

Urban Tech Railway Journal

Vol.012



◆特集：夜行列車スノーパル 23:55 で行く会津スキー旅行



編集長挨拶

2018 年度 UTRJ 編集長

工学部 電気システム工学科 4 年 天沼 大輝

執筆で得られるもの

私は小田急沿線民で、いつもは快速急行か急行（時々、特急ロマンスカー）で通学している。だが、先日、野暮用で途中駅に寄ることになったため、新宿から各駅停車を利用した。

小田急の新宿駅は優等列車と各駅停車でそもそも発着する階が違う。いつもなら地上ホームから優等列車に乗るわけだが、この日は地下ホームから各駅停車に乗る。乗り込んだのが発車 2 分前だったにも関わらず、車内には空席が目立つ。

新宿を発車し、南新宿、参宮橋……と、いつもならあっさり通過してしまう駅に一つ一つ停車していく。（各駅停車だから当たり前だが）代々木上原や下北沢のような主要駅でも乗客が一気に増えることはなく、各駅で少し降りては少し乗ってくるということが繰り返される印象だ。

ゆっくり走っていると、いつもは気づかなかったことに気づくことがある。例えば、駅の電光掲示板。駅により仕様が異なっていることは言うまでもないが、今回、初めてホームの電光掲示板に「遅れ」を表示できる駅があることに気がついた。（なぜかこの日、一部の電車が遅れていた）

また、この日は夕焼けがいつもより美しく感じた。電車に乗っている時刻は普段とさほど変わらないので、この日の車窓がいつもと特段違っているはずがない。それでも、いつもの夕焼けと違って見えたのは心に余裕を持たせたからだと思う。「どうせ各駅に停まるのだから、焦ったってしょうがない」という半ばあきらめの気持ち。しかし、あきらめさえつけば、そこから「ゆとり」が生まれるのである。なるほど、学生より明らかに金持ちの大人が、わざわざ青春 18 きっぷを選ぶのは「安さ」ではなく「ゆとり」を求めているからなのか。どうしてかわからないが、速さが売りの列車に乗っていると、特に急いでいるわけでもないのに「早く着かないかな……」と心なしか焦ってしまうものだ。

この日、いつも利用する区間において乗る列車の種別を変えただけで様々な「気づき」や「体験」があった。そして、いつも乗っているから「新たな発見などない」と思っている区間でも、案外知らないことが多いということを改めて実感した。ましてや、駅周辺の様子などと言われれば、まだまだ知らないことばかりである。

ならば、自分ではわかりきっていると思っていることでも、調べなおしてみると新たな発見があるのかもしれない。また、自分は興味がないと思っていることも、ただ知らないだけで実は面白い……なんてこともあるのかもしれない。

わからないことや興味のないことに手を出すには勇気（時には覚悟も！）がいる。だが、そこまで身構えずとも挑戦できる物事が多いのも事実だ。私は UTRJ もその一つだと考えている。なにも文章力を上げるために記事を書くわけではない。（確かに文章力が上がることもあるが）記事を書くことで毎回新たな発見がある。そして、知識だけでなく新たな興味を得ることもできる。それこそが、執筆することの醍醐味ではないだろうか。

顧問挨拶

鉄道研究部 顧問

工学部 電気電子工学科 教授 高木 亮

イノトランス 2018

9月の海外出張で、ドイツ・ベルリンを訪れ、巨大鉄道見本市「イノトランス 2018」の初日・2日目の様子を見学した。イノトランスは2008年以来毎回訪れているが、今年は新しい高速鉄道車両の実車展示がないなど、多少盛り上がり欠ける印象もあった。それでも、いつもながらその巨大さには圧倒されるほかになく、4日に滞在日数を伸ばせばよかったと後悔した……講義期間中なので長期間の滞在は躊躇せざるを得なかったのだが。

こうした場所にきてみると、日本人という自分のアイデンティティを強く意識するようになる。多数の日系企業も出展していて、これら企業のブースだけ見て回ってもなかなか面白い（というか、そうしていたら瞬く間に2日経ってしまった）。東京メトロのブースにゆるキャラ「メトボン」の着ぐるみがいたとか、JR東日本が音楽館のシミュレータを使って乗務員・指令員訓練を実演していたとか。日系企業に限らずどの企業も、それぞれ工夫して、この場を業容拡大につなげようとしていた。

日系企業で面白かったのは、コンポーネントを供給するメーカーの海外進出がゆっくりとだが着実に進行中と見えたのに対し、JRなどのオペレータのそれが遅れ気味に見えたことだ。コンポーネント供給者の場合は信頼性・機能等の「ウリ」を訴求しやすいのに対し、オペレータの海外進出ではその訴求ポイントがいまだに絞り込めていないのかも知れない。安全性、定時性等の、形のないものは容易には輸出できないのである。

とはいえ、メーカーも苦労はしているはずである。一連の鉄道関連日系企業のうち欧州市場でもっとも「目立つ成功」を収めているのは日立製作所の鉄道部門だろうが（ちなみにここは本拠地をロンドンに移したので、イノトランスの公式分類では英国企業だった！）、今回展示された車両など、受注のため無理をしている印象があった。同社は英国にまず進出し、その後イタリアのメーカーを買収して欧州第2の拠点とし、売上規模拡大をめざしているが、今回のイノトランスではどうもそのイタリア色が過剰に出ていたように思う。

海外進出する鉄道関連企業にとって、ヒノマルとの関係は微妙だ。鉄道先進国としてのイメージが強い日本の企業という宣伝文句は、海外進出のある段階では有効だろう（幸いなことに！）。しかし、その企業が何かの受注に成功し、いざ何かを納入したりする段になれば、日本云々はもはやどうでもよくなる。ところが、そこでその何かが「よい」となれば、それは当該メーカーだけでなく日本の鉄道システムの評価をも上げるかも知れない。

となれば、日本の鉄道、という漠然とした言葉が指すものは、何なのだろう？ 簡単な問いに思えるが、ほかにも考えるべき要素は多く、短い言葉では答えられそうにない。

1990年代後半、鉄道に関わる研究者になると決めたとき、なんと国内指向な研究対象を選んだものだった。20年以上経ったいま、そのときの自分の視野がいかにか狭かったか、ということくらいはわかるようになった。しかし、まだまだ学ぶべきことは尽きない。

目次

編集長挨拶「執筆で得られるもの」	(工学部 電気システム工学科 4年 天沼 大輝)	1
顧問挨拶「イノトランス 2018」	(工学部 電気電子工学科 教授 高木 亮)	2
特集 ：夜行列車スノーパル 23:55 で行く会津スキー旅行		4
個人記事		
2018 年北海道旅行	(工学部 電気電子工学科 2年 君島 純平)	18
GSE 1 番列車&LSE 定期最終列車に乗る	(工学部 電気システム工学科 4年 天沼 大輝)	33
引退迫る武蔵野線 205 系通勤電車 2018 年 7 月現在	(工学部 電気システム工学科 4年 垣本 真希)	54
ガントレット軌道 in ポルトガル+α	(電気・電子工学専攻 修士 1年 角濱 文隆)	64
「近隣住民のための鉄道を目指せ」～西武新宿線下落合駅踏切の考察～	(鉄道研究部 OB 山口 直彦)	67
OB 会活動報告「交流会～修善寺花月園」	(鉄道研究部 OB 山口 直彦)	73
新入部員自己紹介		75
編集後記	(工学部 電気システム工学科 4年 天沼 大輝)	86

特集

夜行列車スノーパル 23:55 で行く 会津スキー旅行

工学部 電気システム工学科 3年 池田 椋・内野 伊織・植田 智裕・川満 颯・高橋 義正
先進工学部 応用化学科 3年 橋本 太一
先進工学部 応用物理学科 3年 上野 彰大



・はじめに

当鉄道研究部の活動は、個人活動が大半を占めている。その中で、当時2年生の私たちは昨年冬に北海道旅行を計画するも、大雨の影響で不通区間が生じてしまい断念。今年はどうするか、計画を立て始めると、スキーへ行く案が挙がる。せっかく部活としてスキーへ行くのであれば、珍しい列車で行きたい。そこで、東武鉄道、野岩鉄道が運行する夜行列車「スノーパル 23:55」号を使用することに。スノーパル号は往路のみなので、復路はある程度自由に予定が組める。それならば、昨年夏から運行しているSL大樹、昨年春から運行している新型特急リバティにも乗車したくなる。予定を立てていく中、スキーをすることなのか、列車に乗車することなのか、どちらがメインなのかわからなくなってきたが、この旅行記では主に乗車した列車について記していく(スキー関連もあります)。2018年に年が明け、後期試験が終われば、いよいよ出発だ。

乗車列車

日付	列車名・行先	乗車駅・発車時刻	降車駅・到着時刻
1/26	臨時特急「スノーパル 23:55」 会津高原尾瀬口行	浅草 23 時 55 分発	会津高原尾瀬口 翌 5 時 28 分着
1/27	普通列車 下今市行	会津高原尾瀬口 17 時 01 分発	鬼怒川温泉 17 時 58 分着
1/27	「SL 大樹 6 号」 下今市行	鬼怒川温泉 18 時 09 分発	下今市 18 時 43 分着
1/27	特急「リバティ会津 148 号」 浅草行	下今市 19 時 30 分発	浅草 21 時 15 分着

・スノーパル 23:55 の展開を考える

本旅行を企画したのはこの記事を執筆している上野なのだが、冬にこの旅行を企画したのはいくつかの理由がある。それは以下の 2 点である。

- ・夜行列車を体験する
- ・スキーのような「鉄道」以外の交流を作りたい

そもそも鉄道研究部というからには、鉄道を主体とした旅行を企画しなければ参加者が集まらないと考えるのは当然である。特にそれが魅力的かつ貴重な体験でなければなおさらである。その点を考えるとスノーパルという列車はこの条件に適している。本列車に乗車するにはスキーパックの購入が必須であり、東武トップツアーズ等の旅行会社を経由しなければいけない。したがって「ツアーでしか応募できない」「冬季限定」の「夜行列車」という唯一無二の列車に乗車できる。これが単なるスキー旅行としてガーラ湯沢等の他のスキー場に行かなかった理由である。

次に鉄道以外の交流を作りたいという理由。確かに鉄道研究部は鉄道について考えるということが主軸の部活である。しかしそれが、2 年生の交流として鉄道以外の要素を排除する理由にはならない。列車にのることがメインの目的であるが、スキーも楽しむことができればお得ではないだろうか。これが本旅行における発案の理由であった。

たかつえスキー場は東武鉄道などが出資した会津高原観光開発が運営していた経緯を持ち、プロ野球の西武鉄道や阪急百貨店の阪急が行ったような、往復の旅費とレジャー施設をセットで売出し、両方で儲けるといった仕組みが取れるようになっている。実際、今回の旅行では往路のスノーパルだけではなく、特急リバティや SL 大樹といった優等列車の割引や売出しを積極的に行っており、往復を東武鉄道で担う仕組みが確立されていた。本来のスキー以外の点でも東武鉄道は様々な戦略を取っており、ツアーとしてリピーターが多いのも納得がいくものであった。格安バスを利用したスキーパックが台頭し始めた昨今、運転そのものの安全性が不安視され始めてきた中、スノーパルは単純な値段という点だけでなく、その安全性や手軽さでも対抗できる力を持っているのではないだろうか。

本ツアーを申し込むにあたって上野は旅行日 3 週間前に柏駅の東武トップツアーに向かった。数多くのツアーがあるのだが、比較的良い位置にスノーパルの冊子があることから、柏などスノーパルが走行してい

ない地域でも力を入れていることがよくわかる。ただ、実際にツアーを申し込むとスノーパルは1車両に3組ほどの予約のみ。当然、満席になることは想定していないのだがあまりにも予約人数が少ない。一種の不安を覚えるほどの予約の少なさだった。

スノーパルはいくつかの駅に停車する、それぞれ北千住・新越谷・春日部だがこれは当然の停車駅だと言えるだろう。北千住ではJR常磐線・つくばエクスプレスなど千葉県北西部からの乗客だけでなく、東京メトロなど都心からの連絡としても重要だ。新越谷は主に武蔵野線から、春日部はアーバンパークラインからと、これらの駅へ停車することは必須といわざるを得ない。体感では、浅草、北千住、新越谷、春日部でそれぞれ4:4:1:1くらいの割合で乗車してくる。予約段階ではスカスカのスノーパルだったが相当な人数が後日予約をしたらしい。多くの乗客は2人組・4人組が大多数であり、8人組、ましてや鉄道好きの集団は皆無に近かったが。

スノーパルが現在まで生き残っている理由は、当日の乗車率からわかったような「集客力」と「スキー場が東武鉄道に関係しているものだから広告塔になる」ということだろう。これはJR東日本のガーラ湯沢にも共通しているといえる。ガーラ湯沢が現在も多くスキー客を集めるのは単純にアクセスの良さだけではない。その知名度とお手軽さにある。逆に言えばこれを生かすことができなかつたスキー列車は淘汰される運命になった。いわゆるシュプール号と言われる列車は存在しなくなった。その理由は、往復を担うだけのシュプール号はスキー場の知名度に乗客数が左右されやすく採算が取れにくい。また廃止にしやすい仕組み（ダイヤの過密化等）があったからだろう。

スノーパルの将来はまだ明るいと思われる。夜行バスの運賃上昇などもあり価格差が少ないこと、日光夜行に100系を使用するなど夜行で会津まで行くことを視野に入れた動きあること、特急リバティの運行が始まるなど会津の観光地化に力を入れ始めたこと等、多くのポジティブな要素がある。数少ない夜行列車に鉄道ファンとしてもスキー好きとしても存続されることを願っている。（執筆：上野）

1月26日 23:20 浅草駅 ～旅の始まり～

23時20分に浅草駅へ集合した。特急列車は我々がこれから乗車するスノーパル号が最終である。普通列車はまだあるが、残り数本といったところ。改札付近のベンチには、スキー板を持ったスキーヤーの姿が見受けられる。スノーパルに乗車する鉄道ファンは我々だけであろう。

さて、改札の時間となり、有人改札を通過してホームへ向かう。列車はすでに特急用の4番線へ入線していた。東武の浅草駅は頭端式ホームであり、列車を正面から撮影できる。正面で撮影後、列車に乗り込み、座席を確認する。発車までまだ時間があつたため、荷物を置いてホームへ降り、先頭車両の撮影に向かった。先頭の急カーブもこの駅特有である。

浅草駅での撮影を終え、再び列車へ乗り込む。23時55分となった。いよいよ、旅の始まりである。

特急スノーパル 23:55

列車名	発駅時刻	途中停車駅	着駅時刻	乗車日	記事
スノーパル	浅草	北千住 新越谷 春日部	会津高原尾瀬口	1/26	350系4両
23:55	23:55	00:10 00:26 00:42	翌 05:28		新藤原で仮眠

<停車駅>北千住、新越谷、春日部、新藤原（乗降不可）、会津高原尾瀬口

・車両紹介 東武 350 系

350 系は東武鉄道の特急列車用車両である。登場当初は急行列車用車両として東武鉄道の急行「きりふり」「ゆのさと」用として運用されていた。(現在、「きりふり」は特急へ格上げ、「ゆのさと」は臨時列車化) 定期列車として特急「しもつけ」、「きりふり」に使用されている。各座席にはフットレストが備わっているが、リクライニング機能はない。デッキには飲料の自動販売機が設置されている。



浅草駅に停車中の 350 系

・列車紹介 臨時特急スノーパル 23:55

スノーパル 23:55 は浅草からたかつえスキー場・だいくらスキー場へ向かうスキー客を乗せる夜行列車の一つである。青い森鉄道のような第三セクターを除く全国の私鉄で唯一の夜行列車であり、夜行バスの活躍が目立つ今、非常に貴重な存在である。かつては 6 両編成の 300 系が使用されていたが、300 系の引退に伴い、今季は 4 両編成の 350 系で運行されている。

23 時 55 分。スノーパル号は定刻で浅草を発車した。座席を確認すると、ブランケットとスリッパが用意されていた。狭いシートピッチとリクライニング無しという点で、夜行列車の設備として、頼りなさは否めない。

列車は北千住、新越谷、春日部と停車していく。上述の通り、これら途中駅からも乗車は多い。春日部発車時点ではほぼ全ての座席が埋まった。



いよいよ出発のとき。

全員が初乗車で既に興奮している。

日付をまたぎ、午前 1 時頃、減光が行われた。スキーに向けて寝なければならないが、寝るには多少無理がある。カーテンを閉めながらも、その隙間から流れる車窓を見て、夜行列車の雰囲気を楽しむ。

午前 2 時 40 分、新藤原に到着。かつては付近にコンビニがあったらしいが、現在はない。新藤原停車中に仮眠をとることになっているが、駅に降りられるため、降りてみた。雪は降っていなかったが、積もっており、眠気が吹き飛ばすほど寒かった。(寝たいのに...) 撮影は手短かに済ませ、車内へ戻り仮眠をとった。

午前 5 時頃、列車は新藤原を発車。発車時の振動で目覚めた。ここからは野岩鉄道の線路となる。発車後しばらくすると夜行列車特有のいわゆる「おはよう放送」が流れる。外は一面雪景色であった。ただ、吹雪いており、天気予報ではかなり低い気温を示していた。発車からおよそ 30 分、会津高原尾瀬口に到着した。我々は列車を降り、スキー場へ向かうバスへ乗り換えた。(執筆：橋本)

スキー場での様子



今回行ったスキー場の入り口。
着いたときはまだ暗く帰りに外観を撮影しているが、
着いたときから軽く吹雪だったため終日写真のような状況だった。



スノーパルのツアーには朝食が含まれており、着いた後に朝食をいただく。



スキー中は数グループに分かれて滑った。
昼食時に集合したが、それ以外は自由に滑っていたので、スキーの写真2枚目のように全員が集まったことはとても運が良かった。



スキー場の中腹。雪が柔らかく滑りやすかったので何度か転んでしまった。
しかし上手な人はそんなことはなく、素早くおりていった。(執筆：池田)

1月27日 17:00 会津高原尾瀬口駅 ～雪国ならではの(?)アクシデント～

普通列車 (会津鉄道、野岩鉄道、東武鉄道直通)

列車名	乗車駅時刻	主な途中停車駅	降車駅時刻	乗車日	記事
普通	会津高原尾瀬口 17:01	男鹿高原 湯西川温泉 川治温泉	下今市 17:58	1/27	6050系2両 東武鉄道車
		17:07 17:25 17:34			

<停車駅>各駅に停車

・車両紹介 6050系



東武 6050系
(新栃木-合戦場間にて)



野岩 6050系 100番台
(新栃木にて)



会津 6050系 200番台
(下今市にて)

6050系は過去に東武鉄道で活躍した6000系を1985年から更新した車両と、同じ1985年から新造した車両がある。6000系の車体更新は1985年10月から1年間でアルナ工機(現:アルナ車両(大阪府摂津市))、東急車輛(現:総合車両製作所横浜事業所(神奈川県横浜市))、富士重工業(宇都宮車両工場)で全44両の更新が行われた。この車体更新に伴い、車両不足を補うために完全新造車の61101Fが1985年12月、61102Fが1986年6月に製造され、1986年10月の野岩鉄道の開業時に同社に譲渡された。

野岩鉄道は当初予想されていた以上に人気となり、現在東武鉄道のワンマン線区で運用されている8000系が臨時快速として投入されるほどであった。しかし、8000系は通勤用の車両であるため、全車両ロングシートでトイレがないことから、浅草から3時間以上の長距離運用には不向きであり、乗客からの評判が悪かった。そのため、1988年に完全新造車8編成(うち野岩鉄道所属車1編成)が増備された。1990年には会津鉄道の会津田島電化開業用として新たに会津鉄道用の新造車が1編成増備された。

これにより6050系は東武鉄道所属29編成58両、野岩鉄道所属3編成6両、会津鉄道所属1編成2両が在籍する形となる(1990年の会津田島電化時)。野岩鉄道と会津鉄道の6050系は東武鉄道からの譲渡車であり、形式も6050系であることから遠目では区別をつけることが難しい。しかし、近くで見ると野岩鉄道は100番台、会津鉄道は200番台となっているため、車両番号の違いで区別することができる。また、東武鉄道所属の車両は「TOBU」マークの貼り付けに伴い各車両の側面にある車両番号の左横につけられていた車紋が剥がされたため、現在も車両側面の車両番号の表記の左横に社紋がついている編成が野岩鉄道あるいは会津鉄道所属の車両と判別することができる。



野岩 6050系(上)と会津 6050系(下)の車両番号表示

6050 系の特徴は、長距離運用のためのボックスシート車両であることだ。座り心地はクッション性に優れていて、非常に良い感じだ。2 両編成のうち東武日光・会津田島寄りの車両にはトイレも設置されている。また、車端部の運転席の後ろには行先表示がある。これは、下今市で東武日光方面と鬼怒川温泉方面に分割して運用される際に、誤乗防止のために設置されている。



運転席後ろの行先表示

6050 系は登場後も霜取り用のパンタグラフ増設などの改造を受けるなどの様々な改造・更新を受けている。2012 年には総合車両製作所横浜事業所において 6050 系のうち 6177F と 6178F を改造した 634 型「スカイツリートレイン」が製造された。改造前の 6050 系と見た目ではあまり変わらないが、天井窓の設置や、内装を変えるなど東京スカイツリーへのアクセス路線を担う東武鉄道にふさわしい観光列車となっている。



634 型「スカイツリートレイン」

(太田にて)

その後も 6050 系は日光・鬼怒川地区の代表的存在として活躍してきた。しかし、2017 年 4 月 21 日のダイヤ改正において、東武鉄道に新型特急「リバティ」がデビューし、6050 系の運用が減少することとなった。具体的には野岩鉄道・会津鉄道に直通する一部の運用にリバティが投入され、これまで運用を担ってきた浅草からの快速・区間快速が廃止となった。これに伴い、6050 系はこのダイヤ改正以降は南栗橋以南の春日部・北千住・浅草方面の定期運用が消滅している。このため、6050 系は 6 両での運用が消滅し、現在は最大でも 4 両での運用となった。ダイヤ改正以降、更新車のうち、6158F、6161F、6166F、6171F の 4 編成が廃車、6165F は南栗橋車両管区において休車状態となっている。

しかし、このダイヤ改正に伴い南栗橋から東武日光・新藤原まで直通する普通が復活し、運用範囲は縮小したものの運用数は大幅に減ることとはならなかったため、日光線の象徴として健在である。特に、ダイヤ改正で快速・区間快速の代替となった急行・区間急行は休日や観光シーズンを中心に多くの旅行客に利用されている。筆者も南栗橋始発の急行東武日光行きに乗車したことがあるが、都心部からの観光客が多くを占め、車内のボックスシートは全て埋まるほどであった。今後も、日光・鬼怒川地区を中心に幅広く運用されていくだろう。(執筆：川満)



6050 系による急行運用

(新栃木にて)

・ 6050 系乗車記

スキーを終えた我々は会津高原尾瀬口から鬼怒川温泉まで 6050 系に乗車した。会津高原尾瀬口 17 時 01 分発の下今市行きに乗り、鬼怒川温泉まで約 1 時間の乗車だ。この電車の始発駅は会津高原尾瀬口ではなく、乗車する駅から 5 駅隣である会津田島である。そのうえ乗車駅では私たちと同じくスキー帰りの客が同じ電車を待っており、さらにその電車は 2 両編成なので座れるか少し心配になってしまった。しかし、その心配を裏切るように車内はガラ空きであった。私たちのグループは 8 人であったがボックスシートを 4 つ占領できるほど空いており他のスキー客も普通に座れたようだ。

6050 系には東武鉄道所属の他に野岩鉄道や会津鉄道が所属の車両もある。筆者は野岩鉄道か会津鉄道所属の車両に乗車したかったが、このとき乗車した 6050 系は東武鉄道所属の車両であった。所属車両数で見ると野岩鉄道と会津鉄道所属の車両数は東武鉄道所属の車両数よりも少数なので乗るのは比較的難しいうだ。

会津高原尾瀬口を出発すると新藤原までは野岩鉄道になる。会津高原尾瀬口は会社の境界駅である。しかし駅は1面2線の構造と規模も小さくなく6050系も会社をまたいで直通運転するので、会社の境界駅であるとは感じさせない。筆者は行きのスノーパル乗車時が初めての野岩鉄道であったが、スノーパルは夜行列車でカーテンは閉めていたので外の景色を一切眺めていない。帰りに乗車した時点で外はまだ少し明るく、カーテンも閉める必要がないので外の景色を眺めることにした。8人でボックスシートを4つ使うだけあってゆったりと車窓を眺めることができ、また窓も外の景色を眺める分には申し分ない大きさだった。会津高原尾瀬口の次に停車した駅は男鹿高原で秘境駅として知られている駅だ。その次の駅では列車交換が行われた。やって来た列車は特急「リバティ会津」号の会津田島行きである。



1面2線の会津高原尾瀬口駅ホーム。会社境界駅を感じさせないが、栃木県と福島県の境界である。

この辺りから乗車していた6050系にある問題が発生した。ドアが閉まらないのだ。車掌がドアを閉める際に進行方向から一番後ろの右側、つまり車掌が一番近いドアだけ閉まらないのだ。他のドアは閉まるのに困った話である。だが、その日は1月27日で場所は栃木県と福島県の県境。寒くないはずがなく雪も多く積もっており、当日は天候も悪くスキー場は吹雪くこともあったほどだ。さらに6050系のドアは両開きなので、ドアが閉まらなくなるのもおかしくない。かつて野岩鉄道線内に東武鉄道の8000系や5050系といった4ドア・ロングシートの電車も乗り入れたことが実際にあったそうだ。もし冬にこれらの電車が来たら4つのドアが開けば車内は寒く、ドアが多い為1つのドアが閉まらないどころではなく大変だろう。それに比べれば今は2ドア・セミクロスシートの6050系なので随分といいように思える。結局ドアは車掌がドアを叩くことによってなんとか閉まった。叩くと突然ドアが勢いよく閉まることもありそのときは車掌も驚いていた。この様な危ないドアはなかなか見られないだろう。6050系に乗車して最も印象に残っているのがこのドアが閉まらなくなったことだった。

この野岩鉄道はトンネルが多く、実際トンネルは18カ所もあるらしい。途中の湯西川温泉はトンネル内にある駅だ。川治温泉では快速「AIZUマウントエクスプレス」とすれ違い、そして新藤原に到着した。辺りはすでに真っ暗になっていた。新藤原から先の鬼怒川温泉方面は東武鉄道鬼怒川線になる。つまり今回乗車している6050系は3つの会社の線路を走っているのだ。しばらく6050系は新藤原に停車してから出発した。新藤原を出発して約10分、温泉街が見えてくると鬼怒川温泉に到着した。結局ここまで乗客はあまり増えることなく車内は終始空いている状態だった。最後に6050系を見送り、私たちはここで「SL大樹」号に乗り換えた。（執筆：高橋）



湯西川温泉の駅名標



川治温泉駅で交換した会津鉄道AT-700形気動車。AIZUマウントエクスプレスにも使用される（別日に撮影）

ここで……番外編！

快速 6050 系乗車記

スキー旅行で乗車した 6050 系に関連して、高橋が以前乗った快速の 6050 系について書きたい。

6050 系といえば快速・区間快速を思い浮かべるのは私だけだろうか。

関東の私鉄の中で東武鉄道はよく利用している方だが 6050 系の快速・区間快速は一度も乗ったことはなかった。昔から乗りたいとは思っていたがなかなか乗れなかった。約 1 時間に 1 本と本数が少なく、停車駅が北千住を出ると春日部まで止まらないように停車駅が少なく利用しづらいためだ。しかし 2017 年 4 月 20 日で快速・区間快速の定期運用がなくなるのを聞いて、2017 年 4 月 19 日に急遽乗ることとした。廃止直前ということもあり混んでいるかと心配しながら東武の浅草駅に着く。だが実際お目当ての 6050 系快速が入線しても混むことはなく同業者がいると思う程度だった。このとき乗車したのは浅草 8 時 10 分発の快速東武日光行きと会津田島行きである。浅草寄りの 2 両が東武日光行き、中の 2 両が新藤原行き、会津田島寄りの 2 両が会津田島行きの 6 両編成だ。つまり会津田島行きに乗れば 2 回も切り離しを体験できるという列車なのだ。これも 6050 系の快速・区間快速の特徴であり、6050 系の特性を活かした運用でもある。私は春日部までしか乗らないので乗る車両に縛りはなく、特に空いていた会津田島行きの車両に乗ることにした。

ガラ空きのまま 6050 系の快速が浅草を出発した。とうきょうスカイツリーを発車しても人は増えず、この時点ではむしろスキー旅行で乗った 6050 系の方が人は乗っていた。この時、私はこの状態で春日部までいけるかなと淡い期待を持っていた。

しかし、そうはいかない。北千住に到着すると大勢の人が乗ってきた。座席はすぐに埋まり、相席することになった。北千住のことをあまり考えておらず、考えが甘かったことを知る。北千住を出ると複々線区間となり、これが北越谷まで続く。私鉄では一番長い複々線区間で様々な電車とすれ違う。さらに 6050 系は急行の止まる西新井や草加、新越谷、越谷などにも止まらない。見ていて楽しい区間だ。複々線区間になっても次々と駅を通過し、急行の止まるせんげん台も通過する。他の鉄道会社では快速よりも急行の方が格上になる場合が多いが、東武線では急行より快速の方が実質格上なのが不思議だ。浅草から 30 分ほどで春日部に到着、あっという間だった。

今回のスキー旅行で利用した会津高原尾瀬口まで、この列車で乗り換えなしかつ乗車券のみで行けたのはすごいなと今更ながら思った。（執筆：高橋）



浅草駅に停車中の 6050 系。



快速の方が急行よりも停車駅を絞っている。

1月27日 18:00 鬼怒川温泉駅 ～東武鉄道の本気～

SL 大樹

列車名	発駅時刻	途中停車駅	着駅時刻	乗車日	記事
SL 大樹	鬼怒川温泉 18:09	東武ワールドスクエア	下今市	1/27	C11-207+ヨ 8000+ 14系座席車 3両+DE10
		18:15	18:43		

・車両紹介 C11 207

C11 207 は JR 北海道から借り受けている車両である。新ひだか町で静態保存されていたが、2000年に北海道鉄道開業 120 周年の記念キャンペーンの一環として車籍が復活した。日高本線で使用されていた名残で前照灯が 2 灯あり、ボイラの両脇に取り付けられている。北海道では「SL ニセコ号」や「SL 函館大沼号」に使われていた。



SL 大樹の牽引機の C11 207。補機の DE10 と共に終点を目指す。

・車両紹介 14 系座席車

SL 大樹の客車は JR 四国から東武鉄道に譲渡されたものだ。譲渡された客車は、14 系（スハフ 14-1 スハフ 14-5 オハフ 15-1 オハ 14-1 計 4 両）・12 系（オロ 12-5 オロ 12-10 計 2 両）の合計 6 両。14 系のトップナンバーが揃っている。車内はトイレを除き原形をとどめており、アナウンスの際は「ハイケンスのセレナーデ」のオルゴールが響く。



使用される 14 系客車。暗い夜に青い車体が映える。

使用されるのはスハフ 14-1、オハ 14-1、スハフ 14-5 の 3 両。

・列車紹介 SL 大樹

SL 大樹は 2017 年 8 月 10 日に運転を開始した東武鬼怒川線の下今市～鬼怒川温泉間 12.4km を結ぶ蒸気機関車牽引の列車。編成内容は C11 207+ヨ 8634+14 系客車 3 両+DE10 1099 の 6 両編成。所要時間は片道 35 分で、土日祝日中心に 1 日 3 往復している。座席指定料金は大人 750 円、子供 380 円。

私事ではあるが、最後に SL 牽引列車に乗ったのは 2005 年、大井川鉄道の SL である。近郊に秩父鉄道の SL が走っているが、まったく乗りに行こうとはしなかった。なぜなら、DL や EL で牽引される列車のほうが好きだったからだと思う。それゆえ、SL 大樹を目の前にして、私は列車の最後に連結されている DE10 や 14 系客車のほうに興奮してしまった。



補機の DE10
発車時は後ろから推されていることを感じる。

14 系客車に最後に乗ったのは、急行「はまなす」だった。「はまなす」が廃止されてから、もう二度と 14 系客車に乗ることはないと思っていたため、とてもうれしかった。今考えてみると、大井川鉄道に「はまなす」の客車が譲渡されたので乗りに行こうと思えばいけますが……（まだ、運転されていません）

話が脱線したが、SL大樹の話に戻す。途中の停車駅は東武ワールドスクウェアのみである。SLは3両編成でそれぞれの客車にアテンダントさんが乗っている。また、座席にはSL大樹の説明が詳しく書かれた案内がありSL大樹のことがよくわかるようになっている。さらに、SL大樹に関するグッズ紹介一覧表があった。車内限定グッズが多くあった。列車が出発すると、各車両に乗務しているアテンダントさんが切符の確認をした後に、記念乗車証と日光周辺の観光案内が記載されたアテンダント通信が配布された。この乗車証は1〜6号で、それぞれデザインが異なる。しばらくすると車内販売がやってくる。SL大樹のヘッドマークを持つての記念撮影のサービスもあった(有料)。駅や沿線では東武鉄道の社員さんや住民の方々が手を振ってくれていた。30分ほどの乗車時間であるが、かなり内容の濃い30分間であった。他のSL列車にはないサービスを受けられ、東武鉄道および沿線地域のSL大樹に対する情熱を感じられた。



車内の様子

簡易リクライニングシートも健在。



SL大樹6号の記念乗車証(左)は角度を変えて見るとSLが走って見えるように加工されている。

アテンダント通信(右)はアテンダントさんの手作りである。



車内限定キーホルダー(左)は多くの部員が購入した(800円)。

黒いアイス(右)は全員が購入した。いちご、黒ごま、バニラの三種類ある(各300円)。そこまで固くない。

私たちが乗っていたSL大樹は最終だったので下今市でSLを車庫に入れる瞬間が見られる。さらに下今市には転車台広場があり、SLが転車台に乗る瞬間をとらえることができるのだ。その広場は駅と直結しているのですぐに行くことができる。私たちは何も迷うことなく広場に向かう。もうすっかり暗くなっていたのでかなり寒かったがSLが転車台に来るのを待った。転車台はかつて国鉄で使用していた長門市駅転車台(山口県)と三次駅転車台(広島県)の譲渡によるものである。下今市にある転車台は長門市駅転車台である。三次駅転車台は鬼怒川温泉にある。しばらく待つとついにSLが転車台に乗った。なかなか見ることができない光景に私は感動した。転車台広場は19時までだったが19時を過ぎてもSLが車庫に完全に入るまで見せてくれた。今日の思い出を忘れることはないだろう。(執筆:内野・植田)



明日の運転に向け、転車台で方向を変える。保安装置の関係で、車掌車も繋がったまま回転するのがここの特徴だろう。

1月27日 19:20 下今市駅 ～東武最新型特急乗車記～

特急リバティ会津 148号

列車名	乗車駅時刻	主な途中停車駅	降車駅時刻	乗車日	記事
特急リバティ 会津 148号	下今市 19:30	栃木 春日部 北千住 20:01 20:41 21:02	浅草 21:15	1/27	500系3両 下今市から特急リバティ けごん48号と併結

<下今市からの停車駅>新鹿沼、栃木、春日部、北千住、とうきょうスカイツリー、浅草

下今市駅構内にある転車台広場の見学後、次の列車を待つ。次に乗車するのは特急「リバティ会津148号」だ。この旅行では最後の乗り換えとなる。

・車両紹介 東武500系

東武500系は2017年4月21日のダイヤ改正より運行を開始した特急車両だ。愛称は“Revaty”（リバティ）。東武鉄道としては26年ぶりの新型特急車両である。3両を基本編成とし、分割・併合が可能。主にスカイツリーライン、日光線、鬼怒川線、野岩鉄道線、会津鉄道線内の特急として浅草～東武日光・鬼怒川温泉・新藤原・会津田島間で運行されている。また、一部の伊勢崎線内の特急「りょうもう」号として浅草～館林間、ライナー列車としてスカイツリーライナー、アーバンパークライナーとしての運用もある。

・列車紹介 リバティ会津

リバティ会津は浅草～会津田島間を結ぶ特急列車である。浅草～下今市間は500系の分割・併合機能を利用して「リバティけごん」と併結して運行する。この列車の前身はかつて浅草～東武日光・新藤原・会津田島間を結んでいた6050系使用の快速・区間快速である。この快速・区間快速は下今市～会津田島間の各駅に止まり、特別料金不要だったため、特急リバティもこれを踏襲して下今市～会津田島間は各駅に停車（一部列車は男鹿高原を通過）するほか、この区間内相互利用の場合に限り特急券不要で乗車できる特例が設けられている。

19時21分、会津田島からやってきたリバティ会津148号が入線。特急券不要の特例もあり、かなりの乗車率。車内へ乗り込み、指定された座席へ向かったところ、座席が埋まっていた。座っていた方は前述の特例を利用、また無人駅から乗車したため車内で座席の指定を受けるつもりでいたようだ。私たちは座席の指定を受けているので、その方には席を移動していただいたが、なんだか気が引けるというか、申し訳ない気持ち……。快速・区間快速だった時代から考えると、車両が変わり、居住性はかなり高くなった一方、無人駅から乗り込み、浅草方面へ向かうには多少不便であると感じた。特に、座席が完売していたら会津から東京方面へ直通できず、



リバティの側面表示器。分割・併合をする複雑な運用にはフルカラーLED表示器は大変役立つだろう。

乗り換えが必要になってしまう。到着時刻も変わり、予定が変わってしまう……。立席特急券を導入してはどうだろうか、と考えてしまう。

さて、荷物を座席に置き、カメラを取り出して再びホームへ降りる。併結シーンを撮影するためだ。既にホームには大勢の観光客、鉄道ファンがカメラを持って待っている。リバティが停車している隣の線路には、先程乗ってきたSL大樹の14系客車と補機のDE10が停車しており、大きなエンジン音をうならせていた。19時26分、東武日光からの「リバティけごん48号」が入線。先着のリバティ会津の約5メートル手前に停車。ゆっくり進んでいき再び約3メートル手前で停車し、その後ゆっくりと進み連結。前照灯を落とし、貫通扉が交互に開かれる。これで列車内の行き来が可能だ。連結作業が終われば、いよいよ発車だ。



リバティけごん到着



ゆっくり近づいていき・・・



貫通扉を開けて作業終了！



連結！

列車は下今市を出発。座席はほぼ埋まっている状態だった。車内販売がないことが案内され、少し寂しい。シートピッチは広く、足を十分に伸ばせる。リクライニングも完備され、居住性はかなり高い。野岩鉄道に乗り入れ可能なことから、将来はスノーパル2355をリバティで運用して欲しいと願うばかりである。列車は下今市を出ると新鹿沼、栃木へ停車。栃木ではJR両毛線との接続が案内される。栃木を出ると春日部まで一気に駆け抜ける。車内は走行中とても静かで揺れが少なく（眠かっただけかも？）、かつ外は暗かったので速度感がわからなかったが、スマートフォンのGPS速度計アプリで確認すると110km/h以上出していた。

栃木から40分ほどで春日部へ到着。春日部では東武の特急列車の伝統(?)ともいえるドアカットの注意放送が流れる。右手にはアーバンパークラインのホームも見える。また、現在定期運用がなくなってしまった元6050系の634系スカイツリートレインが留置されていた。

春日部を出ると次の停車駅は北千住だ。途中の北越谷から北千住まで複々線となっており、特急リバティはその急行線を疾走する。緩行線は東武の車両のみならず、直通している東京メトロ、東急の車両も走っている。多種多様な車両達を追い抜いていき、列車は北千住へ到着。北千住で多くの乗客が降りていった。

北千住を出ると次の停車駅はとうきょうスカイツリーだ。北千住から先は再び複線区間となる。北千住から日比谷線へ直通する列車は上野方面へ、途中の曳舟から半蔵門線、東急田園都市線へ直通する列車は押上

方面へ進む。特急リバティは東京メトロや東急の車両とは別れ、浅草方面へ。後ろの座席が空席になったため、気兼ねなく座席を倒し、終点まで向かう。とうきょうスカイツリー到着前はスカイツリーについての案内放送が流れる。スカイツリーが左手に見えてくると、とうきょうスカイツリーへ到着。ホームはスカイツリー観光客だろうか、多くの人で賑わっている。当駅から浅草まで、特急料金不要の特例があるが乗車はほとんどなかった。

とうきょうスカイツリーを出発。隅田川を渡り、大きく左へカーブし、列車は終点の浅草へ到着。浅草駅独特の頭端式ホームからリバティを撮影し、今回の旅程は全て終了した。（執筆：橋本）



とうきょうスカイツリー駅を発車。
まもなく終点、浅草へ到着。



浅草へ到着したリバティ。
この後は車内清掃後、スカイツリーライナーとして折り返し運用するようだ。

・おわりに

北海道旅行断念から1年が経ち、ようやく実行できた鉄道研究部としての旅行が、貴重な夜行列車から始まったことでより感慨深いものとなった。帰路では東武鉄道のSL大樹に対する熱意が感じられ、「またSL大樹に乗りたい」「今度は鬼怒川・日光を観光したい」と思わせてくれた。その後の特急リバティの乗車では、最新の500系とスノーパル号で乗った350系との乗り比べができ、車内設備や快適さの違いを体感し、時代の変化を感じられた。いずれの列車も存在は知っていたが、実際に乗って見ないとわからないこともたくさんあり、それらを旅行記としてまとめられたことをうれしく思う。娯楽としてこの旅行は企画されたが、楽しむだけでなく鉄道研究部らしい活動ができたのではないかと思う。

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>

- ・ 特急列車 | 東武鉄道 <http://railway.tobu.co.jp/special_express/>
- ・ 車両を知る | 東武鉄道 <<http://railway.tobu.co.jp/vehicles/>>
- ・ 東武鉄道 SL 復活運転プロジェクト | 東武鉄道 <<http://www.tobu.co.jp/sl/>>
- ・ 路線図・駅情報 | 野岩鉄道 <<http://www.yagan.co.jp/eki/index.html>>
- ・ 広岡友紀：「日本の私鉄東武鉄道」、毎日新聞社（2010）
- ・ 「国鉄型車両コレクション」、交通新聞社（2009）

2018年北海道旅行

工学部 電気電子工学科 2年 君島純平

旅行前に

今回の旅は、稚内駅への到達、廃止計画の進む路線の乗車、位置登録ゲーム「ステーションメモリーズ！(以下駅メモ)」の称号「マスターオブ北海道」の取得、さっぽろ雪祭りの見物、以上4点を主目的としたのりつぶし旅である。もともとは稚内駅に行くだけだった4泊5日の旅行計画は、いつの間にか9泊10日になっていた。この旅、果たして無事帰ってこられるのだろうか。そう考えながら出発日を待つ。

1日目 2月2日

迎えた旅行1日目。この日の計画では自宅最寄駅を4時30分に発車するバスで出発、2回の乗り換えのあと、東京駅6時32分発の新函館北斗行はやぶさ1号に乗り込む予定だった。しかし前日からの降雪により、バスおよび列車が遅延。乗車予定だった中央線の快速電車に間に合わなかった。このままでは東京駅での乗り換えに失敗する可能性があったため、新宿で埼京線通勤快速電車に乗り換え、大宮へ先回りすることにした。大宮駅の埼京線ホームは新幹線ホームのほぼ真下にある。東京駅で乗り換えるより移動距離が短くなるため、余裕をもって新幹線ホームに上がることができ、無事にはやぶさ1号に乗り込めた。

まずは、このはやぶさ号で木古内駅まで移動する。大宮駅を発車した当初は早朝なこともあり、あたり一面雪景色だったが、宇都宮、郡山、福島と北上するにつれて駅前に積もる雪の量が少なくなり、ついに仙台駅ではほとんど見えなくなった。おそらく北関東や東北では普段から降雪があるため、雪への備えは南関東に比べてしっかりしているのだろう。

その後は特に何事もなく、盛岡駅でこまち1号を解放、新青森で乗務員がJR北海道社員に交代し、北海道新幹線へ。発車後の車掌挨拶で運転士も紹介されるのがいかにもJR北海道らしい。新中小国信号場で海峡線が合流し、奥津軽いまべつ駅を発車すれば、いよいよ青函トンネルである。一応車掌による解説放送はあったものの、前回は寝台特急での通過だったこともあり、少々物足りなかった。青函トンネルを抜けると車掌からの肉声放送があった。「みなさま、ようこそ北海道へ。」久々の北海道入りだった。列車はまもなく湯の里知内信号場を通過し、やがて木古内駅に滑り込んだ。



左：ここまで乗ってきたはやぶさ1号を見送る 右：木古内駅の駅舎

駅メモには一部の廃線・廃駅も登録されているため、木古内駅からは函館バス江差木古内線の江差病院行きで江差バスターミナルを目指す。

木古内駅を発車したバスは道道 5 号線を江差に向けてひた走る。この江差木古内線は江差線代替バスとして設定された路線で、ときどき車窓から見える江差線廃線跡は、雪の中から距離標や勾配標、停車場接近標識が突き出しており、再舗装された踏切部分以外現役当時のままなのではないか、とさえ思えてきた。今にも 40 系気動車が豪快に雪を跳ね飛ばして来そうな雰囲気である。

12 時 44 分、バスは定刻よりわずかに遅れて江差ターミナルに到着した。筆者が下車すると入れ替わりで三人の乗車があった。このあたりは江差町の中心からは離れているため、路線バスは町民の貴重な足である。駅舎に入ると待ち客が 1 人。多分この人も駅メモプレイヤー「ステーションマスター」なのだろう。木古内駅に引き返すバスには彼も乗ってきた。しばらくバスに揺られていると、眠気が襲ってきた。気がつくと木古内駅前に滑り込もうとしていた。



左：江差線と海峡線の分岐地点。

右：湯ノ岱駅の前で見た橋梁。レールのようなものが見える

木古内駅に戻ると、次の列車まで一時間あった。しかし道南いさりび鉄道の木古内駅待合室には、江差線時代の駅名表や、他線区のものを含むサボ、C62 型蒸気機関車などが展示してある。それらを眺めていると時間はアツと言う間にすぎた。乗り込む函館行普通列車の車両は、黄色く塗り替えられた 40 系気動車。ほかに江差から一緒のステーションマスターと数人の地元客を乗せ、列車は定刻に木古内駅を発車した。下校時間帯のためか、道中では中学生・高校生の乗り降りが多数あった。津軽海峡を見ながら一時間ほど列車に揺られると、終点函館に到着した。翌日の移動に備え、そのまま宿で休むことにした。



←木古内駅待合室にあった展示品の数々

2 日 目 2 月 3 日

2018/2/3	函館		610	1D	函館本線・室蘭本線	特別急行	スーパー北斗1号	東室蘭回り札幌
	東室蘭	823	841	4456D	室蘭本線	普通		室蘭
	室蘭	853	901	427D	室蘭本線	普通		登別
	東室蘭	915	923	1005M	室蘭本線・千歳線	特別急行	すずらん5号	札幌
	南千歳	1022	1056	33D	石勝線	特別急行	スーパーとちかち3号	帯広
	新得	1236	1358	108	根室本線	普通	代行バス	東鹿越
	東鹿越	1505	1513	9632D	根室本線	普通		滝川
	滝川	1657	1836	2338M	函館本線	普通		岩見沢
	岩見沢	1915	1938	1474D	室蘭本線	普通		苫小牧
	苫小牧	2105						

本日より、北海道フリーパスを使い、JR 北海道全区間の乗り潰しを行う。まずは室蘭本線を完乗し、苫小牧を目指す。

本日最初の列車は特急スーパー北斗 1 号。この列車で東室蘭へ向かう。列車は 281 系気動車の 7 両編成で、7 号車と 5 号車にはそれぞれキハ 281 形とキハ 280 形のトップナンバー車が連結されていた。トップナンバーを見るとうれしくなるのは僕だけだろうか。ほぼ雪に覆われた車窓からは全面凍結した大沼湖など、他の季節では見られない景色が見えた。長万部を出ると 2 駅先の通過駅は、道内屈指の秘境駅と名高い小幌駅。駅メモでもこの駅へのチェックインを試みたが、トンネルにはさまれたわずか数 10m の明かり区間で GPS 信号を拾うことは出来なかった。工場が見え始めると東室蘭駅である。

東室蘭では約 8 分の乗り換え時間で室蘭行き普通 4456D 列車に乗り込む。やってきた車両はキハ 40 形 353 号車「日高本線優駿浪漫号」。どうやら日高本線の区間運休で運用が大幅に減ったため、他路線にも入っているらしい。12 分ほど揺られて室蘭駅にたどり着くと、ご当地入場券を買ってすぐさま東室蘭駅に引き返した。



左：特急スーパー北斗 1 号

右：室蘭本線室蘭行き普通列車

東室蘭に戻ると特急すずらん 5 号、特急スーパーとちかち 3 号と乗り継いで新得へ向かう。すずらん号車内では、中国人観光客が七列前に座った同郷者と大声で会話していた。スーパーとちかち号も 1 両しかない自由席車は多数の外国人観光客でにぎわっており、どうにか着席するのがやっとであった。そんな外国人観光客たちは車掌の「Now stopping at Tomamu Station!」の叫び声に反応していっせいに降りていった。

新得駅では一時間以上の待ち時間があった。改札越しにかつての走行時間最長の鈍行列車として有名な釧路行き普通 2427D 列車を見送って、立ち食い蕎麦屋で昼食をとる。しばらくその辺をぶらついていると、

やがて駅前ロータリーに、ふらのバスによる列車代行バス 108 便が入ってきた。

列車代行バス 108 便は、冬季減速ダイヤにより遅れてきた特急スーパーおおぞら 5 号からの乗り換え客を待ち、定刻より 10 分ほど遅れて新得駅を発車した。サホロスキーリゾートで若干の乗下車のあと、狩勝峠を越えたバスは根室本線としばしば交差するようになった。4 年前は最長鈍行にのって逆方向に走った道は完全に雪に埋もれ、どこがどのような被害を受けたのか分からなくなっていた。この区間を再び列車が走ることはあるのだろうか。そう考えているうちにバスは東鹿越駅に滑り込んだ。



左：「幌舞駅」前に展示されている「キハ 12 23」

右：幾寅原野東 9 号踏切から幾寅駅を見る。もう 2 年弱列車は来ていない

東鹿越駅は乗降客数 1 人以下で知られ、2017 年 3 月のダイヤ改正で廃止されるはずだった駅である。しかしその前年の台風の影響で列車と代行バスを乗り換える乗換駅として存続している。ここから乗る滝川行き 9632D はキハ 40 形 1715 号車、JR 北海道標準塗装の車両だった。だんだん暗くなっていく中、列車は相変わらずの雪の中を疾走し、ほぼ定刻に滝川駅に滑り込んだ。

滝川からは 90 分ほど待つから普通 2338M 列車で岩見沢駅へ行く計画だったが、予定を若干変更し途中駅のご当地入場券も回収しながら岩見沢へと向かった。まず乗り込んだのは予定の 1 本前の普通 2336M 列車。うれしいことに 721 系電車での運転だった。砂川駅からは特急ライラック 36 号。ついで美深からは特急ライラック旭山動物園号。北海道フリーパスは特急列車の自由席に乗り降り自由なため、ここぞとばかりに有効活用する。もちろん、その分駅メモはやりづらくなってしまったが。

岩見沢では結局一時間ほどの待ち時間となった。その間に偶然売れ残っていた恵方巻を調達し夕飯代わりに食す。待合所の配置の都合で座って食べると恵方とは逆の方向となってしまったが。やがて列車別改札が始まり本日最後の列車に乗車する。苫小牧行き普通 1474D 列車はキハ 40 形 1787 号車と 1705 号車の 2 両編成。ツイッターで高校の同級生達と恵方巻の由来について議論しているといつしか列車は苫小牧駅に到着していた。

3日目 2月4日

2018/2/4	苫小牧		758	2225D	日高本線	普通		鶴川
	鶴川	827	835	2225	日高本線	普通	代行バス	静内
	静内	1023	1200	9227	日高本線	普通	代行バス	様似
	様似	1352	1550	9236	日高本線	普通	代行バス	静内
	静内	1744	1807	2238	日高本線	普通	代行バス	鶴川
	鶴川	1951	1959	2238D	日高本線	普通		苫小牧
	苫小牧	2026						

3日目は日高本線で様似まで往復する。宿で朝食をしっかりと摂ったあと、様似行き 2225D 列車に乗り込んだ。鉄道で様似まで往復するにはこの列車に乗らないと苫小牧に戻ってこれなくなる。車両はやはりキハ40系。359号車と358号車の日高本線優駿浪漫号だった。苫小牧を出発した列車は30分ほどで鶴川駅に到着した。ここから先は代行バスを乗り継いで様似駅を目指すことになる。

駅前に停車していた代行バス 2225 便は酒井観光の大型観光バス。10 数人の乗客を乗せ、ほぼ定刻で鶴川駅前を発車した。途中で多数の客を乗せたり降ろしたりしながら静内駅を目指す。国道から離れたところに停車する汐見駅では、田んぼ脇の農道を使用して三角線回しの要領で方向転換をしたので非常に驚いた。静内駅が近づくにつれ、少しずつ高潮被害の後が見えてきた。宙吊りになった線路、一部が流され、残った部分も接続がきれた橋、大きく内陸側に傾いた線路。自然の力の恐ろしさを前に、JR 北海道が復旧を断念した理由がすこし分かった気がした。その後もバスは日高本線を左右に移しながら走行し、やがて静内駅に到着した。



左：大きく曲がった線路

右：静内駅構内 除雪がされているのが北海道らしい

静内駅ではすぐに様似行きの 9225 便が来るようになっていたが、このバスが様似駅前に着くと同時に静内に戻る 9232 便が発発してしまうため、1 本後の 9227 便を待つことにした。バスが来るまで 90 分はあるので、入場券を購入しホームで涼むことにした。もう 3 年以上列車が来ていないはずのホームは、毎朝除雪されているのか、道中見てきた無人駅に比べ積雪がかなり少なかった。こういうところにも JR 北海道らしさが出てうれしくなってきた。駅舎にもどって立ち食い蕎麦を啜っていると、駅前ロータリーには JR 北海道バスの一般路線バス仕様車による 9227 便が入ってきていた。

「お客さん、どちらまで行きますか？」

「様似まで」

バスに乗り込もうとすると見慣れない顔だったからか運転士が話しかけてきた。短いやり取りのあと、席に座る。乗客はどうやら2人だけのようだ。バスは引き続き日高本線に並行する国道を走っていく。国道から離れた駅には寄らないがあまりに離れすぎていると駅前に乗り入れるようで、一旦駅を歩き過ぎてから引き返して戻っていると感じる区間もあった。途中日高三石駅でひとり乗ってきたが、東町までには下りてしまった。結局、バスは筆者1人を乗せて様似駅前に滑り込んだ。

様似駅では引き返す9236便まで2時間ほどあったので、事前に調べておいたラーメン屋「水鶏」で昼ごはんを食べることにした。水鶏の店主はもともと国鉄バスの運転手だという。国鉄分割民営化時に何があったのか、現場で働いていた人の感想を聞くことができたのはとてもいい勉強になった。話し込んでいるうちに、あっという間に1時間半以上経過していた。店主にお礼を言って店を出ると、様似駅へ急いだ。



左：水鶏外観 手前の車掌車が客席 奥の有蓋車が厨房
右：駅裏から見た様似駅 この先列車が来ることはあるのだろうか？

様似から静内に戻る代行バス9236便は、9227便の折り返しだった。「お客さん、何しに来たの？様似来て戻るだけならさっきの広尾行乗った方がよかったんじゃないの？」

開口一番、さっきと同じ運転手にそんなことを言われてしまった。

「いや、本当に日高線乗りたかっただけなんで」

そう答えてバスに乗り込んだ。発車してしばらくすると眠ってしまい、気が付いたら静内駅。さらに2238便に乗り換えて鶴川駅に戻ると、4241D列車の切り離し作業を行っていた。車両は朝と同じペアで、苫小牧よりの358号車が次の2238Dとして先に苫小牧に戻り、様似よりの359号車が2242Dとして後から戻るらしい。当然、2238Dに乗り込む。苫小牧に帰り着いたときには、出発から10時間半が経過していた。

4日目 2月5日

2018/2/5	苫小牧		610	1463D	室蘭本線	普通		岩見沢
	追分	646	708	2623D	石勝線	普通		夕張
	夕張	817	825	2626D	石勝線	普通		千歳
	新夕張	849	857	31D	石勝線 根室本線	特別急行	スーパーとかち1号	帯広
	帯広	1036	1140	4003D	根室本線	特別急行	スーパーおおぞら1号	釧路
	釧路	1320	1112	5631D	根室本線	普通		根室
	根室	1559	1609	5632D	根室本線	普通		釧路
	釧路	1851						

この日の予定は石勝線夕張支線と根室本線の乗車。夕張行き列車は、朝は千歳まで来ないため室蘭本線の1463D列車で追分まで出る。始発列車のためか列車は豪快に雪を跳ね飛ばしながら走り、時々窓が雪に覆われて何も見えないときもあった。追分では20分の待ち時間で2623D列車に乗り換える。車両はやはりキハ40形。追分出発時は乗客1人だったが、新夕張を過ぎるとお年寄りを中心に乗り降りがあった。やはり公共交通機関が無いと生活は厳しいのだろう。最大で20人ほどいた乗客のほとんどは清水沢駅で降り、終点夕張で降りたのは7人ほどだった。8分ほどの停車時間の間に駅舎の写真を撮っておく。駅前では中国人観光客が楽しそうに雪遊びをしていた。列車に戻ると他に同業者と思われる方2名を乗せ、定刻通りに発車した。夕張行きと異なり、乗り降りまばらであった。



左：夕張に向かう途中で見かけた廃隧道

右：二年半ぶりに訪れた夕張駅 以前と何も変わっていなかった

新夕張駅に戻って10分ほどすると、定刻よりわずかに遅れて特急スーパーとかち1号が入ってきた。261系気動車のトップナンバーでキハ260-1303をはさんだ5両編成で、後2両は2日前にのったスーパーとかち3号と同じ車両だった。ここまで来ると3日分の疲れがたまっていたのか眠くなってきた。居眠りしてはハツとなることを繰り返していると、すぐに帯広駅についてしまった。

帯広駅では駅コンコースで豚飯を売っていたので、それを昼ごはんにいただく。待合所ではほぼ絶え間なくパークアンドライドの広告が流れていた。特急列車を利用すると、駐車場の利用料金が安くなるサービスらしい。鉄道移動がメインの今回の旅には関係ないが、いつか利用する機会もあるだろう。

次に乗る特急スーパーおおぞら3号も若干遅れて入ってきた。多分これも冬季減速ダイヤの影響だろう。しばらくするとやはり眠くなり、気がつけば直別駅を通過しようとするところだった。駅メモの位置登録ボタンを押すと何回か圏外の通知が出たあと、なぜか2駅先の音別駅が取れた。民家も少ないエリアを走って

いるため、電波も取得しづらいようだ。とりそびれた区間を専用アイテムで回収し再びまどろんでいると、釧路駅の到着案内が流れた。

釧路駅での乗り換え時間はわずか数分。一時間待ちに慣れきってしまった体を強引に動かしてあわただしく乗り換える。根室行き 5631D 列車はまたもやキハ 40 形。そろそろ 54 系に乗れるかと思っていたが、そう甘くは無いらしい。列車は特に遅れることなく根室駅に向かった。途中、鹿の群れを何度か見かけたほか、厚岸駅の先で見た湖は、こちらも全面凍結していた。



左：凍りついた厚岸湖 右：日本最東端有人駅の看板

根室駅について位置登録をすると、30 路線コンプリート達成の通知が入った。まさかこんなところで達成するとは。10 分間の折り返し時間の間にご当地入場券と記念入場券を購入し急いで改札待ちの列に並ぶ。釧路へ向かう帰路では、先ほどは線路脇に居た鹿の群れが線路に出てきてしまったようで、道中 6 回ほど急停車があった。結局予定より 4 分ほど遅れての釧路帰着となった。

5 日目 2 月 6 日

2018/2/6	釧路		857	3728D	釧網本線	快速	しれとこ	網走
	網走	1153	1235	84D	石北本線	特別急行	大雪4号	旭川
	旭川	1619	1632	735D	富良野線	普通		富良野
	富良野	1741	1800	738D	富良野線	普通		旭川
	旭川	1911						

5 日目は釧路から網走を通して旭川までの移動。もともとは 6 時 5 分発の普通列車に乗って網走で遊ぶ予定だったが、みごとに寝過ごしてしまった。仕方なく 1 本後の快速しれとこ号に乗り込んだ。車両はキハ 54 形 517 号車。この旅行中、非電化区間の普通列車で初めて 40 系以外に当たったことになる。座席は 0 系ゆずりの転換クロスシートを期待したが、183 系気動車から移植した簡易リクライニングの集団見合い式固定クロスシートだった。車内は大量の外国人で込み合っており、日本語に加えて英語、ロシア語、中国語、韓国語の計五言語が飛び交う混沌とした空間だった。

しばらく釧路湿原を眺めながらのんびりしていると、茅沼駅の前後で進行方向左側に座っていた外国人達がいっせいに騒ぎ始めた。そちらを見ると、雪原の中に 2 羽のタンチョウが居た。やはり、普段来ない人たちにとっては珍しいものらしい。また、浜小清水駅の前後では流水を観察することが出来た。どこまでも白い海はとても新鮮だった。

列車は終点の網走には 7 分以上遅れて到着した。ほとんどの乗客はあわただしく改札を出て行った。



左：雪の中のタンチョウ
右：流氷で覆われたオホーツク海

網走駅で昼ごはんのご当地入場券を調達したあと、特急大雪4号で旭川駅を目指す。北見から乗り込んできた相席の客は、なんと名古屋鉄道の元社員だった。話しかけてきてくれたので、「駅メモをやりながら失礼します」とだけ断ってそれに応じた。鉄道トークをしていると、あっという間に遠軽駅。日本人の乗客がいっせいに立ち上がり座席を回し始めたのを、外国人観光客がポカンと見つめていたのがなかなかに興味深かった。自動放送では外国人向けの案内もちゃんとあるのだろうか。その後も18切符を使用した長距離旅行の話で盛り上がり、気がつくと新旭川を通過しようとしていた。列車が旭川に到着すると、相席の方を含めたほとんどの乗客はライラック34号に吸い込まれていった。

旭川からは富良野線735Dと、折り返しの738Dで富良野駅までを往復する。車両はキハ150形8号車と2号車。ホームに上がるとすでに座席は地元の高校生で埋まっており座ることは出来なかったため、列車最後尾に立って乗る。後輪が大量の雪を巻き上げたためか、旭川を発車したときはしっかり後の景色が見えていたのにも関わらず、富良野到着時にはフロントウィンドウは真っ白になっていた。富良野駅でもご当地入場券を買って、すぐに列車に戻る。今度は座って旭川に戻ることが出来た。



特急大雪4号 今はなきスラントノーズ車込みの5両編成だった

6日目 2月7日

日付	駅名	着時刻	発時刻	列車番号	路線名	列車種別	列車名	行先
2018/2/7	旭川		900	51D	宗谷本線	特別急行	宗谷	稚内
	稚内	1240	1301	64D	宗谷本線	特別急行	サロベツ4号	旭川
	旭川	1648	1700	3036M	函館本線	特別急行	ライラック36号	札幌
	札幌	1825						

6日目は、いよいよ JR 最北端の駅、稚内駅を目指す。実は 2015 年 4 月にも一度行こうとしているのだが、そのときは大雨の影響で、名寄で引き返さざるを得なかった。そのリベンジも兼ねての稚内行きである。今回は 321D 列車に乗るはずだったのだが、2 日連続で寝坊してしまった。なので 3 時間ほど宿でのんびりしたあと特急宗谷に乗り込んだ。使用車両は 261 系の SE-201 編成と SE-101 編成。今回ここまでに乗った、スーパーおおぞらを除いた全ての気動車特急に、いずれかの区分番台のトップナンバーが連結されていたことになる。抜海駅の前で利尻島が見えることを期待して、進行方向左側の座席を選んだ。

名寄駅を出発し速度を落とした列車は、天塩川に平行した山道をのんびり走る。やはり、この川も凍結していた。旭川を出発してから 3 時間半ほどで終点稚内駅に到着。利尻島を見ることは出来なかった。



左：抜海駅の前で見た日本海 右：稚内駅の最北端の駅記念碑

稚内駅での折り返し時間は 20 分間。その間にいつもどおりの入場券を買い、昼ごはんを調達する。帰りのサロベツ 4 号はライラック 36 号とあわせて指定席券を取っておいた。列車は来た道を引き返す。途中、野生動物を発見したため減速し、終点旭川には数分遅れて到着したと記憶している。そのままライラック 36 号に乗り換えて、今日の目的地は札幌駅。車両はコンセントがある 1 号車を選んだので今回初の付随車である。ほぼ 4 日間気動車に乗り続けた身には逆に落ち着かない静かさだった。

7日目 2月8日

2018/2/8	札幌		658	537M	札幌線	普通		石狩当別
	石狩当別	738	745	5425D	札幌線	普通		新十津川
	新十津川	928	950		北海道中央バス滝新線			滝の川団地
	滝川	1004	1022	2009M	函館本線	特別急行	カムイ9号	旭川
	深川	1035	1109	4925D	留萌本線	普通		留萌
	留萌	1206	1218	4928D	留萌本線	普通		深川
	深川	1313	1319	3024M	函館本線	特別急行	ライラック24号	札幌
	札幌	1425	1450	3938M	千歳線	快速	エアポート146号	新千歳空港
	新千歳空港	1527	1630	3937M	千歳線	快速	エアポート165号	小樽
	新札幌	1658						

今日は、北海道の在来線で未乗の札沼線と留萌本線の完乗を目指す。まずは札幌 0658 発の石狩当別行きに乗る。快速エアポート用の u シート組み込みを期待したが、733 系電車を 2 編成繋いだ普通車のみ 6 両編成だった。列車は電化区間をのんびり走る。あいの里公園までは住宅街が広がっていたが、いつの間にか雪景色が広がっていた。

石狩当別に着くと向かい側には 5425D が待っていた。この 5425D 列車は、石狩当別から新十津川に向かう唯一の列車である。乗客はほかに、鉄道ファンと思われる方 5 人と、地元の方が数名。途中の石狩月形駅では閉塞方式が自動閉塞からスタフ閉塞となるため、駅員が対向の上り列車からスタフを受け取りこちらの運転手に渡していた。このスタフ交換は JR では 3 路線のみとなり、ここでしか見られない珍しい光景となっている。およそ 100 分間の乗車で新十津川に到着。空知中央病院保育所の園児達の歓迎で下車したのは、鉄道ファンのみ 6 人。筆者を除いた 5 人全員が折り返しの 5426D に乗り込んでいった。



左：石狩月形での交換。左の 402 号が 5424D、右の 825 号が 5425D
右：新十津川駅駅舎

新十津川に降り立った乗客の中で唯一 5426D に乗らなかった筆者は、滝川行きのバスに乗り込むため町役場へ向かう。「あまり時間無いから気をつけてね〜」。そう言う休憩所の女将さんに見送られながら全力で歩き、役場で新十津川駅到達証明を受け取ってロータリーに飛び出すと、北海道中央交通の滝の川団地行が丁度到着したところだった。バスはそこからわずか 15 分で滝川ターミナル駅に到着。ここで特急オホーツク 2 号に乗り継げば合計 1 時間強で札幌駅に帰りつける。札沼線の乗客が少ないのもうなずける。しかし今回バスに乗った目的は早く札幌に帰ることではなく、留萌本線に乗る時間を作ること。カムイ 9 号に乗り込んで 13 分、深川駅に到着した。札沼線経由よりも 3 時間 20 分ほど早くつけたことになる。

深川駅からは 34 分の乗り換え時間で留萌線の 4925D に乗り込み、留萌を目指す。車両はキハ 54 系 512 号車。先日乗った 517 号車同様に座席は 183 系譲りの簡易リクライニングシートだった。後には回送扱いで 511 号車が連結されており、2 両編成で留萌を目指す。この区間はまったく乗ったことがない路線のため沿線風景が見られるのを楽しみにしていた。しかしもともと雪が降っていた上に、温度差・湿度差で窓が結露し、挙句列車の先頭台車が豪快に雪を巻き上げて走るため、窓は一瞬にして白くなってしまった。しかもこの一週間の苦労がたたり体調も悪くなってきた。増毛行きは中止して折り返しの列車で帰ることにした。駅メモの廃線区間はレーダーと呼ばれる専用アイテムで取得した。

改札を出てご当地入場券を買っていると、ホームでは列車の切り離し作業が始まったらしく雪を叩き割る

ハンマーの音が響いてきた。改札を受けてホームに戻ると、やはり車両は切り離されていて、2928Dは先ほど回送車だった511号車。座席は念願の転換クロスシート。もちろん帰りも窓は真っ白で、車窓を楽しむことは出来なかった。

深川からは特急ライラック24号で札幌に戻り、そこから快速エアポート146号で新千歳空港に向かう。車両は721系電車でなぜか座席は進行方向後ろ向きにセットされていた。案内放送では進行方向の案内があったので、座席が転換シートであることを知っている人は座席を動かし、知らない人は前向きの座席を探して右往左往している様子が見られた。

新千歳空港で1時間ほど休憩したあとエアポート165号で新札幌駅へ。地下鉄東西線と、南北線麻生方面に乗ったあと大通に移動して雪まつりを見物していると、体調が限界に達したので宿に戻って休むことにした



左：雪で真っ白になった留萌本線の車窓。要リベンジかも知れない。

右：大通公園西八丁目にあった薬師寺本堂。いくつかの雪像はプロジェクションマッピングを行っていた

8日目 2月9日

2018/2/9	札幌		1413	3893M	函館本線	快速	エアポート135号	小樽
	小樽	1447	1505	1944D	函館本線	普通		倶知安
	倶知安	1630	1655	2946D	函館本線	普通		長万部
	ニセコ	1712	1833	2950D	函館本線	普通		長万部
	長万部	1958	2032	22D	函館本線	特別急行	北斗22号	函館
	函館	2156						

いよいよ北海道フリーパスを使う最終日となった。今日は午前中を札幌観光と市交通局の乗り潰しにあて、午後は函館本線経由で函館駅に戻る。昨日のうちに、東西線全線と南北線大通以北には乗っているので、残りの地下鉄をいかにロスなく乗るかが問題となる。

朝8時に宿を出て雪まつりを見物した後、10時半ごろにさっぽろ駅を出発した福住行で東豊線を乗り潰し、大通駅へ。そこから南北線ホームを目指したものの迷子になりかけてしまい5分ほどロスしてしまった。電車に乗り込んで15分ほどするとスノーシェルターで覆われた高架区間へ。これは世界唯一の構造で札幌市営地下鉄の特徴でもある。

真駒内駅からの折り返しの電車の中でこの時期だけの雪ミク電車の運用を調べると、環状内回りの運用についていてギリギリで乗れないことが判明した。大通駅の乗り換えに手間取ったのがここに響いて来てしま

った。仕方がないので環状外回りの電車ですれ違いを見ることにする。おそらく、環状線をおおよそ半周した中央図書館前停留場のあたりですれ違うはずだ。すすきの駅に着き地上に上がると、団体専用車のあといかにも古そうな車両が入ってきたのでこれに乗り込む。つり掛け駆動の音を楽しんでいると、石山通停留場付近で A1200 形電車と、そして予想通り中央図書館前停留場・電車事業所停留場間で雪ミク電車とすれ違った。



左：札幌市電 250 形 252 号車 今回はこれに乗った
右：電車事業所前付近で雪ミク電車とすれ違う

市電の後は札幌駅から快速エアポート 135 号で小樽へ向かう。3207 というメモ書きが手元に残っていることからすると、車両は 733 系だったらしい。ロングシートの車内は案の定満員で、座れたり席を譲ったりを繰り返して小樽に向かうことになった。

小樽駅では 20 分の乗換時間の間にご当地入場券を買い、ホームに戻って倶知安行き 1944D 列車に乗り込む。キハ 150 形の 14 号車と 17 号車の 2 両編成で、すでに大量の外国人観光客で満席となっていた。そのうちの 1 人は、コンパクトデジタルカメラ、スマートフォン、フィーチャーフォンと、機材を次々に変えながら沿線風景を撮り続けていて、滅多にこられない函館本線の旅を自分なりに楽しんでいるようだった。ただし天候は曇りであり、羊蹄山の姿を見ることは出来なかった。

倶知安駅でもご当地入場券を買い、次の 2946D 列車でニセコ駅へ向かう。ニセコ駅では閉店間際のみどりの窓口で何とかご当地入場券を手に入れると駅前温泉綺羅乃湯へ。今回の旅ではあまり活用してこなかったが、ご当地入場券を沿線施設で見せると特典が得られることがあり、ニセコ駅の場合は綺羅乃湯の入浴料 100 円引きとなっている。ここでしっかり温まり、この一週間の旅の疲れを癒すことが出来た。

温泉に浸かった後は 2950D 列車で長万部駅へ。列車はキハ 150 形 12 号車の単行で、ここでようやくまともに着席することが出来た。暗闇の中を 1 時間ほど疾走して長万部駅、さらに北斗 22 号に乗り継いで一週間ぶりに函館駅に帰ってきた。同時に北海道フリーパスを使い切ったことになる。

9日目 2月10日

今日は帰宅に備えての休養日とするため、予定は1日空いている。しかし、森のいかめしを購入するためと、函館本線の通称砂原回りに乗るため、函館・森駅間を2往復することにした。

はこだて旅するパスポートを買って、まずは函館08時18分発、キハ40形単行の新函館北斗・駒ヶ岳經由長万部行き821D列車で森駅へ。いかめしを購入したら820D列車で新函館北斗へ戻り、はやぶさ5号で新函館北斗に到着した親と合流後、3340M快速はこだてライナーで函館へ。朝市内のショッピングモールで昼飯を食べた後、五稜郭公園に行く親と別れて函館駅に戻ると臨時特急北斗88号が入ってきた。183系両スラントの4両編成で、もはやスラントノーズ車で北斗幕を見ることはないだろうと思っていたのでうれしいサプライズだった。



左：久しぶりに降り立った森駅。かつてC11の留置に使われていた側線は雪に埋もれていた。

右：臨時特別急行北斗88号。

今度は14時30分発、渡島砂原回りの2841D列車に乗り込んで再び森駅を目指す。列車はキハ40形2両編成で前が長万部行き、後が森駅から函館に引き返すことになっていた。

途中、新函館北斗駅では外国人の親子が乗ってきた。この列車は大沼公園に止まらないことを伝えるべきか否か迷っているうちに、大沼駅を発車してしまった。親子は予想通り大沼公園に行きたかったらしく、運転士がその対応をしたため次の池田園駅の発車は5分ほど遅れることになった。その後は何事もなく、景色を楽しんでいるうちに森駅に到着。列車は切り離され、折り返し5884D列車は定刻に森駅を出発した。車内に居るたった5人の乗客のうち筆者を含めた3人がステーションマスターで、駅の取り合いをしているとすぐに函館駅についてしまった。途中の池田園駅にも大沼駅にも外国人の親子は居なかったのも、おそらく大沼公園には無事にたどり着けたのだろう。

この時点ですでに18時近く。周囲はいい感じで暗くなってきたので函館山に登ることにする。函館バスでロープウェイ乗り場へ向かうと、数十分待ちに達する列が出来ていた。もともと混雑する時間帯の上にさらにこの三連休、函館湾で花火を打ち上げているためで、せっかくなので見ていくことにした。山頂駅に上がり打ち上げ開始を待つ。定刻だと19時40分から上がるはずの花火は、函館空港を発着する航空機の遅れにより20時を過ぎてから打ち上げが行われた。打ち上げ花火を見下ろすのも初めてだったので新鮮だった。

10 日目 2 月 11 日

いよいよ最終日となった。今日は函館市電を午前のうちに乗る潰し、午後一番のはやぶさ号で帰るだけ。まずは函館市電 2 系統で湯の川停留場を目指す。がら空きの市電にゆられること数十分で到着。今度は次の 5 系統で函館どつく前、十字街に引き返して 2 系統で谷地頭。これで北海道内全ての駅を通過したことになり、同時に駅メモでは 569 人目のマスターオブ北海道となることが出来た。

函館駅に引き返してくると、次に乗る予定のはこだてライナー発車時刻まで優に 1 時間半以上あった。摩周丸でも見に行こうかと考えているとかなり強めに雪が降り出したので、おとなしく函館駅に居ることにした。

ここからは、いよいよ北海道を抜け東京に帰ることになる。普通列車はこだてライナーで新函館北斗に着き、はやぶさ 22 号に乗り込んだ。この列車は 2 本しかない新函館北斗始発の H5 系を使用する列車で、もう 1 本のはやぶさ 10 号では早すぎると判断し、この 22 号にした。割り当てられた座席に座って発車を待っていると、突然向かいの 12 番線に East i が入ってきた。発車した列車の車内から強引に写真を撮り、一応画面内には入ったことに満足しているうちに列車は木古内駅に到着。これで、北海道内で旅客営業を行っている普通鉄道全線の完乗を達成した。列車は青函トンネルを駆け抜けて 9 日ぶりに本州へ。列車は南下を続け、ついに仙台駅ではこの旅初めて雪が視界に入らなくなった。そして 17 時 04 分、定刻で東京駅に到着。中央特快に乗り換えて立川駅で無効印をもらい、無事に旅行終了となった。



左：H5 系エンブレム。H5 の写真をこれしか撮っていないことに立川駅についてから気がついた
右：新函館北斗駅に現れた East i。ブレブレだがなんとか画面には納まった。

旅を終えて

今回の旅は、出発から雪に悩まされたが、列車が遅れることはあっても運休になることはなかったのも、無事に旅を終えることが出来た。また、北海道内に存在する鉄道線全線を完乗することが出来たので、疲れたものの非常に達成感のある旅行だった。特に、廃止の決定した石勝線夕張支線に乗れたのが大きい。またこのように JR の完乗を目的とした旅行をしたいと考えている。次は JR 四国だろうか？

GSE 1 番列車 & LSE 定期最終列車 に乗る

～ニュースリリースから切符争奪戦、そして乗車～

工学部 電気システム工学科 4年 天沼 大輝



はじめに

2018年3月17日、この日は小田急の歴史の新たな1ページが開かれた日と言って間違いのないだろう。構想から約50年、着工から約30年を経てついに登戸～代々木上原間の複々線が完成し、それに伴う大規模ダイヤ改正が実施された。そして、この日、小田急の新たな顔となる新型ロマンスカー70000形GSEは華々しくデビューしたのである。

しかし、GSEと世代交代するかたちで7000形LSEは2018年7月10日に定期運用から離脱することとなった。小さい頃から見慣れている車両がなくなってしまうのは、やはり寂しい限りだ。

そこで、今回の記事では、記念すべきGSE1番列車とLSE定期最終列車におけるニュースリリースから切符の争奪戦、そして乗車するまでの一連のドラマ(?)を紹介しようと思う。

※本稿においてロマンスカーは基本的に愛称で表すものとする。

現役 → 70000形：GSE 60000形：MSE 50000形：VSE 30000形：EXE・EXEα

引退 → 7000形：LSE 20000形：RSE 10000形：HiSE 3100形：NSE 3000形：SE・SSE

70000形GSE 概要



70000形は2018年3月17日に運行を開始した特急車両で、愛称は「Graceful Super Express (GSE)」である。「箱根に続く時間(とき)を優雅に走るロマンスカー」というコンセプトのもと、展望席や大型の荷物を収納できるラゲージスペースが設置されたほか、GSE車内限定のWi-Fiコンテンツ「Romancecar Link」も導入され運転席からの展望映像などを楽しむことができる。将来的にホームドアが設置されることを考慮し、今までの展望席付きロマンスカーとは対照的に車体はボギー車7両編

成となった。また、観光だけでなく通勤での利用も考慮した設計となっており、各席の肘掛けにはコンセントが設置された。座席は展望席と一般席で構成され、VSE に設置されているサルーン席やカウンターブースなどは無いものの、定員はVSE よりも42人増加して400人となった。

外観はバラの花をイメージしたローズバーミリオンを基調とし、ロマンスカー伝統のバーミリオンオレンジの側帯があしらわれている。MSE などと同様にドア付近には号車番号が表記されているほか、4号車の側面にはGSE のロゴが描かれている。また、展望席の側面の窓枠にはエンブレムが取り付けられた。



GSE のエンブレム

7000形 LSE 概要



7000形は1980年12月27日に運行を開始した特急車両で、愛称は「Luxury Super Express (LSE)」である。11両×4編成が製造され、中でも7002F(2010年廃車)は東海道本線で走行試験を行った珍しい編成であった。車体はSEやNSEと同様に連接台車で、NSEで採用された展望席を踏襲しつつも、前面はNSEよりも流線型を意識したスタイルとなり、ダンパーや愛称表示器は車体に埋め込む構造となった。1996年から実施されたリニューアル工事に際しHiSEに準じた塗装に変更

されたが、廃車となった編成を除いて2012年までにすべて旧塗装に戻された。また、LSEは平床構造だったことが幸いし、ハイデッカー構造でバリアフリー対応が困難であったHiSEやRSEよりも*小田急線内では結果的に長生きすることとなった。

GSE第2編成の導入に伴い、2018年7月10日に定期運行を終了、10月13日のさよならツアーをもって引退となった。今後は2021年に開業予定のロマンスカーミュージアムで展示される予定となっている。



LSE 同士の交換

*小田急から引退後もHiSEは長野電鉄、RSEは富士急行に譲渡された車両が運行を続けている。

GSE 1 番列車 乗車までの記録

～～ ベールを脱いだ新型ロマンスカー ～～

■夜のお披露目会!?

GSE 第一編成の甲種輸送は2017年12月3日～4日未明にかけて日本車両豊川製作所(豊川)～松田(新松田)～大野総合車両所(相模大野)間で実施された。甲種輸送の際、展望席や車番およびロゴの部分はすべて養生されており、特に側帯が白いテープで(美しく)養生されていたことから名鉄の白帯車をイメージさせると話題になった。

12月4日の日中に大野総合車両所を確認したところ、かすかに赤い車体が見えたものの他の車両に(丁寧に)隠れており、全容を把握することはできなかった。しかし、夕方になると車両所の一角にテントが張

られ、ライトアップ用の機材が運び込まれていた。

(報道公開？ 何かのお披露目会？ でも、もうじき日は暮れるし……)

理由はわからないが、何か動きがあると予想し、しばらく待つことにした。寒い中、待つこと 1 時間半。アナウンスで新型ロマンスカーのお披露目を行うと発表された。ミュージックホーンを鳴らし、建屋から出てきたのは……

(養生されたまま！?)

お披露目と言いつつ、姿を現したのは養生されたままの GSE であった。大音量で流れる「ロマンスをもう一度」(ロマンスカーの CM ソング) とは不釣り合いで、ちょっと滑稽である。よく見ると部分的には養生シートがは



GSE 登場！ (養生されたまま)



部分的に養生シートがはがされる

がされており、暗闇の中に展望席が少しだけその姿をのぞかせていた。

お披露目会？ は 30 分ほどで終了し、GSE は再び建屋の中へと戻っていった。その後の建屋内の詳しい様子はわからないが、シャッターの隙間からうかがい知るに、どうやら養生シートをはがす作業が行われていたようだ。結局、この日のお披露目は何だったのだろうか……?

■みんな集まれ！ 報道公開

翌 5 日に大野総合車両所で報道公開が実施された。ここで正式に愛称が「GSE」と発表されたが、実際には小田急が事前に商標登録を行っているため、ファンの間では既知の事実となっていた。(同様の理由で次年度のプリキョアもわかったりする) 報道陣以外にもフェンスに沿うように大勢のファンが集まっており、私もその中に加わって撮影を行う。さすがにこの日は養生シートがすべてはがされ、新型ロマンスカーはついにそのベールを脱いだのだ。



満を持しての報道公開

GSE を見た第一印象は VSE と MSE からの完成形だと感じた。VSE で採用された 1 枚窓の展望席と MSE の 20m ボギー車を組み合わせたような印象で、いわば観光用と通勤用の最大公約数をとったロマンスカーだろう。ちなみに、GSE 特設ページの PV によると、1 から設計し直したと言っているが……本当か？ (追記：後に PV が差し替えられた模様で、そこでは VSE を意識した発言が目立つ)

■試運転に向けて



大野総合車両所で整備中の GSE

報道公開後は試運転に向けた整備が行われ、12 月 8 日終電後に大野総合車両所から唐木田へ回送された。この時は大野総合車両所～新百合ヶ丘間を 1000 形 8 両 (4 両+4 両) が牽引し、新百合ヶ丘～唐木田間は初の本線自走となった。それから約 1 週間後の 15 日にはニュースリリースでダイヤ改正日が 2018 年 3 月 17 日と発表された。発表内容には GSE のデビューはさることながら、「あさぎり」から「ふじさん」への列車名変更についての記述も

あり、むしろ後者の方が寝耳に水であった。

その後、GSE は整備と夜間試運転が実施され 2018 年 1 月 11 日からは日中の試運転も開始された。2 月中は多摩線を中心に試運転が繰り返された模様だ。

～～ バレンタインを待ち焦がれ ～～

■遅れたサイトリニューアル

2月に入り、気になってくるのがデビュー後の GSE の運用だ。ロマンスカーの特急券は1ヶ月前の午前10時から発売されるため、3月17日の1番列車を取るには2月17日の午前10時が勝負となる。心の準備のためにも運行予定を早く知りたい。ちょうど、2月6日に小田急コーポレートサイトのリニューアルが行われると告知されていたため、これと同時に GSE の運行予定表が公開されると予想した。しかし……（リニューアル延期！？）

2月6日、ページの最上部にはサイトリニューアル延期のお知らせがあった。もちろん、GSE の運行予定表も上がっていない……。

■チョコッと遅い気もするが

さて、1週間ほど遅れて2月14日にサイトはリニューアルされた。そして、待ちに待った3月の GSE 運行予定表が公開された。なるほど、初日の3月17日は新宿を9時に発車する「スーパーはこね5号」から運行を開始するようだ。GSE のデビューを飾るにふさわしい列車といえよう。それにしても、特急券の発売開始3日前に運用を発表するのはチョコッと遅くないだろうか……。

The image shows a screenshot of a website page titled "GSE 運行予定表" (GSE Operation Schedule). At the top, there is a calendar for the month of March, with the 17th highlighted in pink. Below the calendar are several tables providing detailed information about the GSE services, including train numbers, departure times, and routes. The tables are organized into columns and rows, with some cells containing specific train identifiers and times.

やっと公開された GSE の運行予定表

～～ 決戦！ 発売開始 ～～

■数秒に挑む

2月17日。いよいよ発売開始の日が来た。父親にも協力してもらい、2人がかりで GSE 1 番列車の切符を狙う。なお、この日に予約を試みるのは次の2列車だ。

- ・スーパーはこね5号【GSE】 新宿（9:00）→箱根湯本（10:14）
- ・はこね26号【GSE】 箱根湯本（17:30）→町田（18:31）

前者は言わずもがな GSE 1 番列車、後者は単純に帰りの切符である。どうせなら往復 GSE が良いと思いい、この2つを狙うことにした。無論、本命は前者であり、後者は後回しとする。

9時50分にはパソコンの画面に必要事項を入力し、待機する。ふと、腕時計の針を確認する。今日はやけに針の進みが遅い。

そして、その時はやってきた。

(55秒, 56, 57, 58, 59 いけ！！！！)

秒針が12を指した瞬間、マウスを勢いよくクリック！ しかし、画面に表示されたのは……

「ご指定の列車は満席です」

(え—————)

父親も撃沈したことは言うまでもない。

■勝負は続いている

しかし、落ち込んででもいられない。帰りの切符を取らなければならない。気が付けば 10 時 10 分を回っている。気持ちを切り替え、帰りの時間を入力する。すると……

(はこね 26 号……後展望席に空きあり！！)

無我夢中で画面を操作。何とか後展望 2 列目通路側の確保に成功した。初日に GSE の展望席を味わえるだけ幸運かもしれない。

ここで、再度「スーパーはこね 5 号」の空席照会を行うが……案の定、すべて満席。GSE 1 番列車の予約は失敗に終わった。

～～ 最後は根気が物を言う ～～

■駅通い

帰りの後展望が取れたものの、やはり 1 番列車に乗ってみたい。キャンセルが出ることを願い、こまめに空席照会を行う。

まず乗車前に券売機で確認。

乗車日: 2018/03/17(土)

「スーパーはこね 5 号 ×」

次に下車駅で確認。

「スーパーはこね 5 号 ×」

買い物をする前に確認。

「スーパーはこね 5 号 ×」

買い物をした後に確認。

「スーパーはこね 5 号 ×」

図書館へ向かう途中で確認。

「スーパーはこね 5 号 ×」

図書館の帰りに確認。

「スーパーはこね 5 号 ×」

外食の前後に確認、夜はネットでも確認、確認のためだけに駅へ……

いったい、何回駅へ通っただろう、そして、何回券売機を叩いただろう。

スーパーはこね 5 号(GSE)
車内販売あり
発 09:00 新宿
着 10:14 箱根湯本
× 一般席
× 前展望席 (0席)
× 後展望席 (0席)

この画面を何度見たことか……



無情にも試運転は続く

■目を疑う瞬間

GSE 1 番列車の予約に失敗してから 1 週間が過ぎた。期待に反して空席は現れない。この日は外出の予定があったので、お昼前に券売機を叩いた。もはや習慣だ。結果は……

「スーパーはこね 5 号 ×」

券売機の取り消しボタンを押し、改札へ向かう。

午後、外出先の駅で再び券売機を叩く。

「特急券：**購入** (ピッ!) → 乗車日：**3月17日** (ピッ!)」

「乗車駅：**新宿** (ピッ!) → 降車駅：**箱根湯本** (ピッ!)」

みどりの窓口の職員ほどではないが、画面の操作も（無駄に）手慣れてきた気がする。

「人数：おとな 1 (窓側優先) (ピッ!) → 乗車時刻：9時～ (ピッ!)」

画面に現れたのは……

「スーパーはこね 5号 △」

(えっ!?)

「……」

「……」

気づけば、後はお金を入れるだけの状態になっていた。券売機にお金を投入。

「ただいま、発券中です……ありがとうございます。切符をお取りください」

切符が出てきた。すぐさま壁際に移動。こそこそと券面を確認する。

(3月17日 新宿 9:00 スーパーはこね 5号 GSE ……)

(えっ! うそっ!! 本物っ!!!)

間違いない。GSE 1 番列車の切符だ。その瞬間、

(え—————)

(本当に取れた!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!)

(嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉嬉)

こんな感じだった。たぶん。

変な人になってなかったことを願う。

かくして、GSE 1 番列車の切符が手に入った。

～～ 来る車両、去る車両 ～～

■ご覧あそばせ♪ お披露目会

デビューまで残り 1 週間となった 3 月 10 日、海老名検車区で GSE お披露目会が催された。指定された時刻の 10 分ほど前に海老名に着き、入場の列に並ぶ。ほどなくして列は動き出した。

(ん? 何か配っているのか?)

列の先の方で何やら配布しているようだ。

(出る時じゃなくて、入る時に配るの!?)

先に貰うと荷物が増えて、正直、少し面倒である。しかし、貰わないわけにはいかないので、受け取る。

「は～い、どうぞ～」

「あ、どうも」

配布されたのは GSE のクリアファイルと駅置きパンフレットだ。記念品は嬉しいが、こういう物は出口



事前送付のリストバンドはもちろん GSE のデザイン



ピカピカの状態でお披露目された

起が付いている——これが特許出願中という緩衝材だろう。また、一部の車両の床下カバーには VSE には見られない吸気口が開いている。これも特許出願中だという。GSE には今までにない新しい機構がいたるところに取り入れられていることがわかる。他にも注目すべき点は多々あるが、紙面の都合上、ここでは省略させていただく。車両についての詳細はホームページや鉄道雑誌を参照していただきたい。

40～50 分が経過すると、会場内も空いてくる。こんな時間まで居座っているのは、おそらく鉄道ファンだけだろう。今度はゆっくり撮影しながら車両の周りを 1 周する。編成写真もばっちりだ。(気が付くと写真が 500 枚を超えていたことは黙っておく)

残り時間も少なくなってきた。最後にもう一度、GSE を眺める。本当に窓の大きい車両だ。そして、

(1 週間後、乗りに来ます！)

そう心の中で呟き、会場を後にした。

■カウントダウン

GSE の導入により、気になるのが LSE の去就である。GSE の製造が発表されたのは 2016 年 10 月 20 日のこと (もちろん、この時は 70000 形としか記載されていない) だが、同日、乗りものニュースが GSE と置き換わるかたちで 2018 年 3 月までに LSE が引退すると伝えた。当然、情報は瞬く間に広がる。しかし、このニュース記事、リード文にはそのように書かれているものの、本文をよく読むとただの予測でしかないことがわかる。本文を解釈すると「GSE の導入=LSE の引退を意味する」としか書かれておらず、2018 年 3 月までに LSE が引退する根拠はどこにも示されていないのだ。フェイクニュースに注意せよ、と言うと少々過激だが、意図せず間違った情報が発信されることは珍しくない。今後とも気を付けたいところだ。

前置きが長くなったが、3 月 15 日のことである。忘れられているが MSE デビュー 10 周年の日だ。この日、小田急のホームページに新たなお知らせが掲載された。PDF を開くと、そこには……

(LSE が、廃車になる……)

LSE のうち 7003F が 6 月をめどに解体され、7004F についても GSE 第 2 編成の導入後に引退予定と記載されていた。わかってはいたが、やはり悲しいものだ。思い返せば、初めてロマンスカーの展望席に乗せてもらった時は LSE だった。その時の切符は今でも大切に保管している。LSE に残された時間は残り僅かだが、ぜひ最後まで走り切ってもらいたい。

で配ってほしい。おこがましいだろうか。

会場の中央には堂々と GSE が鎮座していた。今回のお披露目会では、山側は車両の間近まで近づくことができ、逆に海側は立ち入れないスペースを広めに設けることで編成全体の撮影に対応していた。こういった配慮はありがたい。というのも、2012 年の HiSE・RSE・5000 形お別れイベントの時は撮影したい人と近くで見たい人が混沌としていたのだ。

さあ、制限時間は 1 時間半。まずは車両の周りをぐるっと 1 周してみる。やはり窓が大きい。そして、車両間に不思議な突



緩衝材



結構目立つ吸気口

～～ GSE 1 番列車に乗る ～～

■新宿駅バーゲン会場

お待たせしました。3月17日です！ 天気は文句なしの晴れ。乱発された鈍足急行に増発された快速急行に乗り新宿へ向かう。それにしても、

(全然、速くなってないじゃん……)

(複々線の効果はあるのか?)

停車時間が伸びたためか所要時間は以前と変わらない。むしろ、昼間の快速急行は数分伸びた列車すら存在する。疑問が残るダイヤ改正だが、朝夕ラッシュ時がどの程度改善されたのか、4月以降を楽しみに待つことにしよう。(追記：所要時間は確かに短くなったが、快速急行と急行の混雑は……)

新宿駅2番ホームではすでに大勢の人がカメラを構えていた。1番ホーム(現在は終日使用休止中)にはGSE 出発式の特設ステージが設置され、報道陣も大勢集まっている。空いている場所に入り、とりあえず待つことにする。こういう待ち時間は暇な事が多いが、今日は周りの人たちの会話が面白い。

「GSE グッズ買ってきましたよ～」 (←この日は新宿駅に特設販売会場が設けられた)

「快速急行唐木田行きとか草生える」 (←京王に喧嘩を売るためにダイヤ改正で新設された)

「新宿 12:20 の列車は取れたんですけどね～」 (←GSE 下り 2 番列車のこと)

「あさぎり最終日に運休とか……」 (←16日は御殿場線内で橋桁に車が衝突した影響で区間運休した)

周囲の会話に耳を傾けている間にも、観客はどんどん増えていく。ここまで多いと一般客の冷やかな目線もなんとも感じない。新宿駅2番ホームだけが非日常。そう、まるで何かの会場のよう……。

8時40分に2番ホームから「ふじさん11号」が発車。次はいよいよ、主役の入線だ。

「さあ、皆さまお待たせをいたしました！ 新型特急ロマンスカーGSE 70000形が、新宿駅に入線してまいります！」

「お待たせいたしました。2番ホームに特急ロマンスカー、スーパーはこね5号、箱根湯本ゆきがまいります。黄色い点字ブロックの内側までお下がりください」

特設ステージからのアナウンスに続き、自動放送が入る。そして、ミュージックホーンが鳴り響く。

「お下がりください。到着するロマンスカーは9時ちょうど発、スーパーはこね5号、箱根湯本ゆきです」

GSEは、ゆっくりと2番ホームに入線してきた。

「新型特急ロマンスカー、GSE 70000形が新宿駅に到着いたしました！」



何とか撮影できました……

GSEが到着すると同時に、バーゲンが始まる。ある意味ではこれも新春初売りかもしれない。もみくちゃになりながら写真を撮るわけだが、もうのんきにファインダーをのぞいている暇もない。もちろん、写した写真を画面で確認することも不可能だ。こういう時は、とにかく連写する。「下手な鉄砲も数撃ちゃ当たる」の論理で行くしかないわけだ。わけがわからないまま、シャッターを押し続ける。

発車5分前になったところで、バーゲン会場から脱出する。

(それにしても、すごい人ばかりだ……)

改めて見ると、ホームには人・人・人。あんな中で撮影していたのかと思うと、ゾッとする。そして、日本の治安が良いことに感謝。あんな無防備な状態、日本以外ではもってのほかだ。

■GSE 出発進行！

さあ、いよいよ乗車だ。ドア付近には駅員が2人立っており、乗客に何かを配っている。

「こちら、カードで～す」

「タトゥーシールも良かったらどうぞ～」

一つは GSE のカード、もう一つは GSE のタトゥーシールだった。私は目撃しなかったが、駅員の中にはこのタトゥーシールを自ら貼っていた強者もいたらしい。

カードとシールを片手に、車内に一歩足を踏み入ると……

特に、何も起こらなかった。

強いて言えば、車内が綺麗だ。なんとなく新車の香りも漂っている。

ホームの喧騒とは対照的に車内は静かである。指定された席に着き、窓の外をうかがう。本当にすごい数の人だ。座り心地はというと、EXE には劣るが MSE よりは良い感じだ。(個人の感想であり、効果・効能を示すものではありません) そして天井に目をやる。VSE ほどではないが、丸みを帯びたデザインで開放感がある。意味もなく緊張して発車の時を待つ。

8時59分を回ると、発車ベルがかすかに聞こえてくる。ホームでは人の動きが止まり、皆が一堂にカメラを構えている。いよいよ発車だ。

9時1分になる直前に列車は動き出した。駅員や大勢の見物客に見送られながら新宿を後にする。窓の外に目をやると、前方には春のうららかな日差しに照らされた先頭車が。いつも見ている風景も、今日に限っては絶景かもしれない。次の停車駅は小田原、到着は9時59分である。

(本当に59分で着くのか……?)

ロマンスカーに乗っていると、先行列車に追いついてしまう場面にたびたび出くわす。機外停止しようものなら「何が特急だ」と首をかしげたくなることも。正直、新宿～小田原間59分は半信半疑である。

車内アナウンスでは案の定、ダイヤ改正の説明と GSE の紹介がなされた。車掌曰く、この列車の切符は発売開始15秒で完売したらしい。

(ん?)

ちょっと待った。本当に15秒か? JRなら理解できなくもないが、民鉄1社において15秒で完売することなど可能か? いささか疑問である。(後日調べたところ、乗りものニュースは53秒、朝日新聞は1分と記載しており、統一されていない)



富士山が顔をのぞかせている

さて、2週間前に複々線化されたシモチカ(工事中の代々木上原～梅ヶ丘間の呼称)を通過し、高架へ上がる。

(おっ、富士山!)

豪徳寺を通過すると車窓右手に富士山が顔をのぞかせた。より鮮明に富士



間もなく発車時刻です



いざ、箱根へ!

山を眺められる新松田付近が楽しみである。

さすが「スーパーはこね」だけあり複々線区間はあっという間に通り過ぎ、向ヶ丘遊園で先行する急行を追い抜かず。

9時16分に新百合ヶ丘を通過。日頃、快速急行ばかり利用している身としては、驚愕のタイムである。その後、9時18分に柿生～鶴川間でVSEの「はこね2号」とすれ違った。

9時24分に相模大野を通過。なかなかのペースだ。新宿～相模大野間は約32kmなので、ここまでの表定速度（厳密には異なる）は約80km/hということになる。

（小田急もやればできるじゃないか。通勤電車はさぼっているくせに……）

そんなことを考えていると、ここで思わぬサプライズが！

（いってらっしゃいませ!?!）

大野電車区の建屋に沿って大勢の乗務員や作業員が並んでおり、「いって



いってらっしゃいませ



一足先に運用を離脱した7003F

らっしゃいませ」の紙を片手に手を振っている。やはりGSEにかける期待は大きいのだろう。そして、反対側を向くと数日前に回送されてきたLSE 7003Fの姿が。廃車を待つ7003Fにとって、GSEはどのように映っているのだろうか。

この日の時点でLSEは7003Fと7004Fの2編成が在籍していたが、もう1編成の7004Fとは小田急相模原～相武台前間ですれ違った。新旧展望席ロマンスカーの離合も近い将来、過去のものとなるう……。

座間を通過し、列車は海老名へと近づいてくる。

（相模大野でサプライズがあったということは、もしかして海老名でも……）

予想的中！ 事務所のベランダや玄関付近から社員が手を振っている。

9時30分、偉大なるSE車のお膝元である海老名を通過した。



海老名でも手を振っていた

（ところで、記念乗車証はまだですか？）

（あと、車内販売も回ってこないのですけど……）



大山のたもとを行く

9時32分に本厚木を通過すると、車窓は住宅地から田園風景へと移り変わっていく。愛甲石田～伊勢原間ではMSE「ふじさん2号」とすれ違う。車窓右手に大山を望みながら、列車は箱根へと先を急ぐ。

9時43分に秦野を通過。秦野～渋沢間で再度VSEとすれ違う。沿線は菜の花が満開で、GSEのデビューに文字通り花を添えるかたちとなった。

渋沢を通過したところで、ようやく乗務員がやってきた。

「記念乗車証です。どうぞ。」

どうやら乗客一人ひとりに声をかけながら渡していたようだ。それならば時間がかかるのも納得だが、せめて一言アナウンスくらいは入れてほしかったと思う。

車窓は山から次第に開けてくる。ここで車内アナウンスが入った。この先の区間で富士山と菜の花がきれいだという内容だ。右前方に富士山が見えてくると、間もなく新松田だ。



酒匂川橋梁から富士山を望む

9時50分に新松田を通過し、列車は酒匂川を渡る。小田急と富士山を一緒にカメラに収めたいければ、ここで撮るのが1番だ。予定では後9分で小田原。だが、ここまで来ても、いまだに会えないものがある。それは……
(車内販売、まだですか?)

車内販売が回ってくる気配がない。痺れを切らした一部の乗客は自ら出向いて購入しているようだ。特別に買いたいものがあるわけでもないが、可能であればGSE 弁当くらいは記念に購入しようと思っていた。すると、

(あっ、来た!)

「……サッ、サッ、サッ」

(えっ、素通り!)

何かを売る気配はなく、アテンダントはあっさり通過していった。残念!



富士山ともこれでお別れ

富水～蛭田間でEXE「はこね80号」とすれ違う。おそらく、この付近がまともに富士山を望める最後のポイントだろう。これより先は箱根に隠れてしまうのである。9時55分になると到着アナウンスが始まった。1番列車ということもあり、少し早めなのだろうか。ご丁寧に新幹線や東海道線の乗り換え案内も行っている。

小田原の一つ手前は足柄だが、ここにも電車区と車掌区が置かれている。

(相模大野、海老名と来れば……)

期待を裏切らない。足柄駅のホーム端にはずらりと乗務員が並び、手を振っていた。



足柄のホームにもずらり

足柄でのサプライズの後、車内アナウンスに耳を傾けながら、腕時計とにらめっこ。列車は減速し、新幹線の高架下をくぐる。ここまで来れば答えは明白だ。

(小田原到着時刻は……9時58分35秒!!!!!!)

疑ってごめんなさい。



小田原に到着

59分どころか正味58分台で走破してしまった。恐るべし「スーパーはこね」である。SE車からの悲願である新宿～小田原間60分をついに達成したのだ。同時に

(快速急行をもっと早くせい!!!!!!)

とも言いたくなる瞬間であった。

小田原に停車中、アナウンスが入る。

「本日この電車、59分での運転、いたすことができました」

車内で一斉に拍手が沸き起った。車掌もさすがに58分台とは言わないか……。



「踊り子」と並走

59分（58分！？）の余韻もほどほどに小田原を発車する。それまでの軽快な走りとは対照的に、ここから先の箱根登山線内は単線でのんびりとした運転になる。多くの人に見送られながらホームを抜けると、またまた意外な出来事が。

（踊り子と並走してる！）

なんと東海道本線を走ってきた「踊り子」と並走を始めた。しかも「踊り子」の乗客も手を振っている。GSEとわかって手を振っているのか、ただ面白がって振っているのかは定かでないが、前者だと思っておこう。

小峰隧道を抜けると東海道本線が直進するのに対し、こちらは右に大きくカーブして再び新幹線の高架下をくぐる。並走していた「踊り子」に別れを告げ、新幹線の高架を眺めていると……

（N700だ！！）

タイミングを計ったかのように高架上をN700が通過していった。箱根には小さい頃から何度も足を運んでいるが、この区間で東海道本線と新幹線の両方と対面したことなど、今までにない。なんというか、ずいぶんと電車運の強い列車である。



N700もGSEをお出迎え！？

10時5分に箱根板橋を通過。ここに来てやっとアテンダントがメニューを持って歩いてきた。

（もう面倒だし、帰りのロマンスカーで良いか……）

結局、何も注文しなかった。

10時8分に風祭で各停とすれ違う。GSE1番列車の旅もいよいよ大詰めだ。10時10分に入生田で運転停車し、その隣をEXE「はこね8号」が通過していく。

（どうせなら、上り列車を待たせて「スーパーはこね」を通過させれば良いのに……）

入生田では基本的には下り列車が上り列車を待つことになっているので、単線区間において「スーパーはこね」だけ特別というのは難しいのだろうか。

そろそろ降りる準備を……と思っていると

（今頃になってワゴン販売！？）

申し訳程度にワゴン販売がやってきた。いや、「通過した」が正しいかもしれない。こんなタイミングで来られてもねえ……。

車内販売が混雑することは当然に予想できたことである。京阪プレミアムカーで実施されたように発車後に注文用紙を配布するなど何らかの対策をとるべきだったのではないだろうか。

列車は定刻の10時14分に箱根湯本に到着した。色々あったが、GSEデビューの瞬間に立ち会えたことを本当に嬉しく思う。列車を降りると、やはり大勢の人の出迎えを受ける。観光協会？の職員らしき人からパンフレットを受け取り、ホーム先端へと歩いていく。すると

（くす玉が割られている！？）



「はこね 82 号」で再び新宿へ

どうやら、GSE の到着に合わせて記念式典が行われたようだ。言わずもがな、箱根町からすれば新型ロマンスカーに期待するものは大きいだろう。



GSE の去ったホームには、くす玉だけが残されていた。

GSE は折り返し「はこね 82 号」として 10 時 27 分に箱根湯本を発車していった。帰りの切符は箱根湯本 17 時 30 分発「はこね 26 号」だ。それまでゆっくり撮影を楽しみましょう♪

【箱根で撮影した車両たち】

★箱根登山電車



3000 形「アレグラ号」+2000 形



2000 形（デビュー時塗装）



モハ 2 形+モハ 1 形

★ロマンスカー



箱根湯本に到着する GSE



LSE は少し構図を変えて

■展望席の伝統

日も落ち始めた 17 時過ぎ、箱根湯本駅に戻ってきた。帰りは町田まで GSE の後展望席である。前述のとおり 2 列目の通路側が取れたのだ。

17 時 17 分、折り返し「はこね 26 号」となる「はこね 31 号」が入線。朝の新宿ほどではないが、ホームにはずらりとカメラが並ぶ。

車内清掃が終わり、ドアが開く。車内も半ばお祭り状態である。通路を進み、展望席 2 列目に腰を下ろす。



折り返し「はこね 26 号」



「メトロはこね 21 号」と交換

箱根湯本発車時点では、まだ多少は明るかったが、新松田を過ぎるとさすがに暗くなってくる。

(わかってはいたが、やっぱり展望席は明るい時に乗るべきだな……)

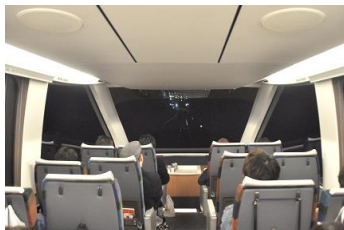
残念ながら、このあたりの展望は夜景というほど良いものではない。時折すれ違う列車の尾灯が幻想的……と言われれば、そうかもしれないが。

17 時 30 分、「はこね 26 号」は箱根湯本を発車する。三線軌条の風景が後ろから前へ流れていく。

入生田では MSE「メトロはこね 21 号」がこちらの通過を待っている。MSE の運転士も手を振っていた。箱根板橋では EXE「はこね 33 号」とすれ違うが、EXE が遅延したため、小田原には約 2 分遅れの 17 時 45 分に到着した。



小田原停車中



GSE の展望席

さて、気を取り直して、GSE の展望席を観察してみよう。一般席に比べて天井は低いが、なんといっても前面窓が大きいので圧迫感を感じられない。LSE よりもかなり開放感のある展望席に仕上がったといえよう。座席の背面フックも中央についており使いやすい。ただ、段差がないので 2 列目以降は眺望面では最前列に比べて劣る。では、展望席の 2 列目以降は窓側と通路側のどちらがオススメか？ と言われると意見が分かれるところだが、GSE の通路側については少なくとも「悪くはない」としか言えない。気になる方は色々乗り比べていただきたい。

さて、気を取り直して、GSE の展望席を観察してみよう。一般席に比べて天井は低いが、なんといっても前面窓が大きいので圧迫感を感じられない。LSE よりもかなり開放感のある展望席に仕上がったといえよう。座席の背面フックも中央についており使いやすい。ただ、段差がないので 2 列目以降は眺望面では最前列に比べて劣る。では、展望席の 2 列目以降は窓側と通路側のどちらがオススメか？ と言われると意見が分かれるところだが、GSE の通路側については少なくとも「悪くはない」としか言えない。気になる方は色々乗り比べていただきたい。

この列車における（自分の中で）最大のイベントは、なんといっても LSE との離合だろう。ロマンスカー時刻表では本厚木～秦野間ですれ違うことしかわからない。脳内で旅人算をして、カメラを構える。そして、18 時 13 分、鶴巻温泉～伊勢原間を走行中……

(まだか……まだか……きたー————)

新型ロマンスカー GSE の展望席から見る LSE！ しかも GSE デビューの日に！！ なんとこの贅沢だろう。暗闇の中に輝く展望席の明かりと愛称表示器、そして赤の尾灯は、まるで LSE の引退を暗示しているかのようだ……。



GSE の展望席から見る LSE

最大のイベント？も終了し、列車は暗闇の中を疾走する。本厚木付近で乗務員が記念乗車証を配布しにやってきました。見るからに優しそうな乗務員で、どうやら乗客一人ひとりと会話しながら配布していたようだ。



町田に到着した GSE

行きの「スーパーはこね 5 号」ではグダグダだった車内販売も今回は回ってきた。夕飯にちょうど良かったので GSE 弁当を購入。中身は家までのお楽しみとしよう。

18 時 31 分、「はこね 26 号」は町田に到着。日が暮れても GSE 熱は収まることを知らず、ホームでは多くの人がシャッターを切っている。列車を降りた私も、それにまじって撮影。新宿へと向かう後ろ姿を見送り、帰宅した。

～～ 決戦の舞台、再び ～～

■最前列を確保せよ！

GSE がデビューし、いつ LSE の引退が発表されてもおかしくない状況となった。そこで、半ばノリでこんな提案をしてみた。

「LSE の後展望最前列を占拠しませんか～」

時期は 5 月中旬。この頃はまだ LSE 引退の発表がなされていなかったの
で、後展望であれば最前列でも比較的容易に確保可能であった。幸い、部員
3 名が賛同してくれたため、実現と相成った。



一度やってみたかった最前列占拠

■どこでも良いから

めでたく後展望最前列を確保してから 1 週間もしないうちに、事が動いた。

(ついに LSE が定期運行終了！？)

5 月 29 日、LSE の定期運行終了と今年度中の引退が発表された。LSE の定期運行は 7 月 10 日の「ホームウェイ 83 号」をもって終了。翌 11 日からは GSE の第 2 編成がこれに代わるとのことだ。また、定期運行終了に際し、ラストラン記念ロゴマークの掲出や最終日の 7 月 10 日には各種イベントが開催されることとなった。

定期運行最終日は 7 月 10 日。つまり、特急券の発売開始は 6 月 10 日の午前 10 時である。

(6 月 10 日はというと……日曜日！？)

ちょっと想定外だった。日曜日となると、平日よりも競争率が上がることは自明だ。(チャンスが平等とも捉えられるが……) 始発で窓口に並ぶ者も当然、現れるだろう。

ここで、2 月 17 日のことが脳裏に浮かぶ。あの日、私も父親も GSE 1 番列車の予約に失敗した。LSE 定期最終列車の切符もそう簡単には手に入るはずがない。

(ん～……何が 1 番得策か……ん～)

結論は出ないまま、6 月 10 日になってしまった。結局、私は券売機の列に並んでいた。(この日、一部の駅では 10 時ジャストに券売機が使えるように配慮がなされた) 購入方針は、どこでも良いから「ホームウェイ 83 号」の切符を。そう願ひ、券売機を叩くと。

(取れた！！！！！！！！)

運よく、「ホームウェイ 83 号」の窓側を購入することができた。

ちなみに、後からネットで調べてみると、どうやら誰もが「ホームウェイ 83 号」狙いではなく、人によってお目当ての列車が分散していたようだ。というのも、7 月 10 日限定で配布される記念乗車証が「なくなり次第終了」であったため、記念乗車証を確実に手に入れたい人はあえて早めの列車を狙ったからだ。すなわち、「ホームウェイ 83 号」の時点では既に配布を終了しているかもしれないわけだが……。

■撮る・取る・乗る

6月とはいうと「LSEの写真を撮る」または「LSEの特急券を取る→乗る」の日々が続いていた。もちろん、毎日乗れるほど金持ちではないが。それでも、410円だどつい乗ってしまう自分がいたのだった……。



まさかの白幕!? 6月15日の「モーニングウェイ 92号」最終充当時。



LSEの展望席



11両の表示と松田ゆきの表示が同時に出たのは、これが最後かな。

～～ LSE 定期最終列車に乗る ～～

■新宿駅バーゲン会場第2弾

ここぞとばかりに学校の登下校でLSEに乗りまくっている?うちに、定期運行最終日の7月10日となった。この日、LSEが新宿駅に姿を現すのは計3回。1回目が12時ちょうど発の「はこね23号」。2回目が15時40分発の「はこね41号」で、これに合わせ新宿側の出発セレモニーが催される。(箱根湯本側のセレモニーは箱根湯本17時25分発の「はこね34号」で実施)そして3回目が定期運行最終列車となる「ホームウェイ83号」で、この日に限り通常は藤沢行きのところ片瀬江ノ島まで延長運転される。当然、(謎の義務感から)すべて撮影する。



この日、1番のショットは多分これ

んと多いこと……。 (自分を含む)

15時20分に「はこね39号」が発車すると、いよいよセレモニーが始まる。しかし、その声は周りの喧騒にかき消されてしまい、何を言っているのかいまいちわからない。そんな中、待ちに待った声が聞こえてくる。

「特急ロマンスカーLSE 7000形が新宿駅に入線をしてまいります！」

大勢の人が見守る中、LSEは入線してきた。いつもと違うのは出発セレモニーが行われていることと、ホームの先端がバーゲン会場のようになっていることだけ。同じような状況は3月17日に経験済みなので、その時と同様にひたすら連写する。とにかくシャッターを切る。今のカメラは性能が良いので、適当に撮っ

でもそれなりの写真になるわけだ。

(はあ～疲れた～)

バーゲン会場から抜け出し、写真を確認。とりあえず撮れていたので一安心。

なんとなく1号車の方へ歩いていく。やはりこちら側もすごい数の人だ。

(せっかくだし、このあたりで出発を見届けよう)

こんなことを考える私も十分物好きだ(笑) わざわざ混んでいるところで見送らなくてもね……。



これを撮るまでが、暑かった……



乗務員もみんなでお見送り

「はこね41号」の発車に際し、1番ホーム側には乗務員が整列しており、LSEの写真が印刷されたプレートを持っていた。そして、みんなで手を振ってお見送り。こういう時はなぜか不思議な一体感に包まれる。結局、みんな鉄道が好きなのだろう。

それから2時間もしないうちに、再び撮影へ。3回目はいよいよLSE定期最終列車、「ホームウェイ83号」である。くれぐれも乗り遅れないようにしなければ(笑) ホームに入りは出ていくロマンスカーを眺めながら、その時を待つ。

18時30分に「ホームウェイ3号」が発車すると、皆の視線が電光掲示板に向かう。「ホームウェイ83号」の表示が現れるからだ。「ホームウェイ3号」の文字が点滅し、表示されたのは……

「ホームウェイ83号 片瀬江ノ島 19:15 11両 空席あり」

(えっ!?)



空席表示に驚愕

周囲からもざわめきが起こる。まさか空席が発生するとは、誰が想像したであろうか。これでは、ちょっと拍子抜けである……。無論、すぐに満席となったが。

19時ちょうどに「ホームウェイ5号」が発車。ホームはカメラを持った人で溢れ返っているが、先ほどの出発セレモニーほどではないように感じる。予定では5分後にLSE「はこね34号」が入線、折り返し「ホームウェイ83号」となる。



いよいよ定期運行最後の旅路へ

19時5分、アナウンスとともに警笛が響く。遠くから前照灯を照らしLSEが入線してくる。前面幕は既に「はこね」から「ホームウェイ」に変わっていた。時計を気にしつつ、LSE定期最終列車の勇姿をカメラに収める。車両だけでなく、電光掲示板などもしっかり撮影。いつもと変わらない風景も、今日が最後かと思うと名残惜しい。

本当はゆっくり撮影したかったが、何しろ折り返し時間は10分しかない。時間はあっという間に過ぎる。そろそろ乗り込むことにしよう。

■定期運行最後の旅路

ロマンスカーでは LSE のみとなってしまった折戸から車内へと入る。貫通路の扉に貼られたヤマユリのロゴもこれで見納めである。フカフカの席に座り、発車を待つ。

発車時刻の 19 時 15 分 30 秒になった。しかし、発車する気配がない。
(何かあったのか？ でもラッシュ時間帯だし、数分の遅れはしょうがないか……)

LSE 定期最終列車「ホームウェイ 83 号」は定刻より 1 分 40 秒遅れの 19 時 17 分 10 秒に新宿を発車した。ちょうど JR のホームには 185 系と 253 系が LSE を見送るかのようたたずんでいた。

発車してすぐに車内アナウンスが入る。運転士、車掌に続いて、ロマンスカーコンシェルジュの紹介がなされる。

(ロマンスカーコンシェルジュ？ 何者??)

心の声を読まれたかのように、車掌のアナウンスに続きロマンスカーコンシェルジュのアナウンスが入る。色々と言っているが、要するに「いつもより多く乗務員が乗っている」というふうに理解した。

19 時 22 分に代々木上原を通過。いったん地下に潜って下北沢を通過し、再び高架へと上がる。夏といえども、さすがにこの時間は真っ暗だ。それでも駅では多数の撮影者がカメラを構えていたほか、見送りに来ている人も見受けられた。

中でも印象的だったのは喜多見での出来事だ。ホームに一人の乗務員が立っており、LSE の通過に合わせて敬礼をしていた。

(これが、誇りを持って仕事をするということなのだろうか……)

大勢で手を振ったり、見送ったりしている人はあちこちで見かける。しかし、一人で律儀に敬礼をしている人はこの日、初めて見た。まさに胸を打たれた瞬間である。

列車は多摩川に差し掛かる。ここで(いつも通り)機外停止し、その間に緩行線を行く各停に抜かされる。確かに、これだけなら普段と何ら変わらない出来事なのだが、今日は違った。

突然、自動扉が開き、乗務員が入ってきた。そして、こんなことを言った。

「お詫びがございます」

(うそっ!? お詫び??)

お詫びと言われて思い当たることといえば、ただ一つ。そう、7 月 10 日限定の記念乗車証である。

(記念乗車証は配布終了か……)

落胆していると、思わぬ言葉が耳に飛び込んできた。

「記念乗車証を既にお持ちの方は辞退をお願いいたします」

(まだ残っていたのか!!!!)

私の勝手な早とちりだったようだ。しかし、いきなり「お詫び」なんて言われてしまうと、そりゃドキッとしますよ……。



今日だけ片瀬江ノ島ゆき



モニターも撮影

19時38分に向ヶ丘遊園を通過。無事に記念乗車証を貰えて一安心していると、アナウンスが入る。どうやら向ヶ丘遊園でお客様の案内に時間を要した列車があったため、この列車も遅れているとのこと。

列車は定刻より3分遅れの19時45分に新百合ヶ丘3番ホーム（多摩線ホーム）に到着。1番ホームでは乗務員2人が手を振っていた。

19時47分に新百合ヶ丘を発車。ホームの先端はまさに撮影会状態であった。玉川学園前～町田間を走行中に「コンシェルジュは大野に連絡せよ」という内容の業務連絡が入る。詳細はわからないが。



記念乗車証と特急券

19時58分、相模大野1番ホームに到着。ここで小田原線に別れを告げ、江ノ島線に入線する。定刻より1分遅れの19時59分に相模大野を発車した。



江ノ島線を行く（父親撮影）

江ノ島線を飛ばし、大和には20時6分着。バルブ撮影といえば大和という感じだが、やはりこの日も大勢の撮影者で賑わっていた。発車前に再開閉が行われたためか、定刻より3分遅れの20時8分に発車する。

暗闇の中、LSEは先を急ぐ。20時16分に善行を通過してしばらくすると、藤沢到着のアナウンスが始まる。今回もご丁寧に東海道線の乗り換え案内も行っていた。JRホームでも撮影者が待ち構える中、列車は定刻の20時20分に藤沢1番ホームに到着した。

本来「ホームウェイ83号」は藤沢止まりだが、前述のとおり今日は片瀬江ノ島まで延長運転となる。そのため、藤沢では6分間停車する。この間に車内探検へ出発しよう……と言っても、喫茶コーナーをのぞきに行くだけなのだが。

喫茶コーナーにはLSE定期運行終了を記念したメッセージプレートが展示されていた。見るからにお手製であり、小田急の社員からもLSEが愛されていたことを改めて実感した。

20時26分、「ホームウェイ83号」はゆっくりと藤沢を発車する。いよいよ旅も大詰めだ。周囲を見渡すとボイスレコーダーやビデオカメラを準備している人も多い。

そして、定期運行最後のアナウンスが始まる。

「ご案内いたします。電車は間もなく終点の片瀬江ノ島に到着をいたします。LSE7000形はこの電車の終点片瀬江ノ島到着をもちまして38年にわたる定期運行を終了いたします」

「LSE7000形はこれまでたくさんのお客様を目的地までご案内させていただきましたが、たくさん笑顔や思い出を作ることができたとしたら幸いです」

「時には悲しい気持ちや辛い気持ちのお客様をご案内することもありましたが、それでも多くのお客さまを笑顔にできたのはLSEにとって一番の誇りかと思われまます」

「これもひとえにお客様の長年の応援、またご愛顧の賜物でございます。今後、旅の思い出を思い出す際、どうか頭の片隅にLSE7000形のことも思い出していただければ幸いです」

「それでは、皆様、長らくのご愛顧、誠にありがとうございました。あえてさよならは言いません。ロマン

スカーミュージアムで再び LSE 7000 形とお会いください。また、併せまして、この後、活躍してまいりませう後輩のロマンスカーたちをどうぞよろしくお願ひいたします」

「まもなく、38 年間の定期運行の最終目的地、終点の片瀬江ノ島に到着をいたします。本日も特急ロマンスカーをご利用くださいませ、ありがとうございました。また LSE 7000 形をご利用くださいませ誠にありがとうございました」

「ホームウェイ 83 号は終点の片瀬江ノ島に到着いたします。片瀬江ノ島駅、1 番ホームに到着をいたします。お出口は右側です。扉は内側に開きます。扉から十分離れてお待ちください」

警笛とともに列車は片瀬江ノ島 1 番ホームに入る。ホームでは駅員が敬礼とプレートを持って立っていた。20 時 33 分、定刻より 1 分遅れで LSE は終点の片瀬江ノ島に到着。38 年間の定期運行の歴史に幕を下ろした。



終点、片瀬江ノ島に到着



先頭は相変わらず



長後を発車する回送列車

■ 日常の LSE から、非日常の LSE へ

定期運行終了から 8 日後の 7 月 18 日、LSE 最終イベント列車の詳細がニュースリリースで公開された。それによると 10 月 13 日のさよならツアーをもって完全に引退とのことだ。

実際にはこれらのツアー以外にも団体専用列車や臨時特急で運行した後、10 月 13 日に新宿～小田原～秦野を力走して引退。それから 1 週間後の小田急ファミリー鉄道展 2018 でも展示された。



10 月 6 日運転「M78 星雲号」



LSE & GSE



10 月 13 日 LSE ラストラン



おわりに

新型車両に寄せる期待と、引退する車両への感謝。GSE のデビューと LSE の定期運行終了に立ち会い、この両方を身に染みて実感することができた。

そして、これは人にも言えることだと思う。新たに来る人への期待と、去りゆく人への感謝。私も大学（大学院）を去る時に少しは感謝されるような成果を残せると良いのだが……。

<参考文献>

- ・小田急電鉄ホームページ <<https://www.odakyu.jp/>> (2018年11月16日アクセス)
- ・乗りものニュース編集部：「展望席構造のロマンスカー「LSE」引退へ 箱根特急などで35年以上活躍」 <<https://trafficnews.jp/post/58862>> (2018年11月19日アクセス)
- ・「鉄道ファン 2018年2月号・4月号・6月号」、交友社（2018）
- ・TBForum（本館） <<http://hkuma.com/tbf/>> (2018年11月19日アクセス)



1. はじめに

近年、日本国内の経済発展並びに通勤客の足を支えた 205 系通勤電車がインドネシアのジャカルタで第二の人生を歩み始めている。

そんな中、2018 年 3 月から武蔵野線においても従来の 205 系から新型車両 E231 系 0 番台、加えて 209 系 500 番台への置き換えが始まり、数多くの 205 系が日本国内から姿を消すこととなる。この度、そんな武蔵野線に所属する車両の編成表と、筆者の記録したいくつかの写真をご紹介していく。

2. 武蔵野線とは？



路線距離：100.6km（鶴見-西船橋）

- ・ 鶴見（新鶴見信号場）～府中本町：貨物列車、旅客列車（団体・臨時列車）
- ・ 府中本町～西船橋：旅客列車、貨物列車
- ・ 武蔵野線は日本国有鉄道が建設した貨物線で、同時に旅客輸送も担う首都圏の外環状路線である。他の鉄道会社との接続点を数多く有する東京圏の環状路線群である、東京メグループに属している。
- ・ 1991 年 10 月 8 日、武蔵野線に新製投入された 205 系 8 両編成 5 本（最終製造）が営業運転を開始。しかし天災や 103 系組替等の影響で同年 12 月までは 6 両編成で活躍した。
- ・ その後 2002 年 12 月 1 日、山手線等から数多くの 205 系が転入し営業運転を開始。大半の 205 系は制御方式をVVVF制御とし 5000 番台とされ、2005 年 12 月までに 103 系の置き換えを完了させた。
- ・ 2010 年 12 月 4 日のダイヤ改正で武蔵野線から大宮駅に直通する列車（むさしの号、しもうさ号）を新設。これに伴い京葉線で活躍した 209 系 500 番台が 8 両編成となり 3 編成転入した。
- ・ 2015 年 3 月 14 日武蔵野線ダイヤ改正での増発に伴い南武線で役目を終えた 205 系 0 番台を組替え、8 両編成 2 本が転入した。

現在、そんな 205 系は置き換え時期を迎えている。全ての 205 系がインドネシアのジャカルタへと譲渡される見通しだ。以降写真を交えながら編成表を紹介する。

3. 武蔵野線編成表（2018年7月1日現在）

■ 編成表の見方

a) 基本的な見方

号車	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	
車両番号	M15	29	5029	5029	153	208	5030	5030	29
		ナハ45（ヤテ29）		ハエ4	ハエ16	ナハ45（ヤテ29）			

現在の編成番号

下段：過去の編成

b) 205系編成番号について

M51' : ATC非対応のため列車無線アンテナは屋根中央部（センターアンテナ）

M35* : メルヘン顔

M28 : 行先表示器 LED 搭載（斜体文字）

c) 205系乗降扉の窓ガラス（小窓、大窓の区別）について

5029 : 小窓

153 : 大窓（下線付き）

I. 205系5000番台



- ◆ 編成構成：8両編成（4M4T）
- ◆ 起動加速度：3.2km/h/s
- ◆ 制御方式：IGBT-VVVFインバータ制御（1C4M方式）
- ◆ 主電動機：三相かご形誘導電動機 MT74

M28編成以降は行先表示器がLED式

M35編成は5000番台唯一の生抜き顔（メルヘン）

MG撤去車、非搭載車からの改造車には補助電源装置としてSIVを搭載。



その1 (7号車 MG 搭載編成)

M22 : 全車国鉄製造、M20 : Tc205、204 は量産車トップナンバー

205系5000番台		東京・海浜幕張						府中本町・八王子	
編成番号		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
			◇				◇		
	Tc	M	M'	T	T	M	M'	Tc'	
	クハ205	モハ205	モハ204	サハ205	サハ205	モハ205	モハ204	クハ204	
		VVVF	MG、CP			VVVF	MG、CP		
M1'	104	5001	5001	168	169	5002	5002	104	
	ミツ15								
M2'	105	5003	5003	170	171	5004	5004	105	
	ミツ16								
M5	31	5033	5033	206	207	5040	5040	31	
	ヤテ31	ヤテ44		ハエ15		ヤテ46		ヤテ31	
M6	47	5011	5011	93	94	5012	5012	47	
	ヤテ47								
M9	49	5017	5017	97	98	5018	5018	49	
	ヤテ49								
M13	8	5025	5025	216	217	5026	5026	8	
	ヤテ8	ヤテ43		ハエ20		ヤテ9		ヤテ8	
M14	45	5027	5027	89	90	5028	5028	45	
	ヤテ45								
M15	29	5029	5029	153	208	5030	5030	29	
	ナハ45 (ヤテ29)			ハエ4	ハエ16	ナハ45 (ヤテ29)			
M17	10	5009	5009	224	225	5039	5039	10	
	ヤテ10	ヤテ59		ハエ22		ヤテ57		ヤテ10	
M18	58	5035	5035	115	116	5036	5036	58	
	ヤテ58								
M20	5	5010	5010	226	227	5034	5034	5	
	ヤテ5	ヤテ12		ハエ21		ヤテ60		ヤテ5	
M22	32	5043	5043	63	64	5044	5044	32	
	ヤテ32								
M23	9	5045	5045	230	231	5052	5052	9	
	ヤテ9	ヤテ33		ハエ23		ヤテ13		ヤテ9	
M26	12	5051	5051	150	151	5046	5046	12	
	ヤテ12	ヤテ52		ハエ3		ヤテ34		ヤテ12	
M27	51	5053	5053	101	102	5054	5054	51	
	ヤテ51								
M29	13	5057	5057	154	155	5058	5058	13	
	ヤテ13	ヤテ14		ハエ5		ヤテ16		ヤテ13	
M32	14	5063	5063	156	157	5064	5064	14	
	ヤテ14	ヤテ53		ハエ6		ケヨM61		ヤテ14	
M34	16	5067	5067	158	159	5068	5068	16	
	ヤテ16	ヤテ55		ハエ7 (ミツ6)		ヤテ56		ヤテ16	
M35*	145	5069	5069	31	32	5070	5070	145	
	ケヨM61			ヤテ16		ケヨM61			
M36'	103	5071	5071	218	219	5072	5072	103	
	ケヨ21 (ミツ14)								

その2 (7号車 SIV 搭載編成)

M25 : 全車国鉄製造

205系5000番台		東京・海浜幕張				府中本町・八王子			
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
編成番号			◇				◇		
	Tc	M	M'	T	T	M	M'	Tc'	
	クハ205	モハ205	モハ204	サハ205	サハ205	モハ205	モハ204	クハ204	
	VVVF	MG、CP				VVVF	SIV、CP		
M3	44	5005	5005	87	88	5006	5006	44	
	ヤテ44								
M4	46	5007	5007	91	92	508	5008	46	
	ヤテ46								
M7	48	5013	5013	95	96	5014	5014	48	
	ヤテ48								
M8	6	5015	5015	210	211	5016	5016	6	
	ヤテ6	ヤテ48		ハエ17		ヤテ47		ヤテ6	
M10	50	5019	5019	99	100	5020	5020	50	
	ヤテ50								
M11	7	5021	5021	212	213	5022	5022	7	
	ヤテ7	ヤテ50		ハエ18		ヤテ49		ヤテ7	
M12	43	5023	5023	85	86	5024	5024	43	
	ヤテ43								
M16	57	5031	5031	113	114	5032	5032	57	
	ヤテ57								
M19	59	5037	5037	117	118	5038	5038	59	
	ヤテ59								
M21	60	5041	5041	119	120	5042	5042	60	
	ヤテ60								
M24	33	5047	5047	65	66	5048	5048	33	
	ヤテ33								
M25	34	5049	5049	67	68	5050	5050	34	
	ヤテ34								
M28	52	5055	5055	103	104	5056	5056	52	
	ヤテ52								
M30	53	5059	5059	105	106	5060	5060	53	
	ヤテ53								
M31	55	5061	5061	109	110	5062	5062	55	
	ヤテ55								
M33	56	5065	5065	111	112	5066	5066	56	
	ヤテ56								

II. 205系0番台

A) 新製配置編成 (メルヘン)



- ◆ 編成構成：8両編成 (6M2T)
- ◆ 起動加速度：2.5km/h/s
- ◆ 制御方式：界磁添加励磁制御 (1C8M方式)
- ◆ 主電動機：直流直巻電動機 MT61

デビュー当初から武蔵野線で活躍。

M65は編成単位での205系最終製造車。

205系0番台 (メルヘン*)	東京・海浜幕張						府中本町・八王子	
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
編成番号		◇		◇		◇		
	Tc クハ205	M モハ205	M' モハ204	M モハ205	M' モハ204	M モハ205	M' モハ204	Tc' クハ204
		界磁添加励磁	MG、CP	界磁添加励磁	CP	界磁添加励磁	MG、CP	
M62*	146	395	395	396	396	397	397	146
M63*	147	398	398	399	399	400	400	147
M64*	148	401	401	402	402	403	403	148
M65*	149	404	404	405	405	406	406	149

B) 転属編成



- ◆ 編成構成：8両編成 (6M2T)
- ◆ 起動加速度：2.5km/h/s
- ◆ 制御方式：界磁添加励磁制御(1C8M方式)
- ◆ 主電動機：直流直巻電動機 MT61

南武線からの転入車。

205系0番台	東京・海浜幕張						府中本町・八王子	
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
編成番号		<		<		<		
	Tc クハ205	M モハ205	M' モハ204	M モハ205	M' モハ204	M モハ205	M' モハ204	Tc' クハ204
		界磁添加励磁	MG、CP	界磁添加励磁	CP	界磁添加励磁	MG、CP	
M51'	101	270	270	271	271	272	272	101
	ナハ6	ナハ5				ナハ6		
M52'	130	355	355	356	356	273	273	130
	ナハ9					ナハ6		ナハ9

III. 209系500番台

A) PS33A 搭載編成



- ◆ 編成構成：8両編成（4M4T）
- ◆ 起動加速度：2.5km/h/s
- ◆ 制御方式：IGBT-VVVF制御（1C4M方式）
- ◆ 主電動機：三相かご形誘導電動機 MT68

むさしの、しもうさ号新設に伴い転入（M71~M73）
205系の置き換えに伴い、中央・総武線から転入中

209系500番台		東京・海浜幕張				府中本町・八王子			
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
編成番号			<				<		
	Tc	M	M'	T	T	M	M'	Tc'	
	クハ209	モハ209	モハ208	サハ209	サハ209	モハ209	モハ208	クハ208	
		VVVF	SIV、CP			VVVF	SIV、CP		
M71	513	525	525	550	549	526	526	513	
	ケヨ31（ミツC513→ウラ82）								
M72	514	527	527	554	553	528	528	514	
	ケヨ32（ミツC514→ウラ83）								
M73	515	529	529	558	557	530	530	515	
	ケヨ33（ミツC515→ウラ84）								
M74	516	531	531	562	561	532	532	516	
	ミツC516（ラシ66→ウラ80）								

B) PS28B 搭載編成



- ◆ 編成構成：8両編成（4M4T）
- ◆ 起動加速度：2.5km/h/s
- ◆ 制御方式：IGBT-VVVF制御（1C4M方式）
- ◆ 主電動機：三相かご形誘導電動機 MT68

205系の置き換えに伴い、中央・総武線から転入中。
パンタグラフが菱形であるのが特徴。

209系500番台		東京・海浜幕張				府中本町・八王子			
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
編成番号			◇				◇		
	Tc	M	M'	T	T	M	M'	Tc'	
	クハ209	モハ209	モハ208	サハ209	サハ209	モハ209	モハ208	クハ208	
		VVVF	SIV、CP			VVVF	SIV、CP		
M81	506	511	511	522	521	512	512	506	
	ミツC506（ラシ56）								

IV. E231系0番台



- ◆ 編成構成：8両編成（4M4T）
- ◆ 起動加速度：2.5km/h/s
- ◆ 制御方式：IGBT-VVVF（1C4M）
- ◆ 主電動機：三相かご形誘導電動機 MT73

205系の置き換えに伴い、中央・総武線から転入中。
サハ E231-64 にモニタリング装置を搭載。

E231系0番台 東京・海浜幕張			府中本町・八王子					
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
編成番号	Tc	M	M'	T	T	M	M'	Tc
	クハE231	モハE231	モハE230	サハE231	サハE231	モハE231	モハE230	クハE230
		VVVF	SIV、CP			VVVF	SIV、CP	
MU2	22	43	43	14	64	44	44	22
	ミツB22			ミツB5	ミツB22			
MU31	9	17	17	26	27	18	18	9
	ミツB9（ラシ109）							
MU32	13	25	25	38	39	26	26	13
	ミツB13（ラシ113）							

✓ 205系を楽しむために

■側面乗降扉の窓ガラス（小窓、大窓）



■列車無線アンテナの位置



■種別幕の有無（右端）



■車内の網棚



■ ドアロック



■ 列車無線アンテナの形状



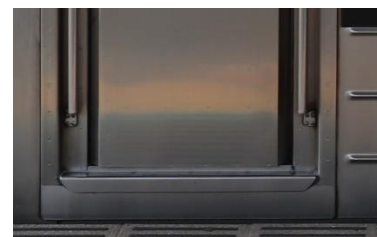
■ 乗務はしごの有無



■ ドア表示灯の形状



■ 乗務員扉下部の手掛け



4. 筆者の記録した、武蔵野線の 205 系

撮影日：2018年3月29日

時間：13時38分

筆者お気に入りの編成で、元は南武線の車両。
列車無線アンテナが屋根中央に設置され、
シングルアームパンタグラフであるのが特徴。
今となっては数少ない原型マスクの0番台である。



撮影日：2016年2月23日

時間：14時34分

府中本町駅で発車を待つ 205 系 (M51) の車内。
205 系に乗るととても安心する……。
皆さんもそんな車両ございませんか？



撮影日：2016年4月23日

時間：12時43分

まだ1桁台の205系が現役で走っている。
特に量産車のトップナンバーを持つ、
M20編成は早いうちの記録を勧めたい。



撮影日：2015年1月29日

時間：15時01分

府中本町駅に入線する205系メルヘン。
筆者が鉄道模型を始めて買ったのはこの車両だった。

5. おわりに

この度は、本誌をお手に取って頂きありがとうございました。

内容はいかがでしたでしょうか。皆様も是非多種多様な 205 系が最後の活躍を見せる武蔵野線に、足を運んでみてはいかがでしょうか。

学生生活も順調に進めばあとわずかとなった。1日1日を楽しみ、充実した生活にできればと思う。

6. 参考

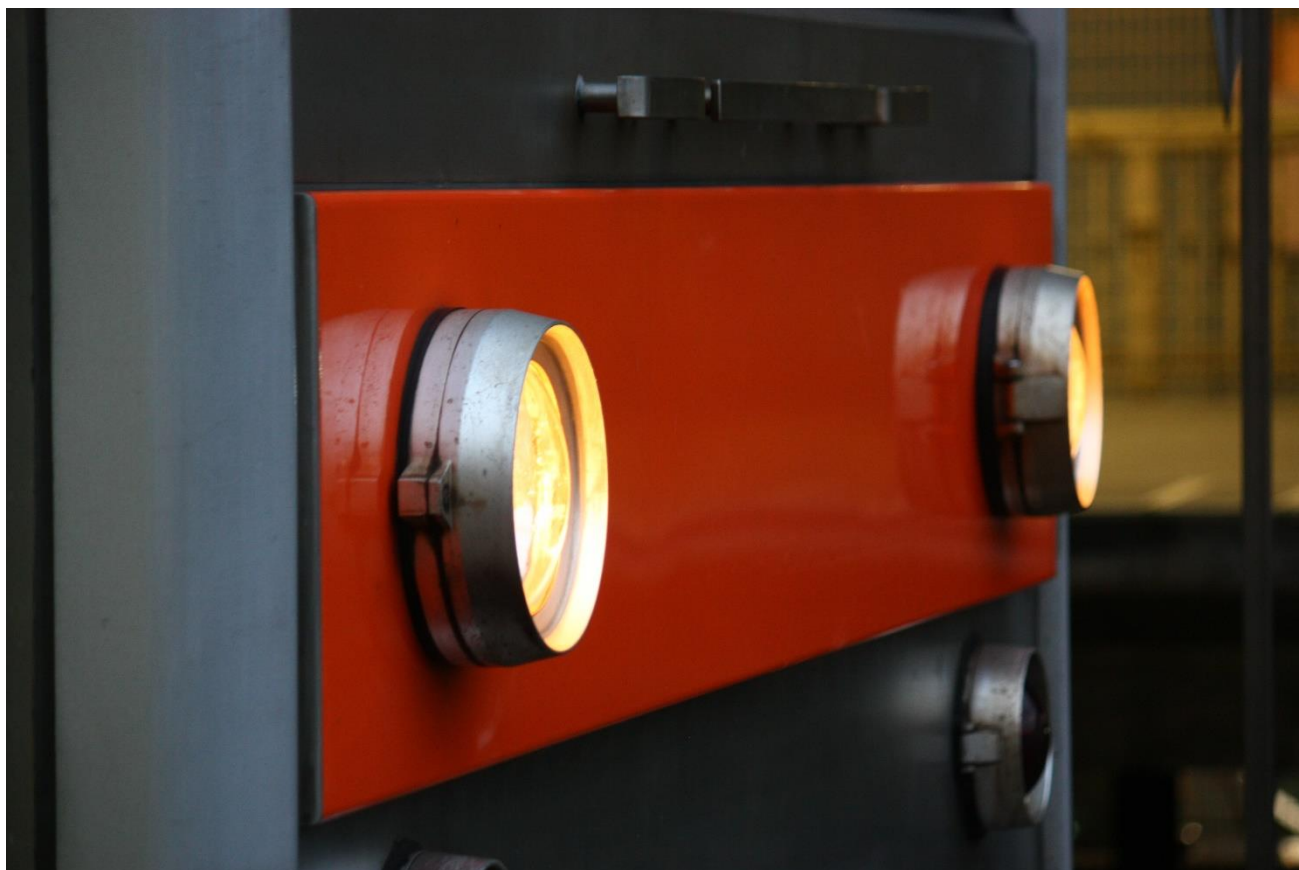
[1] 交通新聞社「鉄道ダイヤ情報 東京メグループを楽しむ! 第43巻9号、2014年8月号」(2014)

[2] からのっち「知識の倉 別館、JR 東日本京葉車両センター」

http://3rd.geocities.jp/kura_1987/train/formation/jre/keiyo.html

[3] りんかい「鉄道夢手帖、武蔵野線 205 系にケヨ M51 編成が誕生」(2015)

<http://vvvf136.blog99.fc2.com/blog-entry-2358.html>



ガントレット軌道 in ポルトガル+α

電気・電子工学専攻 修士1年 角濱 文隆

ガントレット軌道とは、複数の軌道をそれぞれの一部が重なるよう、分岐器を用いずに敷設したものです。車両限界が重なっているため、たとえ線路が複数あったとしても、ガントレット区間に複数の列車が同時に進入することはできません。従って、信号保安上は単線として扱うことになります。

日本ではめっきり見掛けなくなったガントレット軌道。しかし、海外では依然として各地に残されています。

今夏、国際学会でポルトガルを旅する機会があり、折角なので観光がてら路面電車にもたくさん乗ってきました。



ガントレット軌道としては、次の3つのケースを確認しました。



1つめは、歴史的建造物の影響で道路の幅員が狭くなっており、軌道もそれに合わせて重なっているケース。

2つめは、交差点を右折する際、少しでも半径を大きくして急曲線を緩和するために軌道を重ねたケース。



ット軌道を用いています。車両の乗る軌道の位置が異なるため、枕木方向の乗降位置も若干変化しますが、日本のようなホームの構造物は無いため何の問題もありません。ちなみに、残念なことに落書きのない車両は中々お目にかかれませぬ。。。

最後は急勾配を上るだけのためのケーブルカーです。

ケーブルに直接触れられぬような蓋が設けられていること以外、仕組みは日本で見られるケーブルカーと全く同じですが、ポイントの代わりにガントレ



さて、ついでに少しだけ、「日本の常識は世界の非常識」な状況の連続だったポルトガルの交通事情を紹介します。



路面電車にはATSやCBTC、ETCSのような信号システムは一切導入されておらず、すべて人間の目視に頼った運転を行っています。

そもそもバスと路面電車が共通運用するケースがあり、信号システムがないのは逆に合理的でさえあります。もちろん、全線が併用軌道かつ路面電車とバスが同一の運賃体系だからこそなせる技ですが。



ポルトガルに限らず、海外を旅する機会に恵まれた際は、現地の交通機関を観察すると新たな発見があり興味深いと思います。

「近隣住民のための鉄道を目指せ」

～西武新宿線下落合駅踏切の考察～

鉄道研究部 OB (2011年3月卒 専門学校 HAL 東京勤務)

山口直彦

1.はじめに

「住めば都」という諺がある。どんなに辺鄙な場所であっても、住み慣れれば都と同じように便利で住み心地がよいという意味であるが、「住んで初めてわかる不便さ」も残念なことに存在する。

私は最近、西武新宿線の下落合駅、落合水再生センター近くに住み始めた。各駅停車しか止まらないが、ちょうど私と妻の職場から見て中間地点にあり、中井・高田馬場・落合駅も徒歩圏という便利さからこの場所を選んだ。ところが住んでから、思わぬ障害があることに気が付いたのである。



図1 下落合駅付近図

図1は下落合駅付近の地図である。上下合わせて2面2線の典型的な相対式ホームとなっている。

私は地図の下方(南側)から駅へ向かう。上り方向の電車で通勤したいため、電車に乗るためには線路を越えて上りホームへ向かう必要がある。

線路を越えて下落合駅の南北を連結する地下道や高架橋はないため、一番楽なのは南口改札前にある踏切を渡って北口に向かうルートなのだが、平日の通勤時

間帯はこの踏切が、ほとんど全くとっていいほど開かない、いわゆる「開かずの踏切」であることに、住み始めてから気が付いた。この時間帯は踏切が開くのを待つ車が南側にも北側にも常時10台ほど並んでいる。

踏切が開くのを待っていても仕方がないので、私はいつも南口改札から一度下りホームに入り、ホーム内の高架橋を通過して上りホームへ向かう。この高架橋には階段とエレベータしか存在しないため、多くの人は階段を利用する。この南口→高架橋→上りホームへと向かうのに、頑張っても1分はかかってしまう。

さらに問題なのは、この南口は無人となっていて、改札外に券売機もPASMOチャージ機も設置されていない点にある。私は定期券を持っているので躊躇なく南口から駅に入ることが出来るが、切符を購入しなければいけない人や、PASMOの残額が初乗り料金に満たない(かつオートチャージ契約も定期券もない)人が南側から駅に向かった場合、踏切が開くまで待ち続けるしかない。ひどい時には、各駅停車を2本見過ごさなければならない事すらあり、踏切が開くのを待つ人が長蛇の列を作っている。

そこで本稿ではまず、当該踏切の開閉時間を時刻表を元に推定し、踏切開時間の現状を把握する。推定結果をもとにそれに伴って近隣住民が受ける被害と、鉄道ダイヤ設計の在り方について考察する。

2.踏切の開閉状況

2.1 分析時間帯

平日の通勤時間帯（私が普段下落合駅を利用する時間帯）として、平日 08:35～09:21（46 分間）を選び、この時間の踏切開閉時間を推定する。この時間帯に下落合駅に停車または通過する列車は、上り方向 16 本、下り方向 18 本、計 34 本存在する。

2.2 踏切開閉状況推定方法

当該踏切は下落合駅のすぐ西側（所沢方面）にあることを考慮し、以下のように推定を行った。

- ・ 停車時間が時刻表に掲載されていない駅については、停車時間を 1 分と仮定する。
- ・ 下落合駅を通過する列車に関しては、前後駅の着発時刻差に営業キロ数比に応じた係数を乗じて駅通過時刻を推定（これは事実上ダイヤグラム上のスジと下落合駅を示す野線の交点時刻を求める方法と等価である）し、通過時刻の前後 30 秒間踏切が閉じると仮定した。（図 2）
- ・ 下落合駅停車列車に関しては、上り方向は下落合駅着時刻の前 1 分間、下り方向は下落合駅着時刻の 30 秒前から、下落合駅発時刻の 30 秒後まで（計 2 分間）踏切が閉じると仮定した。

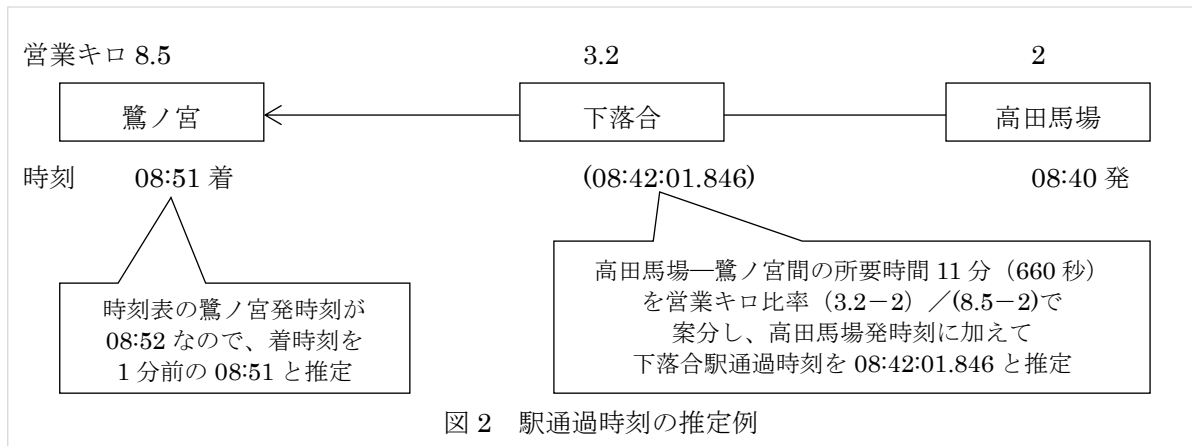


図 2 駅通過時刻の推定例

2.3 踏切開閉状況推定結果

以上の方法により求めた、上下方向の推定踏切開閉時間を図 3 に示す。また、踏切の開閉状況を時系列に沿ってグラフ化したものを図 4 に示す。

踏切開閉時間を 20 秒ごとに集計し、踏切開閉時間の分布を求めた結果を表 1 に示す。また、表 1 をピラミッドグラフとして表したものを図 5 に示す。

表 1 踏切開閉時間分布

区間[秒]	開	閉
1～20	4	
21～40	5	
41～60	3	
61～80	2	5
81～100		4
101～120	1	
121～140		3
141～160		1
161～180		
181～200		1
201～220		
221～240		1
241～260		
261～280	1	
281～300		
301～320		1

下り	2805	2103	5013	4253	4609	5115	2305	5253	4805	105	5015	4101	5313	2621	4309	5117
	私鉄無料急行	私鉄無料急行	[各席]	[各席]	[各席]	[各席]	私鉄無料急行	[各席]	[各席]	[特急]	[各席]	[各席]	[各席]	私鉄無料急行	[各席]	[各席]
	08:40:00	08:42:00	08:44:00	08:46:00	08:48:00	08:51:00	08:55:00	08:57:00	09:00:00	09:03:00	09:05:00	09:08:00	09:11:00	09:13:00	09:15:00	09:17:00
高田馬場発			(08:45:00)			(08:52:00)	(08:56:00)				(08:57:00)		(09:12:00)		(09:19:00)	
下落合発	(08:42:01.846)	(08:44:01.846)	08:47:00	(08:48:01.846)	(08:57:24.923)	08:53:00	08:59:00	08:59:00	(09:01:50.769)	(09:04:12.000)	09:06:00	(09:11:01.846)	09:13:00	(09:15:01.846)	(09:17:01.846)	09:20:00
鷺ノ宮発	(08:51:00)	(08:53:00)		(08:57:00)	(09:39:00)		(09:04:00)		(09:10:00)		09:21:00	(09:20:00)		(09:24:00)	(09:26:00)	
東村山発					09:00:00		09:05:00		09:11:00	09:27:00		09:27:00		09:25:00	09:27:00	
推定踏切開閉時刻	(08:41:31.846)	(08:43:31.846)	(08:45:30.000)	(08:47:31.846)	(08:56:54.923)	(08:51:30.000)	(08:56:09.692)	(08:57:30.000)	(09:01:20.769)	(09:03:42.000)	(09:06:30.000)	(09:10:31.846)	(09:11:30.000)	(09:14:31.846)	(09:16:31.846)	(09:18:30.000)
推定踏切開閉時刻	(08:42:31.846)	(08:44:31.846)	(08:47:30.000)	(08:48:31.846)	(08:57:54.923)	(08:53:30.000)	(08:57:09.692)	(08:59:30.000)	(09:02:20.769)	(09:04:42.000)	(09:08:30.000)	(09:11:31.846)	(09:13:30.000)	(09:15:31.846)	(09:17:31.846)	(09:20:30.000)
上り	5604	108	4306	5812	2620	110	5018	4310	5814	4610	2622	5020	112	4312	5112	5022
	[各席]	[特急]	[各席]	[各席]	私鉄無料急行	[特急]	[各席]	[各席]	[各席]	[各席]	私鉄無料急行	[各席]	[各席]	[各席]	私鉄無料急行	[各席]
	08:35:00	08:41:50:00	08:34:00	08:43:00	08:39:00	08:25:00	08:46:00	08:46:00	08:55:00	08:52:00	08:56:00	09:03:00	08:45:00	09:02:00	09:10:00	09:15:00
東村山発																
鷺ノ宮発																
中井発																
下落合発	(08:36:00)	(08:41:36.000)	(08:42:58.154)	(08:44:00)	(08:47:58.154)	(08:50:39.000)	(08:54:58.154)	(08:57:00)	(09:02:31.385)	(09:00:09.231)	(09:02:31.385)	(09:03:00)	(09:07:48.000)	(09:10:09.231)	(09:11:00)	(09:14:20.808)
高田馬場発																
高田馬場発	(08:35:00.000)	(08:40:36.000)	(08:41:58.154)	(08:43:00.000)	(08:46:58.154)	(08:49:39.000)	(08:50:00.000)	(08:58:00)	(08:55:00.000)	(09:03:00)	(09:04:00)	(09:02:00.000)	(09:06:48.000)	(09:09:09.231)	(09:10:00.000)	(09:13:20.808)
下落合発	08:37:00	(08:43:00)	(08:45:00)	08:45:00	(08:50:00)	(08:52:00)	08:52:00	(08:57:00)	08:57:00	(09:02:00)	(09:04:00)	09:04:00	(09:09:00)	(09:12:00)	(09:16:00)	(09:21:00)
推定踏切開閉時刻	(08:35:00.000)	(08:40:36.000)	(08:41:58.154)	(08:43:00.000)	(08:46:58.154)	(08:49:39.000)	(08:50:00.000)	(08:58:00)	(08:55:00.000)	(09:03:00)	(09:04:00)	(09:02:00.000)	(09:06:48.000)	(09:09:09.231)	(09:10:00.000)	(09:13:20.808)
推定踏切開閉時刻	(08:36:00.000)	(08:41:36.000)	(08:42:58.154)	(08:44:00.000)	(08:47:58.154)	(08:50:39.000)	(08:54:58.154)	(08:57:00)	(09:02:31.385)	(09:00:09.231)	(09:02:31.385)	(09:03:00)	(09:07:48.000)	(09:10:09.231)	(09:11:00.000)	(09:14:20.808)

図 3 推定踏切開閉時間

下落合駅踏切開閉状況

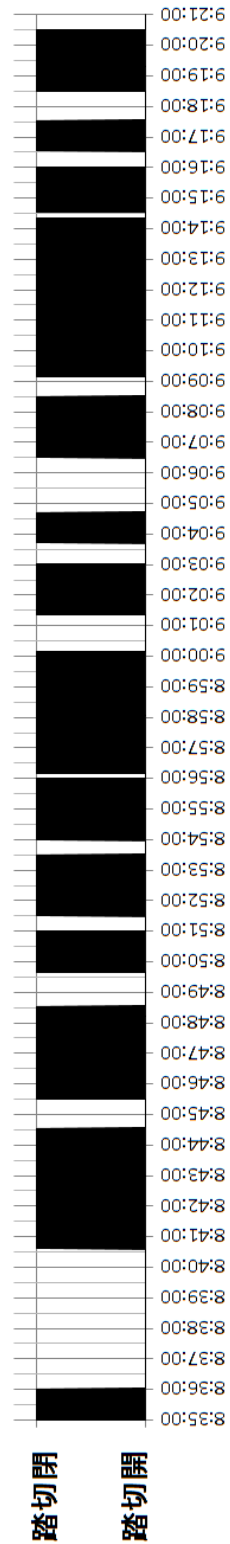


図 4 推定踏切開閉時間グラフ

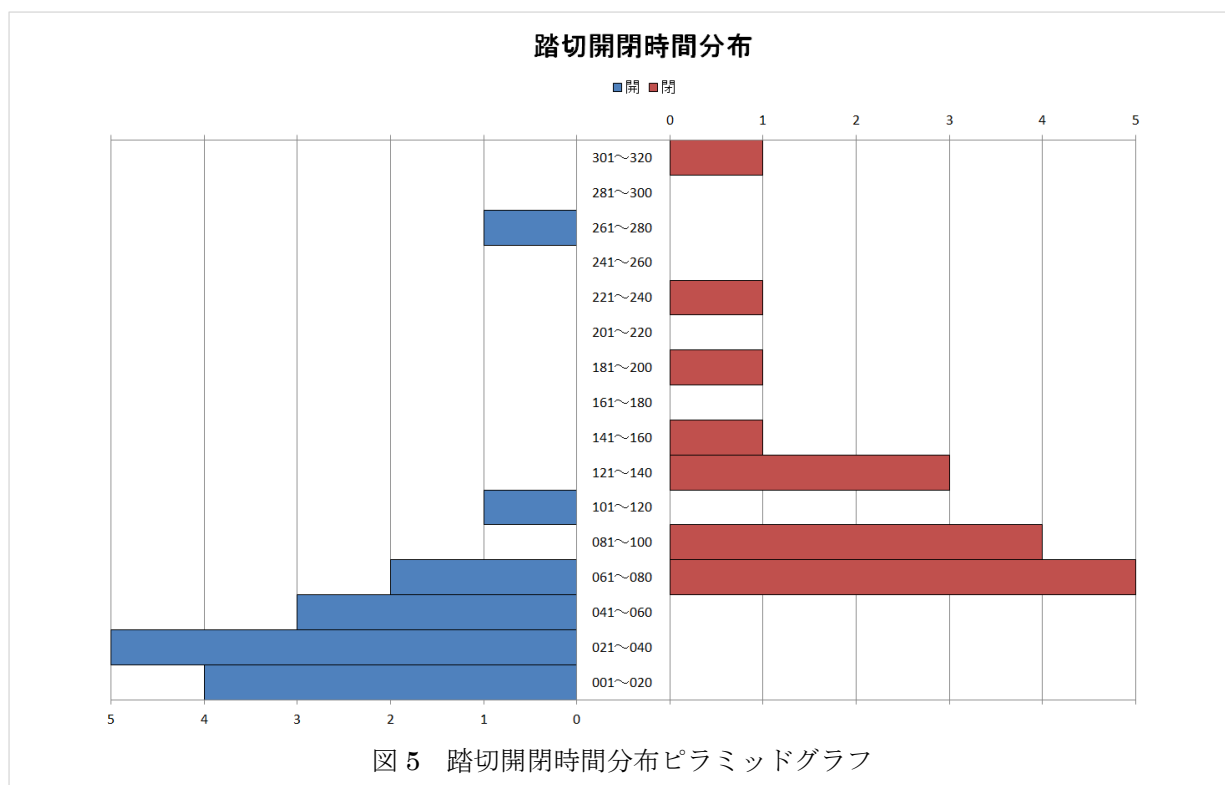


図5 踏切開閉時間分布ピラミッドグラフ

3.考察

3.1 分析

図3に示した計算結果から、踏切開時間、踏切閉時間を集計した結果、踏切開時間は最大275秒・最小1秒（次席は9秒）・平均53.2秒、踏切閉時間は最大312秒・最小61秒、平均119.4秒という結果が得られた。全体では調査対象となった46分間のうち、約69.2%（31分50秒）の間、踏切が閉まっていることになる。

図5のピラミッドグラフからも明らかなように、踏切開時間と踏切閉時間を比較すると、明らかに踏切開時間の方が、短い時間に偏って分布していることがわかる。この推定結果では、46分間のうち踏切が開くタイミングは16回存在するが、そのうち4回（25%）は踏切開時間20秒以下と非常に短い。今回の推定は、あくまでも電車はダイヤ通りに運行している前提で計算しているため、少しでもダイヤが乱ればわずかの踏切開時間もなくなってしまう。実際には踏切閉時間はさらに長いと推測される。

3.2 本件の問題点

冒頭の「1.はじめに」で示した通り、下落合駅の南口には券売機もPASMOチャージ機もないため、定期券またはチャージ済みPASMOを持っていないければ、南方向から駅に来た乗客は踏切が開くまで長く待つことを強いられ、時には踏切を待っている間に到着列車を見送らなければならないこともある。そもそも電車に乗らないとしても、銀行ATMやドラッグストア、スーパーといった生活インフラは駅の北側に密集している。従って南側の住宅地に住む人は生活のために駅の南北を行き来することが不可欠である。暑い日や雨の日にも、ベビーカーを押しながら踏切が開くのをじっと待つお母さんを良く見かける。

しかもこの道路は丸山営業所（中野区）と新宿西口を結ぶバスが通っているし、高田馬場方面と西新宿や中野方面をつなぐ要所であることから、タクシーもよく通過する。駅の北側には救急病院（聖母病院）もあることから、救急車もここを通過する。ここに開かずの踏切を設けてしまっているということは、近隣住民

にとって重要な生活動線を踏切が塞いでしまっていることに他ならない。

3.3 考察

日本の、特に東京における鉄道網の発達には世界にも類を見ないレベルであり、東京を含め都市部では鉄道（地下鉄を含む）が都市交通機能の上で大きな役割を担っている。明治維新・文明開化以降の近代化は鉄道の整備を優先して行い、鉄道を中心とした街づくり・都市計画が行うという考え方は、今もなお残っている。（西武鉄道をはじめ、多くの鉄道事業者が不動産開発事業を行い、自社路線沿線の開発を進めている所にもその名残が伺える。）またその複雑な鉄道路線を、安全かつ定時でスムーズに運行する技術もまた日本の得意とするところである。

しかしそれは裏を返せば、鉄道ばかりが優遇されてしまう状況と紙一重ともいえる。鉄道を定刻通りに、事故なく安全に運航するためには、列車が通過するタイミングに合わせて、しかも万が一の事態に備えて前後に相当のゆとりを持たせた時間で踏切を降ろし、道路交通を遮断しなければならない。この影響を受けるのは自動車だけでなく、人間もまた「(鉄道の) 乗客」を快適に輸送するため、「踏切を待つ人」に負担を強いているともいえる。

今や、鉄道だけでなく自動車（バスやタクシーも含む）も決して無視できない交通インフラであることに異論の余地はなかろう。そして東京の人口はここ 60 年強で 2 倍近くになっている。徒歩や自転車で道路を利用する人もまた無視することはできない。現在の鉄道の仕組みは、そこにやむを得ない経緯や事情があるとはいえ、自動車や人に一方的に負担を押し付けてしまっている。

3.4 提案 1（従来手法）

抜本的な解決策としては、踏切をなくせばよい。すなわち鉄道路線の立体化（地下化・高架化）といった方法がある。東京都建設局は連続立体交差事業として鉄道各線の立体化を推進しており、例えば京王電鉄は調布駅付近（京王線柴崎駅～西調布駅間及び京王相模原線調布駅～京王多摩川駅間）の地下化をすでに実施し、引き続き笹塚駅～仙川駅間の立体交差事業を進めている。小田急電鉄は代々木上原～梅ヶ丘駅間の立体化工事をほぼ完了している。西武新宿線においても立体交差事業が進められているが、現在行われているのは東村山駅付近及び中井～野方駅の区間である。今後計画されている工事区間は東伏見～野方駅間であり、残念ながら下落合駅は対象外となっている。

今回考察対象とした下落合駅については、せめて踏切に関係なく南北を移動できる自由通路があれば、歩行者及び自転車に限ってはストレスなく南北を行き来することが出来るが、そのためには出入り口となる土地の確保が必要となる。ベビーカーや車いすが利用することを考えると、スロープで侵入できる地下通路が望ましいが、地下構造物の具合によってはそもそも設置不可能である可能性もある。

3.5 提案 2（踏切開時間保証制御）

抜本的な解決方法とはならないが、もう一つの考え方として「鉄道側が譲歩する」という考え方もできるのではないだろうか。

踏切は鉄道の動きに連動して制御されている。どれほど綿密に周辺の道路事情や近隣住民の動線確保に配慮してダイヤを設計したとしても、ひとたびダイヤが乱れれば計画は全て機能しなくなる。事故の発生により幹線道路に交差する踏切の手前で鉄道車両が止まってしまえば、当該車両を動かせる状況になるまで幹線道路は機能しなくなってしまう。

そこで、例えば「5分間のうち累積1分間は踏切が開いていることを保証する」という制御ルールを導入し、ルール以上に踏切閉時間が長い場合は、鉄道側を信号制御により止めて踏切を開ける。踏切の真上で鉄道車両が停車してしまい、動けない場合にはどうしようもないが、踏切手前で停止している時には、このルールを導入することで、事故発生時でも道路交通をある程度確保する事が可能になる。また今回の下落合駅踏切のように駅の真横にある踏切では、列車が駅に停車している間、対向車両がなくとも踏切が閉じっぱなしになってしまい、これが踏切閉時間を延ばす一因となっている。もちろん流転事故などで事故を誘発しないための安全策であることは承知しているが、これも想定以上に踏切閉時間が長くなってしまった場合は、出発信号を連動制御して鉄道車両の発車を遅らせて道路交通を確保する。

4.まとめ

本稿では西武新宿線下落合駅横の踏切開閉時間を時刻表情報から推定し、平日朝の通勤時間帯において踏切開時間が極端に短いことを示し、近隣住民の生活に大きな影響を与えていることを指摘・考察した。対策の提案として、従来からある鉄道路線の立体化・自由通路の設置の他、ソフトウェア的な対応策として踏切開時間保証制御を提案した。

5.参考文献

「駅から時刻表 西武新宿線」 http://www.ekikara.jp/newdata/line/1304061/down1_1.htm

「東京で道路よりも鉄道が発達した3つの理由」 <https://toyokeizai.net/articles/-/151130>

「連続立体交差事業ポータルサイト」

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kensetsu/gaiyo/00.htm>

「新宿線中井～野方駅間連続立体交差事業のご案内」

https://www.seiburailway.jp/safety/nakai_nogata/index.html

「鉄道部門：輸送力の増強（複々線化事業）」 <https://www.odakyu.jp/company/railroad/four-track/>

「京王電鉄京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業

<https://www.keio.co.jp/train/sasazuka-sengawa/outline/index.html>

OB 会活動報告「交流会～修善寺花月園」

鉄道研究部 OB (2011 年 3 月卒 専門学校 HAL 東京勤務)

山口直彦

入学という出会いがあれば、卒業・修了という別れがあるというのは、大学・大学院という組織の宿命です。(時には留年して伸びたり《私の事です》、卒業を待たずに退学してしまうという場合もありますが…)

工学院大学鉄道研究同好会(現 工学院大学鉄道研究部)は 2006 年に設立されましたが、創立時のメンバーには最終学年生もいたため、翌年には工学院大学(大学院)そして鉄道研究同好会からも卒業していく人たちがいました。



図 1 鉄道研創立 10 周年記念
シンポジウムポスター

2017 年には、鉄道研創立 10 周年を記念したシンポジウムを企画開催し、関係者のみならず、一般のお客様にもお越しただいて、盛大に実施することができました。(図 1)

さて、鉄道研が 10 周年ということは、翌年には鉄道研 OB 会もまた 10 周年を迎えるということになります。OB 会独自のお祝いを何かしたいね、ということで、スケジュールの都合上少々時期は外してしまいましたが 2018 年 6 月 9 日～10 日(土～日)に記念交流会を実施しました。会場は鉄道模型の運転できる旅館として有名な伊豆修善寺の花月園です。ほとんどの人は朝から車で現地に向かいましたが、私(山口)は 9 日が勤務日だったため、仕事の後に修善寺駅まで新幹線と伊豆箱根

鉄道研出身の人は多くの方が鉄道関連会社に就職します。「プロを育てる鉄研」をモットーに運営していた私たちとしては、鉄道業界に巣立っていった OB/OG と現役生がつながるための組織作りが必要と考えました。また当時はまだ鉄道研の活動環境が十分に整っておらず、会員の財布事情を考慮して決めたわずかな会費や、各自が善意で持ち寄った部品で活動が成り立っていた時期でした。いざという時には金銭的なサポートも先輩たちが現役生にしてあげようではないか、ということで、2007 年に工学院大学(大学院)を卒業した人たちで、工学院大学鉄道研究同好会 OB 会が創立されたのです。



図 2 修善寺花月園 HO ゲージレイアウト

鉄道を乗り継いで追いかけてきました。

到着した時にはすでに皆自前の車両を抱えて運転台の前に陣取っていたり、宴会場で語らっていたりと、それぞれリラックスして楽しんでいました。図2の写真は、広大なHOゲージレイアウトです。車両を走らせると、レールの継ぎ目を台車が通るカタン・カタンという音がちゃんと聞こえてくるのが印象的でした。レイアウトも良く作りこまれていて、運転台からポイントを切り替わると、ポイントの状態に合わせてレイアウトの信号もちゃんと変わります。



図3 修善寺花月園 Nゲージレイアウト①



図4 修善寺花月園 Nゲージレイアウト②

HOゲージとは別にNゲージのレイアウトもあり、こちらも密度高く作りこまれたレイアウトになっています。中央付近でトラブルが起こっても、レイアウトの下を潜って中心部分に行けるから大丈夫。元々押入れか何かがあった場所を使って作られていると思われます。

この日は夜遅くまで語らった後に温泉へ入って一泊し、翌朝は車で伊豆ドライブをしながら帰路につき、親睦を深めることができました。

宴会場では酒とつまみを広げて楽しみつつも、OB会の現状や今後の活動方法について真剣な議論も交わされました。元々は現役生を陰からそっと見守りサポートするための会として作られたOB会ですが、10年と言う時を経て、現役生との接点が非常に少なくなってしまっている事が懸案事項として挙げられています。いささか陰に隠れすぎてしまったのかもしれません。OB会は現役生の主体性を出来る限り尊重したいという気持ちは残しつつも、何らかの形で現役生と接点を保ちながらサポートすることが出来ないかを考えていきます。工学院大学、そして鉄道研という場・組織がっついてくれた縁をこれからも永く保つため、OB会は活動していきます。



図5 花月園前にて集合写真(右後端が筆者)

新入部員自己紹介



新入生歓迎会にて（今年度は鉄道博物館）

毎年恒例となっている新入部員自己紹介のコーナーです！今年度も新入部員の方々に自己紹介記事を書いていただきました。お忙しい中、本当にありがとうございます。

鉄道趣味において、よく「〇〇鉄」という言葉を耳にします。「あなたは何鉄ですか？」と質問されたことのある方も少なくないのではないかと思います。もっとも、鉄道研究部に入部するとなれば、これは避けて通れない質問なのかもしれませんが……。

おかげさまで最近では部員も増えてきて、活動内容も「模型（鉄）」や「撮り（鉄）」など特定の分野に縛られずに幅広く活動しております。鉄道の楽しみ方は十人十色。ぜひ、これからも鉄道を通じて多くの見聞を広げてもらいたいと思います。

（編集長：天沼 大輝）

自己紹介

工学部電気電子工学科 1年 木村由紀秀

今年、鉄道研究部に入部した木村です。基本的に乗り鉄で、長い休みに旅行をよくしています。

鉄道を好きになった経緯は覚えていませんが、子供のころから好きです。

車両は近鉄の特急型が好きで、特に近鉄 21000 系がお気に入りです。

昔から色々な列車に乗りたいと思っていたのですが、一人旅が出来ず、行動が限られていましたが、北斗星・カシオペアの寝台列車往復北海道旅行や、東北新幹線はやぶさグランクラスに乗れたことは今でも記憶に残っています。

これからも西日本や北日本を中心に旅行していきたいです。

N ゲージはお金がたまり次第、増やそうと思っています。

これからよろしくお願いします。

下の E3 はゴールデンウィークの時、赤湯で撮ったものです。



自己紹介

工学部 電気電子工学科 1年 瀧澤 勇揮

2018年度新入部員の瀧澤です。長野県から来ました。

高校ではロボットを作る電工電算部に所属してマイコンカーを製作し、ロボコンに出場しました。高校に通っていた時は自転車だったので電車を利用していたわけでもなく鉄道の知識は少ないですが、大学では毎日利用するもので駅名や電車に詳しくなりたいと興味を持ちました。鉄研を通して学んでいけたらいいと思っています。学校に通うために新聞奨学生制度を利用しているので、配達があり合宿等に参加できる機会が少ないと思いますがよろしく願いいたします。



自己紹介

工学部 電気電子工学科 1年 手塚 雅俊

今年度鉄道研究部に入部しました電気電子工学科1年の手塚です。生まれも育ちも神奈川です。高校ではゴルフ部に所属していました。主に、

- ・実際に列車に乗ること
- ・途中下車して駅の周辺を散策したり、観光名所に行くこと
- ・駅めぐり（秘境駅など）や、駅の構造を見ること
- ・想像上の鉄道線路を作ること

が好きな、いわゆる乗り鉄、降り鉄、駅鉄、架空鉄です。今までの鉄道旅はすべて日帰りで行ける範囲だったので、大学では九州や北海道の鉄道に乗りに行きたいと思っています。

好きな鉄道は京王です。今年2月、京王電鉄初の座席指定列車「京王ライナー」が誕生しました。私も既に3回乗車したのですが、実際に乗ると予想以上に嬉しいのが停車駅の設定です。京王ライナーは、京王八王子方面は府中まで停車せず、橋本方面も京王永山まで停車しません。調布駅は特急で新宿から2駅で到着するので、調布駅を京王ライナーの停車駅に含めなかった京王をとっても評価しています。

こんな私ですが、よろしくお願ひいたします。



小海駅(2018/5/4 撮影)

自己紹介

工学院大学 工学部 電気電子工学科 1年 西田 敢
Kōgakūin-University

【鉄道が好きになったきっかけ】

家の前を走る、東海道新幹線と品鶴線(主に横須賀線・湘南新宿ラインが走行する東海道本線の支線)の列車を小さいころからよく見ていたことがきっかけです。

【主な活動】

・切符収集

切符には様々な種類が存在します。その中でも最近では、マルス券の収集に力を入れています。印字方法が異なる「熱転写マルス券」と「感熱マルス券」。最近のJRでは「感熱マルス券」が主流となっています。切符コレクターとしては「熱転写マルス券」のほうが、文字が消えにくく保存しやすいのですが…



・時刻表収集



数多くの会社の各駅で配布されているご当地(?)時刻表。都営地下鉄、京急線、京成線や、JR 東日本東京支社(注1)・八王子支社・千葉支社 高崎支社 などなど数多くの駅へ出向き、収集しております。

※(注1)2018年3月のダイヤ改正より山手線については、ポケット時刻表への掲載が中止されました。山手線の他路線との接続がない駅については“配布なし”となっています。

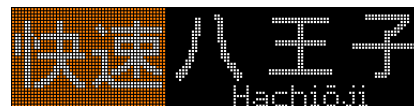
・Nゲージ

私は国鉄末期～分割民営化直後の車両が好きで、東北・高崎・東海道系統の列車を中心に集めています。また、上野駅地平ホームのジオラマ制作を始めようと思ひ、CADを用いて設計図を作成している最中です。



・音

単に「音」といっても、鉄道に関する「音」は様々な要素が重なり合って成り立っています。「モーター音」や「インバータ音」、から「発車メロディー」や「車内放送」まで、全て挙げようとするときりがありません。私はこれら鉄道に関係する音全てが好きです。『一瞬一瞬の「音」を味わうようにして列車に乗る。』これも通な列車旅の楽しみ方なのではないでしょうか。



【最後に】

最後となってしまいましたが、これから私は工学院大学鉄道研究部で沢山のことを学び、挑戦していきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。



自己紹介

工学部電気電子工学科 1年 前田 光生

今年度、鉄道研究部に入部しました前田光生です。住んでいる所は東京都世田谷区で最寄り駅は東急田園都市線駒沢大学駅です。主に東急の沿線や車両やバスが好きです。私は乗り鉄ですが、スマホやデジカメで写真を撮る事も好きです。

車両に関しては玉電や青ガエル世代から今世代（2020系等）までが好きで、あと地方で走っている元東急の車両に乗る事も好きです。

ここで東急の新型車両について語りますが、東急線は今年の3月28日のダイヤ改正に合わせ、田園都市線に2020系、大井町線（急行）に6020系が導入されました。

これらの車両の特徴は、JR山手線に走っているE235系をベースにし、車体構造は、総合車両製作所のステンレス車体のブランドであるsustina（サスティナ）による軽量ステンレス車体としており、「Sustina S24シリーズ」の、車体長20メートルの4ドアステンレス車として製造され、制御装置は、フルsic素子を用いた2レベル式VVVFインバータ制御装置を採用している。

車内は、天井の客室灯は長い40W相当のLED照明を採用し、腰掛は2013年以降に導入の5000系の一部車両で採用されているハイバック使用のロングシートを採用している。車椅子とベビーカーの乗客が利用するフリースペースは各車両の車端部に1ヵ所ずつ設置しており、普通の乗客が利用できやすいように、側面の窓に2段の手すりと妻面に腰当を設置しており、フリースペースであることが分かるように車体外部側面と車内の床に車椅子マークとベビーカーマークを大きく表示している。また、防犯カメラを各車に2台ずつ設置している。2020系は、扉間座席中央の側窓上部に21.5インチサイズの車内表示器（デジタルサイネージ<電子看板>）を3基、妻面上部に17インチサイズを1基設置している。これにより、3画面で一つの繋がった画面のように使用することができるようになっている。なお、6020系には設置されていない。

2020系は新津と横浜で製造され、東急の車両では初めて新津製造となった。現在、10連×3本で東武線には乗り入れず、前面の運転台窓の左上にⓄのシールが貼られ、当面押上～中央林間の間を走り、平日の朝ラッシュ時と土曜日曜休日の終日のみ運用している。今後は2018年度中に6本を増備し、東武線との直通運転を予定している。6020系は、7連×2本が横浜で製造され、2018年度冬には大井町～長津田間で平日夜の下り急行列車5本程度にて有料座席指定サービスを行うことが発表され、7両編成のうち、1両がロングシート→クロスシートに転換可能なタイプの座席（いわゆる「デュアルシート」）に改造される予定。

最後に、こんな私ですが、これからも宜しくお願いします。



田園都市線 2020系



大井町線 6020系

自己紹介

機械システム工学科 1年 田村 遼

自分について

今回鉄道研究部に入部した機械システム工学科の田村と申します。神奈川県茅ヶ崎市在中、最寄りの JR 相模線の香川駅から 1 時間 50 分かけて通学しています。最寄り駅は香川駅なのですが、どこかへ出かけるときは大抵東海道線の茅ヶ崎駅を利用します。

趣味は鉄道の他にサイクリング、カラオケ、ボーリング、観光地巡り等様々です。

鉄道について

自分は電車の発車メロディや加速音を聞くのが好きです。自分の住んでいる近くの茅ヶ崎駅や平塚駅は 3～5 年前にご当地メロディ（希望の轍、七夕様）が導入され、当時の自分はかなりテンションが上がった記憶があります。また、それとほぼ同じ時期に小田原駅、少しあとに辻堂駅、二宮駅にもご当地メロディが導入され、東海道線はご当地発車メロディの宝庫といっても過言ではないくらいになりました。そんな東海道線沿線に住むことができ、大変光栄であると感じています（笑）

また、加速音（走行音）も好きということもあり電車に乗るときは大抵、音がよく聞こえるパンタのある車両に乗車しています。

因みに一番好きな車両は国府津車の E231 系です。小さい頃からずっと乗っているので、愛着が湧いているからというのも理由の一つなのですが、何よりもあの墮落インバーターが魅力的だからです。しかし、ここ最近機器更新された小山車が東海道線内を走ることが増え、個人的に少し残念に思っています。加速音に関しては小田急線や東急東横線の最近の車両の音も結構好きです！

最後になりますがここまで読んでいただきありがとうございました。これからよろしくお願ひします。

自己紹介

工学部機械工学科 1年 勝木 碩

今年度鉄道研究部に入部しました、機械工学科1年の勝木碩です。生まれも育ちも東京の多摩地方で、今はマイペースに大学生活を送っています。何鉄なの？とたまに聞かれることがありますが、私は乗るのが好きな「乗り鉄」です。鉄道を好きになった理由ですが、両親に買ってもらったブリキ製の機関車のおもちゃでよく遊んでいたことがきっかけだと思います。小学生の頃から鉄道旅行が好きになり、父親とよく日帰り旅や旅行に行きました。また、中学高校と鉄道研究部に所属していました。特に高校時代は部活の日帰り旅や合宿で関東はもちろん、西日本エリアを中心に鉄道を乗り尽くした思い出があります。

中学2年生のこの時期に関東全線完乗を達成しました。具体的に書けば、ケーブルカー・ロープウェイを含め、関東地方にあるすべての鉄軌道線に乗車したことです。最後に乗車した路線は北陸新幹線で、達成した当時は長野新幹線でした。あれからもう5年が経つのだと思うと、感慨深いものがあります。

鉄道以外の趣味ですが、地学や地理の勉強をしたり、ときどき自分の好きな曲をギターやピアノで弾いたりしています。また、最近は航空機の撮影にもはまっていて、たまに羽田空港に行くことがあります。

長文となってしまう恐縮ですが、どうぞよろしく願いいたします。

(2018年6月17日 執筆)



2015年8月17日撮影 JR 奥羽本線 青森駅にて



2015年8月18日撮影 JR 留萌本線 増毛駅にて



2016年8月3日撮影 JR 三江線 石見川本駅にて

自己紹介

工学院大学 工学部機械工学科 1年 志田 恒太郎

はじめに

鉄道というものになんとか興味があるのは、鉄道という物が身近にあって、それを模していた物があったからだと思います。小学 6 年生の時に中央線で使われていた 115 系が八王子から遠いところである、松本まで行くことを知って旅をしてみたいことを懐かしく思い出します。旅をしたい気持ちはいまでも持っています。

今まで

中学高校時代も今のように鉄道研究部に所属しており、休暇の折には友達と乗りに行っていました。特に印象深かったのが、四国のキハ 185 系、北陸富山地方の 455 系や今では廃車になってしまった北海道の 711 系です。首都圏とは車両の趣が少し違う山陽、山陰、四国、九州のような西に行くことが多かったと思います。西へは夜行列車が使いやすいので行き易いというのも一つの要因だと思います。

最近の出来事

工学院大学の工学部のイベントである、ハイブリッド留学で少しばかりアメリカの鉄道という物を堪能してきました。少し解説を加えますと、アメリカでは日本ほど鉄道を日常的に使う人がいません。それ故、朝と夕の通勤時間帯と 11 時頃に 1 本あるだけです。その代わり貨物が発達していて、馬力のあるディーゼル機関車が 2, 3 重連で長大貨物を大陸の東西へ運んでいるのが普通です。このように海外に目を向けてみるのもまた面白いと思います。

最後に

長々と書いてきましたがこのようなことをやっています。これからよろしくお願ひします。

右の写真は留学先のオーバーンで撮った貨物列車。BNSF とはバーリントン・ノーザン鉄道の統合前のバーリントン鉄道・グレートノーザン鉄道、ノーザンパシフィック鉄道の頭文字です。



自己紹介

先進工学部 環境化学科 1年 高野友陽

今年度新入部員 1年の高野です。

西武線沿線で育ったので、小さい頃は最寄り駅までよく見に行っていました。

また、高校までは祖父母の家で模型レイアウトを作ったりしていました。

今でも専ら模型と、たまにどこかへ乗りに行く程度です。

最近は小さいモジュールレイアウトを作ろうと考えています。



自己紹介

先進工学部 生命化学科 1年 梅野 仁

今年度鉄道研究部に入部しました先進工学部生命化学科 1年 梅野 仁と申します。

最寄駅は総武線の快速さえも通過するとある駅です。

母が関西人なので、関東在住にも関わらず嗜好が関西寄りの「関西系関東人（矛盾）」です（笑）

好きな鉄道は主に関西地区の鉄道各社です。（勿論他の地区の鉄道も好きですが）

中でも泉北高速鉄道、南海電鉄の個性溢れる車両達は見ていると時が経つのを忘れてしまいそうになります（汗）

この様に少々変な人間ですが、何卒よろしくをお願いします。



～編集後記～

編集長：天沼 大輝

UTRJ Vol.012 の編集長を務めました天沼です。昨年度の UTRJ Vol.011 に引き続きの編集長です。

今回の編集作業は PDF をうまく活用することで前回よりもかなり効率化できたと思います。だって、そうでもしていかないと今後が思いやられますから……。私は今年度 4 年生になり論文というものを初めて書いたのですが、Word って便利なのか不便なのか正直よくわからなくなりました。だからと言って、Word 以外のツールを使うのはばかられるので、結局 Word に落ち着くわけですが。

私事で恐縮ですが（上も既に私事ですが）、今年の 5 月にスマートフォンデビューを果たしました。えっ？遅くないかって？ パソコンと携帯電話があればどうにかなっていたので……。

それにしても、スマートフォンは便利ですね。第一に旅行の際に地図を持っていく必要がなくなりました。縮尺も自由自在に変えられますし、大変助かっております。

次に便利だと思った点は乗換検索です。パソコンとほとんど同じような乗換検索を外出先で利用することが可能なのです。本数の多い路線であれば、いちいち事前に家で調べていかなくとも良くなりました。

3 つ目はゲームが多彩である……。いえ、なんでもありません。皆さん、ゲームばかりしていないでちゃんと勉強もしましょう！

そんなわけで、UTRJ Vol.012 も無事に完成させることができました。制作にかかわった皆さん、お疲れ様でした。そして、読者の皆さま、また機会がございましたら、よろしく願いいたします。

Urban Tech Railway Journal Vol.012

2018 年 11 月 23 日 初版第一刷発行（検印廃止）

編集者 天沼 大輝・橋本 太一

発行者 工学院大学 鉄道研究部

ホームページ <http://www.ns.kogakuin.ac.jp/~wws1031/>

印刷所 キンコーズ新宿センタービル店

