

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.207「新年号」



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 I n d e x

No. 207 「新年号」

※題名の前の数字はページ数です。

03. 第二回終着駅探訪 (2-1 大熊 謙輔)
08. 四国鉄道の旅 I (1-4 納田 薫)
14. Series 209 (4-5 稲村 展帆)
17. 「こあら号」を訪れて (2-3 片岡 一路)
22. E233 が JR サンプルとして拉致された件
(4-6 高橋 知也)
25. 首都圏の路線シリーズ その1 (1-7 中島 大空海)
31. テロから守る鉄道 (4-6 竹田 祥紘)
34. 初夏から秋の撮影記 (4-4 田村 昂大)
39. 行き当たりばったり撮影記 (3-7 堀田 浩生)

第2回 終着駅探訪

2年1組 大熊 謙輔

1、はじめに

2回目の投稿になりました、大熊です。今回も、終着駅について書こうと思います。今回は3つ紹介するつもりです。よろしくお願いします。

2、定義

今回も、「ほかの鉄道路線に、乗り換えたり折り返したりできない路線」を紹介します。今回は元町・中華街駅、阿字ヶ浦駅、茂木駅を紹介します。

3、元町・中華街駅

DATA 営業キロ…(横浜より)4.1km
開業年月…2004年2月1日
駅構造…島式1面2線・地下駅
乗降人員…59,148人(1日平均)



GW直後に、横浜校外学習がありました。桜木町集合なのですが、~~案の定~~鉄研部員のほとんどがJRで来ないという状態になりました(桜木町はJR京浜東北線が最安・最短・最楽の3連コンボ!!)。そこからはクラス内の班行動だったのですが、安心・安定の鉄を發揮する奴や、(普通なのですが)ほかの人の行程に普通に乗っかる人もいたようです。

僕の班は、結局班長に行程作成を押し付けられ、無難に歴史博物館、ランドマークタワー、赤レンガ倉庫などを散策しました。行程はいたって普通でしたよ、はい。

←横浜ランドマークタワー。とても天気が良かったです。

さて本番はこれからです(笑)。僕ともう一人の鉄研部員はさっそく解散地最寄りの元町・中華街駅へ向かいました。

この駅は比較的新しい駅で、東急東横線が横浜~桜木町間を廃止にして、こちらに移したことにより、東急東横線との直通が開始されました。今では、西武、東武、東京メトロ、東急電鉄、横浜高速鉄道の5社の車両が集まってきます。

ホームへの下りエスカレーターを抜けると、そこは近未来だった…。なんて言ってもおかしくないぐらいカッコよかったです。ちょうど東京メトロ7000系さんも停車中で、いろんな所から来るんだなあ、と思いつつ、その7000系には乗らずに、一本後の東急4000系に乗車(トプナンでした!)。さてこれからどうしましょう。このまま直行渋谷もいいですが、ここはあえて横浜で京急に乗り換えました。そして向かった先は羽田空港。ちょうど来たBlue Sky Trainに乗り換え、京急蒲田で快特に乗り換え、一気に羽田空港へ。もう一人の鉄研部員はヒコーキ厨でもあるので、その人の情報を頼りに国内線を中心に撮影。小一時間いたところで撤退。帰りはモノレールの空港快速でこちらも一気に浜松町へ。そこから家路につきました。



左…京急Blue Sky Train 2100形。中はクロスシート。
 中…元町・中華街駅のホーム。近未来的な造り。
 右…羽田空港から飛び立つANA機と東京ゲートブリッジ。

4、阿字ヶ浦駅

DATA 営業キロ…(勝田より)14.3km
 開業年月…1928年7月7日
 駅構造…島式1面2線(使われているのは片面のみ)
 乗車人員…52人(1日平均・2007年度)

こちらもGW直後なのですが、前回紹介した竜ヶ崎駅。そのあとに向かったのが、ひたちなか海浜鉄道・阿字ヶ浦駅。国営ひたち海浜公園の最寄り駅でもあります。ちょうど行ったのは5月の週末。ネモフィラの見ごろだそうで、この日も何人かひたち海浜公園へのシャトルバスへ乗って行く方がいらっしました。



ひたちなか海浜鉄道キハ3710

勝田駅一番線、常磐線上り方面ホームの端っくに、そのホームがあります。全席ロングシートで一両編成のキハ3710(湊線のみなど=3710)。写真を撮っているときも、どんどん人が乗車していきました。僕たちはギリギリ座れたぐらいです。出発して最初に停まったのは、日工前駅。勝田駅出発直後に減速して、信号が赤なのかなと思うぐらい近かったです。そこから、昨年10月に開業したばかりの高田の鉄橋駅、車両工場のある那珂湊駅、殿山~平磯間の海浜鉄道なのに一回しか見られない海が見える踏切などを経由して、終点の阿字ヶ浦駅に到着。無駄に長いホームや構内だったり(昔常磐線からの直通がありました)、無人駅なのに駅事務室らしきところがあったり(乗務員詰所になっていました)。一応ロータリーがあり、そこから先述した通

り、ひたち海浜公園へ向かうシャトルバスが発着しています。それにしても、構内がかなり広いです。ホームから車止めまで50mぐらいあり、1面2線なのですが、そのうち一線は使われていませんし（ホームの片面はスロープと化し、駅舎へつづく）、側線が2本と、なんと贅沢な(?)造りです。

さて、列車の折返しのため、乗ってきた列車に再度乗り込み、時間の余裕があるので、このひたちなか海浜鉄道の車両基地があり、中心駅的那珂湊駅にて途中下車。なんと、旅行直前にニュースがあった、JR東海キハ11形がいるではありませんか！（旅行日5月10日・情報発表日5月7日）

那珂湊駅車両基地の反対側より



車両基地をホーム上から、また車両基地の反対側から（ここでケハを発見！）眺めつつ、駅窓口にていくつかの硬券を購入。記念硬券のラインナップが横のショーケースにあったのですが、「99周年記念」「100周年記念」「101周年記念」とな！？（ちなみに今年は102周年。それもあつたようでした）まさか毎年出しているのか！？~~もう記念とかどーでもいいや~~、僕は金運上昇（金上駅）勝利（勝田駅）の記念硬券を購入。果たして効果はあるのか！？（笑）ちなみにこの駅には2匹の猫がいます。先日、和歌山電鐵のたま駅長が亡くなってしまいましたが、ここの「おさむ」「ミニさむ」は長生きしてほしいです。

今回の旅行は「ときわ路パス」を使用し、茨城県の鉄道を乗り歩くものです。関東鉄道竜ヶ崎線、ひたちなか海浜鉄道湊線、その次は、SLで有名な真岡鉄道です。その真岡鉄道に乗りに行くため、勝田駅に向かい、常磐線へ乗り継ぎ……………！？勝田駅に着いたとたん、あることに気づきました。奥の留置線に485系改造型ジョイフルトレイン「ゆう」がいるではありませんか！実は、「ゆう」の撮影にはことごとく失敗していて、しっかり撮れるのは初めてなのです。いろいろ贅沢な路線（笑）でしたが、次の真岡鉄道へ向かいました。



左…阿字ヶ浦駅駅名表。絵のようになっています。

那珂…阿字ヶ浦駅の車止めを望む。遠いです。

右…阿字ヶ浦駅全景。広いが使われているのはわずか。

5、茂木駅

DATA 営業キロ…(下館より) 41.9 km
開業年月…1920年12月15日
駅構造…片面1面1線・転車台あり
乗車人員…376人(1日平均・2012年度)

阿字ヶ浦駅から水戸駅まで出てきて、水戸駅のホームの末端部にある駅そば屋さんで昼食を取り、常磐線と水戸線を乗り継ぎ、下館駅へ(ちなみにこの時の常磐線はトブナンでした)。今回はもちろん、SLもおか号にも乗ります。前もって買っていただいたSL整理券を手に、茂木駅を目指します。



左:笹原田駅。某日常マンガの登場人物じゃないです。
右:入線したSLもおか号。先頭はカメラでいっぱい

この下館駅も、JRの2番線を切り抜いた形で真岡鉄道1番線があります。そこで待っていたのは真岡鉄道の気動車・モオカ14形。元國鉄のローカル線である真岡鉄道真岡線は、路盤もしっかりしていて、乗り心地はとてもいいです。ロングシートに腰を掛け、トコトコ揺られているうちに眠りにつき、真岡駅近くで起き、軽く写真を車内から撮影し、また眠ってしまい、起きたのは笹原田+もとい笹原田駅付近。終点・茂木駅の2つ手前です。

そこから天矢場駅を通り、間もなく茂木駅だということで、道の駅が！駐車場には人が大勢。何故だろうと思いつつも終点の茂木駅に到着、と、いました！いましたよ漆黒のあいつが！！入線直前、転車台の前に待機しているSLもおか号の牽引車・C1266号機が見えました。おそらくこの普通列車を出発させてから入線させるのでしょう。普通列車は茂木駅に到着。さっそく改札から外へ出てみるとロータリーもしっかりあり、申し訳程度の商店街もあり、なんと、駅舎には売店がついているのです。僕は食べませんでした。味噌団子が売っていたようです。しかも、人がかなりいました。さすがSLパワー！記念に硬券の入場券を買い、駅舎、改札内を探索、すると、力強く響く音が！？SLもおか号の入線です！JRの客車を払い下げたものを3両ほどつなげ入ってきました。その瞬間、小さな歓声が起こり、撮影ラッシュが始まりました。

さて、出発時刻となりました。出発したら、ホーム上から駅員さんらが手を振ってお見送り。そして少し走ったら、例の道の駅を通過。なんか駐車場人でうまっているんですけど！？SLに乗らず、見に来るだけの人が大勢集まり、長玉装着したカメラがずらりと並んでいました。そこから先もいたるところに同業者たちが。そして、雄

大な田んぼと山々。行きに寝てしまっていたので、初めて見る景色に感動。カメラがブレました(笑)。この列車には車内販売がついており、お菓子類や、グッズが多く売っています。ここでSL定規を購入。いい記念です。真岡駅では数分停車し撮影タイム。真岡駅は駅舎が独特で、SLの形をしているのです。ツーショットを撮りつつ、もう一つのSL・C11325を撮影、プラス真岡駅の硬券入場券も入手し、いざ終点の下館駅へ。



ここからも田園風景とSLを楽しみ、終点の下館駅に到着。しかし、我々は重大な任務を果たさなければならない。下館駅に乗り入れている関東鉄道常総線にわずか4分で乗り換えなければならないのであ…成功しました。よゆうでした！さてここからひたすら南下です。取手行きと名乗っているくせに途中の水海道駅で乗り換えさせられ、守谷駅に到着。そこからTXに乗り換え、帰途に着きました(関東鉄道常総線全線制覇忘れていたなんて言えない)。



外左…真岡鉄道モオカ14形。真岡鉄道の2代目気動車。
内左…茂木駅の先。昔はここから宝積寺まで続く計画が…
内右…関東鉄道常総線5000形車両。もちろんロングシート。
外右…茂木駅舎。結構大きい印象です。

6、あとがき

今回は、3駅ぶち込んでしまいました。それぞれ個性があっといういですね。頭が混乱しそうです(笑)。

というより、文字だらけになってしまいましたが、読みづらかったでしょうか？読みづらくても最後まで読んでくださった皆様ありがとうございました。できるだけ改善していく所存です。僕のはかなり読みづらいですけど、HINODEの他の作品は読みやすい作品ばかりです。ぜひこの後も続けて読んでください。

今回もありがとうございました！

四国鉄道の旅 I

1年4組 納田 薫

はじめに、

皆さんこんにちは、初投稿の納田です。今回は四国の鉄道の中でも、徳島の海沿いの列車「正確には、気動車」を取り上げます。これからも四国各地の鉄道を取り上げていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

本日のルート

- 8 : 23 徳島発 → うずしお 6 号岡山行 → 8 : 34 池谷着
- 8 : 43 発 → 鳴門線鳴門行 → 8 : 59 鳴門着
- 9 : 04 発 → 鳴門線（高德線経由）徳島行 → 9 : 47 徳島着
- 9 : 51 発 → 牟岐線特急むろと 1 号牟岐行 → 10 : 59 牟岐着
- 11 : 05 発 → 牟岐線海部行 → 11 : 19 海部着
- 11 : 26 発 → 阿佐海岸鉄道東線甲浦行 → 11 : 37 甲浦着
- 12 : 19 発 → 阿佐海岸鉄道東線海部行 → 12 : 23 穴喰着（道の駅「穴喰温泉」へ）
- 13 : 26 発 → 阿佐海岸鉄道東線海部行 → 13 : 33 海部着
- 13 : 47 発 → 牟岐線牟岐行 → 14 : 02 牟岐着
- 14 : 04 発 → 牟岐線徳島行 → 14 : 21 日和佐着（隣接する道の駅日和佐へ）
- 15 : 18 発 → 牟岐線徳島行 → 17 : 01 徳島着

1、徳島にて



左：徳島駅外観



右：徳島駅看板



左上:キハ40並ぶ 左下:徳島駅近くの引切り無しに鳴る通称「お花畑踏切」
右上:徳島転車台 右下:徳島運転所の看板

今回、四国を巡る際使用したのは、「学生限定夏休み四国フリー切符」です。価格は8800円(税込)で、連続する3日間JR四国全線と土佐くろしお鉄道線(窪川～若井間)の特急列車、普通列車の普通車自由席、JR四国バス(大柘線、久万高原線)に乗り降り自由な切符だ。その出発地点徳島駅の様子が、上にある写真です。田舎だといっても、駅前は大デパートがあったり、スタバやマツキヨ(最近オープン)があったりした。また、お盆の時期になると、伝統的なお祭り「阿波踊り」が開催され、徳島市内が外国人や日本人観光客でにぎわう。実際私も阿波踊りを見に行った。(高橋秀樹や小島よしお、友近などたくさんの芸能人を目にするのができた)。また、通常は3両ほどしかない高德線特急うずしおもこの時期には、増結され、8両ほどになっていた。

2、池谷、鳴門にて

高德特急うずしおに乗りいざ出発！
(乗車時間11分・・・)



N2000 系、時速 130 キロをほこる。



どこまでも、ワンマン運転。



1200 形

クロスシートとロングシートを千鳥状に配置した室内、中央を両開きとした側扉などのデザインが、話題となった。池谷にて鳴門線に乗り換えた。鳴門線は全線単線、のどかなレンコン畑をディーゼルカーが走る。

3、牟岐線（徳島→海部）

先ほどのルートを往復し、出発地徳島駅に戻ってきた。

ここから牟岐線特急むろとに乗って、甲浦を目指す。むろとは、日本一短い特急列車として有名だと思った。左側を海に列車は南下していった。



左：キハ185系特急むろと1号
四国・九州向けに開発された、ローカル用特急車。

（特急と言いつつ、ほぼ各駅停車・・・。）



牟岐で列車を乗り継ぎ、終点海部に到着。

左：海部1500形到着

1500形はJRで初めて環境負荷軽減エンジンを搭載した、ワンマン運転に対応した新型の気動車。

途中臨時駅田井ノ浜停車。
夏の海水浴シーズンだけに、営業する「秘境駅」です。
写真は、田井ノ浜駅の仮の駅名標（旗）予告なしに列車が停車しました。



4、阿佐海岸鉄道東線（海部～穴喰～甲浦）



両写真：阿佐海岸鉄道東線天の川列車

写真以外にも車内に風鈴がたくさんある風鈴列車が1日交代で運行されています。阿佐海岸鉄道は日中ほとんど利用者がいなくて、ガランとした車内でした。

このような観光列車を走らせたり、ファンクラブを立ち上げたり、穴喰駅「伊勢えび駅長」という企画を行ったりしているのはPR活動の一環なのでしょう。



左：終点甲浦、かつて阿佐海岸鉄道は、室戸岬を經由し、現在のごめん・なはり線とつながる計画があったが、ご覧の通り利用者が少ないし、お金もなかったため、計画は白紙になってしまった。

右：天の川列車車内（トンネルに入ると天のイルミネーションがきれいに光り、天の川のようにだった。）



甲浦での待ち時間はひどいものだった。まわりには、何も施設がないし、クーラーもないまま40分ほど待たされた（その間に何故かテレビ朝日の取材を受けた）。暑さにたえ、やっと列車に乗車できた。そして、お隣の駅穴喰では、近くの海が見える道の駅に足を運んだ。特に何も買わずに穴喰に戻り、駅で鉄道グッズを購入。駅にはジャンボ尾崎3兄弟の写真がかざられていた（プロゴルファー・穴喰出身）。



左：穴喰駅（高架駅）

穴喰を後にし、行き道に戻る。

5、帰り道にて



左：牟岐にて車庫に停車するキハ40形 右：徳島行きキハ40形

帰りは鈍行、一回日和佐で途中下車。駅隣接の道の駅「日和佐」にてかなり遅い昼ご飯。この日和佐は、日本有数のウミガメの産卵地として知られている。それにちなみ、5～6年前の朝の連続テレビ小説で「ウェルかめ」というものが放送された。ここ日和佐が舞台となり、駅前にはそれに関するものがたくさんあった。また、この道の駅には足湯があり、日中歩き疲れた体もここで癒すことができた。



さいごに

私にとって初めての部誌、いかがでしたでしょうか？写真ばかりで読みづらかったところもあったと思います。四国にはまだまだ紹介したい列車がたくさんあります。これからも四国鉄道の旅をよろしくお願いします。最後までお読みいただきありがとうございます。

Series 209 2000/2100 番台

4年5組 稲村 展帆

第一章. 22年目の使い捨てカメラ

「価格半分・重量半分・寿命半分」をスローガンに作られた209系は、使い捨てで安物な所が使い捨てフィルムカメラに似ていることから、鉄道ファンの間ではそれをモジって「走ルンです」と当て擦られていた。「寿命半分」とは具体的に、電車の減価償却期間(簡単にいうと、固定資産としての価値が購入価額の10%になる期間のことで、税制上決められている)の13年ギリギリ使い続けることができ、ちょうど廃車または改造を迫られるような耐久性で製造するということである。今まで古い103系をこき使っていたJR東において大きな方針転換だ。JR東は13年以上も使い続けてしまうと「ボロ」を引きずることになり、鉄道の技術革新に乗り遅れてしまうと考えたのだ。



(使用画像は全て wikipedia の著作権フリー画像を引用)

引用)

京浜東北線用の209系0番台は、1993年より、東急車輛、川崎重工業、JR東日本新津車両製作所、JR東日本大船工場の4つの工場で製造されたが、各工場での最低限揃えなくてはならない重要な部分以外の細かい部分では統一する必要はなく、各工場の設備に合わせて作ってよいという方針をとり、無駄なコストを減らした。実際に209系の製造工場による違いを表にまとめてみると以下のようなになる。

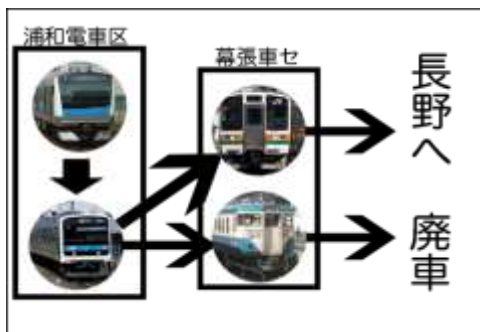
	川崎重工業製	東急、新津、大船製
車両構造	2シート貼り合わせ工法	従来骨組みに外板を溶接する工法
内装	強化プラスチック	強化プラスチック+従来のデコラ貼り
妻面	ビードあり	平面

2シート貼り合わせ工法とは骨組みから、ただ金属を2枚重ねているだけである点。このことで他の工場製の車両より劣化が著しく、側面がベコベコになってしまった。他にも細かい違いが数多く存在するので、実際に乗ってみて比べるのも楽しいと思います。

第二章. 房総のボロを

2008年、製造年の古い初期車は製造から減価償却期間の13年が経っていたため、新型車両E233系に追い出される形で次の安住の地を求めた。

その頃、房総半島の千葉以東は車歴40年を迎える113系のパラダイスであった。少し前に東海道線から退いた113系のうち比較的車歴の若いものや、宇都宮・高崎線でグリーン車組み込みによって余剰となった211系で置き換えを図ったものの、これではボロを新しめのボロで置き換えただけである。そのため、元京浜東北線用209系0番台によって113系を全て置き換



えることになり、2011年には113系は千葉から姿を消し、211系も長野に転属となった。関東には、中央東線の115系、高崎方面の115系など、置き換えなければならない車両はたくさんいた。しかしその中から何故房総の113系を選んだのか。それは、海風そよ吹く房総半島、鋼鉄車体の113系は海風にやられて劣化が早かったからだと考えられる。

209系0番台のうち、ドアエンジンが電気式なものを中心に(一部空気式の初期車あり)、転属を行うために各地の総合車両センターに配給され、大がかりな改造を受けた。この際、先ほど述べたように川崎重工業製の車両は耐久性に難ありであったため、川崎重工業製は先頭車を除き、廃車となった。10両編成から房総各線用に4両または6両に編成を組み直すため、モハユニットには数の余裕があったからである。6両編成はオール他工場製であるが、4両編成は他工場製の車両を川崎重工業製のクハ2両で挟む形となった。改造を受けた車両たちは、2000/2100番台(2000番台:種車が初期車、2100番台:種車が後期車)として復帰したのだが、その姿はまさに異様であった。改造については次章解説する。また、一編成の改造に2ヶ月以上必要であったため改造待ちの車両を留置する場所がなくなってしまい、直江津や高萩など駅構内の留置線や青森、尾久などの車両センターに疎開留置するハメになってしまった。高萩でE501系と209系が並んだことを考えるとメシが進みますなw

第三章. 魔改造

前章で述べた「魔改造」とは具体的に何が行われていたか、紹介していきたい。

1. 制御装置の付け替え

かつては三菱製の GTO 素子 VVVF インバーターを積んでいたが、省電力、静音タイプの IGBT 素子 VVVF (三菱製) に付け替えられた。また、制御伝送装置は MON8 から MON19 に置き換えられた。JR 東が長期的に 209 系を房総各線で使用しようとする気満々なのが窺える。



2. 先頭車のセミクロス化

3. トイレの設置

中間車両の一部にトイレを新設、それに伴い窓が埋められた。

4. 電気連結器の設置

単独編成による運用の他に、4+4、4+6 の連結での運用があり、電気連結器による連結が必要となったため設置され、またスカートも電連用のものに交換された。

最終章. 今

現在、千葉以東の房総半島の総武本線、外房線、内房線、鹿島線、成田線本線、東金線の普通列車は、毎日 1 運用ある鹿島線、総武本線佐倉-成東間の E217 系 4 両の運用を除き 209 系の運行である。JR 東には武蔵野線の 205 系というお荷物があるので、まずはコイツをどうにかしないとイケないため、何も無ければしばらくこの光景が見られ続けるだろう。正直、あんまり今の房総各線について書くことがないのでこれくらいに。

あとがき

ニコ動とワードで 2 窓にして休日丸一日ダラダラ書いてたら出来上がりました。南武の 209 系のことも書きたかったんですが時間が無かったので今回は断念... 209 は案外語れることが多いので次回の原稿も 209 関連になるかもしれませんが。あと、この文章だと僕が川重嫌いな人なのだと思った人もいるかもしれませんが、僕は川重好きですよ。あの阪神 9000 もあの京阪 800 系も川重製なんですよ！今回はこの辺で、また会う日まで！

「こあら号」を訪ねて

2年3組 片岡 一路

1、はじめに。

皆さんこんにちは。いい加減県外の鉄道路線も書かないとなあなんて思っているけど費用が無くて行けない片岡です。

今回は、京成線ユーカリが丘駅からちょっと出ている山万ユーカリが丘線について書いていこうかと。なぜここにしたか。単純に気になったから行ってみただけです。はい。

2、ユーカリが丘線とは

ユーカリが丘線とは、不動産会社「山万」が経営する新交通システム。1982年に一部開業、1983年に全線開業した。同社開発のユーカリが丘のニュータウンへのアクセス用として建設された。鉄道会社ではなく、不動産会社経営なところですのでに何かが違う気がする。

ユーカリが丘線の大きな特徴としては、日本で唯一の、案内軌条に中央案内式を採用していることである。普通の鉄道(京成線等)で言う線路の役目を果たし、ついでに架線代わりに車両に電気も送っている(左側写真)。

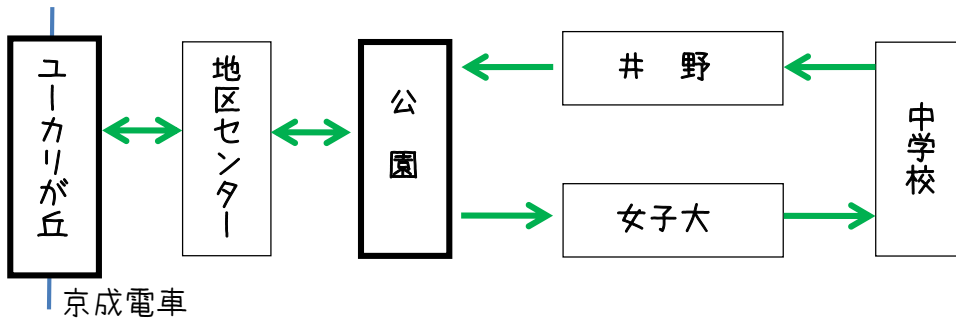


左：ユーカリが丘駅から見た線路。

右：謎の「山万電鉄事業部」の看板。山万の電鉄事業部の意味かもしれないが、この路線を電鉄扱いしていいのかどうか。

3、運行形態と車両

ユーカリが丘線の運行形態は極めて単純である。ユーカリが丘駅を出たら、次の図のようにラケット状に一周し、また戻ってくるだけである。極稀に、「女子大行」なんていう出入庫運用もある。誰が乗るんだこんな運用(ブーメラン)。こんな単純な運行しかしていないから、全線単線(総延長4Kmほど)になっている。データイムは毎時3本だが、パターンダイヤと言う概念は存在しないようだ。



上図：ユーカリが丘線の運行形態。太枠は有人駅。

~~まともな駅名が井野くらいしかない。~~

こういうところをぐるぐる廻っているのは、これまた日本唯一の「VONA」(ボナ)というグループに属する1000形。日本車両製で、非冷房の3両編成。



1000形とはこやつ。
こあら1号から3号までである。丸っこいがどこか不気味に見えるのは気のせいであろうか。
(井野駅で撮影。)

念のため言っておくが、一応新交通システムだったり抵抗器を積んでいたりするわけですし、乗り心地はすこぶる悪い。どんな感じかという、上下にガタガタと揺れてくれる。これもうわかんねえなあ。

4、利用状況

一応合宿っぽく、~~結果バレー~~乗降調査もやってみました。

数字をたらたら書いてもどうしようもないので、ざっくり結果だけ。

(i) 女子大行の場合。

元々が誰得運用な故に全区間において空気輸送。乗っても3両合わせて3人程度だった。

結論：どう考えても、送り込み運用以上の何でもない運用。

(ii) 日中の環状運転のときの場合。

だいたい察しがついているとは思いますが、中学校とユーカリが丘以外目立った乗降はなかった。その他の駅はほぼ空気状態。それ故か20人も乗っていない(3両合計で)。中学校駅は近くに学校や企業の倉庫らしきものがあったため乗降が多いのではないかと。そう考えるとこれもほぼ当然の結果。

まとめると、

結論：ユーカリが丘線は空気輸送を地で往く。

通勤通学時間帯(朝7時頃)の調査は時間的に厳しかったのでそこは未調査だが、これまた悲惨になっていることだろう。というのも、住宅地のうち、遠いほうだとユーカリが丘線の駅と800メートルほど離れているのだ。



例えばちょうど黒い○で囲ったあたり。国道もあるし、ユーカリが丘駅まで1.5kmほどしか離れていないことも考えると、わざわざユーカリが丘線に乗るよりも、ユーカリが丘駅まで自転車を走らせた方が楽な面はある。

(地図は Google Map より拝借。)

5、考察と私見。

単刀直入に言うが、ここまで空気でも、こやつらボナたちはまだまだ走ってくれると思う。

そもそもがこの山万という会社、前述の通り不動産が本業の会社である。つまり鉄道はおまけ以外の何物でもない。山万にとって、「〇〇駅から徒歩△分！」といった広告ができなくなるのは痛い、だからあえて存続させておく。こんな考えが少なからずあるのだろう。裏付けとして、

1. 新車の導入

2. ユーカリが丘線の延伸(ユーカリが丘駅からか?)

も検討しているようだ。今の時代に、VONAを作る技術が残っているとは思えないが。

鉄道事業はおまけ以下の証拠はまだある。

この路線、鉄道事業で黒字を出すことなんてこれっぽっちも考えていないようだ。こんな骨董品自動改札機と券売機(下)が全駅でバリバリ現役である。こいつら一体何年ものなのか。



改札機は、乗車券のチェック機能のみついているようで、やろうと思えば無賃乗車もできなくはない(勿論キセルになるのは言うまでもないので、よ子は絶対にやらないでね)。券売機もボタンがふたつだけというなかなかシユールな外観をしている。運賃は均一200円なので、ボタンを多くつける必要もないのだが。

もちろんこんなやつらだから、流行りのSuicaやPASMOなどの「ICカード」には対応していない。有人駅の駅窓口でも対応していないようである。

さらに、開業以来設備投資をほとんどしていないのか、駅改札からホームまでの移動は階段が多数を占めている。公園駅には申し訳程度のエレベーターがあるが、ユーカリが丘駅はじめその他の駅は階段、良くてもスロープしかない。高齢者や子供の上り下りは大変ではないのか、かなり気になる。鉄道事業なんておまけ以上の何物でもない証拠である。

と、ここまで散々書いてきたが、一応赤字を大絶賛放置中、という訳ではないようで。

開業33周年を記念し、「3という数字と縁があるから」という理由で記念乗車券を発売してみたり、ユーカリが丘駅と公園駅には硬券の入場券があったりと、誰が買いに来るんだよ(2回目のブーメラン)といったような品々が揃っている。

極めつけは、地元・佐倉市在住のイラストレーターの方と協力して、ユーカリが丘線のイメージキャラクターを決定してしまったところである。「宮小路(みやこうじ)さくら」と「海隣寺(かいりんじ)ゆかり」と言うとか。これを記念して、記念入場券セットまで出すという気合いの入れようだ。詳しくは以下のユーカリが丘線HPのURLへ。公認とはいえキャラクターの絵を載せるのは…。

URL：<http://town.yukarigaoka.jp/yukariline/character/>

非営利なら許可は不必要とはなかなか太っ腹である。

以上より、当分山万はユーカリが丘線とボナたちは見捨てるわけではないようだ。

6、感想

このVONAという車両は、ここと廃止された桃花台新交通(愛知)以外でしか採用例がなく、かなり貴重な存在になっています。山万には、ここは末永く維持してほしいと思います。が、あの利用状態では。。

VONAの技術が残っているとは思いますが、新車が出たときにでもまた乗りに行くことにしましょうか。

文字ばかりの文章でしたが、最後まで読んでいただき、ありがとうございました。

E233 が小田急に JR サンプルとして拉致された件

4-6-11 高橋知也

1、はじめに

地元常磐線に異変が起きた。E531 とは別に青い奴が現れたのだ。その正体とは。

2、小田急からの刺客

「松戸駅構内に常磐線車両でないものが接近！パターン青！使徒小田急です！」

そう、現れた青い奴は小田急 4000 形。常磐線に東京メトロ以外の私鉄車両が自走して入線したのだ。

元々小田急と千代田線、千代田線と JR が直通運転をしてはいるが、小田急と JR の直通は 1978 年にこの関係が出来てから実現することはなかった。

4000 形は千代田線直通をメインとして製造された車両で車体は JR 常磐線の E233 系 2000 番台とほぼ一緒。そのため入線にさしあたり機器を対応させれば問題はなく、製造当初から JR への直通は考えられていたが、2007 年の登場から 2015 年までほぼ直通に関して進展はなかった。そして今年になり事態は急展開し、11 月 19 日現在常磐線取手駅までの試運転を行うまでに至ったのだ。



3、E233 系 2000 番台の出張

もちろん小田急だけが試運転をするわけではなく JR 側も E233 系を試運転列車として派遣している。現時点では日中の多摩線内での往復試運転を中心に本線での試運転も行っている。試運転自体は良好に行っているようだが、異例の事態が起こった。

(○で囲ってあるのが新松田と渋沢)



それは新松田駅入線だ。新松田駅は神奈川県足柄にある駅で新宿から約 72km 地点にある駅。要するにかなり小田原に近いのだ(御殿場線も近いよ)。

なぜそんなに驚くべきことなのかというと、千代田線車両でさえも新松田入線はなかったからだ(2015年10月に6000系が初入線)。小田急との直通運転を開始して以来営団車でも本厚木駅が西端だったのだ。

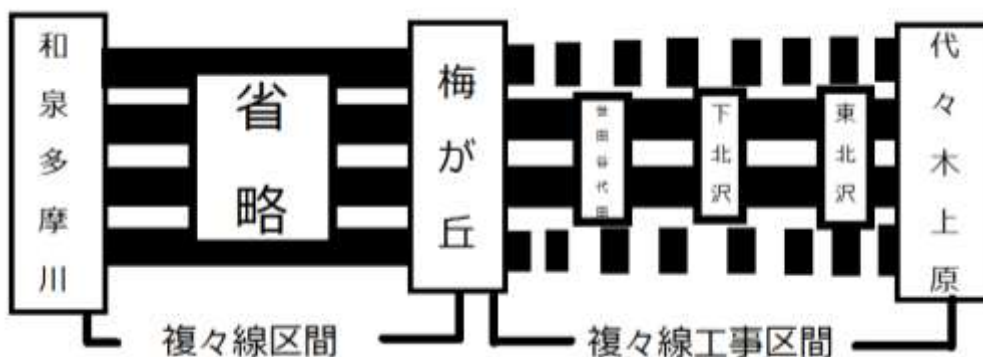


東京メトロ 6000 系



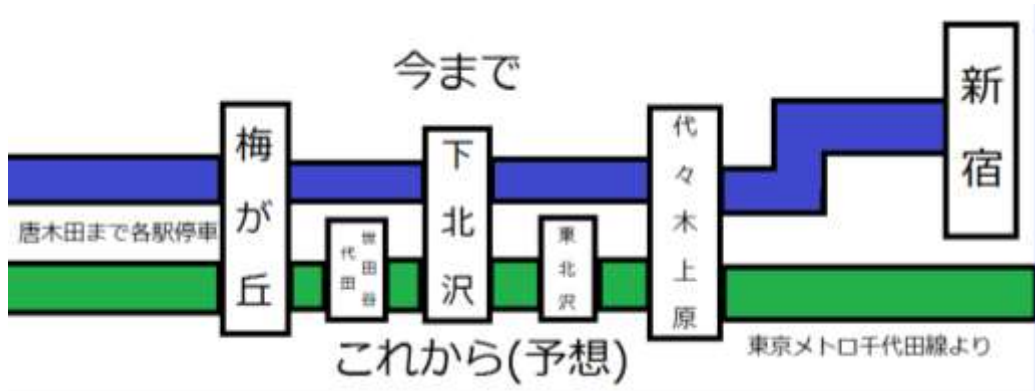
E233 系 2000 番台

4、今後の展望



E233系についてだが、来年のダイヤ改正から直通を開始するだろう。また、多摩急行運用に充当されるのはほぼ確実だろう。問題は運用数を増やすか否かだろう。多分多摩急行の運用は増えないだろう。だが、千代田線からの直通列車は増発すると予想する。というのも現在多摩線は日中1時間に新百合ヶ丘折り返しの各停4本、千代田線からの多摩急行2本、新宿からの区間準急2本で成り立っている。このうち区間準急は新宿～代々木上原の途中駅と代々木上原以西は東北沢、世田谷代田だけ停車しない。2017年には東北沢～梅が丘間の複々線が完成するので、元々旧来の各駅停車の本数では線数がパンクすることに際し苦肉の策として設定された区間準急の必要性はほ

ば無くなる。そこで千代田からの直通列車を区間準急だった二本に入れるのではないかと予想する。黒川駅の10両対応工事による多摩線10両対応もそのためではないか。ただ問題は複々線完成が2017年ということだ。1年のブランクをどうするかが焦点となる。一方、4000形はE233系の小田急線内運用の穴埋めという形でJRに入線する形と思われる。



次に千代田線直通者の小田急本線新百合ヶ丘以西の運用についてだが、可能性は低いと考える。あっても数本程度に収まるだろう。過去には我孫子からの本厚木行き準急の運用があったが、現在は綾瀬発の1本だけだ。だが、4000形のJR入線を考えると車両のキャパシティは増えるので実現は可能だろう。となると、JR常磐線車で初めての準急が誕生するかもしれない。実際先日の小田急線試運転で車内LCDで順旧表示が出ていた。可能性は低い期待は出来るかも(需要はおいておく)。

本厚木入線より可能性は低いですが、メトロ車、JR車の新松田試運転も行っているので新松田入線もあるかもしれない。

5、最後に。

今回は地元路線に珍しく起こった大きな動きについて勝手に予想しました。つたない文章を読んでくださりありがとうございます。さて、今回の小田急線直通案件についてですが、ちょっとした不安があります。それは絶対2種類の「青」に戸惑う人が出るだろうということです。

因みに4000形試運転の時、JR我孫子駅の駅員は「土浦方面はこの電車ではありません！」と勧告してましたね。

ともかく今後に期待です。



首都圏の路線シリーズ その1 東海道線（東京～熱海間）

1-7 中島 大空海

みなさんこんにちは。初投稿の中島です。

なずな祭(文化祭)のとき、横須賀線・総武快速線について紹介しました。そして今回は、東海道線について紹介します。鉄道ファンにとっては常識ばかりで、また面白みのない文章になってしまっているかもしれませんが、最後まで読んでいただければ幸いです。

今回は JR 東日本管内(東京～熱海間)について紹介します。

1. 路線データ

営業キロ 104.6 km

駅数 21

営業最高速度 戸塚～小田原間 120 km/h

上記区間外 110 km/h

複線区間 全線

列車運行管理システム ATOS(東京～湯河原間)

東京近郊区間 全線(したがって、全区間で乗車した場合も、きっぷの有効期間は1日限り、下車前途無効となる。途中下車がしたければ、みどりの窓口で大都市近郊区間ではない新幹線経由と指定してきっぷを購入すれば、それができる。)

2. 運行形態

① 普通列車

大きく分けて、宇都宮・高崎線～上野東京ライン～東海道線を経由する列車と、高崎線～湘南新宿ライン～東海道線を経由する列車の2通りがある。

上野東京ライン系統の列車は朝夕は JR 東海管内の沼津まで乗り入れ、湘南新宿ライン系統の列車は大船～小田原間で東海道線を走行する。

上野東京ライン経由の列車は普通・快速アクティー・通勤快速の3種別、湘南新宿ライン経由の列車は快速・特別快速の2種別だ。アクティーは、宇都宮線内では普通と案内される。上野東京ライン系統の列車は日中は毎時3本(アクティーを含

む)が宇都宮線に、残りの3本が高崎線に直通する(常磐線直通列車を除く)。湘南新宿ライン系統の列車は毎時1本の特別快速が高崎、毎時1本の快速が籠原まで直通する。

使用車両

E231系近郊型(小山車両センター・国府津車両センター所属)

この路線の主力車両です。2階建てグリーン車を2両連結している。

E233系3000番台(小山車両センター・国府津車両センター所属)

最新型車両です。2階建てグリーン車を2両連結している。

E531系(勝田車両センター所属)

常磐線用の交直流電車です。2階建てグリーン車を2両連結している。

E231系0番台(松戸車両センター所属)

常磐線用の車両です。この路線で唯一の通勤型車両だ。一部編成は、今年(2015年)3月14日改正で三鷹車両センターから転属してきたものだ。その際編成から外された車両のうち、6つドア車は廃車、4つドア車は保留車となった。これは、500番台に続き、0番台からも廃車された6つドア車が現れたことになる。



左：E231系近郊型



中：E531系



右：E233系3000番台

停車駅

	上野東京ライン系統						湘南新宿ライン系統	
	普通	アクティー	通勤快速	常磐快速	常磐普通	常磐特快	快速	特別快速
東京	●	●	●	●	●	●	||	||
新橋	●	●	●	●	●	●	||	||
品川	●	●	●	●	●	●	||	||
川崎	●	●	レ	..	..	..	||	||
横浜	●	●	レ	..	..	..	●	●
戸塚	●	●	レ	..	..	..	●	●
大船	●	●	●	●	●
藤沢	●	●	●	●	●
辻堂	●	レ	レ	..	..	..	●	レ
茅ヶ崎	●	●	●	●	●
平塚	●	●	●	●	●
大磯	●	レ	レ	..	..	..	●	レ
二宮	●	レ	レ	..	..	..	●	レ
国府津	●	●	●	●	●
鴨宮	●	レ	レ	..	..	..	●	レ
小田原	●	●	●	●	●
早川	●	●
根府川	●	●
真鶴	●	●
湯河原	●	●
熱海	●	●

凡例 ● 停車 レ 通過 .. 乗り入れなし || 経由せず

東海道線は快速通過駅が比較的(とても)少ない。ちなみにアクティーは、もともとは平日のホームライナー的要素の列車として登場しましたが、混雑が激しく本来の目的を果たせていなかった。そこで、通勤快速(何と横浜も通過!)を登場させ、現在に至っている。また湘南新宿ラインの特別快速は、かつては多客期に熱海まで直通していた。その際、早川と根府川は通過していた。

② 優等列車

東海道線には、湘南ライナーをはじめとする通勤ライナーや、踊り子をはじめとする特急列車も存在する。

(1) 湘南ライナー (以下湘南)

この列車は、東京～平塚・小田原間(一部貨物線経由)を結ぶ着席整理券が必要な通勤ライナーだ。215系のほかに185系や251系も使用される。215系はかつては快速アクティーにも使用されていたが、2つドアゆえ遅延を起こすことも多かったので、現在の定期運用は本来の目的であった通勤ライナーのみとなっている。

(2) おはようライナー新宿・ホームライナー小田原（以下新宿）

新宿～小田原間を結ぶ着席整理券が必要な通勤ライナーだ。

(3) 特急踊り子

東京～伊藤・伊豆急下田・修善寺間を結ぶ 185 系を使用した特急列車だ。ちなみに 185 系は、JR 東日本では定期特急運用を持つ最古の形式で、現在衰退している傾向にある。

(4) 特急スーパービュー踊り子（以下 SV 踊り子）

東京・新宿・池袋～伊豆急下田間を結ぶ A 特急料金が必要な全車指定席の特急列車だ。251 系を使用している。

(5) 特急ひたち・ときわ（以下常磐特急）

上野・品川～土浦・勝田・高萩・いわき間を結ぶ E657 系を使用した全車指定席の特急列車だ。ご存知かと思うが、今年 3 月 14 日改正以前、常磐特急はスーパーひたち・フレッシュひたちの二本立てで、自由席もあった。この改正で常磐特急はひたち・ときわの 2 本立てとなった。その際に全車指定席となり、その代わりにグリーン車以外の車両を座席未指定券で利用できるようになった。

(6) 寝台特急サンライズエクスプレス

東京～高松・出雲市間（サンライズ瀬戸・・・東京～高松間/サンライズ出雲・・・東京～出雲市間）を結ぶ日本で唯一の電車寝台特急だ。ちなみに最盛期には、東海道本線（今回のみ東京～神戸間を示させていただきます）にはさくら・はやぶさ（富士とともに、最後まで東海道本線に残ったブルートレイン）・みずほ・富士・あさかぜ（最古のブルートレイン）・彗星・あかつき（最盛期は 1 日 7 往復！）・なは・瀬戸・出雲といったように、たくさんの寝台特急が走っていた。しかし、新幹線の普及などにより現在はサンライズエクスプレスのみになってしまった。



左：185 系特急踊り子



右：E657 系特急ときわ

停車駅

	通勤ライナー		特急列車			
	湘南	新宿	踊り子	SV踊り子	常磐特急	サンライズ
東京	●	||	●	●	●	●
新橋	▲	||	●	レ	レ	レ
品川	●	||	●	▲	●	レ
川崎	レ	||	●	レ	..	レ
横浜	レ	レ	●	●	..	●
戸塚	レ	レ	レ	レ	..	レ
大船	▲	レ	●	レ	..	レ
藤沢	●	●	レ	レ	..	レ
辻堂	▲	レ	レ	レ	..	レ
茅ヶ崎	●	●	レ	レ	..	レ
平塚	▲	▲	レ	レ	..	レ
大磯	レ	レ	レ	レ	..	レ
二宮	▲	▲	レ	レ	..	レ
国府津	▲	▲	レ	レ	..	レ
鴨宮	レ	レ	レ	レ	..	レ
小田原	●	●	●	▲	..	レ
早川	..	..	レ	レ	..	レ
根府川	..	..	レ	レ	..	レ
真鶴	..	..	レ	レ	..	レ
湯河原	..	..	●	▲	..	レ
熱海	..	..	●	●	..	●

凡例 ●停車 ▲一部のみ停車 レ通過 ..乗り入れなし || 経由せず

東海道線の特急は、東海道新幹線が並走していることもあってか本数が少ないのが特徴だ（常磐特急は除く）。ただし、踊り子は臨時列車がたくさんあり、さらに繁忙期には臨時特急のリゾート踊り子やマリンエクスプレス踊り子も運行される。

3. 発車メロディー

最後に、発車メロディーを紹介する。

	下り	上り
東京	ドリーム・パーク(#9・10)	ベル(#7・8)
新橋	春風	せせらぎ
品川		鉄道唱歌
川崎	せせらぎ	春
横浜	JR-SH2-1	JR-SH1
戸塚	星空(Cielo Estrellado)	一滴の風(Gota del Vient)
大船	星空(Cielo Estrellado)	一滴の風(Gota del Vient)
藤沢	東海道4番	東海道3番
辻堂		JR-SH1
茅ヶ崎		希望の轍
平塚		たなばたさま
大磯	星空(Cielo Estrellado)	水の冠(Water Crown)
二宮	JR-SH2	JR-SH5
国府津	一滴の風(Gota del Vient)	水の冠(Water Crown)
鴨宮	星空(Cielo Estrellado)	水の冠(Water Crown)
小田原		お猿のかごや
早川	一滴の風(Gota del Vient)	水の冠(Water Crown)
根府川	一滴の風(Gota del Vient)	水の冠(Water Crown)
真鶴		水の冠(Water Crown)
湯河原	水の冠(Water Crown)	一滴の風(Gota del Vient)
熱海	JR-SH5	水の冠(Water Crown)

平塚や小田原のように、ご当地メロディーもいくつかある。

下り線は星空(Cielo Estrellado)、上り線は水の冠(Water Crown)が最も多い。

このように、東海道線は直通先が多かったりする複雑な路線である。(首都圏の近郊列車はほとんどそうだ)。

次回は少し脱線し、ATOS とその疑問点について紹介する予定です。

読んでいただきありがとうございます。

参考文献

東海道線 - Wikipedia

線別発車ベル使用状況 東海道線

テロから守る鉄道

4-6-12 竹田 祥紘

1. はじめに

2015年11月、パリで大規模なテロが発生した。世界情勢が不安定な現在、テロへの恐怖は日に日に高まっている。今回、僕は日本において公共交通機関の代表格である鉄道をテロからどのように守るのかを皆さんに知ってもらうために当部誌で書かせていただくことにした。

2. 事例

ここでは、テロによる鉄道事故について紹介する。

① マドリード列車爆破テロ事件(2004年3月11日)

この事件は、スペイン史上最悪のテロ事件である。2004年3月11日、スペインの首都マドリードで爆弾テロが発生した。当日の早朝、セルカニーアス(近郊鉄道)のアトーチャ駅など3つの駅で大規模な爆発が起こった。爆発により、駅の建物や列車が激しく損傷、また通勤ラッシュ時であった為被害は拡大、191人が死亡、2000人以上が負傷する大惨事となった。この事件は、イスラム過激派系のテロリストグループによるものであった。

※本文中の写真は全て Wikipedia からの引用。



左：アトーチャ駅 右：犠牲者を記憶するために設けられたプレート

② ロンドン同時爆破事件(2005年7月7日)

この事件は、イギリスの首都ロンドンにおいて地下鉄の3箇所がほぼ同時に、その1時間後にバスが爆破され、56人が死亡(実行犯4名含む)したテロ事件である。地下鉄車両は完全に破壊され、施設にも被害を受けた。ラッセルスクエア駅近くの現場では、地下鉄トンネルの崩落など2次災害の危険性があった。この事件は世界に衝撃を与え、日本国内では、テロ対策を厳重化する動きも見られた。



左：テロ発生直後のロンドン・ラッセルスクエア 右：立入禁止となったユーストン駅

③ 東海道新幹線火災事件 (2015 年 6 月 30 日)

営業中の東海道新幹線車内で、男が焼身自殺を図り、火災が発生した事件。1964 年 10 月 10 日の同線の開業以来、そして全新幹線でも初めての列車火災事故となった。この事件の影響で、東海道新幹線上下線 36 本が運休、最大 5 時間以上の遅れが生じ、大幅にダイヤが乱れた。共同通信は、「新幹線で起きた事件や事故としては過去最悪の被害となった事件」と報じた。国土交通省は新幹線を運営する JR 各社を召集して緊急会議を開き、警備体制の強化、火災、テロリズム対策の検討を決定した。この事件は、テロリストによる犯行ではないが、日本国内においてテロ対策を見直される事件であった。



左：急病人を運搬する救急隊 右：事件の当該列車

3. 日本における対策

テロによる鉄道事故は、近年相次いでいる。鉄道は、日々の国民生活・経済活動を支える重要な社会基盤である。その為、鉄道を運営する JR、国の機関である国交省は日本国民がテロへの脅威を感じることなく安心・安全して鉄道を利用できるようなサービスを提供することが求められている。ここでは、日本におけるテロ対策を説明する。

① 駅構内における警戒強化

JR では、駅係員・ガードマン等による巡回警備を行っている。また、駅構内の電光掲

示板に、テロ対策を伝えるテロップや、放送で利用客の協力を求める趣旨の放送が流れる。もし、私たちが不審物を発見した場合は、速やかに駅係員に伝えることが大切である。また、防犯カメラによるモニタリングも行っている。中身が見えるごみ箱の導入やカメラ台数は年々増加しており、J Rの対策は年々厳格化している。

② 列車内における警戒強化

列車内においても、警察官・ガードマンによる巡回警備を行っている。また、車内LED行先表示板やLCDでもテロ対策を伝えるテロップ・放送が流れる。また、運転室の施錠を徹底させることで、ハイジャックを防いでいる。また、列車内に非常通報器を備え付けてある。もし、車内で不審な動きがみられたら、私たちは非常通報器を使用し乗務員に伝えなければならない。



右上:車内に備え付けてある非常通報器

③ 利用客の積極的な協力

テロ対策は、テロを未然に防ぐことが最も重要である。その為には、利用客である私たちの協力が必要不可欠である。何度も書くが、不審物・不審者を発見した時は近くにいる鉄道係員に伝えなければならない。私たちは、鉄道テロ対策の重要性について理解し、協力することが今後の生活にとって大事なことである。

これらは、国土交通省 web ページにて確認することができる。是非、確認していただきたい。

ページ URL:http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk1_000007.html

4. あとがき

近年、各国でテロ事件が頻発している。2001年9月11日のアメリカ同時多発テロ事件から始まり、最近ではISILを代表する過激派組織によるテロ活動が盛んになっている。日本国内でも、1995年3月に発生したオウム真理教による地下鉄サリン事件が発生した際は私たちが恐怖に陥れた。現在、テロへの恐怖は再び高まっている。このようなテロ事件を未然に防ぐためには、JRや国土交通省の対策を厳格化することはもちろん、私たちが日頃からテロに対する意識をしっかりと持ち、注意することも大切である。「日本が攻撃されることは無い」、「日本は島国だから」という意見をよく耳にするが、これは大きな間違いである。是非とも今回、発生したテロ事件を対岸の火事と認識せず、またテロに対する意識を変えて欲しいと筆者は考えるところである。

お読みいただき有難うございました。

初夏から秋の撮影記

4-4-11 田村昂大

こんにちは。研究班でもないのに普段研究文ばかり書いているので、たまには撮影記でも…と思い書いてみました。では…。

其の1 森と水とロマン

今年初めてできたシルバーウィークなるものを駆使し、親氏と共に一路会津へ。目的はと言えばひとつ、特急色 485。シルバーウィークに「会津まつり」というのが若松で行われていて、それに合わせて運行されているのが「快速あいづまつり」である。「あいづライナー」が廃止されてから定期運用を失っている仙台の 485 系が活躍する数少ない舞台だ。先に前日の「ばん物」を。



8226レ

C57 180[新津]+12系7B[新ニイ]

@会津豊川～姥堂

山都あたりの非電化区間で撮るつもりだったが姥堂付近の稲穂があまりにも美しかったのでそちらに。

「あいづまつり」の復路を広田ストレートでやるもピン甘撃沈したという黒歴史はさておき、22日の往路。舞台は磐越西線の定番、六郎原。着くともう15名程の先客がマルチメディアを作っていた。空いているところに機材をセットし磐梯山の雲の動きを見ながら待つ。通過数分前になっても雲は抜けず、仕方なく編成アップ構図に。翁島発車の警笛が聞こえ、程なくして特急色が滑り込んだ。



9225M

485系 A-1+A-2 編成[仙セン]

@翁島～更科(信)

其の2 甲斐路を往く

考査勉強前から画策していた山梨行き、考査1週間前あたりにC1編成がループ運用に入ったことを確認し土日の運用を見る。土曜にVな運用が当たり、これは行くしか。と思い山梨へ。



9735レ

EF65-501[高]+12系5B[高タカ]

@池袋

こちらはオマケで回収。光線良いのが池袋くらいしかなかった為か知り合い数名や中〇のKWHR君を含めかなりの人出だった。何故かポツンと空いていた所から踏台ハイアンで人だかりをかわした。オマケだし、まゝ多少はね？

池袋から埼京で新宿へ、新宿からは189系M51編成使用のホリデー快速富士山1号で四方津まで。久々に国鉄特急を感じたひと時だった。四方津からは普電で鳥沢へ。途中でハマ線内人身事故の影響で遅れていた「はまかいじ」を臨時退避したため7分遅れで到着。鉄橋俯瞰まで行く時間はなかったので鳥沢駅近で。

532M

115系C1編成[長ナノ]

@猿橋～鳥沢



暫くは鉄橋俯瞰で撮影、C1が戻ってくる30分位前に鉄橋を見上げるポイントへ移動し広角装備の機材をセット。オジサン車鉄の方と待つこと数十分、モーター音を響かせながら最後の中央東線115系がやってきた。



533M

115系C1編成[長ナノ]

@鳥沢～猿橋

其の3 朱いカマ

山梨に行った次の日、415でもやりにも思っていた水戸方面で水郡の工臨があるとのことで晴天を確認して迷わず出撃。内原で水戸線運用の415を撮影後、水戸経由で上菅谷へ。発送の順光区間少なえなぁと思いつつも袋田の方には行かず側面強調の撮影地を選んだ。上菅谷は初めて降りたが駅前が思ったより発展していて少し驚いた。(茨城県民ゴメンナサイ…) 上菅谷-常陸鴻巣の撮影地へ移動。正面構図に固まっていた3名程とは離れた構図に。暫くすると踏切が鳴り、程なくして汽笛一声、木立の中から朱いカマが現れた。

工 9893 レ(磐城石川工臨)
DE10 1603[宇]+チチキチ
@上菅谷～常陸鴻巣



昼飯を食べてから水戸経由で再び内原へ。イオンを横目に赤塚-内原の撮影地へ。既に先客が3名程居る立教陸橋に三脚をセット、空を見上げてバリ晴れと確信しもうひとつの「朱いカマ」を待つ。しかし通過1分30秒前、突然北からのゲリラ雲の奇襲を受ける。北の方を見ると不幸中の幸いにも雲が抜けてきた。通過10秒前にしてギリギリ雲が抜け、バリ晴れの下ゆうマニを率いた朱いカマを収めることができた。



配 9496 レ
EF81 98[田]+マニ 50 2186[水スイ]
@上菅谷～常陸鴻巣

其の4 紅葉

期末3週間前に入る前日、個人面談週間で久々の2連休だった日曜日に紅葉も終わりかけのグンマー(帝国)へ。パスポート持ってなかったのが不法入国。この土日のグンマーSLは「SLみなかみ物語り」。名前からもわかるように12系「ばんえつ物語」用客車による運行だった。

115系に揺られて9時半前頃に水上入り、レンタサイクルで諏訪峡へ。着くともう15名程の先客が壇を作っていた。練習Dは115系と485系「NO.DO.KA」の回送。12時頃、爆煙と共にデゴイチが通いなれた諏訪峡に入ってきた。



8735レ
D51 498[高]+12系 7B[新ニイ]
@上牧～水上

撮影後湯檜曾方の鉄橋へ。



1734M
115系 S 3編成[新ニイ]
@湯檜曾～水上

3連かと思いきや S 編成…。曇ったり晴れたりしていたが通過時は晴れてくれた。

駅前の中華料理屋でラーメンを食した後、帰りの電車まで付近で撮影。最後にゆうも紅葉バックで。

列番号不詳
485系 K30 編成[水カツ]
水上～上牧

《最後に》

自分の喋りたいことだけで埋めた記事で申し訳ありませんでした。(´ω`*)

次は真面目に研究文でも…。



行き当たりばったり撮影記 06

3-7-24 堀田 浩生

みなさん、こんにちは。ヤクルトがサヨナラ優勝した今日この頃(編集開始時 10/2)。今の高2の世代が抜けて僕もそろそろ真面目にやらなきゃいけないのかなと思い始めました(真面目に部誌を書くとは言っていない)。文化祭が終わってみんながのほほんとしている中、私は深夜にちまちまと部誌を書くのでした。ちなみに文化祭特別号の裏表紙の写真は僕が撮ったものです。上手ですかね?
それではそろそろ本編に行きましょう。

1. 弥彦線 115 系廃車回送



↑ EF64-1032+115 系弥彦専用編成

2. 南武線 205 系

文章はどこかって?あるわけじゃないじゃないですかヤダー。~~ぶっちゃん~~武蔵野線の写真なんか見飽きたでしょ?というわけで写真だけの s (ry
次は南武線です。絶滅が近い南武線の 205 を狙いに矢野口へ。南武線自体は西国立や谷保で撮ってるんですけどね。

僕「矢野口到着～なんか快速来たけど見送ってええやろ」

205「ブオオオオオオオオ wwwwwww」

僕「」

ということ以外は特に何もなかったので写真載せます。



↑ 地味に絶滅危惧種
205系0番台



↑ 中間車かいぞー
205系1200番台

3. 埼京線

埼京線に30周年ヘッドマークがついたということで目白に。



←いつの間に草生えたんや…

僕「埼京の205来るかな」

205「こんにちは!!」

233「後ろから失礼するゾ～」



僕「面白なんか二度と行かねえ wwwwww」

その後、浮間舟渡に移動。

205 がないのは…察してください。で、武蔵浦和に移動。



面がつぶれてるね。プロテインだね。ハエ 28 の写真は全部どこかしら突っ込みどころがあるのでいつかまともな写真を撮りたいところ。

どんどん北上して最終的には北与野に。



↑なんかパツとしない。↑

ま、まあ記録程度の撮影だし多少はね?(震え声)

4. おわりに

なんかパッとしない終わり方だね。特に綺麗な写真が撮れたわけでもなく、特にネタになるような写真が撮れたわけでもなく。カメラが変わったせいなのかもしれないね(圧倒的に前の方が食らいつきいい…。)僕もパッとしない終わり方は嫌なのでまず一枚ボン。

なんかかっこよくないですか？かすかに見える夕方の太陽光と武蔵野線と車掌。実はここ最近ずっと京葉線(と武蔵野線)の写真しか撮ってないです。あんな E233 しか走ってないところの何が面白いだっけ？何を言ってるんですか。E233 だけでも二種類あるじゃないですか。それに 209 や 255、257 だっているじゃないですか。それで充分なんですよ。人がほとんどいない中のんびり撮影できるところなんてあまりないじゃないですか。そうやってのんびり撮影できると気が付いたのがつい最近のことです。僕はこれから時間の許す限り京葉線や武蔵野線を追いかけて続けるでしょう。それを温かく見守ってくれたら幸いです。

それでは今回はこの辺でお開きと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。



↑お前だよケヨ 34

編集後記

研究・編集課 高橋 知也

みなさん新年明けましておめでとうございます。今年もよろしく申し上げます。

2016年が始まりましたね。鉄研新体制発足後初の年越しです(笑)。唐突ですが、今年目標は「革新」です。今勝手に思いつきました。文化祭展示を筆頭に合宿やJAM模型なども充実させていきたいところです。勿論、新企画の発案もお待ちしております。

次のイベントは新入生歓迎です。自分の中1の時、鉄研を見学しに来て楽しそうだと真っ先に思えました(元から鉄道が好きだったせいもあるが)。自分がどうかは置いておいて、新入生を勧誘するには、まず部活そのものに「魅力」がないと難しいと思います。その為には部員一人一人が部活を楽しみ(遊べとは言っていない)、新入生に対し胸を張って鉄研は面白いと言えるくらいの勢いが必要かと。それぞれが作業する喜びを見出し、部活に励めばその自信もおのずとつくでしょう(ブラック企業ではない)。冬休みで怠け癖を引きずっている人もいるでしょうが、もう年は明けました。心機一転して今年も部活に励みましょう。

今回、投稿した皆さん、忙しい中原稿を検閲してくださった谷津先生、ありがとうございました。



HINODE



鉄道研究部 部誌「HINODE」
新年号(207号)
発行年月日 2015年12月18日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 高橋 知也