



## 鉄研旅行記

|      |                                  |       |
|------|----------------------------------|-------|
| P. 3 | 【2019 年度冬旅行】みんな！信州行こうよ！！長電乗ろうぜ！！ | 路線研究課 |
| 研究発表 |                                  |       |

|        |                |     |       |
|--------|----------------|-----|-------|
| P. 7   | 京成電車           | 高 2 | 浅沼 亮  |
| P. 59  | 東京メトロ東西線       | 高 2 | 今野 貴裕 |
| P. 82  | レール・信号用語一覧     | 高 2 | 田中 大智 |
| P. 94  | 2020 新駅特集      | 高 1 | 新井 和樹 |
| P. 103 | 車止めの美学         | 高 1 | 生井 晴海 |
| P. 114 | とある東の車両計画      | 中三  | 中嶋 隆貴 |
| P. 121 | 京急新 1000 形アルミ車 | 中二  | 稲川 雅大 |

## 個人旅行記

|        |                          |     |        |
|--------|--------------------------|-----|--------|
| P. 130 | 常磐線の全線再開による東日本大震災被災地への影響 | O B | 高野 駿   |
| P. 147 | 英国三昧                     | 高 3 | 上原 豪太  |
| P. 154 | 九州に行った話～やらかしを添えて～        | 高 2 | 中原 舶登  |
| P. 166 | 最小限の資金で最大限満喫する九州旅行       | 高 2 | 栗山 龍ノ介 |
| P. 184 | 特急ロマンスカーLSE で箱根遠征        | 高 2 | 今野 貴裕  |
| P. 196 | 踊り子で行く 日帰り三島旅行           | 高 1 | 岡崎 航志朗 |
| P. 206 | 189 系 木曽路を征く             | 高 1 | 柳澤 政太  |

## 寄稿

|        |                     |     |       |
|--------|---------------------|-----|-------|
| P. 221 | やはり僕たちの座談会はどうしようもない | 高 2 | 有志    |
| P. 253 | 平成元年の出会いと令和元年の別れ    | 顧問  | 松崎 武志 |
| P. 255 | 私と鉄道                | 顧問  | 江戸 優弥 |
| P. 256 | うっすらとした記憶           | 顧問  | 大塚 健臣 |
| P. 257 | のざりんの鉄道模型改造奮闘記      | 顧問  | 野沢 良一 |
| P. 265 | 編集後記                | 高 2 | 浅沼 亮  |

## 停車場とは

---

当冊子は、旅行・鉄道研究部の部員が、活動・旅行・研究をそれぞれの視点から執筆したものをまとめた一冊です。鉄研部員がお送りする鉄道の世界を、どうぞご覧ください。

### まえがき

この度は、高輪学園 旅行・鉄道研究部 部誌「停車場」をお読みいただき、誠にありがとうございます。

約 20 年の歴史を誇る停車場ですが、今年度は、新型コロナウイルス感染症の影響で、おそらく史上初の、インターネット上での配布となってしまいました。

2 月末、政府から休校要請が出され、多くの学校で、臨時休校の措置がとられました。本校も例外でなく、学年末考査の中止と共に、2 月 29 日からの臨時休校が決定し、部活動の実施も不可能となってしまいました。その後、5 月末まで休校が続き、部活動を再開できたのは、6 月末。それも、通常よりも大幅に活動可能時間が短いものでした。完全に元の活動時間に戻ったのは、9 月中旬のことでした。そして、臨時休校となってしまった分の代替として、夏休みの大幅な短縮が実施され、夏休みの期間は例年の約 3 分の 1 となり、これも、活動に大幅な制限を生む結果となりました。

本来であれば、夏休み中には本誌を完成させ、9 月末の高学祭で皆様に配布する予定だったものも、夏休み期間の短縮によって困難となりました。高学祭は延期となり、冬にオンラインで開催することとなってしまいました。

このような状況下でも、部誌「停車場」を発行したい。この思いから、インターネット上とは言え、何とか完成までたどりつくことができました。

例年のように、冊子で配布することができず、読者の皆様にはご不便・ご迷惑をおかけするかと思われますが、楽しんでお読みいただけると幸いです。

2020 年度停車場編纂委員長

高校 2 年 浅沼 亮

表紙写真：JR 東海道線にて試運転を行う JR 横須賀・総武快速線の新型車両 E235 系

@JR 東海道線 早川駅～根府川駅間

目次写真：2020 年 10 月に引退した JR 武蔵野線 205 系と葛西臨海公園の観覧車

@JR 京葉線 葛西臨海公園駅

裏表紙写真：2020 年 3 月に開業した高輪ゲートウェイ駅

## みんな！信州行こうよ！！

### 長電乗ろうぜ～信州縦断紀行～！！！！

こんにちは。旅行・鉄道研究部 路線研究課です。

今回はコロナウイルス流行前の 1 月に行った長野電鉄の貸し切りについて書いていきたいと思います。

東京～長野～（貸し切り）～長野～蓑崎～新宿という行程の下、午前中の長野市内観光、長野～蓑崎までは自由行動でした。

**東京 07：52→→JR 北陸新幹線 はくたか 553 号・金沢行→→長野 09：30**

まずは新幹線で長野まで直行し、そこでいったん解散した後は自由行動で午前中は長野市内の観光をしました。

時間的にもちょうどよかったので新春ということもあり、初詣もかねて善光寺に参拝しました。長野駅からアルピコバスに乗って終点「善光寺大門」で下車。時間が合えば長野電鉄「善光寺下」から向かうこともできます。雪が残る石畳の表参道に入り、仁王門をくぐって仲見世を抜けると山門が見えてきます。この山門は榎葺き（とちぶき）と呼ばれる伝統的な屋根を持つ重要文化財ですが、山門の横から中に入ることができたので二階へ登楼しました。二階からは眼下に広がる街並みを一望することができ、参拝客の様子や仲見世の賑わいなども見ることができてとても面白かったです。山門から降りたあとは、お参りをして善光寺を後にしました。今回は時間がなくて廻れませんでしたでしたが今度来たときは宝物館や史料館も見学してみたいと思いました。



↑山門には「賀正」の文字が



↑長野市内を一望

**長野 13：06→長野電鉄長野線 貸し切り→湯田中 14：15**

**湯田中 14：24→→長野電鉄長野線 貸し切り→→長野 15：36**

昼食を済ませて集合場所である長野電鉄の改札前で集合してよいよ貸切列車の待つホームへ。

長野電鉄は長野～湯田中の 33.2km を結ぶ私鉄で、沿線には「信州の小京都」と呼ばれる小布施や渋温泉などの有名な観光地があります。在籍している車両の

**長野電鉄長野駅は意外にも地下駅→**



多くは元々首都圏の鉄道会社を走っていたもので、この地で第二の人生を送っています。通常ダイヤの間を縫って運行する形になるので、貸し切り列車を運行していただく際には事前に申し込みをしてからになります。今回貸切を行ったのは 3500 系（元日比谷線 3000 系）O2 編成で現存するなかで最古参の車両でした。貸切列車を運行していただくのは高輪の卒業生ということで、長野電鉄の運転士になっていることは聞いていたのですがまさか本当に乗務していただけるとは思っていませんでしたのでうれしかったです。



↑「営団ドア」と呼ばれるドアの上半分の小窓が特徴的



↑車内は日比谷線当時の面影をそのまま残している



↑2100 系特急「スノーモンキー」  
(元 JR 東日本 253 系「成田エクスプレス」)  
かつて首都圏を走っていた名列車もここではまだまだ現役の営業列車として運行している。



↑1000 系特急「ゆけむり」  
(元小田急 10000 形ロマンスカー HiSE)

もちろんこれらの列車の貸切も行うことが出来る。

列車は長野駅を出発すると善光寺下までの市内中心部の地下区間はまるで地下鉄のようです。最初はこの区間も地上を走っていましたが、戦後になり道路交通量が増えたので地下化されました。本郷で地上に出て、朝陽を過ぎると単線になり一気にローカル線の風景になります。運転停車もありながら柳原を抜け、千曲川を渡ると須坂、小布施と温泉地を進みます。現在は廃止されてしまった木島線との分岐駅であった信州中野を過ぎ、山線区間を抜けると志賀高原の玄関口、終点の湯田中に到着しました。信州中野で多くの列車が引き返してしまうため湯田中駅は二面一線の小さな造りになっています。皆で列車をバックに集合写真に収めて、また長野駅へと戻ってきました。行きの小布施、帰りの信州中野では長時間停車があったため運転士さんと話したり、駅周辺の鉄道遺構を見て回ったりと長野電鉄の貸切列車旅行を満喫し、長野電鉄の鉄道旅を終えました。





↑朝陽～附属中学校前間で撮影



↑小布施駅前に展示されている 2000 系



↑信濃竹原の駅舎内に今も残されている、現在は廃線になっている木島線と屋代線の運賃表



↑雪山に映えるりんご畑

**長野 16:03 → JR 信越本線・篠ノ井線 普通・甲府行 → 塩尻 17:36**

長野電鉄長野駅で解散後、荳崎までは再び自由行動。姨捨や聖高原といった雪深い山間部を南下後、長野県第二の都市松本からは中央本線を走行します。普通の人たちは下車せずにそのまま荳崎を目指すのですが、僕たちは一旦塩尻駅で下車しました。



↑姨捨駅ホームから善光寺平を望む  
日本三大車窓の一つにも数えられる絶景

**塩尻 17:40 → JR 中央本線 普通・辰野行 → 辰野 18:01**



↑E127 系はワンマン列車での運行

中央本線塩尻～岡谷間には2つのルートがあり、一つは特急あずさなど多くの列車が走行するみどり湖経由の現在主流となっているルートで、もう一つは辰野を経由して岡谷に至るルート。もともとは辰野周りのルートしかありませんでしたが、短絡路としてみどり湖を経由する塩嶺トンネルの開通によりルートが2つになったわけです。かくして本線と別れ辰野へ向かいました。

**辰野 18:20→→JR 中央本線 普通・上諏訪行→→岡谷 18:31**

辰野駅は飯田線の起点となる駅ですが大多数の列車が特急の走る岡谷方面からの直通列車なのでこの駅からの始発列車はほとんど設定がありません。飯田線では伊那、飯田と長野県を南下し、最終的に愛知県の豊橋まで行くことが出来るのでびっくりです。岡谷へと向かう列車は上諏訪行きですが、夕飯を調達するため途中の岡谷駅で下車しました。

中央本線岡谷方面、塩尻方面と飯田線が分岐する。また、この駅を境にしてJR東日本とJR東海とで管轄が変わる→



**岡谷 19:10→→JR 中央本線 普通・大月行→→荻崎 20:19**



↑ 駅舎のライトアップが幻想的

岡谷駅周辺で夕飯を調達し一路荻崎を目指します。富士見を過ぎて県境に差し掛かるころには車内に空席が目立つようになりました。小淵沢から山梨県に入り甲府盆地へと向かう荻崎で自由行動は終わりです。

**荻崎 20:27→→JR 中央本線 特急あずさ 34号・新宿行→→新宿 22:07**

荻崎での乗り換え時間が8分と短かったですが無事に全員で特急に乗車できました。特急あずさの車内販売が縮小されアイスクリームとコーヒーの販売がなくなったのは残念でしたがそれでもお菓子などの軽食は頭在です。小仏峠をこえて八王子市に入るとあっという間に着きました。終点の新宿には22時を回って少し遅めの到着でした。東京駅を出てから丸15時間、普通電車が多かったということもあって移動の時間が長くなってしまいましたが、長野電鉄、長野市内観光、駅周辺の散策とめぐる事が出来たので盛りだくさんな長野旅行でした。

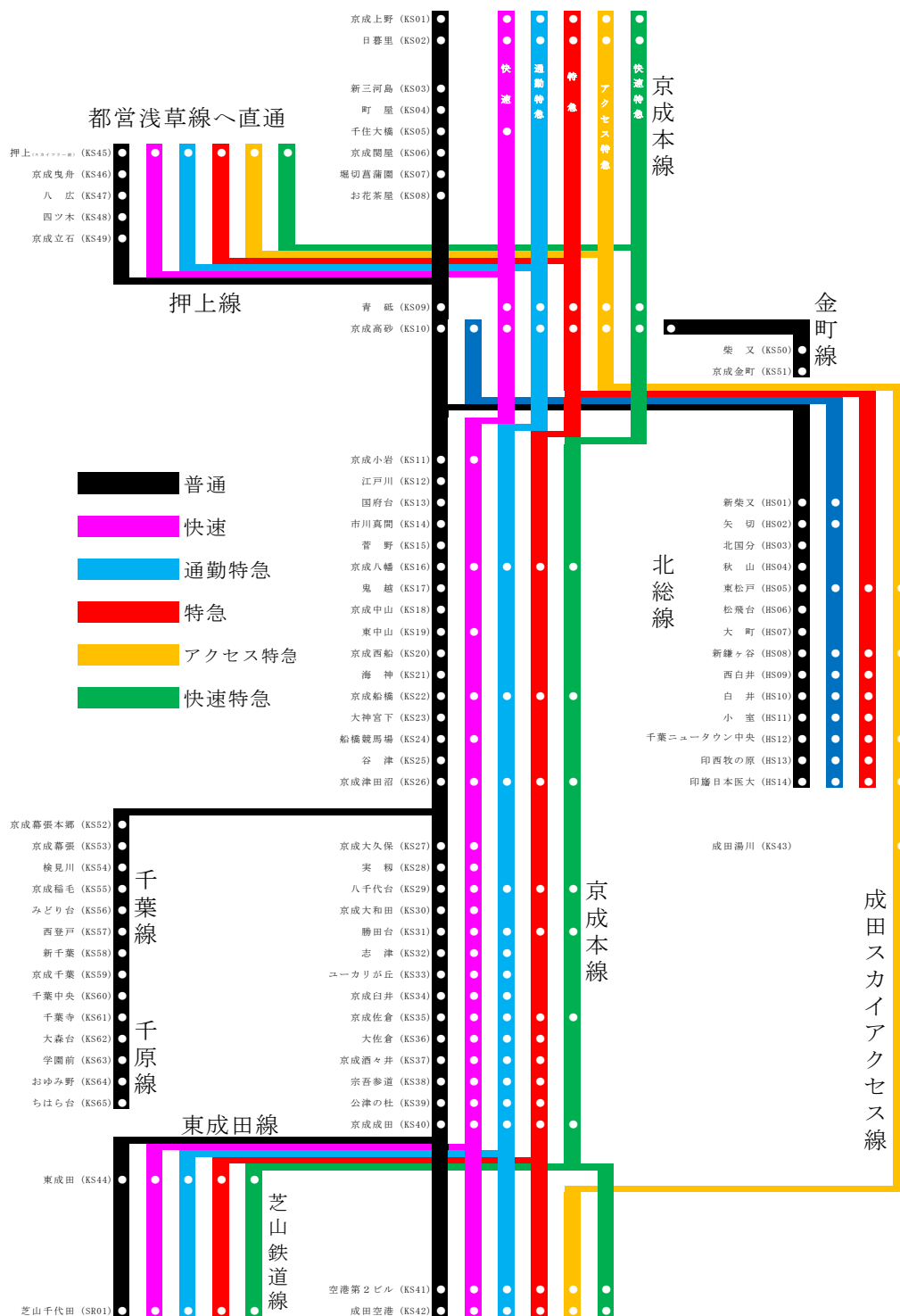


↑ E257系が引退し、  
中央線の特急は全てこの  
E353系に置き換わった

これ以降は新型コロナウイルス蔓延のため、鉄研旅行は春、夏と実施できていません。収束後の鉄研旅行を待ち望みつつ、旅行記を終えさせていただきます。







こんにちは。停車場執筆もついに5年目となりました、高校2年の浅沼です。

例によって例のごとく、読みにくい文章ですが、最後まで読んでいただけると幸いです。



- ・車両は、2020 年 8 月現在の情報をもとにしています。
- ・ダイヤは、特記しない限り 2019 年 10 月 26 日改正ダイヤをもとにしています。
- ・特記しない限り、文中の「羽田空港駅」は、「羽田空港第 1・第 2 ターミナル駅」(2020 年 3 月 14 日～)または「羽田空港国内線ターミナル駅」(2010 年 10 月 21 日～2020 年 3 月 13 日)または「羽田空港駅」(～2010 年 10 月 20 日)を指します

## 路線紹介

### ① 本線

京成本線は、東京都台東区の京成上野駅から、千葉県成田市の成田空港駅までの路線。このうち、駒井野信号場(京成成田～空港第 2 ビル)～成田空港間は、成田空港高速鉄道が施設を保有している。京成上野駅は台東区、日暮里駅～町屋駅は荒川区、千住大橋駅と京成関屋駅は足立区、堀切菖蒲園駅～京成高砂駅は葛飾区、京成小岩駅と江戸川駅は江戸川区で、江戸川～国府台間で江戸川を渡ると千葉県に入り、国府台駅～鬼越駅は市川市、京成中山駅～船橋競馬場駅は船橋市、谷津駅～実籾駅は習志野市に属する。実籾～八千代台間で千葉市花見川区をかすめるように通過し、八千代市に入る。八千代台駅～勝田台駅は八千代市(勝田台駅の敷地の一部は佐倉市)、志津駅～大佐倉駅は佐倉市、京成酒々井駅と宗吾参道駅は印旛郡酒々井町、公津の杜駅から先は成田市に属する。ユーカリが丘駅までは、住宅地だが、ユーカリが丘駅から先は、田畑が目立つようになる。



### ② 押上線

京成押上線は、東京都墨田区の押上(スカイツリー前)駅から、葛飾区の青砥駅までの路線。押上駅～八広駅は墨田区、四ツ木駅～青砥駅は葛飾区に属する。押上駅で、都営浅草線と接続し、相互直通運転が行われている。京成線で一番古い路線。



### ③ 金町線

京成金町線は、京成高砂駅から京成金町駅までの路線で、全線が東京都葛飾区にある。京成高砂駅では、金町線専用的高架ホーム、5 番線から発車する。京成高砂駅 5 番線と、京成金町駅のホームが 4 両分のため、すべての列車が 4 両編成。実質、全線単線のため、東京 23 区内とは思えないようなローカル色漂う路線である。中間駅は、



柴又駅の1駅のみで、日中は全列車が柴又駅で行き違いを行う。柴又駅が最寄りの柴又帝釈天への参拝客や、地元住民の利用が多い。4両編成しか使用できないが故に、柴又帝釈天の初詣期間中や、葛飾納涼花火大会開催日は、非常に混雑し、積み残しが発生することも多い。

#### ④千葉線

京成千葉線は、千葉県習志野市の京成津田沼駅から、千葉県千葉市中央区の千葉中央駅までの路線である。京成津田沼駅を除くすべての駅が、千葉市に属する。線内に追い抜き設備が存在しないため、優等列車の運行は行われていないが、過去には臨時特急列車のスジが引かれていた。

#### ⑤千原線

京成千原線は、千葉県千葉市の千葉中央駅から、千葉縣市原市のちはら台駅までの路線である。ちはら台駅を除くすべての駅が、千葉市に属する。路盤や駅などは、全て複線の規格で整備されているが、千葉中央駅の折り返し線と、大森台駅・学園前駅・ちはら台駅の構内を除き、下り線しか敷かれておらず、単線運転となっている。ちはら台駅も、ホームの増設用地と車庫(おそらく留置線)用地が確保されているものの、今のところホームは1面のみで、車庫用地には保線用車両が留置されている。もとは、小湊鉄道が免許を取得した路線で、千葉駅(現在の千葉中央駅)から、小湊鉄道の海士有木駅までの路線として計画されていた。千葉中央駅からちはら台駅までの区間は、第三セクターの千葉急行電鉄として開業したが、利用客が伸び悩み、経営が破綻。京成が営業を引き継ぐこととなり、京成千原線となったが、運賃は千葉急行時代のままとなっているため、千葉中央をまたいで乗車すると、若干の割引はあるものの、通算とはならない。当初予定されていた複線化と、ちはら台駅から先への延伸は凍結されたまま。ちはら台駅から先への免許の着工期限は、2019年10月14日であった。着工期限は延長となっているようだが、ちはら台駅から先への延伸はないものと思われる。



左：おゆみ野駅を出発した京成津田沼行き。複線用地が確保されていることがわかる  
右：ちはら台駅のホーム先端から海士有木方面を眺める

## ⑥東成田線

京成東成田線は、京成成田駅から東成田駅までの路線で、全線が千葉県成田市にある。本線との分岐は、京成成田駅から 6.0 km の地点にある駒井野信号場となっている。東成田駅は、以前は成田空港駅として使用されており、現在の空港第 2 ビル駅、成田空港駅への路線が開通する以前は、この路線が本線となっていた。その後、現在の成田空港駅への路線が開通し、こちらは東成田線へと改称、旧成田空港駅は東成田駅へと名称が変更された。しかし、こちらが先に開業した歴史的経緯から、駒井野信号場での分岐は、東成田線が直線、本線が曲線となっている。

## ⑦成田空港線(成田スカイアクセス線)

京成成田空港線は、東京都葛飾区の京成高砂駅から千葉県成田市の成田空港駅までの路線。全線にわたって、京成は列車を運行するだけの第二種鉄道事業者となっている。2010 年 7 月 17 日に開業し、「成田スカイアクセス線」と案内されている。北総線列車を除くと、スカイライナーとアクセス特急のみが運行されている。スカイライナーは、印旛日本医大～空港第 2 ビル間は、日本の在来線最速の時速 160 km で走行する。アクセス特急も、最高時速 120 km で走行するほか、停車駅予報装置が必要となるため、充当できる車両は限られ、2020 年 8 月現在、京成 3000 形、京成 3050 形、京成 3150 形、京成 3700 形、京急新 1000 形(1009 編成～1169 編成)、京急 600 形、京急 1500 形のみとなっている※。※都営 5500 形については、おそらく対応しているものと思われるが、現状、都営車のアクセス特急運用が設定されていないため、確認ができていない。

# 種別

## ①スカイライナー

京成電鉄を代表する種別とも言える。すべての列車が、成田スカイアクセス線経由で京成上野と成田空港を結び、ほぼ終日 20 分間隔、日暮里～空港第 2 ビル間最速 36 分で運行する。全列車が AE 形を使用し、乗車券のほかにライナー券が必要となる。印旛日本医大～空港第 2 ビル間の最高速度は時速 160 km で、日本の在来線では最速。停車駅は、京成上野、日暮里、青砥(一部列車のみ)、空港第 2 ビル、成田空港のみと、最低限に絞られている。京成上野・日暮里・青砥は、下り列車の乗車・上り列車の降車のみ、空港第 2 ビルと成田空港はその逆となる。2020 年 4 月 11 日より当面の間、押上・都営浅草線・京急線方面との乗り継ぎ利便性向上のため、朝夕の一部列車が、同年 6 月 1 日からは、日中の一部列車も青砥駅に停車するようになった。





## ②モーニングライナー、イブニングライナー

京成本線経由で京成上野～京成成田または成田空港間を走る。モーニングライナーは朝の上り、イブニングライナーは夕方以降の下りで運行される。通勤ライナーのようなものだ。全列車が AE 形を使用し、乗車券のほかにライナー券が必要となるが、ライナー券はスカイライナーと比べれば圧倒的に安い。停車駅は、京成上野、日暮里、青砥、京成船橋、八千代台、京成佐倉、京成成田、空港第 2 ビル、成田空港。モーニングライナーの青砥、日暮里、京成上野は、降車専用となっている。



## ③快速特急

金町線、千葉線、千原線、成田空港線を除く全線で運行される。平日ラッシュ時は、京成本線からの都営浅草線直通列車の主力種別となる。

日中は、京成上野～京成成田間で 40 分毎、青砥～京急線羽田空港間で 40 分毎に運行され、後者の都営浅草線内は  快特、京急線内は快特となる。土休日の朝夕や、平日夕方などには、京成上野発着の列車が特急に代わって運行される。京急では、「快特」と案内するが、京成では、「快速」との混同を防ぐため、2010 年 7 月 17 日ダイヤ改正から、「快速特急」に変更された。ちなみに京急側では、以前は「快速特急」と案内していたが、現在は、正式に「快特」となった。京急側に、「快速」という名の種別は、品川→泉岳寺の数本を除いて存在しない。京成線内では全列車が 8 両編成で、京成車のほか、都営浅草線直通列車には都営車も充当される。



## ④アクセス特急

京成上野または押上方面～成田空港間を、成田スカイアクセス線経由で走る。京成車は、通常はオレンジ色の 3050 形または 3150 形が充当されるが、ダイヤ乱れ時などは、3000 形や 3700 形の 8 両編成、一般塗装の 3050 形が充当される。京急車は、600 形 8 両固定編成、新 1000 形の 1009 編成～1225 編成、1500 形 8 両固定編成が充当される。京成高砂～成田空港間では、最高時速 120 km で走行する。



日中は、羽田空港～成田空港間で 40 分毎に運行され、都営浅草線・京急線内は✚快特となる。平日朝と土休日夜は都営浅草線西馬込発着、平日夜は京成上野発着が主体となるが、早朝には京成高砂や押上始発の成田空港行き、土休日朝にはアクセス特急の最長距離列車となる成田空港始発三崎口行き、平日夕方には成田空港始発京急久里浜行きが走る。平日上り最終アクセス特急は、成田空港始発金沢文庫行きとして運行され、泉岳寺から先の京急本線下り最終列車となっている。

## ⑤特急

金町線、千葉線、千原線、成田空港線を除く全線で運行される。

運行系統は、大きく分けて 3 パターンあり、Ⅰ.京成上野～京成成田・成田空港・芝山千代田間、Ⅱ.都営浅草線・京急線方面～京成成田・成田空港・芝山千代田間、Ⅲ.都営浅草線・京急線方面～北総線印旛日本医大間の 3 つに分けられる。

Ⅰ.は、日中 40 分間隔で京成上野～成田空港間を走る。そのほか、平日朝や土休日朝、土休日夜にも運行され、これには京成成田行きや芝山千代田行きも含まれる。すべて京成車 8 両編成を使用する。

Ⅱ.は、平日の押上発 20 時以降に、西馬込または羽田空港を始発として、京成成田行き、成田空港行き、芝山千代田行きが運転される。羽田空港始発列車は、京急線内を✚急行または✚快特で運転し、そのうちの一部列車は都営浅草線を✚快特として運転する。また、平日夕方～夜に、成田空港始発西馬込行きと羽田空港行きがそれぞれ 1 本運転される。夕方の成田空港始発西馬込行きが都営車で運転されるほかは、全て京成車 8 両編成が使用される。

Ⅲ.は、朝ラッシュ時に印旛日本医大始発西馬込行きが 5 本、夜ラッシュ時に三崎口始発、西馬込始発、羽田空港始発の印旛日本医大行きが合計 4 本運転される。朝の西馬込行きの一部と夜の羽田空港始発のうち 1 本は北総車、朝の西馬込行きの一部と夜の羽田空港始発のうち 1 本と西馬込始発の列車は都営車、夜の三崎口始発の列車は京急車が充当される。



## ⑥通勤特急

金町線、千葉線、千原線、成田空港線を除く全線で運転される。

平日朝ラッシュ時は、成田空港方面からの京成上野行き、平日夜ラッシュ時は、西馬込または羽田空港始発の成田空港方面行きが運転される。このほか、平日朝ラッシュ時には京成成田始発西馬込行きが 1 本のみ運転される。また、夜間には成田空港始発京成上野行きが 1 本運転されるが、これは通勤客向けのものではなく、勝田台～京成佐倉間を各駅に停車することを生かしたものであり、この列車に限って土休日も運転される。夜間に 1 本の京成上野行き(先述)を除き、土休日には運転されない。現在はすべての列車が京成車 8 両編成で運転されるが、過去には都営車を使用する列車も存在した。



## ⑦快速

金町線、千葉線、千原線、成田空港線を除く全線で運転される。

運行系統は、大きく分けて 3 パターンあり、Ⅰ.京成上野～京成高砂・京成佐倉・宗吾参道・京成成田・成田空港・芝山千代田間、Ⅱ.西馬込・羽田空港・三崎口・浦賀～京成佐倉・京成成田・成田空港間、Ⅲ.芝山千代田・成田空港・京成成田・京成佐倉～京成高砂間の 3 つに分けられる・

Ⅰ.は、朝夕に運転される。平日朝の京成上野行きのうち 1 本が 6 両編成で運転されるほかは、すべて京成車 8 両編成で運転される。

Ⅱ.は、日中は西馬込～京成佐倉間と西馬込～成田空港間にそれぞれ 40 分毎、西馬込～京成佐倉間では合わせて 20 分毎で運転される。朝夕は西馬込発着のほか、羽田空港発着の列車も運転され、朝の羽田空港行きのうち 1 本は都営浅草線内→快特で運転する。平日の夕方には京成佐倉始発三崎口行き、土休日の朝には浦賀始発京成佐倉行きが、それぞれ 1 本ずつ運転される。車両は、8 両編成の京成車・都営車・京急車が使用される。

Ⅲ.は、朝夕に京成高砂行きが数本と、朝に京成高砂始発が数本運転される。京成高砂行きのうち一部列車は、京成高砂駅到着後、普通列車の西馬込行き、羽田空港行き、押上行きとなり、そのまま運転する。朝の京成高砂始発の列車は、押上方面から普通京成高砂行きとして京成高砂駅に到着し、京成高砂から種別行先を変更して運転する。これらの、京成高砂で種別行先を変更する列車は、鉄道ファンの間で、「化け快速」と呼ばれている。この「化け快速」には、8 両編成の京成車のほか、都営車と京急車も使用される。「化け快速」でない京成高砂行きの快速には、8 両編成または 6 両編成の京成車が使用される。





### ⑧普通

印旛日本医大～空港第2ビル間を除く全線で運転される。

本線では、日中、京成上野～京成津田沼間と、京成上野～京成臼井間にそれぞれ20分毎に運転され、京成上野～京成津田沼間では合わせて10分毎に運転される。京成津田沼～京成佐倉間では快速が、京成佐倉～成田空港間では特急が各駅に停車し、各駅停車の役割を果たしている。朝夕は、このほか、千葉線や千原線の千葉中央・ちはら台発着の列車や、京成大和田、京成佐倉、宗吾参道、京成成田、成田空港発着の列車、芝山鉄道線芝山千代田発着の列車も運転される。朝に2本のみ、京成高砂始発の下り列車が運転される。朝夕は、京成上野～京成高砂間や、宗吾参道～成田空港・芝山千代田間のみを走る列車も存在する。京成中山駅と海神駅のホーム有効長が6両分のみとなっていることから、京成高砂以西または宗吾参道以东のみを走る一部列車が8両編成、平日朝の宗吾参道始発芝山千代田行き1本が4両編成であることを除いて、すべて6両編成での運転となっている。ほぼすべて京成車を使用するが、4両編成の列車には、芝山鉄道所属の3500形3540編成が使用される場合もある。2018年12月のダイヤ改正を以って、本線における4両編成の列車は、先述の1本を除き消滅した。以前は、京成津田沼方面と押上・都営浅草線方面を直通する普通列車も存在したが、現在は運転されていない。

押上線では、日中、京急久里浜線三崎口または京急久里浜～青砥または京成高砂間に20分毎、京急空港線羽田空港～北総線印旛日本医大～印西牧の原間に20分毎に運転される。共に、京急線内は快特運転を行う。朝夕は、列車の運行系統は非常に多彩で、押上方面は押上のほか、京急線三崎口・京急久里浜・羽田空港・都営浅草線西馬込を、青砥方面は青砥・京成高砂・北総線印西牧の原・印旛日本医大を発着として、さまざまな列車が運行されている。本数が限られた列車として、京急線三浦海岸発着の列車、土休日夜1本のみの京急線金沢文庫行き、平日朝1本ずつのみの逗子・葉山始発や浦賀始発の列車、平日・土休日共に数本のみの品川行き、深夜1本のみで、押上線と都営浅草線押上～浅草橋間の最終列車となっている京成高砂始発浅草橋行きなどが存在している。過去には、6両編成の列車が存在していた時期もあったが、現在は、すべての列車が8両編成で、京成車・都営車・京急車・北総車が使用される。

千葉線・千原線は、日中、京成津田沼～ちはら台間と、新京成線松戸～千葉中央間にそれぞれ20分毎に運転され、京成津田沼～千葉中央間では合わせて10分毎に運転される。朝夕は、新京成線との直通運転は中止される代わりに、本線に直通し、京成上野発着の列車が運転されている。新京成線直通列車には、新京成N800形、8000形・8800形が、それ以外の列車には京成車6両編成が使用される。4両編成の列車は、2018年12月のダイヤ改正を以って消滅した。

金町線は、日中、京成高砂～京成金町間に15分毎に運転され、朝夕は増発される。2010

年 7 月のダイヤ改正までは、朝夕は京成上野～京成金町間での運転、日中は京成高砂駅の地上ホームでの折り返し運転となっていたが、同改正より、金町線列車は全て新設された高架ホーム 5 番線発着となり、終日、線内折り返し運転となった。京成高砂駅 5 番線と京成金町駅のホーム有効長の関係で、すべての列車が 4 両編成で運転される。



東成田線は、日中、京成成田～芝山鉄道線芝山千代田間で 40 分毎に運転される。朝夕には、京成上野などを発着する列車も運転される。午前中の一部列車が 4 両編成であるほかは、6 両編成で運転される。

## 現在の車両

### AE 形(2 代目)

営業運転開始…2010 年

編成数…8 両編成×9 本

運用範囲…京成本線、成田スカイアクセス線

京成電鉄のフラッグシップ車両。2010 年 7 月 17 日の、成田スカイアクセス線開業と共に、スカイライナー・モーニングライナー・イブニングライナーの全列車が、本形式に置き換えられた。形式名は、「原点回帰」の意味を込めて「AE 形」と命名された。成田スカイアクセス線経由のスカイライナーの最高速度となる 160km/h での運転に対応しており、印旛日本医大～空港第 2 ビル間では、国内在来線最高速度で走行している。車両デザインやロゴマークは、ファッションデザイナーの山本寛斎氏が担当し、ミュージックホーン・乗降中の BGM・車内アナウンスのチャイムは、向谷実氏が作曲した。エクステリアデザインは「風」、インテリアデザインは「凜」をテーマにデザインされた。ウインドブルーは、日本の伝統色である「藍色」を、山本氏がアレンジの上メタリック調とした。ウインドブルーは腰板部にも 2 本の帯を入れることで、よりスピード感を強調した。車両デザインは、AE100 形車両に試験的に塗装した上で決定した。ロゴマークも、従来から一新された。2010 年 9 月には「グッドデザイン賞」を、翌年 5 月には、鉄道友の会「ブルーリボン賞」を受賞した。

年始と、1 月の土休日に京成上野～京成成田間で運転される「シティライナー」にも、同形式が使用され、特別 HM を取り付けて走行する。



左：北総線内を走る AE 形 @北総線 東松戸

右：シティライナーとして走る AE 形 @京成佐倉～大佐倉

### 3000 形(2 代目)

営業運転開始…2003 年

編成数…8 両編成×13 本(7 次車を除く)

6 両編成×29 本

運用範囲…8 両編成：京成本線、押上線、東成田線、北総線、芝山鉄道線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～京急蒲田)、京急空港線

6 両編成：京成本線、千葉線、千原線、東成田線、芝山鉄道線

現在、在籍数が最多の形式。3200 形、3300 形、3500 形、3600 形などの置き換えを目的として導入された。新造は 2018 年度まで続き、北総鉄道(7500 形)、千葉ニュータウン鉄道(9200 形)、新京成電鉄(N800 形)にも同一設計の車両が導入された。3001 編成・3026 編成～3030 編成・3033 編成・3035 編成～3038 編成・3041 編成・3042 編成は 8 両編成、それ以外は 6 両編成。京成では初めて、3 色 LED 式の行先表示器を採用。車内には、LED 式の車内案内表示が設置された。現在は、行先表示器はフルカラーLED、車内案内表示は LCD に取替えられている。なお、3026 編成以降は、新製時から、この仕様となっている。車体は、京王 9000 系などと同様の、日車ブロック工法となっている。3002 編成には、架線検測装置が搭載され、架線検測に用いられている。





前頁左：6両編成 @大神宮下

前頁右：8両編成 @京成酒々井～大佐倉

### 3050形(2代目) アクセス線塗装

営業運転開始…2010年

編成数…8両編成×3本

運用範囲…京成本線(京成上野～京成高砂)、押上線、成田スカイアクセス線、北総線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～堀ノ内)、京急空港線、京急久里浜線(堀ノ内～京急久里浜)

2010年7月17日の、成田スカイアクセス線開業に伴い導入された形式。導入当初は、水色をメインとしたデザインだったが、3150形登場に伴い、2019年10月～12月にかけて、3052編成～3056編成が、オレンジ色を基調としたデザインに変更された。成田スカイアクセス線の「アクセス特急」をメインとする運用に充当されるが、ダイヤ乱れ時などは京成本線で運用されることもある。



左：旧塗装の3050形 @青砥



右：新塗装の3050形 @北総線 大町

### 3050形(2代目) 一般塗装

営業運転開始…2019年(車両そのものの営業運転開始は2010年)

編成数…8両編成×3本

運用範囲…京成本線、押上線、東成田線、北総線、芝山鉄道線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～京急蒲田)、京急空港線

2010年7月17日の、成田スカイアクセス線開業に伴って導入された形式。導入当初は、水色を基調としたデザインで、主に成田スカイアクセス線で運用されていたが、3150形登場に伴い、3051編成が2019年12月に、通常の3000形とほぼ同じ外観に変更され、現在は京成本線などで運用されている。その後、3052編成と3053編成も変更された。3150形の増備に伴い、現在はオレンジ色のアクセス線塗装となっている編成(上記)は順次、

通常塗装となる予定だ。

### 3150 形(2 代目)

営業運転開始…2019 年

編成数…8 両編成×4 本

運用範囲…京成本線(京成上野～京成高砂)、押上線、成田スカイアクセス線、北総線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～堀ノ内)、京急空港線、京急久里浜線(堀ノ内～京急久里浜)

2019 年 10 月 26 日のダイヤ改正に合わせてデビューした、京成電鉄の最新型車両。成田スカイアクセス線で主に運用されている。「受け継ぐ伝統と新たな価値の創造」を設計コンセプトに設計された。3000 形以来 16 年ぶりの完全新型通勤車両ということで、3000 形以前の車両と比べると大きく異なっている。Sic インバーター制御を採用し、車両側面の行先表示器は大型化。車内も、一部の座席をたたんでスーツケース置き場とすることが可能となったほか、フリースペースが増設され、車内には KEISEI FREE Wi-Fi が新製時から搭載された。座席の背もたれは大型化された。京成電鉄初の、2 画面 LCD が採用され、片方が停車駅や乗り換え案内用、もう片方が広告用となっている。



左：試乗会を行う 3150 形 @実靱



右：京成本線を回送列車として走る 3150 形 @菅野～京成八幡

### 3400 形

営業運転開始…1993 年

編成数…8 両編成×5 本

運用範囲…京成本線、押上線、東成田線、北総線、芝山鉄道線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～京急蒲田)、京急空港線

引退した初代 AE 形の走行機器を流用し、車体のみ新造された。3400 形が登場した頃、3700 形の増備が進められている状況であったが、わざわざ新形式の車両を用意した理由は、京成電鉄の厳しい経営状況にあった。当時の京成電鉄は、さまざまな理由が重なり、

経営危機に陥っていた(経営危機については後ほど)。スカイライナーに使用されていた初代 AE 形は、車体は老朽化が進んでいたものの、走行機器はまだまだ使える状態であったため、走行機器のみ、京急電鉄への直通運転のため配置を変更した上で流用、車体は新造という形で、新形式が登場したのだ。



### 3500 形

営業運転開始…1972 年

編成数…4 両編成×13 本(うち 4 両編成×1 本は芝山鉄道にリース中)

運用範囲…京成本線、金町線、千葉線、千原線、東成田線、芝山鉄道線

京成通勤車初のステンレス車かつ冷房車として、1972 年に登場。当時は、現在とは車体の形状などが大きく異なっていたが、1996 年から大柴車両にて更新工事が順次施行され、現在のようなスタイルとなった。また、先頭車の台車を前後で入れ替えることによって、先頭車運転台側をモーター付きの台車とすることによって、京急線への乗り入れに対応した。更新工事は、全編成を対象に行われる予定であったが、鉄材の腐食が予想以上に進んでおり、更新コストが高額となり、直接新型車両に置き換えたほうが得策であると判断されたため、更新工事は 3556 編成で打ち切られた。更新工事が行われなかった 3560 編成～3596 編成の 4 両編成×10 本は、未更新車のまま順次廃車となり、2017 年 2 月 25 日・26 日のさよなら運転をもって未更新車は全て引退した。更新車は、もうしばらく使用されるものと思われるが、2018 年 10 月に 3532 編成が、更新車初の廃車となっている。

基本編成は 4 両編成だが、編成の中間で 2 両ずつに分割可能なため、編成組み換えによって 6 両編成や 8 両編成でも運用できることから、現在も、4 両編成×4 本(うち 1 本は芝山鉄道にリース中)と 6 両編成×6 本で運用されている。以前は 8 両編成も組成されていたが、編成の中間に先頭車が来ることによってラッシュ時に混雑を助長してしまうという欠点があるため、順次 8 両固定編成の 3000 形に置き換えられ、4 両編成×2 本に分割、当時老朽化していた 3300 形や 3500 形未更新車の置き換えに使用された。最後まで 8 両編成として運行されていた 3532 編成+3536 編成が、3000 形 3030 編成の運用開始に伴い、2015 年 2 月中旬に 4 両ずつに分割され、8 両編成での運用は消滅した。余談だが、



この分割された4両編成×2本によって、最後まで残っていた3300形の2編成が置き換えられた。しかし、4・6・8両を自由に組成できるという特徴を生かし、車両不足時などには編成を組み替え、臨時で6両編成や8両編成が組成されることもある。以前は、都営浅草線や京急線への直通列車にも用いられていたが、6両編成の都営浅草線方面直通運用は消滅し、8両編成も、千葉ニュータウン鉄道9000形が2017年3月に引退したことによって、都営浅草線を走行するツーハンドルの車両が消滅したことから、同じくツーハンドルである京成3500形も、都営浅草線への直通列車には充当されず、京成本線の特急や快速などで運用されるため、現在は、都営浅草線方面には直通していない。過去には、未更新車が、先頭車運転台側が電動台車でないにも関わらず、京急線三崎口駅まで何度か入線している。また、更新車が、試運転列車として京急本線の金沢八景駅まで入線したこともある。2008年11月8日には、未更新車の3592編成が、「都営フェスタ'08 in 浅草線」へのアクセス列車として北総線の印西牧の原駅から西馬込駅まで運行され、通常未更新車が入線しない北総線内に入線したほか、都営浅草線内で通過運転を行い、✧快特停車駅と五反田に停車した。8両編成が臨時で組成される際には、通常4両編成や6両編成では設定されていない弱冷房車が、京成上野方から3両目に当たる車両に設定されることが多い。2020年8月1日には、「懐かしの京成電車ツアー」として、3500形が8両編成を組み、北総線や成田スカイアクセス線を走行した。



左：6両編成で京成本線を走る3500形 @国府台



右：臨時で8両編成を組成し、特急として走る3500形 @京成酒々井

### 3600形

営業運転開始…1982年

編成数…6両編成×1本

4両編成×1本

運用範囲…6両編成：京成本線、千葉線、千原線、東成田線、芝山鉄道線

4両編成：京成本線(宗吾参道～京成成田)、金町線、東成田線、芝山鉄道線

当初は6両固定編成×9本が導入されたが、後に輸送力増強を目的として8両編成×6

本と 6 両編成×1 本に組み替えられた。この 6 両編成×1 本(3668 編成)は、8 両編成化に際して余った先頭車 6 両(3668・3621・3608・3601・3628・3661)をつなぎ合わせたため、先頭車のみの 6 両編成となっている。この編成は、元は制御車であった 3668・3621・3628・3661 号車を電動車化したもので、他編成が界磁チョップ制御であるのに対し、この編成のみ VVVF インバーター制御となっている。その一方で、電動発電機と空気圧縮機は旧 3100 形・旧 3150 形の廃車発生品を使用しているという、世にも珍しい車両となっている。

3668 編成を除き、先頭車が制御電動車でないため、京急線には入線できず、過去に存在した 8 両編成も、羽田空港発着の列車には充当されなかった。3668 編成も、構造上は京急線に入線できるものの、6 両編成の京急線直通運用が存在しないため、営業での入線実績はない。しかし、同編成の中間 2 両を抜くことで、オール電動車 4 両編成を組成し、京急本線金沢八景駅近くにある総合車両製作所(旧：東急車輛)にて製造された京成電鉄の新車を、金沢八景から宗吾車両基地まで牽引するのに用いられたことがある。

登場当初はステンレスの車体にファイアーオレンジの帯が 1 本のみであったが、1995 年までに、すべての編成が赤と青の現行塗装に変更された。

長らく、8 両編成は優等列車、6 両編成は各駅停車を中心に活躍を続けてきたが、2017 年 2 月より廃車が発生。同年 2 月には 3618 編成と 3668 編成の中間 2 両(3608・3601)が廃車となり、3668 編成はオール電動車の 4 両編成となった。2018 年 10 月には 3648 編成が 6 両編成に短縮され、2019 年 2 月には 3678 編成と共に廃車された。同年 7 月には 3638 編成が 6 両編成に短縮され、10 月末には廃車された。2020 年 7 月には、3658 編成が廃車、3688 編成が 6 両編成に短縮されたことで、8 両編成の 3600 形は消滅するとともに、都営浅草線に直通することもなくなった。しかし、3688 編成は、6 両化と同時に登場時の塗装に復元された。



左：京急線内を走行する 3668 編成 @京急本線 京急富岡



右：通勤特急として走る 8 両時代の 3688 編成 @大神宮下

### 3700 形

営業運転開始…1991 年

編成数…8 両編成×14 本(うち 2 本は北総鉄道、1 本は千葉ニュータウン鉄道にリース中)、6 両編成×2 本

運用範囲…8 両編成：京成本線、押上線、東成田線、芝山鉄道線、北総線、都営浅草線、京急本線(泉岳寺～京急蒲田)、京急空港線

6 両編成：京成本線、千葉線、千原線、東成田線、芝山鉄道線

成田空港ターミナル直下乗り入れと、北総線との相互直通運転開始を機に導入された。初代 3000 形から初代 3150 形までの通称「赤電」や、京急電鉄から北総開発鉄道や千葉急行電鉄にリースされていた 1000 形(北総開発鉄道 7050 形、千葉急行電鉄 1000 形)を置き換えた。「メンテナンスの容易化」「省エネルギー化」「乗り心地の向上」「旅客サービスの向上」などをコンセプトにして設計された。扉上の車内案内表示器は、LED 式が採用されたが、2017 年度から 2019 年度にかけて、全車が LCD に交換された。車両の種別表示や行先表示も、登場時は字幕式であったが、2007 年以降、順次 3 色 LED に交換され、その後はさらに、フルカラーLED に交換されたことによって、2010 年の成田スカイアクセス線開業前に字幕式の車両は消滅、2012 年 12 月には 3 色 LED の車両も消滅し、すべての車両がフルカラーLED となった。これによって、京成からは 3 色 LED 表示の車両が完全に消滅し、すべての編成で色の不自由なく表示可能となった(ただし、直通車両を含めると、都営 5300 形や北総 7300 形などが、当時は 3 色 LED となっており、現在も、都営 5300 形は 3 色 LED 表示のままとなっている。)。2008 年～2009 年にかけて、成田スカイアクセス線での時速 120 キロ運転に対応するための工事が、6 両編成の 3828 編成と 3838 編成を除く全編成を対象に行われたが、現在は、成田スカイアクセス線での定期運用はなく、同線にはダイヤ乱れ時などのみ入線する。6 次車となる 3828 編成からは、大きなマイナーチェンジが行われたため、3818 編成以前と、3828 編成以降では、前面デザインなどが大きく異なっている。現在の運用範囲は、上記の通りだが、1995 年まで存在した京急久里浜線三崎口駅までの直通列車には、本形式が優先的に充当された。その後は、箱根駅伝開催に伴う臨時ダイヤ(京急蒲田駅付近の高架化に伴い 2012 年を最後に廃止)で京急川崎駅や、回送列車で神奈川新町駅まで入線した以外は、専ら京急線内では品川方面～羽田空港間のみでの運用となっているが、ダイヤ乱れ時には京急川崎駅や三崎口駅までの入線経験があり、直近では、2019 年 8 月 6 日の朝に発生した停電の影響で、終日にわたってダイヤが乱れた際に、本来なら 3050 形(当時は全車が成田スカイアクセス線用車両で、3150 形は運用開始前)が充当される 07K 運用の、1706K 列車(京成高砂始発三崎口行き)～2007K 列車(三崎口始発成田スカイアクセス線経由成田空港行き)に充当され、3708 編成が三崎口駅まで入線した。他社へのリースも行われており、3808 編成が 2003 年に北総鉄道にリースされ、同社の 7808 編成となり、3808 編成は京成から除籍された。3748



編成は 2015 年に北総鉄道にリースされ、同社の 7818 編成となり、最後の「赤電」車両として残っていた 7260 形を置き換えたが、現在は、2020 年 6 月に青砥駅構内で発生した脱線事故の当該車両となったため、休車状態となっている。3738 編成は 2017 年に千葉ニュータウン鉄道にリースされ、同社の 9800 形 9808 編成となり、最後まで残っていた 9000 形 9018 編成を置き換えた。3778 編成は 2018 年に北総鉄道にリースされ、同社の 7828 編成となった。



左：京急線内を快特で走る 3718 編成 @京急本線 新馬場

右：朝の快速特急で走る 3848 編成 @大神宮下

## 直通車両

都営 5300 形



5320 編成  
試運転@五反田

都営 5500 形



5509 編成  
普通 印旛日本医大行き@京成曳舟

京急 600 形



603 編成

快速 京成佐倉行き @ 八千代台

京急新 1000 形(アルミ車)



1049 編成

普通 三崎口行き @ 青砥 ~ 京成立石

京急新 1000 形(ステンレス車)



1145 編成

快特 三崎口行き @ 新馬場

京急新 1000 形(側面フィルム貼付)



1607 編成

普通 浦賀行き @ 品川 ~ 北品川

京急新 1000 形(全塗装車)



1201 編成

快特 三崎口行き @ 品川 ~ 北品川

京急 1500 形



1713 編成

快速 西馬込行き @ 大神宮下



北総 7300 形



7318 編成  
回送@勝田台

北総 7500 形



7503 編成  
普通 羽田空港行き@青砥～京成立石

北総 7800 形



7828 編成  
快特 印旛日本医大行き@平和島

北総 9100 形



9108 編成  
普通 羽田空港行き@青砥～京成立石

北総 9200 形



9201 編成  
回送@勝田台

北総 9800 形



9808 編成  
回送@新柴又



|                                                                                                                                          |                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>芝山鉄道 3500 形</p>  <p>3540 編成<br/>普通 京成高砂行き @ 京成高砂</p> | <p>新京成 8000 形</p>  <p>8514 編成<br/>普通 千葉中央行き @ 京成幕張本郷</p> |
| <p>新京成 8800 形</p>  <p>8803 編成<br/>松戸行き @ 京成津田沼</p>     | <p>新京成 N800 形</p>  <p>N828 編成<br/>松戸行き @ 京成津田沼</p>      |

## 他社局線との直通運転

### ①東京都交通局浅草線

1960 年 12 月 4 日の、都営浅草線 押上～浅草橋間の開業時より相互直通運転を開始した。日本初の地下鉄と郊外私鉄の相互直通運転である。当時、都営浅草線は線内に車庫がなかったため、京成押上線の向島駅(廃駅・現在の京成曳舟～八広間)付近に向島検修場が開設されたほか、高砂検車区(京成高砂駅付近)の一部を東京都に貸与していた。その後、1968 年 11 月 15 日の泉岳寺～西馬込間の開業に伴い、西馬込駅付近に馬込検修場・車両工場が完成したため、向島検修場は廃止され、高砂検車区の貸与も廃止された。現在、2020 年に開業 60 周年を迎えることや、同年に東京五輪・パラリンピックが開催される予定であった(新型コロナウイルス流行の影響で翌年に延期)ため、「浅草線リニューアル・プロジ

エクト」が行われ、車両の全車置き換え、押上を除く全駅へのホームドア設置、泉岳寺駅の大規模改造工事(JR 山手線・京浜東北線高輪ゲートウェイ駅の開業や京浜急行電鉄本社  
の移転に伴う周辺の再開発事業とも関連)などが行われる。

都営浅草線からは、5300 形と 5500 形の全編成が、京成線からは、3000 形、3050 形、3150 形、3400 形、3700 形の 8 両編成が乗り入れる。直通列車は 8 両編成で統一されている。京成中山駅と海神駅のホームが 6 両編成までの対応のため、浅草線と京成本線京成船橋方面の直通列車は、全て優等列車となっている。

## ②京浜急行電鉄

1968 年 6 月 21 日の、都営浅草線 大門～泉岳寺間と、京急本線 品川～泉岳寺間の延伸開業時より、京成電鉄～東京都交通局～京浜急行電鉄の 3 社間で直通運転を開始。直通当初は、京成車両と京急車両は都営線内までの直通、都営車両は京成・京急両線に直通となっていた。

京急線からは、600 形、新 1000 形、1500 形の 8 両編成が、京成線からは、3000 形、3050 形、3150 形、3400 形、3700 形の 8 両編成が乗り入れる。都営浅草線各駅のホーム有効長が 8 両編成のため、京急線内で 12 両編成の列車は、品川や神奈川新町などで増解結が行われる。6 両編成や 4 両編成の列車も、土休日深夜の 1 往復や、大晦日の終夜運転で泉岳寺駅まで乗り入れるほかは、品川駅で折り返しとなる。京急線内は、北品川駅・鮫洲駅・大森海岸駅など、普通車のみの停車駅の一部はホームが 6 両編成までの対応となっているため、数本存在する浅草線から直通の普通は、全て品川行きとなっている。

## ③北総鉄道 千葉ニュータウン鉄道

1991 年 3 月 31 日の、北総・公団線 新鎌ヶ谷～京成高砂間の延伸開業時より相互直通運転を開始。それまでは、新鎌ヶ谷駅から北初富駅経由で新京成線の松戸駅まで乗り入れていたが、延伸の 1 年後に新鎌ヶ谷～北初富間の連絡線を廃止、新京成線との直通運転も廃止された。小室～印旛日本医大間は、千葉ニュータウン鉄道が施設を保有している。また、北総線の線路を使用して、京成電鉄の「スカイライナー」と「アクセス特急」が運行されている。現在、京成電鉄から、北総鉄道に 3700 形を 3 編成、千葉ニュータウン鉄道に 3700 形を 1 編成リースしており、それぞれ 7800 形、9800 形として使用されている。

北総線からは、7300 形、7500 形、7800 形、9100 形、9200 形、9800 形が、京成線からは、3000 形、3050 形、3150 形、3400 形、3700 形の 8 両編成が乗り入れる。直通列車は全て 8 両編成で統一されている。

#### ④芝山鉄道

2002年10月27日の開業時より相互直通運転を開始。営業距離は2.2kmと短く、「日本一短い鉄道」として知られているが、すべての列車が京成線に乗り入れる。運行業務は京成電鉄に委託されており、京成電鉄の乗務員が芝山千代田駅まで乗務する。路線の大半が空港敷地内であることから、千葉県警の警察官が列車に乗車し、警備を行っている。Suica、PASMO等のICカードは一切使用できない。芝山町中心部、九十九里方面への延伸計画は存在するが、今のところ具体的な動きはない。芝山千代田駅前に早期延伸を求める看板が設置されていたこともあったが、現在は撤去されている。

京成電鉄から3500形1編成がリースされており、芝山鉄道3500形として運行されている。京成電鉄3500形と共通運用だが、編成の組み換えが行われ、6両編成や8両編成が組成されることは極めて少なく、現時点で、2019年12月17日～18日の2日間、6両編成の上野方4両となったのみである。



#### ⑤新京成電鉄

2006年12月10日のダイヤ改正より、京成千葉線 千葉中央駅までの直通を再開した。新京成の車両が千葉中央まで乗り入れるのみで、京成車両は松戸方面には乗り入れないが、京成津田沼駅5番線(新京成電鉄の管理)には入線する。8800形の直通対応車と、8000形・N800形の全編成が乗り入れる。

## 空港アクセスと京成電車

### 1. 幻となった新幹線計画

1966年(昭和41年)の、新東京国際空港(成田空港)建設の閣議決定に伴い、東京駅と空港を30分で結ぶ「成田新幹線」が計画された。しかし、沿線住民の反対や、用地取得が絶望的であったことから、計画は中断された。成田市内では既に高架橋やトンネル、成田空港直下では地下駅の一部が既に建設されていたが、これらは長らく放置されることとなる。

### 2. 新たなビジネスチャンス(?)

成田空港の建設が決定したが、成田空港は、都心からかなりの距離があるため、アクセスが課題となった。京成はこれに名乗りを上げ、1968(昭和43)年12月には現在の東成田線にあたる京成成田～成田空港(現：東成田)間の免許を申請し、翌年11月には免許を得ている。当初は、開港は1973(昭和48)年と予定され、1970(昭和45)年11月18日に着工した。しかし、当時は前述の成田新幹線が計画されていたため、京成は現在の空港ターミ



ナル直下への乗り入れは許されず、現在の東成田線東成田駅を成田空港駅として開業させた。1972(昭和 47)年 12 月には竣工している。

京成では、空港アクセスに専用車両を投入することとなり、AE 形(初代)の開発も進めた。1972(昭和 47)年 2 月には竣工し、本線上での試運転も開始された。

このほかにも、曲線部のカント修正や、京成上野駅の抜本的な改良工事、青砥駅周辺の改良工事と連続立体交差事業などが行われ、空港アクセスに万全の体制を整えた。

### **3. 紆余曲折、立ちはだかる壁**

そんな京成であったが、空港建設には様々な苦難を抱え、建設は順調に進まなかった。空港反対派によって、管制塔が占領されるなどといった事件も発生した。

空港アクセス用に新造した AE 形も、空港がなかなか開港しないことから、当時、京成上野～京成成田間で、赤電車両によって運行されていた座席指定特急「開運号」の代わりとして、1973(昭和 47)年 12 月 30 日から、京成上野～京成成田間の座席指定特急として運行を開始した。

空港建設反対派の動きは、京成電鉄にも大きな影響を与えた。妨害事件も発生し、空港開港間際の 1978(昭和 52)年 5 月 5 日には、京成電鉄津田沼検車区宗吾支区(現：宗吾車両基地)に留置されていた初代 AE 形が放火され、6 両×3 編成が被害に遭った。このうち 1 両は、現地にて解体廃車された。その他の車両も損傷が激しく、東急車輛製造(現在の総合車両製作所横浜事業所、京急本線金沢八景駅付近)にて復旧することとなり、赤電車両に牽引され、宗吾参道と京急本線金沢八景駅との間を回送された。

### **4. 空港新線の開業**

成田空港駅の竣工から 5 年が経った 1978(昭和 52)年 5 月 21 日、ようやく京成成田～成田空港間の開業を迎えた。この日から、初代 AE 形も本業の空港特急の運用に就いたが、この後も、空港反対派による妨害事件は何度か発生した。1980(昭和 55)年 3 月 31 日には、京成最後の釣掛駆動の通勤車であった 510 形が引退した。これに合わせて、同年 3 月 30 日には、さよならイベントが企画されていた。しかし、その日は空港反対派による大規模な集会在予定されており、成田周辺が特別警戒区域に指定されたことから、安全上の理由で、イベントは全て中止となった。

何とか開業した空港新線であったが、当時の成田空港駅は、ターミナルビルからは距離があり、バス連絡となっていた。それに対して、高速バスは、T-CAT(東京シティエターミナルの略、東京メトロ半蔵門線水天宮前駅付近)にて搭乗手続きが可能※で、乗り換えもない。そのため、利用は低迷していた。

※T-CAT での搭乗手続きは、2001 年 9 月 11 日のアメリカ同時多発テロ事件を受けて、2002 年 12 月 31 日までに順次終了した。

## 5. どん底に行く

1969(昭和 44)年の、営団地下鉄(現：東京メトロ)東西線西船橋延伸、1972(昭和 47)年の総武快速線東京～津田沼間の開業(総武本線錦糸町～津田沼間の複々線化)によって、京成電鉄は、都心方面への乗客を奪われることとなった。そのため、京成電鉄は、兼業部門に利益を求めるようになり、沿線から離れた東北や北海道での土地開発、いわき貨物自動車や日本陸運(後の「みちのく急送」)などの系列化、南部縦貫鉄道(青森県の七戸駅と野辺地駅を結んでいた地方私鉄、1997 年に廃線)への資本参加などをしていった。

また、新線建設を目的とした会社に相次いで出資した。具体的には、北総開発鉄道(現：北総鉄道)、千葉急行電鉄(現解散、現在の京成千原線にあたる区間を運営)、東葉高速鉄道などであった。

また、成田空港輸送に備えた空港新線の建設、京成上野駅の抜本的な改良など、大規模な設備投資も行った。しかし、空港の開港は当初の計画よりも 6 年余り遅れることとなった。空港反対派による被害も生じた。

そんな中、1970(昭和 44)年にはオイルショックが発生。1977(昭和 52)年度決算ではついに無配に転落した。空港関連の影響もあるが、積極的な土地投資が裏目に出てしまったのだ。1983(昭和 58)年度下半期には、累積赤字が 281 億円まで達した。この頃は、京成線の廃止まで検討されていた。

1980(昭和 55)年 10 月には、経営再建計画を策定。徹底した合理化、土浦や大森などの京成百貨店の経営譲渡(後に完全に閉店)、千葉県習志野市に存在した谷津遊園の閉園、津田沼車両工場跡地の売却、日本民営鉄道協会からの脱退(のちに復帰)といった経営再建策が実行された。労働組合によるストライキが頻発することなどもあったが、傘下のオリエンタルランドが東京ディズニーリゾートの誘致に成功したことなどから、1989(昭和 64)年には累積赤字を解消、配当も復活し、ようやく経営危機からの脱出を果たした。この経営危機によって、黒字経営であったにも関わらず閉園となった谷津遊園だが、実質的にはその後開園した東京ディズニーリゾートへの発展的解消で、当時の従業員の多くは東京ディズニーリゾートに移籍している。日本初のコークスクリュー(360 度回転するジェットコースター)を含む 2 機のローラーコースターは、北海道虻田郡留寿都村のルスツリゾートに売却された。施設内のバラ園は、習志野市営の谷津バラ園として現在も営業しており、管理運営は、千葉県八千代市内の京成電鉄の子会社である京成バラ園芸が行っている。

1985(昭和 60)年 10 月 19 日のダイヤ改正では、朝ラッシュ時に通勤特急が新設された。これは、京成成田方面から京成本線で都心へ通勤する乗客が、京成船橋駅で下車し、JR 総武快速線へと乗り換えてしまうことに歯止めをかけるものであった。このような乗客が、京成船橋駅で下車した後に、駅前の「開かずの踏切」に足を止められ、JR 船橋駅までぞろぞろと歩く様子は、首都圏通勤の名物となってしまうていた。船橋駅で JR 総武快速線に乗り換えた方が速く都心まで出られるためである。新三河島→日暮里間であった京成本線の最混雑区間も、大神宮下→京成船橋駅間へと変わっていた。同じように、時間のかか

る私鉄路線から、所要時間の短い JR 路線へと乗り換えてしまう現象は、山陽電鉄本線の山陽明石駅と JR 山陽本線の明石駅の間でも見られ、「東の京成船橋、西の山陽明石」と言われるほどであった。このほか、京急本線と JR 各線の横浜駅でも、同じような状況であった。このような状況を打開するために登場したのが、通勤特急であった。この種別、朝のラッシュ時に京成立石駅を通過したことは特筆に値する。当時の京成立石駅は、青砥駅や京成高砂駅よりも乗降客数が多かった。現在でも、普通のみが停車する駅では乗降客数が最も多い。そのような駅を、朝のラッシュ時に通過したのだ。しかし、この改正は成功となる。京成船橋駅での乗客の下車に歯止めがかかっただけでなく、都営浅草線の乗客増にも直結したのであった。このほか、この改正では、谷津駅が特急停車駅から除外された。また、朝ラッシュ時に通勤ライナーとして、初代 AE 車を使用した京成上野行きの有料特急「モーニングライナー」が運行を開始した。

## 6. 新たな鉄道構想

1982 年、新東京国際空港アクセス関連高速鉄道調査委員会が、成田空港へのアクセスルートとして、

- ・ A 案 成田新幹線計画ルートの再整備
- ・ B 案 北総線を延伸(現在の成田スカイアクセス線ルートの原型)
- ・ C 案 JR 成田線を分岐して成田空港へ直結

の 3 案を答申し、1984 年、運輸省は、B 案を推進すると決定した。しかし、成田アクセス鉄道問題は解決に向けての動きが遅滞していたため、1987 年当時の運輸大臣であった石原慎太郎氏が、C 案を指示して事業化され、一部区間では成田新幹線のために造られた構造物や、建設予定地として確保されていた土地を利用し、1991 年に京成本線の駒井野信号場(京成成田～旧成田空港駅間)～成田空港駅間と、JR 成田線の空港支線(成田～久住間で分岐し成田空港駅へ)が開業し、空港直下への乗り入れがはじまった。



初代成田エクスプレスの 253 系  
(Wikipedia より)

## 7. ついに直下へ、新線開業ラッシュ

前述の通り、1991(平成 3)年 3 月 19 日、駒井野信号場～成田空港間が開業し、念願の空港ターミナル直下への乗り入れを果たした。元の成田空港駅は東成田駅に改称され、2 面 4 線あったホームのうち 1 面 2 線は休止となった。この 1 面 2 線は、夜間の車両停泊に使用されているほか、イベント等で何度か公開されているが、駅名標は成田空港のままとなっている。1992 年には、空港第 2 ビル駅も開業した。

JR 成田線という強力なライバルが出現したことに伴い、これに対応するため、スカイ



ライナーの全列車日暮里停車と共に、増発が行われた。また、特急の停車駅が削減され、京成小岩駅と東中山駅が通過となった。しかし、中山競馬場の最寄り駅を JR 武蔵野線船橋法典駅に奪われた現在でも、年末の有馬記念をはじめとする中山競馬開催日には、特急が東中山駅に臨時停車することもある。特急の本数も、40 分毎から 20 分毎に倍増となった。特急が 20 分毎に成田空港を発着するダイヤは、以後、約 28 年にわたって続く。

そして、空港ターミナルビル直下乗り入れから 8 日後の、1991(平成 3)年 3 月 31 日には、北総開発鉄道北総・公団線(現：北総鉄道北総線)が、第 2 期線である新鎌ヶ谷～京成高砂間を開業させ、京成電鉄との相互直通運転を開始することとなった。この北総・公団線は、後に成田・羽田の両空港へのアクセスを担う重要な路線となる。これと同時に、3700 形車両が登場し、京成電鉄の車両の冷房化率は 100%を達成した。北総側でも、7300 形や 7150 形が営業運転を開始した。千葉ニュータウンから都心までの直通手段が整備されたことから、暫定的な都心アクセスルートであった北総開発鉄道からの新京成線松戸駅までの乗り入れは翌年廃止された。また、この改正で、定期列車による京成車の京急線三崎口駅乗り入れが開始された。

翌年 1992(平成 4)年 4 月 1 日には、千葉急行電鉄(現解散)の千葉中央～大森台駅間が開通し、相互直通運転が開始された。千葉急行電鉄は、1995(平成 7)年には大森台～ちはら台駅間が延伸開業している。また、同年 7 月 17 日には、京成本線宗吾参道駅付近が新ルートに切り替わった。



千葉急行 3050 形(Wikipedia より)

1993(平成 5)年 4 月 1 日改正では、羽田空港沖合展開事業の進展に伴い、京急空港線の穴守稲荷～羽田(現：天空橋)間が延伸開業した。これに伴い、従来は千葉ニュータウン中央～京急川崎間で運行されていた京急線内急行の列車が、羽田行きへと変更された。しかし、当時の羽田駅は暫定開業で、ホーム有効長が 6 両分であったため、当時、8 両編成と 4 両編成しか所有していなかった北総車両と公団車両は、この系統に一切充当できなくなったため、押上・泉岳寺～西馬込間の折り返し運用に充当されているほかは、日中は西白井や新町に留置されていた。これにより、当時の北総開発鉄道では、日中時間帯に自社の車両が一切走らないという、大変珍しい状況となっていた。

1994(平成 6)年 4 月 1 日には、京成本線の宗吾参道～京成成田間に、公津の杜駅が開業した。また、土曜日が休日ダイヤとなった。

1995(平成 7)年 4 月 1 日には、北総開発鉄道が千葉ニュータウン中央駅から印西牧の原駅まで、千葉急行電鉄が大森台駅からちはら台駅までそれぞれ延伸開業した。京急線内では、品川～横浜間で快速特急の 120 km/h 運転が開始された。また、京急空港線が 8 両編成に対応し、北総車による羽田乗り入れが開始された。京成車は、三崎口駅までの乗り入れが廃止となり、乗り入れ区間が京急川崎駅までに短縮された。

1996(平成 8)年 7 月 20 日には、同年 4 月 30 日に、東京メトロ東西線を延伸する形で西船橋～東葉勝田台間が開業した東葉高速線に対抗するため、主に朝ラッシュ時のスピードアップが行われた。主にダイヤ面での工夫により、朝ラッシュ時の上り通勤特急は、最高速度を上げることなく、約 5 分のスピードアップが実現した。また、ユーカリが丘駅の上り線に待避線が設置され、朝ラッシュ時の追い抜きに使用された。京成佐倉駅から東中山駅まで運行されていた急行列車は廃止となった。日中の金町線列車は、従来は押上～京成金町間で運行されていたが、京成高砂～京成金町間のみの線内折り返しに変更された。京急側では、夏季の特別ダイヤが廃止となったほか、京急久里浜～三崎口間で快速特急が各駅に停車するようになった。



左：東成田駅の旧ホーム

右：東成田駅に残る「なりたこうこう」の駅名標

## 8. 新型車両

散々なスタートとなった京成スカイライナーだが、日暮里駅や京成成田駅への停車などの誘客施策によって、徐々に需要を獲得していった。ターミナル直下乗り入れに先立ち、前年の 1990(平成 2)年 6 月 19 日には、2 代目スカイライナー車両となる AE100 形が登場し、営業運転を開始している。従来より運行されてきた初



代 AE 形も、6 両編成 7 本から 8 両編成 5 本に組み替えられ、同年 7 月 7 日より全てのスカイライナーが 8 両編成で運行されている。この組み替えによって 2 編成減少する分を補うために製造された AE100 形だが、その後も増備が進められ、初代 AE 形は 1993(平成 5)年 5 月 21 日を以って営業運転を終了、6 月 27 日には「さよなら運転」が行われた。初代空港アクセス特急としての功績は大きく、AE61 号車は、宗吾車両基地にて静態保存されている。また、AE 形の足回りを利用し、通勤型車両の 3400 形 8 両編成×5 本が新造されており、こちらは今でも現役で、京成本線の特急や快速特急、都営浅草線や京急線へ

の直通列車として幅広く使用されている。

1994(平成6)年11月22日には、スカイライナーの利用客数が5000万人を突破した。

## 9. 空港アクセスの発展

成田空港ターミナル直下への乗り入れを果たし、成田空港輸送の需要も増加している京成電鉄に、新たな空港アクセスの使命が科される。1998年11月8日、京急空港線の羽田(延伸と同時に天空橋に改称)～羽田空港(現：羽田空港第1・第2ターミナル)間が延伸開業、羽田空港への乗り入れを果たした。これまでの京急空港線は、羽田(現：天空橋)止まりで、そこから空港に行くには東京モノレールを2駅間(当時、羽田空港第3ビル駅は未開業)利用しなくてはならなかった。これにより、羽田空港～成田空港が1本の線路で結ばれることとなり、日本初の空港間直通特急となる「エアポート快速特急」が80分間隔で運行を開始した。このほか、羽田空港～青砥または京成高砂間で「エアポート特急」が、同じく80分間隔で運行を開始した。また、本線と空港線の分岐駅となる京急蒲田駅が快特停車駅となった。「エアポート快特」「エアポート特急」の運行系統は、このようなものであった。

エアポート快速特急

●羽田空港～成田空港間の運行で、停車駅は、羽田空港・京急蒲田・品川・泉岳寺・三田・新橋・日本橋・東日本橋・浅草・押上・青砥・京成高砂・京成八幡・京成船橋・京成津田沼・八千代台・勝田台・京成佐倉・京成成田・空港第2ビル・成田空港

●京急線内と都営浅草線内は新種別のエアポート快特、京成線内は当時の特急と同様の停車駅(現在の特急とは異なり、京成佐倉～京成成田間はノンストップ)であるエアポート特急として運行

エアポート特急

●羽田空港～青砥または京成高砂間の運行で、停車駅は、羽田空港～京急蒲田間の各駅・平和島・青物横丁・品川・泉岳寺・三田・新橋・日本橋・東日本橋・浅草・押上・青砥・京成高砂

●全区間でエアポート特急として運行、両方向ともに平和島にて快速特急(横浜方面発着列車)を退避、青砥または京成高砂にて、京成上野～成田空港間のエアポート特急と接続

どちらも日中のみの運行で、現在と比べるとまだまだ本数は少なかった。京急線内～都営浅草線内は、従来羽田(現：天空橋)～押上間で運行していたものを格上げ、京成線内は、従来京成上野～成田空港間で運行していた特急のうち、80分に1本のみ羽田空港～成田空港間の運転とし、京成上野～青砥間で特急の本数が減少する分は、区間列車の新設で補った。

そしてこの列車たち、一見単純そうだが、ダイヤ面からして見ると大変な問題児であった。それは、他列車への影響だ。単純に羽田空港～成田空港や青砥、京成高砂間を往復しているだけならそれでよいのだが、世の中そんなに甘くない。成田空港駅に到着した羽田



空港からの列車は、諸事情で京成上野行きとして折り返さざるを得なかったため、エアポート快速特急に充当された京急車や都営車が、京成上野駅に入線することとなった。しかし、このまま放っておくと、京成本線を往復し続けることになってしまうため、京成上野駅にて京成本線の普通列車と車両交換を行い、その後京成高砂でもさらに車両交換を行うことによって高砂検車区に入庫させた。羽田空港側でも、羽田空港に到着したエアポート快速特急やエアポート特急は、羽田空港～京成成田間の急行として折り返すこととなった。また、羽田空港～北総線方面で運行されていた列車のうち 40 分に 1 本が京急川崎発着となってしまった。空港直通特急の運転と引き換えに、さまざまなものが失われている感が否めない改正であった。

また、京急線内と浅草線内だけでなく、京成線内でも、種別に飛行機マークの使用を開始した。対象列車は、以下の通りであった。

- ①羽田空港～成田空港間の特急
- ②京成上野～成田空港間の特急
- ③青砥で②に接続する、羽田空港～青砥または京成高砂間の特急
- ④青砥で①に接続する、京成上野～青砥または京成高砂間の特急

上記の列車は、京成線内を「✂特急」として運行した。これにより、京成上野行きの特急列車の大半が、✂特急としての運行となったため、飛行機マークのつかない「特急 上野行き」が平日 2 本のみとなった。この「✂特急」だが、京急線内や浅草線内とは異なり、飛行機マークはただの飾りのような存在で、「とっきゅう」と読んでいた。

このほか、押上線内の特急停車駅から京成曳舟駅と京成立石駅が外されたことに伴い、通勤特急が特急に統合された。なお、通勤特急は、1991(平成 3)年 3 月 19 日のダイヤ改正で京成小岩駅と東中山駅が特急停車駅から外された時点で、特急との停車駅の違いは押上線内のみとなっていた。また、日中に運行されていた押上折り返しの都営浅草線列車が、京成高砂まで延長された。京成線内の種別は、✂特急(前述の羽田空港直通特急)または急行であった。

## **10. 小改良**

1999(平成 11)年 1 月 15 日のダイヤ改正では、早朝に、✂快速特急の泉岳寺始発羽田空港行きの列車が登場した。快特としなかったのは、当時の空港線内には快速特急が設定されていなかったため。同年 7 月 31 日の改正では、京急線内で日中の特急が全て快特に格上げされた。これにより、羽田空港～青砥または京成高砂間の✂特急も、全て✂快特に格上げされ、✂特急は、京急線内と浅草線内では、1 年足らずで消滅した。

この改正で、「快速特急」は、種別名を正式に「快特」へと変更された。「✂快速特急」も、同様に「✂快特」に変更された。また、平日朝ラッシュ時に運行されていた「通勤快特」は、始発駅から金沢文庫までは特急、金沢文庫以北は快特としての運行に改められた。

また、車両運用の面では、京成車と北総車の神奈川県内への乗り入れ運用が廃止され、

毎年 1 月 3 日の箱根駅伝臨時ダイヤ(2012 年の京急蒲田駅付近の高架化完成に伴い終了)やダイヤ乱れ時を除き、神奈川県内には乗り入れなくなった(京成車は 2018 年に復活)。

## **11. 空港間直通特急、縮小**

21 世紀に入り、2000(平成 12)年 7 月 31 日には、北総開発鉄道(現：北総鉄道)の印西牧の原～印旛日本医大間が延伸開業した。

2001(平成 13)年 9 月 15 日には、京成押上線八広(工事開始時の駅名は荒川駅)～四ツ木間の荒川橋梁の掛け替えと、八広～四ツ木間の高架化完成と共に、京成押上線八広駅の待避線が完成し、ダイヤ改正が行われた。この改正と同時に、京急線内では、京急車に限り、都営浅草線直通快特の 120 km/h 運転が、品川～横浜間で開始された。

2002(平成 14)年 10 月 12 日には、京急蒲田駅構内の配線改良工事の完成と、同年 10 月 27 日に予定されていた、芝山鉄道線開業に伴うダイヤ改正が行われた。この改正は、各社共に非常に大規模な改正となった。大きな改正点は以下の通り

- 特急、急行、普通の 3 種別で運行されていた京成線だが、これを特急、通勤特急、快速(→快速を含む)、普通の 5 種別体制となった。

- 新設(厳密には復活)された通勤特急は、京成上野または押上～勝田台間は特急停車駅、勝田台～成田空港・芝山千代田間は各駅に停車

- 快速の停車駅は、本線の京成津田沼以西が京成上野・日暮里・青砥・京成高砂・京成小岩・東中山・京成船橋・船橋競馬場・京成津田沼、押上線が押上・青砥のみで、京成津田沼以东は各駅に停車。従来の急行の停車駅から、町屋・千住大橋・堀切菖蒲園・国府台・市川真間・谷津を抜いたものと同様

- 京成線内の急行は、押上～京成高砂間を除いて廃止

- 日中の空港間直通特急は消滅

- 日中時間帯に運行される快速羽田空港行きのうち 40 分に 1 本は、→快速(エアポート快速)として運転、都営浅草線内→快特運転

- 芝山鉄道線の開業に伴う改正も行われた。なお、芝山鉄道線開業までの間は、芝山千代田発着の全ての列車を東成田発着として運行した。

- 京急 2100 形が 10 編成出揃ったことを受け、品川～横浜方面で運行されていた日中の快特は、全て泉岳寺発着に変更となり、西馬込発着の都営浅草線列車との接続が図られた。しかし、現在も、京急線内でダイヤ乱れが発生している際は、品川～泉岳寺間がしばしば運休となる。

- 京急蒲田駅の配線改良工事の完成に伴い、羽田空港～横浜方面を直通する列車が大幅に増発。

種別の再編が行われ、急行が一部区間を除いて廃止、その代わりに快速が新設された。また、通勤特急が復活したが、以前の通勤特急が特急よりも停車駅の少ないものであったのに対して、こちらは特急よりも停車駅が多いものとなった。当時の特急との違いは、志

津～京成臼井間と大佐倉～公津の杜間の各駅に停車する点である。

1998年に華々しく運行を開始した空港間直通特急は、京成線内の種別を快速(一部は➡快速)に変更し、運行区間も京成成田駅折返しに短縮された。両空港間を鉄道で直通する乗客は少なかったことや、この空港間直通特急がために、運用が非常に複雑なものとなっていたことが原因であろう。しかし、従来、羽田空港～成田空港間で運行されていた列車のみ、京急側の要望※でそのまま成田空港行きとして残された。なお、羽田空港～青砥または京成高砂間で運行されていた列車は、京成成田駅まで運行区間が延長となった。羽田空港～京成成田または東成田間で運行されていた急行列車は、快速に変更の上、全て羽田空港～京成成田間の運行となった。一部列車が羽田空港発着となっていた日中の京成本線の特急は、全ての列車が京成上野～成田空港間の運行となった。これにより、日中の京成本線の優等列車は、京成上野～成田空港間の特急と、羽田空港～京成成田(一部は成田空港)間の快速がそれぞれ毎時3本となった。

芝山鉄道線は、朝夕のラッシュ時には京成上野や押上方面発着の列車が運行されるものの、日中は全て京成成田～芝山千代田間の40分毎の普通による折返し運転となった。

この改正で、京急車・都営車の京成上野乗り入れ、都営車の東成田乗り入れが消滅した。

また、朝ラッシュ時の京成本線のダイヤパターンが大幅に改められ、全体的に増発となった。このパターンは、現在に至るまで続いている。

※…京急線内からの成田空港直通をアピールしたいという理由、ただそれだけ。「成田空港方面佐倉」なんていう方向幕を使用していたのも、おそらく同じ理由

## 12. 3000形の登場

2003(平成15)年2月1日、新型通勤車両となる3000形が営業運転を開始した。この車両は、従来車と大きく異なり、前面の貫通扉に種別を表示するという伝統的なスタイルがなくなった。また、京成車としてはじめて、種別・行先表示器に3色LEDを採用した。

3000形は、この後、2019年2月まで増備が続けられ、成田スカイアクセス線向けの3050形(3000形7次車)、北総鉄道7500形、新京成電鉄N800形、千葉ニュータウン鉄道9200形と、京成グループ各社で同一設計の車両が導入されている。

2003(平成15)年7月19日のダイヤ改正では、早朝の下り2本を除いて、スカイライナーが京成成田駅に全列車停車するようになった。また、日中の品川方面～羽田空港間の列車の種別が変更され、京成本線直通列車は快特または➡快特、北総線直通列車は急行に統一された。





### 13. エアポート(?) 快特

2004(平成 16)年 10 月 30 日、羽田空港第 2 旅客ターミナル供用開始に伴うダイヤ改正が行われた。駅の新設は東京モノレールのみで、京急では実施されなかった(駅ホームの終端寄りの改札が第 2 ターミナル、品川寄りの改札が第 1 ターミナルへの出口となっている)が、平日夜間に羽田空港から京成本線へ向かう✕快特が、6 本新設された。しかし、この✕快特は、日中のものとは明らかに性格が異なり、京急線内の種別は急行で、京成側の終着駅も列車によって異なっていた。これは、空港アクセスというよりも、あくまでも都心～京成本線方面の速達化を目的とした列車で、東京メトロ東西線・東葉高速線と競合する日本橋～勝田台間 45 分での運行をアピールするためのものであった。

このほか、早朝に宗吾参道始発羽田空港行きで、押上から先は✕快特となる列車が新設された。

この直後の同年 11 月 27 日には、京成本線の船橋市内連続立体交差事業の進捗に伴い、事業区間の上り線が高架となった。

同年 7 月 1 日には、北総開発鉄道株式会社が北総鉄道株式会社に商号を変更、路線名も北総・公団線から北総線に変更された。



柴又駅に残る「北総・公団線」の名残

### 14. 開かずの踏切対策、新たな直通運転

2006(平成 18)年 11 月 25 日、船橋市内連続立体交差事業の進捗に伴い、下り線もついに高架となった。これにより、京成船橋駅と大神宮下駅が高架駅となり、京成船橋駅前の「開かずの踏切」を含む、多数の踏切が廃止された。このほか踏切関連では、「開かずの踏切」となっている高架化前の京成船橋駅前の踏切や、京成高砂～京成小岩間の高砂 1 号踏切・2 号踏切では、手動でロープを昇開させる方式の踏切(ワイヤー式第 1 種乙踏切)が採用されていた。しかし、京成船橋駅前の踏切は、上り線高架化に合わせて一般的な遮断機に変更され、その後の下り線高架化で踏切そのものが消滅した。高砂 1 号踏切や 2 号踏切も、2005(平成 17)年 3 月に、同様の方式を採用していた東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の踏切で発生した死亡事故を受けて、一般的な自動踏切に変更された。

京成船橋駅付近の完全高架化直後の 12 月 10 日、比較的大規模なダイヤ改正が行われた。新京成線～京成千葉線の直通運転が日中に限って再開され、松戸～京成津田沼～千葉中央間を 20 分毎に運行している。この直通運転は、新京成車両の京成線への片乗り入力で、京成車の新京成線内への乗り入れはない(新京成所有の京成津田沼駅 5 番線までは乗り入れるが)。



京成船橋駅の高架ホーム

本線系統では、新種別「快特」が設定された。従来の特急の停車駅と同様で、当面の間は朝夕のみ運行された。特急は、京成佐倉～京成成田間が各駅停車となった。そのため、羽田空港～京成成田間の快速は、日中は京成佐倉発着に短縮された。また、京急車と都営車の成田空港乗り入れが消滅、京成成田までの乗り入れも大幅に減少した。その翌年 2007(平成 19)年には、京急車の京成成田乗り入れが廃止となり、京成佐倉(回送で宗吾参道)までの乗り入れとなった。その一方で、印旛日本医大延伸開業と共に消滅していた京成車の北総線乗り入れが復活した。

また、高架化された京成船橋駅に、朝の下り 2 本を除くすべてのスカイライナーが停車を開始した。

2007(平成 19)年 3 月 18 日には、IC カード「PASMO」を導入開始、同時に「Suica」との相互利用も開始した。

同年 7 月 31 日には、スカイライナーの利用客数が累計 1 億人に到達した。

## **15. 新ルートの開拓**

京成電鉄において大規模なダイヤ改正が行われていた 2002(平成 14)年、新たな新線計画がスタートしようとしていた。以前議論されたものの動きが停滞していた、北総線を、一部区間では成田新幹線のために造られた路盤を活用し、成田空港まで延伸するルートだ。同年 7 月 5 日、成田スカイアクセス線にあたる路線の鉄道事業計画が認可された。そして、2006(平成 18)年 2 月 4 日、ついに着工した。

## **16. 創立 100 周年 新時代へ向けて**

2009(平成 21)年 2 月 14 日の改正では、北総線内で特急と急行が、新規に東松戸駅に停車を開始した。

同年 5 月 9 日、ついに、3 代目のスカイライナー車両となる AE 形(2 代目)が、日本車両(豊川)から京葉臨海鉄道千葉貨物駅まで甲種輸送された。その後、陸送で北総鉄道印旛車両基地に搬入、3600 形 3668 編成による牽引で宗吾車両基地まで回送されている。

2008(平成 20)年 4 月 9 日には、東京都千代田区にある帝国ホテルにて、上戸彩をゲストに迎えて新 AE 形車両の公式発表会が行われた。

2009 年 6 月 30 日、京成電鉄は創立 100 周年を迎えた。これを記念して、3300 形のうち 3 編成が、青電、赤電、ファイアーオレンジ塗装にそれぞれ塗り替えられた。特に青電車両は、京成上野始発京成金町行き(金町線内は各駅に停車)の臨時特急「創立 100 周年記念列車」で使用された。

同年 8 月 27 日には、AE 形が初の本線試運転を、八千代台～東成田間にて実施した。9 月には、成田スカイアクセス線経由の一般列車「アクセス特急」向けの通勤車両、3050 形(3000 形 7 次車)も、3600 形 3668 編成による牽引でお目見えし、翌年 1 月には初の本線試運転を八千代台～東成田間で実施した。

同年 10 月 3 日には、日暮里駅の下り線が高架化され、京成上野行きは従来通り地上ホーム、成田空港方面行きが 3 階の高架ホームとなった。成田空港方面のホームは、有料列車専用の 1 番線と、その他の一般列車用の 2 番線に分離された。

同年 12 月には、成田新高速鉄道の愛称が、「成田スカイアクセス」と決定した。

2010(平成 15)年 3 月、ついに成田スカイアクセス線の習熟試運転が開始された。



左：日暮里駅の新下り線ホーム



右：京成 3300 形リバイバルカラー車両

## 17. あと少し

成田スカイアクセス線や、新型車両の試運転も開始され、本格的に開業を控えた 2010 年 5 月 16 日、京急線京急蒲田駅付近の連続立体交差事業進捗に伴うダイヤ改正が行われた。この改正では、京急本線の平和島～六郷土手間と、京急空港線の大鳥居～京急蒲田間の上り線が高架化された。京急線内では、従来は羽田空港～品川方面のみで運行されていた急行が、羽田空港～新逗子(現：逗子・葉山)間でも運行を開始し、横浜方面との利便性を図ると共に、名称が「**→**急行(エアポート急行)」に変更された。日中は、羽田空港～新逗子(現：逗子・葉山)間に毎時 3 本設定された。また、京急川崎駅での日中の羽田空港方面列車と品川方面列車の増解結は廃止された。また、快特が金沢八景駅への停車を開始した。この改正より、**→**快特が京急蒲田駅を通過するようになったが、これについて、同駅の高架化工事の費用の一部を負担した大田区から反対運動が起こされ、話題となった。京成側では、日中の押上線急行が西馬込発着に統一されたほか、土休日夜に京急車の京成成田行きが 2 本設定され、このうち 1 本は京成線内で快特運転を行った。定期列車における京急車の京成線内快特運転は、後にも先にもこの列車が唯一となっている。

なお、この 2 か月後には、成田スカイアクセス線開業に伴うダイヤ改正が待ち受けているわけであるが、この改正は、京成側、京急側双方において、今後の空港アクセスを見据えた重要な改正であった。

京成側では、この改正のタイミングで、成田スカイアクセス線の試運転列車のダイヤを



盛り込んだものとして改正した。京急側では、同年 10 月の羽田空港国際線ターミナル駅開業に対応したダイヤとして改正した(開業までは全列車通過扱い)。そして、両社とも、社運を賭けたビックイベントに向けて、準備を進めていくのであった。

同年 7 月 5 日には、京成側でダイヤ改正が行われた。この改正は、従来朝夕のみ京成上野まで直通していた金町線を、新設された 5 番線を使用した終日線内折り返し運転に変更し、日中を中心に増発を行うためであった。これにより、成田スカイアクセス線列車が走行する余裕を確保した。京成本線側は、京成金町発着の列車が京成高砂発着となるのみで、それ以外の列車には変更はなかった。



高架化工事中の京急蒲田駅周辺(railf.jp より)

そして、ついにこの日がやってくるのであった。

## **18. 成田スカイアクセス線開業、京成新時代の幕開け**

2010 年 7 月 17 日、ついに、成田スカイアクセス線(成田空港線)が開業した。

これに伴い、スカイライナーは、全列車が AE 形を使用する成田スカイアクセス線経由の列車となり、印旛日本医大～空港第 2 ビル間では在来線最速の時速 160 km で走行し、日暮里～空港第 2 ビル駅間を従来よりも約 20 分短い 36 分で運転するようになった。

また、京成本線経由で運行されている「モーニングライナー」「イブニングライナー」も、使用車両が AE100 形から AE 形に変更となった。このほか、日中、京成本線経由で京成上野～成田空港を結ぶ「シティライナー」が、AE100 形を使用して日中に運転を開始した。停車駅は、従来の京成本線経由のスカイライナーの停車駅に、青砥を追加したものであった。

成田スカイアクセス線を経由する一般列車「アクセス特急」「アクセス特急」も設定された。2 つの種別の違いは、都営浅草線内で快特運転をするか否かである。北総線区間は、京成高砂・東松戸・新鎌ヶ谷・千葉ニュータウン中央・印旛日本医大に停車し、新鎌ヶ谷以東で通過運転を行う種別が初めて登場した。新規開業区間の印旛日本医大以西は、すべての駅に停車し、印旛日本医大・今回新たに開業した成田湯川と、空港第 2 ビル・成田空港に停車する。

日中は、羽田空港～成田空港を 40 分毎に運転し、2002 年のダイヤ改正以来見られなかった、「空港間直通特急」が、完全に復活したこととなる。京急線内と都営浅草線内は快特運転を行うことで、停車駅は、羽田空港・品川・泉岳寺・三田・大門・新橋・日本橋・東日本橋・浅草・押上・青砥・京成高砂・東松戸・新鎌ヶ谷・千葉ニュータウン中央・印旛日本医大・成田湯川・空港第 2 ビル・成田空港と、最小限に絞られている。しかし、成

田湯川～空港第2ビル間に新設された根小屋信号場にて行き違いを行うため、所要時間は京成本線経由であった以前の空港間直通特急と、大して変わらない結果となっていた。車両は、成田スカイアクセス線と京急線の一部区間において時速 120 km 運転を行うことから、充満可能な車両は限定されている。

成田スカイアクセス線以外では、従来、羽田空港～京成佐倉間を運転していた系統が、西馬込～京成佐倉間に変更となった。また、京急車の京成本線京成高砂以東への乗り入れが消滅した(後に復活)。

京成線内では京成高砂～押上間のみ残存していた種別「急行」が廃止され、京成線全線から急行が消滅した(都営浅草線押上～泉岳寺間の南行と北総線は引き続き存在)。これにより、京成曳舟駅と京成立石駅に停車する優等列車がなくなった。ちなみに、現在、「急行」と名のつく種別が存在しない大手私鉄は、全国で京成が唯一である。

快速の停車駅に千住大橋駅が追加された。また、通勤特急の種別色が黄色から空色に変更された。京成線の「快特」は、「快速特急」に名称が変更された(都営浅草線と京急線では引き続き「快特」)。

京成線・北総線・芝山鉄道線で、駅ナンバリングが導入された。大手私鉄での駅ナンバリング導入は、当時は、東京メトロの全線のほか、大阪府・奈良県を走る近鉄けいはんな線に、相互直通運転を行う大阪市営地下鉄(現：Osaka Metro)中央線からの連番で導入されていたのみであった。

それから3か月、同年10月21日、羽田空港国際線ターミナルビル開業に合わせて、京急空港線の羽田空港国際線ターミナル駅が開業した。羽田空港を発着するすべての列車が停車することとなったが、ダイヤは予めこれを見越して作られていたため、ダイヤに大幅な変更はなかった。元の羽田空港駅は、羽田空港国内線ターミナル駅に改称された。また、同ターミナル開業に合わせて、同じく羽田空港へのアクセスを担う東京モノレールでも、天空橋～新整備場間に、羽田空港国際線ビル駅を開業させている。

こうして、空港アクセスの新時代が幕を開けた。



羽田空港国際線ターミナル  
(Wikipedia より)



左：スカイライナー @北総線 大町

右：アクセス特急 @京成曳舟

## 19. 予期せぬ事態

2011年3月11日、国内観測史上最大の東日本大震災が発生した。幸い、施設などに大きな被害はなかったものの、外国人観光客の減少などによるスカイライナーの利用客減少、東京電力の計画停電実施に伴う節電ダイヤ導入など、影響が出た。節電ダイヤでは、シティライナーの全便運休、千葉線と新京成線の直通運転中止、その他一部列車の行き先や両数に変更が生じた。シティライナーを除いて通常のダイヤに戻るまでは、かなりの時間を要することとなる。ちなみに、京急側では、節電ダイヤによって京急川崎～金沢文庫間の普通車が日中毎時9本から6本に減便されたが、これは今でもこのままとなっている(代わりに羽田空港～新逗子間の✕急行を増発)。

## 20. さらなる改善

2012年10月21日の京急蒲田駅付近完全高架化に伴うダイヤ改正では、京急側でダイヤに大幅な変更が見られた。

日中1時間あたり、青砥・京成高砂・成田空港発着の✕快特が合計3本、印旛日本医大・印西牧の原発着の✕急行が3本・新逗子発着の✕急行が3本であった羽田空港発着の列車は、成田空港発着の✕快特が1～2本(40分毎)、青砥または京成高砂発着の快特が1～2本(40分毎)、印旛日本医大・印西牧の原発着の快特が3本、新逗子発着の✕急行が6本となり、品川方面～羽田空港間の列車は全て快特または✕快特となり、速達性が向上した。また、横浜方面～羽田空港間の列車も毎時6本に増発され、利便性が向上した。20分間隔で運行されていた✕快特は、40分間隔に半減され、京急蒲田駅の利便性は改善したものの、日中の品川方面✕急行が消滅したことから、青物横丁・立会川・平和島では日中の優等列車が消滅することとなった。代わりに、品川～京急蒲田間のみを走る普通車が毎時3本、運行を開始した(新型コロナウイルス感染拡大の影響で現在は運休中)。

日中の成田スカイアクセス線においてさらなる利便性向上が行われることとなった。従来は矢切で北総線普通列車を追い越していたアクセス特急は、新鎌ヶ谷での接続に変更さ



れた。これにより、新鎌ヶ谷駅にて北総線普通列車とアクセス特急の相互乗り換えが可能となり、都心方面～西白井・白井・小室・印西牧の原間の利便性が向上した。また、日中の根小屋信号場でのすれ違いが廃止され、日中のアクセス特急の羽田空港～成田空港の所要時間は、95 分前後にまで短縮された。都営浅草線・京急線内の✚快特の種別色は、従来の緑色(快特と同じ色)から橙色(アクセス特急と同じ色)に変更された。シティライナーは、1 日 1 往復のみと、従来と比べるとかなり減少し、京成上野～京成成田間のみの運転となった。



左：京急線内を快特として走る北総車 @京急本線 品川～北品川

右：羽田空港～横浜方面の✚急行 @京急本線 金沢八景

2013 年 9 月 7 日、2020 年五輪・パラリンピックの東京での開催が決定した。

2014 年 11 月 8 日ダイヤ改正では、早朝成田発の LCC 利用客向けのダイヤ改正が行われた。朝 4～5 時代に宗吾参道または京成成田を発車する成田空港行きが設定され、早朝便の利用客に対応した。また、前夜に空港入りし、翌朝まで空港の出発ロビーで待機する客向けに、京成上野 23:00 発のイブニングライナー成田空港行きを設定した。この列車の成田空港着は 24 時を過ぎており、京成成田～成田空港間の最終列車となっている。

設定より一貫して 40 分毎であった都営浅草線内の✚快特は、本改正で 20 分間隔に倍増された(京急線内は引き続き快特)。羽田空港～京成高砂間を運行していた系統を、都営浅草線内は✚快特、京成線内は快速特急に格上げたもので、京成線では快特の設定後初めて、日中にも快速特急が運転されることとなった。

日中時間帯の沿線住民の利便性も向上した。京成本線上りの特急京成上野行きは、すべての列車が青砥にて快速特急またはアクセス特急の羽田空港行き(都営浅草線内✚快特)と接続することで、都心方面への所要時間が京成本線特急停車駅で最大 10 分短縮された。

シティライナーは、土休日のみの運転となった。

## 21. 別れの時

2015 年 2 月 28 日、京成 3300 形車両が、京成上野発京成成田行きの臨時特急「成田山号」でラストランを行い、営業運転を終了した。同年 3 月 22 日には、後を追うようにし



て、3300 形のリース車両である北総 7260 形が、京成上野～印西牧の原間の特急で 1 往復の営業運転を行い、その後、団体臨時列車として矢切～印西牧の原間を 1 往復し、引退した。

これらの代わりとして、3000 形の 3029 編成と 3030 編成が導入された。3030 編成の導入によって、3500 形で最後まで定期で 8 両編成を組んで営業運転に就いていた編成が、元の 4 両と 4 両に分割され、最後まで残った 3300 形の 2 編成(3304 編成と 3344 編成)を淘汰した。3029 編成の導入によって、3700 形の 3738 編成がリースされ、北総 7800 形の 7818 編成として営業運転を開始し、1 編成のみの 7260 形を置き換えた。なお、7818 編成は、2020 年 6 月に青砥駅構内で発生した脱線事故の当該車両となっており、現在は高砂検車区にて休車札を掲げて留置されている。

3300 形は、「京成顔」と呼ばれる前面形態を採用した最後の車両で、京成電鉄の発展に大きく寄与した車両であった。最後まで残った編成は、トップナンバー 3301 号車を含む 3304 編成と、ゾロ目 3333 号車を含む 3344 編成で、ラストランでは 3301 号車を先頭として、前(京成成田寄り)に 3304 編成、後ろ(京成上野寄り)に 3344 編成をつなげた 8 両編成で運転された。



左：3300 形ラストラン 特別ヘッドマークを掲出

右：ゾロ目「モハ 3333」

## **22.5 周年とその後**

2015 年 7 月 17 日、成田スカイアクセス線は開業 5 周年を迎え、記念切手の発売や、AE 形 1 編成への記念ステッカー貼付が行われた。

2015 年 12 月 5 日のダイヤ改正で、モーニングライナーとイブニングライナーが、京成船橋駅への停車を開始した。同駅では、乗車・降車共に可能となったことから、号車指定の定員制であった同列車が、完全に全席指定の列車となった。

通勤通学客向けの座席指定列車関連では、この改正で京急電鉄では平日朝に、「モーニング・ウイング号」を運行開始している。



左：京成船橋駅への停車を開始したモーニングライナー @大神宮下

右：新たに運転を開始した「モーニング・ウイング号」 @京急本線 立会川

なお、土休日に1往復のみとなっていたシティライナーは、同改正で定期運行を終了した。AE100形は定期運用を失ったが、年始の臨時シティライナーで、約1ヵ月後に再び走る事となる。

従来、京成高砂までは快速、京成高砂からは急行として運転されていた平日夕方以降の北総線方面の急行は、京成高砂まで普通として運転されるようになった。また、北総線では、平日夜間に都営浅草線方面から印旛日本医大行きの特急が新たに4本設定された。北総線で下り特急が定期的に運転されるのは初めての事である。この中には京急車による列車も含まれており、京急車が北総線内を特急として走るのは初の事例。

このほか、2010年7月16日を最後に見られなくなっていた京急車の京成本線京成高砂以東での営業運転が、5年半ぶりに復活した。朝に三崎口始発京成高砂行き(品川まで特急、品川から普通)で京成本線に姿を現すと、京成高砂からは快速京成佐倉行きに種別行先を変更して京成佐倉へ、折り返して京成佐倉～西馬込間を1往復、その後は宗吾車両基地に一旦入庫した後、京成佐倉16:14発の快速三崎口行き(押上から特急)として、三崎口までロングランという、乗っても撮っても楽しい列車となった。

年が明け、1月には成田山新勝寺の参拝客向けに、シティライナーの臨時運行が行われた。12月の改正で定期運用を失ったAE100形が、再び本線上にて営業運転を行った。

しかし、2016年2月21日と28日に、AE100形引退記念ツアーが催行された。経路は当日まで秘密とされ、京成上野→京成小岩(21日) or 高砂検車区(28日)→八広→東成田(現在は使用が停止されたライナー専用ホーム到着)→京成成田→成田空港→宗吾参道と、過去にAE100形が営業運転を行った区間を走行した上、押上線にて初の営業運転を行うという、AE100形の最後を飾るにふさわしいツアーとなった。当日使用されたAE-138編成は、スカイライナー時代の「Skyliner」「AIRPORT EXPRESS」のロゴが復刻された。また、AE-161号車は、2代目スカイライナー車両としての功績から、現在も宗吾車両基

地に静態保存されている。



左：AE100 形引退記念ツアー



右：宗吾車両基地に静態保存される AE100 形

### **23. 平穏な期間**

AE100 形が引退してから数年間は、平穏な日々が続いた。

2016 年 11 月 19 日のダイヤ改正では、元々は繁忙期の臨時列車として運転されてきた早朝の京成上野始発成田空港行きのアクセス特急が、定期列車として運転されるようになった。千葉線・千原線では、4 両編成の列車が大幅に減少した。また、運用面では、平日夜に 1 本、都営車の成田空港行きが復活した。

2017 年 1 月、3000 形 3033 編成の導入に伴い、3600 形 3618 編成が廃車となった。3600 形が廃車となるのは、これが初となる。その数週間後、3000 形 3034 編成の導入に伴い、3600 形唯一の 6 両編成であった 3668 編成が、中間 2 両を抜き 4 両編成へと短縮された。抜かれた 2 両は、3618 編成と同様、廃車となった。

4 両に短縮された 3668 編成によって、3500 形未更新車で唯一残っていた 3588 編成が、引退記念ツアーを行って引退し、廃車された。これによって、京成並びに関東大手私鉄から、日常的に種別を板で表示する車両が消滅したこととなる。

その数週間後には、北総 9000 形 9018 編成が引退記念ツアーを行って引退し、同形式は形式消滅となった。公団線の最初の区間の開業時から走る最後の形式で、千葉ニュータウンの発展に大きく寄与したことは言うまでもない。最高速度が時速 105 km であったことから、京急線内の快特運用においては扱いづらい車両であったようだが、「トマトサラダ」の愛称で鉄道ファンに親しまれていた車両であった。



置き換え用車両には、京成 3700 形 3748 編成が千葉ニュータウン鉄道カラーに変更され、同社の 9800 形 9808 編成となり、9018 編成を置き換えた。



左：3500 形未更新車の引退記念ツアー  
右：4 両編成に短縮された 3668 編成



左：北総 9000 形 @京急空港線 穴守稲荷  
右：北総 9800 形 @江戸川～京成小岩

2017 年 10 月 28 日のダイヤ改正では、夜間の空港アクセスが改善された。従来、北総線からの普通列車として運転されていた列車が、成田空港 23:00 発のアクセス特急に格上げされ、平日は金沢文庫行き、土休日は西馬込行きとして運転されるようになった。本線では、成田空港発京成津田沼行きの最終列車が、快速京成高砂行きとなり、京成船橋では東武アーバンパークラインの普通六実行き、京成八幡では都営新宿線の各停大島行きへの乗り継ぎが可能となり、終点京成高砂では、従来は青砥始発として運転されていた普通浅草橋行き最終列車を、京成高砂始発に変更した上で、数分の時刻繰り下げを行い、同列車からの乗り継ぎを可能とした。

2018年6月21日には、京成線～都営浅草線～京急線の相互直通運転が50周年を迎えた。各社1編成に記念ヘッドマークの掲出、記念スタンプラリーの実施、品川駅3番線にて「花電車」の展示が行われたほか、同年7月7日(土)・8日(日)・8月18日(土)・19日(日)には、臨時列車「城ヶ島マリンパーク号」「成田山号」のリバイバル運転が行われた。土曜日の「城ヶ島マリンパーク号」には京成3000形3038編成、「成田山号」には京急1500形1707編成が充当され、京成車は久里浜車両管理区で、京急車は宗吾車両基地でそれぞれ一晩を明かした。日曜日には、それぞれ前日とは逆の車両が充当され、自社線へと戻った。京成車の京急蒲田以南、京急車の京成佐倉以東での営業運転は久々で、京成車の三崎口駅への入線は2011年3月12日に東日本大震災翌日のダイヤ乱れで3051編成が入線して以来約7年振りとなった。



50周年 HM @京急本線 北品川▲



左：成田山号 @京急本線 金沢文庫



右：城ヶ島マリンパーク号 @京急本線 金沢八景

2018年6月30日には、都営浅草線の新型車両5500形が、営業運転を開始した。当初は、西馬込～泉岳寺間限定運用であったが、9月3日より、泉岳寺以北と京成線・北総線への直通運転を開始、それから遅れること2週間、京急線にも直通を開始した。





左：京成線への直通を開始した 5500 形 @京成八幡～菅野

右：次駅表示も京成線では初

2018年12月8日の改正では、金町線と宗吾参道～芝山千代田間を除く京成線全線から、4両編成が消滅した。このほか、平日夕方以降に京成車の三崎口行きが、1往復限りだが23年振りに復活した。往路が青砥始発三崎口行き(押上まで普通、押上から特急)、復路が三崎口始発成田スカイアクセス線経由成田空港行き(品川まで快速特急、品川から特急)となっていた。アクセス特急が絡む運用ということで、3050形が主に充当されていたが、稀に3000形が充当されることもあり、1度だけ3700形も充当された。



復活した京成車による三崎口行き。押上までは普通、押上からは特急となる。

左：@四ツ木 右：@京急本線 青物横丁

## 24. 10周年に向けて

2019年4月、京成電鉄では16年ぶりとなる完全新規通勤型車両3100形と、同一設計の新京成80000形の概要が発表された。3100形は、1編成目となる3152編成が、7月24日～26日にかけて総合車両製作所(横浜)を出場し、京急本線金沢八景駅から宗吾車両基地まで、3600形3668編成による牽引で回送された。9月末には、2編成目となる3151編成が、日本車輛(豊川)から逗子まで甲種輸送され、夜間に京急逗子線を経由して総合車両製作所に搬入、狭軌用の仮台車から標準軌用の本台車に履き替え、3152編成と同様、3600形3668編成による牽引で宗吾車両基地まで搬入された。





左：京急線へと姿を現した 3600 形 3668 編成 @京急本線 品川

右：3668 編成に牽引され、宗吾車両基地へと向かう 3152 編成の上野方 3 両  
@京急本線 品川

新京成 80000 形は、10 月初頭に 80016 編成が、日本車輈(豊川)から越谷貨物ターミナルへと甲種輸送された後、印旛車両基地まで陸送された。その後は、印旛車両基地に回送されていた N800 形の中に 2 両ずつ挟み込まれ、京成高砂・京成津田沼経由で夜間にくぬぎ山車両基地まで回送された。

同年 8 月には、10 月のダイヤ改正の概要が、京成電鉄、京急電鉄共に一部のみ発表された。京成電鉄では、スカイライナーのほぼ終日 20 分間隔での運転を行うことが発表された。これに伴い、9 年振りとなる AE 形の増備車 AE-9 編成が、同年 8 月 25 日～26 日にかけて、日本車輈(豊川)から越谷貨物ターミナルまで甲種輸送された。その後、北総鉄道の印旛車両基地まで陸送され、同基地にて編成を組み、夜間に宗吾車両基地まで自走で回送された。



左：AE-9 編成の甲種輸送 @東海道本線 新居町～弁天島

右：3151 編成の甲種輸送 @高島貨物線 東高島～桜木町

2019 年 6 月 30 日には、京成電鉄創立 110 周年を迎えた。記念乗車券が発売されたほか、3000 形、3700 形、3400 形の各 1 編成に特別ヘッドマークが掲出された。



9 月中旬には、京成電鉄など各社で今秋のダイヤ改正の概要が発表された。京成電鉄では、スカイライナーの終日 20 分間隔化のほか、日中の優等列車の運行パターンが変更されることとなった。京成上野～成田空港間の特急と、西馬込～京成佐倉間の快速がそれぞれ 20 分に 1 本であった日中の本線優等列車は、京成上野～成田空港間の特急と西馬込～京成佐倉間の快速がそれぞれ 40 分に 1 本と、京成上野～京成成田間の快速特急と西馬込～成田空港間の快速がそれぞれ 40 分に 1 本に改められた。これにより、京成上野や日暮里では、日中の特別料金不要の成田空港行きが半減することとなった。このほか、京急側では、横須賀中央始発のモーニング・ウイング号の増発※や、夜ラッシュ時の下りウイング号の名称変更、土休日日中の一部の快特に座席指定車「ウイング・シート」設定が行われた。北総線では、平日夜に新鎌ヶ谷始発の列車が設定された。

昨年のダイヤ改正で話題となった京成車の三崎口行きは、本改正にて成田空港始発のアクセス特急に変更、区間も京急久里浜までに短縮され、三崎口行きはわずか 1 年で再び見納めとなってしまった。

10 月上旬には、スカイライナーの利用者数が累計 3500 万人を突破した。

10 月に入ると、14 日には 3100 形の一般向け試乗会、その数日後には、3100 形の報道陣向けの公開が行われた。ここで公表されたのは、3100 形によって置き換えられる 3050 形は京成本線に転用し、アクセス線用として残る 3050 形も、3100 形に合わせたオレンジ色が主体のデザインへと改められるということであった。

10 月中旬には、スカイライナーの大増発を記念して、AE 形を使用したミステリーツアーが運行された。同列車は、AE 形としては初めて、押上線と千葉線への入線を果たした。

8 月のダイヤ改正発表から、京急線内の脱線事故や巨大台風、豪雨などがあり、新車の搬入スケジュールに影響が出た会社もあったが、ついに、10 月 26 日のダイヤ改正を迎え、スカイライナーは終日 20 分間隔で運転を開始、新型車両 3100 形も営業運転を開始した。

12 月初頭には、最後まで旧塗装として残っていた 3051 編成が運用を離脱し、3050 形はすべて新塗装または通常の 3000 形と同様の塗装となった。

※増発されたモーニング・ウイング 1 号は、同年 9 月 7 日に神奈川新町～仲木戸(現：京急東神奈川)間にて発生した踏切事故の影響で、新 1000 形 1137 編成が使用停止となったことから、車両不足が発生し、12 月 2 日までは運休となっていた。

## 25. 暗黒期からの10周年

20 分間隔で運行を開始したスカイライナーだが、本領を発揮した期間は、少しの間のみであった。中国の武漢市より世界中に感染が拡大した、新型コロナウイルスの影響は、京成電鉄にも響いた。1 月中旬には、日本国内にて初の感染者が確認され、その後、日本国内でも世界各国でも感染が拡大し、国をまたいだ移動には制限がかかるようになった。2 月頃から、インバウンドは減少の一途を辿り、4 月頃にはほぼ皆無となってしまった。3 月中旬には、東京五輪・パラリンピック 1 年延期が決定した。4 月 7 日には、関東や関西など 7 都府県に緊急事態宣言が発令された。20 分間隔に大增発したのも虚しく、乗客は各列車ともまばら。乗客 0 人のスカイライナーも走ったようである。

そんな中で、4 月 11 日より、スカイライナーの一部列車が、青砥駅に停車するようになった。押上・都営浅草線方面への乗り継ぎ利便性を図るためというのだが、実際は、新型コロナウイルス感染拡大の影響で減少した乗客を、少しでも取り戻したいということなのだろう。5 月 1 日より、スカイライナーの一部列車運休が始まった。日中 20 分毎から 40 分毎に減便され、成田スカイアクセス線開業前のスカイライナーの本数に逆戻りしたようなものである。5 月 25 日に首都圏と北海道の緊急事態宣言が解除された現在も、スカイライナーの減便措置は続いており、青砥停車列車も、日中にも設定されるようになった。

7 月 17 日、成田スカイアクセス線は、開業 10 周年を迎えた。本来であれば、東京オリンピックの開会式を約 1 週間後に控え、スカイライナーも大繁盛だったのであろう。なんとも悔やまれる状況ではあったものの、なんとかして 10 周年を盛り上げようと、感染防止対策を取りつつ、様々なイベントが行われた。AE 形、3050 形、3100 形の各形式に記念ヘッドマークが掲出され、AE 形のヘッドマークは、AE 形車両のデザインも担当した山本寛斎氏が担当した。このほか、記念乗車券の発売や、AE 形を使用したミステリーツアーも行われた。

7 月初頭、3600 形の 3658 編成が営業運転を終了し、3688 編成が検査入場に合わせてリバイバルカラー化と、6 両編成への短縮が行われた。これにより、3600 形の 8 両編成は全て営業運転を終了し、特急や快速特急などで走ることや、都営浅草線への直通も見納めとなった。



同年 8 月 1 日には、「懐かしの京成電車ツアー」が開催された。京成上野駅から空港第 2 ビル駅までは、3500 形の 8 両編成で成田スカイアクセス線経由で移動、空港第 2 ビル駅から東成田駅まで徒歩で移動した後、リバイバルカラーとなった 3600 形 3688 編成で八千代台駅まで移動して解散という、なんともアツいつアーとなった。このツアーで、3500 形は成田スカイアクセス線にて初の営業運転を行った。これに先立ち、数日前には、成田スカイアクセス線にて夜間試運転を行った。



左：3050 形の記念 HM 車両 @京急本線 生麦

右：3100 形の記念 HM 車両 @京急本線 北品川



左：リバイバルカラーとなった 3600 形 3688 編成 @船橋競馬場

右：印旛日本医大を出発し、成田スカイアクセス線へと踏み込む 3500 形  
@成田スカイアクセス線 印旛日本医大～成田湯川

成田スカイアクセス線開業から 10 周年を迎えた直後の 2020 年 7 月 21 日、ファッションデザイナーの山本寛斎氏が、急性骨髄性白血病により、76 歳で死去した。山本寛斎氏

は、京成電鉄 AE 形車両のほか、現在の京成電鉄の制服、AE 形の各種ヘッドマークのデザインも手掛けた。死去直前にも、スカイアクセス線開業 10 周年ヘッドマークのデザインも手掛けた。心よりご冥福をお祈りいたします。

## 最後に

というわけで、書きたいことを書いてきた結果、気がついたら 50 ページにまで到達していました…。

空港アクセスの歴史と共に、近年の京成電車を振り返ってみましたが、色々調べてみると、いろんなところがあるもんですね。今では考えられないようなことが当たり前のような時代だったりとか。成田空港へは 2 つのルートがあり、スカイライナーは時速 160 km で走り、羽田空港や千葉ニュータウンに直通列車が走り、都営浅草線でも優等列車が走り、京成船橋駅や京急蒲田駅は立派な高架駅で…。挙げるとキリがないのでこれくらいにしておきますが、つくづく、「便利になったなー」を感じると共に、「こんな時代に通学してみたかったなー」とも思います。笑

私自身も、京成線の朝ラッシュ時の上り快速特急で通学していますが、入学当初は、3000 形とか 3700 形とかが来ようもんなら、朝から気分がよかったわけですよ。発車時もガクガクして、乗り心地も大して良くない 3600 形が当たり前だったんですからね。それが今は、フリーWi-Fi が使用できる 3000 形などで当たり前のように通学できる、3600 形はもう来ない。快適ではあるけれど、やっぱり、どこか寂しいんですよね。揺れる車内で爆睡したり、試験勉強をしたり…。そんな何気ない日常の一コマにも、3600 形の乗り心地が関係していたんじゃないのかなー、と。

長々と書いてきましたが、「鉄道」というものは、我々の日常生活に、深く関係しているように感じます。私は、中一の頃の停車場にも、京成電鉄についての記事を書かせていただきました。それから毎年、執筆を重ねてきました。そして、鉄研を引退する今年、締めくくりとしてもう一度、京成電鉄についての記事を書こうと思い立ち、この記事を実筆するに至りました。4 年前と比べても、色々変わっていて、時代の流れと、自分自身が年を重ねていることを感じましたね。今まで通学、通塾、私用での外出、趣味など、さまざまなシーンでお世話になってきた路線について、ここで記事として書くことができ、良い締めくくりになったのではないかと思います。

新型コロナウイルス流行という、大変な状況下ですが、一刻も早く事態が収束し、元通りの世の中が戻ることを祈って、この記事を締めさせていただきます。ここまでお読みいただき、本当にありがとうございました。

# 参考文献

Wikipedia 各項

京成電鉄ホームページ

京浜急行電鉄ホームページ

京成時刻表 各号

京急時刻表 各号

京成電鉄のひみつ (PHP 研究所)

京成電鉄の世界 (交通新聞社)

日本の私鉄 京成電鉄 (バーゲンブック)

京急電鉄の世界 (交通新聞社)|





おまけ

～ありがとう、3600 形 8 両編成～



# 東京メトロ



東 西 線





# 東京メトロ東西線

高2F 今野 貴裕

## はじめに

高2Fの今野です。今年で3回目にして最後の停車場への投稿です。

最後まで自分の興味がある路線紹介でもしようと思います。

東京メトロ東西線は元々地下鉄5号線として計画された路線で、東京都の中野駅から千葉県の上野毛駅までを結ぶ路線です。

基本的な説明は、文書で書くと長くなって読み辛くなってしまいますので、できる限り図にまとめて進めていきます。



# 第一章 東西線ってどんな路線？

## 基本情報

|      |                           |
|------|---------------------------|
| 軌間   | 1067mm                    |
| 架線電圧 | 1500V                     |
| 営業キロ | 30.8km                    |
| 駅数   | 23                        |
| 保安装置 | 車内信号式 ATC(新 CS-ATC)       |
| 開業年  | 1964-1969 年(全駅開業は 2000 年) |
| 最高速度 | 地上区間 100km/h 地下 80km/h    |

## 東西線の全線・全駅開業までの歩み

|        |                                                                                  |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------|
| 1964 年 | 高田馬場駅から九段下駅が開業                                                                   |
| 1966 年 | 中野駅から高田馬場駅までと、九段下駅から竹橋駅までが 3 月に開業<br>4 月より中央線の荻窪駅まで直通運転を開始<br>竹橋駅から大手町駅が 10 月に開業 |
| 1967 年 | 大手町駅から東陽町駅が開業                                                                    |
| 1969 年 | 東陽町駅から西船橋駅が 3 月に開業、これにて全線開業<br>総武線の津田沼駅まで直通運転を 4 月から開始<br>中央線への乗り入れ区間が三鷹まで延長     |
| 1979 年 | 西葛西駅開業                                                                           |
| 1981 年 | 南行徳駅開業                                                                           |
| 1996 年 | 東葉高速鉄道線と西船橋駅から直通運転開始                                                             |
| 2000 年 | 妙典駅開業 これにて全駅開業                                                                   |

# 東西線を走る車両紹介

細かいところは、後で説明していくので内容が薄すぎるとか言わないで下さいお願いします

|                                                                                    |                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|   |   |
| <p>05 系<br/>東西線の主力車両。</p>                                                          | <p>07 系<br/>元々は有楽町線の車両。</p>                                                         |
|  |  |
| <p>15000 系<br/>東西線の新型車両。<br/>ラッシュ対策としてある特徴を持つ車両。</p>                               | <p>2000 系<br/>東葉高速鉄道の車両。<br/>基本設計は 05 系 13 次車と同じ。</p>                               |



E231 系 800 番台  
JR 東日本の車両。  
ほぼ同じ顔で別形式の車両が中央線に在籍。

基本的な部分はこんな感じです。  
ここからは、より深く東西線を見ていきます。

## 第二章 東西線の凄さ

### 混雑率日本一

東西線のラッシュは木場駅と門前仲町駅の間の混雑率が最も高く、199%で身動きが取れない程の混雑率です、が一向に改善の兆しはなく、混雑率ワースト1位であり続けています。

しかし、それを黙って見ているわけには行かないので、当時の営団地下鉄は、ある対策を打ちました。

それがワイドドア車両の導入です。

### ワイドドア車両が走る

ワイドドア車両というのは、その名前の通り、ドアの大きさを拡大したものです。これを 05 系の一部編成に導入しました。



しかし、効果があまり得られないと判断したのか、そこから先の 05 系の増備ではワイドドア車両の導入が見送られてしまいました。

ですが、2010 年に登場した、東西線の新型車両の 15000 系ではワイドドア車両が全面的に導入されました。

実は、05 系のドアは先頭の一番前のドアは普通のドアだったのです。

そのため、すべての車両にワイドドアが導入されるのは 15000 系が初となります。

他にワイドドア車両をあげると小田急 1000 系があげられますが、あちらは改造されて通常の幅までしかドアが開かなくなりました。

※通常のドア幅は 1300mm、ワイドドア車は一番前が 1500mm、それ以外は 1600mm です。

## 地上区間における高速運転

東西線の最高速度は 100km で、これは日本の地下鉄では最も速い速度です。

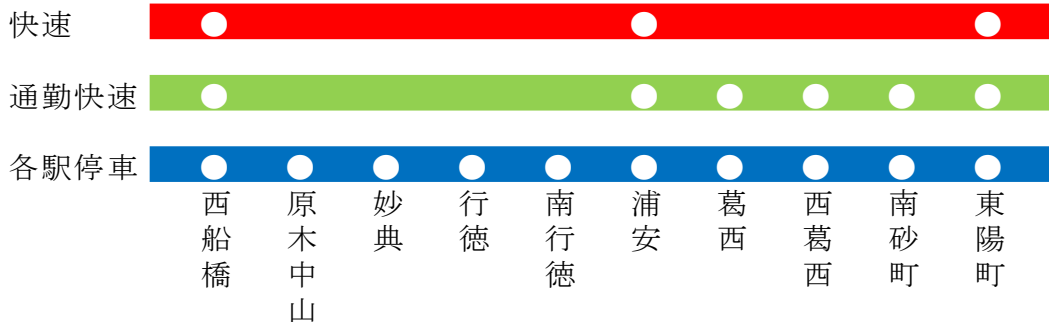
その理由として、南砂町駅の少し先から西船橋駅は地上の高架線を走行することがあげられます。

高速運転が可能なため、東陽町駅と西船橋駅間では優等列車が設定されています。

|      |                                               |
|------|-----------------------------------------------|
| 快速   | 西船橋から東陽町までの間で、浦安のみ停車する。東陽町から先は、各駅に停車する。       |
| 通勤快速 | 西船橋から浦安までノンストップで、その先は各駅に停車する。西船橋駅方向の列車は設定がない。 |

各駅停車は主に、妙典駅と葛西駅で通過待ちを行います。原木中山にも通過線がありますが、現在はあまり使用されていません。

## 現在の地上区間停車駅一覧



※西船橋駅からは、J R と東葉高速鉄道線に直通しています。

東陽町以西は、各駅に停まります。

## 第三章 運行されている車両紹介

### 05 系

この形式は同じ形式名なのに顔が違う車両がいるのが特徴です。

ここでは左側の車両を前期型、右側の車両を後期型とします。

|                                                                                     |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |
| 前期型                                                                                 | 後期型                                                                                  |

### 前期型

05系の1次車から7次車までが対象です。

先述のワイドドア車両は4次車と5次車にあたります。

個人的な意見ですが、僕は圧倒的にこの顔が大好きです。

# 後期型

8次車から13次車が対象です。

顔が丸っこいので、遠目からでもわかります。そして05系は製造時期での違いが細かいのも特徴です。

まずは前期型から。

## 1次車

01~03編成が対象。他の前期型に比べて、前面窓上部の高さが低いです。登場当初は自動放送装置を積んでいませんでした。制御装置は高周波分巻チョップ制御で、発車時の高い高音が特徴です。東西線の制御装置は基本、三菱製ですが、このグループの03編成は日立製です。音の違いは、日立製の方が三菱製より音が高いようです。

01と03編成が千代田線の北綾瀬支線に残っていて、02編成はインドネシアに譲渡されました。

## 2次車/3次車

04~06編成、06~07編成が対象。当初から自動放送装置を積んでいた車両で、制御装置は1次車と同じです。後に1次車と共に車椅子スペースの設置工事を受けました。

3次車からは車内のLED電光掲示板のドットが丸型から角形に変化しました。

06編成のみが千代田線の北綾瀬支線に残っています。それ以外の編成はインドネシアに譲渡されましたが、07編成はポイントでの脱線事故で廃車になりました。

## 4次車

10~14編成目の車両4本が対象です。10~13編成はインドネシアへ譲渡され、14編成のみが残存しています。なぜ14編成が残ったのか考えると、この編成はワイドドアを初めて採用した車両で、5次車との違いは、GTO-VVVFインバータ制御装置を積んでいたというところです。

一番の理由は、混雑が酷いので、ワイドドア車は残しておきたかったのでしょう。

事実、このあと、インドネシアへ譲渡された車両は千代田線の6000系や有楽町線の7000系で、一部の編成はこの05系より圧倒的に古いです。東西線におけるGTOインバータ車両はこの車両が唯一の存在でしたが、B修繕と呼ばれる、内装や制御装置の更新工事によって失われてしまいました。



## 5 次車

15~18 編成が対象です。これらもワイドドア車両ですが、01~13 編成同様の高周波分巻チョッパ制御を使用していました。現在は B 修繕が行われて、4 次車との違いが、ほぼなくなってしまいました。

最近、ライトの形状が変更されて、21 編成と同一の丸形のものになりました。



更新前（画像は Wikipedia より）



B 修繕後



ライト換装後

## 6 次車

この車両からはワイドドア車両ではなくなります。制御装置は IGBT-VVVF インバータ制御を用いた方式に変わりました。変更点はこれだけでなく、ドアの間隔が 3 次車までとは違うものになってしまいました。なぜ変わったのかはわかりませんが、考えられるのは、この時期に 06 系や 07 系が登場したことで、それをベースに作ったからというものではないでしょうか。そのため、3 次車までの座席配置は 3・7・7・7・3 に対して、6 次車は 4・6・7・6・4、なのです。

あとで触れますが、この変なドア間隔こそが、07 系が有楽町線から追い出された原因です。他に、この先の車両は台車が空気バネを使った SU ミンデン式からボルスタレス式のモノリンクを使うようになり、5M5T だった電動車比が、4M6T に変更されました。一部編成は B 修繕が施工されて、スカートがつけました。形状は後期型のものに似ています。

## 7 次車

23,24 編成が対象です。基本的なところは 6 次車と同じです。

ただ、24 編成はアルミリサイクルカーと呼ばれていて、東西線の最初の車両である 5000 系の後期に作られたアルミ車の車体を溶かして作られました。

|                                                                                     |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |
| 未更新車                                                                                | B 修繕車                                                                                |

|                                                                                   |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--|
|  |  |
| 24F アルミリサイクルカー                                                                    |  |

## 8 次車

25～27 編成が対象。

この車両からは、前面の形状が変わりました。ドアの間隔は 07 系などと同じです。

6 次車/7 次車では三菱製の 3 レベル VVVF インバータを搭載していましたが、この車両では 2 レベルに変更されています。他に、座席の仕切り板が大型化されています。

## 9 次車

28～30 編成が対象。

基本性能は 8 次車と同じなので、割愛。

## 10 次車

31～33 編成が対象です。

このあと製造された 05 系は、クーラーの形状が角張ったものに変更されて、補助電源装置が DC・DC コンバータから SIV(静止型インバータ)に変更されました。この車両の制御装置は日立製なのも特徴です。

ちなみに、唯一日立車両で造られた 13 次車の制御装置は、三菱製です。また、パンタグラフの形状がひし形からシングルアームに変わりました。



## 11 次車

この後に造られる編成は、08 系の設計思想に基づいたものになりました。窓割りの変更によって、4 次車までのものに近いものとなりました。台車がモノリンク式ではなくなり、ヘッドライトが HID に、SIV が TOSHIBA 製に変わるなど細かい変化が見られます。ちなみに、11 次車までの車内信号式 ATC は 5000 系のモノを流用しています。

## 12 次車

基本は 11 次車と同じですが、営団末期に造られたため、営団のマークがプレートではなくステッカーになっていました。他に、制御装置が日立製のものになっています。

## 13 次車

41~43 編成(最終編成)が対象です。東京メトロになってから造られた車両です。05 系の中でも唯一日立車両製作所で造られたのが最大の特徴で、A-train という規格を用いています。この後、A-train は様々な車両に採用され、東武 50000 系列や千代田線 16000 の一部編成にも採り入れられています。日立製の車両なのになぜ制御装置は三菱製なのか最大の謎です。

実は、後期型では更新工事の兼ね合いで、修繕される場所が編成ごとに少し違ってしています。これは後期型でのみ起こっている現象で、多分換装できるところは先にやっってしまうという発想なのではないかと思います。

もう更新が進んで見られないパターンも含めて載せておきます。僕が確認できてないだけで、まだ他のパターンがあったかもしれません…

|                                                                                     |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |
| ハロゲン灯+3 色 LED 方向幕(原型)                                                               | 車番移動+ハロゲン灯+3 色 LED 方向幕                                                               |

|                                                                                   |                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
|   |  |
| 車番移動+HID 灯+3 色 LED 方向幕                                                            | 車番移動+ハロゲン灯+フルカラーLED                                                               |
|  |                                                                                   |
| 車番移動+HID 灯+フルカラーLED 方向幕<br>(完全体)                                                  |                                                                                   |

## 07 系

有楽町線用として造られた車両です。前面の形状がなんとも言えないのが特徴で、それ以外は 05 系 6 次車と似ています。

では、なぜ有楽町線から東西線にやって来てしまったのでしょうか。それは、05 系のところで触れたドア間隔にあります。副都心線の開業に合わせて、車両を共通化することが図られました。その際、副都心線は ATO による運転を考えていて、ホームドアを設置することを決定していました。

しかし、そのホームドアが 07 系のドア間隔とは合わず、07 系は真っ先に有楽町線を追い出されました。車両形状が似た車両に千代田線の 06 系がいましたが、この車両は、転属することなく廃車になってしまいました。

そんな訳で塗装変更された上で東西線にやって来た 07 系。

しかし、一時期は、千代田線の本数が検査で足りないという理由で、青い東西線塗装のまんま千代田線を走っていました。その 07 系にも B 修繕の波がやって来てしまいました。

改修後の姿はライトが HID に交換され、行き先表示機が 3 色 LED からフルカラーLED に変更されるなど、見た目がガラッと変わりました。車内の電光掲示板は LCD に変わって、見やすくなっています。慣れるまでは前照灯の違和感がすごい...

|                                                                                   |                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |
| 未更新車                                                                              | B 修繕車                                                                              |

## 15000 系

前面のブラックフェイスがすごく印象的な車両。実は前面形状は 05 系後期型とほぼ同じです。

それもそのはず、設計段階では 05 系 14 次車と呼ばれていたようです。そのためか、他のメトロ 10000 系列との間で目立つ相違点があります。車両を行き来する扉が、他の車両たちはガラス基調のデザインになっているのに対し、15000 系は 05 系と同じく、ドアの真ん中に窓があるタイプです。この車両は久しぶりのワイドドア車であり、13 本導入されました。

これには理由があって、一度ワイドドア車両の導入を見送ったものの、あまりにもラッシュ時の遅延がひどいことが原因で、混雑を少しでも減らすため、朝ラッシュ時の運用を全部ワイドドア車にしようという計画によるものです。

しかし、現実には通常サイズのドアの車両の方が朝ラッシュ時に多く見かけます。ドアが大きい分、駆け込み乗車時の遅延が増大するように個人的には思っています。



## 東葉高速鉄道 2000 系

東葉高速鉄道 2000 系は、東京メトロ 05 系 13 次車と共通設計で、A-Train 規格の車両です。モケットの色が、05 系が赤系に対して緑系になるなど若干の違いがあります。元々は HID 灯+3 色 LED 方向幕でしたが、後にフルカラーLED 方向幕に換装されました。



HID 灯+3 色 LED（原型）

画像は浅沼より。2014 年撮影。



HID 灯+フルカラーLED

## E231 系 800 番台

JR 東日本が東京メトロ東西線直通用に製造した車両で、他の E231 系とは違って狭幅車体で、前面に貫通扉があり、加速度が毎秒 3.3km と高加速なのが特徴です。制御装置は三菱製の IGBT-VVVF を採用しているなど、車体以外は他の E231 系と同様の仕様になっています。



E231 系 800 番台



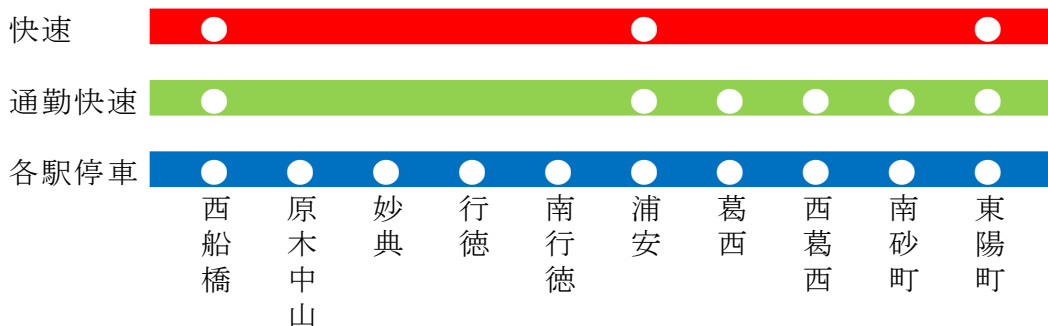
【参考】E231 系 500 番台(写真は山田より)

## 第四章 過去に存在した種別

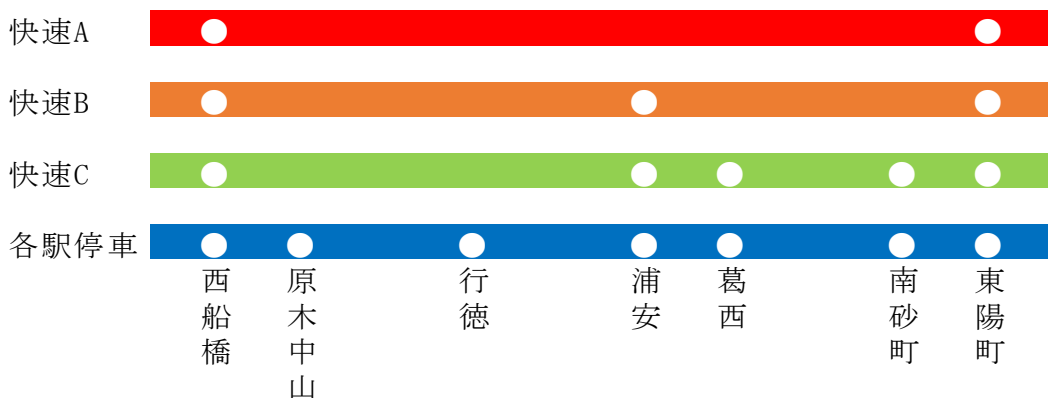
1979 年以前の話だと、東西線は快速だけで 3 つの種別がありました。

|      |                                              |
|------|----------------------------------------------|
| 快速 A | 西船橋駅から東陽町駅までノンストップ。                          |
| 快速 B | 西船橋駅から東陽町駅までの間で、浦安のみ停車する。現在の快速と同じ。           |
| 快速 C | 西船橋駅から浦安駅までノンストップ。現在の通勤快速と同じだが、西船橋駅方面の列車もある。 |

### 現在の地上区間停車駅一覧



### 昔の地上区間停車駅一覧



[補足]

- ・東陽町駅から先は、現在と同じく各駅に停車します。
- ・東京メトロには上り下りという言い方ではなく A 線 B 線という言い方をします。東西線は西船橋駅方面が A 線です。

そして、もう1つ東葉高速鉄道線と東西線の両線で快速運転する東葉快速がありました。

|      |                                                                             |
|------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 東葉快速 | 東西線内では <b>快速</b> として運転され、かつ、東葉高速鉄道線内で快速運転されていました。しかし、2014年のダイヤ改正によって消滅しました。 |
|------|-----------------------------------------------------------------------------|

## 第五章 過去の車両紹介

### 5000系

05系の後期型によって置き換えられた車両。

開業時から使われた車両で、千代田線にも投入されていた。

ステンレス製のイメージが強いかもしれませんが、少数派ながらアルミ製の車両も存在しました。

ステンレス製車両の大半はインドネシアに渡って今も活躍しています。

アルミ製の車両は、東西線で活躍した後、千代田線の北綾瀬支線に3両化&ワンマン化されて投入されました。

しかし、また05系(今度は前期型)に6000系と共に置き換えられてしまいました。

今回は廃車にはならず、今でも綾瀬車両基地イベントの先頭に立つような車両です。



画像は Wikipedia より



# JR 東日本 301 系/103 系 1000・1200 番台

301 系と 103 系 1200 番台は、国鉄時代に東西線向けに投入された車両で、103 系 1000 番台は、元々千代田線直通用に常磐線各駅停車に投入されていましたが、203 系による置き換えが進み、一部編成は常磐快速線又は東西線に転属となりました。

301 系は前面の真ん中辺りの両端にヘッドライトが付いていて、103 系 1000/1200 番台は、他の 103 系と同じく中央の上部にヘッドライトがついていました。

どちらの車両も、当初は白地に黄色い帯を巻いていましたが、直通列車と総武線各駅停車の区別がしづらいということで、東西線のラインカラーであるスカイブルーの帯に変更されました。

2003 年に E231 系 800 番台に置き換えられましたが、スカイブルーの帯を巻く伝統は引き継がれました。



301 系(画像は Wikipedia より)



103 系 1000・1200 番台(画像は Wikipedia より)

## 東葉高速鉄道 1000 系

東葉高速鉄道 1000 系は、元東京メトロ 5000 系のステンレス車を改造した車両で、帯をオレンジ二色に変更して、ライトを丸型から東武 8000 系のような角型のものに変更しました。

それ以外は、5000 系ステンレス車と同じで、この車両も後に新型の 2000 系に置き換えられ、インドネシアに譲渡されて活躍しています。



画像は Wikipedia より

## 最終章 進化する東西線

### その 1 ホームドアの導入

窓割りの違う車両、ワイドドアの車両がいるため、東西線では他路線のようなホームドアを導入することは不可能でした。

そのため、大開口ホームドアというものが、妙典駅で実証実験を行った後導入されました。名前の通りホームドアの開閉部分が広く、様々な車両に対応できます。

東西線は全車 4 ドアの 20m 級車体なので、これで問題はないのですが、3 ドアと 4 ドアが混在する西武線では、かつて動くホームドアという車両によって開く部分が変わるという画期的なものを試験導入したことがありました。



地下駅を中心にホームドアの導入が進んでいる(2020年2月、日本橋駅にて)



妙典に試験導入されたホームドア(現在は撤去済み) 画像は railf.jp より引用

## その2 南砂町駅改良工事

東西線の南砂町駅を現在の1面2線から2面3線に改良する工事で、現在のトンネルの真横に新たにトンネルを掘っています。完成すると、改札が現在のホーム端から移動し、ホーム中央の上になるそうです。

また、2面3線化により、折返し運用が設定できるので、今までは、強風の影響を受けると、東陽町までしか運転できなかったものが、南砂町まで1区間延長されるので、混乱を少し軽減することができます。

## その3 時差 Biz 号

朝ラッシュ軽減の一環として、2017年から夏の一部の首都圏の様々な鉄道会社が特別列車を走らせました。

東西線は、2017年に西船橋発の快速九段下行き、妙典発の各駅停車九段下行きを走らせて、2018年には中野発の各駅停車妙典行きと、妙典発の各駅停車高田馬場行きが運転されました。2019年は設定がありませんでした。他の会社だと、東急田園都市線の時差 Biz ライナーが有名で、完全に遠近分離を図るような停車駅で話題になりました。なお、この列車は半蔵門線の押上まで走りましたが、半蔵門線内は各駅に止まりました。



## その4 駅放送の更新

2020年7月頃、突如として地上区間で新型の案内表示器が稼働し始めました。そろそろ来るかな？とは思ってはいたものの、突然すぎて旧型を撮り忘れるという失態をおかしました。

日々の記録はしておくに越したことはないですよ（小声）

ここから先の2つはおまけです。

### 01 東西線の撮影地はどこが良いか

地上区間が長いから、東西線は撮影地が多いと思う方がいると思いますが、全然そんなことはなく、むしろ逆です。

実は、昔は撮れたのですが、線路上に人が立ち入らないようにホームの柵の一部を板で塞ぐという対策がされた為、撮れなくなってしまいました。最も、昔は撮影禁止だったみたいですけどね。何故かは知りませんが。

撮れる場所は、地上なら浦安駅と妙典駅と行徳駅だけです(ちなみにほとんど行徳で撮りました)。地下だと、飯田橋駅が有名です(ホームドアがありますが、問題なく撮れます)しかし、ホームドアが付いたら、間違いなく地上の撮影地たちは潰れます。(行徳駅はできれば残って欲しいのですが)。

そのため、書いておいてなんですが、東西線内で東西線の車両を撮ることはあまり良くはないと思います。

では、どうすれば良いのでしょうか。東西線は両端で直通運転を行っています。東側なら東葉高速鉄道線の飯山満駅、八千代緑が丘駅や、朝夕限定ですが、JR 総武線の船橋駅、津田沼駅などがおすすめです。西側では、JR 中央線と直通運転を行なっています。こちら側では、中野駅、西荻窪駅が有名です。JR 中央線は複々線なので、快速線のホームから東西線の走る緩行線を撮ることができます。

### 02 中央快速線を走る地下鉄直通対応車

？と思う人が多数だと思います。

東西線に直通するのは中央・総武線(緩行線)であって、快速線は無関係です。

その車両は209系1000番台。元々は常磐緩行線として千代田線に乗り入れる運用をこなしていました。

この車両をもとにE231系800番台は作られている為、顔は全く同じです。

しかし、側面の窓ガラスが209系1000番台はグレーなのに対してE231系800番台は緑

色、VVVF インバータ装置が 209 系 1000 番台は GTO 素子、E231 系 800 番台は IGBT 素子を使うなど細かい違いがあります。

でも何故、常磐緩行線の車両が中央線にやって来たのでしょうか。それには中央快速線へのグリーン車導入が関係しています。

グリーン車を導入するにあたり、車両の改造が必要で、その際に運用に必要な本数が不足してしまうのです。それを防ぐために、なんと E233 系よりも古い 209 系が新型として導入されました。しかも、地下鉄直通車で加速度が高めに設定されていたため、ダイヤのゆとりがない中央線にはもってこいの車両性能なのです。定員が広幅車体ではないため少ないこと、10 両固定編成のため、青梅線の青梅以西には乗り入れできない等制約が多いため、基本的には 97T と 99T という 209 系専用の運用に付きます。ダイヤ改正で午前までの運用だったものが午後までに拡大したり、中央特快の運用が設定されたりと徐々に 1 日で活躍する時間が増えてきています。

グリーン車組み込み込み完了後はどうなるかわかりませんが、車齢はまだ若い方なので、機器更新して東西線直通等に充当されてほしいものです。



209 系 1000 番台



E231 系 800 番台



E233 系 0 番台



## 終わりに

ここまで読んでくださいまして、ありがとうございました。

今年も旅行記を書いて、最後の停車場投稿を締め括る予定でしたが、例の感染症のせいで、それはできませんでした。

でも、お気に入りの路線を研究できたのでよかったです。

当初は駅の紹介もしようかと考えましたが、そこまでの時間はなかったなので、省略しました。

~~実はもうひとつ路線研究をしようという構想があったので。結局行く暇がなく、お蔵入りになりました。~~

この後の 2017 年に行った箱根旅行もぜひご覧ください。

## 参考文献

- ・ Wikipedia
- ・ 首都圏の地下鉄 最新版
- ・ 首都圏新系列電車 2017



# レール・信号用語一覧

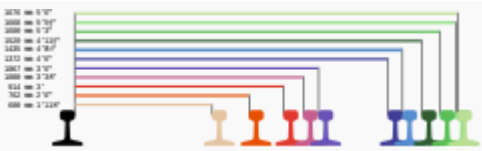
高校2年 田中 大智

## 1 章 線路

### 1 軌間

軌間とは左右のレール内側面の水平距離のことで、そのレールを走る列車の車軸幅を決める。現在、世界の60%の鉄道で採用されているのは標準軌と呼ばれる1435mmである。なぜこの規格が標準軌と呼ばれているかということ、世界ではじめて蒸気機関車が採用された鉄道である、ストックトンアンドダーリントン鉄道が建設される際に、ジョージ・スティーブンソンがきめた規格が4フィート8.5インチ、すなわち1435mmだったからである。

なお、標準軌より大きい軌間は広軌、狭い軌間を狭軌という。なお、日本のJRグループでは新幹線で標準軌、在来線で狭軌(1067mm)が使われている。なぜ在来線で狭軌が使われているかということ、日本が鉄道を作る際に参考にしたのが、日本と同じように山がちな地形であるニュージーランドで、ここが1067mmの狭軌を使用していたからである。

|                                                                                                                 |                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
|                              |                         |
| <hr/>                                                                                                           |                         |
| <b><u>最小軌間</u></b>                                                                                              |                         |
|  <b><u>15 インチ</u></b>        | 381 mm (15 in)          |
| <hr/>                                                                                                           |                         |
| <b><u>狭軌</u></b>                                                                                                |                         |
|  <b><u>2 フィート、600 mm</u></b> | 597 mm (1 ft 11 1/2 in) |
|                                                                                                                 | 600 mm (1 ft 11 5/8 in) |
|                                                                                                                 | 603 mm (1 ft 11 3/4 in) |
|                                                                                                                 | 610 mm (2 ft)           |

|                      |                                                |
|----------------------|------------------------------------------------|
| <u>750 mm,</u>       | 750 mm (2 ft 5 ½ in)                           |
| <u>ボスニア,</u>         | 760 mm (2 ft 5 15/16 in)                       |
| <u>2 フィート 6 インチ,</u> | 762 mm (2 ft 6 in)                             |
| <u>800 mm</u>        | 800 mm (2 ft 7 ½ in)                           |
| <u>スウェーデン 3 フィート</u> | 891 mm (2 ft 11 3/32 in)                       |
| <u>900 mm</u>        | 900 mm (2 ft 11 7/16 in)                       |
| <u>3 フィート</u>        | 914 mm (3 ft)                                  |
| <u>1m 軌間</u>         | 1,000 mm (3 ft 3 3/8 in)                       |
| <u>3 フィート 6 インチ</u>  | 1,067 mm (3 ft 6 in)                           |
| <u>4 フィート 6 インチ</u>  | 1,372 mm (4 ft 6 in)                           |
| <hr/>                |                                                |
| <u>標準軌</u>           | 1,435 mm (4 ft 8 ½ in)                         |
| <hr/>                |                                                |
| <u>広軌</u>            |                                                |
| <u>ロシア軌間</u>         | 1,520 mm (4 ft 11 27/32 in)<br>1,524 mm (5 ft) |
| <u>アイルランド軌間</u>      | 1,600 mm (5 ft 3 in)                           |
| <u>イベリア軌間</u>        | 1,668 mm (5 ft 5 21/32 in)                     |
| <u>インド軌間</u>         | 1,676 mm (5 ft 6 in)                           |
| <u>ブルネル軌間</u>        | 2,140 mm (7 ft ¼ in)                           |

## 2 軌道

軌道とはレールや枕木、道床といった列車が通る構造物の総称である。

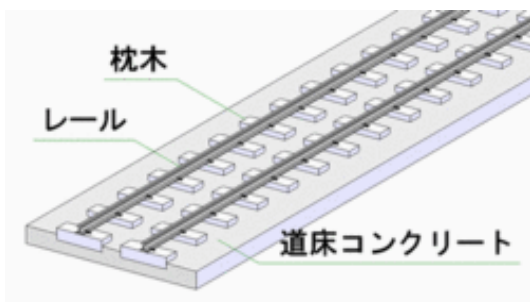
### バラスト軌道

この軌道は古くからさまざまな鉄道で使われ、今日でも世界的に見ても一般的な軌道である。長所は建設コストがやすいこと、地盤沈下の際の修正が比較的容易であること、低振動、低騒音であること、短所は保守管理に手間がかかること、列車走行による変形が生じやすいことである。

## 直結軌道

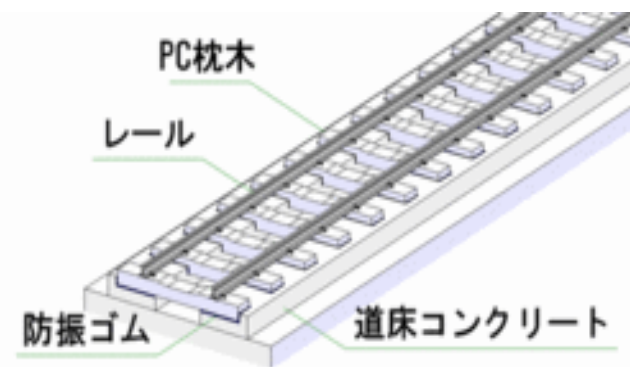
地下鉄、長大トンネルで使用される。

長所はほとんど変形しないため保守管理があまり必要なく、コストが抑えられることで、短所は騒音震動が大きい、道床が硬いため、レールに波状磨耗を生じることがあること、変形した際の修正が困難なこと、工期が長いこと、地盤が強固な区間でしか適用できないことである。また、高架区間にも適さない。



← 直結軌道

弾性枕木直結軌道→



## 弾性枕木直結軌道

地下鉄、高架線、スラブ軌道が敷設された区間の分岐器の部分に使われる。

長所は直結軌道の短所が改良されており騒音振動などが軽減されていること、バラスト軌道と違って弾性材が使用されているため軌道の変形が起きにくいこと、それゆえ保守管理の手間が軽減されることである。また、バラストが使われていないため降雪時に氷、ツララの落下によってバラストが飛散し車両の損傷がすることもない。

短所はバラスト軌道に比べ、設置費用が高額であること。

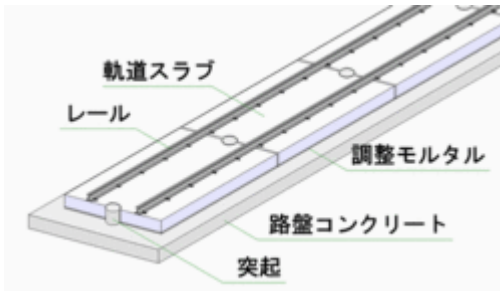
## スラブ軌道

新幹線、高架線などで使われる。

長所はコンクリートによる構造であることから、非常に強固で変形しにくいこと、保守管理に手間がかかりにくいこと、直結軌道と同様に、氷、氷柱の落下による損傷の心配が無いこと、重量が軽く高架橋に用いた際の高架橋への付加軽減

が見込まれること。

短所は設置費用が高額であること、自然災害により軌道が変形した際の修理にかかる時間が長いこと、修正費用が高いこと、そしてコンクリートにより音が反射されるため騒音、震動が大きくなることである。これらの短所があるため、あまり使用されなくなってきている。



### 3 レール

初期のレールは鋳鉄製だったがやわらかく曲げに弱いため事故が多発した。1820年代にはより頑丈な鍛鉄製に、1850年代にはさらに頑丈な鋼鉄製となった。ここでは主に断面による分類をする。

#### 平底レール

底部の形状が安定しやすいように幅を広げた形状になっている。列車走行時の荷重に対する強度も強く、磨耗にも強く、横圧にも安定性があるため、一般的な鉄道のレールとして使われる。

#### 溝つきレール・段つきレール

鉄道の車輪の出っ張りのことをフランジといい、その出っ張りを確保するために造られた溝や段がついたレール。路面電車用のレールとして使われる。

#### 双頭レール・牛頭レール

双頭レールは初期の鉄道に用いられたレールで上下の両頭部が同形状であり、転頭して、上下を変えれば再利用できる。牛頭レールは双頭レールを改良したものである。

## 2 章 信号・車両及び路線管理

信号は列車の運行本数の増加や速度上昇に伴い、事故を防ぐ目的で導入され



た。

「停止」表示が出ている場合に絶対に守らなければならない絶対信号機と、守るのが義務ではない許容信号機がある。

## 1 蒸気機関車時代の信号（絶対信号機）

### 手信号

最も古い信号で1930年代まで使われた。主に警官出身者が雇われた。ただし今でも非常時に使われることがある。

### 横木信号機（方形版信号機）

1834年にリバプール・アンド・マンチェスター鉄道で登場。回転する木板が取り付けられており、木板が線路に対して平行のときに「進行」、垂直のときに「停止」を示す。機関士にとって「進行」の表示が見えにくく短命に終わった。

### ボール信号機

1837年にグレートウェスタン鉄道で登場。「進行」の場合はボールを高く掲げ、「停止」の場合はボールをおろす単純なもの。飲料である「ハイボール」の語源となったとされる。

### 腕木式信号機

1841年にロンドン・アンド・クロイドン鉄道で登場。1850年代以降に広く普及した。今も広く使われている。腕木が水平の場合は「停止」、上または下を向いている場合は「進行」を示す。

### 円盤回転式信号機

円盤の回転により「停止」や「進行」を表す。

### 二枚円盤式信号機

表示法は横木信号と同様である。これも「進行」の表示が見えにくく、短命に終わった。

## 2 電球が導入された後の信号

白色灯によってパターンを分ける灯列式信号機と、色灯によって分けられる色灯式信号機がある

一定の場所に常置されている常置信号機、工事時に用いられる臨時信号機、信号故障時の手信号、災害時の特殊信号機がある。

## (1) 常置信号機

ほかの列車がないことを示す区間である防護区間を持つ主信号機と、ほかの信号機と連動し防護区間を持たない従属信号機がある。

### ① 主信号機

#### 場内信号機

進入してくる列車に対して、進入の可否を指示するとともに停車場内外の境界にもなる信号機。

#### 出発信号機

列車に対して、出発の可否を示すとともに、停車位置限界もあらわす信号機。

#### 閉塞信号機

自動閉塞区間にもちいられ、分岐、交差がない閉塞区間の始端に設置される信号機。

#### 誘導信号機

通常、1閉塞区間には1列車しか進入できないが、この信号機がついている場合は、1閉塞区間に2列車の進入が認められる。連結時などに用いられる。なお15 km/時での進入を許可する。

#### 入換信号機

車両基地及び駅構内で、入れ替え作業を行うための信号機。二灯式。

|         | 停止 | 警戒 | 注意 | 減速 | 進行 | 高速進行 |
|---------|----|----|----|----|----|------|
| 二灯式     |    |    |    |    |    |      |
| 二灯式     |    |    |    |    |    |      |
| 三灯式     |    |    |    |    |    |      |
| 四灯式 (A) |    |    |    |    |    |      |

|         |    |    |    |    |    |      |
|---------|----|----|----|----|----|------|
| 四灯式 (B) |    |    |    |    |    |      |
| 五灯式 (A) |    |    |    |    |    |      |
| 五灯式 (B) |    |    |    |    |    |      |
| 六灯式     |    |    |    |    |    |      |
|         | 停止 | 警戒 | 注意 | 減速 | 進行 | 高速進行 |

上の表は、主信号機の示すパターンである。

## ② 従属信号機

### 遠方信号機

見通しの悪い閉塞区間や、通過線が存在する場内信号機に対して設置される。

### 通過信号機

通過線が存在する場内信号機の下に設置され、出発信号機に従属する。

### 中継信号機

地形などの要因によって主信号機の確認が困難な時に、確認距離を補う目的で設置される。閉塞、場内、出発の各信号機に従属する。

### 進路表示機

複数路線が出入りする停車場において、どの進路への進入を許可するかを示す。

### 進路予告機

場内信号機や出発信号機で進路が2方向以上に分かれている場合、特に高速で走行する列車は分岐器の手前にある信号機の現示に応じて円滑な運転取扱いが困難であると懸念される。そのため、分岐箇所信号機の更に手前の信号機で予め開通している線路を予告するものである。

## (2) 臨時信号機

### 徐行予告信号機

徐行信号機が設置されていることを予告する信号機。徐行信号機の400M手前に設置される。白の三角形に黒の小さい三角を組み合わせたもので表され、その下には規制速度が表示された「徐行速度表示板」が設置される。

### 徐行信号機

速度を制限する区間の始点に設置される。白いふちの付いた黄色い円盤で表され、その下には規制速度が表示された「徐行速度表示板」が設置されている。

### 徐行解除信号機

速度を制限する区間の終点に設置される。列車最後尾がこの信号機を通り過ぎる

までは徐行を続けなければならない。

### (3) 特殊信号機

#### 発炎信号

信号炎管の赤色火炎により停止信号を表す。

#### 発報信号

無線通信による警報音で停止信号を示す。防護無線とも呼ばれる

#### 発光信号

赤色灯の点滅により停止信号を示す。

#### 発雷信号

信号雷管を列車が踏んだ時の爆音で停止信号を表す。発報信号の発達により近年ではあまり使用されない。

## 3 鉄道標識

### (1) 技術基準省令に基づく標識

#### 列車標識

前部標識である前照灯と、後部標識である尾灯がある。

#### 閉塞信号機標識

形状が同じ閉塞信号機と、出発信号機と場内信号機を識別するための標識。

#### 中継信号機標識

色灯式中継信号機を識別するための標識。

#### 場内標識

列車間の間隔を確保する装置による方法又は車内信号閉そく式により列車を運転する区間の線路のうち、停車場に列車を進入させる軌道回路の境界に設置される。

#### 出発標識

列車間の間隔を確保する装置による方法又は車内信号閉そく式により列車を運転する区間の線路のうち、停車場から列車を進出させる軌道回路の境界に設置される。





## 入換標識

操車担当に対して進入路が開いているかを示す標識。

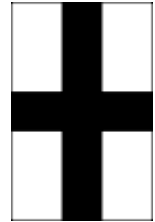
## 転轍機標識

転轍機が向いている方向を示す必要があるときに設置される。



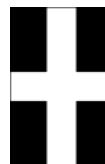
## 列車停止標識

出発信号機を設置していない場合にその代わりとして設置され、停止位置限界を示す。



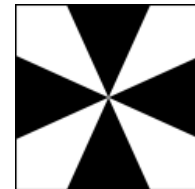
## 車両停止標識

入換区間の終端に設置される。



## 車止標識

線路の終端または、車止め付近に設置される。



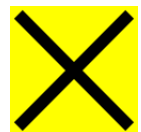
## 架線終端標識

電気機関車や電車が、架線がない区間に進入するのを防ぐために設置される。



## 汽笛吹鳴標識

遮断機及び警報器を設置していない踏切において、通行人が列車の接近を知るのが困難である場合に設置される。



## (1) その他の標識

### 速度制限標識

設備や路線の都合上速度制限しなければならない区間を示す標識。近くに信号機があった場合には、信号機と標識に記載されている速度を比べ、より速度が遅い方に従う。

運転士は運転する列車の後端が制限区間を通過するまで標識に従う。

750mの区間を時速80km以下で走ること示す標識→



### 速度制限解除標識

速度制限解除標識は速度制限標識を設けた速度制限区間が 100 m 以上の場合、その制限箇所の終端に設置される。



### 制限解除後端通過標識

運転士の作業を補助するため、制限区間から運転している列車の両数分だけ離れたところに設置され、両数が書かれている標識

### 架線死区間標識

この標識から先に電気が流れていないこと（無電区間）を示す標識。交流・直流の切り替え地点にある。

### 架線電源識別標識

地上切り替え方式を採用する停車場内の交直流区間において、交流と直流のどちらが加圧されているかを示す。

### 進路電源識別標識

地上切り替え方式を採用する停車場内の交直流区間において、入れ替え信号および入れ替え標識で列車の入れ替えをする際に交流と直流のどちらが加圧されているかを示す。

### 出発反応標識

列車の出発合図や列車の指示合図を行う駅員に対し、出発信号機が開通したことを伝える標識。



### 車両接触限界標識

この標識以降の区間でほかの車両と接触する区間を示す。



### 一旦停止標識

駅または車両基地構内を走行する列車に対し一時停止を指示する。



### 停止限界標識

ATC 区間において列車、あるいは地上信号機により入換えを行っている車両を停止させる限界を示す。



### 入換信号機識別標識

入換信号機に付属する標識で、紫色灯が点灯していれば入換信号機となり、消灯している時は入換標識となる。

### 最高速度予告標識

次の駅まで出すことができる最高速度を、駅の少し先に表示しておく標識。

### 停車場接近標識

列車が停車場に接近したことを示す。

## (2) 標

### 停車位置目標

運転士が列車を停止させる位置を示す。



### 曲線標

曲線のカント量、スラック量、曲率半径を示す

### 逓減標

直線線路と曲線線路の接続部のカントのすりあわせを行う区間の始端と終端に設置される。

### 勾配標

1000m進んだときに何メートル上下するかを示す。

### 距離標（キロポスト）

その路線の起点から何k m離れているかを示す。

路線の起点に置かれている距離標はゼロキロポストと呼ばれている。

### 力行標

運転士に、ここから加速をしてよいという目安を提示する。

強制力はない。

### 惰行標

運転士に、ここから加速をやめて惰性運転に切り替えるという目安を示す。

### 制動標

ブレーキをかけて減速する位置を示す。

### 踏切動作反応標

踏切の警報・遮断器が正常に作動していることを示す。

### 参考文献

Wikipedia(<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%A1%E3%82%A4%E3%83%B3%E3%83%9A%E3%83%BC%E3%82%B8>)

鉄道の歴史 クリスチャン・ウォルマー著 創元社  
交通・通信 古谷 善亮・福沢功一監修 学習研究社

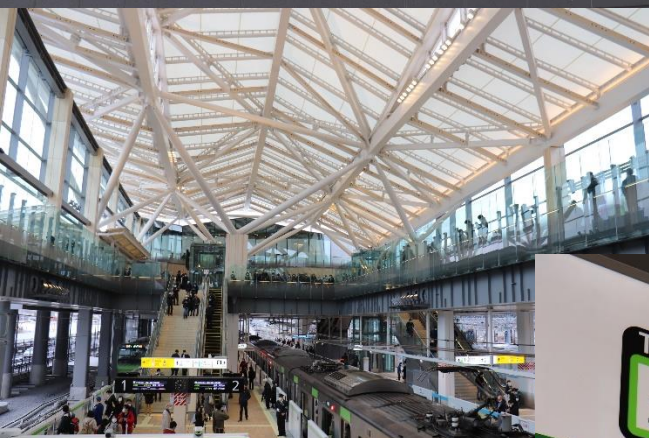
### 図表出典

Wikipedia(<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%A1%E3%82%A4%E3%83%B3%E3%83%9A%E3%83%BC%E3%82%B8>)



# 2020 新駅特集

**SOTETSU** 羽沢横浜国大駅  
Hazawa yokohama-kokudai Sta.



こんにちは。高1の新井和樹です。今回は2020年に開業した新駅3駅について簡単にまとめてみました。

## 1. 高輪ゲートウェイ駅

2020年3月14日のダイヤ改正とともに開業し山手線では1971年の西日暮里駅開業以来、約50年ぶりの新駅となりました。この駅の開業はビッグニュースとなったため開業当日は朝から当日の切符の印字を求める人で大混雑でした。この駅はもともこの地にあった車両基地が、大崎の総合車両

センターに統合され

ることによって生まれたのです。新駅の開業により高輪学園の最寄り駅も3つになり、とても便利になりました。立地としては田町から1.3キロ、品川からは0.9キロということで品川寄りに位置していることがわかります。第一京浜から補助線街路332号線を伸ばすことで駅として独立したような様相です。駅舎は隈研吾氏の案により外装は折り紙を模し、内部には木のぬくもりを大切にしたいデザインになっています。



↑開業初日の駅舎内の様子



↑北側から見た駅舎と南側から見た駅舎↑

新しい技術の実証実験を行おうという考えがあるのか、改札機では一部のICカードタッチ面が傾いていて、バリアフリーに配慮した構造になっており障がい者の方も楽にタッチできるようになっていました。(現在は撤去されてしまった。)その他にも駅に設置されている店舗、Touch to go は無人コンビニ、スターバックスコーヒー内の奥には STATION WORK という時間貸しのシェアオフィスがおかれていたり駅構内ではロボットを巡回させるなど新しい取り組みが様々な場所でなされています。ホームのデザインには「木の温もり」を大切にしていることもあって通常あまり使われることのない木目調のタイルが採用されています。ホームに関して少し注意しなければならないのが山手線のホームと京浜東



北線の発着ホームがそれぞれ分かれていることです。目的地に急いでいるときには初めに駅の案内板で到着時間を見てからどちらに乗ると早いのか決めるという手間が発生します。また、発車メロディーは山手線内回りが「スイートコール」、外回りが「キッズステーション」で、京浜東北線の北行（大宮方面）が「フラワーショップ」、南行（大船方面）が「恋の通勤電車」になっています。



↑ ガラス張りの外観が特徴的  
天井にくまなく設置されたカメラが  
お客が買っていく商品を読み取る。



↑ 木のベンチはなんだか温かみがある。



↑ ゲートウェイフェスタにて  
実証実験中の出前ロボット「デリロ」



↑ 個室なのでプライベートな作業もできる

乗降者数は新型コロナウイルスの影響もあってか当初想定されていた人数よりも大幅に少なくなっていて、その要因としては街びらきが行われておらず駅周辺に商業施設が少ないなどのことがあげられます。7/14～9/6 までゲートウェイフェスタが開催されており、せっかくのいい機会なので私もゲートウェイフェスタを体感してみようと思い立ちました。しかし参加人数は少なく、あまりにぎわっていないように見受けられました。予約はネットで日時を指定して申し込む仕組みになっていました。（当日受付もあり）入場料などがかるのかなと思っていましたが、入場だけなら無料のようですんなり申し込むことが出来ました。

フェスト内にはレストランなどが入店していたり、別途予約で最新のトレンドや未来を体感できるよう



↑ 右側の建物では最新技術を体感できる催し物などを行っている。

になっていました。店舗は様々な地域の特産品を主に日本の文化にも触れられるようなコーナーがあったりなど珍しいものも多くとても楽しそうでしたが、日影が少なかったので、夏の暑い日に行った私は涼む場所がなく暑さにさいなまれました。JR 東日本は 2024 年に大規模な街びらきを行う予定で、やっと本当の開業といえるかもしれません。

この品川開発プロジェクトは 1 街区から 4 街区に分けられ海外からの新たな玄関口での役割や

国際的なビジネスの拠点など様々なニーズに応じて利用される計画となっています。それに加え、2027 年（予定）に開業するリニア中央新幹線の東京都の停車駅であり始発駅は東京ではなく品川となり、地方からもアクセスがしやすくなるので、ますます品川周辺は発展していくのではないかと感じています。私が在学している頃にはまだ完成しないので少し残念ですが自分の母校の周辺が新しい東京の副都心になると思うとうれしいです。長らく利用されてきていた、高輪と芝浦を結ぶ高輪架道橋下の道路はこの街びらきとともに姿を消すことになっています。



↑夏の暑い日だったが土曜日ということもあってか来場者が多かった。



↑ 高輪架道橋 ↑



↑ 駅周辺の再開発事業に向けて工事が進んでいる ↑



## 2. 羽沢横浜国大



横浜市神奈川区に位置し、もともと横浜羽沢貨物駅があったこの地に JR 線と相鉄線との接続駅として 2019 年 11 月 30 日、新規開業しました。

それに伴い、新横浜と保土ヶ谷とを結んでいた神奈川中央交通のバス停も「羽沢貨物駅」から「羽沢横浜国大駅前」へと改められました。横浜環状 2 号沿い、羽沢 IC から程近くに位置しています。この駅を境にして JR 線と相鉄線とが乗り入れています。駅名に「横浜国大」とついているのでさぞかし大学への近いのだと思うと、意外にも徒歩 15 分ほど離れており、そこまで近くありません。しかし、この駅の誕生によって JR 線と一私鉄が乗り入れるという史上稀にみる直通運転が始まりました。



↑ 奇しくも 2019 年は相鉄線開業 100 周年



↑ 横浜国大方面に向かう跨線橋

直通線によって、北は川越から西は海老名まで乗り換えることなく行くことができるようになり、埼玉南部や都内から神奈川西部へのアクセス向上につながりました。未だ列車の本数は 1 時間に 2 本ほど（日中）と少ないですが 2022 年に予定されている東急新横浜線への延伸によって東急線にも乗り入れるようになると、それも改善されるのではないかと思います。同様に今はあまり発展していない駅周辺も 3 社の乗り入れによって開発が進むだろうと思います。開業当日は記念硬券の発売もあり広い駅舎内を埋め尽くすほどの人出でしたがそれも 2、3 日で収まってがらがらになってしまったそうです。駅舎内は広いですが、売店はなく軽食を買える自販機のみしかありませんでした。もう少しうまく生かsetらいいと感じました。ホームは JR との共同使用駅ではあるものの、やはり私鉄感が出ていました。また、相鉄の駅としては初めてホームドアが設置されましたがあまり慣れていないようで開業からしばらくは開閉動作に時間がかかっていました。



← 相鉄の駅としては 2 番目にホームドアが設置された。



↑ 開業初日の様子と 3 週間後の様子 ↑



↑ 右のトンネルが J R 線方面  
左のトンネルが東急線方面に連絡する

発車メロディーに関して JR 線直通方面はキッズステーションに対し、相鉄線方面はベルのみとなっています。武蔵小杉方面に目を向けるとレールの先にトンネルが 2 つあり、右側は JR 線につながり、左側は東急線方面につながっています。（東急新横浜線の開業までは未開通）また、駅名表を見たときに隣駅が JR 武蔵小杉駅であることに驚きました。武蔵小杉までは 16.6 キロあり 15 分もの時間を要するので、在来線の駅間としてはとても長いなと思いました。ここで運賃表を見てみると隣駅

武蔵小杉までは 310 円ですが、全く路線の違う鶴見駅までの運賃は 170 円というおもしろい現象がおきています。これは相鉄直通線の列車は通過してしましますが鶴見駅の方が距離的には武蔵小杉駅よりも近いために起きる現象でなんとも面白い現象だと思いました。相鉄線側の隣駅、西谷駅は今回の開業により各停のみの停車駅から特急停車駅へと格上げされ、さらにホームも 2 面 2 線から 2 面 4 線へと大躍進を遂げました。これからもさらに変化していく相鉄直通線の今後の展望が楽しみです。



↑ 必ずしも隣駅が最安運賃とも限らない



↑ 西谷駅からは新幹線の高架線が見える



霞ヶ関  
かすみがせき  
Kasumigaseki

虎ノ門ヒルズ →  
とらのもんひるず  
Toranomon Hills

神谷町  
かみやちょう  
Kamiyacho

H 06

H 05

はこれまで霞ヶ関駅のナンバリングでしたが新しく虎ノ門ヒルズのナンバリングになりました。ホームには日比谷線としては秋葉原に次ぐ2駅目のホームドアが設置されています。発車ベルは1番線中目黒方面が「輝く都市」、2番線北千住方面が「夏雲」となっています。この駅と同時にオープンした虎ノ門ヒルズへは駅直結で地下通路からつながっています。また、この地下通路の終点は約400m離れている虎ノ門駅になっており、日比谷線と銀座線の乗換駅も1つ増えた形になりました。虎ノ門ヒルズは都心のビルながら緑化率が高く自然と調和したようなデザインは斬新でとても良いと思いました。

↑芝公園から愛宕山、虎ノ門エリアを通り外堀通りへと緑を連続させていこうという試みとても壮大な計画だ。



([https://www.mori.co.jp/projects/toranomonhills\\_area/img/ph\\_index10.jpg](https://www.mori.co.jp/projects/toranomonhills_area/img/ph_index10.jpg)) より。



↑新たにオープンした「アーバン・ファミマ！」



↑虎ノ門ヒルズ外観



↑出口が少なく地下通路からのアクセスが悪かった。



↑新しい出入口を建設中



↑日比谷線虎ノ門ヒルズ駅と銀座線虎ノ門駅は距離が離れているので地下通路にベンチなど腰掛ける場所が必要だと思った。





## 4. 参考文献

<https://shutten-watch.com/kantou/15141>

<https://www.jreast.co.jp/>

<https://www.yahoo.co.jp/>

<https://www.sotetsu.co.jp/>

<https://www.toranomonhills.com/about/>

<https://www.fashion-press.net/news/57090/2>

[https://www.takanawa-gateway-fest.com/?utm\\_source=google&utm\\_medium=search&utm\\_campaign=eventopen&utm\\_content=event&gclid=EAiaIQobChMI1JWHm4Wa6wIVhjMqCh0RrQT0EAAAYASAAEgLW2\\_D\\_BwE](https://www.takanawa-gateway-fest.com/?utm_source=google&utm_medium=search&utm_campaign=eventopen&utm_content=event&gclid=EAiaIQobChMI1JWHm4Wa6wIVhjMqCh0RrQT0EAAAYASAAEgLW2_D_BwE)

<https://www.itmedia.co.jp/news/articles/2007/07/news160.html>

<https://www.stationwork.jp/>

## 5. 感想

いずれの駅も暫定開業ということもあって開業初日は混雑していましたが 2、3 日経つと閑散としてしまったようです。駅周辺の再開発事業によって 4 年後や 5 年後には駅を中心とする新しい商業拠点に生まれ変わると思うと未来がどうなっているのかとても楽しみです。新駅を訪れるなら再開発が行われておらず、比較的すいていてソーシャルディスタンスを保ちつつ散策できる今がチャンスだと思います。つたない文章ではありましたが最後までお読みいただきありがとうございました。

追記：表紙は高 1 岡崎君に作っていただきました。ありがとうございました。

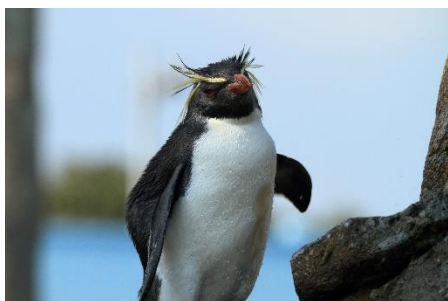
# 車止めの美学

制作:生井晴海

## 1 まえがきと謝罪

唐突だが、人の話は、しっかり聞いておいた方が良い。

私は、この記事を書くとき、8月後半に写真の取材をしようと考えていた。しかし、締切の日が8月12日だということを、3日前に知った。しまった。私は締め切りの日を聞きそびれてしまったのだ。なので、締め切りを大幅に過ぎて執筆している。関係者の皆様にこの場を借りてお詫びする。



作者(仮)

ごめん

## 2 車止めとは何か

「車止め」と聞いて皆様は何を想像するだろうか。一般人の方々の多くは、コンビニの駐車場にあるような、自動車用の車止めであろう。しかし、今回私がお話させていただくのは、「鉄道用の車止め」である。

鉄道用の車止めは自動車用の車止めと違い、普段から当てて止めるような使い方はしない。「どうしても止まらないときに強制的に使う」ものだ。

具体的にどういうことかという、例えば、西武新宿線の西武新宿駅のような、行き止まりの駅に列車が高速で進入してきたとする。このまま駅舎に突っ込んでしまえば大惨事になりかねないので、車止めによって列車を強制的に停車/減速させ、被害を防ぐ、または軽減させる。かといって、止まれるようなスピードで入ってきた電車は、車止めに車両を当てて停車させるのではなくその手前で停車する。このように、車止めには「被害を軽減させる」役割がある。

### 3 車止めの種類及び設置環境

車止めには大まかに分けて5つのタイプがある。車止めは、線路の終端であればどこにでも設置する必要がある生じるので、周辺の環境によって使い分けがなされている。

#### ・第一種 設置駅：西武多摩川線多磨駅 日豊本線佐伯駅 等



西武球場前駅



府中競馬正門前駅

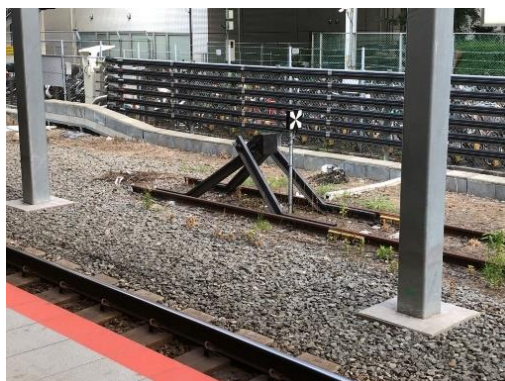
第一種車止めは、線路の末端に砂利を盛った、簡素なタイプである。比較的地方の終着駅や、延伸の予定がある終着駅、「安全側線」と呼ばれる、単線の交換駅に設置されていて、滅多に車両が入ることのない、特殊な線路などに使われる。安全側線については詳しく解説しないので、各自調べてほしい。あちらもかなり「沼」である。

このタイプは、先述したように簡素であるため、低コストで設置できるのが長所である。しかし、強度はとても低いので、大都市の駅に設置されていることは、安全側線を除き稀である。

・第二種A設置箇所：西武秩父線西武秩父駅 京阪電鉄淀車庫 等



府中競馬正門前駅



川崎駅

第二種車止めは、見た目や機能が大きく違う2種類があるので、私が独自で「A」と「B」に分類する。公式での分けではないので、注意してほしい。

この車止めは、レールを台形の箱のように組み立てて線路に設置して使用する。古いレールを有効に活用できて、これもコストの削減になっている。強度は「第一種よりはマシ」くらいであろうか...

この種類は、安全側線や車庫に多く使われているように思う。上記の通り京阪の淀車庫や、蒲田駅付近に設置されている保線基地にもあったと記憶している。蒲田の保線基地の車止めは確か100mおきに二重に設置してあって、当時3歳の筆者も非常に興味が沸いた車止めであった。12年が経過した現在、どうなっているかは不明だが。

・第二種B 設置駅：京王線新宿駅 京阪中之島線中之島駅 等



西武新宿駅 日本車輛製



同駅 こちらはレール上に設置するタイプ





**同駅 RAWIE社製のバッファーストップ**



**高尾山口駅 日本車輛製造**

第二種車止めBは、車止めのスペシャリストである。「油圧式車止め」「緩衝式車止め」とも言う。どういうものかという、油圧式のショックアブソーバが列車を迎撃するという、強度最高の止める気満々の車止めである。

この車止めの特徴は、なんといっても強度が高い。その代わり、お値段も高い。車止め輸入業者によると「レクサスぐらい」だそう。

この種類は製造会社によって外観がかなり変わってくる。日本車両、京三製作所、RAWIE社が日本の多くの第二種車止めBを作っている。

この種類は、やはり大都市圏のターミナル駅に設置されている。東京に終端式の巨大ターミナル駅を構える、京王、京成、京急、西武、東武、すべてこの方式を採用している。やはり人が多いからであろう。これは関西の梅田駅も同様である。

逆に、これが車庫や安全側線に設置されているケースはまれである。京三製作所の「カーストップパ」を第二種Bとするならば、相模大塚駅電留線に採用されているが、私は後述する「制走堤」それが含まれると私は考えている。

### **・第三種 設置箇所:大森駅付近の保線基地 等**



**保線基地 吉川美南駅付近**

第三種車止めは、レールをΩ形に曲げただけの車止めである、これも恐らく低コストであろう。私は、一般的な車止めのイメージはこれだと思う。アニメでよく出てくるような...強度は、大したことはないだろう。直前にコンクリの塊などを置いているケースもあるらしいが、それでも強度は第二種Bには遠く及ばないだろう。

ただ、この種類は全く見ない。おそらく、これは人目のつかないようなところに設置されているからではないだろうか。保線基地などが、正にそうである。駅で使っているケースを私は見たことがない。もし情報があれば私に提供してほしい。

### ・制走堤(第四種)

**設置駅:東武スカイツリーライン浅草駅 都電荒川線三ノ輪橋駅**



多摩センター駅



西武球場前駅 どちらもゴムの緩衝材付き

制走堤は、早い話がただのゴツいコンクリートの塊である。

電車でGO!をプレイした方々は馴染みが深いのではないだろうか。そう、あの有名な大曲駅の車止めも制走堤である。

この車止めはただただコンクリートを置くだけで、しかも強度もそれなりにあるからなのか、割といろいろな場所で見られる。東京急行電鉄の長津田検車区や、大都市ターミナルでも第二種Bの代わりに置いてある場合もある。近鉄の大阪上本町駅は制走堤が設置されている。

このタイプは、ただのコンクリートにも関わらず、いろいろなバリエーションが存在する。例えば、形状がホームに合わせたものだったり、カプラー受けがついていたりなどなど、挙げるとキリがない。本当に種類豊富なので、自分の「押し制走堤」を決めてみてほしい。

以上の5つの種類だ。これ以外にも、分類できないもの、二種の車止めが合体したようなものもある。例えば、制走堤に砂利が盛ってある、第一種+ 制走堤のようなものだ。



第一種＋第二種

## 4 車止めに付属する設備・標識等

車止めがただ置いてあるだけ、というケースはほぼない。

そこで、車止めと一緒に置いてある設備や標識について見てみよう。

### ・車止め標識



東府中駅



西武球場前駅 ピカーン

この地点で線路が途切れているということを、運転士に知らせる標識。

反射材がついていたり、オレンジ色だったり、光ったり、めちゃくちゃ大きかったりと、種類豊富。

ただ、これが車止めの役割を果たす、ということはない。あくまでもここが終端であることを知らせているだけである。



## ・架線終端標識



京浜急行 三崎口駅



架線終端標識

この地点で架線が終わっていることを示す標識。ここから先電気は流れていない。  
非電化と電化の境界にもあるこの標識であるが、レールもないし架線もない、車止めの手前に置かれていたりする。もちろん、この標識は非電化路線の車止めには設置されていない。



## ・自動列車停止装置（ATC）または自動列車制御装置（ATS）



### 過走防護機能

いわゆる、保安装置である。ATSやATCを用いて、車止めに高速で衝突させない、またはそもそも衝突させないようにしている。ATSやATCの違いや機能などについては、各自で調べてほしい。

ATSでは、駅の場合信号機で注意を現示したり、速度照査地上子を置いたりしている。2005年に、高知県でATSの現示を大幅に超過して車止めに激突するというような事故があったので、最近はATS地上子の配置方法などが改善されている。

横浜高速鉄道の元町・中華街駅では、ATCについている機能である、車上パターン式過走防護機能（ORP）が導入されている。この機能はとても興味深いもので、まず35km/hの速度照査から始まり、徐々に出せるスピードが下がっていき、最終的に強制的に停車させられる。ORPの指示速度を上回ると非常ブレーキがかかるので、速度の現示を速度計についている赤い針で行うか、現示した速度に近づくと、「ピー ピー」というフリッカーブザーが鳴る。どちらも、車止めに高速で衝突しないような配慮がなされている。

## ・緩衝材等



### 丸のところ

車止め、特に制走堤には緩衝材がくっついていることがよくある。

ただの木片やゴムの塊、カプラー受けや、京三製作所製のカーストップなど、様々な種類が見られる。

しかし、なぜつけているのだろう。京三製作所のカーストップ、カプラー受けはともかく、木片やゴムの塊を付けたところで強度が変わるのだろうか。ゴムなら多少は効果があるのだろうが、木片をつける意味はあるのだろうか。実験してみたいものである。

## 5 車止めの魅力とは何か

私は、三歳ごろからこの設備を見続けてきた。記憶に残っている一番最初に見た車止めは、確か西武新宿駅の車止めだろうか。急行用ホームの3番ホームの車止めがRAWIE社製になる前からである。その時の車止めは日車製の車止めだったと記憶している。また、RAWIE社の車止めに私が初めて見たのも西武新宿駅である。あれは、小学校在学中だっただろうか。あの不思議な形状に衝撃を受けたものだ。西武新宿駅は今でも様々な種類の車止めが置いてある。1番ホームは日車製のアーム型の車止め、二番ホームは日車製の線路に置くタイプの車止め、三番ホームはRAWIE社製である。

私は車止めの何に魅力を感じたのか。自分でもなぜこの設備に興味があるものすごく湧いたのか、よくわかってないのだが、「列車を止めてやるぞ」というその意気込みが伝わるような形状に、かっこよさを覚えたからではないだろうか。

私が前述した中でも一番好きな車止めは、第二種Bの車止めである。列車を止めてやるぞという意気込みが、ものすごく感じられて、かっこいい。また、列車が衝突した際にどうやって動作するのかを考えたりするともう楽しくてたまらない。特にかっこよさを覚えたのは、京成電鉄京成上野駅や相模鉄道横浜駅にあるような、「カプラー」がある車止めである。「カプラー」とは、列車の連結器のことである。なんと、連結器が車止めについているのだ。わざわざ連結器までつけるなんて、止める気満々すぎて涙が出るくらいかっこいいと思うのだ。

こんなちいさな装置が、列車を全力で受け止める。そこに私はとてつもない「エモみ」を感じるのである。

## 6 まとめ

いかがだったでしょうか。あなたも多少は車止めに興味が出てきたのではないかな？

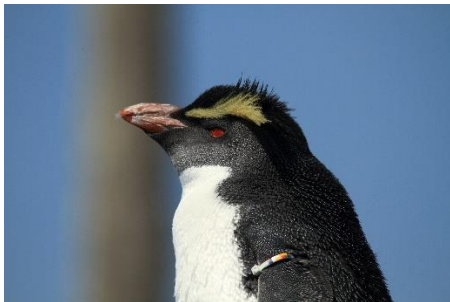
私のおすすめの車止めは、上に挙げた京成上野駅や横浜駅、西武新宿駅のほかに、東急田園都市線中央林間駅がおすすめである。前まで存在した、相鉄海老名駅の車止めも独特で興味深い形状だったのだが、先日撤去されてしまったらしい。残念である。

車止めは、そこに存在するだけで、物凄い意気を感じる、面白い設備だと思う。普段は一般人、ましてや鉄道ファンからも注目されない、この車止めであるが、もしこの記事を見て、少しでも興味が湧いたのなら、彼らにも注目し、カメラを構えるなどしてほしい。きっと、彼らのかっこよさに気づくことができるだろう。さあ、君も車止めの「沼」に使ってみようではないか。私と車止めを研究しに日本中を旅に出てみるというのもどうだろうか？すごく楽しそうである。

## 7 業務連絡

@編集者 @読者

マジですみません。来年はちゃんとやります。



作者(仮)



## 8 参考にさせていただいたサイト・おススメのサイト

wikipedia -車止め-

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%BB%8A%E6%AD%A2%E3%82%81>

保線ウィキ-車止め-

<http://hosenwiki.com/index.php?title=%E8%BB%8A%E6%AD%A2%E3%82%81>

緩衝式車止め型録 ←おススメ

<http://www.railmec.info/stopper/index.html>

鉄道用車止め－高性能バッファーストップ ←車止めへの衝突実験映像です。おススメ。  
(youtube)

<https://youtu.be/49LLkbLU21Y>

デイリーポータルZ 線路の終わりにあるもの。 ←おススメ

<https://dailyportalz.jp/b/2006/05/20/b/>



以上 5 サイトとの出会いに感謝。



# 「とある東の車両計画」

中学3年 中嶋 隆貴

というわけで2年ぶりに停車場を書くことにした中嶋です。今回は銀色の箱新系列に焦点を当ててみようかなあということで。題名が完全に某SF小説のパクリじゃんとか言う意見は受け付けます(?)

今回は、

## 「E231系三鷹車の転廃とそれに関連した転属計画」

について取り上げようと思います。最寄り路線が深くかかわってくるのでこれにしようかなあ。

### 読む前に

私はただの中学生なので内容が事実と異なっていたりする場合があるかもしれません。出典については細心の注意を払いながら選択しておりますが、仮に間違っていたら「~~なんだコイツ間違ってるじゃねえか~~」と記事に向けて罵声を上げて温かい目で見てください。

(注:特に記載がない限り、使用している写真は私が撮影したものです。また、成績最底辺のドアホが書いている文章なので、くどい部分があるかもしれませんがご了承下さい。)

## E231系三鷹車の転廃とそれに関連した転属計画

先に申し上げておくと、この内容は5路線くらいが絡んでくるかなり複雑な計画です。心して読んでください(?)

(基本的にはこいつらかなあ...) ↓



### (1)転属劇の始まり。

2014年10月28日、東京総合車両センターからトウ520編成改めミツA520編成が出場した。その後、同編成と入れ替わる形で、約1か月後の2014年11月25日、当時三鷹車両センター所属であったミツB22編成が、ドアステッカー等を剥がした上で東京総合車両センターに入場した。翌日にはミツB21編成が、同じくドアステッカー等を剥がした上で東京総合車両センターに入場した。そして、2編成から遅れること1ヶ月と2週間弱、ミツB21編成もドアステッカー等を剥がした上で東京総合車両センターに入場した。ミツB20-22編成は、それぞれ以下のように改められた。

ミツ B20 → マト 118(6 ドア車を B22 編成のサハと差し替え)

ミツ B21 → マト 119(6 ドア車を B22 編成のサハと差し替え)

ミツ B22 → ミツ B22

となった。(※ ミツ B22 編成は、6 ドア車を編成から外し、更にマト 118,119 編成にサハを捻出したため、7 連化された)

なぜ突然常磐線に 2 本も転属したのか？理由は単純である。2015 年 3 月改正で上野東京ラインが開業予定であり、既存の基本編成 17 本だけでは運用を賄いきれなくなったからである。

この東マト 118,119 編成は、前者が 2015 年 1 月 27 日に、後者が 2015 年 3 月 6 日にそれぞれ出場し、常磐線快速電車でも営業を開始した。ちなみにこのマト 118 編成、また後で出てきます。大事です。

また、7 連化されたミツ B22 編成は、2015 年 2 月 25 日に東京総合車両センターから三鷹車両センターに試運転という形で返却された。

最終的に、6 ドア車 3 両が余剰となってしまったのだが、使い道もないため、東京総合車両センター内で解体された。



(ミツ B20 改めマト 118 とミツ B21 改めマト 119)

## (2)E235 系導入と本格的な転属の開始

### ① 山手線→総武線

2015 年 3 月 26 日、J-TREC 新津より、山手線に導入される新型車両、E235 系トウ 01 編成が配給された。同編成は試運転やトラブルの解決ののち 2016 年春よりようやく運用を開始した。(2015 年 11 月 30 日に運用入りしたが、様々な不調で翌日より運用離脱をした経緯がある)



(E235 系 0 番台 通称電子レンジ)

そして、同編成と入れ替わる形でトウ 540 編成が運用離脱、ミツ A520 編成と同じように、2016 年 5 月 19 日、転用改造を終え出場し三鷹車両センターに回送された。同編成には新たにミツ A540 の編成番号が与えられた。

(同編成はあくまでもミツ B21 (マト 119) 編成の代替分であるため、三鷹車両センターから新たな離脱編成は出ていない)

その後 2017 年春に、トウ 503 及びトウ 507 編成が転属改造を終え、それぞれミツ A503 編成とミツ A507 編成となって出場した。前者は予備削減で、後者は E235 系トウ 02 編成の代替で運用を離脱し、入場していた。



(ミツ A507 編成(元トウ 507 編成))

なお、トウ 507 編成を置き換えたトウ 02 編成より、E235 系の本格的な増備が開始されているため、それに伴い山手線 E231 系 500 番台の離脱及び総武線転属改造も本格的に開始された。

この改造は、2020 年 3 月 3 日のミツ A506 編成の出場をもって終了している。



←before after→



(余談だが、山手線の E231 系 500 番台の 10 号車、サハ E231-4600 に関しては、52 両中 48 両がサハ E235-4600 に改番の上転用されている。なお、余剰となった 4 両のサハ E231-4600 に関しては 2020 年 12 月に廃車解体された。)

## ① 総武線→武蔵野・八高線

当然だが、新しく車両が来れば古い車両は消える。それは新系列であふれかえっていた三鷹車両センターも例外ではない。

ここでは、三鷹車両センターではどうなっていたのかを説明していく。

2016 年度末、三鷹車両センターの地上向け車両は以下のような車両配置になっていた。

E231 系 500 番台 (通称 A 編成) 10 連×2 本

E231 系 0 番台 (通称 B 編成) 10 連×44 本



E231 系 900 番台 (B901 編成) 10 連×1 本

209 系 500 番台 (通称 C 編成) 10 連×13 本



左が E231 系 500 番台 (A 編成)、真ん中が E231 系 0 番台 (B 編成)、右が 209 系 500 番台 (C 編成)

2020 年現在、以下のような車両配置となっている。

E231 系 500 番台 (通称 A 編成) 10 連×52 本

E231 系 0 番台 (通称 B 編成) 10 連×6 本

(E231 系 0 番台は余剰サハの一部も車籍を有しているが、今回は割愛。)

A 編成が 50 本も増え、B 編成は 39 本も、C 編成に至っては消滅している。

ではどのように車両が動いたのか。まずは八高線転属組についてみていこうと思う。

2017 年 6 月、まず初めにミツ B5 編成が JRTM 青森改造センターに入場。同編成は、4 連化の上、秋田総合車両センターに再入場の後同年 11 月 27 日に出場した。同編成は E231 系 3000 番台に改番されハエ 41 の編成番号が与えられた。

2017 年 10 月には、豊田車両センター武蔵小金井派出に疎開していたミツ C501 編成が郡山総合車両センターまで配給。こちらも転用改造を行い翌年 1 月 18 日に出場した。なお、こちらは 209 系 3500 番台に改番され、新たにハエ 51 編成と名乗っている。

この後も E231 系 3000 番台が追加で 5 本、209 系 500 番台が 4 本転属し、同線に残っていた 209 系 3000 番台と 205 系 3000 番台を粛清した。(同線には、209 系 3100 番台も在籍しているが、こちらはワンマン化改造の予備車及び同線沿線で開催予定の東京オリンピックのなんかの競技の観客輸送に車両が必要なため、今のところは廃車にはなっていない。)

~~川越転属組の写真探したんですけどね、なかったんですよ。悲しいなあ~~

では次に武蔵野線への転用例を見てみよう。

(注 今回の話題には関係ないケヨ M71~73 の 3 編成に関しては、割愛させていただく。)

2017 年 3 月 31 日、当時三鷹車両センターに所属していた八ミツ B22 編成が、転用改造のため JRTM 青森改造センターに入場した。同編成は、(1) で書いたように 7 連化されていたため、8 両編成で運転される武蔵野線に転属させようとすると 1 両足りない。そのため、八高線転属の際に余剰となったミツ B5 編成から 1 両だけサハをもらい 8 連化、帯の貼り替え等のために秋田総合車両センターに入場したのちに出場した。同編成はほかの



武蔵野線の車両と同様に京葉車両センターに配属され、新たにケヨ MU2 と名乗り、2017 年 11 月 1 日の 03E(1)運用より営業を開始した。

その後、大宮総合車両センターや長野車両センター等でも転用改造を行っており、2020 年 9 月に最後の転用編成が秋田総合車両センターから出場することで、三鷹車両センターからの転用は終了予定である。

ところで、転用の際に 2 両余剰になり廃車解体されるが、大宮総合車両センターには解体設備がない。どうしていたのだろうか？

その答えは、2018 年 3 月末に JRTM 青森改造センターに入場したミツ B31 編成が解決してくれた。同編成は 4 連となって仮出場し、2020 年 2 月に再度 JRTM 青森改造センターに入場するまで、大宮総合車両センターに廃車予定のサハが一定数溜まると配給をするという作業を繰り返し行っていたのだ。(E231 系は制御システムの関係で、ブレーキを動作させるためには必ず制御車が必要となるためこのような方法がとられた。)

なお、最後の 1 回に関しては、伴走に使用されていたミツ B31 編成が転属済みであったため、仮説のブレーキ制御装置を設置の上サハ単体で配給された。



(2020/12/10 配 9642 EF64 1032+サハ 4B)

また、209 系も 2018 年 2 月から順次転用が始まり、2019 年 4 月 23 日に、三鷹車両センターに最後まで残っていたミツ C511 編成が秋田総合車両センターに入場したことにより全編成の転用が完了した。

最終的に三鷹車両センターから京葉車両センターに

E231 系が 47 本中 33 本

209 系が 13 本中 8 本、転属した。



←before after→



(左 三鷹区所属時代のミツ B80 編成

右 京葉区転属後のミツ B80 改めケヨ MU41 編成)

さて、次に進もうと思うが、前項で述べたことを思い出してほしい。そう。E231系0番台が6本在籍しているのだ。これは一体どういうことなのか。それを説明しようと思う。山手線からE231系500番台を転用する際、1つ問題があった。実は、三鷹車両センターに必要とされている本数は58本なのに対し、E231系500番台は52本しか在籍していなかったのだ。そのため残りの6本はそこでどうしたか。答えは簡単である。E231系0番台にモーター車を増やし、性能を500番台と合わせたうえで残留させることとしたのだ。そこで、八高線に転属した編成の残りに白羽の矢が立った。E231系500番台は、6M4T(モーター車が6両、モーターを積んでいない車両が4両)なのに対し、既存のE231系0番台は4M6Tであった。そこで、ホームドア設置の際に邪魔となる6ドア車を含む2両のサハ(モーターを積んでいない中間車)を八高線に転属した編成の余りのモハ(モーターを積んでいる中間車)と差し替えることで対応したのだ。

結果、ミツB10～12、14、26、27の6編成が残留改造を受けた。



(残留改造前と改造後のミツB12編成)

最後にイレギュラーなパターンを説明する。

2020年8月17日、マト118編成が長野総合車両センターに入場した。この記事でも最初に取り上げたが、同編成は元ミツB20編成である。何故6年弱で転属することになったのか。それは三鷹車両センターから京葉車両センターに転属した本数に原因がある。実は205系の本数に対し、三鷹車両センターから転属した編成の数が2編成足りないのだ。そのため同じE231系0番台が活躍している松戸車両センターから、元三鷹車を捻出することとした。なお、同編成転用のために2020年3月ダイヤ改正で松戸車両センター所属のE231系による運用は削減済みである。



(2020/8/17 回 9437M マト118)

## 参考文献

2nd-train(<https://2nd-train.net/>)

Wikipedia 大先生

## あとがき

2年ぶりの停車場、~~やっぱり僕に文章は向いてねえ。~~提出遅れてすみませんでした(おい)  
地元路線が絡んでるということで取り上げてみたこの話題、計画も完全に終了しようしたので取り上げてみました。スペースありそうなので書きたかったけど書けなかった最近話題のものの写真をいくつか。



ようやく営業を開始した E235 系鎌倉車。悪くない。



東海道線からの撤退が発表されている 215 系。検査は通りましたが果たして？



最近何かと話題の E257 系。0 番台どうなるんですかね...





## 京急新 1000 形アルミ車

はじめに

中二 稲川 雅大

京急新 1000 形は、旧 1000 形一部と 700 形一部、800 形、2000 形、崖崩れで廃車となった 1701 編成の代替新造(本来 2011 編成置換の予定だった)、五輪向けの増発用を目的(本来増備用の予定だったが、1137 編成の代替新造扱い)として 2002 年 4 月 15 日に営業運転を開始した形式である。9 月現在、2020 年に入ってから新造はされていないが、今後も現存車両の置き換えなどで製造も続くだろう。それらは多くに分けて 2 つに分けられ、アルミニウムで車体ができているアルミ車と、軽量ステンレスでできているステンレス車がある。アルミ車については機器や車体は主に 2100 形に倣い設計され、2100 形よりも快適性の向上、環境への配慮、省エネルギー化、保守の簡易化などを目指して作られた。ステンレス車については、アルミ車よりも軽量化、乗務員室は運転台を高くし、乗務員室を広くするなど乗務員の安全性と居住性を向上した。

### アルミ車について話を進めていこう。

先述の通り、車体はアルミ製である。旧 1000 形と 700 形の置き換え用を目的として、8 両編成 9 編成(1001 編成～1065 編成)、4 両編成 11 編成(1401 編成～1445 編成)の合計 116 両が製造された。製造は、兵庫の川崎重工と横浜の東急車輛で行われた。

### 内装

利用者の居住性を高めるため、新造時は車内に暖色系を使用した。乗務員室と客室の間の壁、車内端の壁にはピンク色を用いた。また、新造時は壁に白色寄りのクリーム色にするなどした。なお更新車(1001 編成～1017 編成)の車内に関しては、1200 番台や 1600 番台などと同じような、白を基調とした清潔感のある配色となった。

座席に関して、基本的に中間車は 4 人ボックス-8 人ロング-8 人ロング-4 人ボックスとなった。またロングシートの 3 人と 5 人に分割する所には、バリアフリーのため仕切板と握り棒が設置されている。なお先頭車には運転室に接している部分のみ 2 人ロングとなって



いる。更新車のうち2編成(1009編成,1017編成)には混雑緩和の為だろうか、中間車の優先席ではない方のボックスの一部を撤去し、フリースペースを設けている。

車内騒音の低減を図り、居住性を高めるため、客室内の窓はドアガラスも含めて固定窓とされた。室内側の窓枠はアルミ製とし、遮光用のロールカーテンが設置されている。持ち手はステンレス、上から下に下げる形式だ。

未更新車(新造時)には文字スクロール式の案内器が、(日英2ヶ国語対応)半更新・更新車には2画面4ヶ国語対応のLCD(案内用液晶ディスプレイ)が設置された。今後さらに半更新やLCD化が進むだろう。

また先頭車にはバリアフリー対応のため車いすスペースが設置されており、更新車には避難用はしご収納箱が設置されるようになった。更新車は先頭車の窓の一部を開閉できるようになっている。



△更新車のボックス部分。



先頭車の車いすスペース。更新時避難用はしご収納箱を設けたため少し狭くなった。



△未更新車の文字スクロール式の案内器。  
今後LCD化するだろう。



△更新・半更新車のLCD。  
他の形式と字体が異なる。

## アルミ車の外装

先述の通り、2100形に倣った車体設計、塗装となった。もともと本線内快特用に使用目的で製造された車両に対し窓周りを白く、その他の車両に赤い帯をつけていたが、京急では600形新造時からこのような塗装となった。(2000形が3ドア化(線内の快特から転用)され塗装変更されたのもこの理由だ。)顔も600形、2100形の形状を継



承している。スピード感のある流線型で、スカートと一体感を持たせている。ワイパーカバーには 2100 形、600 形同様に形式名が「1000」とスリットで打ち抜かれている。また貫通扉には、車体番号の下 3 桁の数字が打ち抜かれている。正面運転席上行先表示器両脇に前照灯を、ワイパーカバー下に急行灯と尾灯を備える。2 つの前照灯の間に左から順に列車番号、種別、行先(大師線の場合は少し異なる)の前面方向幕がある。12 月現在 1429 編成、1441 編成、1445 編成、1041 編成～1065 編成が 4 色 LED 方向幕(少し暗くなっている)。1001 編成～1033 編成、1401 編成～1425 編成、1433 編成、1437 編成がフルカラーLED 方向幕に換装されている。また側面方向幕は 2 番ドアの左側の窓の上に設置されており、左から順に種別、行先の順にある。1033 編成が白幕(京急新 1000 形系列最後の幕車)、1429 編成、1441 編成、1445 編成、1041 編成～1065 編成が 4 色 LED、1001 編成～1025 編成、1401 編成～1425 編成、1433 編成、1437 編成がフルカラーLED に換装されている。なお 1057 編成の一部の側面方向幕は一部フルカラーLED になっている。

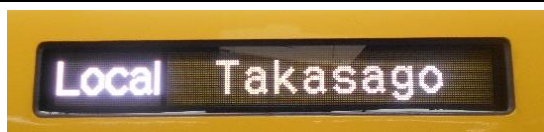


1033 編成のエア急と(1428DX)と 2101 編成の快特(790A)。

ドア数など違いはあるが類似点が多い。



1033 編成の側面方向幕。



1057 編成の側面方向幕。  
種別がフルカラーLED になっている  
(すべてがそうであるわけではありません)

## アルミ車の主要機器

ここで重要なのは、2100 形に倣い海外の製品を多く使用したことである。国内メーカーでは経費が高騰してしまうところを、インバータ制御装置ほか海外製の方が要求性能に対し比較的安く製造できることがあったようであり、海外の製品を使用したと言えるだろう。実際、2100 形登場時に国産機器で製造した場合と比べ 600 形登場時の頃との製造代上昇分を、海外製品の採用で 600 形より少し上昇した程度におさめたという。なお今日、機器の保守のしやすさを高めるため、SIEMENS 社製の機器やクノールブREMゼ社製のスクリー式空気圧縮機を始めとした海外製機器が半更新や車体更新で交換が行われている。詳

しい編成ごとの情報については後に解説していこう。

また 8 両編成 2,7 号車、4 両編成 3 号車(1 次車には 2 号車にも)には SIV(高電圧の電気を 12V・440V の直流・交流に変換する電源装置)を搭載されている。なお SIV は国内のものを使用している。

|                                                                                   |                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |
| ▲三菱製の SIV<br>(Wikipedia より)                                                       | ▲ SIEMENS-GTO(山側)<br>SIEMENS という文字が打たれている                                          |

### 次車・編成ごとの違い

新 1000 形アルミ車とはいえ、製造された年によって仕様が異なる。その点についてみていこう。

### 1 次車 (2002 年に製造されたグループ)

分類できる編成および情報

| 編成      | 両数 | 機器の変移                                     | 所属 | 製造   | 新造   | 更新<br>年    |
|---------|----|-------------------------------------------|----|------|------|------------|
| 1001 編成 | 8  | SIEMENS-GTO-VVVF→<br>三菱 SIC-VVVF (MOSFET) | 金沢 | 東急車輛 | 2002 | 済<br>2016' |
| 1009 編成 | 8  | SIEMENS-GTO<br>→東洋 IGBT                   | 新町 | 東急車輛 | 2002 | 済<br>2019' |
| 1017 編成 | 8  | SIEMENS-GTO<br>→東洋 IGBT                   | 新町 | 川崎重工 | 2002 | 済<br>2019' |
| 1401 編成 | 4  | 以下に記載                                     | 金沢 | 東急車輛 | 2002 | 未<br>半更新   |
| 1405 編成 | 4  | SIEMENS-GTO<br>→東芝 IGBT                   | 金沢 | 東急車輛 | 2002 | 未<br>半更新   |

また、号車ごとの機器配置は以下である。M という文字が入っている車両は動力車、T という文字が入っている車両は付随車である。

|      |      |      |      |      |      |      |      |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1 号車 | 2 号車 | 3 号車 | 4 号車 | 5 号車 | 6 号車 | 7 号車 | 8 号車 |
| Muc  | Tpu  | Tu   | Mu   | Ms   | Ts   | Tps  | Tsc  |
| 1 号車 | 2 号車 | 3 号車 | 4 号車 |      |      |      |      |

|      |      |      |      |
|------|------|------|------|
| Muc1 | Tpu1 | Tps1 | Msc1 |
|------|------|------|------|

1401 編成について

機器の変移であるが、SIEMENS-GTO で新造された後、1401 号車のみ 2003 年頃から SIEMENS-IGBT に換装され、いわゆる「ドレミファ」は出なくなった。

4 両のうち 1 両だけが歌わないという状態はとても面白い。なお IGBT とはいえ、現在聞くことができるいわゆる IGBT のような高い音ではなく、もともとの

SIEMENS-GTO に近い音となっている。ただし音階は出ない。そして試験後再びもとの GTO に換装された。その後 2016 年頃の半更新により東芝 IGBT に換装された。



## 1 次車の共通点について

1 次車のワイパーカバーの「1」であるが、1 の突き出ている部分は塗装となっている。なおワイパーカバーの交換が行われてもこの伝統はなくなるとはならないようだ。さらにこの 1 次車のみ窓の色が少し緑色になっている。



登場時はすべて黒幕で登場し、2004 年ごろから白幕への交換が進み、現在は更新・半更新により方向幕が LED 化された。現在 1 次車には黒幕を搭載した編成は存在しない。8 両編成 1 本と 4 両編成 1 本から 6 両編成 2 本に編成組み換えができるようになっている。

## 2 次車 (2003 年に製造されたグループ)

分類できる編成および情報

| 編成      | 両数 | 機器の変移                       | 所属 | 製造   | 新造年  | 更新       |
|---------|----|-----------------------------|----|------|------|----------|
| 1025 編成 | 8  | SIEMENS-GTO<br>→東洋 IGBT     | 新町 | 東急車輛 | 2003 | 未<br>半更新 |
| 1033 編成 | 8  | SIEMENS-GTO<br>「国内最後のドレミファ」 | 新町 | 川崎重工 | 2003 | 未        |
| 1409 編成 | 4  | SIEMENS-GTO<br>→東芝 IGBT     | 金沢 | 東急車輛 | 2003 | 未<br>半更新 |
| 1413 編成 | 4  | SIEMENS-GTO<br>→東芝 IGBT     | 金沢 | 川崎重工 | 2003 | 未<br>半更新 |

また、号車ごとの機器配置は以下である。

|      |      |      |      |      |      |      |      |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1 号車 | 2 号車 | 3 号車 | 4 号車 | 5 号車 | 6 号車 | 7 号車 | 8 号車 |
| Muc  | Tpu  | Tu   | Mu   | Ms   | Ts   | Tps  | Tsc  |
| 1 号車 | 2 号車 | 3 号車 | 4 号車 |      |      |      |      |



|      |   |    |      |
|------|---|----|------|
| Muc1 | T | Tp | Msc1 |
|------|---|----|------|

基本的に機器配置は1次車と変わらない。

車体見付・機器配置の仕様変更を行い、乗客へのサービス向上とコストダウンを図った。窓は、側面窓を上方に20mm拡大した。大型の1枚窓とし、色はサンユーログレーに変更した。3次車以降も同様である。また白幕でデビューした。



最後の SIEMENS-GTO を搭載した 1033 編成と半更新の 1025 編成。1033 編成は1月に機器更新されるという情報もある。無くなる前に一度は乗車したい。この記事をご覧の皆様はもう聞くことができないかもしれないです...

### 3次車 (2004年度 2005年に製造されたグループ)

分類できる編成および情報

| 編成      | 両数 | 機器の変移                   | 所属 | 製造   | 新造年  | 更新       |
|---------|----|-------------------------|----|------|------|----------|
| 1041 編成 | 8  | SIEMENS-IGBT            | 新町 | 東急車輛 | 2005 | 未        |
| 1049 編成 | 8  | SIEMENS-IGBT            | 金沢 | 川崎重工 | 2005 | 未        |
| 1417 編成 | 4  | SIEMENS-GTO<br>→東洋 IGBT | 新町 | 東急車輛 | 2005 | 未<br>半更新 |
| 1421 編成 | 4  | SIEMENS-GTO<br>→東洋 IGBT | 新町 | 川崎重工 | 2005 | 未<br>半更新 |

また、号車ごとの機器配置は以下である。

| 1号車  | 2号車 | 3号車 | 4号車  | 5号車 | 6号車 | 7号車 | 8号車 |
|------|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| Muc  | Tpu | M2u | M1u  | M1s | M2s | Tps | Msc |
| 1号車  | 2号車 | 3号車 | 4号車  |     |     |     |     |
| Muc1 | M2  | Tp  | Msc1 |     |     |     |     |

床下機器を大幅に見直し、特に GTO から SIEMENS-IGBT に変更された。過去に 1401 号車で搭載されていた IGBT とは異なる。また IGBT から発する音からファンの間では「悲鳴インバータ」「悲鳴」などと呼ばれている。



2 次車までは雨天時に空転し乗り心地が低下していたので、8 両編成では 4M4T から 6M2T(動力車 6 両付随車 2 両)へ、4 両編成は 2M2T から 3M1T に変更した。また、2004 年に国土交通省の地下鉄の火災対策の基準が見直され、この地下鉄の火災対策基準の改正に対応した車両となった。先頭車両では乗務員室内のみに設置されていた消火器を乗客が使用できるよう各車内にも設置した。

1041 編成の検査期限が 2021 年 8 月に切れることから、それまでには機器更新入場すると考えている。

#### 4 次車 (2005 年後期に製造されたグループ)

分類できる編成および情報

| 編成      | 両数 | 機器の変移                   | 所属 | 製造   | 新造年  | 更新       |
|---------|----|-------------------------|----|------|------|----------|
| 1057 編成 | 8  | SIEMENS-IGBT            | 新町 | 東急車輛 | 2005 | 未        |
| 1425 編成 | 8  | SIEMENS-IGBT            | 金沢 | 川崎重工 | 2005 | 未        |
| 1429 編成 | 8  | SIEMENS-IGBT            | 金沢 | 川崎重工 | 2005 | 未        |
| 1433 編成 | 4  | SIEMENS-GTO<br>→東洋 IGBT | 新町 | 東急車輛 | 2005 | 未<br>半更新 |
| 1437 編成 | 4  | SIEMENS-GTO<br>→東洋 IGBT | 新町 | 川崎重工 | 2005 | 未<br>半更新 |

また、号車ごとの機器配置は以下である。M という文字が入っている車両は動力車、T という文字が入っている車両は付随車である。

| 1 号車 | 2 号車 | 3 号車 | 4 号車 | 5 号車 | 6 号車 | 7 号車 | 8 号車 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Muc  | Tpu  | M2u  | M1u  | M1s  | M2s  | Tps  | Msc  |
| 1 号車 | 2 号車 | 3 号車 | 4 号車 |      |      |      |      |
| Muc1 | M2   | Tp   | Msc1 |      |      |      |      |

方向幕に関し、新造時から 4 色 LED が採用された。設計に関し 4 次車とは変わらないが、1057 編成は「KEIKYU YELLOW HAPPY TRAIN」「幸せの黄色い電車」として 2014 年から西武線とのコラボで車体を黄色に塗装された。(別の理由もあるので詳しくは京急

線 HP を御覧下さい...)なお運行には当初 3 年の予定だったが、好評により 2017 年 4 月以降も引き続き運行することとなり、は車体側面扉部分をこれまでの銀色から黄色に塗装した。2020 年の全般検查出場後も黄色い塗装である。1429 編成は部品調達が困難だった影響で 2020/8/7 に未更新で出場、試運転を行った。なお右の 1433 編成は半更新後の状態である。



## 5 次車 (2005 年後期に製造されたグループ)

分類できる編成および情報

| 編成      | 両数 | 機器の変移        | 所属  | 製造   | 新造年  | 更新 |
|---------|----|--------------|-----|------|------|----|
| 1065 編成 | 8  | SIEMENS-IGBT | 久里浜 | 東急車輛 | 2006 | 未  |
| 1441 編成 | 8  | SIEMENS-IGBT | 金沢  | 川崎重工 | 2006 | 未  |
| 1445 編成 | 8  | SIEMENS-IGBT | 金沢  | 川崎重工 | 2006 | 未  |

また、号車ごとの機器配置は以下である。

| 1 号車 | 2 号車 | 3 号車 | 4 号車 | 5 号車 | 6 号車 | 7 号車 | 8 号車 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Muc  | Tpu  | M2u  | M1u  | M1s  | M2s  | Tps  | Msc  |
| 1 号車 | 2 号車 | 3 号車 | 4 号車 |      |      |      |      |
| Muc1 | M2   | Tp   | Msc1 |      |      |      |      |

設計に関し 4 次車とは変わらない。

1065 編成はアルミ車のラストナンバー・久里浜所属ということもあり、側面によくシール式の広告が貼り付けられる。(三浦海岸河津桜, 秋の三浦半島など)

### 更新・半更新について

2016 年より、新製から 15 年以上が経過し、車内・車体の劣化が進んだ編成には、更新・半更新を行っている。かつて(1009 編成や 1017 編成など)は半更新をせずそのまま入場してしまう場合や機器更新をせずに半更新での出場もあったが、現在は半更新メニューが全て同じになってきている。なおアルミ車については更新を 3 回、車

両寿命を 45～50 年としているようだ。

・主な半更新メニュー

インバータ制御(モーター)更新。(機器更新)

前照灯, 車内照明などの LED 化。

文字スクロール式案内器の LCD への交換

・主な車体更新メニュー

冷房装置の交換。

壁のすべてを張り替え

運転席メーターなどの交換

車内握り棒を曲線形状の仕様への交換。

車両の前面非常口部分にけいきゅんのステッカーの貼り付け



## 参考文献 etc

京浜急行電鉄 ホームページ

レイルラボ 京急新 1000 形

Twitter (情報引用)



写真提供

中学二年 K 氏、I 氏、T 氏

## 最後に

ということで、私の好きな形式の説明を 5000 文字程打ってきまして、後半を物凄い早さで書いてきました。「京急新 1000 形」という形式が走る前は旧 1000 形や 700 形、(旧)600 形という車両が走っていました。自分はその頃に通学してみたかったという気持ちはありますが、今の新型車両ステンレス車 1600 番台や 1200 番台といった車両よりも乗り心地や快適性には劣り、運転もより難しかったです。私は登下校で 2100 形や新 1000 形を利用していますが、その快適性や便利さには解体され天へと走っていった彼らが大きく関わり、今の新 1000 形に高い技術を持たせることができるようになったと思います。またメンテナンスの難しさのため国産の SiC や IGBT に置き換わり本線上から消えていく SIEMENS 製の機器も、京急線沿線に多くの笑顔をもたらしたでしょう。現在ドレミファインバータで残された最後の 1033 編成をはじめとした、京浜急行電鉄がよりよく成長していくことを願いこの記事を締めさせていただきます。最後までお読みいただきありがとうございました。



注意:新 1000 形は機器更新進行中のため、情報が変わっている可能性があります。



# 常磐線の全線再開による 東日本大震災被災地への影響



高野 駿

高輪学園旅行・鉄道研究部 OB で現在、大学1年生の高野です。  
今年の1月に福島県の浜通りに行く機会があったので、常磐線と常磐線の浪江駅を中心に研究してみました。いろいろあってOBですが停車場に寄稿することになりました。  
つたない文章ですがお読みいただけると幸いです。

## はじめに

令和2年3月14日のJRダイヤ改正  
(以下R2ダイヤ改正)

によっておこる常磐線の変化とは

R2ダイヤ改正によって、常磐線の浪江-富岡間の運行が再開し、常磐線は全線運転再開した。

そこで、今回は常磐線の関東、東北地方における役割と、R2ダイヤ改正の浪江駅における影響を考察する。

|             |   |     |
|-------------|---|-----|
| 常<br>磐<br>線 | ● | 仙台  |
|             | ● | 岩沼  |
|             | ● | 相馬  |
|             | ● | 原ノ町 |
|             | ● | 浪江  |
|             | ● | 双葉  |
|             | ● | 富岡  |
|             | ● | 広野  |
|             | ● | いわき |
|             |   | ... |
|             | ● | 水戸  |
|             |   | ... |
|             | ● | 日暮里 |
|             | ● | 上野  |

R2ダイヤ改正で  
再開する区間

常磐線路線図（主要駅）

## 1. 常磐線の東北地方、関東地方における役割の考察

常磐線とは…

東京都荒川区の日暮里から千葉県北西部、茨城県、福島県浜通り（東部）を經由し、宮城県岩沼市の岩沼までを結ぶ路線である。

列車運行上の常磐線は、東北本線の上野駅-日暮里駅間及び岩沼駅-仙台駅間を含めたものであり、「上野東京ライン」として運行される品川駅-上野駅間を含めた「品川駅 - 仙台駅」を常磐線として表記している例もある。

## 常磐線の東北地方と関東地方における 役割の違いとは

常磐線路線図（地図）

（東北地方）

・宮城県、福島県

仙台-岩沼間の東北本線区間も含めて考える。

常磐線は震災後からの沿線人口の減少などにより乗客は減少している。

乗客輸送は東北本線区間の短距離輸送や仙台-相馬などの中距離輸送が中心となっている。

（関東地方）

・茨城県

茨城県内の都市間の輸送。基本的に水戸もしくは勝田間で運用は分断されている。福島県いわきとも深いつながりがある。また、周辺自治体から日立製作所のある日立駅への乗客輸送も多く、ラッシュ時には 10 両編成の電車が運転される。

・千葉県、東京都

茨城県取手以南は常磐線が複々線になり本数も大幅に増加する。

一部列車は上野東京ラインに直通し、品川まで運行する。

常磐快速線の路線記号は JJ、

常磐緩行線の路線記号は JL である。



100km

R2 ダイヤ改正後は常磐線全線再開により常磐線沿線から仙台方面への利便性が向上した。



# 福島県中通り・浜通り地図



前ページの地図より東京と仙台を結ぶルートは奥州街道ルートと陸前浜街道ルートの 2 ルートあることがわかる。

**表 1 2つのルートの比較**

| 奥州街道ルート      | 陸前浜街道ルート |
|--------------|----------|
| 東北新幹線・東北本線   | 常磐線      |
| 仙台           |          |
| ↓            | ↓        |
| 福島（中核市）      | 相馬       |
| ↓            | ↓        |
| 郡山（中核市）      | 浪江・双葉・富岡 |
| ↓            | ↓        |
| 白河           | いわき（中核市） |
| ↓            | ↓        |
| 宇都宮          | 水戸（中核市）  |
| ↓            | ↓        |
| 小山           | 土浦       |
| ↓            | ↓        |
| さいたま（政令指定都市） | 柏（中核市）   |
| ↓            | ↓        |
| 東京           |          |

奥州街道ルートは東北地方に中核市である福島、郡山があり、関東地方には宇都宮、さいたまといった都市がある。

陸前浜街道ルートは東北地方に中核市であるいわきがあり、関東地方に中核市である水戸、柏がある。

陸前浜街道ルートよりは奥州街道ルートのほうが沿線人口も多く、新幹線が通っていることから東京-仙台間のメインルートになっている。

そして、常磐線は東京-仙台間のサブルートになっていると考えられる。

常磐線は東北本線が不通になった時の貨物列車などの迂回ルートになるため、常磐線の全線再開により関東と東北間の物資の輸送に障害が出ることを回避できるようになる。このため、現在の東北区間の常磐線のダイヤには貨物列車の運行はないが、貨物列車が運行できる設備は整っている。



## 2. R2 ダイヤ改正による常磐線の変化

表 1 常磐線 普通車両（仙台-いわき）

| 主要駅 | 震災前<br>（～H23）                   | R2 ダイヤ改正前<br>（～R2）※ | R2 ダイヤ改正後<br>（R2～） |
|-----|---------------------------------|---------------------|--------------------|
| 仙台  | 701 系、E721 系<br><br>701 系、415 系 | 701 系、E721 系        | 701 系、E721 系       |
| 原ノ町 |                                 |                     |                    |
| 浪江  |                                 | 701 系、（719 系）       | E531 系             |
| 富岡  |                                 | 不通                  |                    |
| 草野  |                                 | E531 系、E501 系       |                    |
| いわき |                                 |                     | E531 系、E501 系      |

表 2 常磐線 特急車両（仙台～いわき）

| 主要駅 | 震災前<br>（～H23）      | R2 ダイヤ改正前<br>（～R2）※ | R2 ダイヤ改正後<br>（R2～） |
|-----|--------------------|---------------------|--------------------|
| 仙台  | 651 系<br>（スーパーひたち） | 不通                  | E657 系（ひたち）        |
| 浪江  |                    |                     |                    |
| いわき |                    |                     |                    |

## 常磐線の車両の変遷が示す常磐線の変化

表 2 からわかるように今回のダイヤ改正により、常磐線の富岡-浪江間が再開した。そして、701 系、E721 系の原ノ町以北の運用が終了し、E531 系の運用が始まった。また、仙台地区の車両の運用領域が狭まり、逆に E531 系などの関東地区の車両が運用される領域が広がる傾向がある。

そして、JR の仙台地区では客車運用が末期まで残っていたためプラットフォームの高さが 920 mm であるが、首都圏などのホームは 1100 mm であり仙台地区のホームは首都圏と比べると低い。

したがって、浪江駅では首都圏向けの車両の合うプラットフォームの高さにしなければならなかったため浪江駅では一部のプラットフォームの底上げ工事が行われていた。

表 3 常磐線の車両



701 系（仙台地区）



E721 系（仙台地区）



E501 系



E531 系



651 系



E657 系

### 3. R2 ダイヤ改正による浪江駅の変化

浪江駅とは… 福島県双葉郡浪江町大字権現堂字塚越にある駅  
配線：2 面 3 線の国鉄型配線ホーム



↑ 浪江駅正面口

## 浪江駅の本数の変遷からわかる変化

表 5 浪江駅の本数の変化

| 方面               | 震災直前<br>(～H23)    | R2 ダイヤ改正前<br>(～R2) ※ | R2 ダイヤ改正後<br>(R2～) |
|------------------|-------------------|----------------------|--------------------|
| 相馬・仙台<br>(北) 方面  | 普通 16 本<br>特急 6 本 | 普通 11 本<br>代行バス 1 本  | 普通 11 本<br>特急 3 本  |
| いわき・東京<br>(南) 方面 | 普通 16 本<br>特急 6 本 | 代行バス 5 本             | 普通 11 本<br>特急 3 本  |

※R2 ダイヤ改正前の本数であり、常磐線一部再開時の本数ではない。

浪江駅から相馬方面への常磐線沿線や近隣都市への利便性はほとんど変わっていないと考えられる。

表 6 浪江駅から周辺都市への所要時間と利便性の変化

|      | R2 ダイヤ改正前                                                    | R2 ダイヤ改正後                                      |
|------|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 所要時間 | 仙台まで<br>普通(乗換)： 約 1 時間 50 分<br>いわきまで<br>代行バス＋普通： 約 1 時間 20 分 | 仙台まで<br>特急： 約 1 時間 20 分<br>いわきまで<br>特急： 約 50 分 |

表 5、6 によると相馬・仙台方面は R2 ダイヤ改正前には普通のみが運転されており、仙台などへの中距離移動をするには必ず乗換をしなければならなかったため利便性が低かったと考えられる。R2 ダイヤ改正後には仙台行きの特急ひたちの運転が再開し、仙台への

利便性は高くなった。ただ特急ひたちは朝の時間帯は運転されていないため、利便性の向上は一部の時間にとどまる。

いわき・東京方面は R2 ダイヤ改正前には富岡行き代行バスのみが運転されており、さらに 10 時台から 16 時台まで代行バスが 1 本も無かったため利便性はかなり低かった。R2 ダイヤ改正後には特急ひたちと普通列車でいわきに乗換なしで行けるようになり、また本数も増えて※Suica も使えるようになったため利便性は大幅に向上したと考えられる。

(※R2 ダイヤ改正で常磐線のいわき-浪江間まで東京近郊区間に指定される。

この指定により、いわき-浪江間まで Suica エリアが拡大され、浪江から南に行く時には Suica を使うことができるようになった。)

**表 7 浪江駅から東京駅への所要時間と利便性の変化**

|      | R2 ダイヤ改正前                            | R2 ダイヤ改正後                      |
|------|--------------------------------------|--------------------------------|
| 所要時間 | 仙台經由新幹線はやぶさ：<br>約 3 時間 30 分 多数       | 特急ひたち：<br>約 3 時間 20 分 3 本      |
| 本数   | 約 1 万 3000 円                         | 約 7400 円                       |
| 料金   | いわき經由いわき発東京行高速バス：<br>約 4 時間 40 分 4 本 | 仙台經由新幹線はやぶさ：<br>約 3 時間 30 分 多数 |
|      | 約 4100 円                             | 約 1 万 3000 円                   |

表 5、7 によると R2 ダイヤ改正前では新幹線が最速であったが値段は高かった。また、本数は多く利便性は優れていた。他のルートは値段が低いが本数が限られている。原ノ町発の東京行き高速バス以外のルートでは必ず乗換が 2 回必要だった。

R2 ダイヤ改正後では特急ひたちは東京まで乗換なしで行くことが出来て、新幹線と比べると所要時間はほとんど変わらず、料金は 5000 円以上下回る。ただ、本数が 3 本であり朝の時間には特急が無く、あまり多くはない。

また、いわきに普通列車、特急ひたちで乗換なしで行けるようになったので、いわきで特急や高速バスに乗り換えるルートの利便性が向上した。





↑ 常磐線全線再開前にあった  
常磐線代行バスの浪江駅バス停



↑ 駅構内階段



↑ 左:新ホーム 右:旧ホーム  
プラットフォームの高さが違うことがわかる



↑ 浪江駅改札前  
画像上部には線量計がある



↑ 浪江駅 3 番線ホームに停車する 719 系電車  
今はもう見る事ができない



↑ 浪江駅 3 番線の表示

#### 4. 波江町の状況と浪江駅が与える町への影響について

## 浪江町とは…

福島県浜通り（東部）に位置し、双葉郡に属する町。

町内東部の請戸漁港は、福島県の最東端にあたる。

平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災で被災した。地震による揺れや津波による被害に加えて、震災により発生した福島第一原子力発電所事故の影響を受けて、多くの住民が町から移動・避難した。

平成 31 年 3 月 31 日に一部区域の避難指示は解除されたが、令和 2 年現在町内の西側の地区が「帰還困難地域」に指定されている。

また町内の一部地域には※「特定復興再生拠点区域」が設定されており、整備が完了した地域から避難指示を解除していき、令和5年3月までに拠点区域全域解除される予定である。

浪江町広域図(環境省 除染情報サイト より)



※「特定復興再生拠点区域」とは、将来にわたって居住を制限するとされてきた帰還困難区域内に、避難指示を解除して居住を可能と定めることが可能となった区域のことです。各市町村が復興及び再生を推進するための計画（「特定復興再生拠点区域復興再生計画」）を作成し、内閣総理大臣の認定を受け、区域内の帰還環境整備に向けた除染・インフラ整備等が集中的に行われます。

(環境省 除染情報サイト より)

## 浪江町の人口変化

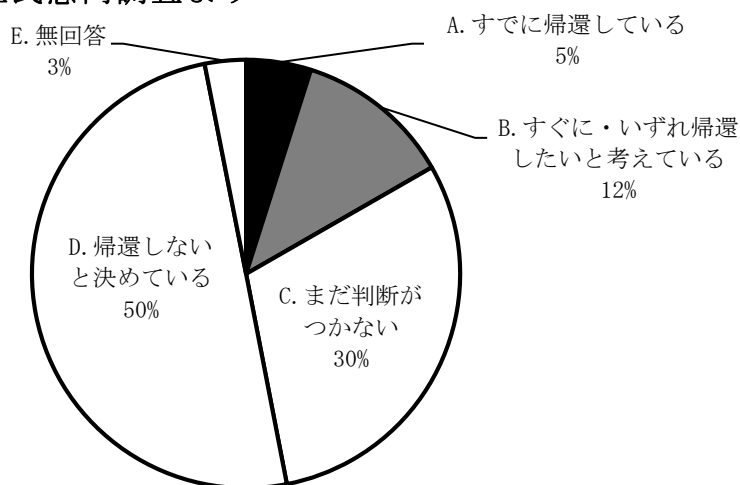
|            | 人口総数   | 世帯数   |
|------------|--------|-------|
| 平成 22 年    | 20,905 | 7,176 |
| 平成 27 年    | 0      | 0     |
| 令和元年（12 月） | 1,182  | 772   |

（出典：平成 22 年、平成 27 年は国勢調査 令和元年は浪江町 HP）

浪江町の人口は平成 23 年の東日本大震災の原発事故の影響により 0 になった。その後、平成 29 年 3 月 31 日の避難指示解除により、町の復興は開始された。

## 浪江町への帰還意向（全体）

平成31年浪江町住民意向調査より



## 調査結果

- A. すでに帰還している 5%
- B. すぐに・いずれ帰還したいと考えている 12%
- C. まだ判断がつかない 30%
- D. 帰還しないと決めている 50%
- E. 無回答 3%

これらの結果から現在の浪江町の人口は震災前と比べて大幅に減少し、帰還する住民も震災前の半数に満たない状況になると考えられる。

このような状況下で鉄道などが地域社会に与える影響について考察する。

浪江町への帰還について、A、B、C、D のどの住民への調査にも医療や介護環境への不安や商業施設の不足が多く挙げられており、これらが行動の原因になっていた。また、原子力発電所の安全性や放射線量への不安があるという意見は帰還していない住民への調査ではどちらも 30～40%に位置しており、一定数見られた。

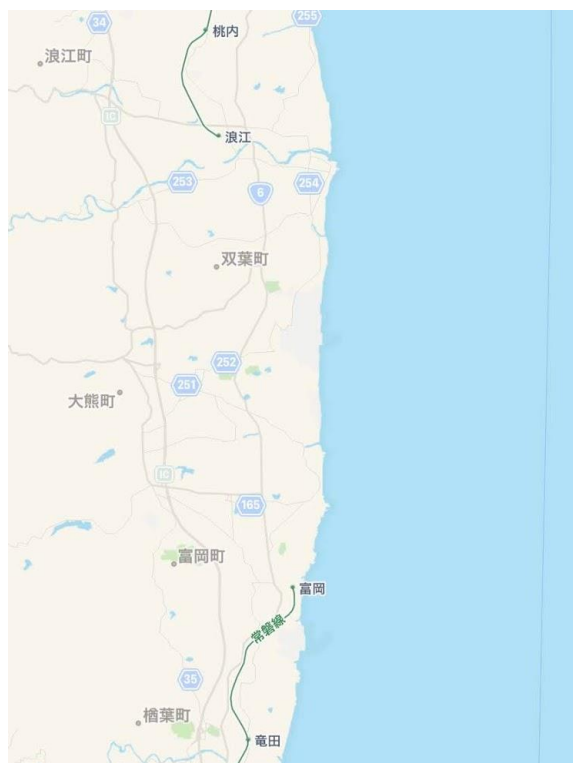
私は原子力災害において原子力発電所の安全性や放射線量への不安が帰還を阻害する最も大きな原因であると考えていたため、放射線に対する不安よりも生活に必要な施設が不足していることをより多くの住民は問題視していたことを知り、生活に必要なものがないと住民の帰還が進まないという厳しい現実を知ることになった。

A の住人(すでに帰還している住人)への調査では、鉄道などの公共交通機関の再開・充実を必要だと感じている人は帰還住民全体の半数を超えていた。さらに、求めている住民の多くは 60 代以上であり、交通弱者に対する支援が必要であると感じる。さらに帰還したいと考えている住民にも生活交通の改善は必要であるとする人は約半数おり、公共交通の改善が必要であるとする。

常磐線的全線再開は生活交通の改善に当てはまるかというそれは限定的なものであると感じる。理由として、相馬方面の列車本数は特急ひたちらが加わったことにより 3 本増えたが、それでも 1、2 時間に 1 本という状況であり本数が少ないからだ。

この状況は利便性があまり良いものではない。

生活交通の改善という面では自家用車による病院や商業施設などへの近隣地域への移動をどのように常磐線(公共交通機関)に移行させることが出来るかが重要ではないかと考えられる。また、浪江駅での常磐線との接続を含めた町内のコミュニティバスやオンデマンドバスの拡充などが地域の足としてきめ細かい部分まで対応でき、良いのではないかとと思われる。しかし、現在の人口は約 1100 人であり、地域交通を拡充する資金が出せる余裕が自治体にはないのだろうと考えられる。



↑ 常磐線全線再開前の iPhone の地図アプリによる地図

浪江-富岡間は電車が運転がされてなかったので地図に載っていなかった。



## 5. 訪問記（令和2年1月9日）

### 浪江町中心部 地図



大学受験を早々に切り抜けた私は卒業式までかなりの時間と余裕があったので、東日本大震災で発生した福島第一原発事故による常磐線の休止区間を訪れることにした。私はこの場所が鉄研の部員、そして所属し始めた頃から大学で都市計画を学ぶ中で一番訪れなければならないと思う場所だと思っていた。東京発の夜行バスに乗って仙台に着いた私はバスから降りた後、常磐線で南の方向に進んでいた。進行方向左に太平洋が見える美しい田んぼの間を電車は進んでいった。私は夜行バスであまり寝られなかったせいか1人ガラガラの車内で爆睡していた。その後、私は途中の原ノ町で乗り換えて、少し乗車したら浪江駅に着いた。



↑ 原ノ町駅前

浪江駅に到着後、私は駅でこの文章に貼るための車両や駅の写真を撮っていた。ただ、青春 18 切符でいわき方面に向かう客は足早に改札に向かい、富岡行きの代行バスのある方向に向かっていった。私はこの町に少々留まり取材をする予定だったので、そのバスを見送った。

私は駅を出て、市街地への交通手段を探していた。駅周辺には営業している店は一軒もなく、駅のロータリーも閑散としていた。ただ、駅からは町内を周る路線バスがあった。しかし、訪問当日はバスの運休日だった。町の中心地に行くのにもタクシーを使うのは高いので敬遠し、仕方なく駅から中心地の方向に歩くことにした。



← 浪江町営バスの浪江駅バス停

そして、駅から国道6号線沿いにある町の中心地にある浪江町役場を目指すことにした。町に人の気配は無く、静かな町の中を一人で歩き続けた。特に印象に残ったのは営業されていない店があったことだ。その店の看板はそのままであり、店内は資材やゴミで溢れかえっていた。その店は震災当日に店を離れてから店にほとんど戻って来ず、残されたものがそのままになっていたのだらうと思った。そのような建物や施設は町中に多くあり、私はその様子を見て当時どのような苦難があったかが容易に想像できた。



← 国道6号線沿いにある  
帰還困難区域の看板

町役場に着いた後その近くの国道6号線沿いにあるコンビニ(ローソン)に寄った。コンビニは東京にもあるようなたって普通のものだった。また、コンビニの近くには去年の7月に出来たイオンのスーパーマーケットがあり、この町で食料品などの生活物資を得ることは難しいことではないと考えた。ただ、そのスーパーの近くには震災後のまま放置されていて荒廃したヨークベニマルがあった。荒廃しているスーパーを見るのは初めてだった



↑ 浪江町内のヨークベニマル

さらに、国道6号線を南に進んでいくと、しまむらの建物があった。ただ、その建物には原発の処理作業をする会社の事務所が入っていた。このような原発関連施設に改造された建物は国道6号線沿いには多かった。つい数年前まで服を売る店だったのが店の形を残して別の会社の事務所になってしまうのだから、この出来事への奇妙さで戸惑った。その後、私はお腹が減ったので町役場の近くで食事する場所を探した。そして、町役場の隣の仮設商店街に入っていたなみえ焼そばのお店で食事をした。おいしかった。



↑ 浪江町の仮設商店街

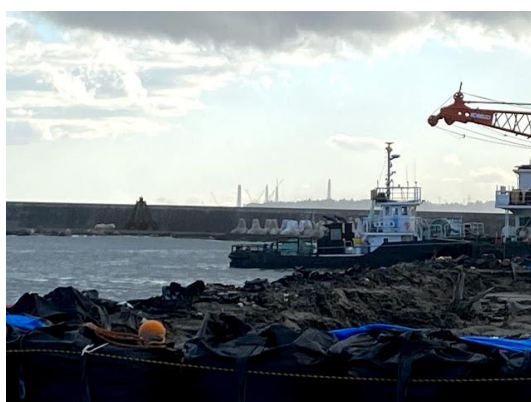
その後、私は海沿いの地域に行くためにタクシーに乗ることにした。まず、最初に海沿いの町である請戸(うけど)を訪れた。この町は、震災前は請戸漁港とその漁村があったが今は無い。ただ、漁港は再建されており、いくつか漁船もあった。漁港からは遠くに福島第一原発が見えた。漁港から見る原発はこの海の現実を表していた。



漁港から浪江の市街地に戻る時に請戸の町があった場所を走っていった。



↑現在の請戸港



↑請戸港から見る福島第一原発

その後、タクシーでより原発に近い双葉町に入った。タクシーから町内で窓を開けることは許されなかった。

双葉町は現在ほぼすべての区域で立ち入りが制限されており、国道6号線は車やトラックなどの4輪車でのみ通行が許可されている。双葉町内では国道6号線沿いガソリンスタンドが営業していた。それ以外の店は営業していない。

国道には汚染土か何かを運んでいるトラックがひっきりなしに走っていた。私は原発周辺は人がほとんどいないと思っていたので、国道でのトラックの混雑を見て人の多さに驚いた。

この場所で働いている人がいることによって原発の周辺の地域の経済が回っている。この光景は、原発周辺自治体の現実を表していた。

その後、タクシーで浪江駅に戻った。料金は8000円を超えた。高校3年生にはそこそこの大金だ。ただ、このような素晴らしい経験が出来たので後悔はしていない。

その後、駅で少々待った後、富岡行きの代行バスが来た。私はこのバスに乗り、国道6号線を南に向かった。バスは窓側がすべて埋まるくらいの混雑だった。

バスからは原発が近くに見えた。この春、常磐線は全線再開するためこの代行バスは運行を終了し、常磐線の原発区間の代行バスの5年間の歴史に幕を閉じる。私はバスに乗りながら国道6号線を南下していった。

#### 訪問時に撮った写真



↑なみえ焼そば



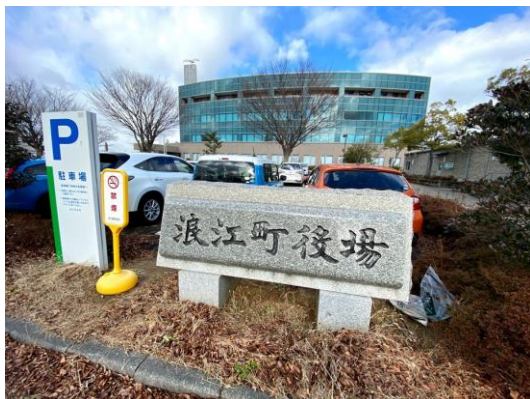
↑国道114号線沿いにあった倒れたままのバス停



↑国道 6 号線を通るトラック  
トラックは除去された土壌を運搬するためのものである。  
国道 6 号線と国道 114 号線沿いにはこのようなトラックが多く走っている。



↑左側にスーパー（イオン）  
右側に浪江町社会福祉協議会の建物と津波から避難するためのタワーが見える

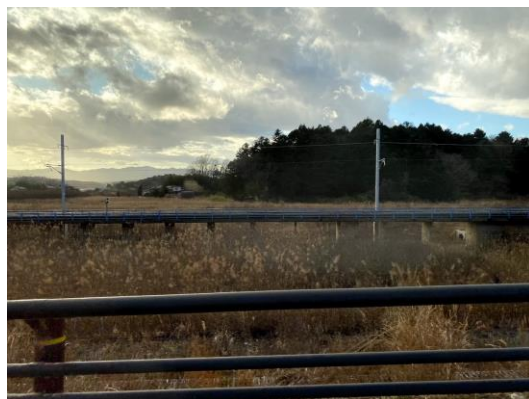


↑ 浪江町役場

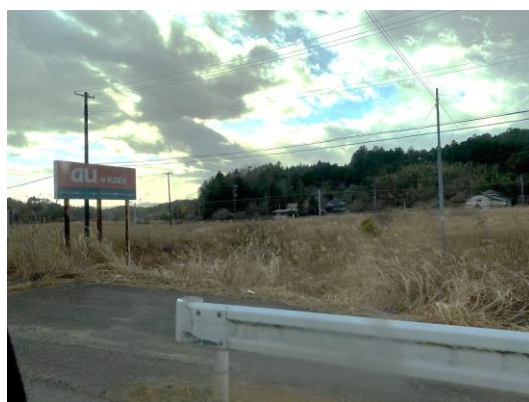
以下の写真は帰還困難区域内で撮影したものである。



↑ 帰還困難区域内のファミリーマート  
ここ何年も営業していない

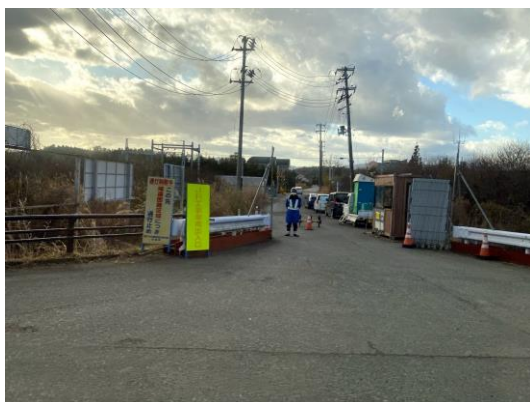


↑ 常磐線線路 浪江-双葉間



↑ au の看板が旧ロゴであるため  
看板が更新されていないことが分かる。





↑ 帰還困難区域内の国道6号線外の道路は原則立ち入ることが出来ない。

## おわりに

2020 年は私も想像つかないくらい大変な年になりました。高校のオープンキャンパスはなくなり、果てには文化祭（高学祭）もオンラインで開催ということになってしまいました。これほど今まであたりまえだったものや常識が崩れていき、新たに生まれ変わった年はありませんでした。ただ、新たな知見も得ることが出来て有意義な1年であったことは間違えありません。人は旅行にしろ何にしろやるかやらないかといった選択肢があるからこそ生きているものなのです。旅行に行くという選択肢を奪われて初めて旅行できないということでした。そして、自由に行動できるすばらしさを感じました。10 年後にはこのことも過去の思い出になればいいですね。

そして久しぶりに旅行をしたときに感じました。今まで土地、文化、人を自分の目で見て、感じることはやっぱりやめられないですね。

出典：

国土地理院 地理院地図

<https://maps.gsi.go.jp/#5/36.104611/140.084556/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1>

JR 東日本 E721 系

<https://www.jreast.co.jp/train/local/e721.html>

JR 東日本 E501 系

<https://www.jreast.co.jp/train/local/e501.html>

ウィキペディア 常磐線

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B8%B8%E7%A3%90%E7%B7%9A>

参考

平成 31 年浪江町住民意向調査

画像提供

鉄研中3 中嶋 E531 系 E657 系

鉄研高3 牧野 651 系



## 読む前に！

- 旅行からしばらく経っているため、一部行程などに曖昧なところがあります。
- 情報は旅行時点の2019年、または執筆時点の2020年です。
- 行程を地図で追っていただけると、より楽しめると思います。

最後まで、是非楽しんでご覧ください

### 1 日目

2019 年 8 月、朝、羽田空港の国際線ターミナル(現第 3 ターミナル)に到着。ここからロンドンに向けての旅が始まる。夏休み期間のため空港内の店舗はどれも賑わいを見せている。チェックインや出国手続きを終え搭乗口付近へ。しばらく隣の店で時間を潰していると、搭乗開始のアナウンスが流れてきた。勿論上級クラスのお客様ではないので、自分の搭乗の順番を待つ。ようやくエコノミーの順番がやってきた。長々機内の通路を歩き、決められた座席までやってきた。長距離国際線ゆえ機体は大きい、上級クラスがその多くを占め、エコノミークラスのブロックは猫の額ほどしかない。

定刻通りドアが閉まり、飛行機は動き回りだした。しばらくするとエンジンを大きく唸らせ、離陸を始めた。飛行機自体に乗るのが久しぶりであったため、非常にワクワクする。機体はスムーズに飛び出し、窓から東京湾が見えてきた、旋回しながら進路を北に合わせ、ロンドンに向かう。30 分ほどたって機体が安定飛行に入った頃、私は機内で何を見ようか前のモニターを探り始めた。どうやら色々な番組があるようだ。なにせまだ 12 時間もある。先ほど配られた機内食を食べながら様々なエンターテイメントを楽しんだ。

日本時間の 23 時を回った頃(現地時刻 15:00)、ロンドン上空にやってきた。旋回する度に窓からロンドンの街並みが見える。空港混雑のため上空でしばし待機した後、飛行機は混雑するヒースロー空港に滑り込むように到着した。客室乗務員から現地の時刻や天気、スリや置き引きに注意するよう放送され、海外に来たという感じが出てきた。約 13 時間のフライト途中で寝たとはいえ

体は疲れ切っている。荷物受け取りを済ませ入国審査へ。以前訪れた際には窓口の行列に長時間並んだ記憶があるため、入国審査が自動の機械になっていたことには驚いた。

ここで wi-fi に接続すると半日分のメールや LINE、その他の通知が一気に入ってきた。普段いくらスマホに依存しているのかをよく実感した。日本は夜だが、まだこちらは 24 時間を 3 分の 1 も残している。



▲パディントン駅にて、一番手前がヒースローエクスプレス、奥に停まっているのは日立製の Class800 だ。

ヒースロー空港からはヒースローエクスプレスという空港連絡鉄道に乗り、ロンドン中心部のパディントン駅へ向かう。この列車はヒースロー空港とロンドン中心部を 15 分で結ぶ。車内は固定クロスシートで無料の wi-fi が付いて快適な反面、

乗車当日に券売機で切符を購入すると、普通席(スタンダードクラス)でさえ片道 22 £ と非常に高い。ネットで切符を

事前に購入すると割引が適用されるので、予定が決まっている方は事前の購入をお勧めする。列車は最高 100 マイル(約 160km)の速度でロンドン中心に向かって走り、終点のパディントンにはあっという間に到着した。荷物が多いため、パディントン駅からはタクシーでホテルまで向かう。ロンドンのタクシーは「Black Cab」と呼ばれる。ロンドンのタクシー運転手になるには、ノリッジ試験(Knowledge of London)と呼ばれる世界有数の厳しい試験に合格しなければならない。この試験は運転技術だけでなくロンドン市内の地理・道路・施設を全て把握し、目的地までの最短距離を即座に示さなければならないため、ドライバーになるために 3~4 年ほどかかる。しかし、近年はタクシーよりも安価で気軽に乗車出来る Uber の参入により、タクシー利用者が奪われ、タクシードライバーと Uber ドライバーの間でトラブルが起こることもあるそうだ・・・。

タクシーに揺られること十数分、ホテルに到着。夕飯時になっていたため、ホテルにチェックインしてすぐ、近くのショッピングセンターに夕飯を食べに行った。通り沿いの建物や標識などを見て異国に来た感じを味わう。ショッピングセンターの中は万国共通といった感じの雰囲気(なんちゃって和食などの店舗を除いて)。夏休み期間だったためか、家族連れが多く賑わっていた。ロンドンの緯度は北緯 51 度と比較的高緯度(樺太中部あたり)に位置するため、夏の日暮れは遅く、夕食を終え、ホテルに戻ってきた 20:00 でも空はまだ明るい。フライトの疲れや時差ぼけも相まって、ホテルに帰ってからはすぐ眠りにおちた。一日が長かった。

## 2 日目

おはようございます。現地時間では 7:30、日本時刻では 15:30、時差ぼけは意外とすぐに取れたみたいだ。学校の時と違って、身支度は早い。支度をすぐに終え朝食会場へ。イギリスの朝食はイングリッシュ・ブレックファーストとも呼ばれる。そんな朝食を堪能し、部屋に帰ってしばし見慣れぬ TV 番組を見た後、ホテルを後に駅へ向かう。

ロンドンには霧の都などと言われるが、今のところは晴れているみたいだ。ノッティングヒルゲート(Notting Hill Gate)駅まで歩き、オイスターカード(Oyster Card)を購入。東京で言うところの Suica や Pasmo みたいなものだ。セントラル線(Central Line)に乗り。日本語訳すれば中央線だ。最近



は日本でも上野東京ラインだの仙石東北ラインだの“～ライン”が浸透してきているため、セントラル線というよりもセントラルラインの方が違和感を覚えないう気がする。ロンドンの地下鉄運賃はゾーン制である。ゾーンは1～9まであり、1は都心エリア、9に近づくにつれ郊外になっていく。日本の地下鉄と比較して運賃は高い印象だ。

地下鉄の地図はこちらから <http://content.tfl.gov.uk/standard-tube-map.pdf> (PDF 注意)

▼ロンドン地下鉄の運賃、一部区間のみ掲載。 単位は£(ポンド) 1£＝約140円

ちなみに東京メトロの初乗りは168円、都営は178円だ。(IC運賃)

| ゾーン | 現金<br>(紙のきっぷ) | ピーク時※ | オフピーク時 | 一日上限運賃<br>(エニータイム) | 一日上限<br>(オフピーク) |
|-----|---------------|-------|--------|--------------------|-----------------|
| 1内  | 4.9           | 2.4   | 2.4    | 7.0                | 7.0             |
| 1=2 | 4.9           | 2.9   | 2.4    | 7.0                | 7.0             |
| 1=3 | 4.9           | 3.3   | 2.8    | 8.2                | 8.2             |

※平日6:30-9:29と16:00-18:59に改札を入場した場合に適用。ただし、16:00-18:59の間にゾーン1の外側からゾーン1まで乗車する場合はオフピーク料金が適用。

※一日上限運賃に達すると、それ以上は引かれなくなる

イギリスの地下鉄はその特徴的なトンネル形状から“Tube”と呼ばれる。実際このような形状の路線は比較的后期に出来た路線であって、初期に開通した路線は日本などと同様の四角いトンネルだ。



▲セントラル線の駅と車体、ドアが弧を描くようになっている。



このセントラル線はロンドンの地下鉄で最も多くの人を運ぶ路線だ。十数分の乗車で、ホルボーン(Holborn)駅に到着。そこから10分ほど歩いてロンドン交通博物館(London Transport Museum)に到着。

入ってすぐの所に、東京の地下鉄路線図が壁一面に描かれている。まだ着いて一晩しかたっていないのに日本語がなぜか懐かしく思えた。館内の展示は子供でも理解できるように書かれているので見ているだけでも楽しい。展示やお土産購入を一通り済ませた後は昼ご飯だ。

▼チャリングクロス駅にて列車と車内の様子



昼食を終え、テムズ川沿いのチャリングクロス(Charing Cross)駅まで徒歩で移動し、ロンドnbrリッジ駅まで乗車する。駅からは巡洋艦ベルファスト号を横目にタワーブリッジへ。

「ロンドン橋落ちた～」で有名なのはこの橋の一本上流に架かっているものだ。タワーブリッジはテムズ川に架かる跳開橋であり、現在でも一日に数回開閉を行っている(開閉時刻はウェブサイトで確認できる)。この橋のタワーという名前は後述のロンドン塔に由来している。



タワーブリッジを渡り、ロンドン塔へ向かう。この建物は約 1000 年前にイングランドを征服したウィリアム征服王が強固な要塞の建設を目的として建てられた。王朝が変遷しても宮殿や造幣所、天文台、王立動物園さらには処刑場としても用いられ、1988 年にはユネスコ世界遺産に登録されている。

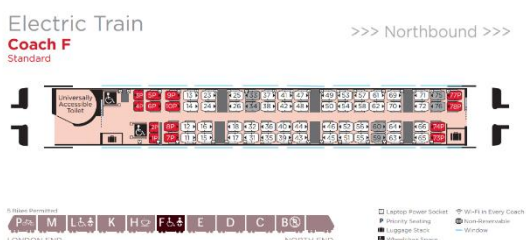


▲タワーブリッジ

見学後近くのタワーヒル(Tower Hill)駅からサークル(Circle)線に乗り、ホテルまで戻った。サークル線は大江戸線と同様に六の字運転を行っている。多くの区間で他のディストリクト(District)線やピカデリー(Piccadilly)線、メトロポリタン(Metropolitan)線などの他の地下鉄と線路やホームを共用しているため、乗り間違いには要注意だ。

### 3 日目

今日はホランドパーク(Holland Park)駅からセントラル線でトッテナムコートロード(Tottenham Court Road station)駅へ、ノーザン(Northern)線に乗り換えて数駅、キングスクロス・セントパンクラス(King's Cross St. Pancras station)駅に到着。この駅はハリーポッターの 9 と 4 分の 3 番線では有名なキングスクロス(King's Cross)駅と、パリやベルギーなどのヨーロッパ大陸へ向かうユーロスターなどが発着するセントパンクラス(St. Pancras)駅の最寄り駅だ。今日はキングスクロス駅からロンドン・ノース・イースタン鉄道(LNER)の東海岸本(East Coast Main)線に乗り、イングランド北部の都市、ヨーク(York)に向かう。ロンドンからヨークまでは約 300km、東京から新潟より少し短い程度だ。車両は日本では 1、2 号車などのように数字で表されるが、イギリスでは Coach D,E などのようにアルファベットで表される。



座席表は LNER のホームページより <https://www.lner.co.uk/faq/on-board/seating/lner-seat-maps/> ▲

車内は一部見合い式の固定クロスシートであり、足下は狭く感じた。イギリスの鉄道は標準軌(1435mm)で、地盤も固いためか、在来線でも時速 200km 程度で飛ばす。途中いくつかの駅に止まり、ヨークまで 2 時間で到着した。駅を出てしばらく歩くと世界最大規模の鉄道博物館であるイギリス国立鉄道博物館が見えてきた。入館時に寄付を求められるが、入館は無料！館内には日本の 0 系新幹線がユーロスターと共に展示されている。0 系は日本の博物館でも見てきたが、異国の地で見る 0 系は何か不思議な雰囲気だ。他の様々な展示解説の英文と悪戦苦闘しながらも、展示を堪能した。昼食の後、ヨークの街の観光に繰り出す。まずはヨークミンスターだ。ゴシック様式の細かい装飾が美しい大聖堂で、高さは約 160 メートルと、ヨークの街の至る所から臨むことが出来るランドマークだ。他にも映画の世界のような石畳の細い商店街を巡り、お土産を購入。そろそろ帰りの列車の時間だ。



車両や会社が違うので往路とはまた雰囲気が異なる。帰りの列車は無停車なため、心なしか早く感じる。終点キングスクロスには定刻通り 19 時すぎに到着。まだまだ明るいので、しばしホームで様々な列車を観察した後、地下鉄でホテルへ戻った。

#### 4 日目



▲ディストリクト線ウィンブルドン駅にて



▼ロンドンヴィクトリア駅にて

この日は予備日で、予定を特に入れていなかったなので、朝はゆっくりしていく。午後はディストリクト線に乗車し、ウィンブルドン (Wimbledon) へ。ここはテニス 4 大世界大会の 1 つである、ウィンブルドン選手権開催の場所として有名だ。

ここでロンドントラム (London Tram) に乗り換える。このエリアはロンドンの中心部からは外れるため、観光客はほとん



▲ロンドントラム、ウィンブルドン駅にて

どいない。このトラムは 2000 年に開業し、ほとんどの区間が専用軌道なため、比較的スピードを出す。30 分の乗車でウェストクロイドン (West Croydon) 駅に到着。ここでゴヴィア・テム

ズリンク鉄道 (Govia Thameslink Railway) に乗り換え、約 40 分の乗車でロンドンヴィクトリア (London Victoria) 駅に着いた。駅を出てしばらく歩くと、バッキンガム宮殿が見えてきた。ここは近衛兵交代が見物できる場所として有名だ。

#### 5 日目



▲ロンドンバスにも乗車(別日撮影)

5 日目。今日もセントラル線に乗車する。トッテナムコートロード駅で下車し、大英博物館へ、夏休みまただ中であり、入館までの待機列が長く伸びている。手荷物検査を受け、いざ館内へ。先日のイギリス国立鉄道博物館同様、この大英博物館も全ての人に楽しんで貰いたいということで入場は無料のようだ(特別展などは別途料金が必要)。館内にはロゼッタストーンや、パルテノン神殿の彫刻、死者の書など世界中の貴重な物品が数多く展示されている。私は世界史選択のため、資料集で見たような品々を間近に目にし、歴史の奥深さを実感させられた。大英博物館見学後は、ロンドン

中心部のハイドパーク(Hyde Park)など広大な公園を散策し、ロンドンバスに乗車してホテルに戻った。

## 6 日目

今日はロンドンから足を伸ばして、イングランド東部のイースト・アングリア(East Anglia)地方へ 1



▲ドアが開き戸になっている

泊の小旅行を行う。セントラル線に乗車し、リバプールストリート(Liverpool Street)駅で下車。グレートアングリア(Greater Anglia)鉄道に乗車する。平日朝の郊外方面の列車だからか、安い価格で切符が販売されていたので、一等車に乗ることにした。約 100km、1 時間 10 分ほどの乗車でイプスウィッチ(Ipswich)駅へ。ここでイプスウィッチ・イーリー(Ipswich-Ely line)線に乗り換え、30 分の乗車で、ベリーセント

トエドマンド(Bury St Edmunds)という街に着いた。駅で知人に合流し、車に乗ること 40 分。ブレッシンガム・スチーム&ガーデنز(Bressingham Steam & Gardens)という場所に到着した。ここはイングリッシュ庭園の他、蒸気機関車の展示や、施設内を走る蒸気機関車に乗ることが出来る素晴らしい施設だった。園内にはいくつかの路線があり、転車台などもあるなど驚きが一杯だった。

ブレッシンガム・スチーム&ガーデنزの SL のページです。SL の走行動画などが見られます。

<https://www.bressingham.co.uk/explore/steam.aspx>

SL や庭園を堪能した後、ベリーセントエドマンドまで戻ってきた。今晚はこの街のホテルで 1 泊する。一日中賑やかなロンドンと対照的に、ここでは日が暮れると、あたりは暗く、静かになった。

## 7 日目

ホテルを出て、歩いて駅へ向かう。行きは車でホテルまで送って貰ったが意外と駅まで遠かった。約 40 分の乗車で、ケンブリッジ(Cambridge)駅に到着。ここは大学の街として有名で人口約 12 万人の内、大学生が約 2 万人と人口の約 16%を大学生が占めるそうだ。駅を出てケンブリッジ大学まで散策し、昼食を済ませた後、駅に戻る。ケンブリッジ線に乗車し、約 1 時間の乗車でキングスクロスに到着した。そこからは地下鉄でホテルへ帰ってきた。

## 8 日目

今日はイギリス滞在最終日、19:00 過ぎの飛行機で日本まで戻る。時間に余裕を持ってもホテルを 14:00 までに出れば間に合いそうなので、お土産の買い足しに行ったり、ホテル近くの公園に



散策に出かけたりした。昼食は近くのレストランでフィッシュアンドチップスをいただく。この滞在中に何回食べたか。

▲ホランドパーク内にある福島庭園、東日本大震災からの復興を願う目的で、従来あった京都庭園に隣接する形で 2012 年 7 月にオープンした。

その後ホテルで預かってもら



った荷物を受け取りパディントン駅へ。ここからは行きと同じくヒースローエクスプレスに乗車する予定だったのだが……。駅に到着すると改札付近で人が滞留している。どうやら先ほどトラブルが発生し、ヒースローエクスプレスをはじめとする西方面の列車の運転を取りやめているらしい。今までの行程は全て上手くいっていたため、まさか最後の最後でトラブルが来るとは……。地下鉄で行こうとも考えたが、あの狭い車内に大荷物を持つての乗車は個人的に避けたい。しばらく考えた結果、Uber で空港に向かうことに、幸いすぐにドライバーが来てくれて空港へ直行。日本でもUber は良い意味でも悪い意味でも話題だ。確かに Uber は便利だった。事前に目的地や値段も決まっており、英語がそこまでしゃべれなくても比較的簡単に利用できる。ヒースローエクスプレスでは 15 分で行けるところを、高速道路を利用し約 1 時間で空港へ。時間に余裕を持っていた正解だった。



ターミナルに入るとちょうどチェックインが始まった所だった。チェックインカウンターで荷物を預ける際、スーツケースの重量過剰が心配だったが、ギリギリセーフ。手荷物検査などを受け、しばしゆっくりした後、東京行の搭乗口に向かう。多くの日本語が飛び込んできた。帰りは偏西風のおかげで往路

よりも 1 時間ほど早く到着できる。帰日もエコノミー席なので最後の方に搭乗。機内では学校の課題、部誌の駐車場の制作を進めた。

約 11 時間後、ようやく東京上空に戻ってきた。羽田空港には定刻で到着。ボーディングブリッジに出ると東京特有のムワっとした熱気が飛びかかってきた。もう既にロンドンのさわやかな夏が恋しい。入国審査や荷物受け取りを済ませ、無事に帰宅した。

---

この度は閲覧いただき、ありがとうございました。昨年まで、主に部誌編纂や路研記事の制作などに携わっていましたが、高輪生活の最後に自分自身でこのような旅行記を書くことが出来、大変光栄です。記事の掲載を快く応じてくれた部長の浅沼君や、記事の編纂や印刷、製本に携わる多くの方々に感謝します。



# 九州に行った話～やらかしを添えて～

高2 中原 船登

昨年 EF65[田]について書いた中原というものです。今年は旅行記を、と思っていましたがここに載せられるような旅行ができなかったので後輩への教訓を含めて過去最大級にやらかした昨年の春旅行について綴っていこうと思います。

## 1 日目 ～前菜、または嵐の前の静寂～

### 第1章 いい日旅立ち

本来の鉄研旅行では関西にいる時間が限りなく短く、どうしても果たさなければいけない用事があった私は鉄研旅行の本隊に集合せず友人セリヌンティウス氏(仮名)とともに東海道線をいち早く下っていきます。鉄道オタクに限らず数多くの愛用者がいる青春 18 切符を使っています。

### 第2章 関東脱出

乗り込む京浜東北線はもちろん初電。初電って意外と混んでいますが、無事席を確保してセリヌンティウス氏と合流します。まだ夜が明けきらない都会を進んで行くのが旅の始まりを感じさせます。当時はまだ建設途中だった高輪ゲートウェイ駅を過ぎると品川に到着しました。品川での乗り換え時間は 3 分、慌てず焦ら



ず 11 番線へ移動します。セリヌンティウス氏はグリーン車の地平階に逃げていきました。貧乏人の私は普通車の座席の端っこに席をとることが出来ました。鉄道唱歌の発車メロディーが鳴り終わるとドアが閉まり、動き始めました。聞きなれた加速音。安心と信頼の E233 系です。ちょうど品川 5 時 10 分発の列車に乗ると日の出とともに湘南の海が見えてきれいです。流れゆく車窓を楽しんでいると終点の小田原に着きました。ここから熱海まではまだ JR 東日本の車両です。

さて、熱海からは JR 東海区間です。日本におけるトンネル技術発展に関わり、御殿場線を本線から引きずり落とした長い長い丹那トンネルを抜けると某有名アニメの舞台、沼津につきます。素通りしてしま

#### コラム①丹那トンネル

丹那トンネルは熱海～函南間にあるトンネル。1934 年の完成当初は全長が日本の中で二番目に長く、複線のトンネルとしては最長のものだった。トンネルは活動をやめた熱海火山(多賀火山)を貫き、工事は豊富な湧水、断層による地震、軟弱な地盤に苦しめられ、工期 16 年犠牲者は 67 人にもものぼった。

支線に格下げされた御殿場線には今も複線があったようなスペースが広がっている場所がある。

うのが惜しいです…。

### 第3章「SHIZUOKA」から「KANSAI」へ

貴方の近くにいる鉄オタに「静岡」「18 切符」という言葉を与えてみましょう。きっと早口で「静岡は地獄、JR 東海はケチだ。」という風な答えが返ってくるでしょう。

しかしながら、私はその意見には異を唱えたい。静岡区間は地獄ではありません！この乗換ルートで行くと途中、静岡と浜松で乗り換えるだけで静岡県を通過できます。さらに、この区間を通過するのは午前8時から9時ごろ。徹夜したのち、第一波の眠気が襲ってくる時間帯です。車窓をみても茶畑と浜名湖しかありません。(実際はもっとありますが…) つらい人は寝ましょう。適切な睡眠はあなたに注意力と的確な判断力を与えます。

さて、豊橋からは新快速に乗ります。豊橋で新快速に乗るのも快適な東海道線下りの旅には重要です。転換クロスシートの恩恵にあやかっセリヌンティウス氏と綾鷹で乾杯しました。そんなこんなで大垣につきました。(少しだけ眠ることが出来ました。睡眠はとれるときに取りましょう。)

さて、大垣での乗り換え時間の間に改札外にセリヌンティウス氏が切符を買いに行きました。この旅行を行った年の3月に池袋の「びゅうプラザ」にて稼働していた多機能券売機 MV-30 形端末が取り換えられ、首都圏で熱転写式の切符を発行するのが不可能になりました。

彼はこの先使う 18 切符も熱転写券を使いたいということで買いに行ったようです。米原からは JR 西日本、洗練された車内デザインが JR 西日本の車両に乗っていることを嫌でも理解させてくれます。

京都に着いたところで一旦セリヌンティウス氏と解散。用事を済ませて鉄研旅行本隊と合流すべく神戸港に向かいます。JR に乗るのもいいと思いましたが、阪神のジェットカーで行こうと決め、環状線で西九条へ向かいます。西九条ではハリーポッターラッピングの 201 系が出迎えてくれました。記録程度に撮影しつつ阪神電鉄のホームに急ぎます。

ここで少し時間があると踏んだ私は撮影でもしようかと撮影地の最寄りの駅に向かいました。そして改札を出て歩き始めたその時、雨が降ってきました。ぴえん。



#### コラム② 綾鷹

綾鷹はコカ・コーラ社が 2007 年から発売している緑茶飲料。「急須で入れたような味わい」をキャッチコピーとし、苦戦していた緑茶飲料において連続して発売数を伸ばしている。おいしい。



気を取り直してジェットカーに乗って御影駅まで向かい、神戸港に連絡するバスに乗り込みました。バスがものすごく混雑していました…鉄研生はなるべく譲りましょうね。

車内で発案者かつ現部長が集合に遅れそうだということを聞き、嘲笑っていたのは内緒(他人の不幸は蜜の味)。結局ことなきことを得たようです。

## 2 日目 ～メインディッシュ、または嵐～

### 第1章 南下

夜ご飯を買い込み、本日の宿かつ、移動手段であるフェリーに乗り込みます。私は基本的に船では眠ることが出来ないので、コンセントに張り付いて一夜を明かします。神戸大分航路は大浴場が航行中にずっと開いていなかったのできつかったです(気晴らしにお風呂に入りたいので)。そんなこんなで九州が見えてきました。少なくとも記憶に残っている中では初めての九州です。

大分港の最寄り駅は西大分駅です。西大分駅にはコンテナ取扱設備があり、定期高速貨物列車が2往復停車します。かつては大分港への専用線もあったようですが、現在はなくなっています。港の近くの貨物取扱駅、ロマンを感じます。

さて、大分駅まで普通電車で移動して特急「にちりん」を利用します。何人かの後輩も一緒でしたね。後輩に延岡手前で起こしてもらうようお願いした記憶があったりなかったりしますが…。朝ご飯を食べてうとうとしていたら宗太郎駅通過あたりで起きました。後輩の手を煩わせることにならず、よかったです。緑の中を特急列車は走ります。宗太郎あたりで撮影したかったのですが、自動車の運転免許がないばかりか、タクシーに相乗りしてくれるような友達もいないのであきらめました。

延岡で「にちりん」と別れ、駅員さんに18切符の本日分の日付印を押していただきます。この駅ではED76が羽休めをしていました。延岡からは普通電車でのんびり南下します。やってきたのは817系の2両編成。CTのロゴが側面についており、この車両は鹿児島車両センターに所属していることを示す青色のステッカーでした。ヘッドレストのついた体に優しいクロスシートが並び



#### コラム④ CT

JR九州が新製した近郊型・通勤型電車につけられている愛称のようなものであり、Commuter Train (通勤列車) を略したもの。817系にのみつけられていたが、平成27年に登場した305系など、817系列ではない車両にもつけられるようになってい

ます。車内に入り、軽く車内を見た後、走行音を録音するために網棚にレコーダーを固定器具で固定しました。行先字幕表に「試乗会」という表示があって珍しいなと思いました。

都農駅付近では宮崎リニア実験線跡地が突然現れます。小学生のころにジャポニカ学習帳の裏表紙に載っていたのを覚えています。

日本初のリニア実験線ですが、現在では高架であることを利用して太陽光パネルが連続して並べられていました。当時の最先端の技術を研究していた場所は何も知らない人が見たらただの人工物である、というふうにしか感じないような物に変わっていました。



#### コラム③ 宮崎リニア実験線

宮崎実験線は1977年から1996年にかけて使用された国内最初の本格的な実験線である。なお、宮崎実験線は単線でカーブや勾配がなく、曲線や高速度でのすれ違いの実験などができないため現在では山梨実験線に実験の場を移している

時代と共に忘れられていくものって想像以上に多いのではないのでしょうか。

都農を過ぎてしばらく進むと、高鍋駅につきます。この駅は過去に「彗星」や「富士」なども停車しており、ホームにはその乗車案内がいまだに残っています。また、以前宝酒造への引き込み線があり、その遺構が残されています。

本来は南宮崎で降りるつもりでしたが、宮崎空港まで乗ってもその後の行程に差支えがないことが分かったので宮崎空港まで乗ることにしました。(この選択が悲劇につながる)

読者のみなさん。旅行2日目(2019年の4月1日)は何の日だったと思いますか？



## 第2章 令和おじさんとやらかし

2019年4月1日…それは新元号「令和」が発表された日でありました。車内で合流した先輩とスマホでその時を待っていました。中継が始まってもなかなか菅官房長官は出てきません。元号が発表されたのは宮崎空港から折り返して南宮崎に向かう途中。新元号「令和」の発表を聞き、浮ついた気分で南宮崎駅に降り立ちました。



南宮崎から引き続き普通列車で鹿児島を目指します。ここでもやってきたのは 817 系でした。

乗車中にあることに気づきます。

### 「レコーダー、回収してない!」

焦った私は次の駅で降りてしまいました。財布やかばんを忘れたわけではないので、忘れ物の生命にかかわる点での重要度は低いです。この後。予定では都城で吉都線に乗り換え、吉松駅から特急列車で鹿児島中央まで向かう予定でした。全ておじゃんになってしまいました。

忘れ物は登録されるのに時間がかかりますし、それがさしあたり必要にならないときはそのまま旅を続けられることをお勧めします。案の定、南宮崎駅の方にお伺いしても良い返事は聞くことが出来ないので南宮崎から特急で鹿児島中央まで高飛びします。

鹿児島中央からは鹿児島市電を貸切るので全体で集合するのですが、予定よりだいぶ早く着いてしまったので時間まで電気機関車や市電、バスを撮影していました。



市電の貸切では集合場所を間違えてしまった部員がいましたね。気を付けましょう(どの口がいているんだか。)

解散後は夜ご飯に何を食べようかと悩みつつ、鹿児島中央駅で露光撮影をしていました。今見ると悲惨な写真なので同級生と桜島に行けばよかったなあ、と思ったり思っていなかったり。撮影を切り上げてホテルのある天文館に向かおうとしたところ 18 切符がありません。もう一度書きます。

### 18 切符落としてしました。

鹿児島駅の駅員さんが本旅行記 2 ページ目の写真をもとに鹿児島中央駅に照会をかけてくださり、無事見つかりました。身の回りのものはしっかり管理しましょう。(18 切符は

どの段階で落としたか見当が付きません…。この日中に受け取らないと明日に差し支えるので鹿児島中央駅に向かうのですが、もう鹿児島駅から鹿児島中央駅に向かう JR の列車は特急列車しか残されていませんでした。幸い市電のフリー切符を持っていた私は市電で鹿児島中央駅に向かいます。受け取った後、明日の新幹線の乗車券と特急券を購入して鹿児島中央まで来た道に戻ります。夜ご飯は「豚とろ 天文館本店」でとんこつラーメンをいただきました。チャーシューが口の中でとろけておいしかったです。スープまで飲み干して、夜食を買って集合時間ぎりぎりにホテルに着きました。明日は朝一番の新幹線で熊本に向かいます。~~寝ませんでした。~~眠れませんでした。

### 3 日目 ～そろそろデザートが欲しいです、嵐はまだまだ終わらない～

#### 第 1 章 最後のやらかし

おはようございます。今の時刻は 4 時 30 分、セリヌンティウス氏ともう一人の Y 氏と待ち合わせて鹿児島中央駅まで歩きます。西郷隆盛像もまだまだ闇の中です。

駅にはキハ 47 系の 4 両編成が停まっていたのでシャッターを開けました。誌上だとおそらくつぶれてしまうと思うので WEB でご覧ください。(心配しなくてもオンライン上に上がっているはず)



キハ 47 だけでなく、787 系なども停泊していましたが、時間の関係でスルー。新幹線の改札をくぐろうと切符を改札機に通そうとしますが、入れた口から吐き出されてしまいました。よく特急券をみると有効期限は昨日の物…

### 切符の買い間違い

もう自暴自棄で、気分的に参っていました。さすがにやらかしすぎでしょ。こんな時のためにもお金は多めに持っていくことをお勧めします。

さて、停まっていたのは 800 系です。水戸岡デザインの中ではこれが一番好きです。コンビニで買っておいだ朝ご飯を食べて眠ります。自由席といえども新幹線なのでよく寝ることが出来ました。新八代で新幹線を降り、西鉄へと向かいます。新八代から先の行程は特に決めてなかったので予想外の出費を鑑みてお金を浮かせるべく行こうとしていた撮影地を減らし、JR 利用へと切り替えました。

撮影を終わらせて西鉄久留米駅から JR の久留米駅へと歩きます。半分くらい歩いてから「これ、反対側に向かって歩いているのではないか」と思い駅まで引き返しましたが、あっていました。時間と体力ロスった…。

久留米からは鹿児島本線で基山まで。ここで存続が危ぶまれていた大牟田貨物を撮影しました。今更ですが逆光ですね。なぜここで撮ったんだっけ…



## 第2章 通勤(に使用される快適な)電車と国鉄型気動車

基山駅から鳥栖方面に戻りつつ、今日の宿のある長崎を目指します。佐賀駅に到着してから「切符に中原って入れたいな」と思ったので引き返します。理由はどうであれまたまた来た道を戻っています。中原駅で降りようと思っていたのですが、起きたら周りの乗客が全員降りてました。

### 寝過ごしました。

鳥栖止まりでよかったです。区間が違えばもちろん長崎にたどり着けないことになってしまいます。(睡眠はしっかりとしましょう。)

さて、折り返しの肥前山口行に乗って中原駅へ。降りた後で駅員がいるのか不安になりましたが無事いただいて後続の肥前山口行に乗り継ぎ、今度は無事に降りることが出来ました。肥前山口ではセリヌンティウス氏を見かけたような気がしましたが、彼は長崎本線に向かうようなので一緒にはなりませんでした。早岐までの電車も 817 系の 2 両編成でした。このころにはあの顔に半ば飽きていました。

早岐からは国鉄型気動車であるキハ 67 系が運用されています。無駄に時間を使わなければこっちを撮影したかったです。で、コンセプトとしては関東地区において特急「踊り子」などに使用されている 185 系と似たようなものを感じます。ホームにとまっていたのは 1 ユニットしかない国鉄気動車急行標準塗装。車内は当時



#### コラム④ キハ 67 系

キハ 67 系は山陽新幹線博多開業に先立って筑豊・北九州地区の新幹線連絡輸送に使用するために製造された急行並みの車内設備を備えた車両で実際に 1980 年までには急行列車として使われていた。車内の座席は国鉄としては珍しい転換クロス



の雰囲気が十分に感じられ、アルミサッシの窓枠の落書きや沈みゆく夕日がゆっくりした時間を流していきました。旅の中で一つの目的としていたのでうれしさ全開です。漢字の田の文字の形の窓から見る大村湾のきれいさと言ったら筆舌に尽くしがたいほどのものです。

ハウステンボスで大勢の観光客と思わしき人々が降りた後は地元の方がちらほらいる程度になり、スナップらしきものを何枚か撮影しました。諫早を過ぎると車内には車輪がレールの隙間を乗り越える重い音とディーゼルエンジンの音、そして踏切の警報音…。感傷にふけりつつ、それらの音を子守歌代わりに浅い眠りにつきます。

長崎駅に降り立ち、先輩に誘われたので夜ご飯にご一緒させていただくことにしました。長崎と言えば「皿うどん」ということで駅ビルの中にあったお店に入ります。当時の部長が全額出してくださるとおっしゃってくださいましたが、さすがに悪いので端数だけ出していただきました。U先輩大好きアイシテル♡



さて、夜ご飯も済んだし長崎市電とかバスを撮りつつ、ホテルに向かいます。

…あれ？長崎といえば夜景では？(時間の都合上切り捨てました。近いうちに行きたいです。)長崎の地上ホームをよく撮っておけばよかった(高架化されてしまいました。)

ホテルのウェルカムコーヒーを飲んで、近くのファミマに夜食を買いに行きます。そこで微炭酸のカルピスを買ったんですけど、開栓したときに、衝撃を与えてないのに噴出しました。こわ…。翌日はあさイチの特急で博多に出ます。(寝坊が怖いので)寝ている暇はありません。違うホテルの同級生と通話をして過ごします。修学旅行の夜とは違い、教員の巡回がないので物足りないですが、こういう時間が好きです。「THE 非日常」みたいな。

#### 4日目 ～デザート、または平凡な旅行～

##### 第1章 動物も歩けば列車に当たる





寝落ちすることもなく4日目の朝を迎えました。手の中にある特急券はしっかり今日の分ものです！朝一番の「かもめ2号」で博多に向かいます。今日は特急を使わない区間を18切符は使わずに普通乗車券だけで移動します。自由席に席をとり、睡眠にふけります。おそらく鳥栖を過ぎたあたりで起きたのですが、少し遅れていました。どうやら久大本線で動物と接触した列車がいたようです。ノーブランな私には多少の遅れなど関係ありません。(貨物が遅れたのでラッキーだった可能性すらあります。さて、普通列車に乗りついで一つ隣の吉塚駅を目指します。先輩方もどうやら一緒のようで…。貨物列車や2時間位撮影した後、お昼を食べに博多に戻ります。



博多駅の改札を降りて適当にぶらぶらしているとラーメン屋があったので博多ラーメンを頂きます。ちょうどお昼時でしたが並ばずに食べることができました。固め大好き人間なので博多ラーメン大好きです。

お昼ご飯を食べ、ネットで目星をつけていた俯瞰撮影地に向かいます。415系の門司港行。九州地区生え抜きのFo108編成でした。スペースワールド駅のお

となり、枝光駅まで乗ります。

スペースワールドといえばあの大きなスペースシャトルでしたがすでに取り壊された後、なおかつ逆光状態ということで心配していましたが、その心配が的中してしまいました。結構歩き回って場所を探したんですけどねえ…。つか変な柱立生えてるんですけど。無理ぽよ～。

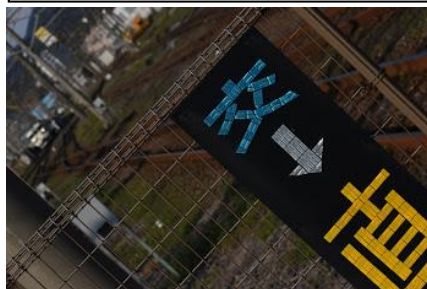
駅降りてちょっと歩くとすぐに急な斜面が始まるので住んでいる人は大変なんだろうな、と思いながら駅に向かって歩いていくと「令和」というお食事処が。店主の方によると新元号に合わせて店名を決めたとのこと。訪問当時はオープン前だったのですが。優しい店主さんだったので今度九州に行くときはお邪魔したいですね。

## 第2章 関門セクション

枝光から迷いなく門司へ向かいます。本州から在来線で九州にアプローチする際に最初に通る駅です。本州からの玄関口は連絡船時代は門司港駅、関門トンネル開通後は門司駅、山陽新幹線開業後は小倉、と時代によって移り変わっているのが興味深いです。山陽本線

### コラム⑤ 交直セクション

デッドセクションの一つで電化方式が切り替わる区間に設けられ、電流区分セクションといわれる。関門セクションのほかに、常磐線 取手 - 藤代間、水戸線 小山 - 小田林間、東北本線 黒磯 - 高久間、羽越本線 村上 - 間島間



は直流電化、鹿児島本線は交流電化なので下関側構内に直交セクションがあり、電車が通過する際は一時的に停電状態となり、車内の蛍光灯は消え、前照灯は補助電源による片目点灯となります。(なお、貨物列車の場合は関門トンネルから登ってくる際に貨物の重さによって後退してしまうことを防ぐため、ホームのない中線の小倉寄りにあるセクションを通過する。) 切り替えに失敗すると電車が長時間止まってしまうので注意書きがあります。

JR 九州の方針にもよると思いますが、関門海峡を蓄電池車で越える日もそう遠くないように感じます。(交直流電車は値段が高くなることに加え、蓄電池車はすでにノウハウがあるため。)

今日の夜は阪九フェリーで九州を離れます。新門司港へのシャトルバスを待っている間にファミリーマートで夕食と夜食、明日の朝食を買います。戻ったらバスが来てました。忘れ物無いか周りを確認して乗り込みます。

バスが発車した後に持ち物を確認するとカメラがありません。確認したんだけどな、と思っていると部長がメールで「中原君のカメラは野沢先生が持ってるよ」と。

先に預かれていたら、そりゃないはずだわ。と思いつつほっとしました。さすがに同じ轍を踏んだら母親がキレます。

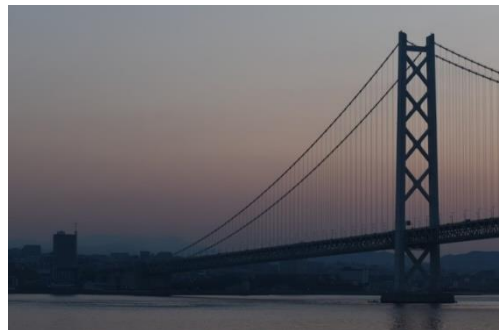
フェリーではカラオケを嗜みました。現部長のものすごく綺麗で誰もが涙を流すような歌声に部員総出で泣きました。(決してバカにしてないですからね♡)

5 日目 ～ごちそうさまでした、おうちに帰るまでが鉄研旅行です。～

第 1 章 ローカル線、椅子にもたれるか荷物にもたれるか。

おはようございます。時刻は 5 時 45 分をまわったところ。まもなく瀬戸大橋をくぐります。ということで甲板から軽く 1 枚。まだ神戸港までは時間があるので二度寝します。

今日の全体集合は中津川。例によって行程なんて決めてないのでセリヌンティウス氏についていこうとしたものの神戸線に乗って大阪駅に来



たところではぐれたので単独行動に切り替えます。新快速で草津まで、草津から草津線で柘植、柘植からは関西線で名古屋に出ようと大体の行程を立て、草津線のホームに行くと「SHINOBI-TRAIN」が止まっていました。「ラッキー」と思いつつ半自動ドアを開け車内に入りました。席を確保してお昼ご飯を確保しにキオスクに行こうとして車外に出つつ半自動ボタンの閉ボタンを押したら挟まりました。車外にも閉ボタンつけてください。

さて、キオスクで買ってきた塩むすびとおかかむすびをほおばります。ああ、朝日が気持ちいいなあと椅子の背もたれにもたれてうとうとします。車窓を撮影していたので爆睡は

しませんでした。

そんなこんなで柘植に到着。2両編成のキハ 120 に乗り換えます。関西本線はキハ 120 のエンジンの音、車内の臭い、これは寝るしかないですな。ロングシートなのでリュックにもたれて寝ます。亀山到着直前に起きました。亀山から四日市まで移動して四日市からは名古屋まで早くて快適な「快速みえ」で。

## 第 2 章 鉄研競歩大会(個人の部)

名古屋についたのでとりあえず降りました。時間に余裕があったのでなんとなく改札を出ます。名鉄名古屋でも行こうかぁ、と考えつつ神領らへんでいいや、と自己解決して JR の名古屋駅に戻り、中央西線に乗ります。結局神領ではなく土岐市で降りました。

Twitter でいい感じの場所を見かけたんで行こうと思ったんですよ。

…結局場所分らずに隣の瑞浪駅まで歩くことになったんですけど。

ここからはひたすら塩尻まで乗っていきます。車内が貸切状態だったので綾鷹で遊びました。接続悪くて途中の駅で 20 分くらい待ちました。

何のトラブルもなく集合できました。ここから大勢の鉄研旅行生が 2 両の中央西線に集中し軽くラッシュ状態に。何とか席を確保できてよかったです。ここから先の行程については詳しくは昨年の駐車場の記事をご参照いただきたいと思いますのですが、中津川から塩尻まで前述のように普通列車で移動し、中央本線の普通列車に乗りついで上諏訪へ。上諏訪から「特急あずさ 58 号」に乗って無事東京に帰ってきました。

## あとがき ～遺言～

ということであとがきへようこそ。意外に 1 年前のことって忘れてるんですね。思い知らされました。今年の春旅行は北海道に行く予定だったのですが新型コロナウイルスの感染拡大の影響で延期。本来はこの夏に延期分の旅行+夏旅行を行うつもりでしたが当然行けるわけもなく。鉄研という集団で公共交通機関を使って旅行できる日がいち早く戻ってくることを切に願っています。レコーダーは南宮崎駅から郵便にて送っていただきました。昨年も書いたような気がします…。早いうちに直接お礼がしたいです。

毎年どの先輩も書いておられるのが「鉄研 4 年半が短い話」だと思います。実際短いです。特に春休み～7 月上旬までの間は部活がなく、オープンキャンパス・高学祭が対面という形では実施されなかった(されない予定)なので、初電で学校に来て出展の準備をすることもなく、物足りないです。高学祭がなく、オーストラリアへの海外学校交流(という名の修学旅行)もない私たちはどのような形で引退すればよいのでしょうか？

ところで、鉄研旅行中のやらかしについて話していきましょう。オーソドックスなのは集合時間に遅刻する、無断で離脱する、切符をなくす、ものをなくす、金が足りなくなる。とかですので一つずつ対処法を考えていきましょう

### ①遅刻

これはいろいろな要素が絡みますが、まずはしっかりと集合時間と集合場所を確認しましょう。また、日帰り旅行の集合は早くて7時からですので徹夜せずに早寝早起きを心がけましょう。

### ②切符を無くす

これは気を付けていてもやらかすことがありますが入れる場所を決めておくといいいのではないのでしょうか。

### ③無断で離脱する(自暴自棄になって勝手な行動をとる)

実際に「ムーンライトながら」の指定席券を無くしてムーンライトながらに乗らなかった先輩がいらっしゃいました。当然ほかの参加者に迷惑がかかりますし、その時には顧問の先生が始末書を書かなければいけないほどになったそうです。どっちにしる顧問に迷惑をかけるのなら大事にならない方を選びましょう。顧問の先生は参加者全員の安全に対する責任を負っています。ただ仲間うちでやる旅行とは違います。

### ④ものを無くす

その場を離れる前に周りをよく見ましょう。忘れ物はもちろん自分たちが出したごみが放置してあるなら拾っていきましょう。

### ⑤お金が足りなくなる

純粹に読みが甘くてお金が足りない場合と今回の私のようにミスの挽回のために特急券や新幹線特急券、乗車券などのお金が必要になる場合があります。誰かが発案した場合でも今一度自分でその行程でかかるお金が正しいのか、その列車選択で乗り継ぎ合出来るのか、食事は十分に食べられるのか、など考えておきましょう。(お金が足りなくなったときに一番削るべきはお土産です。お土産話で大体の人はお土産と同じくらいの感動を得るはずです。)なるべく旅行前に切符は用意しましょうね。……買い間違いをしないためにも。

### ⑥何かやらかしたときは…

「ほうれんそう」をしっかりしましょう。「ほうれんそう」とは「報告」「連絡」「相談」のことです。「自分が今どこにいてどういう状態になっているのか」「このままだと何時にどこで合流できるのか」など顧問、同級生などと連携を密にとりましょう。

やらかしたことは仕方ないので、くよくよせずに同じ過ちを繰り返さないように注意しましょう。

### 参考文献

- ・ ウィキペディア: <https://ja.wikipedia.org/wiki/>
- ・ 拙い記憶

今年も提出期限を守ることができませんでした。ごめんなさい。

ってか最初は「我田引鉄」で研究記事書いてたんですけどね。(裏の編纂委員長より)



# 最小限の資金で最大限満喫する九州旅行

高 2C 栗山 龍ノ介

まずはじめに、私は旅行・鉄道研究部の部員ではない。元部員ではある。ではなぜ停車場の記事を書いたのか。それは簡単な話で、「やってみたかった」だけである。

数年前に生徒会に所属して以降、そちらの仕事で忙しくなり鉄研の活動がおろそかになってしまったため退部したが、依然として「鉄道マニア」であることに変わりはない。いわゆる「乗り鉄」なので、数ある鉄道旅行体験の中から特に面白かった回の様子を記述したいと思う。

この旅で使用した『青春 18 切符』は、全国の JR 線の普通・快速列車をフリーで 5 日間利用できる

が、特急や新幹線は利用できないことを念頭に置いたうえでご覧いただきたい。

## 1 日目 東海道くだり

2019 年 12 月 26 日 その日は日中用事があり、新宿にいた。晩に帰宅して夕食とシャワーを済ませ、これから始まる過酷な旅の準備をした。

22 時過ぎに家を出て移動し、東京駅 10 番線(東海道線ホーム)に到着すると、既に発車案内の電光掲示板には

「快速 ムーンライトながら 23:10 大垣」



の文字が見えた。これから乗る臨時夜行列車である。

遅めの帰宅ラッシュで混雑した通勤電車が行き交う雑踏の中、低くいかついモーター音（ブローア音）を唸らせながら 10 番線に入線してきた国鉄時代の特急車両 185 系は、私を含む付近のマニアの心を高揚させた。

しばらくして扉が開く。指定した席は 10 号車で、この列車の最も後ろの車両である。

鉄道マニアの間では有名な話だが、この 185 系という車両は、モーター音がかなり大きい。その音を好む者も一定数存在するが、私は睡眠を取りたいのでモーターのついていない端の車両を予約したのだ。

列車はすぐに発車した。有楽町を通過するあたりで、鉄道唱歌のチャイムとともに車掌の案内が入る。

車内はかなり空いていた。大抵このような臨時列車には眼鏡をかけ、ジーンズを履き、一眼レフを首にぶら下げてやたら高速で趣味について語るような若者が集うのだが、近くには 3 人子連れの家族もいた。車掌が切符を確認しに来たので青春 18 切符を見せる。日をまたぐ列車なので 2 日分印を押してくれた。



列車は空いたまま小田原まで来たが、ここで多くの乗客が乗り込んできた。私の隣も席が埋まった。だんだんと眠くなり沼津あたりで眠りに落ちた。だがこの列車は車内の照明が一晩中明るいままなので寝にくくて仕方ない。JR は乗客を寝かせる気はみじんも感じないが、これもムーンライトながら号の醍醐味と捉えよう。

## 2 日目 東海道・山陽くんだり ～本州を徒歩で脱出～

日は変わって 12 月 27 日、いまだ夜行ムーンライトながら号の車内である。

昨晚と本日終日は、「移動の日」としている。新幹線や特急利用などの贅沢をせずに鈍行で移動するのでそのようにせざるを得ないのだ。鉄道オタクといえど、本当はこんな過酷な修行はしたくない。



気がつくとき浜松駅に到着していた。この浜松駅では、運転調整のため 40 分程度停車することになっている。ホームに出て凝り固まった体をほぐし、お茶を買った。地域色のある静岡茶である。車内に戻り、ついでに列車のトイレを見してみる。古い車両なので和式のものだった。流すときはお決まりの青緑色の怪しい色をした洗浄液が出てくる。そして私は毎度「これを飲んだらどうなるだろうか」と物思いにふけっている。

しばらくすると発車した。うとうとしながら揺られ続け、名古屋に停車した。半分程度の人はこの名古屋駅で降車し、車内は少し空いた。いよいよラストスパートといったところであろう。残りの停車駅は岐阜と終点の大垣のみだ。しかもこの区間はかなり速い。ずっと 100km/h ほどで駆け抜ける。

のんびりしていると終点大垣に着いてしまった。ここで多くの乗客は、既にホームにいる米原行きの普通列車に急いで乗り換える。座席を確保するためだ。マニアの間ではこの急ぎでの乗り換えが恒例になり、「大垣ダッシュ」という名前までついている。

私はこの駅で、愛知に住んでいる友人と合流するので見送った。駅前のコンビニで朝食を購入した。再びホームで列車が来るのを待つが、とんでもなく寒い。大垣は少々標高が高いことも相まっているのか、東京とは比にならない寒さだった。



当駅 06:20 始発 普通米原行き列車が到着して乗り込む。それから 5 分ほどで友人と合流でき、同時に発車した。ここから先の列車は基本的に「クロスシート」と呼ばれ、特急や新幹線と似たような進行方向に座席が向いている作りの車両がほとんどなので、景色を存分に楽しむことができる。そして東京を走る座面バリ硬ベンチロングシートとの差に圧倒される。

途中に、石田三成と徳川家康が剣を交えた関ヶ原を通り、1 時間ほどで米原に到着した。熱海からこれまでの区間は JR 東海が管轄していたが、米原から先は JR 西日本の区間に入る。

車両も、今まで乗っていた 311 系というオレンジのラインをまとったものから 223 系という、白・茶・青・ベージュの組み合わせのものになり、見た目が全く異なる。個人的な意見だが、後者の 223 系の方が好きだ。

その 223 系の、当駅 07:02 始発 新快速姫路行き列車がやってきた。即座に乗り込み座席を確保した。これから 3 時間近く同じ列車に乗り続けるのだから、座席が取れないと悲惨なことになってしまう。

この「新快速」は速い。米原を出て 1 時間ほどで京都に着き、大阪、尼崎、三ノ宮、神戸...と京阪神を猛スピードで駆け抜けるから乗っていて楽しい。なんでも、120km/h を当たり前のように出すので驚きである。アンサイクロペディアによると、せっかちな大阪のオバチャンのニーズに応えた結果らしい。

夜行列車でよく眠れなかったのが尼崎あたりから一眠りした。乗客のほとんどは気にもしないが、途中神戸駅で東京駅から続いてきた東海道本線が終わり、当駅から下関駅まで山陽本線が続く。

目覚めるとと車窓に明石海峡大橋が大きく見えた。世界一の長さのつり橋ということで、さすがその迫力は相当なものであった。といたいだが、写真の通り大した迫力はない。この景色に関してはあまり期待されないほうが良い。

眠っていたせいもあってか、米原から直線距離で 150km 以上も離れている姫路までは本当にすぐだった。09:42 に姫路に到着した。



30 分ほど時間があるので駅周辺を散策。といっても駅前のショッピングモールは 10 時を周っていないので軒並み閉まっているし、昼食を買っておく必要があったのでたいしたこと

はできなかった。気がついたのは、姫路駅の広い地下道が、金沢にあるものと似ていたことくらいである。

そうこうして駅に戻り、当駅 10:09 始発 普通播州赤穂行きに乗車した。この列車の行き先、播州赤穂は、忠臣蔵で有名な赤穂藩のあったところである。

数駅で相生に到着し、1 分で当駅 10:29 始発 普通岡山行きに乗り換え。無茶に聞こえるが、同じホームの向かいなので問題は無い。とはいえ、乗客の内訳は何としても座席を確保したいオタクと関西のオジサンが大半を占めている。乗り換えの素早さは言うまでもないだろう。



113 系と呼ばれる、国鉄時代に作られて、車体全体が黄色に染められているのが特徴の車両に乗り込んだ。

この列車はかなり混雑していた。ボックスシートの向かいにも人が座っていた。車窓は、ただただ田舎の山や集落が続いているだけで、何も無い。そして相生～岡山のそれぞれの駅間が長めだ。普通列車なのに一駅に 13 分ほど要する区間もある。1 時間 10 分ほどで終点の岡山に到着した。

岡山では少々乗り換え時間に余裕があった。しかし座席確保のために移動を急ぐ。

当駅 11:47 始発 普通福山行きに乗り込む。途中歴史的建築物が揃う町並みがある倉敷や、神道的一种である金光教の本部があり、宗教の町として栄えた金光を抜け福山へ向かう。

ようやく広島県、しかし福山はまだ広島県の東端である。道のりはまだ長い。

またしても数分の乗り換え時間しかなかった。次に乗車する列車は、12:52 発 普通糸崎行きだ。

ここから先は、岡山を中心に走っていた黄色い国鉄時代の 113 系とは異なり、数年前に誕生した新型車両にかわる。227 系と呼ばれる、赤いラインの入った車両である。

終点の糸崎まではたった 30 分しかない。気分が楽だ。もっとも、30 分の乗車をととても短く思えるほどに感覚が麻痺し、『鉄オタ基準』になっているに過ぎないが。

鉄道オタクの良くないところは、全世界をこの『鉄オタ基準』で考えるところにある。USJ に行った陽キャラに向かって「大阪までくらいなら在来線で余裕で行けるのに」と意味不明なマウントを取る者をしばしば目にする。

この電車には地元の中高生がかなり乗っていた。部活帰りなのだろう。自分とあまり年が変わらないはずなのに、なぜか随分と年をとった人の立場から彼らを見るようになってしまっていた。これはよくない。

友人と会話をしているうちにすぐに糸崎に着いた。

糸崎周辺は何も無い。住宅があるだけだ。3 分の乗換えで当駅 13:23 始発 普通岩国行きに乗り換える。

駅にはずっと前に大阪付近で見た乗客が何人もいた。同じ目的のいわゆる『18 キッパー』なのだろう。彼らもどうせ九州を目指しているに違いないので、半ば運命共同体と化している。なかなか気持ちの悪い現象だ。

岩国は山口県に位置する。ここ糸崎はまだ広島県東部だ。ここから 2 時間以上同じ列車

に乗り続けるのだ。段々嫌気が差してくる。隣の友人の顔も疲れの色が出ていた。

一時間走り続けて到着した海田市駅からは、呉などの広島県の手沿いを走っていた呉線と合流し、県の手心広島市の広島駅へ入る。流れる風景が都会的な町並みになってきた。

広島駅を過ぎるとまた田舎の風景になった山を越え里を越えやっと岩国に着いた。糸崎で乗り込んだときには真上にあった太陽は降りたときには既に傾き、夕方になっていた。

またまた数分の乗換えだ。うんざりしてきた。お尻と足は既に悲鳴を上げているが、次の列車も終点の降車駅までは3時間以上を要する。新幹線という文明の利器のありがたさを感じた。自分たちで始めたことだがつまみしかない、ぴえん超えてばおん。

当駅 15:38 始発 普通下関行きは疲れた私達を乗せ3時間のロングランをはじめた。

この区間の山陽本線は多くの区間を山口県の手内海沿いに通っているので、車窓から見える海の景色は格別だ。しかしそれも見飽きてしまった。良いものは少し物足りないくらいが丁度よいことを痛感させられる。

友人との会話もネタが尽き、2人そろって下関到着を呆然と待っていた。究極の時間の無駄遣いとはまさにこのことをいうのだろう。

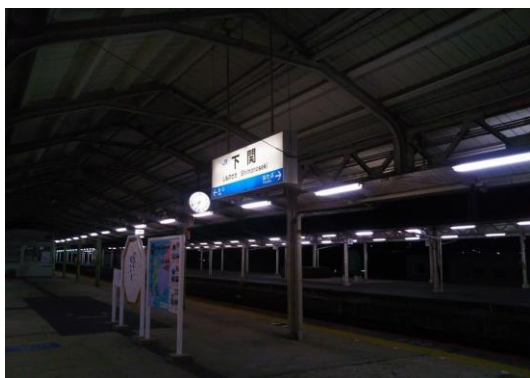


そんななか、乗車中の列車から見えた夕焼けが美しく映えた。車窓は一瞬で別のものに変わるので写真を撮るのが難しい。少し癒されたと思ったらもう日は沈んでいた。

そんなことを考えていたらまた眠ってしまった。気がつけばもう新下関。新幹線と乗り換えら

れる駅だ。そこから数駅すすんで 18:40、終点下関に到着！とても長い道のりだった。

下関駅は駅舎が古く、昭和の香りが漂う。また当駅に乗り入れる列車のほとんどは国鉄時代の車両なので、タイムスリップしたような感覚を味わった。



ここから徒歩で関門トンネルをくぐり九州に入る。もう一度言う。「徒歩で」だ。

解放感のもと出発したが駅前を外れた海沿いの街はとても暗く、ただキャリーバッグを引く音が響くだけであり、私達の不安をあおる。とても 19 時の街とは思えない。

途中壇ノ浦の戦い（源氏と平氏の最終決戦の場）跡と書かれていた公園を通り過ぎた。突然出現したので驚いた。いつから私達は肝試しを始めたのだろうか。

かれこれ一時間以上歩いたが入口が見えない。二、三回幹線道路を歩いたがすぐに外れる。やっとこさ到着した入口はやたらと静かな暗い場所にあった。



地下トンネルに降りるエレベーターは古かった。エレベーターマニアとしては嬉しい。

降りたら予想以上に人が通行していた。多くはランニングである。どう見ても場違いななかキャリーバッグを引きずるのは案外楽しかった。

トンネル内は湿度が高い。海中だからだろう。壁には昭和の香りのする海の生き物の絵が描かれている。こういうのを「エモい」というのだろうか。途中足元に記載されている県境をまたぎ九州側に出た。



九州・門司側も案の定暗い山道に出入口があった。海風が寒いが耐えて門司港駅に歩みを進める。

山口側よりも道が暗く、心霊現象の一つや二つくらい起きても何もおかしくないところを歩いていた。12月の寒さに手がかじかむので時折片手ずつ交代してポケットに突っ込みながらゴロゴロうるさいキャリーバッグを引いていた。友人がいなく一人だったらどうなっていたらどうかと考えるとぞっとする。

ようやく街明かりにつつまれかけたとき、友人が限界を迎えたらしく近くのミニストップに入店、手を温める飲み物と焼きそばを食べていた。

そこからは十数分で門司港駅に到着。疲れが癒えて足並みが早まったおかげもあっただろう。

合計で一時間半以上も歩いていた。

駅で列車を待っていた。当駅は昔から九州の端の駅、本州に渡る駅として栄えていたため、歴史的雰囲気が十分にあり一つの観光地と化していたので、退屈しなかった。

列車が到着したので乗車。鹿児島本線の当駅 21:04 始発 普通二日市行きだ。





3 駅で本日の目的地、小倉に着いた。車内はガラガラだったので気楽だった。

予約済の宿までは小倉駅から徒歩で行けるが、記念に一駅、北九州モノレール小倉線に乗車した。モノレールの小倉駅は JR 入口コンコースの上部から発車する、独特の構造で面白かった。モノレールの連結部分は「キノコ状」と呼ばれ、その名のとおりキノコ型に大きく開いた、昭和の車両の特徴のひとつであるものになっていた。

宿に到着。一人あたり 2500 円で泊まれるのでありがたい。小倉の繁華街に位置していて夜中まで酒に酔った者の騒ぎ声が聞こえたが、それでも非常に快適だった。

ちなみに夕飯は福岡名物、とんこつラーメン（一蘭）をいただいた。店前で私達に話しかけてきたサラリーマンがいたので、愛想よく接することであわよくばおごってもらおうと考えていたが、現実はそんなに甘くはなかった。



### 3 日目 博多南線と佐世保・長崎へ ～観光日～

朝 6 時過ぎ、真っ暗な中小倉駅へ宿を出た。またいつかのように、暗い道のなかキャリーバッグの騒音を響かせている。出発が出遅れたので走っていたのだ。

なんとか間に合った鹿児島本線 06：30 発 快速大牟田行きは乗車後すぐに発車した。

小倉～博多間は想像以上に長かった。新幹線ではあっという間なのに在来線では 1 時間以上かかる。夜明けを看取り 07：43 に博多に到着した。年末でも多少通勤ラッシュがあった。

博多駅は本当に立派だ。スタート地点の東京駅以来の大ターミナル駅である。朝食（麻マック）と博多南線の往復乗車券・特急券等を購入した。



博多南線とは、もともと博多駅～新幹線車両基地の回送専用路線だったところを、車両基地付近の住民の要望に応え、一駅分営業運行している路線である。つまり、新幹線車両を使った在来線なので、なかなか面白い。片道乗車券200円＋特急券100円で乗車できる。

博多駅で購入したマックは博多南駅へ向かう500系新幹線の車内で食べた。下りの乗客はほとんどいなかったので迷惑にはならなかったはずだ。



博多南駅到着後はすぐに折り返す。時間的には駅舎の写真を撮れたくらいだ。上りは通勤・通学客である程度混雑していた。

博多駅に戻ってきた。ここからは特急かもめ号に乗車する。2人分の乗車券・特急券がまとまったお得なきっぷがあったのでそれを購入したので当駅 08:52 始発 特急かもめ

9号長崎行きに乗り込む。885系という、カーブに差し掛かると車体を傾けて遠心力を打ち消し、高速運転できる「振り子式制御機能」を持つ車両だ。

乗客の多くは外国人観光客だった。このかもめ号は、素晴らしいスピードで快走してくれ

る。大きく揺れ続けるが楽しくて仕方ない。地獄のような昨日とは比べ物にならない。

あっという間に鳥栖を過ぎ、さらに佐賀平野を駆け抜け、降車駅の肥前山口駅に到着。



すぐにまた普通列車を乗り継ぐ。次は佐世保線当駅 09:44 始発 普通早岐行きだ。

ところで皆さんは「早岐」を読めるだろうか？読み方は自分で調べていただきたい。

817系という車両による運転だった。この車両の座席は黒の本革を使用している。快適に移動できるのでありがたい。

途中有名な温泉地、武雄温泉を通り過ぎ、終点早岐に到着。当駅から3駅で目的地の佐世保駅に着く。乗り換え先は10:53発 快速シーサイドライナー佐世保行きだ。キハ66系という国鉄時代のディーゼル車両による運行。快速といっても佐世保までは通過駅が無いのでゆっくり走る。なにが「快く走る」なのだろうか。種別偽装はやめていただきたい。



すぐに佐世保駅に着いた。駅舎は高架となっており立派で、松浦鉄道とも乗り換えられる。駅を出るとすぐ海で、向こうの方に自衛隊か何かの、明らかに一般向けでない船が停泊しているのが見えた。

知り合いのミリタリーオタクに写真を送り聞いてみたが、遠かったので分からなかったらしい。残念だ。



佐世保といえば佐世保バーガー。時刻は11:00をまわり、昼食に丁度よくなってきた。

ふと朝食がマックだったことを思い出すが、あれはあくまでマフィンだったので気にしないことにした。

友人と近くの佐世保バーガー店を探す。評判も加味して、『BigMan』という専門店に向かった。1キロは歩いたので空腹を加速させた。

店外には行列ができていた。それなりに有名店だったのかもしれない。そんなのはお構いなしに私達も列に並ぶ。案外10分程度で注文の品が渡された。

店内は満席だったのでドリンクとポテトもあったが、外に移動して食べた。ちょうど店の行列の真ん中あたりにベンチがあったのでそこに座って頂くというキチガイ行為を実行。待ちわびる人々を見ながら食べる佐世保バーガーはとても美味かった。羨ましそうな視線を大いに浴びつつ、一瞬で食べきってしまった。





腹を満たしたところで、今度は海上自衛隊 佐世保史料館に行くことにした。しばらく歩い

て目的地に到着したところで、本日から年末年始の休館日に入ることを知り絶望した。

もうやることがないのだ。ショッピングモールはあったが別にショッピングを楽しみたいわけではない。

友人が「長崎へ行こう」と言い出した。そのとおりだ。ここで無意味に浪費する時間は無い。

思い立ったら即行動するのがこの旅の特徴なのでそのような急な変更は逆に楽しい。

そんなわけで佐世保線 14：11 発 快速シーサイドライナー長崎行きに乗り込んだ。

途中ハウステンボスや大村湾沿岸を通り、快速という名の割にのんびり走る国鉄型のキハ

66 系は 2 時間弱で長崎駅に到着した。

先ほども申したが、いったいこれのどこが「快く走って」いるのだろうかと深く疑問に思い、夜しか眠れない。

長崎を観光したいが、もう夕方でしかも佐賀・伊万里の宿をとってあるので、一つくらいしか観光場所に行けない。友人と相談した結果、やはり行くべきであるのは原爆資料館だという結論になった。

長崎の路面電車で移動する。吊り掛け駆動と呼ばれる、独特な振動とモーター音が響く

車両で数駅移動し、原爆資料館を訪れた。

資料館の内容は慎重に扱うべきと考え、割愛させていただく。

資料館からは長崎駅よりも、長崎本線の一つ隣浦上駅が近いので、一駅乗車し長崎駅に戻った。長崎周辺は新幹線を通す計画や、在来線の高架化計画があり、工事のまっただなかだった。（現在は在来線線路が高架化されている） 長崎名物といえばちゃんぽんだ。どうせなら食べて帰ろうということで駅前のいかにも「食堂」といった雰囲気のある、中華大八という店に入った。ちゃんぽんを注文した。

もちろんうまい。リンガーハットもなかなかだが、本場にはかなわなかったようだ。

さて、野菜山盛りのちゃんぽんで満腹になったところで、もう長崎とはお別れである。あまりにも短い長崎滞在だった。残念。

当駅 19:28 始発 快速シーサイドライナー佐世保行きに乗り込む。この列車のいたホームは、あまり見かけることの無い『0 番線』からの発車だった。昔からあったものに加えて 1 番線の隣にホームを増設したので『0 番線』となっている。

相変わらず快速を名乗る割にのろのろ走る国鉄時代のキハ 66 系ディーゼル車両に揺られること約 2 時間、早岐駅で降車した。

ここ早岐で数十分乗り換え待ちをしなければならない。皮膚を切り裂くような冷たい風にさらされ続けながら待っていた。おなじく凍えている友人は自販機でコーンポタージュを買っていた。焼け石に水状態（温度的には真逆）だったらしいが。

待ちに待った佐世保線 21:48 発 普通鳥栖行きには 717 系電車があてられていた。前述の

とおり快適な車両なのでありがたいが、所詮 10 分程度しか乗らないのだ。悲しいかな。

目的地伊万里へは有田駅で第三セクターの松浦鉄道に乗り換える必要がある。運よく 5 分の乗り換え時間でとても楽な移動だった。

松浦鉄道 22:05 発 普通伊万里行きは完全に闇の中を走った。車窓は黒く塗りつぶされたようだった。30 分近く乗っていたが、終点までの乗客は私達くらいだった。

22:30、伊万里に到着。本日の宿は駅から徒歩 10 分程度のところにあるドミトリード。

非常に快適だった、快適すぎたかもしれない。快適すぎて悲劇を生んだ。  
察しの良い方ならもうこの悲劇がどのようなものか予想がつくだろう。



#### 4 日目　～後悔～

本日は早朝 5 時に起きて博多へ向かい、そこからお得な切符を利用し山陽新幹線で広島へ行き観光をする予定だ。

私を起こしたのは友人である。目を開けたときなぜ窓の外が明るいのか理解できなかった。

おかしい。おかしい。おかしい。おかしい。おかしい。

朝 8 時。そもそも今日の最終目的地に着くのか分からない。急いで乗り換え案内で調べると、20 分後には列車が発車するという。猛ダッシュで荷物を整え猛ダッシュで伊万里駅へ走った。が、無理だった。駅の時刻表はスカスカだ。次の JR 筑肥線の発車は 2 時間後なので、吹っ切れた私達は近くのカフェに入店し優雅で皮肉なモーニングタイムを満喫した。

私はこのあと博多から新幹線のぞみ号で広島へ急ぎ、そこから呉へ移動しフェリーに乗船して祖母宅のある愛媛へ移動する。友人は本日帰宅予定なので福岡空港から LCC を利用しセントレアへ飛ぶことになった。

とりあえず本日の最低限の無事がわかったところで食べるモーニングセットは美味か

った。

一つ大寝坊の言い訳をさせていただくと、ドミトリーは簡易的な仕切りしかないので目覚ましアラームをセットすると迷惑になるのだ。スマホにイヤホンを刺したところで、本体から音が出ることに変わりないらしいので、バイブレーションのみで起床するしかなかったのだ。疲れが溜まっていた私達にとっては無茶すぎる。

一体ほかの宿泊客はどうやって起きていたのか未だ謎である。教科書では教えてくれない、人生についての大事なことはこのことだろう。



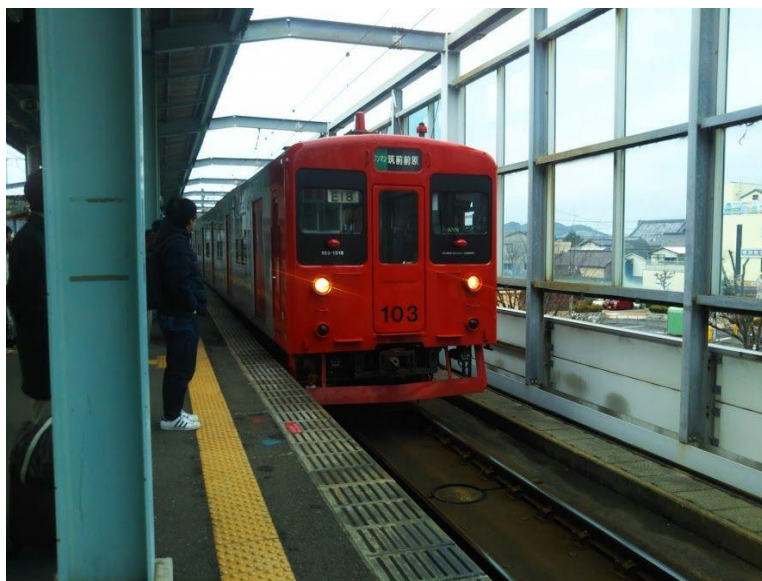
本日分で持っていた新幹線のチケットは、まだ発車時刻を回っていなかったのでコンビニで手続きをして大半が返金された。まさに不幸中の幸いである。

優雅に待ち時間を過ごしてから乗車した、筑肥線 11:05 発 普通唐津行きは意外にも混雑していた。ワンマンカーなので一番後ろまでいけて、そこから見る車窓が普段と違ってなかな

か面白い。終点まで 50 分近くそのスペースにいたが、全くその長さは感じなかった。

高架駅の唐津駅は閑散としていた。十数分ホームで待った後、筑肥線 12:05 発 普通筑前前原行きに乗った。車両は 103 系だ。鉄道マニアの方ならお分かりいただけるだろうが、このローカルな区間に 103 系という通勤電車はあまり似つかわしくない。車内の座席は関東の通勤電車と同じロングシートである。





13:00 に筑前前原に到着した。ここから乗り換えるのは福岡空港行きの地下鉄直通電車なので、地下鉄の車両がやってきた。当駅 13:13 始発 普通福岡空港行きに乗ると、いよいよ大都会が近づいてきた感覚がした。しかしまだ景色は田園風景なので、都会の車両が走るのはなんだか違和感がある。

途中姪浜駅で JR 線から福岡市営地下鉄空港線に乗り入れる。今までは青春 18 切符の利用範囲内だったが、ここからは範囲外だ。

天神などの地下をくぐり 13:57 に博多駅に到着した。友人は飛行機の搭乗時刻まで余裕があるらしく、見送ってくれた。天神といえば、小学生が帰宅するや否や「天神天神天神～」と叫びながら階段を駆け上がる例の CM を思い出す。

お盆の帰省シーズンのときによくテレビに映る、おなじみの博多駅新幹線改札でこまで一緒にいた友人と別れを交わした。

本当に怒涛の 4 日間だったと思う。振り返ると一瞬だったと思えるのは良い旅であった証拠なのだ。

寝坊のせいで 8000 円をはたいて乗車するのぞみ号の発車時刻となった。ホームでは、山陽新幹線の主要駅で導入されている『銀河鉄道 999』の発車メロディーが鳴っている。いつもこれを聞くと旅の終わりを感じて少しさびしくなるが、本当に新幹線の発車メロディーにふさわしい曲だとも思っている。

2 日目に丸一日かけて苦労した山陽本線の大移動を、この細長い車両は 1 時間半程度で

駆け抜けていく。なんだか変な感覚だ。

うとうとしたらもう広島駅に着いてしまった。このあと駅前で好み焼きを食べ、船に乗り松山観光港へ無事移動できた。



## まとめ

私は基本的に速い列車が好きだが、普通列車は各地で全く特徴が異なり、それはそれで乗っていて楽しい。普段乗っている通勤電車と規則上は大して変わらないというところがまた面白いのだ。

このような体力や知恵に頼る旅は若い今しかできないと思っている。資金に限りがある中で頭と体をはたらかせて何とか対応する楽しさをより多くの人々に伝えたい。

昨今の新型コロナウイルスの影響で、不要不急の外出自粛が続いている。GOTO トラベルキャンペーン実施中でも、やはりためらう人は多いだろう。

いつか感染対策を気にすることなく、存分に楽しめる旅行が再びできる日が来ることを、心待ちにするばかりである。

# 箱根遠征

特急ロマンスカー



# 特急ロマンスカーLSE で箱根遠征

高2F 今野 貴裕

## はじめに

この旅は2017年12月に行ったものです。

外出自粛によりネタ切れではあるものの、なにか旅行記を書こうと思い、関西遠征記によりカットされたこの旅を振り返りつつ書いています。

昨年の豪雨で甚大な被害を受け、7月にようやく全線復旧を果たした箱根登山鉄道。

また乗りにいきたいのですが、感染者数の動向を見るに当分は無理なのが現状で非常に残念です。

### 登場人物

今野…この記事の執筆者。撮り鉄。

栗山…生徒会長。学校のモラルが崩壊しないのは紛れもなく栗山率いる生徒会のお陰。  
乗り鉄。

山田…今回、上野東京ラインの記事を書いている人。撮り鉄。

林…影が薄いBVE課長。撮り鉄。シスコン。

## 1.早朝

おはようございます。ただいまの時刻は朝5時半です。

中央総武線の御茶ノ水行きに乗り御茶ノ水駅に到着しました。

ここから先は早朝のみの中央線の各駅停車で新宿駅を目指します。

新宿駅に到着、14番線です。



|                                                                                   |                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |
| <p>今は無き御茶ノ水行き</p>                                                                 | <p>6 ドア車。</p>                                                                      |

## 2. いざ箱根へ

ここからは小田急線の新宿駅まで歩いて向かいます。

新宿駅といえば、ついこの間、西口と東口の改札が撤去されて南北自由通路ができましたね。

乗車するのは、はこね 81 号箱根湯本行き、車両は LSE です。

このはこね 81 号は、この年の次のダイヤ改正ではこね 1 号になりました。

今回は箱根フリーパスを使いました。

※箱根フリーパス…箱根エリアの乗り物(箱根登山鉄道、ロープウェイ、海賊船、箱根エリア内の箱根登山バス、東海バスオレンジシャトル、小田急箱根高速バス)を何回でも使えるフリー乗車券と、小田急線の小田原までの往復乗車券が組み合わさったお得な切符です。詳しくは公式サイトをご覧ください。

**はこね 81 号 新宿 7:00→箱根湯本 8:35**

代々木上原駅を通過すると、複々線区間に突入し、下北沢駅付近の地下区間を高速で飛ばしていきます。

向ヶ丘遊園駅、町田駅と停車していき、次の停車駅の伊勢原駅辺りから、小田急線小田原線の景色はのどかな雰囲気になり始めます。

新松田に停車し、小田原に到着。ここで山田に言われて東武鉄道 70000 系の甲種輸送が通過していくのに気づきました。

みんなで騒いでしまったので、周りに迷惑だったと反省しています。



甲種輸送

ここからは箱根登山鉄道線に直通して箱根湯本までいきます…といっても走るのは小田急の車両のみです。

途中駅でロマンスカー同士の列車交換が見られました。

箱根湯本駅に到着。ここで箱根登山鉄道の車両に乗り換えました。

途中駅に急勾配区間があるので、ロマンスカーは終点の強羅までいけません。

乗り込んだのは 1000 形でした。



電光掲示板



1000 形

出山信号場、大平台駅、上大平台信号場、三回のスイッチバックを越えた末に強羅駅に到着。途中モハ1型とすれ違いました。

このときはまだ朱色の車両のみでした。

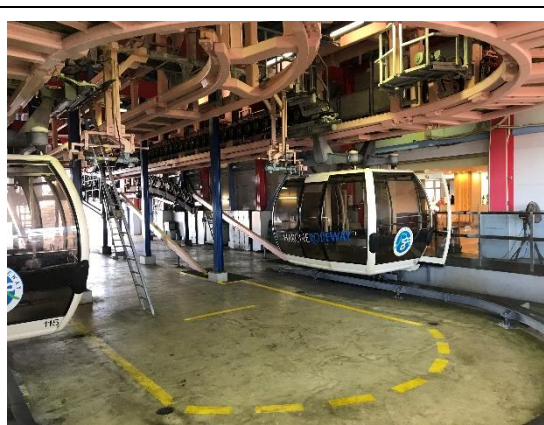
現在は青、緑、朱色となり、歴代の塗装の変革を一目で見ることができます。

この先は箱根登山ケーブルカーで早雲山駅へ。

改札を通ると、斜めのホームと車体に違和感を覚えました。



箱根登山ケーブルカー



箱根登山ロープウェイ

今年になって、ここのケーブルカーは新型に置き換わりました。

早雲山駅から先はロープウェイで大涌谷駅へ、ここの売店で温泉卵が売っていたのが印象的でした。

大涌谷が見える展望台で栗山がポーズを決めていたので撮りました。

### 3.箱根海賊船

再びロープウェイに乗り今度は桃源台駅へ。

少し歩くと桃源台港があるので、そこから海賊船（遊覧船）に乗りました。

ここからは海賊船で元箱根港を目指すのですが、発車まで時間があったので、昼食をとることにしました。

※箱根海賊船…芦ノ湖にある桃源台港～箱根町港～元箱根港を結ぶ遊覧船

海賊船に乗り込み、屋外に出てみたら想像より寒くて驚きました。

栗山と林が寒い寒いと言っていました。

芦ノ湖を進んでいく際、他にも遊覧船を見かけて、やはり箱根は人気の観光地だなと思いました。

そんな感じで過ごしていたら、途中箱根町港に停泊して、終点の元箱根港につきました。





箱根海賊船

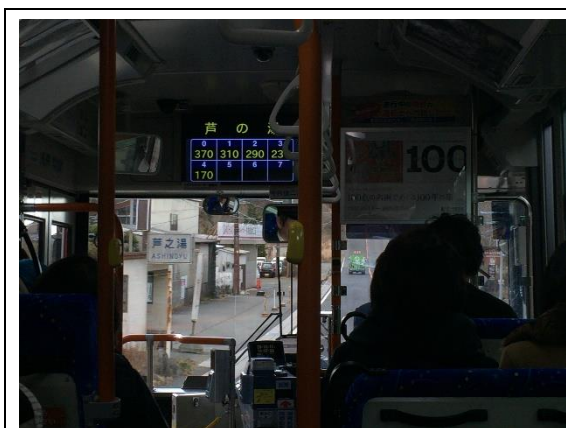


海賊船からの眺め

## 4.旧型電車と古びた温泉旅館

ここからはバスで箱根湯本駅へ向かいました。

箱根といえば交通渋滞といっても過言ではないほど混んでいるので、ものすごく道路は渋滞しているだろうと思っていましたが、実際は想像の真逆でものすごく空いていました。



道路が空いていました。

時間が早かったので、時間を調整する為に途中の小涌谷停留所で降りて、箱根登山鉄道線に乗ることにしました。やって来たのはモハ1型、箱根登山鉄道線最古参の車両です。箱根登山鉄道には、モハ1型にそっくりなモハ2型という車両も在籍していますが、ボックスシートの有無で見分けがつきます。

この旅で乗りたかった車両なので嬉しかったです。

発車の際につりかけ駆動特有の低い音が響く。

箱根登山鉄道の箱根湯本駅～強羅駅は全線で単線です。

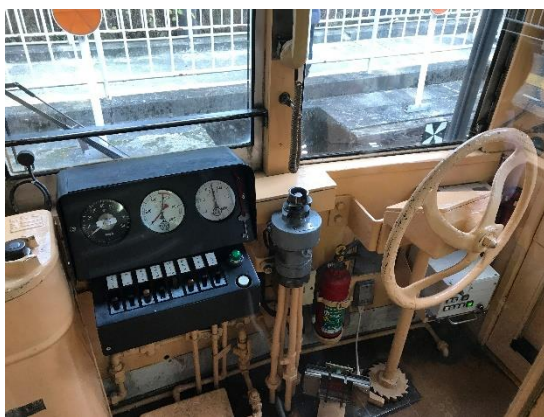
そのためスイッチバックをする駅と信号場では対向列車がやって来るのを待つことが大半です。

大平台駅で対向列車を待っていた際、雪が降ってきました。





モハ 1 型



運転台

箱根湯本駅に到着。予定よりも 2 時間早くつきました。  
 このあとは温泉に入るために、かっぱ天国にという浴場に行きました。  
 想像より老朽化が進んでいるが、悪くはなかったです。  
 そのあとは駅周辺を散策しました。



かっぱ天国



近くにある橋

このあとは箱根湯本駅周辺を歩いて、駅の売店でモハ 2 型の鉄道コレクションを買って、ホームに向かいました。帰りのロマンスカーの発車まであと 1 時間あります。  
 EXE α、MSE、LSE、モハ 1 型等の写真を撮りました。



MSE



3000 型アレグラ号



モハ 2 型



1000 型



小田急 1000 型



のぼりやまてつみちくん。



## 5. 帰京

その後は自分達が乗る LSE で箱根を後にしました。

**はこね 38 号 新宿 17:23→箱根湯本 18:53**

今思うと、行きも帰りも LSE というのは実車が引退した今では贅沢なことだったなと思いました。

新宿に到着。この列車は折り返しホームウェイ号で再び箱根湯本駅を目指します。



ここからは中央・総武線に乗り帰路につきました。

## 6. 後日談

2018 年 4 月、こんどは撮影目的で親と LSE に乗って箱根へ行きました。

大平台駅と箱根湯本とその他の駅で撮影していろいろ回収しました。

この後は普通電車で小田原駅へ移動。途中の駅で 30000 型 EXE とすれ違いました。

小田原駅で LSE を撮影してそのあとは小田原城に行きました。

帰りは GSE に乗り新宿へ帰りました。

途中の駅では LSE と並びました。



3000 型 アレグラ号



2000 型



2000 型 HISE 風塗装



1000 型



モハ 2 型



並び





35000 型 EXE α



60000 型 MSE



7000 型 LSE



70000 型 GSE

## 7.終わりに

これほど過去の出来事を思い出しながら書くことは後にも先にもないかなと思いました。

友人について触れる回数が少なくなってしまったので、そこをどうするかがこの先の課題だなど実感しました。

最後の停車場執筆というわけで、2つの記事を書きましたが、旅行記はできれば今年の春に旅行に行ってそれを書こうと思っていただけに少し残念です。

のぞみ1号で行く関西鉄道旅行記から、日帰りで名古屋に行った話、東京メトロ東西線、そしてこの特急ロマンスカーLSEで行く箱根遠征と4つの記事を書いて行く際、毎回校閲で大量の訂正をされて自分の語彙力のなさを痛感しています。感想がなかったり、乗る電車の時刻が違ったり、停車駅の順番を間違えて書いたりなどひどいこともありましたが、自分で書いた記事が載っているというのは嬉しいことなので、1度執筆してからは毎年やってきました。

これから高輪に入ろうと思っていて、かつ鉄研に入りたいと思っている人は、是非入部してから停車場の記事を執筆してみてくださいね。

ここまで読んでくださり、ありがとうございました。

# 踊り子で行く 日帰り三島旅行

高1 岡崎 航志朗

## はじめに

こんにちは。去年に引き続き停車場を執筆させていただく、高1 岡崎です。

今回は、2月上旬に185系「踊り子」号に乗り、日帰りで三島に行ってきました。源頼朝が源氏再興を祈願したとして知られる「三嶋大社」や、刀剣収集で有名な「佐野美術館」を訪れました。どうぞ最後までお楽しみください！

## 第一章 国鉄車に揺られて三島へ

### 1. まずは計画！

私は毎年2月上旬に日帰りプチ旅行をしている。2017年は小田原城、2018年は浅草寺に行ってきた。今年はどこに行こうか悩んだ末、三島へ行ってみようと考えた。185系は来年春に引退してしまう予定であるため、とにかく乗りたかったのだ。ちょうど佐野美術館で刀の特別展があったので、そこも訪れることにした。旅行前日に横浜駅でワクワクしながら指定席券を取った。

### 2. そして三島へ…

9時24分。踊り子105号（現・踊り子3号）がホームに滑り込んできた。編成はA3+C3であった。やはり15両の特急は迫力がある。小学校の修学旅行以来の185系乗車に心が高ぶる。





▲185系踊り子



▲幕表示

東海道本線 踊り子 105号 伊豆急下田・修善寺行 横浜 9:24→三島田町 10:43

早速車内に乗り込む。国鉄型車両はやっぱり良い。シートもフカフカで凄く快適な乗り心地だ。



▲車内の様子



▲車端部



▲レトロな「くずもの入れ」

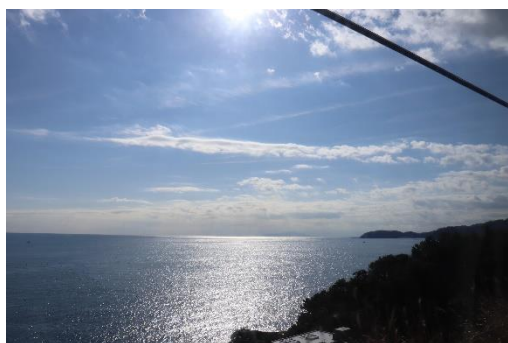


▲座席

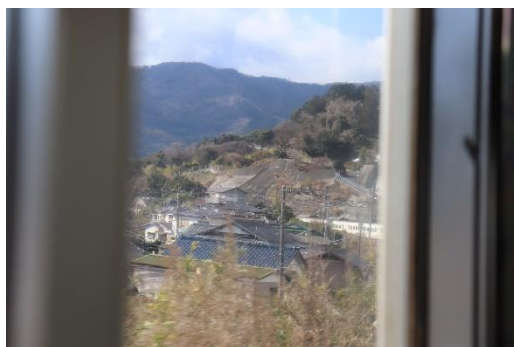
直ぐにドアが閉まり、列車は動き出した。モーター音が心地よく聞こえる。185系にあと1年弱しか乗れないと思うと非常に残念だ。

横浜を出ると大船に止まり、そして小田原まで飛ばす。湘南の海を真横に、列車は爆音を響かせて走る。





▲湘南の海



▲カーブで見えた先頭車両

列車はあっという間に熱海に到着した。ここで伊豆急下田行の10両と修善寺行5両を切り離す。切り離し作業を見る人々が結構多く、驚いた。



▲切り離し作業が行われている



▲185系同士の顔合わせ

切り離し後、一旦修善寺行の列車のドアを閉めて後退してから再度ドアが開いた。伊豆急下田行の列車が発車すると、程なくして修善寺行きも発車時刻となった。

熱海を出発すると、丹那トンネル（7804メートル）に入る。より一層モーター音を感じることが出来た！15分程で三島に到着。その後列車は伊豆箱根鉄道駿豆線に入り、直ぐに三島田町駅に到着した。



▲三島田町駅



▲レトロな案内板

### 3. 刀剣乱舞のラッピング列車！

先程、三島駅で撮影したい車両がいたため、切符を買って三島へ引き返す。

撮影したい車両とは、刀剣乱舞のラッピング列車である。



▲ラッピング列車（左）



▲ヘッドマーク



▲1300系（元西武101系）の運転台

ホームでは刀剣乱舞のファンが写真を撮っていた。車内も装飾されていた。ファンが車内を撮っている中、私はただ一人運転席を撮影していた（笑）。

## 第二章 三島を堪能！

### 1. 三島のうなぎをいただく！



▲並うな丼（3870円）



▲とっても美味しそう！





▲すみの坊 大社前店

三島の美味しいうなぎを食べたかったので、うなぎ料理老舗店「すみの坊」でお昼にする。

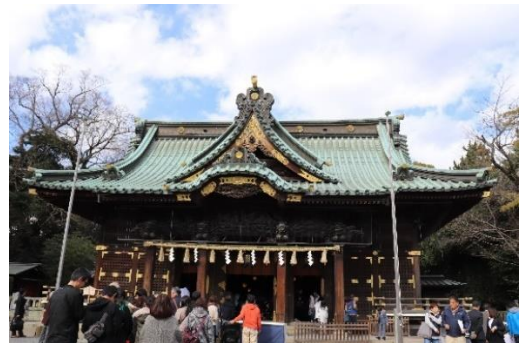
色々な丼のメニューがあったが、美味しそうなうなぎ丼を頼んだ。やがてうなぎ丼が到着！早速いただきます！

三島のうなぎは、市内を流れる富士山の湧き水にさらしているという。いざ口に運んでみると・・・非常に美味しい！脂がいい感じにのっていて身が柔らかく、最高だ！

## 2. 源氏ゆかりの神社「三嶋大社」



▲鳥居



▲本殿



▲総門



▲神門

三嶋大社は、創建された時期は不明だが、奈良・平安時代から三島の地に建っていたとされている。また、伊豆に流された源頼朝が源氏再興を祈願したとされており、後に源氏

は平氏を滅ぼしたことから、益々崇敬されることとなった。2000年には御本殿が重要文化財に登録された。

先ほどのすみの坊は三嶋大社の前にあり、待ち時間に立派な鳥居だなあと見てみると、あることに気が付いた。地元の方々が一礼してから鳥居をくぐっているではないか。私は感心してしまった。近所の神社への初詣などで鳥居の前でしっかりと一礼をしたことが無かったからである…(汗)。地元の方々を見習い、私も一礼をして鳥居をくぐった。

境内には綺麗な梅がたくさん咲いており、私は思わずシャッターを切った。



▲梅と客殿



▲美しく咲く梅

御朱印を頂いた後、本殿へ向かった。参拝客が多く、列が出来ていた。



▲本殿の彫刻



▲豪華な破風

本殿の彫刻は伊豆の名工により作られたものであり、非常に精巧であった。

### 3. 回遊式庭園がある「佐野美術館」

三嶋大社から歩いて10分程で佐野美術館に着いた。訪れた理由は、刀剣乱舞と佐野美術館がコラボした展覧会「名刀への道」がちょうど開催されていたからである。

会場では写真撮影が全面禁止されていたため撮影は出来なかった。国宝である「長船派長光」や、重要文化財である「吉光（信濃藤四郎）」、天下三名槍の一つである「蜻蛉切」も展示されていた。刃文もよく見る事が出来、大変興味深かった。気づけば刀剣女子に囲まれていた（笑）。





▲「名刀への道」パネル

## 第三章 三島にさよならを

### 1. 伊豆箱根鉄道を少し撮影

佐野美術館からは商店街を歩いて三島広小路駅まで歩いた。途中、ドラッグストアに寄ってみたが、マスクは品切れ…（泣）。やっぱり三島は都会だ！10分程歩くと三島広小路駅に到着する。そこから3分程で三島駅に着く。



▲3000系



▲入線する電車



▲三島駅の駅名標



▲修善寺行幕

## 2. 消えず残る証

東海道本線に乗り換えるためコンコースを歩いていたら、あるものを目にした。



なんと 100 系が描かれているではないか！新横浜などで 700 系のアイコンを見たことはあるが、100 系のアイコンを目にしたことは無い！



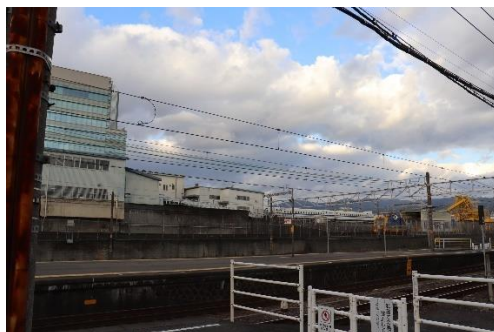
そしてまた駅構内の別の場所の案内板には 300 系が描かれていた。100 系や 300 系がまだ健在しているんだなと感動した。

## 3. さようなら三島！

帰りはグリーン車でゆったり帰ることにした。まずは熱海駅に向かう。…その前に少し撮影することにした（笑）。



▲踊り子 114 号（現・踊り子 16 号）



▲新幹線ホームは少し離れている





▲313系3両 島田行



▲ホームが長い！

三島駅はJR 東日本の15両編成の列車に対応しているため、ホームが凄く長い。JR 東海の車両が来ると尚更ホームの長さを感じることが出来る。

東海道本線 普通 熱海行 三島 16:15→熱海 16:30

やってきたのは211系（GG7+?）。211系のモーター音を聞きながら15分。熱海駅に到着した。



▲黒船列車



▲側面がかっこいい！



▲伊豆クレイルの表示が！

そのまま乗り継ぐことは出来ないため、一度改札を出る。グリーン券を買った後、うなぎパイや車中で食べる団子などを購入。

東海道本線 普通 高崎行 熱海 16:46→横浜 18:04

久しぶりのグリーン車だ。2階席はほぼ埋まっていたが、何とか空いているところが

見つかった。



▲夕焼け染まる湘南の海



▲ちょっと軽食(笑)

窓から見える夕暮れの湘南の海はとても綺麗だった。疲れが出てきたのか、やがて寝落ちしてしまった。気づけば大船くらいまで来ていた。既に外は真っ暗だった。そして横浜に到着。車内が温かったのが外が酷く寒く感じた。充実した1日だったなと満足しながら改札を出て家路につく。

## 終わりに

最後までお読みいただきありがとうございました。

日帰り旅行ということもあり、内容がだいぶ薄くなってしまいました(汗)。

やはり三島は東京から凄く近く、そして水や空気がきれいで、街全体の雰囲気がとても良いです！三嶋大社のようなパワースポットもあり、うなぎや三島コロッケなどの美味しいものも食べることが出来ます！バスに乗れば三島スカイウォークといったレジャースポットにも行けます！

ぜひ、皆さんも三島を散策してみてはいかがでしょうか。

まさに今、新型コロナウイルス感染の第三波が来ているような状況で長距離の外出も憚られています、駐車場をお読みになって少しでも旅気分を楽しんで頂けたら幸いです。

〈参考文献〉

三嶋大社 <http://www.mishimataisha.or.jp/>

佐野美術館 <https://www.sanobi.or.jp/>





## はじめに

今回が停車場初執筆の高1の柳澤です。下手くそで読みづらい文章ではありますが最後まで読んでいただけると幸いです。今回の旅行記は2年前に行った旅についてなので色々忘れている事もあり正確で無いところ、変わっているところがあります、ご了承ください。※この旅行は2018年8月に行われたものです。この旅行記では当時のダイヤ、列車名で表記しています。

※深夜テンションで執筆しています。

## 第0章 前哨戦

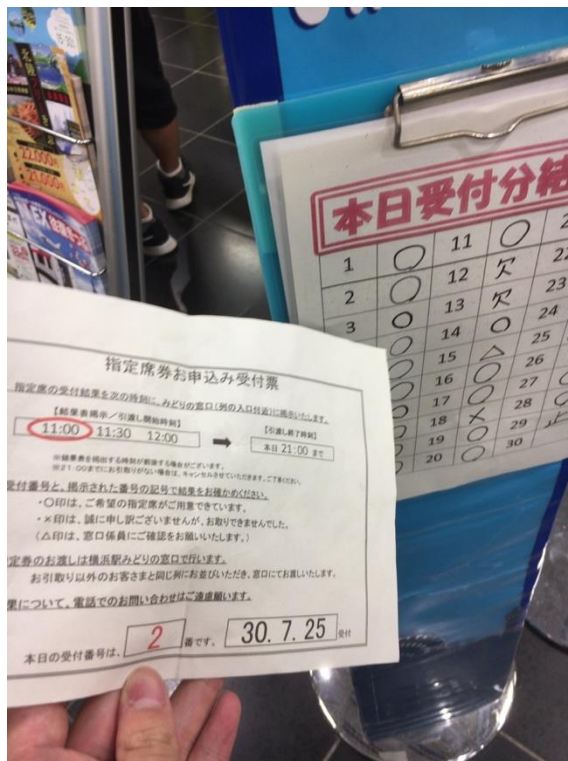
話をしよう。あれは今から36万...いや、14000年前だったか..まあいい。私にとってはつい昨日の出来事だが...君たちにとっては多分...2年前の出来事だ。

2018年7月25日の早朝、当時中学2年生だったこの旅行記の筆者である私は横浜駅のみどりの窓口前に並んでいた。なぜ私は早朝の横浜駅に居たのか？それは8月25日に運転される予定の中央本線の臨時特急「木曽あずさ」の指定席特急券を確保するためだった。基本的に指定席券は列車運転日の一ヶ月前の午前10時から発売され、10時丁度に指定席券を買う事を10時打ちと言う。しかし仕事や学校で10時打ちが出来ない人の為につい最近までJR東日本の一部駅では10時打ちの事前受付を当日のみどりの窓口で行っていた。(横浜駅での事前受付は2019年の秋に終了)

そんな訳で私は早朝の横浜駅でみどりの窓口が開くのを待っていた。しかし先客が1人居た、これは非常にピンチと言える。なぜなら事前受付では1番だった人から順番に指定席券を確保するため2番目以降はかなり不利になるのだ。

午前 6 時、みどりの窓口の扉が開かれた。待機していた事前受付をする人達は窓口に通されて指定席券の申込書を係員に渡し、代わりに受付番号や結果が掲示される時刻が書かれた受付票が渡される。後は結果を待つだけだ。私は学校があるので一旦家に帰って支度をし、学校へ向かった。

学校が終わり、横浜駅に向かった。結果はみどりの窓口に掲示してあるはずだ。そして結果と対面する時が来た、果たして結果は...



.....受付番号 2 番 結果は○  
指定席券の確保に成功したのだ。  
~~まあそうじゃなかったらこの旅行記書~~  
~~いてないんだけどね~~

指定席券を受け取るべく窓口の列に並んだのは良いが高輪と違って世間は夏休み、かなりの人が並んでいる。15 分程並ぶと自分の番が来た、大きな駅の場合窓口の数が多いので意外とすぐに順番が来る。窓口に通された後は受付票を見せて指定席券を受け取り料金を支払った。

これで後は家に帰るだけ...ではない。  
まだやるべき事が残ってる。  
当然ながら指定席特急券だけでは特急には乗れない、乗車券が必要だ。

JR の指定席券売機には当時 2 種類の印字方法があった、感熱式と熱転写式である。詳しい説明は省略するが当時既に感熱式の指定席券売機が大半で熱転写式は虫の息と言った感じだった。(現在は熱転写式は全廃された)

しかし横浜駅には熱転写式の MV35 型の券売機が 2 台設置されていた。そのため乗車券はこちらで買おうと考えていた。MV35 がある北改札までは迷いかけたが何とか辿り着き、熱転写式の乗車券を手に入れる事ができた。ちなみにこの横浜駅の MV35 は一ヶ月経たない内に感熱式の MV50 に更新されてしまった。更新される前に買えて本当に良かった。

## 木曽あずさ #とは

そもそも今まで2ページに渡って10時打ちだの熱転写だの言って来たが肝心の木曽あずさ号について全く何も解説してない事に気づいてしまった。今更わざわざ書き直したりはめんどくさいのでここで解説させていただく。

まずこの列車は元々2017年の信州DC(ディステーションキャンペーン)に合わせて2017年7/1、8/26、9/9に往路、7/2、8/27、9/10に復路が運転され、その後、2018年の信州アフターDCにも合わせて7/28 8/25に往路、7/29 8/26に復路が運転された。

木曽あずさと言うからには当然長野県の木曽に向かう。そしてこの列車の特筆すべき点は以下の通りである。

- ・定期列車では直通しない中央東線～中央西線を直通する
- ・岡谷～塩尻間は定期特急が通らない中央本線辰野支線(通称大八廻り)を經由する
- ・途中塩尻駅で列車の進行方向が逆になる
- ・使用車両が当時ラスト1編成となっていた189系の6両編成(N102編成)
- ・後続の特急から全力で逃げるため189系的高速走行が体験できる

ネタ要素てんこ盛りじゃないか(大歓喜)

189系的高速走行と辰野支線の走破が体験できるとか乗るしかない(確信)

この列車の運転区間であるが往路は新宿～南木曽、復路は南木曽～新宿である。

ちなみに南木曽まで走った189系は愛知県の神領車両区まで回送され、一夜を明かす。

停車駅(一応)

新宿・立川・八王子・甲府・茅野・上諏訪・岡谷・辰野・塩尻・奈良井・木曽福島・南木曽

### ▼木曽あずさ号の走行経路(3分クオリティ)





## 第1章 旅立ち前の寄り道

ここまで3ページ使ってようやく本題の旅行記である()

まあどうせ今年は停車場ページ数少なくなりそうだしヨシ!

朝6時、ここは自宅の最寄りの某駅、これから新宿駅に向かう訳だがその前に少し寄り道をしようと思う。と言うのもこの旅の帰りはひたすら普通で帰るため青春18きっぷを使うのだが普通の入鋳印(有人改札できっぷに押す日付のスタンプ)では面白くないと思

い、私鉄の入鋳印を押してもらおうと思ったのだ。では実際にそんな事が可能なのか? もちろん、駅が限定されるが出来る。JRと私鉄の改札が共同だったり乗り換え改札などでJRの改札を私鉄の駅員が担当してる改札では私鉄の入鋳印が押される場合がある。

(例) 八丁畷 品川 綾瀬 日暮里 分倍河原 高尾 五反田 馬喰町 羽沢横浜国大 etc..

と言う訳で今回はそんな駅の中でも北千住に向かう事にした。

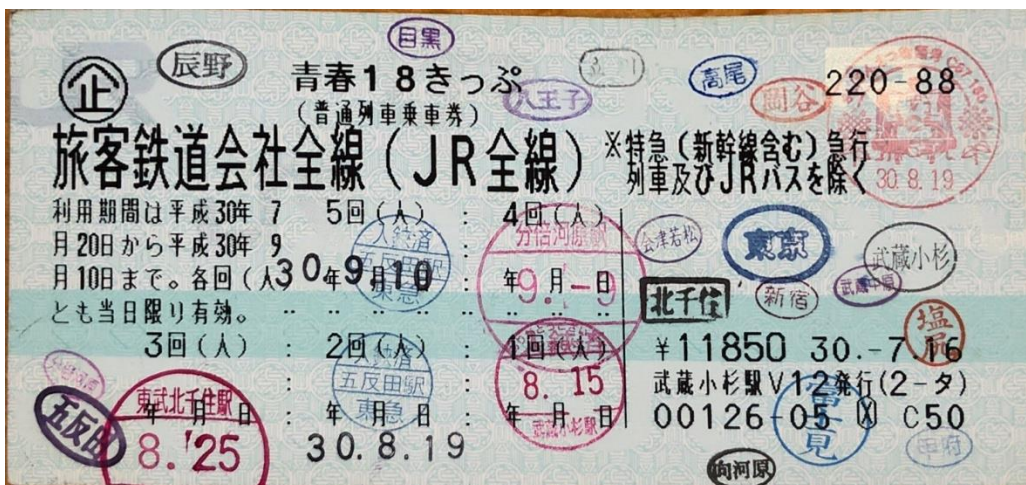
北千住は東武、東京メトロ、JRの3社がそれぞれ東武スカイツリーラインと地下鉄日比谷線、地下鉄千代田線とJR常磐線という風に直通運転をする関係上これら全ての路線が改札内で中間改札無しで繋がっている。

そんな訳で北千住駅に到着、今回は東武の改札から入ることにする。改札を出た後東武の有人改札に向かい、18きっぷを駅員に渡す。すると駅員さんは「これからどこ行くの?」と聞いてきた後に「良かったら入鋳印と下車印自分で押してみますか?」と言った。

もちろん自分で押させて貰うことにした。当然ながら入鋳印を自分で押すのは人生初の経験、少し緊張しながら入鋳印のスタンプを手に持った。スタンプは自分が思ってたよりかなり大きかった、少し戸惑いながらも入鋳印を所定の場所に押したがミスってかなり入鋳印の下が切れてしまった…残念。続いて下車印だがこれは失敗せずしっかり押せた。

入鋳印を押させてもらった後は駅員さんにお礼を言い、常磐線ホームへ行った。

その後は常磐線で日暮里に出て、そこから山手線で新宿へと向かった…



▲当時使った18きっぷ、3回目の場所に北千住の入鋳印を押した。

ちなみに切れてしまった下の方には「東武鉄道 入鋳済」と書いてあったようだ。



## 第2章 9時24分発 南木曽行き

日暮里から山手線で新宿駅に到着、やはり乗降客数世界一の新宿駅はとても人が多い。乗車券で改札を入り直して人混みの中を進み階段を目指す、目指すのは中央線特急ホーム



の9・10番線だ。9・10番線に降りる階段の前の電光掲示板にはこれから乗る列車が表示されていた。

9:14、長野駅から回送列車で来た189系N102編成が入線、これこそが折り返し9:24発の臨時特急木曽あずさ号 南木曽行きだ。

この列車は後続の特急の邪魔にならないように僅か10分で折り返す、実際6分後の9:30

には甲府行きのかいじ101号が新宿を発車する事になっている。このかいじ101号は木曽あずさより停車駅が多いが甲府時点で木曽あずさの3分後まで迫るほどである。そんな訳で記念撮影を最低限に済ませて自分の座席へ向かった。自分の座席は5号車の窓側だった。正直6号車じゃなくて良かったと思った。6号車は昔ながらの簡易リクライニングシートなのだが、座り心地はあまり良くないしテーブルも無い。席から立ち上がる度にリクライニングが戻ってしまう、かつてムーンライト信州に乗った時にその6号車に当たってしまい、少し大変だった事がある。ただそんな貴重な簡易リクライニングシートに座れるのもこのN102編成のいい所だったのかもしれない。

9:24、発車メロディーが鳴り響きドアが閉まる。そして列車は長野県南西部の木曽谷に向けて走り出した。指定席はほぼ全て埋まっている。大量の鉄道ファンを乗せて終点の南木曽までは4時間26分の長旅だ。

新宿 09:24 →→中央本線 9037M 臨時特急 木曽あずさ →→ 南木曽 13:50

新宿を発車してすぐに車内チャイムの鉄道唱歌が流れ、車内放送が始まった。

「お待たせしました。今日もJR東日本、ご利用くださいますありがとうございます。臨時特別急行列車木曽あずさ号、中央西線の南木曽行きです。停車駅、到着時間からご案内を致します。次は立川です。次の立川 9:50、八王子 9:58。八王子の次は甲府で 11:10、甲府の到着は 11:10 です。甲府の次は茅野 11:50、上諏訪 11:55、上諏訪に 11:55 です。岡谷 12:04、岡谷 12:04、辰野 12:14、辰野に 12:14。辰野の次は塩尻 12:34、塩尻は 12:34 です。塩尻までは6号車が先頭車両で参ります。塩尻で進行方向変えまして発車の時間が12:39まで約4分程停車を致します。塩尻を出ますと奈良井に 12:56、木曽福島 13:15、終着の南木曽は 13:50、南木曽に午後1時50分の到着です。お乗り換えにつきましては.....」

こんな風な如何にも優等列車らしい車内放送が流れた。やはり停車駅と到着時間の放送が流れると「特急列車に乗ってるな」と言う感じがするものだ。



◀新宿駅に停車中の木曾あずさ  
引退が近づいていた189系を多くの  
鉄道ファンが写真に収めていた。  
今や189系も過去の思い出となっ  
てしまった。

さて列車は中央快速線をゆっくり順調に走っている。立川や八王子の辺りまでは列車の本数が多いためあまり速度は出せない。そして沿線や駅の先端には撮り鉄が居たがこの日は東京総合車両センターの公開日、しかもお召列車の先頭に立ったことで有名な EF58 61 が展示されていてそっちの方にたくさん人が流れたのか撮り鉄は思っていたより少なかった。

9:50、立川に到着した。この先立川を出ると南へカーブし多摩川を渡り、日野、豊田と通過すればすぐに八王子だ。豊田を通過すれば進行方向左手に豊田車両センターが見える、ここには中央線の E233 系を初めとして多くの電車が休んでいる。「ここにも少し前まで 2 編成の 189 系が居たんだがな...」 そんな事を考えていると八王子に着いた。

そういや豊田って聞くとどうしても某国会議員を思い出すな...

八王子を発車すると次の甲府までは 1 時間 12 分もの間止まることなく走る。高尾を通過すれば中央快速線の区間が終わるため前に列車が居なくなるのだが、それと同時に勝沼ぶどう郷付近まで続く山登りの区間が始まる。つまりこの列車は険しい山登りをしつつ、前述の後続列車であるかいじ 101 号から全速力で逃げなければならない。床下から聞こえる 189 系の MT54 形モーターの音が大きく唸り、山やトンネルに鳴り響く。しかし流石は特急形車両、防音がしっかりしていて車内では騒音もさほど気にならない。そしてこの列車は臨時列車でありながら先行の普通列車などを何本か追い抜く。これも後続の特急から逃げるためである。

一方自分はトンネルが多い区間に入り、スマホの電波も入らないので夏休みの宿題でもやろうと思った。しかし富士急行線を横目に大月を通過してしばらくしても、宿題は一向に進まず、結局、宿題をするのは諦めてボーッと車窓を眺める事にした。しかし良くもこんなにたくさんトンネルを掘ったなと思った。そんな事を考えている内に勝沼ぶどう郷を通過、眼下に甲府盆地が広がる。次の甲府まではあともう少しだ。

## 第2章 中央高地を駆け抜けろ

勝沼ぶどう郷を過ぎ、平地に出ると速度をさらに上げる。スマホにも電波が届くようになり、GPSが使えるようになった。GPSの速度計を見ると速度は100km/hを超えていた。塩山ではホリデー快速ビューやまなしを追い抜いた。甲府盆地をしばらく走ると左手から一本の路線が合流してきた。身延線である。この先甲府まで身延線としばらく並走する。そのうち車内放送が入り、山梨県の県庁所在地である甲府に到着した。

甲府を発車すれば岡谷まで再び全力疾走が始まる。実は甲府時点で18分後に松本行きのスーパーあずさ11号が迫っているのである。速度計の数値がどんどん上がり、隣の竜王を通過する頃にはとうとう110km/hまで到達してした。席を立ち上がって洗面所に行ってみた。洗面所の窓を開けると外の風を感じられるだけでなく、車内で聞くのとはまた違ったモーター音やジョイント音が聞こえてくる。しかしいくら特急形車両とは言え台車などの足回りは40年以上昔の物、かなり揺れる。さらに貫通路の渡り板が揺れでガチャガチャとぶつかり合う音も聞こえてきた。そういった高速走行特有の揺れや走行音を聞きながら風に当たるのはとても楽しかった。



◀洗面所の窓からの景色

特急車両で洗面所やトイレ窓を開けられるのは国鉄形ならではの。

▼あ——面のクソ緑

カーブ上にある韮崎を通過した時かなり揺れた、速度計を見ると100km/hだった。やはり中央本線は特急が多いだけあって速度を出しやすく改良工事をしているのだろうか？その後も新府、穴山と途中駅が後ろに流れて行き八ヶ岳の麓、小海線が分岐する小淵沢を通過した。当時小淵沢を通過する旅客列車と言えば最上位種別のスーパーあずさの最速列車くらいの物であった。



12:34 茅野に到着、この少し先の普門寺信号場から岡谷まで中央本線特急の高速化のボトルネックになっている単線区間になる。茅野を出てしばらくすると諏訪湖の近くに出た。次の上諏訪の周辺は中一の夏に自然体験学習で滞在する場所なので高輪生にとって少しだけ馴染みのある場所だ。ちなみにこの上諏訪からは飯田線直通の豊橋行きという走破に6時間半掛かる列車が出ていたりする。ちなみにこの辺りから理由は忘れたが遅れ始めた。

多分列車の交換待ちか何かだったのだろう。下諏訪を過ぎると高架線に上がる。普通の地上の線路と違って単線の高架区間だと走行音も変わってくる。そんな中列車は速度を上げ始めた、速度計はこの時一瞬 120km/h を表示していた、これは 189 系の最高速度だ。ジジ無理すんな



◀疑惑のシーン

この区間では 120km/h ギリギリまで速度を出していた。

岡谷を発車すると中央東線は二手に分かれる。塩嶺トンネルを通過して塩尻にまっすぐ行く現在の中央本線と山を迂回して辰野を通り、塩尻に向かう大八廻りとも呼ばれる中央本線の旧線、つまり辰野支線である。この木曽あずさ号は辰野支線を今から走って行く。岡谷を発車してすぐ、現在の中央本線(新線)が離れて行く、新線はこの先長さ約 6km の塩嶺トンネルを抜け、みどり湖駅を通過して塩尻まで繋がっている。



◀中央本線と支線が別れる様子

あっちは複線で高架だがこちらは単線...



単線区間の辰野支線に入ったがここは元々中央本線だった路線、かなり飛ばして行く。

4分ほど遅れて辰野に到着、辰野では飯田線の臨時快速飯田線リレー号駒ヶ根行きと接続する。この飯田線リレー号はかつて~~銭取られるライナー~~セントラルライナーとして使われ



ていた少数派の313系8000番台だった。辰野を発車すれば次はいよいよ中央東線の終わり、塩尻だ。塩尻の一駅前の小野を通過すると善知鳥峠の峠越え区間になる。全長約1.7kmの善知鳥トンネルで善知鳥峠を超えると東塩尻信号場跡を通過する、ここはスイッチバック式の信号場でかつて旅客扱いも行っていたようで現在もホームが残っている。東塩尻信号場の跡を通過してまたトンネルに

入る、ここを出ると眼下に現在の中央本線を見ることができる。列車はしばらく曲がりくねった山道を下り、塩尻駅の少し手前の塩尻大門と呼ばれる地点で本線と合流する。

### 第3章 いざ木曽谷へ

塩尻に遅れて到着、ここでは進行方向が変わると共に JR 東日本から JR 東海に乗務員を交代する。ちなみに列車番号も 9022M になる。

#### ▼JR 東海の乗務員と 189 系



塩尻は6分遅れで発車だった。ここからは向きが変わるので椅子を逆向きに回転させた。ここからは JR 東日本の中央東線から JR 東海の中央西線に入り、終点南木曽を目指して走る。中山道の宿場町として栄えた奈良井を出るとすぐトンネルに入る。このトンネルを出ると木曽川の近くに出て来た。この先中央西線は中津川の辺りまで木曽川と山に挟まれながら走る。この列車の目的地である南木曽もまた木曽川のすぐ近くにある町だ。

木曽川沿いを遅れを回復しながら走っていると雨が降り出した。しかもかなり激しい雨である。中央西線には何ヶ所か単線区間があり、この雨だと対向列車も遅れてこの列車も巻き添えを食らうだろうと思った。それから雨は思ったより早く止んだが窓は雨の水滴で視界が悪くなってしまった。この後も雨は降ったりやんだり。この時印象的だったのはあの雨にも関わらず撮り鉄が沿線に何人も居たこと、彼らはあの大雨をどう乗り切ったのだろうか？

さっき思ったように対向列車が少し遅れているようで、途中の駅で交換待ちの為にしばらく停車した。ちなみにこの日は飯田線も大雨で遅延していたようで、辰野での木曽あずさの乗り換えに間に合わなかった人も居たようだ。

そしてしばらくして列車は間もなく終点の南木曽に近づいた。野尻駅通過前には鉄道唱歌のオルゴールが車掌さんによってサービスで2回鳴らされた。十二兼駅を通過し、トンネルに入ると旅の終わりを告げる鉄道唱歌と車内放送が流れた。

「ご案内致します。あと2分ほど致しますと終点南木曽、南木曽です。出口は右側です。ドアから手を離してお待ちください。(中略)ありがとうございました。間もなく南木曽、南木曽です。———」

普段関東から出ない自分にとって JR 東海の車内放送は少し新鮮な感じがする。この放送が終わってトンネルを出るとそこは南木曽だ。

13:58、新宿発車から4時間半近く、定刻より少し遅れて臨時特急木曽あずさ号は終点の南木曽に到着した。この後も使用された189系N102編成は回送列車として神領に向けて中央西線を南下する。乗客の大半を占める鉄道ファンがホームに列をなして回送列車の出発を待った。



ワイドビューしなの12号を先に通した後、14:03、N102編成はタイフーンを木曽谷にこだまさせ、雨に濡れた車体を光らせながら南木曽駅を後にして78km先の神領までの小さな旅を始めた。帰りの列車まで暇なので改札外に出る事にした。改札外で地元の人による催し物が行われていた。

#### ▲終点南木曽に到着した木曽あずさ号



南木曽に着きはしたが、残念ながら自分はお金も時間もないので、観光したりできない。その代わり駅舎内を探索した。駅舎内には不審な生命体が2匹も居た。

#### ▲南木曽町の「ぽかにゃん」と長野県の「アルクマ」

## 第4章 天国と化した帰宅

家に帰るまでが鉄道旅行、あとは自宅の最寄り駅までひたすら普通列車に乗る苦行である。

とりあえず次の松本行きで塩尻まで折り返す。ここからは青春 18 きっぷの旅...  
乗る予定の列車は僅かに 1 分遅れて来た。これで塩尻に向かう。

南木曾 14:45→→中央西線 1833M 普通松本行き→→塩尻 16:20

1 時間 40 分ほど乗って塩尻に到着、実はまだ昼を食べていない。

「腹減ったな…」

「この辺にィ…うまい立ち食いの蕎麦屋、あるらしいっすよ」

「行きてえなあ」

「じゃけん今行きましようね〜」

脳内でこんなやり取りをした後に塩尻駅構内の蕎麦屋に向かう。この塩尻の蕎麦屋は改札内側の客席が異常に狭い事で有名だが、混んでいたのが改札外に出て改札外側の客席で食べることにした。改札外側は待合室に併設されているので座って食べることができる。今回食べたのは鴨そば、鴨が非常に美味しかった。

### ▼飯テロのお時間



塩尻からはまた中央本線の普通列車で東に向かう。  
乗るのは 211 系長野色だ。

塩尻 16:57→中央東線 442M 大月行き→上諏訪 17:18

これで大月まで行っても良かったのだが上諏訪で一旦下車する事にした。上諏訪で途中下車した理由は当然ながら駅構内の足湯に浸かるため…では無い。と言うかその暇があるなら列車で少しでも東に向かうところだ。ならその理由はただ一つである。

☆ 特 ☆ 急 ☆ 課 ☆ 金 ☆

柳澤「俺は普通列車にひたすら乗ると約束したな？」

財布「そうだ柳澤…助けて…」

柳澤「あれば嘘だ」

財布「うわあああああ！」 詳しくは「コマンドー」で検索☆

これは所謂、コラテラルダメージというものに過ぎない。快適性目的の為の致し方無い犠牲だ。(現実逃避)



そんな訳で上諏訪から甲府まで特急に乗る。さすがにずっと大月までロングシートの211系だとお尻が死んじゃうからね。仕方ないね♪

▼贅沢は敵だ(建前)



上諏訪 17:22



中央東線 28M スーパーあずさ 28 号



甲府 18:04

スーパーあずさも既に過去帳入りした名称、スーパーあずさに乗ったのもこれが最後だったと思う。そして最新型車両の E353 系に乗ったのはこの時が初めて。1 日で中央本線最古参の特急形車両と最新鋭の特急形車両に乗れたのだ。

この E353 系は 189 系とは何から何まで全て違う。コンセントは全席に配置され、車内放送も自動放送、さらに車体傾斜装置により曲線の通過速度が上がった。

そして何よりも 189 系と E353 系の 40 年以上の間の技術の進歩を感じたのは乗り心地だった。E353 系は全く揺れないし静かなのだ。189 系ではかなり揺れた韮崎の通過が E353 系だと全く揺れない上に速いのである。そして韮崎を通過すると間もなく富士山が見えた。

／ ^ o ^ \ フジッサーン



車窓から富士山が見えると少し得した気分になるのは自分だけだろうか？

あっという間に甲府に到着、次に乗る普通列車は向かい側のホームで待っていた。しかしまた 211 系である。だが今回はロングシートではなくクロスシートの車両だった。ところで自分の場合は中央本線の 211 系に乗ると毎回ロングシート車が来るんですけど単に自分の運が悪いだけなんですかね…

甲府 18:08 →→ 中央東線 560M 普通高尾行き →→ 高尾 19:40



## 最終章 旅の終わり

甲府からの普通列車はあまり乗客も乗っておらず、楽に足を伸ばせた。甲府盆地を抜けたあとは昼とは逆に山下りとなった。列車は順調に山を下りて行き、とうとう東京都に戻ってきた。この列車の終点であり東京都に入って最初の駅でもある高尾に着いた。目の前には中央快速線の E233 系が居る、東京に戻ってきたのだ。

目の前の E233 系に飛び乗って立川まで行った。立川からは我らが地元の南武線に乗り、自宅の最寄り駅まで帰った。最寄り駅に降り立った時、今までの旅の疲れが出てきた。家に帰るとすぐに寝てしまった。



最後までご覧頂きありがとうございました。始めに書いたように今回は停車場初執筆なので慣れない作業などで大変でしたが、こうして形にすることが出来ました。

この旅行記は 2018 年の夏の物ですが、この 2～3 年で中央本線は大きく変わりました。E351 系が全廃され、189 系も引退し、ホリデー快速富士山の代わりに富士回遊が生まれ、特急は全席指定になり、E257 系 0 番台も定期運用から撤退、E353 系に統一されたかと思いきやスーパーあずさの名称が消滅したり…とにかく中央本線の特急は「あずさ」「かいじ」の名前以外は大きく変わってしまいました。

今回乗った N102 編成も 2019 年 3 月に引退し、その後廃車されましたが、車籍を消された現在でも長野総合車両センターに留置されています。果たしてこの先もずっと保存されるのでしょうか？しかし N102 編成に限らず、鉄道車両は保存されても形こそ残りますが、本線上を爆音を響かせながら走る様子や乗り心地などは過去の思い出になってしまいます。やはり保存されても思い出の彼方に走り去ってしまうのでしょうか…。

そう言えば中高一貫校の夏休み短縮度ランキングで高輪は 40 位にランクインしてました。これは決して誇れる物じゃありませんよ？

停車場締切当日の朝 7 時、布団の中にて

参考文献、資料等

- ・自分の記憶、記録
- ・Wikipedia 大先生
- ・Google マップ
- ・JR 時刻表 2018 年 8 月号
- ・その他諸々

結局徹夜しちゃったなあ…

# やはり僕たちの座談会はどうしようもない

高1・2有志

## 1. 前書き

「この座談会は、旅行・鉄道研究部の未来を担うはずだった現高2部員が『とりあえず座談会開いて停車場に載せてみようぜww』という発言から始まったものである。」

さすが我らの先輩は変な素晴らしい伝統を残してくれた。

それはさておき、通常は夏旅行<sup>1</sup>のシーズンに行われることが多い座談会だが今回は一部をトークアプリで、その他の部分はボイスチャットで、感染予防に留意した上で行った。でんちゃっちゃオタクの高校生が黒歴史を晒しつつ鉄研生活を振り返っていきます

## 2. 登場人物

浅沼…部長。4直大好きなフレンズ。炎上歴がすごい

山田…広報課長。頼めばだいたいやってくれるので便利。荒川区のフレンズ。

今野…東西線と中央・総武緩行線大好きフレンズ。

田中…模型班<sup>2</sup>の人。著者とは小6からの知り合い。

中原…著者。HP班長。長期間露光大好きフレンズ。おもに注意力などが欠陥している。

生井…唯一の現高1。バリ鉄。試運転ばかり撮ってるフレンズ。

山崎…ロリコン。金の亡者。本人曰く「私って実はありふれた世界に生まれたただのごみでえ」らしい。

## 3. 本編

### ～イントロ～

山田 このままトークでいいんじゃないね？

浅沼 参加者がそろわないとはじめられない案件

山田 それはそう

誰が読んでるのがわからないの、クソだよな<sup>0</sup>

---

<sup>1</sup> 高輪学園の旅行・鉄道研究部（以下鉄研）は、春夏冬の長期休暇時に春は泊まりがけで4～5日間、夏と冬は日帰りでの旅行をしている。

<sup>2</sup> HP班の活動場所であるパソコン室と模型班の活動場所である百周年記念館の距離が離れていることから



中原     オンオフ見分けるために Discord にしよう  
生井     |ヨ'ω'〃)おはようございます♪  
浅沼     田中が行方不明  
山田     そうねえ  
今野     過去の座談会で、何回か開催しててその中のメンバーが増えたり減ったりしてる  
回があったよ  
山田     あるね  
中原     前回とかね  
浅沼     宗像さんが遅刻してきた<sup>3</sup>こともあったね…  
錦糸町のサイゼだっけ  
山田     多分そうじゃない？  
僕らならどこになったんだろね、有楽町あたり？  
中原     新十津川<sup>4</sup>だろ  
山田     遠すぎびえん  
浅沼     白金とか三田は危ないから青物横丁とか？  
今野     高輪ゲートウェイのスタバ(おい)  
生井     学校の食堂<sup>5</sup>  
山田     これだな  
浅沼     放送室  
浅沼     録音には最適  
山田     狭い  
浅沼     6人ぐらいなら余裕で入るべ  
今野     放送委員じゃない俺とかが入っても良いのか…？  
山田     とりあえず.txt にするのに邪魔やから一回履歴削除してくる

### ～始まるまで時間がかかったので中略～

浅沼     入学する前から振り返ろう  
山田     そっから行くか  
中原     おんなじこと考えてて草  
高輪に入った理由からどうぞ  
生井     K 玉社に落ちたから  
山田     第一志望だったのぼくぐらい？  
浅沼     ここから座談会開始

---

<sup>3</sup> 宗像先輩は後生まで残る歴史をたくさん創出された。詳しくは 2018 年座談会「キソダザ」参照。

<sup>4</sup> 2020 年春旅行は東北・北海道方面に行く予定だったが新型コロナウイルスの影響を受け自粛

<sup>5</sup> 唐揚げをはじめ、生徒に人気

中原     ここまで座談会  
生井     もう終わりか

## ～入学までのそれぞれの動き～

中原     M 蔵落ちて K 石川落ちて流れ着いた（自主規制）学園  
山田     お疲れ様でした？鍵締めといて？(違う)  
今野     鉄研があったからなあ  
          S 浦柏と M 大 N 野蹴ってこっち来た  
山田     鉄研あったから志望は同じだわ  
浅沼     同じく鉄研があって模型コンテスト<sup>6</sup>に出展していたから  
生井     とりあえず男子校だったから  
浅沼     男子校とか共学とかはあんまり気にしてなかったけど他に受けたところは全部共学だった  
  
山田     最初 S に親に連れてって目指してたけど身の丈…ですかねえ…  
中原     S はグラウンドみて行く気なくした感はあるな  
中原     S だけに  
浅沼     S と高輪両方受けた人はかなり多いとかなんとか  
今野     あれデカすぎな。入試の時クソ歩いた記憶ある  
生井     K 玉社高輪 N 大って感じ  
山田     あーね  
浅沼     うちの近くの某共学と比べれば圧倒的にマシなので  
山田     T 輪台？  
中原     ？？:A 布はライバル校  
今野     それ ND じゃね？  
浅沼     文章をよく読んでから発言しよう。"うちの近くの"  
中原     A 布とも言ってたで  
山田     うちの学校の近くかと思ったわ  
今野     I 川ですねわかります(違う)  
浅沼     そもそも I 川市内の学校はどこもかしこも敷地面積が異常  
生井     まあでも T 輪台もアレじゃね  
中原     そろそろ入学しませんか？？？  
山田     そうやんね  
浅沼     T 大 T 輪台は大学付属だから別格

---

<sup>6</sup> 全国高等学校模型コンテストのこと

山田 はい！入学！

## ～たかなわぐらし！スタート！～

山田 A組に今野と幽霊2匹、B組が僕と退学した某と実質退部した某、Cに浅沼と青木Dって誰だったっけな？EとFはもっと知らねえ

中原 一番鉄研の人と一緒にいた

山田 だっけ？

中原 ワイ、本田、林

浅沼 幽霊2人はE

中原 渋谷は？

浅沼 Fは田中だけ

今野 俺のところは渋谷と栗山がいたはず

山田 あーそっか

中原 あーね

今野 あと山崎ね

中原 呼んでみる？

山田 あいつAでしょ

今野 あいつは中1の鉄研旅行行ってるもんな

今野 呼ぶか

山田 ってか継続届出してないけど退部届も出してなかったような・・・？

浅沼 担任が鉄研の顧問だった案件

今野 西島先生<sup>7</sup>か

今野 あ、山崎入れるよ

浅沼 そう

山田 にっしーねえ…

山崎 俺の友達！

山田 ピカチュウ！

浅沼 どっかの誰かさんが英語の冊子を5回連続で忘れてねえ…

山崎 よう、相棒！

中原 西島さんは授業持ってもらってないし実質関わりないわ

今野 山田が今いられるのってあの人が辞めたからだよね確か

山田 うーんそれはそう

山田 英語はあの頃からずっと成績だめだなあ…

---

<sup>7</sup> 「うまくやれ」と我々を導いてくださった今はいない英語科教員。

山崎 あ頃はまだよかったのに…  
今野 にしても 5 回連続で忘れるは凄いな()  
山崎 さすが山田クオリティー  
浅沼 あの人 9 月めっちゃ体調悪そうだったよな…  
山崎 まさかそのままさよならするとは…  
山田 介護ストレスあったらしいし…(目を逸らす)  
今野 さよならしたの文化祭の前だっけ？  
浅沼 HR が 30 秒で終わったこともあった  
浅沼 文化祭の 1 週間前  
今野 だから C 組はなんか慌ててたのか  
浅沼 元々 C 組があれていた  
山田 文化祭前に実質居なくなってその後一回ぐらい来てたような  
浅沼 3 月末な  
山崎 ちょいちょい来てたよね  
中原 C の面子ってそんな悪かったっけ  
浅沼 中一 C はやばかった  
山田 (西島先生が) 川越で働いてるらしいとか噂されてたね  
山崎 うるさいメンバーの重鎮がいる  
今野 のっけから問題行動起こってなかったっけ？  
浅沼 中一の一学期で退学した人いたな  
今野 あーそれぞれ  
山崎 ここに毎年先生に呼び出される問題児登場！  
山田 だれだっけ…まあいいけど  
浅沼 あれは別に問題行動じゃないよ

### ～いろいろプライベートな話題なので省略～

中原 一週間前あたりに入部届け出したカス  
浅沼 わいとか田中とかの場合は模型班に入るって決めてたから、5 月から作業開始してた  
今野 京急 2100 形の顔出し看板的な作ってたような  
浅沼 京急 2100 形は高学祭  
山田 退学した某と生徒会長なった某とで電子回路の基本習ってた  
浅沼 あのだっけ、入口とか名札を京急のやつをモデルにしたのって  
中原 そうだった気がする  
今野 1 番線とか(要するに番線標のこと)をモデルにしてたよね  
山崎 BVE で東急 5050 系の起動できなくてめちゃんこ困ってた



今野 あの時メトロ総合プラグインの操作に四苦八苦した思い出  
 浅沼 キーボードの **7** を押せば動く  
 山崎 あ頃は先輩でも一人しかわかんなかった  
 山田 あーなんか百周年の方の **PC** でも **BVE** やってたような  
 中原 みんなが社畜だった世界線  
 今野 ポン・デ・リング…  
 浅沼 東横の動かし方は **ggr** ば一発で出てくるよ  
 山田 あ頃はなんか純粹だったような気がするような  
 山崎 **ggrks** に囚われてなかった  
 今野 その時の俺たちにその発想はないと思われ  
 今野 俺はまずスマホじゃなかったからなあ  
 山崎 連絡もメアドだったよね  
 中原 **BVE** が単純に楽しかった(遠い目)  
 山崎 楽しすぎて部活はゲームやる場所になってた  
 今野 誰だよ、開発者モードをオンにして、**Shift** キーと **F7** キーで暴走出来ること広めたの  
 山田 なんかお前はショボンのやつ<sup>8</sup>やってたよーな  
 浅沼 模型班は現高 **3** の某が発狂したり **B** トレインショーティイじってたりとか  
 山崎 はーい！  
 中原 宗像大社<sup>9</sup>でしょ教えたの  
 山崎 そなの？  
 中原 大部分はそれだった気がする  
 山田 阿部先輩と愉快的仲間たち？  
 山崎 なるほどなるほど。そうだ、中 **2** に布教したのが俺か  
 中原 んで、林先輩の提案で、車両部門と路線部門に分かれてたよね  
 今野 中原と本田は車両部門だったよね  
 山崎 あーあ、ポン・デ・リング、ポン・デ・リング  
 山田 にっしーに追われて百周年に逃げた  
 HP 班のどこに入るつもりだったのかは覚えてない…  
 今野 **H P** 課(※現広報課のこと)  
 山崎 なんだっけそれ  
 山崎 お仕事してる？？？<sup>10</sup>  
 山田 グサッ←

<sup>8</sup> 「しょぼんのアクション」横スクロールアクションゲーム

<sup>9</sup> 注釈 **3** と同人物

<sup>10</sup> **HP** の更新遅くてすいません

今野     グサッー  
山田     まあ多分路線研究課かな(違う)  
山田     はい、期末おわりました！

## ～夏旅行 2016～

山田     銚子と夏旅行ってどっち先だっけ  
今野     夏が先なはず  
浅沼     夏旅行が先

### 夏旅行 2016

新宿→特急かいじ→大月→河口湖→富士急 6000 系(元 JR205 系)→中央線→町田  
→ロマンスカーLSE→小田原→自由行動→小田原→東海道線→解散

中原     夏は箱根ですね  
山崎     ロマン草<sup>11</sup>のったね  
山田     河口湖と箱根行ったやつね  
中原     草にするな  
浅沼     わいと青木と田中と山田と退学した某で箱根行ったな  
山崎     かっぱ温泉…  
今野     箱根とか俺そこ中 2 の時山田と栗山と林と行ってヤバイ髪型の写真撮られたなあ…  
山田     なんかどっかで事故ってたよな、当時から鉄研は疫病神属性持ち<sup>12</sup>だったのか  
浅沼     富士急行乗り遅れ未遂<sup>13</sup>  
中原     やめるんだ。その話は  
今野     話聞いたけど、ポンデリング<sup>14</sup>いなかったらフツーにヤバかっただろ  
山崎     直前までアイス食ってた  
山田     なんかグモってどっかでバカ停することになって、<sup>15</sup>そこでも乗り遅れそうになっ てなかったっけ

---

<sup>11</sup> 小田急ロマンスカー

<sup>12</sup> 鉄研が旅行するとたいてい何かが起こる。~~もう旅行するな~~

<sup>13</sup> 富士急行のある駅において交換相手の列車を撮影しようとしたら乗ってる列車が発車しかけたこと。当時の車掌さん、ご迷惑をおかけしました。紙面を借りて感謝申し上げます。

<sup>14</sup> 五代上の先輩。名言は「お前は先輩にそういうことを、いうなー」

<sup>15</sup> この日は、JR 中央線立川駅にて発生した人身事故の影響で、ダイヤが乱れていた。

浅沼 現高3の某がLSEで発狂して東海道線で1人だけグリーン車使ってたよな  
 中原 知らんぞよ  
 中原 どっかで189系見たよ  
 浅沼 立川でグモって相模湖でバカ停→中央線と横浜線に乗り遅れる  
 浅沼 相模湖に189系いたね  
 中原 M先生の暴走(疾走)<sup>16</sup>  
 浅沼 今はいない某顧問が箱根湯本のコンビニでたばこ吸ってたなあ  
 山田 あー相模湖じゃん  
 中原 ブルジョワだから箱根湯寮で温泉につかってた  
 山田 多分このときは模型班組とHP班組で別れてたような  
 山崎 そうだっけ？  
 浅沼 そもそも班をまたいだ交流が少なかったからね  
 中原 まあ、北緯38°を境にしてたから(冗談)  
 今野 俺行っていないから詳しくはわからないけど、山崎が写真送ってきてくれたのを見た限りでは、班で別れてたと思うよ  
 今野 山崎が城田撮ってたな  
 山崎 城田…  
 中原 なんか大雨で小田急がごちゃごちゃになってたよね。  
 湯本で白いの<sup>17</sup>見えるはずだったのにウヤってたんよ  
 山田 あーね  
 浅沼 本厚木だか伊勢原だかそこらへんから先が見合わせだった  
 中原 内容薄かったよね。誰もE257系に触れてない0  
 山田 んね  
 ～ここから田中参戦～  
 今野 そういや箱根登山鉄道って復旧したんだっけか？  
 中原 したみたいね  
 浅沼 復旧したよ  
 田中 よきこと  
 今野 それで赤い1000形が新宿まで走ってるわけね  
 浅沼 小田原でラーメン店から駅まで走ったな  
 山崎 このあとの旅行ってほぼ路研案<sup>18</sup>だったよね

<sup>16</sup> 中央線の遅れでロマンスカーに乗れるかぎりぎりの時間になり、団体扱いをしてもらわなければいけないため、顧問が走ったこと、結果的にことなきを得た

<sup>17</sup> 小田急ロマンスカー「VSE」のこと。

<sup>18</sup> 路線研究課が提案する案のこと。鉄研旅行は部員から広く案を募集し、部員の投票によって決定がなされる。

山田 模型班側は湯本の温泉入って小田原でラーメン食ってそこから東海道線普通とかやったかね  
浅沼 せやな  
田中 西島先生がタバコ吸ってた  
山崎 いつものこと  
山田 湯本は正直行き過ぎて記憶が混じってる  
田中 HP 班組はだれがついてたっけ  
山田 松崎先生じゃない？  
浅沼 松崎先生か、のざりん  
山崎 のざりんだった  
中原 結局引率教員足りなくてボン・デ・リングがついてきたよ  
山崎 草 w  
浅沼 中一の夏までで 30 分かかっているのでもそろそろ進みましょう  
山田 なんか HP 班 3 分割もされてたんだっけな  
今野 だから今は顧問が増えたわけね

## ～銚子遠征～

山田 銚子？  
山崎 ぬれせんうまかった  
中原 醤油工場行った  
浅沼 醤油ソフト美味かったな  
山田 行ってないからわからん  
浅沼 帰りのルートを急遽、成田線我孫子支線経由に変更したんだっけか  
田中 めっちゃ話ずれるけどそういや体験入部の時  
ポンデリングが自己紹介に入ってた吹いた  
山田 HP 班+模型班の中 1 とかだっけ  
今野 入門旅行だからそれで合ってるはず  
山崎 あの人が制服着てた  
山崎 玉袋先輩<sup>19</sup>  
田中 行ってない旅行やね  
浅沼 入門旅行<sup>20</sup>は入学 1 年前に消滅済み  
中原 あれってルートどうだったっけ

---

<sup>19</sup> 五代上の玉眞先輩のこと。男子校の悪ノリはよくない。

<sup>20</sup> 一つ上の代までは夏旅行が中一に 18 切符に慣れさせるための入門旅行と中二以上が車中泊をしつつ周遊する夏旅行があった。



浅沼 銚子はただ単に新入生歓迎かなんか  
田中 HP 班の企画じゃない  
山崎 銚子までダラダラ行ってダラダラ帰ってきた

### 銚子遠征

東京→千葉→銚子→外川→銚子→醤油工場→銚子→成田→我孫子→東京

田中 銚子電鉄どやた？  
山崎 良き  
山田 総武本線周りだったのを急遽成田線周りにする提案を西島先生がして、それを岩崎先輩が承諾したって手元の『鉄研について語るスレ/////part39』(詳しくは、2018年の停車場を参照)には書いてある  
浅沼 なんかクソ暑かった  
山崎 エアコンなかったよね  
中原 東京(総武地下ホーム)→千葉→銚子  
銚子→成田→成田線我孫子支線→常磐か  
田中 ふえー  
浅沼 ほぼ JR しか使ってない  
中原 マックでポテト買って帰りに食べようとしたら絶望的に美味しくなかった  
山崎 ポン・デ・リングとナゲット分けた！  
浅沼 東我孫子で謎のおばさんに起こされた  
今野 おばさん？  
浅沼 一般客ね  
今野 お前がおばさんって言うとおの人としか出てこないな…  
田中 誰？  
浅沼 この学校だけでもおばさん<sup>21</sup>(年齢は若い)は数人いるんだよな…  
中原 初唐揚げそばした気がする  
山崎 あやちゃん本舗  
山田 基本的には倉本先生<sup>22</sup>じゃないの？  
今野 基本はそう  
今野 今はもう鉄研にはいないけどね  
中原 応用はない(推量)  
浅沼 それ以外のおばさんはほぼ関わりないから()

<sup>21</sup> 十分美しい先生方なのに高輪生は贅沢すぎだ。

<sup>22</sup> 昨年まで顧問を担当してくださっていた国語科の倉本綾先生。書かれる文章が美しい。

田中 話したことあんまないな  
中原 TGM さん<sup>23</sup>とか SZK さん<sup>24</sup>とかいるにはいるよね  
田中 高 2 にいるやん  
中原 あやのちゃん<sup>25</sup>？  
田中 そや  
田中 めっちゃはなしそれた  
田中 銚子電鉄の話題から、お婆さんは草

## ～高学祭 2016～

中原 高学祭前社畜月間<sup>26</sup>  
山崎 わい、執行部  
今野 俺も執行部  
中原 頑張って京急 2100 形 作った。  
田中 模型班、決死の荷物運び  
山崎 暇な時間は部活 in  
浅沼 どっかのタイミングで台風で 16:00 頃強制送還になって浅草線が馬鹿みたいに  
混んでた記憶が強い  
田中 懐かしの緑の運転台  
中原 記憶力強いな  
浅沼 誰も真面目にやらない合 唱 練 習  
田中 嵐の曲やった、F 組  
浅沼 うちはひまわりの約束だっけな、2 位だった気がする  
中原 あれ暗に担任教師の技量を試してる感ある  
田中 草  
今野 A が最下位だった記憶  
山崎 高祖さま<sup>27</sup>……  
田中 あの人強い  
今野 生徒にカントリーロードを英語で歌わせるのはヤバイ  
浅沼 A が最下位で某が発狂してたな  
山崎 たしか虹だっけ？ A 組

---

<sup>23</sup> 現高 3 学年所属の英語科教師

<sup>24</sup> 高輪の図書室の司書教員

<sup>25</sup> 現高 2 学年所属の英語科教師

<sup>26</sup> 鉄研生は計画的という言葉覚えてくれ。

<sup>27</sup> 現高 2 学年所属の物理教師。いろいろ伝説。

今野 虹だよ  
 山崎 某 M が指揮者だった  
 今野 栗山が弾いてたはず  
 浅沼 歌ってなんだかんだで、繰り返し歌えば覚えるもんなんだよね  
 中原 鉄研人生を振り返るあれなのに学生生活も振り返ってて草  
 田中 次冬旅行いかない？  
 浅沼 高学祭代休で打ち上げにボウリング行った  
 田中 いったな  
 今野 この年の BVE の路線<sup>28</sup>は南武線だったよね  
 浅沼 南武と京葉と京急だっけ  
 今野 京急は次年度  
 中原 港町の踏切見たのあれが最初で最後だった  
 浅沼 産業道路(現:大師橋)<sup>29</sup>な  
 山田 あー、これにあわせて E233 系の運転台作ろうとしたなあ…(未完)  
 浅沼 残骸がハセにあった気がする  
 田中 あるよ  
 田中 いや、半壊かないかのどっちか  
 山田 数少ない栗山の遺物で草、破壊してないのか…(困惑)  
 浅沼 破壊したところで使い道がね  
 山田 南武線と京葉線でそれぞれ快速と各駅停車では？  
 今野 南武線のクオリティは結構高かった印象  
 今野 京葉線なんて、ほとんど沿線にオブジェクトなかったよ  
 中原 言うてあれ(南武線)も沿線はガバガバだけど…  
 中原 生井、高学祭来てた？  
 生井 高学祭行ってねえ()  
 中原 じゃあもうちょっと待っててね  
 浅沼 BVE で沿線作りこまれてるやつって東横ぐらいしかなくね？  
 今野 東西線と BVE4 の東上線かなあ  
 山田 東西線あったねえ  
 田中 鉄研の京葉線は野原だった  
 中原 まあ、データとして重くなるからしょうがないよね

<sup>28</sup> リアルイベントが開催できるようになったら是非おいでください。

<sup>29</sup> 京急大師線産業道路(現：大師橋)～小島新田間に 2019 年 3 月まであった踏切地下化により廃止となった

## ～冬旅行 2016～

中原 冬ってどこいったっけ？長野？

浅沼 HiSE 貸し切り

浅沼 北陸新幹線自由席キャパオーバー事件<sup>30</sup>

山田 このときも長電のウテシ同じだったんだっけ

浅沼 せやな、高輪の卒業生

Coming soon…(o が∞になっているのは、察してください…)

## 4.編集後記

鉄研旅行を振り返るとか言っておきながら、全然振り返られてなくて申し訳ありませんが、少しでも鉄研の魅力が伝わればうれしいです。

私たちの代は学年内でごたごたが起こることも無く、先輩方の代より安定していたと思います。

さて、恒例の「鉄研の五年半は短いよ」コーナーです。

### マジで短いです。

班長になったときに HP 班長としてやりたいことが二つあって

- ① 高学祭でリクエストに応えた曲で発車メロディースイッチ体験をできるようにする。
- ② 写真提出フォルダーの利便性の向上だったのですが、休校期間があったこともあって、どちらも中途半端に終わってしまいました。新班長の人が適切に完遂してくれることを期待しています。

そういえば、駐車場の表紙のデザインは某時刻表をベースにしているのですが、そのデザインにしようとして発起した先輩が教育実習生としていらっしゃって、様々なお話をしてくださいました。ありがとうございました。

まだまだ終わりません…

こんなところで終わらせるわけにもいけないので、続きは浅沼からお送りする

ここから中二進級までの記録がなぜか存在しない、申し訳ございません…

---

<sup>30</sup> この日は1月の三連休初日で、北陸新幹線の自由席はただでさえ非常に混雑していた中に、鉄研の集団が乗り込んだ結果、大混雑となった。



## ～中二に進級、生井入学～

田中 模型班 2 人しかいませんでしたー！  
生井 矢吹と菅山でしょ  
田中 えっとで、どこ行ったっけ  
田中 あそっか水上か  
浅沼 中二の頭に湘南モノレールのなんか<sup>31</sup>なかったっけ  
山田 ジャンク<sup>32</sup>の知り合いのなんか…  
田中 ジャンクのコネ使って行ったんだ  
生井 あれ上毛は？  
浅沼 上毛は夏  
中原 んで夏旅行、水上行って湯沢行って、んで長野？  
生井 あれ、やまどり<sup>33</sup>  
中原 あーやまどるか  
浅沼 上野から大宮行って、大宮からやまどり乗って渋川行って、んで SL みなかみ乗って水上行って、そっから NO.DO.KA 乗る予定が取れなくて、で…  
田中 (湘南モノレール車庫見学が)4 月 18 日だった  
中原 ああ  
浅沼 んじゃ創立記念日だ  
今野 ちゃんと残ってんのすごいわ  
田中 はじめて電車のカチカチするやついじった  
中原 カチカチするやつ  
今野 カチカチするやつとは  
生井 ドアボタン？  
田中 そうドアボタン  
今野 俺去年マスコンいじったけど  
田中 マスコンだったらいま模型班にありまっせ  
今野 こいつ(浅沼)といじった  
今野 3030 だっけあれ  
浅沼 えっと、3001  
今野 3001 のマスコンかあれ<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> 2017 年 4 月に、湘南モノレール湘南深沢駅の近くにある湘南モノレールの車両基地を見学させていただいた

<sup>32</sup> 現大学 1 年の鵜木先輩のこと

<sup>33</sup> 485 系改「リゾートやまどり」のこと

今野 やっぱ京成のやつ固いなって思った  
田中 あとは夏に…  
中原 えっとで、NO.DO.KA 取れなくて  
生井 みんなで S 式<sup>35</sup>したやん  
中原 みんなで S 式して  
田中 模型班勢とそれ以外で別れてなかったっけ、模型班勢以外は何やってたん？  
中原 えっと  
山田 俺たぶんそもそも行ってない  
中原 直江津まで行って、であと 3 セク  
中原 あの旅行あれぐらいしかやることなかったじゃん  
生井 俺は中一全員じゃないけど一部連れてほくほく<sup>36</sup>乗ってた  
中原 みんなほくほく乗ってたよね  
生井 美佐島で降りようとしたけどだめだった  
中原 アホでしょ  
浅沼 ゆめぞらの映像が切れてた  
中原 映像が切れてたやつね  
浅沼 つけ忘れてただけらしい  
中原 あ一つけ忘れだったの  
今野 つけ忘れって w  
田中 (越後湯沢の)おにぎりが美味かった  
田中 ただ食べてるときは死んだわ  
今野 どういうこと？  
生井 なんか柳沢がビッグカツを大量に持ってきてた  
山田 馬鹿でしょ  
今野 ビッグカツはやばい  
田中 なんでビッグカツ食ったのそんなに w  
田中 帰りはどうだったっけ  
生井 帰りは…幹<sup>37</sup>？  
中原 幹？幹だっけ  
生井 隣にあの某 K 先生が座っていた  
中原 新幹線じゃね？

---

<sup>34</sup> 浅沼と今野が 2019 年 8 月に、個人で京成電鉄の宗吾車両基地に見学に行ったときの話。

「3030」は、京成 3000 形 3030 編成、「3001」は、同 3001 編成のこと

<sup>35</sup> 鉄道界隈の Twitter 用語。明確な定義はないが、縦撮りかつ駅で撮影した写真

<sup>36</sup> 北越急行ほくほく線のこと

<sup>37</sup> 新幹線のこと

中原 浅沼によるとあの新幹線で中一が大量にカタアイス<sup>38</sup>を買い占めて…  
今野 それ俺たちが中三のときもやってたよね  
田中 仕方ないだろあれさ  
今野 買えなかったんだよあのとき  
全員 はい高学祭で一す  
今野 高学祭何したっけ  
田中 何したんでしょうねー  
浅沼 山田が桃太郎やったやつだよ  
今野 え？

学年出展の話が続いたので省略

田中 めっちゃ話ずれるけどさ、あのときの停車場ってさ、そのときの部長が、自身最高の旅とか言って停車場に載せてなかったっけ(注：実際は 2016 年の停車場です)  
田中 あのときなんか記事なかったっけ  
中原 浅沼出してたよね  
今野 浅沼が中二まで 1 人で、俺が中三から入った  
中原 俺が高 1 からや  
浅沼 高学祭以降って何かあったっけ

## ～2017 冬旅行～

### 冬旅行 2017

新宿→(特急かいじ)→甲府→(身延線)→富士→【自由行動】→沼津→(御殿場線)→御殿場→(特急あさぎり)→新宿

中原 えっと、いずっぱこ<sup>39</sup>  
浅沼 (中原が)三島駅で年齢間違えられた  
中原 そうだよ、旅助け<sup>40</sup>買ったらなんか「小学生ですか？」って、これがたぶん 1 回目だと思う  
山田 いつから間違えられなくなったんだ？

<sup>38</sup> 新幹線の車内販売で売っているアイスのこと。とても固いことから

<sup>39</sup> 伊豆箱根鉄道のこと

<sup>40</sup> 伊豆箱根鉄道駿豆線の 1 日フリー切符のこと

中原 あのと林にめっちゃネタにされた気がする  
山田 このころ清水がめっちゃ長野の三才<sup>41</sup>の画像で煽ってた気がする  
中原 うん

公開できない会話が続いたので省略

中原 身延線特急使いたかった旅行だろ？  
中原 あれおかしいじゃん、だって(特急)ふじかわ乗れたらさ、早く着くの…  
甲府解散にして、貧乏旅行は普電で行けばよかったのにも関わらず、  
田中 それで結局どうなったん？  
中原 いや普通に  
田中 不祥事はあったの？  
中原 不祥事は、俺特にやらかしてない…、あ、たびだすけ年齢間違えられる事件  
浅沼 どっかでも間違えられてたでしょ、龍王峡だっけ  
中原 会津鉄道でしょ？  
中原 あれはまたあとの話よ、中三かな  
山田 それはまた別の話ということで、結局中原の年齢いじりしか出てこないで次の旅行いきましょう  
中原 あ、それで、あさぎり乗ったんだっけ？あのとときもうふじさんだった？  
浅沼 あのとときはギリあさぎり  
今野 去年あさぎりからふじさんになったんじゃないかなかったっけ？GSE デビューのとき  
中原 そうそう  
今野 次行きましょう

## ～2017 春旅行～

### 春旅行 2017

東京→(中央本線)→名古屋→【自由行動】→大阪南港→(オレンジフェリー・船中泊)  
→東予港→【自由行動】→琴電琴平→(ことでん貸し切り&車庫見学)→高松築港→  
【自由行動】→高松周辺で宿泊→【自由行動】→高知周辺で宿泊→【自由行動】→  
岡山周辺で宿泊→【自由行動】→大阪難波→(近鉄特急しまかぜ)→鳥羽→(快速みえ)  
→名古屋→(東海道本線)→東京

<sup>41</sup> しなの鉄道北しなの線 三才駅のこと



山田 次えーと、四国？  
中原 四国  
浅沼 中央本線乗り継いだんだっけ  
田中 中央本線乗り継いだ  
田中 中央本線内で解散で  
山田 名古屋で解散で、(大阪)南港まで  
今野 そっからフェリー乗ってた  
浅沼 南港から行ったから知らない  
中原 あーそっか  
浅沼 途中参加したもん  
今野 そっか奈良だもんね  
浅沼 だって生駒から1本で行けるんだもん、コスモスクエアまで<sup>42</sup>  
中原 あれ中央で下ってって  
山田 名古屋解散で、俺と…  
今野 お前らアーバンライナー乗ってた  
今野 なんか写真見たことある、お前が Google+<sup>43</sup>で写真ぶん投げてたから  
田中 名古屋まで行って、そこからたぶん  
中原 名古屋まで中央線で行ったんだっけ、記憶ねえ  
田中 そこで解散して  
中原 そこでUL<sup>44</sup>乗って  
山田 清水とあとのざりんとあとお前(中原)？  
中原 林でしょ  
山田 林か  
中原 いや林こっちにいた気がするな  
今野 お前らどうやって行ったのじゃあ  
中原 UL 乗って、なんかマルコ<sup>45</sup>回収組と、なんかそこらへんを適当にぶらぶらする組があった  
山田 清水といっしょにマルコ回収してた  
今野 マルコってどこ？  
浅沼 大阪市営地下鉄最終日  
今野 そういえばそんなのあったな

---

<sup>42</sup> 浅沼の祖父母宅が奈良県にあるため、数日前に関西入りし、当日の夜に大阪南港から参加した

<sup>43</sup> Google が運営していた SNS。2019 年 4 月 2 日にサービス終了

<sup>44</sup> 近鉄特急アーバンライナーのこと

<sup>45</sup> 旧・大阪市営地下鉄のロゴマーク。路線ごとに色が異なる

田中 君らがそういうことやってる間何をやってたかと言うと、僕と青木でたしか、名古屋から大阪まで東海道線乗り継いでた

中原 うん

田中 んでその旅の道中で、おっさんとずっと大阪まで話して、そこからフェリー

中原 フェリーに乗りました

田中 なんか懐かしいね

中原 懐かしいな

田中 しまじろうで遊ばなかったっけ

浅沼 中原が〇〇〇〇〇(好きな女の子)の名前言ったやつだよ

中原 あーそれはそうなんだけど

今野 なにそれ

中原 いや、甲板で鉄研恒例の…、好きな人のことを言うっていう

山田 林とレスリングしてなかったっけお前

中原 林と？あーそれはまた違う回な気がする。あのときはみんな早々寝はじめちゃって…

田中 瀬戸大橋の下で…

生井 俺に電話かけてこなかったっけ

田中 んでフェリー内で、

中原 フェリー内でなんか、あの

浅沼 乱闘してた奴いたよな

#### 公開できない会話につき省略

田中 東横イン着きました

中原 いや待てよ、まだ四国上陸してない気がするんですけど…

浅沼 フェリーで、壬生川だかどっかで降りて、そっからバスで

中原 そう壬生川で、

浅沼 伊予鉄のどっかの駅まで行ったんだよ

田中 たぶん伊予鉄の駅まで行ったよ

中原 俺は壬生川で、うん

田中 横河原だったと思う

浅沼 あ、そう横河原

中原 京王じゃん

浅沼 横河原からあれよ、大手町<sup>46</sup>かどっかまで行って、

---

<sup>46</sup> 愛媛県松山市の伊予鉄道高浜線の駅。東京の大手町とは全く関係ない

中原 大手町とか東京じゃん  
浅沼 そこで平面交差見た  
中原 あーそれね  
今野 あれすごいよね  
山田 割と見に行ってる人多かった気がするけど…俺ないんだよな  
浅沼 自由行動だった  
田中 で、模型班組はそのあと道後温泉行った  
今野 道後温泉って伊予鉄バスだっけ？未だに木の床のバスがいる…  
中原 壬生川の場所がわからない、多度津？たぶんそこらへんだよね  
浅沼 道後温泉行って  
田中 道後温泉行って、そのあとお土産買って坊ちゃん列車で帰ってきたんでしょ  
浅沼 坊っちゃん列車で松山駅まで行った、でそこから特急乗った  
田中 乗った乗った  
浅沼 俺たち若者限定切符を使って特急乗りまくって…(検閲により削除)

田中 俺ら何回特急乗った？

浅沼 乗ってないっしょ

(補足：この時点で浅沼は、「何回」を「南海」と勘違いしており、「俺ら南海特急(「ラピート」「サザン」などの南海電鉄の特急のこと)乗った？」と聞かれたと思っていた)

田中 めっちゃ乗ってない？特急

今野 回数だよ ww 南海電車じゃなくて w

田中 How many times な

浅沼 けっこう乗ってる

浅沼 まず松山から多度津まで乗ってるっしょ、で3日目に高松から阿波池田まで乗って、

田中 それでその日は終わりだ、んでその次はホビートレイン…

浅沼 高知から窪川まで乗って、そこから宇和島まで行って、宇和島からどこだっけ、えっと

山田 お前らそっち行ったのか

田中 2つに分かれてるとこ

山田 予讃線の…

浅沼 そう、内子線と

田中 内子線の内回りと外回りどっちも乗って、でそこから特急乗り放題

浅沼 そっから松山までは鈍行で行ったんだよ

山田 予讃じゃなかったっけ

田中 旅行中たぶん倉本先生と1回も話してないよ、業務連絡だけ

浅沼 しまかぜの食堂車行ったら話しかけられた

中原 んじゃ四国逸脱班  
今野 お前ら四国脱走したんだっけ  
中原 四国旅行「とは」っていう、あの  
山田 清水に振り回されて、でのざりんと、お前(中原)と、俺と、林だっけな  
山田 (JR)総持寺撮ってて…  
浅沼 衣摺加美北でしょ？  
今野 JR 総持寺じゃなかった？  
山田 1 日目(注：実際は 2 日目)は無駄に時間余ったからって言って無駄に瀬戸大橋往復してた気がする  
今野 意味わかんないよ  
山田 なんかわかんないけど児島まで  
生井 シャトルランだ  
山田 児島まで行って、その当時はまだ JR 西日本側の電車がまだ児島止まりじゃなくって  
中原 あーそうだね  
今野 琴平？  
中原 そうそう琴平とか  
今野 あー115 がちゃんと来てたんでしょ？  
山田 113 やら 115 の黄色いのが来る時代だったので、そこらへん見てた気がする  
今野 ガムテの 115 の運用範囲正直わかっていない、113 かもしれないけど  
山田 2 日目？  
中原 えーと壬生川から、先琴平登ったんかな  
山田 先だね  
中原 こんぴらさん登った、うどん食べて、なんかそのうどん屋さん後に某大物 YouTuber が訪れてた  
山田 のざりんに奢ってもらったやつだっけ  
中原 そうそう、なんかのざりんが一緒だった気がする  
田中 のざりんすごいよね  
山田 下山した前だか後だかでエンカウントしたんだよね  
山田 なんかのざりんがお土産として買うから～みたいなことをおっしゃってて、そのまま俺らの会計もまとめて支払ってくれるっていう…  
生井 「優秀である」



今野 内田先生<sup>47</sup>ネタ w  
中原 誰か先生がついてきたってということだと思うけど  
山田 先生が太っ腹だったっていう  
中原 で、ことでん貸し切り  
田中 その間ずっと寝てた  
中原 あのレトロもうすぐ落ちる<sup>48</sup>…もう落ちたんじゃないの？  
今野 落ちたんじゃなかったつけ  
生井 もう落ちたよ、シルバーウィークでさよなら運転でしょ  
山田 120+23？  
中原 あー落ちてたと思う  
今野 2両繋がってたんだよね  
中原 そうそう  
中原 みんなだいたいスマホいじったりしてて…  
田中 貸し切りってだいたいそうじゃね？  
田中 あ、途中車両基地行ったじゃん  
中原 あー、途中っていうか最初じゃね？  
浅沼 車両基地は途中でしょ  
中原 仏生山だよ、仏生山でいったん降りて…  
山田 京王から来たやつが改造中だった  
田中 車両基地の中も一応見せてもらったっしょ？  
田中 高松築港で解散して  
山田 連絡船うどんって誰か食いにいったの？  
田中 僕らはそのあとはたぶん近くのめりけんやでうどん食ったと思う  
中原 で高松の駅で時間潰してた気がする  
田中 四国まんなか千年ものがたり見てびっくりした気がする  
中原 浅沼が撮影してた気がする  
中原 んで2日目ってどこまで？  
山田 高知まで自由行動  
中原 高德線乗ったんだよ  
田中 お前らそっち派なのね  
中原 でオレンジタウンから特急で  
山田 たぶん N2000 乗ったよね  
中原 で阿波池田まで行ったかな、え、池谷？  
中原 徳島まで行ったんだよたぶん

---

<sup>47</sup> 現高2所属の社会科(政経)教師。「優秀である」が口癖

<sup>48</sup> 廃車になること

山田 お前らが徳島まで行ったのか  
田中 高德線だから…  
中原 それでだから、  
田中 そこから何？  
中原 そこから徳島線かな  
山田 徳島線行ったのかお前ら  
中原 たぶんそんな感じだった気がする、なんかめっちゃ特急使った日だわ  
田中 俺らあんまり特急使わなかったな  
山田 特急あんまり使わずに四国から脱出したっていう  
中原 そうそう、意味わかんなかったからそれ  
中原 で 2000 乗って高知か  
田中 そのあと高知で何やったの？  
浅沼 けっこう時間あるっしょ  
中原 けっこう時間あるよ  
田中 まじで何やったの  
中原 あーあれだ、四万十のほうまで行った気がする。そう宿毛まで行ったんだ  
田中 四万十川どうだった？  
中原 きれいだったんじゃない？  
今野 記憶がない？寝てた？  
中原 いやさすがに、たぶんガラケーで写真は撮った覚えがある  
今野 そっかガラケーかそんなとき  
中原 宿毛で折り返し乗車のときに、車内で精算すれば大丈夫って言ったのに本田と城田  
が、いちいち改札まで行って、離れ離れになっちゃったってやつだね  
田中 あーそんなことがあったのか  
中原 でその日終了だね  
山田 この日は池谷までキハで行って…  
今野 土佐山田行ったのってそこだけ  
山田 土佐北川っていう橋の上に駅があるところから 1 駅分歩いて…  
中原 橋の、上に、駅が、ある  
山田 拾いに、行く  
中原 駅は拾いに行くな w  
山田 その駅周辺に 1 軒だけ料理店があって、そこ入って、1 駅分歩いて、高知行っ  
て、で高知でまた同行者を置いて行って夜飯を食いに行くっていう  
中原 そのときからそういうことやってたのかよ  
山田 東北のときからしょっちゅうどっか行くっていう話だったような…  
田中 模型班いいっすか？

中原 いいっすよ  
田中 模型班まず阿波池田まで特急でぶっ飛ばしたんですよ  
中原 うん  
田中 そのあと徳島線じゃないですか、吉野川見ながら寝まして、  
今野 寝たんかい  
浅沼 江口駅でしょ  
田中 江口駅撮ったよね<sup>49</sup>  
田中 そのあとは徳島行って徳島ラーメン食ったあと、えっと  
浅沼 牟岐線で海部まで南下して  
田中 そうそう海部、で阿佐海岸鉄道でどこまで行ったんだっけ  
浅沼 甲浦  
田中 あーそうだ甲浦だ  
山田 公団<sup>50</sup>の未成線でしょ  
田中 何のために作ったかわかんないトンネルに行ってきた  
浅沼 あーあれもともと山だったんだけど、周辺の開発で山が切り崩されてトンネルだけ残った  
田中 かわいそー  
田中 で(阿佐海岸鉄道の)車内綺麗だった  
中原 倉本先生の「思わず『わあ』と声を上げてしまった」<sup>51</sup>  
中原 あげてたの？  
田中 あげてた(?)  
浅沼 めっちゃ写真撮ってた気がする  
田中 けっこう綺麗ではあった  
中原 で高知で、着いた人から点呼取らずにホテルにチェックインしろみたいな感じになってたよね  
田中 なったね  
中原 それで俺、この夜清水とごちうさ見てたわ  
田中 俺らはどうしたっけ、あーそうだ、そのあとあれだ  
浅沼 バスで室戸岬行って  
田中 1時間半待って  
中原 そうそう  
田中 ある意味で地獄だったかもしれない  
山田 そのタイミングで、俺らと野沢先生がめちゃくちゃ早く高知駅にいて、することな

---

<sup>49</sup> 当時の学年主任が、現在中学教頭の江口先生だったから

<sup>50</sup> 日本鉄道建設公団のこと

<sup>51</sup> 2018年度の停車場より

いって言って、じゃあいいやとととホテル入っちゃえって話になって、ホテルで寝てたかなんかだった気がするけど

中原 寝てたっけ

山田 それでたぶんあれだ、清水置いて行ったんだ

田中 かわいそ

今野 清水置き去りになったんだ途中から

山田 だから、ホテルに置いてたって話

田中 で、模型班そのあとですね、室戸岬で 30 分待つんですよー

#### 検閲により削除

田中 でそのあと、バスに乗って電車に乗り換えて、

浅沼 奈半利で乗り換えたあとは土佐くろで高知まで行った

田中 高知駅前の日蓮宗の勧誘の BBA がうるさかった

中原 みんな大好き富士山<sup>52</sup>

田中 で通行妨害(日蓮宗の勧誘のこと)振り切ってスーパー銭湯行った

田中 で俺らどこ泊まったんだっけ

中原 スーパーホテルだ

浅沼 高知のもう片方のところの壁が薄かったやつ

中原 ということで 3 日目

中原 じゃあ四国脱出班から

山田 あれは清水がいけない…(ry

田中 いやいや連帯責任

浅沼 別に禁止じゃないから w

今野 自由行動でしょあれ

山田 岡山出て、そこから赤穂線回りで関西出て、播州赤穂から新快速乗って、で俺は何となくその年に開業した新駅に行きたいなって思って、俺とのざりん 2 人が(JR)総持寺行って、で総持寺お参りして、微妙に時間が余って京都行って東寺にお参りしてお守りをなくしたっていう

田中 京都からは？

山田 京都からは普通に新快速で戻って、そのときに 225 系 100 番台乗った

今野 100 番台めっちゃ増えたよね

山田 岡山駅で集合に来てないとかなんとかってあったよね

---

<sup>52</sup> 日蓮宗の勧誘の集団が渡してくるフリーペーパーの表題に、富士山の画像が掲載されていることから。この勧誘の集団は高知駅前に限らず、首都圏や関西圏を含む全国各地にいるらしい



浅沼 あーそれ先にホテル行っちゃってたってやつ、高知のときと同じだと思ってたらしい

山田 あ〜…

浅沼 現大学1年の代だった気がする

浅沼 あの宗像界限

中原 色々お察し

今野 林は京都まで行って京阪乗ってたっていう話聞いた

山田 清水と林が分かれて、おけいはんで石山寺？

中原 京阪乗ってた気がする。京津線乗ってたって…

浅沼 石山寺は石山坂本線だよ

今野 んじゃあ京津乗ってないか

中原 京津乗ってたっしょ？

今野 でもあいつ写真なかったよ？

山田 京津線とどっちも乗ってた気がする

今野 たぶん乗り換えて浜大津<sup>53</sup>で、石山坂本線だった気がする

今野 俺たしか大津から歩いて浜大津まで行ったんだよね

山田 石山かどっかから乗って新快速の車内で合流した

浅沼 俺たちどう行ったんだっけ、たしか窪川まで課金して窪川から宇和島まで自称0系新幹線乗って

田中 ホビートレイン乗ったね

浅沼 で宇和島まで行って、宇和島からまた特急課金した

中原 それ特急なしで行けると勘違いしてたから、須崎から特急課金した…  
それであれでしょ、宇和島で乗り換えて…あ、いや宇和島から普電だわ

今野 普電？

中原 普通電車、電車かどうか知らんけど

今野 気動車？

中原 うん、普通列車だね

中原 キハで…

今野 宇和島と徳島は電車1本もないって聞いた

中原 予讃線乗ったかな、内子周りだったかな

浅沼 俺たち海周りも山回りも両方行ったんだよ、例の特急切符使って

中原 たぶん外だったと思うけど、ずっと車内で寝てたね

今野 意味ないじゃん

浅沼 八幡浜かどっかから鈍行で松山まで行った

---

<sup>53</sup> 現：びわ湖浜大津駅

中原 俺たちもそんな感じ  
浅沼 松山からたしか特急課金で  
田中 特急課金だね、特急課金で高松じゃなかったっけ  
浅沼 高松まで行ってない、多度津  
中原 そうそう、岡山集合だから  
浅沼 多度津から？いや坂出じゃなかったっけな、いや児島まで行ったわ  
浅沼 瀬戸大橋までは(若者限定フリー切符で)渡れるんだよ、で児島からは尺西<sup>54</sup>区間になるじゃん。で例の切符使えないからって言ってマリンライナー乗り換えた  
田中 マリンライナー乗った  
浅沼 で児島から岡山まで切符買って岡山まで行った  
中原 でこいつら(浅沼、田中とか)と同じルートをたどりつつ、多度津かな？宇多津かな？俺多度津と宇多津の違いがわからないんだよね  
山田 宇多津だと思う

多度津と宇多津とその周辺についてどうでもいいお話…

中原 で岡山で湘南色の D27<sup>55</sup>見た

中原 そして、事件は起きたわけですよ

中原 5 日目ですよみなさん

山田 あーあれか、城田とお前(中原)か

中原 そうだよ、2 人して寝坊するという

中原 あのとときはちゃんと寝ようと思って、珍しく風呂に入ったわけですよ、お風呂に入っちゃだめだったんです

田中 なんで

山田 あの日にはたしか山陽本線側だった気がする

中原 いや、みんな赤穂線…

浅沼 いやいや、一応自由行動という名の半強制行動で、ルートがほぼ 1 通り<sup>56</sup>しかない自由行動

山田 赤穂線か

浅沼 いや山陽本線、山陽本線乗り継ぐ以外ないっていう

田中 それで乗り継いで大阪行ったでしょ

---

<sup>54</sup> JR 西日本のこと

<sup>55</sup> 113 系 D27 編成のこと

<sup>56</sup> 大阪周辺での選択肢はあったが、大阪都市圏に入るまでの行程はほぼ 1 通りであった

山田 朝めっちゃ早く出て赤穂線回りで行くか、普通に山陽本線で行くか  
浅沼 山陽本線でも7時前とかだよ  
田中 ひとつ言えるのは、俺ら巨大なバッグ持ってたから、たぶん通勤客に邪魔だっただろうなっていう<sup>57</sup>  
中原 まあそうだろうな  
山田 あれ何回か乗り換えあるじゃん、そのとき、相生だっけな？そこでいないって気づいて、先生に報告して…、で結局名古屋まで？  
中原 いや大阪で追いついた。しまかぜは間に合った  
浅沼 城田は金欠だったのどうしたんだっけ  
中原 たしか新幹線代払ってやった気がする  
山田 旅行には気を付けよう！  
田中 お前が言うな！  
中原 で、しまかぜですよしまかぜ  
田中 しまかぜ乗りましたね  
山田 なんかカレーが美味かった  
田中 カレー一緒に食ったね  
中原 シャーベットの的な食べた気がする  
山田 食堂車が2階建てで、上ばかり混んでんの  
今野 あーそうなんだ  
生井 しまかぜの食堂車気になるな  
中原 ずっとゲームしてた気がする  
田中 で、どこまで行ったんだっけ  
中原 鳥羽で、そこから快速みえでしょ  
浅沼 快速みえで名古屋まで行った  
中原 みんなで補充券<sup>58</sup>もらったね  
田中 で、名古屋から

公開できない内容なので省略

浅沼 で名古屋から東海道本線上って行くんだけど、名古屋でめっちゃ余裕持ってあって、どれ乗ればいいんだって話になって  
田中 鈍行じゃなかったっけ

---

<sup>57</sup> 岡山を早朝に出て大阪方面に向かったため、姫路から神戸・大阪に向かう新快速の車内は朝の通勤ラッシュであった

<sup>58</sup> 快速みえ号は、途中の河原田～津で第三セクターの伊勢鉄道を経由するため、その区間の乗車券代を別途支払わなくてはならない

浅沼 そうなんだけど、名古屋のあたり快速めっちゃ本数あるから、で結局合流できたのが豊橋か浜松だった。

山田 自由行動じゃないのに自由行動みたいになってた

浅沼 豊橋まで名鉄乗ればよかった

中原 結局流れ解散になったじゃん

田中 熱海からグリーン券を買ってずっと大富豪やってた

今野 今の高3?

田中 そう、今の高3の人たちとやった

### 東海道本線静岡地区の話題は省略

田中 めっちゃ個人的な話なんだけど、鳥羽駅で松阪牛まんを買うときに、松の字が見えなくて、「阪牛まんをください」って言っちゃって…

中原 まず阪牛ってなんだよ

田中 それで、めっちゃ恥ずかしい思いをしました

浅沼 そのとき成田空港行きの最終電車<sup>59</sup>で帰った覚えがある

田中 大変だなそれは

浅沼 だって終電早いもん

田中 あー

浅沼 だって泉岳寺 23:49 発乗らないと帰ってこれないもん

今野 総武線もっとあるよね

浅沼 JR はあるよ、高輪ゲートウェイはもっとあるけど…

## ～中三に進級～

中原 えっと、で夏に行くんですね

田中 で夏に行く前にし AM<sup>60</sup>の話

田中 し AM の作品が新宿駅だったわけですよ

中原 あーやってたねそんなの

田中 新宿駅作ったんだけど…

中原 大人しく王子駅前を…

今野 なんで国電の 103 が飾られてたのか

田中 隣の学校のところでよく車両が突っかかっているっていう

---

<sup>59</sup> 京成本線経由の一般列車の最終電車

<sup>60</sup> 全国高等学校鉄道模型コンテストのこと



浅沼 あーあったね

他校の悪口につき、発言者本人の要望により削除

田中 この作品作ったときに柱 30 本ぐらい作った

田中 運び出し時刻の 15 分前まで作品を組み立てていて、それまでどこを作っているのかわかんなかった

浅沼 し AM の前日にバスコレ<sup>61</sup>探しに秋葉原行ったよ

中原 山田は買い出しができない

田中 地下でフラッシュ炊いて撮るとめっちゃ奥まで続いているように見える

浅沼 隣の小石川の連中もめっちゃ同じように撮ってた

中原 小石川受けたけど適性検査で落ちた

生井 適正じゃなかったってことだ

日能研の話題になったので割愛

今野 日能研のかばん(N バッグ)が宣伝になっているんだとか

## ～2018 夏旅行～

### 夏旅行 2018

上野→【自由行動】→会津若松→(DL ばんえつ物語)→新津→(信越本線)→新潟→(上越新幹線)→東京

中原 中三の夏行きましょう

浅沼 郡山だっけ

今野 郡山行ったね

浅沼 651 いた

山田 あーDL のやつか

中原 651 が解体されてた

浅沼 ばん物の DL 代走乗ったね

山田 俺は天邪鬼(仮名)といっしょに東武線ルートで行った

今野 701 乗った

---

<sup>61</sup> TOMITEC が発売する「バスコレクション」のこと

山田 東武の株主優待券と特急券で会津田島までリバティでワープして、そこから  
AT-600? 乗った  
今野 顔面がすごいやつ?  
山田 赤くないほうの…  
中原 名鉄 8500 みたいなカラーリングの NDC  
山田 どっちも Wi-Fi ついていて椅子もそこまで固くないっていう、会津鉄道が素晴らしい会社であることを実感していた  
中原 なお、Twitter で炎上する会津鉄道  
今野 なんで?  
生井 なんで?  
中原 だって、中の人が…

#### 検閲により削除

山田 で、その日にキハ 40 を改造したトロッコが来るって聞いて撮って  
今野 あーお座トロね  
中原 で、そのあとたしかラーメン行ったな

今は退学した元鉄研部員の話になったので省略

中原 で、DL  
浅沼 今の中三が騒いだんでしょ  
山田 なかなか SL に乗れない鉄研  
中原 人吉<sup>62</sup>だっけ?  
浅沼 あれはアスベスト見つかってその処理のために DL 代走  
今野 京王 7000 とかもアスベスト問題になってなかったっけ  
山田 あれはリニューアルして除去してるからセーフ  
生井 だから 24 系とかだめなんでしょ  
山田 そう、だから秋田のアレ(24 系)<sup>63</sup>は復活できない  
生井 まあ除去すりゃいいんでしょ  
山田 除去するのがめんどくさい  
中原 除去して復活させたところで 10 年ぐらいしか使えない  
中原 で、DL 乗りました  
浅沼 当時の中一がキッズスペースで騒いでた

---

<sup>62</sup> 2016 年の春旅行で SL 人吉に乗車した時のこと

<sup>63</sup> 秋田港周辺に留置されている 24 系車両

中原　しょうがないよキッズなんだから。

## 4.編集後記　其の二

本当はもっと振り返りたかったのですが、これ以上は時間と体力が許さなかったのこのへんで締めさせていただきます。てか、これ以降の鉄研旅行は参加者が少なすぎて座談会として成り立たないレベルだった。てことで許してくれ

残念なことを1つ挙げるとすれば、新型コロナウイルスの影響で、最後の春旅行と夏旅行が中止となってしまったことですね。新十津川行きたかったです。

繰り返しになりますが、新型コロナウイルスの影響で、3月～6月の約4か月間にわたって、部活動ができない状況となってしまいました。また、鉄研旅行も中止となってしまいました。本当は、最後の半年間でやりたいこと、計画していたことがいろいろあったのですが、それらもすべてできなくなってしまいました。ということで、後輩には、鉄研生活の、高輪生活の1日1日を、大切に過ごしてほしいと思っています。気がついたら4年半経って鉄研引退、そしてさらに1年半経って高輪卒業も日が来てしまいますよ…

これまでにないぐらいグダグダな座談会になってしまいましたが、ここまでお読みいただきありがとうございます。ここに掲載されていない分は、きっと後輩が語ってくれることでしょう。楽しみにしててください

## 平成元年の出会いと令和元年の別れ

松崎 武志

私は高校、大学と鉄道研究会に所属していた。千葉県公立中学出身のため、中学には鉄研以前に文化部が無く、高校に進学すると放送委員会と鉄道研究同好会に入部した。そこで知り合ったのが同級生の梅本君だった。梅本君は私よりもずっと鉄道知識が豊富で、旅慣れていた。高校在学中は長期休暇になると、鉄研のメンバー達とともに旅行へでかけた。それ以外に梅本君と二人で旅行をしたこともあった。

平成2(1990)年の春休み、私が初めて一人で鉄道旅行をする際、当時毎日東京―大垣間を運行していた普通電車、いわゆる「大垣夜行」を往復利用し、広島へ行く計画を立てた。当時は青春18きっぷを利用する旅行がブームで、「大垣夜行」は長期休暇になると臨時列車まで運行されていた。日付の変わる横浜駅から定期運行の165系9両編成に乗ろうとしたらドアまで乗客が立っている有様で、私は仕方なく後発の臨時6両編成に乗った。臨時も混んでいたが、旅の前に梅本君から授けられたアドバイス「大垣夜行に乗っている通勤客は大磯までに降りる」を思い出し、車内の中ほどまで進むとスーツ姿の会社員と思われる男性の側に立った。平塚に着くと梅本君の言う通り、その男性は降りていったので、空いた席に座った。名古屋から新幹線で広島へ行き、平和記念公園を見学して、あとは普通列車を乗り継いで大垣まで上る計画だったが、三原でつらくなり、公衆電話から梅本君に電話をして激励してもらったことを記憶している。

高校卒業後、梅本君と私は共に一浪し、お互い別々の大学に進学した。寮に住んでいた私は一人暮らしをしている梅本君の家へ泊まったり、寝台特急「瀬戸」で四国へ旅行したりするなどの交流があった。社会人になってからは特に相談した訳でも無いのに、なぜかお互い青戸に住んだ。平成12(2000)年10月には品川のホテルパシフィック(現在はGOOS)で開かれた梅本君の結婚披露宴に招待された。しかし、梅本君が父親になり、私が元住吉へ転居した頃から疎遠になり、年賀状のやり取りも途絶えてしまった。

そして、昨年 11 月、高校の放送委員会の先輩からメールで梅本君の訃報を知らされた。心不全とのことだった。11 月 23 日に新京成電鉄高根木戸駅近くにある斎場で営まれた告別式で、私は 20 年ぶりに梅本君の奥様と会った。そこには立派に成長した中高生の息子さんや娘さんも参列していた。いい夫であり、いい父親だったのだな、と思った。高校卒業後に九州へ旅行した際、途中で風邪を引いた梅本君に対して、私は「無理しろよ」と心ない一言を発してしまったが、告別式の終わりに重たい棺を参列者と運びながら、「もう無理しなくていいんだよ」と呟いた。





昨年の「停車場」では東京オリンピック開催に伴う行事の変更について、恨み節のような原稿を書いたが、当時からすれば全く想像の付かなかった世界になった。あれから1年4ヶ月が経ち、現在は新型コロナウイルス感染症拡大という事態に見舞われている。「人生には、上り坂・下り坂・まさか、という3つの坂がある」と友近が言っていたが、まさか1月に中学祭が、しかもオンラインという形で行われようとは、昨年の段階で一体誰が想像できただろうか。

一斉休校が終わり、2ヶ月遅れで高輪にも中学一年生が入学し、当部も17名の新入部員を迎えた。しかし、「旅行・鉄道研究部」という名前でありながら、コロナ禍が収束しない限り、泊まりの旅行はできない。いつになったら従来の鉄研旅行は再開できるのだろうか。

そして、あと4年間は変わらないと思っていた学年主任をわずか2年で更迭され、現在は「入試広報部長」という役職に就いている。倉本教諭が他クラブの顧問になり、代わりに大塚教諭と江戸教諭が顧問に加わり、これまでボランティアで鉄研旅行に参加してくれていた野澤技術職（のざりん）も、正式に鉄研の顧問となった。

昨年の停車場で私は「昔の新聞を読むと未来が見えたような気になる」と書いたが、やっぱり未来は見えないものだ、と痛感している。



今年度の高校3年生は「大学入学共通テスト」初年度の学年である。国語・数学の記述式導入見送りや英語民間試験の延期など、二転三転した国策に最も振り回されている高3生には本当に申し訳ない思いでいっぱいである。最後の盛り上がり行事である高校3年次の体育祭が、一斉休校に伴い中止となってしまったのは残念でならない。

現高3部員は入学時には12名が在籍していたが、最後まで在籍していたのも11名で、入れ替わりはあったものの、引退まで活動した部員数が近年では多い部類に入る。

部長は学期末になると成績認定課題と格闘していたが、普段は性格温厚にして、人望も厚かった。生徒会役員や中学祭執行部として活躍する部員も多く、中学祭直前になると鉄研との両立に苦しんでいた光景が目には焼き付いている。

私が担当している模型班の二人はいずれも個性的でしょっちゅう口論をしていて、気苦労が絶えなかった。しかし、二人が引退して百周年記念館に来なくなると、時々寂寥感に襲われた。

この停車場が発行される頃、高校3年生は自宅学習期間に入っている。3月15日の卒業後に進学する大学もまたオンラインでの授業が中心となり、世間のイメージとは違った大学生活を送ると思うが、「明けない夜はない」ことを忘れず、1日1日を精一杯生きていって欲しい。

今年度高輪中学・高等学校に社会科（地理）の教員として赴任し、数ヶ月間旅行・鉄道研究部の顧問として過ごしてきました。私の出身地は秋田県であり、最寄り駅は無人駅、電車は1時間に1本という環境で育ちました。そんな私にとって鉄道について知っていることといえば、「先進国ではモータリゼーションが進行したため、鉄道は旅客の輸送手段としては斜陽化している（大都市圏と都市間の高速鉄道除く）」という高校地理で学んだ知識くらいでしょうか。そのため、鉄道に関しては特に思い入れも知識もないのですが、今回は私の人生と鉄道との関係について書きたいと思います。

## ① 初めて鉄道に乗った日

秋田県では自動車は一家に1台ではなく、1人1台所有することが当たり前です。そのため、移動手段として日常的に鉄道に乗ることは長い間ありませんでした。私が初めて鉄道に乗ったのは小学校6年生（12歳）の修学旅行の時でした。修学旅行の行き先は仙台市。特に鉄道に関する思い出はありません。

## ② 電車に乗ってイオンへ

「田舎の高校生はイオンでデートをする」という言葉を聞いたことはありますか。高輪生が万が一そのような機会があった際にどこに行くのかは知りませんが、秋田の高校生はイオンでデートをします。高校の最寄り駅からJR奥羽本線で3駅の大曲駅まで行き、そこからバスに乗り換え、「イオンモール大曲」まで行きます。そこで映画を見て、買いもしない服を試着して、フードコートでご飯を食べるのが定番コースでしょうか。大学生になってから帰省した際、あの頃あれほど大きく見えた「イオンモール大曲」はとても小さく見えました。

## ② 大学受験と新幹線

私の出身地は秋田県の中でもかなりの豪雪地帯です。2020年12月22日現在の積雪量は112cmです。そのため、センター試験の前日は午後の電車を運休し、線路の除雪作業が行われます。私はセンター試験を自分の高校で受験することができたのですが、秋田大学で受験しなければならない受験生は、秋田市内のホテルに宿泊し、受験していたようです。高輪生にはセンター試験（共通テスト）が日帰りで行われることを当たり前とは思わないでほしいです。また、私は国立大学1校、私立大学3校（すべて東京の大学）を受験したため、秋田と東京とを1ヶ月間に4往復しました。心配性の母が一人では東京に行かせられないと付いてきたため、交通費だけでかなりお金がかかっていたと思います。高輪生には、実家から通える範囲に大学がある環境を当たり前とは思わないでほしいです。

#### ④修士論文と鉄道

私の人生において最も辛かったのは昨年までの大学院での生活でしょうか。とりわけ修士論文の執筆は、体重が8キロ減少するほど辛かったです。なぜ大学院に入院してしまったのか後悔したこともありました。修士論文の原稿で「電車の開通によって」と書いた部分を、「電車」ではなく「鉄道」の方が論文にはふさわしいと指導教員に直されたことを覚えています。

以上、私の人生の中で鉄道に関わる主要な部分について書いてみました。大学入学直後は、山手線と中央線しか関東圏の路線を知らなかった私も何とか鉄道を利用しながら生活しています（今でも乗り換えアプリで調べないとどこにも行けないのですが）。

顧問になったからには、旅行・鉄道研究部の醍醐味である鉄道旅行にも早く参加したいです。部員の皆さんは、ぜひ鉄道旅行の際には、鉄道はあくまで目的地への移動手段として考えていない私に、鉄道の魅力をたくさん教えていただきたいです。

---

### うっすらとした記憶

大塚 健臣

私が生まれ育ったのは横浜ですが、かなりの「奥地」で一山越えると鎌倉です。電車での東京デビューは大学受験に際し受験校を实地踏査しようと向かった時でしょうか。白山に行くつもりが、何をどう間違えたのか、浅草線で北上し、荒川を越えてうっそうとした河原を通過して行きながら寂しさを感じ、乗り直しました。大学時代は京浜東北線の大船駅近くの最寄り駅から桜木町経由で渋谷駅に通っていました。桜木町駅が終焉を迎えた時はなんだか悲しくなった思い出があります。また、渋谷駅が地上にあり何本もホームがあった時でした。たまプラーザ駅にも大学キャンパスがあるので横浜線と田園都市線にもお世話になりました。横浜線の東神奈川駅で乗り換えるのですが、この駅は乗換駅というには、ごくごく普通の大きさの駅で、たまに降りるのを忘れてしまうことがありました。逆に長津田駅は当時からそれなりの大きさの駅であったかと思います。京浜東北線ではなく、大船から東海道線で利用することもしばしばありました。ふと思ひ立ち、大船を通過し、対面ボックスシートで窓際にある小さな備え付けテーブルに缶コーヒーを置いて、読書しながら、南下していくのが好きでした。深緑とオレンジの車両や、下車した駅で記憶に残るのは、小田原城を見に行った小田原駅、海辺をぼーっと見た根府川駅（レトロな雰囲気のある駅舎も良かった）ですかね。

## のざりんの鉄道模型改造奮闘記

野沢 良一

今年から、旅行・鉄道研究部の顧問になった野沢です。よろしくお願いします。

昨年までも何回か停車場には投稿してきましたが、今回は、今までの鉄道模型改造奮闘記を紹介したいと思います。まず、鉄道模型の購入履歴ですが、今まで何を買ったのか覚えていません。そう、もう私も若くは無いです。年齢のことはトップシークレットですので年代で括りたいと思います。

初めて模型を購入したのは、高校生の時、関水金属（カトー）の EF66 です。その時は、機関車 1 両しか持っていなかったの、カプラーなど気にしていませんでした。また、線路やパワーパックなども持っていなかったの、友達の家に行き、走行させていました。

時は流れて、なんと、EF62 がトミックスから発売になりました。EF62 は台車形状も 3 軸台車ということもあり独特な形状をしていました。線路もないのに、模型を持って歩いて眺めていました。



初めて買った EF62

平成に入り、友達と初めてホビーセンターカトーに行きました。当時は都営大江戸線がなく、西武新宿線の新井薬師前駅から迷いながら歩きました。（今年、都営大江戸線の「落合南長崎駅」から行きましたが、かなり駅から近くて驚きました。）その際、489 系の「あさま」基本セットを購入しました。当時は現在ほど種類が出ていないので、489 系も比較的レアな車両でした。購入した車両は、クハ 489・モハ 488・モハ 489・クハ 489 の 4 両セットでした。当然、4 両では物足りず、フルセットにしたかったのですが、もう増結セットなどは売っていませんでしたが、どうしても増結したかったので、485 系の車両を購入して、屋根をねずみ色に塗ってみました。しかし、筆で塗ったためムラがあり失敗しました。結局、そのまま挫折。その後、しばらく模型から遠ざかっていました。



## 模型再開

### 室内灯作戦

購入した模型に、室内灯をつけたかったので、室内灯を購入することに。ただし、当時の室内灯は麦球で熱も出し、消費電力が多いにも関わらず、暗く、頑張っって室内灯を取り付けても、うまく点灯しなかったり、熱でボディが溶けたりしました。現在では考えられないことですが…。これにより模型とは再び疎遠に…。

### 模型、再び再開

東京に来て、地下鉄を乗っていると、だんだんと地下鉄車両に興味を持つようになってきました。まず、丸ノ内線の車両。当時は製品としては発売されていなく、キットを組み立てるものでした。この文章を読んでいる人ならば想像がつくと思いますが、結局うまくいかず頓挫。そのうちに、カトーから丸ノ内線の車両が発売になりました。また、小さい頃見かけていた長野電鉄の車両も発売になり、再び模型熱に火がついてしまいました。

### EF62 計画

中学校の時に、大好きな EF62 の 16 番 (H0 ゲージ) の模型がカタログに載っていました。天賞堂製で価格が確か 29,800 円だったと思います。東京に来てから銀座に天賞堂に何度か足を運んだところ、EF62 が販売していました。ただ、ゼロが一つ多い金額でした。

その後、トミックスから 16 番ゲージの EF62 が発売になり私でも、なんとか手が届く金額でした。その後、N ゲージでも、カトーの FE62 の一次型、トミックスから、二次型のリニューアル品、などが発売になり、いずれの製品も模型では珍しく、6 個の車輪がすべて動く、本当の EF 機関車であったのですごく興奮しました。車番ごとに形状が違うため、現在もいろいろと加工をしています。具体的には、

- ・トミックスの JR タイプの EF62 (模型) を 54 号機にするために、機関車上部のモニターを黒くすれば大丈夫と思い、黒のスプレーを使用して塗装しましたが、ムラが出てそのまま頓挫。
- ・トミックスの旧タイプ「2002」を中古で購入し、テールライトを加工。  
テールライトの部分に穴を開け、テールライトカバーを挿入。そこに、ファイバータイプのテールライトを挿入して、テールライト化。これは結構効果的に仕上がりました。
- ・前面の手すりの部分を購入して装着。しかし、穴がうまく空かず失敗。
- ・屋根上のフックを別パーツにと加工。割ピンを使用して行ったら結果、何とか形になりました。
- ・1 エンド PS22 もどき、パンタグラフの交換は簡単でした。

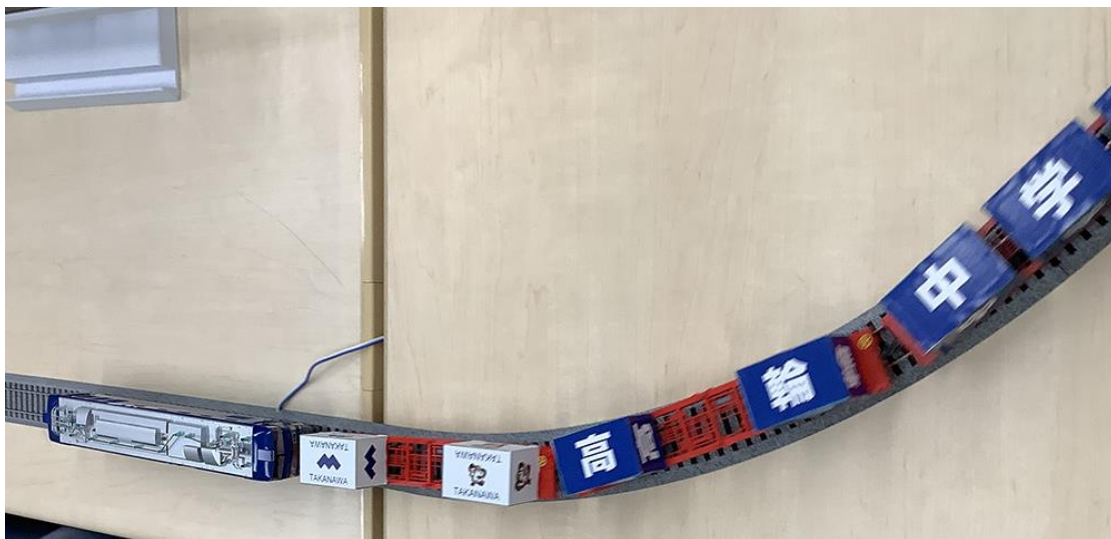
このように、現在でも EF62 で悪戦苦闘しています。

## DE10 計画、DD51 計画

私はディーゼル機関車では、よく見かけた DE10 が好きです。模型で購入してからは、好きな番号プレートを貼って満足しています。形は変わらないのですが、自分の見かけたものと同じ番号だと愛着が出てきます。本当に見た目は同じですが…。たまたま、新小岩駅で見かけた DD51。部員の生徒からは「そんなはずはない」（新小岩に DD51 がいるわけないでしょ！どうせ、DE10 の見間違いでしょ）と言われ、悔しいので、DD51-897 を模型で残すことにしました。ついでに、「DD51-888」も用意しました。（購入して、番号を入れました）型番によって機関車の配色が配色が異なっていましたので、確認が大変でしたが、模型として残せて大満足。しかし、その後、生徒から昨年廃車になったと聞き、唖然！

## コキ 200 計画

2018 年から、学校の宣伝の一環として（自分で考えているだけ）コンテナ車を走らせ、コンテナに学校の紹介を描こうと思案。見栄えを良くするために、16 番を用意し、小さなレイアウトでも走行可能なコキ 200 を用意しました。カプラーを KD カプラーに取り替えただけですごくリアルで、かっこよくなりました。シール用紙に印刷し、コンテナに貼り付け、見栄えが良くなったことで調子に乗り、コンテナ列車の編成両数も増加しました。



## ホキ 800 改造作成

新小岩駅で、ホキ 800 が留まっているのを見ているうちに、ホキのディテールアップを考えました。まず、黒い車輪に交換しようと考えました、軸が台車カプラーと接触するため、軸が細い無いと使用できないというので、車輪を探したところ、カトースポーク車輪が適合した。しかし、高価なため増強は無理でした。その後、上級者パーツを取り付けようとしたのですが、うまくいかず挫折。カプラーだけでも交換し始めましたが、カプラー交換の際に、カプラーポケットが変形をしてしまい、台車が転がらないという問題が発生し

てしまいました。

### チキ 6000 キット計画

チキ 6000 のキットを組み立てようと画策しましたが、台車にカプラーを取り付ける際にうまくいかず、挫折してしまいました。しかし、先日から再挑戦を始めています。

### チキ 7000 カプラー交換計画

最近、インターネットに交換方法などが記載されているので、何とか成功し、車輪も交換してみたいと考えるようになりました。結構かっこよくなりました。

### 鉄コレ N(N ゲージ) 化計画

長野電鉄 0 系、10 系、旧 1000 系などを入手し N 化にと考えましたが、不器用なためか、失敗が続くことによる交換部品の追加購入が多く、出費もかさんでしまいました。

### 長野電鉄 2600 系改造計画

ある模型店で、長野電鉄の 2600 系 (1/80 モデル) の中古が展示されていました。それをみてかっこいい！と思い、Nゲージでも欲しいということになり、探してみました。ところが、Nゲージでは販売されていませんでした。そこで、長野電鉄 2600 系のものと車両である、旧東急 5000 系のグリーンマックスのキットを購入し、作成始めました。結果ですが、結局、車両の枠の組み立てにとどまってしまいました。そのうち、マイクロエースから、完成品が発売になったので、完成品を購入することで、この改造計画は終了してしまいました。

### 長野電鉄 3600 系改造計画

長野電鉄に営団地下鉄の 3000 系が譲渡され、現在でも、走っている車両ですが、グリーンマックスのキットから制作しようと考え、部品を購入したもの、そのまま放置。その後、鉄コレでの発売が決まり、購入、そして N 化、しかし、その直後マイクロエースから、完成品が発表され、購入しました。

### 2020 年

チキ 6000 のカプラー交換というより、カプラー取り付け。何年か前に購入した、モデルアイコン製のキットを再び組み立て始めました。何年経っても技術力は変わらず…。

### E217 系計画

昨年、総武快速線の E217 系の横須賀色の中古車両が、15 両が安く中古で出ていました。モーター車両が 2 両入っていましたが、その中で 2 階建てグリーン車がかっこよく、さら

にグリーン車を追加で6両購入し、グリーン車大量連結車両で楽しんでいます。また、室内灯を入れると、とてもかっこよく気に入っていましたが、接触不良が見つかり、分解したところ、車輪が痛み、集電板が汚れていました。車輪を取り替えて、集電板を洗浄したら、安定して点灯するようになりました。かっこいいよ！

## 乗客計画

模型の室内に乗客があるとかっこいいと考えたので、



▲乗客を入れてみました。上の写真は、食堂車の様子です。



▲実際に入れて、室内灯を点灯すると



▲オハ14に乗客を入れてみると





▲車内に入れ、室内灯を点灯させると



▲向かい合わせの、オハ 12 に乗客を入れてみると



▲車内に入れ、室内灯を点灯させると

このように、乗客を入れることで、車内の光がきれいにまわり、走らせていなくても、楽しくなります。



▲通勤電車もこのように乗客を入れると雰囲気が出ます。



▲▼E235系の山手線で乗客を入れると



やはり、車両によって乗客の効果が違い、今までで一番良かったのは、長野電鉄の特急「ゆけむり」です。



▲ゆけむりの先頭車

なんで、小田急の 10000 形でないのか？小田急の 10000 形は 11 両編成。それに対して「ゆけむり」は 4 両編成であるからです。前面展望を見ることができるパノラマ車両が編成の半分ということは、かなりインパクトがあります。山手線の E235 系で 11 両分乗客を入れましたが、すごく手間がかかった反面、あまりインパクトがありませんでした。

結局、欲しいものをたくさん用意するのではなく、自分の気に入っているものをとことんいじると言うことが最後には感動すると思います。みなさんも、中学生、高校生の時にはお小遣いが少ないですが、社会人になったらある程度自由に使えると思います。そのとき、欲しいものを集めるのではなく、自分が好きなものに集中していじりまくるのが幸せになる秘訣かもしれません。

## ■編集後記

---

みなさんこんにちは。

2020 年度 停車場編纂委員長兼旅行・鉄道研究部部長の浅沼です。

今年度の部誌『停車場』は、いかがでしたでしょうか。新型コロナウイルス感染拡大の影響で、例年とは異なる形で発行となってしまいましたが、今年度も、何とか発行までたどりつくことができました。私自身は、中一の頃から、停車場を毎年執筆してきたのですが、今年は、表紙の作成などの仕事も加わり、困難の連続でした。今年度も発行することができたのは、部員、OB の方々、顧問の先生方のおかげです。

個人的な話になりますが、私は、小学生の頃から鉄道が好きで、鉄研に入ることが、大きな夢でした。願いは叶い、2016 年 4 月、高輪に入学し、鉄研の見学に初めて行ってから 4 年半、気がついたらもう高校 2 年生です。鉄研旅行、体育祭でのリレー、男子校フェスタ、オープンキャンパス、全国高等学校鉄道模型コンテスト、高学祭と、さまざまな行事に参加してきました。昨年の体育祭のリレーで、ランナーとして走ったこと、男子校フェスタの鉄道クイズ大会で優勝したこと、オープンキャンパスや模型コンテスト、高学祭などで、スタッフとして接客したこと、鉄研旅行で日本全国に行ったこと……。どれも楽しいことばかりではなく、トラブルなどもありましたが、鉄研での活動の全てが、私にとっての一生の思い出です。

昨年 11 月、部長に就任してから 1 年、新型コロナウイルス流行による休校措置や各種イベントの開催形態の変更や中止などで、予定していたことができなくなることが多々あり、苦難の連続でしたが、小学生の頃からの夢であった「鉄研」において、部長として最後の 1 年間で過ごせたことは、本当に幸せに感じます。至らぬ点もあったかと思われませんが、私としては、最善を尽くしてきたつもりです。そして、ここまで部長としてやることが出来たのは、支えてくれた部員の皆や、顧問の先生方などのおかげです！

最後になりますが、編集、校閲をしてくれた部員の皆、先生方、表紙の印刷をしていただいた東京カラー印刷様、製本を下さった有限会社 PSP 様にこの場を借りて感謝申し上げます。

鉄研と『停車場』の今後の更なる発展を願い、この辺で筆を置きたいと思います。

今後も高輪学園 旅行・鉄道研究部をどうぞよろしくお願い致します。

2020 年 12 月

高校 2 年 浅沼 亮