

Ichikawa-Tekken

# HINODE

No.206 「文化祭特別号」



鉄道との新しい出会いへ。

The logo for TEKEN, featuring a stylized 'T' and 'E' symbol to the left of the word 'TEKEN' in a bold, sans-serif font.

市川学園 鉄道研究部

Empowered by the new wave.

# 目次 Index

## No.206 「文化祭特別号」

※題名の前の数字はページ数です。

※☆印は今年で部活を引退する部員の原稿です。

03. 東武線制覇への路 (3-3 川原 大知)
07. 国鉄木原線を追う (2-3 片岡 一路)
13. 終着駅探訪 (2-1 大熊 謙輔)
16. ☆ 私と鉄道写真 (5-9 広瀬 義人)
20. 宇都宮線開業 130 周年 (3-7 藤田 匠)
26. 首都圏 JR 車両の潮流 (4-4 田村 昂大)
32. ポケモンスタンプラリー (4-6 木下 開)

次ページへ続く ⇒

## No.206 「文化祭特別号」

※題名の前の数字はページ数です。

※☆印は今年で部活を引退する部員の原稿です。

37. ☆ 地下鉄8号線延伸計画 (5-11 北向 亮太)
45. 青ガエルという概念がまだ存在する愉快的な世界  
(4-6 高橋 知也)
52. 上野一日暮里の遺跡 (4-5 稲村 展帆)
56. 一年間の撮影を振り返って (3-5 石渡 誠)
60. 祝:JR 本八幡駅 80 周年 (4-6 竹田 祥紘)
65. 行き当たりばったり撮影記 05 (3-7 堀田 浩生)

# 東武線制覇への道

## ～日光線撮影記～

3年3組 川原大知

### I. はじめに

こんにちは。中3ながら初投稿になります、川原です。基本的にまったりと、お金がたまり次第撮影に行ってます。決してアニメグッズを買ってるせいで金がたまらないわけではないです。今回は、7/25日に撮影について書いていきます。これからはちょこちょこ顔を出していきたいと思っているので、よろしくお願いします。

### II. 板荷～下小代間の踏切で撮影



この日は4時起きで始発に乗って板荷駅に向かいました。撮影の前に気になったのはホームの形です。昔のホームと線路が残っています。かつては外側に待避線がありましたが、2006年ホーム有効長を4両編成から6両編成に対応に延伸する際に待避線を埋めたそうです。さて、本題の撮影です。(gdgdし過ぎでごめんなさい)



↑ 快速(6050系傾いた…)



↑ けごん1号(100系)





↑日光1号(253系 1000番台)



↑時間的にきぬ110号(?)



↑これがお目当て！日光詣スペースです！



↑臨時ゆのさと270号の回送



↑今度こそ傾かずに。



↑スペースきぬがわ2号



↑ 最近あまり見ない  
サニーコーラル色



↑ 先ほどの折り返し(300系)  
後ろに写ったテールランプ…



←きりふり 275号

### Ⅲ. 谷塚・五反野駅での撮影

東武日光線を終えた後は東武スカイツリーラインの撮影のために戻って来ました。緩行線と急行線のどちらも撮影したかったので、谷塚と五反野を選びました。

#### ①谷塚駅にて



↑ 日比谷線各駅(03系)



↑ 各駅停車(20000系)

## ②五反野駅にて



↑ 急行(50050系)



↑ 急行(8000系)



↑ 急行(5000系)



↑ 臨時きりふり 294号



↑ 特急りょうもう(250系)

## IV. あとがき&雑談

今回初めて書いてみたのですが、いかがだったでしょうか？自分のなかでは、とってもまったりとしたものに仕上がったと思い満足です。皆さんにも楽しんでもらっていると嬉しいです。今後ともよろしくお願いします。

2学期は行事が多いのでまたしばらく書けないかもしれませんが、次は西武か京急を撮りに行きたいですね。(まあ、気まぐれで撮影いくから何書くかわかりませんが。)



# 国鉄木原線を追う

2-3 片岡 一路

## 1、はじめに

みなさん、こんにちは。そして市川学園鉄道研究部へようこそ！ 2年3組の片岡です。初めて原稿を書いたのが去年の文化祭号なので、ちょうど1年たちました。1年って早いですね……

さて、今回は、「国鉄木原線」をテーマにしました。~~また懲りずに地味なネタで…。~~いつも通りの文章ですが、最後までお読みいただければ幸いです。

## 2、そもそも国鉄木原線とは？

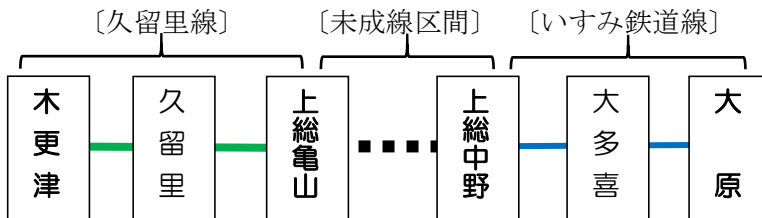
そもそも木原線とは、国鉄時代に計画されていた、木更津と大原を、久留里・上総中野・大多喜経由で結ぶ路線の名称です。現在の路線で置き換えると、久留里線(木更津から上総亀山まで)と、いすみ鉄道線(上総中野から大原まで)に当たります。

途中の上総亀山から上総中野の間ですが、実は建設されることはなく、久留里線の未成線扱いになっています。今回は、この区間も含め調査しました。

\*おことわり\*

いすみ鉄道線が JR から分離される直前の名称は‘木原線’でした。しかし、ここで「木原線」と書くときは、木更津～大原間の路線(未成線区間を含む)のことを指します。木更津から上総亀山までは「久留里線」、上総亀山から上総中野は「未成線区間」、上総中野から大原側は、現在の名称通りの「いすみ鉄道線」と、それぞれ表記します。ご了承ください。

木原線のおおよその路線図 途中駅は省略しました。





### 3、久留里線(木更津～久留里～上総亀山)

調査当日は、最寄り駅を5時21分に出る各駅停車に乗って、木更津から上総亀山を目指しました。



左上：当日乗った923D上総亀山行。予想外の3両編成でしたが、はっきり言って1～2両で事足りるくらいしか乗ってませんでした。(木更津) 上り列車だからか、横田で交換の木更津行は、かなりの人が乗っていましたが。

右上：木更津を出て20分もするとこの風景。(横田)

左下：木更津を出た923Dの2両目の車内。久留里を出た時点で、乗客は僕を含め2人だけでした。(上総松丘～上総亀山)

右下：上総亀山駅駅名標。(上総亀山)

全区間乗った感想としては、とにかく久留里線は遅い、ということです。全区間通して、制限40km台が目立ち、横田あたりでは軽トラに抜かされてました…。

また、木更津を出た時点では、学生や地元の方の利用もありましたが、久留里を出ると、もう完全なる空気輸送(左下の写真)です。これではいつ廃止されてもおかしくありません……。

#### 4、未成線区間(上総亀山～国道 465 号線～上総中野)

実際には、未成線区間は、平行する国道 465 号線よりも、君津市と大多喜町の境あたりまでは、もう少し山の中を進む予定だったはずですが。この区間も前述の通り、調査の対象としました。しかも、真夏の昼。では、どうやって調査したか。

何のことはない、**ON FOOT (要するに、徒歩)**です。

下：上総亀山の車止め。このすぐ後ろは山になっていました。



さて、~~駅前~~で少し迷いましたが、~~国道 465 号線~~に出ました。出ましたが道路状況はと言うと酷くてこの程度です。



君津市と大多喜町の境のトンネルです。が、壁はおそらく素掘りのトンネルの壁にコンクリートらしきものを吹きつけただけです(白黒だとわかりずらいかも……)。も舗装も適当。

後でわかったことですが、この区間の半分ほどはバス移動で距離を稼げたようです。ここはアップダウンがかなり酷い(山岳部とかなら平気かもしれませんが)ので、バス乗れば良かった、と今更思います。

## 5、いすみ鉄道線(上総中野～大多喜～大原)

さて、無事 15km 弱を歩き終わり、最後の区間のいすみ鉄道線です。



左上：上総中野駅の駅舎。無人駅です。

右上：帰りに乗車したいすみ鉄道のキハ 352。国鉄のキハにそっくり…

左下：本当はここからも延びるはずだった鉄路。手前がいすみ鉄道線の大原方、奥が小湊鐵道線の五井方、左の側線がいすみ鉄道と小湊鐵道を結ぶ線路です。

右下：線路に立ち入る人がいるのか、と思わず突っ込みなくなる看板。

(写真四枚は、すべて上総中野駅で撮影)

いすみ鉄道も、「ここには、何もありませんが、何かがあります。」のキャッチコピー通り、沿線には大多喜と大原を除くとほとんど田んぼと畑以外何もありません。

また、いすみ鉄道側まで来ると、時刻が時刻(上総中野 12 時 12 分発)ですが、高校のある大多喜を出ても 1 両の座席が全部埋まる程度の利用客です。こういうところから見ると、久留里線側より利用客は少ないようですが、いすみ鉄道の方がスピードは出してるのはなぜでしょう……？何もありませんが故でしょうか。

## 6、木原線の今後について考える。

今回の調査から、木原線の今後を考える、と言っても、「非常に厳しい」、としか言いようがありません……。

### 6-1、久留里線

久留里線では、自治体を跨ぐ区間(末端区間)の需要は、小湊鐵道も同様にあまりないのでまだしも、特に利用増加策を打っていないのが現状です。特に、久留里から上総亀山までは、このままでは木更津～久留里間に先立っての廃止もやむを得ないと思います。木更津から久留里までの区間でも、朝の木更津行はそこそこ需要がありました。それ以外の時間帯はワンマン化されるほどです。テコ入れを図らないと末端部含め廃止又は第三セクター化もやむを得ないと思います。

もっとも、久留里線自体つい最近まで春はスト(以下略)

### 6-2、未成線区間

上総亀山から上総中野の未成区間ですが、ここは造っても結局ほとんど需要のない路線になって、「赤字 83 線」に指定されて廃止されたか、運が良くても第三セクター転換が宿命だと思います。すでに木更津から大原までは、内房線・安房鴨川・外房線経由で結ばれています。また、房総を横断する役目としては、上総中野から先はすでに、



という状態なので、やはり国鉄にとってはどうでもよかった計画だったのでしょうか。

こんな状況で、久留里から上総亀山までの列車本数も考えると、未成線区間の列車本数は悲惨なことになっていたと思います。同じく君津と大多喜の境を越える小湊鐵道でも、五井発の上総中野行は4分の1もないので……。

ただ、大昔にはこんな区間にも路線バスが走っていたようです。果たして利用客の方はどのくらいか。



### 6-3、いすみ鉄道線

いすみ鉄道では、土休日に「観光急行」という、キハ 52 とキハ 28 による臨時列車が運転され、観光鉄道化を目指しています。できるだけ昭和っぽさを醸し出すためか、車輛面でのこだわりだけでなく、きっぷ類も国鉄時代の様式に合わせるという徹底ぶりです。また、レストラン・キハや、伊勢海老特急などの、車内で何かを食べるようなイベント列車も運行しています。取材が次々に入って、観光客まで呼び込むとパンクする事態にもなったようなので、決して楽観視はできませんが久留里線よりは増しかなあと。もっとも最近キハが不調のようです。

### 7(おまけ)、川原湯温泉駅のその後兼あとがき

昨年の文化祭号では、移転前の川原湯温泉駅について書きました(詳細は HINODE No.200 下巻へ、**駄文注意**)。木原線を訪れたのはまた別の日ですが、この駅にも 1 年ぶりに訪れたので、そのことを最後に少し。



移転前(下、1 年前に撮影)と比べると、ものすごく近代的になっていました。相変わらずの簡易委託駅ですが。

~~駅では Suica が使えないのに自動販売機だけは Suica 対応なのはここだけの話。~~

あとがき？もまた地味なもので埋めましたが……

最後までお読みいただき、ありがとうございました。

# 終着駅探訪

2年1組 大熊 謙輔

## はじめに

みなさんはじめましてこんにちは。初投稿の、大熊です。今回は、終着駅について発表します。ローカル線や、半島など地形的な条件によってできた終着駅。その終着駅の様子をお伝えします。最後までよろしくお願いします。

## 定義

ここでは、Wikipedia の「終着駅」の『行き止まり形線区の終点』の項目のような別の鉄道路線にも接続・乗り換えができない行き止まりの駅を紹介します。

今回は、三崎口(京急)、竜ヶ崎(関東鉄道)を紹介します。

## 1、三崎口(京浜急行電鉄久里浜線)

DATA 営業キロ…(堀之内より)13.4km  
開業年月…1975年4月26日  
駅構造…相対式2面2線  
乗降人員…18265人(1日平均)

今回、三崎口には「みさきまぐろきっぷ」を使用しました。品川から京急ご自慢の快特列車にずっと立ったまま揺られること約80分、京急の最南端にある駅、三崎口に到着しました。ひと駅前の三浦海岸駅から単線区間になっています。この三崎口駅は、三浦海岸駅から延長した形になっているとともに、この先の油壺方面にも少しだけ伸びています。



右側写真…三崎口駅の駅舎外観



左側写真…同じく車止めと油壺方面の線路。

一応親と一緒にマグロ切符仕様なので、バスで城ヶ島へ向かいました。この周辺は京急バスが多く、三浦半島の旅行には欠かせない交通機関です。三崎口駅自体は高台に

あり、ここから油壺・城ヶ島方面は道路が下り坂になっています。ちなみに、京急は、三崎口駅の端からお堀のようなところを走っています。駅周辺は特に何もないのですぐ城ヶ島に向かい、温泉に入り、マグロ定食を食べ、お土産を買った後、すぐ三崎口駅に舞い戻り、親と解散して、鉄活動を開始しました(笑)。そのあと、金沢八景からシーサイドラインに乗ったり、蒲田で途中下車しながら少しずつ家に帰って行きました。



左上・・・金沢八景から新杉田を結ぶシーサイドラインの2000形  
右上・・・白黒では分かりにくいですが、城ヶ島から見た房総半島  
左下・・・京急蒲田駅の切り欠けホームの5番線  
右下・・・三崎口に並ぶ新1000形ステンレス

## 2、竜ヶ崎(関東鉄道竜ヶ崎線)

DATA 営業キロ・・・(佐貫より)4.5km  
開業年月・・・1900年8月14日  
駅構造・・・1面1線  
乗車人員・・・1155人(1日平均)

竜ヶ崎線自体が盲腸線です。佐貫⇒入地⇒竜ヶ崎の全3駅の地元密着路線です。4月～5月に発売されていた、「ときわ路パス」を使用して、この路線に来ました。最初に1面1線と書きましたが、佐貫駅、入地駅も1面1線という寂しい路線です(利用している皆さんすいません)。同じ関東鉄道の常総線ともつながっておらず、整備は竜ヶ崎にある車両基地で、新車両搬入はトレーラーで行っています。佐貫駅は常磐線も走っていますが、改札を出て徒歩2分ぐらいのところの建物の一階に駅舎があります。竜ヶ崎に着いても、車両基地にキハ532形がいるだけで特に何もなく、(ただ折返し時間が短くて遠くに行け

なかったなんて言えない)そのまま引き返しました。しかし、竜ヶ崎駅の駅舎は待合室が広く、立派でした。地域の足として、これからも頑張してほしいものです。



左上・・・竜ヶ崎駅駅舎外観。学生さんがたくさんいます。

右上・・・竜ヶ崎線の主力、2000形

左下・・・竜ヶ崎駅車止め。

右下・・・骨董品のキハ532形 車庫でお休み中

### 3、あとがき

初めての部誌でしたが、いかかでしょうか？ちょっと読みづらいところもあったでしょうか？終着駅は、新しいスタートともいえます。バスなどの交通機関で観光地まで足を延ばすのもいいですね。今回は近場でしたが、これからは、ちょっと遠くの終着駅もし紹介したいと思います。今回は、お読みくださり、ありがとうございました。

### 4、参考文献

京急電鉄HP・・・ <http://www.keikyu.co.jp/index.html>

関東鉄道HP・・・ <http://kantetsu.co.jp/>

Wikipedia 三崎口駅・竜ヶ崎駅(URL 省略)



# 私と鉄道写真

5年9組 広瀬義人

## はじめに

こんにちは。鉄道研究部へお越しいただきありがとうございます。模型、展示など楽しめていただけているでしょうか。

さて、私は今回の文化祭で部活動を引退する身としては、いつものような撮影記ではつまらないので、今までの鉄道写真生活を振り返ってみようと思います。自己満足かもしれませんが、最後まで読んで頂けると嬉しいです。

---

私が市川学園に入学した2011年、東日本大震災が起こった。震災後のパニックでろくな卒業式も無く、周囲が慌ただしい中、入学を迎えていた。当時の私は特に入りたい部活など無かった。適当な部活にでも入ろうと思っていた私は、ただ兄がいるというだけで鉄道研究部に入部した。入部時にもらった部誌には、先輩方が青春18きっぷや北海道&東日本パスといったフリーきっぷで、全国を自由に旅する姿を面白おかしく書いてあった。こんな風に日本中を旅してみたいと思い、すぐに入部を決めた。

入部した年の合宿では広島へ行った。市内のビジネスホテルに泊まり、朝早くから三江線や木次線、芸備線といったローカル線を乗り倒すことで乗り鉄に目覚めた。また、この年の合宿では100系や300系といった今は亡き新幹線車両たちを撮影出来たことが、鉄道写真を撮り始めたきっかけとなった。



その後古本屋で見つけたレイルマガジンのバックナンバーに発表されていたギャラリー一に衝撃を受けて以来、冬の北陸から本格的に鉄道写真を撮り始め、その年の夏には最後

の夜行急行はまなすやE D 79 形の重連貨物、中央本線の山スカ、今は亡きブルートレイン  
あけぼのなどを撮影した。





高校二年生になると、さらに被写体を絞って撮影するようになった。廃止の決まっていた「北斗星」やロマンスカーLSEを精力的に追いかけた。さらに、地元の京成電鉄も天気が良ければ毎日のように通い撮影した。



振り返ると全国様々な場所をローカル線で移動しながら鉄道を撮った。その一方で、様々な車両や鉄路がこの四年半で消えていった。小さい頃から祖父母が住んでいる関係でよく遊びに行った金沢では、北陸新幹線が開業した影響で、この春風光明媚な金沢～直江津間は第三セクター化され、国鉄時代から走り続けてきた475系や485系はその姿を消し

た。



左：485系（水橋～東富山間） 右：475系（金沢駅）

鉄道写真はカメラ一つさえあればできるほど甘くは無い。鉄道に当たる光線状態を吟味しながら撮影地を決め、天気予報や雲の流れを確認する。全てが上手くいっても車両が被られ（複線区間などで、狙っている列車に他の列車が重なってしまうこと）たり、ピントが合わずボケてしまう事もある。それだけに、うまく撮れた時は何物にも代えがたい喜びがある。部活を引退してからはしばらく休止期間になってしまうが、この趣味をこれからも続けていこうと思う。

最後に、四年半の間、顧問の谷津先生をはじめ様々な方にお世話になりました。

本当にありがとうございました。





# 宇都宮線開業 130 周年

3-7 藤田 匠

## 1.はじめに

2015年8月23日、半世紀以上に渡るブルートレインの歴史が幕を閉じました。その最後のブルートレイン「北斗星」が走っていた路線の一つが、今回取り上げる宇都宮線(東北本線)であり、今年7月16日に大宮～宇都宮間が開業130周年を迎えました。長い歴史と現在の様子を見ていきましょう。

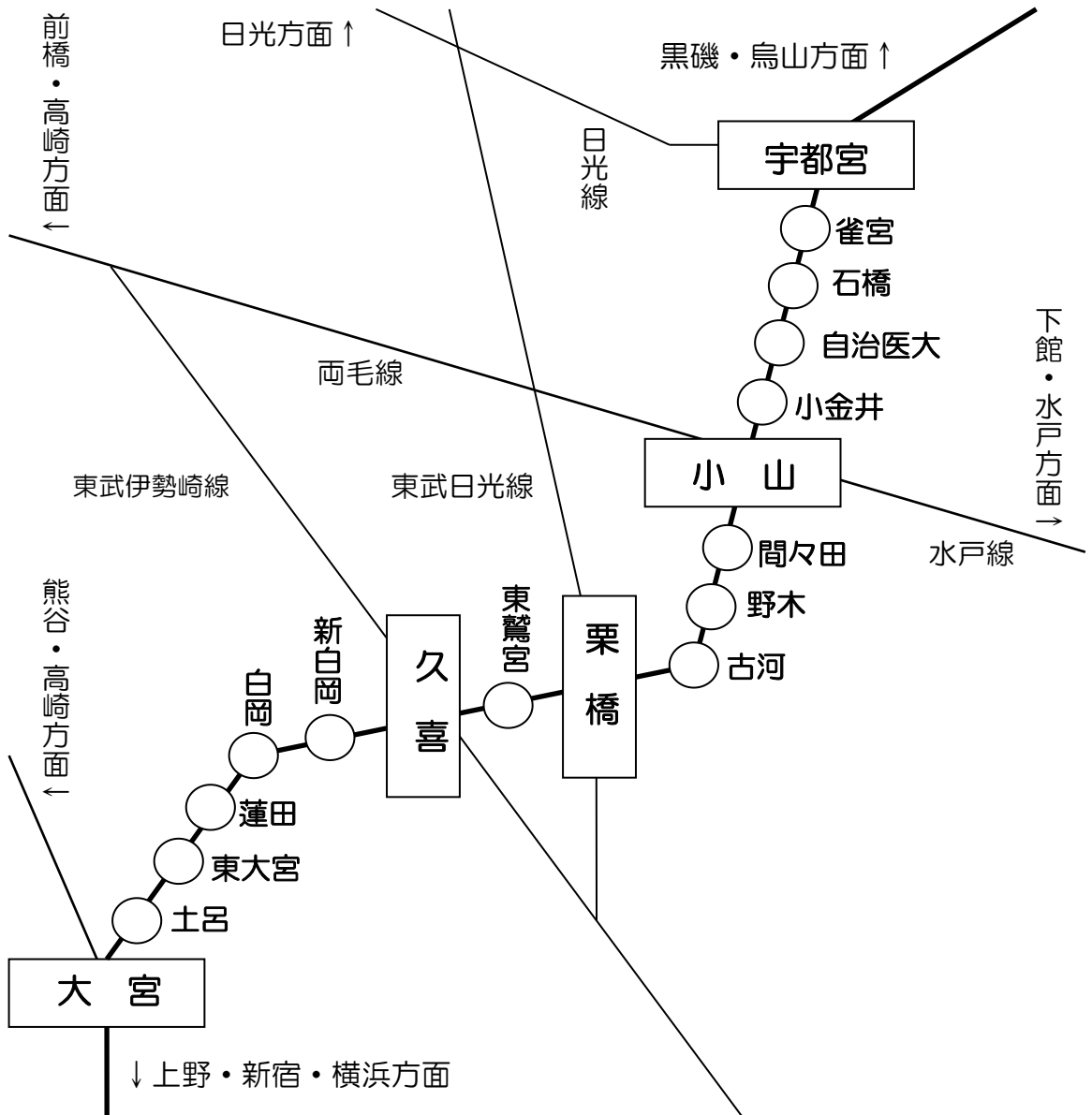
※大宮～宇都宮間を中心とした構成となっています。

## 2.歴史

年月日	出来事
1885年7月16日	大宮～宇都宮間が開業。当時は栗橋～古河間の利根川橋梁が完成していないため、連絡船によって連絡していた。当時の駅は大宮・蓮田・久喜・栗橋・中田仮・古河・小山・石橋・宇都宮の8駅。
1886年6月17日	栗橋～中田仮間の利根川橋梁が開通し、線路がつながった。中田仮駅は信号所となり、その後廃止。
1922年3月5日	上野～宇都宮間の複線化が完了。
1958年4月14日	大宮～宇都宮間が電化される。
1987年2月26日	この日の新白岡駅開業により、現在の大宮～宇都宮間のすべての駅が揃う。
1988年3月13日	青函トンネル開通に伴い、上野～札幌間に寝台特急「北斗星」が運転を開始。
1990年3月10日	上野～黒磯間に愛称「宇都宮線」を導入。
1999年7月16日	上野～札幌間に臨時寝台特急「カシオペア」が運転を開始。
2001年12月1日	湘南新宿ラインが運転を開始し、宇都宮線の列車が新宿経由で横須賀線の逗子駅まで直通運転を開始。
2015年3月14日	上野東京ラインが開業。沼津、伊東まで乗り入れる列車もある。

	寝台特急「北斗星」の定期運転がこの日のダイヤ改正で終了し、4月1日から臨時列車で運転される。
2015年8月23日	この日の上野到着をもって寝台特急「北斗星」の運転が終了し、半世紀以上続いたブルートレインに終止符を打った。

### 3.現在の駅(新幹線は省略)



現在、大宮～宇都宮間に 18 の駅があります。新幹線は大宮・小山・宇都宮に停車

するほか、久喜駅周辺と小山～宇都宮間では宇都宮線と並行している区間があります。  
では、開業時に存在した各駅を簡単に見ていきましょう。

### ①大宮駅

大宮駅は現在の高崎線の駅として宇都宮線開業前の1885年3月15日に開業しました。大宮駅北側で高崎線側が直線になっているのはその名残です。写真は宇都宮線からの列車で、この手前がカーブになっています。



現在は新幹線が停車する北関東の玄関口となっていて、多くの利用者で終日混み合っています。

### ②蓮田駅

かつては東口の駐輪場付近から川口方面へ武州鉄道が伸びていましたが、1938年に廃止されました。東大宮寄りにある有名撮影地「ヒガハス」に向かう道の途中で廃線跡の一部を見ることができます。

### ③久喜駅

JR 単独では2面3線の駅で、東武伊勢崎線に乗り換えが可能です。また前述の通り、東北新幹線が当駅付近を通過しています。

### ④栗橋駅

駅の途中に東武日光線との連絡線があり、新宿発着で東武線に向かう特急が使用しています。

この特急列車は客扱いを行いませんが、乗務員交代を行うためデッキが設置されています。



### ⑤古河駅

唯一茨城県にある駅です。朝と日中に上野方面から古河折り返しの列車があり、1番線を使用して折り返します。

### ⑥小山駅

東北新幹線・両毛線・水戸線に乗り換えが可能です。東北新幹線はここから宇都宮駅まで並行しています。また、北側に小山新幹線車両センターがあります。

### ⑦石橋駅

北側に宇都宮貨物ターミナルがあります。

### ⑧宇都宮駅

東北新幹線・日光線・烏山線に乗り換えが可能



です。また当駅は駅弁発祥の地としても知られています。

宇都宮の中心地は西に 1km ほど離れた東武宇都宮駅付近です。

#### 4.現在の車両

##### ①普通列車

普通列車はほとんどが 4 ドア車に統一されており、小山駅以南では E231 系・E233 系のみが使用されています。



左：E231 系。今後機器更新が行われる予定になっている。

右：E233 系。3月のダイヤ改正でE231系と共通運用になり、E231系との混結や湘南新宿ラインでの運用も開始された。



左：115 系。かつては上野発着の主力であったが、現在は 4 両編成が 1 往復、両毛線から宇都宮駅まで乗り入れるのみとなっている。

右：107 系。2 本併結した 4 両編成で両毛線から黒磯駅まで 1 往復乗り入れる。





左・右：どちらも 205 系。基本的には日光線(左)や宇都宮～黒磯間(右)で運転されるが、出入区のために小金井～宇都宮間でも数本運行される。

## ②特急列車

現在大宮～宇都宮間で運転される特急列車は、途中の栗橋駅から東武線に入る特急と臨時の寝台特急「カシオペア」のみになっています。



左：253 系。以前成田エクスプレスで使用されていたものを転用している。

右：東武 100 系。JR に乗り入れ可能な編成は 9 編成中 3 編成。なおこの塗装は現在金を基調とした塗装に変更となったため、JR 線内では見ることができない。



左：EF510 牽引の寝台特急「カシオペア」。1999 年から上野～札幌間で運転されているが、団体専用列車「カシオペアクルーズ」に使用されることもある。

現在は週 3 日程度運転されている。

前頁右：EF510 牽引の寝台特急「北斗星」。1988 年の青函トンネル開通と同時に運転を開始したが、北海道新幹線開通に伴い 3 月に定期運転を終了、8 月 23 日の上野到着分をもって臨時列車としての運転も終了した。日本最後のブルートレインでもあった。

その他多くの機関車による貨物列車が運転されているほか、通常見ることのできない車両による臨時列車も運転されることがあります。

## 5. 日中時間帯のダイヤ

日中の列車は普通列車 5 本(東海道線直通…3 本、横須賀線直通…1 本、上野発着…1 本)と快速列車 1 本(横須賀線直通)で構成されています。

平日の古河駅 11:00~12:00 を例にとると、上り普通列車のうち東海道線直通列車は 2 本が宇都宮発、1 本が小金井発(東海道線内快速運転)、横須賀線直通列車は小金井発、上野行きは古河発となっています。また、上り快速列車は宇都宮発になっています。ダイヤは完全なパターンダイヤではなく、時間により異なります。

なお、日中の上野発着の列車は地平ホーム(13~15 番線)を使用しています。

## 6. 参考文献

- 交通新聞社「小型全国時刻表」2015 年 8 月号
- 宇都宮線開業 130 周年記念ポスター(7 月 19 日に宇都宮駅に掲示)
- MISONO-WEB「武州鉄道」

<http://www.misono-web.net/sr/bushu0.html>

- JR 東日本「各駅の乗車人員 2014 年度」

<http://www.jreast.co.jp/passenger/index.html>

## 7. おわりに

千葉県在住の僕には縁のない路線ではありますが、この路線はかつて東北へのメインストリートとして、今では通勤・通学を支える路線として多くの人に利用されています。

今年は寝台特急「北斗星」が廃止されて一つの華が消えてしまい寂しいですが、来年まではまだ「カシオペア」が運行されているのでそちらも撮影したいところです。東北にあえて普通列車で向かうのも良いかもしれません。

最後までお読みいただき、ありがとうございました。

# 首都圏 JR 車両の潮流 2015 夏

4-4-11 田村昂大

こんにちは。今回の投稿では変わりゆく JR 車両の変化について書こうと思います。これを読めば今の現状とこれからの展望がわかると思います。全てを取り上げるのは時間的労力的に無理なので、ここ最近で大きな動きをした線区、車両に絞ろうと思います。※写真は筆者撮影です。



## I 通勤輸送

### ①上野東京ライン ～Ueno-Tokyo Line～

上野東京ラインの開業により東海道～東北・高崎系統の車両運用が大幅に変更となった。E233系3000番台とE231系1000番台の併結が解禁され、多くの列車で混結が見られる。また、E531系及びE231系が品川まで乗り入れ、尾久車両センターに入区する運用も誕生した。

E231系1000番台については今年8月より機器更新が始まったため、暫くこの線区への新車投入はない見込み。

E531系は上野東京ライン開業向けに2014～2015年に基本1編成、付属4編成が新たに新造された。この増備によって水戸線を走る415系の運用を一部置き換え、水戸線での運行を開始した。また、数年後に予想される黒磯駅の完全直流化に伴う新白河駅乗り入れにより、さらに増備されることも考えられる。

常磐線用のE231系に特に動きはなかったが、昨年総武線から離脱した3編成を元に新たに組成した2編成が松戸車両センターに転出している。他の編成との差異はない。



左上：常磐線快速用 E231 系 0 番台

右上：E231 系 1000 番台

下：上野東京ラインを走行する E233 系 3000 番台

## ②横浜線・南武線 ～Yokohama Line・Nambu Line～

この2つの路線では205系をE233系で置き換えている。横浜線205系は既に全て置き換えられてインドネシアに譲渡、南武線205系は2015年冬頃には置き換えを完了する予定。(8月現在)



左：横浜線用205系



右：配給輸送中の南武線用E233系

## ③山手線 ～Yamanote Line～

E231系500番台で運行されているが、E235系に徐々に置き換えられる見込み。置き換えられたE231系500番台は総武線へと転用され、現行のE231系0番台を置き換える予定。





左：山手線に投入予定の E235 系(東海道線での試運転)

右：E231 系 500 番台

#### ④ 総武線 ～Sobu Line～

現在 E231 系 0 番台と 209 系 500 番台、山手線から転属した E231 系 500 番台 1 編成で運行されている。先述通り山手線への E235 系投入により余剰となった E231 系 500 番台が E231 系 0 番台と 209 系 500 番台を置き換える予定。209 系 500 番台は武蔵野線へと転用されると見られる。

快速で運用されている E217 系は機器更新済のため暫く動きはないと見られるが、E235 系の投入が濃厚である。



左上：総武線色となった E231 系 500 番台 A520 編成

右上：総武線用 E231 系 0 番台

# 特急車両

## ①中央線特急

今年7月に中央線特急に投入予定のE353系の量産先行車が落成した。E353系は現在行われている性能確認試験を踏まえて投入が決定される。現在中央特急「あずさ」「かいじ」に使用されているE257系0番台は東海道線特急「踊り子」に転用して185系を置き換え、「スーパーあずさ」に使用されているE351系は豊田車両センター所属の波動輸送用189系を置き換える予定。



左：「あずさ」「かいじ」のE257系  
中：波動輸送に徹する豊田車189系  
下：7月に総合車両製作所で落成したE353系

## ②首都圏～北海道連絡「北斗星」

今年3月に定期運行、8月に臨時運行を終えた「北斗星」用の客車は現在のところ処遇は決まっていないが、9月初旬に9両が廃車回送された。残りも廃車されると思われる。客車を牽引していたEF510形500番台についてはカシオペアを除きJR貨物に売却される見込み。



# 波動用車両

## ①房総特急 E257系 500番台

房総特急の縮小により余剰となっている E257系 500番台は土休日に運行される臨時列車に使われている。



左：臨時さざなみに運用されている NB-02 編成

右：習志野区への疎開のため緩行線を走る NB-10 編成

## ②24系客車(青森)

あけぼの廃止後、団体列車等で首都圏にも乗り入れていた青森車両センター所属の 24系、いわゆる「ブルートレイン」だが、老朽化のため廃車が進められている。24系に変わる車両の投入はない模様。



左、中：首都圏にも乗り入れる 24系青森車

右：8月中に8両が武蔵野線経由で長野まで廃車回送された。

## ③国鉄型特急車両 485系、583系、189系

現在日本に残る、原形をとどめる国鉄型特急車両は 485系 A-1+A-2 編成(仙



台)、Do32 編成(大分)、583 系 N-1+N-2 編成(秋田)の 3 編成と 189 系 4 編成の計 7 編成のみである。Do32 編成は引退が公式予告されているため、もう間もなく 485 系原形は 1 編成のみとなるが、残るこの A-1+A-2 編成も引退が囁かれている。583 系についても検査周期的にそう長くはないと思われる。

189 系は豊田車両センターに 3 編成、長野車両センターに 1 編成存在し専ら波動輸送に使用されている。この 4 編成は往年の「国鉄特急色 (M50 編成)」「あずさ色 (M51 編成)」「グレードアップあずさ色 (M52 編成)」「あさま色 (N104 編成)」にそれぞれ塗装されている。



左上：東京ディズニーランドへの連絡列車を中心に首都圏に顔を見せる 583 系

右上：新潟地区で最後まで活躍した 485 系 T-18 編成(廃車済)

左下：長野にはあさま色が 1 編成のみ残る。

右下：189 系グレードアップあずさ色

## 《まとめと感想》

国鉄民営化から 28 年、徐々に姿を消してきた国鉄型ですが完全消滅までそう遠くはないような気がします…。これからも最後の活躍を見せている国鉄型にスポットを当てていきたいと思います。



# ポケモンスタンプラリー

4-6 木下開

## 1. はじめに

こんにちは、木下です。タイトルを見て苦笑した方も多いでしょうか(笑)。実は津田沼駅でこんな文字が書いてあるポスターを見つけたのです。

「スタンプ台はこっちだよ！」

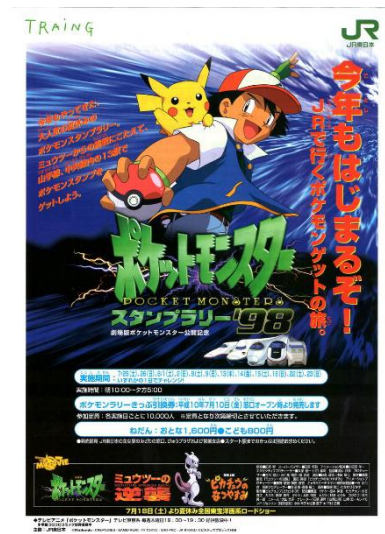
津田沼駅にもスタンプ復帰したのか！そう思った僕は次の部誌はスタンプラリーについてでも書こうかな...と思いました。だがしかし。夏休みの宿題に追われていた僕は部誌のことを忘れ、気付いたら締め切り前。焦って書いたので少々雑ですが読んでみてください。それでは。

## 2. ポケモンスタンプラリーとは？

ポケモンスタンプラリーはJR東日本が1997年から2001年・2002年を除いて毎年夏に人気アニメ「ポケットモンスター」とコラボして行われるスタンプラリー。東京を中心とした色々な駅にスタンプを設置し、それを集めて景品をゲットすることができます。景品は年によって時計や貯金箱など様々。スタンプは改札外にあります。そのスタンプラリーを大きく3つに分けて紹介していこうと思います。

## 3. 初期(1997年～2000年)

スタンプ設置駅の数、1997年は30駅、1998年～2000年は十数駅です。この期間はスタンプ全てが東京都区内に設置されています。そのため、期間が1997年は期間中の指定された連続する2日間、1998年～2000年も期間中の指定された日ですが、こちらは1日だけ。その日の内にすべてのスタンプを集めるものでした。参加方式は事前申し込み制で、参加料金を支払い、指定された参加日に指定されたスタート駅にいくとスタンプ帳とラリー用のフリー乗車券がもらえるというしくみです。参加料金は大人1600円、子供600円。定員になり次第締め切りだそうです。



↑ 1998年のポスター

## 4. 全盛期(2003年～2010年)

2年の期間が空いて戻ってきたスタンプラリー。スタンプ設置駅が大幅に増加して戻ってきました。2003年は83駅、2004年は91駅、2005年は97駅、2006年は98駅、2007年～2010年は95駅に設置されました。山手線は「ゴール駅」である東京駅、上野駅、池袋駅、新宿駅、品川駅を除く全ての駅にスタンプを設置。さらに東京モノレールの駅にも設置していきました。初期の事前申し込み制ではなく、自由参加型になりました。駅においてあるパンフレットに自由に選択した6種類(2003年・2004年は5種類、2005年は7種類)のスタンプを押し、それを「ゴール駅」(前述した5駅+松戸駅)に持っていくと、そこで景品と、全駅押すことができるスタンプ帳がもらえます(景品はレジャーシート、ネックストラップなど)。そのスタンプ帳に全駅のスタンプを押して応募すると2003年～2005年は抽選で、2006年～2010年はもれなく景品がもらえます(景品は腕時計、貯金箱、カレンダークロックなど)。ちなみに、多くの年で、スタンプ帳と共にサンバイザーがもらえました。

参加に便利な切符は「ホリデー・パス」。大人2300円、子供1150円。スタンプ設置駅すべてが乗り降り自由です。また、都区内だけ乗り降り自由な「都区内パス」(大人730円、子供360円)も便利です。

2005年は、スタンプ設置駅は97駅ですが、スタンプは100種類。なぜかというとうと、巣鴨駅、新橋駅、恵比寿駅のスタンプが偶数日と奇数日で変わるというイベントがあったためです。

余談ですが…。北は土浦駅に熊谷駅、西に八王子駅、南には大船駅とまでも伸びていたスタンプ設置駅。あれ？東は？と思いますよね？ちゃんと千葉駅まで伸びているのですが…。八王子駅へ続く中央線、土浦駅へ続く常磐線、大船駅へ続く京浜東北線は東京都区内の駅全てにスタンプが設置されています。しかし、千葉駅へ続く中央・総武線各駅停車はほぼ設置されていないのです。「総武線全盛期」だった2005年でさえ稲毛駅、市川駅を除く快速停車駅に設置されていましたが…。「総武線全盛期」からの衰退を表にまとめてみました。

年(年)\駅	千葉駅	津田沼駅	船橋駅	市川駅	新小岩駅	錦糸町駅
2005	ミュウツー	ラプラス	チョコリーター	-	ゴニョニョ	エンテイ
2006	アチャモ	レジロック	ジラーチ	-	カイロス	デオキシス
2007	マイナン	-	ロズレイド	デオキシス	セレビィ	ラティアス
2008	プラスル	-	レジアイス	アグノム	-	-
2009	ダークライ	-	ムクホーク	-	-	-
2010	ミュウ	-	ルギア	-	-	-

2009年からは2駅しかないって…。総武線沿線民の僕には2009年厳しい年。最初の6個は何押したのか見てみたら総武線快速で東京まで行って、そこから北上して上野に行っていました(2010年は参加していませんでした)。

豆知識として…。赤羽駅は毎年その年に上映されたポケモンの映画の主役のスタンプとなっています。また、ポケモンスタンプラリーに特化した時刻表が発売されています(スタンプの設置場所がすべて書いてあるなど)。



左上：2009年のスタンプラリーマップ。スタンプ設置駅が一目でわかります。

右上：ポケモンスタンプラリーに特化した時刻表 2008年版。定価 500 円。

左下：スタンプ帳 2009 年版。「ゴール駅」でもらったスタンプ帳カバーつき。

右下：2008年の全駅制覇の景品、「ピカチュウ貯金箱」。お金を入れるとピカチュウが鳴きます。今は鳴きませんが。なんかシール貼ってあるとか言わない。

## 5. 小規模な時期(2011年～2015年)

東日本大震災の影響で2011年からかなり小規模なものになりました。2011年は山手線に2つのコースがあり、それぞれ6つずつのスタンプがあるのでそのいずれかのコースのスタンプを集めて上野駅か池袋駅に持っていけば終了。うちわと特製クリアファイルがもらえたそうです。

2012年は東京都区内の12駅に増加。6駅集めて「ゴール駅」に持っていくと特製下敷き、12駅集めるとオリジナルスタンプを押してもらえる、というものでした。「ゴール駅」は上野駅と新宿駅。

2013年は24駅に倍増。この年には東京以外の県にもスタンプを設置。千葉駅、八王子駅、大船駅など、全盛期に「端っこ」に位置した駅も復帰しました。2012年12月に開業した吉川美南駅がスタンプ設置駅として初登場しました。ちなみに、津田沼駅もこの年に復帰していました。復帰したのは今年じゃなかったみたいですね(笑)。制度としてはパンフレットに6個のスタンプを押して「ゴール駅」である上野駅か新宿駅に持っていけば特製ペットボトルホルダーと達成記念証がもらえたそうです。

2014年は30駅に増加。ついに熊谷駅と土浦駅が復帰。この2つはかなり離れているのでやりにくくなるのです(笑)。また、最南端が大船駅から藤沢駅までのびました。2013年11月にオープンした「ポケモンセンター トウキョーベイ」の最寄り駅、南船橋駅が初参戦。スタンプ6つ集めて「ゴール駅」である上野駅か新宿駅に持っていけば特製巾着袋、全駅達成で記念スタンプがもらえたそうです。全駅達成景品は特になし...

そして今年は38駅となりました。さらに今年は「全盛期」の制度を適用。スタンプ帳がついに復活したのです！また、最南端が横浜駅、最北端が





牛久駅、最東端が津田沼駅になりました(ついに総武線 1 駅だけに...)。新浦安駅が初登場。「ゴール駅」は相変わらず上野駅と新宿駅。スタンプを 6 つ集めて「ゴール駅」に持っていくとサンバイザー、全駅達成で全駅達成証がもらえたそうです。

参加な便利な切符としては大人 2670 円、子供 1330 円の「休日お出かけパス」内容は「ホリデー・パス」とほぼ変わりません。2011 年と 2012 年は必要ないですがね (笑)。

## 6. さいごに

僕は「全盛期」にポケモンが好きな時期を迎えていたので 2005 年～2009 年は毎年回り、2007 年～2009 年は全駅制覇しました (笑)。一緒に回ってくれた父には感謝ですね。

さて、今ポケモンスタンプラリーは「小規模な時期」ですが着実に増えていきます。「全盛期」の制度が復活しましたし、来年には 50 駅ほどになってそうです。近いうちに「第二次全盛期」がくるかもしれませんね (笑)。その時は関東近郊のお父さんお母さん、頑張ってください (笑)。もし来たら、総武線のスタンプ、増えますかね？なさそうだな...と僕の中で結論付けたところで締めさせていただきます。

ここまで読んでいただきありがとうございました！

では、さようなら～

# 「地下鉄8号線延伸計画」

## ～混雑緩和の切り札となるか～

5-11 北向亮太

### 1. はじめに

みなさんお久しぶりです、高校生になった感覚がZEROのまま引退を迎えてしまった北向です。この度は市川学園文化祭「なすな祭」鉄道研究部ブースに足を運んでいただきありがとうございます。

これで最後の文化祭となると、なんかウるモノありますね…最後は鉄研らしく研究文で締めたいと思います。最後となる今回も悲しいほどにクオリティーが低い、いつも通りの駄文でお送りします。今回は字ばかりになりそうだ…毎度のことですが、最後まで付き合っただけであれば幸いです。嬉しくて泣きます。前置きが長くなってしまいました。それでは…

### 2. きっかけは突然に…

事の初めは豊洲に用事があったことでした。東京メトロ有楽町線豊洲駅で何か工事をしている様子。

「なんだ、これは。たまげたなあ…よし！調べてみよう(唐突)」

きっかけはこんな感じでいつものように適当でした。しかし調べてみると面白そうなのがでてくること、出てくること(出てきすぎじゃ)。江東区が出している調査報告書等をもとに、現地調査することにしました。

### 3. 東京地下鉄8号線延伸計画

いろいろ中身に入る前に、まずこの計画について説明します。

「東京地下鉄8号線延伸計画」とは、現在の東京メトロ有楽町線豊洲駅から東京メトロ東西線の通る東陽町駅を經由して東京メトロ半蔵門線と接続する住吉駅までを結ぶ新しい地下鉄を作る計画の事。またこの計画によると、豊洲～東陽町間、東陽町～住吉間にそれぞれ一つずつ新駅が開業することだそう(延伸区間は図1を参照。見づらくてすみません！許してください！何でもしますから！)。

↓図1(延伸区間地図)



つまり…江東区を南北に縦断する地下鉄を、東京メトロの路線(東京メトロ有馬町線)を延長する形で新路線を作っちゃおう!というものです。

なぜこの事業が持ち上がったのか…それは臨海部へのアクセスが不便だということです。人口増加に伴い臨海部の開発が進んでいる中、江東区を南北に移動できる公共交通機関が、都営大江戸線の一部区間を除けばバスだけなのです(バスも本数は多めですが、朝結構混み合ってますよ)。鉄道においても臨海部へのアクセスは迂回が必要となっています。それによる鉄道不便地域の解消も長年課題の一つとされてきました。

されてきました。

また江東区など東京区部東部からの都心に向かう鉄道路線の混雑率が大変なことになっている(特に東西線)のも理由の一つです。

「ん?メトロが新路線作るのをおかしくないですかねえ…(困惑)」

と思った方は鋭いですねえ…このことは次の項目で。

この事業、江東区は区の長期計画においてこの事業を区の重点プロジェクトの一つとして、延伸促進シンポジウムを開催するなど積極的に計画を進めようとしているようです。また東京都も「整備について優先的に検討すべき路線の課題」として取り上げており、この事業は高い効果が期待できるとしています。現在、東京メトロ・江東区・東京都とで協議中で平成27年度内(2015年度内)の着工を目指しています。今年の終わりまでに着工できるのかなあ…この路線の整備による具体的な効果はまた後程。

※因みに営団は、1982年に豊洲～亀有間の鉄道事業免許を、2000年に鉄道事業許可を申請しており、営団時代にはこの路線の整備を本格的に計画していたと思われま

## 4. 迫真の事業化

先ほど、メトロの路線を延長する形で新路線を作ろうという計画だ、と言っていました。実は東京メトロは営団(帝都高速度交通営団)民営化時に、東京地下鉄13号線…現在の副都心線を最後に、新線整備を行わない方針を決めたそうです。

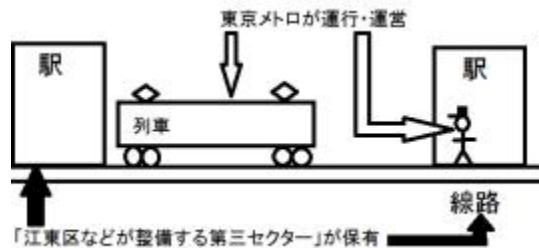
ということでこの延伸計画は、江東区などが整備する第三セクターが路線・駅等を整備・保有して、東京メトロがそれを借り入れて運営するという、上下分離方式の路線を新たに作るという計画なのです。

このとき江東区が第三種鉄道事業者、東京メトロが第二種鉄道事業者となります(ま

~~あ、当たり前だよなあ！)。~~

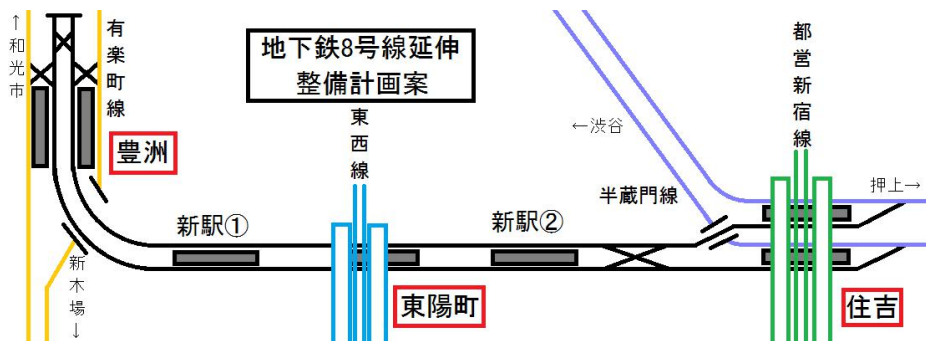
図2に、簡単にですがまとめました。

↓図2(この路線の大まかな形)



江東区の調査報告書によるとも両編成での折り返し運転を計画しているそう。可動式ホーム柵や住吉駅の南側(東陽町～住吉間に設置される駅の北側)に両渡り線を作るそうです(住吉折り返し運転を想定しているため)。

また、駅施設等は有楽町線への直通運転が将来可能となる仕様とするそうです(市ヶ谷まで直通させるらしいです)。



↑図2:この事業の整備計画案

## 5. 計画の目的と期待される効果

やっとですね。説明が長くなってしまいました。ここではこの路線開業後に期待される効果を上げていきたいと思っております。

一つ目は、日本で一番混んでいる路線とも言われている東京メトロ東西線の混雑緩和です。東西線の混雑のピークは、朝の通勤ラッシュの木場から門前仲町で混雑率はなんと200%!!聞いただけでも恐ろしいような混雑が毎日のように起きているのです。これは早期に改善してほしいですね。東西線だけでなく、都営新宿線や総武線の混雑緩和にもつながるという報告があり、広い範囲での混雑緩和が期待できます。

二つ目は沿線地域の発展です。鉄道が開通して一番期待されるのはいつの時代もこ



れだと思えます。今回のこの事業は新たに二つの駅が設定されることもあり、沿線地域の発展が期待されています(豊洲付近や、豊洲～東陽町付近は、現在高層マンションが多く建設されているため、この路線の開通で豊洲地区のさらなる人口増加を見込んでいます)。

三つ目は臨海地域へのアクセス改善です。現在亀戸、森下など江東区北側から豊洲方面へのアクセスはバスのみとなっています(都営大江戸線の森下～門前仲町間を除いて)。また都心から臨海地域へのアクセスにおいても有楽町線とバスのみとなっており、東京オリンピック開催や今後人口の増加が見込まれている豊洲地区において、交通機関の改善・整備は必要不可欠です。都心に向かうバスが通っているじゃないか!と思うかもしれませんが、この地域と都心を結んでいるバスは、本数自体は多く設定されるなど改善はされてきているようですが、未だに混雑はあまり改善されていないと感じました。それは江東区を南北に縦断しているバスも同じことで、この路線の開通でこれらの問題が全て私しよくできるのではないかと合われています。

## 6. 難しすぎるお金の話(これもうわかんねえな)

開業後の効果を見るとやはり気になるのはこの事業に関わるお金ですよね(くっそ難しい話が続きます、申し訳ないです)。

江東区が出した調査報告書によると、総事業費はなんと約1260億円!!(いやいや、ちよつとマテ茶。新国立競技場建設費よりこっちの方が断然安いじゃないか!!!)削減しろ!

と、ここで問題が発生。こんな1260億円もの大金を、江東区や東京都がポンッ!と出す(出せる)わけないんだよなあ…。

実はこの事業、独立行政法人鉄道・運輸機構からの「都市鉄道利便増進事業費補助」の適用を想定しているのです。この「都市鉄道利便増進事業費補助」とは簡単に言うと、対象の整備にかかる費用(総事業費)の1/3を国が補助(というか貸す)してくれるというもの。この地下鉄8号線計画でいうと総事業費約1260億円のうち1/3である約420億円は国がお金を補助してくれるということ。

それ以外のお金は整備主体(江東区が設立する第三セクター)と地方自治体(東京都など)が総事業費の1/3ずつ(約420億円ずつ)負担するということになっています。これに合わせて江東区は「地下鉄8号線建設基金」の積み立てを平成22年度から開始しています(年間5億円を積み立て)。

気になる黒字の年ですが、江東区は調査報告書内で、累積資金収支黒字転換年(運用

を始めてから補助金の返済等が終わって黒字になる年)を開業後29年と予測しています。ちなみに「都市鉄道利便増進事業費補助」による借入金の償還期間は現在、30年となっています。ぎりぎりやなあ…

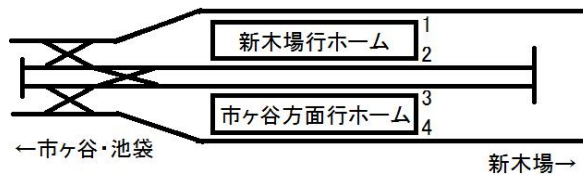
※ここで述べた収支予測は、営業主(東京メトロ)が自社ネットワークに生じる効果(東京メトロ東西線の混雑緩和など)に応じて一定の負担を行った場合になります。江東区の見解ではその際に加算運賃などの新たな利用者負担は発生しないとなっていますが、東京都の検討(『広域交通ネットワーク計画について～交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ～』より)では、採算性確保のために加算運賃等の利用者負担を設定するなどの既存の補助制度以上の資金を確保することが前提となっており、都と区の間で検討の相違が発生しています。これに関しては今後もさらなる協議が必要になってきます(しかし資料が作られてから数か月程経過しているので、すでに協議が終わっている可能性があります)。

ものすごく難しい話ですよ。僕もあんまりわかりません(間違っていたら申し訳ありません)ですが新路線を建設することは様々なところで大きなお金が動くということはわかって頂けると思います。それは利用者になるであろう私たちにも深く関わってくることです(加算運賃による利用者負担なんてまんまその通りですしね)。

## 7. 真夏の昼の調査

夏休みを使って豊洲駅と住吉駅の工事の進行状況を調査してきました。

1. 豊洲駅…起点になる豊洲駅では工事が進んでいる様子が見られました。



↑ 豊洲駅構内図



左:1番線より市ヶ谷方 中:4番線より市ヶ谷方 右:3番線より市ヶ谷方

豊洲駅の有楽町線市ヶ谷方面には前述したようなクロスポイントがありました。そのため市ヶ谷方面からの豊洲発車・到着時、「車内揺れますのでご注意ください」と自動放送で注意するよう呼び掛けられます。



左:3番線より東陽町方 右:4番線より新木場方

新木場方面を見てみました。画像ではわかり難いですが、東陽町方面にトンネルが掘られているのがわかります。現在はこの先にはトンネルは続いていませんが今年末には伸びてほしいです。新木場から来る有楽町線4番線側には工事の様子は見当たりませんでした。



左:3番線ホームから2番線を見る 右:2番線に留置されている車両

写真を見ると2番線と3番線の高さが違います。これも工事に大きく影響してくるのでしょうか。今後の動向が気になるとことです。

現在2番線と3番線は回送用に使われています。撮影時には市ヶ谷方面から引き揚げてきた回送列車が留置されていました。将来ココが地下鉄8号線延伸線の終着ターミナルとなります。

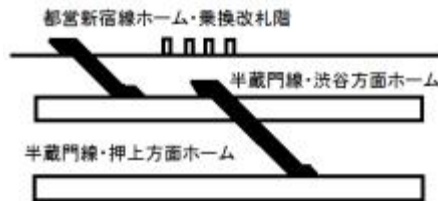


左:発展し続ける豊洲の街並み 右:地下鉄の駅としては立派な豊洲駅舎

豊洲地上の大きなビルやマンションが立ち並んでいます。見るからに発展していますね(この10年で大きく発展したモノだなぁ)。人口も増えており、バスがひっきりなしにターミナルに入ってきますが、どのバスも混雑しているように見えます。これを見るとこの延伸計画も不要ではないと思えます。

## 2. 住吉駅…終点になる住吉駅でも工事に関する様子が見られました。

終点になる住吉駅は都営新宿線のさらに下の地下にあり、二階建て構造になっています。そのため都営新宿線から半蔵門線押上方面へ向かうにはまず渋谷方面のホームを通る必要があります。



↑住吉駅の構造(簡易バージョン)

まずは渋谷方面ホームを見てみます。



左:住吉駅渋谷方面ホーム 中:ホーム渋谷方先端 右:留置線のエンド

住吉駅には写真のような留置線があります。これは将来ここに地下鉄を通す計画があって作られたものだと考えられます。留置線は渋谷方に半蔵門線本線とは別のトンネルが伸びて東陽町方面に伸びていきます。豊洲駅ほど工事が進んでいるようには見えませんでした。今は留置線として使用され、押上方面から引き揚げた回送列車が時々入線しています。

続いて押上方面ホームを見てみます。



左:押上方面ホーム渋谷方先端 右:入線してきた東武50050形



押上方面ホームも渋谷方面ホームと同じく渋谷方先端には本線とは別のトンネルが伸びている様子がわかります。こちらにも地下鉄を通す計画があったのがわかります。押上方面ホームの場合と同じく、今は留置線として使用されています。

## 8. まとめ

今回の研究・調査より計画の必要性と工事状況がよくわかりました。少子高齢化の影響で各自治体の人口が減りつつある中、江東区は人口が増えています。その一つの理由として湾岸地区の発展が挙げられています。先ほどの画像からわかるように、誰が見ても発展してきていることがわかります。東京オリンピックを2020年に控えさらなる人口増加が見込まれる豊洲地区において、さらなる公共交通機関の整備等が求められてきます。

また湾岸地区のアクセスの充実や東西線の混雑解消など長年求められてきたことも解消できる見込みもあります。自分としては是非開通してほしいです。今後の工事の動向と、この事業の完成が楽しみです。

東京都が出している『広域交通ネットワーク計画について～交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ～』にはこの事業の他にも多摩都市モノレール延伸や大江戸線延伸、JRが計画している羽田空港アクセス線など、東京都に関する鉄道計画が多く載っています。そこを詳しく知らべてみるのも面白そうだと思います。

## 9. 最後(期)に

「さいごまで文字びっしり!」いやあ、とても読みにくい文章ですよ。ホントにすみません(途中から何を書いているのかわからなくなっていたことは秘密)。こんなグダグダな原稿でしたが、なずな祭の記憶の片隅においていただけたら幸いです(JAM号で言ったら「都営10-000形研究」できなくて本当にすみませんでした)。

私事になりますが、今回の文化祭をもって鉄道研究部部長・模型班長の座を後輩に譲ります。振り返ってみると4年半長いようで短かった、というのが素直な感想です。後悔がないと言ったら嘘になりますが、自分なりの鉄活動はできたと思います。至らないところも多く、部の仲間たちや先生方にたくさんのご迷惑をおかけしました。本当にお世話になりました。今後の部の未来は後輩たちに託したいと思います。

最後に、推敲をしてくださった顧問の谷津先生、部誌の編集をしてくれた研究課長の高橋君、そしてこんな文章を最後まで読んでくださった皆さん、たくさんの人にお世話になりました。本当にありがとうございました。

# 青ガエルという概念がまだ存在する愉快な世界

4-6-11 高橋 知也

## はじめに

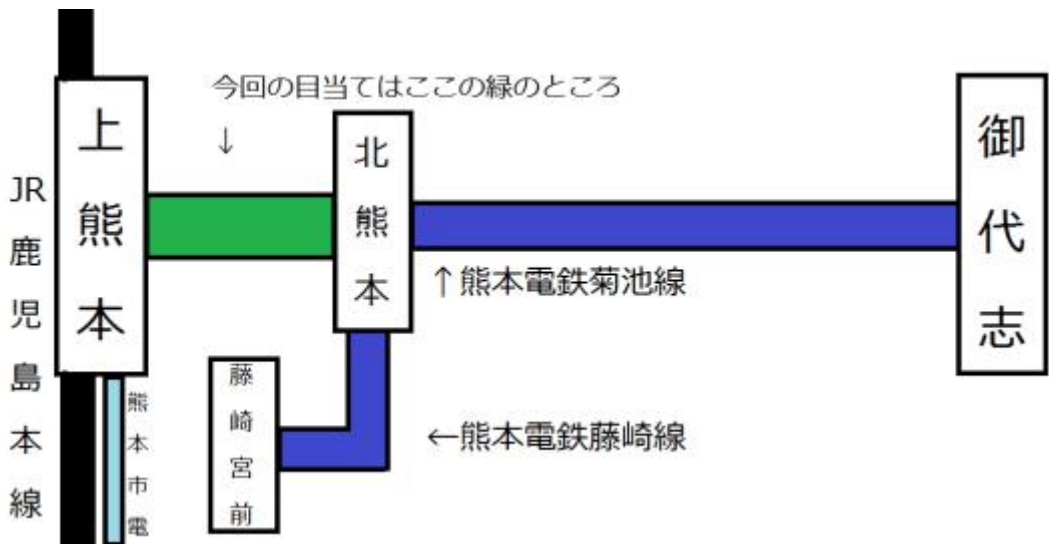
夏休みが終わってしまった。今高1だから、残す夏休みは…1回だね。つらい。というわけで今回は僕の電車ではなく車で夏の遠征を、車両の話を始めつつ綴ります。軽い気持ちでどうぞ。

## I KUMA ～青ガエル熊本の地にて、斯く走れり～

### (i) 熊本での目当て

いきなり本題ですが、初日は熊本への九州って言ったらか観光列車かなと思う人もいるでしょうが、先に言います、出ません。

今回の目当ては熊本電鉄。熊本にある中小私鉄で、北熊本～藤崎宮前 2.3 km を結ぶ藤崎線と上熊本～御代志 10.8 km の菊池線の二路線がある。車両は過去都内で走っていた中古車両を中心としている。その中でも北熊本～上熊本の区間が今回の目当て。



上熊本～北熊本は 3.4 km とかなり短め。なぜこんなごんまりとしたところに用があったか。

それは「青ガエル」の存在である。「青ガエル」というのは初代東急 5000 系のことで、1954 年製の車両。御年 61 歳である。熊本電鉄は路線の区分けは前述の通りであるが、運行自体は上熊本～北熊本と藤崎宮前～御代志で系統分離されている。察した方もいるだろうが、この青ガエルは上熊本～北熊本のみの運行なのである。

## (ii) 初代東急5000系とは

蛙? 5000系ってなんぞや。という方のために少々掘り下げる。前述の通り元東急電鉄の1954年生まれのご老体。今田園都市線で走っている銀色のあいつではない。東急では1980年に運用を終了し、その後は長野電鉄や福島交通などの多くの地方私鉄に譲渡された。広範囲の地方私鉄へ行き各地で生き延びたが、2015年現在ではこの熊本電鉄に残る5101A一両だけになってしまった。



↑お前じゃねえ



↑こっちはです

この右の写真を見て、もしやと思った方。そう今も渋谷の駅前にいるあいつです。駅前に飾ってあるのは実は車両の半分ほど、しかしここでは丸々1両動いている姿を見ることができる。全然わからない方、ご安心を。NHKの天気予報で渋谷駅前スクランブル交差点が出てきた時がチャンスです。きれいな緑のこいつがいます。

5000系はただのオンボロ爺さんではない。超軽量ボディを持っているのだ。この車両のモーター車の重量は27t、付随車が20t。どれくらい軽いのかというと1992年に登場したJR209系のモーター車が28t、付随車が21tであるので、現代の通勤車両よりも軽いのだ(E233系は209系よりも重い)。5000系と209系では40年の差がある。同世代同士で比較したらその差は歴然としている。さらに細かいことまで言うと制御機器が5000系は抵抗制御、一方209系はVVVF制御で抵抗制御のほうがもちろん重い。車体長は5000系のほうが2m短いものの、40年の差がある。緑の天魔化け物レベルの軽さだ。やっぱりお前どんだけ薄いんだよと思ってしまう。ところで5000系は車体が丸っこい。このような車体は今も田園都市線にいる8590系にもみられるが、5000系のものとは目的が違う。



／ トーキョーイデオロジー \ / 認めたくないものだな、新車故の敗北を \  
5000系のこの丸い車体はモノコックボディといひ航空機の機体から来た技術で、車体に骨組みがなく外板だけで強度を保つというもの。そのため車体が丸いのだ。この技術を使うことで構造の簡略化になり車体軽量化につながる。しかし保守のコストが高いのであまり鉄道では普及しなかった。今年の春まで動いていた西鉄313系などもこの構造だった。

### (iii) 特地 熊本にて

長い前置きはこれにておしまい。現地でのお話を。車で熊本に着いたのは昼ごろだった。まずは熊本電鉄の運行上の中心駅である北熊本駅へ。そしてついた瞬間に察した。今日青がエル動いてねえな。北熊本の留置線に佇んでいたのだ。というわけでまずは停まっているカエルと北熊本の写真を。



姿だけでも保存程度に撮影していたら後に人の気配が。振り返ると…3人の大人が。  
N「すみません、そのまま電車撮っていただけませんか？」

「え、なんすか？(困惑)」僕

N「電車を撮っている姿の画が欲しいのですよ。」

「アッ、ハイ(汗)」僕



言われるがまま写真を撮ることに、だが後にカメラがあるのは嫌悪感があった。

N「ありがとうございます、NHK 熊本放送局の者です。少しお話聞かせてもらえませんか？」  
「アッ、ハイ(汗)」僕

断れず、少々取材を受けることに…。飛んだハプニングがあった。そのまま駅にいるのも気まずかったので次の場所へ。

例の青がエルは一度置いていて、菊池線堀川付近にて元都営 6000 系を撮影していた場所の踏切が遮断機もない板だけの第四種踏み切りでいつ列車が来るのかが分かりにくかったが風情を感じた。



左はくまモン列車、この編成のみ efWing という川崎重工製の炭素繊維を使用した軽量台車を装備している。そして藤崎宮前の方に行くと黒髪町付近で併用軌道が見られる。併用軌道を通常スケールの車両が走る姿は迫力があった。

次は本命の上熊本～北熊本へ。とはいっても 5000 は動いていないので…

俺だよ俺、

ドナドナされちゃってさー>



こっちの方が馴染み深いでしょうかね。元東京メトロ 01 系です。銀座線に 1000 系が投入され、中古として熊本電鉄に来た。でも、銀座線って第三軌条だよな？ そう思った方が安心を。ちゃんとパンタが着きました。凄く内側ですが。因みに青がエルと違って 2 両での運行になっている。こいつが今残る青がエルを置き換える新車なの。上熊本まで往復してからは撮影へ。上下合わせて 30 分間隔の運行なので、打越駅を中心にダッシュで行ったり来たり繰り返し枚数を稼ぎに行く。



にしても01に前パンはあげつない。訴訟も辞さない。車体は元々大きくないので2つのシングルアームパンタが高々と上がっていた。熊電の自社工場はとても小さいので、改造を施したのは西鉄の匠達である。後、メトロ時代の車内ステッカー貼ってある意味あるのか？



01形を満足のいくほど撮り終えた頃にはもう5時頃。少々雲が出てきた上、ホテルのチェックインもあったので帰ることに。帰り際にまた5000系が見えた。明日は必ず撮ってやる。

一日乗車券の有効範囲に熊本市電も入っていたので、上熊本から辛島町で乗り換え熊本へ。そこから田崎橋まで歩き座って帰る。ホテルは沿線だったので楽だった。

#### (iv) 引っ張っちゃってごめんなさい。

やっとこさ出ますよ青がエルの翌日朝一で北熊本付近へ。近くの電気屋に車を止め、またダッシュで移動。ここら辺の土地勘は前日に大体つかんだ。その日は日曜日、確実に青がエルが動いている。そして坪井川公園の橋へと向かう。



予定通り青がエルの撮影に成功。次は縦撮りだ。



この原稿では初めての登場だが、左の写真は緑の天魔-5000系の反対側の顔。東急時代にはなかったもの。今残っている5101Aはちゃんと左側運転台であるが、今はなき5102Aはなんと右側運転台だった。この中間運転台は西鉄の匠達による偉業だ。



そしてお気づきだろうか？いままで熊本電鉄にかかわる車両の説明を多少いれたが、車体関係について西鉄の匠達関わりスギイ!! ということをもモノコックボディといい、01のパンタといい、5000系のゲテモノ顔といい。

## 結論：西鉄の匠は神。

これも西鉄のなせる業だ。言ってなかったか？ →  
(言ってねえよ!!)

中古車をゲテモノへ変貌させる程度の能力でもあるのですかね。

この後は大分へ行きフェリーに乗り、四国へ移動します。



## II、土讃線スペシャルライン

フェリーで四国へ移動し松山に滞在。翌日琴平へ。琴平付近でJR四国2000を狙う。



出オチで末期とは… 風穴開けるわよ!! だがやっぱり土讃線本数薄いなあ。あ、そうだ、車だし予讃線行こう。というわけで2つ目の撮影地、讃岐塩屋へ向かう。





一発目から6000系キター！JR四国6000系は2編成しかないレア車の二枚目はみんな大好き121系。普段はいやというほど来るが今回は2本のみと少なかった。そして暫くしてふとしたことを思い出す。アンパンマンロック動いてるのかな？スマホを開き、(スマホってすごい便利だね!!)調べてみるべんにゃ!? 動いてるべか!? 急いで、車に乗り込み琴平へ戻る。そして最初に撮っていた踏切へ。



やっぱりJR四国2000は神!! (違う) 無事にトロッコを撮影。そして帰路につく。

### おわりに

如何だったでしょうか？構成雑ですみません。車で九州、四国と回るのは非常に楽しかったですが、体力消耗しますねー。翌日の夏期講習が非常に辛かったです。さて、今回のメインである熊電5000系、実は吊り革が東急時代と変わってないのです。渋谷109の広告入りです。01系のステッカーもいつかはこのように希少価値になるのですかね(もたない)。そして5000系青がエル最後の1両も残念ながら2015年度中に引退となります。見ないと風穴!! 今のうちに皆さんも観光のついでに一目見てみませんか？ここまで拙い長文を読んで下さった皆様、ありがとうございました。残りの時間も文化祭を楽しんでくださいね。ではこれにてさようなら。



# 上野-日暮里の遺跡

4年 稲村 展帆

## はじめに

京成電鉄は100年以上の歴史を持ち、その間、現在に至るまで発展し続けてきた。しかしその裏側では、ダイヤの都合や経営悪化などの理由で不要な路線、駅の削除が行われたこともあるのが、現実ではある。今回は京成電鉄の多くの廃駅の中から、現在でも駅があったという痕跡が明確にわかる2駅について掘り下げていきたいと思う。

## ・博物館動物園駅

1933年、上野公園へのアクセスとして現在の京成上野-日暮里間で開業した地下駅である。上野動物園に来園したジャイアントパンダが一世を風靡した1970年代では多くの観光客が使用したとされ、駅内の壁にはペンギンとゾウが描かれている。しかしながら、当駅は1997年に営業休止し、2004年に廃止された。

出入口に関しては東京国立博物館前のものと、動物園正門のものが設けられていた。また、自動券売機は設けられておらず、手売りのみの販売となっており、しかも1980年代まで硬券が販売されていた。駅員は上野駅から派遣されており、営業休止直前では18時01分の終電で業務終了という形をとっていた。戦前の開業以来、主だった修繕は行われず薄暗い雰囲気駅の駅であった。

廃止の原因としては、当駅のホーム長は4両がぎりぎり停車できる程度（ホーム端に台を設置して、先頭車両の乗り降りがやっとできるほど）であり、もともと普通列車しか止まらなかったうえに、1981年のダイヤ改正以降普通運用の6連化が進み、普通列車でも半数以上は当駅を通過するようになったため、利用客が当駅から比較的近い上野駅に流れてしまったと考えられている。6連でもドアカット（ホームに入りきらない車両のドアを閉切にすること）を行えば停車は可能だったと考えられるが、そのような面倒なことをするくらいなら、廃止してしまった方が楽だったのかもしれない。

現在は、当駅が地下駅である影響で取り壊すのに莫大な費用がかかるため、今もなお休止前の状態でNPO法人上野の杜芸術フォーラムにより保存・再生されている。そのため現在も走行中の列車から当駅のホームを見ることができ、目を凝らせば、案内表示などの設備をみることも可能である。駅自体は東京芸術大学の倉庫として利

用されている。

当駅は実は1980年に一度営業中止が決定したが、駅のすぐ隣にある東京芸術大学の学生が抗議の駅コン(駅コンサート)の略)を行い、一度取り消された。その後1991年頃からNPO法人上野の杜芸術フォーラムにより、駅そのものをアート作品にしようといった活動が行われていた。具体的には終電後の駅の通路で、劇や女性モデルの写真撮影などが行われており、映像では駅そのものがまさに小さな現代美術館のような雰囲気だった。なかでも印象的だったのは、ホームでオペラ歌手が歌っているのに合わせてダンサーが踊るというパフォーマンスである。当駅は営業終了しているものの、ほかの駅は営業中で電車もたくさん通過している中で、オペラ歌手の美声が響き渡る様子には度肝を抜かれた。営業休止後はこのようなイベントは開催できなくなってしまったものの、廃駅になった後も2010年にランタンの設置が行われた。

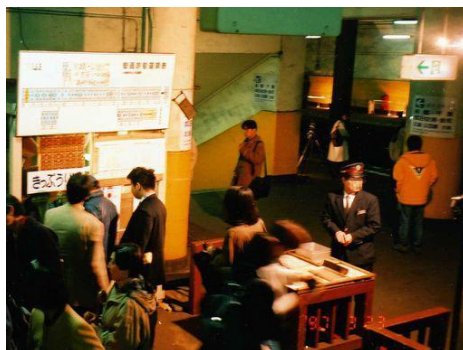


左：現存する国立博物館付近の出入口。所々コンクリートが劣化しているところから、しばらく大がかりな清掃は行われていないことが疑える。

中：営業中のホームの様子。

右：営業中に撮影されたペンギンの絵画。主だった修繕が行われなかったせいか、多くの落書きが施されたままである。

右下：営業中の改札口の様子。有人改札と手売りの組み合わせが古めかしさを演出している。



※営業中の写真はWikipediaの著作のものを引用。



←トンネルから出てくる 3700 形

敷地内の国旗掲揚台。「国威宣揚」と刻まれており、裏には昭和 16 年 12 月 8 日とも彫られている（太平洋戦争開戦の日である）。→



## ・寛永寺坂駅

博動駅と同じ 1933 年に開業し、1947 年営業休止、1953 年廃止となった短命な駅なのだが、実はホームの名残や、駅舎が未だ残っているという珍しい駅である。京成電鉄の中でも 1940 年代から 50 年にかけて、廃止に追い込まれた駅は多いが、そのほとんどは現在跡形も残っていないのが現状である。当駅も博動駅ほどはっきり見える訳ではないものの、電車に乗りながらホームの名残が確認できる。ホーム自体は撤去されているが、「口出」と書かれた看板と階段をみることができる。(かなり見えづらく、博動よりレベル高め)。駅舎は現在、倉庫会社に貸し出されている(あくまで所有は京成電鉄)。

太平洋戦争末期の 1945 年には下り線のみを三線軌条に変更し、設けられた連絡線から国鉄の優等客車を搬入し、駅が運輸省の司令室として使用されたが、換気の悪さためあまり使用されなかったとされる。現在下りホーム後は京成電鉄の資材置き場として利用されており、重機が駐車していることがある模様。名前の由来の寛永寺は駅舎の近くに健在である。



左上：寛永寺坂駅ホーム跡手前のトンネル「東臺門」と書かれた扁額。臺とは台の

旧字体であり、東台とは東叡山寛永寺の台地という意味があるそうだ。  
前頁右上：旧寛永寺坂駅駅舎。駐車場はかつてトロリーバスの停留所だったそうだ。

## ・おまけ. 幻の江原台駅

いままでは廃止されてしまった駅についての話だが、京成電鉄にはこれとは逆に計画のみの幻の駅がある。京成佐倉- 白井間の間にその建設予定地がある。1959年に改軌工事を行った際にたった3日間だけ、乗り通す人のみの利用が認められた鹿島川専用乗継場がこの付近に設けられたとされる。白井と佐倉との駅間は5.3kmと非常に長く、京成電鉄がその中間付近に新駅を設けるために佐倉市が用地を確保したものの、6両分の土地しかなく、土地を拡大できる時期を待っていたが、その間に住宅事情が変わり新駅を作るほどの需要が見込めないと判断したため計画は破綻した。しかし佐倉市が新駅設置をあきらめきれないのか、未だ土地を所有しているため、今でも作りかけのロータリーが残っている。



左：京成本線と建設予定地。

右：作りかけのロータリー

※どちらも Google マップより。現地調査行けませんでした... スミマセン。

## ・さいごに

今回取り上げた3つの駅はいずれも現在でも痕跡が残っており、誰でもその残り香に触れることが出来ます。京成に乗っていてふとこれらの駅のことを思い出したら、車窓に目をやってみてください。そこに実際に行ってみて何か感じとって頂けると非常に幸いです。

余談ですが、今回も原稿のネタないかな~と思って探していたら、また京成ネタになってしまいました。やっぱ好きなんすね、京成。残り1年となりましたが、鉄研の活動に精を尽くしたいと思います。



# 1年間の撮影をふりかえって

3-5 石渡 誠

## 《はじめに》

このたびはなすな祭にお越しいただきまして、ありがとうございます。

久しぶりに記事を書くような気がしますが、実際そうでもないんですね……。直近でいえば、HINODE204号「新入生歓迎号」ですねえ……。

あいさつはほどほどに。今回は2014年8月～2015年8月の1年間の撮影の中からベストショットを選びました。あまり自慢できる写真ではないかもしれませんが、ぜひご覧ください。写真がよく見えない場合は、鉄道研究部HPをご覧ください。

## 《ベストショットまとめ》

(1) 2014年8月 掲載会社：JR東日本（8/18）



（左）E26系客車「カシオペア」



（右）JR東日本E231系1000番代



（左）E231系500番代



（右）E233系7000番代

(2) 2014年11月 掲載会社：京王電鉄（11/3）・JR東日本（11/8）



（左）京王 7000 系 （中）京王 9000 系 （右）185 系 団体臨時列車



（左）485 系「宴」 （中）E257 系 （右）E233 系 8000 番代



（左）JR 東日本 E231 系 500 番代 東京駅 100 周年記念ラッピング車

（右）JR 東日本 E231 系近郊色 送り込み回送

(3) 2014年12月

掲載会社：JR 東日本（12/11）・京浜急行電鉄（12/17）



（左）E231 系 500 番代 （中）京急 2000 形

HINODE 057



(前頁右) 京急 2100 形「KEIKYU BLUE SKY TRAIN」

(4) 2015 年 1 月 掲載会社：京浜急行電鉄 (1/1) ・ JR 東日本 (1/12)



(左) 京急新 1000 形「KEIKYU YELLOW HAPPY TRAIN」

(中) 京急 2100 形

(右) JR 東日本 185 系 0 番代 湘南色 + あまぎ色



(右) JR 東日本 251 系

(左) E233 系 3000 番代

(右) 伊豆急 2100 系

(5) 2015 年 3 月 掲載会社：京成電鉄 (3/11) ・ JR 東日本 (3/12 ・ 3/29) ・  
JR 西日本 (3/27) ・ 南海電鉄 (3/28) ・ 阪急電鉄 (3/28)



(左) 京成 3400 形

(中) 都営 5300 形

(右) E231 系 0 番代



(左) E657 系

(中) 205 系 5000 番代

(右) 東武 9000 系

HINODE 058



(左) 西武 6000 系 (中) 相鉄 11000 系 (右) 225 系 6000 番代



(左) 南海 30000 系 高野山開創 1200 年記念特別ラッピング車  
(中) 阪急 1000 系 (右) 209 系 3100 番代

(6) 2015 年 5 月・8 月

掲載会社：JR 東日本 (5/6) JR 北海道 (8/2・8/3)



(左) 485 系「リゾートやまどり」(中) 733 系 (右) キハ 150 系 0 番代

《終わりに》

写真ばかりであり読み応えがなかったかもしれませんが、いかがでしたか？僕の中で一番印象に残っているのは、やっぱり 1/1 の京急線の撮影ですねえ。その日はちょうど雪が降っていて、幻想的な写真を撮影することができました。

今年のダイヤ改正で、JR は 1 つの節目を迎えました。そのため、撮影者にとってはとても撮りがいのある 1 年間でした。

これからは、今までよりもより多くのベストショットが撮れるように工夫を凝らしていきたいと思います。読んでいただき、ありがとうございました。



# 祝: JR 本八幡駅 80 周年

4 年 6 組 竹田 祥紘

## 1. はじめに

今年、JR 本八幡駅は開業 80 周年を迎える。本八幡駅は我々市川学園生にとってとても馴染み深い駅である。今回は、本八幡駅をテーマとして考える。

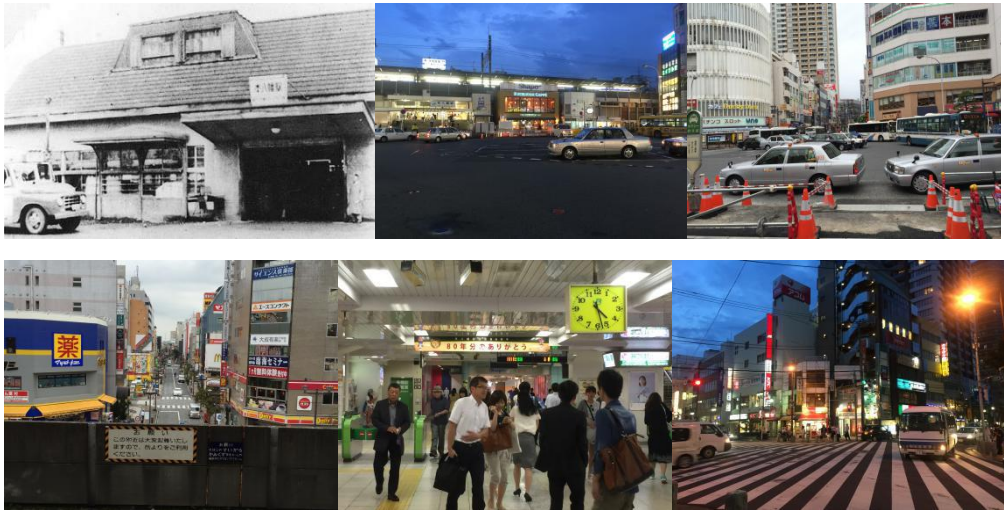
## 2. JR 本八幡駅とその周辺の今昔

JR 本八幡駅は、1935 年 9 月 1 日に開業した。当時は、現在のような高架線上に駅はなく、地平に駅が建設された。また、電車専用駅として開業したので、ロータリーは小さかった。当時の本八幡駅周辺は、京成本線沿線には閑静な住宅街が存在し、南部には田園風景が広がっていた。しかし、昭和 30 年代より市街地化が進み、現在の駅周辺はビルが乱立している状態となった。しかし、京成線沿線の閑静な住宅街は現在も残されている。そこは作家の幸田露伴、永井荷風が住んだ街でもある。

現在の JR 本八幡駅は中央・総武緩行線(以下、総武線と呼称)が乗り入れている。総武快速線・特急は当駅を通過する。島式ホームの 1 面 2 線であり、通過線が 2 本存在する高架線である。乗車人員は約 58,000 人と、快速停車駅である隣の市川駅とほぼ同等である。駅ビルとして Shapo が入っている。駅周辺は、市川市役所、市川市文化会館、市川市中央図書館などが存在し、市川市の行政の中心地となっている。また、市川市の金融・商業の中心地でもあり、多数の銀行支店・スーパー・ファミリーレストランなどが集まっている。また、JR 本八幡駅と京成八幡駅間は、再開発区域に指定され、現在再開発が進められている。

本八幡駅周辺は、バス路線が発達しており、利便性が高くなっている。北口には、内陸方面(市川学園・東松戸駅行など)へ向かう路線バス、南口には浦安方面へと向かう路線バスが存在している。

1989 年に、都営地下鉄新宿線本八幡駅が開業し、都心とのアクセスはさらに向上した。



上左：昭和 40 年代の本八幡駅

上中：現在の本八幡駅。いろいろな商業施設が入っていることがわかるだろう。

上右：現在の本八幡駅北口。多方面のバスが発着している。

下左：現在の本八幡駅南口。南口には、飲食店が点在している。

下中：現在の改札口。電光掲示板で行先表示がなされている。

下右：現在の本八幡駅北口周辺。銀行支店や市川市役所などが存在している。

### 3. JR 本八幡駅で見られる路線・車両

JR 本八幡駅は、前述したとおり総武線が乗り入れている。通過する路線としては、横須賀・総武快速線(内房線・外房線・総武本線・成田線直通列車), 快速エアポート成田, 特急成田エクスプレス, 特急しおさい, 特急あずさ(往復 1 本のみ)が存在する。よって、JR 本八幡駅では多様な車両を目にすることが出来る。ここでは、総武線について書いていく。

#### 総武線(各駅停車)

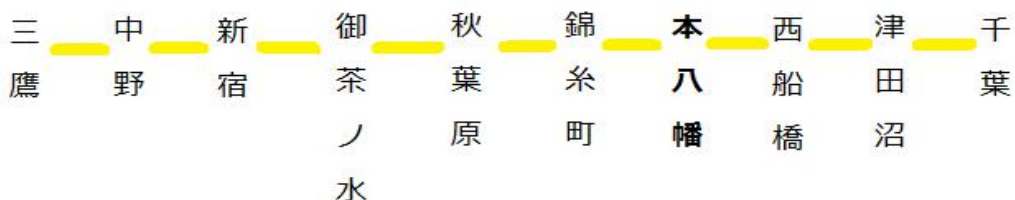
純粋な総武線の区間は、千葉～御茶ノ水間である。しかし、早朝・深夜を除いては、常に中央線と直通運転が行われる。その為、一般的には千葉～三鷹間において運行される。始発・終着駅として、総武線では千葉駅・津田沼駅・西船橋駅・御茶ノ水駅、中央線では中野駅・三鷹駅、早朝・深夜間では、武蔵小金井駅・国分寺駅(始発のみ)・立川駅が存在する。運行される車

本八幡駅	西行	東行
ラッシュ時	最大 23 本/h	最大 20 本/h
デパート	最大 12 本/h	最大 11 本/h

間的には千葉～三鷹間において運行される。始発・終着駅として、総武線では千葉駅・津田沼駅・西船橋駅・御茶ノ水駅、中央線では中野駅・三鷹駅、早朝・深夜間では、武蔵小金井駅・国分寺駅(始発のみ)・立川駅が存在する。運行される車

両としては、E209系500番台・E231系0番台・E231系500番台がある。車両紹介は後述する。

### 中央・総武緩行線 路線図



### その他の路線

その他、横須賀・総武快速線(E217系)、成田エクスプレス(E259系)、しおさい(255系、E257系500番台)、あずさ(E257系)が当駅を通る。  
(上記路線は当駅を通過するため写真は割愛させていただく。)

## 4. JR 本八幡駅の歴史

ここでは、JR 本八幡駅の沿革を簡単に纏める。

日付	出来事
1933.09.15	市川～船橋間の電化完成
1935.09.01	総武本線本八幡駅開業
1972.07.15	高架複々線完成、緩行線のみ停車する島式ホーム1面2線完成
1987.04.01	国鉄分割民営化により、JR 東日本の駅として再開
1989.03.19	都営地下鉄新宿線本八幡駅開業
2001.11.18	JR 東日本で IC カード Suica 供用開始
2015.09.01	JR 本八幡駅 80 周年を迎えた



左・中：JR 本八幡駅のホーム。1番線は中野・三鷹方面、2番線は津田沼・千葉方面である。下：JR 本八幡駅 80周年記念。「80年分のありがとう。」

## 5. JR 本八幡駅を走った歴代車両

ここでは、高性能電車～JR車両を中心に紹介する(緩行線のみ)。



### 1. 101系(昭和38年～昭和63年)

昭和32年度に登場した国鉄初の高性能カルダン駆動の通勤電車。この電車は、山手線から転入してきた。しかし、後継の103形、201形が登場し、昭和63年引退に追い込まれた。



### 2. 103系(昭和54年～平成13年)

ほとんどが非冷房だった101形に代わり、冷房化を推進する目的で他線区からの転入と一部新造車の投入が続いた。しかし、90年代から故障が多くなり、209系500番台と交代し、平成13年に引退した。



### 3. 201系(平成元年～平成13年)

国鉄初の電機子チョップ制御を採用し、電力回生ブレーキを装備した「省エネ電車」として設計・製造された。そのため、投入線区では大変好評だった。103形淘汰の一環として総武線の201形は平成13年に引退。



### 4. 205系(平成元年～平成13年)

昭和60年に登場した国鉄初のオールステンレス、ボルスタレス台車付きの通勤型電車で、201形以上の経済車。平成13年に他線区に転出して姿を消した。



### 5. 209系500番台(平成10年～)

JR 東日本では車両の根本的な見直しを行い、平成5年に京浜東北線、根岸線、南武線で投入された。総武線には車体幅を広くした209系500番台が製造され、投入された。





#### 6. E231系(平成12年～)

209系の新系列性能をさらにアップした形式で、続いて宇都宮線、山手線、常磐線快速、高崎、東海道、湘南新宿ラインなど10線区に投入され、製造車両は述べ2736両に達している。



#### 7. E231系500番台(平成27年～)

山手線にE235系が投入される影響で既存車両のE231系500番台が総武線に転入してきた列車。0番台と違い、LCDが標準装備されている。現在は、A520編成のみである。

上記だけがすべての車両ではないが、車両に関しても総武線は深い歴史を持っていることがわかる。

## 6. おわりに

JR本八幡駅は、今年で80周年を迎えるが、かつての本八幡駅は現在の本八幡駅からは到底想像できない姿であり、大変驚いた。本八幡駅は毎日通学で利用する駅であるので、本八幡駅について知ることができたことは良かったと思っている。これから、本八幡駅はどのような運命を辿っていくのか楽しみであると同時に、経過する姿を見守っていきたいと思う。

## 7. 参考文献

- ・市川学園同窓会 HP
- ・101系 Wikipedia
- ・103系 Wikipedia
- ・201系 Wikipedia
- ・205系 Wikipedia
- ・JR本八幡駅 Wikipedia
- ・総武線120年の軌跡 東京・千葉を走る列車と駅の歩み

最後までお読みいただき、ありがとうございました。

# 行き当たりばったり撮影記 05

3-7-24 堀田浩生

皆さん、こんにちは。文化祭準備で忙しい今日この頃。季節も秋になり、少し肌寒く感じます(大嘘)。gdgdになってもアレなので早速行きましょう。(04は犠牲になったのだ)

## 1. 広島

なんとなく広島に行きたくなったので広島に行きました。前にも広島に行ったことはあるのですが、ろくな写真が撮れなかったので、リベンジしに。瀬戸内フリーパスを使い、姫路から新幹線に乗り広島に行きました。広島に着いたのは8時ごろ。逆光ですが、向洋に行って撮影しました。



↑最近更新されたね  
EF210-303号機



↑117系から改造した奴  
115系 3500番台



↑広島代表の色  
115系 瀬戸内色



↑山陽本線代表の色  
115系 山陽本線色

この後呉線に乗って、大和ミュージアムに行きましたが割愛。  
その後、広島に戻り広電を原爆ドーム付近で撮影(滞在時間 10 分)。



↑ 写真は添えるだけ ↑

また向洋に戻り、撮影して帰宅。



↑ 115 系岡山地区塗装



↑ 115 系広島地区塗装



↑ 32 年ぶりの新車  
227 系



↑ その変電所をぶち壊す  
EF200-2 号機

これにて広島編はおしまいです。写真自体はもうちょっとあるのですが  
...まあ...察してください()



## 2. 大阪(JR 編)

大阪に行きました。お目当ては大阪環状線の 103 系です。とりあえず寺田町に行き、カメラを構えたものの逆回りで運用に入っていることを知りあとで移動する羽目に。



↑大阪のイケメン  
223 系 2500 番台  
今度は今宮で撮影



↑廃車へのカウントダウン  
201 系



↑関空と京都を結ぶ特急  
281 系特急はるか



↑お前何年走ってるのよ  
103 系

写真の出来は…気にしない方向で。最近撮影してないからね。しょうがないね。大阪環状線の 103 や 201 は今後 321 系に置き換えられるので今後が気になりますね。多分廃車になって吹田の重機に食べられるんじゃないかな?というのが僕の考えです。(まさか阪和線、ましてや播但線に飛ばされることはないだろうし…)

この後、少し休憩して姫路の実家に帰宅



しません。

去年撮れなかったあいつを撮りに塚本へ。

↓ 結果



↑ 影ぶしやあああ

午後側面逆光でしかも影かかりまくるのに何でこいつ塚本なんか行ってるの？いくらなんでもこれはひどい0

### 3.大阪(私鉄編)

JR 編の翌日、今度は私鉄を撮りに行きました。お目当ては今年の秋に引退する南海7000です。

撮影地は諏訪ノ森～浜寺公園にしました。



道中で撮った阪堺電車→

HINODE 068



↑元は青色 50000系(Peach)



↑南海の主力 南海 1000系

スマホ「忒忒 忒忒 忒忒 忒忒 忒忒 忒忒 忒忒 忒忒 wwwwwww」

僕「そろそろ 7000 が来るころかな」

踏切「カンカンカンカン」

僕「ん？流れ変わったな」

7000「来たで」

(カメラを構える)

僕「撮れたああああああああああ!!」



完

オチは逃げ出した!!

# 編集後記

研究・編集課 高橋 知也

本日は市川学園文化祭鉄道研究部ブースへお越しいただき、ありがとうございます。例年のように模型の展示だけでなく数々の展示物を用意しております。部員たちの日ごろの活動の成果ですので、是非全ての展示物をご覧ください。去年なかったものもありますよ。

さて、今年は山手線用新型車両 E235 系が登場します。研究発表ではこうした最新の話題から、企業経営や鉄道の安全性などといった多くの研究内容を用意しております。座席も用意しておりますので、休憩しながらでも是非聞いていただければ幸いです。模型では例年のようにモジュールの他、体験運転も行っております。

今年は北陸方面への合宿を行いました。主に北陸新幹線開業に伴う、地域在来路線の変化や北陸地方の地方私鉄、富山市内の調査などをテーマにしております。各班の研究内容については HINODE207 号「研究合宿号」をご覧ください。因みに私は合宿先でつり革と制輪子(車でいうブレーキパッド)を頂きました(笑)。展示しておりますので、見ていただけたら幸いです。

最後に私事ではありますが、編集課長に就任して早 1 年。色々なことを企画していましたが、全ての実現には至らず力不足を感じました。残り 1 年、今年反省を踏まえて精を尽くしていきたいと思います。来年の展示は今年から大幅に改良するくらいの意気込みです。また展示以外でも日ごろの活動をもっと充実したものにするつもりです。

今後とも市川学園鉄道研究部をよろしくお願いいたします！！

## お知らせ

ただいま市川学園鉄道研究部ホームページは諸事情により一時更新を停止しております。HINODE の公開も出来ない状態となっております。ご迷惑をおかけして申し訳ありません。





# HINODE



鉄道研究部 部誌「HINODE」  
文化祭特別号(206号)  
発行年月日 2015年9月17日  
発行者 市川学園鉄道研究部  
発行責任者 北向 亮太