願いします。今回は自作の架空鉄道をまた紹介したいと思います。

2) 架空鉄道の紹介① 「会社規模と系統変更について」

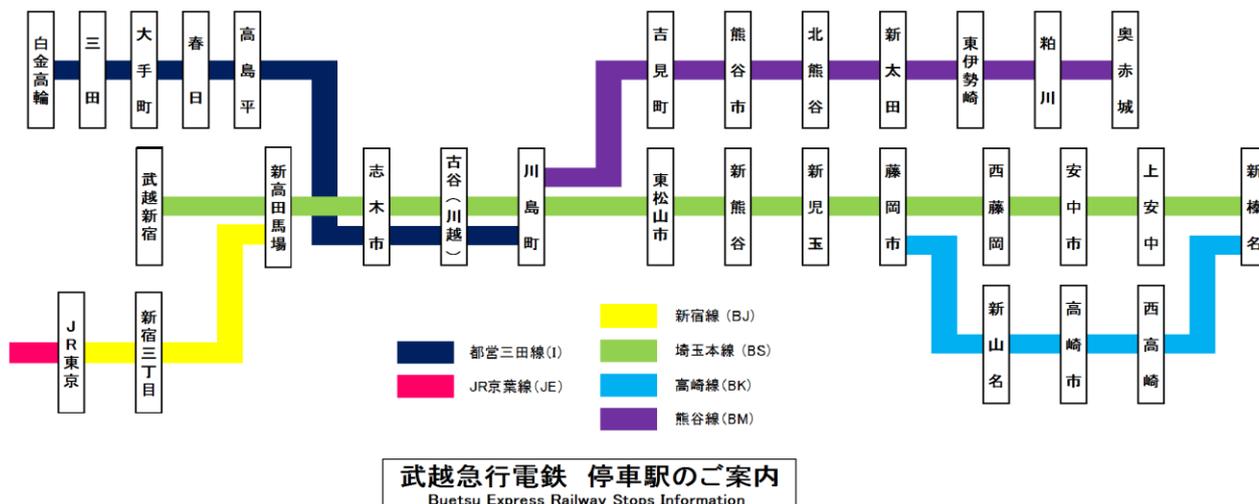
過去作（2016年7月号）で紹介した武越急行電鉄ですが、経営が傾いたというか需要がないというか採算が取れない路線区間を短縮し新たな船出にしていきたいと製作者もとい筆者が考えまして一応路線の規模としては…

- ① 埼玉本線系統の終点を上越妙高から新榛名までに短縮し、草津線（新榛名～草津温泉～上越妙高間）と湯沢線（新榛名～中之条～苗場間）の構想を凍結化。
- ② 埼玉本線系統の始点を東京日本橋から新宿に変更し新宿線を埼玉本線に併合。これに伴い埼玉本線（東京日本橋～上野～志木市間）の構想を凍結化。

- ③ 伊香保本線系統の始点を上野から品川に変更し品川線を伊香保本線に併合。更に終点を伊香保温泉から湯沢線苗場まで新設し直通化、越後三俣まで延長。また伊香保本線を谷川本線に改称。
- ④ 熊谷線を除く荒川線系統を凍結化。

主な路線変更としてはこんな感じですかね…まだまだ練り直すと思いますが…

3) 架空鉄道の紹介② 「大動脈路線と更なる変革を行う埼玉本線」



過去作（2016年7月号）で紹介した大動脈路線埼玉本線。前述の通り発着を東京日本橋駅から新宿駅に変更し、東京日本橋駅は谷川本線の駅として扱いを受けます。新宿～志木市間は既存の新宿線をベースとして走行します。そして東京日本橋駅へのアクセスを保つため東京都交通局もとい都営地下鉄の三田線に直通します。都営地下鉄三田線の末端は西高島平ですが延伸して武越志木市まで繋げます。三田線には各駅停車と急行が乗り入れます。急行は三田線内も急行運転を行います。え？急行運転できるの？？都にお金を出してもら（ry さらに新快速とか JR 西日本臭が漂う路線でしたが私鉄臭を出したい意から速達種別を快速急行に変更、有料特急も小田急ロマンスカーをベースにしていることは変更無いので完全に小田急臭漂う形になりましたね… また新宿の手前の新高田馬場から先、四谷や半蔵門などを經由し新宿線扱いとして JR 東京駅まで延伸し JR 京葉線に直通します。JR 京葉線からは既存の房総アクセスを利用して特急列車などを運転する構想ですがこれ JR 京葉線の新宿延伸と JR 中央線との直通化計画をベースとしています。変更は以下の通りです。

〔有料特急（追加料金徴収）〕

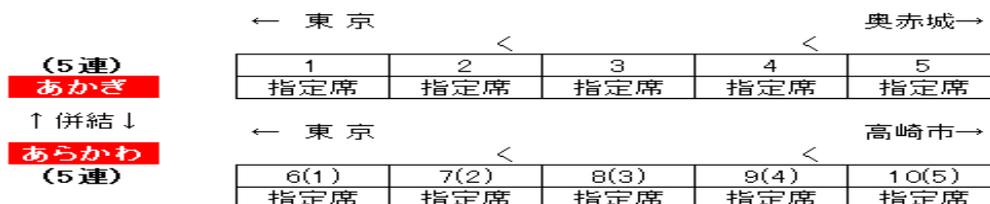
1. 湯沢線・草津線凍結に伴い「ゆきぐに」「あかくら」等の廃止。

それに伴い停車型特急「はるな」（品川～新榛名間運行）を格上げし速達型特急に変更（JR 東京～新宿～新榛名間運行）。さらに停車型特急として「あらかわ」（JR 東京～新宿～高崎市間運行）を新設。

☆はるな停車駅（9両で運転）☆ JR 東京 新宿 川島町 藤岡市 西藤岡 安中市 上安中 新榛名

	← 新榛名						東京 →		
				<				<	
はるな (9連)	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	指定席	指定席	指定席	グリーン車	指定席	指定席	指定席	指定席	指定席

☆あらかわ停車駅（5両で運転）☆ JR 東京 新宿 古谷 川島町 新熊谷 藤岡市 高崎市



2. 熊谷線（川島町～北熊谷間）を旧赤城線を復活させ併合。

そのため熊谷線の終点が北熊谷から奥赤城まで延長。それに伴い熊谷市・太田・赤城地域のアクセスの向上を図るため特急「シティー（CT）あかぎ」（JR 東京～新宿～奥赤城間）を新設し特急「あらかわ」と連結運転を実施。

☆CTあかぎ停車駅（上記参照）☆ JR 東京 新宿 古谷 川島町 熊谷市 北熊谷 新太田 東伊勢崎 粕川 奥赤城

3. JR 京葉線東京発着の房総特急を新宿線新宿発着にして JR 新宿発着の特急列車も含めて統一し、新宿線に乗り入れます。

〔無料列車（普通運賃のみ）〕

1. 新快速を快速急行、快速を急行、直通快速を準急に改称。

2. 快速急行は過去作より「日中 10 分間隔」「時速 120 キロ運転」「東武・尺東酷鉄打倒」を合言葉にしていた新快速を継承している部分もありますが以下の様に変更しました。

《停車駅》 新宿 新高田馬場 志木市 古谷 川島町 東松山市 滑川町 小江川 新熊谷 新熊谷以北各駅
 （熊谷線直通を新設し、川島町から先 吉見町 新吉見 熊谷市に停車）

※新榛名直通便を完全に凍結化して熊谷線方面の需要にシフト。西藤岡発着は早朝のみ運転。特急「あらかわ」新設により新熊谷を境にお家芸であった通過運転を凍結。全列車埼玉本線新宿発着化。新高田馬場で新宿線の列車（JR 京葉線直通）と接続します。

3. ラッシュ時間帯には現存の快速を変更して改めて新設。

《停車駅》 快急停車駅 新赤塚 菅間 埼玉本線内東松山市以北各駅停車
 （熊谷線直通を新設し川島町から先、熊谷線内各駅に停車）

※朝夕（18 時以降）ラッシュ時に運転。特急等の兼ね合いもありいずれの時間帯にも 8 分間隔毎時 7.5 本を基本として運転。埼玉本線内は西高崎または西藤岡まで熊谷線内は西太田まで運転する便有り。JR 京葉線に直通する際は種別がランダムになる可能性あり…まだ考えてないですが…

4. 急行はかつての新快速を補佐する快速の役割を継承しています。

《停車駅》 快速停車駅（新赤塚）富士見市 古谷以北各駅停車

☆都営三田線内停車駅☆ 白金高輪 三田 芝公園 日比谷 大手町 神保町 春日 巢鴨 高島平 武越志木市

※全時間帯通して都営三田線に直通するが列車によっては新宿線に直通する便（日中毎時 3 本）もある。これも JR 京葉線に直通する際は快速（現存の列車を JR 京葉線内限定運転で）として運転。都営線直通は日中 20 分間隔毎時 3 本運転予定としたいが…都営線の先にいる大東急連合との兼ね合いもあるからどうなることやら…

5. 準急は日中の急行の都営線直通に伴う中間種別の補填を目的に新設。

《停車駅》 急行停車駅 志木市以北各駅停車

東京近郊**最長**大回り

延長 13 回 気質なんてアテにならない

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。現行ダイヤとは大幅に異なる場合があります。

前回までのあらすじ

新宿からスーパービュー踊り子に乗り込んだ一行は、バブル特急 251 系の設備を存分に楽しむ。カレーライス、ブルーベリーソースアイスに伊東で購入したぐり茶と、食も景色も楽しんだところで列車は伊豆急下田に到着。ここから折り返すというが、いったいどうなるのか？

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。正月から「みさきまぐろ きっぷ」で楽しんできた模様。そんな暇があるならまともに仕事しろ。はたらけはたらけ。

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(以下霊):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

一同:「あけまして、おめでとうございます！」

八:「シリーズ開始からついに 2 年なのね」

主:「てなわけで 2 周年記念でオフ会実施します」

堇:「どーも一(主)でえーす」

霊:「オ フ 会 0 人」

主:「いやそれはやめてマジで洒落にならないから」

菊:「何か気になる方はこの記事書いた人に聞くといいらしいです」

堇:「ということで 13 回、始まります」

23、This izu trip その5

2016/04/24 PM13:37 at 今井浜海岸駅

菊：「今井浜海岸着、どうも『海岸でも楽しんで』らしい」

霊：「まだ5月よね、海水浴には早いし」

菊：「それにまた30分折り返しとかどうしろと」

霊：「とはいえもう駅から海見えてるわね、歩いて5分もかからない程度ね」



PM13:45 at 今井浜海水浴場

菊：「海だー！」

霊：「日が出てきたせいもあってちょっとだけあったかくなってきたわね」

菊：「にしてもサーファーがちょこちょこいるなあ、地形的にはよさそうだけど」

霊：「典型的な『美しい海岸』の例ね、夏だと繁盛するんじゃない？」



PM14:00 at 今井浜海岸駅

菊：「にしてもなあ、いくらなんでもよくもこんな余裕のない行程組んだなあ」と

霊：「観光要素はほぼなし、次の片瀬白田は『列車を撮影しろ』ってねえ」

菊：「しかも天気はそれほどよくない」

霊：「予定ありきで組んでおいてこれはねえ……」



5654M 伊豆急行線 伊東線直通 普通 熱海行 今井浜海岸→片瀬白田

TB-7 クモハ 8252

菊：「さて、ようやくこのローカル電車に乗るよ」

霊：「※海側が向かい合わせの座席で山側は海を向いた横向き座席ね」

菊：「観光利用を中心にしつつも通勤通学にも合わせた、通路広めのオールマイティ仕様」

霊：「あとはトイレが追加してあったり案内表示機が追加してあって外観からは想像できないわね」

菊：「もともとは東急で走っていた 8000 系っていう車両で、引退した後はその子会社伊豆急に引き渡されてこうやって走っている、って訳。ちなみに車両自体の製造年は 70 年代」

霊：「古っ……でもこうしてまだ現役なのって奇跡みたいなものね」



霊：「あれ……ちょっとだけ雨降り始めてない？」

菊：「うーん……大丈夫かなあ……」

24、気質なんてアテにならない

PM14:25 at 片瀬白田駅

霊：「ドン曇りね」

菊：「ドン曇りですね」



霊：「駅の雰囲気はいいんじゃない、私鉄っぽくって。雰囲気だけ」

菊：「確かにローカル駅臭くはあるけどなあ……国道まで遠いし10両対応だし」

霊：「で、行かないといけないの？」

菊：「行かないと成立しないからなあ」

霊：「メタ発言は許されていくスタイルなのね、コレ」



菊：「ということでやってきました片瀬白田のお立ち台」

霊：「曇ってるにも程があるわね……でも雑誌とかではよく見るところね」

菊：「海、花、温泉地のホテル群、そして列車と一番伊豆急らしい風景だからね」

霊：「春、夏なんて海と空と緑が映えて美しい写真が撮れそうね」

PM15:30 at 片瀬白田駅



菊：「にしても何故ここまで寒いのか……4月にしては寒すぎる」

霊：「指定券ありきで行くと大失敗、とは今回のケースね」

菊：「あー、※自由席特急回数券かぁ。伊東まで普通列車で来るなら安いなぁ」

霊：「1枚あたり100円換算は安いわ、ただ沿線民専用ねこれは」

菊：「この辺りも比較的クルマ社会だし、後ろに東急がいるとしても集客は大事だからね」

霊：「地方で観光のために路線を残す、といっても普段使いの利用者がなくて廃線になる、なんてここ数年よくある話よね……」

菊：「実際、鉄道ファンが乗りに来るだけでは収支改善はできない。路線存続の根底にあるべきは、定期利用者を生み出すことなんだよ」

霊：「つまり、1人でも多く沿線の利用客に乗ってもらうための増収策の1つってわけね」

菊：「だろうね。東京からの観光需要だけでは、オフシーズン稼げないからね。ほら、電車が来たよ」

5660M 伊豆急行線 伊東線直通 普通 熱海行 片瀬白田→伊東

R-5 クハ2161

霊：「で、またリゾート21なのね」

菊：「奴め、無駄に宣伝しようとしてリゾート21に重点置いたな……」

霊：「にしても混んでるわね、熱海着は17時過ぎくらい？」

菊：「かなあ、もっとも私達は伊東で乗り捨てるけどね」

霊：「で、伊東からスーパービュー踊り子ね。伊豆高原から乗ってもいいんだろうけど」

菊：「買い物するなら伊東の方がいいからね。本当は寄りたいところではあったけど、行程の組み方が変だからねえ……」



PM16:38 伊東駅 到着

茶番

堇：「13回です」

主：「3月にはSVO乗れるからなあ……頑張ればオチまで持って行けるか」

八：「ああ、2年前のネタなんて回収したところで誰もついていけないわよ?」

霊：「そもそも時間かけすぎなのよ」

菊：「内容絞ろうという発想はないんでしょうかねえ」

堇：「あとAMとPMの表示くらい確認してくださいよ?」

主：「やめてくださいしんでしまいます」

霊：「それじゃ、今回はこの辺で終わりね」

一同：「ご精読、ありがとうございました!」

用語集と補足

※海側が向かい合わせの座席で山側は海を向いた横向き座席

4人で向かい合わせの画像右側の座席のことは「ボックスシート」といい、見た目が箱の様にみえることからこう呼ばれる(座席が短辺方向にあるものは総称して「クロスシート」という)。車両によっては2人ボックスシートもある。リクライニングしないし、車両によってはこれでもかと言うほど背もたれが垂直。伊豆急8000系のボックスシートは西武10000系(ニューレッドアロー)のリニューアル時に発生した座席の再利用品なので座り心地はよい。

画像左側の長椅子のような座席は文字通りの「ロングシート」という。通路を広く取れるために通勤電車によく利用されるが、短距離利用前提の設計のために背もたれは低い車窓は見づらい座席は硬いの3拍子揃った鉄道ファンからは評価の悪い座席である。ボックスシートとロングシートを組み合わせた近郊型電車によく見られる座席配列形態を特に「セミクロスシート」というが、伊豆急8000系のようなタイプの形態がセミクロスシートと呼称しているのかどうかは不明。

※自由席特急回数券

伊豆急行が発売する、伊豆急行線内限定で特急踊り子の自由席に乗車できる回数券。10枚つづりで1000円、小児は500円。有効期間は6か月間で、土休日、定期券利用、区間を問わず利用可能。但し、JRへ乗り越すと通常の特急料金を請求されるので、本文にもある通り完全に沿線民限定のきっぷ。伊豆に滞在中にグループで使うのもアリだとは思いますが、普通列車もそこそこ本数があるのでメリットがあるかといえばそうでもない。

次回予告

菊：「伊東駅に降り立ち、次の特急でついに帰路へ。2年にわたり連載したその企画は、JR一豪華な昼行特急の現実で幕を閉じてしまうのか?次回『浮かぶ過去と永劫の夢を』お楽しみに!」

(次回に続け)

新幹線の徹底説明！

中学3年 E組 林 健吾



1. 挨拶

新年明けましておめでとうございます。今年もよろしく申し上げます。

2. どうなっている？車内改札

東海道新幹線で、指定席とグリーン席での車内改札が2016年3月26日で廃止されたことを、みなさんは知っていましたか？ちなみに、JR東日本では2002年12月末まで車内改札があり、JR九州では行っていませんでした。廃止された理由は、「くつろぐことができない」という乗客からの苦情が多かったためです。では、なぜ最近までJR東海はそれを続けていたのかでしょうか。東海道新幹線は列車間隔が短く混雑していることも多いため、前後の列車に乗ったり、空いている別の座席を利用したりする人が多かったからです。では、車内改札を実施しないで車掌は空席かどうかをどのように知のでしょうか。それは、乗車する車掌が携帯端末を持ち歩き、新幹線の自動改札を通過するとその情報が車掌の持つ携帯端末に伝わり、空席の確認をすることができます。したがって、本来は空席のはずの指定席に誰か座っていればすぐに分かり声をかけたりしています。

3. 車内清掃、駆使される早業！

しばしば列車が折り返すまでの短い時間で行われる新幹線の車内清掃の早業が話題になっており、また、車内清掃の様子を見たことがある人がいるかもしれません。ここでは、東海道新幹線の車内清掃の仕方をご紹介します。東京駅での車内清掃時間は、乗客の降車時間を含めて12分で、実作業は約8分が標準となっています。1編成16両の列車を車内班43人、下回り班12人、まとめ役1人の合計56人によって、以下の順番で作業しています。車内班は車内の清掃、下回り班は車両への給水や集めたゴミの処理などを担当しています。

- (1) 到着する新幹線の出迎え
- (2) ゴミの回収、座席の向きの転換
- (3) 座席の「モタレ」（頭の部分にある白い布）の交換
- (4) 座席の肘掛け、窓枠を清掃し、下りているブラインドを戻す
- (5) 座席を、ぬれを検知できるセンサー付きのホウキを使って清掃
- (6) 荷物棚の点検（忘れ物や汚れの確認）
- (7) 掃き掃除やモップ掛けなどによる客室と乗降口の清掃

東海道新幹線では、この56人のチームが7組の体制で東京駅での車内清掃をしており、1チームあたり普段から1日に15本も清掃しています。ちなみに、東海道新幹線の車両は16両編成で1323席あります。

4. なぜ見なくなったの？食堂車

かつて東海道・山陽新幹線の0系と100系には食堂車があり、車窓を眺めながら食事をできることから「走るレストラン」といわれていました。しかし、100系以降に製造された300系や700系には食堂車が連結されていません。なぜでしょうか？その理由は、新幹線の高速化で乗車時間が短くなったから、コンビニや売店が充実し食料品を調達しやすくなったから、輸送力増強するため客室以外のスペースを減らしたかったからなどが挙げられます。食堂車以外に食事を提供する車両として0系と200系にはビッフェがあり、軽食や飲み物を提供していたほか、100系にはカフェテリアを連結した編成もありました。

5. なぜ新幹線の窓は小さいか？

新幹線の窓は各座席列に一つ設けている小窓が主流です。しかし、かつての0系は座席2列に一つの大窓がありました。大きな窓からは景色がよく見え、乗客からの評判は良かったですが、降雪時に石が巻き上がり、窓ガラスが破損する事故が相次いだため、0系の増備車から小窓に改められました。100系では再び大窓に戻りましたが、300系からは車体の軽量化と強度を増すため、再び小窓となりました。現在、新幹線で大窓を採用している車両はE2系1000番台とE4のみです。

6. 駅の多さ日本一は？

新幹線の駅が最も多い都道府県は、2014年では岩手県の7駅で、2015年には北陸新幹線が延伸し、新潟県も7駅になりました。以下に、駅の多い県を書きます。

・岩手県（7駅）

一ノ関、水沢江刺、北上、新花巻、盛岡、いわて沼宮内、二戸

・新潟県（7駅）

越後湯沢、浦佐、長岡、燕三条、新潟、上越妙高、糸魚川

・静岡県（6駅）

熱海、三島、新富士、静岡、掛川、浜松

・福岡県（5駅）

小倉、博多、久留米、筑後船小屋、新大牟田

・広島県（5駅）

福山、新尾道、三原、東広島、広島

・山口県（5駅）

新岩国、徳山、新山口、厚狭、新下関

・長野県（2015年に5駅）

軽井沢、佐久平、上田、長野、飯山

ちなみに、茨城県は新幹線が通っていますが、駅はありません。

大宮に行った時

中2 石井 朝陽

明けましておめでとうございます！

学校に入学してからもう2年！早いですね～

新中1入ってくれないかな（独り言）

また大宮のほうに行ってきたのでそのことについて書きます

まず鉄博に行く前に見たものを見納めください



大宮撮影

スペーシアです（ラインの色は紫）

東武 100 系電車は、東武鉄道の特急形車両。日光線特急列車用として 1990 年 6 月 1 日に営業運転を開始。

スペーシアの色は、4 種類あります。

- ・ オレンジライン（サニーコーラルオレンジ編成）
- ・ 水色ライン（粹編成）
- ・ 紫ライン（雅編成）
- ・ 車体が金、黒ライン（日光詣スペーシア 0）

続いて、鉄道博物館の中へ。

行ったのですが写真を全く撮っていなかったことが判明！

唯一撮っていた写真がこちらです。



お弁当。美味しかったです。

博物館を出て歩いて大宮まで。その道中に



D51 発見

その後、大宮駅に到着。

友達も一緒にいたので、「リゾートやまどり」を撮ることに。

その時撮った写真を一気にお見せします。



特急きぬがわ



リゾートやまどり



特急きぬがわ

日光で、東日本旅客鉄道および東武鉄道が新宿駅～東武日光駅間を山手線、東北本線、東武日光線経由で運行している特急列車。

リゾートやまどり

JR 東日本が 2011 年以降に保有している鉄道車両（電車）で、ジョイフルトレインと呼ばれる車両の一種

その帰り道、というか次に日暮里に向かい、
撮影に行ったんですが、あまりの寒さに退場
その時撮った写真がこちら



スーパービュー踊り子



京成スカイライナー

平日は、新宿駅→伊豆急下田駅間に1本、東京駅-伊豆急下田駅間に2往復、伊豆急下田駅→池袋駅間に1本が運行される。土曜日・休日には新宿駅発の列車が池袋駅発に変更されるほか、新宿駅→伊豆急下田駅間と伊豆急下田駅→東京駅に各1本運行される。さらに繁忙期には1往復が大宮駅発着に延長運転されるほか、東京駅-伊豆急下田駅間に下り2本上り1本、伊豆急下田駅→新宿駅間に1本運転される。大宮駅発着便については、「踊り子」と異なり湘南新宿ライン経由で運転される

この後、友達と日暮里から帰りました。
この日は部員旅行では味わえない楽しさが
感じられました。（実はこの5日後、部員旅行）
またこういう体験をしたいなと思いました。

以上、ありがとうございました
今年もよろしくお願ひします！これからも部誌を読んでください！

相鉄 9703F と 9705F を比較してみた

中 1B 入内嶋 智文



トップ画 相鉄 8512F 57 運行 快速 海老名 鶴ヶ峰駅にて
8512F は相鉄 8000 系の中で 1 番最後に旧塗装から新塗装に更新された編成です。

1. はじめに

どうも、みなさんこんにちは。中 1B 入内嶋です。今回は筆者が多忙だった為、誤字脱字がありましたら
—(←まじめに書けw)— 申し訳ありません。

※前回のクイズの答えは後半で～

2. 運転開始時期の比較

それでは本題の相鉄 9703F と 9705F を比較したいと思います。

相鉄は創立 100 周年を 2017 年 12 月に迎えるため、デザインアッププロジェクトと称した改装工事を始めました。(詳しくは 2016 年 5 月号を見てね)

それで誕生したのは YMB 塗装です。



相鉄 9705F

第一編成の 9703F は 2016 年 4 月に、第二編成の 9705F は 2016 年 11 月にそれぞれ運転を開始しました。

3. 外観の比較

外観は変更が少しありました。

まずは、パンタグラフです。

9703F はパンタグラフが菱形パンタグラフでしたが、9705F はパンタグラフがシングルアームで運転を開始しました。

しかし、9703F はパンタグラフを、シングルアーム化しました。



その時、たまたま横浜駅で 9703F がシングルアーム化されて試運転をしているところを発見したため、試運転発車後の急行 海老名行の 11003F 「3 代目そうにゃんトレイン」で追いかけてきました。(多分、二俣川駅で待っていると思っていたら星川駅でその試運転が待避していたというねw)

二俣川駅 1 番線にて撮影

二俣川駅は到着後すぐに発車してしまいました。

4. 車内の比較

車内を比較します。~~(とはいってもさほど変わっていないw)~~

車内は基本変化はありませんが、細かい所で変更があります。

ドア番号を示すステッカーの形が変わりました。

また、女性専用車、並びに弱冷房車を示すステッカーの貼り付け位置が増えました。

従来は窓にしか貼られていませんが、ドア上部にも貼られるようになりました。

5. ギャラリー

ページ数が余ったので撮ってきた写真を数枚紹介します。



JR 東日本 E259 系「成田エクスプレス 3号」

東京駅にて

スキー合宿へ行くときに集合場所の東京駅まで乗りました。

とても快適でした。



横浜市営地下鉄 3000A 形
普通 上永谷行
横浜駅にて



相鉄 8708F 各停 二俣川行
希望ヶ丘駅にて
これは 2016 年 8 月に行われた厚
木花火大会による海老名駅混雑緩
和のために、所定の回送運用を営
業列化し、臨時列車として運行さ
れました。

6. 前回の答え

それでは、前回の答えを発表します。

正解は～「コスタビクトリア」と呼ばれるイタリアの客船です！

イタリアの客船なのでスタッフの国際色が豊かでした。



金沢港にて

この船には、金沢港～境港～釜山港～博多港～舞鶴港～金沢港という航路で乗船しました。



これはあの話題のカジノです。

日本の領海を出たと同時にオープンします。(もちろん未成年はできません)

カジノがオープンするとむちゃくちゃ明るくなります。



これは、ロビー階の一角です。
イベントも沢山あり、飽きることも無く
楽しく快適な船でした。

もっと紹介したいので次回も少し続きます！

7.最後に

今回は、相鉄 9703F と 9705F を比較しました。

そして前回のクイズの答えも書きました。(鉄研の部誌なのに船の話のほうが結構多くなってしまいましたw)

今は 9702F が YNB 化しそうなので 9702F が出場したらまた比較記事を書きたいと思います。

それではこの辺で～失礼します バイバーイ(@^^)/~~~

8.次回予告

中 1 スキー合宿で乗った・撮った鉄道紹介をしたいと思います。

まーた、データ消えないように努力したいと思いますww。

ついに新形式！3000V形とは？

中学 1-A 鈴木

1. はじめに

どうも、あけましておめでとうございます。鈴木です。

まあ今回も相当ギリギリの脱稿となってしまいました。(いい加減どうにかしろ)

タイトルで察した方もいらっしゃると思いますが、今回は横浜市営地下鉄ブルーラインに導入されることが発表された 3000V 形について解説したいと思います。

と、その前に現在活躍している車両について軽く解説しておきたいと思います。

2. 現在活躍している車両について

①3000A 形



wikipedia より

新横浜～あざみ野間開業に伴う運用増加分として 1992 年に登場し、6 両編成 8 本が在籍します。

なお、2016 年以降、老朽化したこの 3000A 形に対して大規模修繕工事を施工することになっていましたが、後述の 3000V 形を導入することになり、中止となりました

②3000N 形



Wikipedia より

戸塚～湘南台間開業に伴う運用増加分として 1999 年に登場し、6 両編成 7 本が在籍します。

形式名の後につく「N」は新しいという意味の New の「N」を表します。

③3000S 形



Wikipedia より

開業当初から活躍する 1000 形を置き換えるために 2004 年に登場し、6 両編成 14 本が在籍します。形式名の後につく「S」は置き換えるという意味の Replase の「R」を表します。

④3000R 形



Wikipedia より

登場から 20 年を経過した 2000 形の機器を流用する形で 2005 年に登場し、6 両編成 8 本が在籍します。形式名の後につく「R」は満足という意味の Satisfaction の「R」を表します。

3. 3000V 形について



↑ 3000V 形の外観・内装図（横浜市交通局 HP より）

皆さん、どうでしょうか。個人的にはかなり進化したと思います。

この 3000V 形は、まず 6 両編成 1 本が今年の 4 月 9 日のダイヤ改正と共にデビューします。また、その前日の 4 月 8 日には試乗会が開催されます。皆さんも興味があれば応募してみたいでしょうか。

4. おわりに

最後までお読みいただき、ありがとうございました。

3000V 形のデビューにより、3000A 形は廃車になるので、撮影するのであれば、今のうちにすることをお勧めします。

参考文献

Wikipedia

横浜市交通局 HP

鉄道警察とは

中学1年B組兼重達弘

ウィキペディア参照

日本国有鉄道の分割民営化に伴い、1987年3月31日限りで廃止となった鉄道公安職員の代わりに創設された。「**鉄警隊**（てっけいたい）」と略されます。

鉄道警察隊は警視庁および各道府県警察本部に設置された「本部執行隊」。

主に地域警察活動を統括する生活安全部若しくは地域部に属します。

沖縄県警察は国鉄民営化による発足時鉄道が無く鉄道公安室も無かった事や、現在も県内の鉄道路線が小規模であるため、鉄道警察隊が設置されていません。

『主な任務』

☆鉄道施設における個人の生命、身体及び財産の保護、

☆犯罪の予防及び検挙、事故の防止、

☆鉄道にかかわる公共の安全と秩序の維持に当たること。

☆痴漢やスリ・置引・暴力などの犯罪の予防や捜査

☆踏切事故などの鉄道事故の防止や事故捜査・救助活動など

他にもあります。

国鉄に属していたかつての鉄道公安職員と異なり、国鉄の後身である JR 各社のほか、日本各地の鉄道で活動しています。「警察 24 時」などのテレビ番組でも見られる、スリや痴漢・車内暴力などの捜査があげられます。大規模なターミナル駅では改札口付近で立哨警戒に当たることがあります。

活動拠点は多くがかつての鉄道公安室や公安分室、公安派出所などを引継いでいますが、小田急海老名駅に設置された神奈川県警察鉄道警察隊海老名分駐所のように、国鉄時代には拠点が無かった私鉄の駅にも拠点が設置されるケースもあります。

平時、鉄道警察隊では独自に活動していますが、大規模な事件や事故が発生した時は、その事件や事故が発生した管轄警察署と連携して捜査活動を行います。

また、多くの駅では「駅前交番」などの名称で所轄警察署の交番が設置されています。駅前交番の勤務員は、鉄道関係の犯罪に介入することもあるが、鉄道警察としての活動は行わない。ただし、稀な例として、交番所長以下の勤務員が鉄道警察隊の小隊を兼任し、鉄道警察としての活動を実施する場合があります。

一般の制服警察官及び機動隊員と異なり、「鉄道警察隊」のネーム入り腕章をはめている他、襟には「R」「P」の文字に挟まれたレール断面マークが入った旭日章（警察章）の記章を着けている。

『鉄道警備隊の通信』

[無線通信](#)は国鉄時代に使っていた通信システムを引き継いでおり、その後の[警察無線](#)デジタル通信化の流れに合わせて現在はデジタル化されています。

2012年現在は通常の警察無線（「県内系」「方面系」など）の他、専用の通信系を持ちます。後者は分駐所等に設置された固定機と各隊員が携行する携帯機の相互間で通信を行う、警察無線の署外活動系とほぼ同等のシステムで、[鉄道無線](#)で言えばJRの乗務員無線に近いです。

鉄道警察になる方法 (<http://koumuinchuto.info/entry41.html>より)

・鉄道警察になる方法

各都道府県警察試験の男性・女性の大卒（Ⅰ類）、短大卒（Ⅱ類）、高卒（Ⅲ類）程度を受験して、合格する必要があります。

合格後は警察学校に一定の期間入学して、勉強や訓練をします。

その後、交番勤務をすることになるが、希望や適性などで鉄道警察として働くことができるようになります。

・＜鉄道警察の受験資格＞

年齢制限は各警察組織によって異なるが、最近では30歳以上の転職組で受験できる自治体が多いです。

また、警察官ですので、身長、体重、色覚、聴覚、四肢なども一定基準を満たす必要あり。

普通の警察官になる試験とほぼ同じです。

海外の鉄道の警備

海外では、爆弾テロや、強盗などが当たり前のように起こる国も多く、銃を持った兵士が警備にあたっている事も珍しくありません。

また、スリは日常茶飯事のようにです。ヨーロッパや、アジア諸国、鉄道で旅をする際には十分に気をつける必要性を感じます。



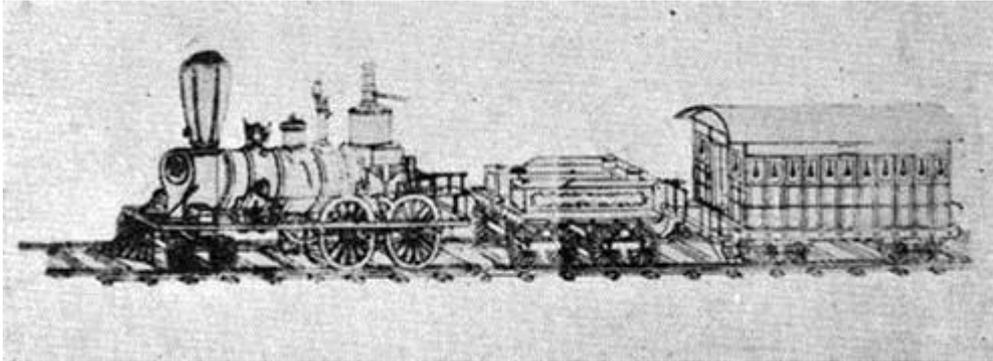
※出典元 : Reuters <https://www.rt.com/news/336849-europe-faces-terror-germany/>

日本の初めての鉄道とは

鉄道の定義にもよるが、模型レベルでの鉄道については、江戸時代まで遡ることになる。

幕末の嘉永6年7月（1853年7月）、ロシアの軍艦が長崎に開国交渉のために入港した際に日本人数名を艦上に招待し、そこで走らせた蒸気車の模型を運転し展示したのが初めてであります。

よく日本史の教科書で載っている米ペリーが大統領から将軍への献上品として走らせた模型は、実は2番目であります。



※ペリーの模型風景

ペリーの模型鉄道の運転の2年後の安政2年2月に佐賀藩の田中久重が蒸気機関車の模型を完成させました。

この田中久重という人物 聞いたことがある人は、理系に強い人かも^^。

この田中久重は、からくり儀右衛門と呼ばれ、現在の東芝の創始者でもある人物であります。

このように、教科書に載っている明治時代における新橋－横浜間の鉄道開通の前（こっちは模型ではない）に、いろんな人が江戸時代に既に模型レベルとはいえ、人を乗せて走る鉄道を実現していたことになります。

現在日本はリニアをはじめとして鉄道技術では世界最先端を走っているが、先人の技術もなかなかしつかりとしたものだなと感じます。

ご注意

今回は少し鉄道分野から離れて書いてみました。

気になる方はこのページを飛ばしてお読みください。

お詫び

堀部光徳

今回、諸事情により部誌を載せられないことをお詫び申し上げます。



奥付

発行日：2017年1月27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