

Ichikawa-Tekken

# HINODE

No.203 「あけました号」



鉄道との新しい出会いへ。

**TEKEN**

市川学園・鉄道研究部

Empowered by the new wave.

# 目次 Index

## No.203 「あけました号」

※題名の前の数字はページ数です。

03 黒部への旅物語(3-2 木下 開)

11 東京西部・神奈川県 of 鉄道撮影記(2-4 石渡 誠)

27 くぬぎ山車両基地公開訪問記(1-2 片岡 一路)

31 行き当たりばったり撮影記(2-6 堀田 浩生)

36 新幹線の海外進出(3-4 竹田 祥紘)

41 京成金町線調査！！(3-2 稲村 展帆)

46 東武東上線の劣等車(3-3 高橋 知也)

54 山スカを追う(4-2 廣瀬 義人)

# 黒部への旅物語

3年2組 木下開

## 1. 自己紹介

こんにちは。恥ずかしながら三年生での部誌初投稿となります、木下です。今年もよろこれから何度か投稿していこうと思うのでよろしくお願いします。

## 2. まえがき

今回はJTBの企画に参加してきた時に色々撮ってきたものをまとめたものです。いや、ちゃんと鉄研らしいかんじにするつもりです。なっていない一つて思ったら、次の方が書いた原稿を読んでください！HINODEは閉じないでください（笑）。

## 3. 千葉でのお話

僕が学校に行っている間に11月2、3日に黒部へ行かないかと、トロッコ列車とか色々乗れるツアーに参加しないかという電話が祖父からあったらしく、家に帰ると、母が教えてくれました。

## 4. いざ、黒部へ！

話の展開早いですねwww。11月2日の朝、6時41分に幕張駅発車の三鷹行きの総武線に乗り、途中で快速に乗り換え、7時23分に東京駅に到着。8時4分のMax たにがわ403号越後湯沢行(だったかな?)に乗って、越後湯沢駅に9時32分に到着(のはず)。そこから高速バスに乗り、黒部峡谷鉄道の宇奈月駅へ。北陸新幹線が未開通なのでこんなめんどくさいルートをつかうんですねwww

## 5. 宇奈月駅にて。

しばらくして、黒部峡谷鉄道の宇奈月駅に到着。新潟では降ってなかった雨が天気予報通り降り出しました。結構な大雨です...黒部峡谷鉄道はトロッコ列車なので、嫌な予感...



左：外からみた駅舎。雨が降っていたので、近くの屋根から。

中：黒部峡谷鉄道マスコットキャラクターのくろべえ。列車内では、アナウンスも担当します。

右：黒部峡谷鉄道マスコットキャラクターのでんちゃん。くろべえの弟です。

## 6. 黒部峡谷鉄道とは

雨が降っているので、駅舎内の売店で雨がっぱを購入。後々、これを買ってよかったと思うことになります。雨の日に来たら、買うことをお勧めします。

さて、黒部峡谷鉄道についてですが、1926年に日本電力が黒部川沿いの電源開発を目的として宇奈月・猫又間を開通させました。1937年に今の終点の樺平駅まで開通するわけですが、正式に鉄道路線として営業運転を開始したのは1953年のこと。それまでは発電所やダムの建設用資材や作業員を運ぶための専用鉄道でした。1971年に日本電力から引き継いだ関西電力から分社化され、黒部峡谷鉄道となりました。

駅は、宇奈月駅、柳橋駅、森石駅、黒薙駅、笹平駅、出平駅、猫又駅、鐘釣駅、小屋平駅、樺平駅とありますが、一般客が利用できる駅は宇奈月駅、黒薙駅、鐘釣駅、樺平駅のみで、他の駅は関西電力社員専用の駅です。途中の黒薙駅の分岐と、樺平駅から先の路線は関西電力黒部専用鉄道(上部軌道)となっていて、基本的に一般人は乗車できません。しかし、「黒部ルート見学会」というものに応募し、当選した場合のみ乗車できます。



左：黒部峡谷鉄道の車両。鐘釣~小屋平間で撮影。

右：前述した黒薙駅付近にある分岐。通行禁止のロープがかかっていました。

JTB ツアーでは、鐘釣駅で下車しました。15分ほど歩くと、足湯などがあります。黒部峡谷鉄道は、4月中旬~11月に運行します。行ってみたい人は来年行くことをお勧めします。雨の日に雨がっぱを買わなかった人は、3人がけの席(混雑時は4人がけ)の真ん中の席に座りましょう！

## 7. 立山ケーブルカー

話は一気に進みまして11月3日。立山黒部アルペンルートをとどるプランなんですが...またしても雨。気分は沈みながらも、バスでホテルから立山黒部アルペンルートの二つ目の乗り物立山ケーブルカーの起点、立山駅に到着(1つ目の乗り物は富山地方鉄道ですが、今回は乗りませんでした)。ケーブルカーも鉄道的一种で、鉄道をケーブルで巻き上げて運転します。

立山ケーブルカーは、立山駅~美女平駅高低差483mを7分で結ぶ立山黒部貫光の路線。車両が傾いていて、客車の下に貨車を連結し、その下に乗務員室が設置されていることが主な特徴です。毎年12月1日~3月31日は運休しています。



前頁左：立山ケーブルカー。立山駅で撮影。人の流れに沿って歩きながらの撮影...斜めになりました...

前頁右：ケーブルカーの先頭から見た風景。わかりずらいと思いますが、線路と線路の間にケーブルがあります。これで車両を引っ張ります。

## 8. 立山トンネルトロリーバス

美女平から雪の大谷で有名な、立山高原バスに乗って室堂駅へ。ここでは、雨が雪に変わってしまい、視界0...立山高原バスから見えるはずのいい景色はなんも見えず...

それはさておき、室堂駅。ここからは、立山トンネルトロリーバスが大観峰駅までを結びます。トロリーバスとはいっても、鉄道的一种。エンジンを使わずに電力を使って走る、バスの形をした鉄道です。日本には、この他に後述する関電トロリーバスがあります。かつては東京や川崎、大阪などにもありましたが、現在は日本には、立山トンネルトロリーバスと関電トロリーバスしかありません。

この立山トンネルトロリーバスは、路線距離 3.7 km を 10 分で結びます。室堂駅、雷殿駅、大観峰駅がありますが、登山客用の駅の雷殿駅は、登山道崩壊のため、現在は休止中です。



左：立山トンネルトロリーバス。大観峰駅で撮影。

右：室堂駅の表示。富山県の県鳥の雷鳥が描かれています。



左：電線とパンタグラフ。

右：大観峰駅の表示。この駅から運行されているロープウェイが描かれています。

## 9. 立山ロープウェイ

大観峰駅についても雪はやむことを知らず...ここからの景色、楽しみだったけど...

察してください。さて、景色を見られなかった人に朗報。ロープウェイに乗る前に 1000 円で立山や、黒部の写真集を買えば、写真で景色を楽しめます！さらにこの 1000 円は、雪の大谷を作り出すために毎年かかっている億単位の費用の足しになるそうです！って僕はなにを宣伝してるんだ...

話を戻しましょう。立山ロープウェイは、大観峰駅から、黒部平駅を結ぶロープウェイです。ロープウェイは、鉄道と分類されることはあまりなく、ロープウェイと分類されることの方が多いです。でも、せっかくなので紹介します。立山ロープウェイは、途中で支柱がないという特徴があります。これをワンスパン方式といって、立山ロープウェイはこの方式としては日本最長の規模を誇ります。なぜこの方式をとるかという、雪崩が多いことと、自然保護の両面からだそうです。高低差 488m、路線総延長 1.7 km の距離を、7 分ほどで結びます。



前頁左：大観峰駅の外から撮影したロープウェイ。雪で白く霞んでいます。

前頁右：黒部平駅の外から撮影したロープウェイ。ワンスパン方式ということがよくわかります。

## 10. 黒部ケーブルカー

黒部平駅では、試食の種類が豊富なお土産屋があり、結構おいしいものがたくさんありました。お土産はここが一番いいですかね。

さて、黒部平駅からは、再びケーブルカーを利用します。ケーブルカーについては前述の通りです。黒部ケーブルカーと立山ケーブルカーと、大きく違うところは、運転席の場所です。黒部ケーブルカーの場合は、客車の中に運転席があります。まあ、これが普通ですよww

黒部ケーブルカーは、路線距離 0.8 km、高低差 373m の黒部平駅～黒部湖駅を 5 分で結びます。立山トンネルトロリーバスと同じく、全区間がトンネルとなっています。



上左：黒部ケーブルカー。黒部平駅で撮影。

上右：運転席。立ち入り禁止の表示が。

下左：列車のすれ違い地点。

前頁右：黒部湖駅の表示。

## 11. 黒部ダム

黒部湖駅を出ると、映画「黒部の太陽」で有名な黒部ダムがあります。黒部ダムの天端の上を歩いて黒部ダム駅へ徒歩連絡します。この防波堤の上から、6月26日～10月15日の間、観光放水を見る事が出来ます。撮影するときに、カメラやケータイを落とさないようにご注意ください。紐をつけることをおすすめします。

## 12. 関電トンネルトロリーバス

お気付きの方もいらっしゃるかもしれませんが、僕が行った日は放水はしていませんでした...やっぱ放水はみてみたいですね...

そして防波堤上を歩いて黒部湖駅から黒部ダム駅へ。この黒部ダム駅からは、黒部



ダム駅～扇沢駅を結ぶ関電トンネルトロリーバスが走ってます。立山トンネルトロリーバスと大体は変わりません。しかし違うところがあります。1つ目に、所属する会社が、立山黒部貫光から、関西電力に変わることに。2つ目に、全てがトンネル内ではないということです。

また、路線延長が 6.1 km と、かなり長く、所要時間も 16 分かかります。



前頁左：関電トンネルトロリーバスのチケット。

前頁右：関電トンネルトロリーバス。黒部ダム 50 周年ありがとうの文字が。扇沢駅で撮影。

中左：J R 線でよく見かける時計が。

中右：黒部ダム駅の表示。放水の絵が描かれています。

下左：扇沢駅の電線。

下右：扇沢駅の表示。紅葉が描かれています。

### 13. 帰路。

JTB 一行は、扇沢駅からバスで松本駅へ。松本駅 19 時 21 分発のあずさ 34 号に乗り、新宿駅に、22 時 07 分に到着。地元の幕張駅に 23 時ごろに到着しました。



←乗った E257 系。松本駅にて撮影。

### 14. おわりに

ここまで読んでいただきありがとうございます。駄文と下手な写真ばかりでしたが...もっと上手になるために努力していこうと思います！

さて、黒部についてですが、50 周年ということもあり、ほとんどのものが老朽化していましたね...改修工事しないと結構危ないかなあと思いました。

そして、黒部に行こうと思ってる方は、雨が降らないことを祈ってください！

また、冬期は休業しているのでお気をつけください。ちゃんと調べてから出かけてください！

では、さようなら～

# 東京西部・神奈川県の鉄道撮影記

～京王線・中央線・南武線の撮影～

2-4 石渡 誠

## 《まえがき》

今回で2回目の記事となります石渡です。今回は「埼京線とゆかいな路線たちの撮影記」という記事でHINODE200号（下巻）に載せていただきました。  
※気になる方は市川学園鉄道研究部ホームページをご覧ください。

今回は京王線・中央線を中心とした、南武線・横須賀線・京浜東北線・山手線の撮影を「京王線+中央線の撮影」というタイトルでお伝えしたいと思います。

## 《今回の撮影》

今回撮影した路線は、

- (1) 京王線（11/3 撮影）
- (2) 中央線・南武線（11/9 撮影）

それでは早速行きましょう！

### (1) 11/3 京王線の撮影

#### 1. 千歳烏山駅





前頁左上：前の電車の出発を待ったため、2分ほど遅れて入線した。

編成：京王 8000 系 4+6 両編成

撮影場所：2 番線ホーム先端新宿寄り

前頁右上：超豪速で通過していった特急 新宿行き。

編成：京王 7000 系 10 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端調布寄り

前項左下：この電車は新線新宿から「急行 本八幡行き」になる。

それにしても「区間急行 新線新宿行き」はとても分かりにくい  
…。

編成：京王 9000 系 10 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端調布寄り

前項右下：7000 系同士が連結されていた。

編成：京王 7000 系 4+6 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端調布寄り

## 2. 柴崎駅

柴崎駅はホームがとても狭く、列車の被りが大変多かったため、撮影がほとんどできなかった。そんな中で、とある列車がやって来た。



たまたまやって来た都営 10-300 形「回送」。突然やってきたため、後追いになってしまった（泣）。

編成：都営 10-300 形 10 両編成

撮影場所：1 番線中程調布寄り

## 3. 東府中駅

競馬場線の電車を狙うことにした。



前項左：競馬場線からやってきた、京王 8000 系の電車。

編成中 5 人くらいしか乗っておらず、府中競馬正門前駅から乗って来た乗客はかなり少ないことが分かった。それなのになぜ 8 両という長い編成で走っているのだろうか…？

編成：京王 8000 系 8 両編成

撮影場所：3 番線ホーム先端北野寄り

前項右：平日・休日の朝夕のみ利用される 4 両編成用ホーム。

短いな～～～。

#### 4. 聖蹟桜ヶ丘駅

日差しが強く、うまく撮影できなかった。



左：駅に入線する特急 京王八王子行き。

編成：京王 9000 系 10 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端調布寄り

右：駅に入線する準特急 高尾山口行き。

編成：京王 9000 系 10 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端調布寄り

◇ 高幡不動駅

動物園線の電車を狙うとともに、昼食を食べて休憩することにした。



駅名の看板と2ショット！

編成：京王 7000 系 4 両編成

撮影場所：2 番線中程新宿寄り

5. 長沼駅

長沼駅は京王線の有名撮影地の中でも特に有名で、調布以東の撮影地のような電車の被りがほとんどなく、安心して撮影できた。



左上：坂を下って高速で通過する特急。

編成：京王 8000 系 10 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端北野寄り

右上：ゆっくりと入線する各駅停車。

編成：京王 8000 系 8 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端北野寄り

前項左下：京王 9000 系の 8 両編成はめったに見ない気がする。

編成：京王 9000 系 8 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端北野寄り

前項三段目左：緩やかな上り坂をのぼって入線する各駅停車。

背景が住宅街であるため、写真を見ただけでは不思議な感覚に陥ることがある。

編成：京王 7000 系 8 両編成

撮影場所：2 番線ホーム先端調布寄り

## 6. めじろ台駅

めじろ台駅からは、緩やかな上り坂を上る様子を撮影できる。



左：長沼でも見た気がする、9000 系と各駅停車 新宿行きの組み合わせ。

編成：京王 9000 系 8 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端高尾山口寄り

右：初めて見た気がする、8000 系と準特急 新宿行きの組み合わせ。

編成：京王 8000 系 10 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端高尾山口寄り

## 7. 狭間駅

狭間駅は京王高尾線内の有名撮影地で、特に上り列車の写真は度々雑誌などに掲載される。



前項左上：ノーマルな電車が到着～。

編成：京王 9000 系 8 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端高尾山口寄り

前項右上：長い編成でも問題なく、きれいな直線で収められる。

編成：京王 7000 系 10 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端高尾山口寄り

左下：ちょっと影ができちゃったかな…。

編成：京王 7000 系 10 両編成

撮影場所：1 番線ホーム先端高尾山口寄り

## ◇ 高尾山口駅

京王線の終点、高尾山口駅に到着！！この時期は紅葉シーズンということもあり、新宿方面に帰るたくさんの観光客がホームで電車を待っていた。

## 8. 高尾駅（←JR 線）



ちょうどいい時間に臨時快速「ぶらり高尾散策号」が入線してきたので、撮影することにした。



前項左上：西日がきつい…。

編成：JR 東日本 651 系（勝田車）7 両編成

撮影場所：2 番線ホーム先端八王子寄り

前項右上：窓の下にオレンジ色の帯がない！（＝勝田車だ！！）

前項左下：側面の行先表示は「臨時」だった。

前項右下：651 系の入線直後に入線してきた 115 系。

編成：JR 東日本 115 系 6 両編成

撮影場所：2 番線ホーム先端八王子寄り

## (2) 11/9 中央線・南武線・横須賀線の撮影

### 1. 阿佐ヶ谷駅

阿佐ヶ谷駅に到着した時は曇りだったが、15 分後位に雨がパラつき始め、その 5 分後には本降りになってしまった。あいにくの雨だ。仕方がないので予定していた電車だけ撮影して、西国分寺駅へ移動することにした。



左：快速「ホリデー快速富士山1号」として運行するために新宿駅に回送される189系。

編成：189系6両編成

撮影場所：1番線先端八王子寄り

前項右：高速で通過する中央特快。

編成：E233系0番代10両編成

撮影場所：1番線先端八王子寄り





上段左：中央線快速電車の中でも少数派の行先「八王子行き」。

編成：E233系0番代10両編成

撮影場所：1番線ホーム先端新宿寄り

上段右：千葉始発の快速「山梨富士1号」。

編成：189系6両編成

撮影場所：1番線ホーム先端新宿寄り

中段左：休日にのみ運転される、E233系のホリデー快速。

編成：E233系4+6両編成

撮影場所：1番線ホーム先端新宿寄り

前頁中段右：「八王子行き」と同じくらい少数派の行先。

編成：E233系0番代10両編成

撮影場所：1番線ホーム先端新宿寄り

前頁下段左：新宿駅到着後、ホリデー快速となり青梅線方面へ向かう

編成：E233系0番代6+4両編成

撮影場所：1番線ホーム先端八王子寄り

## 2. 西国分寺駅

阿佐ヶ谷駅とは約16kmの距離と、あまり近くはないため、雨は降っていなかった。しかし到着から30分後位すると阿佐ヶ谷駅と同様、本降りの雨が降り出した。だからと言ってあの「レア物」を逃すわけにはいかなかったため、傘をさして「レア物」を待つことにした。雨で見通しがひどく悪かったため、今回は臨時列車のみを紹介しようと思う。定期列車は再度撮影をする予定なので、しばしお待ちを。

ところで、

**「『レア物』って何だよおおお~~~~!!!」**

ってじれったく思った人もいるだろう。

そんな人のために「レア物」と言われる電車を紹介しよう。

「レア物」とは、

千葉～竜王間を走る快速「秋の山梨いろどり紅葉&ワイン号」である。

（「名前が長すぎて困るよ～～～！！！」とか思わないで・・・。）

年に数日しかこの列車名の電車が走らない、とりわけ珍しいものである

（車両自体はしばしば目にするがあるが・・・）。そのため1番線

先端新宿寄りには30分も前から「撮り鉄」の方々が集まり始め、つい

に10分前にはホームの先端が埋め尽くされてしまった（少なくとも

20人はいた）。さすがにこの集まり方には目を丸くしてしまった。こんなにも「撮り鉄」の方々が集まる事態になったのには2つ理由がある。

1つ目に、「西国分寺駅が有名撮影地である」こと。西国分寺駅は中央線（東京～高尾）の中でも有名な撮影地であるため、特に何も目新しい電車が来なくても誰かしら「撮り鉄」の方がいるのだ。

2つ目に、「目新しい電車が同じ時間帯に西国分寺駅に来た」こと。

僕が撮影に行った11月9日午前8時30分～午前10時のうち、初めの1時間だけで少なくとも5本の臨時列車が西国分寺駅に到着・通過しているのだ。このため「じゃあ次いでに撮影しよう」と考える「撮り鉄」の方々が

大勢集まってしまったのだ。もちろんこれは快速「秋の山梨いろどり紅葉&ワイン号」だけの話ではない。3番線（武蔵野線・府中本町方面）にやってきた快速「ホリデー快速鎌倉」や、4番線（武蔵野線・東所沢方面）にやってきた「EF65+西武30000系の回送列車」についても同様の混み具合だった。





前頁上段：快速「ホリデー快速鎌倉」が鎌倉へ向かう。

編成：185系6両編成

撮影位置：4番線ホーム先端南浦和寄り

前頁下段：EF65+西武30000系で突然やって来た。これはかなりの「レア物」だ。

編成：EF65+西武30000系10両編成

撮影位置：4番線ホーム先端南浦和寄り

左上：小田原へ向かう団体臨時列車。

編成：185系7両編成

撮影位置：4番線ホーム先端南浦和寄り

右上：215系が中央線を走るとはめったにない。

編成：215系10両編成

撮影位置：1 番線ホーム先端新宿寄り

左下：215系よりも珍しい。車内ではワインがふるまわれている。

編成：485系「いろいろり」6両編成

撮影位置：1 番線ホーム先端新宿寄り

### 3. 国立駅

阿佐ヶ谷駅や西国分寺駅とは一変して、天気は雨から晴れに変わった。しかし西国分寺駅のように「やんでいた雨が再び降り出すのではないか」という、不安な思いの中で撮影を行った。

国立駅で降りた目的は、下の2つの列車を撮ることだ。



左上：普通「むさしの号」が入線する様子。

編成：205系0番代（武蔵野線色）8両編成

右上：電車内では、にぎやかに宴会が行われていた。この電車は、

「世界遺産『富岡製糸場』と草津温泉の旅」という列車名で運行されていた。

編成：485系「宴」6両編成

左下：485系団体専用列車「宴」のマーク。

右下：窓に貼られていた紙の列車名表示。世界遺産の効果は大きいな～。

#### 4. 西府駅

西府駅は南武線の有名撮影地の一つで、上下線ともきれいな直線で編成を写真に収めることができる。立川方面の電車はいい感じで撮影できた。



前項左：ノーマルに 205 系 0 番代が到着～。

編成：205 系 0 番代（南武線色）ナハ 38 編成 6 両編成

前項右：こちらもノーマルに到着～。

編成：205 系 0 番代（南武線色）ナハ 42 編成 6 両編成

上段左：E233 系の中でも新しい方だ。

編成：E233 系 8000 番代 N5 編成 6 両編成

上段右：南武線で初めて投入された E233 系。

編成：E233 系 8000 番代 N1 編成 6 両編成

下段左：南武線では少数派の 209 系。来ないと思っていたのに来た…。

編成：209系 2200番代ナハ32編成 6両編成

## 5. 宿河原駅

すでに西府駅で205系0番代・209系2200番代・E233系8000番代は撮影できたので、撮影できなかった205系1200番代を狙うことにした。

宿河原駅は西府駅と同様、南武線の有名撮影地の一つで、西府駅と同様、対面式ホームである。しかし、それぞれのホームの位置が西府駅より大分ずれているため、望遠を使って撮影しないとホームが写りこむ。







左上：あれ？西府でも撮った気がする…。

編成：E233系 8000番代 N1 編成 6両編成

右上：あれあれ？これも撮ったよなあ…。

編成：E233系 8000番代 N5 編成 6両編成

左下：どうしてこんなに同じものばかりくるんだろう???

編成：205系 0番代 ナハ 38 編成 6両編成

前頁右下：やっと見たことのない編成が来た。

編成：205系 0番代 ナハ 10 編成 6両編成

前頁左上：ナハ 42 は各駅停車で再び立川へ…。

編成：205系 0番代 ナハ 42 編成 6両編成

前頁右上：ナハ 10 に続き、見たことのない編成登場。

編成：205系 ナハ 4 編成 6両編成

左下：続々と「見たことのない編成」が登場。

編成：205系 ナハ 40 編成 6両編成

右下：「新米」と「ベテラン」が並んだ。

## 《おわりに》

今回の記事はいかがでしたか？ここで、今回の撮影の反省を自分なりにしてみようと思います。

### 京王線の撮影について

京王線にはたくさん撮影地があるのですが、調布以東では電車の被り率が大変高く、撮影がほとんどできません。しかも通過列車は高速で通過するので、京王線の撮影をする際は、十分に気をつけてください。

### 中央線の撮影について

中央線のうち、今回は快速線の撮影をしました。今回は西国分寺駅での臨時列車の撮影を重点に置いていた（時間を取っていた）ため、阿佐ヶ谷駅での撮影時間は少し短く、ドタバタしながらの撮影でした。今度阿佐ヶ谷駅で撮影をするときは、もう少し時間を取りたいと思います。

※ちなみに中央線の阿佐ヶ谷・高円寺・西荻窪駅では、平日は停車する「快速」

が休日は通過となるため、休日は快速線ホームに停車する電がありません。そのため、快速線ホームが閉鎖されてしまいます。撮影の際は気を付けてください。

### 南武線の撮影について

南武線に E233 系 8000 番代が投入されると、南武線を走る電車は 205 系 0 番代・205 系 1200 番代・209 系 2200 番代・E233 系 8000 番代の 4 種類となりました。今回の撮影では、205 系 0 番代・209 系・E233 系はすぐに撮影できたのですが、205 系 1200 番代だけはいくら待っても撮影することができませんでした（何でだろうな～???）。南武線の撮影はお正月にまた行う予定なので、205 系 1200 番代が撮影できれば記事に載せたいと思います。

次回も記事を書こうと思っておりますが、具体的な内容はまだ決めていません。というわけで、内容は楽しみに～～～。

それでは、また今度（次回？）部誌でお会いしましょう！

# くぬぎ山車両基地公開訪問記

1-2 片岡 一路

去る10月25日に、新京成電鉄がくぬぎ山車両基地の一般公開イベントを行ったので、それに参加してきました。

## 1、くぬぎ山駅

今回は、複数人で行ったので、直接最寄り駅のくぬぎ山駅集合という形にしました。初めての計画は、くぬぎ山駅で数編成撮影した後合流して、その後くぬぎ山車両基地に行くという形にしようというものでしたが。相方から、「予定時間に行けない」という悲しいメールが届いたので、仕方なくくぬぎ山で撮影しつつ待つことに。



左上：新塗装化された8800形の松戸行。

右上：従来の塗装の8800形千葉中央行。

左下：6連化された8900形の松戸行。新京成最後の8両編成の形式であった。

右下：「8両乗車口」の表示の跡がうっすらと残っていた。

そして相方の到着後、改札を出て、本題の車両基地へ。

## 2、くぬぎ山車両基地

やっと車両基地に到着した後、受付を済ませて、もらった案内図を見ると、「大パノラマ鉄道模型の展示」があるらしい。どのくらいのものか気になって見てみると…



左：そのときの写真。思ったものより本格的。

車両基地の中でどういう展示をしていたかというと、



左：8800形の台車。JRや京成電鉄と比べると変わった形をしている。

右：車両基地内にあった連絡用の装置と思われるもの。





前頁左：新京成のモーターカー。試乗用として使われていた。

前頁右：全車種ラインナップ撮影会場で撮影したもの。見事に新塗装も入っている。

左：8800形の主電動機。点検中のものかと思われる。

右：こんなワンシーンも…。(右の列車が営業列車)

また、主に千葉県の各鉄道会社も出品していました。

一応その写真も撮影しようとしたのですが、あまりにも混んでいて撮影できず…

一応出品していた鉄道会社を挙げると、京成電鉄、北総鉄道、東葉高速鉄道、銚子電気鉄道、真岡鉄道、秩父鉄道と新京成でした。

車両基地内の展示で行けたのはこのくらいでした。

でもさすが新京成、知名度が高いのか、やっぱり人が多い(笑)

### 3、帰り、松戸にて。

時間がたくさんあって家に帰っても暇だったので松戸でしばし撮影。





前頁左：東京メトロ 16000 系と新京成 8800 形。

前頁右：東京メトロ 6000 系と新京成 8900 形。JR 常磐線ホームより。

左：新京成 N800 形。

右：JR 東日本 E233 系と新京成 8900 形。E233 系は小田急へ、8900 形は京成千葉線へ全編成乗り入れ可能になるのはいつだろうか。一応 8900 形に自動放送対応の改造を施しているようだが。

#### 4、感想

前作と比べるとずいぶんと写真の多い文章になりましたが、いかがでしたでしょうか。個人的には、写真の腕がまだまだ低いということと、会場で展示してあった模型を文化祭や JAM でどう生かせるかということが気になりました。

～おまけ～

左：車両基地内に掲示してあった「安全十則」

右：今回行った「新京成サクスフェスタ」の看板。看板までピンクになっている。



# 行き当たりばったり撮影記

2-6-19 堀田 浩生

みなさん、スラマツパギ。

みなさん、おはようございます。この記事には、原稿の内容の場所や時間がばらばらであったり、とてもふわふわしている内容になっている可能性があります。至らぬ点があるかもしれませんが、生暖かい目で見ただけだと幸いです。では、はじめさせていただきます。

## 1. 南武線

首都圏の205系(ボロ)の残党を、日々駆逐しに行っているE233系軍団。合計両数が3000両を超える大所帯である。その数は、国鉄時代に作られた103系といい勝負である。しかし、103系の場合では、全国向けに作られたのに対し、E233系はJR東日本でのみ量産された型なので、全国規模の量産になると軽く5000両を超えてしまうのでは?と思うほどだ。

つい先月、南武線にも、E233系が導入されたので(制作時 11月20日) さっそく撮影に行ってきた。



←つい最近(?)E233系の侵略によって駆逐された車両の一つ。

205系0番台 横浜線仕様

南武線の撮影は合わせて三回行ったのだが、面倒くさい諸事情により  
まとめて紹介することにする。



↑国鉄のステンレス車  
205系0番台



↑もとは0番台  
209系2200番台



↑中間車改造を経て手に入れた顔  
205系1200番台



↑今ではもう絶滅危惧種  
209系0番台



←E233系にほぼ駆逐された形式。  
205系0番台 埼京線仕様





↑南武線の新車、E233系 8000番台  
…というわけで無事に撮影できました。写真はすべて  
西国立駅で撮ったものです。

## 2. 赤レンガの山手線

ある日、なんとなく僕は赤レンガの山手線の撮影に行った。理由が適当すぎるとは言ってはいけない。と、いうわけでさっそく御徒町に行ってきた。

山手線は時々このように全面ラッピングをしているのだが、そいつを撮りに行こうとすると、運用されているとき必ずと言っていいほど御徒町に人が集まる。今回も例にもれず、ちゃんと人だかりができていた。



←全面ラッピングの例  
E231系 500番台 緑の山手線



↑原色  
E231系 500番台



↑東京駅百周年記念塗装  
E231系 500番台

御徒町で一時間ほど待ってきれいに撮れたので個人的には満足している。というか原色より記念塗装の方が、絶対に似合うと思う。また、写真は撮っていないが、隣を走る、上野・東京ラインで試運転をひっきりなしに行っていた。これを見て、「そろそろ開業するのかあ〜」なんて思っている。

(余談だが現時点で一番新しい首都圏の JR 路線は京葉線である)



←まだまだ残りそうな型  
205系 0番台 武蔵野線仕様



←置き換える気 0 の型  
205系 5000番台

### 3. まとめ的な何か

いかがだったでしょうか？多少昔の話になってしまいましたが、一年以上前の話ではないのでたぶん大丈夫ですよ(笑)。今回は南武線と山手線といった僕には普段あまり縁のない路線がメイン(というよりその二つだけ)でした。個人的には縁のない路線だからこそ、普段味わえない風景を楽しむことができ、新鮮に感じると思っています。その結果地元の路線を疎かにして泣きを見るのは目に見えている。というわけで、今回はここまで。

読んでいただき、  
ありがとうございました。

# 新幹線の海外進出

## ～新幹線と海外の高速鉄道との競争～

3年4組14番 竹田 祥紘

### 1. はじめに。

日本が世界に先駆けて開発した新幹線。1964年の東京オリンピック開業に合わせ、東京～新大阪間を0系が最高時速210kmで駆け抜けました。その速達性と安全性は、海外から高く評価されています。その新幹線を、海外へ輸出するため、JR各社が様々な計画を立てています。今回、僕は「新幹線」に着目して研究していこうと思います。読みにくいとは思いますが、どうぞよろしく願います。

### 2. 新幹線について

まずは、新幹線の概要についてです。新幹線は、日本の高速鉄道で、JR東日本、東海、西日本、九州が運営しています。1964年に、東京～新大阪間をむすぶ東海道新幹線が開業し、以後、様々な場所で新幹線が普及していています。

西暦	出来事
1964	10月1日、東海道新幹線東京～新大阪間開業
1967	山陽新幹線着工
1971	東北・上越新幹線着工
1972	3月15日、山陽新幹線新大阪～岡山間開業
1975	3月10日、山陽新幹線岡山～博多間開業
1982	6月23日、東北新幹線大宮～盛岡間、上越新幹線大宮～新潟間開業
1985	3月14日、東北・上越新幹線上野～大宮間開業
1987	国鉄民営化
1989	北陸新幹線着工
1991	6月20日、東北・上越新幹線東京～上野間開業
1992	7月1日、山形新幹線福島～山形間開業
1997	3月22日、秋田新幹線盛岡～秋田間開業、10月1日、北陸新幹線高崎～長野間開業

1998	九州新幹線(鹿児島ルート)着工
1999	12月4日、山形新幹線山形～新庄間開業
2002	12月1日、東北新幹線盛岡～八戸間開業
2004	3月13日、九州新幹線(鹿児島ルート)新八代～鹿児島中央間開業
2010	12月4日、東北新幹線八戸～新青森間開業
2011	3月12日、九州新幹線(鹿児島ルート)博多～新八代間開業
2012	九州新幹線(長崎ルート)着工
2014	10月1日、東海道新幹線開業50周年

また、このように、新幹線は日進月歩で発展していることがわかります。また、2015年3月14日には、北陸新幹線が長野～金沢間で開業し、日に日に普及しています。

次は、路線についてです。

路線名	使用車両	営業期間	最高速度
東北新幹線 (JR東)	E2系、E5系、E6系	東京～新青森	320km/h
上越新幹線 (JR東)	E2系、E4系	大宮～新潟 (東京～新潟)	240km/h
北陸新幹線 (JR東、西)	E2系、E7系・W7系	高崎～長野 (東京～長野) (2015. 3.14 金沢延伸)	260km/h
秋田新幹線 (JR東)	E6系	盛岡～秋田 (東京～秋田)	130km/h
山形新幹線 (JR東)	E3系1000・2000番台、 E3系700番台	福島～新庄 (東京～新庄)	130km/h
東海道新幹線 (JR海)	700系、N700系	東京～新大阪	270km/h
山陽新幹線 (JR西)	500系、N700系、 700系7000番台、 N700系7000番第・ 8000番代	新大阪～博多 (東京～博多) (新大阪～鹿児島中央)	300km/h
九州新幹線 (JR九)	800系、 N700系7000番第・ 8000番代	博多～鹿児島中央 (新大阪～鹿児島中央)	260km/h

このように、新幹線は現在、8本の路線があります。また、2016年度には北海道新幹線が開業します。

最後に、新幹線の優れているところです。新幹線は1964年に東海道新幹線が開業してから、脱線事故は起こったにしろ(上越新幹線)、1度も列車に乗車中の乗客が死亡する事故が起きておらず、世界的にみると、トップクラスの安全性を誇っているといえます。東日本大震災でも、脱線する車両は発生しておらず、死傷者は0人と、奇跡に近い出来事が起きました。また、新幹線の遅れは、平均約36秒で、これも世界的にみると、素晴らしいことがわかります。さらに、新幹線は約3~5分間隔で走行しているのので、これでも速達性と安全性が保たれることは新幹線の凄さと言えます。

### 3. 海外の高速鉄道と Shinkansen



↑ユーロスター(Wikipedia)



↑TGV(Wikipedia)

では、ここで海外の高速鉄道について見ていきます。日本が世界に先駆けて開発した高速鉄道は、瞬く間に世界へ普及していきました。現在は、イギリスやフランスなど欧米諸国、また中国や台湾などアジアでも広がっています。



↑ICE(Wikipedia)



↑CRH2型電車(Wikipedia)

これらの高速鉄道は、日本がまだどの国も成し得なかった時速210kmを成し遂げたおかげで、鉄道に新たな時代をもたらすものとなったのです。

## 4. 新幹線の海外輸出

さて、本題に入っていきます。今まで、新幹線や、海外の高速鉄道について見てきましたが、今度は、新幹線の海外輸出について書いていきます。

では、最初になぜ日本は新幹線の売り込みを考えているのか

についてです。それは、世界各国で高速鉄道の整備計画が相次いで持ち上がっているためです。国土交通省によると、アメリカではワシントンなど東海岸にある都市の間をはじめ 11 の路線で合わせて 13,700 km に上る計画もあります。また、インド、東南アジアでも同じような動きが見られます。つまり、世界各国が高速鉄道によってさらなる経済発展を目指そうと、国家プロジェクトですすめられているのです。

しかし、他国も自国の高速鉄道を輸出することを考えているので、新幹線は、競争を勝ち上がっていかねばなりません。特に、現在、名乗りを上げているのがフランス、ドイツ、中国です。では、それぞれのメリットを上げていきます。

大規模な高速鉄道計画が進む主な国



国	メリット
フランス	既存の線路を活用することで投資額を抑えられる。
ドイツ	既存の線路を活用することで投資額を抑えられる。
中国	自国の技術の優位性を宣伝、他国より格安。
日本	死亡事故 0、遅れ 1 分未満、環境にやさしい

しかし、日本が新幹線の輸出をするには、まだ課題があります。それは、「オールジャパン」の取組が今までなされてなかったことです。それは、国鉄が民営化されて、JR 同士が競争相手となってしまったからです。このため、2014.04 には、JR 各社が合同となって IHRA (国際高速



鉄道協会)を設立しました。

さらに中国に対抗するために、割安な新幹線を作ることも必要です。日本の新幹線は本当に素晴らしいので、このプロジェクトが成功してほしいと思っています。

## 5. 感想

2014年は、東海道新幹線開業50周年と、新幹線にとっても節目の年となりました。今考えてみると、この50年間、死亡事故0はすごいと思いました。ぼくは、この世界一安全な高速鉄道「新幹線」が海外にも広まるといいなと思います。駄文でしたが、ここまで読んで下さりありがとうございました。



# 京成金町線調査！！

3-2-4 稲村 展帆

## 1. 京成金町線とは？

京成金町線とは京成電鉄の路線で京成高砂～京成金町間を結ぶ全長 2.5mの小さな路線である。駅数は終発駅と柴又駅の3つしか存在しない。主に柴又帝釈天などの周辺施設の利用に用いられている。

## 2. 路線誕生の発端

京成金町線の起源は、柴又帝釈天のアクセスのために柴又-金町間を人力で走行していた帝釈人車軌道が、路線を京成電気鉄道（現在の京成電鉄）に譲渡したのが発端で、1913年に開業された。

## 3. 車両

### ①3300形

現在京成電鉄で走行している車両の中で最も古い車両で、多くの車両が廃車を迎えており、現在は2編成しか残っていない。

### ②3500形

金町線の主力車両。3300形よりこちらが運用に入ることが多い。この車両には未更新車両と更新車両が存在する。



左：3500形未更新車両。種別表示がプレートになっている。

右：3500形更新車。現在ほとんどが更新されている。

## 4. 調査

実際に京成金町線の車両や沿線を調査したことをまとめてみた。

### ①京成高砂駅

1階に京成本線が、2階に金町線が乗り入れている。同じ鉄道会社でありながら本線と金町線は改札が分かれており、乗り換えが少々面倒である。金町線の駅ホームは1面1線となっている。高架線を下ると複線になり、だいたい500m先に柴又駅がある。また、2010年に高架化工事が行われたことで、金町線と本線の間での乗り入れ運転は終了され、現在は金町線内の往復のみの運転となっている。そのため、まだホームは綺麗である。



左上：高砂駅付近の高架線を走る3500系。

右上：高砂駅のホームからは本線や駅周辺を一望できる。

左下：右の路線が高砂駅に向かう線路、右が本線に接続している線路。右の線路は車両の入れ替えや車庫への輸送に用いられている。

右下：金町線改札口。長いスロープの先にホームがある。



左：本線の案内 LED。行き先や種別などの細かい情報が表示されている。

右：金町線案内 LED。行き先や種別は 1 つしかないのでも本線と違って次発の車両のみ表示されている。

## ②柴又駅

乗り入れ線はないが、柴又帝釈天へのアクセスとして、重要な役割を担っている。駅構造は 2 面 2 線となっている。僕が行った時は休日だったこともあって、ホームが半分埋まるくらいの人が車両から降りてきて予想以上に混雑しており、駅の出口の外の広場や、商店街は観光客で賑わっていた。また、映画『男はつらいよシリーズ』の舞台となった地域だけあって、日本の昔ながらの家屋をモチーフにした駅舎は関東の駅百選に認定されている。時間に余裕があったので、駅周辺にも足を運んだ。



左：単線化して金町方面へと続く線路。金町線の複線区間は高砂-柴又の地上部分のみとなっている。

右：臨時改札口。初詣などの利用客が増加するときに営業される。



左上：古めかしい雰囲気が漂う柴又駅。

右上：「関東の駅百選認定」の看板。とてもピカピカしていた。

左下：柴又帝釈天。参拝客で賑わっていた。

右下：駅前広場にあった案内板。帝釈天以外にも寅さん記念館などのさまざまな施設があった。



左：帝釈天参道。観光客で賑わっていた。

右：柴又駅にあった寅さん記念館の案内板。



### ③京成金町駅

JR 常磐線の金町駅が近くにある。駅構造は1面1線である。柴又駅を出て、1つカーブを超えると直線になり、だいたい1km先にこの駅が位置する。JRの駅がそばにあため駅周辺は他の2駅より発達していた。



左：駅前ロータリー。これを挟んで左方にJR、右方に金町線の駅がある。

右：駅付近の国道6号線との交差。遮断機が4つ連続して並ばれていたのがカッコよかった。

### 5. ダイヤについて

金町線のダイヤは簡単なものとなっている。金町駅と柴又駅は1車両しか入れないため、中間の柴又駅で列車交換を行っている。そのため、高砂-金町間での折り返し運転が可能となっている。10~15分間隔で運行している。

### 6. さいごに

僕の初原稿はいかがだったでしょうか？まだ他の人のような立派な原稿は書けませんが、いずれか書けるように精進していきたいです。京成金町線は小さな路線ですが、地元住民や観光客の大事な足としてひそかに活躍しているのでたまには思い出してやってください。

# 東武東上線の劣等車

3年3組 高橋知也

## 1、 初めに

突然ではあるが2014年で東武東上線が100周年を迎えた訳だが、文化祭などでは一切触れることはなかった。少々後悔している。自分は東武厨というわけではないが、地元が柏のせいか少しばかり興味がある。そこで、簡単に2014年の東上線の動向を中心にピックアップしてみた。堅い話ではないので気軽に読んでいただきたい。

## 2、 直通〈インベーターオプトジョー〉

まず現在の東上線であるが、東京メトロ副都心線・有楽町線、東急東横線と直通している。また和光市には西武車が現れることもある。東上線の侵略者たちのおかげで、だいぶ見られる車種が増え、楽しくなったものだ。



東上線の最初の直通相手は営団有楽町線。1987年のことである。副都心線と直通を開始したのは2008年。20年ほどの空白があった。そして2013年に東急東横線と直通を開始した。有楽町線との直通の効果は成増～北池袋の都心部の混雑率低下と、和光市～小川町の利用客を伸ばし、とても都合の良いようになった。ちなみに朝霞台や川越などのJR接続駅は、これを機にぐんぐん利用客を伸ばしていった。副都心線の開通は東上線の奥地の客が渋谷に出る際に利用するのがメイン。これにより乗換の手間が省けるうえ、山手線の混雑緩和に役立っている。ちなみにその気軽さゆえに早稲田などから東京観光、という人も増えたようだ。一見地味に見えて、確実に需要はある。さて、東横線との直通だが、これは大きな変化をもたらした。川越～横浜は最速86分になりJRを上回っている。それにより利用客は大幅に増えた。また川越まつりの来場者は今までの3倍も増えたという。もちろん東急側の利用客も向上した。東横線の直通乗客数は10%上昇、そごう横浜店も埼玉県内の客が25%ほど増えた。このように三線直通で利用客を伸ばしているのは想像がつくかと思われる。三線直通が開始され1年半がたっているが、いまだにこの勢いは止まらない。

### 3、 車両〈イーストウェントソルジャーズ〉

2014年でみられた東上線車両の異変を見てみよう。主なものは10000系、8000系、30000系の三系式。

まずは50000系。右の51001Fを見てわかるだろうか？ほんとにわずかなことだが、一部編成の前照灯がLEDに変更された。それだけだが、既存車両の前照灯LED化は東武内初であった。50050系の一部編成もLED化が行われている。



そして10000系。1983年に登場した東武鉄道内でもかなりの老兵。伊勢崎線所属車はリニューアルされたが、東上線所属車はまだ登場当時とぜんぜん変わっていない。しかし今年の秋ごろ8+2側に変動があった。東上線には8+2の10両編成が2本と10両固定の編成が3本いた。そんな中11801F、11802Fが共にリニューアル工事を受けたのだ。後ろにくっついてる11201F、11202Fもついでといっはなんだが、リニューアル工事を受けた。そして、これら計4編成は全員同時に伊勢崎・日光線に転属させられたのだ。



←(問題の 11801F。まさかこの  
写真が未更新ラストになるとは)

11201F、11202F は亀戸線の後続という噂もあったが、増結編成という立ち居地で収まった。10000系2両編成でリニューアルを受けたのはこいつらが初めてだ。そして8両は伊勢崎・日光線の基本編成として動くようになった。東武鉄道の中で8両固定編成は珍しく、現存している8両固定編成はこの10000系と8000系の二種類だけだ。8両の8000系は東上線所属なので、この11801F、11802Fが伊勢崎・日光線初の8両固定編成なのだ。2両組みに関しては東上線10連化に際し伊勢崎・日光線から東上線に転属した車なので、「立派になって里帰り」という感じだろう。しかし、8両組みは生まれてずーっと東上線で生活してきた。初めての転勤という感じだ。だが結局東上線所属車のリニューアル車は無いというのは変わらない。

続いて30000系の話だ。1996年に登場した半蔵門線、東急田園都市線直通用の車で基本は6+4の10両編成で運行している。この使用目的の通り当初は伊勢崎・日光線だけで活躍していた。今年に始まったことではないが最近では東上線に転属が進んでいる。



↑ 東上線



↑ 伊勢崎線(田園都市線)

また50050の存在もあり、30000系の地下運用は31604F、31609Fの2本のみだ。



そして2014年で伊勢崎・日光線地上運用の30000系は31602Fの10両分がラストワン。30000系の短い編成はこの伊勢崎・日光線地上運用でしか見られないので、希少価値は高い。また、この第2編成組みも近々東上線への転属が予定されているので危機感を覚える。

ラストは8000系だ。8000系は1963年に登場し私鉄最多車両数である712両という両数を誇った。その数ゆえに「私鉄の103系」と呼ばれた。



↑野田「まだまだ元気」



↑東上「やべえよ、やべえよ」

そんな8000系、登場から半世紀たった今でも東上線、野田線、越生線、亀戸線、宇都宮線などで活躍中だ。中間車改造の800・850型も伊勢崎線末端で働いている。野田線に60000系、10030・50系が投入されているが、野田線の半数以上がまだ8000系。柏付近の人間は「ポンコツなんてアウト・オブ・眼中、頼まれたって乗ってやんねーぜ。」という人も多いただろう。しかし、東上線での池袋～小川町の8000系希少価値は非常に高い。8+2の10両編成の長編成で、その上2014年に入ってから、東上線8000系8両編成は3本から1本に減少した。つまり残りの8175Fが廃車となると8両編成の8000系が失せてしまう。50年前のポンコツが快速急行に充当されるという秀逸な光景ももう見納めといったところだ。是非、轟音と独特の臭気を放つ唯一残された長編成8000系を見に行っってはどうか。

余談だが8000系の2両増結編成8505F、8506Fの2編成は東武車で数少ない秩父ATSを搭載している車両。今でも東上線～南栗橋工場の牽引車として働いてはいるが8505Fは8560Fと近いうちに廃車されるようだ。8506Fは2015年1月には相方の8175Fと共に引退するようだ。秩父ATSに関しては館林の8000系に移設されるようだ。

それでは最後に。東武の形式は8000系以外なら一目で両数と編成番号がわかる。非常に簡単だ。上から1桁目は車両形式、2桁目は編成で何両目の車両か、3桁目

は何両編成化、残りは編成番号を表している。10000 系列、50000 系列は下から 2 桁目で番台区分も同時に表わしている。また、10000 系列の編成番号は、編成両数ごとに分けられている(例: 4 両の第 3 編成と 6 両の第 3 編成がいる)ので、少し注意。それでは問題だ。



問. 左はどんな車両でしょう。  
(車番は 11003)

答え. 10000 系 10R 車 第 3 編成  
先頭は 1 号車

と、まあこんな感じだ。わかったらどうか？覚えておいてみては如何かと。

#### 4、復刻〈レジェンドリーアウトワード〉

東武鉄道では 8000 系の復刻塗装が二種類存在する。8111F と 81111F だ。8111F はロイヤルベージュとインターナショナルオレンジのツートンカラーで元東上線所属、現在は東武博物館所有の動態保存車だ。2014 年は無かったが秋の臨時列車などで伊勢崎・日光線で使用される事が多い。81111F は東上末端・越生線用で 2014 年の春頃に、セイジクリームに塗り替えられた。前面が更新車のため、かなり違和感を覚える。



↑ 8111F



↑ 81111F

2014 年は初めに述べたとおり東上線が 100 周年を迎え、その記念に 5 月 2 日この 2 編成を連結して 10 両編成として急行列車で森林公園～池袋を往復した。しかも東

武は11月16日の東武ファミリーフェスタでもこの編成を動かした。この時は普通運用だった。自分はこの11月16日の普通運用を撮りに行ったのだが時間がこれまた酷い。志木→池袋→森林公園と動いたのだが、志木発は6時47分。はやいっすねえ。池袋発も7時14分。きついっすねえ。そんなこんなで撮影地に到着。柏の人間が地元民に勝てるわけがなく、多くの人がもう到着していた(朝の5時半だったのに)。まあ直前にご来光という幸運もあり、無事撮影。

ちなみに8111FはATCの導入のため、東上線への里帰りは今回が最後となった模様。ついに地元から追放されてしまったのだ。後の森林公園イベントにて81107Fが8111F同様にツートンカラーになると発表された。もう塗装変更は始まっており、この部誌を発行するときにはもう運行しているであろう。

## 5、 運行〈フォームオブムーブメント〉

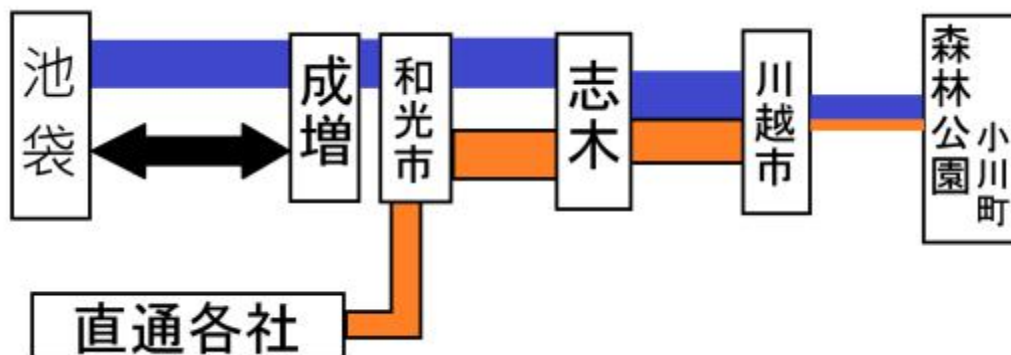
このコース(東上線)は大きく四つのセクションに分けられる。



池袋から成増までのタイトな第一セクション、成増から志木までの複雑な線の第二セクション、坂戸までの長いストレートの多い第三セクション、最後に長いコーナーと短いストレートが続く嵐山信号所までの第四セクション。~~十毛さんが住掛けるのは道幅が広くどこからでも住掛けていける第~~

~~二セクションだろう。~~ ではない。

本当は池袋～成増、地下池袋(各社直通先)・成増～志木、志木～川越市、川越市～森林公園(小川町)の四つのセクションだ。尚、小川町～寄居はただのワンマン区間なので省略する。↓こんな感じ。



1つ目と2つめが被っているかもしれないが、そこはあまり気にしない方針で。まあざっと説明すればここに書いた駅を境にどんどん本数は減るという簡単なお話。まず池袋～成増間には普通の往復運用が存在する。というか池袋(地上)から発着する普通は朝を除いてほとんどが成増止まり。日中は普通においては1時間中に2本の川越市行きを除いた残り6本は成増止まりというありさま(そんな中の普通小川町行きは圧巻)。ここまではするのにはわけがある。なぜなら普通より上の種別はすべて下赤塚～北池袋に止まらないからだ。逆にこうでもしないと需要に応えられないのだろう。

次に第二セクションに移る。先ほどの第一セクションで成増運用が多く出た。

そして、疑問が生じる。朝霞とか 見捨てるのかな？

案ずることはない。すべて地下直が解決してくれる。和光市からの地下鉄直通車は基本川越市行き各駅停車だ。その上準急は名ばかりの種別で成増以北は各駅停車だ。本数が足りなくなるわけがない。なぜ自分が志木までを第二セクションとしたのか、それは和光市～志木の複々線の存在が理由だ。この区間は東上線唯一の複々線区間で追い越しも容易。それに一番列車のバリエーションに富んだ区間だからだ。実際朝夕はほとんどの普通が志木止まりになる。

第三セクションは複線で本数も多く東上線の中で一番、普通の私鉄っぽい(あまり変わったことが無いまともな)区間。地下直車はほとんどが川越市で折り返す。この川越市は東上線のダイヤの中で最も大きな境界線かもしれない…

最後に第四セクションだ。さぁなんとここは第一・二・三セクションに比べて本数がなんと約半分！！夢の東上線クオリティを感じる(笑)。しかもここから大変なことが起こるのだ。日中、急行以上しかない。ましてや普通は存在しないし、準急も少ない(二種別とも朝夕はある)。さて、どうするか。なんのことはない。

「なんと きゅうこう の すばやさ が さがった ！！」

そう、急行が止まればよいのだ。川越市以北は急行も各駅停車となる。因みに東松山からはすべてが各駅停車となる。一気に田舎感あふれる第四セクションだが、日中は1時間に6本と意外に便利な東上線である(JRハ高線だなんてねえ…)。余談だが、森林公園～小川町は1時間に3本に減少。田舎感バリバリ。きつそう(小並感)。

## 6、 今後〈サムシングインザフューチャー〉

来年の東上線での計画は、ATC 導入を中心としている。東上線は今まで ATS(自動列車停止装置) を使用してきた。それを 2015 年に ATC(自動列車制御装置) に変更する予定だ。設置するのは T-DATC といい東武オリジナルのもの。第一期は小川町～川越市に導入し、その後池袋まで全線導入をするようだ。現時点で多くの車両に設置済みで試運転も行っているの、使用開始はもう近いだろう。東武鉄道全体で初の ATC 導入のため、効果に期待したい。しかし、8000 系は設置しないことが決まっているので、先ほど言った通り、姿を消すことになる。

## 7、 後書け！タカハシさん

題名は気にしない方針で。さて、新年あけているかは置いて、とりあえずおめでとうございます。高橋です。今回は写真少なめの上、撮影系の話ではなく私鉄系の話でしたが、如何だったでしょうか？これで少しでも私鉄に興味を持っていたら嬉しいかなと思います。今回は東上線にしようか田園都市線にしようか迷っていたら、気づいたら 11 月 16 日でした。あっつ、自分で 20 日までって決めたのによ。と、思いつつ自分のだらしなさを実感。課題も多く、本音を言うと、きつかったっすね。結局東上線に落ち着きましたが、この東上線、千葉県民の多いこの学校ではまず話題に出ないかと思います。そんな誰も目をつけないようなことを部誌にまとめるのは僕としては好きですね。色々並べて訳が分からなくなりかけているのでそろそろ締めます。東上線は 100 周年を迎え 2015 年に新たな一步を踏み出します。ATC だの 81107F だの 2015 年も多くの変動が起こりそうです。そんな美しく儂い tojo movement をこれからも見ていこうかと思います。(´・ω・´)  
そしてこんな字ばっかりな文章を読んでもいただきありがとうございました。

# 山スカを追う！！ ～中央東線撮影記～

4-2 広瀬義人

## はじめに

とうとう最高学年になってしまった広瀬です。今回は9月14日に撮影に行った事について書いてみようと思います。最近撮影記ばかりな気がしますが、それしか書く事が無いので・・・今回は伝統の横須賀色を身に纏い山岳地帯を走る115系を追いかけてきました。主観的な文章ですが最後までよろしくお願いします。

### ① 都会の喧騒を抜けて

朝4時ごろに起床する。陽が出てくる前だが雲ひとつ見えない。荷物をまとめて5時ちょうどに家を出る。朝日がまぶしいほどである。こんな日の撮影はとても気分がいいものである。今回の撮影のターゲットは中央東線を走る115系である。そろそろ先が危ないと聞き、居てもたってもいられず、撮影へ向かった次第である。ただ、日々の疲れからか車内では寝てしまったため、車内での記憶が無い（笑）

電車は高尾駅に到着し、大月方面の電車に乗り換える。山間の小さな駅を数駅過ぎると上野原駅に到着する。

### ② 上野原駅横での撮影

上野原駅には8時ごろに到着する。最初の撮影場所は上野原駅横にある駐車場からの撮影だ。多少道に迷いつつ撮影地に到着した。





左上：E257系 置き換え車両も発表された。右上・左下：今回の目当てである115系  
前ページ右下：183・189系。ホリデー快速富士山として運行されている。



左：臨時かいじ。絵幕がカッコイイ 右：華。485系から改造されたジョイフルトレイン

③ 鳥沢へ

上野原駅横の光線状態が微妙になって来たので鳥沢鉄橋へ向かう事にした。上野原駅へ戻り、鳥沢駅へ向かう。鳥沢駅は山間の小さな駅だが駅員は常駐している。



右：鳥沢駅

鳥沢鉄橋は撮り鉄の中ではメジャーポイントであるが、近年撮り鉄のマナーが悪く、立ち入り制限が敷かれていると聞いていたが、見たところ制限は無かったので撮影を開始した。



前ページ左：突然やって来た回送列車。構図を決めている最中だったので微妙な写真になった。

前ページ右：臨時あずさ号。後継の E353 系も発表された。



左：一番撮りたかったアングルで撮影出来て良かった 右：長野所属の 115 系。

こちらの光線も悪くなってきたが、良い撮影地が思い当らなかったのでままあメジャーなポイントである梁川駅周辺へ向かう事にした。だが、良い時間帯に列車が無かったので徒歩で向かう事にした。炎天下



で3キロほど歩くのは少々堪えた。

④ 梁川トンネルにて

酷暑の中撮影地にたどりつきカメラを構える。先客の方と談笑しながら山スカを待つ。時間的にも一本しか狙えないようなので気合が入る。最終的には5、6人ほどになった。



右：中央線らしい古いトンネルをゆく山スカ

シャッターを切る数秒前までは晴れていたのに・・・という感じだが、とりあえず撮れたので満足である。この写真を撮ってからは鳥沢—高尾—新宿—本八幡と乗り継ぎ高速で帰宅した。

⑤ おわりに

わずか4ページ、ほとんど写真という原稿でしたが最後まで読んで頂きありがとうございます。つい先日のダイヤ改正で「山スカ」の引退が発表されました。高尾以西を走る「山スカ」は近くて遠い存在でした。乗り鉄にはまっていた中一のところ、115系の低く重いモーター音を聞きながら険しい山岳地帯に挑む姿や、ぶどう畑の中を駆け抜ける姿に憧れて撮り鉄を始めましたが、その車両が無くなってしまふと考えると感慨深いものがあります。まだまだ山スカは走り続けますので一度中央線を訪れてみてはいかがでしょうか？



スペースが余ったので写真を。大月駅では山スカ同士の連結が行われている。(大月にて)

## 編集後記

研究・編集課 高橋 知也

みなさん明けましておめでとうございます。2015年初のHINODEです。また部員の代が変わってから初めての部誌でもあります。

あけおめ号にしてはかなりの豊作ですね。この勢いで新入生歓迎号も皆さん奮って原稿を書いていただきたいです。

今回のHINODEですが、例年の通り撮影記が多いかなと思っていましたが、研究系の原稿が多く、非常に楽しめそうです(笑)。やはり我々は鉄道研究部なので、こうした研究系の部誌を多くしていきたいなと思っております。

堅い話はやめにして、現中1の皆さんはこの一年で部活にはなれましたか？今度は君たちが新中1をしょっ引くわけです。こころしておくように(笑)。

とにかく次にやってくる行事は新入生歓迎です。まずは新入生歓迎に向けて各自、頑張ってください。

最後に、毎号のことですが、原稿を出していただいた部員の皆さん、そしてお忙しい中、原稿を推敲して下さった谷津先生、ありがとうございます。

それでは今年も一年よろしくお祈りします！



# HINODE



鉄道研究部 部誌「HINODE」  
新年号(203号)  
発行年月日 2014年12月22日  
発行者 市川学園鉄道研究部  
発行責任者 北向 亮太