Ichikawa-Tekken

HINODE

No.217「文化祭特別号」

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.217「文化祭特別号」

※題名の前の数字はページ数です。

※☆印は今号を持って引退する部員の原稿です。

ＪＡＭ号の続編です。結構ランキングが変わっているみたいですよ？

03. ☆表定速度を思う存分調べてみた(５－９　堀田　浩生)

房総における観光と鉄道の実態とは。

10. ☆観光輸送の「光」と「陰」　（５－３　藤田　匠）

今度は小田急線へ。小田急の原稿は地味に珍しいかも。

19. １人鉄道旅行記 #4　（３－２　中島　大空海）

感動の(？)３年に渡る総集編です。

24. ☆還元主義　（５－９　堀田　浩生）

中国地方のローカル線へ。

29. 中国鉄道の旅Ⅰ　（３－２　納田　薫）

春から夏にかけての撮影の記録です。

34. ☆さらば、部活。ようこそ、隠居生活。

（５－１　川原　大知）

39. No. 216・「合宿研究号」リンクのご案内

表定速度を思う存分調べてみた

5-9-13 堀田 浩生

【注意】

この文は、JAM 号で掲載した「どの列車が一番速いんだろう」の続編となります。この文には前編のネタバレが含まれています。表定速度についてあまりよく分からない方は是非とも JAM 号の「どの列車が一番速いんだろう」の原稿を読んでから、この文を読むことをお勧めします。JAM 号が手元にないんじゃという方は、鉄道研究部のホームページから HINODE ONLINE のページに飛んで頂き、そこで 2017 年 JAM 号のページから見ることができます。どうぞご利用ください。

まえがき

終わりません誰か助けてください(部誌提出締切 6 時間前)。というわけで JAM 号の続編？となります。前回 2009 年度版の特急の表定速度を調べました。そこで、今回は 2017 年度の特急の表定速度を調べようと思います。それでは早速本編に入りましょう。

ランキング作成にあたって

・計測の主な対象になるのは 2017 年 3 月号に掲載された JR 各社の特急列車とする。
・私が過労死しない範囲で快速列車や私鉄や三セクのデータも追加する。
・計測区間は各列車の始発から終点までの営業キロと所要時間を基にする。
・計測区間が重複する列車が存在する場合、一番所要時間の短い列車の記録を採用する。
・新幹線は計測に含まない

新幹線は計測に含めないのは、正確な距離が公表されていないのと、ランキング上位を占拠してしまうからです。

表定速度の見方

表定速度 50km/h 以下(偏差値～29)

完全に「乗る」ことを目的とした列車。移動用ではない。古い列車を改造した車両を用いているのがほとんど

表定速度 50km/h 台(偏差値 31～39)

長時間止まったり、線形が悪いところを通っていたり、首都圏のど真ん中をつっきているとこんな値が出る。これで高速バスに対抗するのは難しい。

表定速度 60～65km/h(偏差値 40～44.1)

基本的には表定速度 50km/h と同じ説明文。首都圏のそれなりに速い無料列車はこの辺。

表定速度 65～70km/h(偏差値 44.4～48.5)

特急列車の大半がこの辺に固まっている。名前を言われてもわからないような特急列車がそろっている。

表定速度 70～75km/h(偏差値 48.7～52)

無料列車でこのラインだと割と速い。今回集計した列車の平均の表定速度は 71.6。ほかは表定速度 65~70km/h の列車と大体同じ。

表定速度 75～80km/h(偏差値 53~57)

無料列車でこのラインはかなり速い。この辺になると地方の都市と都市を結ぶ特急列車が現れる。

表定速度 80km/h 台(偏差値 57～65)

かなり速い部類。無料列車でこのラインは滅茶苦茶速い。都市間特急の速い部類の列車はこの辺。大都市～地方都市を結ぶ列車もこの辺。

表定速度 90km/h 以上(偏差値 66～)

滅茶苦茶速い。大都市同士を結んでいたり、線形が整っている路線を走ったりする特急列車がここに入る。

2007年度と比べて特急列車が減少したので調べるのが楽でした。成田エクスプレスと踊り子は相変わらず距離計算が死ぬほど面倒くさかったので発着路線を統一してほしいですね。湘南新宿ラインは裁かれて然り。

無料列車の表定速度

タイトルの通りです。今回のラインナップはこちら

・快速エアポート　・常磐特快
・東海新快速　・西日本新快速
・マリンライナー　・超快速
・名鉄快特　・南海サザン
・つくばエクスプレス快速

前回に比べてだいぶ量が少なくなりました。ラインナップが雑なので普通の列車がどんなものかは前回の記事を参考にしてください。

・常磐特快 63.7km/h(品川～土浦)
・サザン 66.4km/h(難波～和歌山市)
・名鉄快特 73km/h(名鉄岐阜～豊橋)
・西日本新快速 75.9km/h(長浜～姫路)
・TX快速 77.7km/h(秋葉原～つくば)
・東海新快速 81.2km/h(豊橋～大垣)
・マリンライナー 82.8km/h(岡山～高松)
・超快速 88.6km/h(越後湯沢～直江津)

知っている人からすれば「知ってた」、知らない人からすれば「お前(超快速)マジなんなん？」と言った感じの結果でしょう。一応言っておくと、この超快速は北越急行という、かつて特急を時速160km/hで走らせていた会社の列車なので、160km/hとまではいきませんが高速で走らせられる設備が整っています。それで誕生したのがこの列車です。一度乗ってみたいんですけど乗る機会があまりないんですよね…

表定速度 TOP20

今回は項目が少なくなった代わりに TOP10 から TOP20 にしました。それでは早速行きましょう

20 位:超快速 88.6km/h(越後湯沢～直江津)

特急含めても上位 20 位以内に居座る化け物快速電車です。説明はさっき書いた通りです。

19 位:ひたち 5 号 88.8km/h(上野→いわき)

18 位:ときわ 84 号 89km/h(高萩～上野)

常磐特急がここでランクインしました。普通列車も時速 130km/h で飛ばすのでそれくらい線形がいいのでしょう。常磐特急はほとんどが品川発着になりました。おかげで運行パターンが増えて計算が少し面倒くさくなりました。常磐線沿線は便利になったんでしょうかね？

17 位:スカイライナー 89.4km/h(京成上野～成田空港)

国内で唯一時速 160km/h で運転するスカイライナーはまさかの 17 位。上野～高砂の線形があまり良くないことが主な原因でしょうか。昔は最速 41 分で結んでいましたが、今は 43 分が最速のようです。部活の特急総選挙はほとんどこいつが一位をかっさらっていますね。僕は 789 系が好きなんですけどなかなか票が集まらないんですよねぇ。

16 位:アーバンライナー 91km/h(近鉄名古屋～大阪難波)

JR 東海に真っ向勝負をかけている勇気ある列車です。近鉄は大阪の私鉄というイメージが強いですが、三重県を通って名古屋まで足を延ばしています。三重県の覇権は近鉄のイメージなので関西の私鉄強すぎではと思いますね。関西本線…

15 位:スーパー北斗 2 号 92.4km/h(札幌～函館:偏差値 67.8)

前回の覇者がまさかの陥落。石勝線の事故以降、道内の列車がスピードダウンしたので表定速度も同時に落ちてしまいました。それでも十分速いんですが。

14 位:スーパーまつかぜ 14 号 92.7km/h(米子～鳥取:68)

山陰特急がランクイン。あんな平べったい顔でトンネルからの衝撃に耐えられるのだろうかと思うのは僕だけではないはず。表定速度で見ればスーパーはくとより速いです。山陰の王者はスーパーまつかぜだった…？

13 位: スーパーあずさ 14 号 93.3km/h(松本～新宿:68.6)

中央本線とかいうバリバリ曲がりくねっている路線を走るのに表定速度が 93 の頭おかしい特急です。振り子車両なだけのことはありますね。個人的な趣味ですが、中央線は高尾を境に一気に山に突っ込み、塩山を境に風景が盆地になり、竜王を境にまた山を登り、下諏訪辺りでまた視界が開けたりと、情景が豊富なので僕は好きです。

12 位: ひたち 7 号 93.8km/h(品川～いわき:69)

品川から走っているので表定速度が 100 から落ちましたね。2009 年には上野～いわきで表定速度が 100km/h の列車があった(この列車はいわきより先に行くのでランクインはしなかった)のですが、品川まで伸びたのでそこで時間が食われたのでしょう。何度も言いますがこれでも普通に速いです。

10 位: おはようエクスプレス 93.9km/h(福井→金沢:69.1)

10 位: おやすみエクスプレス 93.9km/h(福井→金沢)

9 位: しらさぎ 53 号 94.6km/h(米原～金沢:69.7)

北陸特急がランクインしました。おはようエクスプレスとおやすみエクスプレスは同じ距離、時間なので同率としました。やはり北陸特急は速いですね。しらさぎはまた乗ってみたいです。

8 位: ときわ号 93.3km/h(勝田～上野:69.9)

常磐特急で表定速度が一番高い列車です。三回目の登場なので詳細は省略します。

(7 位): スーパーレールカーゴ 95km/h(東京貨物～安治川口:70)

7 位はまさかの貨物。小田原でムーンライトながらを待っていると、小田原をすっ飛ばしていくあれです。東京～大阪を僅か 5 時間 51 分で結ぶ化け物みたいな貨物です。走っている時間が基本深夜なので遅れたりしないと昼間に見えないある意味珍しい列車です。ちなみに距離は品川～安治川口(大阪経由)で計算したので実際の値ではありません。ご容赦ください。ネットに載っている距離で計算すると少しだけ値が上昇します。

5 位: ライラック 96.6km/h(札幌～旭川:71.4)

5 位: カムイ 96.6km/h(札幌～旭川)

これでもスピードダウンしています。直線区間が長いので減速してもそこまで影響がなかったのでしょうか。高速バスと激しく競い合っています。朝早い時間から毎時一本以上走らせ、ほとんどの列車が 1 時間 20 分で走る辺り、JR 北海道の本気度がうかがえます。

4 位:ビジネスサンダーバード 96.7km/h(大阪→金沢:71.5)

3 位: ダイナスター97.9km/h(福井～金沢:72.5)

また北陸特急がランクインしました。ダイナスターは北陸新幹線開業後にできたと急で、福井～金沢間の地域輸送を担当しています。ビジネスサンダーバードは前回の記事に書いてあるので、そちらをお読みください。

2 位: ソニック 17 号 99.2km/h(博多～大分:73.7)

JR 九州ご自慢の特急。九州旅行で博多～小倉でお世話になりましたが、全然揺れず、それでもって速かったです。快適でした。博多～大分を結ぶ特急としてふさわしいスピードです。

1 位: サンダーバード 106.3km/h(大阪～金沢:79.8)

今回の最速ランナーは倶利伽羅峠を回避することで更に表定速度が上がったサンダーバードでした。2017 年唯一の、表定速度 100 超えの化け物特急です。線形の良い湖西線の存在が大きく影響しているでしょう。やはり大阪、京都～福井、金沢の需要が絶大なこともあるのでしょうか。

あとがき的な何か

今回の表定速度ランキングはいかがだったでしょうか？個人的に、前回の「つがる 33 号」みたいな意外な特急列車が少なく、物足りない感じでした。それだけ新幹線が普及してきたという事でしょうか。表定速度が 100 を超える特急が減ってしまい、個人的には残念です。

かなり駆け足となりましたが、この記事はここまでです。文化祭の発表でもうちょっと中身を掘り下げたいと思っています。

お読みいただきありがとうございました。

観光輸送の「光」と「陰」

５年３組 藤田 匠

①はじめに

本日は市川学園「なずな祭」 鉄道研究部ブースにお越しいただき、ありがとうございます。鉄研引退を迎え最後の寄稿となるこの号では、大都市圏からの観光輸送について、２箇所の事例から考えていきましょう。

②観光地とは

そもそも「観光地」とはどういった場所を表すのでしょうか。「広辞苑」には、

名勝や史跡、温泉などに恵まれ、多くの観光客が訪れる土地。

と記されています。最近は実在する場所がアニメで放映されることも多く、さらに以下の３つに分類することが出来ます。

①映画やアニメで舞台となった場所(=聖地)
　例：飛彈、沼津、大洗
②歴史ある神社や自然が広がる場所
　例：房総、日光、箱根、鎌倉、奈良、沖縄
③近年の Twitter、Instagram 等の普及により有名になった場所
　例：亀岩の洞窟(千葉県君津市)

③事例１：岐阜県飛彈市

3-1.概要

昨年８月に公開された映画「君の名は。」は興行収入 250 億円を突破し、大ヒット作となりました。主人公の故郷として描かれる飛彈地方にも多くの観光客が訪れ、昨年の観光客数は 100 万 5881 人(前年比+3.6%)となりました。

映画内では特急「ひだ」の終着駅として飛騨古川駅(駅舎：写真左)が登場し、特に富山寄り歩道橋からのアングルは話題となりました。その他、駅周辺や同市神岡地区の数か所が登場しています。

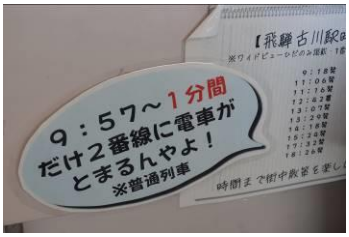
3-2.JR 東海の対応

(左・中)駅構内の案内

(右)4 月に発売された「JR 東海発足 30 周年記念 TOICA」在来線タイプ

最も有名な場所である歩道橋は飛弾市が管理する改札外の施設の為、観光バス等で訪れた観光客が改札内に誤って入らないよう、駅舎や改札口付近には行き方の案内が掲出されました。また 2017 年 4 月の JR 東海発足 30 周年に合わせた記念 TOICA の発売では、大ヒットを受け映画のシーンが使用されています。

ここまではごく普通の話ですが、今年に入り予想も出来ないような展開に入りました。



(左・中)飛騨古川駅歩道橋

(右)特急「ひだ」、臨時急行「ぬくもり飛弾路号」に使用されるキハ 85 系

今年 5 月には観光列車「ぬくもり飛弾路号」が運転され、それに合わせて旅行商品やフリーきっぷが発売されました。

	発駅		着駅	
急行「ぬくもり飛弾路号」	名古屋	9:05	飛騨古川	12:33
	飛騨古川	13:37	名古屋	17:32
	5 月 13,14,20,21,27,28 日運転 キハ 85 系 4 両(全車指定) ・沿線景勝地で徐行運転を実施 ・沿線自治体・乗務員によるおもてなしを実施 ・復路は飛騨古川駅にて映画シーン(写真左)を再現			
旅行商品	大人 6,980 円 小児 5,980 円 ・往路「ぬくもり飛弾路号」、復路「ひだ」利用 ・飛騨古川→高山の片道乗車券、弁当付き			

飛騨路フリーきっぷ	名古屋市内発 11,990 円(大人・小児同額/3 日間有効) ・往復には特急・急行を利用 ・フリー区間(飛騨金山～飛騨古川間)では特急・普通列車を利用 ・タクシー乗車券もしくは濃飛バス引換券(+150 円)付き

3-3.鉄道 vs.高速バス

高山駅付近にある「高山濃飛バスセンター」から、名古屋など各地への高速バスが発着しています。ここでは名古屋・岐阜からの午前中の定期便を対象に、運賃・本数を比較します。

便	名古屋(駅)発	岐阜発	高山着	高山までの所要時間
高速バス	(岐阜始発)	7:40	9:40	2:00
特急ひだ 1 号	7:45	8:05	10:16	名古屋から 2:31 岐阜から 2:11
高速バス	7:45	(非経由)	10:15	2:30
特急ひだ 3 号	8:43	9:03	10:56 飛騨古川 11:01	名古屋から 2:13 岐阜から 1:53
高速バス	8:45	(非経由)	11:15	2:30
特急ひだ 5 号	9:39	10:11	12:23 飛騨古川 12:42	名古屋から 2:44 岐阜から 2:12
高速バス	9:45	(非経由)	12:15	2:30
高速バス	(岐阜始発)	10:30	12:30	2:00
高速バス	10:45	(非経由)	13:15	2:30
特急ひだ 7 号	10:48	11:08	13:10 飛騨古川 13:29	名古屋から 2:22 岐阜から 2:02
特急ひだ 9 号	11:43	12:06	14:10	名古屋から 2:27 岐阜から 2:04
高速バス	11:45	(非経由)	14:15	2:30

・運賃+料金：特急「ひだ」指定席 6,030 円(通常期) 高速バス 2,980 円

・特急「ひだ」：5 本 高速バス：名古屋発 5 本、岐阜発 2 本

このように数字のみ見ると高速バスに軍配が上がるように見えますが、実際に高山本線を利用してみたところ、特急の利用客も多く見られました。これには東海道新幹線が大きく関係していると考えられます。

・所要時間：のぞみ号の場合は東京～名古屋間を最速 94 分で結ぶため、バスタ新宿からの高速バスよりも早く到着する。
(例)新宿 8:15 発 高速バス：高山 13:45 着
東京 8:50 発 のぞみ 103 号：高山 13:10 着

・乗継割引：新幹線～在来線を当日中に乗り継ぐ場合に限り、在来線の特急料金が半額になる。同時購入が条件。
(例)東京都区内→高山：14,920 円(-1,430 円)

高山本線は単線のため列車行き違いによる停車時間が発生しますが、こうした東海道新幹線による遠方からの所要時間短縮により、高速バスに太刀打ち出来ていると考えられます。

④事例 2：房総半島

4-1.概要

房総半島は年間を通じて気候の変動が少なく、南房総には海水浴場の他、マザー牧場、鴨川シーワールドといった有名スポットが点在しています。また北部の香取市には、全国を実測して歩いた伊能忠敬の旧宅や古い町並みが残り、東京から近いこともあって多くの観光客が訪れています。

今年 4 月 28 日～5 月 7 日の計 10 日間に千葉県を訪れた観光客は 160 万 4104 人(前年比-5.3%)でした。先月には旭市や銚子市内を舞台とした映画「打ち上げ花火、下から見るか？横から見るか？」が公開され、「聖地巡礼」による更なる観光客増加が見込まれます。

4-2.JR 東日本の対応

千葉県内では東京湾アクアラインや圏央道が開通し高速道路でのアクセスが便利になったため、特急列車の本数が年々減少しています。これを抑えようと、各方面への臨時列車やフリーきっぷ、多数の旅行商品が発売されています。

	発駅		着駅	
特急「佐原夏祭り」	新宿	9:58	佐原	11:52
	佐原	18:15	新宿	19:59
	7 月 15,16 日運転 E257 系 5 両(全車指定) ・佐原夏祭り：7 月 14～16 日開催 今年は 3 日間で 367,000 人の人出			
快速 「ブルーオーシャン外房」	大宮	7:37	安房鴨川	10:38
	安房鴨川	16:00	大宮	19:06
	京葉線・外房線経由 7 月 22,23,29,30 日運転 185 系 6 両(全車指定)			
旅行商品	・「房総夏のおもいで」(夏期限定日帰り旅行) バーベキュー等の体験コースや、プール・ランチバイキング等の計 4 商品 ・マザー牧場、鴨川シーワールドへの日帰り旅行(通年) ・トライアスロン大会アクセスツアー			
南房総フリー乗車券	東京都区内発 大人 4,640 円 小児 2,320 円(2 日間有効) ・往復には快速・普通列車を利用 ・フリー区間(木更津・茂原以南、久留里線)では快速・普通列車及び、一部のバス路線を利用可 ・一部観光施設の入場料等に割引適用			
サンキュー♥ちば フリーパス	大人 3,900 円 小児 1,950 円(9～11 月の 2 日間有効) ・千葉県内 JR 線・小湊鐵道・いすみ鉄道・銚子電鉄の快速・普通列車及び、一部のバス路線を利用可 ・一部観光施設の入場料等に割引適用			

しかしこうした施策にも関わらず、東京湾アクアラインでは ETC 車を対象に割引(普通車 3,090 円→800 円)が行われており、多くの観光客が自家用車に流れている状況です。近年は対抗策として 1 月に SL 列車が運転され、接続する臨時特急や旅行商品も設定されています。

(前頁左)3 月 25 日運転 快速「南房総満喫号」(大宮～館山)
(前頁中)4 月 16 日運転 特急「外房いすみ酒蔵開き号」(新宿～大原)
(前頁右)自転車を車内に持ち込める新たな専用列車「B.B.BASE」種車
※南武線 209 系を改造し、2018 年 1 月の運行開始が予定されている。

(左)2016 年 1 月 31 日運転 快速「DL 佐原」(銚子～佐原)
(中)同日、佐原駅で開催された記念イベント
(右)2017 年 1 月 20 日運転 快速「SL 館山」(勝浦～館山)

4-3.鉄道 vs.高速バス

バスタ新宿や東京駅、千葉駅から、館山・銚子・成田空港方面への高速バスが多数運行されています。ここでは安房鴨川への休日午前中の定期便を対象に、運賃・本数を比較します。

便	東京発	千葉発	蘇我発	安房鴨川着	所要時間
アクシー号	6:40	(非経由)		8:39	1:59
カピーナ号	(千葉始発)	6:50	7:04	8:40	1:50
わかしお 1 号	7:15	(非経由)	7:53	9:17 (勝浦乗換え)	東京から 2:02 蘇我から 1:24
アクシー号	7:35	(非経由)		9:49	2:14
新宿わかしお	新宿 7:18 秋葉原 7:32	8:10	8:15	9:38	新宿から 2:20 千葉から 1:28
アクシー号	8:20	(非経由)		10:34	2:14
わかしお 3 号	9:00	(非経由)	9:35	10:53	東京から 1:53 蘇我から 1:18
カピーナ号	(千葉始発)	9:05	9:19	10:58	1:53
アクシー号	9:15	(非経由)		11:25	2:10
わかしお 5 号	10:00	(非経由)	10:33	11:56	東京から 1:56 蘇我から 1:23

アクシー号	10:10	(非経由)		12:20	2:10
カピーナ号	(千葉始発)	10:40	10:54	12:33	1:53
わかしお７号	11:00	(非経由)	11:34	12:52	東京から 1:52 蘇我から 1:18
アクシー号	11:00	(非経由)		13:10	2:10

・運賃+料金：特急「わかしお」指定席 4,130 円(東京発・通常期)
高速バス 2,450 円(千葉発 1,850 円)

・特急「わかしお」：５本(うち新宿発１本) 高速バス：東京発６本、千葉発３本

このように運賃は高速バスが圧倒的に安いものの、高速道路の整備が遅れているため所要時間は特急が早くなっています。逆に富津市まで高速道路が整備されている内房線では特急列車が軒並み廃止され、館山方面への普通列車も君津駅で快速列車から乗り換える形となっています。

⑤観光地、列車で行くか？バスで行くか？

鉄道の利用が多い飛弾とバスへの移行が進む房総。この差はどこで生まれたのでしょうか。

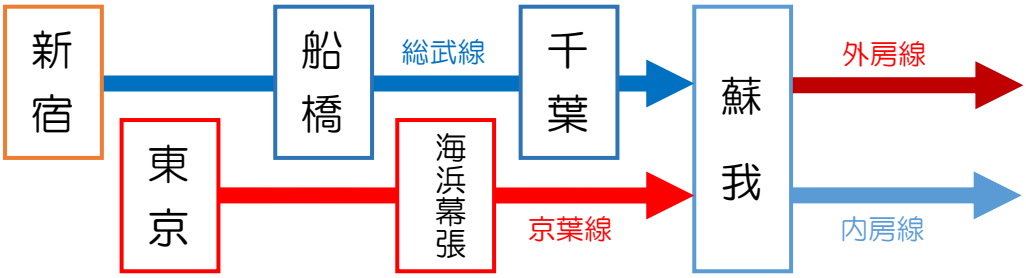
5-1.場所の性質

飛弾は古い町並みが多く残されている他、世界遺産である白川郷への玄関口にもなっています。また、世界各国で上映されている「君の名は。」の聖地であるということも外せません。私の訪問時も多くの外国人観光客が訪れていました。遠方からの観光需要は高く、新幹線を利用して訪れる観光客も多いと予想されます。

一方、房総の場合、観光資源に乏しく新幹線を利用して遠方から訪れるような需要は期待出来ません。また関東地方でも伊豆半島との競合があり、JR 東日本は伊豆方面への特急列車も多数運行しています。

(左)濃飛バス「君の名は。×飛弾市」ラッピングバス
(中)内房線特急「新宿さざなみ」(新宿～館山)
(右)東海道線特急「スーパービュー踊り子」(東京～伊豆急下田)

5-2.立地上の問題



京葉線が抱える問題として、「東京駅のホームが他路線と離れている」「千葉駅を経由しない」等が挙げられます。京葉線ホームは鍛冶橋通り地下にあり、他路線との乗換えは「動く歩道」経由で 10 分以上要します。一方高速バスは八重洲口から発車するため、すぐに乗り換えが出来ます。また京葉線経由の場合は千葉駅を通らず、成田方面からの利用がしにくくなります。新宿発着の特急列車は途中乗車を含めて利用客が多いことを考えると、房総特急の衰退はここに一因があると考えられます。

一方飛弾の場合は名古屋駅の在来線ホームから特急列車が発車するため、新幹線との乗換えは 5 分程度で完了します。長い通路を延々と歩く必要もありません。

鉄道が利用されるか否かは、やはり「乗り換えの壁」にあるのでしょう。

⑥おわりに

大都市圏から特急で結ばれる 2 つの観光地への輸送について見てきました。房総方面へは鉄道利用が増えるよう臨時列車等の努力が行われていますが、東京湾アクアラインの割引には敵わず苦戦が続いています。

日本でも人口の減少が始まり、北海道では鉄道の廃止が進められています。ここ千葉県でも久留里線や小湊鐵道の末端区間では本数が両手で数えられる程度となり、油断出来ない状況となっています。いすみ鉄道では古い車両を譲り受け「レストラン列車」として利用していますが、老朽化が進めば利用出来なくなります。

私はこのなずな祭をもって鉄道研究部から退き隠居生活となりますが、日々変化が続く千葉の鉄道について関心を持ち続けていこうと思います。房総へ旅行される機会があれば、この原稿を思い出していただけたら幸いです。

最後までお読みいただき、ありがとうございました。

⑦参考文献

・毎日新聞「飛騨市：観光客数 100 万人超え アニメ『君の名は。』効果」
2017 年３月８日

・JR 東海「列車で行く！春のお出かけ情報について」
http://jr-central.co.jp/news/release/nws002133.html

・交通新聞社「小型全国時刻表」2017 年８月号

・千葉県商工労働部観光企画課「平成 29 年ゴールデンウィークにおける観光入込状況について」

・JR 東日本千葉支社
「夏の増発列車のお知らせ」
http://www.jreast.co.jp/chiba/news/pdf/pre1705_natsunozouhatures syanoosirase.pdf
「房総に自転車の旅をコンセプトにした新しい専用列車が走ります」
http://www.jreast.co.jp/chiba/news/pdf/pre1704_cycletrain.pdf

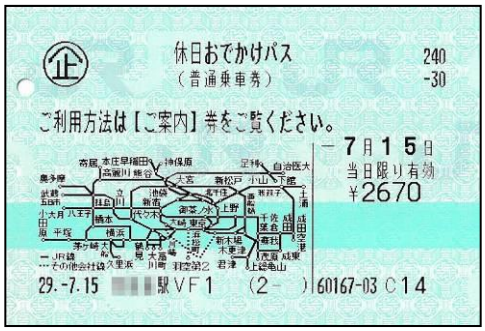
1人鉄道旅行記 #4

3-2-14　中島 大空海

1.はじめに

今回は、夏休み中に乗りに行った路線（久留里線・小田急線）についてまとめます。

2.Episode① 久留里線



春休みにいすみ・小湊で房総半島を横断したのに続いて、今回は久留里線に乗りに行った。同日に八王子方面へ行ってから久留里線に乗る予定だったので、切符は「休日おでかけパス(大人 2670 円、小人 1330 円)」を利用した。

12:50 頃、木更津駅に停車中の上総亀山行きの列車に乗り込んだ。車両は、キハ E130 系で、先に水郡線で導入されていた車両をマイナーチェンジして新製したものだ。21 世紀に製造された車両といえども、乗降口には気動車特有のステップがある。ワンマン運転をする都合で、運転台上には運賃表と運賃箱が用意されている。ちなみに、久留里線では IC カードが利用できない。車内でも、発車前にその旨を伝える自動放送が流れていた。車両側に IC センサーを設置したり、横田と久留里のみ IC カード一部対応駅にしたりするのも良いと思うのだが･･･。

13:01、列車が発車した。やはり走行音が路線バスのような騒音ではあるが、キハ 110 系などに比べればだいぶ静かになっていた。振動は線形によるものを除いてほぼ皆無だった。唯一文句を言うところがあるとするならば、車内がオールロングシートであることだ。クロスシートに比べて、落ち着いて乗っていることができない。自動放送の声は、やはり首都圏でお馴染みの三浦七緒子さんの声だった。なお英語放送はない。ローカル線までこの音声にされると若干の違和感を覚えてしまう。車内は、思っていたよりは混雑していた(若干立席がいるレベル)

ので、そこまでの赤字路線には見えなかった。

祇園、上総清川辺りまでは住宅街が広がっていたが、それを過ぎると田園風景となった。常に国道と併走している。

千葉のローカル線はとにかく遅い。併走している国道を走る車にさえ負けているレベルの速度しか出さないことはもはや常識なのだろうか(計算したところ表定速度は28.8km/h ※横田で3分間、久留里で4分間停車)。所詮線形の悪い線区を走る気動車と言ってしまえばそれまでだが。

ほとんどの駅では、乗降客は1、2人程度しかいなかった(0のこともあった)。まとまった乗降が見られたのは途中にある有人駅2駅(横田・久留里)程度だっただろう。

45分間揺られ、最大の途中駅といえる久留里駅に到着。ここでかなりの乗客が降りていくだろうかと思ったが、それ以上に乗車客が多かった。赤字路線といえども久留里線は地元の足としての役割をはたしているのだ。とはいえ車内はすでにガラガラ。僕の乗っていた1両目には7人程度しかいなかった。

久留里を過ぎると車窓も変化し、併走する国道も見えなくなった。内陸部の丘陵地帯にさしかかり、上総松丘～上総亀山間には小さなトンネルがあった。

20分くらい経つと、途中駅での乗降もほぼ0の状態で、終点の上総亀山駅に到着した。上総亀山駅は、小さな無人駅だ。窓口跡のようなものがあることから、かつては有人駅であったことがうかがえた。

帰る際、必要はないのだが、上総亀山駅の乗車駅証明書を発行した。実は僕の地元から1駅下れば乗車駅証明書発行機設置駅(有人駅だが、早朝の駅員不在の時間帯に使用される)なので、そこまで珍しくはないのだが。

のんびりしている時間はない。上総亀山駅到着から折り返しまで約15分しかなかったので、急いで撮影等をしてすぐに折り返した。

3.Episode② 小田急線

8月、そろそろ部誌のネタを作らないとまずいと思ったこの頃、フリー切符をさがしていたら、非常に貴重な切符を発見してしまった。「小田急線 開業90周年記念 1日全線フリー乗車券(大人2000円、小人1000円・2017年8月31日で発売終了)」だ。普段

小田急線は、全線乗り放題のフリーパスは発売していない。それが発売されていたので、僕は迷わず小田急線に乗りにいくことにした。

物凄く遅い総武線通勤快速や、列車によって混雑度の差が激しい丸ノ内線で新宿にたどり着くと、まずはこの切符を発売している出札窓口を探すのに苦労した。急行ホームと同じフロアにある窓口では発売していなかったので、1つ上のフロアに移動して購入した。

この切符には磁気情報が入っていない。そのため、改札を抜ける際は、有人改札を通る必要がある。最初に乗車する駅ではスタンプが押される。

まずは小田原線から。電車は8:43新宿発の急行小田原行きだ。車両は8000形。

新宿駅に電車が入線してすぐに乗ったので、余裕で座ることができた。車内には外国人がたくさんいて、「この電車愛甲石田行きますか？(乗換案内の画面を見せながら英語で)」と質問されて困惑した。自分自身も行ったことがないところについて英語で返さなければならないとは･･･。

電車は定刻通り発車。立席がそこそこいる程度の混雑度だ。

最初の複線区間は、電車が止まるのではないか不安になるくらい速度が遅かった。しかし、梅が丘を通過した後の複々線区間では、かなり軽快になり、90km/hくらいは出ていた(表定51.0km/h)。

小田原線は、緩急接続が多い。本厚木までに3回くらい各停や準急に連絡した。しかし緩急接続には限界がある。登戸を過ぎて3線区間(下り1線上り2線)に入ると、再びスピードが遅くなった。京急のように、待避可能駅が多い場合とは条件が違いすぎる。

小田急線には、何故か数十分おきに、後寄り1、2両だけ車掌巡回が入るが、誰も車掌に声をかけなかった。後寄りの車両だけ巡回しても全く意味はないと思う。

町田、相模大野、本厚木と停車していくうちに車内はガラガラになっていった。この辺りに来ると電車の本数が少ないので、複線でも速度は出ていた。また、風景が大きく変化し、市街地は見えず田園風景が広がっていた。

本厚木～新松田間の各駅停車区間は、かなりのストレス区間だ。駅間距離が長く、風景もあまり変化がない。成田線の佐倉～成田間を延長したような感じだ。

新松田を発車すると、あとは小田原までノンストップだ。ここで車両の性能を最大限発揮し､100km/hくらいは出していたのではないだろうか｡ここまでの田舎に来て5、6駅も通過してしまうのはそれらの駅の利用者が少し不安になるレベルだった。

長時間の乗車も終了し、10:20 に小田原に到着。東海道線で小田原に行くのとは違った楽しみが味わえた。

写真は小田原駅で撮影。

次は江ノ島線。電車は 12:46 相模大野発快速急行藤沢行き→13:10 藤沢発各駅停車片瀬江ノ島行きだ。

本厚木で昼食を済ませた僕は、江ノ島線に乗るべく、相模大野に向かった。ローカル線以外の各駅停車に乗るのはつまらないので、藤沢止まりであることを気にせずに快速急行に乗ることにした。

相模大野にやってきたのは 8000 形。小田原から本厚木に戻る際に乗った快速急行も 8000 形だったので、流石にもう飽きていた。最後尾に乗ったので、普通に座れる程度の混雑度だった。また、江ノ島方面に向かうことから、サーフボードを持っている乗客もいた。

電車は定刻通り発車し、終始軽快に走り続けた(乗車区間のみの表定速度は 66.0km/h)。中央林間や湘南台といった、他社線との乗換駅には必ず停車した。また、大和にも停車し、先行の各駅停車片瀬江ノ島行きを追い抜いた。これに乗り換えたほうが早いのだろうか･･･。

乗車率は終始大きく変わることはなかった。また、風景や地形もほとんど変化がなかった。江ノ島線の藤沢以北は色々な意味で「平坦」だったと思う。

藤沢に到着。僕は片瀬江ノ島行きに乗り換える。先程大和で追い抜いた列車･･･ではなくその 1 本前の電車だ。大和で乗り換えなくて正解だった。

藤沢を発車すると、特段何も変化のないまま片瀬江ノ島に到着。車内がうるさいだけで、乗っていてつまらなかった。

最後は多摩線。電車は 15:26 新百合ヶ丘発各駅停車唐木田行きだ。急行の待ち合わせはないようなのでこれに乗ることにした。

列車は3000形。やっと新型車に乗れた。車内は案の定ガラガラだ。始発の各駅停車なんてこんなものだろう。ましてや住民以外ほとんど用がない多摩線なんて･･･。

多摩線は、全くといっていいほど変化が皆無の路線だ。単刀直入に言ってつまらない。京成千原線のような路線だった。

小田急多摩センターで乗客のほとんどが下車し、以降は1両に5人くらいしかいなくなった。また、小田急多摩センター駅から唐木田の手前までは、京王線と併走していた。

住宅街を抜けるとすぐに唐木田に着いてしまった。これで全線制覇だ。満足感が全くわかない･･･。

4. 終わりに

短期間に、特徴が真逆の2つの路線に乗りに行きましたが、やはり乗っていて楽しいのは久留里線のほうでした。小田急線は、小田原線に限り、ある程度旅情ある路線だったと思います。ロマンスカーに乗ったら楽しさは倍増かもしれませんが、それ以外の路線は風景の変化が全くなく、乗っていてつまらなかったです。久留里線は、未知の世界に踏み入る感覚があります。

最後までお読みいただきありがとうございました。

還元主義 ～Flash back 3year's

5-9　堀田 浩生

1. 中学三年一学期～序章

ジョイフルトレインや臨時列車といった「ネタ」に飽き、趣味である撮影に対する意欲が少なくなっていたそんなある日、ふと「夕暮れ時の電車はどう写るのだろうか」と思い立ち、部活のない日の夕方に南船橋で電車を撮ってみました。その時に撮ったのはケヨ 34 編成で、夕暮れ時の電車はこんなに美しく写るものなのか、と思いました。

自分の中に「夕暮れ」という新しい概念が追加され、写真にとっての「時間」が動き始めた瞬間でした。ここから僕は様々な「時間」の電車を探し続けることになるのです。

2. 中学三年二学期　～誘い

はまなす、スーパー白鳥、白鳥を目当てに青森まで行ったとき、何を思ったか夜間撮影を三脚なしで敢行しようと思いつきました。結果から言うと、青森駅は割と明るかったのでシャッタースピードをそこまで落とさずに済み、何とか許容範囲内の絵が出来上がりました。

ここで撮った写真が今後、闇の撮影のルーツになっていくことになるとは。

3.中学三年冬休み　～刺激

冬休みに先輩から「冬の長沼はおすすめだよ。」と教えてもらい、晴れたタイミングを見て長沼に行きました。京王自体は以前に相模原線で撮ったことがありますが、その時はまだ写真を「写している」だけでした。

長沼でカメラを構えて時間が経ち、背景の住宅街も綺麗に色づいてきた頃、遊び半分で設定をいじくってみようと思い立ちました。すぐにやってきた京王八王子行の特急列車を撮ってみると、そこには普段とは違った風景が映っていました。

冬の光を受けた電車がそこに映っていたのです。夕暮れの電車を映しはじめたのはこの時です。その後やってきた京王 8000 をズームで引きながら撮れたのが右の写真です。シャッタースピードが遅くなり、左の写真とは異なる写真が写しだされていました。ピントはちゃんとあっており、ぶれてもいませんでした。これら二つの写真が、更なる深みへと歩むきっかけとなるのでした。

この頃から毎日のように電車を撮っていたので、腕が少しずつ上がっていきました。多分この時が一番腕を鍛えられたときでしょう。カメラに慣れてきたところで次の学年がやってきます。

4.高校一年一学期　～手弄

高校に入り、カメラも新しいものになったので、早速新しいカメラを片手に「黄昏」に染まる街並みに足を進めました。しかし「古いのと比べてどこか色が違う…？」。思った通りの色を表現できずに悪戦苦闘していました。それでも足を止めることなくファインダーから「黄昏」の電車を覗き続けました。

毎日のようにカメラを構えては、やまぶき色に染まる電車を探しては写真を映し続けてきました。

5.高校一年二、三学期　～Romantic time

このころは「夜」にあこがれていた時期でしょうか、暗めの写真が多いです。北海道の写真をもっと撮りたかったのですが、思ったより時間がなく、写真が限られてしまいました。

昼間にも流し撮りを始めました。流し撮りの幅が増えました。個人的に左の 223 系の流し撮りが完成系かなと思っています。流し撮りは写真にスピード感が出て好きなので、これからも極めていきたいです。

7.高校二年一学期　～飽和

この頃は電車を撮ることにあまり積極的になれなかった頃ですが、それでも「夕暮れ」は人を動かし、魅了します。こんなやまぶき色の風景をこれからも追いかけ続けたいものです。

8.高校二年夏休み　～レヴァートからの贈り物

夏休みに入り、被写体が変わったなという印象です。どちらかと言えば非日常を重視した感じでしょうか。写真の中に「旅！」というのが強く表れていると思います。その点で見ると左の写真は個人的にかなり気に入っています。できれば一枚だけでかでかと載せたい位ですが、それをやるといろいろと不都合なのでできませんね(笑)。ある意味一つの完成系でしょうか。鉄道研究部のホームページだと綺麗なカラー版が見られるので是非そっちで見てほしいです。

ちなみにレヴァートとは、トラベル(Travel)を逆に読んだだけの造語で特に深い意味はありません。

9.正真正銘最後のあとがき

ついに僕が書く最後の部誌が完成します。ここまで長いようですごく短かった。そんな気持ちです。こんな文章を書くのはおそらく後にも先にもないでしょう。僕からすればものすごく異質な文章を書いたなという所です。故に皆さんには楽しんでもらえるかはわかりませんが、個人的には満足かなといった感じです。ここまで読んでくださった皆さん、本当にありがとうございました。無事に隠居生活に入れそうです。

それではみなさん、さようなら。

完

中国鉄道の旅Ⅰ

3年2組18番　納田 薫

ハロー鉄研！！

本日はなずな祭鉄道研究部ブースにお立ち寄りくださいましてありがとうございます。これを読んで市川学園の鉄研に少しでも興味を持って頂けたらうれしいです。

皆さん、夏休みどう過ごしましたか？今回は昨年の四国鉄道の旅に続く「中国鉄道の旅」をタイトルに中国地方を中心とした旅行記を書いていきたいと思います。

本日のルート

勝瑞 6:22 → 高徳線 普通高松行 → 高松 8:09

高松 8:22 → 本四備讃線(瀬戸大橋線) 快速マリンライナー14号岡山行 → 岡山 9:19(岡山駅：500 TYPE EVA、ラ・マルセとうち)

岡山 10:31 → 山陽本線 普通糸崎行 → 倉敷 10:48

倉敷 11:32 → 伯備線 普通新見行 → 新見 12:46

新見 13:01 → 芸備線 普通備後落合行 → 備後落合 14:25

備後落合 14:44(15分遅れ) → 木次線 普通宍道行 →

出雲坂根：三段式スイッチバック → 宍道 17:36(定時)

宍道 17:40 → 山陰本線 普通米子行 → 松江 18:01

松江 18:15 → 山陰本線 特急スーパーまつかぜ12号鳥取行 → 米子 18:37

(米子駅：境線鬼太郎列車)

米子 19:21 → 山陰本線 特急やくも21号出雲市行 → 出雲市 20:18

はじめに

今回(2016年夏休み)、中国地方を巡る際使用した切符は、「山陰満喫パス」と青春18きっぷ常備券(赤券) です。山陰満喫パスの価格は4,000円(税込)で、連続する2日間、「JR西日本山陰本線東浜～益田、因美線鳥取～那岐、伯備線伯耆大山～上石見、境線米子～境港、木次線宍道～油木、三江線江津～伊賀和志、山口線益田～津和野」の区間で特急・普通列車の普通車自由席に乗り降り自由な切符です。特急の自由席に乗れて4,000円でこの移動可能範囲ならとっても安くてありがたいものです…。今回の旅は、徳島県勝瑞駅から島根県出雲市駅までです。

1、＼四国ですてぃねーしょん／

←1500 形 7 次車
旅の始まり。四国で紹介したいのが新車です。
1566, 67 形：2015 年に登場した 1500 形の 7 次車(7 代目)。ステンレスボディーがくっきりとしていて、今までと比べて格好いい顔をしている。

←7200 系：元々あった 121 系電車(右)を改造して 2016 年に再び誕生したもの。塗装の他、新しい設備が搭載されています。

2、岡山駅にて

←213 系「ラ・マルセとうち」
「La Malle　de Bois(ラ・マル・ド・ボア)」
　瀬戸内国際芸術祭 2016 開催にあたり昨年 4 月に登場した観光列車。フランス語で「木製の旅行鞄」を意味する車両のラッピングには工夫がなされていた。

<500 TYPE EVA>
　外装がスゴいエヴァ新幹線。山陽新幹線開業 40 周年を記念して 2015 年 11 月から運転されている。人気アニメ「エヴァンゲリオン」がモチーフになっていて、新大阪～博多をこだま 730 号、こだま 741 号としてほぼ毎日 1 往復している。特に 2 号車は自由席券だけでエヴァ仕様の車内を利用できるということで人気がある。右の写真はひかりレールスター。名前はひかりの上を駆け抜ける流星のよう

なイメージを表現したことから。エヴァ新幹線同様、西日本に行かないと見られない車両だ。

～水島臨海鉄道～

倉敷駅で寄り道した水島臨海鉄道は、元国鉄のキハ205という希少価値の高い車両を所有する会社だ。お目当ての車両は来ず、中国横断という本業がここから始まろうとしていた…。

3、中国横断～耐えに耐えたロングシート～

伯備線は1972年までSLが走り、D51の3重連運転で人気を集めた。山陽と山陰を最短で結ぶルートとして連絡路線の役割を果たしている。

↑381系やくも　　↑213系

芸備線ではキハ120形が活躍している。新見駅は利用者の少ない小さな駅だと思っていた。しかし、駅前には多くのタクシーが並び、街がひろがっていたのでおどろいた。それに対して、木次線への乗換駅・備後落合はホントに何にもなかった。まわりを森に囲まれ、駅を出ると果てしなく続く砂利道が見えた。ホーム洗面台がある駅として有名だが、探してもそれらしきものは見つからなかった。勿論無人駅である。木次線はキハ120形のトップナンバーに乗車した。信号故障の影響で備後落合発車が15分遅れたが、宍道駅到着時間は変わらず…。

～おろち・ループ～

備後落合側(右)から上ってきた列車は信号所に一時停車し、運転士は反対側に移動し、左のレールを上るために動き出した。左から上ってきた列車は出雲坂根駅で停車すると、また運転士が反対側の運転席に移動して二度目のスイッチバック。

宍道方面へは右の坂を上っていく。二度の進行方向転換は全国的にも珍しく、三段式スイッチバックと呼ばれ、車内には鉄道ファンがたくさんいた。ロングシートに二時間半以上ゆられ、終点宍道駅に着いた。

4、いざ、山陰へ

↑キハ 40 系

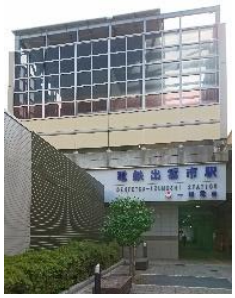
↑キハ 187 系

2010 年に撤去された余部鉄橋のことなどを考えながら、宍道湖・中海に沈む夕日を見ながらわずか 20 分間、特急スーパーまつかぜに乗車した。

～米子にて～

境線は発着する 0 番線の「ゼロ」を「れい」と読ませる。「霊」で「ゲゲゲの鬼太郎」の作者水木しげるさんの出身が境港なことにちなんだものである。0 番ホームにはキャラクターの像や、漫画の展示など観光客向けにデザインされていた。

境線の 1 つの魅力といえば「鬼太郎列車」である。比較的本数の多いこの路線では目にすることが多い。「こなきじじい号」「ねずみ男号」「一つ目小僧号」「鬼太郎号」「ねこ娘号」「砂かけばばあ号」が走っていて、バリエーション豊富だ。車両にはキハ 40 系が使われている。車内はゲゲゲの鬼太郎のキャラクターでいっぱいだ。境線では鬼太郎列車他、鳥取の観光名所のラッピングをしたキハ 126 形も活躍している。



今回の旅のゴール地点出雲市駅周辺はホテルが立ち並び、夜でも人通りが絶えない、流石出雲大社の玄関口である。出雲市駅から徒歩 1 分の場所に一畑電鉄の電鉄出雲市駅がある。列車の本数が少なくて撮影することは出来なかったが、旅の記念に入場券を。今度立ち寄った際はぜひ訪れたい…。

終わりに

久々の部誌どうでしたでしょうか？四国を抜け出して中国地方を題材にしてみました。最後まで読んでいただきありがとうございました。それでは、ボンボヤージュ！

参考文献：

・小型全国時刻表 2016 年 4 月号　交通新聞社
・ＪＲ四国時刻表 2016 年度版　ＪＲ四国
・全国鉄道旅行 昭交社 2016 年
・るるぶ四国 2016 年度版 JTB パブリッシング
・週刊鉄道ペディア 小学館 2016 年 4 月創刊号他
・ＪＲ鉄道車両コレクション 交通新聞社 2012 年 11 月
・ＪＲ特急列車年鑑 2013 イカロス出版 2012 年 12 月

さらば、部活。ようこそ、隠居生活。

5-1-12　川原　大知

高 2 になり最後の部誌投稿となった川原です。

毎年、中学からの 5 年間を振り返る的な文を書く人が多いので、自分は通常通り撮影記でも書こうと思います(短く振り返ろうとは思います)。前回の撮影記(No. 214「新入生歓迎号」)では 2017 年 2 月までの事を載せていたので、その続きから始まります。

Ⅰ. 春休み、海外研修と課題に追われる。

桜とかの風景写真が撮りたいとは思っていたものの、とても忙しくて、撮影している時間がなかった。

ちょうどこの時期に JR 貨物 30 周年 HM を付けた EF65 が走っていたので、地元を走る 1091 レ、1093 レなら時間もかけずに撮れるのでは？と思い、EF65-2067 と EF65-2139 が運用に入った時を狙った。1 発で決める為に被りが無い場所と考えると、幕張の歩道橋になった。

3/29。1091 レに EF65-2067 が入った。天気は曇り…でも一回きりのチャンスだろうと思い、出撃。曇りだし、そんな人も居ないだろうなぁと思っていたが、いざ撮影地に着くと、キャパオーバー。意外でした。何とか後ろから交わして、ベスポジでは無いが一応撮れた。

4/4。前回の反省から、早めに出撃。それでも、先客が 3～4 人ほど。立ち位置を確保して 1091 レを待った。みるみる人が増え、この日もキャパオーバー。やっぱり 2139 の人気は凄いなぁ。

晴天のなか通過するＨＭ付き特急色をゲット出来て大満足でした。

撮影地：幕張本郷―津田沼

II. 梅雨、晴れが欲しい。

5 月は撮影に行けず、6 月は梅雨で晴れてくれない。

6/4。A520 編成、A540 編成に続いて山手線からの転属で総武線にやって来た A503 編成(元トウ 503 編成)の快速線内の試運転があった。

もしかしたら総武線同士の並走が見られるのではと思い曇りながら撮影に。運良く試運転が低速だったので、うまく並んでくれた。

撮影地：市川

III. 期末考査終了、夏の日に。

7/10。試験も終わりひと段落した所で久々の晴れの中での撮影。東西線で E231-800 を狙う。

夕日に輝く 05 系や 15000 系、東葉高速 2000 系など色々な車両を撮影出来たが、肝心の E231-800 は表示負け…。残念な結果なのでまた行こう…。

撮影地：南行徳

7/12。関東の運用ループに広島更新色が入っていた。1046、1049 号機の 2 車両しかいないレア車だ。1094 レを狙いに下総中山に撮影へ。やはりレア車だけあって人が少し多め。普電がギリギリ抜けてくれて良かった。

撮影地：下総中山

Ⅳ.夏休み、晴れが少ない。

梅雨明けって何？って感じの、雨と曇りのオンパレードの日々だった。

8/9。雲は多いながら、久しぶりの晴れ。この日を逃すわけにはいかないと思い、取り敢えず前々から狙おうと思っていた、マリーンズラッピングの新京成、8812 編成を撮りに行った。

鎌ヶ谷通るんだからファイターズの方がいいんじゃない？と思いつつも、順光の中撮れて満足できた。

撮影地：京成稲毛―検見川

Ⅴ.お盆、長野に行く。

3 連休に長野に帰省した時に、しなの鉄道を訪れた。最近、塗装変更で S7 編成が旧長野色、S3 編成が湘南色、S16 編成がスカ色になり盛り上がっているようだ。

8/12。スカ色を撮ろうとしたが、天気が悪くなった。急遽予定変更で、保存車両巡りに変更。坂城の 169 系 S51 編成を見学し、ひたすら乗り鉄。フリーパスでの移動だったので途中下車しながらゆったりと軽井沢へ。

撮影地：坂城

終点、軽井沢の EF63-2、169 系 S52 編成が保存されている。現役で動いていた頃に訪れてみたかった。

軽井沢からは、偶然にも S16 編成に乗車して帰った。

撮影地：軽井沢

8/13。予報は晴れで期待していたが、朝起きてみると外は雨。今年から走り始めたHIGH RAIL の送り込み回送を有名な浅間山バックで撮ろうと思ったが曇っていちゃ意味がない。

露出が足りなかったので、流した。側面の方が逆に、小海車(20m)と盛岡車転属(16.5m)との違いが分かって良いかも…？もうちょっとシャッタースピード落としても良かったかなぁと後悔。

撮影地：太田部―龍岡城

午後はスカ色のリベンジへ。ガタガタな道を進み、俯瞰ポイントへ向かう。朝の雨から一転して快晴の中復活したスカ色をとらえられ、大満足して帰ってきた。

撮影地：某所

VI. 休み終盤、忙しい。

忙しいとか言いつつ撮影に行っている。

8/19。カシオペア紀行に虹釜（EF81-95）が入った。河合模試前日ながら、これは行かねばと思い、出撃。晴れなら沿線に出て側面を強調して撮りたいところだが、曇りだったので記録程度に駅で済ませた。京浜東北線の遅れで被りがギリギリのなか何とか撮れた。

撮影地：川口

VII. 最後に、振り返り

自分はHINODEに中学3年から投稿してきましたが、先輩やネットの写真を参考に自分なりに腕を上げてきたつもりです。編成写真の撮り方すらも知らなかった中1の頃を懐かしく感じます。「この写真を今の腕でやり直したい！」と思う写真ばかりです。あれ、涙が出てきた…と思ったら、あくびでした（編集当時8/20 午前2：30）。

以下は自分の載せてきた部誌一覧です。New Zealandのこと以外は撮影記になっているので、是非、ネットで検索して、写真の腕の成長を見てほしいです。

No.206「文化祭特別号」	東武線制覇への道
No.210「ＪＡＭ特別号」	渡島大野に行ってきた（北海道新幹線で函館の旅）
No.211「文化祭特別号」	春から夏のまとめ
No.214「新入生歓迎号」	「いつか撮ろう」は後悔のもと
No.215「ＪＡＭ特別号」	NEW ZEALANDの鉄道～貨物、Auckland編～

並べてみると当時の自分がどんな被写体を追っていたのかがわかりますね。初投稿の東武鉄道なんてあれ以来行っていなかったり。

大学受験のため、この部誌がラストの撮影記になり、これからの撮影の方も控えなくてはと考えています。国鉄車が無くなっていき、新型の車両が導入されていくであろう2年後。鉄道はどうなっているのか、楽しみに待っていようと思います。
最後になりましたが、これを読んで下さった方々ありがとうございました。

~~感動の~~エンディングなので豪雨のなか走る最新鋭（2017.8.20現在）E235系を載せて。

これが後に黒歴史となるのであった…（フラグ）

編集後記

研究・編集課 堀田 浩生

本日はなずな祭、及び市川学園鉄道研究部のブースにお越しいただき誠にありがとうございました。今年も巨大ジオラマや研究発表など、様々な展示物を展示しております。どれも部員の熱意がこもったものばかりなので、一通り目を通していただけると幸いです。

今年の合宿は、仙台を中心に福島・山形・一ノ関方面に分かれて調査してきました。詳しい研究成果については、「HINODE 216 号」をご覧ください。今年は諸事情により、部誌としての合宿研究号の配布はございません。この部誌に QR コードとリンクを載せておきましたので、お手数ですがそちらからご覧ください。

今年は思い切って、研究班の発表をパワーポイントによるスライドに統一しました。毎年模造紙のコーナーを見ると人があまり集まっておらず、せっかく部員が書いたのにお客さんに見てもらえずかわいそうだな、と思いスライド発表で統一という形を採らせていただきました。これで少しでも多くの人に研究発表を見てもらえれな良いかなと思っています。初の試みがどう転がるかまだわからないので、少し緊張しています。

私はもう年寄りなので、やはり新しいことに踏み込むのにも勇気や体力が要りますね。できることなら何も考えずにほどほどに部活をこなしていたかったですが、やはりそういうわけにいかず、今年も課題山積みの一年を過ごしてきました。とはいえそれでも今年で最後となると少し寂しくなりますね。今後の部活動のためにも、ぜひ後輩たちには頑張って欲しいものです。思い返せば、この五年はほとんど部活に従事してきましたが、先輩方の言う通りやはり五年というのはとても短く感じます。ついこの前入部したばかりのようなそんな感じがずっと続いています。多分大人になれば「10 年が早い」とか言い出すのでしょうか。時が経つって怖いですね。

改めまして本日はご来場頂き誠にありがとうございます。
そしてこれからも市川学園鉄道研究部を今後とも宜しくお願いします。

[redacted]

[redacted]

HINODE

鉄道研究部　部誌「HINODE」
文化祭特別号(217 号)
発行年月日　2017 年 9 月 16 日
発行者　市川学園鉄道研究部
発行責任者　堀田　浩生