

Ichikawa-Tekken

# HINODE

No.222「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.222 「あけました号」

※題名の前の数字はページ数です。

東京から名古屋にかけて中央本線経由の乗車記・撮影記。

### 03.木曾路に行く (3-3 松本 日向)

沿線に足尾銅山など多くの観光地があるのでおすすめです。

### 08.わたらせ渓谷鐵道乗車記 (2-1 岩田 遼祐)

四国のまんなかを縦断する土讃線へ。

### 11.しあわせぐるり、しこくるり (4-3 納田 薫)

川崎の工業地帯での撮影記。工場夜景の写真もあります。

### 15.かわさきぐらし (4-1 金子 正直)

多くの駅が「京成〇〇駅」と名乗るようになったきっかけとは。

### 18.京成電鉄 駅名の謎 (4-2 相沢 亮太)

新型車導入に伴う車内設備の変化に注目。

### 21.横須賀線・総武快速線の新型車両計画 (4-2 中島 大空海)

総武線と東西線の直通列車が果たす重要な役割とは。

### 25.東京メトロ東西線と JR 総武線各駅停車の関係と考察 (3-3 土生 柚佑)

# 木曾路に行く

3-3 松本 日向

## 0.ご挨拶

初めまして、10月に鉄研に入部した松本 日向(まつもと ひむか)です。3年間頑張っているんで、よろしくお願いします。

## 1.はじめに

挨拶も終わったところで、最近注目度の高い**189系 N102編成**について書こうと思います。ただし、**撮影日：8/25**。

使うネタが古いのはさておき、早速書いていきましょう。

## 2.安定の始発芸

注意：乗車した電車の画像はほとんど掲載しません。~~とか撮ってない。~~

8/25 朝 2時間程早く起きてしまったので、朝練がてら初電に乗りつつ東小金井へ。東小金井に着くと、先客が2名程。構図に余裕があるので気にせず撮影。うーん、微妙。



東小金井にて。 総武線直通の各駅停車と品川経由のNEX。

## 3.西へ西へ

そろそろ高尾より西へ行く列車に乗れなくなるので移動。途中、八王子で送り込み回送を撮れることがわかったので撮影。20人くらいの鉄によって埋め尽くされたホーム端。~~正直怖い。~~

さて、(一応)間に合いましたが、ろくな写真が撮れるわけもなく。



回送が発車し、西へと移動。八王子 7:53 発の電車で高尾へ。高尾 8 時 1 分定着。9 分後の 6 両の普通に乗車。大回りでは行けない駅なので軽く記念撮影を。

高尾を 8 時 10 分に発車。終点の甲府まで、2 回特急の待ち合わせをしつつ、約 90 分。長い。

甲府に着くと対面に停まっている短い 3 両の普通に乗り継ぎ。ちなみに乗り換え時間は 2 分。案外接続は悪くないようで安心した。進めば進むほど需要が減るため、編成が短くなっている。

その後もはまかいじに抜かれ、遅れてきたあずさと接続しつつ、数分遅れて岡谷駅に到着。この時、この数分の遅延が後で大きく関わってくるとは知る由も無かった。

JR 東海管轄の飯田線のほとんどの列車は岡谷へ（一部列車は茅野まで）乗り入れてくるので、東海の顔(?) 313 系や 2 ドアの 213 系を見ることができる。

#### 4.遅れてやってきた主役

いよいよここから本格的に撮影をして行くわけだが、当然移動中に発生していた遅延も影響してくる。岡谷駅の電光掲示板の遅延表記はなぜそこののか…。(上)



上：八王子駅に入線する回送。  
中：高尾駅の天狗。  
下：茅野駅で接続する特急。



左：多彩な駅名標。 右：岡谷駅 0 番線に停車中の飯田線 313 系。  
ダイヤから少し遅れ、11 時 40 分、約 3 分遅れあずさ 9 号がやってきた。遅れているた



め、到着後すぐに発車した。

僕が駅に着いた頃には誰もいなかった駅のホーム端だが、いつの間にか2人の撮り鉄さ



んが。やっぱり 189 系の人気は凄まじい。

12 時 5 分、こちらも約 2 分遅れて到着。

←本命の

**9037M 特急木曾あずさ 南木曾行き**

である。臨時特急、しかも 189 系での運用ということもあり乗車率は高めだった。

実はこの木曾あずさは岡谷より先、「辰野支線」という中央線の旧線を経由、さらに途中の辰野駅で少々停車する。そのため、岡谷を 20 分遅く発車する、新線経由の普通列車が塩尻で追いつく。ダイヤ通りに走ってれば。そう、例に漏れず普通列車も遅延している。



## 5.東日本から東海へ

幸いにも、塩尻駅で遅れた普通と接続が取られたようで、木曾あずさはまだ塩尻駅

に停車していた。今回乗った普通列車にも多くの撮り鉄が乗っていたようで、駅には撮り鉄が大勢。

12 時 43 分、約 4 分遅れて発車。ホーム先端には相変わらず大勢の撮り鉄が。次に乗る電車まで時間があるので、軽く駅を撮影。

駅の跨線橋上には信州そば屋がある。~~入り口狭すぎ。~~

岡谷～辰野～塩尻を結ぶのが辰野支線

岡谷～塩尻を直線的に結ぶのが新線



中央本線の塩尻駅より西は JR 東海管轄になる。(通称：中央西線) 塩尻～中津川の区間を走る普通列車はとて少なく、3 時間空く時間帯もあるほど。というわけで…

**特急しなの 初乗車です!!** 金欠なので自由席ですが。

## 6. フラグ回収の時

今回乗車したのは「(ワイドビュー) しなの」12 号。塩尻より先の停車駅は、木曾福島、中津川、恵那、多治見、千種、名古屋。長野～名古屋を 3 時間、塩尻～名古屋を 2 時間で結ぶ。線形が悪い中央西線でこれだけ飛ばせるのは流石振り子式車両といったところ。

自由席はそこそこ空いていて、窓側の席が確保できた。乗り心地は悪くないが、カーブが連続するため想像以上に車体が傾く。

およそ 70 分で恵那駅に到着。ここでは、神領電車区へ回送される 189 系を撮った。

しかし、~~フラグを立てていた~~3 分の遅れがここになって響いてきた。

神領車両区への回送(回 9022M)は、土岐市駅で少々停車する。その間に後続の快速列車(2740M)で追い抜くことができる はずだった。

恵那駅に先にやってきたのは… 2740M でした。(泣) おそらく中津川駅で時間調整したんでしょうね…。どうこういっても仕方がないのでそのまま撮影続行。快速の数分後には回 9022M が来た。

恵那駅にも 6 人程撮り鉄が。やっぱり人気なんですね、189。

## 7. 西へ西へ (2)

というわけで、5 回目の撮影チャンスを得られなかったので、名古屋へ直行。こんな山しかない区間に 8 両で疾走する快速。途中、高蔵寺で特急しなの待ち合わせ。セントラルライナー仕様の 313 系も見られて満足。



神領駅を出ると、右手に神領車両区が見える。ここには特急しなので活躍する 383 系や中央線の 211 系・313 系が合計 347 両所属する大きな車両区。今日は 189 系もいた。



## 8.迷鉄名古屋

帰宅するための電車まで1時間近く空いているので迷鉄名鉄を撮影。車種が豊富で撮っていて飽きない場所だった。~~やっぱり迷鉄だった。~~

## 9.ヤッパ シンカンダッタンジヤナイデスカネー (帰宅)

別にタイトル以上でも以下でもないです。新幹線です。自由席だけど。



左：名鉄名古屋駅 中：停車駅案内 見ている人は少なそうだが 右：700系の「のぞみ」

## 10.最後に

最後まで読んでくださりありがとうございました。写真と文章力を日々向上させていきたいですね、はい。一言言わせてください。中央本線の輸送力過剰すぎじゃないですか？

今回使った切符→

18切符使えよ。





# わたらせ渓谷鐵道乗車記

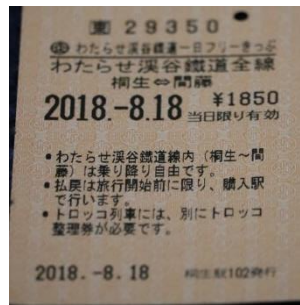
2年1組 岩田 遼祐

## はじめに

みなさんこんにちは。初投稿となる2年の岩田です。今回は、ローカル線でありながらも休日には多くの人で賑わう「わたらせ渓谷鐵道」に乗車してきたので、そのことを書きます。ちなみにこの話は、去年の夏(2018年8月)のものです。

## 0. 桐生駅にて

旅の始まりは、群馬県桐生市にある桐生駅から。桐生駅は、わたらせ渓谷鐵道の起点駅であり、わたらせ渓谷鐵道は、ここから約44km離れた間藤駅までを結ん



でいます。私は、一日フリーきっぷ(上図)を購入しわたらせ渓谷鐵道に乗車しました。(右上図: 桐生駅わたらせ渓谷鐵道線ホームにて あかがねIIを撮影)

## 1. 間藤駅へ

ダイヤの関係で、まずは間藤駅まで行きました。また、朝も早く(午前8時50分ごろ)わたらせ渓谷鐵道の目玉の一つであるトロッコには乗れませんでした。しかし、休日であることもあり予想以上に乗客が多く、席に座るのがやっとでした。車両の窓を開ければ、トロッコほどではないものの解放感がありました(走行音が大きくすぐに閉めました...)。車窓は、沿線を通る渡良瀬川や山々の森林が間近に見えるなど、とてもきれいでした。途中、神戸駅での停車中にカレーパンなどの軽食販売がありました。こんな感じで約1時間半かけ間藤駅に到着した私は、間藤駅散策を始めました。



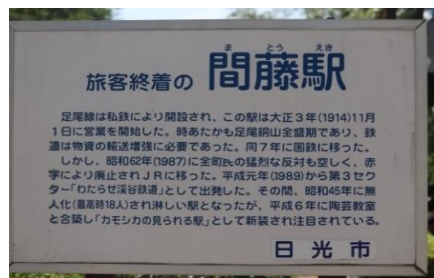


間藤駅には駅舎(待合室)はあるものの、改札口はなく無人駅でした。後でわかったことですが、繁盛期には、18 人も の 駅 員 が いた よう だ す。 (右 図 : 間 藤 駅 駅 舎 と わ た ら せ II Wikipedia より) 国 有 天 然 記 念 物 で あ る カ モ シ カ が 見 ら れ た り、 駅 舎 で 陶 芸 教 室 を や っ て い た り と 観 光 に 適 し た 駅 と な っ て い ま す。 ま た、 駅 前 の バ ス 停 か ら 日 光 行 の 路 線 バ ス が 出 て い る の で、 交 通 の 便 が 良 い と 感 じ ま し た。

## 2 . 神 戸 駅 に て

さて、間藤駅から移動して神戸駅に来た私は、神戸駅構内にあるレストラン清流を訪れました。このレストラン清流は、かつて東武日光線で特急げこんとして走っていた東武 1720 系の 4・5 号車を使用したものです。このレストラン清流も、朝の桐生駅同様まだお昼少し前(午前 11 時半)であるのに、かなり席が埋まっていた(待つことはありませんでしたが)。また、メニューも売り切れのものがでてきていました。さらに私が店を出るころには、店の外まで多くの客が並んでいたの、人気な場所なんだなあ...と感じました。昼食の後は、次の列車まで神戸駅を散策してみました。すると、桐生方面からわたらせ渓谷号が。このときは、何気なく撮ったのですが、このわたらせ渓谷号は 12~3 月末まで(冬シーズン)は運行しない そうです。撮ることができて良かった..

また私が訪問したときは、駅構内で地元食材の販売をしていました。駅の外に出てみると大きな広場があり、バスも何台か止まっていた。調べてみると、神戸駅の北東部には草木ダムや富弘美術館といった観光地があり、土日には観光客が多く訪れるそうです。そのため、平日の神戸駅は無人駅ですが休日などには職員が来て有人駅になります。しかし、職員は改札を行わないので運賃の精算などはすべて電車内で済ませます。



間藤駅にある看板



レストラン清流(わたらせ渓谷鉄道 HP より)



東武 1720 系(わたらせ渓谷鉄道 HP より)



わたらせ渓谷号

また、神戸駅は駅舎と駅そのものが国の有形文化財に指定されているそうです。写真が撮れなくて残念(止まっていたバスマめ...)

### 3. 水沼駅にて

最後に訪れたのは、「水沼温泉センター」という温泉に入れる施設がある水沼駅です。この水沼温泉センターには、露天風呂もあり、秋には紅葉している山々の絶景を見ることができます。私が訪れたときは、まだ新緑だったこともあり、レストラン清流などの他の施設よりも訪問客が少なかったです。(右上図：水沼駅の看板)



温泉に行った後は、水沼駅を散策しました。水沼駅の前には、駐車場があり水沼温泉センターの訪問客が多いことがうかがえます。水沼駅は訪問客が多いのに無人駅であることに意外さを感じましたが、統計上では水沼駅は神戸駅よりも電車の乗降者数が少ないようです。



また、電車を待っていると今度は、トロッコわっしー号(右下図)が入線してきました。こちらは、12~4月も運行するそうです。

### 最後に

どうでしたでしょうか。このわたらせ渓谷鐵道は、付近に鉱毒事件で有名な足尾道山など観光で訪れられる場所が多く存在します。そのため、この文章を読んで行ってみたいなと思った方は是非行ってみてください。最後までお読みいただきありがとうございました。

### 参考文献

- ・わたらせ渓谷鐵道 HP <https://www.watetsu.com/>
- ・Wikipedia

# しあわせぐるり、しこくるり

～四国まんなか紀行～

4年3組22番 納田 薫

皆様、新年あけましておめでとうございます。今年は鉄研の部長として、部活をより楽しく盛り上げていけたらなと思っています。鉄道研究部という自由な身である以上、常日頃からネタを集め、鉄道の為に勉強を犠牲にしていくことをここに誓いまして新年の言葉とさせていただきます。皆さん、思う存分、趣味に没頭しましょう！（平成31年1月吉日）

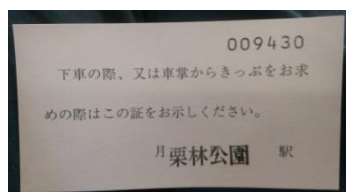
今回の舞台は四国のまんなかを走る土讃線。観光列車の四国まんなか千年ものがたりに乗車したことで、秘境駅ランキング全国第6位(2018年度)の坪尻駅(つぼじりえき)に訪問したことをまとめました。最後までどうぞお付き合いください。

## 1、阿波から讃岐へ

出発は盛夏の徳島駅から。香川県の多度津駅へ。朝の高徳線は田舎感があって気持ちがいい。

徳島6:11→(高徳線高松行)→栗林7:59

栗林から栗林公園までは580m、急いで乗り換えないと時間が無かった。でも、案内が見当たらず、一時反対方向に歩いてた…。やっと駅前の踏切が見えた。「カンカンカン」踏切が閉まり、乗車する列車が目の前を通過した。改札は向こう側、そして構内踏切を渡らないと琴平方面のホームには行けない、、大ピンチ！すると、改札で駅員が察してくれて、車内で切符を買える一枚の紙(右上)をくれたので、駆け込み乗車をして、車内で車掌からきっぷを購入した。(右)これが高松琴平電気鉄道への人生初乗車になった。



栗林公園8:08→(高松琴平電気鉄道琴平線琴電琴平行)→琴電琴平9:02



琴電は、戦前から使用されている車両があるなど、大変レトロな会社だ。琴平線は基本的に単線である。3路線が交わる瓦町駅辺りでは混雑していたが、琴電琴平駅(終点)まで乗車していた人は10人弱だった。終点の琴平でJR土讃線に乗り換えた。



乗った車両は 1080 形といい、京急 1000 形の改造車だ。(前頁左)

JR 琴平駅駅舎は国の重要文化財だ。(前頁右)

電化されているのは琴平まで。高知方面へ向かう列車は全てディーゼル気動車だ。琴平駅の 1 番線は何故かでっばっていた。右の写真は 121 系。軽量ステンレスで 3 ドアのセミクロスシートだ。



琴平 9:41→(土讃線予讃線直通高松行)→多度津 9:58

## 2、四国まんなか千年ものがたり乗車記

「四国まんなか千年ものがたり」は 2017 年 4 月に運行を開始した JR 四国土讃線の観光列車だ。乗車には乗車券の他に指定席特急券とグリーン券が必要だ。今回私は、下り「そのの郷紀行」(多度津 10:21→大歩危 12:48)に乗車した。



←多度津駅にて、まんなかものがたりと元は同じ形式のキハ 185 系が並んだ。この時の幕は「試運転」だった。

基本的にこの列車は金、土、日、月曜日のみ運行される。公式サイト上での途中停車駅は、善通寺、琴平だが、実際には坪尻と阿波池田にも観光目的で停車する。



3 両編成のこの列車は、号車ごとに雰囲気が違う。私は 1 号車「春萌(はるあかり)の章」(写真左)の運転席に一番近い席を手に入れた。2 号車は「夏清(なつすがし)/冬清(ふゆすがし)の章」(写真中央)で、長さ 7 m のベンチソファの座席となっていて、この列車では一番予約倍率が高そうだ。3 号車(写真右)は「秋彩(あきみのり)の章」で、座席数は 1 号車と同じだ。スタッフは各号車に 2 名、2 号車のアテンダントが案内係で、車内放送を務める。

琴平駅で列車は 15 分ほど停車する。乗客は駅のホームにある専用ラウンジ(写真中

央)が利用できる。讃岐の里山を通り、列車は阿波の山岳地帯へと突入する。和情緒あふれる車内でゆったりと千年の歴史に思いを馳せる。これぞ、大人の遊山。



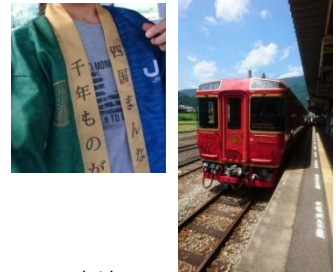
香川県との県境のトンネルを抜けると大自然の中にポツンと取り残された木造の駅舎が現れる。秘境駅坪尻駅に停車するためにスイッチバックを行う。ここ、坪尻駅の秘境っぷりは後程じっくり語りすることにしよう…。

四国のまんなか位置する阿波池田駅に停車する。駅のホームではっぴを着て記念撮影。

阿波池田より先は一番の魅力とっていいほどの渓谷美を約時速 15km でとてもゆっくり走る。

阿波川口駅通過時には“タヌキ”、大歩危駅近くの道の駅では“妖怪”からのお見送りがあった。歓迎して下さる地元の方もたくさんいた。

終点の大歩危駅にて編成写真を一枚(左下)。車両は前からキハ 185 系気動車を改造したキロ 185-1001、キロ 186-1002、キロ 185-1003 だ。



吉野川にかかる鉄橋がある場所で上りの「しあわせの郷紀行」の撮影も兼ねてお見送りもすることにした。赤、青、緑、白の色彩豊かな3両編成が時速 10 km くらいで最徐行して橋を渡る。シャッターチャンスはたくさんあったものの、なんとカメラが充電切れ…、スマホでの撮影となる。(右上の2枚)乗客は私に気づいたようで、手を振ってくれた。四国まんなか千年ものがたりは運行開始以来乗車率が4月は95%、5月が96.5%、6月は97%とほぼ満席。2014年にデビューした予讃線の伊予灘ものがたりも4月～6月の乗車率も88.2%と高水準が続く。観光列車の運行が四国を訪れるきっかけになってほしい。

### 3、坪尻駅に歩いて行ってみた





秘境駅ランキング全国第6位(2018年度)(過去には2位までのぼりつめたこともある)坪尻駅に徒歩で行って来た。駅への入り口はわかりにくく、道路のガードレールの隙間から道らしきものを発見し、徒歩15分ほどの登山道で道なき道をクモの巣を避けながら進んだ。(前頁写真)道中は完全に登山、道は狭く、滑落しそうな箇所も多々あった。辺りには国道から投げ捨てられたであろう沢山のゴミが散乱していた。

倒木、倒竹(左上)が見られ、整備の様子は全く見られなかった。勿論、家なんかがある訳がない。駅の近くでボロボロの平屋の建物を見つけた(上)。そもそもこの駅が開業したのは今から90年前の1929年のことで、当初は列車交換のための信号場として開設された。建設当時、この場所は鮎苦谷(あゆくるしだに)という川の底にあった。敷地を確保するためにトンネルを掘って、川の流れを変えながら川底を埋め立てるといった難工事を経て完成したそうだ。1950年に晴れて駅に昇格するが、20年後には無人駅になった。最盛期には多くの鉄道員がここで働いていたらしく、一軒の商店の残骸が写真上中央の廃墟というわけだ。駅前には草生した藪だらけの広場で、ここに通じる車道は一切ない。“マムシ注意”の看板が微妙に面白い。もともと川底だったことからマムシが多く生息しているようだ。万一噛まれてしまった際、携帯電話で救急車を呼んでも、ここには到達することは不可能だ。安易に触ったり、藪のなかを歩いたりしないように注意が必要だ。

多分この駅には私のように興味本位で訪れる人しかいだろう。普通列車でさえも通過することがあるこの駅に果たして定期的な利用者はいるのだろうか…。



1枚目：停車する普通 2枚目：通過する特急 3枚目：スイッチバックする普通 4枚目：駅舎

#### 4、おわりに

**四国はいいところです。皆さんぜひ行きましょう。**

部員の皆さんのこれからの一年が素敵なものでありますように！1年間頑張ってくださいませうね！また部活でお会いしましょう！チャオ！！！！



# かわさきぐらし！

## 4-1 金子正直

シタイから～シタイなら～シタイとき～シタイでしょ～大好き(はいっ！)

わたした～ちは楽しんでる～

バルブだってはしゃいでる～

橋上～に真っ赤なお月～かなり叫んでみた～(くもりで～す)

わたしたちはここにいます～夜景はちゃんと夢がある～

愛用機なら～友達でしょ～(機種変したい！)

「晴れ」って言ってみた(くもりおつ)

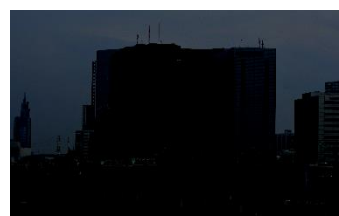
(元ネタ:アニメがっこうぐらし OP「ふ・れ・ん・ど・し・た・い」)

はい、皆さん、あけましておめでとうございます。冬休みは楽しかったでしょうか(投稿日:冬休み前)。と、言うことで今回は川崎界限(川崎区中心)の面白いモン探し第一弾と言うことで。撮り鉄?知るか(鉄研部員史上最高の問題発言)。それでは本編へ。

### 一.けんざかい

ということで最初は東京(大田区)の六郷土手駅からの撮影記。ここは街の風景をバックに鉄道が撮れる割とお気に入りの場所である。

曇りなのはデフォルト、当日朝(3時)にoiriが「今日の川崎市の天気は、晴れ」って言ったのに大嘘つきiiiiiiiiiiii。夏は陽が高くて面潰れ、冬は日が昇らず露出が足りない、とかななかわがままな撮影地なので、行くなら春 or 秋、特に10月頃がおすすめ。ん?あれれ?おかしいな10,11月に4回行って曇り率100%だぞ??

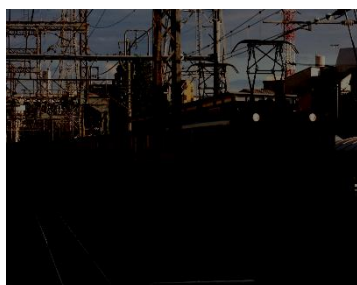


↑こんな感じのカット

### 二.かもつ

今回は南部支線(尻手-浜川崎)へ。なんで夕方から行ったんだろう。着いたのはいいけどもう日が落ちてるじゃん。

この後は本命の扇町地区工場夜景撮影大会(右)。内容は割愛。プラントフル点灯とかエモすぎてやばい。



↑77レ 隅田川行き 釜:EF65-2088  
空だけは癩 微ブレ?知るか



↑t761 羽沢行き 釜:DE10-1189  
流しですか?いいえ微ブレです

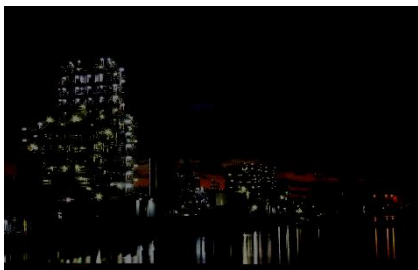
### 三.やけい

今回の目的は扇町地区のリベンジマッチ。ここで先日クラスメイトに頂いた質問を一つ  
Q.撮り鉄さんは普段どんな電車を撮ってるんですか。

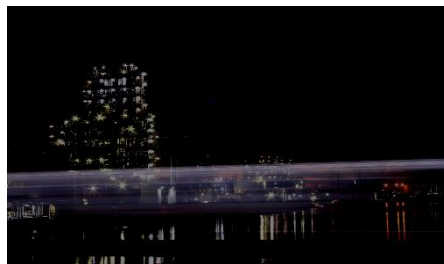
A.撮りません ☆

そんな感じで、今回は鉄道なんて忘れて工場夜景を撮りに扇町に。  
まずは昭和駅手前の扇橋へ。

30秒 B、iso100とかいうごり押しプレイ。光芒汚いけどまあまあ。夜の時間には電車の室内  
灯の明るさを一層感じられる。



↑扇橋より  
夕焼け、綺麗だね



↑コピーカット上げんな  
1708 普通鶴見行 30秒 B 光芒汚い

さて、ここからは扇町まで歩き工場夜景を巡る(割愛)

### あとがき

うわひっどい今回鉄道ネタほとんどないよ。でもまあ、たまにはいいよね(開き直り)。

## 撮り鉄しろよ鉄研部員

残念、現実は無情でした(↑部長半ギレ)。まず、工場夜景撮影に同行してくれた3組の某氏、お疲れさまでした。次は水江とか東扇島とかに行こう。

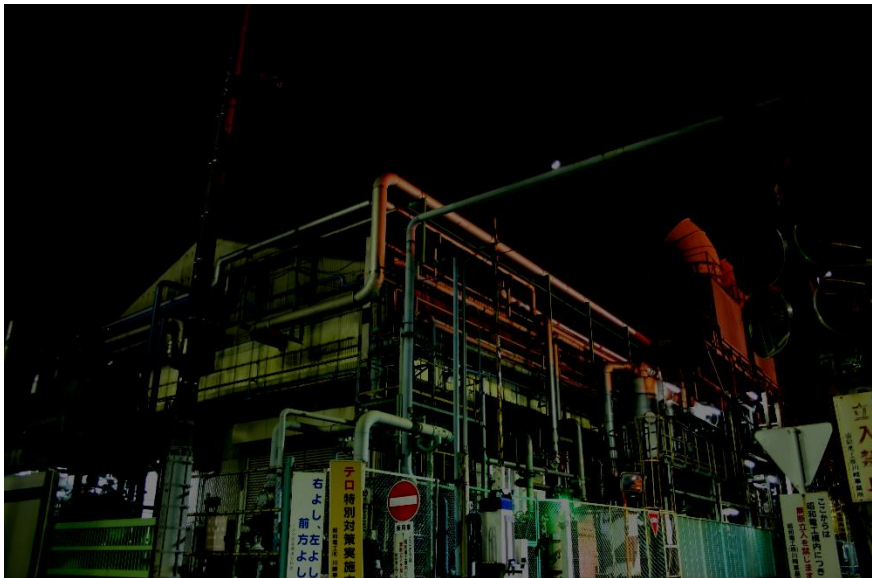
opの替え歌ですが深夜テンションで作ってました。悪気はなかった。後悔はしていない。次回もやるね(宣言)。

さてさて、冒頭に書いてる通り川崎界隈の面白いモン探し「第一弾」と言うことで次回も川崎界隈ネタになると思います。多分次回も工場夜景ネタと貨物ネタは入ってくると思いますが、何かしらのスパイスを効かせて今回の部誌とは別の要素を入れたいなと思っております。個人的には南武線進出、中原区辺りを攻めていきたいなと思ってたり思ってたかったり。工場夜景も扇町地区に何度か行って、大分似たようなカットが増えてきたから構図をいじくってみたり、

末広やら東扇島やら、電車と徒歩で行けない所にも足を延ばしてみたり、横浜、千葉、鹿島、etc...川崎だけでなく様々な場所に行ってみたいなと思ってたり。それは冬休みに僕が何をしたのか次第でいくらでも変わってくると思います、が、それは新歓号でわかると思います(原稿提出日12/19)。

最後に2つだけ。天気は変わります。もし晴れ予報が曇りに変わってもそれは運です。諦めましょう。(ただし俺はoiriをユルサナイ)

もう一つ



## 工場夜景はいいぞ

↑昭和電工さんの写真を置き逃げ



# 京成電鉄 駅名の謎

4-2 相沢 亮太

## ごあいさつ

はじめまして。今回はじめて部誌を投稿する相沢 亮太です。中 1 の 7 ヶ月間所属しておりましたが部誌を執筆しておらず。今回は初めてです。

## はじめに

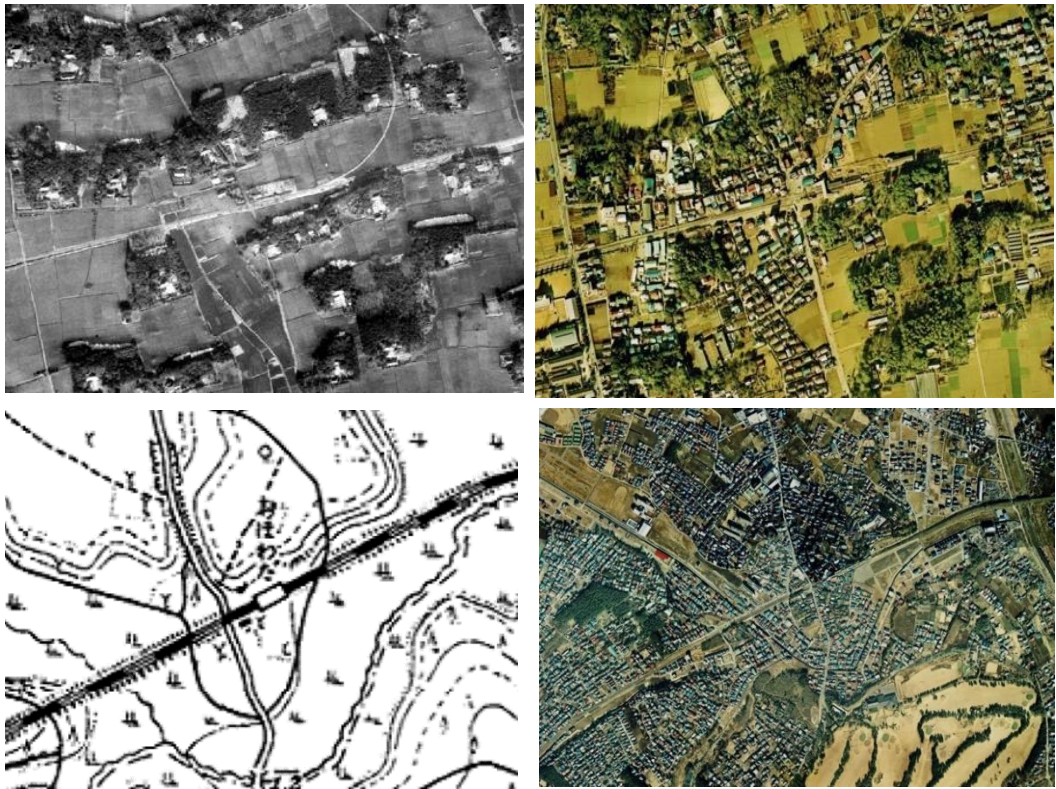
先日、Wikipedia を見ていると気付いたことがある。それは東武野田線の「大和田駅」のほうが京成の「京成大和田駅」に比べて開業年が遅いにもかかわらず、京成線の大和田駅が「京成大和田駅」を名乗っているということだ。

詳しく言うと 1923 年、京成線に「大和田駅」が開業した。そして 1936 年、東武野田線に「大和田駅」が開業したのち 1937 年、京成線の「大和田駅」が「京成大和田駅」へと改称した。通常であれば混乱を避けるためその駅同士がとてども遠距離である場合を除いて同一駅名はつけない。しかし上記の 2 つの駅の場合は、距離が近いにも関わらず同一駅名をつけてしまったのだ。両者の距離は約 30 k m。この距離であっても混乱を避けたかったのだろうか。あるいは、何か別の理由があったのだろうか。

## 仮説

いったいなぜなのだろう。私は仮説を立てた。

それは、鉄道敷設の際に国土交通省（当時の運輸省）に申請する免許が東武鉄道の方が早かったのではないかということだ。これであれば 1937 年の京成電鉄側の改称にも辻褄が合う。東武野田線「大和田駅」の開業に伴い免許の申請の遅かった京成電鉄がやむなく改称した可能性はありうる。早速調べてみると、京成線の免許の申請のほうが東武鉄道より早かった。京成電鉄は 1922 年、東武鉄道は 1936 年であった。このことからこの仮説は崩れてしまった。では、駅名がかぶることで混同はなかったのか。当時の「京成大和田駅」「大和田駅」共に周囲に目立った建物ないことが写真からわかる。そのためほかの地域からの観光需要も考えられずわざわざこれらの駅へ向かう人は考えられない。よって駅名が被ってしまっても問題がなかったのではないか。



上：京成大和田駅の過去の姿(左)と現在の姿(右)

下：東武野田線の大和田駅の過去の姿(左)と現在の姿(右)

## 結果

次に京成電鉄が大和田駅の改称を行った 1931 年に注目した。この年は京成電鉄が 10 の駅の名称に「京成」を冠し、改称していた。これは京成電鉄が行った連絡運輸という方針のためである。連絡運輸とは、2 つ以上の運送事業者間を経由する旅客・貨物を運送する場合に、関係事業者間で締結した契約に基づき行われる運送業務のことである。そのため乗客の混同を避けたり、ライバル会社と対抗して認知度を上げたりするために京成の名を冠した。現時点で「京成」と冠している駅について調べてみた。結果は以下の通りである。

駅名	改称した年	同名駅	備考
京成上野	1953	JR 上野	上野公園駅から改称
京成高砂	1931	全国にある6つの 高砂駅	
京成金町	1931	JR 金町	
京成小岩	— (1932年開業)	JR 小岩	
京成八幡	1942	JR 本八幡	新八幡駅から改称
京成中山	1931	JR 中山(現下総中山)	
京成西船	1987	JR 西船橋	葛飾駅から改称
京成船橋	1931	JR 船橋	
京成大久保	1931	全国にある8つの 大久保駅	
京成大和田	1931	東武野田線大和田駅	
京成白井	1931	白井駅との混同防止	
京成佐倉	1931	JR 佐倉	
京成酒々井	1931	JR 酒々井	
京成成田	1931	JR 成田	
京成幕張本郷	— (1991年開業)	JR 幕張	
京成幕張	1931	JR 幕張	
京成稲毛	1931	JR 稲毛	
京成千葉	1987	JR 千葉	国鉄千葉駅前駅から改称

## おわりに

私は鉄道もちろん興味がありますが、道路、廃墟、建物、古地図などの地理系の方がむしろ興味があります。これから鉄道と関係があるのかないのかぐらゐのギリギリの部誌を書こうと思います。



# 横須賀線・総武快速線の新型車両計画

4-2 中島 大空海

## はじめに

みなさんこんにちは。今回は、横須賀線・総武快速線に新型車両導入の計画が発表されたことについてまとめます。

## JR 東日本からの発表

2018年9月、JR 東日本から発表がありました。それは横須賀線・総武快速線に新型車両の E235 系が導入されるという内容でした。

現在横須賀線・総武快速線は、E217 系の独壇場です。E217 系とは、1994 年から 1999 年にかけて製造された近郊型電車です。20 年以上活躍し、老朽化が進行しています。にも関わらず、これまで新型車両に関する具体的な発表が全くありませんでした。そのため、今回の E235 系導入の発表は、待ちに待った新型車の導入と言えるでしょう。



新型車両 E235 系のイメージ画像  
(JR 東日本公式プレスリリースより)

## 新型車両の従来通りの点

E235 系はこれまで通り 11+4 両の編成となり、745 両が製造されます。運用区間は横須賀線・総武快速線に加え、房総各線にも直通します。プレスリリースをみた限りでは、行き先表示機の「横須賀線-総武線」という路線名表記も引き継がれるようです。

個人的に驚いたのは、山手線仕様のようにドアは塗装されず、従来通り横須賀色(青とクリーム色のツートンカラー)のラインが引かれるという点です。ドアが横須賀色に塗装されるのかと期待していたのですが、このような結果となりました。そればかりか、乗務員扉の塗装や、客用扉へのライン引きも廃され、209 系のような塗色となりました。

## 新型車両で進化した点

公式プレスリリースにはこれよりもたくさんの方が書かれています、大半は利用者に関係ない内容なので、利用者に恩恵のある部分に絞って書こうと思います。

まず、ドア上に液晶ディスプレイが設置され、運行情報やニュース、CM などが放映されます。これは JR 東日本の近郊型車両として初めてです。

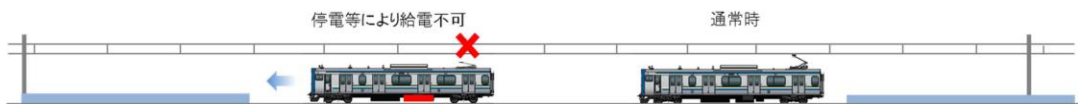


液晶ディスプレイのイメージ  
(公式プレスリリースより)

またグリーン車において、全席コンセント設置及びフリーWi-Fi の提供がされます。これまで特急列車にあって普通列車グリーン車にはなかった設備なので、これは嬉しい変更です。

さらに、扉にドアボタンが設置されます。これは長時間停車などの際に乗客自身が扉の開閉をする装置です。一部の扉のみが開くので、車内温度を保てます。しかし、これによる恩恵を受けられる人は少ないでしょう。なぜなら、半自動機能は基本的にローカル区間でしか使用しないからです。確かに佐倉や成田、君津などでは使用されるかもしれませんが、しかし、千葉や市川など、乗降客数の多い駅では、従来通り全てのドアが自動で開閉すると思われます。E217 系の場合、房総各線で長時間停車をするとき、乗降口を 1 箇所/両に限定しています。ドアボタンはそれに代わるもの程度に捉えておけば良いでしょう。

私が最も画期的だと感じたのは、非常走行用電源装置が搭載されることです。これは、停電時に電車が駅間に停車した場合、最寄り駅や避難しやすい場所まで自走できるというものです。これは JR 東日本としても初の試みです。これにより、電車というものに対する 1 つの大きな課題が解決されたこととなります。



非常走行用電源装置のイメージ(公式プレスリリースより)

## 新型車両の気になる点と考察

確かに新型車両には改善点がたくさんありますが、唯一気になった点があります。それは、**普通車がオールロングシートになる**ということです。E217 系は、基本編成の 9~11 号車がセミクロスシートになっています。これは大きい鞆を持っている通学時には不向きな設備ですが、旅行客には最適な設備です。E217 系のセミクロスシート車は 1 編成に 3 両しかなく、東海道線や常磐線に比べて少ないです。そのため、今回増

やされるものかと期待していました。しかし、増えるどころか 0 になってしまいました。その理由を考察してみます。

まず、横須賀線・総武快速線は、近郊型車両の走る路線とはいえ、全国屈指の混雑率です。特に、最混雑区間である武蔵小杉～西大井間の混雑率は 196%と、全国ワースト 3 位です。その原因のひとつは武蔵小杉駅といえます。そもそも武蔵小杉駅はかつて南武線と東急東横線しか停車しない駅でした。そこに横須賀線を停車させた結果、駅付近にタワーマンションが乱立するほどにまで成長しました。実際、横須賀線を停車させた 2010 年度から、武蔵小杉駅の JR のみの乗車客数(降車・JR 内の乗り換え客含まず)は年々増加傾向にあります。具体的に言うと、2009 年度には 8 万人に満たなかったのが今では 13 万人に達しそうな勢いになっています。これによって横須賀線の混雑度が上昇し、結果としてボックスシートが廃止されても不思議ではありません。

首都圏の混雑率ランキング(2017 年度)		
1	東京メトロ東西線(木場→門前仲町)	199%
2	総武線各駅停車(錦糸町→両国)	197%
3	横須賀線(武蔵小杉→西大井)	196%
4	南武線(武蔵中原→武蔵小杉)	189%
5	東海道線(川崎→品川)	187%
5	日暮里・舎人ライナー(赤土小学校前→西日暮里)	187%

JR 東日本武蔵小杉駅の 1 日平均乗車客数(降車客含まず)	
2008 年	77,193 人
2009 年	76,831 人
2010 年	99,617 人
2011 年	103,624 人
2016 年	128,079 人
2017 年	129,637 人

次に、横須賀線・総武快速線には、毎時 1、2 本成田空港行きの列車が設定されています。空港利用客(特に外国人観光客)は大きなスーツケースを持っている人が多く、広い通路が求められます。ボックスシートはその妨げになってしまうので、オールロングシート化で解決することになります。他の空港アクセス快速と比較してみましよう。新千歳空港行きの快速「エアポート」の新型車 733 系は、指定席を除いてオールロングシート化されました。また、関西空港行きの「関空快速」は、オール転換クロスシートを採用しながらも、2+1 列配置となっています。このように、空港アクセス列車には通路のスペースを確保することが重要です。そのためには、オールロングシート化が最も簡単な方法となります。

また、ボックスシートにはマナーの悪い使い方をする人がいて、実質的な着席定員が減少してしまいます。代表例は、窓側の席が空いているにも関わらず通路側の席に



座ることや、隣の席に荷物を置くことです。とはいえ、ボックスシートに4人座ると非常に窮屈になるのは事実です。そこで、ロングシート化をすれば、詰めて座ることにさほど抵抗を感じませんし、足元もそれほど窮屈ではありません。そのため、ロングシート化をすることで乗車マナーが向上し、実質的な着席定員を増加させようとしているのかもしれない。

以上のようなことから、横須賀線・総武快速線の普通車オールロングシート化は最適な策と言えるでしょう。

## まとめ

横須賀線・総武快速線のE235には、利用客に嬉しい面や疑問に思わせる面が満載なので、登場したら是非乗って、変化を感じ取りたいと思います。最後までお読みいただきありがとうございました。

## 参考文献

「横須賀・総武快速線用車両の新造について - JR東日本(公式プレスリリース)」

<https://www.jreast.co.jp/press/2018/20180902.pdf>

「各駅の乗車人数 - JR東日本」

<https://www.jreast.co.jp/passenger/>

「東京圏で混雑率180%超の路線が12路線から11路線へ～都市鉄道の混雑率調査結果を公表します～ - 国土交通省」

[http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo04\\_hh\\_000068.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo04_hh_000068.html)

「最混雑区間における混雑率 - 国土交通省」

<http://www.mlit.go.jp/common/001245349.pdf>

# 東京メトロ東西線と JR 総武線各駅停車の関係と考察

3年3組 土生柚佑

## 1. はじめに

皆さんこんにちは、初投稿の土生です。今回は東京メトロ東西線が JR 総武線各駅停車に乗り入れる 2 区間のうち、津田沼～西船橋間について調べて行こうと思います。最後までどうぞよろしくお願いします。

## 2. 東西線と総武線の乗り入れ

東西線は現在総武線の中野～三鷹間と津田沼～西船橋間に乗り入れを行っています。1966年に中野～荻窪間で初めて営団地下鉄東西線が国鉄中央本線に乗り入れを行ってから延伸を続け、今に至ります。

## 3. 西船橋～津田沼間の乗り入れのメリット

正直、東西線を利用しない総武線ユーザーにとって東西線直通列車は邪魔な物だと思いますが、直通にはどのようなメリットがあるのでしょうか。

それを調べるために実際に津田沼～西船橋間に乗車して駅も見てきました。ちなみにこの区間への乗り入れは朝と夕のラッシュ時のみ行われているため、今回は朝の乗り入れを見てきました。

まず、津田沼～西船橋間で東西線直通列車に乗ってみました。ここでは津田沼・東船橋から船橋に向かう人や、西船橋で JR に乗り換える人が多く見られました。もちろん東西線に乗る人も多く見られ、津田沼～西船橋間の利用で完結する人は、東西線直通か否かは特に気にならないようでした。西船橋駅では、西船橋始発ではないこの列車にも東西線の利用客がたくさん乗車してきました。

その後西改札に行ってみると、この乗り入れの大きなメリットは西船橋駅のラッシュ時にあると感じました。西船橋駅には東西線、東葉高速鉄道、JR 総武線、JR 武蔵野線、JR 京葉線と 5 種類もの路線が通っており、下車する人もいますが、乗換駅として利用している人も多くいます。特に、東西線や東葉高速鉄道に乗って西船橋に来て JR 線に乗り換える人が多く、中でも東西線は朝のラッシュ時には 2～3 分程度の間隔で来るため、乗り換え改札は基本的に東西線から JR に乗り換える人で混雑していました。直通列車がないと、直通列車を使って東西線方面に向かっていている人たちが全員西船橋で乗り換えることになり、東西線から JR 線に乗り換える人とぶつかり、混乱が起きることが考えられます。それを回避するためにも直通列車はとても重要な役割をしてい

るでしょう。

また、中野へは東西線と総武線の両方が通っているため、双方を比較すると、新しいメリットが分かりました。津田沼駅から中野駅まで乗り換えなしで行く際、総武線で行っても東西線経由の通勤快速で行っても、所要時間は1時間4分で同じですが、きっぷ運賃は総武線640円、東西線480円と、東西線の方が160円も安くなります。また、6ヶ月通勤定期券の価格は18,310円も差が出て、通勤で使う人にとってはとてもお得です。そのため津田沼～船橋の区間から中野以西の駅に向かう人たちにとって、乗り換えなしでいけるメリットは大きいでしょう。

#### 4. なぜ乗り入れ区間が津田沼までなのか？

この乗り入れ区間がなぜ津田沼までなのか、千葉駅まで伸びていけばもっと利用者が増えるのではないかと疑問に思う方もたくさんいることでしょう。

しかしよく考えると、千葉まで直通したところで千葉駅から直通列車に乗るメリットは少ないのではないのでしょうか。総武快速線で船橋まで行き、各駅停車に乗り換えて西船橋に向かった方が早いからです。よって千葉直通列車の需要はほぼないといえます。津田沼から乗る場合、快速の方が早いかもしれませんが、わざわざ乗り換える手間をかけるほど総武快速と各駅停車は津田沼～西船橋間で時間差がないため、乗り換える手間のない直通列車を使う需要はあるでしょう。よって、需要があり快速線が止まる駅で折り返しの出来る津田沼が、直通先の終点として最適と言えるでしょう。

#### 5. 津田沼から西船橋まで東西線の車両に乗務していた乗務員は？

日本では基本的に直通運転をするとき、走る区間を経営している会社以外の乗務員はその場所で乗務することは出来ません。そのため西船橋～津田沼間はJRの職員が乗務していて、西船橋に到着すると東京メトロの職員と変わり、降りたJRの職員はまた新しく来た津田沼行きの直通列車に乗って津田沼に戻り、また折り返すということを繰り返します。もし西船橋から津田沼に戻る直通電車がなくなってしまった場合、乗務員は西船橋で東京メトロの職員と交代したあと、歩いて総武線の千葉・津田沼方面のホームに移動し、その後来た列車の乗務員室に乗り津田沼まで行き、そこで別の列車に乗務します。

#### 6. 最後に

今回この東西線と総武線の乗り入れについて調べることで、いつも考えてもいなかったことを考え、いつも自然に感じていたことにも理由があることがわかりとてもいい経験ができました。最後までご精読ありがとうございました。



# 編集後記

研究・編集課 代筆:中島 大空海

新年あけましておめでとうございます、と言いたいところですが、もう3月ですね。本来編集後記は研究・編集課長が執筆するのですが、諸事情により今回に限り代筆しております中島です。

昨年「当面発行を中止します」とアナウンスした新年号(あけました号)ですが、諸事情により復活させることになりました。そのため、今後は新年号(あけました号)・新入生歓迎号・JAM号、合宿研究号と文化祭特別号の年5号(4回)の発行に戻ります。

今回は予想を大きく上回る数の原稿が集まりました。特に中学生がたくさん初投稿してくれて嬉しい限りです。様々な原稿が集まれば、読む側も楽しむことができるのではないのでしょうか。

というわけで、今年もよろしくお願いします。



# HINODE

鉄道研究部 部誌「HINODE」  
あけました号(222号)  
発行年月日 2019年3月15日  
発行者 市川学園鉄道研究部  
発行責任者 納田 薫