

Urban Tech Railway Journal

Vol.015



工学院大学 鉄道研究部

編集長挨拶

2021 年度 UTRJ 編集長

工学部機械工学科 4 年 勝木 碩

私と鉄道

突然だが、私は鉄道に乗るのが大好きな「乗り鉄」である。コロナ前までは様々な土地に足を運び、数多くの鉄道路線に乗車してきた。一応、生涯の目標として「鉄道全線完乗」を目指しているが、これは鉄道好き(特に乗り鉄の方々)にとっての壮大な挑戦であり、夢なのだ。一見、修行のように見えてしまうかもしれないが、好きなことを納得のいくまで追求する面白さ、全てを自分のものにしたいというコンプライート欲を満たすことのできる、究極の遊びではないだろうか。行く先々で出会う様々な車両、個性のある駅舎、どこまでも続くまっすぐな線路…、乗るたびに鉄道の魅力に気づかされる。同時に、「もっと違う景色が見たい!」「他の路線はどうなっているのだろうか?」といった欲が湧き出てくる。自分の目で見たもの、体験したことは強烈に印象に残る。また、体験したことでそこから疑問が生まれ、もっと知りたい気持ちが芽生えるのではないか。私は鉄道旅を通じて、そのようなことを学べた気がする。

私に大切なことを教えてくれた鉄道だが、これまでの鉄道を利用した旅を自分なりに振り返ると、大学生になってからその中身がガラッと変わったように感じる。

どういうことかと言うと、高校生までは基本的に朝から夜まで 1 日中鉄道に乗っていることが多かった。当時は自宅から日帰りで訪問できるエリア内にいくつか未乗車路線が残っており、その路線の完乗にしか興味がなかったのかもしれない。コンプライート欲の強い私は、一路線を乗りつぶすことの爽快感を覚えてしまい、ギャンブルのように次から次へと未乗車路線に手を出していた(つまり乗りに行っていた)。また、鉄道への愛が深くなりすぎて、1 分でも長く列車に乗っていたいという気持ちも強かったのだろう。大回り乗車(一番安くなる経路の切符を買い、指定された範囲内で駅や経路を重複することなく、列車に乗って大きく回ること)が典型的な例で、多いときには月に 1 回のペースでやっていた。

ところが大学生になって初めて行った北海道旅行では、今までのようにずっと列車に乗っているのではなく、終着駅や規模の少し大きな駅で下車し、数時間観光に充てることを計画した。やってみると実に面白くて、今までの鉄道旅よりも何十倍も楽しかった(もちろん今までの旅行も全て楽しかったのだが…)。鉄道を使いながら、途中下車して観光地を訪れたり、その土地の名物料理に舌鼓を打ったり、温泉街をふらついたり…。私はそのような「旅行あるある」の楽しさに大学生になるまで気づけなかったのだ。勿論、高校までにもそういった機会は沢山あり楽しんでいたとは思いますが、そこまで思い出に残っていなかったのだろう。鉄道の乗車が主だったものに、観光地巡りや名物を味わおうといった「旅行あるある」の行動をプラスすることで、より中身の濃い鉄道旅が実現できるのではないか。

コロナ感染拡大防止のため、いわゆる「3つの密」を回避することを徹底されてから、公共交通機関は敬遠されつつある。近年のダイヤ改正では、減便、減車、駅の廃止といったネガティブな内容が目立ち、鉄道が非常に厳しい状況に置かれていることを突きつけられる。どれだけ時間がかかったとしても、もうコロナ前の状況には完全に戻れないかもしれない…。それでもまた以前のように気兼ねなく鉄道旅行ができること、そして何よりも全国の鉄道がまた息を吹き返してくれることを祈り、私の挨拶とする。

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

大きな変化の予感の中で

先日「書類にはんこを捺して欲しい」と部員からメールがあった。しかし、2021年8月ころからの COVID-19 感染急拡大の関係で、大学にほとんど出向かない生活に戻ってしまったため、はんこを捺するという簡単な仕事のためにいちいち面倒なアレンジをしなければならなくなった。いちおう定期券は買っているのだけれど、そういうふうだから電車に乗るのは週に3~4度、それも完全なオフピーク時間帯か週末が主体である。これはほんとうに東京の生活なのだろうか。

もちろん、このあたりは人によってまるで違うはずである。いわゆるキー・ワーカーはテレワークなどできない場合がほとんどだし、学生諸君だってこういう生活にはならないだろう。わたし自身も次年度はこうはならないのではないかと思う。

しかし、大学はこれを機に何やらキャンパスの使い方を大変更するつもりらしい。学生実験・実習等を使う実験室・実習室のたぐいは八王子キャンパスに集中させるだとか、新宿キャンパス 16~27 階のレイアウトを全面的に変更するだとか…。そんなことを記した PDF ファイルが添付されたメールが大量に回ってくる。それを読むだけで大変だ。教員たちに文句を言わせると何も動かないからということなのだろうが、この前のめりな感じには危うさを覚える。私学の歴史など、どんなに長くても経営に一度失敗してしまえばそこで簡単に途切れてしまうものなのだが。

世の中はそんなに早くは動かないと思う。大学には、もう少しどっしり構えていてほしかったのだが、やはりそうはいかないということか。

でも、そのなかでひとついいことがある。大学のよこすこうした書類を眺めていると、新宿の「地の利」という認識はあるようだ。新宿になぜ「地の利」があるか？ それはもちろん鉄道のおかげだ。長い目で見れば、それだって安泰だとはいえない、というのがわたしの意見だけれど、一方「みんながそう信じているうちは、そうであり続ける」というのも、歴史が教えるところだと思う。

じゃあ八王子はどうなんだよ、とか、いろいろいいたいことは出てくるのだが。

ともかく、諸君の母校はどう動こうとしているのか、身近な事例としてよく見ておくとよい。どういうものかはまだおぼろげにしかわからないけれど、大学を、あるいは日本を飛び越え、世界全体を巻き込むような、巨大な変化の予感がする。そのような変化を同時代人として体験できるというのは、間違いなく貴重なことである。

目次

編集長挨拶	(工学部 機械工学科 4年 勝木 碩) 1
顧問挨拶	(工学部 電気電子工学科 教授 高木 亮) 2
<個人記事>	
何本の列車を使えば東京駅まで行くことができるのか。	(工学部 機械工学科 1年 伊與田 和貴) 5
営業キロの設定が曖昧な連絡線・短絡線の調査	(工学部 機械工学科 4年 勝木 碩) 12
夢の地下道延伸? ~その後どうなるサブナード~	(鉄道研究部 OB 山口 直彦) 22
鉄道研究部 バーチャル OB 訪問	(鉄道研究部 OB 山口 直彦) 26
<自己紹介記事>	
自己紹介	(工学部 機械工学科 1年 伊與田 和貴) 52
自己紹介	(工学部 機械工学科 1年 高野 優晟) 53
自己紹介	(工学部 機械システム工学科 2年 藪 開登) 54
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 天野 滉介) 55
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 稲垣 仙人) 56
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 黒沼 友陽) 57
自己紹介	(先進工学部 応用化学科 1年 高松 真) 58
自己紹介	(情報学部 情報学部総合 1年 降田 悠佑) 59
編集後期	(工学部 機械工学科 4年 勝木 碩) 60

<< 個人記事 >>



何本の列車を使えば東京駅まで行くことができるのか。

工学部機械工学科 1年 伊與田和貴

はじめに

東京駅、そこは東京都の中心をなす駅の一つであり、日本の主要な幹線の出発点であり、多方面からの列車がやってくる一つの拠点である。多くの人間は、この東京という場所に憧れを抱いているだろう。そして、少しでも早く東京という場所に向かいたいと思うだろう。そこで気になることがある。

「東京駅には何回乗り換えれば着く？」

何時の列車に乗れば早く着くとか、運賃はどのくらいとか、そういった面からルートを決める人もいるかも知れない。しかし、乗り換え回数が少なければ歩く距離も(基本的には)少なくなるし、心身も疲れることはないだろう。

この記事ではそれぞれの駅から最低何本の列車に乗れば東京駅にたどり着くのかを調査する。今回は関東地方と日本の新幹線、およびそれらの並行在来線を調査するが、最終的には日本各地の路線を調査していきたい。検証のルール、および調査対象区間は以下の通りである。

検証のルール

1. ダイヤは2021年4月1日現在(日高本線廃止時)のものを利用する。
2. 2021年4月1日現在営業している鉄道駅のうち、他路線との接続がない路線の駅(ゆいレールなど)を除外した数を対象に、東京駅に鉄道のみで行く場合の最少乗り換え回数を計算する。
3. 災害等を理由として代行バスが運行されている区間は、災害前に直通列車が走っていた駅での代行バスとの乗り換えは考慮しないこととする。
4. 原則として正式に乗換駅として扱われている駅以外での乗り換えは認めない。ただし、以下は例外として認める。なお、それらの駅は同一駅として扱われる。

大手町(東京)⇔東京(目的地)

京急川崎⇔JR川崎

5. 利用可能な列車は在来線、新幹線、有料特急、寝台特急のうち、定期列車として営業しているものとする。臨時列車の利用は不可。
6. 今回調査するのは以下の区間である。

関東地方の各路線	全区間
各新幹線	全区間
JR 東海道本線	全区間
JR 山陽本線	全区間
JR 博多南線	全区間
JR 鹿児島本線	全区間
肥薩おれんじ鉄道	全区間
JR 御殿場線	全区間

JR 伊東線	全区間
伊豆急行線	全区間
伊豆箱根鉄道駿豆線	全区間
JR 中央本線	上野原~大月
富士急行	全線全区間
しなの鉄道	全線全区間
JR 篠ノ井線	篠ノ井~長野
えちごトキめき鉄道	全線全区間
あいの風とやま鉄道	全区間
IR いしかわ鉄道	全区間
JR 上越線	全区間
JR 信越本線	宮内~新潟
会津鉄道	会津高原尾瀬口~会津田島
JR 東北本線	全区間
いわて銀河鉄道	全区間
青い森鉄道	全区間
JR 津軽線	全区間
道南いさりび鉄道	全区間
JR 函館本線	函館~新函館北斗
JR 常磐線	勿来~いわき
JR 水郡線	全区間

1. 新幹線とその沿線

まずは新幹線について考えてみる。まず JR 東日本が管轄する区間、およびそこに直通する区間(北陸新幹線・北海道新幹線)についてはすべての駅から東京まで 1 本で行ける。同時に東海道新幹線もこだまの存在によりすべての駅から東京まで 1 本で行ける。一方、問題は山陽新幹線と九州新幹線だ。2021 年 3 月 13 日現在、のぞみは博多直通があるものの、東京まで向かうひかりは広島からのみだ。そのひかりは広島を出ると、山陽新幹線内は各駅に止まる。つまり、新幹線は広島以东の各駅と以西ののぞみが停車する駅(徳山、新山口、小倉、博多)が 1 本で行ける駅、広島以西ののぞみ通過駅(新岩国、厚狭、新下関)と九州新幹線の各駅・博多南駅が 2 本の電車を乗り継ぐ駅となる。では、その並行在来線はどうなのだろうか？

基本的に並行在来線は 1 本で新幹線の駅まで行ける。(雑とか言っちゃいけない)特に東海道本線新橋~沼津と東北本線(宇都宮線)上野~黒磯、高崎線・両毛線宮原~前橋は 1 本で東京まで直行できる。また東北本線岩沼は 18:19 発の特急ひたち 30 号品川行きが存在する。1 本で東京に行けない新幹線駅がある広島以西を見ると、徳山までは広島へ直通する普通列車がある。また、徳山から下関までのすべての駅から 1 本でのぞみ停車駅の新山口まで行くことができる。九州地方はどうだろうか。門司港からは問題なく小倉まで行くことができ、小倉からは博多やその先まで行く各駅停車がある。そして、八代 21:07 発の列車は普通列車博多行となっている。つまり、八代より北はすべての駅から 2 本で東京に行けるという結果となる。(八代発の列車は博多 0:17 着なので東京まで行く新幹線ないだろと言われそうだが、そこは気づかなかったことに

七てほしい)肥薩おれんじ鉄道と川内以南は博多までの直通列車がないので、新幹線沿線のうちここだけ 3 本の列車を乗り継ぐ必要がある。なお、倉敷、三ノ宮、大阪はサンライズのおかげで東京へ 1 本で向かえる駅となっている。

2. 北関東の JR

本番はここからである。果たしてこれが完成するのが先か、執筆者の心が折れるのが先か。今回は関東だけだが、そのうち日本全国の路線をやろうとしている人間は、いつまで耐えきれることができるのか。それはさておき、北関東の JR 各線を見てみる。まずは両毛線。高崎発小山行の各駅停車があり、小山からは 1 本で東京に行ける。つまり、両毛線はすべての駅から東京へ 2 本で行けるということになる。同様に、水戸線も友部から小山行各駅停車があるため、同様に 2 本で行ける。烏山線と日光線は各駅に止まる列車が東京まで 1 本で行ける宇都宮に向かう。八高線非電化区間も倉賀野まで、吾妻線も高崎まですべての駅から 1 本で行くことができる。

常磐線はどうなのだろうか。各駅停車を時刻表で見ると、いわき発はだいたい水戸止まりだったが、高萩には 6:51 発の品川行きがある。高萩からいわきまで特急ひたちは磯原、勿来、植田、泉、湯本のいずれかに停車する。つまり、常磐線は高萩以南の各駅と特急ひたち停車駅が 1 本で行ける駅、ひたち通過駅が 2 本で行ける駅である。水郡線もすべての駅から水戸まで行くことができる。

3. 千葉と埼玉の JR

千葉県と埼玉県について見てみる。常磐線が 1 本で東京にいけるのは取手以南も同じで、成田線我孫子支線も常磐線品川まで直通を行う（ただし品川まで向かうのは朝夕のみで、日中の直通列車は上野止まりである）。武蔵野線も川越・埼京線は東京に直行する列車はなく、大宮か赤羽で乗り換える必要がある。川越以西は東京編で、常磐緩行線も後述。

京葉線は北有楽町東京が終着駅であり、府中本町発の武蔵野線も直通する。同様に総武快速線も東京を通る。一部の列車は京葉線や総武快速線に直通するが、どこまで直通しているだろうか。内房線は君津始発が、外房線は勝浦始発の通勤快速が東京まで直通する。通勤快速は上総一ノ宮から先に通過駅があるが、上総一ノ宮発で蘇我まで各駅に止まり東京に行く運用もある。東京まで行く特急わかしおは安房鴨川始発で勝浦までは安房小湊、上総興津に停車する。東金線は各駅停車が東京まで向かう。成田線は東京へ向かう普通列車のほとんどが成田空港発で、一部香取から先鹿島線鹿島神宮始発がある程度である。厄介なのはそれらの列車はすべて東千葉を通過し、東千葉は千葉発着の列車しか存在しない。総武本線佐倉以東と成田線香取以東をみると、銚子からは特急しおさいが総武線経由で東京まで行くことができ、佐倉までの停車駅は飯岡、旭、八日市場、横芝、(成東)、八街である。ここで()で囲われている駅はすでに他の路線で調査を終えている駅となっている。久留里線は東京まで直通する列車がない。千葉方面からの東京駅はどちらも地下にあるので気動車なんかやっても迷惑でしかないのだが。

ここまでをまとめると、房総半島各線は外房線の君津～安房鴨川の各駅と安房鴨川～勝浦のわかしお通過駅、総武本線佐倉～銚子のしおさい通過駅、成田線香取以東、久留里線、そして東千葉駅が東京まで 2 本で行ける駅、それ以外が 1 本で行ける駅である。総武緩行線は東京パートで。

4. 神奈川とその先の JR

続けて神奈川県を見る。神奈川県は JR 線は根岸線や横須賀線、伊東線を除いて県を南北に結んでいるた

め東京に向かうには1回乗り換える必要がある。具体的には、南武線が川崎か武蔵小杉か府中本町、鶴見線が鶴見、横浜線が東神奈川、相模線が茅ヶ崎、御殿場線が沼津か国府津の駅で乗り換える必要がある。羽沢横浜国大駅からも東京までは1本で行けず、どこかで乗り換える必要が発生する。なお、一部の駅はJRを使わなければ東京まで1本で行くことができる。詳細は私鉄編で。

ここまでは1本か2本で行ける駅を見ていたが、神奈川県のJR線には2本乗っても東京に行けない駅が存在する。南武支線は起点が南武線尻手、終点が鶴見線浜川崎でありどちらの駅からも東京まで1本で行けない。つまり、川崎新町と小田栄からは3本列車に乗らないと東京にたどり着けない。八丁畷は後述。

5. 東京のJR

JR最後の東京を見てみる。基本的には山手線、大月までの中央本線と青梅・五日市線、埼玉千葉編で飛ばしていた八高・川越線と中央総武緩行線を見ることとする。山手線は言うまでもないだろう。中央本線は大月から東京直通の快速が走っており、中野まで各駅に停車する。青梅・五日市線も奥多摩と武蔵五日市から立川まで各駅に停車する列車がありそれで東京に向かえる。八高・川越線は八王子か拝島で乗り換えれば東京にたどり着ける。ただ朝に高麗川発拝島～青梅線～立川経由の東京行きがあり、それを使用すれば高麗川～拝島の各駅から東京へは1本で行けるということになる。中央総武緩行線については、各駅から東京に直通する列車はないため、武蔵野線を使用できる西船橋以外の各駅から東京へは秋葉原での乗り換えによって2本で行くことになる。ただし後述する一部の駅は除く。

6. 東京の地下鉄

ここからは私鉄各線を見てみる。最初に東京メトロと都営地下鉄から。東京駅と隣接する大手町に乗り入れるのは東京にも乗り入れている丸ノ内線を始めとして、東西線(総武緩行線飯田橋はここで回収)、千代田線、半蔵門線、都営三田線(総武緩行線水道橋はここで回収)の5路線である。それらの路線に乗り入れるのは、中央線中野～三鷹(全駅計算済)、総武緩行線西船橋～津田沼(東船橋がここで回収)、東葉高速鉄道、小田急線伊勢原～代々木上原(南武線登戸と横浜線町田、相模線海老名と厚木はここで回収)(ロマンスカーは後述)、常磐緩行線綾瀬～取手、東急田園都市線全線(南武線武蔵溝ノ口と横浜線長津田はここで回収)、東武線押上～久喜・南栗橋の準急停車駅、東急目黒線全線である。

つまり、これらの路線からは東京まで1本で、銀座線、日比谷線、有楽町線、南北線、副都心線、浅草線、新宿線、大江戸線とそれぞれの直通先(各線で記述)からは2本で行けるということになる。都電荒川線も王子駅で乗り換えれば東京まで2本で行ける。日暮里・舎人ライナーは日暮里で山手線に乗り換えられる。

7. 東武鉄道とその周辺

東武鉄道からは東京に1本で行くことができない。ただ、北千住か栗橋・久喜の駅で乗り換えれば合計2本で東京に向かえる。会津田島から東武に直通するリバティ会津は基本、会津田島と会津高原尾瀬口以外は通過なのだが、会津150号のみ下今市までの各駅に停車する。この特急は新鹿沼、栃木、春日部と進み北千住に向かう。日光線の普通列車はどうなのだろうか。東武日光からは南栗橋行きの各駅停車があり、途中東京行きに乗り換えられる栗橋を通る。宇都宮線からも南栗橋行きがある。

伊勢崎系統はどうだろうか。まずは特急りょうもうから。りょうもうは久喜以北から浅草に向かい、途中東京まで1本で行ける久喜と北千住に止まる。桐生線赤城を基本に、伊勢崎線伊勢崎や佐野線葛生からも1日1本ある。普通列車を見てみると、東武桐生線の普通列車は東小泉行きがほとんどで東京まで1本で行

ける駅には1本でたどり着けない。佐野線も普通列車は館林止まり、伊勢崎線や小泉線も同様である。では久喜まで1本で行ける最北の区間はどこだろうか?調べた結果、東武伊勢崎線は館林で系統が分断されており、そこが久喜まで普通列車で行ける最北端だった。そこから北にある特急停車駅は足利市、太田、藪塚、新桐生、相老、赤城、佐野市、(佐野)、田沼、葛生、木崎、境町、新伊勢崎、(伊勢崎)である。久喜～館林の各駅とこれらの駅からは久喜か北千住で乗り換えることによって東京まで2本で行ける駅、それ以外の駅は3本で行ける駅となっている。また、赤城では上毛電気鉄道と、相老ではわたらせ渓谷鉄道と接しており、両線から東京駅までは東武経由が最も乗り換え回数が少ない(わたらせの方は両毛線経由と同じ回数である)。

大師線と亀戸線はそれぞれ西新井、曳舟で半蔵門線直通の急行に乗り換えできる。また浅草・とうきょうスカイツリーからも曳舟まで向かうことが可能である。久喜・南栗橋以南の準急通過駅は1本で東京まで向かう手段を有していないため、新越谷以南の駅からは北千住まで、北千住以南の駅からは曳舟まで向かうことによって2本で行くことになる。野田線は大宮、春日部、柏、船橋と四つの駅から東京まで1本で向かうことができるようになる。

東上線系統はどのようなのだろうか。寄居始発の列車はすべて途中の小川町止まり。小川町からは川越まで各駅に停車する池袋行きの急行が、川越からは池袋行きの各駅停車が発車する。一方の越生線は全列車が坂戸～越生での運転で途中で他線に乗り換えられる駅もないため、坂戸→池袋→東京と3本の列車を乗り継ぐ必要がある。

周辺の路線を見てみると、秩父鉄道と富岡製糸場がある上信電鉄、鉄道博物館でおなじみニューシャトルは新幹線駅の熊谷や高崎、大宮にすべての駅から向かうことができる。

8. 京成電鉄とその周辺

続けて京成電鉄を見てみる。京成電鉄も東京に1本で向かえる場所はないが、押上か日暮里に行けばそこで東京に行ける路線に乗り換えられる。まずは金町線から。金町線はすべて京成高砂止まりであり、押上・上野方面に直通する便はない。つまり柴又・京成金町から東京へは3本の列車を乗り継ぐことに・・・何か忘れていないだろうか。そう、京成金町から金町に移動して常磐緩行線に乗り換えれば2本で大手町まで行くことができる。その他の路線も、ちはら台から各駅停車京成上野行き、芝山千代田からも各駅停車京成上野行き、成田湯川(成田空港はJRを使えば1本で行けることを確認済)からはアクセス特急羽田空港行きが、北総線印旛日本医大からも各駅停車西馬込行きが出ており、いずれも日暮里または押上で乗り換えることができる。新京成は松戸まで行けば常磐線に乗り換えることができる。山万は各駅→ユーカリが丘→日暮里 or 押上→東京と3本の列車を乗り継ぐ必要がある。

この流れで他の千葉県や茨城県にある私鉄を見てみる。千葉都市モノレールはすべて千葉みなとから発着するため、そこで京葉線に乗り換えることで東京に出られる。小湊鐵道といすみ鐵道は五井と大原という東京まで1本で向かえる駅が起点である。銚子電鉄の起点である銚子は特急しおさいの起点駅であり、鹿島臨海鐵道とひたちなか海浜鐵道は水戸・勝田で常磐線に乗り換えられる。関東鐵道はすべての列車が取手と佐貫・龍ヶ崎市で乗り換えができるが、下館で接続している真岡鐵道は下館から先に向かうことができず、東京まで3本乗り継ぐ必要がある。流鉄は馬橋で常磐緩行線に乗り換えることができ、つくばエクスプレスは北千住か秋葉原で、埼玉高速鐵道は南北線に直通し、後樂園で丸ノ内線に乗り換えることができる。ディズニールゾートラインは舞浜で乗り換えが可能。一気に突っ走ったがだいたいこんな感じである。

9. 西武鉄道とその周辺

西武鉄道はどうだろうか。西武秩父線の各駅停車はすべて飯能止まりである。つまり、西武秩父～飯能の特急通過駅は東京に行くのに3本の列車を・・・乗り継ぐ必要はない。東飯能では八高線に乗り換えることができる。そして高麗川始発の東京行きは東飯能にも止まる。つまり、2本の列車を乗り継げば東京に行くことができる。その他の路線も、国分寺で接続している国分寺線と多摩湖線、武蔵境で接続している多摩川線、池袋線と新宿線、拝島線も飯能と本川越、拝島から池袋行きや西武新宿行きが走っている。西武有楽町線もメトロ有楽町線に直通することで有楽町まで行くことができ、各駅停車が西所沢行きだった狭山線には17:56に1本だけ準急池袋行きが走っている。西武園からも国分寺行きが走っている。

ここまで2本で行ける駅を見てきたが、山口線のみ線路が特殊なため他路線と直通できない。つまり中間にある遊園地西から改称された西武園ゆうえんちは東京まで2本で行けず、3本で行くことになる。また、玉川上水を見ると多摩都市モノレールが走っているが、これは立川で中央線に乗り換えが可能である。

10. 京王と小田急、およびその周辺

次は我々が八王子を終着点とする京王線と、大部分はメトロのおかげで東京直行が可能な小田急線。まず、井の頭線は吉祥寺と渋谷でJRに乗り換えが可能。相模原線と高尾線も橋本・高尾山口から新宿に直通でき、相模原線からは新線新宿、都営新宿線まで行く運用も存在する。競馬場線のみ普通列車が東府中止まりとなっているため、ここは3本の列車を乗り継ぐ必要がある。多摩動物公園には多摩モノレールがある。

小田急はまずメトロ〇〇を考えなければならない。メトロはこねは箱根湯本と(小田原)に、メトロえのしまは片瀬江ノ島と(藤沢)に止まり、そこから大手町まで直行する。さて、箱根登山鉄道箱根湯本以南の各駅停車は小田原止まりだが、小田原なら東海道新幹線がある。小田原発の小田急線各駅停車は相模大野まで向かうため、伊勢原から相模大野のどこかで千代田直通の電車に乗り換えができる。江ノ島線片瀬江ノ島発の各駅停車も相模大野まで向かう。多摩線についても同様に、新百合ヶ丘まで向かう。忘れてはいけないのが代々木上原から新宿の区間。ここに千代田線の直通列車は来ないので、新宿か代々木上原まで行って乗り換える必要がある。

箱根の桃源台から東京に向かうためには何本鉄道に乗る必要があるだろうか?まず大涌谷へのロープウェイで1本、早雲山までのロープウェイで2本、強羅までケーブルカーで3本、箱根登山鉄道箱根湯本で4本、そしてメトロはこねで5本である。そのほか西側の路線を見てみると、大雄山線は小田原で接続している。伊豆急行と駿豆線は特急踊り子の停車駅が東京まで1本で行ける駅、それ以外が2本で行ける駅となる。踊り子の停車駅は伊豆急下田、河津、伊豆稲取、伊豆熱川、伊豆高原、修善寺、大仁、伊豆長岡、大場、三島田町である。富士急行は土曜ダイヤに河口湖発でちゃんと上大月に止まる各駅停車東京行きがあるため、すべての列車が東京まで行く駅となる。

11. そのほかの私鉄

そのほかの路線はどうだろうか。相鉄は海老名か横浜に行けば2本使うことで東京に行ける。本線はもちろん、いずみ野線も横浜直通の運用があるので、海老名と横浜を除くすべての駅が東京まで2本の列車で行ける駅となる。

東急は田園都市線と目黒線が地下鉄直通で東京に直で行ける駅となる。こどもの国線と世田谷線は田園都市線と長津田・三軒茶屋で接続しているため、2本で東京に行ける駅である。東横線と直通するみなとみら

い線は渋谷、大井町線は大井町、多摩川線と池上線は蒲田で JR に乗り換えれば東京に着くことができる。

京急線は京急大師線以外のすべての駅から横浜駅に向かうことができる。すべての列車が京急川崎止まりとなっている京急大師線は京急川崎から JR 川崎へ徒歩乗り換えができるため、京急線は基本的に 2 本の列車を乗り継いで東京に向かうこととなる。南部支線の八丁畷も同様だ。

ゆりかもめは新橋で、東京モノレールは浜松町で、りんかい線は大崎で山手線と接続している。シーサイドラインは新杉田で京浜東北線と乗り換えができる。湘南モノレールと江ノ島電鉄はそれぞれ大船、藤沢で東海道線に乗り換えて東京に行ける。関東編の最後は横浜市営地下鉄となった。ブルーラインは新横浜で新幹線と乗り換えができ、グリーンラインは日吉で東急目黒線に乗り換えができる。目黒線は都営三田線に直通するのでこれらは 2 本で東京に行ける駅となる。

12. まとめ

ここまで挙げた路線の駅から東京へ行くために乗る列車の本数をまとめると以下のようになる。

本数	1	2	3	4	5
駅数	660	1857	138	1	2

13. 結び

関東圏内でも南武支線など一部の路線は複数回乗り換える必要があったが、だいたいは乗り換えなし、あるいは 1 回乗り換えすれば東京にいける駅だった。新幹線の沿線で見ると、基本的には 1 回の乗り換えで東京に向かえ、そうでない場所も新幹線駅に 1 本で行ける構造となっていた。この観点だけで語るのは違うが、「東京駅に向かうまでの乗り換え回数」について鉄道はいいといえるだろう。こうなると、他の地方がどうなっているかも気になっていくところである。というわけで・・・もし締め切りまでにもう一つ完成したらこの下に北海道・東北編が続きます。間に合わなかったらまた来年!

営業キロの設定が曖昧な連絡線・短絡線の調査

工学部機械工学科 4年 勝木 碩

1. 調査のきっかけ

新型コロナウイルスの感染拡大により、史上初めての緊急事態宣言が発出されていた 2020 年のある日、私はお気に入りの乗りつぶし記録帳を見て、ふとこんなことを思った。「自分は今までどれだけ鉄道に乗ってきたのだろうか？」そして「まだ訪れていない路線はどれだけあるのだろうか？」と。すぐにエクセルファイルを開き、鉄道事業者名、路線名、営業区間、営業キロ、実際に乗車した区間、未乗車区間、…と詳細な項目を作り、JTB 時刻表や国土交通省が発行している鉄道要覧などを参考に、次々と表中に文字や数字を埋めていく。

突然、キーボードを打つ手が止まった。「あれ？この区間って距離の設定あったかな？」ある駅をショートカットする短絡線だった。時刻表を見てもネットで調べても営業キロは記載されていない。ところが、私が旅行のときにいつも持参している鉄道旅行地図帳には括弧書きで距離表示がされていた。判断に迷い、一旦保留にした。他にそういった線路はないか、調べてみると次から次へと出てくる。しかも、上記のように駅を通らないもの、平面交差を避けるもの、車両留置や輸送のためだけに敷かれているもの等、様々である。そこで本稿では、日本にどれだけ連絡線・短絡線があるのか、距離の設定が不明なものを中心に紹介していこうと思う。

2. 調査の前に

まず、連絡線の定義について確認しよう。鉄道における連絡線とは、路線どうしをつなぐための線路に対する名称のことを言う。したがって、比較的大きな駅に存在する「渡り線」や、車両を一時的に駐車するときに使用する「引き上げ線」も該当すると考える。勿論、遠回りせずに路線どうしを結ぶ線路も該当し、これらは「短絡線」と呼ばれる。しかし、この定義に従って調査すると本稿で全てを紹介することは不可能なため、様々な条件を設けた上で調査していく。

今回の調査にあたり、連絡線の定義に従い、かつ以下の条件を設けた。

〈条件〉

- ・独立した営業キロを持たない。
- ・他の営業線と完全に独立している。
- ・定期旅客列車が通過するものに限る。

この条件を全て満たした線路を調査の対象とする。例えば武蔵野線の国立支線（新小平～国立）を考えると、この区間では定期旅客列車として「むさしの号」が運行されており、3つ目の条件を満たしている。ところで武蔵野線の路線データを調べてみると、この国立支線は列車を運行する東日本旅客鉄道（以下 JR 東日本）では営業キロの設定がされていないが、線路を借用する日本貨物鉄道（以下 JR 貨物）には営業キロが設定されている。ここでは第二種鉄道事業者である JR 貨物が営業キロを設定して

いるので、1つ目の条件を満たさない。したがって調査の対象とはならない。

上記の例は、同じく武蔵野線の北小金支線（南流山～北小金）や馬橋支線（南流山～馬橋）が該当するが、こちらは両者とも定期旅客列車が運行されておらず、2つ目の条件を満たしていないため、調査の対象外とした。

3. 条件に該当する線路の調査

(1) JR 函館本線：七飯～大沼（北海道）

この線路は、連絡線というよりは貨物線という表現がしっくり来るかもしれない。通称「藤城線」と呼ばれるこの区間は、大沼までの急勾配の緩和と輸送力増強による複線化を目的に、1966（昭和41）年に建設された。建設前の函館本線は単線で、山岳地帯に線路が敷いてあるため、急カーブ・急勾配の連続だった。図1に示す当路線周辺の地図（筆者手書き）を参照すると、新函館北斗から大沼まで20%（パーミル）もの急勾配が続いている。ここでパーミルとは、1km進む間に何mの坂を登ったか、または下ったかを表す。道路標識の勾配で書けば、この坂は「2%」である。2%の坂と聞くとたいした坂ではないと思われる方がいるかもしれないが、鉄道にとってはかなりきつい坂だ。特にこの区間は、本州と道内を結ぶ長編成の貨物列車が多数運行されており、機関車1両ではとてもこの坂を登り切れない。前述の通り、藤城線は最大20%の急坂を避けるために「下り専用線」として開業したのだ。

2021年現在、藤城線を通る定期旅客列車は1日3往復の普通列車のみである。（表1参照）北海道新幹線が開業する前は、当時の特急スーパー北斗や、カシオペア、トワイライトエクスプレスといった豪華寝台列車も通過していた。勿論、下り列車のみである。今では特急も全て新函館北斗を経由するようになり、ほぼ貨物列車の専用線と化した。

営業キロについては独自に設定されておらず、鉄道要覧にも記載されていない。七飯から大沼まで乗車したとき、運賃計算キロは新函館北斗経由で乗車したものと同一扱いになる。なお、同様の勾配緩和路線として、岐阜県にある東海道本線：大垣～関ヶ原（通称「新垂井線」）が存在するが、こちらは営業キロが設定されており、JR東海の営業線となっている。鉄道要覧にも記載されていることから、調査の対象外とした。

表1 藤城線を通る普通列車の時刻表

駅名	発着	列車番号		
		5881D	4835D	823D
函館	発	5:49	12:31	17:35
五稜郭	発	5:54	12:36	17:40
桔梗	発	6:01	12:43	17:47
大中山	発	6:04	12:47	17:50
七飯	発	6:09	12:52	17:55
新函館北斗	発			
仁山	発			
大沼	着	6:26	13:08	18:10
行先		森	森	長万部

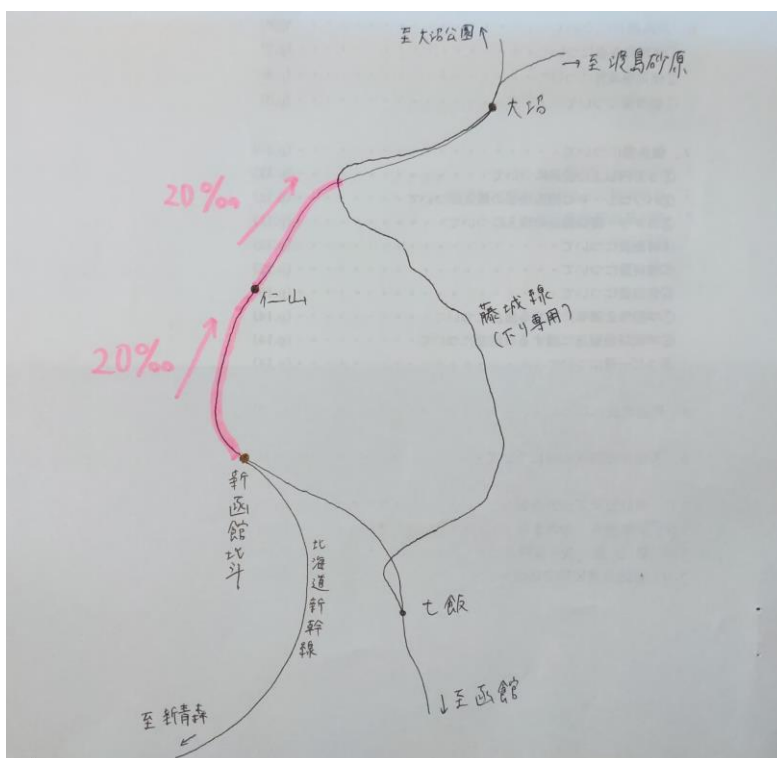


図1 藤城線周辺の路線と勾配表記

(2) JR 武蔵野線：武蔵浦和～別所信号場（埼玉県）

この区間は「西浦和支線」と呼ばれている。西船橋方面から大宮に直通できる形となっており、定期旅客列車として「しもうさ号」が通過する。当路線周辺の線路は図2の通り、武蔵野線の本線と西浦和から分岐する大宮支線により、三角形の路線になっている。鉄道ファンはよく「デルタ線」と呼んでおり、このような線路形状は少ないながらも全国に点在している。

前述の通り、路線の呼称は西浦和支線だが、武蔵浦和が始発駅となっている。一方の大宮支線は西浦和が始発駅となっている。西浦和を経由していないにもかかわらず、西浦和支線と名乗っていることに疑問を感じるのは筆者だけだろうか。もう一方の大宮支線は終着駅が与野だが、線路は大宮までつながっているので特に違和感はない。建設された当時は西浦和の構内連絡線だったのかと考えたが、いくら調べてもその謎は解けなかった。

なお、当路線には国鉄時代は営業キロが設定されていたが、民営化を期に廃止された。したがってJR東日本は勿論、JR貨物も独自の営業キロを設定していない。

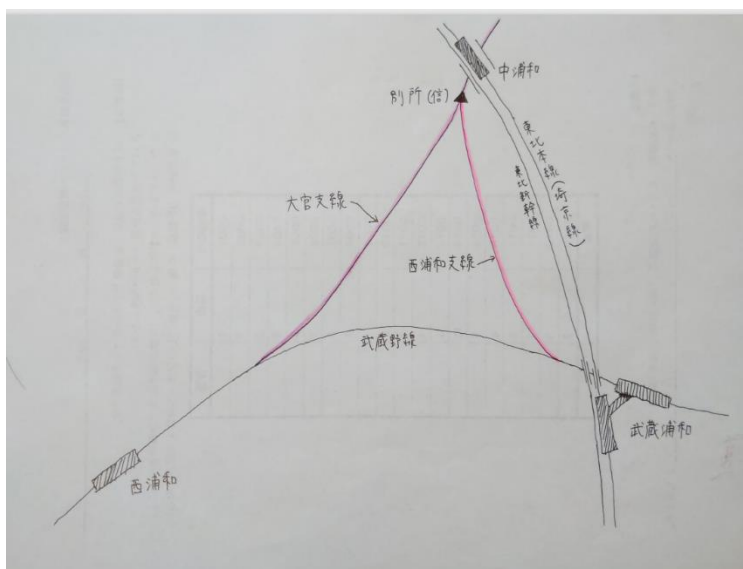


図2 西浦和支線周辺の線路形状

(3) JR 青梅線：立川～西立川（東京都）

通称「青梅短絡線」であるこの区間は、五日市鉄道（現：JR 五日市線）と南武鉄道（現：JR 南武線）を結ぶために敷設された。その五日市鉄道の一部の線路が当路線に引き継がれている。かつての五日市鉄道は現在の青梅線とは異なるルートで線路が敷かれていた。廃線後は一部の駅跡にモニュメントが設置されており、当時の状況を偲ぶことができる。

当路線は中央本線から青梅線に直通する下り電車のみが使用されている線路だと思われがちである。筆者も調査する前はその一人だった。ところが、青梅線は拝島まで貨物列車が運行されており、当路線を経由して南武線に乗り入れる。拝島駅北口付近にある米軍横田基地にジェット燃料を輸送するために運行されているようだ。よく南武線沿線でタキ編成（タンク車が連なった編成）の貨物列車を目にするが、石油コンビナートが密集している京浜工業地帯と横田基地を結びつけることができれば、自然とその理由が分かるだろう。

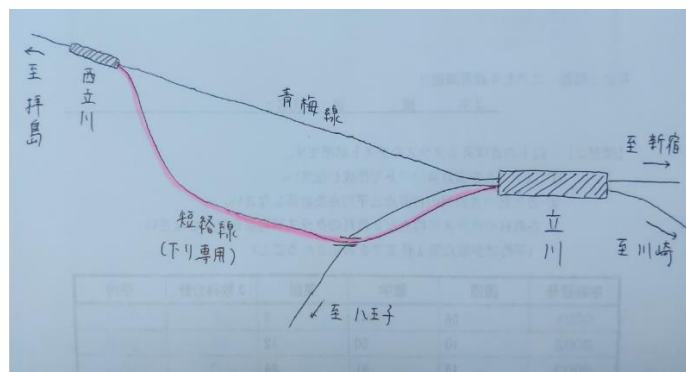


図3 立川駅周辺の線路形状

図中の「下り専用」と記しているのは中央本線からの定期旅客列車のみである。

(4) 小田急小田原線:渋沢～JR 御殿場線:松田 (神奈川県)

私が鉄道の世界にのめり込み始めた小学生時代、ロマンスカーに乗って箱根に向かっていたとき、「あの線路は何だ!？」と目に飛び込んできたのが、この連絡線だった。そんな思い出のあるこの線路は、「松田連絡線」と呼ばれる。今回紹介する中で唯一、他社間どうしを結ぶ連絡線である。小田急という私鉄と JR を結ぶ、何とも異色の存在だが、この線が設けられたのは政治的?な背景があるという。

時は第二次世界大戦中の 1940 年代、当時小田急電鉄は東京急行電鉄（現：東急電鉄）に統合されていたが、沿岸部を走る東海道本線が米軍からの攻撃を受けて被災する恐れがあった。そこで陸軍から、東京から内陸部を通して静岡方面に抜けるルートとして、現在の小田急線と JR 御殿場線を結ぶ案が出された。これが、松田連絡線が建設された理由である。終戦によりその工事は中断されてしまったが、戦後、小田急が東急から独立し、当時非電化だった御殿場線に対応した気動車が製造されたため、1955 年によく開通した。

現在は両者ともに電化されており、特急「ふじさん」が 1 日 3~4 往復運転されている。営業キロの設定はないが、小田急線から分岐して松田駅ホームまで 363m の線路が延びている。図 4 を見ると、図中の「3」と「7」の間に黒線の区切りがついてある。この間はデッドセクションといって、架線に電気が流れていない。しかも、ここは直直セクションなのだ!デッドセクションと言えば、直流から交流、もしくはその逆の電流に切り替えるために設置されていることが殆どだが、直流どうしは大変珍しい。

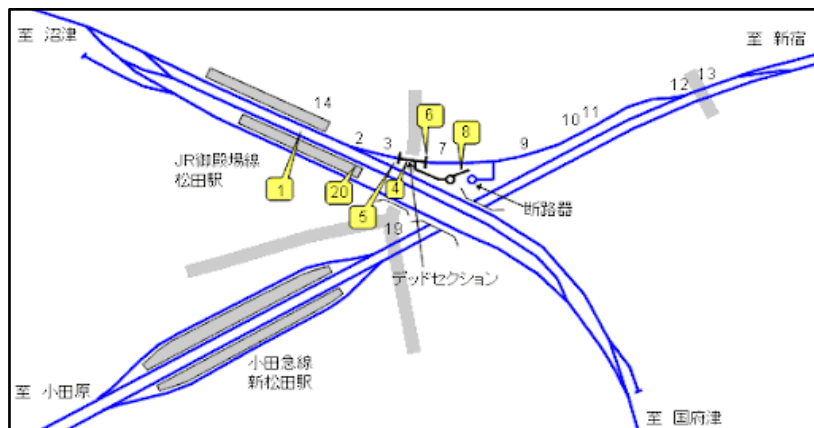


図 4 連絡線周辺の線路形状

(5) 近鉄名古屋線:桃園～大阪線:川合高岡 (三重県)

通称「中川短絡線」で、名阪特急がこの線路を使用している。この線路が開通する前は、名古屋と大阪を行き来する際は伊勢中川で必ずスイッチバックする必要があり、そのために特急は運転停車していた。これ以外にも列車の進行方向が変わるため、座席の向きを変える、変えるために前後の乗客と相談しなければならないといった手間が生じていた。本連絡線の開通によって、乗務員の手間や乗客へのサービスが改善したことは言うまでも無い。

図 5 の地図を見ると、伊勢中川から名古屋方面に延びる線路、大阪方面に延びる線路、そして名古屋方面と大阪方面をつなぐ当短絡線により、線路が三角形を成している。武蔵野線の西浦和支

線でも紹介したとおり、ここも「デルタ線」と呼ばれているところだ。特急列車以外はこの線路を通過しないものの、名阪特急は意外に本数が多いので、比較的チャレンジしやすい短絡線なのかもしれない。なお、本連絡線も営業キロの設定はなく、運賃計算上は伊勢中川経由で算出される。

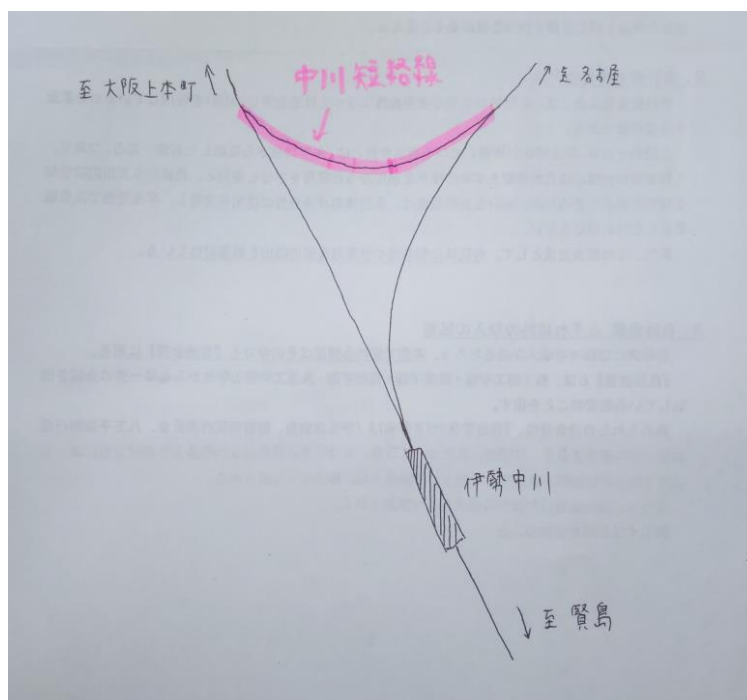


図 5 伊勢中川駅周辺の線路形状

(6) 近鉄大阪線:大和八木～橿原線:新ノ口 (奈良県)

通称「新ノ口連絡線」と呼ばれるこの区間は、定期列車では京都と伊勢方面を結ぶ特急列車（京伊特急）のみが通過する。同じ鉄道会社、しかも私鉄で特急専用線が 2 つもあることは非常に珍しいのではないかと。京伊特急自体は本連絡線が開業する前から運行されていたが、完成前は図 6 にある「八木西口短絡線」という線路を使用していた。そうすると、例えば京都方面から来た列車は八木西口で一旦、進行方向を変えてこの短絡線を通った後に、再び進行方向を変えて大和八木駅に入線することになる。つまり、合計 2 回もスイッチバックする必要があり、乗務員への負担とタイムロスが生じていた。しかも大和八木駅が、高架ホームがある大阪線と地上ホームがある橿原線が立体交差する構造になっており、両者の線路をつなぐためには距離を稼がなければならない。本連絡線が他の連絡線と比べて距離が長いのもうなずける。

その路線距離に関してだが、私が持っている鉄道旅行地図帳には 1.6km と記載されている。ところが色々とネットで調べてみても、本連絡線の営業キロはどれも言及されていなかった。恐らくだが、本連絡線は八木西口短絡線と併せて大和八木駅構内の施設として扱われているため、独自の営業キロは設定されていないと考えられる。

前述の通り、本連絡線を通る定期旅客列車は、京伊特急の他、観光特急「しまかぜ」がある。ただ、両列車合わせて 1 日数往復しか運転されていないため、乗車する際は時刻表をよく確認されたい。また途中には保線基地があり、運が良ければ保線車両を見ることができるかもしれない。

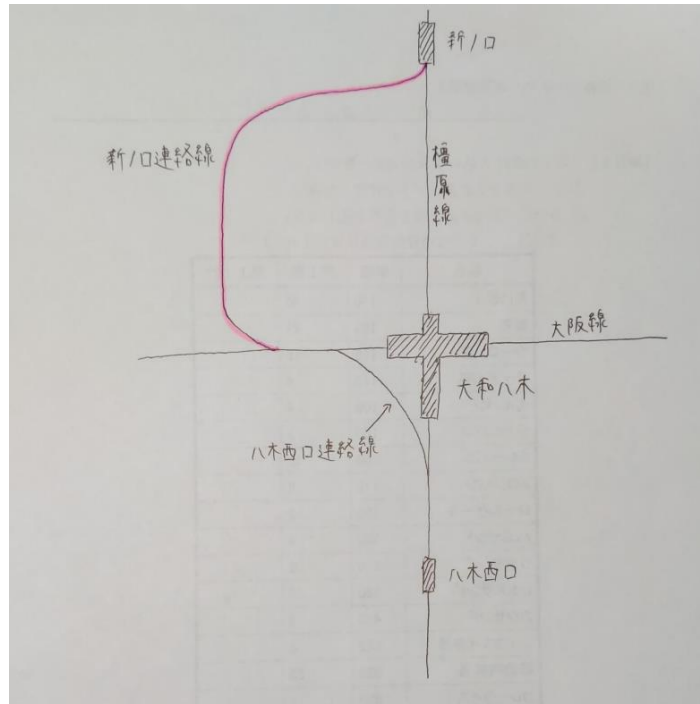


図 6 大和八木駅周辺にある連絡線・短絡線

(7) JR 本四備讃線:児島～予讃線:坂出 (香川県)

通称「宇多津デルタ線」、国内で一番よく知られている短絡線だと筆者は考える。鉄道好きな方に、「デルタ線と言えばどこ？」と聞けば、8～9割の方がここを挙げるのでは？（あくまでも筆者の憶測です…）と言うほど有名なのではないか。このデルタ線は、1988年に開業した瀬戸大橋とともに開通しており、本州方面と高松、松山・高知方面を結ぶ線路、それに予讃線の線路によって成されている。連絡線と聞くと、別の路線に合流するときに平面交差するイメージがあるが、このデルタ線は全て立体交差する構造になっている。しかも、全て高架橋で造られているのだ！まるで高速道路のジャンクションを彷彿とさせる。鉄道に興味のない方でも、とてもワクワクする体験ができるのではないだろうか。筆者は訪問したことがないが、宇多津駅の近くにこのデルタ線を俯瞰できる展望タワーがあるので、四国に上陸したらまずここに寄ってみるのも面白い。

図 7 は宇多津デルタ線の構造を表している。瀬戸大橋を渡り切ってしばらくすると、高松方面（坂出）につながる線路と松山・高知方面（宇多津）につながる線路に分岐する。前者は岡山と高松を結ぶ快速列車「マリンライナー」や、寝台特急「サンライズ瀬戸」が通過する。こちらは本四備讃線と予讃線をつなぐ連絡線であり、本線ではない。一方、後者は主に松山方面の特急「しおかぜ」や高知方面の特急「南風」が通過する。こちらが本四備讃線の本線である。従って、マリンライナーやサンライズ瀬戸は宇多津を通らないものの、時刻表上や運賃計算上は通過したものとしてみなされる。そうすると、例えば琴平から岡山まで普通列車のみで行く場合、坂出でマリンライナーに乗り換える必要があるが、前述の通りマリンライナーは宇多津を通過する扱いになっているため、坂出～宇多津間を二度通ることになってしまう。しかし運賃計算のルールでは、「特定の分岐区間に対する区間外乗車の特例」により、当区間の距離は計算に考慮しなくて良いのだ。つまり、琴平→（土讃線）→多度津→（予讃線）→宇多津→（本四備讃線）→茶屋町→（宇野線）→岡

山という計算で良い。勿論、坂出で途中下車しないことが前提である。

なお、2019年春のダイヤ改正前までは、岡山から観音寺行、または琴平行の普通列車が運行されており、予讃線の列車と合わせて運賃のみでこのデルタ線に乗車することができた。現在、宇多津から瀬戸大橋へ延びる線路は特急列車のみが使用しており、完乗するには特急料金が必要となる。また、営業キロについては独自に設定されておらず、このデルタ線自体も宇多津駅構内の施設とされている。こんな巨大なデルタ線が駅構内施設だとは驚きを隠せない。

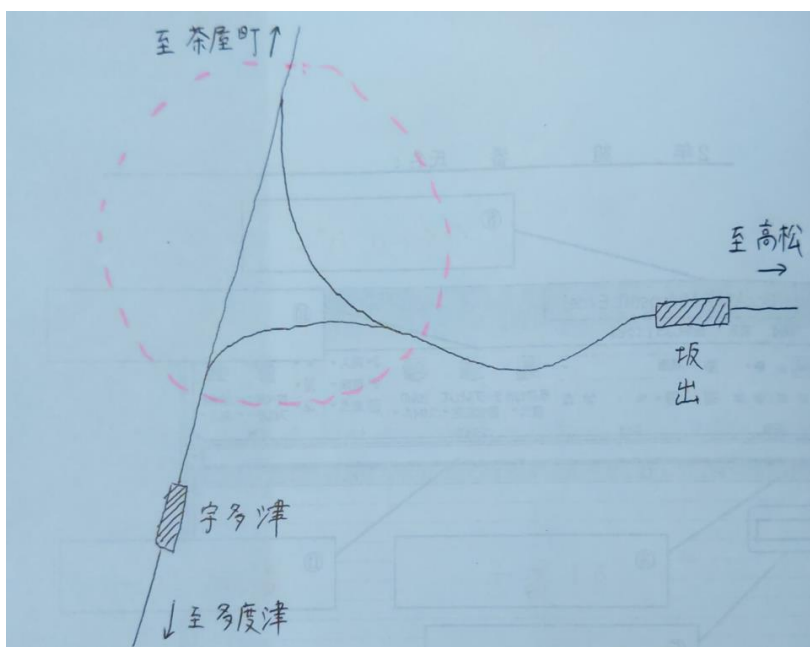


図7 宇多津デルタ線の構造

(8) JR 鹿児島本線:陣原～筑豊本線:東水巻 (福岡県)

折尾駅に存在しており、鹿児島本線と筑豊本線をつなぐ短絡線である。折尾駅は地上ホームに筑豊本線、橋上ホームに鹿児島本線が発着する立体交差駅である。本連絡線はその両路線をつなぐように敷かれており、黒崎から直方方面に直通する普通列車が運行されている。開業は1893(明治26)年と、非常に歴史の長い短絡線だ。筑豊炭田で採れた石炭を門司港まで運搬するために敷設されたようで、九州、いや日本の発展に大きく貢献した短絡線と言えよう。

そんな折尾駅の短絡線だが、駅周辺の高架化に伴い、まもなく地図上から消えてしまう。短絡線上にあるホームも見納めとなってしまったため、早めに記録しておきたい。なお、営業キロについては特に設定がないため、調査の対象とした。

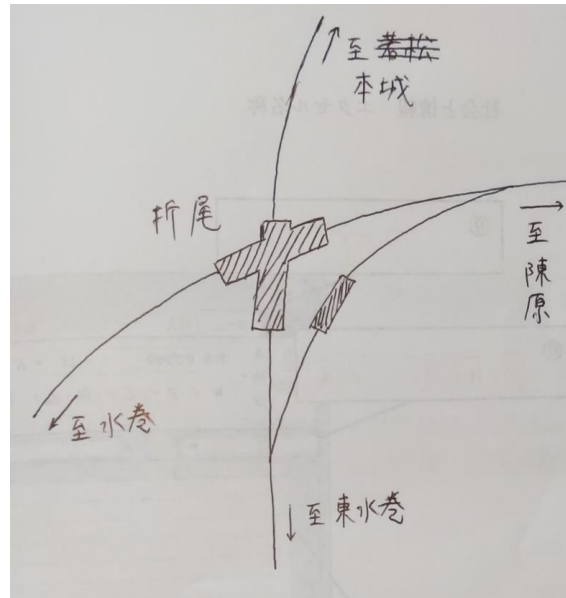


図 8 折尾駅周辺の線路形状

短絡線上のホームは、折尾駅舎から少々離れた位置にある。

4. おわりに

実際に調査してみても感想だが、ひとことで言うと奥が深すぎる。調べれば調べるほど疑問が生まれ、「もっと他にも同じ路線が沢山あるのでは…？」と何度も頭をよぎった。連絡線の定義に従って調べれば、今回紹介したもの以外にも山ほど存在する。特急列車の相互直通運転、車両の甲種輸送や点検、車両基地への引き上げ線…、と数え切れないほど存在する。しかし、そこに線路が敷かれているということは何らかの目的・理由があるわけで、歴史や政治的なものが絡むこと等、調べないと分からない様々な背景に気づくことができた。

また、営業キロの有無を調査したことによって、乗りつぶし記録を付ける際の参考になった。まあ、完乗のマイルールなど人それぞれであり、個人で勝手に調べれば解決する話だと思われる方がいらっしゃるかもしれない。しかし厳密に乗車距離を計算しようとする、連絡線・短絡線は非常に悩ましい部類に入るのではないだろうか。この記事をお読みいただいた皆様の中で、もし私と同じく判断に迷われている方がいらっしゃれば、この記事の一つの参考としていただければ幸いである。

5. 参考文献

- ・「JTB 時刻表 2021 年 3 月号」, JTB パブリッシング, 2021 年発行
- ・「別所信号場 - Wikipedia」, <https://ja.wikipedia.org> (2021 年 9 月 9 日閲覧)
- ・「立川市歴史民俗資料館 資料館だより 第 19 号」, siryokandayori19.pdf (tachikawa.lg.jp), 2015 年 3 月 (2021 年 9 月 13 日閲覧)
- ・「ふじさん号が低速で小田急と御殿場線の連絡線を通る理由」, <https://odapedia.org/archives/2012307.html> (2021 年 9 月 16 日閲覧)
- ・「松田駅 - Wikipedia」, <https://ja.wikipedia.org> (2021 年 9 月 16 日閲覧)
- ・「第 18 回 連絡線 (その 1)」, [くにたち鉄道情報館](http://kunitachi-tj.com/column2/column_wiring18.php), https://www.kunitachi-tj.com/column2/column_wiring18.php (2021 年 9 月 16 日閲覧)
- ・「大和八木駅 - Wikipedia」, <https://ja.wikipedia.org> (2021 年 9 月 18 日閲覧)
- ・「近鉄路線網の妙」, <https://hottetsu.sakura.ne.jp/kintetsu/kintetsu-network.htm> (2021 年 9 月 18 日閲覧)
- ・「近鉄新ノ口連絡線の不思議な保線基地」, [配線略図.net](http://haisenryakuzu.net), <https://www.haisenryakuzu.net/documents/feature/2018/ninokuchi/> (2021 年 9 月 18 日閲覧)
- ・「折尾の短絡線 | 常設展示室」, [北九州市時と風の博物館](http://www.kitakyushu-museum.jp), <https://www.kitakyushu-museum.jp/resources/2110> (2021 年 9 月 18 日閲覧)
- ・「折尾駅周辺連続立体交差事業 - 北九州市」, <https://www.city.kitakyushu.lg.jp/files/000098454.pdf> (2021 年 9 月 18 日閲覧)

夢の西武新宿駅地下道延伸？

～その後どうなるサブナード～

工学院大学鉄道研究部 OB&発起人

専門学校 HAL 東京 教官 兼 東京国際工科専門職大学 助手

山口直彦

1.西新宿(コクーンタワー)勤務の西武新宿線ユーザとして

新型コロナウイルスの影響で、在宅（テレワーク）勤務が叫ばれる世の中であるが、私は学校教員という立場上、基本的に毎日通勤している（厳密に言えば、大学教員としてはテレワークが認められているのだが、専門学校の方は、担任が生活指導の責任を負い、細やかな学生ケアが必要という考えから、原則として出勤することとなっている）。

普段私は西武新宿線を利用しているため、基本的に朝は西武新宿駅から地上を通過して職場（コクーンタワー）へ行き、帰りは行きと同じく地上を通るか、地下からサブナードを経由して西武新宿駅へ向かっている。地上ルートは所要時間が短いものの、当然ながら雨や気温の影響を受ける事と、途中信号で止められる事が多いのが難点だ。また新宿大ガード前付近は常時人が多い。信号を待っている間に人がどんどん溜まっていくのは、できる限り三密を避けたい現在の状況ではやや気になってしまう。一方の地下ルートは雨風の影響を受けず、屋内ほどではないにせよ、一応空調が入っているので暑さ寒さもしのげるのが嬉しいが、いかんせん遠回りである。西武新宿駅と新宿駅西口方向の間を移動したいだけなのに、ほとんど新宿三丁目駅ではないかと言いたくなる所まで迂回して歩くことになってしまう。どちらのルートも一長一短である。

2.西武新宿駅地下道延伸

そんな中、「西武新宿駅と丸の内線新宿駅（メトロプロムナード）を地下道で直結する」という話がちらほら出てきたⁱⁱ（西武新宿線コンコース計画）。公開された配置図（図1）を見る限り、西武新宿駅からサブナードに降りた正面、「福家書店」「AFURI 辛紅」の奥から、メトロプロムナードの東端、東京メトロの定期券売り場付近までを通す計画のようだ。この地下道事業は西武鉄道が事業主体となる。元をたどればこの計画は西武新宿線を、現在の新宿駅まで延伸しようとしていた計画に端を発しているⁱⁱので、西武新宿線—JR 間のアクセスを良くしたいと願っていた西武鉄道にとっては悲願であろう。



図1 地下道配置図ⁱⁱ

ただ、西武新宿線—JR 間のアクセス向上という意味では大いにメリットがあるものの、私が通勤で使用している西武新宿駅—西新宿エリアのアクセスはというと、微妙な位置である（嬉しくないわけではないが…）。期待が高まるのは、東洋経済の記事で少し触れられている「新宿区によると、新たな地下通路にはJR線を挟んで西側、都営地下鉄大江戸線の新宿西口駅方面へ通じる地下道もつながる予定。」という計画

だ。これに関しては東京都建設局の Web サイトiv に計画図が掲載されていた。図 2 で「第 3 号線（計



図 2 新宿歩行者専用道ネットワーク図 iv

画)」として示されている箇所に対応する。

もうすこしわかりやすく、拡大して書き直した図を図 3 に示す。

つまり、現在野村ビル近くまで来ている地下道（タイムズ・アベニュー＝新宿歩行者専用道第 2 号線）を、エルタワーまで伸びている地下道に連結した上で、先述した地下通路（西武新宿線コンコース計画）の入り口とタイムズ・アベニューを東西方向につなぎ、また小田急ハルク東端の方にも分岐させる計画である。これが完成すれば、私が普段地上を歩いているルートがほぼそのまま地下に入る形になるため、移動時間は最小限に、かつ風雨に関係なく移動することができる。



図 3 第 3 号線 (計画)

3.バリアフリーにもメリット

現在のサブナードには、地上及び駅地下通路とサブナードをつなぐ、独立したエレベータが存在しないのである（地下駐車場とサブナードをつなぐエレベータは存在する）。日本でもバリアフリーの必要性が叫ばれてずいぶん長い事経っているが、サブナードが未だにこのような状況であることに気が付いた時には驚いた。

とはいえ車いすの人が全く入れないわけではない。地上を経由して、サブナードに接続している西武PePeまたは三平ストアのエレベータを利用する方法がある。（ユニカビル（旧ヤマダ電機 LABI）も接続しているが現在は閉店・閉鎖中）ただ、サブナードは伊勢丹や三平ストアの合弁企業が運営をしているが、三平ストアが21時で閉店するのに対し、サブナード内のレストランは22時閉店（コロナによる緊急事態宣言前）であるので、特に連携しているわけではない。新宿PePeは22時閉店（コロナによる緊急事態宣言前）であるが、特にサブナード利用者の導線確保連携をしているわけではないと思われる。現に、緊急事態宣言中である現在、サブナード内の各店舗も新宿PePeも20時で閉店する。しかし通路としての通行はまだ可能なため、車いすの人が通路やトイレなどにいる状態で、三平ストアの閉店時刻（21時）を過ぎてしまうと、通常の方法で車いすが自力で外に出ることは不可能になってしまう。警備員に助けを求め、一度駐車場に降りて、駐車場係員の指示を仰いで車の出入り口から外に出ることになると思われる。

サブナードとメトロプロムナードを直結する西武新宿線コンコース計画では、エレベータが設置されることが計画資料に記載されている（図4）。これが実現すれば、メトロプロムナードとサブナードをつなぐ唯一の独立エレベータとなる。遠回りは必要だが、地上からメトロプロムナードへエレベータで降りる事は現在でも可能であるから、地上とサブナードの間も間接的につながる事になる。

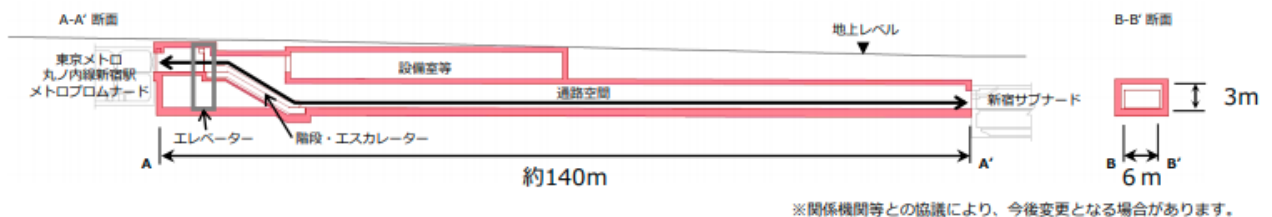


図4 西武新宿線コンコース計画（断面図）

後に続く第3号線計画については、平面図のみで断面図が公開されていないため、車いす移動が可能な石器になるかどうかは確定していないが、今はバリアフリーの事を考えた建築計画が求められるので、スロープによる接続またはエレベータによる上下移動は含まれるのではないだろうか。

4.地下道延伸計画は良いところばかりでもない

ここまで、地下道延伸が実現する事で得られるメリットについてまとめてきたが、この計画もいい処ばかりではない。

人流の変化

新しくできる地下道は全てサブナードの西端に接続されるため、これまでサブナードの中を通過して（＝店頭を眺めながら）メトロプロムナードとサブナードを経由して西武新宿駅と各線新宿駅・新宿三丁目駅間を移動していた人流が、サブナードの中を通らずに素通りしてしまう事になるためである。折しも現在、サブナードはコロナウイルスに伴う長期的な営業自粛のあおりを受けて、閉店したままシャッターの降りている部分が目立っている。地下道延伸に伴う人流の変化が、サブナード及び近隣核店舗の市場価値

にどのように影響するのかが気になる所である。

さらなるバリアフリー対応の必要性

サブナードのバリアフリー対応という観点で言えば、地下道の接続により今よりは移動がしやすくなるとはいえ、まだ十分とは言えない（というか、今現在の車いすアクセス性が悪すぎる状況が、多少改善されるだけと言った方が良い）。

サブナードの東側にはサブナードと地上をつなぐ、あまり使われていない階段はたくさんあるので、抜本的に改善をするためには使われていない階段を1つ2つ潰してエレベータを新設するくらいの事をしないと、先述の人流変化の影響も相まって、ますますサブナードが寂れてしまうのではないかという懸念を持っている。

西武新宿駅とサブナード間のアクセス向上

また、西武新宿駅と新宿駅・新宿三丁目駅間のアクセス性を向上するという観点で言えば、西武新宿駅とサブナードをつないでいる肝心の部分のアクセスが良くない事も指摘しておきたい。西武 PePe 内のエレベータ・エスカレータ・階段を除くと（これらは先述の通り閉館中は使用できないし、通勤通学に使用する事を考えるとあまりに大回りで時間がかかる）西武新宿駅改札からサブナードへ降りるときには、地下へ向かう階段をぐるぐると回りながら降りて行かなければならない。サブナードから西武新宿駅改札へ上がる場合は階段の他にエスカレータが存在するが、サブナード出口からずっと奥（高田馬場側）へしばらく進んだところにエレベータがあり、改札フロアまでエスカレータを2回乗り継ぐ必要もあって遠回り感が否めない。

5.おわりに

私は東京都調布市の出身のため、ちょっと特別な買い物をしようなんて時には、家族で京王線に乗って新宿駅に来るのが常だった。また昔は私の父親（プロベシスト）が、今は無き新宿コマ劇場や、その裏にあった歌舞伎町クラブハイツで良く仕事をしていたという事もあり、工学院大学出身の自分にとっては思い出の学生街であり、また現在の職場でもあるし、自宅も新宿駅からほど近い。新宿は私にとってまさにホームタウンと言える場所である。駅の西・南・東側、そして歌舞伎町、新宿御苑エリア、代々木エリア…とそれぞれのエリアごとに個性の別れた「ごった煮の街」新宿の空気は、少しずつ、しかし時に大胆に変化しつつも維持されている。

とはいえ世の中は変化しなければならない。高齢化社会・ダイバーシティに対応したバリアフリーのしくみや、サステナビリティを意識した街づくりが出来なければ、遠からじ新宿の街は見放されて死んでしまうかもしれない。夜も眠らない街新宿がこれからも生きて行けるように、少しずつでも、着実に変化して、存続してくれることを祈ってやまない。

i 東洋経済オンライン「近くて遠い「西武新宿と JR 新宿駅」がつながる日」 <https://toyokeizai.net/articles/-/430505> (2021/05/26 6:30 公開 2021/8/2 閲覧)

ii 西武鉄道プレスリリース「西武新宿駅の乗換利便性向上による新宿線のさらなる沿線価値向上のため、「西武新宿駅と東京メトロ丸ノ内線新宿駅をつなぐ地下通路」の整備に向けた検討・協議を進めます。」 https://www.seiburailway.jp/news/news-release/2020/20210426_shinijuku.pdf (2021/04/26 6:30 公開 2021/8/2 閲覧)

iii 新宿区「都市計画変更素案について」 <https://www.city.shinjuku.lg.jp/content/000309906.pdf> (2021/04/ 2021/8/2 閲覧)

iv 東京都建設局「新宿歩行者専用道第2号線」 https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jimusho/sanken/doro_shinzyuku2go.html (6:30 公開 2021/8/2 閲覧)

鉄道研究部 バーチャル OB 訪問

工学院大学鉄道研究部 OB&発起人
専門学校 HAL 東京 教官 兼 東京国際工科専門職大学 助手
山口直彦

はじめに



緊急事態宣言もずるずると長引き、ワクチン接種も徐々に進んでいるとはいえ、気軽に人と会う事が出来ない状況が続いています。鉄道研 OB と現役生が交流できる数少ない機会の新宿祭も 2020 年は実施できず、原稿を執筆している 9 月現在の状況では、2021 年に実施できるかどうか微妙な状況です。

そこで現役生の皆さんに、鉄道研 OB にどんな人がいて、どんな社会人生活を送っているのかを紹介する「バーチャル OB 訪問」を企画しました。いつか、マスクを外してお酒でも片手に伸び伸びとお話できる日を夢見て、OB 達の事をちょっとでも見知ってくれればと思います。それだけでなく、進路選択などで悩んでいる時は力になりますので、お気軽に連絡してください。

掲載は最近卒業・修了した人、つまり現役生の皆さんに年代に近い人から順に並べました。

名前	堀口 優		2021 年修了	
学科専攻	電気・電子工学専攻	修士修了	役職	一般部員・会員, 書記
自己紹介	<p>2021 年 3 月修了にしました。堀口です。</p> <p>鉄道研には学部時から修士時まで 6 年間と大変長くお世話になりました。</p> <p>今後は OB の 1 人として支えていけたらと思います。</p>			

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：日本鉄道電気設計株式会社
- ・勤続年数：半年
- ・業務内容：電車線の設計

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：
自分が卒業したらどんなところで働きたいか、イメージだけでもしておくとうよいと思います。
- ・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
鉄道研の活動を通して広がった交友関係が修了後も生きています。
- ・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
学部生時から修士にかけて研究していた内容が仕事に活かしていること。
- ・学生のうちにやっておいた方がよいと思う事：
常に自分の未来像を想像しておくこと。
- ・その他学生に伝えたいこと：
ぜひ現役時から OB 会に耳を傾けていただき、卒業したらぜひ OB 会として部を支えていただきたく思います。

名前	佐々木 貴也			2019年卒業	
学科専攻	建築学部まちづくり学科	学部卒業	役職	部長（会長）	
自己紹介	はじめまして。鉄道研究部初の建築学部生の佐々木です。2017年度の部長です。学生時代は主に乗り鉄と模型鉄として活動しました。今後はOBとして現役生の活動をサポート出来れば良いと考えています。				



顔写真（最近のもの）

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：鉄道系建設会社(ゼネコン)
- ・勤続年数：3年目
- ・業務内容：
主に建築施工管理。現在は駅舎の耐震補強工事

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：
興味のある事を選択して欲しい。
仕事で必ず失敗と挫折を経験します。その時に興味のない仕事や業界だと長く持たないと思います。また企業の選択肢に迷ったら、新卒しか出来ない事を選択してください。
- ・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
仕事で使う鉄道用語やルール(線路閉鎖やき電停止など)がスムーズに覚えられる。もしくは知っている。
- ・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
ゼミ合宿の行程立案の際に鉄道の知識が役に立ちました。
- ・学生のうちにやっておいた方が良くと思う事：
時間と人を大切にする事。
- ・その他学生に伝えたいこと：

今のうちに失敗と経験を多く積んで学んで欲しいです。

人は成功するよりも失敗した時に多く学び、それを乗り越える事で強くなります。

しかし、社会人は報酬という対価が発生する為に失敗できない場面が多くなります。特に鉄道業界は乗客など人の命に関わる為、失敗は許されません。

是非、今のうちに失敗と経験を多く積んで学び、強く生きる力を身につけて欲しいです。

ペンネーム	あおろま		2017年途中退学	
学科専攻	工学部機械工学科	修士修了	役職	一般部員・会員
自己紹介	ハネ沼にハマった模型鉄です。 模型鉄(ブルトレ・関西～北陸)メインですがたまに狂ったような予定を立てて乗り鉄やります。どうぞよろしくお願ひします。			
				
個人所有の模型				

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：元ドラッグストア店員→ITの人材派遣会社
- ・勤続年数：ドラッグストア4年→IT人材派遣1ヶ月(21年9月現在)
- ・業務内容：
 - ・ドラッグストア 医薬品の接客販売
 - ・IT人材派遣会社 オフィスの効率化
(ホワイトカラーの職種の方が今まで手入力とかでやっていたパソコン作業の自動化など)

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生(社会人)として学生に伝えたいこと：
大学生のときにいろんなことを経験し、考えることが大事だと思います。失敗を恐れず困難も楽しんで、大学時代を楽しんで欲しいです。
- ・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
エピソードというわけでは無いですが、鉄研で出会った人たちと今でも仲良くさせていただいています。鉄研に限らず大学時代にできた人との繋がりは一生涯モノだと思います。
- ・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
授業で習ったVBAの知識が意外と役に立ち、より深く学んでいくうちに転職するきっかけにもなりました。

習っている時は「どこで使うのだ？」という知識も案外意外なところで役に立つ「こともある」ので吸収出来るだけ吸収しておくのがオススメです。

・学生のうちにやっておいた方が良いと思う事：

このご時世だと難しいところがありますが、とにかく旅行に行きたいならガンガン行きましょう。大学時代ほど時間があるときはありません。行けるところには行くのが吉です。

特に18きっぷなどでめちゃくちゃ時間がかかる旅行は社会人になってからはまず無理だと思います。

とにかく、やれることは片っ端からガンガンやって、後から「これやっとけばよかった…」と後悔することのない大学生活を送って欲しいと思います。

…もちろん、羽目を外しすぎて法律違反やらかしたりモラルを欠いたりするのはやめましょう。

・その他学生に伝えたいこと：

コロナ禍の状況で、本当に大変だと思います。講義はオンラインばかり、友達ともなかなか会えない、外出自粛で外出もできない。本当に辛いと思います。

(何年後になるかは分かりませんが)いつかコロナが収束しても、その間に失われた時間は、二度と戻ってくることはありません。誰に怒ろうが何しようがその現実を変えることはできません。だからこそ、少しでも得られるものを得て、経験できることを経験し、後悔のない大学生活を送って欲しいと、切に願うばかりです。

名前	清水 祐弥			2017年修了	
学科専攻	電気・電子工学専攻	修士修了	役職	部長（会長）	
自己紹介	<p>2013年度部長の清水です。2011年4月から2015年3月まで工学部情報通信工学科、2015年4月から2017年3月まで工学研究科電気・電子工学専攻在籍。修士（工学）。UTRJ Vol.007、008、010、別冊 UTRJ Vol.002、003 の編集長。2013年4月～大学院修了まで学内で最も通学距離が長い学生でした(UTRJ Vol.011 参照)。鉄道趣味では模型(N/HO)を中心としています。他、音ゲーマー、アイマスPなど。長野県上田市在住。</p>				
					
2015年4月 上田城跡公園にて					

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：上田日本無線株式会社
- ・勤続年数：4年
- ・業務内容：

医用電子装置や電子応用装置についての研究・開発業務。新領域事業における技術研究や、その成果に基づいた製品の開発（主にソフトウェア部分）を行っています。現在は超音波応用機器、特に超音波画像診断（エコー）装置のソフトウェア開発を主な業務としています。

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：

学生時代は「仕事で世の中の役に立つ」というイメージがあまり出来ていませんでした。しかし、実際にモノづくりの立場に立ち、自分の開発した装置が世の中に出ていくのを目の当たりにすると、自分の作ったものが実社会で人から人へと伝搬していくのを実感するとともに、その負うべき責任についても強く実感することになります。特に医療機器の分野は、自分の作り出した製品によって幾多の患者さんが助かるというやりがいと共に、1つのわずかな過ちが幾多の患者さんの生死

に直結するという責任を背負います。やりがいは常に緊張感と隣り合わせです。自身の発言に責任を持ち、過ちを発生させないために、僅かなインシデントを見逃さずに重大な事故を防ぐためにはどうすればよいかを常に考え、行動できるようにしておきましょう。

・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

2012年5月の、長野県上田市・上田創造館での鉄道模型フレンドパーク出展は、対外的な活動を全く実施できていなかった当時の鉄道研にとって、対外活動を拡大していく1つの足掛かりとなりましたが（UTRJ Vol.007 参照）、この時の荷物搬入や人員などのスケジューリングは物事を考える上での良い経験になりました。人員10名以上、移動距離500km以上、私の両親も巻き込んだ当時としてはかなり大がかりなイベント参加であり、また予算面にも限りがある中で利用可能なリソースを適宜使い、多方面と相談しながらなんとか構築していきました。当時の経験が、会社での業務スケジューリングやリソース管理にも少なからず役に立っていると思います。

・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

研究室配属から大学院時代にかけて、学会の研究会や全国大会、研究成果報告会など気になったものに積極的に参加し、自分が興味のある分野の最新の動向をなるべく身に感じるように心がけていました。この考え方は社会人になっても効いており、特に新領域開発業務では今作ろうとしている製品の分野について何がHOTなのか、既製品調査だけではなく研究分野へのアンテナも張っていないと直ぐに取り残されてしまう、という状況を日に日に実感しています。学生のみなさんは研究会の聴講が無料だったり、今はわざわざ会場に出向かなくてもオンラインですぐに参加できるというメリットもありますので、オススメです。

・学生のうちにやっておいた方が良くと思う事：

とにかく、論理的思考（ロジカルシンキング）の力を高めておきましょう。よく大学時代の学びや研究の内容が仕事に直結する人は少ないと言われるますが、私は大学を卒業した人に求められるものは専門性ではなく「論理的思考力」であると考えます。製品の設計は結論と根拠の連続で出来上がります。論理がなければ設計はできず、逆に言えば論理のない設計は後に必ず不具合を起こします。これは「根拠のないロジックは必ず突っ込まれる」という学生研究の構造と全く一緒です。大学では多少根拠が薄くても筋が通っていればOKですが、会社では「結果がすべて」、言い方を変えれば「不具合が起きたら0点」ですから、論理が破綻した時点で設計は成立せず、製品になりません。ぜひ学生のうちから、今自分が出した結論が本当に根拠の連続の末にあるかどうかを考えるようにしましょう。

・その他学生に伝えたいこと：

私が鉄道研に所属している時代からよく話題になっていたのが「鉄道研究部の「研究部」たる所以はどこにあるのか」という話でした。特に鉄道模型を主たる活動としている模型鉄にとって、ダイヤグラムや車両特性の記事を書いている人と比較してどうしても遊んでいるようにしか見えないというのが苦しいところです。しかしながら、鉄道模型だって電子機器の一つ。電子技術研究部がアンプの歴史を調べたり回路を組み立てたりするように、模型鉄だって歴史を調べたり車両や線路配線を組み立てたりすることができます。そう考えると、模型鉄だって立派な研究ができると思いませんか？もちろん車両を走らせて楽しむことも大事ですが、ここは「鉄道研究部」。ぜひ研究部という立場に立ち返り、論理に基づいた成果、すなわち「研究」を積み重ねていってください。そして、模型鉄だって鉄道研の立派な活動の一つなのだ！というのを知らしめられれば、鉄道研OB、そ

して模型鉄の一人としてこれ以上の喜びはありません。

名前	小林 慶明		2015 年修了	
学科専攻	システムデザイン専攻	修士修了	役職	一般部員・会員
自己紹介	月 1 程度でネタ列車撮るくらいには趣味満喫中です			



今、トレンドの東急目黒線車両更新の配給

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：(株)新陽社 製造本部 多摩境テクノセンター
- ・勤続年数：6 年
- ・業務内容：
生産管理部(製品の製作から出荷までの一連の流れを管理しています)

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：
今の仕事内容は生産管理という製品のものづくりから出荷までの工程管理です。
製品が形となってゆく様を目で見られ、工場から出荷後は現地に無事設置されれば仕事の成果が見られるというのはやりがいがあります。
私は縁の下の力持ちというより自身の実績が形として残る仕事にやりがいを感じております。
- ・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
鉄道研というより鉄道趣味になりますが、案内サインを製作するメーカーなので
表記の提案ネタを担当営業に送って客先とやりとりしていただいたりしています。
- ・学生のうちにやっておいた方が良くと思う事：
学割きっぷ利用
- ・その他学生に伝えたいこと：
今ある自由時間は貴重なものになります。
気になる近場は是非足を運んでみるといいかもしれません。

名前	奥田 泰弘			2013年卒業
学科専攻	電気システム工学科	学部卒業	役職	一般部員・会員
自己紹介	2008年に工学院大学に入学し2013年に電気システム工学科を卒業しました（+1年かかりました） 自動車会社に就職し、現在社会人9年目です 最近はお金に余裕ができてきたので鉄道に乗ることを楽しんでいます"			



奥田中学校駅と奥田の写真です

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：日野自動車株式会社
- ・勤続年数：9年
- ・業務内容：コネクテッドカー、情報システム関連

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：
 - 仕事のやりがい
人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献していること
お客様の車をいつでも最前の状態に保つお手伝いが出来ていること
 - 伝えたいこと
時間があるけどお金がないのが学生 お金があるけど時間がないのが社会人です
時間のある内に色々試したり挑戦したりするとその先の人生が楽しくなると思います
広い視野を持って下さい 好奇心を忘れないで下さい
- ・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
 - もめ事に対する対処方法
 - ①当事者でないのなら関わらない（君子危うきに近寄らず）
 - ②上の立場の人にヘルプを求める

③失敗しても死ぬ訳じゃないし何とかなると考える（なんくるないさーの精神）”

・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

理科教室（今は科学教室？）

オープンキャンパスなどの不特定多数の人と関わる活動は人見知りの改善やコミュニケーションの取り方を学べる良い機会です

コロナ禍で少なくなっていると思いますが機会があれば是非参加しましょう

・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

高木研所属学生だったため、資料に関しては厳しい目でご指導・ご鞭撻いただきました。

そのため、会社内で作成する引継ぎ資料や業務連絡の資料作りは役立っています。

・学生のうちにやっておいた方が良いと思う事：

時間がかかること 資格や免許取得、勉強、長期間の旅行など

・その他学生に伝えたいこと：

学生って色々出来る時期だから有効に使って下さい

名前	竹内 幸司			2013 年修了	
学科専攻	機械工学専攻	修士修了	役職	部長（会長）	
自己紹介	<p>鉄道車両を作りたいと考えながら大学に入ったところ、発足 2 年目の鉄道研究会に出会い入会しました。発足 5 周年の時は、上毛電鉄デハ 101 の貸切幹事を務め、部員に協力頂きながら楽しい思い出を作れました。乗り、撮り、模型(N/16 番)など鉄道趣味を楽しんでいます。</p>				



仕事で携わった鉄道車両の模型を並べて

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：J-TREC 新津事業所(JR 東日本から出向)
- ・勤続年数：8 年
- ・業務内容：

鉄道車両の生産管理業務

- ・ 図面を基に製造する段取りや準備
- ・ 部品(主に配管)を組み上げる説明書となる工作図の製図

現場に配属されていた時は、側窓、車内化粧板、側引戸の取付を経験

■現役生に伝えたい事■

- ・ 仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：

自分がした仕事の成果によって、多くのお客さまを乗せた車両が走るということはやりがいとして大きいと感じています。やりたいことを仕事にしたいと考える方は多いと思いますが、まずはチャレンジに向けて情報収集を始めて色々な可能性を模索してみてください。

- ・ 鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

学園祭や貸し切りイベントで外の人とやり取りしていた経験が、仕事をするやりとりの中で生きています。

- ・ 大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

学会での発表経験で得た、聞く人にわかりやすく内容を伝える為の資料の作り方や発表のコツは、説明することが多い現在の業務で活用されています。

・学生のうちにやっておいた方が良いと思う事：

- ・何をやってみたいのか臆気だったとしても就活までに少しずつ具体的にする
- ・数学や物理など基礎学問を確実に抑える
- ・車両や機械など実物を知ることが、大きな経験となるので見学や体験には積極的に参加

・その他学生に伝えたいこと：

大学内で鉄道という趣味で繋がる機会を得られる貴重な場である鉄道研も、直接会う機会が少なくもどかしい状況かと思います。部員それぞれに好きなことが有って、それぞれ好きを共有して行くことは自分の趣味を深めることにも繋がるので、オンラインを含めて積極的に交流の機会を作ってください。そして得られた仲間との繋がりは卒業後も大事なものになるはずです。

名前	石井 啓太		2010年卒業	
学科専攻	電気システム工学科	学部卒業	役職	一般部員・会員
自己紹介	2010年3月卒業、その後1年間学部研究生として在籍しておりました。社会人になってからは、乗り鉄を中心に楽しんでおります。			

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：IT関係
- ・勤続年数：2年半

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：
いろいろなことに対して、視野を広く持ってください。
- ・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
自分に少しでもできることがあるならば、できる範囲で協力することです。
- ・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
研究室で成果物の発表資料を作成する方法を教えていただいたことが、後になって非常に役に立っております。
- ・学生のうちにやっておいた方が良くと思う事：
大学内外を問わず、いろいろな人とコミュニケーションをとることです。
- ・その他学生に伝えたいこと：
今後、人生を送っていくうえで「何か違うな」と感じたら、思い切って環境を変えることも1つの考え方だと思います。現在はコロナ禍で活動がいろいろと制限されていると思いますが、今自分にできること、楽しめることをできる範囲でやってみてください。

名前	佐宗 友裕		2010年卒業	
学科専攻	電気システム工学科	学部卒業	役職	部長（会長）
自己紹介	<p>2010年卒業の佐宗です。</p> <p>学生時代は入会当初、同好会だった鉄道研を部に昇格させたりしていました。</p> <p>当時は部室がないという致命的な問題がありましたが、現在はその問題も解消され、縛りのない活動ができていることを大変嬉しく思っています。</p>			



夢ハウスあずさ号の運転台にて撮影

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：日本鉄道電気設計株式会社
- ・勤続年数：11年
- ・業務内容：

鉄道電気設備のなかで一番目立っている電車線の設計をしています。といってもよく分からないと思いますが、線路上に存在する電気設備のほぼすべて（信号関係や照明関係は除く）が該当します。

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：

自分が設計した設備がほぼそのまま（良い意味でも悪い意味でもですが…）施工され、それが一生涯、列車の輸送を支えることとなりますので、やりがいを感じています。

- ・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

ほかのメンバーとコミュニケーションをしながら活動し、成果を出すことは社会人になっても変わっていません。仕事ということもあって責任は重いですが、鉄道研で培った様々なノウハウが活かされています。

- ・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

与えられた課題について検討し、自分なりの答えを出したうえで期限までにかたちにして報告する

ことは今でも役に立っています。ただ、楽をして近道をしていたこともあったので、苦勞したことも多かったです。

・学生のうちにやっておいた方が良いでしょう :

やりたいことは何でもやりましょう。取得したい資格があれば勉強しておいた方が良いでしょう。社会人になると時間もないですし、学生時代に習ったことも仕事に関係ないことは忘れてしまいますので。

・その他学生に伝えたいこと :

現在はコロナ禍で私が学生時代に楽しんでいたことができない状況ですので、学生の皆さんは息苦しい日々を過ごしていると思います。しかし、オンライン環境が整備されたこともあって、OBと現役生の距離を縮めることは容易になってきていると思いますので、鉄道研や大学生活の悩み事などがありましたら、お気軽にご相談ください。

名前	山口 直彦		2011 年修了	
学科専攻	情報学専攻	修士修了	役職	発起人・二部代表・会長
自己紹介	私は生粋の鉄道ファンというわけではありません。ひょんな事から高校で鉄道研究部に入ることになり、大学でもまたひょんな事から鉄道研究部を作る (!) 立場になってしまいました。鉄道技術 (特に電気系) に興味があります。			
				
夢ハウス・あずさ号にて				

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：東京国際工科専門職大学・HAL 東京
- ・勤続年数：6 年
- ・業務内容：

マイコンエンジニアとして、企業で 5 年間働いた後、2016 年から工学院大学新宿キャンパスの斜め前 (コクーンタワー) にある専門学校 HAL 東京で先端ロボット開発学科の教員に転職。その後東京国際工科専門職大学の新設に伴い、現在は情報工学科ロボット工学コースの教員も兼務しています。プログラム・電子回路・作品制作を中心に指導しています。

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生 (社会人) として学生に伝えたいこと：

学生の頃から「モノづくり」の楽しさと共に、「知識を人に伝える」ことの楽しさも感じていました。大学・大学院での研究と 5 年間のエンジニア経験を糧にして、若い学生と触れ合いながら、モノづくりの難しさとそれを乗り越えたときの楽しさを伝授する仕事に、とてもやりがいを感じています。

- ・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

部活の部長というのは中学高校でもやっていましたが、部活動というオフィシャルな団体を一から作って運営する経験は本当に良い経験でした。皆の意見やアイデアを尊重しながら、切磋琢磨して部活やイベントを磨き上げ、幾度も危機を乗り越えながら続けられたことは、会社での立ち振る舞

いや学生指導に役立っています。

・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

専門科目はもちろん、文化科目や教職科目も含めて、学問・技術の基礎体力を固められたことが大きく役立っています。エンジニアという仕事も、教員という仕事も、常に新しい技術を学び身につけていかないと成長しません。大変ではありますが、うまく立ち向かっていくためのトレーニングになりました。

・学生のうちにやっておいた方が良くと思う事：

とにかく勉強は大事です。単位をとれるか/とれないかというレベルではなく、全ての授業から、どれだけ自分に有益な情報を吸収できるかの勝負です。その一方で、授業以外の事（友達とか、バイトとか、旅行とか）も同じくらい大事です。1年 365日 24時間を可能な限り濃密な時間にする事。（もちろん倒れてしまっは文字通り「本末転倒」なので、体調管理は慎重に！）

・その他学生に伝えたいこと：

私は「Fラン大学」という言葉が嫌いです。Fランの定義は様々ですが、中には偏差値が MARCH（明大、青学、立教、中央、法政）未満の大学は全て Fランというひどい定義もあるそうです。しかし、人生の瞬間瞬間において、自分にできる事を誠実にやっていたら、それに見合った成果が必ず得られます。すでに工学院大に入った皆さんは、工学院大の中で人生の大切な宝物を勝ち取ることに全力を傾けましょう。そのフィールドの一つとして、私たちの遺した鉄道研がお役に立てば嬉しいです。

名前	小籠 亮太郎			2009年修了
学科専攻	電気・電子工学専攻	修士修了	役職	発起人・初代一部代表
自己紹介	鉄道研究部発起人の小籠 亮太郎です。鉄道模型（N/HO）を中心に趣味活動をしています。			
				
顔写真（最近のもの）				

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：電機メーカー（鉄道車両用電機品関連）
- ・勤続年数：12年
- ・業務内容：

各鉄道事業者様に、弊社で製作している鉄道車両用電機品（インバータ・モーター・パンタグラフなど）の技術的窓口とご提案をする業務（技術営業）をしています。

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：

自分の担当した機器が実際車両に搭載され、営業運転を始めた時は特にやりがいを感じます。

- ・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

交流の場が多かったこともあり、社会人になってから、社内・外ともに人と話すのには苦労しませんでした。

- ・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

コミュニケーション力は社会人としては重要と考えます。私は大学～大学院までの様々な活動を通して、身に付けることが出来たと考えています。

- ・学生のうちにやっておいた方が良いと思う事：

とにかく、やりたいと思ったことは実行してみてください。

- ・その他学生に伝えたいこと：

コロナ禍で鉄道研究部の活動には制限が強いられていると思いますが、現役生のみなさんには鉄道

研究部が今後も末永く活動できるよう、頑張ってくださいと思います。我々OBも微力ながら協力できたらと考えています。

名前	安藤 俊輔		2008 年卒業	
学科専攻	工学部電気工学科	学部卒業	役職	一般部員・会員
自己紹介	小さい頃から電車が好きな人間がそのまま成長したのが今の私。鉄道趣味全般広く浅く、ところにより一時深く。工学院大学を選んだのは曾根先生がいらっしやったから。好きが高じて就職先も鉄道現業。いま某駅信号扱所に勤務しております。			

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：東京地下鉄
- ・勤続年数：13 年
- ・業務内容：駅業務全般 信号扱所では運行監視

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：

ダイヤが乱れた際、信号扱所の連動盤を操作して信号現示や列車の進路構成を行っています。

また新型車両の搬入作業なども信号扱所係員が連結や誘導を担当します。

ダイヤ乱れ時や夜間作業が我々の活躍の場。世間的には目立たないですが、運転整理終了時や夜間作業終了時は充足感イッパイです。

鉄道現業を目指すなら、あまり目立たない職種にも注目してみてください。"

- ・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

動力車操縦者免許を取得する勉強をしている同僚に、電気系や計算系の勉強の手伝いをしてあげられる。

- ・学生のうちにやっておいた方が良いと思う事：

学生生活は“いま”しかない。全力で楽しんでください。

- ・その他学生に伝えたいこと：

ふと“もっと勉強しておけばヨカッタ”と思うことがあります。社会人になると働きながら改めて勉強するとなると大変です。学生の時にしか勉強できないことも沢山あります。学生生活は楽しむことが一番大切ですが、時間も限られています。有意義に過ごしてください（前項目と矛盾しているかな？）

ペンネーム	けんたろう		2008 年途中退学	
学科専攻	2 部化学応用デザイン学科		役職	一般部員・会員
自己紹介	<p>初めまして、東京都交通局の小野間です。</p> <p>入局して 7 年目になりました。</p> <p>趣味の方は撮り鉄、模型鉄です。特に機関車ネタが大好きです。天賞堂の新一号編成を買ってから HO に目覚めてしまいました(勿論 EF5861 も所有)。更に今は海外の方に目覚めてしまい、ドイツ国鉄 103 型機関車やイギリス class801 型が好きです。コロナ開けたら絶対にスイスに鉄道研修旅行に行こうと画策しております。</p>			

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：東京都交通局
- ・勤続年数：7 年
- ・業務内容：運転士見習い

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：

仕事は電車運転業務なので注目されることが多いのですが、何事もなく定時に無事にその日の乗務を終えて、乗務区(職場)から出られた時の解放感は言葉では表せないです。

- ・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：

運転理論、ATC の理論、インバーター理論などは、物理学が言うので、ホント良く勉強しておく役に立ちました。

- ・学生のうちにやっておいた方が良くと思う事：

運転士見習いとして今勉強していますが、とにかく広く視野を持ってありとあらゆることに率先して果敢に挑んでみてください。

もしも興味あるなら、自分で模型用の継電連動装置や模型用 ATC を作ってみてみるとか、スラブ軌道の高架橋をコンクリート作ってみるとか、各駅停車で全国行脚、撮影地まで徒歩移動など、とにかく物凄く手間の掛かることをとにかく学生のうちにやってみることを強くお勧めしておきます。その手間という経験値がいつか人生の大きな糧にいつかなるはずです。

- ・その他学生に伝えたいこと：

鉄道は奥が深い「広大な沼のようなもの」、知れば知るほど楽しいです。全てが表に出てこないこともあります。今自分は、海外の鉄道に興味が出てきてどんどん沼の深みにハマってきています。営業規則、軌道、架線、橋脚、信号、ダイヤ、車両、鉄道会社土地活用、事故調査委員会の報告書など国内にとらわれず、海外まで目を向けて、鉄道に関わるありとあらゆることに一つ一つに目を向けてみるホント楽しいです。

もっと見聞を広げて楽しい趣味の鉄道人生を楽しみましょう。

名前	阿部 大峰		2007年卒業	
学科専攻	電気工学科	学部卒業	役職	一般部員・会員
自己紹介	電気鉄道の世界で踏ん張っています。			

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：JR東海（山梨実験センター）
- ・勤続年数：14年
- ・業務内容：山梨実験線の電力設備保守、磁気浮上式鉄道の技術開発

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生（社会人）として学生に伝えたいこと：
大変だけど、自分が開発に携わった案件はいずれ自信になる！
- ・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
仲間との長い打合せからものづくり「形にする」労力
- ・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
仲間との長い打合せからものづくり「形にする」労力

名前	鴨井 昌司			2007年卒業
学科専攻	工学部化学応用デザイン学科	学部卒業	役職	一般部員・会員
自己紹介	"生粋の鉄道ファンではありませんが、旅行と駅弁が好きなOB会会長です。 コロナ禍で旅ができないのが悩み。"			

■現在の仕事について■

- ・勤務先名：元鉄道施設系会社→元公務員→元鉄道会社→現公務員
- ・勤続年数：3年→2.5年→4.5年→3年～
- ・業務内容：
書けることは少ないですが、鉄道の仕事に縁が長いことありました。(今も?)

■現役生に伝えたい事■

- ・仕事のやりがいなど、卒業生(社会人)として学生に伝えたいこと：
鉄道の仕事は安全を守るため決められた手順が絶対です。また、鉄道以外の仕事においても安全はついてきます。訓練や研修はおろそかにせず受講してください。
"訓練は実践の如く 実践は訓練の如く"の言葉通りです。
- ・鉄道研の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
特にはなかったですが、取引先の方と165系急行東海の話で盛り上がったことはあります。
- ・大学・大学院の活動が卒業してから役に立ったエピソード：
誰も答えのない業務上の課題について、答えを出すためのプロセスは大学や大学院での学びが大きく影響しています。
- ・学生のうちにやっておいた方が良くと思う事：
鉄道に限らず興味のある分野について多くの本や映像を見ておくことだと思います。
- ・その他学生に伝えたいこと：
学生時代にやっておきたかったことなど後悔することは社会人5年目くらいから出てきます。学生時代を漠然と過ごすのではなく、鉄道に限らず趣味や没頭できることを見つけてください。

<< 自己紹介記事 >>



自己紹介

工学部 機械工学科 1年 伊與田和貴

今年度より入部いたしました、機械工学科 1年の伊與田和貴です。初めてこの苗字を見るという人は一発では読めないのではないかと思います。高校までいわゆるパソコン部（高校の時は部活の名前が違っていましたが）に所属しておりました。主に、動画制作が得意です。なので、部活で運営しているという YouTube チャンネルの運営もできたらと思います。

横浜市在住・・・といっても皆さんがイメージするであろうハマの町とはかけ離れた場所ですが、家から地下鉄と JR 横浜線を使って通学しています。また、愛知県の三河にも縁があるため、そちらについても一定の知識があります。

好きな車両は E233 系です。特に通学に使っている 6000 番台が好きです。

このほかにも車内にある LCD（液晶画面による案内表示）が昔から好きで、横浜市営地下鉄ブルーラインで高校に通っていたときにはどの編成が LCD をつけたのかを覚えるくらいでした*1。

入学以降、本誌を度々見ていましたが、いろいろな企画や旅行を皆さんそれぞれ行っていて面白そうな記事がいっぱいありました。私も企画としてやりたいことはたくさんあるので、このご時世や自分のモチベーションが続くかといった事情でいくつできるかはわかりませんが、個人記事をいろいろと書けたらなと思っています。

というわけでここまで執筆はイヨダカズキでした。皆さん私のお名前は読めましたか?これからよろしくお願いたします。



四国に旅行に行ったときに乗った琴電
2019年8月 琴電琴平にて



帰省時に行った鉄分消化の旅で撮った写真
2019年12月 犬山にて



横浜市営地下鉄グリーンライン
2021年5月 中山にて

※感染症対策を講じた上で、安全に配慮して撮影しています。

*1:ブルーラインの車両は2017年3月営業運転開始の3000V形までLCDはなくLEDによるスクロール形式の案内でしたが、同年12月より既存の3000R形や3000S形がLCDに更新され始めました。同時に外側の行先表示器も3色LEDからフルカラーLEDになっています。

自己紹介

工学部機械工学科 1年 高野優晟

今回入部しました高野優晟です。

出身は神奈川県のアノ市で、神奈川の西部に位置する自然が豊かな街に住んでいます。今は小田急と横浜線を利用して八王子まで通っています。自分は昔から鉄道が好きなのではなく好きになったのは高校のころで、YouTube の鉄道系ユーチューバーの方々の動画をふと見てみたのがきっかけです。そこでさまざまな鉄道の仕組みや路線に興味を持ち、そこから鉄道でいろいろなところに旅行に行くことが趣味になりました。最近では鉄道に限らず、夜行バスやフェリーの路線、LCC にも興味があり、格安で旅行に行ける方法を見つけて旅行することが好きです。(そのため、旅行で新幹線を使うことはほぼありません。笑) 暇などときには乗ってみたい路線や新しい路線を調べ、行きたいところや見てみたいものを探しています。またウォーキングも趣味の一つで、廃線跡をめぐるウォーキングや線路と平行にウォーキングなどを行っています。

YouTube では特に綿貫渉(わたぬきわたる)さんの動画を見るのが好きなので、それを今回は紹介させていただきたいと思います。僕が旅行や鉄道が好きになったきっかけはこの人のおかげ、といっても過言ではありません。綿貫さんのすごいところは企画の発想力と無茶な企画でもやってしまう行動力だと思います。僕が一番おもしろいと感じる企画はマイナス〇分乗り換えシリーズです。マイナス〇分乗り換えシリーズとは簡単に言うと乗り換えが必要なときに乗換駅で列車を乗り換えて目的地に向かうのではなく、乗り換え前の列車の途中駅から乗り換え後の列車の途中駅まで走ってショートカットすることで実は早く目的地につけるのではないかと、という疑問に挑戦する企画です。(言葉だけで説明するのは難しいですね、、、) このように、綿貫さんの企画のすごいところはどれを見ても誰もやったことがなく、調べても結果がわからないことです。ほかにも様々な企画があるので、見ていただくと綿貫ファン(通称ワタリスト)として非常にうれしいです。



今はコロナウイルスによってあまり鉄道旅行をする機会が減ってしまっていて非常に残念です。部活が制限なく活動できるようになったらたくさん旅行へ行き、もっと鉄道について知りたいです。自分は子どものころからの鉄道好きではないので、昔の車両や引退した車両に関してはほとんど知識がありません。鉄道ファン歴も短いので、多分鉄道について知らないことが多いと思います。ここでの活動を通してそのような幅広い知識をさらにつけることができたらと思っています。よろしくお願いします。

自己紹介文

2年 工学部 機械システム工学科 藪開登

今年入部しました機械システム工学科2年、藪開登です。

趣味は鉄道関係以外にゲーム、アニメ、動画などがあります。

高校時代は鉄道研究部がなく、当初は軽音楽部に所属していましたが、のちに登山部に転部しました。(大した山には登っていませんが)

鉄道は幼いころ見た絵本やきかんしゃトーマス以来、ずっと好きでした。中学、高校時代は他の部活に所属していたこともあり少し熱が冷めていましたが、コロナウイルスの拡大によりNゲージにはまったこともあり、最近再燃しています。

好きな鉄道車両はなかなか決められませんが、最近ではEF64(0,1000)の武骨な力強さがかっこいいと思っています。またかつて存在していたジョイフルトレインなどにも興味があります。

実車、模型ともにまだまだ知識不足な点があると思いますので、そういった情報も教えてくださると幸いです。

コロナ禍の影響で一年遅れての入部となりましたが、これからもよろしくお願ひします。



自己紹介

工学部電気電子工学科 1年 天野滉介

今年度入部しました工学部電気電子工学科の天野滉介です。生まれは栃木県の宇都宮ですが、育ちは完全に埼玉県のパウ和です。最寄り駅は埼京線と武蔵野線の武蔵浦和駅です。鉄道が好きになったきっかけは、親曰く、3歳のころに2021年10月に引退してしまった、E4系新幹線Maxを見て、好きになり始めたようです。初めて買ったプラレールもE4系です。

普段は主に撮り鉄をメインにやっています。他にも乗り鉄と音鉄もやっています。撮り鉄はネットで調べて有名な撮影地で撮影したりして、かなりこだわっています。音鉄は発車メロディーをたくさん録っています。1番好きな発車メロディーは横浜線の淵野辺駅の「銀河鉄道999」です。フルコーラスを撮るために、最大6時間粘ることもありました。乗り鉄は都会から地方までいろいろな電車に乗っています。最近だと、鉄道ファンになるきっかけを与えてくれたE4系に乗り納めをしてきました。

他の趣味はゲームとYouTubeと映画やドラマを見ることと、あとは乃木坂と日向坂も好きです。

最後に僕が撮った、僕の1番好きな新幹線と機関車、あとは地元の電車の写真を添付しておきます。たくさんご迷惑をかけるかもしれませんが、何卒よろしくお願ひします。



自己紹介

工学部電気電子工学科 1 年 稲垣仙人

今年度入部いたしました、工学部電気電子工学科 1 年の稲垣仙人（いながき のりひと）です。

①プロフィール

- ・ 出身地：山梨県
- ・ 何鉄：撮り鉄，乗り鉄，廃線鉄，模型鉄，車両鉄
- ・ 鉄道以外の趣味：音楽，水泳，漫画・アニメ創作，物の修理
- ・ 好きな車両：209 系（武蔵野線・八高線・房総各線等），E217 系（総武本線）



左上：209 系 3100 番台 左下：E217 系 Y49 編成廃車回送 右：E217 系 Y48 編成廃車回送

②これまでの自分と鉄道

鉄道好きの父の影響もあり、3 歳のころから鉄道が好きでした。小学生からは鉄道の写真撮影、N ゲージ（鉄道模型）の収集、中学生からは関東各地への鉄道旅行を始めました。高校生の時には、鉄道写真中心の SNS 活動も始めました。現在（2021 年）は、昨年度からの新型コロナによる影響があるため思うような活動ができない状況下にあります。ですが、コロナが終息したら、日本全国、もし可能なら海外にも鉄道で旅行してみたいと思っています。

③私の思う「鉄道の良さ」

私の思う鉄道の良さは、今にはない過去の時代を体感できることだと思います。例えば、私の好きな車両である 209 系，E217 系は、1990 年代の JR 東日本を代表する通勤電車といっても過言ではありません。後の 2000 年代に登場する、E231 系や E233 系とは似ているようで、実はそれらとはどこか違う雰囲気兼ね備えている車両です。90 年代の曲を聞いて乗ってみると、今の時代にはないどこか懐かしい雰囲気を体感できます。

自己紹介

工学部 電気電子工学科 1年

黒沼 友陽

今年度鉄道研究部に入部した黒沼友陽です。小さい頃から電車のない県で踏切の前で3時間も来ない気動車を待っていたくらいには鉄道が好きだったと母から聞いています。主に乗ったり写真を撮ったり音を聞いたりしています。中央線沿線に住んでいるので、オレンジの201系のおぼろげな記憶を持ちながらE233系と育ってきました。最近の中央線はトイレがついたりグリーン車追加のための各駅が12両対応工事をしたりと新たな動きを見せています。今後の中央線の発展に期待したいです。また、三鷹駅近くの太宰治がよく訪れていた跨線橋が解体決定となってしまいました。自分の家から近くよく電車を撮りにしていたので残念です。

大学生になって活動しやすくなったので鉄道旅行に出かけたかったのですが、新型コロナウイルス蔓延の影響で高3の冬から中央線以外の鉄道に乗れていない日々が続いている状態です。最近は感染状況も落ち着きつつあるので、折をみてどこかに行きたいとおもっています。Nゲージなどの知識を全くもっていないので、鉄道研究部の活動を通して触れていければと思っています。よろしくお願いします。



左上：個人的に引退が惜しい京急800形。加速力と爆音モーターがよかった。
左下：ホーム延長工事中の東小金井駅。この駅はポイント移設も行っている。

右上：個人的に進退が気になる205系3100番台。他の205系同様置き換えられてしまうのだろうか。
右下：E233系3000番台。E233系の中で一番好みの番台。



自己紹介

先進工学部 応用化学科 1年 高松真

先進工学部 応用化学科 1年の高松真です。

横浜市の上大岡駅を最寄り駅として、八王子キャンパスまで約2時間かけて通学しています。何鉄かは特にはなく、最近では、自宅で鉄道模型のメンテナンスをしたり、時刻表を読んだりしていることが多いです。

中学のころは、よく大回り乗車をして、両毛線の115系や107系に乗ったり、武蔵野線で205系や貨物列車を撮ったりすることが多かったです。また、鉄道系の部活がなかったため、囲基部に所属していました。

高校では、鉄道研究同好会に入り、年に数回、伊豆箱根鉄道の駿豆線と大雄山線で撮影会を行っていました。高校の文化祭では、鉄道模型の走行をしたりもしました。修学旅行で沖縄に行ったときには、自由行動の時間に、ゆいレールに乗り、当時延伸したばかりのてだこ浦西駅まで行ってきました。普段の休日には、あまり大回りせず、京急線と相鉄線を多く撮っていました。

そして現在、工学院大学に入学し、鉄道研究部に入部しました。今は遠くに旅行に行ったりすることは難しい状況にありますが、今後そういった機会をつくって、どこかに行きたいと考えています。今はみなさんの足を引っ張らないように頑張っていきたいと思っていますので、よろしくお願いします。



JR九州 305系 筑肥線 一貴山～加布里



伊豆箱根鉄道 3000系 駿豆線 三島二日町～大場



京急新 1000形 京急本線 子安駅



沖縄都市モノレール (ゆいレール) 1000形 経塚駅

自己紹介

1年 情報学部 情報学部総合 降田悠佑

初めまして。情報学部総合1年の降田悠佑です。

出身は埼玉県の川口で京浜東北線をこよなく愛しています。今は天気の子で有名になった(?)田端駅が最寄りです。鉄道に興味を持ち始めたのは6歳ぐらいの時です。上越新幹線に乗って越後湯沢に行った頃からだったと思います。最近では、電車に乗ってどこか行くという側面が強い人です。スタンプラリーに目がなく特にポケモンが好きなので、JR東日本主催のポケモンスタンプラリーを毎年欠かさずやっています。

また、ホームドアが好きです。ホームドアは写真を撮るときの邪魔になると思いますが、ホームドアは鉄道あつての唯一のものでもあり、そこに興味があります。一押しはホームドアは東京メトロ南北線のホームドアです。一般的に車両の半分を隠すものと違って全体を覆うタイプです。

変な人だと自分でも思いますがよろしくお願ひします。



↑記念切符。叔父がかなりの鉄道ファンで、これ以外にもいろいろいただいています。

↓2010年からやっています。今はコロナの影響でやっていますが復活してほしいものです。



編集後記

2021 年度編集長 勝木 碩

UTRJ Vol.015 の編集長を務めました、勝木碩です。初めて編集という仕事に携わり、しかもいきなり編集長をさせていただくことになりました。記事募集の周知、現部員やOB会とのこまめな連絡、私と共に編集作業を行ってくれた後輩への指導などなど…。ただパソコンとひたすら睨めっこする作業ばかりではないんだなあ…と実感しました。そして、様々な方のご協力があった完成するのだなと感じました。制作にかかわっていただきました皆様、また、編集作業を手伝ってくれた部員の皆様、お疲れ様でした。

そして、この冊子を手にとってくださいました読者の皆様、この度は誠にありがとうございます。また機会がありましたら宜しくお願いいたします。

Urban Tech Railway Journal Vol.015

2021 年 11 月 19 日 初版第 1 刷発行（検印廃止）

編集者 勝木 碩・稲垣 仙人・伊與田 和貴

発行所 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・西新宿店

