



◆鉄研旅行記

- P. 3 【2022年度春期】国鉄型を愉しむ 近畿・中国地方旅行 路線研究課

◆研究発表

- P. 10 新横浜線開業による路線概要 路線研究課
P. 27 東京近郊の珍しい駅・秘境駅 高2 新井 唯仁
P. 33 京王電鉄における自動列車制御装置について 高2 池田 光希・靄戸 悠介
P. 48 都営新宿線について 高2 林 拓朗
P. 60 臨海地区の貨物路線と廃線 高1 金子 竜也
P. 67 詳細解説 東武 30000系① 高1 磯部 航志
P. 78 ダイヤから見る東京メトロ日比谷線 高1 下村 悠太
P. 89 相模鉄道 高1 原 遼
P. 109 都内のローカル路線～東武鉄道大師線～ 中3 渡部 晴博
P. 113 専用線を利用した鉄道貨物輸送 中3 海老澤 快羽

◆個人旅行記

- P. 141 最北端に行ってきた～北緯45度25分03秒の駅～ 高1 竹内 律登
P. 151 坂と線路とケーブルと 高1 高木 俊輔
P. 161 相鉄撮影記 中3 佐藤 晴斗
P. 169 伊勢路探訪 中3 佐藤 陽星
P. 178 ～大回り乗車の旅～ 中1 玉井 希実
P. 187 大回り旅行記 中1 坂牧 舞彦

◆寄稿

P. 197 座談会 ～鉄道の未来を拓く者たち～	高2 有志
P. 231 人手不足の波と、人員削減の影響	顧問 松崎 武志
P. 233 西九州新幹線開業の日、長崎にて	顧問 佐藤 怜
P. 235 のざりんより 7	顧問 野澤 良一
P. 240 きっかけがないと通勤ルート以外の鉄道に乗る機会がありません…	顧問 大塚 健臣
P. 242 大塚先生の続きをやります！～50音順で駅にまつわる一言述べてみる～	高2 新井 唯仁
P. 243 鉄研活動紹介	高2 新井 唯仁
P. 244 編集後記	高2 新井 唯仁

◆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まとめた一冊です。鉄道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。

新型コロナウイルスによる活動の制限が緩和され、昨年度は4年ぶりに4泊5日での春旅行を実施することができました。そして部員の数も増え、各々の記事が個性豊かになっています。ぜひ最後まで楽しんでお読みいただけすると幸いです。

2023年度停車場編纂委員長兼旅行・鉄道研究部部長
高校2年 新井 唯仁

表紙写真：国鉄381系

@特急やくも 方谷駅～備中川面駅間

目次写真：京急2100形と新1000形の離合

@京急本線 花月総持寺駅

裏表紙写真：東京スカイツリーをバックに走る新型特急スペーシアX

@東武スカイツリーライン とうきょうスカイツリー駅～浅草駅間

Photo by K. handa, S. motori



はじめに

路線研究課の中3妹尾です。

旅行・鉄道研究部では、部員たちが考え、多数決で行き先を決める「鉄研旅行」を長期休暇ごとに行っています。ここからは、2023年春休みに行われた春旅行(4泊5日)の様子を、発案者である私が写真などを交えて述べていきます。拙い文章ではございますが、最後までお読みいただけたと幸いです。なお、この旅行では青春18きっぷを使用しました。

1日目

1日目は東京駅に6:30集合です。点呼をし、7:01発・普通熱海行に乗り込みます。

2時間ほど東海道線に揺られ、静岡県の熱海に着きました。会社がJR東海に変わります。





途中乗り換えをはさみつつ、「魔の静岡ロングシート区間」を抜け3時間半ほどで豊橋駅に着きました。この時点で時刻は12時半過ぎ。豊橋で各自で昼食をとりました。

胃袋も満たされたところで、いよいよJR東海の「新快速」に乘ります。



やはり新快速は速い!!

新快速の終点大垣で再び普通電車に乗り換え...たわけではなく、乗っていた新快速がそのまま普通米原行に変わります。この電車に乗り続け、JR西日本との境界駅である米原駅に到着です。JR西日本の入線メロディを聞き、遠くに来たことを実感しました。



今度はJR西日本の「新快速」に乘ります。やはり新快速は速い!!(2回目)

米原から一気に大阪までこの新快速で向かいます。途中、近江鉄道と並走していました。

東京を出て 10 時間半ほどが経ち、ようやく大阪に着きました。

環状線に乗り換え、1 日目と 2 日目のホテルがある桜ノ宮で下車しました。顧問の先生からカードキーを受け取った後は 21 時まで自由行動です。私は「夜ごはんの調達」も兼ねて環状線に再び乗り、今宮駅で大和路線の 201 系を撮影していました。



私はここで 201 系に夢中になりすぎてしまい、いつの間にか時間がぎりぎりになっていました。急いで環状線に乗り、桜ノ宮で降りて全力で走り 20:58 にホテルに戻りました。何とか間に合った...(この日の私の夜ごはんはコンビニおにぎりです。泣)
部屋に戻り、おにぎりを食べシャワーを浴びたのち就寝しました。

2 日 目

2 日目は終日自由行動です。しかし、私に加えて一緒に行動する I 君も 1 時間ほど寝坊してしまったため行程を急遽変更しました。

環状線で大阪に出て、琵琶湖線の快速に乗り換えて草津に来ました。ここでは、草津線の 113 系(現在は引退済)に乗りました。



いきなり 113 系に乗れてしまったので、その後しばらくは隣の手原駅で写真を撮っていました。満足したので、草津で昼食をとったのち山科を経て京都に出来ます。

山科→京都は JR だと一駅なのですが、時間もあるので赤字の京都市営地下鉄で移動しました。



京都から奈良線「みやこ路快速」に乗り、奈良で乗り換えて王寺まで行きます。

王寺から大和路線の 201 系に乗り、新今宮で乗り換えて大阪で降りました。

梅田の大丸へ行き、大阪名物 551 蓬萊の豚まんと焼壳を買って宿に戻りました。乗り鉄を中心の一日でした。

3 日目

3 日目は出雲市に向かいます。

環状線で大阪に出て、新快速に乗り換えて姫路に行きます。この日は部員数名が寝坊して、特急を使って追いついたようです。



姫路からは播但線の 103 系に乗り、姫路まで行きました。播但線は姫路～和田山の路線ですが、電化されているのは姫路～寺前のみなので寺前で乗り換えます。寺前から乗った列車はキハ 40 形でした。



1両の気動車に乗ることおよそ50分、播但線の終点和田山に到着しました。

和田山からは山陰本線をひたすら下り、出雲市を目指します。

和田山からの豊岡行は223系でした。



豊岡に到着後、昼食をとりました。この後はひたすらキハ40系に乗り続けます。

途中乗り換えがあるとはいって、実に6時間もの間同じ車両に乗り続けるのはさすがにつらかったです。私は車内で地元の高校生グループと話していました。



国鉄型の古い気動車に6時間乗り続け、終点米子に着きました。

ここでの乗り換え時間を使って食料を調達しました。そしていよいよ...



やっとJR車来たー！！

3日目最後の列車、普通出雲市行はキハ121系でした。これに乗り終点まで乗ります。

転換クロスシート最高...！

米子から1時間半ほどで終点の出雲市です。駅前のホテルに宿泊しました。

4日目

4日目は特急「やくも」で岡山へ向かいます。やはり寝坊した部員が数名いたそうです。



やくもはのどかな風景のなかを走り、3時間ほどで岡山に着きます。381系は振り子式特急型車両ですが、酔うことなく快適でした。

岡山から自由行動です。私とI君はとある駅に向かいました。



どこかといいますと...「妹尾駅」です。私の名前と同じ駅です。

...妹尾駅を早々に出て、瀬戸大橋線を撮影しつつ児島へ行きました。ここで部員のH君とK君に会いました。どうやら鷺羽山へ夜景を撮りにいくそうなので、私たちは彼らの荷物を持って岡山に戻りました。3日目の疲れもあり、ホテルの部屋で休んでいました。夜は食事を兼ねて再び岡山へ。イオンモールで夕食をとった後、列車をバルブ撮影するため駅へ向かいました。



7/22 に定期運用を終えた 117 系を撮れて満足しました。

5 日目

ハードながらも楽しかった旅行もとうとう最終日です。

と言っても夜まで自由行動なので、伯備線の写真を撮りに行きました。



しかしあまりいい画が撮れず、総社で駅の周りを歩き回った後、吉備線経由で岡山に戻りました。岡山で飲み物、駅弁などを調達し、新幹線口へ向かいます。



のぞみ号・東京行に乗り込みました。ここで駅弁を食べます。

私は「かきめし弁当」を購入しました。カキの養殖で有名な岡山県日生(ひなせ)産のカキはとてもおいしかったです。車内販売のアイスが売り切れるトラブルもありましたが、のぞみ号はあつという間に終点東京に着きました。車内では多くの部員が「AMBITIOUS JAPAN!」のチャイムを録音していました。

東京駅の改札外で解散し、各自家路につきました。

まとめ

なかなか大変な行程ではありましたが、普段めったに乗れない列車に乗ることができて楽しかったです。次回私が旅行案を提出するときには、今回の旅行に組み込まなかった「列車の貸切」なども取り入れていきたいと思います。ここまでお読みいただきありがとうございました。

新横浜線開業による路線概要

路線研究課

執筆：高2 新井唯仁 高2 半田一真 高2 林拓朗 高2 田村祐樹

画像提供：中3 妹尾律 中3 佐藤晴斗 高2 半田一真



初めに

皆さんこんにちは。路線研究課です。

拙い文章ではありますが、何卒暖かい目で見て下さると幸いです。

今回は2023年3月18日に開業した「相鉄新横浜線・東急新横浜線」について紹介していきたいと思います。

1.新横浜線の概要



↑相鉄グループのホームページより引用させていただきました。

新横浜線とは 2023 年 3 月 18 日に開業した路線のことです。日吉～新横浜間が「東急新横浜線」、新横浜～西谷間が「相鉄新横浜線」となっています。

2019 年 11 月に JR 直通用として西谷～羽沢横浜国大間の一部区間が開業しましたが今回の東急との直通開始により全区間が開通しました。これにより相鉄線の沿線住民は都心へのアクセスが向上し、東急東横線・目黒線の沿線住民は新幹線が乗り入れる駅である新横浜駅へ乗り換えなしで行けるようになりました。

なお、すでに東急東横線・目黒線は他社線との直通運転を行っています。そのため今回の相鉄との直通の開始に伴い、7 社局 14 路線、計約 250km に及ぶ超巨大な鉄道ネットワークが完成しました。

また、新横浜駅へのアクセスが向上したため、これまで東京駅や品川駅を利用していた東海道新幹線の利用者の転移も見込まれます。JR 東海は新横浜始発の、のぞみ号を新設するなどの対応をしています。このことからも新横浜線の開通の影響は大きいことが分かります。

2.新横浜線開業によるダイヤ制約

保安装置未対応などの理由で車両によっては入線できない区間があります。ここではそうした制約を車両ごとにそれぞれ紹介します。

MG 東急目黒線 5080 系・3000 系 Tokyu-meguro line Series5080/3000

東急 5080 系や東急 3000 系はダイヤ制約がないため、代走や相鉄線完結

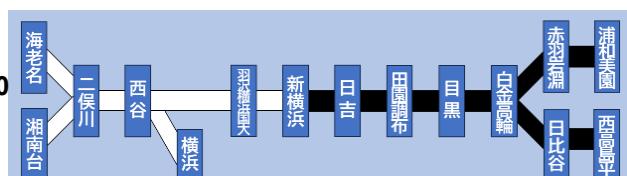
運用によく入っています。2023 年 3 月 18 日のダイヤ改正時では相鉄線横浜駅定期入線は土休日 6 本、いずみ野線完結運用は平日 1 本となっています。この東急 5080 系や 3000 系は他社線臨時列車にもよく利用され、8 月 5 日にいたばし花火大会では都営三田線で臨時の御成門行が 1 本東急 5080 系で運転されました。2022 年 8 月から 2023 年 3 月にかけて全編成が 6 両編成から 8 両編成に増結されました。



MG 東急目黒線 3020 系 Tokyu-meguro line Series3020

東急 3020 系は、相鉄線での定期運用ではなく、運用が平日朝の 41K

と 46K に限定されています。2023 年 7 月頃、試運転で相鉄線初入線を果たし、相鉄本線・新横浜線・いずみ野線のほかに営業列車のない厚木線にも入線しました。2023 年 3 月 18 日ダイヤ改正では 3020 系が三田線（白金高輪—西高島平間）、埼玉高速鉄道線（鳩ヶ谷—浦和美園間）に入線する定期運用はなくなりましたが、それ以前は運用がありました。





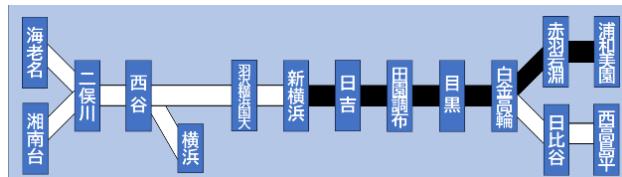
東京メトロ南北線 9000 系

Namboku line Series 9000



埼玉高速鉄道 2000 系

Saitama-Railway line Series 2000



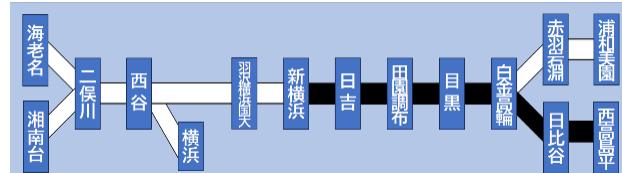
東京メトロ 9000 系と埼玉高速鉄道

2000 系で、現在運用に入っている車両は全車 6 両編成です。9000 系は B 修車や 5 次車などさまざまな改良を繰り返しています。2000 系のうち、1 編成はフルカラー LED 搭載の車両となっています。



都営三田線 6300・6500 形

Toei-mita line Series 6300/6500



都営 6300 形、6500 形は朝夕のみ
新横浜線に入線します。6300 形は

3 次車のみ現存しています。車内表示機は 2 段 LED です。6500 形は 3 画面 LCD で全車落成時から 8 両編成で運用されています。6500 形はナンバリングなどを初導入しました。右の QR コードから都営公式の車両概要が確認できます。

方向幕や車内 LCD、放送文面が掲載されています。三田線は花火大会にともなう臨時列車をよく運転します。8 月 5 日のいたばし花火大会では御成門行など定期運行のない行先が多数運行されました。

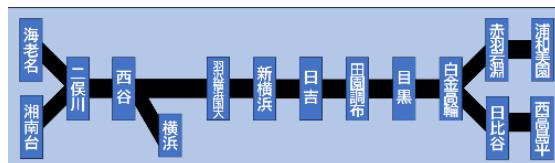
(よくダイヤ乱れで見られますけどね。)





相鉄線 21000 系 Sotetsu line Series 21000

相鉄 21000 系は、東急目黒線乗り入れ用に製造された新型車両です。



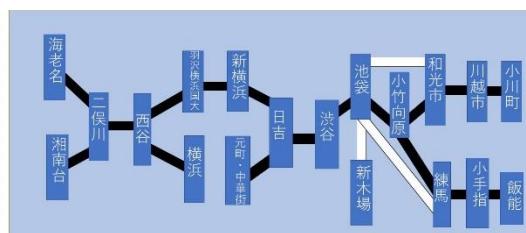
相鉄 20000 系と類似しています。車体は落成時から YOKOHAMA ネイビーブルー色を車体にまとめており、ドアボタンも設置されています。朝の通勤特急高島平行きは相鉄車での運用です。目黒線への通勤特急は 1 日 1 本であるためとてもレアです。



東急東横線 5050 系 4000 番台 東急東横線 5000 系・5050 系 Tokyu-toyoko line Series 5000/5050

東急 5050 系 4000 番台は 10 両編成、

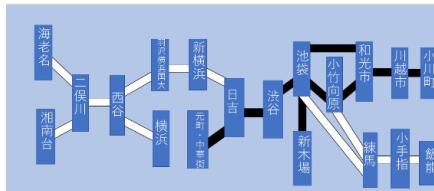
東急 5000 系/5050 系は 8 両編成の車両です。東急 5000 系/5050 系は、東急 5080 系と車両構造が一部異なります。それにより、ホームドアなどのシステムに対応できないため、新横浜線と相鉄線には入線できません。海老名始発小川町行の長距離列車は東急 5050 系 4000 番台で運行されます。東急東横線・みなとみらい線は、急行の停車しない駅であっても 10 両分の非常用ホームが用意されていますが、各駅停車は 8 両での運行となっています。なお、5050 系 4000 番台は定期運用で相鉄線横浜駅に入線することがあります。



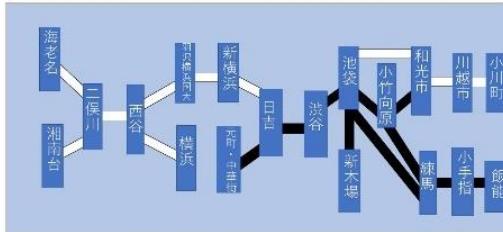


東武東上線 50070 型・9050 型・9000 型
Tobu-tojo line Series 50070/9050/9000

東武 50070 型、9050 型、9000 型ともに地下鉄との直通運転用の車両です。新横浜線および相鉄線へは乗り入れません。50070 型、9050 型、9000 型ともに 10両編成の車両です。



西武線 40000 系/40000 系 50 番台/6000 系
Seibu line Series 40000/40000-50/6000



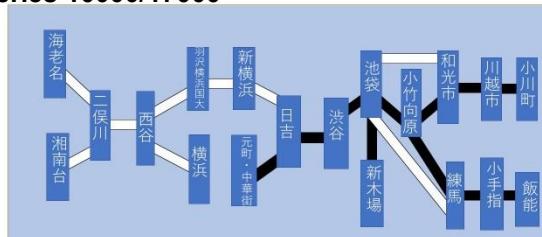
西武 40000 系は有料座席指定列車
「S-TRAIN」用として導入された車両です。

クロスシートとロングシートに
転換可能になっています。なお、50 番台はロングシート固定の車両です。
これに加えて地下鉄との直通運転用の車両として 6000 系も運行されています。

西武車は、定期運用で新横浜線および相鉄線への入線は行っていません。



東京メトロ副都心/有楽町線 10000 系・17000 系
Fukutoshin/Yurakucho line Series 10000/17000



東京メトロ 10000 系・17000 系は
新横浜線で試運転を行ったものの
定期運用では入線していません。

10000系は、以前8両編成に組み替えられたことがあるものの、現在はすべて10両編成です。

17000 系では両数によって製造元が違うのも魅力です。VVVF インバーターも異なるメーカーのものが使われており、8 両編成は日立製作所製、10 両編成は三菱電機製です。17000 系は行先表示器にナンバリングが書かれており、試運転時や車両基地で新横浜のナンバリング (SH-01) を表示していたこともあるそうです。

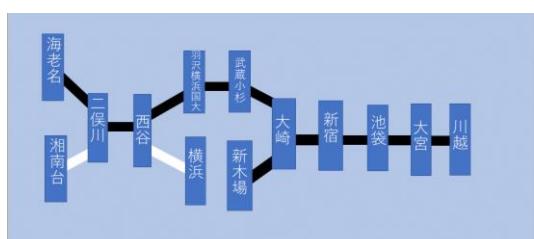
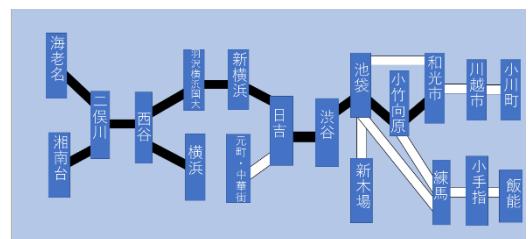
17000系8両編成が相鉄車の代走をしたこともありますが、渋谷駅で車両交換が行われました。相鉄線以外のすべての路線に入線するので運用が簡単になっています。

相鉄線 20000 系 Sotetsu line Series 20000

相鉄 20000 系は、東急線直通用、および 7000 系の置き換えのために作られた車両で、この車両は相鉄としては 9000 系以来の JR 車ベースではない車両です。また 20000 系は落成時から「YOKOHAMA NAVYBLUE」の塗装が採用された初の車両でもあります。20000 系は 21000 系とは異なり、10両編成の車両で、相鉄に 10両 7編成が在籍しています。

JR 埼京線 E233 系 7000 番代
JR-saikyo line SeriesE233-7000

JR 埼京線 E233 系 7000 番代は、相鉄新横浜線内は西谷-羽沢横浜国大しか営業運行で入線していません。新横浜は試運転での入線実績はあります。



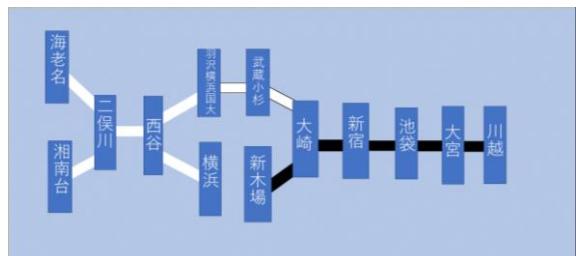
また E233 系 7000 番代の行先表示器には藤沢、品川、JR 横浜などの行先もあり、これは輸送障害時に大崎折り返しなどで対応しきれない場合のためだと考えられます。武蔵小杉駅を出発して横須賀線と分かれると、配線の都合上、横須賀線に引き返すことはできませんが、鶴見駅で東海道線に転線し、JR 横浜駅の東海道線ホームに入ることは可能です。



R 東京臨海高速鉄道りんかい線 70-000 系

Tokyo Rinkai kosoku tetsudo Rinkai line Series70-000

東京臨海高速鉄道 70-000 系は 1995 年のりんかい線開業前に登場しました。埼京線、川越線（大宮-川越）と直通運転を行っており、同じく埼京線と直通している相鉄線とは直通運転を行っていません。

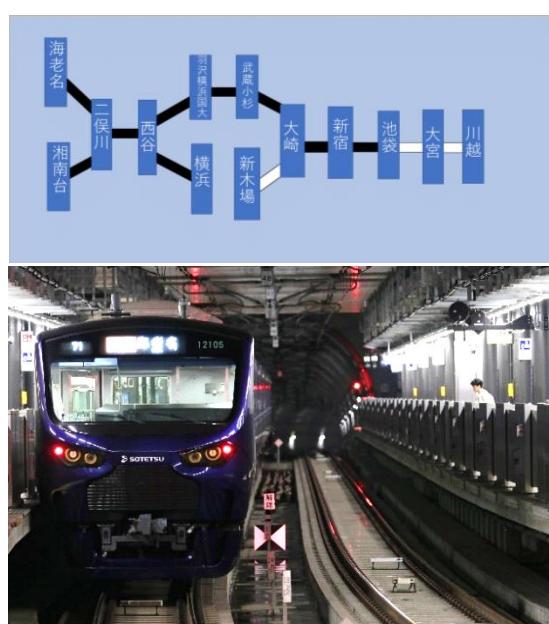


SO 相鉄線 12000 系

Sotetsu line Series 12000

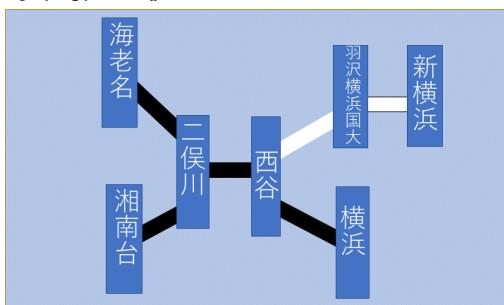
JR 線への直通を想定して投入された車両です。JR 線直通列車に使用されるため、車両の仕様は JR 東日本 E233 系と似ています。なお、JR 直通用のため東急線やその他各線へは乗り入れていません。直通運転開始前の試運転の際に品川・根府川に乗り入れたことがあります、通常は池袋までの入線となっています。すべてが 10両編成の車両で相鉄に 6 編成が在籍しています。

デザインは相鉄 20000 系と同様に「YOKOHAMA NAVYBLUE」の一色塗りになっています。



相鉄 11000 系・相鉄 10000 系・相鉄 9000 系・相鉄 8000 系は、車両規格の関係で、新横浜駅では 4 番線にのみ入線可能とのことです。

相鉄 12000 系は新横浜駅のすべてのホームに入線可能です。先述した相鉄車両にはすべて新横浜駅および羽沢横浜国大駅の行先表示および車内放送などは搭載されているものの、新横浜線に入線することはありません。



3. 東急・相鉄新横浜線各駅紹介

TY
13 MG
13 SH
03

日吉駅
Hiyoshi station

日吉駅は、横浜市港北区に位置する、東急東横線・新横浜線・目黒線・横浜市営地下鉄グリーンラインの乗り入れる駅です。このうち東急新横浜線・目黒線は当駅を境界駅とし、目黒線・東横線には東急新横浜線・相鉄新横浜線・相鉄本線に直通し海老名まで、また相鉄本線の二俣川から相鉄いずみ野線に直通し湘南台まで乗り入れる列車も設定されています。東急新横浜線に乗り入れる列車はほとんどが東横線・目黒線方面からの直通列車ですが、平日 2 本・土休日 1 本のみ東急新横浜線内完結の当駅始発新横浜行きが設定されています。



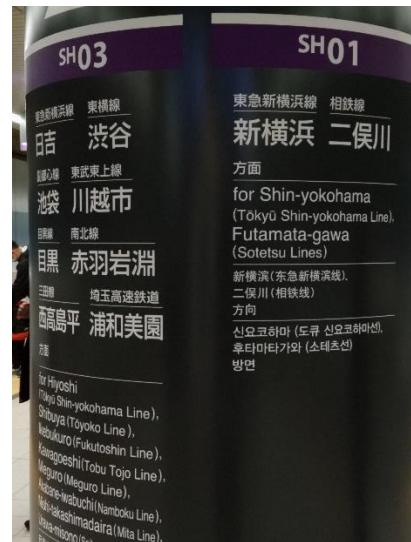
SH
02**新綱島駅****Shin-tsunashima station**

新綱島駅は、横浜市港北区に位置しています。東急新横浜線開業に伴い、2023年3月18日に開業した駅で、東急新横浜線のみ乗り入れています。

当駅は、東急東横線の綱島駅の近隣にあるため、新綱島・綱島の両駅から日吉方面各駅の運賃は同額に設定されています。(東急新横浜線の加算運賃は新綱島—新横浜間のみ設定されています。) また、日吉—綱島間を含む定期券で日吉—新綱島間の乗車(その逆も)が可能です。



方が非常に多彩→

SH
01SO
52**新横浜駅****Shin-yokohama station**

新横浜駅は、横浜市港北区に位置する、東海道新幹線・JR横浜線・横浜市営地下鉄ブルーライン・東急新横浜線・相鉄新横浜線の乗り入れる駅です。当駅は相模鉄道・東急電鉄の境界駅であり、ナンバリングも東急 (SH-01)・相鉄 (S0-52) の二つが存在しています。

当駅は相模鉄道・東急電鉄の共同使用駅であり、南改札の管理は相鉄で、運行管理・北改札の管理は東急が行っています。そのため、当駅には相鉄・東急両社に駅長がおり、1つの駅施設内に複数の駅長がいる珍しい駅です。

当駅南改札の待合室は、相鉄から提供されたレンガ、東急から提供された旗の台・池上の改修工事で出た廃木材、JR東海から提供された東海道新幹線廃材のアルミ部材をそれぞれ使用しています。

2面3線の島式ホームを有し、中線、もしくは新綱島方面の両渡り線・羽沢横浜国大方面の片渡り線を使用した折り返し運転も可能です。

相鉄・東急新横浜駅写真集



↑開業初日に集まつた多くの人々。



↑路線図に新たに加わった新横浜線。

so
51

羽沢横浜国大駅 Hazawa yokohama-kokudai station

羽沢横浜国大駅は、横浜市神奈川区に位置する、相模鉄道・JR 東日本の駅です。

当駅は 2019 年 11 月 30 日、相鉄・JR 直通線の旅客列車運転開始に伴い開業した駅で、相鉄新横浜線と東海道貨物支線の接続駅として JR 貨物・JR 東日本横浜羽沢駅の敷地内に位置します。また当駅は相鉄の管理する駅ですが、JR の駅としては令和になって初めて開業した駅です。当駅は JR の運賃計算上、鶴見駅から分岐する東海道本線の支線として扱われています。当駅から次の停車駅である武蔵小杉駅までの運賃より、停車しない鶴見駅までの運賃のほうが安いという現象が発生しています。また、当駅から JR 横浜駅までを乗車する場合、武蔵小杉駅で折り返して乗車することができます。加えて、当駅は横浜市内の駅として設定されており、横浜市内発着の乗車券で当駅を利用する場合、同じように武蔵小杉—鶴見間を折り返して乗車することも可能です。

so
08

西谷駅 Nishiya station

西谷駅は、横浜市保土ヶ谷区に位置する、相模鉄道の駅です。

当駅には相鉄本線・相鉄新横浜線の 2 路線が乗り入れている境界駅です。当駅は 2023 年 3 月 18 日、相鉄新横浜線の全線開業まで、急行列車の通過駅でしたが、相鉄新横浜線が開業してからは急行の種別が休止されたため、当駅に全列車が停車するようになりました。

4.種別の紹介

(1) 東急新横浜線

- 各駅停車

東急新横浜線には東急目黒線と相互直通する列車と、東急東横線と相互直通する列車がありますが、東急東横線系統の各駅停車で運行される便は1本も存在しません。東急新横浜線で運行される各駅停車は一部の東急目黒線に直通する列車のみです。

- 急行

東急新横浜線の急行は東急目黒線の系統と東急東横線の系統があり、東急東横線系統の列車はすべて急行で運行されています。日中時間帯の東急新横浜線の列車はすべて急行での運行です。急行は東急新横浜線の全駅に停車します。

(2) 相鉄新横浜線

- 各駅停車

相鉄新横浜線のほとんどの便が各駅停車で運行され、日中時間帯の相鉄新横浜線の列車はほぼすべて各駅停車です。

- 特急

朝夕ラッシュの一部時間帯でのみ運行されます。平日の24時台に1本新横浜始発の特急が存在しますが、それ以外はJRまたは東急から直通してくる列車です。特急は相鉄新横浜線の全駅に停車します。

また、JR線に直通する列車は全て新宿までの各駅に停車、新宿から先へ行く列車は一部快速や通勤快速として運行されています。

5.運行形態

日中時間帯のJR線、東急線方面の列車は基本的に次の4系統が運行されています。

- 相鉄いずみ野線（湘南台）→羽沢横浜国大→新横浜→東急東横線（毎時2本）
- 相鉄本線（海老名）→羽沢横浜国大→新横浜→東急目黒線（毎時2本）
- 新横浜始発→東急目黒線（毎時2本）
- 相鉄本線→羽沢横浜国大→JR線直通（毎時2本）

日中時間帯、東急新横浜線内はすべて急行として運行しています。

※朝や夕方以降の一部列車は相鉄本線より東急東横線へ、相鉄いずみ野線より東急目黒線へ入るものも数本存在しています。また、目黒線系統の一部列車で各駅停車としての運用もあります。

6. レア行先

・行先とそのレア度を表にまとめてみました。

行先	本数/1日	レア度
西高島平	44	★
海老名	43	★
湘南台	39	★
浦和美園	26	★
赤羽岩淵	14	★
和光市	12	★
川越市	9	★★
西谷	8	★★
渋谷	7	★★
目黒	4	★★★
池袋	4	★★★★
武蔵小杉	3	★★★★
志木	3	★★★★
高島平	2	★★★★
鳩ヶ谷	1	★★★★
奥沢	1	★★★★★★
駒込	1	★★★★★★★★
小川町	1	★★★★★★★★

※データはすべて新横浜駅の土休日ダイヤのものです。

※レア度は個人の主観です。

※レア度は平日の運行本数も考慮しています。

※当初、海老名発小川町行の列車はロングランとしてかなり話題になりました。

詳細：海老名 5:14 発 小川町：7:39 着 走行距離：115.4km

7.まとめ

いかがでしたでしょうか。この文章を通じて少しでも新横浜線に興味を持つていただければ嬉しい限りです。

さて、新横浜線の開業により多くの種類の行先が 1 つの路線で見られるようになりました。利便性が向上したとともに遅延が発生しやすくなったり、乗り間違いをする乗客が出てきてしまったりするなど様々な問題も顕著です。例えば、羽沢横浜国大から武蔵小杉・渋谷・川越などへは JR と東急のどちらを経由しても行けてしまいます。それにより乗客が混乱しないようアナウンスを徹底していくことが重要だと思います。ちなみに、羽沢横浜国大の電光掲示板では「JR 武蔵小杉」などと JR という単語をつけて東急線の武蔵小杉と区別して表記をしていました。こうした取り組みがもっと広がり、すべての人にとって新横浜線が便利な路線になれる事を願っています。

8.おまけ

今回、新横浜線が開業しましたが、新規路線の開業計画はまだまだたくさんあります。新規路線の開業により、さらに移動が便利になることがあるかもしれません。

① 蒲蒲線

約 800m 離れた東急線の蒲田駅と京急蒲田駅を結ぶ計画の路線です。京急蒲田駅からは羽田空港方面への列車が走っています。そのため、この路線が開業すると、東急線内から羽田空港方面のアクセスが飛躍的に向上します。しかし京急線と東急線では線路の幅が異なるなど実現へ向けた課題も山積しています。

② 南北線の品川延伸計画

白金高輪駅から分岐・延伸し、品川駅につなげる計画の路線です。2030 年代半ばの開業予定です。

③ 豊住線

東京メトロ有楽町線豊洲駅と半蔵門線住吉駅を結ぶ計画の地下鉄です。「豊洲」と「住吉」の頭文字を取って「豊住線」といいます。正式には有楽町線の延伸という位置づけになっています。

④JR 羽田空港アクセス線

東京都心と羽田空港を結ぶ計画の路線です。開業すると羽田空港へのアクセス手段が東京モノレール、京急線に加えてさらに増えることとなります。2031 年の開業予定です。

④ 臨海地下鉄

東京臨海部（豊洲市場や国際展示場があるあたり）と銀座駅・東京駅を結ぶ地下鉄の計画です。2022 年に東京都が事業計画を発表しました。2040 年頃の開業を見込んでいます。

9, さいごに

最後までお読みいただきありがとうございました。

私たちが以前から興味があった新横浜線について研究できたことを嬉しく感じています。最後になりますが、写真を提供してくれた方々、執筆を協力して下さった関係者の方々、そして最後までお読みくださった読者の皆様に感謝申し上げます。

10, 参考文献

ウィキペディア (<https://ja.wikipedia.org/wiki>)

JR 東日本公式 Web サイト (<https://www.jreast.co.jp/>)

JR 東海公式 Web サイト (<https://jr-central.co.jp/>)

東京メトロ公式 Web サイト (<https://www.tokyometro.jp/index.html>)

東急電鉄公式 Web サイト (<https://www.tokyu.co.jp/railway/>)

相鉄グループ公式 Web サイト (<https://www.sotetsu.co.jp/>)

鉄道計画データベース (<https://railproject.tabiris.com/index.html>)

【速報】ついに開業！相鉄東急直通線の 1 番列車に乗ってきた。

(<https://youtu.be/6O50RjdsgII?feature=shared>)

東京近郊の珍しい駅・秘境駅

高2 新井 唯仁（協力：高2 藤本 祐希）



※表紙が雑ですみません。

～自己紹介～

こんにちは。今回初めて停車場を執筆させていただきます、旅行・鉄道研究部部長の高2新井唯仁です。今回は東京近郊の珍しい駅・秘境駅についてまとめました。拙い文章ではあると思いますが、最後までお読みいただけると幸いです。

1.はじめに

日本各地には変わった駅が多数存在する。秘境駅と聞くと地方をイメージするかと思うが東京近郊にも変わった駅はたくさんある。今回はそのうちいくつかを紹介する。

2.紹介

①白丸

・駅情報

所在地	東京都西多摩郡奥多摩町
所属	JR 東日本八王子支社
乗り入れ路線	青梅線 (JC73)
開業	1944 年
1 日平均乗車人員	74 人 (*2010 年)

*2010 年以降は非公開



白丸駅は青梅線の終着駅である奥多摩駅の 1 つ手前に位置していて東京駅から中央線、青梅線を乗り継ぎ約 2 時間で行くことができる。「東京で一番の秘境駅」とも言われており、周囲には東京とは思えないほどの緑が広がっている。ホームは 1 面 1 線のいわゆる単式ホーム¹で、ホームにはドーム状の待合室と簡易的な改札があり、改札口には乗車駅証明書発行機²と運賃表のみがある。ホームに「名所案内」があるが、距離の単位が糸 (これでキロメートルと読む) である。駅から出ると、そこには踏切と民家が数軒あるだけで、飲食店はもちろんコンビニや自動販売機でさえ見当たらない。



↑ホーム



↑完全に山の中

証明書発行機²と運賃表のみがある。ホームに「名所案内」があるが、距離の単位が糸 (これでキロメートルと読む) である。駅から出ると、そこには踏切と民家が数軒あるだけで、飲食店はもちろんコンビニや自動販売機でさえ見当たらない。



↑名所案内

¹ プラットホームの片側のみが線路に接し、乗降に用いられるもの。「片面ホーム」ともいう。

² 駅名・発行日・時間が印刷された乗車駅証明書を発行する機械。運賃精算は証明書を見せて行う。

②国道

・駅情報

所在地	神奈川県横浜市鶴見区
所属	JR 東日本横浜支社
乗り入れ路線	鶴見線 (JI02)
開業	1930 年
1 日平均乗車人員	1539 人 (*2008 年)

*2008 年以降は非公開



国道駅は昭和初期に建てられた駅舎が今も現役で使われているという珍しい駅である。1930 年の開業から、駅舎は建て替えや大規模な改修工事も行われず、一世紀の間ほとんど姿を変えることなく残り続けている。鶴見線は 1943 年の国有化以前は鶴見臨海鉄道という私鉄線だったため、他の JR 路線とは少し異なった雰囲気を持っている。ホームは 2 面 2 線の相対式ホーム³で高架の上に位置していて、地上にある改札との間には渡り廊下のようなものがある。開業当初はホームごとに階段と改札が別々に設けられていたが、改修により渡り廊下ができ改札は 1 つになった。改札を出ると、高架下の通路がある。そこは昔の商店街の跡だが、自然光がほとんど入ってこないため、昼間でも薄暗くトンネルのような雰囲気を醸し出している。地面や壁は古びていて、まるで昭和初期の時代にタイムスリップしてしまったかのような感覚になる。通路は駅を利用しない人も通り抜ける構造になっているが、人影は少なく、ほとんど廃墟のようである。また、駅舎の外壁には第二次世界大戦中に空襲を受けた際の連合国機による銃撃の跡が残っていて、そこで歴史を感じることができる。



↑ 改札



↑ 駅下の通路



↑ 第二次世界大戦中の銃撃の跡

³ 単式ホームを 2 つ向かい合わせにしたもの。対向式ホームまたは対面式ホームともいう。

③海芝浦

・駅情報

所在地	神奈川県横浜市鶴見区
所属	JR 東日本横浜支社
乗り入れ路線	鶴見線 (JI52)
開業	1940 年
1 日平均乗車人員	3250 人 (*2008 年)

*2008 年以降は非公開

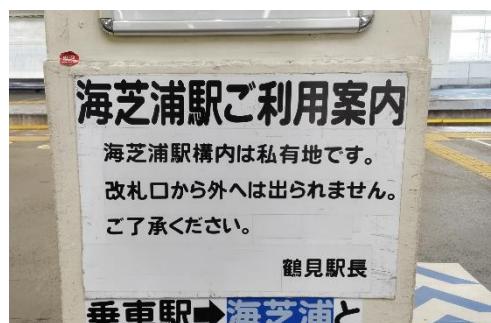


↑ ホーム

海芝浦駅にはホームが 1 面あり、ホームを挟んで線路の反対側には海(東京湾)が隣接している。駅は京浜運河の真横、東芝の工場内にあり、駅名も東芝の前身である「芝浦製作所」にちなんでいる。改札の外は東芝の子会社の私有地になっているため、同社の関係者以外は改札を通り抜けることはできない。そのため列車以外でのアクセスも不可である。しかし、ホームからは東京湾の絶景を見ることができるスポットとして有名で、多くの観光客も訪れる。駅には海芝公園が隣接していて、そこには一般客も立ち入ることができる。



↑まるで別世界のよう



↑鶴見駅に海芝浦駅に関する注意書きがあつた。

【ちょっと裏話】

②国道、③海芝浦と 2 駅連続で鶴見線の駅を紹介してきたが、実はもう一つ鶴見線の「大川駅」について書く予定だった。しかし、時間の都合上取材を断念した。興味がある方は調べてみてほしい。

*大川駅は土休日の場合、1 日に 3 本運行されていない。

④東成田

・駅情報

所在地	千葉県成田市
所属	京成電鉄 芝山鉄道
乗り入れ路線	京成東成田線 芝山鉄道線
開業	1978 年
1 日平均乗降人員	1730 人 (2022 年京成電鉄)



↑駅構内の様子。まるで廃墟のようだ。



↑旧特急ホームに残る「成田空港」の駅名標が一般公開された時の写真)

(2018年に現在使用されていない特急ホームが一般公開された時の写真)

※Wikipedia より引用させていただきました。



東成田駅は成田空港の敷地内にあり、1978 年「成田空港駅」として開業した。当時は成田空港へのアクセスの拠点として機能していた。1991 年に現・成田空港駅が開業した際に現在の名称へ変更され、ターミナル駅としての役割は失った。東成田駅は成田空港のどのターミナルからも離れているため、名称が変更されてからは利用客は大幅に減少し、現在はかつての賑わいを失ってしまった。駅には当時の名残が多く残されている（旧駅名看板や広々とした駅構内など）。また、当時の面影を残すそのレトロな雰囲気から、映画やテレビドラマ、テレビCMの撮影によく使用されている。成田空港第 2 ターミナルとは地下通路でつながっていて、比較的簡単に訪れることができるため、是非足を運んでみてほしい。

【ちょっと裏話～その②～】

もう 1 つ、「根府川駅」について紹介する予定だったが、時間の都合で断念した。

根府川駅は海が見える駅として有名だが、過去には地震による悲惨な事故も起きているようだ。興味がある方は調べてみてほしい。

3. まだまだある東京近郊の珍しい駅

載せきれなかつた駅を紹介する。

- ①土合駅…日本一のモグラ駅
- ②鎌倉高校前駅…アニメ『スラムダンク』の聖地
- ③深谷駅…東京駅と駅舎がそっくり！？
- ④真岡駅…駅舎がSLの形をしている！？

4.まとめ

今回は紹介した駅は東京都区内からも比較的近く、行きやすい場所に位置している。もし興味をもった駅があれば、気分転換を兼ねて是非訪ねてみてほしい。そこで写真や文書では分からぬ新たな発見があるかもしれない。駅は歴史や当時の時代背景、人々の栄光と挑戦を伝えてくれる大切な存在だ。そうした貴重な財産が今後残り続けてくれることを心から願っている。

5. さいごに

最後までお読みいただき、ありがとうございました。私は現在高2なので停車場を書くことができるるのは実質これが最後の機会です。私は今まで停車場を執筆した経験がなかったのですが、最後なのでせっかくなら書いてみようと思い、記事を書きました。結果として私の鉄研生活の集大成となってくれたので、大変嬉しく思っています。最後に調査に協力してくれた藤本君、記事を読んで下さった皆様に心より感謝申し上げます。私はこの他にも『座談会』と『停車場の編集後記』と寄稿文を手掛けていますのでそちらも是非お読みいただければ幸いです。

6. 参考文献

ウィキペディア (<https://ja.wikipedia.org/wiki>)

JR 東日本公式 Web サイト (<https://www.jreast.co.jp/>)

京成電鉄公式 Web サイト (<https://www.keisei.co.jp/>)

真岡鐵道公式 Web サイト (<https://www.moka-railway.co.jp/>)

東京都統計年鑑 (<https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/index.htm>)

神奈川県公式 Web サイト (<https://www.pref.kanagawa.jp/>)

横浜市公式 Web サイト (<https://www.city.yokohama.lg.jp/>)

海の見える駅 (<https://seaside-station.com/>)

水豚先輩の気まぐれ旅案内 (<https://fujitrip365.com/>)

情報サイト All About (<https://allabout.co.jp/>)



京王電鉄における自動列車制御装置について

高校二年 池田 光希・鶴戸 悠介

0.はじめに

今回、初めて停車場の執筆をさせていただきます、高校二年の池田と齋戸です。

この記事では関東大手私鉄のうちの一つである京王電鉄の保安装置、「京王 ATC」について扱っていきます。

至らない点もあるかと思いますが、最後まで読んでいただけると嬉しいです。

※この記事は、一部憶測で構成されています。すべてが正しい情報とは限りません。

1.京王電鉄とは

京王電鉄株式会社は、東京都南西部から神奈川県北部までの鉄道路線を運営する日本の大手私鉄の一つである。京王電鉄には京王線、京王新線、相模原線、競馬場線、動物園線、高尾線、井の頭線の7路線が存在する。これらの路線(特に京王線、井の頭線)では、かなり過密なダイヤを組んでおり、その列車運行を支えているのがこの記事で扱う「京王 ATC」である。

2. ATC とは

ATC は「Automatic Train Control」の略で、日本語で「自動列車制御装置」と呼称される。簡単に言ってしまえば、自動で列車同士の間隔を演算し、その結果をもとに列車の走行速度を調整することで、列車の走行間隔を調整する仕組みである。

ATC の演算結果による速度制限は、主に列車の運転台の速度計に表示されるため、信号機は不要である。そのため、基本的に ATC を採用している路線では、信号機は設置されていないことが多い。(一部例外あり)

開業当初から ATC を採用している路線もあるが、途中から ATC を導入した路線も存在する。京王電鉄もそのような路線の一つであり、2010年3月にそれまで使っていた旧式の信号システムから ATC への切り替えが始まり、2013年3月の井の頭線の切り替えを最後に全線での ATC の導入が完了した。

京王電鉄で採用された ATC は特殊なタイプであるため、「京王 ATC」と呼称されることが多い。以下、京王電鉄の ATC を京王 ATC と呼ぶものとする。

3. 京王 ATC を搭載した車両の運転台の計器類とそれらの挙動について

京王 ATC を搭載する車両は、京王電鉄の車両(7000系、8000系、9000系、5000系(2代目)、1000系(2代目)、事業用車両)と直通先の都営新宿線の車両(10-300形)である。これらのうち、ATC への切り替えより前から使用されていたものに関しては、ATC への切り替え時に ATC 対応工事が行われた。

ここでは、京王 ATC に対応した車両の運転台に設置されている計器類について説明していく。

(1) ATC 表示装置

ATC の情報を表示する表示装置。上、中、下の三段に分かれている。

<1>表示される内容について

上段に表示されるものは列車種別を略したもので、特急、急行、快速、区間急行、各駅停車、京王ライナーの順に、特、急、快、区、普、Lとなっている。過去に存在した種別である準特急は準、通勤快速は通と表示されていた。京王ライナー、特急、準特急、急行は赤色、通勤快速、区間急行、快速は緑色、各駅停車はオレンジ色でそれぞれ表示される。

中段には、停車駅に接近した際に、駅名を省略したものが表示される。

表示例は以下の通り。

駅名	表示	駅名	表示	駅名	表示
新線新宿	N 新	府中	府中	京王片倉	片倉
新宿	新宿	分倍河原	分倍	山田	山田
初台	初台	中河原	中河	めじろ台	めじろ
幡ヶ谷	幡谷	聖蹟桜ヶ丘	聖蹟	狭間	狭間
笹塚	笹塚	百草園	百草	高尾	高尾
代田橋	代田	高幡不動	高幡	高尾山口	山口
明大前	明大	南平	南平	渋谷	渋谷
下高井戸	下高	平山城址公園	平山	神泉	神泉
桜上水	上水	長沼	長沼	駒場東大前	駒大
上北沢	上北	北野	北野	池ノ上	池上
八幡山	八幡	京王八王子	京八	下北沢	下北
芦花公園	芦花	京王多摩川	多川	新代田	新代
千歳烏山	烏山	京王稻田堤	稻田	東松原	松原
仙川	仙川	京王よみうりランド	ランド	(明大前)	(明大)
つつじヶ丘	つつじ	稻城	稻城	永福町	永福
柴崎	柴崎	若葉台	若葉	西永福	西永
国領	国領	京王永山	永山	浜田山	浜田
布田	布田	京王多摩センター	多セ	高井戸	高井
調布	調布	京王堀之内	堀内	富士見ヶ丘	富士
西調布	西調	南大沢	南大	久我山	久我
飛田給	飛田	多摩境	多境	三鷹台	三鷹
武藏野台	武藏	橋本	橋本	井の頭公園	井頭
多磨靈園	靈園	府中競馬正門前	競馬	吉祥寺	吉祥
東府中	東府	多摩動物公園	動物		

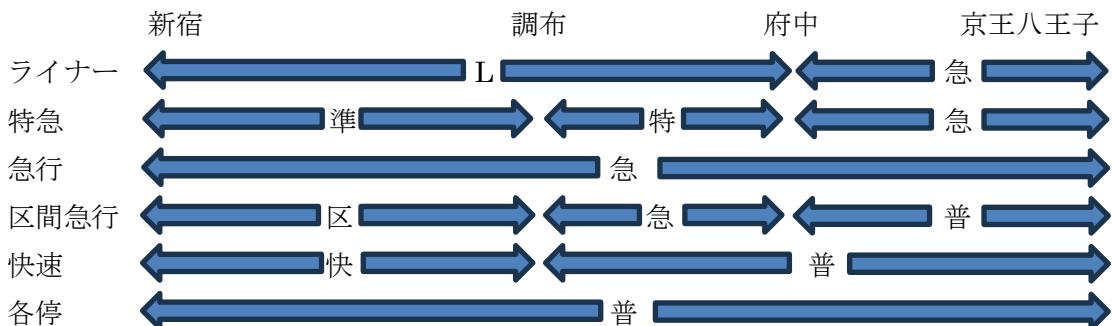
下段には、ATC が故障した際などに情報を表示される。

<2>上段の種別表示の表示パターンについて

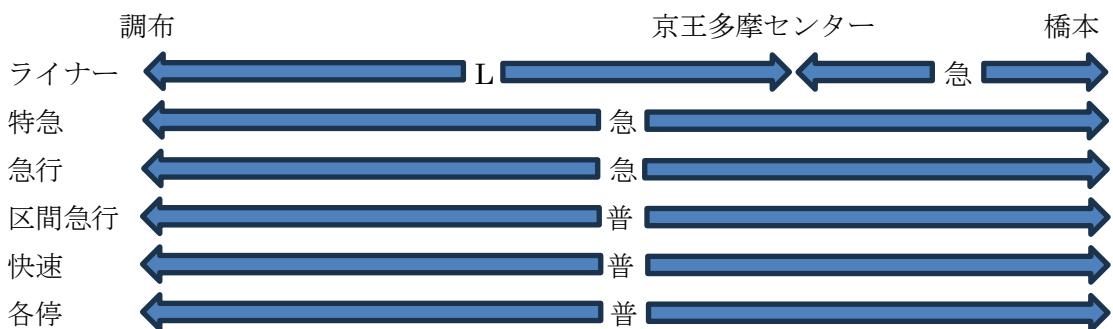
上段の種別表示は、始発駅から終点まで、ずっと同じ表示が出ているわけではなく、途中駅で変わる場合がある。

表示は以下の図の通り。

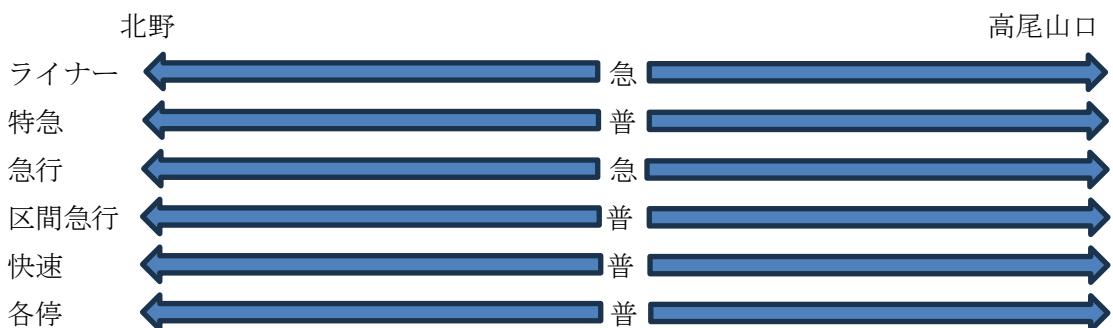
<京王線>



<相模原線>



<高尾線>



京王新線は調査しきれなかったため、省略する。

競馬場線、動物園線では、府中競馬正門前行き、高幡不動行きは無表示、東府中行き、多摩動物公園行きは「普」表示となっている。

井の頭線については、全線で列車種別と全く同じ表示が使われている。(各駅停車:「普」、急行:「急」)



←京王 8000 系の ATC 表示装置。

8000 系、9000 系のものには横に何が表示されるかが書いてある。

京王 7000 系、8000 系、9000 系と都営 10-300 形の初期車は LED マトリクスの表示装置となっているが、10-300 形の後期車や京王 5000 系など液晶モニターが運転台に用いられている車両では、モニターにこの表示装置が表示されるようになっている。

(2) 速度計

京王 ATC を搭載した車両の速度計には、ATC による制限速度である「現示速度」を表示する機構がある。

速度計の周りに 5km/h 刻みに「速度指示灯¹」が 0km/h から普段の営業運転では表示されることのない²130km/h まであり、運転士に現示速度を知らせる。

また、下の緑色の「●」は「進行信号灯」、中央の赤色の「×」は「非常停止信号灯」、赤色の「●」は「停止制御信号灯」という。

〈速度計イメージ図〉



この記事では、京王 ATC の現示速度の変化の規則を「パターン」と呼称することにする。

以下、便宜上、パターンに名称をつけていくが、実際の名称とは異なる場合がある。

¹ 0km/h のみ赤色、他はすべて緑色。

² 京王線の営業最高速度は 110km/h。

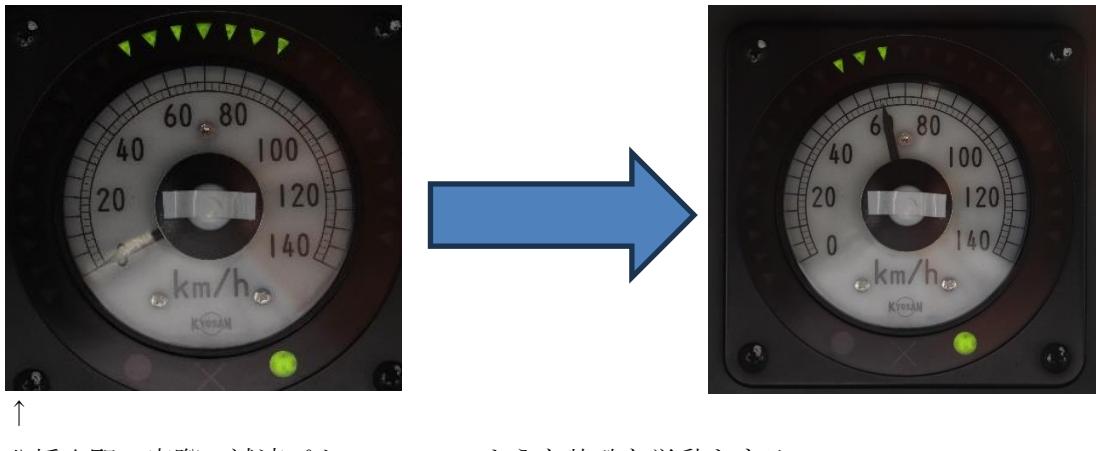
<1>減速パターン

その地点での現示速度から制限速度まで 5km/h 刻みに速度指示灯がすべて点灯する。

例えば、ある地点で現示が 85km/h で、55km/h に制限速度が変わるとしよう。このとき、85、80、75、70、65、60、55km/h の速度指示灯が点灯し、5km/h ずつ速度指示灯が消灯していく。最終的には 55km/h のところのみが点灯するようになる。

減速中に速度指示灯の示す速度を上回ってしまった場合、運転台の「ATC 常用」の文字が橙色に点灯し、運転士の操作にかかわらず、減速させられる仕組み³となっている。

<減速パターンの表示例>



↑

八幡山駅の実際の減速パターン。このような特殊な挙動をする。

<2>誤通過防止パターン

列車が駅に停車する際に、発生するパターンを「誤通過防止パターン」という。

規定の停止位置に列車を停めやすいように、運転士を補助する役割を持つ。

誤通過防止パターンには、基本となるパターンとさらに安全精度を高めた 20km/h の速度指示灯のみが点灯する特殊なもの二種類が存在する。

(A) 基本パターン

先述した減速パターンと同じで 5km/h 刻みに速度指示灯が点灯するが、誤通過防止パターンは 0km/h まで速度指示灯が点灯する。

高幡不動駅⁴の誤通過防止パターンをもとに説明する。

最初の信号現示は 105km/h で駅に近づくと 0km/h から 105km/h までの速度指示灯がすべて点灯する。その後、105km/h の速度指示灯から順に 5km/h 刻みに速度指示灯が消灯していく。

パターンが発生してからしばらくすると、先述した ATC 表示装置の中段に「高幡」の文字が「ピーピーピー」と停車駅接近を運転士に知らせる音声とともに表示される。

³ このときかかるブレーキは常用ブレーキで、非常ブレーキはかかるない。現示速度の超過の度合いによって、かかるブレーキの強さが変わる。

⁴ 京王線下りの誤通過防止パターン。

誤通過防止パターンは、減速パターンと同様に、減速中に速度指示灯の示す速度を上回ってしまった際に、運転台の「ATC 常用」の文字が橙色に点灯し、運転士の操作にかかるわらず、減速させられる仕組み⁵となっている。

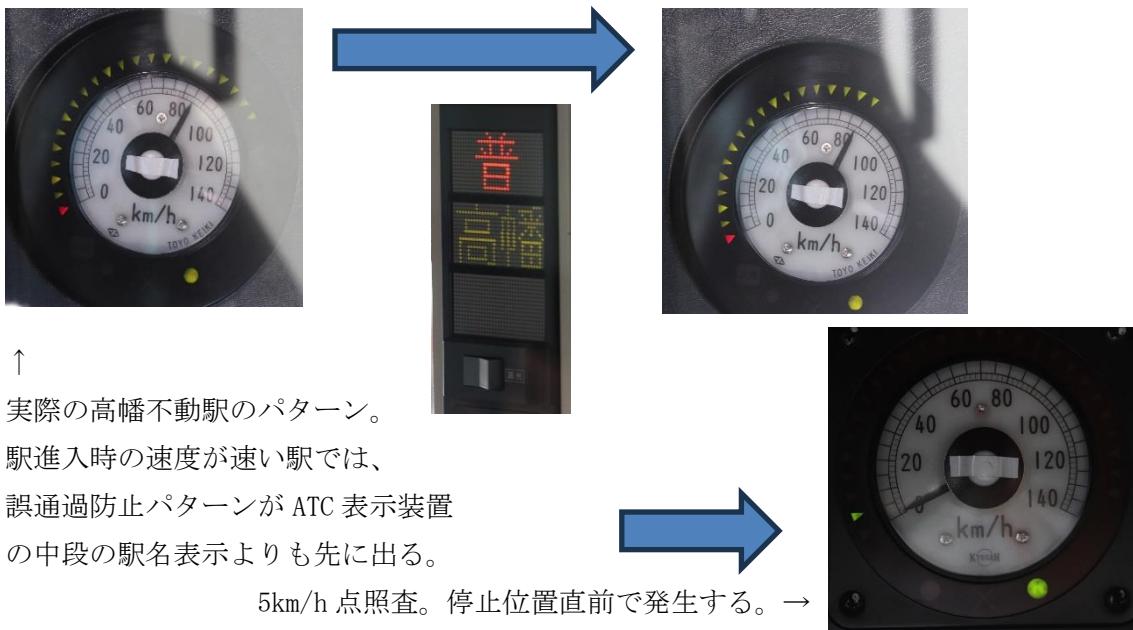
さらに停止位置に近づき、列車の速度が 5km/h 以下になると、速度指示灯が 5km/h のみが点灯する。この記事では、これを「5km/h 点照査」と呼称することにする。

京王 ATC の誤通過防止パターンは、基本的に余裕がある⁶ものになっており、停止位置に近づいて、5km/h 点照査になる前には、速度指示灯は 0km/h から 25km/h または 20km/h まで点灯している。

列車が停止して、運転士が常用最大ブレーキ⁷を込めて、ある一定の時間⁸が経過すると現示速度が 45km/h となり、5km/h の速度指示灯は消灯、45km/h⁹の速度指示灯が点灯する。

京王 ATC では現示速度が上がるときのみ、現示速度が上がったことを運転士に知らせるために「チン」とベルの音¹⁰が鳴るようになっており、誤通過防止パターン解除時にもこの音が鳴る。

〈誤通過防止パターンの表示例 1〉



⁵ 減速パターンと同様、現示速度の超過の度合いによって、かかるブレーキの強さが変わること。

⁶ ATC 導入当初はこのような余裕はなかった。

⁷ ブレーキを非常ブレーキの一つ前の段階のブレーキで、京王電鉄では 7 段目のブレーキ。

⁸ ドアが開くタイミングで誤通過防止パターンが解除されることが多い。ATC 導入当初は、運転士が駅停車後に常用最大ブレーキを込めると、誤通過防止パターンが解除されるようになっていたが、現在は改修が行われ、一定時間が経過してから解除されるようになっていると思われる。

⁹ 誤通過防止パターンが発生する際のパターンの開始速度はその時の現示速度である。また、駅停車後、誤通過防止パターン解除後の現示速度は駅によって異なっている。

¹⁰ 「現示ベル」と呼ばれるベルの音。

(B) 20km/h フラットパターン

明大前駅や代田橋駅¹¹などでみられるパターンで、通常の誤通過防止パターンとは少し異なるパターンとなっている。

明大前駅の 20km/h フラットパターンを例に説明する。

まず、通常の誤通過防止パターンと同様に、90km/h から 0km/h までの速度指示灯がすべて点灯し、少しすると ATC 表示装置の中段に「明大」の文字が停車駅接近の音声とともに表示される。

そこからは 5km/h 刻みに速度指示灯が消灯していくのだが、通常の誤通過防止パターンとは異なり、早めに速度指示灯が表示、消灯していくため、通常よりも手前の位置で速度指示灯が 20km/h に到達する。

20km/h まで速度指示灯が消灯すると、20km/h の速度指示灯のみが点灯するようになる。

その後、速度が 5km/h まで下がると 5km/h 点照査となる。

あとは通常のパターンと同様、運転士が常用最大ブレーキを込めて、一定の時間が経つと、パターンが解除され、出発時の現示速度である 75km/h の速度表示灯が点灯する。

この 20km/h フラットパターンは、通常の誤通過防止パターンよりも精度を高めたものとなっており、主に過走¹²をした際に、踏切を支障してしまう駅によくみられる。

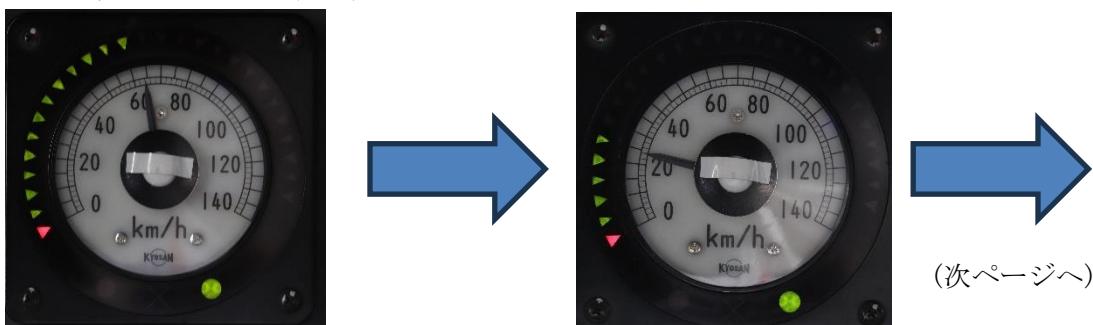
また、通常の誤通過防止パターンが用いられている駅でも 20km/h フラットパターンが発生することがある。

京王 ATC は、車輪の回転数などをもとにパターンを演算しているため、雨や雪などで列車が空転すると、パターンに誤差が生じることがある。

そのようなときには、停止位置のすぐ手前に設置されている、「位置補正地上子」と呼ばれる線路上の設備が働き、20km/h フラットパターンが発生する¹³ようになっている。

空転による誤差は、降雪時に特に大きくなるため、パターンを通常よりも少し早く発生させる仕組みがある。この仕組みが作動しているとき、運転台には「パターン低減」の文字が赤色で表示される。

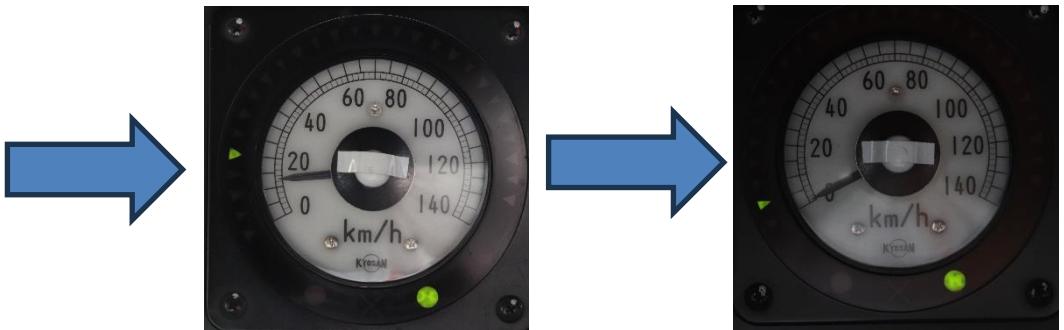
〈誤通過防止パターンの表示例 2〉



¹¹ 明大前駅、代田橋駅ともに京王線の下りのパターン。

¹² オーバーランのこと。

¹³ 通常の 20km/h フラットパターンでも、速度指示灯が 20km/h のみ点灯しているときに位置補正地上子が動作している。



↑

明大前駅の実際の 20km/h フラットパターン。5km/h 点照査は通常の誤通過防止パターンと同様、こちらのパターンでも発生する。

<3>過走防護パターン

京王 ATC では、普段は進行信号灯が点灯しているが、先行列車に接近してしまった時やこの過走防護パターンでは停止制御信号灯が点灯する。

主に自列車の終着駅や、単線区間、待ち合わせのできる駅などよくみられる。

ここでは八幡山駅¹⁴を例にして説明する。

まず、分岐器制限で 55km/h まで減速パターンが発生する。その間に、ATC 表示装置の中段に「八幡」の表示が停車駅接近の音声とともに表示される。

その後、55km/h から 25km/h までの速度指示灯が点灯し、5km/h 刻みに消灯していく。

そのパターンの最中に、進行信号灯から停止制御信号灯に切り替わり、現示ベルが鳴る。これが二段階あるうちの一段階目である。

そして、25km/h の速度指示灯のみが点灯したままで走行する。

この時、位置補正地上子が動作し、二段階目のパターンの開始地点を演算している。

その後、停車駅接近時の音声が「ピーピーピー」と鳴り始め、同時に 25km/h から 0km/h までの速度指示灯が点灯する。この速度表示灯が消灯し始めるのは他のパターンと同じであるが、二段階目のパターンでは一段階目とは異なり、パターンに抵触すると常用ブレーキではなく、運転台の「ATC 非常」の文字が赤色に点灯し、非常ブレーキがかかり、列車を強制的に停車させるようになっている。

そして、二段階目のパターンの時に速度が 5km/h 以下となると 5km/h 点照査となる。

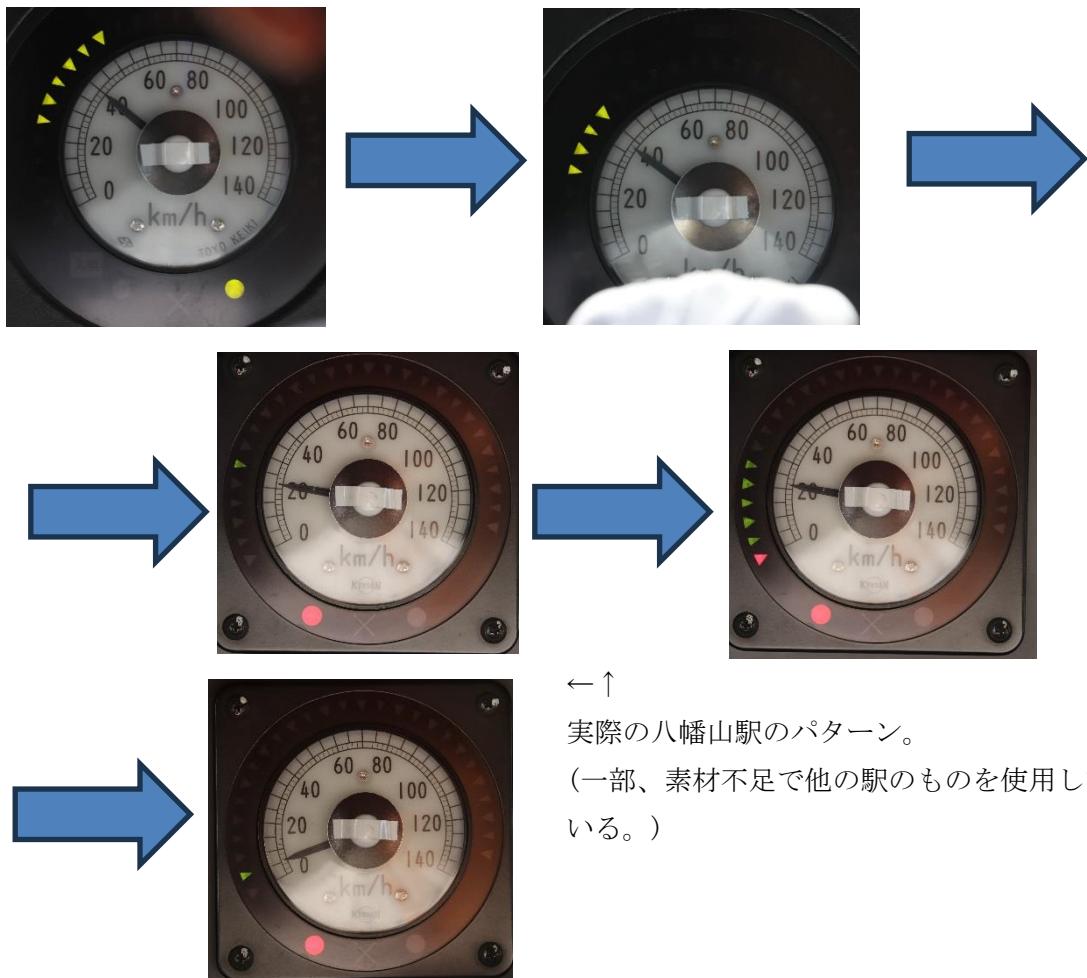
あとは通常のパターンと同様、運転士が常用最大ブレーキを込めて、一定の時間が経つと、パターンが解除され、出発時の現示速度である 45km/h の速度表示灯が点灯する。

通過待ちをするときは停止制御信号灯と 5km/h の速度指示灯が点灯したままとなる。

通過待ちが終わると、停止制御信号灯は消灯し、進行信号灯と出発時の速度現示を示した速度指示灯が点灯する。

¹⁴ 京王線下り。

〈過走防護パターンの表示例〉



(3) その他計器類

京王 ATC を搭載する車両の運転台には運転に必要な ATC の情報が表示される。

先述した、「ATC 常用」、「ATC 非常」、「パターン低減」などもそれに該当する。

さらに、ATC を使っていることを示す「ATC」、「ATC 電源」の表示、ATC を切って運転した際に点灯する「ATC 確認」の表示(いずれも橙色の表示)や、「ATC 切放」、「ATC 故障」(いずれも色は不明だが、赤色だと思われる)などの表示もある。

〈ATC 関連の表示の出る運転台の実際の表示〉



←運転台の ATC に関する情報が表示される場所。

写真は京王競馬場線を走行する 7000 系のもので、ワンマン対応車であるため、その表示も一緒に表示されている。

4. 京王 ATC の機能

京王 ATC には先述した、誤通過防止や過走防護などパターンを発生させる機能の他にも機能がある。

(1) 臨速制御機能

列車の運行を支える運輸指令所と呼ばれる施設が存在する。この施設に設置された「臨速制御装置」という装置から、線路を走る列車に対して工事などによる臨時の速度制限や停止信号、イベント開催などに伴う臨時停車¹⁵などのパターンを発生させるよう制御をすることができる。

さらに、運輸指令所に設置されている気象情報装置によって、地震や風速などの情報を ATC によって受信し、一部の区間において速度規制や停止をかけるといった制御も行うことができる。

これを「臨速制御機能」という。

(2) 非常停止機能

駅のホーム上にある列車非常停止ボタンの押下、踏切内の異常など緊急停止に関する情報は、地上で ATC に関する情報を処理する「ATC 地上装置」という装置に取り込まれる。

それら緊急停止に関する情報は、車両側の ATC 信号を検知する「車上装置」と呼ばれる装置に、レールを介して ATC 信号として伝達される。これにより、運転士の操作によらず、列車の非常停止を自動で行うことができるようになっている。

また、緊急停止に関する情報の発信元をすぐに特定できるよう、運輸指令所に表示する機能も有している。

これを「非常停止機能」という。

(3) 踏切制御

列車の位置を ATC で検知、踏切の動作のタイミングを制御できるようになっている。このタイミングは種別によって異なっているため、ATC で踏切を通過する列車の種別も検知している。このプログラムされた踏切動作のタイミングを調整することで、ラッシュ時間帯における、踏切が開かない状態、いわゆる「開かずの踏切」による影響を軽減することができる。

5. 折り返し時、入替時の京王 ATC の取り扱いについて

(1) 折り返し時

折り返しの際は、列車の進行方向がこれまでとは反対の向きになるので、車掌が乗務員室内にある、スイッチを操作する。このスイッチをここでは「方向切り替えスイッチ」と呼ぶこととする。

¹⁵ 味の素スタジアムでのサッカー試合開催による特急の飛田給駅臨時停車、東京競馬場での競馬開催による優等列車の東府中駅臨時停車など

方向切り替えスイッチを車掌が操作すると、車掌側の運転台の非常停止信号灯、運転台の「ATC 非常」、「ATC 常用」、「ATC」の表示がそれぞれ同時に点灯し、現示ベルが鳴る。

その後、現示ベルが 2 回鳴る間に、非常停止信号灯と「ATC 非常」の表示は消灯、「ATC 電源」の表示と停止制御信号灯と 0km/h の速度指示灯が点灯する。



←方向切り替えスイッチ操作後の運転台。

普段、あまり点灯しない 0km/h の速度指示灯が点灯する数少ない機会。

この時、ブレーキは非常ブレーキにすることになっていて、「非常ブレーキ」の表示も点灯している。

(2) 入替時

入替とは、回送列車を引き上げ線や車庫に移動させることである。

この入替の時のみ、速度計下の 3 つの信号灯(左から停止制御信号灯、非常停止信号灯、進行信号灯)がすべて消灯し、25km/h の速度指示灯が点灯する。

6. 過走時(オーバーランをしたとき)の挙動

列車の停止位置付近に「絶対停止地上子」と呼ばれるものが全駅に設置されている。列



車が停止位置を通り過ぎたときに、非常停止信号灯が点灯、列車が非常停止するようになっている。

停止位置修正の退行運転では、25km/h の速度指示灯が点灯する。

これにより、ATC を切っていない場合を除き、誤通過をすべて防止することができるようになっている。

↑実際の絶対停止地上子。

7. 京王 ATC の軌道回路境界

軌道回路というのは、駅と駅の間の区間をさらに細かく切ったもので、一つの軌道回路につき、一列車のみが在線できる。

京王 ATC ではこの軌道回路がとても短く設定されていて、駅と駅の間に在線可能な列車数が多くなっており、過密な運転が可能となっている。

この軌道回路の境界には「境界標」という標識がある。

境界標には数字が書かれており、駅と駅の間で通し番号¹⁶が振られている。

¹⁶ この数字は次駅に近いものから順に若い番号が振られていっている。

列車が前を走る列車に追いついてしまった時、この軌道回路をもとに停止制御が行われるようになっていて、0km/hまでの減速パターンが発生し、先行列車の在線している軌道回路の一つ手前の軌道回路に侵入すると停止制御信号灯が点灯するようになっている。

〈実際の軌道回路境界標〉

(1)



(2)



↑

実際の軌道回路境界標。(1)は、折り返しのできる駅で見かけることの多いもので、数字の標識の下に「出進終端」の文字が赤色で書かれている。

また、(2)のように線路の横にある道路と線路を隔てる壁にある場合もある。

8. 列車選別装置

列車選別装置とは、優等種別が停車する駅、待ち合わせができる駅にはたいてい設置されている装置で、列車が発車する時刻になると、その列車の種別を表示する装置である。



表示が出るタイミングは、発車合図が鳴った時で、列車が発車して、列車の先頭部が装置の横を通り過ぎ、少しすると消灯するようになっている。

表示内容は ATC 表示装置の上段と同じであるが、色はすべて橙色となっている。

←桜上水駅 4 番線ホームの列車選別装置。

9.まとめ

京王電鉄では、2006年に当時のダイヤで運行可能かつ当時の信号システムの問題点を解決するために、この京王 ATC 開発が始まった。

京王電鉄のダイヤは非常に過密であったことから、列車に直接 ATC の演算装置を取り付ける、「車上主体型」の ATC が最適と判断され、このような挙動をするものとなった。

列車の過走、誤通過を防止し、安全面を強化する一方で、過密運転を実現できるような信号保安システムとして、京王 ATC が非常に優れていることが分かった。

10. あとがき

2020年3月、新型コロナウイルスの影響で、私たちはしばらくの間、家で過ごすことになりました。そんな時、京王ATCに出会い、それまではあまり興味のなかった京王電鉄に興味を持ち始めました。

この停車場の最後にある座談会で私が述べているように、私にとって2020年はとても大きな年でした。2020年の9月末に、初めて乗った「準特急」は忘れられません。

京王ATCについて、このような信号システムを構築した京王電鉄は本当にすごいなと調べていくうちに思いました。

この記事を読んで、ATCや京王に少しでも興味を持つていただければと思います。

高校二年ということもあり、おそらくこれが最初で最後の停車場の執筆となります。

長くなってしまいましたが、最後に。ここまで調査に協力してくれた同級生、調査のお金を出してくれた両親、その他調査に協力してくださった方々、最後まで記事を読んで下さった皆様、そしてここまで私に付き合ってくれた靄戸君に、感謝の言葉を述べて筆を置きたいと思います。

本当に、本当に、ありがとうございました。

令和5年 8月 高校二年 池田 光希

中学二年生の頃から続けてきた研究が、ここで一段落したと思うと感慨深いです。

調査で何度も乗りに行っていたので、いつの間にか、京王線が第二の地元路線のようになっていました。

ATCは私の地元の路線でも使われているのですが、やはり、京王電鉄のものはとても特殊なものだと思います。

まだまだいろいろ書きたいことはありますが、この辺にしておこうと思います。

最後になりますが、この記事を読んで下さった皆様、本当にありがとうございました。

令和5年 8月 高校二年 靄戸 悠介

11. 参考文献

- ・運転協会誌 2014年2月 業務特集号

「列車運転取扱いと信号保安システム(26)～京王電鉄におけるATCシステム～」

- ・京王電鉄 - Wikipedia

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%BA%AC%E7%8E%8B%E9%9B%BB%E9%89%84>

- ・自動列車制御装置 - Wikipedia

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%87%AA%E5%8B%95%E5%88%97%E8%BB%8A%E5%88%B6%E5%BE%A1%E8%A3%85%E7%BD%AE>

- ・「Online Meter Gauge Drawer」BVE Workshop

<https://bviews.jpn.org/materials/online-meter-gauge-drawer/>

※画像はすべて自前です。



KEIO RAILWAYS ATC



都営新宿線について



はじめに

皆さんこんにちは。停車場初執筆の高校2年、林です。最初で最後の停車場執筆で何を書こうか悩みに悩んだ結果、私の地元路線で5年間お世話になっている都営新宿線について特集することにしました。初執筆で読みにくい文章かと思いますが、最後まで温かい目でお読みいただけたと幸いです。

※この記事は2023年8月現在の情報を基に作成しています。

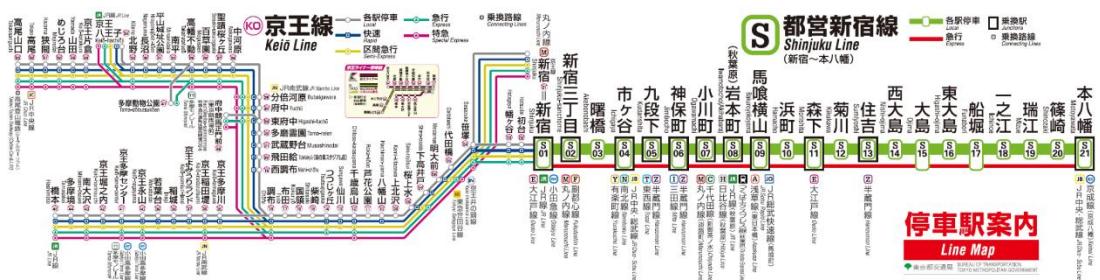
※「上り」は新宿方面、「下り」は本八幡方面を表します。

※時間の都合上、過去の車両紹介ができませんでした。詳しく知りたい方は Wikipedia 等を参照してください。

路線紹介

都営新宿線は、東京都交通局が運営する東京都新宿区の新宿駅から千葉県市川市の本八幡駅を結ぶ地下鉄路線である。東京都交通局の路線では唯一東京都外まで伸びている路線となっている。駅は合計21駅あり、船堀駅～東大島駅間は地上区間。ラインカラーは「リーフ」（黄緑色）で、路線記号は「S」。また新宿駅から京王新線・京王線・京王相模原線・京王高尾線へと相互直通運転を行っている。車両基地は東京都江東区の大島車両検修場に所在し、地下に位置する。本八幡駅は千葉県市川市、篠崎駅～東大島駅は東京都江戸川区、東大島駅～住吉駅、及び森下駅は江東区、菊川駅は墨田区、浜町駅～馬喰横山駅は中央区、岩本町駅～市ヶ谷駅は千代田区、曙橋駅～新宿駅は新宿区に属している。

※東大島駅は、旧中川を境に江戸川区と江東区を跨って位置している。所在地は江東区である。



↑路線図(東京都交通局HPより拝借)

都営新宿線を走る車両紹介

ここでは、2023年現在営業運転中の新宿線車両及び京王線車両を紹介する。

1.都営 10-300形2次車

2010年に営業運転を開始した10-300形2次車は、元々は10-300形1次車の一部であったが、乗客数の増加による10両編成化に伴い、1次車8両編成12本のうち、4本に中間車2両(5号車と7号車)が組み込まれる形で誕生した。正式には「2次車」は組み込まれた中間車2両のことと指すので、



↑ 笹塚駅に入線する10-300形2次車

「10-300形1次車×2次車」という言い方が正

(写真は10-470編成)

しいが、わかりやすくするために、ここでは「10-300形2次車」と言わせてもらう。

車体はステンレス製、制御方式¹はVVVF制御を採用した。また、TIMS(列車情報管理系统)を搭載し、車両の軽量化を図った。前面、側面の行先表示器、及び車内案内表示器は3色LED式を採用した。これらの設備はJR東日本のE231系をベースに設計されている。

車体の帯の配色は側窓の下側にラインカラー(黄緑色)の太帯、紺色の細帯の順で配置されている(顔は紺色、ラインカラーの順)。顔もE231系にそっくりだが、前照灯の位置が上部の中央、行先表示器が前照灯の右隣に位置している点が異なる。また、列車番号表示器(左上)の下は10両編成を示すステッカー、ラインカラーの太帯上の左側には東京都交通局のロゴマークが貼られている。

内装に関しては、1号車、2号車、9号車、10号車に車椅子スペースを確保、座席は7人掛けで、2人、3人、2人に分ける所に手すりを設置し優先席付近のつり革の高さを低くするなどバリアフリーに配慮した構造になっている。座席は一般席をグリーン系、優先席をブルー系にし「シンプルでモダンなデザイン」を演出している。

¹ 電車のモーターに送られる電気の量を調節することで、速度を制御すること。



↑2次車(左上)と、ベースになった東京メトロ東西線直通用のE231系800番台(右上)



←2次車の車内(左下)

と3色LED式車内案内表示器(右下)

2.10-300形3次車

2010年に東京都交通局が発表した「ステップアップ2010」の中の「質の高いサービスの提供」の実現に向けて、輸送力を増強し混雑緩和を行う方針が示された。こうして2013年、老朽化した10-000形8両編成3本が10-300形3次車10両編成3本に置き換わる形で誕生した。車両は2次車と大きく異なっている。

まず、ベースとなる車両はE231系からE233系2000番台に変更された。特に顔は、形状の他、前照灯、行先表示器の位置等がほぼ一緒であり、まるで色違いの兄弟のようである。なお、この2つの車両は運が良ければ京王相模原線の京王永山駅～京王多摩センター駅間で、小田急多摩線と並走するシ



↑笹塚駅に停車中の10-300形3次車

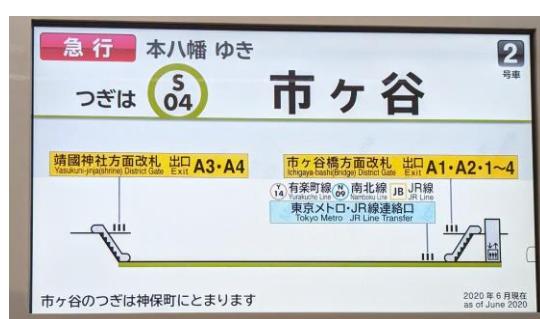
(写真は10-510編成)

ーンを見ることがある。車体の帯は、ラインカラーの太帯を側窓上部に、紺色の細帯を側窓下部に配置されている。また、ドアと側窓の間に斜めにカットされたラインカラーベースを5本配置し、スピード感を演出している。10両編成を示すステッカーは行先表示器の左側に貼られている。行先表示器はフルカラーLED式が採用され、側面の行先表示器には、種別、行先だけでなく、次駅表示機能も備えている。

内装はユニバーサルデザインとバリアフリー化の向上を図った構造となっている。内張りを白色の化粧板ベースとした他、座席端袖仕切りには木目調、背もたれは紅葉や木々をイメージする黄色系、一般席の座面は2次車よりも明るいグリーン系が配色されている。これらは室内の明るさを強調し、「ナチュラルで心休まる空間」を演出している。また、座席間の手すりを通路側にカーブさせることによって、立っている乗客が手すりにつかまりやすいように設計されている。ドアにも様々な工夫が施されており、ドア上部にはドア開閉の注意を促すための赤く点滅するドア開閉表示灯の設置、ドア元の床には黄色系が配色されている。車内案内表示器はLCD(液晶モニター)を採用し、各ドア上に2台ずつ搭載されている。



3次車(左上)と、ベースになったJR常磐線各駅停車のE233系2000番台(右上)



3次車の車内(左下)とLCD式車内案内表示器(右下)

3.10-300形4次車

10-300形4次車は10-000形、10-300R形の置き換えとして2015年～2017年度にかけて10両編成9本が導入された。見た目は3次車とほぼ変わらないが、いくつか変更点がある。

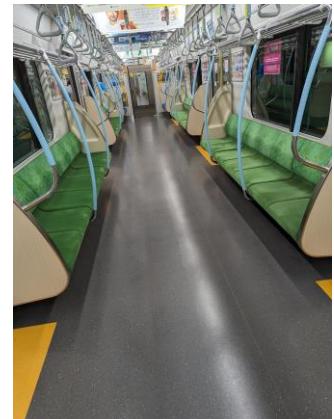
まず、車体の側面には紺色の細帯の下に新たにラインカラーの細帯が追加されている。また、10両編成を示すステッカーの位置が若干下がり、顔の東京都交通局のロゴマークの色が白色から緑色に変更された。



↑ 笹塚駅に停車中の10-300形4次車
(写真は10-540編成)

4.10-300形5次車

10-300形5次車も10-000形、10-300R形の置き換えとして2016年～2017年度にかけて10両編成4本が導入された。4次車からの変更点として、座席間の手すりを水色に、背もたれを黄色系から緑色系に変更されている。



5次車の車内→

5.10-300形6次車

10-300形6次車は、10-300形1次車の置き換えとして2021年～2022年度にかけて10両編成8本が導入された。これにより都営車の全10両編成化が完了した。5次車からの変更点として、ドアエンジンの変更、車椅子スペースの全号車確保などがある。

6.京王9000系

京王9000系は、新宿線の乗り入れ先である京王電鉄が所有する車両である。車両は8両編成8本と10両編成20本が存在するが、新宿線に乗り入れるのは、10両編成20本のみである。車両は9731～9735編成と、

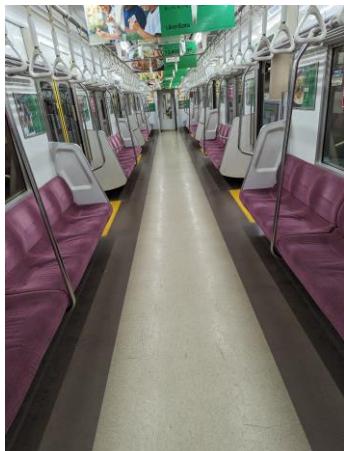


京王稻田堤駅に入線する9000系↑

9736～9749 編成及び 9730 編成で仕様が異なり、前者より後者の方が側面の行先表示器がやや大型化されている。また、前者は LED 式車内案内表示器だが、後者には LCD 式車内案内表示器が搭載されている。なお、9731 編成はサンリオピューロランドのキャラクターがラッピングされた特別仕様車となっている。



9733 編成の行先表示器(左上)と 9740 編成の行先表示器(右上)



9000 系の車内(左下)と特別仕様車の 9731 編成(右下)

6.京王 5000 系(2 代目)

京王 5000 系(2 代目)は、2017 年に営業運転を開始した最新型車両である。主に座席指定列車「京王ライナー」の運用に就くことが多いが、稀に新宿線にも乗り入れる。

クロスシートとロングシートの転換機能を持っており、新宿線内はロングシートで運行されている。京王ライナーの車両だけあって座席も新幹線並みに豪華であり、5737 編成にはリクライニング機能が付けられている。



↑ 京王稻田堤駅に入線する 5000 系
(写真は 5731 編成)
(写真提供 池田君)

←5000 系の車内

種別紹介

1. 各駅停車

「各駅停車」は、本八幡駅～新宿駅間の全駅に停車する。運行区間は次の区間で運行されている。

- A. 本八幡 ⇄ 新宿
- B. 本八幡 ⇄ 笹塚
- C. 本八幡 ⇄ 京王多摩センター
- D. 本八幡 ⇄ 橋本
- E. 本八幡 ⇄ 大島
- F. 本八幡 ⇄ 若葉台
- G. 本八幡 ← 高尾
- H. 本八幡 ← 高尾山口
- I. 本八幡 ← 京王八王子
- J. 瑞江 ← 笹塚
- K. 大島 ⇄ 新宿
- L. 大島 ⇄ 笹塚
- M. 大島 ⇄ 橋本
- N. 岩本町 → 新宿
- O. 岩本町 ← 笹塚

日中は毎時 11 本運行されており、このうち 2 本が A、3 本が B、C、D で、1 時間サイクルのパターンダイヤとなっている。その他の区間は朝、夕方をメインに設定されている。また、C、D、M は、新宿から京王線内は快速、または区間急行に種別変更して運行されている(朝、夕方には急行に種別変更するダイヤも存在する)。

種別カラーはラインカラーの黄緑色である。都営車の 10-300 形は種別表示器に黄緑色が表示されているが、京王車の 9000 系、5000 系は京王線の各駅停車の種別表示の色である白色が表示されている。



10-300 形 3 次車以降(左上)と 5000 系(右上)の「各停」表示

2. 急行

「急行」は、都心部への利便性の向上のために、1997 年より運行を開始した。本八幡駅～新宿駅を 29 分で結ぶ。停車駅は、本八幡、船堀、大島、森下、馬喰横山、神保町、市ヶ谷、新宿である。このうち、森下は都営大江戸線、馬喰横山は都営浅草線、神保町は都営三田線の接続駅であり、都営地下鉄の接続駅に停車する傾向がみられる。その理由として、都営地下鉄の売り上げを確保する狙いがあると思われる。また、連続停車を避けており、秋葉原駅と乗換可能な岩本町駅、武道館の最寄り駅であり、新宿線の乗降者数第 4 位の九段下駅、東京メトロ副都心線の優等種別が全て停車する新宿三丁目駅な

どの主要駅も通過する。また、江戸川区花火大会の開催日には篠崎駅に臨時停車する。

2022年3月のダイヤ改正以前は日中は20分間隔で運行されていたが、現在は日中の急行運転が廃止され、平日は上りは7時台と9時台に大島発笹塚行きが1本ずつ、本八幡発に関しては9時台の橋本行き1本のみである。下りも17時台に笹塚発本八幡行き1本のみの運行となっている。休日は上りはすべて本八幡発で、7時台に京王多摩センター行き、8時台、9時台に橋本行き10時台に笹塚行きが1本ずつ設定されており、下りは15時台に京王多摩センター発本八幡行きが1本、16時台に橋本発本八幡行きと大島行きが1本ずつ、18時台に笹塚発大島行きが1本。このうち、休日の15時台と16時台の大島行きの電車は京王線内は区間急行、それ以外の電車は京王線内は急行で運行されている。また、本八幡発着の急行は瑞江駅、岩本町駅で各駅停車を追い抜き、上りは船堀駅と神保町駅、下りは馬喰横山駅で追い抜いた各駅停車に乗り換えることができる。ただし、休日の7時台の急行は瑞江駅、岩本町駅で追い抜きは行わず、大島駅で各駅停車に接続する。大島発着の急行は、岩本町駅で各駅停車を追い抜く他、大島駅以東の利便性を考慮して、大島駅で本八幡発着の各駅停車に接続する。

種別カラーは赤色である。各駅停車の場合と同様に10-300形は赤色が表示されているが、9000系、5000系は京王線の急行の種別表示の色である緑色が表示されている。

急行大減便の理由としては、急行通過駅の利用客の利便性を確保し、通勤時間帯に増便することで、通勤者の都心への速達性を向上することなどが挙げられる。



10-300形2次車(左上)と9000系(右上)の「急行」表示



篠崎駅に臨時停車する急行のLCD(左下)

と



都営新宿線の歴史と今後

①都営新宿線の開業 ～幻の千葉ニュータウン直通計画～

ここまで読んできて「都営なのにどうして都外まで路線が伸びているのか」と疑問に思った方が多いのではないか。そこには複雑な経緯がある。

都営新宿線の建設が計画されたのは1968年。東京都の地下鉄開設計画は戦前に5路線(1号線～5号線)が計画されていたが、都内の人口大増加により輸送力不足が明らかとなっていたため、1968年、新たに5路線(6号線～10号線)が計画された。新宿線はこのうちの10号線にあたる。当時は、建設区間を新宿駅～住吉駅間としていたが、翌年(1969年)には住吉駅～東大島駅間の建設が決定した。また、同時期に建設中だった多摩ニュータウンのアクセス路線とすべく、京王電鉄との相互直通運転も決定した。

こうした中、幻となった鉄道路線がある。印旛松虫駅(現 印旛日本医大駅)から千葉ニュータウン地域、新鎌ヶ谷駅を経由して本八幡駅を結ぶ「千葉県営鉄道北千葉線(以下北千葉線)」である。千葉ニュータウンのアクセス路線とすべく、新宿線は北千葉線の開業に合わせて、建設区間を東大島駅～本八幡駅間に延伸し、北千葉線と相互直通運転を行う方針が決定されていた。当初の計画では、1974年に新宿～東大島間を開通させ、1978年に東大島駅～本八幡駅間と北千葉線を同時に開業させる予定だった。

しかし1973年、世界全体を混乱に陥れたオイルショックが運命を大きく狂わせることになる。物価高騰により建設費が膨張し、作業が急速に停滞したため、新宿駅～東大島駅間の一斉開業が中止された。1978年に岩本町駅～東大島駅間、1980年に新宿駅～岩本町駅間でようやく開業した(京王電鉄との相互直通運転も開始)。北千葉線も、建設費が730億円から3倍の2031億円にまで膨れ上がるほどオイルショックの影響を受け、また、千葉ニュータウン地域の開発も縮小されてしまった。このため、需要と採算性の確保が問題視され、開通の雲行きが怪しくなってしまった。

一方、江戸川区民の都心への利便性の確保、新宿線と並行するJR総武線、営団地下鉄(現東京メトロ)東西線の混雑緩和の解決のため、東京都は東大島～本八幡間の建設に着手した。こうして、1983年に東大島駅～船堀駅間、1986年に船堀駅～篠崎駅間、1989年に篠崎駅～本八幡駅間で営業運転を開始し、全線が開通した。

結局北千葉線は、その後のバブル崩壊、県内の財政悪化もあり開通の見通しが立たなくなってしまった。そして2013年に正式に計画の断念が発表された。こうして、本八幡駅のみが

千葉県に位置する珍しい状態になったのである。

こうして幻となった北千葉線だが、新宿線内に面影が残されている。急行通過線がある瑞江駅、岩本町駅は、元々は北千葉線直通の急行が走行するのを見越して作られたと言われている。



↑北千葉線の建設予定区間。新鎌ヶ谷駅～印旛松虫駅間は現在北総線が走行している。

②都営新宿線の魅力と現状

新宿線の魅力は何といってもアクセスの良さだろう。新宿線は、東京メトロ銀座線を除くすべての地下鉄と接続駅を持っている。新宿駅だけでなく、渋谷駅、池袋駅、東京駅といったビッグターミナル駅へもアクセスが良い。また、近い将来、豊洲駅と住吉駅を結ぶ豊住線が開業するため、さらなる利便性の向上が期待される。

新宿線の利用者数は年々増加しており、2022年、10-300形1次車が引退し、全車両が10両編成となった。これにより、輸送力がUPし、混雑緩和も期待される。また、ホームドアの設置、バリアフリー化も全駅で行われており、安全で快適な路線となっている。皆さんもぜひ、都営新宿線の沿線に住んでみてはいかがだろうか。

参考文献

<https://ja.wikipedia.org/wiki/> Wikipedia 各項

<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/> 東京都交通局 ホームページ

https://www.j-trec.co.jp/company/070/02/jtr02_88-93.pdf

<https://trafficnews.jp/post/96772/2>

<https://response.jp/article/2013/09/17/206538.html>

<https://youtube.com/watch?v=sisrrCYQo98&feature=share9>

https://youtube.com/watch?v=yYB_UDr0DP8&feature=share9

協力してくれた方々 新井君 池田君 両親

終わりに

最後まで読んでくださいまして、ありがとうございました。鉄研生活の最後にこうして停車場に執筆できたことを大変うれしく思います。

この記事を書いて、今まで都営新宿線の歴史や車両について詳しく知らなかつたので、新しい発見が沢山ありました。また、文章を書くこと自体に慣れていなかつたので、簡潔な文章を書くのに大変苦労しました。この記事を通じて、都営新宿線について少しでも興味を持ってくれたらうれしいです。



臨海地区の貨物路線と廃線

高一 金子 竜也

1 はじめに

こんにちは。高1の金子です。下手な文章ですが、読んでいただけたと幸いです。

自分は、東京都内の「地図にはあるが営業をしていない路線」に目を付け、貨物線について書くことにしました。

2 貨物線の位置について

今回取材した路線を表にまとめました。

所有	路線名	起点	終点	廃止・休止年月日
東京都港湾局	深川線	越中島貨物	豊洲ふ頭	1986/01/13
東京都港湾局	晴海線	豊洲の分岐部	晴海ふ頭	1989/02/10
JR 東日本	越中島支線	新小岩	越中島貨物	営業中

3 越中島支線

この路線は、総武快速線の新小岩駅から分離した後、亀戸から南下し、北砂を経由して塩浜にある越中島貨物駅に行く路線です。

この路線の特徴としては、電車を通るのに必要な架線が設置されていないことです。

なので、この路線を通る車両はすべて、電気を必要としないディーゼル機関車か気動車が用いられています。

この路線で運ばれているもの

越中島貨物駅には、レールを船から水揚げして、長物車というレールを載せるための貨車に乗せるための施設があり、

ここから JR 東日本の資材センターやほかの貨物駅へ運ばれます。

補足

上述の体制になった2000年以前は、アリオ北砂の近くに小名木川という貨物駅が設置されており、そこではコンテナや車両の搬出などが取り扱われており、

また越中島貨物駅も化学薬品などを取り扱っていましたが、

小名木川駅は隅田川駅という南千住駅の近くにある大きな貨物駅に機能を統合され廃止され、越中島貨物駅も専用線の廃止や化学品を取り扱っていた「東京化成品センター」が川崎に移転された結果、現在のレールのみの輸送となっているわけです。

この路線で扱っているもの

当路線に設定されている列車の数はざっくり分けると、朝、昼、夕方の計三往復だけしかありません。

また、すべて臨時列車扱いで祝日は運行しておらず、平日でも運休になっていたりするので、見る場合は注意が必要です。

使われている車両

	キヤ E195 形 長尺車 1 1両編成	新幹線や本線などで用いられるロングレールを輸送するための車両です。 仕様は JR 東海のキヤ 97 形に準じています。
	キヤ E195 形 短尺車 2両編成	ロングレール以外の短いレールを輸送するための車両です。 連結されて運用されることもあります。 これも仕様は JR 東海のキヤ 97 形に準じています。

	<p>JR 貨物 DD200 形 ディーゼル機関車</p>	<p>2023年3月から運用を開始したディーゼル機関車です。 DE10形に代わって JR 貨物の列車（昼の往復の列車）の牽引に割り当てられています。</p>
<p>Wikipedia の File:DD200-5.jpg から引用</p>		

使われていた車両

	<p>DE10 形 ディーゼル機関車</p>	<p>2023年3月まで使用されていたディーゼル機関車 キヤ E195形導入後も JR 貨物の列車の牽引に使われていたが、 DD200 形導入で当路線から退きました。</p>
<p>Wikipedia から引用</p>		
	<p>京葉臨海鉄道の ディーゼル機関車 (KD501、KD60)</p>	<p>京葉臨海鉄道は当線の入換を行っていますが、小名木川駅廃止まで京葉臨海鉄道自前の機関車で一部の列車の牽引や、駅の入換を行っていました。 小名木川駅廃止で越中島貨物から撤退しています。</p>
<p>Wikipedia から引用</p>		
	<p>DD51 形 ディーゼル機関車</p>	<p>SL の撤退後、越中島貨物線で使用されていたディーゼル機関車です 当形式より小型の DE10 形を使用したほうが合理的と判断したのか、小名木川駅廃止後、当線からは撤退しています。</p>
<p>日本語版ウィキペディアの DD51612 さん, CC 表示 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=17199406 による</p>		
	<p>D51 蒸気機関車</p>	<p>1970 年まで使われていた蒸気機関車です 都内では最後まで使われた蒸気機関車でしたが DD51 形ディーゼル機関車の導入で引退しました</p>

4 東京都港湾局専用線

この路線は、1989年までに廃線になった東京都港湾局の貨物線です。

東京都港湾局が営業していた路線は、

路線名	起点	終点
芝浦線	汐留貨物駅	芝浦駅
深川線	越中島貨物駅	豊洲石炭埠頭
晴海線	深川線の途中	晴海埠頭

の3つがありました。(芝浦線は今回取材できませんでした)

東京港の貨物を輸送するという目的で1950年代に開通、1965年頃最盛期を迎えたが、その後モータリゼーションの進行や、荷主だった大工場の数々が公害問題で郊外に移転したことなどが原因で輸送量が減少し、1989年に廃止されました。

なお、臨海鉄道という、港からの貨物を運ぶために国鉄からの出資で開通した鉄道もありますが、

この路線が臨海鉄道と呼ばれるのは、路線の開通と運営をしたのが東京都港湾局で、国鉄ではないからです。

現在、廃線跡は、工場や倉庫群と一緒に再開発されている関係上、廃線跡を確認できる数が少なくなっています。

4-1 深川線

越中島貨物駅から枝川を経由し、豊洲石炭埠頭（今の豊洲市場辺り）までを走っていた路線です。

一足早く1986年に廃止されました。その後、豊洲有明線（ゆりかもめの高架が走っている道路）の一部に転用された上で大幅な区画整理の上で開発が行われたので、廃線跡が残っているのは晴海線との分岐から越中島貨物までの区間のみとなっています。



現役当時の写真

左写真：東京都港湾振興協会・東京みなと館提供

運んでいたもの

豊洲埠頭でたくさん扱っていたものが石炭だった都合上、深川線も石炭を大量に運んでいました。

石炭輸送といえば、数年前に廃止された扇島から秩父鉄道の熊谷駅までを結ぶ石炭輸送列車がありますが、扇島のほかに豊洲からも運ばれていました。

また、こことは別に物引揚線というところで荷物も扱っていました。

しかし、エネルギー革命で主要資源が石炭からガスや石油に転換されたことで、石炭の需要が減ったことが原因で輸送量が縮小、1986年に廃止されました。

廃線跡の紹介

写真	場所	補足
	越中島貨物駅の終端部 環状三号線に面した部分	両脇の台は元々は引き込み線として機能していました。道路を挟んで廃線跡と思われる空き地があるがそちらは線路の撤去がされています。
	環状三号線の鷺橋近くのアパートの茂み	短い線路と機器箱が設置されています。ここはバラストという線路の下にある砂利も残っており、現役当時の状態を残しています。
	豊洲北小学校とマンションの間の末端	豊洲鉄橋の橋脚跡です。廃止後に橋脚を残して撤去されました。

Maps Data:Google Maps
Image: 豊洲太郎

4－2 晴海線

豊洲のビバホーム近くから深川線から分岐して、晴海埠頭までを走っていた路線です。運搬量の減少から、1989年に廃止されました。

運んでいたもの

晴海埠頭から貨物を引き上げたり、工場に資材を運んだり、埠頭の上屋地区という物品を一時保管する倉庫に物品を搬入するなどしていました。



臨港鉄道晴海線



現役当時の写真

写真：東京都港湾振興協会・東京みなど館提供

廃線跡の紹介

写真	場所	補足
	春海橋	東京都港湾局専用線最大の廃線跡です。 結構さびていますが、最近になって遊歩道として整備する計画が浮上、現在は耐震化や、レールの撤去、塗装などの整備が進んでいます。
	晴海 BRT ターミナル (移転前)	元々は機関車や貨車を収容する基地のようなところでした。 更地にされた後に東京 BRT の仮終点とされました 二次プレ運行開始時に移転されました。

5まとめ

ここまで読んでくださりありがとうございます。

自分としては、皆さんにこのような廃線や、貨物線があることを知ってほしいとおもっています。

また、ここで取り上げた路線以外にも、東京都内だけでも相当な数の貨物線や廃線があるので、調べていってみるのもいいかと思います。

詳細解説 東武 30000 系①



高1 磯部航志

第0章 導入から現在までの経緯

東武 30000 系は、営団半蔵門線直通用として 1996 年に登場した。2003 年までに 6両・4両編成共に 15 編成 150 両が製造された。本来の用途である半蔵門線直通用の他に、残っていた旧型車を置き換える為にも製造された為、直通開始まで地上運用(地下鉄直通をしない、浅草などに乗り入れる運用)で運用できるように 10 両固定でなく 6 両と 4 両の分割編成となっている。

10030 系に準じたステンレス車体としながらも、東武初のワンハンドルマスコンや車両情報制御装置、HID 前照灯、IGBT 素子を使用したVVVF インバーターなどが採用され、側窓も従来の個別のユニット式をやめ 2 連ユニット式になっている。種別・行先表示機は 3 色 LED 式となり、側面のものは大型で 30000 系の特徴の一つである。

営団半蔵門線と直通する 2003 年までは地上運用で活躍し、直通開始からは直通運用専門で運用された。その為 6 両・4 両単体での運用や地上車との併結運転はなくなった。

しかし、分割編成や弱冷房車の位置が仇となり、東急田園都市線内の混雑が悪化した為、新車である 50050 系の登場で順次地上運用に戻され、再び地上運用で活躍した。

2011年からは東上線ATC化に伴い、東武ATC対応の車両が必要となった為本線から東上線への転属が行われ、2014年12月をもって本線地上運用から撤退した。

東上線転属車は中間に連結されていた先頭車の運転台の撤去が行われ、形式がクハからサハに変更された。同時にモニタ装置の更新も行われ、それに合わせて運転台がグラスコックピット化されるなどの、様々な改造が行われた。半蔵門線直通用として残った31606F+31406F、31609F+31409Fの2編成も東上線へ転属し、2021年9月をもって全車が東上線所属となった。

第1章 編成の構成

			< >							>				
クハ31600	モハ32600	モハ33600	サハ34600	モハ35600	クハ36600									
○○ ○○	●● ●●	●● ●●	○○ ○○	●● ●●	○○ ○○									
			< >											
クハ31400	モハ32400	モハ33400	クハ34400											
○○ ○○	●● ●●	●● ●●	○○ ○○											
			< >							< >				
クハ31600	モハ32600	モハ33600	サハ34600	モハ35600	クハ36600	クハ31400	モハ32400	モハ33400	クハ34400					
○○ ○○	●● ●●	●● ●●	○○ ○○	●● ●●	○○ ○○	○○ ○○	○○ ○○	●● ●●	●● ●●	○○ ○○				
			< >							< >				
クハ31600	モハ32600	モハ33600	サハ34600	モハ35600	サハ36600	サハ31400	モハ32400	モハ33400	クハ34400					
○○ ○○	●● ●●	●● ●●	○○ ○○	●● ●●	○○ ○○	○○ ○○	○○ ○○	●● ●●	●● ●●	○○ ○○				

上の図から順に、

- ・ 6両編成（本線地上運用時）
- ・ 4両編成（本線地上運用時）
- ・ 10両編成（主に半蔵門線直通運用時の併結）
- ・ 10両編成（東上線）

30000系は東武では一般的な編成の構成をしている。ただし東上線所属の編成は中間に連結されていた先頭車の運転台の撤去が行われ、形式がクハからサハに変更されている。

また、本線の6両編成と4両編成は、10000系列との併結を行うことができる。

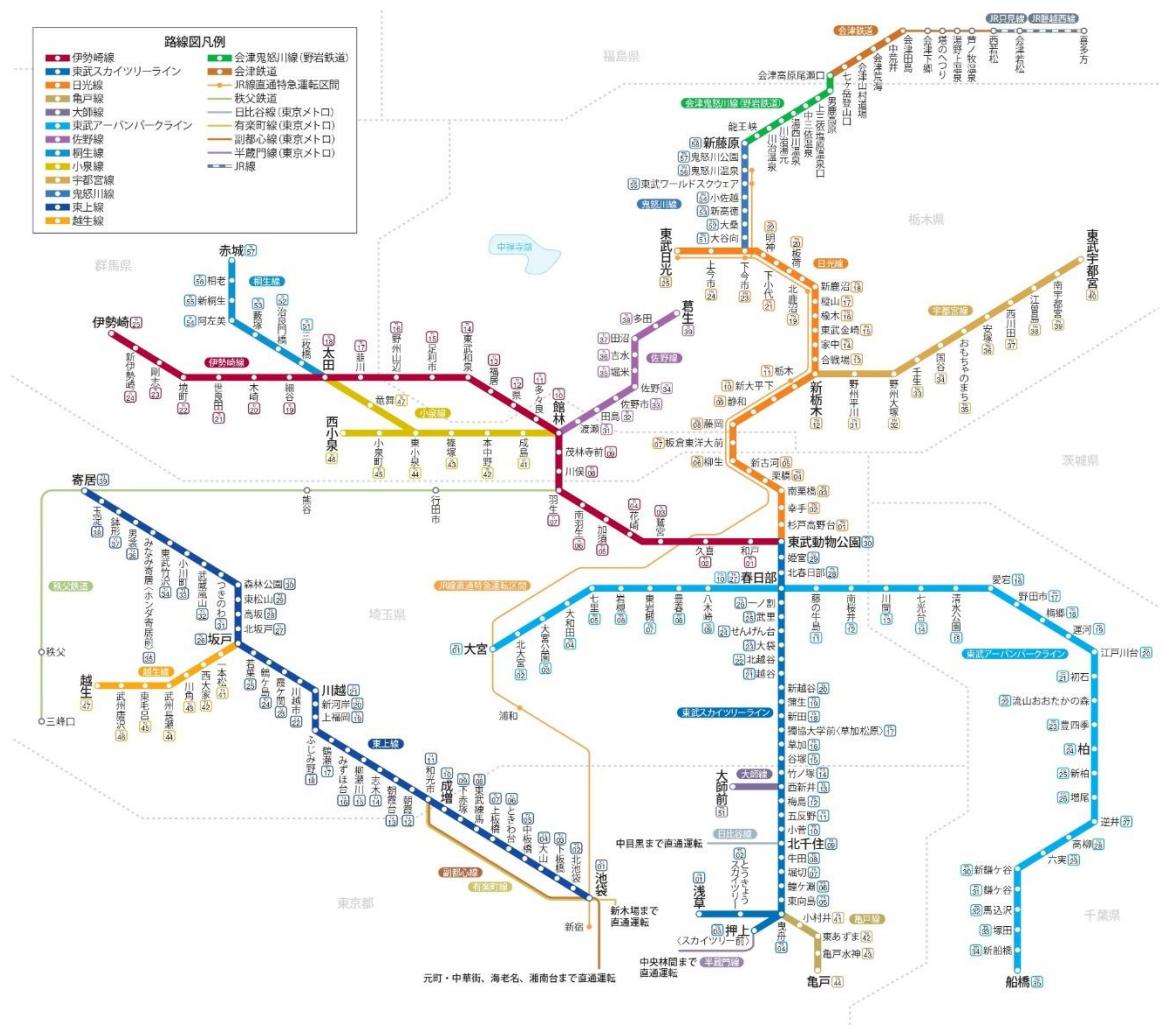
第2章 運用範囲

東武の路線は大きく 東武本線と東上線に分かれている。

東武本線(以下本線)とは伊勢崎線(東武スカイツリーライン)・日光線とその支線、野田線(東武アーバンパークライン)を総称したもの、東上線は東上本線と越生線を総称したものである。

本線と東上線では行先・種別の表示や駅のサイン類など違いは多い。

30000系の定期列車としての運用範囲は、本線の浅草・押上～東武動物公園、東武動物公園～伊勢崎、東武動物公園～新栃木、新栃木～東武宇都宮、直通先の地下鉄半蔵門線、東急田園都市線の押上～中央林間、東上線の池袋～小川町である。(なお現在は全車両が東上線に所属している為、定期運用範囲は東上線の池袋～小川町のみである。)



第3章 新製時のデータ

編成	製造年日	製造会社	次車区分
31601	96.10.28	アルナ工機	1次車
31602	97.10.27	アルナ工機	1次車
31603	98.11.24	アルナ工機	2次車
31604	99.01.22	東急車両製造	2次車
31605	99.10.25	アルナ工機	2次車
31606	99.10.25	東急車両製造	2次車
31607	01.02.05	アルナ工機	3次車
31608	00.11.06	東急車両製造	3次車
31609	01.11.19	アルナ工機	4次車
31610	02.03.04	アルナ工機	4次車
31611	02.10.09	東急車両製造	5次車
31612	02.10.24	東急車両製造	5次車
31613	02.11.28	東急車両製造	5次車
31614	02.12.17	東急車両製造	5次車
31615	03.04.14	東急車両製造	5次車
31401	96.11.18	東急車両製造	1次車
31402	96.12.09	アルナ工機	1次車
31403	97.11.17	アルナ工機	1次車
31404	98.12.21	アルナ工機	2次車
31405	99.01.18	アルナ工機	2次車
31406	99.03.08	富士重工業	2次車
31407	99.03.05	アルナ工機	3次車
31408	02.03.04	アルナ工機	4次車
31409	01.12.17	東急車両製造	4次車
31410	01.12.17	東急車両製造	4次車
31411	02.10.10	東急車両製造	5次車
31412	02.10.25	東急車両製造	5次車
31413	02.11.29	東急車両製造	5次車
31414	02.12.18	東急車両製造	5次車
31415	03.04.14	東急車両製造	5次車

第4章 形態解説～車体側面～

4-1 車体

車体のデザインは10030系のデザインを踏襲し、20m4扉の軽量ステンレス製、ビードプレス加工がされたダルフィニッシュ仕上げとなっている。

4-2 帯色

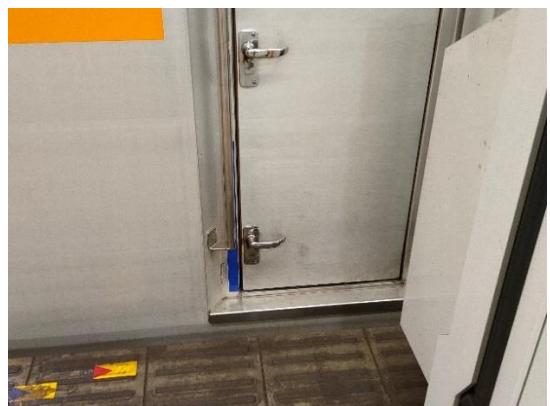
30000系は全車両が腰板部にロイヤルマルーンの帯を巻いている。また、東武鉄道では頻繁に車両のカラーを変更しているが、本形式は東武鉄道の形式として最後のロイヤルマルーン帯の車両である。

4-3 乗務員室扉

30000系の乗務員室扉について特筆すべき事項としては、自社線・乗り入れ各線のホームドア設置に伴う停止位置確認用の青いテープがあるが、本線所属の編成(ホームドア設置前に地上運用に転属した編成には張り付けられていない)と東上線所属の編成ではテープの貼り付け位置が異なっているという点が挙げられる。



▲東上線所属の編成



▲本線所属の編成(本線の50000系で代用)

4-4 側扉

扉の開口幅は1300mm、高さは1,850mmとしており、ドアのガラスには20070系と共に東武鉄道で初となる複層ガラスが採用されている。

また、東上線の川越工場にて検査を受けた編成は、ドアエンジンの速さが変更されており、本線の南栗橋工場で検査を受けた編成に比べ、ドアのスピードが速くなっている。なお川越工場は2020年に閉鎖された為、ドアエンジンが速い編成は今後貴重となるようだ。(2023年8月現在で爆弾ドアの編成は、31601F+31401F、31602F+31402F、31607F+31407F、31608F+31408F、31611F+31411F、31612F+31412F、31614F+31414

F、31615F+31415F の 16 編成となっている)

また、～31610F・31410F と 31611F・31411F～では化粧板が異なる(詳細は 5 章の 1 項にて説明する)のだが、一部編成にて、検査などの際に交換されたのか、前期車の化粧板のドアと後期車の化粧板のドアが混在している事例が存在する。

また車外のドア枠に関しては形態差が存在し、～31610F・31410F と 31611F・31411F～では、靴摺りがドア枠の上部にあるものと靴摺りがドア枠と一体化しているという差がある。



▲内側



▲外側



▲ ドア枠～31610F・31410F



▲ ドア枠 31611F・31411F～



▲2種類の化粧板が混在しているドア(31604Fのモハ35604にて)

4-5 側窓

30000系の開閉できる側窓は全車一段下降式の窓である。

ドア間に関しては、一部編成のドア間右側の窓(後述)に関しては開閉できない。ただし車端部の窓については、開閉できる車両とできない車両が存在するようである。(規則性が掴めていない為次回の調査に回したいと思う。)

また、～31606F・31406Fは側窓が両方開閉できるようになっていたが、31607F・31407F～からは側窓の片側が固定化され、片側のみ開閉できるようになっている。



▲～31606F・31406F



▲31607F・31407F～

4-6 モーター通風口

30000系のモーター通風口は、電動車の側面に2か所設置されている。

モーター通風口には2種類あり、31601F、31401F、31402Fの3編成のみ、9050系や20070系と同じ小型のものを採用している。その他の編成は大型のものを採用している。



▲31601F、31401F、31402Fのタイプ



▲その他の編成



▲(参考) 31601F、31401F、31402Fと同様の大きさの9050系のルーバー

4-7 女性専用車ステッカー

30000系が活躍する(していた)線区の多くでは、女性専用車が導入されており、対象の車両にピンク色のステッカーが張り付けられている。

① 本線再末期の貼付方法

クハ31600とクハ34400のドア間側窓の両側に貼付されていた。

② 東上線の貼付方法

基本的にクハ34400のドア間側窓の左側に貼付されているが、31409Fのクハ34409のみ、ドア間側窓の右側に貼付されている。



▲通常の編成



▲31409F のクハ 34409

第 5 章 形態解説 ~車内~

5-1 化粧板

5 次車から車内の化粧板のデザインが変更されている。4 次車までは U 字の文字が毛糸のように絡まった模様、5 次車以降は V 字の模様となっている。



▲左 31611F・31411F～ 右 31610F・31410F

5-2 座席

車端部は 3 人掛け、ドア間は 7 人掛けとなっている。

1 次車の 31601F、31602F、31401F、31402F については座席が非バケットシートとなっているが、同じく 1 次車の 31403F にてバケットシート試験を行い、その後の編成にバケットシートが本採用されている。



▲31601F、31602F、31401F、31402F



▲その他の編成

5-3 袖仕切り

新製時については何時車の 31606F、31406F までは青色で小型の袖仕切り、何時車の 31607F、31407F からは青色で大型の袖仕切りとなっている。

その後、31615F が地上運用に転用された際に、袖仕切りを白色の物に交換されている。ただし日光などによる劣化により、青色となっている袖仕切りは現在では緑色に見える編成が大半である。

その為、東上線転属後に、31612F+31412F を切りに、青色で大型の袖仕切りを使用している編成中心に白色で大型の袖仕切りへの交換が進行している。(この際 31615F も交換の対象に入り、白色で大型の袖仕切りから白色で大型の袖仕切りへの交換となっている)



5・4 車内案内表示器

30000系の車内案内表示器は、種別、行先、次駅などが分かれて表示される特殊な物である。(同様の物は同じ東武の20070系でも採用されていた。)



あとがき

今回の解説は判明しているかつ画像が存在している部分についてまとめたが、東武30000系にはまだまだ形態の差(車番プレートの書体、スカートの形状、行先表示機や車内案内表示機の内容、床下機器など)がある為、次回の部誌までには更なる形態を調査していきたいと思っている。

[使用させていただいた画像]

東武全線路線図 https://www.tobu.co.jp/railway/guide/route_map/



ダイヤから見る東京メトロ日比谷線

執筆担当：高校1年D組 下村悠太

0.はじめに

皆様初めまして。高校1年の下村と申します。

停車場初執筆ですので、まずは私が通学でも使う東京メトロ日比谷線をダイヤグラムという今までの停車場にはなかった(であろう)角度から見てみようと考え、この記事を執筆することにしました。

初の停車場執筆ですので、至らない部分も多々あると思いますがよろしくお願いします。また、私は普段鉄道写真らしいものをほとんど撮影しないので、下手な写真が多いかと思いますが、温かい目でご覧いただければ幸いです。

1.路線概要

起 点：北千住駅(東京都足立区)

終 点：中目黒駅(東京都目黒区)

路線距離：20.3km

駅 数：22駅(起終点含む)



東京メトロ日比谷線は、東京都足立区の北千住駅を起点に東京都目黒区の中目黒駅までを結ぶ地下鉄線である。開業時から全線複線で建設されている。起点は北千住駅だが何故かナンバリングは中目黒駅から順番に振られている。

同路線は北千住駅から東武伊勢崎線(浅草～東武動物公園)には東武スカイツリーラインという路線愛称があり、そちらで案内されることが多い)の竹ノ塚、北越谷、北春日部、東武動物公園方面へ、さらに一部列車は東武動物公園駅から東武日光線に入り、南栗橋駅まで相互直通運転を行っている。東武線内の種別は基本的に全て普通である。2020年6

月 6 日のダイヤ改正以降、基本的に北千住～南栗橋間で運行される普通は全て東京メトロ日比谷線との直通運転に使われる車両で運用されている(但し早朝に 2 本設定がある北春日部始発の普通館林行は除く)。また、後述する TH ライナーは東武動物公園駅から日光線には入らず、東武伊勢崎線の久喜駅まで運転されている(便宜上、これ以降は基本的にこれらの東武鉄道の路線をまとめて東武線と呼称する)。

また 2013 年までは中目黒駅から東急東横線に乗り入れ、菊名駅まで直通運転を行っていた。しかし当時の日比谷線と東横線の車両規格の違いや、そもそも利用者があまり多くなかったことなどもあり、2013 年 3 月 16 日の東急東横線渋谷駅地下化及び同駅を介した東急東横線と東京メトロ副都心線の直通運転の開始に伴う形で、その前日である 2013 年 3 月 15 日をもって、営業列車での東京メトロ日比谷線と東急東横線の直通運転は休止となつた。

この直通運転の名残で、今でも中目黒駅は東京メトロ日比谷線と東急東横線でホームを共用しており、日比谷線の中目黒行から東横線の下り列車へ、東横線上り列車から日比谷線北千住方面行へはそれぞれホームを移動せずに対面乗り換えができる。タイミングによっては 2023 年 3 月より東急東横線と直通運転を開始した相鉄線の車両と並ぶこともあるが、私としては未だに違和感しかない。

	← 中目黒で日比谷線 13000 系と並ぶ 東武 70000 系
	← 直通先の東武線を走る、 日比谷線 13000 系
	← 中目黒で相鉄 20000 系と並ぶ、 東京メトロ 13000 系と東武 70000 系

2.路線の設備について

各区間の開業年月日は以下の通りである。

1961年(昭和36年)3月28日 南千住～仲御徒町

1962年(昭和37年)5月31日 北千住～南千住/仲御徒町～人形町

1963年(昭和38年)2月28日 人形町～東銀座

1963年(昭和38年)3月25日 霞ヶ関～恵比寿

1963年(昭和38年)7月22日 恵比寿～中目黒

1963年(昭和38年)8月29日 東銀座～霞ヶ関

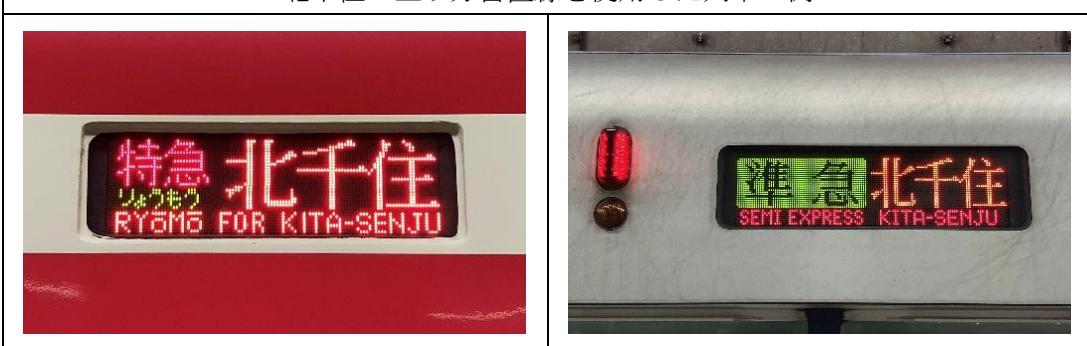
基本的に全駅対面式ホームの2面2線か島式ホームの1面2線で、各駅A線(中目黒方面)とB線(北千住方面)の線路はそれぞれ1線ずつである(北千住除く)。

折り返しに対応する設備がある駅は下の通りだ。

北千住駅

北千住駅は東武線の浅草方面や半蔵門線直通列車が発着する1階ホーム(1～4番線)と、日比谷線及び東武線南栗橋方面が使用する3階ホーム(5～7番線)に分かれている。3階ホームの構造は2面3線で、5番線は日比谷線のB線及び南栗橋方面へ向かう東武線の下り普通列車、6番線と7番線は日比谷線のA線及び南栗橋方面から来た東武線の上り普通が使用する。6番線は主に北千住始発の列車が、7番線は主に東武線からの列車が発着する(一部例外あり)。また北千住駅には東武線方面に留置線が2本あり、東武線に直通しない日比谷線の列車はここで折り返しを行う。1階ホームは2面4線になっており、上り方に3本と下り方に1本の留置線がある。普段は上り方の留置線は早朝と深夜以外ほとんど使われないが、ダイヤが乱れると半蔵門線や日比谷線に行くはずだった列車が北千住止まりとなり、上り方の留置線を使用して折り返すことがある。また北千住発着の臨時特急や試運転列車も上り方の留置線を使用する。先日の足利市花火大会での臨時列車である特急りょうもう92号北千住行もこの留置線を使用し折り返していた。

北千住の上り方留置線を使用した列車の例



臨時特急りょうもう 92 号北千住行	ドア故障の為北千住止まりになった準急
--------------------	--------------------

南千住駅

対面式ホームの 2 面 2 線で、北千住方に千住検車区と呼ばれる車庫がある。車庫に出入りするために北千住方に複数の分岐が存在する。入出庫線は A 線側に平面交差で分岐するため、車庫へ出入りする B 線の列車は一度 A 線を横断する必要がある。本数はあまり多くないが、定期列車で南千住行や南千住始発が設定されている。

仲御徒町駅/人形町駅

この 2 駅は仲御徒町駅が島式ホームで、人形町駅が対面式ホームであるという違いがあるが、配線が酷似しているためまとめて書く。どちらも北千住方に A 線ホームから B 線に進入できる渡り線が存在し、一部区間運転見合わせになると仲御徒町行や人形町行が運転されることがある。

八丁堀駅

北千住方に A 線と B 線に挟まる形で留置線が 1 本あるが、普段は夜間滞泊でしか使用されない。仲御徒町や人形町と同様に、一部区間運転見合わせになると八丁堀行が運転されることがある。

東銀座駅

北千住方に両渡り線がある。仲御徒町や人形町、八丁堀と同様に、一部区間運転見合わせになると東銀座行が運転されることがある。

霞ヶ関駅

中目黒方に留置線が 1 本あり、普段は TH ライナーの送り込みのための回送列車の折り返しや夜間滞泊、また試運転列車や不定期回送列車の折り返しに使用される。2020 年 6 月 6 日のダイヤ改正までは朝ラッシュ時に霞ヶ関行が運転されていたが、現在は消滅している。霞ヶ関始発の列車は早朝の始発列車と夕方の TH ライナーが定期列車で存在する。私は見たことがないが、一部区間運転見合わせになった際には一時的に霞ヶ関行が復活するかもしれない(使用頻度が高いため霞ヶ関行を運転しないようにしている可能性もある)。

六本木駅～広尾駅の留置線

この 2 駅の間には 3 本の列車を収容できる留置線があり、通常ダイヤでは朝ラッシュ～夕方の時間帯の車両留置と夜間滞泊に使用される。六本木行、広尾行どちらも定期列車で設定されており(六本木始発は配線の都合上設定なし、広尾始発は早朝に設定あり)、前者は平日ラッシュ時間帯、後者は深夜に運転される。インターネットで調べたところ、数年前に一部区間運転見合わせになり、その際に日中時間帯に広尾行が運転されたことがある

ようだが、私は見たことがない。

恵比寿駅

対面式ホームの2面2線の駅で、中目黒方に両渡り線がある。恵比寿行は毎日2本THライナー(恵比寿行の場合霞ヶ関から先は乗車券のみで乗車可)があるが、これらは全て隣の中目黒駅まで回送しており、折り返し設備は使用していない。一部区間運転見合わせになった際に配線上は当駅で折り返しできるが、隣が終点だからなのか私は見たことがない。

中目黒駅

中目黒駅は2面4線の構造で、内側2線を日比谷線が使用し、外側2線を東急東横線が使用している。

中目黒駅の先には、日比谷線の列車が折り返しに使用する留置線が3本ある。また東急東横線と直通していた名残で、日比谷線と東急東横線横浜方面を繋ぐ渡り線がある。

竹ノ塚駅

東武線内の複々線区間にある駅。東武スカイツリーラインの複々線は内側に緩行線(普通の走る線路)、外側に急行線(急行や特急の走る線路)があり、上下の緩行線の間に1つの島式の竹ノ塚駅ホームがある。

上り方面(中目黒方)には上下の緩行線に挟まるように車庫への入出庫線があり、その先に千住検車区竹ノ塚分室という日比谷線の車庫がある。この車庫は元々東武鉄道が保有する西新井電車区と呼ばれる車庫だったが、日比谷線の車庫不足や東武鉄道の車庫移転のため当時の営団地下鉄に譲渡され竹ノ塚検車区となり、後に千住検車区と組織統合され現在の名称になった。2023年8月現在日比谷線の車両は全て千住検車区所属となっているため、千住検車区竹ノ塚分室に所属する車両はない。



← 竹ノ塚駅付近で並ぶ、
入出庫線の回送(画像左側)と下り普通列
車(画像右側)。



← 入庫直前の東京メトロ 13000 系。
竹ノ塚で入庫する列車はなぜかホーム入線時かホーム停車中に運用番号表示を
99S にして入庫する。
(2023 年 8 月時点では上りの竹ノ塚行は
設定されておらず、全て回送で入線する。)

3.種別や車両、運用などについて

2023 年 8 月現在、日比谷線で運用されている営業用車両は 3 種類である。

東京メトロ 13000 系

7両編成 44 本が在籍している。日比谷線の主力車両かつ 2023 年 8 月現在日比谷線で営業運転に使用されている車両のうち唯一の自社車両である。全編成が東武線と東急東横線の直通に対応している。第 51 編成(13101F)～第 71 編成(13121F)の前期車と第 72 編成(13122F)～第 94 編成(13144F)の後期車に分類されるが、運用上の区別はない。

東武 70000 型

直通先の東武鉄道の車両で、7両編成 18 本が在籍している。日比谷線において東武の車両は、車内の自動放送が一部 13000 系と異なる(具体的には「お乗り換えです」の自動放送ペースが 13000 系は 2 種類あるところ 1 種類しかなく、築地駅などの乗り換え路線の案内の際に 13000 系とは微妙に異なる放送が流れる)。編成による差異は、第 17 編成(71717F)と第 18 編成(71718F)優先席にあるヘルプマークのステッカーの貼付位置が異なる程度である。

東武 70090 型

直通先の東武鉄道の車両で、7両編成 6 本が在籍している。70000 型と同じく車内の自動放送が一部 13000 系と異なる。車内のシートはマルチシート(東武 50090 型や西武 40000 系などのようにロングシートにもクロスシートにもなるような座席配置。一般的にはデュアルシートと呼ばれるが、東武ではマルチシートが正式な呼称)となっており、通常時はロングシート、TH ライナーとして運用されるときはクロスシートになる。



東京メトロ 13000 系(前期車)	東武 70000 型
	
東武 70090 型	東武 70090 型のマルチシート

2023年8月現在、日比谷線で運行されている種別は2種類である。

各駅停車

便宜上種別名称をつけたが、実際はこの名称ではなく、案内などでは種別無しで単に「中目黒行」「北千住行」などと案内される(直通開始当初から東武線内の種別は普通のみ、東急東横線内は各駅停車のみで、日比谷線内か直通先かを問わず通過運転を行うのは臨時列車のみであったため)。日比谷線で運行されているほぼすべての列車が各駅に停車する。

TH ライナー

2020年6月6日のダイヤ改正より新設された座席指定列車。上りは朝に久喜発恵比寿行が2本、下りは夕方から夜にかけて霞ヶ関発久喜行が5本運転される。上りの停車駅は東武動物公園、春日部、せんげん台、新越谷、上野、秋葉原、茅場町、銀座、霞ヶ関と霞ヶ関からの各駅で、下りは銀座、茅場町、秋葉原、上野、新越谷、せんげん台、春日部、東武動物公園、久喜である。上りは東武線内が乗車専用、日比谷線内銀座までが降車専用、霞ヶ関から先は乗車券のみで乗車できるフリー乗降区間で、下りは日比谷線内が乗車専用、東武線内が降車専用となっている。乗降はできないが乗務員交代を行うため全列車が北千住で運転停車する。TH ライナーは毎日運転されているが、平日と土休日では時刻が異なる。全列車が東武 70090 型で運行されている。

日比谷線の運用は東武鉄道の車両と東京メトロの車両とで分かれており、02S～74S の偶数と 61S、63S が東京メトロの車両(休日ダイヤでは 46Sまでの偶数のみ)、01T～33T と 41T～47T の奇数(休日ダイヤでは 01T～31T と 41T～47T の奇数)が東武の車両による運用となっている。中でも 41T、43T、45T、47T は運用中に TH ライナーが含まれており、東武 70090 型の固定運用となっている。

また試運転列車や臨時回送列車などではこれ以外の運用番号がつけられることもある(49T や 80S など)。

臨時や不定期の運用番号の例

84S(臨時回送/詳細不明)	80S(鷺沼出場回送)

4.日中ダイヤの特徴

日中時間帯は全ての列車が 5 分間隔で中目黒発着、北千住方面は東武線直通と北千住発着が交互に運転される。

東武線直通の行先は東武動物公園行と北春日部行が 2:1 の比率で運転されており、東武動物公園行、北千住行、東武動物公園行、北千住行、北春日部行、北千住行のような 30 分で一回りするようなダイヤとなっている。

ただ東武線内における直通区間の最北端である南栗橋発着の列車も日中時間帯に時折運転されており、東武線直通列車の運転区間が延長されるような形で南栗橋行が運転されることがある。

日中時間帯では東京メトロの車両も東武鉄道の車両もほぼ同じような内容の運用となっているが、中目黒駅での折り返しの時間の都合でほとんどの場合はなかなか日比谷線内から出てこない運用と東武線に行ってばかりの運用に二分される。

5.朝夕のダイヤの特徴

朝タラッシュ時には日中時間帯には見られない行先の列車がいくつか運転される。B 線では東武動物公園行や北春日部行が激減し、東武線直通の行先は北越谷行や竹ノ塚行が大半を占める。また平日朝ラッシュ時の終わりには中目黒発の南千住行が 10 本、逆に平日夜方には A 線で南千住始発中目黒行きが 5 本と B 線で南千住始発北千住行が 1 本メトロ車で運転されている。

A 線では平日朝ラッシュ時に 3 本だけ六本木行が運転されている。これらは先述した六本木駅と広尾駅の間にある留置線に夕方まで留置され、夕方に中目黒まで回送されて中目黒から営業運転を再開する。この留置線は六本木方面への出庫ができないため、六本木始発の設定はない。

この他にも朝夕には TH ライナーという座席指定列車が運転される。先述した通り TH ライナーは朝に恵比寿行が 2 本、夕夜間に久喜行が 5 本運転されている。TH ライナーには 70090 型が使用されるが、この都合で夕夜間は何回か霞ヶ関方面に 70090 型を送らねばならず、北春日部始発霞ヶ関行の回送列車や営業列車の中目黒行で 70090 型を見かけ

ることがやや多くなる。これらは霞ヶ関や中目黒の留置線で折り返し、中目黒で折り返す場合は霞ヶ関まで回送させた後、霞ヶ関から TH ライナー久喜行として久喜まで向かう。ちなみに朝の恵比寿行の場合、霞ヶ関～恵比寿は座席指定券が必要ないため駅の放送などの案内ではただの「恵比寿行」となる。

	
六本木行の行先表示	南千住行の行先表示

6.早朝/深夜のダイヤの特徴

早朝と深夜は日比谷線のダイヤで一番面白い時間帯とも言える。まず早朝及び深夜の北千住 6 番線にはメトロ車 1 本が留置されており、北千住始発の中目黒行や南千住行は東武線からの直通列車と同じ 7 番線から発車する。留置されている 13000 系は翌朝に回送で南千住まで送られる。

	
北千住 6 番線に滞泊する 13000 系	7 番線から発車する北千住始発

南千住には車庫が併設されている関係で、早朝や深夜には同駅発着の列車が平日 3 本、休日 2 本設定されている。この中には東武車の運用もあり、深夜の A 線南千住行の場合平日ダイヤでは 3 本中 1 本が、休日ダイヤでは 2 本ともが東武車による運用となっている。中でも上の画像の発車標の 3 番目に表示されている北千住平日 23:34 発の南千住行は、北千住始発で北千住 7 番線発の東武車運用であり、なおかつ日比谷線内のみを 1 区間走るだけなのに東武の車両が使われるというなかなか面白い列車である。

八丁堀では留置線を使用した夜間滞泊が行われ、A 線の中目黒行始発電車は八丁堀始発で運転される。八丁堀始発は定期運用ではこの 1 日 1 本のみで、また唯一定期運用八丁堀駅の留置線を使用する運用でもある。

霞ヶ関でも留置線を使用した夜間滞泊が行われる。こちらは B 線の始発電車で、現在 70090 型以外が霞ヶ関駅の留置線を使用する唯一の定期運用(不定期の試運転電車等が使

用する場合あり)となっている。

広尾と六本木の間の留置線も夜間滞泊に使用される。この都合で中目黒～広尾の各駅ではB線の竹ノ塚行最終の後に3本連続で広尾止まりがやって来る。この3本の列車は翌朝に広尾始発中目黒行として出庫して来るが、これらは全て先述した八丁堀の始発電車より後ろを走るため、平日ダイヤであれば竹ノ塚の始発電車、休日ダイヤであれば北春日部の始発電車に間に合う方であれば少なくとも最後の1本には乗車することができる。

日比谷線ではないが、北千住1階ホームの浅草方にある留置線では日比谷線直通用の東武車2本と地下鉄に直通しない8両編成の車両1本が夜間滞泊を行う。これらは東武線からの北千住止まりが1階ホームの3番線もしくは4番線に到着し、降車確認後に留置線に向かい、早朝にある北千住始発の普通東武動物公園行及び南栗橋行として出庫するという形で運用が組まれている(地下鉄に直通しない8両編成は回送で出庫する)。

ちなみに東武線の上り普通北千住行は平日3本、休日1本運転されている。平日は3本中1本がメトロ車運用で北千住7番線に到着し、その後北千住から南千住まで回送される。休日の足りない1本は竹ノ塚行の折り返しで草加から回送されて来るようである(2023年8月現在、竹ノ塚駅は高架化工事中で留置線が建設中であり、同駅を始発・終着とする列車は全て草加駅に建設された留置線を使用し折り返している)。



7.あとがき

いかがでしたでしょうか。早朝深夜の情報集めもさることながら、文章を考えるのが結構大変でした。これを機に鉄道のダイヤなどに興味を持つてもらえれば幸いです。

8.参考資料/参考文献

Wikipedia 東京メトロ日比谷線

<https://ja.wikipedia.org/wiki/東京メトロ日比谷線>

運用調査 東京メトロ日比谷線

<https://loo-ool.com/rail/MH/>

配線略図.net

<https://www.haisenryakuzu.net/documents/metro/tokyometro/hibiya/>

東京時刻表 2020 首都圏大改正号 2020年4月号

東京時刻表 2023年版首都圏大改正号

木 模 鐵 道



はじめまして。初めて停車場の執筆をさせていただくことになりました。高1の原です。
文章ばかりでもつまらないと思うので写真を多めで紹介していこうと思います。

※注意事項

車両などは2023年7月現在の情報をもとに書いています。そのため部誌発行時と異なる場合があります。

断りがない場合、2023年3月18日の改正ダイヤをもとに書いています。

基本的に運用はx群またはxxウという表記を使います。

また編成表記は相鉄公式の(横浜寄り先頭車)×(両数)を使用します。(例:8713×10)

① 路線解説(営業路線のみ)

1,相鉄本線

本線は横浜から海老名を結ぶ路線です。横浜でJR東海道線、横須賀線、湘南新宿ライン、京浜東北線、根岸線、京急線、東急東横線、みなとみらい線、横浜市営地下鉄ブルーラインに、西谷で相鉄新横浜線に、二俣川でいずみ野線に、大和で小田急江ノ島線に、そして海老名で小田急小田原線とJR相模線に接続しています。

横浜～瀬谷間は横浜市、大和～相模大塚間は大和市、さがみ野～海老名間までは海老名市に位置しています。またさがみ野駅からかしわ台駅の間は座間市を通りますが駅はありません。

2,相鉄いずみ野線

いずみ野線は本線の二俣川から分岐し湘南台を結ぶ路線です。二俣川で本線に、終点の湘南台で市営地下鉄ブルーラインと小田急江ノ島線に接続しています。

二俣川からゆめが丘までは横浜市に、湘南台駅は藤沢市に位置します。なお、ゆめが丘は横浜市で最も西に位置しており、そしてその独特な外見から関東の駅百選に認定されています。

またいずみ野線には加算運賃が設定されているため、運賃が若干高く感じられます。

3,相鉄新横浜線

相鉄新横浜線は相鉄本線の西谷から東急新横浜線の接続駅である新横浜を結ぶ路線です。西谷で本線、羽沢横浜国大でJR線、新横浜で東急新横浜線と東海道新幹線、JR横浜線に接続しています。

全駅が横浜市に位置しており、また全駅に折り返し施設がありますが現在は羽沢横浜国大で折り返す列車は平日67ウの回送(湘南台0時12分→羽沢横浜国大0時28分~0時48分→二俣川0時56分)のみとなっています。

いずみ野線と同じく新横浜線にも加算運賃が設定されており、羽沢横浜国大から新横浜間

では運賃が 230 円と併走するほかの交通機関と比べ少々割高です。(同区間を走行するバスは 220 円)

4.相鉄厚木線

厚木線はかしわ台～海老名間にある相模国分信号場から厚木駅を結ぶ路線です。相鉄で唯一全線単線となっており旅客列車は走っていません。昔は電気機関車を使用した航空燃料輸送が行われていましたが機関車の老朽化でタンクローリーに変更されたため現在は夜間停泊の送り込みとかしわ台車両センターへの定期回送、新型車両の配給輸送など以外では使用されていません。また他社の車両の定期での乗り入れもありません。

② 種別・運行系統

1.特急



特急は相鉄全線で運行されている種別です。2014 年 4 月のダイヤ改正から設定されました。

相鉄線内完結列車(新横浜行きも含む)は橙地の白字、相鉄線内から埼京線へ直通する列車の場合は黒地に緑字、東横線へ直通する列車は黒地に赤(ピンク)字、目黒線に直通する列車は黒地に青(水色)字で表示されます。

運転区間は主に横浜～海老名, 埼京線～海老名, 目黒線～海老名, 東横線～湘南台です。

朝ラッシュは JR 方面と本線, 日中は本線, タラッシュからは JR, 東急からの特急が多く設定されています。なお 2014 年の改正当時は横浜～湘南台の特急も設定されていましたが、2019 年 11 月改正で休止され、2023 年 3 月改正で東急線からの直通列車のみですが設定が復活しました。

～特急の少しレアな運用(土休日のみ)～

3700 レ(54K)海老名 514→小川町 唯一の小川町行き

3013 レ(29K)横浜 1009→海老名 1036 唯一の東急車の横浜発特急

3127 レ(71 ヲ)新宿 1202→海老名 1306 日中に設定されている唯一の JR からの特急

3130 レ(84 ヲ)海老名 1451→新宿 1557 日中に設定されている唯一の JR 車の特急

1-2 通勤特急



通勤特急は相鉄本線横浜~西谷間を除く全区間で運行されている種別です。2019年11月のダイヤ改正から設定されました。

誕生から現在まで上り方面のみ設定されており、以前設定されていた横浜方面は橙地に白地、東横線へ直通する列車は黒地に赤(ピンク)字、目黒線へ直通する列車は黒地に青(水色)字で表示されます。

現在の運転区間は海老名・湘南台→渋谷・新宿三丁目・和光市・川越市・高島平です。

2.通勤急行



通勤急行は相鉄本線・いずみ野線で運行されている種別です。通勤特急と同じく2019年11月ダイヤ改正で設定されました。

誕生から現在まで横浜行きのみの設定です。

赤地に白字(FC-LED車)で表示されます。他社の車両による運用はありません。

また相鉄では唯一全列車が10両編成で運転される種別です。

3.快速



快速は相鉄本線・いずみ野線で運行されている種別です。1999年のダイヤ改正で設定されました。

2014年のダイヤ改正前は全列車がいずみ野線直通列車でしたが現在はほぼ全ての列車が海老名方面行きとなっています。

現在は青地に白字の表示ですが2007年までは緑地に白字の表示でした。

なお平日に一本のみかしわ台始発が設定されています。

4.各停



各停は相鉄全線で運行されている種別です。

現在は上りの線内完結列車と下り列車が灰地に白字、JR 線直通列車が黒地に緑字、東横線直通列車が黒地に赤(ピンク)字、目黒線直通列車は黒地に青(水色)字の表示です。

また 2007 年 11 月のダイヤ改正以前は、

上り列車と本線下り列車が白地に黒字(旧 7000 系以前の車両),灰地に白字(新 7000 系以降の車両)、いずみ野線直通の下り列車が青地に白字の表示でした。

現在の主な運転区間は横浜~湘南台,横浜~西谷,埼京線~海老名,東横線~湘南台,目黒線~海老名です。

このほかにも朝夕には横浜~海老名や横浜~大和、深夜早朝にはいずみ野~二俣川,湘南台~二俣川,横浜~かしわ台などが運転されています。

ちなみに私はこの記事を書いている途中で横浜発二俣川行きの各停が消滅したことを知りました。日頃の記録って大事ですね(?)

②-1 過去の種別

急行(旧:準急)



1957 年から設定された相鉄で二番目に長い歴史を持っていた種別です。

登場時は準急を名乗り、停車駅は横浜,希望ヶ丘,三ツ境,瀬谷,大和,相模大塚,大塚本町(現:さがみ野),海老名,小田急線厚木,小田急線本厚木でした。

1960年からは2往復のみですが二俣川に停車する海老名発横浜行きの準急が誕生しました。この列車の前面には「オカイモノ」という文字と白い鳩の絵が描かれたヘッドマークを装着しており、おかいもの電車という愛称がつけられました。東京でオリンピックが開催された 1964 年 4 月からは全ての準急が二俣川に停車をするようになりました。さらに同年 11 月からは種別名が急行になり 2023 年 3 月ダイヤ改正で休止となるまで変わりませんでした。

③相鉄を走る車両(2023年7月現在)

1.8000系



8000系は1990年から1999年にかけて日立で製造された車両です。相鉄車として初めてスカートを設置し、新6000系以来となる拡幅車体で製造されました。

登場時の塗装は左の写真の右側の車両の塗装で、左右非対称の赤色の塗装でした。



1990年から1991年に導入された8701×10から8703×10までは運番表示器が幕式で製造されました。左写真的左側が8703×10以前の形で幕式、右が8704×10以降でマグサイン式です。

その後1994年に導入された8708×10ではサハ8615に試験的にSIV(静止型インバータ)を搭載しました。その翌年製造された8709×10から本格採用され、8708×10も機器配置を8709×10以降と統一されました。また、この8709×10から行先表示器が3色LEDとなり、それ以前の車両と雰囲気が変わりました。

2007年からは速そう(?)だった赤帯塗装(旧塗装)から青色のCIカラー(新塗装)への塗装変更が始まりました。その際にプレート状だった車番表記がステッカーに変更されました。

また2008年からは10000系等の車両との接客設備の格差を縮めるために、バリアフリー化の工事が行われました。工事のメニューは行先表示器のFC-LED化(8709×10を除く),JR型保安装置の設置,ドアチャイム設置,バケットシート化(8701×10,8702×10除く)などです

8703×10以外の編成は塗装変更より先にバリアフリー化の改造を受けているため、幕式+CIカラーは8703×10でしか見られませんでした(とか言ってもこの頃生まれてないで見てないんですけどね)。

そして2004年3月に8707×10が湘南台駅構内でレール削正車と衝突し、廃車になりました。この編成が8000系初の廃車となってしまいます。



2020年3月13日には8709×10が8000系として初めてYNB化され営業運転を開始しました。9000系のYNB車(後述)と異なり、リニューアルは、グレーのモケットへの交換と吊り革の交換、自動放送搭載や表記等のステッカーの貼り替え程度にとどまりました。

8709×10の営業開始の4日後の3月17日に8702×10が8000系初の老朽廃車として陸送されてしまいます。その後もSIV非搭載車の廃車は進み、2021年1月には8704×10が2021年3月に8703×10, 2021年9月にトップナンバーの8701×10, 2021年10月には8705×10がそして2021年12月には8706×10とSIV非搭載車は全て廃車になってしまいました。

数年経ち2022年11月にかしわ台車両センター内にて8708×10の前照灯が撤去されているのが目撃されました。リニューアル工事の再開という見方もありましたが結果的には10702×10や10703×8(後述)のようにYNB塗装がされていない前照灯の移設および行先表示器の交換がされたもののCIカラーのまま出場し新形態が生まれました。(通称 半更新車)というか半更新車と打って反抗心とか犯行心しか出ないのってなんですかね。



約二週間のみ見られた並び
ある意味貴重では???

話を戻すとこの半更新車の形態は翌2023年2月の8710×10, 6月の8711×10と着々と増えていき、登場時の前面形状を維持している編成が残り2本だった6月に、ラストナンバーの8713×10が前面のみ旧塗装に復刻されました。その後最後まで原型CIカラーを維持した8712×10が7月3日にかしわ台車両センターに入場。休車となり半更新工事が行われています。

2.9000系



9000系は1993年から2001年にかけて東急車輛で製造された車両です。

登場時は赤色の旧塗装を纏っており、左右非対称のデザインが強調されていましたが2007年から始まったCIカラーへの塗り替え時には窓周りをブラックフェイスとし、あまり目立たなくなりました。

このCIカラーへの変更は新7000系, 8000系, 9000系, 10000系が対象でしたが当形式の9707×10がCIカラーの第一陣となりました。2014年3月には9705×10を除いた6編成の塗装変更が完了し、同年末に全編成の塗装変更が完了する予定でしたが相鉄が「デザインブランドアッププロジェクト」を2015年に発表。そこで在来車の塗装を

YOKOHAMA NAVYBLUE(YNB)で統一することになりました。そのため 9705×10 は CI カラーへの塗装変更を行いませんでした。そして 2016 年にリニューアル第一陣の 9703 × 10 が登場。そして旧塗装だった 9705×10 が入場し YNB 化されました。そのため同編成は唯一 CI カラーに塗装されたことのない編成となりました。

2016 年 11 月の 9705×10, 2017 年には 9702×10 と 9704×10, 2018 年に 9706×10, そして 2019 年 10 月の 9707×10 でリニューアル工事が終了しました。



また、リニューアル工事が施行されなかった 9701 × 10 は相鉄が JR と直通を開始した 1 年後の 2020 年 11 月 30 日に運用を離脱し、12 月 3 日から 12 月 11 日にかけて陸送されました。

この 9701×10 の廃車によって方向幕を搭載した車両が相鉄から全廃されました。

さて、ここまで読むと個性がほぼ無いように見えますが、それぞれの編成に細かい形態差が存在します。というかこれ書かないと量少なすぎてやばいんですよ(?)

①9702×10

この編成は 9000 系で唯一幕車から YNB に改造された編成(他の編成は登場時から 3 色 LED を採用)のため側面の表示器が種別用と行先表示器が分かれています。そのため源氏でも表示窓の R が大きいという細かすぎる差が残っています。

②9703×10

この編成は YNB が初めて施行された編成です。そのため後から改造された他の編成と比べると菱形パンタを搭載していたり、側面の車番表記が CI カラー時と同じ車体下部にあつたり、ドアチャイムが同じ音が二回鳴るなど異なる点がありました。その後の検査入場等でシングルアームパンタグラフへの載せ替えとドアチャイムの変更などがされました。車番位置はいまだに異なります。

3.10000 系



10000 系は 2001 年から 2006 年にかけて東急車輛と新津車両製造で製造されました。相鉄では今まで完全な自社設計でしたが、この形式は JR の E231 系と共通設計となっています。そのため初期費用を抑えることができました。

今までグループ会社(京成と新京成など)以外での共通設計車の導入はほぼありませんでしたが、

この相鉄 10000 系を機に都営地下鉄 10-300 系や東急 5000 系などでもグループ会社以外の車両と共に設計となりました(いずれも E231 系)

元々は 2004 年製造の 10707×8 で製造を終了する予定でしたが前述の 8707×10 の事故廃車の影響で 2006 年に 10708×10 が製造されています。

導入した当初は現在と異なる緑と黄色の帯を纏いつつ、10000 系用に新たにデザインされたロゴマークを貼っていましたが、2006 年の CI 導入によりロゴマークを剥がして現在の sotetsu のロゴに更新され、その後現在の CI カラーに塗装変更されました。また 2006 年導入の 10708×10 も当初は旧塗装を纏っており、2007 年に CI カラーに変更されました。2009 年には全編成が CI カラーに変更されました。



ります。なんと 10701×10 の後に出場した 10702×10 から車体塗装の YNB 化をやめてしまったのです。もちろん車内の吊り革交換も行われずにライトの位置と行先表示機のみ交換したので外見が 11000 系とそっくりになってしましました。

その後の 10703×8 もこの「のっぺらぼう」の形態になってしまいます。

でもさすがは相鉄。ここでさらに形態差を増やしていきます。10704×8 を長野総合車両センターではなく自社のかしわ台車両センターで機器更新を実施。しかも今度は YNB にするというところからも気合いが入っているように見えます。そしてこの編成は今年(2023 年)4 月 25 日にかしわ台車両センターを出場し現在は他の編成と分け隔てなく運用に入っています。なおこの編成は 2023 年 7 月末現在唯一の YNB 改造車の 8 連です。



2019 年からは機器更新が始まり、2019 年 10 月 3 日から長野に向かい長野総合車両センターへ入場し機器更新を行なった上で翌 2020 年の 1 月 20 日から 24 日にかけてかしわ台に帰ってきました。その後塗装変更と車内のモケット交換を行い、11 月 8 日から営業運転に復帰しました。

しかしここから全相鉄オタクの予想を裏切



←10000 系で 2 本しか存在しない YNB 更新車が西谷駅引き上げ線で並んだ際の写真
私もこの 2 編成が並んだのを見たことはこの写真を撮った時しかありません。

4.11000 系



11001×10と11002×10は導入したものの誘導障害の影響を受け2008年内に営業を開始できず翌年6月からの営業開始となりました。また元々は2019年からのJR直通に使用される予定でしたが車両の機器の向きが埼京線用のE233系7000番台と逆だったので保安装置の搭載費用が嵩んだため新形式で統一した方が良いと判断されたためJR直通車は12000系に統一されました。



2014年からは相鉄のマスコットキャラクターのそうにゃんをラッピングした車両が1年ごとにデザインと編成を変えながら運行しています。今まででは奇数年は11003×10、偶数年は11004×10でしたが10代目となる今年はトップナンバーの11001×10が起用されました。

また現在相鉄に在籍する車両では唯一YNBに塗装された編成が存在しません。
形態差がほぼないせいで書くことがほぼありません。ということで次に行きます。

5.20000 系



20000系は2017年から2023年にかけて東急東横線直通用として導入された車両です。8000系以来約30年ぶりに日立で製造されました。新製時からYNBで製造された初めての車両です。2017年に第一編成となる20101×10が山口県からEF66の牽引によって甲種輸送され2018年の2月11日より営業を開始しました。

量産先行車ということもあり、車両故障も多発しましたが2023年現在東急線直通対応改造もされ、他編成と区別なく運用されています。ここで色々書いても後でほとんど被ると思うのでこのくらいで次に行きます。

6.12000 系



オリジナルのため、他の鉄道会社にはないような独特的なデザインとなりました。
ここも後ろで被るのでこのくらいにします。

7.21000 系



21101×8 から 21104×8 の 4 編成は東急線対応をしないまま相鉄に導入されたためかしわ台車両センターで改造されています。

③-2 乗り入れ車両

ここからは他社線から乗り入れてくる車両を紹介していきます。

8.E233 系 7000 番台



12000 系は 2018 年から 2020 年にかけて JR 埼京線直通用として導入された車両です。またトップナンバーの 12101×10 は平成最後にデビューした新型車両となっています。JR の E233 系をモデルとしているものの雨樋が外側に露出しない sustina を採用しているため、E235 系のような印象を受けます。前面形状も相鉄

21000 系は 2021 年から 2023 年にかけて 8000 系初期車および 9000 系 9701×10 の置き換えと東急目黒線直通用を目的に導入された車両です。元々は 20000 系の 8 両編成として導入する予定でしたがドアコックの位置変更や車椅子スペースの配置が変わったなど大きな変更があったため形式が変わりました。

E233 系 7000 番台は 2013 年から埼京・川越線に導入された車両です。東京臨海高速鉄道りんかい線(←噛みそうで噛まないやつ)や相鉄線に乗り入れます。

2019 年の相鉄直通に備え同年に 7 編成導入され現在はハエ 138 編成までが川越車両センターに所属しています。相鉄車とは運用上の区別をされており、

JR直通運用のうち74ウ~87ウ(土日は86ウまで)がE233系の固定運用で基本的にはこれ以外の運用には入りませんがダイヤ乱れ時には定期運用にない相鉄横浜行きや横須賀線品川行き,JR横浜行き,JR藤沢行き(7月現在確認できていません)になることがあります。

9.東急5050系4000番台



東急5050系4000番台は2013年3月開始の5社(東武・西武・東京メトロ・東急・横浜高速)直通運転に向け製造されました。当初は10編成で製造が終了しましたが8両編成の増結(後述)で現在は15編成が元住吉検車区に所属しています。細かな形態差がありすぎるため頑張って紹介していきます。

タイプ①太帯・6号車元5000系・一部号車艶消し



このタイプは4101F・4102F・4104Fが該当します。側面窓下の赤帯が太く、6号車に5000系(4101Fから順番に5918, 5919, 5921)が組み込まれています。相鉄新横浜線開業前の試運転で相鉄に貸し出されていた4102Fと4104Fはこのタイプです。

タイプ②太帯・6号車元5000系・全車艶あり



このタイプに該当するのは4103Fのみです。側面窓下の帯が太く6号車に元5000系の4603(旧番号5922)を組み込んでいます。太帯車唯一の全車艶ありの編成です。

タイプ③細帯・全車新造車・全車艶あり



一番純粋なタイプです。4105Fから4109Fが該当します。側面窓下の赤帯が細く、5000系からの転入車を組み込んでいません。あんまり特徴はありません。

タイプ④Shibuya Hikarie号塗装・車体幅狭め・全車艶あり



このタイプに該当するのは Shibuya Hikarie 号こと 4110F のみです。渋谷ヒカリエ 1 周年を記念し、製造時からラッピングされています。
東急線全線を走行できるよう車体幅が狭めに作られています。

タイプ⑤元 8 連・太帯細帯混結・全車艶あり



このタイプに該当するのは 4111F のみです。
元々この編成は太帯の 5173F(8 連)でしたが 2020 年に新造中間車を 2 両連結し 10 両編成となりました。細帯と太帯が混結されているのは 5050 系ではこの編成のみです。

タイプ⑥元 8 連・Q シート組み込み・スカート切り欠きあり・一部号車艶消し



このタイプに該当するのは 4112F のみです。
元々この編成は 8 連の 5166F でした。相鉄線直通に伴う運用増や東横線 Q シート導入のため 4.5 号車に新造された中間車を組み込んでいます。
4000 番台で唯一スカートに切り欠きがあります。

タイプ⑦元 8 連・Q シート組み込み・一部号車艶消し



このタイプに該当するのは 4113F と 4114F です。
元々は 8 連の 5167F と 5168F でした。
東横線への Q シート導入を目的に導入されたため 4.5 号車は Q シート車になっています。
この 2 編成は新横浜線開業後に改造されました。

タイプ⑧元 8 連・Q シート組み込み・全車艶あり



このタイプに該当するのは 4115F のみです。
元々 8 連の 5169F でした。
相鉄直通開始に伴う運用増や東横線への Q シート導入のため 4.5 号車に Q シート車を増結しました。Q シート組み込み車で唯一全車艶あります。



東急 3000 系は 1999 年から 2001 年(増結車は 2021 年から 2022 年)にかけて製造された車両です。

トップナンバーの 3001F(現 3101F)と 3002F(現 3102F)以外は 6両で落成し、3001F と 3002F は組み替えて 6両編成 2 本になりました。

2021 年からは相鉄線直通対応およ

び目黒線を走る東急車の 8 連化が行われ改番が行われたほか、20 年ぶりに 3000 系が新造されました。

ですがこの新造された 3000 系は車体が 5000 系列に近いものになりました。そのため 4 号車と 5 号車のみ編成から浮いていますように見えます。



3000 系のプチ形態差
3101F(右写真・1 次車)
と 3102F 以降(左写真
・2/3 次車)でスカート
の開口部の大きさが異
なります。

登場時は他にも携帯差
があったのですが量産
化改造で目立つところ
はスカートのみとなっ
てしまいました。



11.5080 系



東急 5080 系は 2002 年から 2008 年(増結車は 2021 年から 2022 年)にかけて製造された車両です。全車 6 両で落成されました。

2021 年からの相鉄線直通対応改造
と 8 連化が行われ改番が行われたり
約 20 年ぶりの 5080 系の製造、そし
て大井町線急行用の 6000 系の余剰
中間車の編入が行われました。

ここからはまたまた形態差を紹介していきます。5050 系と違つて少ないので安心してください(?)

タイプ①太帯細帯混結・白運番・スカート切り欠きあり



このタイプに該当するのは 5181F と 5182F です。登場時は種別表示器が方向幕、行先表示器が 3 色 LED でした。2017 年に種別表示器のフルカラー LED 化が 2021 年頃には行先表示器および運番表示器の白色 LED 化

が行われました。また海老名・湘南台方面の先頭車のスカートに切り欠きがあります。また 4111F と同じく太帯だった 6 連に細帯の 2 両を増結したため編成内で帯の太さが混在しています。

タイプ②細帯・橙運番・スカート切り欠きあり



このタイプに該当するのは 5183F と 5184F の 2 編成です。この 2 編成は登場時から種別表示器がフルカラー LED で行先表示器には白色 LED を採用しています。タイプ①と同様に海老名・湘南台方面先頭車(左写真)のスカートに切り欠きがあります。この編成から細帯となりました。

タイプ③細帯・橙運番・スカート切り欠き無し



このタイプに該当するのは 5185F から 5187F の 3 編成です。タイプ②と同じく登場時から種別表示器にフルカラー LED を行先表示器には白色 LED を採用しています。どちらの先頭車のスカートにも切り欠きがありません。

タイプ④細帯・橙運番・強化型スカート・増結中間車新造車



このタイプに該当するのは 5188F のみです。基本的にはタイプ③と同じですがこの編成から強化型スカートが採用されています。

タイプ⑤細帯・橙運番・強化型スカート・4号車元 6000 系



このタイプに該当するのは 5189F と 5190F です。6両時代はタイプ④と同じ形態でしたが 8 連化時に 4 号車に組み込んだ車両が大井町線 Q シート導入時に余剰となったデハ 6301 とデハ 6302 を総合車両製作所にて改造しそれぞれデハ 5489 とデハ 5490 となっています。

12.3020 系



東急 3020 系は在来車の相鉄直通対応改造時の予備車確保と目黒線増発を目的として 2019 年に 3 編成が製造されました。

登場時は 6 連でしたが 2022 年 4 月から 3123F が目黒線最初の 8 両編成として営業を開始し、他の 2 編成も 8 月までに 8 両編成となりました。

また 2023 年 7 月から相鉄線内での試運転を開始し、この部誌を書いている 2023 年 8 月 3 日現在では営業開始ていません。

④相鉄の歴史

④-1 神中鉄道と旧相模鉄道

現在の相模鉄道は元々神中鉄道と旧相模鉄道が合併されてできました。どちらの会社も 1917 年に創立し、旧相模鉄道は 1921 年に東海道線茅ヶ崎から寒川間を開業、1926 年に厚木駅まで開業しました。そして神中鉄道は 1926 年に厚木から二俣川間を開業させました。両社は厚木駅で接続し、旅客輸送や相模川の砂利輸送を行いました。1926 年 12 月に星川(現上星川)まで 1927 年に北程ヶ谷(現星川)まで延伸しました。その後 1933 年には横浜駅まで延伸することができました。しかし開業時からの赤字がどんどん増えついに 1939 年に東京横浜電鉄(今の東急電鉄の前身のひとつ・現在の東横線)の傘下に入り五島慶太によって再建されることになりました。1941 年には相模国分(かしわ台~厚木間に当時あった駅・現在は信号場)から海老名を建設・開業し相模国分~厚木を貨物線化します。同時に小田急小田原線の相模厚木(現本厚木)までの乗り入れを開始しました。

④-2 相模鉄道誕生

1943 年に厚木で接続していた旧相模鉄道と神中鉄道が合併しついに相模鉄道が誕生します。しかしその 1 年後の 1944 年に旧相模鉄道部分が国に吸収され神中線部分のみとなってしまいます。またこのころ神中線も乗客や貨物輸送が急増して当時貧弱だった相模鉄道の手に負えなくなってしまいます。そのため東京急行電鉄(現東急電鉄)に業務委託し路線名も東急神中線となります。

その後川又貞次郎という人が当時東急が持っていた相鉄の株のうち約 70%を取得して独立を果たしました。そして横浜駅西口に土地を買い開発して売ることで経営基盤を安定させました(これ A 列車で行こうとかでも使える技ですよ)。しかし相鉄が持つ横浜西口の土地に目をつけた人物がいました。東急の五島慶太です。そして五島は小田急を利用して相鉄を買収しようとします。これに対し相鉄は資本金を増やし買収を阻止しました。この時防戦資金を融資し相鉄を助けたのが帝国銀行(現三井住友銀行)頭取の佐藤喜一郎でこれ以来相鉄のメインバンクは三井住友銀行です。

④-3 大手私鉄へ

1951 年以降複線化が進み 1952 年には西横浜から希望ヶ丘まで複線化が終わり、1957 年には横浜から西横浜も複線化されました。横浜から希望ヶ丘の複線化が完了し、準急の運転が開始されます。この頃は全列車が希望ヶ丘までノンストップでした。

その後 1973 年に厚木線を除く相鉄全線の複線化が完了しました。その頃二俣川から平塚市方面に向かう新線の建設が始まりました。この路線はいずみ野線として 1976 年にいずみ野駅まで開業します。いずみ野線沿線の開発をし、1990 年にいずみ中央まで開業しました。またこのいずみ中央までの開業で相鉄は大手私鉄になりました。

④-4 新線開通と都心へ

1999 年 3 月に前述のいずみ野線が湘南台まで開通しました。これに先駆け 2 月には快速運転も始まりました。この際折り返し用にあったポイントは横浜駅の 3 番線に転用されました。

2000 年代になると減少し続ける旅客に対応するため JR および東急へ直通し都心へ乗り入れる計画が始まります。この路線は神奈川東部方面線として計画されていきます。

2008 年には JR 直通を見据えて E233 系と前面以外を共通設計とした 11000 系を投入しました。結果的に JR 線に乗り入れることは叶いませんでしたが現在も運用されています。

2018 年になり JR との直通運転開始が 1 年後に迫った時東急直通用の 20000 系の量産先行車を投入しました。

その 1 年後の 2019 年になってやっと JR 直通用の 12000 系がデビューしました。この時直通開始まで 7 ヶ月しかありませんでした。予定通り 5 本が揃い 11 月 30 日に念願の都心直通が始まります。しかし相鉄側が当初から望んでいた品川・東京方面へ行く列車はなく朝ラッシュ時以外の列車は全て新宿行きとなりました。またこの頃から新型コロナウィルスの感染拡大もあり乗客数は伸びませんでした。

その後新7000系や8000系初期車、9000系初期車などの「相鉄らしい」車両が引退します。いずれの車両もコロナ禍だったこともあり大々的なイベントは行われずに引退してしまいました。

2021年9月からは21101×8が東急の長津田検車区に入場します。そこからしばらくして10月に元住吉検車区に回送され試運転を実施し、その2週間後に又貸しという形で都営線の志村研修場へ回送されその翌週には又貸しの又貸しで埼玉高速鉄道に貸出され浦和美園車両基地で連結試験などの各種試験が行われました。12月になると浦和美園から埼玉高速線と南北線、有楽町線を経由し千代田線綾瀬車両基地へ回送されました。その約2週間後の12月20日に綾瀬から甲種輸送で相鉄に返却されました。

2022年1月になると今度は20000系の20107×10が東京メトロに貸出のため綾瀬まで甲種輸送されます。同編成は3月に初めての東急入りをして渋谷～元住吉で試運転をしてそのまま元住吉に入庫します。4月になると武蔵小杉～横浜間で試運転を開始します。なお現段階で日吉より横浜側への相鉄車の定期運用は存在しません。7月にはまたもや21000系の21101×8が長津田に甲種輸送され浦和美園まで回送されます。前述の20107×10とともにこの2編成は直通開始の少し前まで実質試運転専用として東急に入り浸っています。



さて目黒線など東急線では8両編成に8Carsと書かれたステッカーを貼っています。しかし相鉄車には貼られていません。そこで相鉄車にも貼ることになり自社デザインを採用したため印象が異なります(というか都営車も貼っていないし貼らなくてよかったんじゃないかな説)。

このステッカーが貼られ始めた頃21101×8が志村研修場から王子神谷間での日中試運転を開始します(ただし表示は回送)。



そして和光市で表示遊びの餌食になっていた20107×10も渋谷から和光市を往復する試運転を開始します。(左写真)
そしてついに相鉄線内の新横浜線試運転が開始されます。



2022年10月になると20107×10が和光市からかしわ台に返却されます。この時は綾瀬からの甲種輸送ではなく新横浜線を経由して返却されました。この回送列車が東急新横浜線から相鉄新横浜線まで直通した最初の列車となりました。

11月になると20107×10以外の編成も東急直通の試運転に入るようになります。

12月からは東急4102Fが日中試運転を開始します。1月には3000系、2月には5080系

の日中試運転が開始されます。4102F の日中試運転初日撮ることには撮ったのですが色々とお話にならないような写真なのでここには載せません(?)

そして 3 月 18 日に新横浜線が開通します。

④-5 未来の相鉄

ここまで今までの相鉄を見てきましたがここからは今後の計画等について書いていきます。

まずはホームドアの設置計画です。今年度(2023 年度)は平沼橋、西横浜、天王町、星川、和田町と上星川に設置を予定しており、この部誌を書いている 8 月現在、星川の中線に設置され 9 月 3 日(待避線は 9 月 24 日から)の稼働が予定されています。また今年度のホームドア設置が完了すると残りは海老名だけになりますが、海老名は駅の改良工事が行われているので 2027 年度の改良工事完成に合わせてホームドアが設置される予定です。

また現在相鉄本線鶴ヶ峰周辺の地下化工事が開始され、2033 年に完成する予定です。この工事が完成すると相鉄の有名撮影地である鶴ヶ峰カーブが潰れることになります。



←二俣川方面行き
の鶴ヶ峰カーブ



横浜方面行きの→
鶴ヶ峰カーブ

⑤おまけ

おまけに相鉄のレアな行先や運用をまとめたいと思います。あくまで個人的にレアだと思うものを集めているので色々抜けていても文句は受け付けません(?)

⑤-1 平日上り

7700 レ(42G・各停)いずみ野 443→二俣川 452 唯一のいずみ野始発列車で同線の初電

3700 レ(54K・特急)海老名 514→渋谷 609 平日では唯一の海老名から東横線へ行く特急

1406 レ(61 ウ・通急)かしわ台 629→横浜 705 通勤急行で唯一のかしわ台始発

3950 レ(31G・通特)湘南台 712→高島平 903 通勤特急で目黒線に直通する唯一の列車

3132 レ(72 ウ・特急)海老名 753→池袋 905 平日に相鉄車が新宿以北へ行く唯一の運用

6010 レ(61K・各停)海老名 1026→横浜 1116 平日では唯一の海老名始発横浜行きの各停

6268 レ(73 ウ・各停)大和 2103→新宿 2202 JR 線直通で唯一の大和始発

3840 レ(42G・特急)海老名 2329→新横浜 2356 新横浜行きの唯一の特急

9200 レ(67 ウ・回送)湘南台 012→羽沢横浜国大 028 唯一新横浜線に在来車が入る列車

⑤-2 平日下り

6551 レ(36K・各停)奥沢 458→海老名 551 唯一の奥沢始発の列車・新横浜~二俣川の初電
3801 レ(11K・特急)西高島平 620→大和 801 唯一の大和行き特急
6559 レ(25K・各停)西高島平 645→大和 833 目黒線からの唯一の各停大和行き
2031 レ(66 ウ・快速)横浜 828→大和 856 唯一の大和行き快速
7035 レ(61K・各停)横浜 1120→西谷 1133 東急車では唯一の横浜始発西谷行き
6590 レ(40G・各停)二俣川 1922→浦和美園 2114 唯一の二俣川始発の目黒線直通列車
3041 レ(53 ウ・特急)横浜 2305→海老名 2333 本線特急運転時間帯を過ぎた唯一の特急
3841 レ(42G・特急)新横浜 003→海老名 030 新横浜始発の唯一の特急
9201 レ(67 ウ・回送)羽沢横浜国大 048→二俣川 056 唯一新横浜線に在来車が入る列車

平日と土休日のどっちも書こうと思っていたら思ったより量が多いので平日だけにしておきます。

⑥終わりに(おまけの前に書くべきだったような…)

ここまで長い(?)文章を読んでくださりありがとうございました。

文章力もなくつまらなかつたと思いますがまた来年に文章力を上げて再チャレンジしたいと思います。

最後まで読んでくださりありがとうございました!

都内のローカル路線 ～東武鉄道大師線～

3年C組渡部



1 東武大師線とは？

東武大師線は伊勢崎線西新井駅と大師前駅を結ぶ路線である。

使用車両は春日部所属の 8000 系 2 両編成で、亀戸線と共に運用を行っている。

沿線は住宅街などが広がり、終点大師前駅には西新井大師がある。

2 路線概要

大師線は西新井～大師前の 1.0km で運転を行っている。大師線は全線単線で終点西新井駅のみ列車交換が可能だが、正月などの増便以外では使用されない。

なお、発車メロディーはすべて Passenger で、信号が変わると鳴動する。

Passenger は浅草や北千住、過去には池袋などに採用された東武鉄道オリジナル発車メロディーで、結構有名である。



～西新井駅～(TS13)　西新井駅にある中間改札→

西新井駅はスカイツリーライン 13 番目の駅で急行停車駅である。大師線専用ホームが別にある。本線ホームから大師線ホームに行くためには駅内にある中間改札を通らなければならない。なお、大師前駅には改札がないので、西新井で西新井駅までの運賃と、大師前までの運賃(160 円)を精算する。

なお大師線ホーム側には切符券売機があり、乗客はここで切符を買い、改札を通る。



←西新井の大師線側にある券売機



～大師前駅～(TS51) 大師前駅の広いホーム→

大師前駅は大師線の終着駅で、駅周辺には西新井大師がある。

大師前駅は1面1線の高架駅だが、正月などの多客時に対応するために大きなホームがある。

なお、西新井に改札があるので大師前では自動改札は設置されていないが、昔ながらの有人改札が設置されている。



大師前駅にある有人改札→

因みに同じように運転を行っている路線として名鉄築港線がある。

3 車両と運用

車両は春日部支所所属の8000系2両編成が使用される。亀戸線と共に運用を行っており、リバイバルカラーや30年代試験塗装などの様々な塗装の車両が活躍している。

朝春日部を出庫した8000系は西新井に入線、その後正午まで運転を行いその後正午までの運用終了後春日部まで戻り、正午からは亀戸線からの8000系が入線して運用を行っている。

大師線での運転を終了した8000系（右：春日部、左：西新井）



亀戸線からの送り込み回送(西新井)



4歴史

1924 年に本線系統(スカイツリーラインなど)と東上線系統を接続するために西坂線として免許が交付されたが、27 年の関東大震災が原因で建設が中断。その後 31 年に現在の区間西新井～大師前間の開業。その後昭和恐慌や市街化が進んだことで開業が困難になった。その後 45 年～47 年の運転休止、68 年の環七通り拡張で大師前駅移転、91 年の高架化を経て現在に至る。

その後 2023 年に無人運転の試験運転を実施すると東武鉄道が発表した。

5終わりに

私は以前より短距離路線に興味があり、近場の短距離路線として今回東武大師線を選びました。今回、短いながらも大師線について説明できてよかったです。ありがとうございました。

6参考文献

ホームページなど

東武鉄道 HP

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

東武亀戸線・大師線運用

<https://loo-ool.com/rail/Ts/32/>

書籍

東武鉄道のひみつ(PHP 研究所 2013 年第 1 版)

専用線を利用した鉄道貨物輸送



目次

- 1 日本の一大工業地帯「京浜工業地帯」の専用線
- 2 米軍のジェット燃料輸送を支える重要な専用線
- 3 リニア建設残土輸送列車の終着点にある専用線
- 4 大規模製紙工場からの製品出荷を支える専用線
- 5 今年の8月に運行終了した日本最南端の専用線

【まとめ】私の考える鉄道貨物輸送

注意

- ・専用線の路線名は正式名称が存在しないため、あくまでも通称です。
- ・この記事では「施設名（正式名称）」+「専用線/専用鉄道」の形式で作った路線名を使用しています。
- ・専用線の廃止、休止の区別は線路の状況や運行終了時期を考慮して個人的に判断しています。

専用線を利用した鉄道貨物輸送

中学三年 海老澤快羽

最近では鉄道貨物輸送といえば貨物駅から貨物駅へコキなどの無蓋車にコンテナを積載して輸送する形態が一般的ですが、以前は普通の貨物はワムなどの有蓋車、化成品などはタキなどのタンク車を用いて輸送されていました。今では貨物駅で荷役を行う場合コンテナを貨物列車からトラックへ乗せ換えるだけで済みますが、昔は貨車から荷物を全て下ろしてからトラックに載せる必要がありました。またタンク車は、ほとんどの駅で荷役を行えませんでした。さらに道路事情も今より酷くトラックによる輸送も発展途上で一度に運べる量が限られるなど不便でした。そこで当時は工場から近隣の駅まで荷主が引込線を敷いて工場まで直接貨物を運ぶということが盛んにおこなわれていました。このような工場等への引込線を「専用線」といいます。しかし道路事情が劇的に改善しタンク車や有蓋車もコンテナ化されたため、わざわざ工場まで専用線を敷いて維持するという手間をかけずとも貨物駅で無蓋車に積載されたコンテナをトラックに乗せ換えて工場まで輸送することの方が簡単になりました。そのため国鉄分割民営化～現在まで引込線を廃止する荷主が相次いでいます。1980年代には日本全国に何千もの専用線がありましたが現在まで残っている専用線はそのうちのわずか60ほどです。今回はその中からいくつか選び抜いた専用線をご紹介します。

1 日本の一大工業地帯「京浜工業地帯」の専用線

川崎貨物駅から分岐する神奈川臨海鉄道（浮島線、千鳥線）は京浜工業地帯の輸送を支える目的で敷設された貨物線です。川崎貨物駅－末広町駅－浮島町駅（浮島線）、川崎貨物駅－千鳥町駅（千鳥線）のわずかな距離を結ぶ短い路線ですが京浜工業地帯の発展に大いに役立っています。

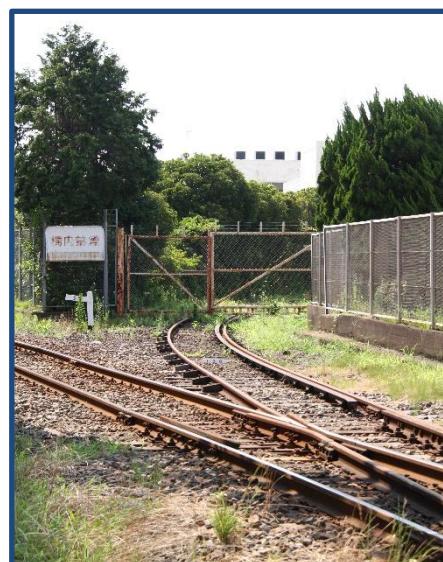


・東芝エネルギーシステムズ浜川崎工場専用線

最初に紹介するのは神奈川臨海鉄道浮島線の末広町駅から分岐している、

「東芝エネルギーシステムズ浜川崎工場専用線」です。

この専用線は変圧器などの特大貨物を輸送するために使用されています。出荷、入荷が不定期なため普段は使用されず出荷、入荷のある時のみ使用されています。また、この専用線の先から ENEOS 川崎製油所専用線が分岐していますが 2008 年より休止しています。



※

上図・・末広町駅の駅名標。

右図・・浮島線本線と専用線の分岐点。

下図・・右図の拡大版。線路は鏽びて草生している。



・ ENEOS 川崎製油所専用線

末広町駅から少し進んだ先にある神奈川臨海鉄道浮島線の終点「浮島町駅」から分岐しているのがこの「ENEOS 川崎製油所専用線」です。ここから関東各地へ向けてタンク車を用いた石油輸送が行われています。



※

左上図・・浮島線上を走行する ENEOS 川崎製油所へ向かう返空列車。

左下図・・浮島線本線と専用線の分岐点。本数が比較的多いため線路には艶がある。

右上図・・専用線から出てくる貨物列車。

右下図・・浮島町駅の駅名標。

・ 日本石油輸送川崎メンテナンスセンター専用線

浮島町駅から分岐するもう一つの専用線があります。それが「日本石油輸送川崎メンテナンスセンター専用線」です。ここにはタンク車の洗浄を行う設備があり、積載する石油の種類を変更するタンク車などが使用しています。

専用線内では日本石油輸送の所有する「スイッチャー」と呼ばれる入換動車が入れ換えを行います。前述した二つの専用線にもスイッチャーが常駐していますが工場内のため撮影できません。またこの専用線の先から日本触媒川崎製造所浮島工場への専用線もありましたが、三島駅等へのエチレングリコールの出荷停止に伴い2000年代に廃止されました。



※

右上図・・スイッチャー。

右図・・浮島線本線との分岐点。奥に向かうのが専用線。本線はこのすぐ前に車止めがある。

右下図・・専用線の側線に留置された根岸駅常備のタキ 1000 - 1000。

下図・・仙台北港駅常備のタキ 1000



- 603 。洗浄のため全国各地のタンク車が集まる。洗浄済みのため明らかに綺麗になっている。



- ・日本触媒川崎製造所千鳥工場専用線

川崎貨物駅の南側から分岐している千鳥線の終点である「千鳥町駅」から分岐しているのが「日本触媒川崎製造所千鳥工場専用線」です。この専用線のある方向に延びている千鳥線の線路は「千鳥町西群線」、川崎貨物駅からまっすぐ南に延びる線路は「千鳥東線」と呼ばれています。この専用線からは酸化エチレンを名古屋臨海鉄道の東港駅からの専用線がある三洋化成工業名古屋工場へ向けて出荷しています。かつては浮島線の浮島町駅からの専用線がある日本触媒川崎製造所浮島工場の休止期にエチレングリコールの迂回輸送に使用されるだけでしたが、2008年頃に専用線の改良工事を行い千鳥町西群線の5番線を川崎市から取得し新たにそこに酸化エチレンの荷役設備を設置しました。現在は1日3本の列車が発着しています。



※

上図・・千鳥線上を走行する日本触媒川崎製造所千鳥工場へ向かう返空列車。

下図・・専用線内。小さな貨物駅のような見た目である。貨車の手前にある小型の機械は貨車の入れ換えを行う「アント」と呼ばれる入換機。





※

上図・・川崎貨物駅へ单機で引き返す神奈川臨海鉄道のディーゼル機関車。

・川崎市営埠頭専用線

この専用線は日本触媒川崎製造所千鳥工場専用線からさらに埠頭方面へと進んだところにあります。稀に譲渡車両などが輸送されてきます。かつては宇都宮貨物ターミナル駅から自動車輸送が行われていました。埠頭内が関係者以外立ち入り禁止のためほとんど見ることはできません。



※

上図・・川崎市営埠頭へ向かう線路と関係者以外立ち入り禁止の看板。

・レゾナック川崎事業所（千鳥）専用線

千鳥町駅分岐扱いですが実際は千鳥線の鉄橋付近で分岐する「千鳥東線」と呼ばれる線路から分岐しています。この専用線は2006年に一旦休止されましたが2009年に関西方面へのエチレンジアミン四酢酸の輸送と東北方面へのコンテナ輸送の取り扱いを開始し運行が再開しました。しかしこれも2021年頃に中止され再度休止状態にあります。1日1往復のみ運行されていました。

※

右図・・千鳥東線から分岐する専用線。この専用線は荷役線が1本、総延長77mという大変小規模なものだった。

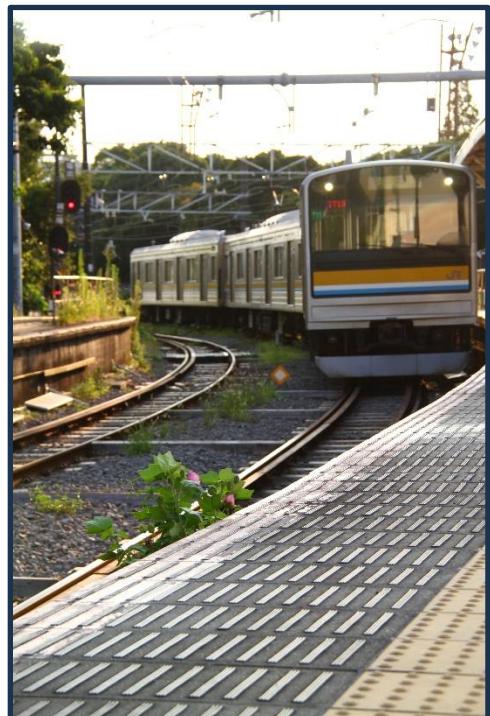
右下図・・千鳥東線上の踏切。使用中止の看板が掲げられている。

下図・・千鳥東線の終端にある車止め。



2 米軍のジェット燃料輸送を支える重要な専用線

鶴見線は京浜工業地帯の中心を走る路線です。それゆえ一種の臨海鉄道のような側面もあり昔と比べるとかなり衰退してしまいましたが、現在でも貨物列車の運行が行われています。そのため貨物輸送を目的に作られた支線が各々の駅から分岐しています。今回はそんな鶴見線で運行されている貨物列車の中でも特に重要である米軍の燃料輸送列車、通称「米タン」の使用する専用線をご紹介します。



まず初めに「米タン」とはどんな列車なのかについて説明します。

「米タン」は鶴見線の安善駅から分岐する米軍の専用線でジェット燃料を積載し青梅線の拝島駅から分岐する在日米軍横田基地専用線を使って米軍基地へジェット燃料を輸送しています。定期列車ではなく臨時列車として運行されています。火曜日と木曜日に運行されることが多いようです。また日本の祝日などは一切無視して運行されます。逆にアメリカが祝日の時は運休する場合があります。

・在日米軍鶴見貯油施設専用線エリア I 専用線

この専用線は鶴見線の安善駅から分岐していますが正真正銘、「駅」と呼べる場所から離れたところから分岐しています。これは1986年まで貨物支線（通称石油支線）であった路線を安善駅構内に併合したためそれまで貨物支線の終点であった浜安善駅から分岐していたものが安善駅からの分岐扱いに変更されたためです。この専用線内にジェット燃料の荷役設備と2本の荷役線がありますが、荷役線1本当りの総延長が短いため拝島駅か

らの返空列車は安善駅で機関車を付け替えた後、旧石油支線に進入し旧浜安善駅で機回しを行い推進運転でタキを荷役線に押し込みます。その後荷役線に収まったタキを切り離し、一旦荷役線の分岐部まで引き上げて残りのタキをもう1本の荷役線へ押し込みます。それが終わると機関車は単機で安善駅へ引き返します。拝島駅へ向かう場合は実際に確認できていませんが安善駅方向から単機で機関車がやってきて片方の荷役線からタキを引き出し、もう一方の荷役線のタキと連結して専用線から出でていきます。その後、安善駅で機関車を付け替えて拝島駅へ出発していくと思われます。また、使用されるタキは米軍専用のもので米国防省燃料管理課が日本石油輸送から1年ごとに借り受けている。車体には積載するジェット燃料名である「JP-8」という表記があります。

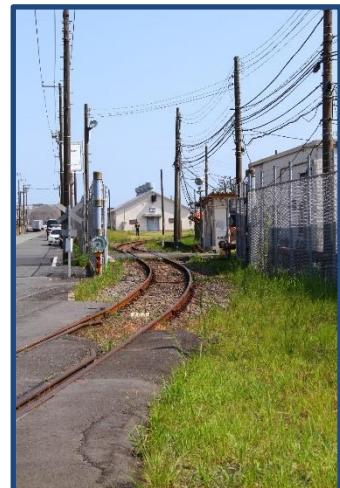


※

上図・・専用線へタキを押し込むDD200-4。

右上図・・在日米軍鶴見貯油施設の柵に掲げられた警告板。

右図・・専用線内。この先に荷役設備がある。





※

最上図・・使用されるタンク車。「安善駅常備」と記されている。安善駅常備のタキはこの輸送に使用されるもののみである。

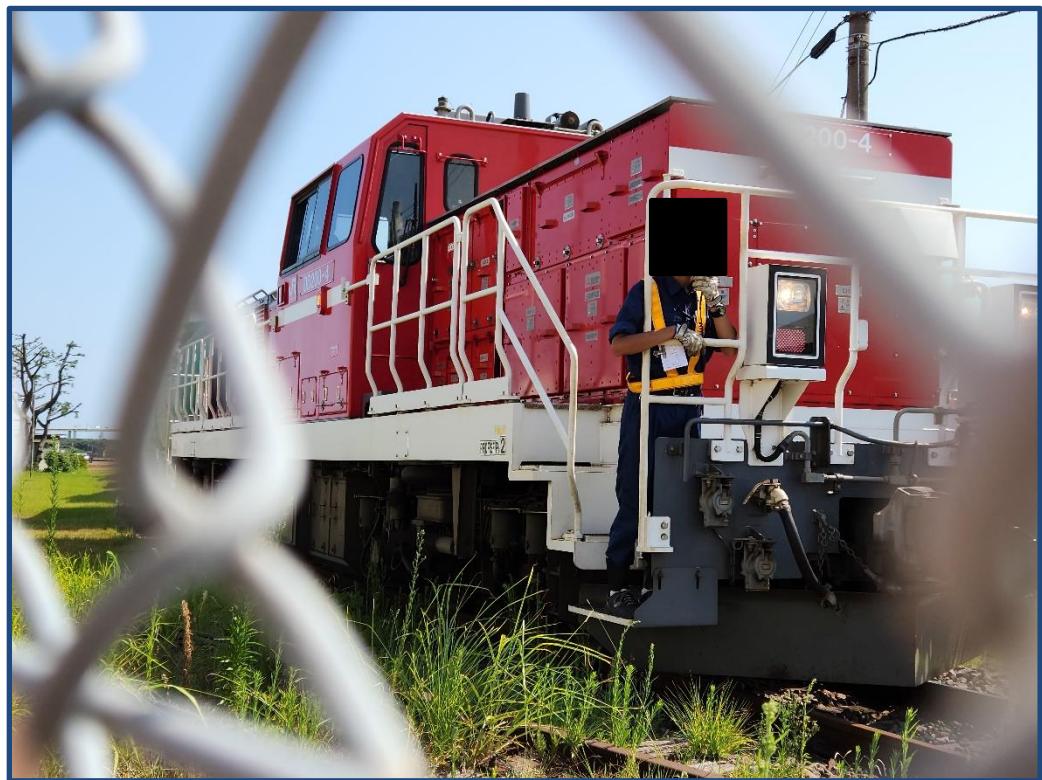
上図・・単機で旧浜安善駅上を走行する DD200 - 4 。



※

最上図・・使用されるタキ。車体には「JP-8」と記されている。

上図・・鉄橋から旧浜安善駅方向を眺める。線路が分かれているところが旧浜安善駅。これでも現在は安善駅の構内扱いである。



※

最上図、上図共・・専用線内で入れ換えを行う DD200 - 4 。



※

最上図・・安善駅の側線に留置される米軍専用タキ。

上図・・車体には借受人が「米国防省燃料管理課」であると明記されている。

- ・在日米軍鶴見貯油施設エリアⅡ専用線

前述した専用線のほか、安善駅のすぐそばから分岐する専用線もあります。これが在日米軍鶴見貯油施設エリアⅡへ向かう専用線です。ただ普段は使われていないようです。エリアⅠの荷役設備に何らかの不具合が存在したときに使用される可能性があります。この専用線を使用する場合は旧石油支線から安善駅方向に分岐しているためスイッチバックして入線する必要があります。



※

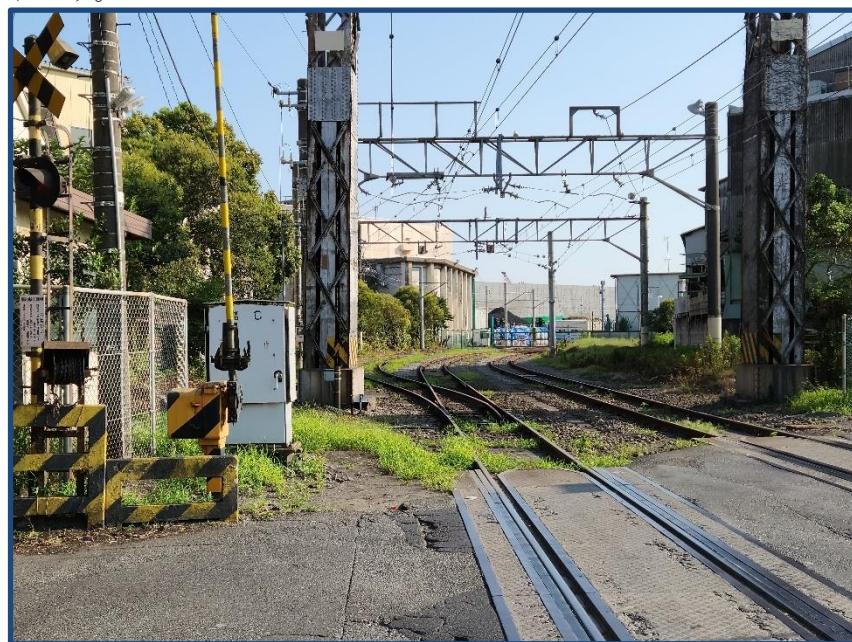
上図・・在日米軍鶴見貯油施設エリアⅡ専用線と旧石油支線の分岐点。奥に見える電線付近に鶴見線の本線がある。右側が貯油施設である。

3 リニア建設残土輸送列車の終着点にある専用線

JR 東海が建設中のリニア中央新幹線の品川駅一名古屋駅間。この区間のトンネルの割合は東海道新幹線では 16% のに対しリニア中央新幹線は実に 86% を占めます。これだけのトンネルを掘ると問題になるのはトンネルから出た残土の処理です。一部は臨海部の埋め立てに活用されています。しかしそれでも余ってしまう残土は JR 東海の購入した処理用地まで運ばれそこで処理されます。梶ヶ谷貨物ターミナル駅から扇町駅へ運行されているリニア残土輸送列車は梶ヶ谷貨物ターミナル駅で残土を積載し扇町駅から分岐する三井埠頭専用線で残土を下ろします。一旦仮置きされた後海上輸送で処理用地へ輸送されていきます。今回はその三井埠頭専用線を紹介します。

・三井埠頭専用線

三井埠頭専用線は鶴見線の終点である扇町駅から直進方向に分岐しています。リニア残土輸送列車は 2017 年から運行されていますが 2020 年までは石炭輸送列車も運行されていました。これは秩父鉄道三ヶ尻線の三ヶ尻駅へ輸送されていました。三ヶ尻駅には太平洋セメント熊谷工場の専用線がありこれを使用して工場へ直接乗り入れていました。リニア残土輸送列車は 2021 年末頃に一旦休止され 2022 年度末に専用線の再整備が行われ、それと同時に新たに北陸重機工業製の赤色のスイッチャーが二両導入されました。さらに今まで 1 日 3 往復だったのが今年から 1 日 7 往復へと大増便されました。未だに運行は再開されていませんが近々運行が再開される予定です。しかし現在取り扱っている貨物がリニア残土のみなのでリニア中央新幹線建設完了と同時に廃止されると思われます。



※

上図・・扇町駅の先から分岐する三井埠頭専用線。



※

最上図・・三井埠頭専用線へ繋がる線路上にある表記。

上図・・扇町駅の駅舎。周辺には猫がたくさんいる。

4 大規模製紙工場からの製品出荷を支える専用線

かつてはほとんどの製紙工場に専用線が敷設されワムなどの有蓋車を用いた製品輸送やタキなどのタンク車を用いた燃料輸送が行われていました。現在まで残っているのは日本製紙の石巻工場・岩沼工場・岩国工場、王子製紙の春日井工場・米子工場にある5つの専用線です。今回はその中でも特に規模の大きい日本製紙岩国工場の専用線をご紹介します。

(訪問記に近い内容になっています。ご了承ください。)

※この記事を書くのに際し日本製紙岩国工場様にご協力いただきました。心より感謝しております。



・日本製紙岩国工場専用線

日本製紙岩国工場専用線は山陽本線の岩国駅から分岐する専用線です。主に関東地方へ向けた紙製品の出荷がコキを用いて行われています。普段は月曜日～土曜日に午前中に出荷と返空貨車の引き込みが合計2往復行われています。私が訪れた2023年8月10日はお盆前ということもあり臨時ダイヤによる運行でした。さらに台風6号の影響によりこの日は1便目のみの1往復の運行となりました。また、山陽本線下関駅方面が運転を見合わせていたため岩国駅から広島貨物ターミナル駅行きの日本製紙の紙製品のみを積載した貨物列車が運行されました。

この日の臨時ダイヤ（普段と異なります。）

1便目：入出線作業（8:00～8:30）

↓台風6号の影響で運休

2便目：入出線作業（10:00～10:20）

⇒2便目は工場から岩国駅へはスイッチャーのみが運行し、岩国駅から台車を引き込み。

岩国駅に07:29に着き東口から出て広島駅方面へ線路沿いに10分ほど歩きます。

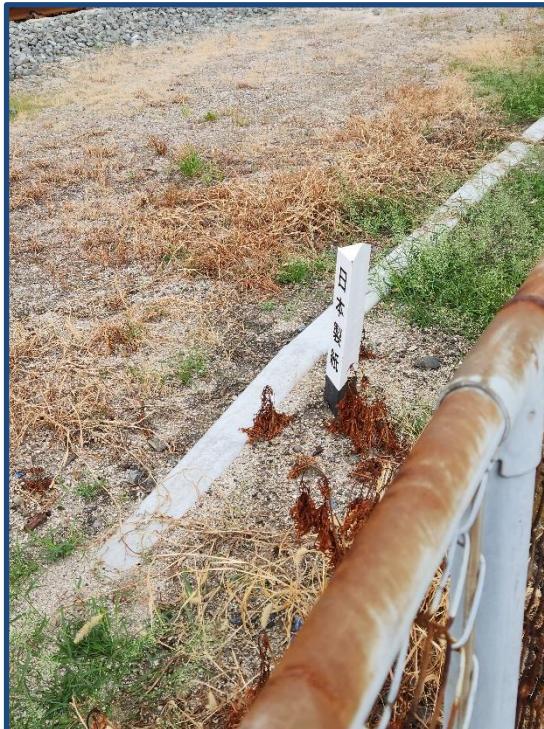
一番東側の線路から分岐してくるのが日本製紙岩国工場専用線です。岩国駅を出ると南方へカーブを描き遮断機のない踏切を通り工場敷地内へと伸びています。



カーブの途中に上の写真のようなものが線路に取り付けられています。これは右の写真の機械と繋がっていてここを通過すると、その貨車のバランスが適正に保たれているかどうかが測定されます。測定結果は担当者に送信されるようになっています。

さらにこの付近には次ページ上部の写真のような杭がありました。杭には「日本製紙」「JR貨物」と記載されていました。





踏切まで来て岩国駅方向を眺めると外側に何本か側線があるのが分かります。この側線はワムなどの有蓋車を使用していた時代に貨車を留置するために使用していました。現在は使われていません。





踏切で08時00分頃を迎えると、いよいよ列車が来ました。スイッチャーの側面には「岩国産業運輸」と記載されています。専用線の運行は日本製紙から岩国産業運輸へ委託されていると思われます。この列車はコキ7両編成でした。



※

上図・岩国駅へ向かう列車。



しばらくすると岩国駅から空の貨車を引いて戻ってきました。

この列車はコキ 10両編成でした。



工場内へ引き込んだ後はスイッチャーが貨車の入れ換えを行っていました。

次ページ・・入れ換えの様子

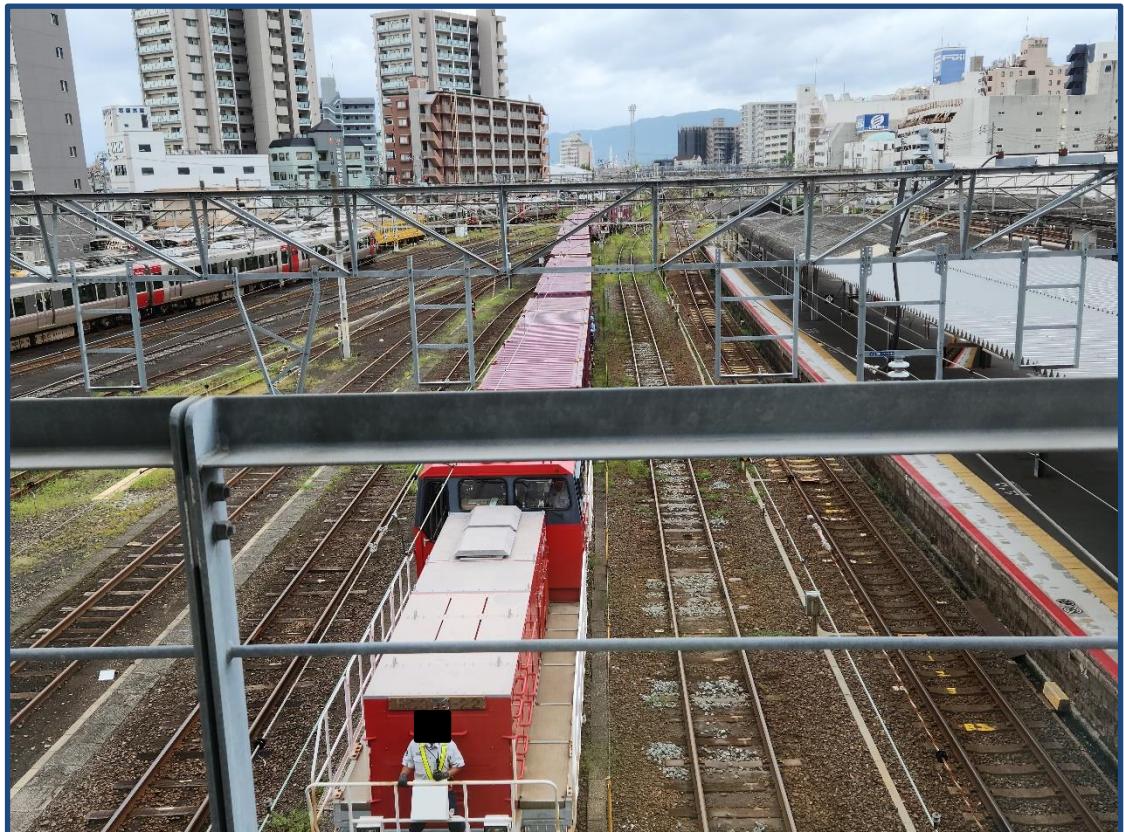




しばらくして入れ換えが終わると上の写真のように工場の門が閉じられました。



前ページ下部の写真のように空コンテナの荷下ろしが行われていました。



※

上図・・岩国駅東西自由通路から岩国駅構内での入れ換えを眺める。

専用線の運行が終わり岩国駅へ戻ってしばらくすると、先ほど日本製紙岩国工場から出てきた出荷貨車が岩国駅構内で入れ換えされました。

これにて今回の日本製紙岩国工場専用線の訪問は終了しました。

- ・追加情報

日本製紙岩国工場からの製品の出荷には積極的に貨物列車が活用されています。

スイッチャーの正面と両側面の計3か所にエコレールマークのエンブレムが取り付けられています。



※

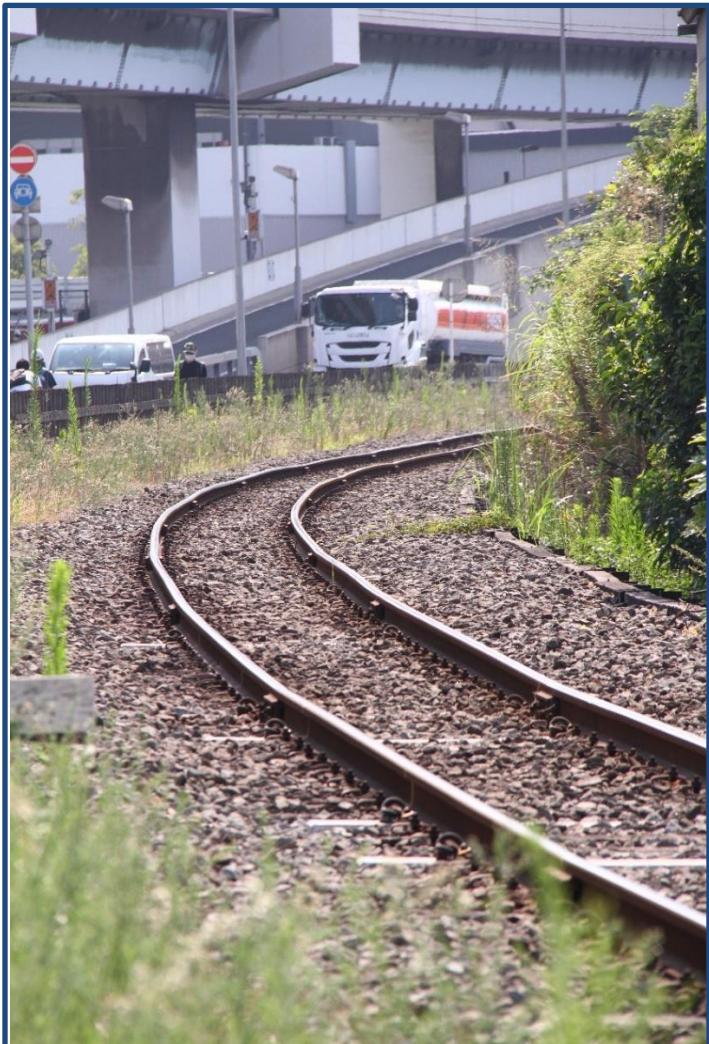
上図・・・（日本製紙岩国工場様より資料提供いただきました。）

5 今年の8月に運行が終了した日本最南端の専用線

2000年代に比べ専用線の路線数減少の勢いは鈍化してきてはいますが残念ながら今年も廃止される専用線が出てしまいました。それが日豊本線の南延岡駅から分岐する「旭化成愛宕事業場専用線」です。この路線は普通のコンテナ貨物のほか、北九州市と宇部市の企業へ向けて液化塩素をタンクコンテナで出荷していました。2020年までは大牟田駅から伸びる三井化学大牟田工場専用線を使用して三井化学大牟田工場へも液化塩素が出荷されていました。しかし三井化学大牟田工場専用線が廃止されることになり三井化学向けの液化塩素の輸送はトラック輸送に転換されました。それからはこの旭化成の専用線の入出荷量も激減し年間数千トンのみの貨物取扱量になってしまいました。この夏に訪問予定でしたが旭化成延岡支社様より運行終了予定とご回答いただいたため断念せざるを得ませんでした。この専用線が廃止になっても液化塩素などは隣の延岡駅から貨物列車を用いて輸送されると思われます。この専用線の廃止により九州内の定期的に運行される専用線は全滅しました。臨時ながら残る九州最後の専用線は鹿児島本線の黒崎駅から分岐している「日本製鉄八幡製鉄所専用鉄道」です。レールの輸送に使用されています。

【まとめ】 私の考える鉄道貨物輸送

専用線は貨物駅での貨物取扱が一般的になった近年では目立つことのない存在ですがそれでも石油、紙、化成品など私たちの生活を支える製品を運ぶために役立っています。駅から工場へひょろひょろと伸びていく頼りがいのなさそうな線路が実は重要な役割を果たしているというところが専用線の魅力の一つではないでしょうか。またガタガタの線路が駅から分かれてどこかへ伸びているというシーンは想像するだけで「どこに繋がっているのだろう。」というわくわく感が生まれるのではないでしょうか。皆さんも少しでも専用線に興味を抱いてくれれば嬉しいです。少し話はそれますが近年はトラックドライバー不足や労働時間の制限、地球温暖化などにより鉄道貨物輸送が見直され始めています。私としてはこの見直しによって貨物列車を用いた貨物輸送量が増えればいいなと思っています。さらに欲を言えばこれに乗じて新しく専用線ができたらいいなと考えています。皆さんもぜひこれをきっかけに少しでも鉄道貨物輸送に目を向けてみてもらえば嬉しいです。



【参考文献・参考資料】

- ・貨物時刻表 2023年版

<https://rfa.or.jp/timetable>

- ・日本の鉄道貨物輸送と物流

<http://butsuryu.web.fc2.com/>

- ・国土交通省 モーダルシフトとは

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/modalshift.html>

- ・Wikipedia 鶴見線

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%B6%B4%E8%A6%8B%E7%B7%9A>

- ・Wikipedia 安善駅

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%AE%89%E5%96%84%E9%A7%85>

- ・Wikipedia 扇町駅

[https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%89%87%E7%94%BA%E9%A7%85 \(%E7%A5%9E%E5%A5%88%E5%B7%9D%E7%9C%8C\)](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%89%87%E7%94%BA%E9%A7%85_(%E7%A5%9E%E5%A5%88%E5%B7%9D%E7%9C%8C))

- ・Wikipedia 神奈川臨海鉄道浮島線

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%A5%9E%E5%A5%88%E5%B7%9D%E8%87%A8%E6%B5%B7%E9%89%84%E9%81%93%E6%B5%AE%E5%B3%B6%E7%B7%9A>

- ・Wikipedia 末広町駅

[https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9C%AB%E5%BA%83%E7%94%BA%E9%A7%85 \(%E7%A5%9E%E5%A5%88%E5%B7%9D%E7%9C%8C\)](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9C%AB%E5%BA%83%E7%94%BA%E9%A7%85_(%E7%A5%9E%E5%A5%88%E5%B7%9D%E7%9C%8C))

- ・Wikipedia 浮島町駅

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%B5%AE%E5%B3%B6%E7%94%BA%E9%A7%85>

- ・Wikipedia 神奈川臨海鉄道千鳥線

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%A5%9E%E5%A5%88%E5%B7%9D%E8%87%A8%E6%B5%B7%E9%89%84%E9%81%93%E5%8D%83%E9%B3%A5%E7%B7%9A>

- ・Wikipedia 千鳥町駅

[https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%8D%83%E9%B3%A5%E7%94%BA%E9%A7%85 \(%E7%A5%9E%E5%A5%88%E5%B7%9D%E7%9C%8C\)](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%8D%83%E9%B3%A5%E7%94%BA%E9%A7%85_(%E7%A5%9E%E5%A5%88%E5%B7%9D%E7%9C%8C))

- ・延岡市統計書 令和3年版

<https://www.city.nobeoka.miyazaki.jp/uploaded/attachment/8501.pdf>

[協力]

日本製紙岩国工場

旭化成延岡支社



高1 稚内 律登

▶▶▶はじめに

鉄道好きな方ならきっと共感してくれる人もいるのではないかと思いますが、鉄道で始発駅から乗車する事には特別な感慨があります。例えば特急踊り子にしても寝台特急サンライズにしても、私の場合、本当は品川、横浜から乗車した方が距離も短いし金額も安いです。

しかし出来れば始発駅である東京から乗車したい。途中駅からの乗車で列車に乗るのと、始発駅に入線してきた列車に乗るのでは意味が違うと思っています。

常々そんなことを考えていた私ですが、今回はその究極を目指すため、ここで終わりであり、始まりでもある日本の鉄道上、最北端に位置する稚内に行ってきました。

JR 北海道稚内駅は言わずと知れた最北の駅、単式ホーム宗谷本線の北の終点です。

実と言うと札幌を起点とし、稚内へ北上した方が金額的にも移動にても効率が良いのですが（こちらについては後述します）、稚内から乗ってみたいという目的のために、今回は飛行機で一足飛びに稚内へ直行、そこから南下して戻ってくるルートを選びました。

去年の夏、停車場に載せた近鉄旅は 1157.8 km の移動でしたが、コロナが 5 類感染症へ移行された事もあり今年は 2483.6km！と倍以上の移動となっています。

去年に続き旅行記となっておりますが、今回で 3 回目の停車場記事になります。

楽しんでいただけたら幸いです。



▶▶▶空路

まずは羽田空港入りです。モノレールも良いですが、ここはやはり京浜急行空港線にしました。蒲田を過ぎたあたりから、ほぼ全員がスーツケースの乗客になり、一気に旅行気分が味わえます。国内線出発ロビーのある羽田空港第2ターミナルへは京急「羽田空港第1・第2ターミナル」駅から連絡バスを使います。

第2ターミナルはほぼ全日空(ANA)が占めているのですが、目的地の稚内空港もANAのみの乗り入れとなります。ちなみに北海道には諸島併せ12の空港が設置されています。

12…。いかに北海道が大きいかが分かりますよね。詳しくは下の図を参照ください。

稚内空港への直行便は1日2便となり、札幌→稚内が2便(いずれも往復便)運航しています。ところで、国内線航空路の飛行距離(km)は羽田→稚内 1195kmです。

そして、稚内からロシアのユジノサハリンスクまではフェリーで160km、稚内市最北端の宗谷岬からサハリンの南端まではわずか43kmです。近っ！

東京駅から京葉線に乗って蘇我まで行く距離で外国(ロシア)に行けてしまう。いや、行きたくはないです…。



【利尻空港】JAL/ANA

【稚内空港】ANA

【オホーツク紋別空港】ANA

【女満別空港】JAL/ANA/AIR DO

【根室中標津空港】ANA

【たんちょう釧路空港】JAL/ANA/AIR DO/peach

★【函館空港】JAL/ANA/AIRDO/tigerair

★印は国際線就航

【とかち帯広空港】JAL/ANA/AIR DO

★【旭川空港】JAL/ANA/AIR DO

【札幌丘珠空港】JAL/FDA

【奥尻空港】JAL

★【新千歳空港】JAL/ANA/AIR DO/

SKYMARK/FDA/Peach/Jetstar/IBEX/

SPRING

▶▶▶行程表

前日からの大雨の影響で途中大幅に遅れました。しかし去年の近鉄でギリギリ体験をしていた為、今回は乗り換え時間に余裕がありセーフでした。時間の余裕大事。

乗車車両

ANA NH571



ボーイング737-800 (738)



JR北海道 宗谷本線



キハ261系気動車

宗谷

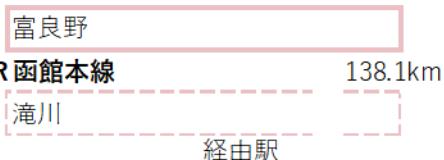
JR富良野線



DE15 1534+510系

富良野・美瑛ノロッコ号

JR根室本線



キハ 261 系 5000 番代気動車

フラノラベンダーエクスプレス



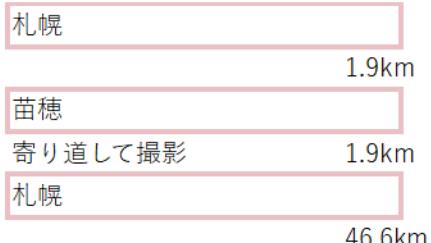
733系0番代

733系0番代

733系3000番代

快速エアポート

JR函館本線



ANA NH072



ボーイング777-300 (773)

■羽田空港→稚内空港 ~ ボーイング 737-800 (738) ~

国内線に乗るということで、京浜急行のエアポート急行に乗り、羽田空港第1・第2ターミナル駅で下車。そこから空港間連絡バスで第2ターミナルを目指します。

団体客がとても多い。前日まで北海道は大雨による運休も発生していたのですが、この日は晴天。ほぼ全便が定刻発着しており幸運な出だしでした。

チェックインカウンターに長蛇の列が出来ていましたが、ANAのアプリでチェックイン済みだったので、ここはスルー。次に保安検査ですが、鞄にはカメラや録音機、モバイルバッテリー等などを入れていたのですが、特に問題なく進み、スムーズに出発ロビーまで進めました。

夏休みとあって座席は満席。ライトレーダーを見ても、羽田上空は大渋滞しています。

目の前ではCAさんが忙しそうに立ち働いていて、今は廃止されてしまった小田急のロマンスカーアテンダントさんを懐かしく思いました。あそこはゆったりしてましたなあ。

	
電車派ですが飛行機もかっこいい	離陸から数秒でこの高度
	
稚内空港はかなりこじんまり	到着、宗谷岬。日本最北端の地です。

■JR 北海道稚内駅 ~ 最北端 ~

さて、宗谷岬に寄った後、ついに降り立った最北北緯 45 度 25 分 03 秒にある鉄道駅。単線ホームで、行先は名寄/旭川方面へ 1 本。1 日 7 本（うち、特急 3 本）の運用があります。もちろん、すべて始発です。

2011（平成 23）年に改築する前の駅舎時代に終点だった場所があり、駅の外にそのモニュメントが設置されています。駅舎自体は 2011 年に新設されており、さらに駅舎直結の複合施設の道の駅「キタカラ」が翌年開業とあって、とても綺麗です。ただし、駅を出ると長引いたコロナ禍の所為なのか、閉まっている飲食店が目立ちました。そして数少ない飲食店は予約でいっぱい。キタカラ内にある食事処もすべて 18 時閉店となっていたので、夕食はさっさと済ませるか買っておいた方がよさそうです。北海道のコンビニといえばセイコーマートですよね。セブンイレブンもローソンもファミマも道内で全く見かけませんが、このコンビニだけは至るところにありました。



►ちなみに最端の駅はそれぞれこちら

最北端	宗谷本線稚内駅	北緯 45 度 25 分 03 秒	東経 141 度 40 分 37.2 秒
最南端	ゆいレール赤嶺駅	北緯 26 度 11 分 36 秒	東経 127 度 39 分 37.7 秒
最東端	根室本線東根室駅	北緯 43 度 19 分 18 秒	東経 145 度 36 分 05 秒
最西端	ゆいレール那覇空港	北緯 26 度 12 分 23 秒	東経 127 度 39 分 8 秒

■稚内駅→旭川駅 ~ JR 北海道 宗谷本線 ~

いよいよ最北端の駅稚内から道央を目指し列車に乗りります。旭川までは距離にして259.4km。東京駅からなら、神奈川を通って静岡の舞阪辺りまで行けます。それでも北海道の真ん中より少し上です。でっかいどう。

特急は宗谷とサロベツの2つが運用に入っていますが、違いはグリーン車でしょうか。宗谷には1号車に1+2席×3列の9席のグリーン席と28席の指定席が設置されています。磐越西線の快速「あいづ」は1車両の中に指定席と自由席が混在していて区切りは左右の透明な仕切り板のみ。ドアもないで、カオスだった記憶があります。宗谷は指定席との混在なので、まあ仕切りはなくても、と思っていたのですが、車両内にかなり立派な自動ドアがつけられておりコンセントまで完備されていました。革張りシートで窓側の一人席、かなり快適です。惜しむらくはインターネット…。フリーWifiはともかくとして、ほぼ電波が届いておりませんでした笑。

	
宗谷入線。キハ 261 系 0 番代	グリーン席。フットレストあり
	
自由席	指定席

■旭川駅→富良野駅 ~ JR 富良野線 ~

今回の旅行で恐らく一番人気の富良野・美瑛ノロッコ号に乗車します。

旭川から発着するノロッコ号は1号の1本のみ。〈復路は6号〉下りの3.5号と上りの2.4号は美瑛駅発着となります。

始発駅から乗りたい！と切に思っていた私ですが、一番早い特急宗谷に乗っても、旭川駅から発車の1号には間に合いません。まあ3号の始発駅は美瑛だし…と気持ちをごまかしていたのですが。何と！とっくに発車時刻を過ぎているはずの1号がホームに停車していました。事故というわけでもなさそうなのに何故？

駅のアナウンスに耳を傾けていると、稚内入りをする前日、北海道北見近辺に記録的短時間大雨情報が発表され、大雨の影響で運行に支障が出ているとの事。発車するかどうかわからぬ1号が大幅に遅延し旭川駅にまだいる状況で、美瑛駅からの3号が運行出来るとは思えず、みどりの窓口へ確認しました。はい運休です。…ですよね。

富良野・美瑛ノロッコ号は人気列車の為、チケットの入手が困難です。

3両編成のうち、2両が自由席なのでそりやそうです。でも恐らくは小さい子供連れの家族に混ざって自由席に並ぶのはちょっと。というわけで事前予約を使い無事ゲットしていましたが、水の泡となりました。

しかし、一応念のために今停車している1号の席は取れますか？走るかどうかわからぬ状態ですけど…。と窓口の方に聞いてみたところ、「あと5分で出るみたいですよ？1号の席取ります？」とのお返事が！えっ…取れるのですか！？だって発車駅ではないにしても、3号が運休なった放送もなかったし、1号発車時刻不明なのですね？？

そんな不安を他所に「時間ないので急いで下さいね」と笑顔でチケットを発券して下さった駅員さん。取りあえずお礼をいってホームへ走りました。

これで内だったら乗れなかった子供が泣いて親怒って大変な気がします。まあ私としては乗れればなんでも良しなので、改めて1号の指定席を手に飛び乗りました。

その後、発車したのはその30分後。あれ、5分後だったのでは(汗)



さて。走り出したものの、この富良野・美瑛ノロッコ1号、次の停車駅の間で20分停

車します。さらにその後も何度も何度も長い停車を繰り返して最終的に 116 分の遅れで富良野駅についた訳ですが、列車が走っている間は本当に涼しいのです。北海道の爽やかな気候の下で景観も素晴らしいのです。ですが 20~30 分程度の停車を何度も繰り返しているその停車中はもうサウナ状態です。冷房はおろか扇風機 1 つついていません。北海道だからいらないのでしょうか。こんな事態は想定していないのか、もしくは土地柄的に我慢強いのか。外国の乗客も大勢乗っていたのですが、皆耐えられずに列車の中を、頭を抱えて文字通り右往左往していました。窓からは強烈な日差しとともに虫もやってきます。

私自身はうっかり鞄に入れっぱなしだった携帯扇風機を発見したことと、隣の席に乗っていた同業の方とお話できたことが灼熱の中の癒しでした。同業者様、関西からお疲れ様です！お話しできてよかったです。

	
ノロッコ号のみが停車する駅 シーズンは過ぎていきましたが大勢の人が	富良野駅で見かけた旧国鉄色のキハ 40
	
富良野平原開拓発祥の地 車窓からではないと撮るのが難しい	プッシュバック式なのでこちらが先頭 510 系客車

■富良野駅→札幌駅～JR根室本線・函館本線～

富良野駅、駅前は徒歩 10 分の所にマルシェという複合マーケットがありますが、あまり開けてはいません。旭川が都会だったので、落差が結構大きいです。

皆途中ラベンダー畑駅で降りてしまうのでしょうか。

ノロッコ号の中ではしきりに接続列車の確認を車掌さんがしていらっしゃいましたが、そもそも発車がこれだけ遅延しているので、飛行機の予定などある方は早々にキャンセルさせていたと思います。そのおかげで私の席が取れた訳ですね。申し訳ないですが助かりました。

さて『ラベンダーエクスプレス』乗車です。ラベンダーエクスプレスは札幌・富良野間を乗換なし、約 2 時間で結ぶ快適アクセス特急です。キハ 261 系 5000 番代 多目的特急車両「ラベンダー」編成で運転します。(JR 北海道のページより)

JR 根室本線・函館本線には遅延なく、定刻にラベンダー色の特急が入線しました。この特急なのですが、多目的とついているだけあって、ビジネスから観光まで幅広い用途を想定して走っています。その目玉的なものが「増結 1 号車」。こちら、なんと自由席になります。幕もラベンダーラウンジなんてかっこいい。普通に考えたらこれ指定席ですよね。車内も撮りたかったですが、人が多すぎて良いカットが撮れませんでした。

代わりに新千歳空港の雪ミク載せときます。



ラベンダーラウンジ
かっこいい



▶▶▶終わりに

夏の北海道。今回は多めにゆとりを取った時間に助けられました。

結果的に（暑かったけど）ノロッコ号に旭川から乗れたし、雨の合間を縫うような日程で晴天にも恵まれました。欲を言えば最東端にも行ってみたかったですが、北海道は稚内から海沿いに走る電車がありません。海沿いで栄えているのは札幌函館間くらいでしょうか。ですので、網走や釧路方面へは旭川を起点にして移動する形になります。

ちなみに、JR 北海道が Peach、AIRDO、ANA の航空 3 社とタイアップして発売している「ひがし北海道フリーパス」「きた北海道フリーパス」は新千歳空港のみ発券出来ます。

そう、今回の私のように稚内入りしてしまうとこの特典付きのフリーパスは買えないのです。北海道旅行は新千歳から始めるのが宜しいのかも知れません。

どのルートを組んだら効率がよくコスパが高いのか、考えるのも旅の醍醐味ですね。

今回は最北端の地を踏んだ体験を良き思い出にしたいと思います。

本州を超えての遠征はそう簡単ではないので、協力してくれた両親にも感謝します。この夏、鉄道が好きでこの記事を読んで下さっている皆様はどんな写真を収めたのでしょうか。ともかくも無事に帰宅出来た事を各方面へ感謝をしつつ、この旅行記を閉じたいと思います。

拙い文章ですが、最後まで読んで頂き、ありがとうございました。



<参考資料>

全日空ホームページ・JR 北海道ホームページ・稚内空港ホームページ
ジョルダン・グーグルマップ・悠悠北海道・HOKKAIDO LOVE !

※資料、数字は全て 2023 年 8 月 24 日現在のものです。

坂と線路とケーブルと

高1 高木俊輔





〈第1章〉 ~intro~

2023年3月下旬のある日、成田空港16R滑走路から一機のB787が飛び立った。成田発サンフランシスコ行の全日空8便である。

この便に私は搭乗していた。学校の短期留学に参加していたのだ。機体は順調に高度を上げ、太平洋の上35,000ftを東へ向かう。

しばらくしてから、外が暗くなり機内も暗くなった。いわばお休みモードといったところだろうか。そろそろ寝なくちゃと思いながらも全然眠くならない。映画を一本見終わっても眠くならない。キヨコロヒーを見ても、さらに英語で「美女と野獣」を見ても眠くならず、ついには外が明るくなり始めてしまった。

寝るのもあきらめ、朝食を食べて1時間ほどで海岸線が見えてきた。いかにも異国地というような景色を眼下に収めながら、雨のサンフランシスコ国際空港に降り立った。実際に成田を出てから8時間である。



▲1回目の機内食、美味しかった。



▲面白くて結局寝付けなかった

「いや、そんなことはどーでもいいから早く紹介しろよ」と思った読者の皆さん、私も原稿を書いていてそう思ったので本題へ移るとしよう。

〈2章〉 ~ケーブルカーについて考える~(by 僕たちが見たかったケーブルカー)

まず、皆さんは「ケーブルカー」と言われたら何を想像するだろうか。多くの人が山を登るときに使う、ひし形のアレを想像するだろう。

しかし今回は、そんな日本の「ケーブルカー」とは少し違った、「サンフランシスコ・ケーブルカー」をご紹介したいと思う。

～サンフランシスコ・ケーブルカー～

「サンフランシスコ・ケーブルカー」は1873年に開業し、今年で150年を迎える歴史ある路線で、現役かつ世界最古の手動運転の循環式ケーブルカーである。少し難しいのでまとめると、めつつつつつつちや古いケーブルカーだ。

路線は3路線あって、そのうち2路線がダウンタウン(中心地)とフィッシャーマンズワーフ(港の観光地)を結んでいる。

車両は1両でまるで路面電車のようだ。

椅子は木でできており硬い。さらにバネも硬く、振動がダイレクトに伝わってくるため、腰の悪い人にはおすすめできない乗り心地だ。

前方は壁がなく外の空気が入ってくる。さらにバーにつかまって立ち乗りをするのもこのケーブルカーならではだ。

後方は壁があり幾分かは暖かい。冬や春先など寒い時期は後ろの方がおすすめだ。



〈3章〉 ~日本のケーブルカーとの違い~

日本のケーブルカーと何が違うのか、というといつか挙げられる。

まずは何といつても見た目だろう。日本では登山用や工事用のケーブルカーが大多数で、このように街中を駆け抜けていくものは少ないだろう。線路が道路に埋まっているので、どちらかというと路面電車に近いかもしれない。



そして「ケーブルカー」と一口に言ってもいくつか種類がある。

たとえば日本でよく見るのは交走(つるべ)式だが、ほかにも複式単線式などたくさんある。

そんな中サンフランシスコのケーブルカーは「循環式」というものを採用している。これはケーブルが輪状になって常に動いており、車両がこのケーブルをつかむことで動くといった仕組みである。また歯車の比率を変えることで速度も段階的に変えることもできるみたいだ。例えるなら車のクラッチ操作とギア操作が似ている気もある。

ケーブルとの接続をする装置とギアを変える装置▶



〈4章〉 ~乗車記~

こんなだらだらと書いていてもつまらないのできっそく乗ってみよう。

この日は日曜日、ホストファミリーとサンフランシスコ観光だ。

今回乗車するのは Powell-Hyde 線。 Powell 通りと Hyde 通りを走る路線だ。~~(ネーミングセンスが京都の誤わからん住所といつsh...)~~

ということで乗ろうと思い Hyde St & Beach St 駅に向かうと長蛇の列が…

もはや観光路線になっているためアトラクション感覚のようだ。

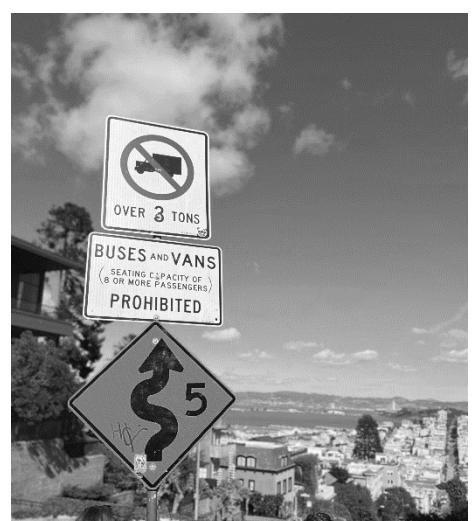
転車台で回る車両を見ながらしばらく待つとやっと順番が回って来て、運よく最前に座れた。信号が開通するのを待ちいざ出発だ。走り出してすぐ坂に差し掛かり上っていくが結構振動が伝わってくる。サスペンションも硬いのだろう。



しばらく行くと左手にロンバートストリートが見えてきた。いわゆる「ジグザgstリート」と呼ばれている通りで有名な観光地となっている。やはり人気のようで、ここの交差点で停車すると観光客が下りて行った。



▼この形でも勾配は急なロンバートストリー



そんな感じで乗降をくりかえしながら進むと、向きを左にかけて Hyde St を抜け出し建物の間を自動車とともに Powell St に向けて駆け抜ける。

左から Powell-Mason 線が合流するとすぐに Powell St にたどり着き右に向きを変える。

そのままフライデーならぬサンデー・チャイナタウンを通り過ぎて、雰囲気が丸の内のような終着のダウンタウンに着いた。



▲ダウンタウンにある終着の Powell St & Market St 駅。周りはオフィス街といった感じだ。

少し観光してから、フィッシャーマンズワーフに戻るためもう一度乗車をする。
この時は3月で寒かったので帰りは風をしのげる後方のスペースに座った。



▲内装は見た感じ木製で味がある。風もしのげて少し暖かい

ここでは車掌さんがおり出札業務や乗客への案内などをしている。しかし、帰りに乗った車両の車掌さんはとても面白い人だった。いかにも西海岸といった感じの風貌といった人だ。（日本だと「すいませんストリートスナップを撮っているものなんんですけど...」と声をかけられてそうなくらいだ）

そんな車掌さんのどこが面白いのか、というと観光案内を歌にのせてやってくれるのだ。あつという間に乗客も釘付けだ。そんな愉快な観光案内を聴いていたらすぐに終点につくてしまった。



ちなみに「一緒に写真を撮らせて！」とお願いすると快く応じてくれて、とてもいい写真が撮れた。写真集にあってもよさそうなくらい雰囲気が出てしまうのが歴史を感じさせる。

少し腰が痛くなったが「また、いつか」そう思える路線だった。
そんなこんなで戻ってきたわけだが、何気に時間は経っているわけでもう日が暮れ始めていた。



この後はホームステイ先のサンタクルーズに戻り、翌日から学校で楽しく過ごさせてもらつた。

ちなみに、向こうの同世代の子が江ノ電ニキを知っておりとても驚いた。彼の存在は太平洋を挟んだアメリカにも進出していたようだ。



◀ダウンタウンの中心にあるユニオンスクエア
風が吹いて寒かったからか人もまばらだ。

〈5章〉 ~終わりに~

ここまでいかがだっただろうか。このケーブルカーだけでも海外の鉄道は日本とは全然違うことが実感できた体験だった。

ちなみにサンフランシスコの坂は本当に急で、坂道発進をしようものならホイールスピンをしてしまうほど急だった。（体感的には狭い立体駐車場のスロープよりも急だと思った）

この後にケーブルカー以外の写真も置いておくので見ていただけたら幸いだ。

～other cut～





最後に、まだまだ未熟な高1が書いた文章をここまで読んでくださってありがとうございます。このように記事が書けたことがうれしいです。私がこういう文章を書くとどうしてもウザったらしいような文調になってしまないので、そこは目をつぶっていただけたら幸いです。

そして改めて、この旅行の関係者の皆様と停車場の制作に関わる人に感謝します。

～参考・引用～

San Francisco Municipal Transportation Agency

[<https://www.sfmta.com/getting-around/muni/cable-cars>]

Wikipedia

[<https://onl.tw/fvT4CWF>]



中三 佐藤晴斗

0, 自己紹介

みなさん初めまして、今回初めて停車場を執筆させていただく中三の佐藤晴斗です。

初執筆&提出日ぎりぎり（2日前）から書き始めているという泣きっ面に蜂状態なので誤字脱字・乱文があるかもしれません、温かい目で見てくれると幸いです。

追伸　写真も下手ですがご了承ください。

1, あらすじ

というわけで、本題に入っていこうと思います。

今回テーマにしたのは相模鉄道、通称“相鉄”。テーマにした経緯としては今（8月）話題の8713編成のリバイバル塗装やデザインブランドアッププロジェクトに伴う更新工事、直通運転など、さまざまなことが起きているからです。（私が横浜に住んでいて出費が安かったからということもある。）そこで今回は、相鉄に行って撮影してきた相鉄の車両とその車両のさらつとした解説をしていこうかなと思います。

2, いざ相鉄へ

撮影日は8月5日。ここ最近雨が多く、なかなか撮影に行けなかつたのですが、この日は晴れてしかもリバイバル中の8713編成も動いています！ということで家を出ました。

横浜 9:09→快速 海老名行→9:12 星川

星川 9:17→各停 湘南台行→9:18 和田町

最初の電車は5183編成、この日最初の東急車です。一旦星川で降りて20107編成の各停に乗り、撮影地である和田町駅で下車しました。(この行程について、「横浜から各停に乗ればよかったです。」なんて思ったそこのあなた。私もそう思います。)



↑相鉄 9000 系 9704 編成



↑相鉄 8000 系 8713 編成

この駅では2編成撮影。(というか撮影当時は8713編成だけで停車場を書こうとしていたので、8713編成撮影後は他の撮影地へ移動している。)

【車両解説】

・相鉄 9000 系

相鉄 9000 系は1993年から2001年に1次車～5次車までの10両編成7本計70両が製造され、老朽化していた6000系を置き換えました。(1次車～5次車には細かな違いがありますが、説明するととても長くなってしまうので割愛します。)

同形式は相鉄の車両の中で最も早くYOKOHAMA NAVYBULUE通称YNB塗装に変更され、内外装ともに一見新型車両にも見えるような大規模な改造を受けたことで有名です。改造例としては、前面の灯具類の移設、つり革の交換、行先表示器の交換、外装・内装とともに塗装変更、座席モケットの変更、車内LED表示器のLCD表示器への交換などが挙げられます。(この他にも、細部に至るまでいろいろな更新工事が行われています。)ちなみに、9701編成は試作車であることによる他の編成との差異が大きいことからこの更新工事対象外になり2020年11月30日に運用を離脱、そのまま引退、廃車となりました。

・相鉄 8000 系

相鉄 8000 系は1990年から1999年に1～9次車までの10両編成13本計130両が製造され、9000系同様、老朽化していた6000系を置き換えました。

同形式は、もともと8712編成で製造を終える予定でしたが、3000系が相模大塚駅で脱

線事故を起こしたことにより、8713 編成が代替製造されました。（しかし 2004 年 3 月、4 次車の 8707 編成が湘南台駅で衝突事故を起こしたことにより廃車されたため、結局は 12 編成となる。）

その後老朽化により 2021 年度末までに 1 次車～3 次車の 8701 編成～8706 編成が廃車となり、残りの編成は 5～9 次車の 8708 編成～8713 編成となりました。また、残りの車両はデザインブランドアッププロジェクトに伴う更新工事の対象となり、最初に 8709 編成が塗装変更、つり革の交換、灯具類の移設、行先表示器の交換、座席モケットの変更など、9000 系よりも大分簡素化された更新工事を受けました。簡素化された要因としては、9000 系の改造や 12000 系、20000 系、21000 系の導入、ホームドアの設置工事、コロナ禍による減収などに伴う資金不足が起つてしまつたからだと予想されています。なお、塗装変更、座席モケットの変更などがされたのは 8709 編成のみでその後更新された編成は行先表示器の交換、灯具類の移設がされたのみで塗装変更などが一切行われていない状態（半更新）となりました。また、この現象は後に説明する 10000 系でも発生しました。

和田町 9:28→各停 湘南台行→二俣川 9:40

撮影した 8713 編成に乗り、今度は二俣川へ。正直この後いずみ野線で 8713 編成を撮りたかったのですが、いずみ野線内で横浜方面のいい撮影地が思いつかなかつたので本線との分岐駅である二俣川駅で下車。5 分ほど駅のベンチに座つて撮影地を調べていたところ、二俣川～鶴ヶ峰駅間の撮影地を発見。気温 30°C 以上の炎天下の中、歩いてそこへ向かいました。（バス代ケチるために意地でも歩いた。←マネしないでね。）

二俣川 9:45→徒歩 15 分→撮影地 10:00

撮影地に到着。8713 編成目当てと思われる人が先に 1 人いたので邪魔にならないように撮影開始。



↑E233 系 7000 番台



↑相鉄 8000 系 8713 編成

ここでは 2 編成撮影。実はこの他にも数本ここを通過したが、8713 編成目当てで来ていたためちゃんと撮ったのはこの 2 編成のみです。

【車両解説】

それでは車両解説…と、行きたいところですが、E233 系は JR 車のため説明は割愛します。8000 系については先ほど解説を行いましたが、8713 編成のリバイバル塗装については解

説していなかったので以下で解説します。

・相鉄 8000 系 8713 編成リバイバル化

相鉄では、過去から現在にかけて 6 つもの塗装が存在しており、その中でこの 8000 系はグレーと赤色の塗装をまとい、角ばった前面の下側に豚鼻ライトがあるというのが特徴でした。その後、青色とオレンジ色のラインをまとった相鉄コーポレートカラーへと変更され、現在、デザインブランドアッププロジェクトに伴う更新工事により、YNB 塗装への変更(現時点では 8709 編成のみ)及び特徴であった豚鼻ライトも消滅しています。そこで、唯一製造当時の形が残っている 8713 編成に前面だけ赤塗装時のラッピングを施し、6 月 18 日に運転された臨時列車相鉄ミステリートレイン 1 号より運用を開始し、翌 19 日より同年の 8 月末の更新時期までを期限に定期運用にも就き始めました。(この臨時列車のチケットを同学年の友人 S 君が当ててくれ、一緒に乗ることができたのはいい思い出。)

撮影地 10:25→徒歩 15 分→二俣川 10:40

二俣川 10:45→各停 海老名行→相模大塚 10:57

相模大塚 11:05→徒歩 5 分→撮影地 11:10

次は、相模大塚駅の近くにある撮影地で撮影。この撮影地は相鉄線の中でも有名な撮影地ですが、8両編成には向きです。



↑ 相鉄 21000 系 21109 編成



↑ 相鉄 12000 系 12104 編成



↑ 相鉄 10000 系 10705 編成 (未更新)



↑ 相鉄 9000 系 9707 編成



↑E233 系 7000 番台

この撮影地では 5 編成撮影。「あれ?8713 編成は?」と思ったそこのあなた。あらかじめ言っておくと対向の電車と被りました。(泣) ↓がそのカットです。



E233 系がもう少し早く行ってくれれば顔並びの写真が撮れたのに、と何度も語りかけたいほどの写真ですが、これも撮影する上での付き物として妥協します。

【車両解説】

・相鉄 20000 系列

相鉄 21000 系と 20000 系の差はほぼなく、異形式であるもののほぼ同形式であるのでまとめて解説をします。相鉄 20000 系は東急東横線系統への直通運転及び 7000 系の置き換えのために 2018 年から 2020 年に 10 両編成 7 本計 70 本が製造され、相鉄 21000 系は東急目黒線系統への直通運転のために 2021 年から 2023 年に 8 両編成 9 本計 72 本が製造されました。

相鉄 20000 系列は、10000 系から 12000 系まで続いてきた JR 車ベースでの製造ではなく、相鉄オリジナル車両として製造されました。そのため、側面窓にブラインドの設置、車内に鏡を設置するなど、9000 系以来の相鉄らしさを取り戻した車両になっています。その他にも車内外に半自動ドアスイッチが設置されました。また、座席モケットのクッション性もとても良くなっています。東横線内などは座席の硬い車両が多いため、来るととてもうれしく感じます。(個人の感想です)

・相鉄 12000 系

相鉄 12000 系は、JR 線への直通運転のために 2019 年から 2020 年に 10両編成 6 本計 60 両が製造されました。

同形式は、JR 直通用に製造されたため、E233 系ベースとなっており、ベースが同じ E233 系の 11000 系とは基本仕様は同じとなっています。特徴として、車内の内装については同時期に製造されていた 20000 系とほとんど差異はなく、外装については前面は獅子口をイメージとした独特な形状や、側面に E235 系などと同様の総合車両製作所の Sustina シリーズを採用しているという特徴があります。また、同形式は相鉄で初めて、前方監視カメラおよび車内防犯カメラが設置された車両でもあります。

・相鉄 10000 系

相鉄 10000 系は、2002 年から 2007 年に 10 両編成 3 本、8 両編成 5 本の計 70 両が製造され、老朽化していた 2100 系、新 6000 系、5000 系、旧 7000 系を置き換えました。

同形式はもともと 10 両編成は 2 本製造する予定でしたが、前述した 8707 編成の湘南台駅での衝突事故により、10 両編成 1 本が代替製造されました。~~(この流れで行くと次の犠牲車は 10000 系…?)~~

この車両の特徴といえば、車両ベースが E231 系であることによる E231 系ならではの幽靈インバータ（三菱 IGBT）音を奏でることや、特徴的な前面のライト形状が挙げられます。しかし、同形式も全編成においてデザインブランドアッププロジェクトに伴う更新工事の対象となり塗装変更、行先表示器の交換、灯具類の移設、座席モケットの変更、つり革の交換、機器更新などが行われており、8000 系同様前面の特徴的な形状が消滅してしまうとともに、幽靈インバータも消滅してしまいます。また、10000 系においても 8000 系同様、資金不足により、10701 編成、10704 編成以外の編成は灯具類の移設、行先表示器の交換、機器更新のみされた状態（半更新）となっており、一見 11000 系と見分けがつかない状態となっています。

撮影地 12:00→徒歩 5 分→相模大塚 12:05

相模大塚 12:08→快速 横浜行→二俣川 12:21

ここで昼ご飯を食べるため二俣川へ、相鉄のアンテナショップのすぐ近くにある相州蕎麦というお店でざるそばを食べました。うまい！

二俣川 12:46→各停 川越市行→西谷 12:51

西谷 12:51→徒歩 20 分→撮影地 13:11

最後は西谷駅近くの撮影地へ、他の編成も少しほぞりたいと思ったからか、8713 編成が折り返して来るまであと約 1 時間ある中、撮影開始。（撮影後に腕見たら目焼けがすごかったです。←バカ）



左上から順番に

相鉄 10000 系 10707 編成（未更新）、相鉄 10000 系 10702 編成（半更新）、相鉄 10000 系 10704 編成（更新）、相鉄 8000 系 8713 編成（未更新）、相鉄 8000 系 8709 編成（更新）
(8000 系の半更新は撮影地到着と同時に写っていました。)、相鉄 11000 系 11005 編成（過去撮影）

この撮影地ではこの他の編成も撮影しましたが、多いので省きます。上の段に、10000 系 3 種類をまとめ、右下に比較用の 11000 系（過去撮影）を貼りましたが、やはり半更新はほぼ 11000 系ですね（苦笑）。また、下の段では 8000 系 2 種類をまとめましたが、半更新が撮れなかったのが悔しい！

【車両解説】

・相鉄 11000 系

相鉄 11000 系は 2008 年から 2013 年に 10 両編成 5 本計 50 両が製造され、老朽化していた 5000 系、旧 7000 系を置き換えました。この車両は当初、JR 直通を視野に開発されていたため E233 系ベースで設計、製造されました。その後 2018 年に同形式が JR 直通に使用することが表明されましたが、翌 2019 年に保安装置などの改造コスト等の理由からこ

の計画は断念され、12000 系のみ JR 直通に使用されることとなりました。

同形式の特徴として、衝突事故対策として、最近起こった東海道線と電柱との衝突事故でも機能が発揮されたクラッシャブル（衝撃吸収）構造が大手私鉄で初めて採用されたほか、相鉄で初めて LCD 表示器が設置されたなど E233 系ベースならではの特徴があります。また、同形式においても全編成においてデザインブランドアッププロジェクトに伴う更新工事の対象となっており、今後塗装変更などがされる予定です。

以上で行程おわり！暑すぎて死ぬかと思いました（汗）。この後二俣川で家族の用事があったため、のんびり各停に乗って向かいました。

3. 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。今回は相鉄をテーマとさせていただきましたが、前述しているとおり、相鉄では現在、デザインブランドアッププロジェクトを実施しています。そのため、8000 系や 10000 系は、製造当初の顔が失われつつあるほか、ブルーとオレンジの相鉄コーポレートカラーも一緒に失われています。時期的に 8000 系の未更新車両を見ることは間に合わないと思いますが、10000 系の未更新車両や他の半更新の車両、そして 11000 系での相鉄コーポレートカラーはまだ残っていると思います（思いたい）ので、記録したい！と思う方はぜひ足を運んでみてください！ただ、撮影する際はマナーを守って撮影するようお願いいたします。

参考資料

Wikipedia

URL: <https://ja.wikipedia.org/wiki/>

運用調査

URL: <https://loo-ool.com/rail/>

相鉄デザインブランドアッププロジェクト公式 HP

URL: <https://www.sotetsu.co.jp/design-pj/>

相鉄車両図鑑

URL: <https://www.sotetsu.co.jp/fan/gallery/train/>

↓個人的に見てほしい動画（とても分かりやすい）

相鉄のイカれたメンバーを紹介するぜ！（前編）

URL: <https://www.youtube.com/watch?v=gpwCj05pgE8>

伊勢路探訪

中三 佐藤陽星



はじめに

この旅行は 2022 年 8 月ごろに行われたものです。現在のダイヤ及び特急名、車両などの情報が違う可能性があります。あらかじめご了承ください。また写真にブレなどの乱れが多くみられます。ご査収ください。

第一日

こんばんは。尾張は名古屋、17 時過ぎです。近鉄特急の記録のために少し早めに入場したら人がたくさんで夏休みを実感します。5 番線にいたのは 17 時 30 分発大阪難波行の近鉄 21000 系「アーバンライナーplus」です。流線形のスリッパみたいなきれいな形とオレンジのラインは近未来を感じられます。



▲方向幕からしか得られない栄養素がある ▲アーバンライナーplus

その隣で回送を待っているのはスズメバチの愛称で知られている近鉄 22600 系です。



▲スズメバチには気を付けよう！(例の BGM)

一息つこうと座ったら「ドナウ川の漣(さざなみ)」が流れ、5 番線の電車は出発していました。さよ～なら～。消えた電車へ思いを馳せる暇もなく、今度は近鉄 22000 系「ビスタ EX」が入線。銀色の「Vista Car」のロゴにダブルデッカーの中間車、金色の帯は伊勢路の主力を担ってきたという自信と歴史を誇らしげに表現しています。



▲重厚感のあるロゴ…かっこいい

20000系がホームを去ると、ホーム先端に人が集まつきました。赤福や味噌カツよりもこちらが気になるので留まることにしました。ほどなく近鉄50000系「しまかぜ」が入線。志摩の真珠のようなパールホワイトと伊勢湾を連想させる青は、ひときわ目を惹きます。

▲まだ名古屋行の幕でした



▲かっこいい(語彙力皆無)

▲ロゴ



▲名古屋行の幕

▲中間車の座席

ほくほくした気持ちのまま味噌カツと赤福を買って乗車電を10分ほど待ちます。またホ

ームの先端がざわつき、人々が集まります。やってきたのは近鉄 80000 系「ひのとり」です。メタリックレッドに金色のロゴが映えて高級感を醸し出しています。



▲ひのとり(後日撮影)



▲ロゴ(後日撮影)

ひのとり(大阪難波行) 近鉄名古屋 18:00→津 18:44

座席に荷物を置いた後、少し車内を歩き回ってみました。私は 2 号車の普通席しか取れなかったですが、バックシェルがあるおかげで後ろの人に気をつかうことなくリクライニングを最大まで倒すことができました。(感動して) パーン☆ってなりましたね、頭が。



▲コーヒーマシンとお菓子の自販機



▲ベンチルーム



▲クソデカ LCDくん



▲フットレスト

津からホテルのある津新町に向けて乗り換えます。

急行(松阪行) 津 18:56→津新町 18:59

やっと着きました。しかし、ホテルは徒歩約 18 分のところにあるので歩いて向かいります。歩いてようやくホテルを発見。チェックインを済ませて荷物を置いたらコンビニに食料調達をしにいきます。買ってきたドリアと砂肝 etc…を食べて大浴場へ。屋上に露天風呂があるのでとてもきれいです。おやすみなさい。

第二日

おはようございます。外は小雨が降っています。昨日コンビニで買ったおにぎりを食べてチェックアウトしました。100 名城と続 100 名城のために津城跡に向かいます。ホテルの目と鼻の先だったのですぐに来られました。雨で土が若干ぬかるんでいたので足元を注意しながらスタンプ設置場所へ。



▲津城跡の太鼓櫓



▲藤堂高虎公の像

松阪城へ行くために津新町駅へ行きます。

急行(松阪行) 津新町 9:50→松阪 10:09

駅前には銅の鈴のオブジェが。そういえば松阪は本居宣長の出身地でした。駅前の鈴は本居宣長の遺品である驛鈴を模したものだそうです。駅から20分ほど歩いたら生け垣と古い町屋が見えてきました。The ご城下って感じで素晴らしいです。



▲松阪駅



▲生け垣と町家

そしてお城へ。石垣を登ると松坂城下を一望できます。スタンプを回収したら城の敷地内にある本居宣長記念館へ行きます。ここには本居宣長の研究した資料や著書、メモ書き、遺品などが展示されていて、一番印象に残っているのは彼が17歳の時に描いたとされる日本地図。何よりその大きさに驚きました。そして宿場町などがたくさん描いてありとても飽きさせません。想像以上に面白かった記念館で近鉄特急の空席確認。なんと宇治山田から賢島までビスタEXの個室が空いているではありませんか！特急券を3人分と個室券を買いうきうきした気持ちで駅に戻り次の電車に乘ります。

普通(賢島行) 松阪 12:31→明星 12:46

このまま宇治山田まで行けると思っていた時期が私にもありました。明星で別の車両に乗り換えるよう言われました。西村京太郎サスペンスみたいな展開。

普通(賢島行) 明星 12:48(?)→宇治山田 13:03(?)

ここでお昼の伊勢うどんを食べます。普段は讃岐うどんしか食べていませんが、なんでもやわらかいとか。ということで駅から近い人気店に行きます。店の前に人が二、三組いましたが私たちが入ってから行列ができ始めたそうなので運がよかったです。そして入店。中は新しくないのですがきれいで町の定食屋さんのような感じです。初めて食べる所以比較的オーソドックスな何もつけない伊勢うどんをオーダー。5分ほどで提供されました。味は醤油のしょっぱさとソースの甘みがおいしく、やわらかい麺がとろけるようでハマりました。帰りに伊勢うどんを買います。こうしてお昼が終わり、宇治山田駅へ戻ります。



▲伊勢うどん屋さん



▲伊勢うどん

特急(賢島行) 宇治山田 13:58→賢島 14:42

念願の近鉄特急の個室席です！青い伊勢湾や志摩スペイン村パルケエスパニーヤを横目にプライバシーのある個室でゆったりと過ごして賢島に向かいます。



▲個室席 実は一人で利用できる



▲階段と引き戸

リゾート地賢島に着きました。



▲新旧ビスタカー これすき



▲絶景かな絶景かな

こここの駅にある伊勢志摩サミットの記念展示に(当時一週間ほど前に)亡くなった安倍元首相のパネルがあり、タイムリーだなと感じました。その隣のカフェテリアで一杯ジュ

ースを飲んだ後下へ降り駅に行きます。しまかぜが出るまで乗車標の前で待ちます。15:20にドアが開き中へ入ります。自分の席に荷物を置いたらカフェテリアのある4号車へ向かいます。



▲本革張りの座席



▲LCD



▲洋風個室



▲サロン席

カフェテリアで席を取り海鮮ピラフを注文。放送では準備中とか言っているんだけどね海鮮の出汁とタコの食感がおいしいです。デザートにケーキセットもいただきました。



▲海鮮ピラフ



▲ケーキセット

食後、座席に戻ってフリーWi-Fiで前面展望を見たり歩き回ったりして満喫していると

ワゴンの乗務員さんがしまかぜ記念乗車証を渡してくれました。



▲鳥羽湾



▲車内販売のメニュー

そうして名古屋に着くまで退屈することはありませんでした。名古屋駅の地下ホームを見ると近鉄と別れるのが名残惜しく感じます。近鉄と三重の魅力を味わった2日間でした。

あとがき

本記事をお読みいただきありがとうございました。近鉄では伊勢方面だけではなく奈良や吉野方面も魅力いっぱい、個性豊かな観光特急たちが走っているので是非行ってみてください。ありがとうございました！

～大回り乗車の旅～

中 1B₂₁ 玉井希実



2023年7月〇日、私は大回り乗車の旅をしました。 (↑神田駅から撮影)

その旅行記をここに綴ります。

～私について～

私は中1B組の玉井といいます。

キチンとルールを守る撮り鉄です。(本当に守ってるからね)

まだ入学からひとヶ月のひよっこですが、頑張ります。よろしくお願いします。

～今回の旅のルート～

東京～神田の 150 円区間大回り乗車ルート↓

東京→蘇我→千葉→成田→我孫子→日暮里→大宮→武藏浦和→府中本町→武藏小杉→代々木(品川経由)→神田(中央・総武線) 所要時間：およそ 9 時間

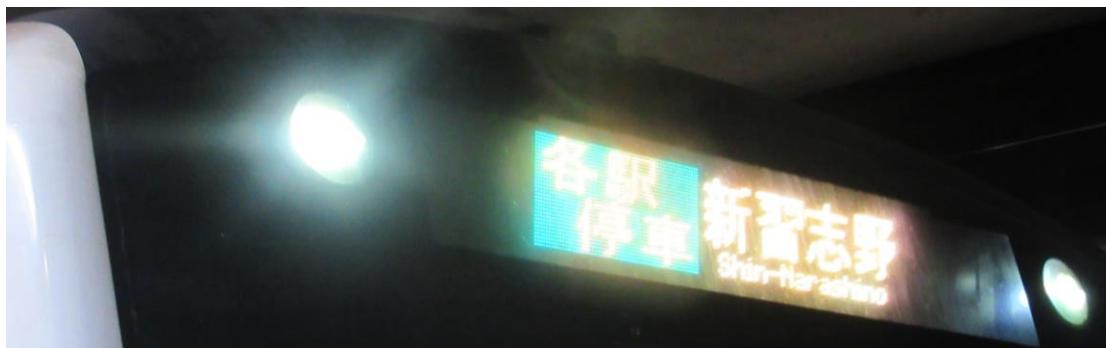
～参加メンバー～

- ・玉井 中1
- ・新名 中1
- ・じい(仮名)中2

～第一章 順調な旅の始まり～

2023年7月〇日午前8時、私たちは東京駅丸の内南口に集合しました。

玉井、じい、新名の順番に到着。 (丸の内南口の写真撮るのを忘れました w)



↑まあまあ希少価値アリの各駅停車新習志野行きに乗りました。(E233-509)

【新習志野到着後、京葉車両センター(幕張豊砂駅の真横)にこの後、回送として入ります】
新習志野下車後、武藏野線(E231-901)(←E231系の先行試作車)の海浜幕張行きで以前から気になっていた幕張豊砂駅で一旦降車後写真撮影をしました。

京葉車両センターには1編成(これも希少価値アリ)だけの209系京葉線がパンタグラフを下げて停車していました。

↓モノクロ印刷だと武藏野線にも見えるけど、京葉線です(汗)



総武線からの転用車は0番台ということもあって、車内案内表示器の枠が小さい。 ↓



この辺はあまり写真を撮っていませんでしたが、
幕張豊砂から蘇我に移動後、千葉、成田の順に移動。現在廃車解体進行中の 209 系に乗車。



C402 編成でした。

成田駅で E231 系常磐線に乗り換えた時、車内案内表示器がなにか違うな.....と思いました。

よく見ると、マト 119 編成ではありませんか！(総武線からの唯一の転用車)

総武線では、「B21 編成」←(クラス、出席番号と偶然一致！) として、運用されていました。



総武線の名残である「ホーム検知装置」が残っていた。

八ミツは、八王子支社管轄の三鷹車両センター所属を表している。

さて、成田から我孫子に移動した後、我孫子名物唐揚げそばを食べに行こうではあります

せんか！！！

そしてこれが名物の唐揚げそばです！！

ものすごいボリュームです！！！

しかし、近頃唐揚げの大きさが小さくなっているような気がします。(残念...)



我孫子から常磐線に乗車。

日暮里から京浜東北線で赤羽まで移動後、宇都宮線で大宮まで移動しました。

この時は珍しく、ワンマン化工事済みの E233-1043 に乗車しました。



↑もう非常用はしごが当たり前になる時代が来るのか...

大宮で埼京線(川越線)に乗車。武藏浦和まで移動しました。

～第二章～ そしてハプニングが起こる

1. まず、じいくんが後ろポケットに入れたモバイルバッテリーを埼京線内で落とした。
(私がしっかりと拾いました。)

2. 武藏小杉から府中本町に移動後休息をとった時、駅構内ではぐれた。
(意外にも、府中本町駅は武蔵野線と南武線の乗り換えがあり、乗り換え通路が多いため、
はぐれやすいです。)

～第三章～ 独り旅

諸事情により、独り旅になってしまいました。

時間がなんと 16 時、1 時間オーバーです。

このままでは夜になってしまいます。

そう思った私は大回り乗車の旅を完成すべく予定変更の上、府中本町から武藏小杉に移動しようとしたら……



非常に驚きました。

幕張豊砂で出会った「Mu 1」編成にまた出会うとは!!!!!!

写真を撮って、電車を一本逃しましたが武藏小杉に移動します。(最後の快速だったのに)

武藏小杉にて、E235 系 1000 番代 F-12 編成と出会いました！

わりと新しめの車内でした。

E217 系では設置されていたボック
スシートが E235 系では混雑解消の
ために廃止されました。

ちなみにこの日、E235 系 F-28 編成
が登場したそうです。



何と言ってもこの巨大な車内案内表示器にはやはり目を引かれますね。

モニターの大きさの比較♪

E235-0(山手線で活躍している車両です。) E235-1000(今回注目の横須賀・総武快速線)



武藏小杉→品川に移動後、山手線に乗り換え、代々木に向かい総武線、中央線に乗り継ぎ、神田に移動し旅を終えました。

～第四章～ 二つの奇跡



上記の旅の帰り、神田駅中央線ホームの端(御茶ノ水よりの急カーブ)にて中央線の写真を撮っていたところ、なんと中央線に2編成しか存在しない209系が来ました！
しかもトタ81、2編成のうち、最初に作られた車両です。
快速 武藏小金井行きでした。



帰り道の途中、山手線の前面展望に乗っていたら、日暮里駅にてなんと、京葉線にそっくりの赤電がいました！

あんなに探していた赤電をようやく見つけられました！(私は運が悪いのか、赤電を探すと必ず勝田方面にいるのです。(`；ω；')ウウ)

親に許可を得て、上野駅に U ターンしました。



10連のK423編成でした。

～第五章～　まとめ

いかがでしたか。

約 10 時間にわたる長旅でした。

ちなみに私は、この記事を書くとき、締切の日が 8 月 20 日だということを、8 月 21 日に知りました。

しまった。私は締切の日を聞きそびれてしまったのだ。なので、締切の日を大幅に過ぎて執筆しています。関係者の皆様にこの場を借りてお詫びします。すみません。

大回り乗車の旅をする場合は最低でも一週間ほどの準備期間を設ける必要があります。

大回り乗車の旅は、関東に限らず、関西、新潟、福岡、仙台でもできます！

また、全ての鉄道好きが楽しめると思います。

みなさんも是非、大回り乗車の旅を楽しんでください。

～第六章～ 写真展



この旅に関わる皆様、この記事を読んでくれた方々、ありがとうございました!!!!

《参考文献》 以下の 3 つのサイトに感謝いたします。

レイルラボ <https://raillab.jp/>

4 号車 5 号車寄り <https://4gousya.net/>

JR 東日本 HP <https://www.jreast.co.jp/>



大回り旅行記

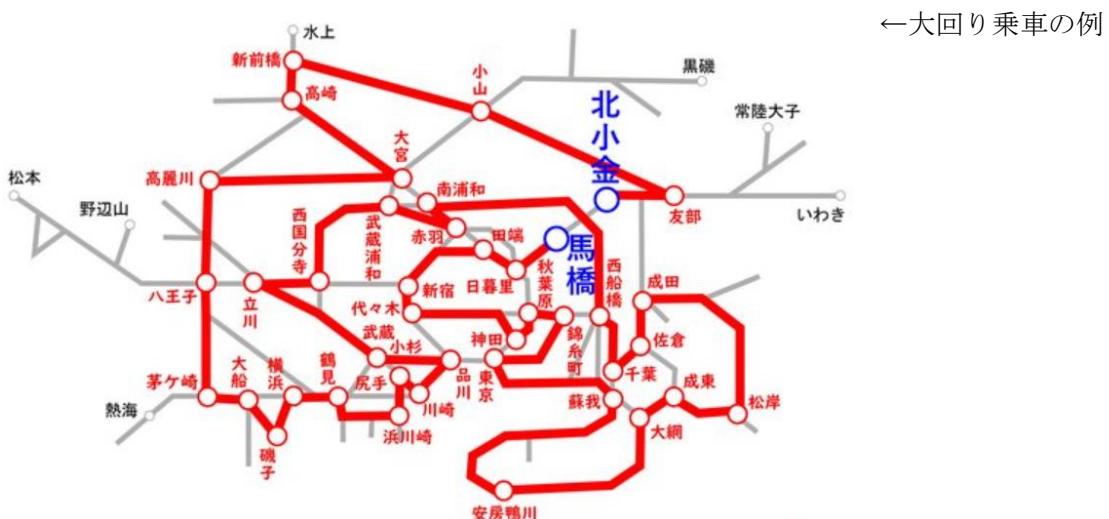
中一 坂牧舞彦

►はじめ

皆さんこんにちは。中一の坂牧です。今回は、6月11日に同級生のK君と行った大回りの事について書こうと思います。停車場を執筆するのが初めてなので、いろいろと突っ込みどころが多いかもしれませんが、温かい目で読んでいただけると幸いです。

►大回りとは

例えば、T駅から隣の駅に行くとき、そのまま隣の駅に行っても、遠回りして隣の駅に行っても請求される額は同じで、たくさん列車に乗車できる方法のことです。



詳しくは「<https://trafficnews.jp/post/82516>」をご覧下さい。画像はこちらから引用させていただきました。

►経路

今回は、高輪ゲートウェイから品川の切符で下記のように行ってきました！

高輪ゲートウェイ～新橋（京浜東北線）

新橋～小山（上野東京ライン）

小山～高崎（両毛線）

高崎～高麗川（八高線：気動車）

高麗川～八王子（八高線：電車）

八王子～橋本（横浜線）

橋本～茅ヶ崎（相模線）

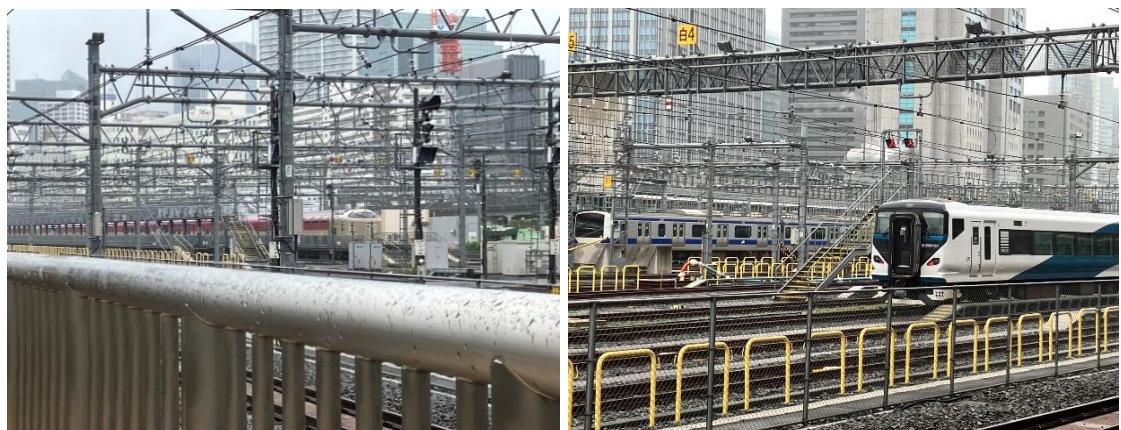
茅ヶ崎～武藏小杉（湘南新宿ライン）

武藏小杉～品川（横須賀線）

►旅行記

旅の始まり

旅の始まりは、高輪学園の最寄り駅でもある高輪ゲートウェイ駅からです。高輪ゲートウェイ駅から見える田町車両センターには「踊り子」のE257系やE531系、「寝台特急サンライズ」の285系が止まっているのが見えました。



新橋で東海道線にお乗り換え

高輪ゲートウェイ駅から京浜東北線北行（各駅停車）で3駅目の新橋に到着。この駅で上野東京ラインに乗り換えます！時間は5分ほど、その間に電車カードをもらいに行ってきました！その後、やってきた上野東京ラインの普通宇都宮行きのボックス席に乗車しました。



東京駅、上野駅でそれぞれ復刻塗装の E657 系に遭遇！？

東京駅で乗っている宇都宮線普通電車の後続になんと昔走っていた特急「フレッシュひたち」の塗装をあしらった、赤色の E657 系をちらっと見ることができました。次の両毛線の本数が少なすぎるので、駅でゆっくりと撮影するということができませんでした。残念でしたが、その時向かい側にはもう一本青色の E657 系が走ってきました。雨のため窓が水滴で見えづらくなりましたが、2つの塗装を見ることができてよかったです。

詳しくは、「<https://trafficnews.jp/post/122887>」をご覧下さい。



大宮でレア車両発見！

大きな車両基地（大宮総合車両センター）のある大宮駅付近では、武蔵野線の 209 系や E231 系、さらには「成田エクスプレス」E259 系の新塗装、東武アーバンパークライン 60000 系を見ることができました。



過酷すぎる211系の旅



列車は、小山駅に到着。ここで両毛線に乗り換えます！
ホームに行くと、211系がちょうど入線していました。



座席はトイレの横のクロスシートに座り、東海道線 211 系のような長時間ロングシート
を回避することができました。



←ホームと電車の間が広すぎるう



一駅先の思川駅で列車交換。

この後ほとんど何のイベントもなく、あしかがフラワーパーク駅に到着！



←あしかがフラワーパーク駅は、2018年に開業した両毛線の新駅です。



←桐生駅でわたらせ渓谷鉄道を発見！



東武とJRのツーショット→
約10分の長時間停車に感謝

八高線最高。

列車はそのまま高崎駅に到着！駅ホームにはSLのエレベーターがありました。



高崎駅から八高線の気動車に乘ります！キハ 110 系カッコイイ。

さて、八高線のキハ 110 系には無数の背もたれが大きいボックスシートがついていて、さっき乗った 211 系とくらべてすごく快適でした。このキハ 110 系は東京を走る鉄道の様に電気で走るのでなくディーゼルエンジンで走る気動車なので走り出すとき、止まるときは、バスのような音や乗り心地でした。



列車は、東武越生線との乗換駅、越生駅に到着。反対側のホームのには、東武の車両が止まっていました。調べてみると、意外と珍しかったそうです。

詳しくは「<https://trafficnews.jp/post/63840/>」をご覧ください。

列車は、高麗川駅に到着！ここからは、向かい側にやってきた209系3500番台に乗ります。座席がとにかく硬い!!お尻がすごく痛かったです。



←八高線金子駅にて、八高線の車両がならびました！

神奈川へ

八王子に到着。横浜線で橋本まで行きます。



←橋本で相模線に乗り換える。



倉見駅にて→

E131系の右横にある鉄橋は、東海道新幹線の鉄橋。

品川に向かって

いよいよラストスパート、湘南新宿ラインで武藏小杉まで行きます。



←武藏小杉で下車。ここから品川までは、横須賀線で行きます。



偶然見かけた相鉄 12000 系→



←最後の車両は、引退しそうな E217 系が入線してきた瞬間叫びそうになりました。



無事に、品川駅に到着しました。

►まとめ

今回の旅行は引退しそうなE217系の乗車や遅延もなく予定通りに旅を進めることができたことがよかったです。また、このように停車場を執筆できる機会があれば、積極的に執筆していきたいと思います。お読みくださいありがとうございました。



座談会

～鉄道の未来を拓く者たち～

高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。

今回は高輪学園のPC室にて総勢10名の部員が参加し行われた。

鉄研部員が互いの黒歴史を晒しつつ、5年に及ぶ鉄研生活を振り返る。

2. メンバー

新井…偉大なる鉄研部長。いじられキャラ。この文章の筆者。

鈴木…副部長。体重の増減が激しい。初めはHP班所属だったが、諸事情により途中で模型班に移籍をした。

池田…副部長。京王ガチ勢。~~真面目~~ そうに見えるが実は…(以下略)な人。数学同好会の同好会長でもある。

半田…HP班長。都心が徒歩圏内のためよく買い出しに行かされる。琉球三線同好会にも所属していてそこでは同好会長を務めている。

林…HP副班長。彼の利用路線である都営新宿線の急行減便に物申したげにしている。
BVE制作の主戦力である。

西脇…路線研究課長。昨年度から鉄研旅行の企画に尽力している。とある野球部の顧問の先生からよくいじられる。

靱戸…会計。ミリオタ。飛行機への愛がとまらない。部長とは幼馴染である。

睦好…路線研究課所属。中1から陸上部と鉄研を兼部している。陸上部部長。

田村…ドルオタ。京成ガチ勢。今回の座談会には途中から参加している。

和田…BVE課長。唯一の高1でこの座談会では主に録音担当。これから鉄研の未来を担っていくだろう期待の♀後輩。

3. 本編

～入学～

靱戸 どっからはじめると?

睦好 まず入学の時から。

靱戸 入学までの経緯を話そう。

鈴木 高輪第1志望だった人?

(西脇、半田、靱戸が挙手)

半田 少ないなあ。

- 鶴戸 僕、半田、西脇…
- 西脇 なんか恥さらしみたいになってるww
- 睦好 僕第2志望。
- 半田 第2か。
- 睦好 あのプールがなかったから。泳げなかつた。
- 一同 (笑)
- 睦好 プールがない、鉄研がある、高輪じゃねみたいなw
- 新井 そういう人多いらしい。
- 睦好 へー
- 半田 まあ、純粋に校風があつてると思ったからかな。
- 鶴戸 家から1本で行けるの強かつた。
- 半田 それはわかる。マジでわかる。
- 鈴木 僕は入学の経緯がちょっとあれなんだけど。
- 西脇 裏口w? 裏口w? 裏口w?
- 鈴木 裏口じゃねえよwww
- 半田 懐かしいな。中1の時ねw
- 鈴木 知らない人はこの学年がなんで241人だったか考えればわかる。
- 新井 なんか一人繰り上げ合格があったんだっけ?
- 鈴木 理科の模範解答が誤っていてそれで加点になった生徒がいるんだよ。
- 西脇 それは表向きの話だろw? 裏向きはw?
- 一同 (笑)
- 鶴戸 誰とは言わないけどwww
- 鈴木 それが僕で奇跡的に3月に合格になったから。
- 林 あ、そうなの?
- 鈴木 合格者説明会行ってないよ。
- 新井 え?
- 鈴木 なんでかつて言うと、合格者説明会があるのって3/7とかじやん?
- 新井 うん
- 鈴木 その時の段階では落ちてるのよ。
- 鶴戸 判定としてね。
- 鈴木 合格だと3/13にわかつたから。
- 半田 地元の中学校の制服買っていたんだっけ?
- 鈴木 買ってたw
- 西脇 えー、じゃあ入学式それで来いよwww
- 睦好 卒業式にそれで来いよwww
- 鈴木 これが僕の入学の経緯。

鈴木 これいつのときだっけ？
新井 千葉都市モノレール貸し切った時。
睦好 8/1とかか。
新井 そう。
鶴戸 なんか俺行けなかつた。体調崩してた。
林 なんかめっちゃ暑い日にブレザーで来た。
睦好 あれ俺陸上部の大会休んでいったw
半田 楽しかつた。コロナ明けたらなくなつてたけど。
新井 入門旅行消えたよね。
鈴木 俺らってすごいのがね、みんな最初 HP 班だったんだよ
半田 鈴木は最初広報課⁵だったよね。
鈴木 中 3 の終わりに俺と稻川⁶が移籍したんだよ。ヤバいって言って。

(検閲により削除)

鈴木 で夏旅行⁷か。
半田 夏旅行は色々あつたよな。どこ行つたっけ？
睦好 まずやまどり⁸乗つて、自由行動して沼田行つて、村上まで行つて
鶴戸 うん。
睦好 きらきらうえつ⁹乗つて、最後 E4¹⁰で帰つてきた。
半田 あれ普通によかつたよな。今さ車両何一つ残つてないもん。
西脇 自由行動一緒に行つた先生誰だった？
睦好 松崎先生だった。新聞読んでた。
新井 K 先生だった。
林 覚えてねえ
鶴戸 新井と林は一緒だった。
新井 僕と林と田村が一緒だった
西脇 俺はのざりん¹¹だった。
鈴木 池田いたっけ？
半田 お前池田とやまどり隣だよ。
鈴木 そつかあ。ごめん。

⁵ 主にホームページの更新を行う課。HP 班の傘下にある。

⁶ 模型班班長。鉄道模型所有数は鉄研生で多分 1 番多い。座談会には参加しない。

⁷ 鉄研は年に 3 回（夏、冬、春）旅行を行つてゐる。

⁸ 国鉄時代の車両を改造した車両。臨時列車として運行されていた。（2022 年に廃車）

⁹ 新潟県を走行していた臨時観光列車の愛称。（2019 年に運用終了）

¹⁰ かつて上越新幹線で走つていた車両。（2021 年に運用終了）

¹¹ 鉄研の顧問である野澤先生のあだ名。

西脇 やまどりが乗れたのは有難かった。
睦好 あれマジで快適だった。
西脇 であれだよね、高崎でさ快速EL ぐんまよこかわ¹²いたよね。
半田 P1¹³だったよな。
西脇 P1 だったっけ？
(半田が当時の写真を一同にみせる)
半田 これか。
西脇 あーそう。これ。これ。これ。
鈴木 いたかもしない。そんなの。

(検閲により削除)

半田 なんか一人（やまどりの座席が）松崎先生¹⁴の隣の人がいなかったw?
睦好 いたw
鈴木 よく覚えてんなあw
新井 全然覚えてない。
林 覚えてない
半田 でまあ乗り継いで 129¹⁵乗って柿ピーぶちまけてwww
鈴木 お前が柿ピーぶちまけたのはマジで忘れないわw
新井 ぶちまけたの！？
鈴木 うん。
睦好 僕、沼田でつゆのかけるタイプの買っちゃって、車内でめんつゆかけたw
一同 (笑)
睦好 しかも車内が混んでて隣の席知らない人で
半田 しかもあれロングシート¹⁶だったよなあw?
鶴戸 いやボックス（席）だった。
睦好 あの隣も前も知らない人座ってんのに弁当食うためにみんなで交代してさ
半田 あーそうだわww

(検閲により削除)

半田 で、村上着いて、きらきらうえつ乗って鈴木が机を壊すと。
新井 え？

¹² JR 東日本高崎支社で運行される臨時快速列車の名称。

¹³ EF65-501 の愛称。P型のトップナンバーであることからそう呼ばれる。

¹⁴ 数学科の先生。鉄研の顧問を今まで 20 年以上続けている。

¹⁵ JR 東日本E129系のこと。主に上越地方の路線で使われている。

¹⁶ 車両側壁に沿って座席を設置すること。

鈴木 壊してない。壊してない。あれはもともと壊れてた。

半田 w w w w

西脇 ワンチャン鈴木の腕が体重オーバーだったのかもしれないし w w w

新井 机に乗っかったのw?

鈴木 乗ってない。乗ってない。

睦好 まだあの時軽かったよなw? 60(kg)くらい?

新井 コロナ終わってからだよね?

半田 まあ今の体重は…

鈴木 90!

半田 太ったねー。

鈴木 で最後 E4乗ったわけか。

西脇 E4あれくそ楽しかったw w

睦好 車内でなんか高輪学園の Wikipedia 改編されているみたいな発覚してさw

鈴木 w w w w w w w w w w

睦好 あれ見つけたの誰だっけ?

鈴木 当時高1のO先輩が見つけたよね。

睦好 何が書かれたか覚えてないけど。

西脇 なんかさあ、きらきらうえつでカード貰ったよね。

新井 貰った。貰った。

鈴木 夏(旅行)はこれで終わりか。

半田 夏はこれで終わりましたね…

鈴木 次は冬旅行か。

靄戸 いや、高学祭¹⁷行こう。

鈴木 歌を歌った¹⁸イメージしかない。

半田 最上川舟歌を歌ったよねw

一同 ♪エーアエーエヤーエーエ♪

林 あれA先生¹⁹でしょ。選んだの。

睦好 A先生なんか6年前もなんかアフリカの民謡歌わしてたよねw

靄戸 クロアチアとかじゃなかったっけw?

半田 うちの学年はどこを目指してるんだろうと思ったw

一同 (笑)

鈴木 でもあのマジで俺らが卒業した後の中1がすごい楽しみ。

半田 絶対見に行こう。

¹⁷ 高輪学園の文化祭の名称。

¹⁸ 例年、中1は高学祭で歌を歌う。

¹⁹ 当時中1F組の担任だった数学科の先生。

新井 文化祭終わって、冬旅行か。

睦好 冬旅行行った人。

(林、西脇、鶴戸が挙手)

半田 なんか下諷訪か上諷訪で地獄みたいな乗り換えあったよなw

西脇 あつた…気がする。

鈴木 長電²⁰行ったよな。

林 長電貸し切った。

西脇 東京から新幹線乗って、長野行って、

半田 で湯田中で I 君がドアに挟まれて、

鶴戸 ていうか挟んでww

鈴木 確か運転士が高輪学園のOBだったよね。

半田 なんか 10 年周期くらいで長電やってるもんな、うちの学校。

鈴木 で、今は亡きマッコウクジラ²¹貸し切って、

西脇 そこで幕回してもらったんだよ。

鈴木 すげーな。日比谷線時代の幕入ってたの？

西脇 いや違う。屋代線²²の。

鈴木 あー

西脇 あの旅行できあ無駄に嬢捨²³行ったんだけど。

林 あ一行った。

西脇 ただ行って綺麗だなあってなって、残り寒い中 40 分くらい松崎先生を待たせて、

林 あーね。

西脇 よくないことをしてしまった。

林 そうだ。西脇と一緒だったね。

西脇 あれ超申し訳なかった。

林 寒い中ずっと景色見てた。

西脇 でも綺麗だったよね。

林 で^{はらさき}華崎から特急か。

鈴木 あの時何分乗り換えだったっけ？

睦好 なんか遅れてたよね。

西脇 普通か何かが遅れていたじゃなかつたっけ？

半田 乗り換えがカツカツだった。

西脇 みんなが乗れているのに乗れてない人がいたのか。

²⁰ 長野電鉄のこと。

²¹ 長野電鉄 3500 系のこと。元々は當団(今の東京メトロ)の日比谷線で使われていた。

²² 長野電鉄屋代線。2012 年に廃止された。

²³ 絶景が見られるとして有名な長野県内の駅。

鶴戸 てか松本から薺崎まで 211²⁴乗り通しだったのずっとつらかったw
西脇 あれ座れたのでかかった。松崎先生が新聞を読んでいたよね。
鶴戸 夏旅行の時も新聞読んでたw
新井 松崎先生古新聞読むのが趣味だから。
鶴戸 そうなの?
新井 なんか停車場に書いてた。
鈴木 へー。で冬旅行終わりか。
新井 そうだね。
鈴木 で幻の春旅行²⁵か。
林 行きたかったよなあ。
鈴木 2020 年の 2 月だからね。
半田 期末考査つぶれたよね。
林 なんかテスト問題配られたよね。
半田 そうだっけ?
新井 地理と古典ね。

(検閲により削除)

～中2～

鈴木 次は中学 2 年なんだけど。
林 コロナで思い出ないよな。
鶴戸 6 月くらいに学校始まって
新井 それより前はオンラインだったよね。
鈴木 本格的に始まったのは 7 月だから。
鶴戸 夏休み 2 週間しかなかった。
林 そう。夏休み短かったよね。
鈴木 8 月も 20 日とかに始まってね。
一同 うん
鈴木 で、テストも 4 回しかなくて
林 なんか時短授業とか時差登校とかで。
半田 部活あんまりやったイメージない。
林 なんか 4:30 で終わりとか。
鈴木 オープンキャンパスと高学祭もなくなったり。
半田 YouTube での高学祭ね。

²⁴ JR の 211 系のこと。JR が国鉄だった時代に製造された車両の一つ。

²⁵ 4 泊 5 日の旅行が計画されていたが新型コロナウイルスの蔓延により中止となった。

鈴木 中2はだから本当に記憶がない。
鶴戸 農工芸体験学習²⁶もなくなつたしね。

～中3～

鈴木 で、中3ですか。
新井 なんか一気にとんだねw
林 中2本当に何もない。
半田 鉄研旅行も全部コロナでなくなつたし。
池田 自分のなかではわりとでかい年だったよ。
新井 うん?
池田 初めて京王電鉄に乗った。
鶴戸 京王行きまくってたよねw
新井 へー
睦好 その辺からかw
鶴戸 中3行こう。
鈴木 中3は上毛電鉄か。
一同 あー
林 多分誰も行ってない。
睦好 ここのメンツ誰も行ってない。
鈴木 鉄研公式Twitterのアイコンのツリカケカーの貸切りがあった。
鶴戸 ツリカケカータカナワね。
鈴木 オープンキャンパス2021年あったっけ?
半田 あった。
林 何人が呼ばれてた。
新井 僕は参加してないよ。
林 路研の一部は呼ばれた。
西脇 俺呼ばれたっけ?覚えてない。
半田 俺は三線²⁷で行ったから。
西脇 あー
半田 待合室で三線を弾けて言われて
鈴木 で、高学祭が学校内²⁸か。
新井 学校内ね。数時間だけやつたやつ。
鶴戸 あ、俺(学年の出し物で)ダンボールで恐竜作ったわ。

²⁶ 毎年中2が行く宿泊を伴う行事。

²⁷ 琉球三線同好会のこと。

²⁸ 2021年の高学祭は新型コロナ対策として生徒と教職員のみで行われた。

睦好 なんか縁日やった。

半田 テツ娘²⁹w

鈴木 テツ娘トレインダービーw

新井 あれよかったです。

半田 で高学祭終わって

鈴木 で冬旅行？

半田 中3の冬は無かったよな。

鶴戸 コロナがまた流行って。第n波。

西脇 あー。

鶴戸 だから沖縄³⁰もなくなったんだ。

半田 そうだわ。

鶴戸 で、USJ行ったよね。

半田 USJはよかったです。

鈴木 春旅行行こう。大井川鉄道ね。

睦好 まず路線研究課長が寝坊したw

一同 (笑)

西脇 あれさあ前日まで緊張して寝れなくて、

鶴戸 緊張してた!?

西脇 うんw

新井 楽しみすぎて?

鶴戸 高ぶっていたのか。

西脇 3時くらいまで起きてて

鶴戸 3時はヤバい。

西脇 で起きたのが6:45だったw

睦好 7:00に東京駅集合でね。

西脇 何もせずに速攻で家出て行った。

鈴木 僕、大井川行ってないわ。

西脇 この3人(池田、西脇、睦好)が一緒だったよね。

睦好 そうそう。で、車庫見学行って、

池田 トーマスの見てはいけない姿を見たw

一同 w w w w w

睦好 どこでも写真撮っていいけどトーマスだけはあげないで下さいって言われたw

一同 w w w w w

²⁹ 2021年に行われた高学祭での鉄研のサブタイトル。

³⁰ 例年中3は沖縄に行っているが新型コロナの蔓延により2021年は中止になった。

新井 何かあったの？
池田 トーマスが点検中だったんだよw
鶴戸 w w w
池田 で、顔外してたから。
鶴戸 顔面がもぎ取られてたw w
睦好 グロいw
半田 夢が…
睦好 あとあれがいたよね。いまだに動かないけど…
半田 6000系？
鈴木 あ一南海の？
半田 早く動かないのかなあ。
睦好 それで千頭まで行って、違う。
池田 家山？
西脇 そうだ。家山まで行って桜見たんだ。
池田 なんか川のところで電車撮らなかつた？
睦好 そうそう。で桜綺麗だなあって言って。
西脇 桜と鯉のぼり眺めた。

(検閲により削除)

西脇 で、千頭まで行って上りのやつ乗って帰ったんだ。
睦好 千頭でアイス食つた。抹茶アイス。
西脇 千頭マジで何もなかつた。
池田 みんなうどん食いにいったよね。
睦好 他の店閉まってたよねw
一同 (笑)
西脇 で、金谷に着いたんだけど、俺らの計画性がなさすぎてね…
睦好 乗り換え時間が5分とかだったw
西脇 切符しか発券できなくておいていかれる。
鈴木 中学生が大量に…
西脇 俺らは先にMV³¹で発券したからまだよかったです。
鈴木 熱海事件³²w w
西脇 その前に俺らはね…
睦好 静岡でさわやか³³を食つたんだけど

³¹ 切符の自動券売機のこと。

³² 当時の中1が熱海で列車に乗り遅れた事件。詳細は次のページにて語られる。

³³ 静岡県内で展開するハンバーグチェーン店。

池田 俺は食わなかつたけど。

睦好 こっちは A 先輩³⁴と二人で座つてれば呼ばれるのかなあと思ってたら

西脇 あーね。

睦好 中に発券機があるシステムでw

西脇 10 分から 20 分くらい無駄にしたw

半田 ガチで沼プだろw w w

睦好 でさわやかを 15 分くらいで食つて

西脇 俺は熱々のグラタンを食つて、走つて、ホームライナー乗つたんだよね。

睦好 池田は先に座つてたよね。

池田 俺飯食わなかつたもん、あの時。

睦好 先行つてーとか言つて。

西脇 俺はずつと K 先生³⁵の隣でグミ食つてた。

睦好 K 先生w w w

新井 いたね。 K 先生w w w

鈴木 ヨガマットw w

一同 w w w w

新井 かわいそうだったw w

半田 百周年記念館³⁶でヨガしてたよね。

新井 1 年間だけだったよね。

林 そう。

靄戸 記憶にない。

西脇 坊主の先生。

新井 そう。

西脇 で、沼津まで行つて

池田 小田原出て、

西脇 あれさあ怖かつたよね。

睦好 行き先…

西脇 俺らが行こうとしたら誤表示で

鈴木 あー！

西脇 なんか下曾我って書いてあつた。

池田 そうそう。

西脇 あれマジで焦つた。

池田 なんか 313 の表示器がバグつて、御殿場線の表示が出てた。

³⁴ 2021 年当時の部長。

³⁵ 当時 1 年間だけ鉄研の顧問だった先生。先ほど(注 3)の K 先生とは別人。

³⁶ 高輪学園 100 周年を記念して建てられた。模型班は主にそこで活動している。

半田 こわっ！
西脇 で熱海着いて、中学1年生がやらかしたからね。
池田 乗り遅れ事件ね。
西脇 電車撮ってたら乗り遅れましたーって。
半田 何やってるんだこいつらって思った。LINEで。
西脇 伊豆急の8000を撮ってたらしい。
睦好 で撮ってたやつが遅れたと。
半田 アホすぎる。
西脇 1人だけ乗ってきたんだよね。
睦好 うん。
西脇 でもギリギリ小田原でロマンスカー間に合った。
半田 ちゃんと間に合って良かったね。
西脇 10分とか15分あったけど。
睦好 で、GSE³⁷乗って、ちょうど小田原くらいで地震あったよね。
一同 あー！
西脇 全然覚えてなかった。

(検閲により削除)

睦好 俺新宿からのざりんと田村と横に並んで帰ったけど。
半田 シュールだな。
睦好 のざりんがA先生に「無事終わりました」ってLINE送ってた。
西脇 仲いいなあー。
半田 のざりん時々裏で暗躍するよな。
靄戸 あー。
半田 突然I先生³⁸つれて来ちゃうし。
鈴木 でまあ旅行の寸前に俺と稻川が模型班に移って
靄戸 で新井がBVE課長になる。
鈴木 で路研課長が西脇か。
新井 で半田が広報課長。
鈴木 すごい。ちゃんとみんな役職得てる。
新井 鈴木は模型班副班長だったよね。
西脇 マジ俺高1一番頑張った。
鈴木 うん。

³⁷ 小田急70000系のこと。ロマンスカー。

³⁸ 数学科の教師。強面だが良い先生。

西脇 マジで俺の功績はでかい。高1高2の俺頑張ったから。

～高1～

鈴木 で高校1年はまずオープンキャンパスか。

林 オープンキャンパス色々あったなあ。

鶴戸 波乱万丈ww

鈴木 オープンキャンパスは僕は風邪でぶっ倒れてる。

鶴戸 うわー。

林 かわいそう。マジで。

新井 そうだっけ？

鈴木 準備日一週間あったじゃん。

鶴戸 うん。

鈴木 答案返却日から4日目だったんだっけ？

半田 下敷き地獄だったよなw

鶴戸 あと、パソコン設営がヤバかったw

半田 俺と鶴戸で3時間かけてやったもんなww

鶴戸 HP班2教室でやったもんなw

新井 5台あったもんな。

(検閲により削除)

鈴木 オープンキャンパスは模型班もグロかった。

半田 模型班が先に片付け終わってパルム食ってたの許さないからwww

西脇 そう！！！そう！！

鶴戸 てか下敷きのラミネートもつらかった。

新井 大変だったw

半田 夏期講習の合間にねってラミネートやってた。

新井 ヤバかった。あれ。

鈴木 模型班でヤバかったのは例の地下線ですよ。

新井 え、何？

(検閲により削除)

鈴木 結局、あれの才チ知ってる？

新井 どうなったの？

鈴木 通電しなかった。

半田 馬鹿じやねえのwww

鈴木 通電しないでダメだったからお飾りになったから。

西脇 お母さん？
鈴木 お飾りだよ www
一同 (笑)
鈴木 お飾りで終わった。
睦好 走らせないで出したのね。
鈴木 それで電気は大事にしようってなったのが高1のオープンキャンパス。
新井 そんなんだね。
鈴木 で夏旅行だから。
睦好 僕はコロナで行けなかった。
新井 僕もコロナで行けなかった。多分睦好にうつした。
鈴木 よくない。
半田 お前さあー。
新井 ごめんな。睦好。
睦好 いいよ。
鶴戸 新井は夏期講習中にコロナになったよね。
睦好 7/27 くらいにね。
鶴戸 高学祭のカジノの話し合いしたあとに熱あるんだよねみたいな。
新井 そうそう。
鈴木 新井マジか～
睦好 なんかLINEで新井から「もしかたら、うつしたかも」ってきてwww
新井 めっちゃ濃厚接触してたから ww
鶴戸 事務所前の検温カメラの前に新井を連れていったら 38℃とかでていて
鈴木 www
鶴戸 お前帰れーってなった。

(検閲により削除)

睦好 鉄研旅行どうだったんですか？
半田 で夏旅行はまず…

(検閲により削除)

半田 なんか行きの新幹線W7系でさあ、乗車口で
鶴戸 みんな録音してたよね。
一同 (笑)
西脇 やってたわ。
半田 やってたよね。

鈴木 良かったね。よかったね。今年の夏旅行 7/21 の後³⁹で。

西脇 あーねw

半田 そういうところで西車ひくのが鉄研だからw

西脇 で、上田行って、俺が謎に設けた 1 時間でみんな色々な自由行動やってたよね。

鶴戸 川が綺麗だったね。

半田 で、下之郷着いて

西脇 ヘッドマーク車内で見せてもらったよね。

鶴戸 うん。

西脇 マイクとか使えたよね。

鶴戸 運転台撮影できた。

半田 良かったなあ。あれ。

西脇 うん。

半田 車庫にカエルがいたの衝撃だったw w w

鶴戸 そう。線路の上に乗ってた。

半田 車庫にカエルいたんだよね。

西脇 全然知らなかった。

半田 なんか鉄研生 15 人くらいが包囲してたw

一同 (笑)

西脇 半田とカエル見間違えたんじゃない。

池田 なわけない。

半田 1 人来てなくてのざりん最後に来たんだよな。

西脇 あれ超可哀想だったw w

半田 ワンチャン俺らが悪いかもね。

西脇 なんか俺らが書き間違えたんだよね。

半田 そうw あれ存在しない改札口を書いてた可能性があるんだよ。

新井 あーw

(検閲により削除)

睦好 池田行った？夏旅行。

池田 上田は行ったけど、貸し切り終わったら途中離脱して、

鶴戸 あーね。

池田 I 君と鶴戸と俺の 3 人で、下之郷で電車撮ってた。

半田 その電車に俺ら乗ってたよな？

池田 そう。そう。その赤帯の上田電鉄 1000 系に西脇乗ってた。

³⁹ 7/21 に東海道新幹線の車内チャイムが変更された。

西脇 で、その後どうしたんだっけ？
新井 お風呂行ったんじゃないの？
西脇 あ、お風呂行って、上田戻って来て、長電行ったんだ。
鈴木 そう。
半田 なんか鉄研生が 30 人くらい乗ってたよね？115 系の湘南色に。
新井 こわwww

(検閲により削除)

半田 長野着いてなんだっけ？長電みたっけ？
鈴木 長電見て最後に…
鶴戸 かがやきで帰った。
西脇 飯食った？俺ら。食べないで帰ったっけ？
鈴木 食べてないよ。
半田 なんか熊谷らへんで食わなかつたっけ？
鈴木 そつか。
池田 なんか雨雲から逃げるよう新幹線走ってた。
鶴戸 夕日が綺麗だった。
鈴木 俺新幹線誰と隣だつたっけ？
半田 俺一人だけ中 3 と隣になってなにも話さなかつたわ。
西脇 あー
鈴木 あれ、俺 I 君か。
半田 うわー。デブ同士だ！最悪www
一同 wwwww
鈴木 ふざけんなww
鶴戸 このご時世だとまずい。
半田 これいじめになる？もしかして。
鈴木 ならないよ。俺は認めてるから。
新井 うん。
鈴木 で、終わって、文化祭か。
鶴戸 なんか俺パシリした。
半田 秋葉原行ったよな？当日前にお前。

(検閲により削除)

新井 瞳好も行ったよね？
瞳好 俺は前日に秋葉原にラミネート用の紙を買いにいった。
半田 今年は去年の教訓がいかされている。

(検閲により削除)

靄戸 カジノ⁴⁰の受付やばかった…

半田 カジノね。

新井 あれは面白かったけど、ヤバかった。

半田 カジノの映像残っているんだよな。スマホに。

新井 あれおもろかった。

(検閲により削除)

池田 その代償として鉄研に関する思い出が何一つない。

新井 準備カジノに全振りしてた。

半田 カジノきつすぎる。見てられなかつたもん。

鈴木 あー。

半田 共感性羞恥心⁴¹ヤバかった。

新井 競馬⁴²がえぐかった。

半田 競馬えぐいｗｗ

新井 可哀そうに。

半田 可哀そうに!?

(検閲により削除)

靄戸 中3 どうだった？

和田 中3はちょっと…（小声で）

新井 なんかあったのw？

和田 なんにもないっす。ジェットコースターとかやりました。

新井 あー！見たよ。

靄戸 えっと…高学祭が終わって冬旅行。

西脇 俺頑張った。俺マジ頑張った。

半田 413 はまじででかい。

鈴木 あれ良かったね。

池田 コロナワクチンのせいで行けなかつた。

(検閲により削除)

(要約：最初ほくほく線の貸切を検討していたが、結局えちごトキめき鉄道になった。)

⁴⁰ 高1の高学祭の学年の出展。出展代表は新井で、鈴木、半田、靄戸などが参加した。

⁴¹ 他人が恥ずかしい思いをすると、自分も恥ずかしく感じてしまう感覺のこと。

⁴² カジノの競馬部門の人たちは変なお面をつけて走らされた。（可哀そうに…）

半田 あの日上越線止まったからなw
林 あれ危なかった。
半田 (えちごトキめき鉄道にして) 正解だった。
鈴木 413 は本当に良かった。
半田 マジでよかったです。
西脇 貸し切りできる日が変わったお詫びとしてスジ⁴³変えるの無料してくれた。
半田 そう。そう。そう。
西脇 筒石に行きと帰り両方 15 分くらいとめてくれた。
睦好 まず上越妙高まで新幹線で行って、
鈴木 なんか雪月花⁴⁴きたよね。
西脇 来た。

(検閲により削除)

西脇 で、直江津まで行って、一回外出て、話聞いて、そこで
半田 O Bいたよね。
西脇 みんなずっと写真撮ってた。
鈴木 帰りの新幹線は…
半田 めっちゃとばすやんww
一同 (笑)
半田 市振まで行って戻るじゃん。
西脇 うん。
半田 大塚先生⁴⁵市振置き去り事件www
一同 (笑)
西脇 大塚先生が「乗りますか?」って運転士さんに聞かれてた。
半田 大塚先生が外にいるときにドアが閉まったよねw
鈴木 危なかった。
半田 筒石は結構涼しくなかった?暗かったし。
鈴木 うん。
半田 馬喰町の上位互換。
新井 筒石の雰囲気好き。
西脇 で、お前らがいなかつた間に色々見せてもらったんだよ。
靄戸 先頭の貫通扉とか。

⁴³ 運行時刻のこと。

⁴⁴ えちごトキめき鉄道で運行されるリゾート列車のこと。

⁴⁵ 鉄研の顧問。国語科の先生。

西脇 運転台も見せてもらった。マジ良かった。

鶴戸 うん。

西脇 あとめっちゃはやくなかった？

半田 めっちゃとばしてたよね。

(検閲により削除)

林 で、自由行動か。

半田 自由行動で俺ら風呂入った。

鶴戸 また？

新井 2回目？

西脇 あれ、値段節約するために新幹線上田にしたから。

鈴木 俺あれだ、駅で雪だるまつくった。

半田 そうだ、俺ら妙高高原で雪だるまつくったw

睦好 寒かった。

池田 ワクチン接種待っているとき、雪の写真が送られてきたw

一同 (笑)

鶴戸 俺は途中離脱して上越妙高から帰った。

半田 新井さあ。

新井 うん。

半田 長野で3分でトイレ行ったよなw?

新井 うんw

西脇 覚えてるww

半田 3分乗り換えで3分でトイレ行ったよな?

新井 危なかったw

鶴戸 強くねw?

西脇 行けたの?

新井 行けた。

半田 俺普通に上田まで我慢したんだよな。

新井 一緒にトイレ行きたいって言ってて、

半田 え? しな鉄115ってトイレついてないの?とか言って、

新井 長野駅で3分でトイレ行った。

鶴戸 格が違う。

林 置いていこうと思ったもん。

半田 で、上田着いて、

西脇 新井達何したんだっけ?

新井 下之郷行ってた。すぐ引き返したけど。

半田 俺ら上田駅前でラーメン食ったよね。
西脇 温泉入って、
睦好 温泉で飯食おうとしたけど、店が閉まってて、
一同 (笑)

(省略)

西脇 で、飯食えなくて、ラーメン屋急いで探して、
鶴戸 てかさ 413 で食った弁当めっちゃおいしくなかった?
半田 みんな駅弁食ってたよね。筒石発車した瞬間駅弁食ってた。
鶴戸 おいしかった。
林 あれうまかった。
鶴戸 ちょっと少なめだったけど良かった。
新井 何食ったっけ?
鶴戸 だいたいみんな鮭。
鈴木 あれ俺何食べたっけ? 鮭か。
新井 鮭人気だった。
西脇 鮭と 鯉 にしん と 鰐 たら あつたね。

(検閲により削除)

睦好 413 の車内ではクリアファイル買った覚えがある。
西脇 車内販売よかったですよね。

(検閲により削除)

西脇 親に高学祭でエアトレイン⁴⁶やんないの?って言われる。
半田 あれだけはやらない。
鶴戸 ?
半田 エアトレイン知らない?
鶴戸 うん。
半田 俺らが小5のときの文化祭で先輩たちエアトレインやっているんだよ。
西脇 口で電車の音出すやつ。
鈴木 へー。

(検閲により削除)

新井 昔は文化祭でやってたのか。

⁴⁶ 鉄道にまつわる音を肉声だけで表現するパフォーマンスのこと

林 マジか。やる勇気ない。

(検閲により削除)

鈴木 で、

新井 ラーメンのところまで行った。

西脇 ラーメンめっちゃ美味かった。

(ここで田村が遅れてやってくる)

半田 今来るんかいw

新井 だいぶ終盤だよ。

鶴戸 もう高1。

新井 今高1の冬旅行。

西脇 もう一回中1からやり直すw?

一同 (笑)

鈴木 やんなくていいよ。

林 もう何気に50分たっているから。

鈴木 で最後新幹線で帰って、新幹線の隣が村上⁴⁷だった。

半田 新幹線の車内では誰かが乃木坂卒業するっていって萎えてた。

鈴木 うんw

半田 高木⁴⁸と田村とサトレイ⁴⁹がガチ萎えしてた。

鈴木 高木に見せたらガチでショック受けた。

半田 「信じたくない～」って言ってた。

鈴木 オタクすごいなあって思った。

鶴戸 春旅行行く?

半田 春旅行行ってないんだよなあ。

鶴戸 春旅行行った人?

(新井、林、和田が挙手)

新井 初日に新大阪駅で明石家さんまに会ったんだよね。

林 うん。

新井 なんか騒いでたから見てみたら明石家さんまいた。

鈴木 サイン貰わなかつたんだね。

林 時間なかつた。

新井 いや背中にサイン書いてもらうか迷つたんだけど…

一同 (笑)

⁴⁷ 現高2の鉄研生。座談会には参加していない。

⁴⁸ 現高1の鉄研生。技術課長。ドルオタ。

⁴⁹ 鉄研の顧問の佐藤先生のこと

睦好 ええやん。
鶴戸 日本代表かなんかw?
新井 でも時間なかったんだよね。
林 門限あったから。
鶴戸 あー。
新井 初日は東京から大阪まで東海道でひたすら行って、
睦好 ひたすらねw
林 熱海行って興津で乗り換えて…
鶴戸 18きっぷ⁵⁰で行ったんだっけ?
新井 で、豊橋か。そこでカレーうどん食べた。
西脇 豊橋のカレーうどんマジでうまいからね。
鈴木 へー。
西脇 美味しいよね?
新井 美味しかった。
西脇 うん。
新井 ただ食べる時間なかったよね?
林 時間ないっていうか店が開いてなかった。
新井 そつか。で駅ビルの中で食べたんだ。
睦好 あー。
林 めっちゃ焦った。
新井 2日目何したっけ?
林 2日目は自由行動で
新井 京都観光したんだ。
睦好 どこ行ったの?
新井 伏見稻荷とか。
睦好 いいね～
池田 伏見稻荷何分で行った?
新井 30分くらい。
鶴戸 1番上まで行ってないの?
池田 行ってないの!?
新井 人多くて行けん。
林 おもかる石⁵¹までしか行ってない。
新井 その前に平等院行ったよね。

⁵⁰青春18きっぷのこと。指定された期間の間JRの普通列車が乗り放題になる。

⁵¹重さが自分が予想したよりも軽いと願いが叶うと言われている伏見稻荷にある石。

林 和田は2日目何したの？
和田 2日目はただ乗ってただけです。
新井 てか奈良線めっちゃ混んでたよね。
林 あーね。
新井 外国の方だらけで。

(検閲により削除)

半田 播但線どうしたの？
睦好 結局乗れたの？
林 それ3日目の話ね。
和田 乗れましたよね？
新井 乗れたよね？
半田 なんか2班に分けるとかサトレイ⁵²言ってなかった？
新井 それ乗り遅れた人たちね。
和田 そういえばずっと寝てた人いましたよね？
新井 S君⁵³ねw
半田 w w w
新井 3日目はS君が朝から寝坊して、
林 うん。
新井 なんかホテルでずっと寝てて、松崎先生が三宮あたりからホテルに引き返した。
林 三日目は出雲市までひたすら移動だった。
和田 あれが地獄でした。
靄戸 在来線で行ったの？
新井 そう。
池田 新井さあなんか俺に毎晩電話するとか言ってたけど途中で途切れたよねw
新井 あれね。なんか疲れたからやめた。
池田 疲れた！？
新井 うん。
池田 なんかお前に毎晩電話するから明日もよろしくうーとか言ってたのに…
西脇 で、4日目？
林 4日目はやくも⁵⁴乗った。
新井 岡山まで行って、自由行動だった。
靄戸 やくもどうだった？

⁵² 注 55 を参照

⁵³ 鉄研の現中3の生徒。

⁵⁴ JR西日本が運行する岡山と山陰地方を結ぶ特急列車。

新井 よかった。

和田 やくもより Aシート⁵⁵の方が僕好きっす。

鶴戸 Aシート?

新井 新快速のね。

半田 381は乗ったらただの特急なんだよな。持論。

池田 乗ったことないからわからん。

半田 あれ結構静かなんでしょ? 実際。

新井 そうだね。

鶴戸 なんか高野⁵⁶がNゲージもって乗った気が…

新井 あーね。

半田 話戻そうぜ。

新井 5日目いこう。マリンライナー⁵⁷乗って四国行った。

和田 新見駅行ったの良かったっす。

半田 新見って何ある?

和田 一番営業係数⁵⁸が悪い…

鈴木 あー!

新井 芸備線だっけ?

和田 そうです。

半田 この間脱線したよね?

和田 一両廃車になりました。

半田 廃車になったの?

和田 はい。キハ120が。その場で解体されたそうです。

鈴木 へー。

新井 で、マリンライナーで高松行って、琴電乗ったよね。

林 で、琴平行って、山登ったんだ。

新井 疲れたよね。

林 でうどん食ったよね。

新井 うん。

林 確かちょうど座った席がちびまる子ちゃんのアニメで出てきた席だったよね。

新井 そうそう。

鈴木 へー。

⁵⁵ 新快速の有料座席指定サービス。

⁵⁶ 鉄研の現中2の生徒。

⁵⁷ JR西日本とJR四国が運行する岡山~高松間を結ぶ快速列車。

⁵⁸ 鉄道会社が100円の収入を得るのにどれだけ費用がかかるかを表す指数

(ちなみに芸備線は25416)

新井 で、岡山戻ったんだっけ？
林 で桃太郎線乗った。
新井 5日目はそんなもんだよね。悪くなかった。
鈴木 で次の日は？
鶴戸 5日目が最終日。
新井 で、もう帰ってきた。
西脇 岡山からずっと東京まで新幹線だったの？
新井 そうだよ。
鈴木 すごいな。
半田 結構きつくね。小学校の時姫路ですらきつかったもん。
新井 一回博多まで行ったことがあるから。
一同 えー！？
半田 なんで飛行機使わないの？
新井 親が高所恐怖症かつ閉所恐怖症だから。
鶴戸 新幹線の方が閉所じやねw？
一同 (笑)

～高2、そしてその先へ～

鈴木 新学期始まったじゃない、今話せることってオープンキャンパスしかなくね。
新井 うん。
鈴木 夏旅行に『楽⁵⁹』貸し切るっていうので座談会終わるわけだから…
新井 そうだね…
鈴木 オープンキャンパスで終わりだね。
西脇 でもまあ夏旅行の話もちょっとしこう。
鶴戸 『楽』貸切るのは伏せとこう…
睦好 言わなきや…
鶴戸 出るのどうせ終わった後だから。
睦好 じゃあ…
鶴戸 『楽』貸し切るんすよ！！！
一同 (笑)
鈴木 まだ始まってないw
睦好 オープンキャンパスいこう。
半田 オープンキャンパスはわりと問題なかったよな。
鶴戸 ものすごいぬるぬる進んだw

⁵⁹ 近鉄が運行する団体専用列車のこと。

睦好 鈴木が当日に発熱した以外は…
西脇 わりと余裕やろって言つといで 6 時 30 分までやったよね。
鶴戸 後半戦よくわかんないことした。
半田 余計な事し始めたよなw
鶴戸 パソコンの基礎の設営めっちゃ早く終わったよね。
新井 後輩がやってくれたから…
鈴木 パソコンはこれから高 1 が…
鶴戸 計画的に…
和田 パソコンは僕一人で…
鶴戸 いける?
半田 ちなみに去年俺コンセント踏んで配線全部引っこ抜いたからw
一同 (笑)
鶴戸 それいつ?
半田 あれはオープンキャンパス。
西脇 俺ら試験前日までずっとカタカタやってたんだけど。

(検閲により削除)

鶴戸 文化部として初の特別活動願⁶⁰だした。
鈴木 そうなんだ。
半田 オープンキャンパスの日雨降んなくて良かった…
一同 ?
半田 雨降ったら運動部が中でやるじゃん。てことはその日⁶¹にした意味ないじゃん。
鈴木 まじでごめんなさい…
半田 発熱…
鈴木 本当にごめんなさい…
新井 いやそれは仕方ない。
鶴戸 仕方ない。

(検閲により削除)

鈴木 オープンキャンパスはまあ…
鶴戸 おおむね好評。
鈴木 去年に比べたらうまくいったと思う。
林 去年より全然良い。

⁶⁰ 試験一週間前や活動日以外の活動の申請書。

⁶¹ グラウンドの工事のためオープンキャンパスの日程が前倒しになった。

半田 はるかに良かった。

西脇 大塚先生が来る人のリストもってどっかいつたのは困ったけどねw

(検閲により削除)

西脇 で、鈴木が赤点取って…⁶²

鈴木 いやいやいや。

鶴戸 体育赤点…

西脇 www

半田 骨折して体育赤点ね…

鶴戸 可哀そう…

鈴木 本当に俺今年終わっているから。骨折、財布が総武線一周…

一同 (笑)

半田 なにがあったw?

西脇 知らないなw

鈴木 財布落としたのよ。塾行く途中に。

新井 うん。

鈴木 帰ってきたけど、拾得場所みたら総武線下り列車の本八幡駅になってるんだよ。

西脇 え!?

鈴木 三鷹まで行って帰ってきたの。

一同 (笑)

西脇 それが偶然本八幡だったんだよね。

鶴戸 奇跡。

鈴木 で助かったんだけど、今年度ヤバい。

半田 厄年?

鈴木 厄年。2023年度本当に俺ヤバい。

半田 2021年度も結構厄年だよな鈴木?

鈴木 2021は捻挫と財布紛失のダブルパンチ。

一同 (笑)

鶴戸 財布失くしすぎじゃないw?

西脇 鈴木が物井の階段でこけたのおもろいんだけど。

半田 写真見るw?マジで面白いよw

鶴戸 なんか名前の記入欄に「名前」って書いたんだっけ?

鈴木 それは中1。

半田 中1の受験休み。

⁶² 鈴木は骨折して授業に出れなかつたため赤点になつた。

- 新井 My name is name ね。
- 一同 (笑)
- 鶴戸 それも財布だっけ？
- 西脇 なんか鈴木が「財布失くした～」って言って。
- 新井 落としすぎだろww
- 鈴木 西脇も財布失くしてるから。
- 半田 西脇は2022年の5月。
- 池田 鈴木は渋谷の券売機の前にスマホ置いていったよね。
- 鶴戸 なんか傘傘を目黒線に忘れたことはある。
- 新井 傘はあるあるだよね。
- 鶴戸 傘は平和か。
- 半田 傘は平和だよ。
- 鶴戸 日吉どまりだったから平和だった。
- 池田 新横浜線始まっちゃったよw
- 鶴戸 www
- 池田 拾得場所が海老名とかにならないといいね。
- 鈴木 めっちゃ話脱線してるw
- 半田 忘れ物の話になってるやんw
- 西脇 そういえば誰か水筒失くしてなかった？
- 睦好 それ鈴木。
- 西脇 wwwww
- 鈴木 スターウォーズの水筒を5300⁶³の車内で失くして死んだw
- 睦好 失くしたの5310Fだから。
- 鈴木 そう。
- 一同 (笑)
- 睦好 鈴木に忘れ物センターに電話しろって言ったのに電話しなかったよね。
- 鈴木 電話していない。
- 一同 (笑)
- 鈴木 僕ちゃんと成長したから。財布失くしたときは御茶ノ水に2回行ったから。
- 新井 鈴木は物を落としすぎだよ。
- 鈴木 物の管理があかん。
- 半田 単位も落としたしなw
- 一同 (笑)
- 鈴木 新井はちゃんとしてるからな。

⁶³ 少し前まで都営浅草線で使われていた車両。

西脇 新井今年の夏の鉄研旅行に遅刻してきて。

新井 え！？

鈴木 『楽』で誰がやらかすか楽しみだなあw

半田 ガチで鉄研旅行と文化祭は不安すぎる。なにが起きるかわかったもんじゃない。

睦好 楽に乗り遅れた部長はおもうそうw

鈴木 編集後記で夏旅行の話加えたらいいかもね。

半田 そうだね。絶対名古屋で行方不明者であるしww

睦好 豊橋の集合に間に合わないやつもいそうw

半田 新幹線乗れないパターンあるかも。

鶴戸 うん。

半田 鉄研旅行と文化祭まじで不安だな。

鶴戸 文化祭はどうにかなるよ。

睦好 でも『楽』貸し切りはすごくね。

半田 ついに大手⁶⁴かって思ったよね。

鶴戸 参加者もOBオールスター⁶⁵じゃん。

(検閲により削除)

半田 歴代部長そろうからな。

(検閲により削除)

睦好 部長G7みたいに並んでもらって…

鶴戸 でも去年の部長は来ないの？

半田 来たらまずいだろ。受験生なのに…

(検閲により削除)

半田 座談会もうネタ切れじゃねw？

鈴木 もう終わりでいいよ。

半田 俺らが小6のときの高2はトイレの種類の話をしているからw

一同 (笑)

新井 座談会どうやって終わらせればいいの？

鶴戸 はい！終わり！でいいじゃん。

半田 先を思いやることを言つとけばいいんじゃないの？

新井 夏旅行？

⁶⁴ 大手私鉄のこと。

⁶⁵ 今回の夏旅行では2019,20,21,23年の部長4人がそろって参加する。

半田 夏旅行まだやってないけどね。

鶴戸 楽しみだね。

池田 でも鶴戸さっき貸切ったって過去形で言ったじゃねえか。

一同 (笑)

睦好 終わった後の話するw?

鶴戸 終わった体でw?

新井 やらかす人決めとく?

一同 (笑)

鈴木 良くないw

睦好 誰がやらかすかの予想で終わろうw

鈴木 稲川に1票!

半田 稲川どうだろうな。

睦好 発案者だよw

田村 あいつ名古屋まで青春18きっぷでしょ? 乗り遅れね?

半田 前日にホテルに泊まるとかじゃなくて?

田村 いや18きっぷ。

半田 朝?

田村 朝。

睦好 無理じゃね?

鶴戸 間に合う?

田村 そうなんだよな…

鶴戸 なんか1本狂ったら終わる。

鈴木 え、無理じゃね?

田村 わからん。

半田 名古屋最速11:30でしょ? 確か。

新井 間に合わないじyan。

半田 じゃあ稻川やらかすな。

鈴木 これで編集後記でイキった鈴木君がやらかしましたとか。

半田 ありそうw

一同 (笑)

半田 鈴木は無限の選択肢、寝坊があるからw

一同 (笑)

西脇 お前マジでヤバいからな。

睦好 でも西脇も遅刻してるからな?

林 絶対寝坊する人いるw

一同 (笑)

(中略)

- 鈴木 そんなもんか？ ネタは。
- 睦好 じゃあ夏旅行が楽しみってことで。
- 鈴木 誰かがやらかすことを楽しみにしよう w
- 半田 とろあえず今後が楽しみだよね。
- 鈴木 まあ、僕らは十分つなぎの役割を果たしたので。
- 半田 俺らが大学生の時鉄研がどうなっているのか見物だよな？
- 西脇 あーね。
- 鈴木 今の高1と中3がどう俺らが残したものをつけしていくか。
- 靄戸 で中1、中2の世代が高2になった時にどうなってるか。
- 半田 多分今の中3は大丈夫。
- 林 安泰。
- 靄戸 俺らはよくやった。
- 鈴木 俺らは引退会見もあるから…
- 新井 引退会見やるの？
- 半田 オーストラリアの修学旅行から帰ってきてお土産渡して引退会見。
- 靄戸 『私のことは嫌いになんでも鉄研のこと嫌いにならないでください』的なw
- 一同 (笑)
- 西脇 ちなみに新井は何やらかすの？
- 新井 え？
- 西脇 何かやらかした体で話を進めるから。
- 鈴木 城崎温泉に鉄研の金を使って行ったとかw
- 一同 (笑)
- 鈴木 横領w
- 半田 予算横領w
- 池田 新井はやらかしたことないんじゃない？
- 新井 うん。
- 鈴木 新井はそうだね。
- 半田 なんか新井は小さいことをちょくちょくやらかしてる。
- 鈴木 一番やらかしてるのは…誰かな～w？
- 池田 半田最近やたら寝坊するよな？
- 半田 俺は寝坊するな。私的な用事で。
- 鈴木 じゃあお前だな。
- 半田 そのせいで鈴木のこといじれなくなつた。
- 鈴木 最近俺減ったからさ。

半田 そうだよね。鈴木が徹夜して寝坊するパターンがなくなったからさ。
鈴木 僕最近アラームかけてるの。
睦好 何で今まで何でかけてなかつたのw?
鈴木 アラームに効果ないだろう(笑)的な理論で…
一同 (笑)
和田 鉄道員が使う膨らむやつ…
鶴戸 あれめっちゃ高いよw

(中略)

西脇 部長!来年に向けて一言!
睦好 抱負を一言!
新井 抱負?
鶴戸 うん。
西脇 来年頑張るのは現高1だけど…
半田 なんか来年に向けて一言。
新井 なんか重くねw?
鶴戸 重くない!
新井 ガンバ!!!!
半田 ノリが軽いんだよなw
新井 お前らやらかすなよ!
睦好 大事。
半田 先輩から学ぼう。
新井 反面教師。
鈴木 僕らの代はうまくつないだと思うからそれを生かすのは今の高1次第だね。
新井 なんか鈴木がいいこと言っちゃったよw
一同 (笑)
新井 そうだね。過去の先輩から学んでほしい。
半田 とりあえず路研ジャーナルのテンプレはずつと使ったほうがいいよw
鈴木 これでお開きですか?
新井 じゃあお開き!
一同 お疲れ様でした!

(終わり)

4. 補足

8月上旬に行われた夏旅行では、近鉄の団体専用列車である『楽』を貸し切った。心配されていた稻川君も無事に時間内に名古屋に到着した。大きなトラブルはなく、無事に旅行を終えることができた。私は高2のみんなで最後の鉄研旅行にふさわしい最高のひと時を過ごすことができて嬉しかった。

5. 編集後記

今年の座談会はいかがだっただろうか。身内ネタが多くなってしまったことはご容赦願いたい。新型コロナウイルスにより多くの鉄研旅行は中止、縮小を余儀なくすることとなり残念ではあったが我々は5年間で最高の思い出を残せたと思う。今年からはマスクの着用や学校での宿泊行事などの制限が緩和され、コロナ前とほぼ変わらない日常が戻ってきた。今年に入学した中1の生徒たちは、コロナの影響をほぼ受けずに活動ができる最初の代だろうと思う。彼らが不自由なく活動し最高の思い出を残してくれることを願ってやまない。

高2 新井唯仁

人手不足の波と、人員削減の影響

松崎 武志

旅行・鉄道研究部の春旅行は、コロナ前までは 4 泊 5 日で北海道や九州、四国へ足を伸ばしてきたが、平成 31 年の春休みを最後に、宿泊を伴う形で実施できていなかった。しかし、今年の 3 月、4 年ぶりに関西および山陽・山陰方面への旅行が実現した。

旅行の行程については部員の旅行記を参照して頂きたく詳細は割愛するが、3 日目は宿泊先最寄り駅の大坂環状線桜ノ宮駅を出発し、参加部員そろって姫路から播但線に乗車する予定だった。

しかし、大阪から新快速姫路行きに乗車してしばらくすると、中二部員（当時）が 1 名乗車していないとの情報が伝わってきた。そのため、私がホテルに戻って迎えに行くことにした。2 泊したホテルに戻ってフロントから部屋に内線電話をかけると、当該生徒はまだ部屋にいたので、支度が終わるのを待ち、本隊に 1 時間以上遅れて出発した。播但線経由だと追いつかないので明らかだったので、福知山線経由で山陰本線に入り、豊岡駅で合流することにした。

うまい具合に大阪 9:52 発の丹波路快速に乗車でき、10:59 に篠山口駅へ到着した。次の福知山行きは 11:39 だったので、駅周辺を散策しようと思い、改札口まで来たら、駅員が不在だった。昼間なのに珍しいな、と思いつつ窓口側の改札を突破しようしたら、バーがしまっていて通過できなかった。どうやって下車すればいいのかとインターホンで問い合わせたら、「カメラに 18 きっぷを見せて下さい」と指示された。私はインターホンの下の部分に自分の 18 きっぷを置いたところ、バーが開いた。

私はこの一連の手続きに衝撃を受けた。私のイメージでは郊外といえども無人駅ではないはずの篠山口駅で昼間に駅員が不在ということと、改札が遠隔操作で行われているということに対してである。

コロナ禍の 3 年間で随分と変わってしまった。JR 西日本の特急も全席指定の列車が増え、気軽に乗車できる自由席車両が設定されている列車は少数派となった。これも人員削減の一環であろう。自由席ならば全ての乗客に車内改札が必要だが、指定席はそこまでの必要はない。最近はバスの運転手が確保できないため全便運休や廃止となっている路線バスを見かける。ランチやディナーを休業している飲食店も少なくない。人手不足は我々教員の世界も同様である。

元号が令和に変わり、初めての春旅行だったが、特筆すべきは寝坊した生徒が多かったことである。4 日目に出雲市から岡山へ向かう際も、数名がやくも 10 号に乗り遅れた。理由は車中泊や船中泊がなく全てホテル泊で、しかも全室シングルにしたからである。実施時はまだ新型コロナが感染症の分類上 2 類だったため、ツインで同じ部屋に宿泊した部員が発熱すると、もう一人も『濃厚接触者』ということで帰京させねばならなかつたから

である。来年以降は一体どうなるのだろうか。

◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇

今年の夏旅行からはそれまで私が一手に引き受けていた団体乗車券の購入や列車貸切の手配を佐藤怜教諭が引き受けてくれた。私はこれまで鉄研旅行前となると言い知れぬ緊張感に襲われ、特に旅行前夜は寝坊を恐れるあまりよく眠れなかつた。しかし、今回は心穏やかに旅行の日を迎えた。

1999年4月、私は高輪の教員になると同時に鉄研の顧問になった。当初は部員数も少なく、旅行の切符を準備することは苦でも無かつたが、参加部員が40名を超えた辺りから億劫になってきた。そして、今年の春旅行は参加者が60名を超えたため、団体乗車券と宿泊先の手配を全て旅行業者に依頼した。また、旅行代金も今まででは集金していたが、盗難や紛失の危険性があるため基本的に銀行振込へと移行した。

部員数が120名を超えた旅行・鉄道研究部を、今後どうやって収束させていくのか。これは私に課せられた使命であると感じている。

◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇

現在の高校3年生は中一、二の2年間、私が学年主任を務めた生徒達であり、現在でもほぼすべての生徒の顔と名前が一致する。現高3部員は中学一年時には25名が在籍していたが、高3まで続けたのは15名である。この5年間、時代を反映してか、SNSがらみのトラブルも非常に多かったと記憶している。新型コロナウィルスの感染拡大に伴い、宿泊を伴う鉄研春旅行も中一の時しか体験できなかつた。九州への旅行だったが、車内に私物を忘れたり、フェリーの中で騒いだりと、色々あったようだ。しかし、中一の旅行はそれがつきもので、その後毎年参加していくうちに、徐々に慣れていくものである。それが1回しか経験できなかつたのは残念でならない。

部長は熱い性格の持ち主で、様々な場面で議論を重ねていた。副部長は理科研究部を掛け持ちしながらも、色々なアイデアを出していた。鉄研史上初だと思うが、生徒会長が在籍していた。これまで副部長や書記・会計など『生徒会役員』が在籍したケースはあったが、『生徒会長』は初めてではないだろうか。全国高等学校鉄道模型コンテストへの作品制作にあたり、提出期限が迫っていたため、学校が停電にもかかわらず、酷暑の中で仕上げをしたことがあった。その甲斐あってベストクリエイティ賞を受賞した。これからの模型作品の傾向を見据え、3Dプリンターを導入したが、技術課の部員達が尽力してくれた。送られてきた洗浄機が初期不良のため何度も送り返したことが、今となっては懐かしい。

1、2年上の先輩達が華々しい進学実績を残したため、受験勉強にはプレッシャーがあると思うが、一人でも多くの生徒が希望の進路を歩めるよう、切に願っている。

西九州新幹線開業の日、長崎にて

佐藤 恵

昨年9月22日、私は仕事を早々に切り上げ、羽田空港へと向かい、長崎行きの飛行機に乗り込んだ。翌日9月23日は西九州新幹線の開業日で、それを一目見ようと、弾丸旅行を組んでいた。もともと開業日に乗りに行くことにそこまで熱心なほうではないが、九州に行かなければならぬ事情と、開業というイベントを体験したいという好奇心と、それから顧問として話の種になるかなという少しの下心もあって、長崎に行くことにした。

長崎行きの飛行機から、いつもとは様子が違っていた。満席の飛行機に、3連休の観光というにも異質で、それでも何か浮足立ったようなビジネスマンや鉄道ファンの姿が多かった。長崎駅に着くと、そこにはさらに異様な光景が広がっていた。西口には一番列車に乗ろうと並ぶ人たちが既に何十人かいて、駅構内には、在来線特急「かもめ」の最後の姿や新幹線開業前の長崎駅を写真に収めようとする人たちでごった返していた。

その後は、いつもより数千円高いホテルにチェックインし、東の間の休息を取って、深夜2時くらいには、数時間前よりもさらに伸びた一番列車の列に並んだ。4時か4時半くらいには駅構内に入れるようになって、5時から開業記念式典が行われた。朝早い時間から、長崎の政財界の来賓を何十人も招いて、そしてそれを取り込む報道陣がいて、その隙間から覗き込むように式典を見ていた。長崎という地にとって、新幹線が開業することがどれだけ大きなことなのか、県民がどれだけ待ち望んでいたのか、それを表すような人だかりだった。

改札内に入り、一番列車の出発式が行われる。6時17分のかもめ2号を見送って、早朝の一大イベントは幕を閉じた。

私はというと、単純に一番列車に乗って博多へ行くのも少し寂しいなと思い、少し遅めの新幹線を取っていた。長崎駅周辺では、開業にあたって様々なイベントが行われる。そういうものを見てから、新幹線に乗ることにした。一旦ホテルに戻って、イベントへと出かけた。長崎駅前の広場で行われていたイベントでは、地元の高校の吹奏楽部の演奏や、



小中学生たちによるけん玉リレーなどが行われていた。観客も、鉄道ファンの多かった開業記念式典とはまた雰囲気が変わって、長崎県民や、福岡・熊本などの近隣県からの観光客が多かった。時間の都合もあって、そこからタクシーに乗り込んで水辺の森公園まで移動した。道が混み合っていて交差点ひとつにそれなりに時間がかかる。長崎市街地は交通事情から渋滞しやすいのだが、タクシーの運転手でも驚くような混み方だそうだ。後で聞いた話だが、駅前の大通りはお昼すぎにデッドロックになってしまったらしい。

その後、新大村で行われていたイベントも少しだけ見ていくことにした。地元の人たちはもちろん、福岡へ就職した人たちなども、イベントに出演するために長崎へ帰ってきていたようだった。「町を挙げてのお祭り」というのはよく耳にするフレーズだが、もっと規模の大きな「県を挙げての一大イベント」というものを、肌で感じた。自分の街に新幹線ができるということが、どれだけ大きな出来事なのか実感できただけでも、無理して行った甲斐があった。

新大村までは自由席、新大村からは指定席に乗り、座席の比較をした。この旅で唯一の鉄道ファンらしいことだったかもしれない。そして、武雄温泉からは「リレーかもめ」に乗り換える。対面接続はとてもスムーズだったが、「未着工区間」と呼ばれる新鳥栖までの間を走りながら、西九州新幹線の今後に思いを馳せる。この区間は、整備新幹線の根幹を搖るがすような、非常に大きな問題をはらんでいる。ともすれば、未来永劫、長崎から博多まで新幹線はつながらないかもしれない。そういう状況だということを、その瞬間まで忘れていたほどのお祭り騒ぎだった。きっとあの場にいる人たちもそうだったのだろう。それでも、今までより少しだけ近くなった博多は、いつもと変わらない姿をしていた。

帰りの飛行機は国際線機材だったので、クラスJにアップグレードした。飛行機マニアの中では「王様の席」と呼ばれるビジネスクラス1Aの座席が空いていたので、少しだけ心を躍らせて指定してしまった。心なしか、いつもより上質なサービスを受けた気がした。

1時間半もすれば羽田に着いて、日常が戻ってくる。長崎もきっと数日経てば、新幹線があることが日常になるのだろう。そんな思いを巡らせつつ、翌日も学校へと向かった。

◇ ◇

JR乗車キロ：18967.4km（97.30%）

民鉄乗車キロ：6755.4km（86.13%）

（2023年8月20日時点）

今年も停車場に投稿することにしました。今年も私が気になったことを記載したいと思います。

のざりんの棚移動

家の模型収納のため Amazon で購入した棚が、学校に届いてしまいました。私は車がつかえないでの、どうしようかと途方に暮れていたところ、昔購入したキャリングケースがパソコン室にありました。電車を使って家に持っていくと考えたところ、親切な部員が手伝ってくれました。最寄り駅は総武線の新小岩駅です。

階段での移動ができるだけ少なく、できればエスカレーターやエレベーターを使用できる駅。できるだけ楽に運搬しようかと計画しました。そこで、ルートを考えました。

泉岳寺→浅草橋→新小岩

泉岳寺→品川→新小岩

高輪ゲートウェイ→秋葉原→新小岩

高輪ゲートウェイ→品川→新小岩

以上の 4 ルートが浮かびました。

最寄り駅の立地を考えると

	泉岳寺駅	高輪ゲートウェイ駅
学校からの距離	近い	遠い
駅の入口から改札まで	エレベーターと階段	エスカレーターとエレベーター
改札からホームまで	階段	エスカレーターとエレベーター
ホームでの移動のしやすさ	狭いので移動しにくい	ホームが広く移動しやすい

乗り換えのしやすさを考えると

経由	下車側	乗車側	備考
泉岳寺→ 浅草橋 →新小岩			JR 線は階段
泉岳寺→ 品川 →新小岩			京急のホームが狭い
高輪ゲートウェイ→ 秋葉原 →新小岩			山手線のホームが狭い
高輪ゲートウェイ→ 品川 →新小岩			エレベーターの場所は少し離れているが通路は広い

となり、「高輪ゲートウェイ→品川→新小岩」案を採用。高輪ゲートウェイ駅まで部員に運搬を助けてもらいました。

利用してみると、各駅バリアフリー化が進んでいるということが分かりました。ただ、駅の

ホームが狭かったり、ホームに凹凸があつたりして、かなり大変な場所もありました。最近開業した、高輪ゲートウェイ駅は、ホームは平らでエレベーターも近くにあり、とても使いやすい駅でした。なお、一番移動が大変だったところは、校舎から正門までの移動でした。次回は高輪のバリアフリーかな？

久しぶりの宿泊旅行

今年、2019年以來の宿泊旅行が実施できました。

コロナ前だと、普通に感じていた旅行ですが、コロナで実施できないことを経験した後では、すごく新鮮で貴重な体験ができました。

リゾートやまどり

鉄研旅行で何度かお世話になっていた485系「リゾートやまどり」が2022年12月廃車になってしまいました。

この485系「リゾートやまどり」の座席はグリーン車なみの設備で、座席は1+2の座席配置でとても快適でした。初めて乗車したときは、この座席は特別車両の座席ではないかと、びびってしまいました。乗車すると凄く快適で「本当にこの席に座っていいのか」と思つたくらいです。

初乗車時に「リゾートやまどり」の模型が欲しくなり、探してみたところ、市販されていないことがわかりました。

ただ、「リゾートやまどり」は、「やまなみ」「せせらぎ」から改造されたとのことで、当時マイクロエースから、「やまなみ」「せせらぎ」が発売されていたので、「せせらぎ」を1編成、「やまなみ」を該当の2両を秋葉原のTamTamで購入し、改造しようとしたことを思い出します。ずっと、そのまで、現在卒業生の手の中にはあります。

そうしたところ、Tomixから2023年12月に「リゾートやまどり」が発売されることになりました。当然、予約済です。来年の停車場では、購入した模型を紹介する予定です。

今年は思いもよらない物を購入？

今年、2023年は滅多に買わない物を購入しています。

1月 ガステーブル

16年ぶりに交換。タイマー機能などあり便利。

2月 圧力鍋

いろいろな物を柔らかくするために購入

3月 ステンレス多層鍋 18cm L

毎日使用。凄く便利。

3月 ステンレス多層片手鍋 18cm S

3月 ステンレス多層片手鍋 16cm

3月 ステンレスの多層フライパン 21cm

3月 銅製卵焼きフライパン 15cm

もっと小さいサイズを購入しようと考えましたが、値段がほとんど変わらなかつたため、大きい物を購入してしまつた。卵4～5個使用するため一人暮らしだと使いづらいです。やはり、はじめの大きさのものを購入すればよかつたと後悔。

4月 竹せいろ

4月 冷蔵庫 310リットル（凄く便利）自動で氷ができる感動。

昨年と比べて電気使用量が10%～20%減っていたのにはびっくりしました。

5月 卵焼きフライパン 12cm

銅の卵焼き器が大きすぎるために、とりあえず購入

5月 ステンレス多層片手鍋 18cm

5月 マグマプレート 鉄 フライパン 18cm

5月 片手鍋 22cm ステンレス つや消し

6月 南部鉄器グリルパン木柄付 黒焼付 内径24.5cm

6月 ステンレス多層片手鍋 16cm

7月 食器棚（組み立てが大変でした。）

8月 レンジ台（電子レンジは今まで冷蔵庫の上に載っていたため購入。）

8月 棚 5段茶色（鉄道模型をおいています。）

このように、最近は生活日常品を購入しています。特に冷蔵庫を購入したときは、購入価格に対して体積が大きかったのですごく安く感じたことを覚えています。（私がお金持ちになったのではなく、むしろ貧乏に？・・・以前、購入していた、CPU、RAM、SSDなどと比べて費用対効果、費用対体積が絶大でした）普段でしたら、カメラ関係の光学機器、パソコン関係の部品等はよく購入していますが今年は異なります。

これらを購入した原因

原因是、物価が高くなつたため食費を削減するために、朝晩を自炊することになりました。結果として削減結果は？微妙ですが、「のざりんのおうちでごはん」となりました。

乗車した列車が模型化

現在の高校3年生が中学1年生の時コロナ前最後の宿泊旅行がありました。2019年3月の旅行先は九州地方でした。九州地方で営業しているJR九州は独特な車両が存在します。印象に残つた車両をあげると

指宿の玉手箱

列車に乗る予定でしたが、鹿児島中央駅でみんな列車撮影に夢中になつておらず、乗りそびれました。結局姿も見られませんでした。

はやとの風

独特の形状は記憶に残っています。現在は運行を終了して、車両は「ふたつ星 4047」として運行しています。



いさぶろう・しんpei

現在も走っています。多客時に1両増設して3両編成で走っていましたが、予備車両は「ふたつ星 4047」の2号車となりました。

SL人吉

以前九州に旅行の時、蒸気機関車の「58654」が故障のため、「SL人吉」ではなく、ディーゼル機関車が牽引する「DL人吉」となってしまいました。今回は、「58654」が牽引の「SL人吉」で幸せでした。その後、「SL人吉」が模型で出たらしいなあと思っていましたら、昨年KATO「SL人吉」の蒸気機関車・客車が発売されました。



ゆふいんの森Ⅰ世

博多駅のホームで待っていたら見たことがない「かっこいい」車両が止まっていた。それが、「ゆふいんの森Ⅰ世」でした。

BVEについて

次はホームページ班だったら誰でも知っているBVEについての思い出です。

2006年頃、ホームページ班内で「鉄道運転シミュレーター」でシミュレーションしてみたいということになり、パソコン室のパソコンで使用できるように配慮しました。現在では、「ホームページ班」の中の「BVE課」として活動しています。

最初は、パソコン室のパソコンでは使用できませんでした。(復元ソフトが入っているため)そのため、別のパソコンを用意して活動を行っていました。

最初の問題はグラフィックボードの関係で駆落ちしてしまうところからでした。幸い、パソコンをグレードアップすることによって問題の発生は起らなくなりました。次の問題は、特定のパソコンでしか使用できないという問題でした。使用する部員が多くなったので端末が足りなくなってしまったのです。当時、学校で導入したパソコンでは使用できないため、特定の部員しか使用できない状況でした。幸い、2011年夏のパソコン室更新によってパソコン室の全パソコンで使用できることになりました。



変換アダプター

次に、キーボード、マウスで操作するのではなく、コントローラーで使用したいという要望が出てきました。

なかなか解決できずに困っていたら、2014年当時中学1年のUくんが『電車でGO!』のコントローラーを接続できるアダプターを探し出し、

16台ほど購入しました。この年に購入したアダプターが現在使用しているものです。



2ハンドルコントローラー



1ハンドルコントローラー

今度は、コントローラーが少なく一部の部員しか使用できない（コントローラーの取り合い）ことが発生しました。このコントローラー現在市販されておらず「開発元が倒産したため」入手が困難でした。秋葉原の中古販売店探し回りましたが私では見つけることができませんでした。しかし、オークションサイトで入手できることがわかり、こつこつ落札し、数をそろえました。（2021年頃）

その後、「電車でGO!!専用ワンハンドルコントローラー for Nintendo Switch」が発売になり、BVE用のドライバーも提供されたため試しに1台購入し動作を確認したところ部員たちにも評判がよく、部費で何台か購入するに至りました。またこのコントローラーはUSB接続のためパソコンにはそのまま接続できるという便利なものでした。変換アダプターがなくても使用できるのは、「アダプター」が入手困難の現在ではとても助かっています。

高輪の「旅行・鉄道研究部」でBVEを始めたM先輩は、別の学校の鉄研の顧問として活躍しています。卒業生が教員として活躍していることがとても嬉しく思います。皆さんも卒業したら自分の思っている人生に進んでください。



Nintendo Switch用のコントローラー

きっかけがないと通勤ルート以外の鉄道に乗る機会がありません…

大塚健臣

鉄研第四顧問を拝命して何年たったか…部の旅に参加して…群馬、小海線、大井川鐵道、越後、大阪山陰山陽、直近で近鉄。いろいろ行かせてもらった。私の叙述は過去のさらけだして、ほとんど『停車場』誌上で出し尽くしているのではないだろうか。今回もう少し絞り出せないか…と考え「50音順で駅にまつわる一言述べてみる」ことにした。ただし情報は過去のぼんやりした記憶。現在全く違っていても御了承ください。

あ) 赤羽=東京北部にある「下町」。駅周辺のディープな雰囲気はマンガにもなっていた。

い) 磯子=京浜東北線南行の終電の終点だった。実家（港南台駅）暮らしの頃終電となり、歩き出してみたものの、ここから先の地形は山が多く、アップダウンがきつく断念。

う) 梅ヶ丘=大学時代友人に「安くてうまい寿司屋」があると紹介され「美登利寿司」に行った。学生の身分でも贅沢できたなあという思い出がある。通学で使う東横線しか知らなかった頃で、小田急線が新鮮に感じられた。

え) 恵比寿=大学は渋谷駅が最寄りだった。帰路で歩ける距離なのでたまに利用した。30年前には駅前に古本屋もあった。現在は人が多すぎる（TVを見ると）ので今後は利用しないと思う。

お) 王子神谷=通勤で南北線を使用する身としては途中下車で用事を済ませたい。レンタルDVDを借りる際、沿線では王子の TSUTAYA or 王子神谷のゲオ or 赤羽の TSUTAYA の三択だった。改札から店舗が近いのは王子神谷だったので一時期利用したが、返却で下車すると電車で座れなくなるので使わなくなった。必要な用事以外通勤時は座ってみたいので途中下車は避けている。

か) 片瀬江ノ島=竜宮城のような駅舎は画像でよく見かける。やはり「海にキター」感を堪能するなら「行き」だけの利用か。違う駅を利用して帰路に出来るなら、帰りはモノレールで大船 or 江ノ電で藤沢に出て帰るほうがよい。

き) 北浦和=埼玉大学の説明会に行く際に下車。京浜東北線内でも一際のどかな駅前を感じた。近辺に多くある埼玉の進学校に通う学生達の最寄り駅として利用されている。

く) 九段下=高校時代 TBS ラジオの深夜番組「コサキン（小堺一機と関根勤）」のヘビーリスナーだった。ファンのイベントを大々的に開催することになり参加する為に利用した。大きなタマネギ状の屋根を見ながら坂を登り会場となる日本武道館に向かった。

け) 京急（蒲田+川崎+鶴見）=まとめてみた。JR 線の駅との微妙な距離はどうにもならないと思いつつ歩く時がせつない気分である。

こ) 駒込と後楽園=どちらも乗り換えて使うことが多い。難点を挙げると、駒込（南北線）の場合、JR駒込で乗り換える際改札口を北に出てしまって、下町風の商店街をさまよい歩き大幅に時間をロスした苦い記憶がある。南北線の後楽園の場合、三田線（春日）とつながる駅として重視したい駅なのだが、中間地点には大江戸線春日ホームがあるため迷いやすい。また丸ノ内線の地上ホームに行くまでの長いエスカレーターもしんどい。

さ) 西大寺=鉄研の春旅行中ホームに降り立つと、ホームの端にいた 50 歳代男性が駅前バスター・ミナルに向かって手を合わせていた。

し) 芝公園=東京タワーと増上寺を横目でみながら駅に向かうと「バエル」風景だなど感じる。高輪近辺で一番の観光スポットではないだろうか。

す) 杉田=自宅から通勤している際、疲れていると泉岳寺からそのまますっと乗っていたい気分の時もあった（三崎口まで行った経験も）。思い直して「乗り換えなくては」と下車する駅。JR京浜東北線と京急線が最後に交差する手前の駅である。JR 新杉田駅まで歩く途中にある商店街も下町感があって親しみやすかった。

せ) 千石=三百人劇場があった。日曜午後当時独居していた元住吉から三田線に乗り、演劇ではなく映画（イタリアのフェデリコ・フェリーニ監督作品）を何本か見に行った。

そ) 草加=東武スカイツリーラインも重要な帰路の一つ。新越谷乗り換えがほとんどだが、以前この駅に所用で下車した。スカイツリーライン沿線は、どの駅も同じようなホーム・風景に見えるのは私だけだろうか。けれど改札を出て駅舎外観を見ると他の駅よりも立派な設計だったと印象に残っている。

→今回は以上ということで失礼致します m(_ _)m。

続きは部長の新井がやってくれます。

大塚先生の続きをやります！～50音順で駅にまつわる一言述べてみる～

高2 新井唯仁

こんにちは。大塚先生より「50音順で駅にまつわる一言述べてみる」という任務を任せられました部長の新井です。では、さっそくいきます！

た) 高輪ゲートウェイ

=2020年に開業した山手線の駅。高輪学園の最寄り駅がまた増えた。駅名の一般公募が行われた際、当時の校長先生が「高輪学園前」で応募されたらしい。駅名に選ばれたのはなんと130位の「高輪ゲートウェイ」。最初は違和感があったが今は感じなくなった。

ち) 千葉みなと

=私が中1の時に千葉都市モノレールの貸し切りが行われた。とある生徒が学校の制服で来るという事件が起きた。鉄研旅行は私服で来るようにしよう！

つ) 津=日本で一番短い駅名。今年の夏の鉄研旅行で「楽」に乗車した際に通った。

て) 天王洲アイル=友達の家が近い。良いところに住んでいるな～といつも思う。

と) 東京=鉄研旅行の始まりはいつもここから。

な) 名古屋=今年の夏の鉄研旅行で「楽」にここから乗車した。

に) 西谷

=これまで各駅停車しか停車しないマイナーな駅だった。しかし相鉄線がJR、東急との直通運転を開始した際に特急が停車する駅となった。

ぬ) 沼田=中1の鉄研旅行の際に訪れた記憶がかすかにある。

ね) 練馬

=小学生の頃、私は練馬を埼玉県だと思いこんでいた。練馬区民の皆様には非常に申し訳なく思っている。

→今回は以上ということで失礼致します m(_ _)m。

続きを来年、顧問の大塚先生がやってくれることを願っています。

～鉄研活動紹介～

高2 新井唯仁

1. 鉄研プロフィール

活動日時：毎週火曜日と金曜日の 15:30～18:30

※中間・期末考查 1週間前からは部活動はありません。

※長期休暇中は不定期ではありますが、活動は行います。

活動場所：5階の大教室/百周年記念館/パソコン室

部員人数：約 120 人（これは高輪の全部活の中でもかなり多いほう）

2. 活動内容 I

鉄研は 2 つの班に分かれて活動しています。

- ① 模型班…全国高等学校鉄道模型や高学祭、オープンキャンパスに出展するためのモジュールやジオラマを製作しています。
- ② HP 班…列車運転シミュレーターの制作、高学祭で展示する壁貼りの作成を行っています。

3. 活動内容 II ～鉄研旅行編～

鉄研では年に 3 回、長期休暇中に旅行を行っています。夏休みと冬休みは日帰り、春休みは最大で 4 泊 5 日の旅行になっています。旅行案の発案は鉄研部員なら誰でもでき、投票で行き先をきめます。

具体的な内容については、この部誌の最初の記事をご覧ください。2023 年の春に行った 4 泊 5 日の旅行について書かれています。ちなみに今年の夏は近鉄の団体専用列車「楽」を貸し切りました。

4. おわりに

いかがでしたでしょうか。鉄研の雰囲気や良さが少しでも伝われば嬉しい限りです。

鉄研は他学年の人との隔たりも少なく話せる良い部活だと思います。

みなさんの高輪学園への入学と旅行・鉄道研究部への入部をお待ちしております！

■編集後記

みなさんこんにちは。

2023年度 停車場編纂委員長兼旅行・鉄道研究部部長の高2新井唯仁です。

部誌『停車場』はいかがでしたでしょうか。今年度も無事に完成し、皆さん的手に届けることができて大変嬉しく思っています。停車場は今年度で27号（26周年）を迎えることができました。（実は停車場は『号』と『周年』が1つずれています。）私自身、停車場の編集に関わった経験がなかったため、記事の管理や校閲では非常に苦戦しました。その分、皆さんに充実感を持って楽しんでいただける内容に仕上がったと自負しています。

さて、時が経つのは早いもので、気がつけば高輪に入学してから4年半が過ぎ、もう高校2年生です。鉄研はただ活動する場ではなく、友情や成長を育む場として私の心に深い足跡を残してくれました。高学祭やオープンキャンパスでスタッフとして接客をしたこと、鉄研旅行で様々な場所に行ったこと、どれも楽しいことばかりではなく困難もありました。そうした困難が私を少し成長させたかと思います。鉄研の活動全てが私にとってかけがえのない思い出です。これからも鉄研が皆を成長させてくれる場であり続けることを願っています。

部長に就任してから約1年、部長として過ごした日々は非常に充実していました。喜ばしいことに、多くの下級生は私に親しく話しかけてくれました。そのことは私にとって大きな喜びであり誇りです。これからも学年間を超えた交流を大切にしてほしいです。

さて、私にとって約120名いるこの部活をまとめることは決して簡単なことではありませんでした。行き届かぬ点もあったかと思いますが、私としては最善を尽くした所存です。そして、ここまでやってこられたのは部員の皆や顧問の先生方などの支えのおかげです。本当にありがとうございました。

最後になりますが、編集や校閲に携わってくれた部員の皆、先生方、表紙の印刷をしていただいた東京カラー印刷様、製本をして下さった有限会社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。

これからも鉄研を温かく見守っていただけたら喜ばしい限りです。

今後も高輪学園 旅行・鉄道研究部をどうぞよろしくお願ひします。

2023年9月

高校2年 新井 唯仁