

Urban Tech Railway Journal

Vol.011



◆特集:相模鉄道かしわ台車両センター 見学レポート



祝 2017年 工学院大学創立 130周年

工学院大学 鉄道研究部

編集長挨拶

2017 年度 UTRJ 編集長
工学部 電気システム工学科 3 年 天沼 大輝

“出会い”の大切さ

小学 5 年生のある日、塾での出来事。生徒の一人が先生にこんな質問をした。

「先生の座右の銘はなんですか？」

先生は板書しながら、こう答えた。

「座右の銘じゃないけど“一期一会”という言葉は好きですね」

その時は「ふ～ん」と思ったに過ぎなかった。しかし、中学、高校、そして大学と進むにつれて“出会い”がいかに人生を左右するのかが見えてきた。

私は理系の大学に進んだわけだが、今でも一番好きな科目は社会である。専門の知識だけでなく幅広い知識を持っていると日々の生活が楽しくなる。これに気づかせてくれたのは塾で“出会った”算数の先生である。

私が執筆の面白さに気づいたのは中学 1 年生の時だ。私が入学した（実質）中高一貫校には鉄道研究部があり、そこでの部誌作成との“出会い”がきっかけである。もし、その学校に入学していなければ、今こうして編集長を務めることもなかっただろう。出会いとは何も人に限ったものではないのである。

ところで、最近はインターネットや SNS が普及し、テレビでニュースを見たり、新聞を読んだりする機会がどんどん減少している。わざわざテレビでニュースを見なくとも、スマートフォンを取り出せば、気になるニュースをいつでも検索することができる。さらに、ネットも頭が良いもので、閲覧したニュース記事の履歴から、その人が興味を持ちそうなニュース記事を優先して表示する機能も珍しくない。

しかし、私はインターネットやスマートフォンの普及によって、減っている“出会い”があると感じている。言葉ではなかなか言い表せないが、「雑学」とか「新たな興味」との出会いが減っているように思われる。なぜかというと、「自分の興味があることしか調べない」という事態が発生するからである。テレビでニュースを見ていれば、興味のない話題も耳に入ってくるし、新聞を読んでもいけば、一覧性があるため他の記事も目に入ってくる。そのような中で、ごくごくまれに気になる話題を見つけることがある。これが“出会い”となり、新たな興味へとつながるのである。最初から興味のあることしか調べていないと、このような機会が失われてしまう。つまり、新たな出会いも生まれにくい……。 (ただし、とことん徹底的に自分の興味のあることを追求した人は“ファン”から“オタク”を通り“プロ”になるのかもしれない)

だからこそ、部活動を一つのきっかけにして新たな出会いを見つけてほしい（見つけていきたい）と私は考えている。それは、部員との出会いだけでなく、多くの知識や興味との出会いも含めてだ。そして、部誌 UTRJ はそのきっかけに有効だと私は信じている。

このたび、UTRJ Vol.011 は完成を見たが、ここがゴールではない。この部誌をスタートラインにして新たな出会いを見つけていきたいと思う。それは人や知識かもしれないし、それ以外の全く想像のつかないものかもしれない。そして、その“出会い”と“出会いの場”を今後も大切にしていきたい。

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

「顧問挨拶を書きなさい」といわれて、50歳が考えたこと

2017年度も、その最初の4ヶ月があつという間に過ぎ去り、残りは8ヶ月しかない。そのタイミングで、顧問挨拶の督促を天沼君からいただいた。はい、書きます。ということでパソコンの画面をのぞき込みながら、自分自身のことを少し考えてみる。

個人的なことだが、今年50歳になった。大学では所属先の学科名が変わり、職名が准教授から教授になった。工学院大学にきてから12年目。鉄道のお仕事もいろいろさせていただき、幸せだ。気がかりは自分の息子が幼く、定年を迎える17年後にもまだ大学生で僕のすねをかじっているかも知れない、というくらい。何を不満に思うことがあろう？

けれど、12年ほど前、英国から日本に戻るとなったとき、日本それ自体の先行きに不安を覚えたことも思い出す。いまよりだいぶ景気がよかった当時の欧州からみると、長期低迷が続く日本は希望がないとみられていた。おまえ、そんなところに帰っていいのか？ というわけだ。ここにきて国内で表面化しているいろいろな問題は、12年前の懸念を裏付けているようにもみえる。今からでも「戻った」ほうがよいのではないか？

だが、いまや日本だけでなく世界中が「きしんでいる」ようだ。EUは崩壊するかも知れない。米国も明らかにおかしくなりつつある。「戻る」場所がなくなってしまった！ …いや、最初から「戻る」場所などなかったに違いないのだが。

一方、日本のこの場所において、遅まきながら50歳になってようやく、僕に初めて見えてきた光景もある。50歳の人間には、それなりに期待されている役割があるということだ。例えば、教授と准教授の主要な違いのひとつは、大学の運営にかかわる仕事が増えることである。正直いえば、面倒。しかし、誰かがやらなければならないこと、そしてこの大学が今後未永くあり続けるためにはこの上なく重要なことでもある。

「日本、だいじょうぶ？」という言い方をしているとき、その「日本」は他人事でしかない。それは、英国にいた頃の英国が僕にとってそうだったのと全く同じなのである。そうではない、それではいけない。他人事ではない社会との関わり方を、50歳の人間は求められているのだ、と、今年になっていろいろな場面で感じるようになった。

もちろん、社会はすぐには変わらない。自分ひとりのできることもなんか限られている。だいたい、僕は鉄道研究者だけれど、これまで鉄道にどの程度の貢献をしてきただろう？僕は富士フィルムの最近の有名な広告「世界は、ひとつずつ変えることができる」が好きなのだが、その「ひとつ」を毎日、着実にこなすことが、どんなに大切に、難しいか！

まずは、身の回りのひとつひとつのことから。鉄道研究者なら、研究し、成果を積み上げていくこと。当たり前のことを、少しずつこなしていくことが、結局10年後、20年後に大きな変化となって帰ってくるかもしれないのだ。

とすれば、頼まれた原稿の提出がこんなに遅れているようでは…。ああ、天沼君、ごめんなさい。これが、反省を込めた今年のご挨拶です。みなさん、今年も一緒にがんばろう！

目次

編集長挨拶	(工学部 電気システム工学科 3年 天沼 大輝)	1
顧問挨拶	(工学部 電気電子工学科 教授 高木 亮)	2

特集 ：相模鉄道かしわ台車両センター 見学レポート		4
----------------------------------------	--	----------

・ 個人記事

臨時列車で行く 上越・東北縦断の旅 +1日	(工学部 電気システム工学科 3年 天沼 大輝)	14
281系「はるか」の編成に関する考察	(工学部 機械工学科 3年 宮川 陽太)	31
京阪大津線	(工学部 電気システム工学科 3年 天沼 大輝)	37
新幹線通学者座談会 “マルカン定期のつどい”	(鉄道研究部 OB 清水 祐弥)	59

・ 新入部員自己紹介

80

自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 君島 純平)	81
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 光永 淳史)	82
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 宮代 匠)	83
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 吉川 達也)	84
自己紹介	(建築学部 1年 八木 時央)	85

編集後記	(工学部 電気システム工学科 3年 天沼 大輝)	86
------	--------------------------------	----

特集 相模鉄道 かしわ台車両センター 見学レポート



*はじめに

工学院大学鉄道研究部は「プロを育てる鉄研」という理念の下に活動を続けている。そこで、活動の一環として車両基地見学の実施を計画した。工学を学ぶ我々にとって実際に車両の整備が行われている現場を見学することは大きな意義があるといえる。このたび、相模鉄道かしわ台車両センターが見学を了承していただき、実施する運びとなった。今回の参加者は以下の7名である。

- ・天沼 大輝 (工学部 電気システム工学科 3年・編集長)
- ・垣本 真希 (工学部 電気システム工学科 3年)
- ・堀口 優 (工学部 電気システム工学科 3年)
- ・宮川 陽太 (工学部 機械工学科 3年)
- ・佐々木 貴也 (建築学部 まちづくり学科 3年)
- ・角濱 文隆 (工学部 電気システム工学科 4年)
- ・根岸 駿 (工学部 機械システム工学科 4年)

* 相模鉄道 概要



横浜で発車を持つ 11000 系

相模鉄道（以下：相鉄）は神奈川県内に総延長 38.1km の路線を持つ大手私鉄で、一般には「相鉄」の略称で知られている。相鉄の歴史を語る上では、相模鉄道と神中鉄道という 2 つの鉄道が関わってくる。もともとの相模鉄道は 1921 年に茅ヶ崎～寒川間を開業、10 年後の 1931 年に橋本まで全通した。一方で神中鉄道は 1926 年に二俣川～厚木間を開業し、1933 年に横浜、1941 年に海老名への乗り入れを果たす。別々の会社であった両者は、戦時中の 1943 年に相模鉄道が神中鉄道を吸収合併するという形で 1 つの会社となった。しかし、

1944 年に茅ヶ崎～橋本間が国有化され、相模鉄道には旧神中鉄道の路線のみが残る結果となった。つまり、相鉄が当初開業させたのは現在の JR 相模線で、現在の相鉄の路線は神中鉄道が開業したということである。相模線の国有化から戦後にかけては東急の傘下で混乱期を乗り切り、1947 年に東急から独立して再スタートを切ることとなった。その後は沿線の開発や、いずみ野線の開業に力を注ぎ、1990 年には晴れて大手私鉄の仲間入りを果たした。最近の話題としては、特急の導入や後述する「都心直通プロジェクト」の推進のほか、2017 年には会社創立 100 周年を迎え、様々なイベントが実施されている。

路線は横浜～海老名間の相鉄本線と、二俣川～湘南台間のいずみ野線に大別される。いずれの路線も一般的な通勤路線といえ、ほとんどの列車が横浜発着で運行されている。この 2 路線以外に相模国分信号所～厚木間の厚木線が存在するが、こちらに旅客列車の設定はなく、主には厚木操車場に入出庫する回送列車が同路線を走行している。



相鉄の古参 7000 系



横浜に到着する 8000 系と同駅を発車した 7000 系

* 都心直通プロジェクトについて



西谷付近を走行する 7000 系

海老名・湘南台と横浜を結ぶ相鉄は、長年の悲願であった都心乗り入れの達成に向け、西谷付近より神奈川東部方面線の新設工事を進めている。この工事は、羽沢や鶴見を経由して湘南新宿ラインへ乗り入れる相鉄・JR 直通線および羽沢から分岐し新横浜を経由して東急東横線・目黒線へ乗り入れる相鉄・東急直通線の建設工事を指す。それぞれ 2019 年と 2022 年から相互直通運転が開始される予定である。現在、相鉄の沿線から都心へ向かう際は横浜などで乗り

換える必要がある。しかし、直通線開通後は乗り換えが不要となり、所要時間も大幅に短縮される。また、相鉄・東急直通線は新横浜を経由することから、相鉄・東急沿線から東海道新幹線を利用する際の利便性も向上する。この神奈川東部方面線の建設では、営業主体となる鉄道事業者が確実に利益を確保でき、整備主体となる国や自治体にとっても補助金の額を押さえることができる上下分離方式が採用された。



留置線の整備も進められている

* 相鉄の車両

・ 7000 系



7000 系は 1975 年から導入された通勤型電車である。全車両が新製当初より冷房装置を搭載している。ロール材などを活用し、軽量化を図った車両構造である。座席は全てロングシートで、生地の色は当時の相鉄の標準であったオレンジ色を採用した。3 次車以降はモハ 7100 形の連結面に、風を遮るための貫通扉が設置されている。本系列は前述のように製造当初から冷房装置を搭載していたが、天井に扇風機を併設している。現在、本形式は相鉄で最古の車両系列となっており、8 両編成が活躍している。

・ 新 7000 系



新 7000 系は 1986 年から 1989 年にかけて投入された編成（第 12 次増備車以降）で、前面のスタイルが大幅に変更されたため、在来の 7000 系に対する視覚的な区別から新 7000 系と呼ばれる。1970 年代後半より流行した前面窓周りに黒色を配色し前面窓を大きく見せる手法（ブラックフェイス）が相鉄の車両としては初めて導入されている。車内設備では、天井構造が平天井に変更されたほか、一部の車両にセミクロスシートが試験的に導入されて乗客に好評だったため、後発の 8000 系などで採用された。

・ 8000 系



8000 系は 1990 年から導入された通勤型電車である。特徴として車両製造のコンセプトが「21 世紀でも通用する車両」である。そのため、先代の 7000 系とは異なり、前面の貫通扉が中央から左に変更になったほか、それまでの車両では急行・各停などの列車種別のみで行き先表示がされなかったが、本形式から両方が表示されるようになった。初期の車両の色は白と赤のラインであったが、その後は白い車体に青とオレンジのラインに変更された。

・ 9000 系



9000 系は 1993 年から導入された通勤型電車である。車両自体は 8000 系に似ているが、異なる点が多い。特にデザイン関連から異なる点が多く、前面の連結器はカバーで覆われ、空調では分散式を採用し車体屋根にある 4 つの空調設備を縦に長く覆うようにカバーを設置した点が挙げられる。最近では濃紺一色（ヨコハマネイビーブルー）で塗装され、一部の座席をスコットランド製の本革を使用した車両も登場している。

・ 10000 系



10000 系は 2002 年から営業運転を開始した通勤型電車で、JR 東日本の E231 系をベースとしている。現在は 8 両編成が 5 編成、10 両編成が 3 編成在籍している。車体限界幅が JR 東日本より 50mm 狭い 2950mm のため、E231 系より車体幅を 20mm 縮めた 2930mm である。相鉄の特徴であったパワーウィンドウの採用は見送り、すべて手動での開閉となっている。2008 年頃からは車内自動アナウンスを導入し、注目を集めた。このように、10000 系は相鉄の歴史に新たなページを作った車両である。

・ 11000 系



11000 系は 2009 年に営業運転を開始した通勤型電車で、JR 東日本の E233 系をベースとしている。現在は 10 両編成が 5 編成在籍している。東急車輛製は屋根上のビード形状が細いタイプ、新津製はビード形状が太いタイプと異なっている。老朽化が進んでいる 5000 系および 7000 系初期車の置き換えを目的として製造された。10000 系や 11000 系のような新系列車両は耐久性や耐摩耗性に優れており、新保全体系という従来の検査体系を簡略化した（機器ごとに検査周期を適正化した）検査体系をとっている。

・ 20000 系



20000 系は 2022 年度に開業予定の相鉄・東急直通線用の車両として、2017 年 8 月に第一編成が搬入された。外塗装は 9000 系リニューアル車同様のヨコハマネイビーブルーとなり、これまでの通勤型電車とは一線を画す斬新な前面デザインも特徴的だ。また、新たにドアスイッチが導入されたほか、車内の鏡が復活、優先席の改良などが行われている。2017 年 12 月の運行開始が予定されており、今後は順次導入される計画となっている。

* かしわ台車両センター 概要



車両センター

かしわ台車両センターは神奈川県海老名市にある相鉄の車両基地で、かしわ台駅に隣接している。396両が在籍し、敷地面積は19,059㎡と相鉄の中では最大規模の車両基地であり、また、相鉄が保有している唯一の車両工場でもあるため、相鉄の全車両の検査および改造を一手に引き受けている。構内には元神中鉄道3形蒸気機関車・ハ24号客車、トフ400、6000系（モハ6001・6021）、2000系（モニ2005）、ED10形電気機関車（ED11）も静態保存されている。

かしわ台車両センターに所属している車両一覧

分類	形式	編成両数 (両)	編成数 (本)	合計 (両)	
営業用車	7000系	8	3	24	
	新7000系	10	5	50	58
		8	1	8	
	8000系	10	12	120	
	9000系	10	7	70	
	10000系	10	3	30	70
		8	5	40	
11000系	10	5	50		
事業用車	モヤ700系	2	2	4	
営業用車計			41	392	
事業用車計			2	4	
総計			43	396	

(2017年2月時点)

* 見学レポート

いよいよ一日千秋の思いで待ち続けた見学の日である。当日は9時45分にかしわ台駅西口に集合し、かしわ台車両センターに向かった。正門で受付を済ませ、まずは事務所向かう。事務所の会議室にてご挨拶とかしわ台車両センターについての説明を受け、いよいよ出発だ。今回は少人数のため全員ヘルメットを着用しての見学となった。初めてヘルメットをかぶった参加者も多く、少々手間取りながらも皆楽しそうである。



車両センターの建物

車両センターの建物に入り、最初に車体作業場を見学する。そこには車体昇降装置上で機器類が取り外された8000系の姿があった。一般公開などで1両のみで車体上げの実演をすることは珍しくないが、車両が何両



車体昇降装置上の 8000 系



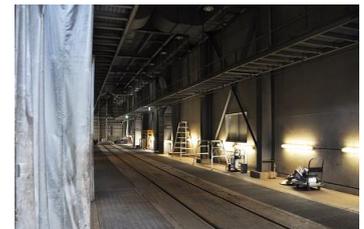
解体されたパンタグラフ



取り外された断流器

も持ち上がっている光景は実に新鮮であった。床面や連結器を間近で見学することができ、早速、参加者のシャッター音が鳴り響く。車体作業場の横には車両から取り外された部品が保管されていた。特に順番に解体されたパンタグラフは構造がよくわかり興味深かった。

続いて塗装用の線路が見えてきた——と思ったが、そこは気吹き・屋根上職場であった。ここは塗装を行う前に粉塵を落とす作業などを実施する設備であるという。言われてみれば納得だが、逆に言われないと気づかない設備であり、このような説明をしていただけるのも見学ならではのことだ。なお、塗装を行う塗装職場は気吹き・屋根上職場の隣にある。



気吹き・屋根上職場

次はいよいよピット線へ向かう。この日は、検査が終了し試運転直前の状態で編成された 11000 系が 1 編成と、検査中で一部の部品が取り外されている 8000 系 1 編成が留置されていた。担当者様の計らいでピット線はじっくりと時間をかけて見学させていただく。

まず見学したのは試運転直前の 11000 系だ。検査後の編成とあって床下機器はピカピカで、機械好きの参加者にとっては絶好の状態であった。台車に注目すると JR 東日本の E233 系などに採用されている ST-DT71/ST-TR255 系であった。このように部品の共通化を行うことで検査や交換部品確保の簡易化を実現でき、さらには将来の JR との直通運転も見据えてのことでもあるのだという。今度は連結器に注目してみる。相鉄の車両は中間車にも関わらず一部に密着自動連結器が採用されている。これには疑問を感じた参加者も多かったようだ。というのも、密着自動連結器は一般に半永久連結器などに比べて起動抑制時の衝撃が大きいとされており、中間車同士の連結にはあまり使用されないのである。しかし、相鉄の場合は検査施設の有効長の関係で 10 両編成のまま置くことができない線（車輪転削線など）が存在し、分割して作業を行うことを考慮して一部に密着自動連結器を採用しているとのことだ。これには驚いた参加者も多かったようである。



ピット線の 11000 系



台車もピカピカ！



ピット線上の11000系と8000系

11000系の運転席窓のワイパーは取り外されている

め放熱効果が高くブレーキの利きが良い点が挙げられる。しかし、同時に製造コストも上がるという無視できない欠点を持ち合わせている。この特徴的な台車を間近で見学しながら仕組みについて説明していただいた。さらに、偶然にも交換風景を見ることができた。また、車両を見学しながらピット線の構造についても解説していただき、安全に作業ができるよう工夫されている点を学んだ。

ピット線から建物の外に出て、保存車両の見学に移る。前述のとおり、かしの台車両センターには7両の車両が静態保存されているが、まずは5両を見学した。

・モハ 6021



モハ 6021 は旧 6000 系のアルミ合金車体試作車として 1967 年に 1 両のみが製造された。普通鋼製のモハ 6000 に比べて約 4.5t の軽量化に成功し、その後の車体製造に大きな影響を与えた。また、前面の貫通扉周辺は赤色で塗装され、この赤色系塗装は 9000 系(旧塗装)まで引き継がれることになった。

今回は担当者様のご厚意により、車内も見学させていただいた。車内は座席、吊革はもちろんのこと、広告までもが当時の姿で残されており、現役時代の雰囲気の色濃く残したものであった。また、運転台の見学や乗務員扉からの乗降など貴重な体験をさせていただいた。



当時のまま保存されている車内



運転台



カバーが取り外されたブレーキ制御装置

8000 系の方は検査途中で、一部の床下機器はカバーが取り外された状態であった。8000 系は相鉄オリジナル車両のため、台車には外付けディスクブレーキが備わっている。外付けディスクブレーキの利点としては、部品の交換がしやすいほか、表面積が広いた

・トフ 400



トフ 400 形は相鉄の前身である神中鉄道が 1928 年に導入した貨車で、中央に車掌室がある凸型の配置が特徴である。トフ 400～404 の計 5 両が製造されたが 1994 年までに全車引退し、トフ 400 のみが保存されている。

・モニ 2005



モニ 2005 は戦後期に活躍した 2000 系を改造した車両である。旅客営業終了後は荷物電車に改造されたが、その 2 年後に荷物扱いが廃止されて事業用車両となった。晩年はモニ 2019, 2023 とともに架線検測などに充当されていたが、700 系（モヤ 700：後述）の登場により引退した。現在はモニ 2005 のみが保存されている。

・ED11



ED10 形は 1952 年に登場した電気機関車で、デッキの付いた前面が特徴だ。主に砂利やセメントの輸送、そして厚木基地への燃料輸送に使用されたが、貨物輸送廃止による運用の減少や老朽化を受けて 2007 年に廃車となった。ED11～14 の計 4 両のうち、現在は ED11 のみが保存されている。

・モハ 6001



旧 6000 系は 1961 年に登場した車両で、モハ 6001 はそのトップナンバーである。相鉄初の 20m 両開き 4 扉車で、前述のモハ 6021 以外は普通鋼製となっている。実用的な通勤型電車として相鉄の発展に深く寄与した車両であり、35 年以上もの期間運用された。なお、1970 年以降に増備された編成は車体や機器類が大きく異なっており、新 6000 系と呼ばれている。



縁の下の力持ちモヤ 700

保存車両を見学した後は、留置線に停車中の 700 系を撮影させていただいた。700 系は余剰となった 7000 系を事業用車両に改造したもので、いわゆるモヤ 700 である。2 編成が在籍しており、モヤ 701-702 は検測用の設備を、モヤ 703-704 は救援用の設備を中心に搭載しているが、2 編成ペアで運用される場合がほとんどである。現在は主に相鉄線内の検測に使用されているほか、厚木～かしわ台間での新車や休車の牽引などにも充当されている。



2000 系の甲種輸送を牽引するモヤ 700

再び車両センターの建物内に戻り、今度は台車関係の設備を見学する。ちょうど車輪転削線では 7000 系が車輪転削を受けていた。台車組立職場には、これでもかというほどに輪軸が並んでいたが、後から考えると外付けディスクブレーキのため余計に多く見えたのかもしれない。ここでは実物を見ながら台車の構造を解説していただいた。

車輪が摩耗することは言うまでもないが、実物を見るとその摩耗の程度に驚く。車両から取り外されたばかりの車輪と新品の車輪とでは明らかに大きさが異なっており、いかに車輪への負担が大きいかを目の当たりにした。また、大量の車輪を保管・管理できる設備を見学した。

最後に、正門の近くに展示されている 2 両の保存車両を見学する。



車輪転削を受ける 7000 系



輪軸が所狭しと並んでいる

・神中鉄道 3 号機関車&ハ 20 形ハ 24 号客車



神中鉄道 3 号機関車は 1926 年に製造された蒸気機関車で、主に厚木～横浜間で旅客列車の牽引に充当されていた。相模鉄道に合併後は相模鉄道 7 号機関車に改番され、貨物列車などにも使用された。電化により運用機会が減少し、他社に売却されたが、1966 年に返還されて静態保存されている。

ハ 20 形ハ 24 号客車は神中鉄道向けとして 1926 年に製造された木造客車で、特徴的な二重屋根を持つ。神中鉄道 3 号機関車と同様に厚木～横浜間の旅客列車に使用されていた。電化に伴い他社に譲渡されたが、1983 年の相鉄線横浜駅乗り入れ 50 周年を記念して翌年に里帰りを果たした。

ここでも担当者様のご厚意により、ハ 24 号客車内を見学させていただいた。大正～昭和にかけて製造された木造客車はほとんど現存しておらず、大変貴重な体験となった。



ハ 24 号客車の車内

一通りの見学を終え、再び事務所の会議室に戻ってきた。そして、最後に質疑応答の時間を設けてくださった。参加者からの質問一つ一つに対して丁寧に回答していただき、相鉄への理解がより深まった。



【コラム】～かしわ台駅の東口～

車両センターがあるのは西口。では、東口はどうなっているのか。なんと、ホームから東口へは約 350m もの通路を歩かなければならない。

実は、東口のある場所はもともと大塚本町という駅だった。しかし、1975 年にかしわ台駅とさがみ野駅に置き換わる形で廃駅となり、施設のみがかしわ台駅東口として残ったのである。現在の東口駅舎は建て替え後のものだが、ホームと東口をつなぐ通路の一部は大塚本町駅のホーム跡が利用されている。

* 見学を終えて

見学を終えて参加者からは「普段は入れない車両基地内を見学できて良い経験になった」という意見や「学校の勉強がどのように活かされているのか理解できた」という意見、さらには「就職活動の参考になった」という意見もあった。どの参加者も高い意識を持って見学できたようだ。

* おわりに

実際に作業中の車両基地を見学することは鉄道研究部でないと実現できない活動といっても過言ではない。黙々とジオラマ製作や写真撮影をするのも良いが、せっかく理系大学の鉄道研究部なのである。このような我々の特長を生かした活動も増やしていけると、より充実するのではないかと思う。

今回の車両基地見学は相模鉄道かしわ台車両センターのご協力により、非常に有意義なものとなった。ここに感謝の意を表す。

<参考文献>

- ・ 広岡友紀、「相模鉄道 相鉄の過去・現在・未来」、JTB パブリッシング、2014 年
- ・ 鉄道ファン 2013 年 4 月号、交友社、2013 年
- ・ 相鉄グループホームページ <<http://www.sotetsu.co.jp/>>



臨時列車で行く

上越・東北縦断の旅 +1日

工学部 電気システム工学科 3年 天沼 大輝



◆プロローグ◆

長い春休み、この年は自動車学校に通うと決めていたので一人旅に出ることはなかった。だが、なんせどこかへ出かけたい。そんな気分を晴らすために夏の旅行計画を立てることにした。昨年の「夏の増発列車のお知らせ」を参考にしながら Excel に計画案を打ち込んでいく。5月下旬になると今年の増発列車が発表になり、いよいよ計画が具体化してくる。切符は青春 18 きっぷを利用して上越と東北を回る 3泊4日の行程、残りの1回分は別日に日帰り旅行で使うことにした。乗車日 1ヶ月前の午前 10時にみどりの窓口に並び、無事に指定席券を確保。前期期末試験も乗り越え、後は出発日を待つだけだ。

◆1日目 (自宅～新宿～新潟) ◆



発駅	発時刻	列車番号	種別 (列車名)	行き先	着駅	着時刻
新宿	7:19	759S	通勤快速	川越ゆき	赤羽	7:33
赤羽	7:36	1826E	普通	高崎ゆき	高崎	9:09
高崎	9:56	8731レ	快速「SL みなかみ」	水上ゆき	水上	12:04
水上	12:13	9723M	快速「NO. DO. KA もぐら」	越後湯沢ゆき	越後湯沢	13:29
越後湯沢	14:45	9741D	快速「ゆざわ Shu*Kura」	上越妙高ゆき	長岡	16:05
長岡	16:16	453M	普通	新潟ゆき	新潟	17:33

Section 1 宝石のオーラ <新宿～越後湯沢間>

自宅の最寄り駅から小田急線に乗り新宿に到着。平日とは言えまだそれほど混雑はしていない。西口改札で青春 18 きっぷに日付印を押してもらい 3泊4日の旅が始まる。

新宿から埼京線で赤羽まで向かい高崎線に乗り換える。高崎線ホームに上がると意外に混んでいるではないか。案の定、立つ羽目になり高崎まで 1時間半立ちっぱなしという最悪のシナリオも想定したが、次の浦和で多くの乗客が下車し座ることができた。大宮で再び混雑したが、次第に空いていく。高崎が近づき車窓から高崎車両センターを眺めていると、この日は珍客の 583 系が留置されていた。

高崎駅のホームは SL 運転日ということにぎわっている。まず、SL (今回の牽引は D51-498) 単機が高崎間屋町寄りの留置線へ入る。次にお召機 DD51-842 に推進されて 12 系客車がホームに入線。最後に 12 系へ D51 が連結され、入れ替え作業は完了となる。その後は発車時刻まで撮影タイムだ。



DD51 の推進で客車が入線

臨時列車ファイル No.1 「SL みなかみ」 他



運行区間 高崎～水上間など

使用車両 D51-498・C61-20・12系客車・旧型客車(スハ43系)など

特徴 今や群馬の名物とも言える SL 列車。上越線を走る「SL みなかみ」と信越本線を走る「SL 碓氷」を軸に、DL・EL 牽引のほか「SL ばんえつ物語」号の客車を牽引するなど年間を通じて多種多様な運行形態をとっている。SL のボイラーをあしらった容器が特徴の上州 D51 弁当なども発売されている。



D51-498 の銘板



DL みなかみ



EL & SL みなかみ



SL 新春レトロ碓氷

今回の旅では高崎から長岡までは「SL」・「NO.DO.KA」・「Shu*Kura」の臨時列車 3 連続となる。そのトップバッターとなる「SL みなかみ」は 9 時 56 分、大勢の撮影者や駅員に見送られながら高崎を後にする。485 系「宴」や「華」が留置されている新前橋を過ぎ、左手には榛名山、右手には赤城山が見えるはずだが、この日は雲に隠れてしまっている。沿線では撮影者はさることながら踏切で偶然出くわした人や沿道を歩いている人も SL に注目している。誰もが振り向く SL のオーラは、まさに宝石のようだ。渋川では 27 分間停車し、記念撮影や名産品の販売が行われる。「SL みなかみ」は快速であるにも関わらず、この間に普通列車に追い抜かれてしまう。のんびり走ることも「快い速度で走る(=快速)」ということなのだろう。渋川を発車すると利根川の渓流に沿って力強く進んで行き 30 分ほどで沼田に到着。ここは真田家ゆかりの地であり、大河ドラマ「真田丸」に関連して NHK の番組で何度も取り上げられている。また河岸段丘の町として地形マニアの間では有名な場所らしい。次の後閑を出ると車内ではクイズ大会が始まる。3 問の○×クイズに答えて全問



水上温泉関係者のお出迎えを受けるが……ごめんなさい。私は先を急ぎます。

正解した人の中からじゃんけんで記念品が貰えるというものであるが、実際にはクイズが簡単なため勝負はじゃんけん大会にある。私はすぐに負けてしまったが、じゃんけんは長々と続いていた。水上到着直前には車窓左手に利根川の諏訪峡が見えてくる。駅員や温泉関係者と「NO.DO.KA」のお出迎えを受け「SL みなかみ」は終点水上に到着する。



紅葉の名所「諏訪峡」

ラフティングやバンジージャンプなども行われている。

臨時列車ファイル No.2 「NO.DO.KA もぐら」 他



運行区間 水上～越後湯沢間など

使用車両 485系「NO.DO.KA」など

特徴 「NO.DO.KA もぐら」はSLに連絡して不定期で運行される快速列車で、充当される車両により列車名が変わる。トンネル駅に停車する下りが「～もぐら」、ループ線を通る上りが「～ループ」となり、車両も485系「リゾートやまどり」や北越急行「ゆめぞら」などバラエティーに富んでいる。また、上尾発着の「谷川もぐら・ループ」なども運転されている。



「NO. DO. KA」の展望席



「NO. DO. KA」車内（客室）

水上では早々に撮影を済ませて、すぐ「NO.DO.KA もぐら」に乗り換える。荷物を置いている間に列車は新清水トンネルに入り湯檜曾に停車。さらにトンネルを進むこと7分で「日本一のモグラ駅」こと土合に到着する。ここでは19分間停車する。一歩ホームへ足を踏み出すと鍾乳



土合駅に停車中の「NO. DO. KA」

洞に入ったかのようにひんやりとしており、地下鉄の駅とは異なる独特の空間が広がる。下りホームから地上の駅舎へは462段の階段と連絡通路を通る必要があり、ホームから改札口までは約10分を要する。（よって19分の停車時間の間に駅舎まで往復することも不可能ではない？）土合を発車し13時



地上へと続く階段。気の遠くなる光景だ。

1分に新清水トンネルを出た瞬間、結露で窓が真っ白になる。車内アナウンスで鉄橋からの景色がきれいと言っているが、窓が曇っていてよく見えない。むしろ結露についてアナウンスした方が面白いのではないかと思う。それにしても、この「NO.DO.KA」は何とも気まずい車両である。カーペット車両で足をゆったりと伸ばしてくつろげると案内されているが、実際は足を伸ばすどころか一人当たりのスペースが狭く、お互いに気を遣う車両である。普通列車ならば約35分の道のりを倍以上の時間をかけて列車は越後湯沢に到着。隣のホームには次に乗車する「ゆざわ Shu*Kura」が既に入線していた。

Section 2 新潟の宝箱と米どころ <越後湯沢～新潟間>

越後湯沢では「NO.DO.KA もぐら」の折り返しである水上ゆき「NO.DO.KA ループ」の撮影に向かう。駅から10分ほど歩いて撮影地に到着すると小雨が降ってきたが、幸い撮影には影響しなかった。撮影が終了し駅へ戻る途中、新幹線の高架下を歩いていると妙に涼しい。そうすると東京方から新幹線が入線。（時間的にMaxとき321号と思われる）新幹線が涼しい風を運んできたのだろうか。駅蕎麦で昼食を済ませ、次は「ゆざわ Shu*Kura」に乗り込む。



越後湯沢を発車した「NO. DO. KA ループ」。展望席は超人気！

臨時列車ファイル No.3 「越乃 Shu*Kura」 他



運行区間 上越妙高～十日町・越後湯沢・新潟間

使用車両 キハ40系「越乃 Shu*Kura」

特徴 「越乃 Shu*Kura」は2014年にデビューした車両で、「越乃＝越後」「Shu＝酒」「＊＝米・雪・花」「Kura＝蔵」を表す。運行区間により列車名が変わり十日町発着は「越乃 Shu*Kura」、越後湯沢発着は「ゆざわ Shu*Kura」、新潟発着は「柳都 Shu*Kura」として運転される。1号車のびゅう旅行商品専用車両は少々高額だが、3号車は普通車指定席なので気軽に利用できる。

14時45分、なぜか保線作業員に見送られながら「ゆざわ Shu*Kura」は越後湯沢を発車する。さすがは米どころ新潟、車窓には美しい黄緑色の水田が広がる。塩沢を出ると2号車のイベントスペースでジャズの生演奏が実施される。私に演奏の巧拙はわからないが、車窓の景色を眺めながらの生演奏は思い出に残るひとときであった。(本来はこれにお酒も加わるのだが、私はやめておいた) ちなみに、演奏者の3人は次の生演奏時間までフリースペースで休んでいた。生演奏の後は蔵元イベントとしてお酒の無料試飲会が行われた。(私は飲まないが) このように新潟の魅力を存分に詰め込んだ「Shu*Kura」はまさに新潟の宝箱である。シートピッチの広い座席でくつろいでいると長岡までの時間はあっという間であった。



これぞ米どころ!



気動車を見るとつい興奮してしま
うのは、私だけ? @新潟駅

長岡で「ゆざわ Shu*Kura」を見送り、E129系の普通新潟ゆきに乗り込む。ボックスシートから水田を眺めていると列車は新津に到着。キハ110や「SLばんえつ物語」号の客車が留置されている。新津を過ぎると徐々に乗客が増え始め17時33分に本日の目的地、新潟に到着した。お土産と夕食を買い、ホテルへと向かった。が、ホテルで事件が起こる。なんとお風呂の排水管がずれており、ユニットバスが水浸しになってしまった。すぐに従業員が修理してくれたが、もう勘弁してくださいな……。

◆2日目(新潟～秋田)◆



発駅	発時刻	列車番号	種別(列車名)	行き先	着駅	着時刻
新潟	8:33	2524D	普通	新津ゆき	越後石山	8:39
越後石山	9:49	437M	普通	新潟ゆき	新潟	9:55
新潟	10:13	8871M	快速「きらきらうえつ」	酒田ゆき	酒田	12:51
酒田	14:26	243M	普通	吹浦ゆき	吹浦	14:45
吹浦	15:56	551M	普通	秋田ゆき	羽後本荘	16:38
羽後本荘	17:35	553M	普通	秋田ゆき	秋田	18:19

Section 3 ふたつの青 <新潟～酒田間>

今日は日本海に沿って進み秋田まで向かう。だがその前に「SLばんえつ物語」号を撮影するために越後石山にやってきた。ホームに降り立つと、なんとお天気雨?? 昨日の「NO.DO.KA ループ」と言い今日と言い撮影時に限って小雨が降る。カメラの準備が整うとすぐに新津方から EF81 に牽引されて「SLばんえつ物語」号の送り込み回送がやってきた。



磐越の貴婦人 C57-180 参上!



新潟への回送列車

思っていたよりも低速だったため撮影はしやすかった。反対側のホームに移り、今度は本運転を狙う。待つこと 40 分、盛大に白煙を吐きながら「SLばんえつ物語」号は通過していった。SL が通過してしばらくの間は周囲が白煙に包まれるのも、なんとも新鮮な体験である。新潟に戻り「きらきらうえつ」に乗り込む。

臨時列車ファイル No.4 「きらきらうえつ」



運行区間 新潟～酒田間など

使用車両 485系 700番台「きらきらうえつ」

特徴 「きらきらうえつ」は「乗ってうれしい・降りて楽しい」をキャッチコピーにしている臨時快速で、ハイデッカー車と大型窓で日本海の車窓を存分に味わえるよう工夫されている点は何よりも魅力だ。夕日鑑賞のために途中駅で長時間停車する夕日ダイヤのほか、不定期で羽後本荘や秋田まで延長運転される。

「きらきらうえつ」に乗車後、まずは先頭車の簡易展望スペースへ向かい前面展望を楽しむ。(乗って早々だがその理由は後ほど……) 新潟を発車した列車は阿賀野川を渡り新発田(しばた)で白新線から羽越本線に入る。車掌が1両ずつ回り簡単な観光案内と座席確認をしていくが、この日の案内は鶴岡の赤川花火大会の話題で持ちきりであった。なお、検札印は「きらきらうえつ」オリジナルデザインである。11時3分、村上に到着。ここから先は交直切り替え、そして日本海の絶景と前面展望にはもってこいの区間である。が、同時にトンネルも多いため、運転席の背面カーテンが閉じられてしまうのである。(ゆえに今まで簡易展望スペースにいた) 村上を発車後、車内の明かりが消えデッドセクションを通過、ここから先は交流 20000V (50Hz) 区間となる。そして一つ目のトンネルを抜けると……

日本海が目に飛び込んでくる。海と空、ふたつの青が美しい。10時に



勝木付近にそびえる鯨立岩

に並んで窓側を取った甲斐があったと実感。桑川を過ぎると車窓には景勝地「笹川流れ」の奇岩が現れる。遠くに粟島を望みながら列車は海岸線とトンネルを交互に通過していく。蝦夷防衛の最前線であった鼠ヶ関(ねずがせき)の手



羽越本線名物「日本海の絶景」

前で山形県に入る。長らく日本海に沿って走ってきたが小波渡（こばと）付近で日本海に別れを告げ、列車は庄内平野へと入っていく。赤川花火大会会場の最寄り駅である鶴岡で多くの乗客が下車し、車内は一気に寂しくなる。列車は最上川を渡り「きらきら星」の車内チャイムが流れると庄内平野の湊町、終点酒田に到着する。

酒田は江戸時代に河村瑞賢により西廻り航路が整備され発展した港町である。最盛期は1年間に2500～3000隻の船が出入りし「西の堺、東の酒田」と呼ばれるほどの賑わいを見せた。そんな酒田には観光用に無料のレンタサイクルがある。利用しないわけがない。ということで、借りた自転車に乗り山居倉庫へ向かう。道路工事でガタガタの道を進むこと10分で山居倉庫の駐輪場に到着した。山居倉庫は1893年に建造された米の保管庫で、黒板の倉庫とケヤキ並木が相まって美しい景観を作り上げている。観光（という名の撮影）を楽しんだ後、お土産に酒田ラーメンを購入し、再びガタガタ道を駅まで戻る。



黒と緑が幻想的な山居倉庫

Section 4 何てコトない列車がトクベツです <酒田～秋田間>

秋田まで直行する手もあるが、せっかくの18きっぷなので途中下車しながら秋田まで向かう。なぜか4駅しか進まない吹浦（ふくら）ゆきの普通列車に乗り込み酒田を出発。車窓右手に鳥海山を望みながら水田地帯を進むこと20分、この列車の終点吹浦に着く。駅前には民部省の初代鉄道助である佐藤政養の銅像が建てられているが、はっきり言ってそれ以外に珍しいものは何もない。同じく列車から降りてきた人と言葉を交わしたが、その人は観光案内所が無いことに落胆していた。（前はあったらしい）とりあえず予定していた出羽二見と十六羅漢岩へ向かうことにする。駅前の道を進み踏切を渡ろうとするとちょうど警報機が鳴り始めた。こんな時間に電車はあったかな？もしかして貨物？と考えながらカメラを構えると、予想的中！EF510 レッドサンダー牽引の貨物列車が通過していった。関東に住んでいるとEF510とは疎遠（JR東日本からは完全に消滅）なので、これを見ると日本海側にいることを改めて実感する。海沿いの道を歩き出羽二見にやってきた。もちろん、他に観光客などいない。海岸まで下りてみると岩の大きさがよくわかる。さらに道を進み十六羅漢岩に到着。十六羅漢岩は日本海で亡くなった漁師の供養と海上安全を祈願して寛海和尚が1864年に造仏を發願した。その後5年の歳月を費やし16体の羅漢を含む22体の仏像が完成し、現在でも毎年7月に海上安全祈願式典が行われている。岩礁を少し散策（と言っても柵の無い危険な場所もある）して、来た道を駅まで戻る。



現れたのはレッドサンダー



名前負けした出羽二見



意外とすごい十六羅漢岩

吹浦から再び列車に乗り羽後本荘を目指す。吹浦の次の女鹿は普通列車さえ数本しか止まらない秘境駅で、この列車も通過していった。（ちなみに男鹿との関連性はない）象潟（きさかた）を過ぎると「陸の松島」こと九十九島が見えてくる。水田の中に小島のある独特の景観は、海だった場所が1804年の地



吹浦駅に戻る途中、鳥海山と港がきれいに見える場所を発見。パンフレットに載らない風景を探すのも旅の楽しみである。



由利高原鉄道 YR-3000 形



まったり撮影 583 系

震により隆起して出来上がった。羽後本荘には約 40 分で到着、ここでは駅近くの踏切で由利高原鉄道を中心に撮影した。

羽後本荘からは終点の秋田まで向かう。岩城みなとの手前からは日本海に沈む夕日——というには少し早い、幻想的な夕焼けを目にすることができた。E6 系が見えてくると列車は終点秋田に到着。少し駅で撮影をしてホテルへ向かった。しかし、今日の予定はまだ終わらない。この後、583 系の団体臨時列車を撮影するため、再び秋田駅にやってきた。関東なら撮影者でごった返すことは容易に想像できるが、さすがは地方？ 撮影者は数人しかいない。そんなわけで発車時刻までのんびり撮影ができた。かなり暗かったが……。



日本海の夕焼け。スマホで撮影している人もいたが、やはり一眼レフにはかなわない。

◆ 3 日目 (秋田～青森) ◆



発駅	発時刻	列車番号	種別 (列車名)	行き先	着駅	着時刻
秋田	8:20	8621D~8521D	快速「リゾートしらかみ 1 号」	青森ゆき	十二湖	10:23
十二湖	13:06	8523D	快速「リゾートしらかみ 3 号」	弘前ゆき	川部	15:33
川部	15:38	661M	普通	青森ゆき	青森	16:23
青森	18:25	678M	普通	弘前ゆき	新青森	18:30
新青森	19:07	8635D	快速「リゾートしらかみ 5 号」	青森ゆき	青森	19:14

Section 5 魔法はないけど、奇跡はあるんだよ！ <秋田～十二湖間>

都会に住んでいると時折、無性に自然豊かな場所へ行きたくなる。「きっとリフレッシュも大事ということだよ」と勝手に言い聞かせ、7 月 16 日にデビューしたばかりの新型「リゾートしらかみ *ブナ」編成に乗り込む。(※ブナは「木へん」に「無」で漢字表記しますが、環境依存文字のため本稿ではカタカナ表記とします)

臨時列車ファイル No.5 「リゾートしらかみ」



運行区間 秋田～弘前・青森間

使用車両 HB-E300 系 (青池・ブナ)・キハ 40 系 (くまげら)

特徴 鉄道ファンでなくとも知っている「乗って楽しい列車」のパイオニア的存在。1999 年から 2005 年までは一部区間が時刻表に載らない蜃気楼ダイヤで運行されており、西村京太郎の小説の題材にもなった。車窓に広がる日本海の絶景と地域の魅力あふれる車内イベントは忘れられない思い出になること間違いなし！！

左上：HB-E300 系 (ブナ) 右下：キハ 40 系 (くまげら)

秋田を発車した「リゾートしらかみ1号」は奥羽本線を北上する。列車が五能線へ入る前に車内探検へ向かうことにした。新型だけあり車内は非常に綺麗であるが、早速イベントスペースの一角に「故障中」の張り紙が……。列車は男鹿半島の寒風山や八郎潟を望みながら軽快に走行する。さすが日本で2番目に大きな湖であっただけあり、見渡す限り水田が広がっている。鹿渡を通過すると鉄道林が見えてくる。植えられているのはもちろん秋田杉……。と言いたいところだ



目の前に広がる一面の水田に思わず息をのむ



が、最近では生態系に配慮した樹木への植え替えが進められている。(秋田なのだから秋田杉も残してほしい……。) 東能代で方向転換し、いよいよ列車は五能線に入線する。次の能代では10分間停車し、その間にフリースローをしてゴールすると記念品が貰えるというイベントがある。当然、やらないわけがない。だが、フリースローが入った試しなど数回しかない。今こそ「ロウきゅーぶ」で学んだ(?) 成果を出すとき! と思っ



なぜ入ったのだろう??

たが、いざ私の番になると何も考えられず、ただ勘を頼りにボールを放った。そしたら——スルッ——ボールは吸い込まれるかのようにゴールに入った。背後から「おお〜」という声が聞こえる。奇跡——私はそう考えざるを得なかった。記念品は「リゾートしらかみ ブナ」と書かれた木製コースターだ。一度車内に戻るが、もうニヤニヤが止まらない。気持ちを落ち着けるためにも反対側のホームへ車両の撮影に向かう。能代を発車した列車はしばらく鷺の舞う水田地帯を走るが沢目を通過すると日本海が見えてくる。この日は快晴で遠くには薄っすら男鹿半島も望めた。10時23分、「リゾートしらかみ1号」は十二湖に到着する。



今日も日本海がきれいです!

十二湖駅前からはバスに乗る。今回は奥十二湖駐車場バス停→青池→ブナ自然林→十二湖庵→日本キャニオン→日暮橋バス停の経路で散策する。(散策では済まないことをこの時はまだ知らない) バス停から鶏頭場の池(けとぼのいけ)を通り青池に着く。青池は五能線沿線随一の観光スポットで、その湖底まで透き通った青は美しいの一言に尽きる。なぜ青く見えるのかについては「水中のコロイド粒子が太陽光で乱反射する」という説が有力のようだが、実際にはよくわかっていないとされている。(これも……。奇跡!?) 逆にわからないからこそ、人を引き付けるのかもしれない。ブナ自然林の



十二湖で1番の美しさを誇る青池

ところどころには「深呼吸」と書かれた立て看板があり、思わず立ち止って深呼吸してしまう。妖精でも出てきそうな森の中を進み、エメラルドグリーンが美しい沸壺の池(わきつぼのいけ)を通り十二湖庵で



鶏頭場の池



ブナ自然林



沸壺の池

一休み。ここでは湧き水で淹れた抹茶と茶菓子を頂ける。十二湖庵からは車道を歩き、抹茶色の湖面と背後の崩山が独特のオーラを放つ日暮の池に到着。ここからキャニオン展望所を目指すが……道が見当たらない。地図を片手に付近をさまよっていると池の畔に細い道を発見。しかし道標はおろか最近人が歩いた形跡もない。遭難してニュースになったら……という不安を抱えながらも、その道を進むことにする。歩き始めてすぐ山道となり、明らかに今までの散策道とは雰



日暮の池



キャニオン展望所より
日本キャニオンを望む

囲気が違う。倒木やクモの巣が不気味で魔女でも出てきそうな薄暗さ。鼻の高い老婆にさらわれたらどうしよう——あつ、どうせさらわれるなら「魔法つかいプリキュア！」のリコちゃんみたいな子がいいな、などと考えながら歩くこと10分。ついに「キャニオン展望所 0.3km」の案内を発見。助かった！（笑）自然と歩みが早まり3分ほどでキャニオン展望所に到着。だが、イマイチ迫力に欠ける……。ここからは山道を下り、日本キャニオンを下から眺める場所へ向かう。しばらく車道を歩くが、再度同じ問題が発生する。脇道が見当たらない。しょうがなく地図で示された場所よりも少し先に進むと、ガードレールが途切れている場所を発見。近寄ってみると……道ではな

いか！ とも道標はないが、その道を進んでみる。緑のトンネルを抜け、小川を飛び越え、砂防ダムを登り、現れた景色は……
確かにすごい迫力だ。これを見れば「日本キャニオン」のネーミングにも頷ける。でも、白亜の断崖というとイギリスの「セブン・シスターズ」の方が似ている気がする。いっそのこと「日本シスターズ」に変更したらどうだろうか（笑） しばし圧倒された後、来た道を日暮橋バス停まで戻る。



恐竜の化石でも出てきそうな断崖

【コラム】bookの由来

bookの由来は“beech”という単語。これは“ブナ”という意味である。昔はブナの木製の板に文字を書いていたので、これが本や文章の象徴となり“book”という単語が生まれたとされている。

Section 6 3 編成制覇に向かってよーそろー <十二湖～青森間>



白神山地をバックに十二湖駅に入線する青池編成

はもったいない。散策後、急いで近くの高台に登る。そこからは駅に停車する列

十二湖から「リゾートしらかみ3号」で川部まで向かう。やってきたのは（わかっていたが）青池編成。乗車後は日本海の奇岩怪石を眺めながら秋田で購入しておいた弁当を食べる。千畳敷では15分間停車し、その間に海岸のプチ散策ができる。その昔、殿様が千枚の畳を敷いて宴会を行ったことが名前の由来で、その名の通り遠目で見ると平らな海岸が広がる。（実際にはかなりでこぼこ）だが、鉄道ファンとしては海岸散策だけで終わるのはもったいない。散策後、急いで近くの高台に登る。そこからは駅に停車する列



険しい岩場に沿って列車は進む



千疊敷海岸と「リゾートしらかみ」

車と千疊敷海岸、そして日本海が一望できる。夕暮れ時に来たらさぞ幻想的な写真が撮れるのだろう、と考えながら撮影し、早足で列車に戻る。車窓から日本海が消えると、いよいよ車内イベントが始まる。りんご畑が広がる鱒ヶ沢～五所川原間では恒例となった津軽三味線の生演奏（座席が前から2列目であったため耳が痛くなるほど三味線の音色を味



千疊敷海岸

わえた)、津軽鉄道との乗換駅である五所川原で「リゾートしらかみ4号」を待ち合わせた後、陸奥鶴田～川部間では津軽弁の語り部実演が実施される。観光・車窓・イベントと飽きることのない列車であるが、そろそろ川部に到着のようだ。



ブナ&青池 @五所川原

普通列車に乗り換えて揺られること45分、ついに青森に到着。普通列車のみでよくここまで来たものだと感心してしまう。今となっては必要以上に長いホーム、シャッターの閉じた青函連絡船への乗り換え階段、そして埠頭へ向かって湾曲した線路が歴史を物語っている。駅から一度ホテルへ向かった。



はるばる来ました青森



五能線 147.2km 完乗！



博物館となった八甲田丸



八甲田丸の操舵室



車両甲板上に展示されている DD16 とキハ 82

ホテルに荷物を置き、青函連絡船八甲田丸を見学しに行く。八甲田丸は1964年に就航し、1988年3月13日の下り最終便を以って運航を終了した歴代青函連絡船の中で最も長い期間運航された船である。引退後は「青函連絡船メモリアルシップ八甲田丸」として青森第2岸壁に係留されている。船内には当時の資料や模型が展示されているほか、戦時中に沈められてしまった船の紹介などもあり、青函連絡船の光と影の両方を知ることができる。また、操舵室や車両甲板も公開されており、船内には青函ゆかりの車両が展示されている。(操舵室から思わず「両舷前進微速 150度よーそろー 晴風出港！」と叫びたくなる)

八甲田丸を見学後は新青森へ向かう。青春18きっぷの特例を利用して「リゾートしらかみ5号」(くまげら編成)に乗り換えるためである。ブナ編成がHB-E300系に置き換えられた今、唯一のキハ40であるくまげら編成も安泰ではないと考え、乗っておくことにした。新青森で夕食を済ませ、一駅だけ「リゾートしらかみ」の旅を楽しむ。あっと言う間に青森に着いてしまうが、これで「リゾートしらかみ」を3編成とも制覇したことになる。やはりハイブリッド車両はスマートであるが、リゾート列車に生まれ変わった(魔改造された)キハ40も、そのギャップがまた魅力的だ。



この連結面がポイント(意味不明)

◆4日目（青森～三厩～青森～新宿～自宅）◆



発駅	発時刻	列車番号	種別（列車名）	行き先	着駅	着時刻
青森	6:15	325M	普通 蟹田ゆき		蟹田	6:58
蟹田	7:07	327D	普通 三厩ゆき		三厩	7:46
三厩	12:50	336D	普通 青森ゆき		青森	14:23
新青森	18:24	34B	新幹線「はやぶさ 34号」	東京ゆき	大宮	21:00
大宮	21:08	2020S	通勤快速 新木場ゆき		新宿	21:37

Section 7 足跡だけでも <青森～三厩～青森間>

早いことに最終日。大きな荷物はホテルに預け、カメラバックとイギリストースト（食パン2枚にマーガリンとグラニュー糖がサンドされている青森のソウルフード。なおトーストはされていない）を持って津軽線の始発に乗り込む。車窓左手に盛岡車両センター青森派出所（旧青森車両センター）が見えてくる。車両配置がなくなった同所には485系や651系、211系などが留置されていた。油川を過ぎると車窓左手に北海道新幹線の高架が見えてくる。ついこの間まで特急が引切り無しに走っていた津軽線も、新幹線にその座を譲り今は小ぢんまりとしている。だが、貨物列車は従来通り走っているため本州と北海道を結ぶ重要路線であることに変わりはない。そんなことを考えていると奥内で貨物列車とすれ違った。車窓右手に陸奥湾が見えてくると蟹田は近い。蟹田で三厩ゆきのキハ40に乗り換えるが、この間にも貨物列車が通過していった。蟹田を出た



三厩に停車中のキハ40

列車は濃霧の中を豪快なエンジン音とともに進んでいく。途中の新中小国信号所で海峡線と分岐し、北海道新幹線の高架をくぐる。突如として広大な鉄道用地が現れると列車は津軽二股に停車。本州最北端の乗換駅だけに駅舎は立派である。

（駅舎以外はお察し下さい）津軽二股駅と旧津軽今別駅を結んでいたスノーシェッド付き階段はお役御免となり草に覆われていた。再び陸奥湾を望みながら列車は終点の三厩に到着する。

三厩駅から外ヶ浜町営バスで一路、青函トンネル記念館を目指す。1回乗車100円という良心的な運賃設定は大変助かる。三厩駅を出たバスは国道と脇道を行ったり来たりしながら津軽半島の先端を北へ北へと進んでいく。ちなみに、このバスが走る国道339号線の北端部がいわゆる「階段国道」となっている。



三厩の由来となった厩石

バスの運転手は乗客だけでなく道行く人とも挨拶を交わしており、都会とは違った趣が感じられる。駅から30分ほどで青函トンネル記念館に到着した。

青函トンネル記念館に到着するや否や、まずは体験坑道見学へ向かう。これは青函トンネル内の海底施設を見学する約45分のツアーで、竜飛海底駅が廃止となった現在では青函トンネル内の施設を見学できる唯一のツアーである。時間になると係員に誘導されてケーブルカーのホームへと向かう。早速乗り込み最前列の席に着いてシートベルトを締める。乗車が完了するとホームへの出入り口の扉が閉まり、サイレンが鳴る。すると前方の風門がゆっくりと口を開け、未知の世



青函トンネル記念館のラッピングが施されている外ヶ浜町営バス



ケーブルカーの愛称は「もぐら号」



異世界への扉は開かれた (笑)

界へと続く道が姿を現した。ケーブルカーはサイレンを鳴らしながらゆっくりとトンネル内を下っていく。約8分で体験坑道駅に到着し、係員に案内されながらトンネル施設を見学する。地下水で湿った足元にはトロッコの線路、天井には何本もの配管という独特の空間は、まさに異世界である。残念ながら竜飛定点のホームへは行けないが、それでも十分に楽しめるツアーだ。再びケーブルカーで地上まで戻るとツアーは終了となり、続いて地上の記念館内を見学する。館内は青函トンネル建設に関する資料を中心に展示されており、臥薪嘗胆の末に完成したことをつくづく実感させられる。

一通りの見学を終えて外に出ると、なんと大雨。しばらく屋根の下で待機するが、せっかくここまで来たのだから龍飛崎まで足を伸ばしたい。今日は最終日、靴や服が濡れても明日には影響しない。首から下げたカメラを上着で覆い、折り畳み傘をさし、意を決して土砂降りの中へ突入する。滝と化した道を進み、なんとか龍飛レストハウスにたどり着いた。龍飛崎展望台は目と鼻の先。しかし、靴も服もカメラバックもびしょ



ごらんこれが龍飛岬 北のはずれ

びしょ……。もう私に先へ進む気力は残っていなかった。バス停まで戻ろう……。なんともやりきれない思いで外を見つめていると、なんと雨が小康状態に。今しかない。早足で龍飛崎展望台へと向かった。やっとの思いで展望台にたどり着くが、当然何も見えない。だが、私にとってはこの地に足跡を残すだけでも感無量であった。龍飛崎に別れを告げバス停へと向かう。本来ならば階段国道を通過して龍飛漁港バス停まで歩く予定だったが、再び雨脚が強くなってきたので階段国道は写真だけ撮影して最寄りの龍飛崎灯台バス停に向かう。行きと同じバスに乗って三厩駅に帰還した。

三厩駅では1時間ほど待ち時間がある。タオルで拭いたとはいえ、まだ服が濡れていて寒い。点くはずもないストーブに期待してしまう。青森で買っておいだした弁当を食べ、列車に乗り込む。列車に揺られている間に服も乾いてきた。油川を発車し、やっとなら青森に着く——と思ったら、新油川信号場で貨物列車との交換待ち。そのけそこのけと言わんばかりにEH800がコキを引き連れて通過して行く。あと一歩で終点にも関わらず旅客列車を待たせて貨物列車を優先させるあたりが津軽線の性質をよく表している。



建設に使われたトロッコ



扉の(かなり)先に竜飛定点のホームがある。



いきさつ不明の階段国道

【コラム】なぜ階段国道？

階段国道が生まれた理由は諸説紛々としている。「国道を指定する際に役人が地図のみを見て指定した」という説や、「後に車道として整備する計画があった」とする説など様々である。なお、国土交通省東北地方整備局のQ&Aによると「当初は坂道であり、国道指定後に階段が整備された」と説明している。これに対し、青森県道路課は「国道指定時には既に階段が存在しており、国道のルート途中で分断しないように、とりあえず指定したのではないかと説明している。

Section 8 新青森は食糧難！？ <青森～新宿間>



これこそ三内丸山遺跡

ホテルで荷物を受け取り、バスで最後の観光地、三内丸山遺跡へ向かう。三内丸山遺跡は言わずと知れた縄文時代の集落跡で、上越地域と交易が行われていたことで有名である。この日はボランティアガイドによるツアーを実施していた。案内所で聞くと次の出発は 20 分後。帰りのバスを考慮すると 1 人で回った方が良いかな………と



歴史的価値があるのは柱の跡

っていると、なんと案内所の人がガイドを連れて戻ってきた。どうやら前のツアーは人が集まらずに出発していなかったらしい。思わぬ幸運に感謝しつつ、ツアーは出発した。板状土偶や遺跡発見の経緯について説明を受けながら遺跡を回る。三内丸山遺跡といえば教科書にも載っている巨大建



理系でも土器にドキドキ（土器土器）する人はいますか？

造物に目が行ってしまうが、これはあくまでも想像復元であり真に価値があるのはその根拠となった柱の跡なのだとか。どこへ行っても思うが、やはり本物の迫力は違う。
三内丸山遺跡を後にし、バスで新青森駅に到着した。新幹線までは 1 時間ほどあるので、お土産と夕食を買う………はずだったが、ここでまさかの事態が発生する。お土産を買い終え駅弁コーナーへ行くと、なんと陳列棚が空っぽであった。他の店も回ってみるが、やはり売り切れ。しかたなく改札を入りコンコースの売店へ行ってみるが、おにぎり・サンドイッチ類は売り切れ………。完全に私の読みが甘かった。改札内ではどうにもできないので一度改札から出してもらい、再び店舗を見て回る。するとホタテ焼きそばを売っている店を発見！ すかさず購入した。夕食確保の瞬間である。一件落着し、ホームで「はやぶさ 34 号」の入線を待つ。（ちなみに、車内販売を当てにして乗り込んだ乗客はことごとく撃沈していた……）

今回乗車する「はやぶさ 34 号」は新函館北斗～東京間を 4 時間 2 分で走破する北海道・東北新幹線の上りで一番の俊足である。これに乗れば普通列車で 3 日かけた道のりを（ルートは違えど）2 時間半で走ってしまうが、一つ心配なことがある。実はこの日、台風が本州を縦断しており、在来線は遅れと運休が相次いでいた。（スマホを持っていないのでリアルタイムのニュースがわからない）母からのメールによると、新幹線がまともに台風とぶつかるとのこと。今はただ何事もなく家に帰れることを願うほかない。新青森を発車した「はやぶさ 34 号」は快調にスピードを増していく。ホタテ焼きそばを食べながら窓の外に目をやるが、暗いので何も見えない。在来線運休との車内放送も入り不安は募るばかり（と言いつつ寝ていた）だが、幸いなことに定刻で大宮に到着した。乗り継ぎの埼京線は台風の影響で大宮始発となっていたが時間通りに発車した。旅の締めくくりと言わんばかりに 205 系とすれ違い、3 日ぶりに新宿へ帰ってきた。旅の思い出とお土産を手に小田急線で帰宅した。



お願い！ 私を大宮まで運んで

【コラム】意外な“青春”の語源

「青春 18 きっぷ」というネーミングからもわかる通り、JR における青春の定義は 18 歳なのだろう。そもそも「青春」とは陰陽五行説に由来し、五行の「木」に対応する“色”が「青」、 “時”が「春」であるため「青春」という言葉が生まれたとされている。青春が若い年齢を表すようになった所以は複数あるが、「夢や希望に満ち溢れている状態を春に例えた」という説や「青」という言葉が“未熟”という意味を含むから」とする説が有力のようだ。

トとしても有名だ。「リゾートあわトレイン」はこの区間で徐行運転をするため撮影にももってこいである。江見で下車し、照り付ける太陽の下を歩くこと 20 分、山生橋梁限界までやって来た。撮影地はこの辺り……

しかし、それらしい場所は見当たらない。通り過ぎたのかと思い引き返すが、やはり見当たらない。同じ道を行ったり来たりするうちに不安は増すばかりだ。最悪の事態を想定して別の撮影地に向かい、とりあえず 1 枚撮影。問題無く撮れたが、やはりお目当ての撮影地で撮りたい。別な撮影者と雑談がてら場所を



とりあえず構図合わせ

尋ねてみるが、わからないという。その人も北海道で同じような経験をしたらしい。時間はまだある、絶対に見つけようと思いつつ付近を搜索。だが、気付けば「リゾートあわトレイン」通過 20 分前。もう後がない。最後にもう 1 回だけと思い探していると……草の中に踏み跡を発見。もしやと思い近付くと——ここだ！ 興奮を抑えつつカメラの準備をする。待つこと 15 分、「リゾートあわトレイン」はゆっくりと山生橋梁に進入してきた。やはり「ニューなのはな」には房総の海がよく似合う。撮影後、思わず「ごちそうさま」を言いたくなった。(実際に言っていたかも)



山生橋梁

次の列車まで時間があるので、近くの道の駅「鴨川オーシャンパーク」に寄っていく。無料の足湯で疲れを癒し、再び江見駅まで歩みを進める。江見から普通列車で安房鴨川まで戻り、ひとまず昼食にする。その後、海岸まで散歩してみることにした。夏休みだけあり砂浜は人で溢れ返っている。海岸という私は湘南のイメージが強いが、房総の海岸は奇岩が目立っており見た目も楽しい。駅に戻り、いよいよ「リゾートあわトレイン」の旅が始まる。



このひとときに 魂をこめて……！！



“スフィンクス岩”らしい

このひとときに 魂をこめて……！！

臨時列車ファイル No.6 「リゾートあわトレイン」



運行区間 君津～安房鴨川間

使用車両 485 系「ニューなのはな」

特徴 「リゾートあわトレイン」は房総の魅力を発信する列車として 2011 年に運行を開始し、当初から「ニューなのはな」が充当された。時期により種別や運行区間が変更されたが、最終的には君津～安房鴨川間を快速として運転された。指定席はお座敷と座席の両方を利用できたほか、検札印はイルカをあしらったオリジナルデザインであった。



座席



お座敷

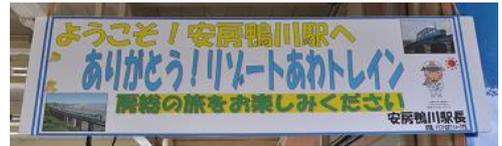


車内



パンタの下は両側とも座席

大勢の視線を集める中、ミュージックホーンを轟かせ「ニューなのはな」が入線してきた。撮影も程々に乗り込むことにする。発車後、まずはお座敷から車窓を眺める。決して広くはないお座敷だが姿勢を少し変えるだけでとても楽になり、年配の人が未だに寝台特急の有無を聞く理由がわかった気がする。続いて4号車のイベント



安房鴨川駅の横断幕



4号車に展示された歴代ポスター



記念撮影セットもあります

スペースに向かう。今までには雛人形展示やクジラの写真展、巨大かぼちゃの展示など毎回趣向を凝らした展示がなされてきたが、今期は単刀直入に「リゾートあわトレイン」



主役のご登場



山生橋梁からの眺め

歴代ポスターや写真が展示された。席に戻ると列車は山生橋

梁を徐行で通過する。これで今日3度目の通過だ。安房鴨川～館山間は各駅に停車する。和田浦ではちょっとした撮影会となり、九重では停止位置修正が行われたりしながら、列車は進んでいく。車内ではアテンダントが席を回り、記念撮影のサービスを実施していた。私は一眼レフなので少々気が引けたが、一眼レフでも大丈夫とのことなので撮影してもらったことにした。館山に到着すると、先頭車で撮影



館山駅では撮影会



さよなら、ニューなのはな

会が始まる。オリジナルパネルを準備するとは館山駅としても思い入れのある列車なのだろう。車窓に夕焼け色に染まる浦賀水道を望みながら、列車は君津を目指す。車内も静かになり、皆思い思いの方法で「リゾートあわトレイン」を楽しんでいるようだ。浜金谷で多くの乗客が下車し、「リゾートあわトレイン」の旅もいよいよ大詰め。工場の煙突が見えてくると、列車は終点の君津に到着する。ホームで最後の写真を撮り「ニューなのはな」ともお別れ……とはならない。姉ヶ崎へ先回りして幕張への回送も存分に楽しむ。姉ヶ崎では15分以上の停車時間を利用して細部をじっくりと観察できた。そして、いよいよ発車の時。今度こそ本当のお別れである。ミュージックホーンを鳴らし、ゆっくりと発車する。私はその去りゆく姿をカメラにしかと収めた。もう二度と会うことはないだろう……。

感傷に浸るのもほどほどに、家路に就く。ここで珍事発生。ホームに接近放送が流れるが、どうも内容がおかしい——次発列車の接近放送が流れているではないか！ どうやら、先ほどの「ニューなのはな」の回送で自動放送がずれてしまったようだ。ちなみに、数年前に青梅線で East i-E を撮影した際にも同じような出来事があった。接近放送では（間違っ）10両と案内されているが、やってきたのは209系4両。かなり混雑した列車は千葉に到着。総武線、中央線、小田急線を乗り継いで帰宅した。



← 武蔵野線を行く「ニューなのはな」

高尾を通過する同車両 →



◆エピソード◆

残暑が続く9月25日、私は中央本線沿線にいた。まさかまさかの事態。「ありがとう 485系ニューなのはな 長野への旅」の催行を知った時は本当に驚いた。今回こそは正真正銘、最後のお別れである。踏切が鳴り、遠くに水色の車体が見える。はやる気持ちを抑えつつ、ファインダーに編成全体が入るのを待つ。そして「ニューなのはな」は目の前をゆっくりと通過。それは、まるで長野へ向かうのをためらうかのように……。駅のホームには「ニューなのはな」の乗車位置ステッカーのみが遺されていた。



長野への帰らぬ旅路

<参考文献>

- ・南正時、「残したい日本の鉄道風景」、双葉社、2011年
- ・コンパス時刻表 2016年8月号、交通新聞社、2016年
- ・鉄道ファン 2016年10月号、交友社、2016年
- ・週刊 歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR No.15, 29, 31, 35、朝日新聞出版、2010年
- ・週刊 鉄道の旅 No.5, 46, 48、講談社、2003年
- ・TBForum（本館） <<http://hkuma.com/tbf/>>
- ・Q&A 一般国道 <http://www.thr.mlit.go.jp/tohokunet/tiikiwotukuru/html/Q-A_michi-ipan.html>
- ・「階段国道」誕生のワケ <<https://trafficnews.jp/post/74594/>>

281系「はるか」の編成に関する考察

工学部 機械工学科 3年 宮川 陽太



図1 天王寺駅停車中の281系「はるか」(写真は筆者撮影)

1. 考察の動機

この考察を始めたきっかけは定期試験も終わった1月某日、模型店の中古車両コーナーで281系の先頭車を見かけたことに始まる。その時私はふと281系の編成に興味を持ち編成を調べたところ通常期は6両(もしくは6+3両)であるが繁忙期は6両編成の一部を崩し6+3両と9両貫通編成を組むことを知り、この組み換えに興味を持ったため、本考察を行った。

2. 281系の概要

編成の考察を行う前に281系について述べておく。(登場年などのデータはWikipedia「281系」[1]の項目のデータを用いた。)281系は1994年9月4日に開港した関西国際空港への空港アクセス列車である特急「はるか」の専用車両として、同年春に川崎重工業・近畿車輛で製造された車両である。1994年度グッドデザイン賞、第5回ブルネル賞近距離列車部門最優秀賞を受賞している。デビュー時は5両編成のみであったものの、乗車率が好調であったため付随車(サハ281形100番台)を新造・増結し現行の6両編成とされ、さらに3両の付属編成も用意された。2012年6月1日現在、基本編成の6両編成9本(以下A

編成とする)、付属編成の3両編成3本(以下B編成とする)、計63両が吹田総合車両所日根野支所に配置されており、主に特急「はるか」の専用車両として米原～関西空港間で使用されているが、過去にはお召し列車としても使用された経歴も持つ。(このためガラスには防弾ガラスが使用されている)

なお機器類等の詳細はここでは割愛し、必要に応じて適宜記述する。

3. 組み換えパターンの考察

3.1 編成の基本

前述した通り、281系には6両の基本編成が9本、3両の付属編成が3本存在している。編成表を以下に示す。なお、下表における編成番号、及び車番のデータは関西編成表 wiki の「近ヒネ 281系編成表」[2]に記載されているデータを用いた

表1 281系基本編成の車番

←京都・米原							関西空港→
号車番号		1	2	3	4	5	6
記号		Tsc'	M	T	T'	M	Tc
座席		G車	指	指	自※1	自	自
基本形式		クロ280	モハ281	サハ281	サハ281	モハ281	クハ281
編成ごとの車番	HA601	1	2	1	101	1	1
	HA602	2	4	2	102	3	2
	HA603	3	6	3	103	5	3
	HA604	4	8	4	104	7	4
	HA605	5	10	5	105	9	5
	HA606	6	12	6	106	11	6
	HA607	7	14	7	107	13	7
	HA608	8	16	8	108	15	8
	HA609	9	18	9	109	17	9

表2 281系付属編成の編成表

←京都・米原				関西空港→
号車番号		7	8	9
記号		Tc'	T'	Mc
座席		指※2	指※2	指※2
基本形式		クハ280	サハ281	クモハ281
編成ごとの車番	HA631	1	110	1
	HA632	2	111	2
	HA633	3	112	3

※1 一部列車では指定席になる

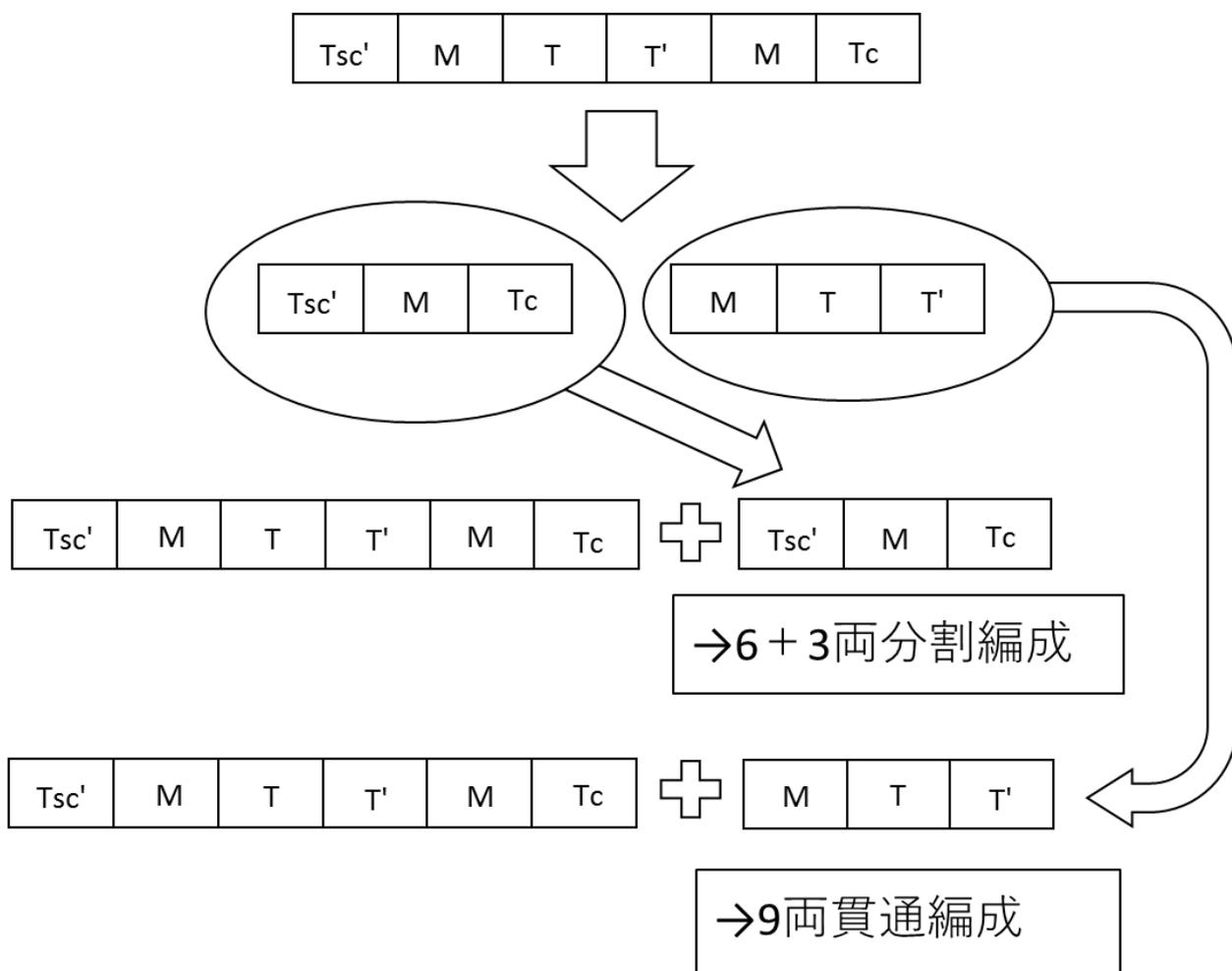
※2 一部列車では自由席になる

3.2 組み換えに関する考察

3.2.1 組み換えの基礎知識

基本的に「はるか」はA編成のみの6両で運行され、朝晩の一部編成のみA編成の関西空港側(クハ281)にB編成を増結し6+3両の9両編成で運行される。また、A編成は9編成あるうちの7編成を使用し、残り2編成は予備車として待機させておく。

さて、通常期は前述のような編成で対処できるが繁忙期になると6両では輸送力が不足する。そのため、全列車を9両編成で運行する必要があるわけだが、A編成が予備を除き7本に対しB編成は3本となりB編成が不足する。そこで、予備の2編成から中間3両ずつを抜き取り、「疑似」付属編成(B編成とは車両構成が異なる。詳しくは後述する。)(以下B'編成とする)を2本組成しA編成に増結、残る中間6両分を2編成に3両ずつ増結し、貫通9連(以下C編成とする)を2本組成する。これを図にまとめると下図のようになる。



3.2.2 B'編成組成時における使用車両の法則性における考察

さて、ここで問題となるのは、B'編成の組成時に使用する車両である。なぜなら281系は1M方式であるためモハユニットなどの関係からB'編成に使用されている中間車を割り出せないためである。そこで、過去に組成されたA編成+B'編成の6+3両編成及び9両貫通編成の編成表からどの編成の中間車が使われたか分析し、その法則性の考察を行う。なお、考察に使用する編成表は中野文庫編成資料室 [4]

に記載されている編成表を用いた。

過去に組成されたA編成+B‘編成の6+3両編成及び9両貫通編成の編成を下表（表3、表4）に示す。

表の見方は下図（図3）を参照されたい。

日付 (運行番号)	車番※3	…	編成の向き
	編成番号※4		
※3	矢印は運転台の向き、カッコ内は運用時の号車番号		
※4	カッコ内はその編成での号車番号		

図3 編成表の見方

表3 過去に組成されたA編成+B‘編成の6+3両編成の編成表

1995/8/8 (6039M~ 1039M)	←(9)ク口	(8)モハ	(7)クハ→	←(6)ク口	(5)モハ	(4)サハ	(3)サハ	(2)モハ	(1)クハ→	京都→
	280-7	281-14	281-7	280-9	281-18	281-9	281-109	281-17	281-9	
	HA607(1)	HA607(2)	HA607(6)	HA609(1)	HA609(2)	HA609(3)	HA609(4)	HA609(5)	HA609(6)	
1995/8/11 (1012M)	←(1)クハ	(2)モハ	(3)サハ	(4)サハ	(5)モハ	(6)ク口→	←(7)クハ	(8)モハ	(9)ク口→	関空→
	281-8	281-15	281-108	281-8	281-18	280-8	281-4	281-8※5	280-4	
	HA608(6)	HA608(5)	HA608(4)	HA608(3)	HA608(2)	HA608(1)	HA604(6)	HA604(2)	HA604(1)	

表4 過去に組成された9両貫通編成の編成表

1995/8/8 (1037M)	←(9)ク口	(8)モハ	(7)サハ	(6)サハ	(5)モハ	(4)サハ	(3)サハ	(2)モハ	(1)クハ→	京都→
	280-5	281-10	281-5	281-105	281-7	281-7	281-107	281-13	281-5	
	HA605(1)	HA605(2)	HA605(3)	HA605(4)	HA607(5)	HA607(3)	HA607(4)	HA607(5)	HA605(6)	
2000/1/4 (1038M)	←(1)クハ	(2)モハ	(3)サハ	(4)サハ	(5)モハ	(6)サハ	(7)サハ	(8)モハ	(9)ク口→	関空→
	281-1※6	281-5	281-103	281-3	281-1	281-101	281-1	281-2	280-1	
	HA601(6)	HA603(5)	HA603(4)	HA603(3)	HA601(5)	HA601(4)	HA601(3)	HA601(2)	HA601(1)	
2000/1/4 (1055M)	←(9)ク口	(8)モハ	(7)サハ	(6)サハ	(5)モハ	(4)サハ	(3)サハ	(2)モハ	(1)クハ→	京都→
	280-5	281-10	281-5	281-105	281-9	281-4	281-104	281-7	281-5	
	HA605(1)	HA605(2)	HA605(3)	HA605(4)	HA605(5)	HA604(3)	HA604(4)	HA604(5)	HA605(6)	

この表より、B‘編成及び9両貫通編成の組成には以下の2つの法則がみられることが分かる。

- ・ B‘編成組成時はA編成のうちの1・2・6号車が使用される
- ・ B‘編成を組成したときに残る中間3両はA編成の5号車と6号車の間に連結順が変えられることなく組み込まれる

この2つの法則を元に編成の組み換えを図式化すると次頁の図4のようにになる。なお、図4ではB‘編成の組成及び増結する中間3両を捻出するために使用されるA編成をa編成(a1~a6)、B‘編成と併結して9両になるA編成をb編成(b1~b6)、中間3両を増結して9両編成になるA編成をc編成(c1~c6)としている。(各数字は号車番号と対応している)

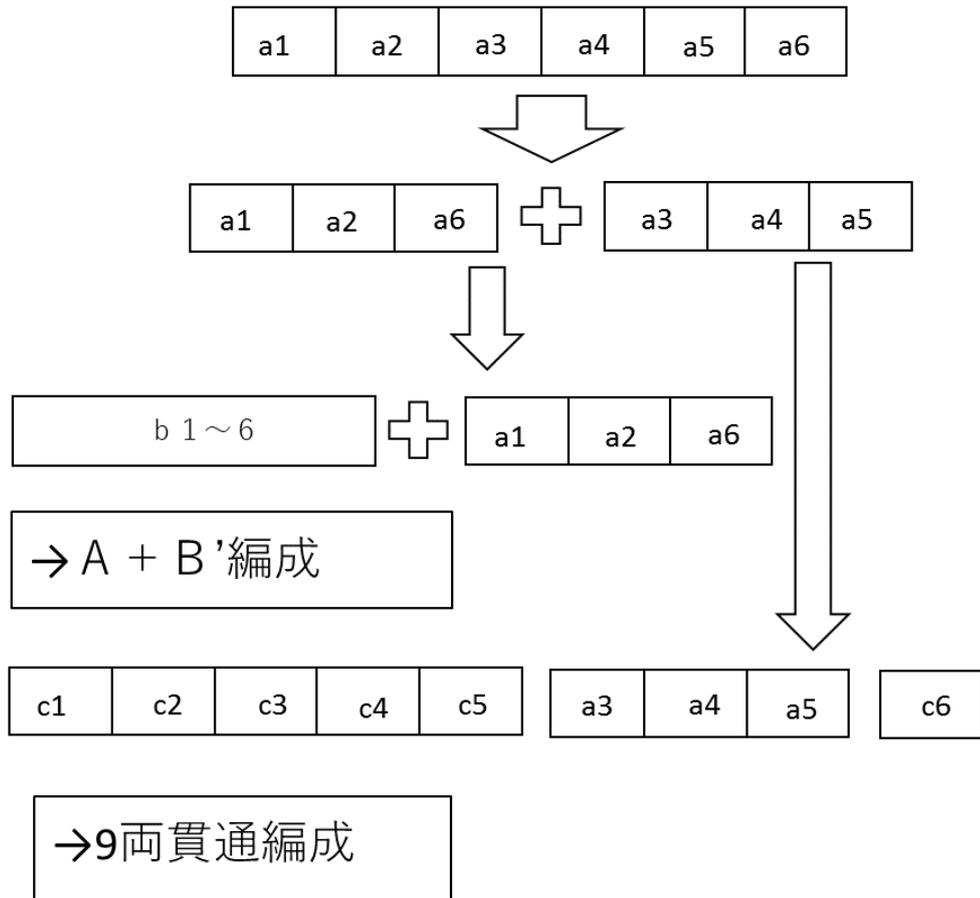


図4 繁忙期における281系の組み換えの模式図

このため、組み換えの手順は

- (1) a編成の中からa1, a2, a6を使用しB'編成を組成
- (2) (1)で組成したB'編成をb編成の関西空港側(b6)に増結
- (3) (1)で余剰となったa3~a5をc編成のc5とc6の間に組み込むとなる。

4. 終わりに

本来であれば模型でこの編成の組み換えを再現するかについても考察する予定であったが筆者が多忙であったため着手できなかった。また別の機会に現在製品化されていないB編成の製作方法とともに考察を行いたい。

5. 参考文献

- [1] Wikipedia「JR西日本281系電車」
<https://ja.wikipedia.org/wiki/JR%E8%A5%BF%E6%97%A5%E6%9C%AC281%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A>
- [2] 関西編成表wiki「近ヒネ281系編成表」
<http://kansaihenseihyo.wiki.fc2.com/wiki/%E8%BF%91%E3%83%92%E3%83%8D281%E7%B3%BB%E7%B7%A8%E6%88%90%E8%A1%A8>

- [3] Wikipedia 「はるか (列車)」
[https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%81%AF%E3%82%8B%E3%81%8B_\(%E5%88%97%E8%BB%8A\)](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%81%AF%E3%82%8B%E3%81%8B_(%E5%88%97%E8%BB%8A))
- [4] 中野文庫編成資料室 「はるか」
<http://www.geocities.jp/henseilib/ha/haruka.htm#はるか>

ご存じですか？ もう1つの古都に行く、もう1つの京阪電車

京阪大津線

工学部 電気システム工学科 3年 天沼 大輝



はじめに

京阪電車（以下：京阪）と聞いて皆さんは何を思い浮かべるでしょうか？ 今はなきテレビカー？ おけいはん？ それとも色々な意味で有名な中之島線？ ~~（いや、コーフォニウムでしょ）~~ 最近では「プレミアムカー」の導入など話題の尽きない京阪ですが、今回は京阪本線から少し離れようと思います。同じ京阪でも京阪本線とは接続しておらず、日々孤軍奮闘している大津線にスポットライトを当てることにしましょう。

京阪電車について



京阪線の主力 3000系&9000系

京阪電気鉄道は大阪・京都・滋賀に総延長 91.9km の路線を持つ大手私鉄で、関西では“京阪電車”の愛称で親しまれています。京阪の歴史は渋沢栄一らの計画に始まり、1910年に（大阪）天満橋～（京都）五条間が開業しました。滋賀方面では1925年に京津電気軌道を、続けて琵琶湖鉄道汽船を合併し、これが現在の大津線の原型となります。（詳細は「大津線の歴史と廃線跡めぐり」の項目をご覧ください）この間にも淀川西岸に競合路線が建設されることを防ぐべく新京阪鉄道（現在の阪急京都線）の設立に関与するなど、着々と地固めを進めていました。その後、戦時政策により阪神急行電鉄と合併し京阪神急行電鉄となりましたが、1949年に分社化され京阪は再発足を果たします。戦後は鉄道事業に力を注ぎ、淀屋橋延伸や鴨東線の開業、そして2008年には中之島線を開業させています。



京阪特急 8000系

路線は大阪と京都を結ぶ「京阪線」と、大津市を基盤とする「大津線」に大別されます。京阪線は京阪本線と鴨東線、宇治線、交野線、そして中之島線で構成されており、都市と都市をつなぐ一般的な通勤路線と言えます。これに対し、大津線は山越えや併用軌道など京阪線とはまるで異なった性格をしており、鉄道とも路面

電車とも言い難い（法律上は軌道）独特な雰囲気を持つ路線です。京阪線と大津線以外にも鋼索線（男山ケーブル）が運行されていますが、これは京阪本線の八幡市で接続しているため実質的には京阪線の一部と捉えることができます。

京阪大津線 概要

京阪大津線とは御陵（みささぎ）～浜大津間の京津線および石山寺～坂本間の石山坂本線を合わせた総称です。大津線の名称は主に京阪線と区別する目的で用いられており、京阪線の路線図などでは大津線として御陵・浜大津・石山寺・坂本の4駅のみ記載されている場合もあります。両路線とも全区間で軌道法の適用を受けている、いわゆる「路面電車」です。

○京津線 ～マニア必見！ 特例ずくめの劇場路線～



京津線は京都市山科区の御陵と大津市の浜大津を結ぶ全長 7.5km の路線です。かつては京阪本線の三条に隣接した京津三条が起点でしたが、1997年の京都市営地下鉄東西線の開通に伴い京津三条～御陵間は廃止となりました。現在は御陵から京都市営地下鉄東西線に乗り入れ、京都市役所前もしくは太秦天神川まで直通運転を行っています。

急カーブを行く京津線の800系 また、京津線は路線が変化に富んでいることでも有名です。御陵まで地下鉄として走ってきた列車は、突如として登山電車と化し、急勾配と急カーブで逢坂山に挑みます。途中の大谷駅ホームは特例として40%の勾配上に設けられており、日本一急勾配の駅です。そして上栄町～浜大津間は路面電車となり、併用軌道を抜けて浜大津に到着します。使用車両の800系は地下鉄直通対応かつ登山電車並みの性能を持ち、加えて特例で併用軌道の走行が認められた異例の車両です。このように目まぐるしく変化する様相から、京津線は「劇場路線」と謳われています。

○石山坂本線 ～のんびり湖畔を走る地元の足～

石山坂本線は大津市内の石山寺と坂本を琵琶湖畔に沿って結ぶ全長 14.1km の路線です。地元では“石坂線”の愛称で親しまれており、駅の掲示板を沿線の学校に開放するなど、地域に密着した鉄道といえます。朝夕は大津市民の通勤・通学の足として利用されているほか、日中でも7～8分間隔で運行されており、待たずに乗れる点も魅力です。最近ではアニメのキャラクターや沿線の名所をラッピングした車両を頻繁に運行しており、注目を集めています。



併用軌道を走る700形

路線は大きく3つの区間に分けられます。石山寺～浜大津間は市街地を縫うように線路が敷かれており、浜大津～三井寺間は併用軌道となっています。これに対し、三井寺～坂本間は通常の鉄道規格で建設されたため駅間距離が長く、曲線も緩やかな点が特徴です。

京阪電車クイズ 第1問

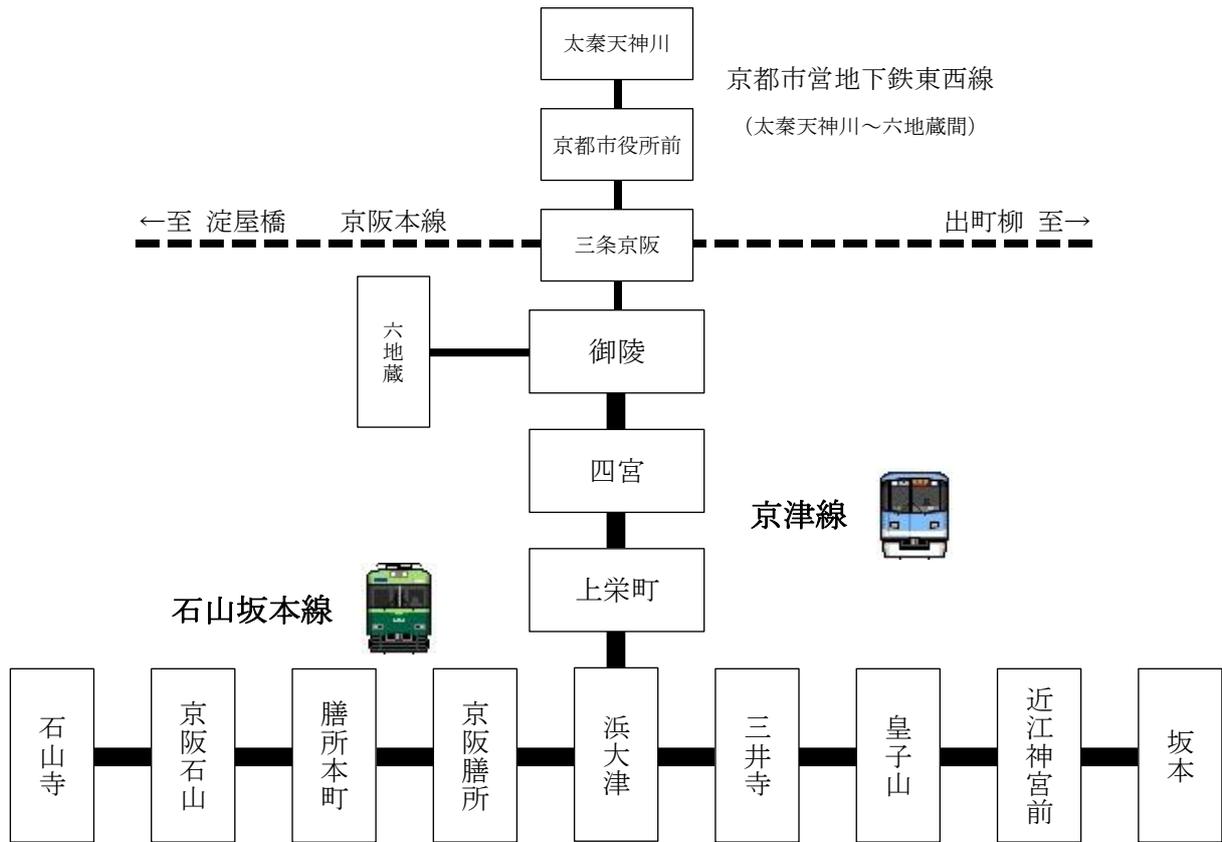
次のうち、京阪線で実際に存在する種別はどれでしょう？

- A. 深夜急行 B. 通勤区急 C. S特急

[答えは参考文献の下]

【京阪大津線 簡易路線図】

※主要駅のみ記載



京阪大津線の車両

・600形 ～大津線初の冷房車 今や石山坂本線の顔～



600形は1984年に登場した車両で、300型および260形の車体を流用して2両×10編成が製造されました。同時期に製造された6000系に類似して半流線型となっている前面が特徴です。300型を流用した1次車（4編成）と260形を流用した2～4次車（6編成）では前面窓のデザインが異なり、前者は平面ガラスなのに対し、後者はパノラミックウィンドウとなっています。また、1次車の連結面

にはかろうじて300型の面影が残っています。

当初は大津線全線で運行されていましたが、京津三条～御陵間の廃止に伴い現在では基本的に石山坂本線で運行されています。



1次車



3次車

・700形 ～地上時代最後の新車 石山坂本線でも、がんばるぞい！～



700形は1992年に登場した車両で、350形と500形の車体を流用して2両×5編成が製造されました。スペックは600形を基本としながらも6000系から7000系への流れを汲み前面が直線的なデザインに変更されたほか、当初から1500V昇圧を見越した設計となっていました。

700形が京津三条～御陵間の廃止前に導入された最後の形式となり、当初は大津線全線で運行されていました。現在では600形と同様に石山坂本線で運行されています。



700形の車内

・800系 ～日本一高価(?)な通勤車は、なんでもできる優等生～



800系は京津三条～御陵間廃止による京都市営地下鉄東西線への乗り入れ開始に合わせて1997年に登場した車両です。4両×8編成が導入され、全編成が京津線と京都市営地下鉄東西線で運行されています。車両には地下鉄区間や京津線の急勾配と急カーブ、そして併用軌道を直通するための様々な工夫がなされています。地下鉄と併用軌道における架線の高さの違いに対応可能なシングルアームパンタグラフが搭載されているほか、61%の急勾配を走行

できる機器や地下鉄用のATOも備わっており、一石二鳥ならぬ一石三鳥を実現した車両です。このような事情から、製造当時は「1mあたりの値段が日本一高い車両」といわれていました。なお、軌道運転規則により路面電車の長さは30m以内と定められていますが、京津線は特例として800系(16.5m×4両)での運転が認められています。



屋根上機器は非常に薄い

運行形態

○京津線

日中は15分間隔での運行で、太秦天神川～浜大津間と京都市役所前～浜大津間の列車が交互に運行されるパターンダイヤとなっています。どちらの列車も三条京阪以遠まで運行されることから、廃止前の京津線の区間をカバーした運行形態です。朝夕のラッシュ時間帯は1時間あたり最大で6本に増発され、四宮発着の列車も運行されます。なお、三条京阪(京阪線の駅名は三条)での京阪線と浜大津行きの乗り換え時間にはばらつきがあり、接続は図られていないといえます。



併用軌道を行く800系

○石山坂本線

日中は 7～8 分間隔での運行で、石山寺～坂本間の全線を運行する列車と石山寺～近江神宮前間の列車が交互に運行されています。ダイヤパターンの関係から浜大津における京津線との接続は 1 本おきとなっています。朝夕のラッシュ時間帯は 1 時間あたり最大 11 本となり、大部分の列車が石山寺～坂本間を運行します。基本的にワンマン運転を行っていますが、近江神宮前～坂本間では車掌ではなくステーションスタッフが乗務し、改札業務を担当しています。



別所～三井寺間を快走する 600 形

○お得な切符

大津線の沿線には有名な神社仏閣などの観光地が多いことから、旅行者向けのフリー切符が発売されています。旅のスタイルに合わせて様々な切符が発売されていますが、ここでは主要なものを紹介します。

切符名	有効区間
大津満喫 2day チケット	大津線全線・江若バス堅田駅以南エリア・坂本ケーブル往復・琵琶湖汽船（ミシガン・高速船）
大阪・京都・びわ湖「水の路」1day チケット	京阪線全線・大津線全線・東西線三条京阪～御陵間
大阪・京都・びわ湖「水の路」1day チケット +ミシガン	京阪線全線・大津線全線・東西線三条京阪～御陵間・琵琶湖汽船（ミシガン・高速船）1 回乗船（クーポン付き）
湖都古都・おおつ 1day きっぷ	大津線全線
京都地下鉄・京阪大津線 1day チケット	大津線全線・京都市営地下鉄全線

※切符の名称、効力は変更になる場合があります。

このほかにも、イベント等で「大津線 1day チケット」が発売されることがありますが、値段・効力ともに「湖都古都・おおつ 1day きっぷ」と同仕様となっています。また、最近ではアニメとタイアップした「大津線 1day チケット」も発売されています。

★お得に楽しもう “ミシガン” ★



琵琶湖汽船「ミシガン」クルーズは 1 回乗船で 2780 円と少々高額……。実はミシガン乗船券付きのフリー切符を買くと、とてもお得になる場合があります。ミシガンに乗船予定の場合は、ぜひ京阪のフリー切符をご確認ください。

京阪電車クイズ 第2問

京阪は日本の鉄道として初めて“あるもの”を採用しました。それは、次のうちどれでしょう？

- A. 車内販売 B. 列車電話 C. 発車メロディー

[答えは参考文献の下]

京阪大津線の歴史と廃線跡めぐり

前述のとおり、京津線の京津三条～御陵間は1997年に廃止となりました。そのため、現在の大津線は京阪線と直接は接続していません。ここでは、そんな大津線の歴史と京津三条～御陵間の廃線跡の様子を、ご紹介いたします。

◆大津線の歴史◆

凡例：京津・・・京津線についての出来事 石坂・・・石山坂本線についての出来事

年表その1 ～京津電気軌道と大津電車軌道～

1912年	京津 ：京津電気軌道として三条大橋～上関寺仮乗降場間および上関寺～札ノ辻間が開業 京津 ：上関寺仮乗降場～上関寺間が開業し、三条大橋～札ノ辻間の直通運転を開始
1913年	石坂 ：大津電車軌道として大津（現：浜大津）～膳所間が開業（国鉄の貨物線と共用） 石坂 ：膳所～別保（現：粟津）間が開業
1914年	石坂 ：別保～石山駅前間が開業 石坂 ：石山駅前～唐橋前間が開業 石坂 ：唐橋前～蛸谷（後の石山、現在の石山寺）間が開業
1915年	京阪電気鉄道の三条駅が開業
1922年	石坂 ：浜大津～三井寺間が開業



上関寺付近の徒歩連絡区間

大津線の歴史は京津電気軌道にさかのぼります。1912年の開業時、なんと上関寺付近（現：大谷～上栄町間）の東海道本線との立体交差区間で工事が遅れていたため、この区間を開通させることができませんでした。そのため、工事完了までの4ヶ月間のみ、分断されていた上関寺仮乗降場～上関寺間の約100mは徒歩連絡となっていました。なお、三条への乗り入れは京津電気軌道が1912年なのに対し京阪電気鉄道は1915年なので、駅の位置は多少違いますが京津線の方が先ということになります。

1913年、大津電車軌道が国鉄大津線を電化および三線軌条化して大津～膳所間を開業させます。同区間はかつて旅客列車も運行されていましたが、大津電車軌道の開業に伴い貨物線となり大津線の名称も消滅しました。その後、徐々に路線を伸ばしていき、1922年には三井寺～石山（現：石山寺）間に至りました。

年表その2 ～合併から京阪へ～

1925年	京津 ：京阪電気鉄道が京津電気軌道を合併し、京阪の京津線となる 京津 ：札ノ辻～浜大津間が開業
1927年	石坂 ：大津電車軌道と太湖汽船が合併し、琵琶湖鉄道汽船となる 石坂 ：三井寺～兵営前（現：別所）間および山上（現在は廃止）～松ノ馬場間が開業 石坂 ：松ノ馬場～坂本間が開業 石坂 ：兵営前～山上間が開業し、石山～坂本間が全通
1929年	石坂 ：京阪電気鉄道が琵琶湖鉄道汽船を合併し、京阪の石山線・坂本線となる

京阪電気鉄道は京都電燈（現在の京福電気鉄道）との買収争いに競り勝ち、1925年に京津電気軌道を合併します。同年、浜大津まで延伸して大津電車軌道と接続しました。

一方で、琵琶湖へ勢力を拡大しつつある京阪電気鉄道への対抗策として、大津電車軌道は1927年に太湖汽船と合併して琵琶湖鉄道汽船となります。この琵琶湖鉄道汽船は並走する江若（こうじゃく）鉄道に対抗して坂本から先の堅田方面、さらには草津方面への延伸を計画していました。高速化を図るため三井寺～坂本間はそれまでの路面電車ではなく通常の鉄道規格で建設され、専用の新型車両（琵琶湖鉄道汽船100形）も登場します。しかし、三井寺で乗り換えが必要だったことに加え、集落から離れた場所を通っていたため、利用者数は伸びませんでした。そして、1929年、琵琶湖鉄道汽船はあえなく京阪電気鉄道に吸収合併され、一夜の夢は儚く消え去ったのでした……。

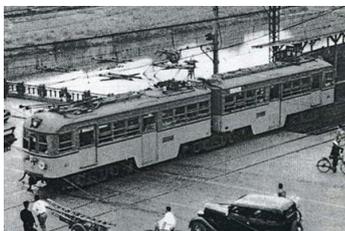


三井寺駅のホーム下に残る高床ホームと低床ホームをつなぐ階段

年表その3 ～便利な鉄道を目指して～

1931年	京津：専用軌道となっていた古川町（後の東山三条）～蹴上間を三条通上の併用軌道に移設 石坂：三井寺での乗り換えが解消され、石山～坂本間の直通運転を開始
1934年	京津：60型を使用して天満橋～浜大津間で特急「びわこ号」の運転を開始
1943年	合併により京阪電気鉄道から京阪神急行電鉄となり、同社の路線となる

かつての京津線は京津三条を発車すると三条通上の併用軌道と専用軌道を行き来しながら御陵へと向かっていました。ですが、開業時は三条通の道幅が狭かったことから、古川町～蹴上間は専用軌道を走行していたのです。書籍などで京津線の廃線跡というところ三条通が掲載されていますが、今回の廃線跡めぐりでは、この古



60型「びわこ号」

川町～蹴上間の専用軌道跡も紹介したいと思います。1934年には日本初の連接車60型が誕生し、京阪線と京津線を直通する特急「びわこ号」の運転が開始されました。

石山・坂本線では三井寺～坂本間を路面電車規格に改良し、晴れて石山～坂本間の直通運転が開始されます。これにより、鉄道規格の琵琶湖鉄道汽船100形は京阪線に転属することになり、大津の地を去ったのでした。

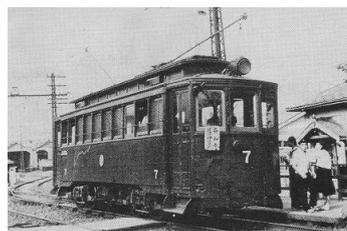
年表その4 ～大津線最大のピンチ到来！？～

1947年	石坂：浜大津～膳所間に江若鉄道の車両が乗り入れを開始
1949年	京津：四宮車庫で火災が発生し、車両22両を焼失 京阪神急行電鉄から分社化され、再び京阪電気鉄道の路線となる
1956年	石坂：石山線と坂本線を統合し、石山坂本線とする
1961年	京津：80型の運転を開始
1965年	石坂：江若鉄道車両の乗り入れを廃止
1969年	石坂：共用していた浜大津～膳所間の国鉄貨物線と江若鉄道が営業を終了（江若鉄道は廃線）

戦後、かつてライバル関係にあった江若鉄道が浜大津～膳所間への乗り入れを開始します。江若鉄道は浜大津～近江今津間を結んでいた非電化路線で、当初から将来国鉄に買い上げてもらうことを念頭に建設されたよ

うです。晩年は経営悪化で京阪電気鉄道の傘下となりましたが、湖西線の建設に際し廃線となり、鉄道用地は日本鉄道建設公団に売却されました。

1949年、おそらく大津線最大のピンチともいえる事件が発生します。8月7日の午前4時頃、四宮車庫で火災が発生したのです。入庫していた27両のうち、人力で救出された5両以外は全て焼失するという大損害を受け、大津線は突如として車両不足に陥ります。不足した分の車両は他線区や阪急電鉄（火災当時は京阪神急行電鉄で同じ会社だった）から応援を呼び、加えて京阪自動車（現在の京阪バス）の運賃値下げと増発で対応しました。低床車が致命的なまでに不足した大津線は、ここで大きな方針転換をします。なんとホームをかさ上げし、全車高床車で運行しようと考えたのです。しかし、スペースの狭い古川町と日ノ岡はホームかさ上げの許可が下りませんでした。そのため、石山・坂本線のみ全車高床車となり、京津線には低床車が残りました。



阪急から応援に駆け付け、そのまま大津に骨を埋めることになった5型

1950年代後半から京津線沿線は急速に宅地化が進み、輸送力不足が指摘されるようになってきます。この時期のラッシュ時は「びわこ号」こと60型で持ちこたえている状況でした。そんな状況を打開すべく登場したのが、後に路面電車の傑作と謳われた80型です。

年表その5 ～さよなら、地下で会いましょう～

1981年	ダイヤ改正が実施され、京津線と石山坂本線の浜大津駅が統合される
1987年	京阪本線の東福寺～三条間が地下化され、京津三条のみが地上に残る
1997年	京津：京津三条～御陵間が廃止される・京都市営地下鉄東西線への乗り入れを開始
2008年	京津：東西線の乗り入れ区間を太秦天神川まで延長する

1981年のダイヤ改正からは、基本的に準急が京津三条～浜大津間で、普通が京津三条～四宮間で運転されるようになりました。これは、東山三条・蹴上・日ノ岡の各駅が低床ホームだったため、低床ホームに対応する80型を普通に充当し、それ以外の高床車を京津三条～御陵間通過の準急に充当するためです。この運行形態は1997年の京津三条～御陵間廃止まで継続されます。また、石山坂本線では浜大津発着の列車が廃止され、石山寺～坂本間での運行が主体となりました。



高床車の260型

大正時代から親しまれてきた京津線ですが、京都市営地下鉄東西線の開通によって京津三条～京阪山科間で競合することから、同区間の廃止が決定されます。しかし、東西線の建設ルートの関係から山科での乗り入れは困難とされたため、京津三条～御陵間を廃止し、御陵での乗り入れに変更されました。1995年に入ると京阪電気鉄道と京都市の間で乗り入れに関する基本協定が締結され、翌年からは800系の試運転も開始されました。そして、1997年10月11日、京津三条～御陵間の運行を終了し、翌12日から800系による東西線への乗り入れが開始されます。これと同時に大津線は600Vから1500Vに昇圧され、80型・260形・350形は引退となり、600形と700形は石山坂本線専用になりました。



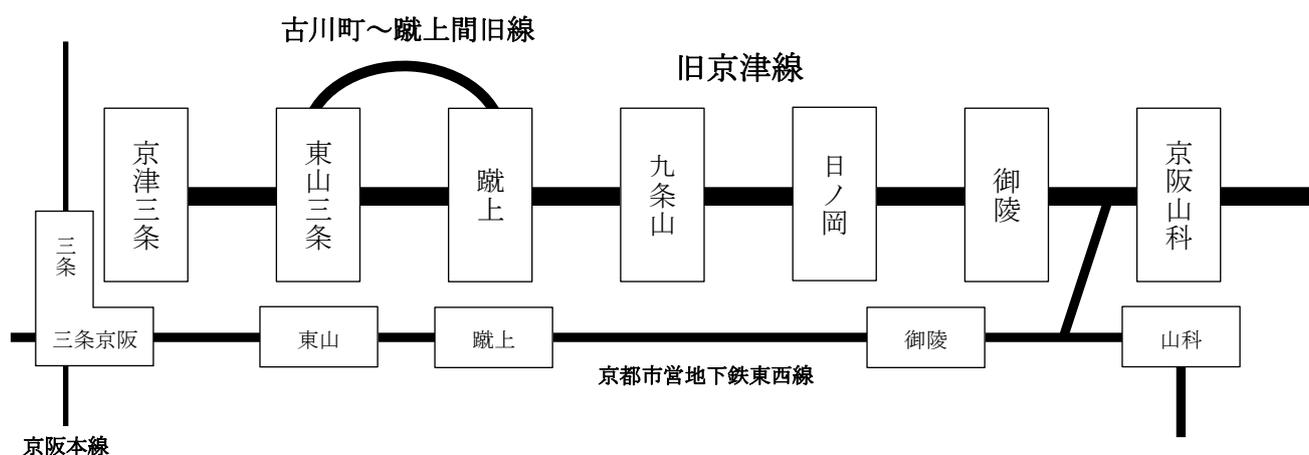
低床車の80型

以上のような経緯を経て、大津線は京阪線から独立した路線となりました。続いて、京津三条～御陵間の廃線跡を紹介したいと思います。

1997年10月12日付けで京津三条～御陵間は廃止となりましたが、新線（現在の線路）との切り替え地点は御陵～京阪山科間にありました。今回は京津三条から東山三条・蹴上・九条山・日ノ岡・御陵・新旧切り替え地点までをご紹介します。

◆廃線跡めぐり◆

【京津線 廃止区間路線図】



■京津三条



旧京津三条駅



現在

廃止前の京津三条は3面2線の頭端式ホームを有する駅で、中央が乗車ホーム、両端が降車ホームとなっていました。また、2線のうちの1線は1969年まで京阪線と接続しており、60型「びわこ号」などはこの線路を通過して直通していました。

現在、京津三条駅跡は駐車場となっています。かつては「京阪三条 rest complex KYOUEEN」という商業施設が営業していましたが、2016年5月で閉店となりました。京都の町中では景観保護の観点から建築制限があるため、三条大橋のたもとという好立地にも関わらず後継施設の目処は立っていないようです。

●京津三条～東山三条間



現在の京津三条～東山三条間
(写真奥が浜大津)



現在の東山三条交差点
(写真奥が浜大津)

京津三条を発車した列車は大きく右にカーブして三条通に出ていました。併用軌道に入った列車は、そのまま三条通を直進して東山三条へ向かっていました。

現在は車道・歩道ともに舗装し直されているため、当時の面影をうかがい知ることはできません。

■東山三条（旧古川町）



旧東山三条駅



現在



廃止前の東山三条は2面2線の低床ホーム（電停タイプのホーム）を有する駅で、高床車の準急は通過していました。1978年までは東山三条交差点で京都市電東山線と平面交差しており、当駅が乗換駅でした。

現在、東山三条駅跡は舗装されており、当時をしのぶものは確認できませんでした。なお、当駅の代替駅として東西線の東山駅があります。

●東山三条～蹴上間（新線：三条通上の併用軌道）



東山三条～蹴上間を行く 80 型
(写真手前が浜大津)



現在の東山三条～蹴上間
(写真手前が浜大津)

東山三条を発車した列車は三条通の併用軌道を徐々に坂を登りながら蹴上へと向かっていました。

現在の同区間は舗装し直されていますが、途中には白川の橋梁や平安神宮の大鳥居などもあり、廃止前と変わらない風景もあります。

●古川町（東山三条）～蹴上間（旧線：三条通北側の専用軌道）



※黒線が旧線の大まかなルート



斜め方向の建物と駐車場
(写真奥が浜大津)



中央の建物だけ斜め方向に建つ
(写真右手前が浜大津)



学校と住宅地に挟まれた路地を進む
(写真奥が浜大津)

三条通と古川町通の交差点から専用軌道に入っており、現在は駐車場になっている場所に旧古川町駅がありました。駐車場の北側の路地に入ると、一軒だけ斜め方向を向いている建物があります。これが廃線跡で、周辺に建っている建物の向きとの関係もあり、80年以上経った今でも斜め方向に建てざるを得なかったものと考えられます。さらにもう1本北側の路地は、途中から廃線跡と重なります。左は京都文教学園の敷地、右は住宅地となっている狭い路地ですが、実際は倍の幅があったようです。



白川を渡る
(写真奥が浜大津)



白川の橋台跡
(写真手前が浜大津)



旧神宮道（応天門通）駅付近
(写真右が浜大津)

先ほどの路地を進むと白川に出ます。この白川の東岸には橋台跡が片方だけ残っており、おそらくこの区間に残る唯一の建造物の跡と思われます。白川を渡った線路は神宮道を横断していて、この付近に旧神宮道駅（応天門通駅）が所在していたようです。なお、平安神宮の大鳥居は1928年に完成しているので、京津線の方が歴史は古いということになります。



小川を渡る
(写真右奥が浜大津)



橋梁跡にレンガが残る
(写真手前が浜大津)



旧岡崎道（広道）駅付近
(写真手前が浜大津)

神宮道から東に進み、線路は小川を渡ります。この付近のみ道路が不自然に広くっており、これも廃線跡の用地が関係しているものと考えられます。小川の石垣にはレンガが残っており、この部分に橋梁が架かっていたようです。小川から1本南の路地を進むと、途中から廃線跡と重なります。この路地と岡崎通の交差点付近に旧岡崎道駅（広道駅）がありました。



この付近に車両基地が存在した
(写真奥が浜大津)



この先で三条通に合流する
(写真奥が浜大津)

さらに路地を進んだところには、かつて車両基地がありました。付近は現在、料亭や宗教施設になっています。その先は緩やかな右カーブとなっており、かつて列車が走っていた面影が残ります。蹴上交差点の手前で三条通に合流します。

■ 蹴上



旧蹴上駅



現在

廃止前の蹴上は2面2線の低床ホーム（電停タイプのホーム）を有する駅で、高床車の準急は通過していました。蹴上のインクラインに沿って桜並木が続いており、廃止前は京津線と桜を一緒に撮影できる撮影ポイントでもありました。

現在、蹴上駅跡は舗装し直されているほか、かつて存在した歩道橋も撤去されています。周辺には蹴上インクラインや琵琶湖疎水記念館、南禅寺などの観光地が点在しているほか、日本初の電車にも電力を供給した蹴上発電所があります。なお、当駅の代替駅は東西線の蹴上駅です。



蹴上のインクライン

● 蹴上～九条山間



蹴上～九条山間を行く 600 形
(写真右が浜大津)



現在の蹴上～九条山間
(写真右が浜大津)

蹴上を発車すると蹴上交差点を大きく右にカーブし、それまでの併用軌道から道路脇の専用軌道に入っていました。

現在の蹴上交差点は 4 車線の三条通と 2 車線の仁王門通が交差する開けた交差点となっています。



この付近で併用軌道から専用軌道に
(写真奥が浜大津)



66.7%の急勾配があった
(写真奥が浜大津)



坂を登り切れば九条山
(写真奥が浜大津)

専用軌道に入った先で列車を待ち受けているのは 66.7%の急勾配です。これはかの碓氷峠と同じ勾配で、不思議なことに横川～軽井沢間も京津三条～御陵間と同年に廃止となりました。この急勾配を登り切り、東山ドライブウェイのガードをくぐり終えたところに九条山がありました。

実際にこの区間を歩いてみると、かなりの急坂であることがわかります。現役時代は線路と道路が同じ高さではなかったため、現在の歩道は線路と同じ勾配ではありません。ですが、在りし日の東山越えに思いをはせながら歩いてみるのも良いかと思えます。

★ 不思議なトンネル “ねじりまんぼ” ★



蹴上インクラインの下には“ねじりまんぼ”と呼ばれるちょっと変わったトンネルがあります。これは線路と道路や河川が斜めに交差する場合に、レンガを線路と直角に積んでいくため、結果としてトンネル内部ではレンガがねじれて見えるトンネルのことです。

京阪電車クイズ 第3問

京津線が廃止になって以降、路面電車における日本一の急勾配は、どの鉄道にあるでしょう？

- A. 函館市企業局交通部（函館） B. 東京都交通局（東京） C. 阪堺電気軌道（大阪）

[答えは参考文献の下]

■九条山



旧九条山駅



現在

廃止前の九条山は専用軌道の上に2面2線の高床ホームを有する駅で、京津線で最も標高の高い駅でもありました。乗降人員は1日あたり約800人と少なく、高床ホームですが準急は通過していました。また、同様の理由から東西線に代替駅は建設されていません。

現在の九条山駅跡は車道と歩道になっており、駅の遺構は確認できませんでしたが、駅周辺の様相は当時からあまり変化していないようです。なお、かつて駅が存在した場所には九条山バス停があります。



九条山駅跡を上から望む

●九条山～日ノ岡間



急勾配を下る
(写真奥が浜大津)



車石広場
(写真左が浜大津)

九条山を過ぎると今度は山科盆地へ向かって山を下っていきます。三条大橋からしばらくは三条通が旧東海道と一致しますが、坂の途中で旧東海道とはいったん離れます。そして、専用軌道から再び併用軌道に戻ると、日ノ岡に到着していました。

現在、この区間も舗装し直されているため、線路の痕跡は消滅しています。途中には(皮肉にも?) 三条通の整備事業完了を記念した車石広場が設けられています。旧東海道との分岐点にも踏切の痕跡は見当たりませんでした。



旧東海道とはお別れ
(写真左奥が浜大津)



この付近で専用軌道から併用軌道に
(写真手前が浜大津)

■日ノ岡



旧日ノ岡駅



現在

廃止前の日ノ岡は2面2線の低床ホーム（電停タイプのホーム）を有する駅で、現在の日ノ岡交差点の東側に位置していました。また、三条通の南側には待合スペースが設置されていました。

現在の日ノ岡駅跡は舗装されているため、線路の痕跡は発見できませんでした。ですが、待合スペースは植え込みとなっているものの、現在でも残っていました。なお、現在の御陵駅は旧日ノ岡駅と旧御陵駅の間に設置されています。

●日ノ岡～御陵間



現在の日ノ岡～御陵間
(写真奥が浜大津)



現在の御陵駅入り口
(写真右が浜大津)

日ノ岡を出ると三条通上の併用軌道を直進していました。御陵交差点の直前で右にカーブして専用軌道に入り、御陵駅ホームに入線していました。

現在の同区間は両側に歩道がある2車線の道路になっていますが、中央線は広く取られています。途中に現在の御陵駅があります。

★ちよつ～と怖い九条山のはなし★



鎌倉時代後半から九条山周辺は粟田口と呼ばれ、東海道から京への入り口とされていました。このような町はずれで人通りの多い場所は見せしめにちょうど良い場所であることから、古来より公開処刑場が置かれていました。それが粟田口刑場です。あの明智光秀もこの地で晒されたのだとか……。

京阪電車クイズ 第4問

琵琶湖が日本で一番広い湖であることはいうまでもありませんが、実はもう一つ“日本一”の要素を持ち合わせています。その“日本一”とは、いったい何でしょう？ 考えてみてください。

ヒント：カスピ海やバイカル湖の仲間

[答えは参考文献の下]

■御陵



旧御陵駅



現在

廃止前の御陵駅は2面2線の千鳥式高床ホームを持つ駅で、踏切を挟んで京津三条寄りに京津三条方面ホームが、浜大津寄りに浜大津方面ホームが設置されていました。現役時代は京津三条と当駅の間を準急は約10分、普通は約12分で結んでいました。

現在、御陵駅跡とその先の廃線跡は遊歩道「陵ヶ岡みどりの径」として整備されています。京津三条方面ホーム跡には当時の駅舎をイメージした日陰棚が設置されています。



ホーム跡の日陰棚

●御陵～新旧切り替え地点まで



陵ヶ岡みどりの径
(写真奥が浜大津)

御陵を発車すると専用軌道を住宅地の間をすり抜けるように走行していました。途中で旧東海道を横断し、小さな橋梁を渡り終えたところで三条通を横断します。

現在、この区間は遊歩道「陵ヶ岡みどりの径」の一部となっています。植え込みや遊具などがあるため道は曲がっていますが、敷地自体は当時とほとんど変わっていないようです。また、橋梁付近には橋台や手すりの遺構が確認できました。



橋梁跡
(写真左が浜大津)



三条通を横断する
(写真手前が浜大津)



左は地下から顔を出した京津線
(写真手前が浜大津)



東海道本線をくぐる
(写真奥が浜大津)

三条通を横断すると東海道本線の法面の北側を走行し、東海道本線をくぐるS字カーブの手前で新線と旧線が切り替わっていました。

現在、遊歩道「陵ヶ岡みどりの径」から三条通を横断した先はコンビニとなっており、その奥は道路となっています。この道路と東海道本線の法面の間に現在の京津線地下トンネル出口があります。S字カーブの手前が新線と旧線の切り替え地点ですが、新線はカーブの内側に建設されたため、このS字カーブは廃止前よりも急カーブになったようです。周辺には住宅が立ち並んでいますが、部分的に柵などが残っています。

以上が廃線跡めぐりになります。全体的に遺構の少ない（見つけられなかっただけ？）廃線跡でしたが、ご興味がありましたら、ぜひ歩いてみてください。

廃線跡めぐり お役立ち情報

距離	旧京津三条駅～新旧切り替え地点間 約 4.5km
所要時間	歩くだけなら2時間弱です。 なお、今回は撮影や寄り道をしながら歩いたため、3時間半程度を要しました。
周辺を走る公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・三条通上を京阪バスが走っていますが、本数は1時間に2本程度なので注意が必要です。 ・京都市営地下鉄東西線は日中で1時間あたり12本（うち4本は京津線直通）となっています。最寄り駅は三条京阪・東山・蹴上・御陵です。九条山周辺には駅がありませんので注意してください。
周辺状況	京津三条～蹴上間は京都の町中を進むので、観光客も多く、比較的歩きやすいです。また、平安神宮や南禅寺、蹴上インクラインなどの観光地が点在しています。蹴上～日ノ岡間は山越えとなり、きつい坂道が連続します。この周辺はコンビニなどが少ないため、夏場はあらかじめ飲料を調達しておくことをおすすめします。日ノ岡～新旧切り替え地点間は住宅地が広がり、歩きやすいです。

もう一つの廃線跡 ～江若鉄道～



「大津線の歴史」で少し登場した江若鉄道ですが、浜大津～三井寺付近の廃線跡は遊歩道「大津絵の道」として整備されています。石山坂本線の三井寺駅付近には当時、江若鉄道の三井寺下駅が設けられており、本社や車両基地を併設する中心駅でした。

現在は住宅街を縫うように進む細い遊歩道となっていますが、琵琶湖疎水を跨ぐ橋の橋台はそのまま利用されています。また、近江の「O」と若狭の「W」をあしらった社章が使われた敷地境界標がいたるところに残っています。

京阪電車クイズ 第5問

かつての京津線の車両には、今の鉄道車両では当たり前となっている“ある装置”が日本で初めて搭載されました。その装置とは、次のうちどれでしょう？

- A. 回生ブレーキ B. 冷房装置 C. 自動ドア

[答えは参考文献の下]

各駅・沿線紹介

○京津線



京都市営地下鉄東西線 京都市役所前・太秦天神川まで直通運転

御陵・・・京津三条～御陵間の廃止に伴い京津線の新たな起点となりました。現在の御陵駅は旧日ノ岡駅と旧御陵駅の間に位置しており、太秦天神川方面は地下2階に、浜大津・六地藏方面は地下3階にホームがある二層構造の地下駅です。駅周辺には、駅名の由来となった天智天皇山科陵（てんちてんのうやましなのみささぎ）があります。



行き先別の御陵駅ホーム



←トンネルに入る 800 系



天智天皇山科陵

京阪山科・・・現在は2面2線となっていますが、かつては2面4線の待避線を有する駅でした。東海道本線・湖西線と京都市営地下鉄東西線との乗換駅で、駅周辺には毘沙門堂や志賀直哉旧居跡があります。

四宮・・・府県境付近に位置する駅で、四宮車庫が併設されています。四宮車庫もかつては検車機能を有していましたが、現在では800系の留置線として利用されています。



四宮車庫

追分・・・滋賀県最西端の駅で、付近は大津絵発祥の地とされています。駅名の由来は、東海道（三条大橋方面）と大津街道（伏見・大坂方面）の分岐点である髭茶屋追分です。

大谷・・・ホームが40%の勾配上に設けられており、ベンチは左右で脚の長さが異なります。駅の上栄町寄りに逢坂山トンネルがあります。



大谷駅のベンチ



←急カーブを曲がり逢坂山トンネルに向かう

逢坂山トンネル



←1921年製の蟬丸跨線橋を行く（下は東海道本線）



大谷駅近くにある道路標識？

上栄町・・・ホームが上下線で千鳥式配置になっている駅で、JR 大津駅への最寄り駅でもあります。駅付近は急カーブが多く、レールと車輪のきしり音を低減するためのスプリンクラーが設置されています。



線路脇のスプリンクラー



←いよいよ併用軌道へ



←交差点を横断する

浜大津・・・京津線と石山坂本線が接続する主要駅で、ホーム構造は島式 1 面 2 線となっています。ミシガンなどが発着する大津港の最寄り駅であるほか、びわ湖大花火大会の日は駅周辺が大混雑します。



浜大津に到着する 800 系



三井寺力餅本家は駅から徒歩 1 分

○石山坂本線



石山寺・・・頭端式 3 面 2 線のホームを有する駅で、紫式部が源氏物語の着想を得たとする石山寺の最寄り駅です。駅前を瀬田川が流れています。



石山寺で並ぶ 600 形

唐橋前・・・壬申の乱で最後の決戦場となった瀬田の唐橋の最寄り駅です。



瀬田の唐橋

京阪石山・・・JR 石山駅に隣接しており、東海道本線との乗換駅です。2005 年に現在の位置に移転しました。

栗津・・・開業時は「別保」という駅名でしたが、現在地への移設と同時に駅名も改称されました。

瓦ヶ浜・・・千鳥式配置 2 面 2 線の駅で、両ホームの間を旧東海道が横切っています。



瓦ヶ浜駅

中ノ庄・・・国の史跡に指定されている膳所茶臼山古墳の最寄り駅です。

● **膳所本町**・・・開業当初は「膳所」という駅名で、当駅が終着駅でした。近くに高校があるため、比較的利用客の多い駅です。

● **錦**・・・近くの和田神社は国の重要文化財に指定されているほか、関ヶ原の戦いに敗れた石田三成が京都に護送される途中で立ち寄ったとされています。

● **京阪膳所**・・・東海道本線との乗換駅です。開業当初は当駅から国鉄大津線に乗り入れていました。

● **石場**・・・かつて周辺には多くの石工が住んでおり、石材が積んであったことが地名の由来とされています。



←線路よりも内陸側に残る小舟入常夜燈
線路は琵琶湖の埋め立て地に敷設されている

● **島ノ関**・・・滋賀県庁の最寄り駅です。駅周辺には工部省時代の敷地境界標が残っています。

● **浜大津** (京津線の項目を参照)



←浜大津駅前の交差点を行く



←浜大津～三井寺間は併用軌道を走る

● **三井寺**・・・かつては低床車と高床車の乗換駅でした。駅周辺には園城寺（三井寺）や琵琶湖疎水があります。



←琵琶湖疎水を渡る



←移転前の別所駅跡を通過する

● **別所**・・・開業時は「兵営前」という駅名でしたが 1940 年に改称され、その後、1967 年に現在の位置に移転しました。駅から大津市役所は目と鼻の先です。

- **皇子山**・・・JR 大津京駅の高架下にあり、湖西線との乗換駅です。駅周辺には皇子が丘公園があります。
- **近江神宮前**・・・錦織車庫を併設する主要駅で、当駅発着の列車も存在します。付近には近江神宮や近江大津宮錦織遺跡があります。



近江神宮前では本線上で折り返す
- **南滋賀**・・・無人駅で、駅周辺には住宅街が広がっています。
- **滋賀里**・・・駅の西には渡来人の墓とされる百穴古墳群や、鎌倉～室町時代頃に作られたとされる志賀の大仏があります。
- **穴太**・・・「あのお」と読みます。かつては石垣積みの技法を持つ石工集団「穴太衆」が住んでいたことでも有名です。JR 唐崎駅の最寄り駅でもあります。



←車窓にはぎりぎり琵琶湖を望める
- **松ノ馬場**・・・明智光秀が築城した坂本城の最寄り駅です。近くの通りの名前が駅名の由来になったとされています。
- **坂本**・・・頭端式 1 面 2 線のホームを有しており、比叡山延暦寺への東の玄関口となる駅です。また、比叡山鉄道（坂本ケーブル）のケーブル坂本駅と JR 比叡山坂本駅の最寄り駅です。駅周辺は穴太衆の手掛けた石積みである「穴太積み」の町が広がります。



石積みの町“坂本”

京阪大津線の今後

* 駅名の変更

2018 年 3 月に大津線 4 駅の駅名を変更することが発表されました。これは、大津市が進める観光交流計画に賛同し、琵琶湖や比叡山への観光客の移動の円滑化や利便性向上を目的とするものです。変更されるのは次の 4 駅です。

現在	変更後	現在	変更後
浜大津	→ びわ湖浜大津	別所	→ 大津市役所前
皇子山	→ 京阪大津京	坂本	→ 坂本比叡山口

この 4 駅のうち「びわ湖浜大津」と「坂本比叡山口」については、京阪線の「清水五条」や「祇園四条」のように従来の駅名に新たに名詞を付け加える形となっています。「大津市役所前」と「京阪大津京」は駅周辺

の施設を駅名に用いること、また JR の駅名と共通にすることで利便性の向上を図っているものと考えられます。

*車両カラーデザインの変更

中之島線の開業を機に京阪線の車両が塗装変更される中、大津線の車両については従来塗装のまま運用されてきました。ですが、大津線の 3 形式についても京阪線の一般車両に準じたカラーデザインに順次変更されることが発表されました。2021 年 3 月までに全車両の塗装変更が完了する予定で、今回の塗装変更により従来の京阪色は一部を除き見納めとなります。



京阪線の一般塗装を纏う 7000 系

*路線識別マークの設定

前述の車両カラーデザインの変更により京津線の 800 系と石山坂本線の 600 形および 700 形の塗装が酷似することから、両路線を識別しやすくするためのマークが同時に設定されることになりました。

おわりに

大阪と京都を結ぶ京阪線に比べて、どうしても知名度が下がってしまう大津線ですが、そこには京阪線に勝るとも劣らない魅力が詰まっています。また、「古都」というと京都や奈良を思い浮かべる人が多いと思いますが、大津も立派な「古都」です。鉄道ファンもそうでない人も、ぜひ大津線とその沿線の魅力を味わってみてください。

<参考文献>

- ・ 寺田裕一、「私鉄の廃線跡を歩く III」、JTB パブリッシング、2008 年
- ・ 寺田裕一、「ローカル私鉄車両 20 年 路面電車・中私鉄編」、JTB、2003 年
- ・ 飯島巖 他、「復刻版 私鉄の車両 15 京阪電気鉄道」、ネコ・パブリッシング、2002 年
- ・ 原口隆行、「日本の路面電車 I」、JTB、2000 年
- ・ 「鉄道ピクトリアル 2009 年 8 月臨時増刊 No.822」、電気車研究会、2009 年
- ・ 「別冊 太陽 No.86 京都古地図散歩」、平凡社、1994 年
- ・ 京阪電気鉄道ホームページ <<https://www.keihan.co.jp/>>
- ・ Train Front View <<http://www.trainfrontview.net/sozai.htm>>
- ・ Google マップ <<https://www.google.co.jp/maps/>>

〔京阪電車クイズの答え〕

第 1 問 : A (深夜急行は淀屋橋 24:20 発の 1 本のみ設定されています)

第 2 問 : C (1971 年に京阪が初めて導入しました)

第 3 問 : B (都電荒川線の王子駅前～飛鳥山間にあり、最大 66.7%の勾配です)

第 4 問 : 日本で一番古い湖であるということ。(琵琶湖は 400 万年～600 万年前に形成された古代湖です)

第 5 問 : A (1933 年に登場した 50 型に搭載されましたが、当時は下り勾配でしか使用できませんでした)



新幹線通学者座談会
“マルカン定期のつどい”
 テーブル&車内トーク

この企画は、新幹線通学定期券ユーザが集まり
 日頃通学で体験する様々な出来事を語ることで、
 鉄道好きですらそれほど知らないであろう新幹線通学の世界について
 知ってもらおうというものです。

※マルカン定期：新幹線乗車可能マーク(○幹)が付いた定期券のこと

○パネラー

清水 祐弥 (工学研究科電気・電子工学専攻 修士2年)
 篠澤 亮介 (工学研究科電気・電子工学専攻 修士1年)
 石黒 真未 (工学部第I部情報通信工学科 4年)

○司会・進行

清水 嵩弘 (工学研究科電気・電子工学専攻 修士2年)
 ※所属情報は2017年3月当時

司会 それでは、座談会「新幹線定期(マルカン)の集い」を始めさせていただきます。司会は電気・電子工学専攻 修士 2 年の清水嵩弘です。私自身は新幹線通学ではないので、一般的目線から切り込んでいければと思いますので、よろしくお願いします。

一同 よろしくお願ひしませう。

司会 では、簡単に自己紹介の方を、清水さんの方からお願いします。

清水 はい。電気・電子工学専攻、修士 2 年の清水祐弥と申します。住んでるのは長野県上田市で、北陸新幹線で通学しています。新宿キャンパスに通い始めてからなので、もう 3 年半ほどになります。

篠澤 電気・電子工学専攻、修士 1 年の篠澤亮介です。私は実家が群馬県の太田市というところなのですが、そこから隣の県にある熊谷駅まで行き、大宮まで新幹線で通っています。おそらく今回の 3 人の中では一番短い距離、短い時間の新幹線利用になるかと思います。

石黒 工学部情報通信工学科 4 年の石黒真未です。住まいは静岡県の三島市、新幹線利用区間は三島～東京になります。よろしくお願いします。

■新幹線通学のはじまり

司会 ありがとうございます。それでは、そもそもなぜ新幹線通学を使うようになったのか、その経緯についてお話ください。清水さんからどうぞ。

清水 はい。もともと八王子キャンパスに通っていた時代は国分寺市に下宿していました。キャンパスが新宿に変わった際に、北陸新幹線が長野まで開通していて、上田から新宿までが最短 1 時間 40 分ほどということ、それと行きであれば上田でも大宮でも座れるということもあり、寮費もなかなか高かったということもあって新幹線通学に切り替えました。



電気・電子工学専攻 修士 2 年
清水 祐弥
(しみず ゆうや)
新幹線区間：大宮～上田

篠澤 私も清水さんと似ていて、学部生の 4 年間は一人暮らしをしていたのですが、一人暮らしだとどうしてもお金がかかってしまうので、実家に戻りました。最初は在来線で通っていて、太田駅から東武線久喜経由の湘南新宿ライン利用だったのですが、半年ほどその経路で通学したものの片道 3 時間ほどかかっていた。せっかく新幹線があるので少し贅沢をして使ってみようかという話になりました。それまでより 30 分から 1 時間早く着ける、その分ゆっくり起きれるということで、今は新幹線経由になっています。

石黒 私も 2 人と一緒に、八王子キャンパス時代は一人暮らしをしていました。通うキャンパスが新宿になると通えないこともない、値段も一人暮らしよりも多少安くなる、ということで新幹線通学になりました。

清水 新幹線がある利点は遠くからでも通えるという点だと思いますね。特に新宿キャンパスは埼京線、中央線等で新幹線各駅からのアクセスが良いというのは大きいと思います。通えなくもない。

司会 やはり八王子キャンパスだと新幹線通学は難しいですか？

清水 八王子キャンパス時代に新幹線通学って検討しました？

石黒 いや、通えなくもないという話は当時していましたね。下手したら通ってました。

清水 本当？静岡方面からだとは横浜で？

石黒 そう、横浜線経由ですね。直接八王子へ。

篠澤 そうか、東京経由しないんですね。

石黒 母親が「(一人暮らしは)怖い…危ない…怖い…危ない…」って。(一同笑) だけでも知り合いが一人暮らしで寮に入ると聞いて、私もそこに入ろうかしらという話になって。一人暮らしを満喫(笑)。

清水 満喫かあ。一人暮らしだと近くに住めれば楽だけど、遠いと定期代が結構かかって総額が新幹線通学とどっちつかずになることが多いのよね。

石黒 そうそう、ごはん代や電気代もそうだし。洗濯も一人で。

清水 洗濯がねえ… (笑)。

篠澤 僕の実家に帰ろうと思った大きな要因ですね、家事。(一同笑)

清水 え、一人暮らしの時家事どうしてたの？

篠澤 いや、一人暮らしの時はちゃんとやってましたよ。

洗濯機買って。

石黒 おお、偉い。私は備え付けでした。

清水 やっぱり今の方が楽？

篠澤 ですね。風呂場のカゴにバーンと。(一同笑)

清水 完全に親任せ (笑)。

司会 そういう事情は大いにありますよね (笑)。

■元が取れてしまう定期券

司会 そういった意味で、新幹線通学に対するご家族や周りの方の反応はどうですか？

清水 僕の場合はむしろ勧められましたね。キャンパスが変わるタイミングで選択肢を最初に提示されて、そのまま決定。

篠澤 上田は新幹線しか選択肢ないんですよ。

清水 そう、1997年の北陸新幹線長野開業と同時に一部区間が廃線になっちゃったからね、峠を越えられなくなっちゃった (笑)。それに対してお二人は在来線も繋がっているんですよ。特に篠澤君の場合は距離も短いし、最初は在来線だったんだよね。

篠澤 もともと、修士に上がるときに実家に帰ってという話は上がってたので、とりあえず戻ってくればって感じで戻ってきて。最初は安いし在来線を通ってたんですけど、まあ…辛いなあって (笑)。

清水 在来は在来でも経路がね。

篠澤 多少高くなってしまっても、ティーチングアシスタント(授業補助業務)もやってるので多少自分からお金出していいから新幹線使おうかな、と。

清水 親との経路検討とかはあったの？

篠澤 いや、なかったですね。自己判断で勝手にやっ



電気・電子工学専攻 修士1年
篠澤 亮介
(しのざわ りょうすけ)
新幹線区間：大宮-熊谷

てくれと。(一同笑)

清水 へええ、自分で判断か。そりゃすごい。

石黒 私は最初は新幹線だとお金もかかるし、朝早いのも週に1~2回だしだったら在来線で行って追加分は自分で払おうと思ってたんですけど、親から「それだけ時間がかかるんだったら、元もすぐ取れるし新幹線使えばいいじゃない」と言われて。叔父に相談してみたら品川使うよりも東京へ行った方が帰り絶対座れるからと言われて東京経由になりました。三島は朝だと始発電車もあるんですよ。

篠澤 あー、そういえば三島始発ってありますね。

石黒 そう。だから新幹線でいいんじゃないってなりました。

清水 親との話でよく上がるのはどうしてもお金の事ですね。ただ一つ強みになるのはFREXパル(新幹線通学定期券)はすぐ元が取れるんですよ。自分の場合は3カ月定期で月あたり7往復半ですね。

石黒 私もそのくらいです。

篠澤 今調べて計算したら月39回って出てきたんですけど… (笑)。

石黒 え、それはかなり厳しいのでは…。

清水 39回ってことは20往復か。それ通勤定期じゃないよね？

篠澤 あー、通常運賃が新幹線経由してなかったです。

(一同笑)

石黒 ちゃんと「短くても新幹線を使う」にチェック入れておかないと (笑)。

篠澤 でもほら、それは清水さんが乗換案内の研究してるからどうにかしてくれるでしょう。(一同笑)

清水 おい (笑)。



工学部情報通信工学科4年
石黒 真未
(いしぐる まみ)
新幹線区間：東京-三島



■ “重たい” 定期券

篠澤 でも実際距離が短いと還元率あまり良くないんですよね。熊谷は10往復必要。

清水 普通の定期だとどうなんだろう。

司会 私は西武新宿―東村山で6ヶ月 20,150円です。

清水 6ヶ月で2万円台か、やっぱ安いなあ。

石黒 全然違いますね(笑)。なにせ定期券を失くすのが怖い。

清水 怖いねえ、3ヶ月27万円。物理じゃない定期券の重さ。(一同笑)

石黒 自動改札機に定期券通すたびに名前確認するもの。「自分のだよこれ!?’って(笑)。

清水 そうか、Suicaじゃなくて磁気券だからね。我々は定期券がSuicaなんですよ。

篠澤 そうですね、JR東日本はSuica定期券ですね。僕もそうです。

清水 そういえば僕が通い始めた当初はまだ上田はSuica非対応だったんですよ。定期券がSuicaになって、磁気券との併用ができないので乗り越し清算がめんどくさくなりましたね(笑)。

石黒 一応三島でもToica(JR東海のIC乗車券)の定期券にはできるんですけど、Suicaにするには東京で発券してくださいって言われて。だったら磁気でいいや。

篠澤 東海の新幹線の情報Suicaに載せられるんですかね？

石黒 東京でやれば出来ますって言われましたね。

篠澤 へええ。JR東海の新幹線の情報がSuicaに載るのかあ。

清水 でもそれ言い始めたら大宮から熱海の定期券とかどうするんだってなるのかね。出せるかどうか知らないけど(笑)。そういえばSuicaの定期券だと、並行する新幹線区間2区間以上を含む在来線定期の場合は改札口に通すだけで特急券代が引かれて新幹線利用できるのよね。

石黒 そう。だから最初は在来線の定期を作って、朝早い時だけ追加料金で新幹線利用すれば良いかなと思ってましたね。でも親に「あなたそんな早い時間に起きられないでしょ」って言われて(笑)。

清水 朝早いのもしんどいよねえ。ところが篠澤くんの場合は1区間しか並行しないからそれが使えないと。

篠澤 そうなんです。経路によってはそれで在来線の定期にしてSuicaに2万円くらいチャージしておいてそこから引かれればいいかなーと思ってました。

清水 そうすれば朝は籠原駅(熊谷のひとつ前の駅)始発の電車に乗れば座って来れそうだよ。ちょっと制度的に勿体ない。

篠澤 その辺が難しいんですよ。

■ 新幹線通学とごはん

司会 それではここで話を変えて、普段学校へ通学する際に皆さんがどうやって過ごしているのかについて伺いたいと思います。例えば新幹線の車内で何をしているのか、駅で待っている時にどうしているのかなどをお話いただければと思います。

清水 ちなみに聞いてみたいんですが、新幹線通学でない人から見て、新幹線通学をしてる人の行動ってどういうイメージがあるんですかね？

司会 そうですねえ…。普通の通勤電車だとロングシート(電車の進行方向に対し横を向いた座席配置)なので座った時に外の景色が見えなくなって、自分は本とかも読まないものから携帯電話くらいしかやる事が無くなるんですが、新幹線だとクロスシート(電車の進行方向に対し前後を向いた座席配置)なので窓から景



E2系新幹線の車内

色が見えて車窓が楽しめるのではないかと思いますね。あと夜は長時間座ってリラックスできると思うので、課題をやったりとか友達とLINEしたりと時間が使いやすいのではなかとと思います。

篠澤 なるほど、普通の人から見ると特急に乗って通学しているっていう感覚が近いですね。

司会 そうですね、あとはお菓子をつまみながらとか、金曜の夜であればお酒を買って飲むことも出来るのではないかと。我々にはない特権ではないかと思いますが、どうでしょうか。

清水 僕はそんなにやらないけど、新幹線でカシュって音を聞くことは案外多いよねえ。お酒を筆頭に。

石黒 普通に居ますし、自分の場合は帰りの車内でお弁当食べて帰ることもありますね。

清水 へえ。車内で何食べることが多い？

石黒 母親にお弁当を作ってもらった時に、誰かとお昼ごはんを食べに行ってお弁当が残ることがあるんです。その時に帰りに「おなかすいたー！食べようー！」って食べます（笑）。あとは NewDays(JR 東日本系列のエキナカコンビニ)とかで買ったりもしますね。

清水 自分の場合は夜遅く帰ることが多いので、車内で夕飯ですね。新宿駅の改札のところに「さぼてん」というお店があって、そこがたまに夕方になるとお弁当が安くなることがあるんです。自分がこのとんかつが好きで、夕ご飯の調達が必要なタイミングで安くなったりとかすると買って、埼京線で必死に運んで（笑）。もちろん NewDays を使うこともありますけどもね。

篠澤 僕は乗って15分とかなので、お弁当というよ

りもコンビニでコーヒーを買って飲みますね。たまに疲れたりとかすると、コンビニで甘い飲み物を買って糖分補給ですね。

清水 最近はどういう飲み物を？

篠澤 最近は酪王ですね。福島の酪王カフェオレ。

清水 そういえば最近酪王カフェオレ NewDays で扱ってくれるよね。あれは美味しい。

石黒 へー。今度買ってみよう。

■もはや出会えない車内販売

司会 買い物といえば、車内販売を使うことはありますか？

清水 それは車内販売が乗っている方に聞いてみたいですね。上越新幹線と北陸新幹線は車内販売がほとんど廃止されちゃったもんで、もうほとんど乗ってすらいない（笑）。

石黒 私も普段乗っているこだまには車内販売乗らなくなっちゃいまして…。

清水 え、そっちも乗ってないんだっけか。

篠澤 のぞみとひかりだけになったんですよ。

石黒 そうなんです、車内販売もなければ自動販売機も撤去になっちゃいました。

清水 えー…そんなに減ってるのか。

石黒 なので、こだまに乗る時に飲んだり食べたりしたければ売店で買ってきてっていう案内放送をよくしてますね。

清水 僕は通学始めた当初は全列車乗ってたんですけど、北陸新幹線金沢延伸であさま号は昼間のみになったんですよ。通学している以上乗るのは朝夕だけなのでまず車内販売には出会わなかったんですが、稀に遅い時間に大学へ向かう時には乗ってたので、その時は毎回スジャータのプレミアムアイスを買いました。（一同笑）

司会 あー美味しいですよああのアイス。

清水 そう、たまにしか食べられないとなると買いたくなるんです。一個280円。



スズマールのプレミアムアイスクリーム(バニラ)

司会 私も学会で新幹線使う時には買いますね。

清水 いわゆる「シカセンスゴ ｲﾀｲｱｲｽ」ね。よく Twitter とか見ると写真とともに流れてくる…。

司会 そう、なんかハッシュタグありますよね。

清水 そうするとレシートが出てきて、そこに「あさま 612 号」って発売列車名が書いてあるんですよ。将来車内販売無くなるの分かってたんで、記念にちょっとおいて「あさまにも昔は車内販売があったんじゃないよ」って昔話をね (笑)。

石黒 確か東海道新幹線レシート出ないんじゃないかなかったかな。買ったことあったはずだけどレシートもなかった記憶がない。

清水 残金は手元で確認？

石黒 ですね。

司会 車内販売も運営会社によって変わるんですよ。確か東海の方はなんとか支店とか列車番号みたいな情報は載っていても、列車名までは載ってなかったような記憶があります。

篠澤 僕は車販乗る列車乗っても回ってこないですね。16両編成で乗車10分じゃさすがに (笑)。

清水 しかも Max(E4系車両)だと2階建てだね。

篠澤 そうなんです、車販の方も1階と2階を回らなきゃならないので。

清水 ワンチャンスなんだよね、行きと帰りで通る通路が変わるから (笑)。

篠澤 そういう事情もあるので車販使ったことないですね。買うなら売店の方が品揃えいいですし。そういえば JR 東海の車内販売のカートってすごく品揃えがいいイメージあります。

石黒 結構充実してますね。毎回カートが横通ると「あ、あ、あ、おねえさん行っちゃった」って (一同笑)。でも大体ひかりに乗ると自由席が1-5号車なので、三島に着くか着かないかで6号車ぐらいに居てギリギリ来ないくらいですね。運が良ければ会える (笑)。

清水 出会う方が難しい車内販売 (笑)。

石黒 まあ出会っても買わないんですが (笑)。

■車内は意外と揺れるから

司会 では、お食事系以外で楽しんでいることはありますか？

清水 僕は本当は携帯電話で Twitter とか見ながら行きたいんですけど、何しろトンネル路線なので電波が入らないですね (笑)。最近安中榛名までやっと通じるようになったんですけど、それでも不通区間が長いので基本的には iPod に音楽を入れてます。最近だとネットラジオを入れて聞いてますね。1番組がほしい50分なので、トンネルの分くらいで丁度いいかなど。文章は酔っちゃうんで「あー論文早く読まなきゃ！」みたいなタイミングじゃないと読まないですかね。

篠澤 僕は基本的に朝来るときは通勤ラッシュで座れないので、デッキで景色を見てますね。たまに携帯で Twitter やってます。帰りは座れる場合が多いので、酪王のカフェオレ飲みながら…何もしてないですね (笑)。外見ながらぼーっとしてます。

清水 帰りの方が座れるんだ？僕は逆に帰り座れないんですよ。高崎まですごく混んでる。

篠澤 帰りの方が座れやすいですね。

清水 あまり座る必要性ないかもしれないけどね、10分間だけだと (笑)。

石黒 いやあでも疲れてますからね…。

司会 普段乗ってない人からすると新幹線は座って乗るイメージがあるので、例え10分でも立って乗っている人がいるというのはなかなか信じがたいですよ。そこに関しては新鮮に映ります。



E2系新幹線のデッキ

石黒 私の場合は外を見たり、1時間も乗車するので寝たり携帯ゲームをしたり LINE をしたり…あと朝は情報通信工学実験の実験レポートをガーンと書いてたりしましたね。(一同笑) あとは課題やることもありましたけど、新幹線って意外と揺れるんですよ。

篠澤 結構揺れますね。

石黒 書いてると筆跡がわっちゃわっちゃしちやって(笑)。もうやめよって。

清水 意外と中で作業するのしんどいんですよね。あれだけ席から立派なデスクが降りて来るイメージありますが、小刻みな振動が厳しいというか…。

石黒 線がカクカクして書けないですよ。

篠澤 手書きは難しいのでパソコン作業になることが多いですかね。

清水 最近はコンセントも付きましたね。

石黒 全列の窓側にありますね。古い車両はまだですが。

清水 上越新幹線はいつ新車が来るんですかね…。

(一同笑) (※収録当時、上越新幹線といえば代々東北新幹線からのお下がりか走っている路線として認知されていた)

篠澤 まだ Max なので…コンセント無い(笑)。

清水 最近やっと上越新幹線にも座席にコンセントが付いた新しい車両が少し入るようになってね。

篠澤 でもたまに北陸新幹線にも乗りますけどそっちは新しいので全座席コンセント付いてますね。東海道新幹線はまだ窓側のみでしたよね？

石黒 そうですそうです。だから窓際に絶対に座りたい(笑)。

篠澤 コンセントの取り合いですよ(笑)。

清水 東海道新幹線はビジネス利用が多い路線だから尚更ねえ…。

石黒 そうですね、結構スーツ着たおじさまがいらっしやって…。

清水 それを考えると、通勤需要のある上越新幹線はまだしも北陸新幹線は金沢のために作ったような路線なので、高崎を過ぎると本当に車内ガラガラで、いかに高崎までで座るかがいつも勝負ですね。座ればそれこそパソコンで作業してもいいんですけど、立ったままパソコンだとどんなエクストリーム競技だと思われる。(一同笑) それも含めて iPod がベストかなあと思っています。

■ 駅がすごい

司会 さきほど駅で買って乗るという話がありましたが、地元の駅の設備についてはどうですか？

清水 そういえば上田、小さい駅なのに NewDays が2店あるんです。改札前に NewDays があるのに、改札入ってすぐに NewDays がある。

石黒 それは多いですね、三島は駅の改札内からも外からも買える仕様になってます。中の方が土産物が多くて、外は窓口みたいになってて。

清水 最近はコンビニもお土産物の取り扱い増えましたよね。

篠澤 そういえば大宮駅の NewDays はお土産物の特設コーナーありますね。机が出てて、明らかにサラリーマンでお土産を買い忘れた人用の。(一同笑)

清水 大宮駅の新幹線北のりかえ口の NewDays には「美味しい美味すぎる」の十万石饅頭(埼玉で有名なお土産物の白いお饅頭)が置かれるようになってたね。埼玉銘菓で写真付きはいいんだけどそんなに埼玉の顔なのかなあ？って感じもするね(笑)。そういえば大宮の北のりかえ口改札の NewDays も改札前と改札すぐだったね。



北陸新幹線 上田駅

篠澤 大宮駅構内の NewDays の数はすごいですね。レシートに「大宮駅 30 何号店」って書いてある（一同笑）。

清水 でも東京もそれなりにあるイメージありますけどね。それよりもお弁当屋さんの方が多い？

石黒 そうかもしれないですね。

清水 「祭」とか「宴」とかね。（一同笑）

司会 あの辺は全部 JR 東日本系列ですね。

清水 そういえばそうか、在来線改札内ですね。東海の改札に入ると…何になるんだっけ？

石黒 名前なんでしたっけね、NewDays じゃないんだけど…思い出せないですね…。

司会 確か東海 KIOSK？だったかな？

篠澤 売店は覚えてないですけど改札内にスタバありますよね（笑）。

清水 あーある、東海道の方ね。改札内店舗。

篠澤 あの店「東海道新幹線南ラチ内店」って書いてあるんですよ（笑）。

清水 へえ、突然の専門用語だ。（ラチは改札を指す専門用語で、ラチ内は改札の中という意味）ラッチじゃなくてラチなのか。

篠澤 ラチ内店ですね。

清水 そんなエキュート（JR 東日本が展開しているエキナカ商業施設）みたいなノリでラチナイって言われてもねえ。（一同笑）

■ 幸せの黄色か赤線の新幹線

篠澤 駅での待ち時間ってどうしてます？

石黒 東京駅の東海道新幹線ホームは携帯の電波が通じないんですよねえ…。ゲームやろう！って起動すると、入れない…。（一同笑）

篠澤 スッと出してスッと元に戻す（笑）。

石黒 それで電波使わないやつやろ～ってなります（笑）。でも電話は出来るんですよ。何故かゲームだけ繋がらないんです。

篠澤 LTE だけが繋がらないんですかねえ。

石黒 かな？だからホームから離れないと。あとはたまにドクターイエロー（JR 東海と JR 西日本が所有している検測用の新幹線）がいるからそれを眺めて「わー！」って（笑）。

清水 いるんだ（笑）。

石黒 この間反対側ホームに居ましてね。こう（携帯で写真を撮るポーズ）。（一同笑）

清水 そういう時に子供連れって見ないの？今もうそんなに居ないのかな。

石黒 平日の夕方だったからなあ。

清水 なんか休日にドクターイエローが走るって情報が回ると東京駅大変なことになるとか…。

石黒 そうなの？でも皆見たいですよ。

清水 なんか電車に接近して危なっかしいってテレビとかで話題になってたね。

石黒 目の前で見ると、あーこれ意外と短いんだ、ってなりますね。

清水 そういえばあれは 7 両編成か。

石黒 もうちょっと長いかと結構短くて。写真こうやって（携帯を構える）撮っていると、サラリーマンの人が来てやっぱり同じように写真撮っててそうですよねーって（笑）。

篠澤 あーいいなあその後継（笑）。

清水 我々 East-i 見たことってそんなに無いよね。

JR 東日本の検測車。

篠澤 私、1 回だけです。

清水 ドクターイエローは東京～博多しか基本検測しないけど、East-i の方は北海道行ったり北陸とか山形とか秋田とか行ってるから本当どこに居るとかわからないね。東京にいつ来るんだか。



上越新幹線 高崎駅に停車中の E4 系(Max)

司会 ドクターイエローは 2 本居ますしね。

石黒 そうなんですか？

篠澤 あーそうか。JR 西日本のと JR 東海のですね。

清水 そう。こっちは 1 本しか居ないのに。一応例外は居たけどね。

篠澤 なんか東海の方は「幸せの黄色い新幹線」って言われますけど、こっちは何もないですね。私初めて見た時も別に何も幸せ感もなく（笑）。

清水 「幸せの白い車体に赤い帯の新幹線」って言わないもんね。（一同笑）あ、っていうくらい。

篠澤 そりゃあそうですよ（笑）。

清水 一度埼京線の車内で並走したことはありましたね。乗ってたのが通勤快速だったのでずっと後ろ付いてきて、「East-i だわーい」じゃなくて、「あーずっと East-i だー」。（一同笑）

篠澤 どうせなら East-i も真っ黄色に塗ってほしかったですよ（笑）。

清水 一度あれ見ましたよ、普通の新幹線に検測車 1 両挟むやつ。

篠澤 East-i が検査に入るとやってみましたね。（※JR 東日本の検測車は East-i の 1 本しか居ないため、East-i が検査に入っている期間は普通の新幹線の中間に検測車両を 1 両挟んで検測車の代わりに使用していた時代があった。）

石黒 それ、客室に人は乗れないんですか？

清水 乗れないんです。小さい車体を真ん中に挟んでるから編成美が（笑）。

石黒 でもそれはそれで感動しそうですね。

清水 始めて見るとちょっとびっくりですね。偽…偽 East-i？（一同笑）

■生活習慣、と寝過ごし

司会 ではまた話が変わりまして、新幹線通学になると生活のリズムも変わるかと思いますが、新たにこういう事を意識するようになったですとか、そういう生活習慣関連のエピソードはありますか？

清水 3 年生の時は朝早く起きる習慣はつきましたね。自分は新幹線の駅からまた在来線に乗って少し行ったところに自宅があるので、始発で来ようとする朝 5 時起きになるんです。始めた頃は多い週には週 4 で始発で行ってたので、全体的に起床時間が早めにオフセットされるイメージで。国分寺に住んでて時代は 7 時半起床とかでしたから、早い起床に対する体の感覚が変わった感触がありますね。

司会 なるほど。

清水 あと帰りの新幹線で寝れなくなった（笑）。

篠澤 寝過ごしですか（笑）。

石黒 本当？

清水 うん。乗り過ごした。2 度ほど長野まで。（一同笑）

篠澤 2 度（笑）。

清水 一度目はまだ良くて、起きたらアリオ上田が目の前を通過してって、あれえって思ったらそのまま五里ヶ峰トンネルにドーンって（笑）。そのときは終電じゃなかったし長野に着いて 5 分後の新幹線で折り返せたからよかったんだけど。2 回目は研究室の飲み会終わって、長野行の終電乗って少し疲れたから寝よって目を開けたら電光掲示盤に「終点 長野」って。（一同笑）あれえおかしいなあ？って。

石黒 それは慌てますね（笑）。

清水 なにより母親が焦ってたよね。なにせ終電で帰ってくるはずの息子が降りてこない、トンネル内だから電話も通じない、何より車のガソリンがない。（一同笑）



東京駅に停車中の E2 系新幹線

石黒 それはだめだ (笑)。

清水 もう深夜なもんでどこのガソリンスタンドならやってるんだ！っていうチキンレースで冷や汗かきながら長野駅まで来たそうですよ。で、当の本人は長野駅前はまだ居酒屋もやってなくて仕方なく駅のロビーで携帯のジャパネットチャンネル DX を見ると。ちょうど高田社長が最後の頃。(一同笑)

司会 では他のお二方はどうですか？

篠澤 僕の場合は朝の規則は正しくなりましたね。熊谷から新幹線の乗るんですが、昼間は 30 分に 1 本しか止まらないのが朝の時間帯は 10 分毎とかでパンパン止まるんですね。熊谷駅まで車で行くので時間が読めないというのもあって 30 分に 1 本に狙いを定めるのが難しいので、なるべく朝に行きます。朝 7 時に起きて 7 時半に自宅を出ますね。

司会 なるほど、規則正しくなったと。

篠澤 朝だけですけどね。夜の規則は全くもって正しくない。(一同笑)

清水 そういえば熊谷は金沢開業で通過列車増えたものねえ。本当に大変そう。

石黒 私は新幹線乗るようになった当初は目覚まし時計でしっかり起きていたんですけど、最近はだらけてますね。猫に起こされてる。(一同笑)

清水 猫に起こされて…？そりゃうらやましい…のかなあ (笑)

石黒 結局規則正しいのが崩れましたね (笑)

清水 三島だと東京方面の新幹線はどのくらいの頻度で来るの？

石黒 朝 7 時半ごろであれば 10 分間隔くらいで来

るんですよ。

篠澤 え、そんなに来るんですか。

石黒 結構来ますね。朝は三島始発と名古屋から来るのを合わせて 10 分間隔、そのあとは 30 分間隔ですね。ひかりも停まりますけど、こだまの 5 分後にひかりが来たりとか。

篠澤 その間にもものすごい本数ののぞみがびゅんびゅんと (笑)。

石黒 そう (笑)。電車着いて席に座って、ばーって横を通過してって「そうですよねえ」って言ってから出発。(一同笑)

清水 やっぱ列車の本数と生活のリズムって関係しますよねえ。

司会 逆に夜はどうなりますか？終電の時間とかはどうでしょうか？

清水 僕は新宿発が 21:40 頃ですね。

石黒 私は 22:20 頃に乗れば不安なく行けます。

篠澤 僕も 22:30 頃だったかな。大宮が 23:30 頃に乗ればいいんですよ。

清水 そういえば知り合いで両毛線沿いに住んでいる人がいて、東武宇都宮線で通っているらしいけどその子はかなり終電早かった記憶があるなあ。やっぱり新幹線は早い分だけ終電は遅くできますよね。

篠澤 僕は在来線で通っていた時代は終電 21:30 でしたね。東武線経由でしたから。

清水 21:30 か、僕より早いね (笑)。

篠澤 そういえばそうですね (笑)。

清水 僕は在来線でもし通っていたらっていう仮定が置けないんですよ (笑)。線路ないし。

司会 横川駅から軽井沢駅行きのバス使えばいいんじゃないですかね。(一同笑)

清水 あれ本数少なすぎるでしょ！



終電に近い大宮駅の新幹線発車案内

■気になる…終電

司会 しかし普通の人と比べるとやはり終電が早いように思いますが、例えばゼミ終わりとか飲み会終わりとかの時間は気にしますか？

石黒 もう気になって気になって時間よく見ますね。「もう帰っていいかな？」って (笑)。

清水 それはさすがに帰っていいでしょ、終電なんだから (笑)。

石黒 「終電何時くらい？」って聞かれてちょっと早めを言っておくっていうね。(一同笑) いい時間になったら「帰ります！」って言って帰っちゃう。

篠澤 終電で帰るか、もうゼミが楽しくなっちゃったら研究室泊まっちゃうか (笑)。

清水 僕はもう月曜日 6 時限目のゼミは常に徹夜申請出していましたね。完全に諦めてる (笑)。

石黒 それはもう厳しいですよ。

清水 なにせ翌日が実験授業のティーチングアシスタントで、8 時 40 分頃には出勤なもんで、終電で帰っても翌朝 5 時には起きて大学向かわなきゃいけないですよ。自宅滞在は実質 5 時間 (笑)。

石黒 あと意外と新幹線疲れるんですよ。

清水 時間じゃなくて距離対の疲労があるよね。

石黒 そうそう。一時期本当に疲れて、毎日新幹線で寝て帰ってました (笑)。

清水 いいなあ。僕それ怖くてできない (笑)。

石黒 実際そのせいで 2 回ほど新富士まで連れていかれましたね。(一同笑)

篠澤 ああ、やっぱり (笑)。

石黒 もう三島で降りること前提で階段に近いところに座っているから、まあ新富士の階段が遠くて。とにかく爆走して爆走して反対ホームの電車に飛び乗って、ギリギリセーフみたいな (笑)。

篠澤 僕は時間によって新幹線使わない方がいい事があるんですよ。熊谷まで高崎線で行った方が終電は遅いですし。

清水 大宮から熊谷方面への最終ってそんなに遅いのか。

篠澤 かなり遅いですね、0 時代まであります。でも飲み会の時は熊谷からバスで帰るんですけど、バスの終電は新幹線の終電に合わせてあるんですよ。となると車で帰宅になる。でも飲み会…飲めない。(一同笑)

石黒 そうか、車になるとそれがあるんですよ。

■地元に戻る、住む

司会 では、新幹線通学をしている上で良かったこと、逆に悪かったことはありますか？

清水 良かったことは、やっぱり座って通学出来るというのは利点かと思いますね。僕は比較対象が国分寺で、まず 100%座れないので特にそうでした。朝の通勤特快とか乗りたくない (笑)。

篠澤 なにより通勤電車すし詰めにならないのはいいですね。

清水 押し寿司だものね。今日みたいな例外はあるにしろ。(一同笑)

篠澤 あー、今日は新幹線もひどかったみたいですね。(収録日の 2016 年 11 月 4 日は高崎線で信号装置故障があり、始発から 10 時間に渡り全線で運転を見合わせ、新幹線で振り替え輸送が行われた)東武線で振り替えましたけど (笑)。でもやっぱり特急列車的な車内は多少は快適なんじゃないかなと思いますね。車内も静かだし…落ち着いている？

清水 まあ多少は落ち着いてますね。休日の場合はファミリーレジャー感も出ますけど。



東海道新幹線 N700 系新幹線のロゴマーク

篠澤 通勤電車のわちゃわちゃは無いですねよね。

ただ休日の終電は夢の国帰りがね (笑)。

清水 そうそう、浦安のネズミーランドから集団が一斉にね (笑)。

石黒 新幹線は乗り換えが少なくなるので、焦らなくていいですね。ホームも変わらないですし。

司会 新幹線を使ってない身からすると、行動距離が広がって人間関係が広がったりはしないのですか？交友関係を保ったまま東京に出てこられることもあるのではないかと思います。

石黒 そうですね、今地元でバイトしてるんですけど、知り合いが来て「今ここでバイトしてるの？」「うん今学生やってるの」という会話をしますね (笑)。「今度ごはん行こうよー！」みたいな会話は地元ならではのですね。あと卒業した高校の部活にもお邪魔できたりします。

清水 自分の場合は地元の知り合いが進学と同時に一斉に東京や他の地方へ出て行ったんです。むしろ今は地元で全然知り合いが居ないので、地元で就職決まってるし今後どうしようかと (笑)。あと同じ方向で一緒に帰ろうよ！みたいなのも新幹線だとまず居ないですし。今は篠澤くんが途中までは一緒ですけどね。

篠澤 僕の場合だと昔は地元にも友人が居たんですけど、小学校と中学校で転校して地域が変わっているので、友人関係が一度切れちゃったんです。で、そのまま大学へ行っちゃったんで、むしろ東京へ出ていった友人と東京で会う感じですね。

清水 みんな意外と東京出てるんだよねえ。

篠澤 そうですね。みんな東京大好き。

清水 最近は地元の知り合いが千葉にいて、彼が給料日になるとたまに「しゃぶしゃぶ行こうぜ！」って電話かかってきますね。それで月末金欠になるんだもの多少考えろと (笑)。むしろ地元に住みながら他の地方から東京へ出てきた人との交流が増えるってのが利点になりますね。

篠澤 それと、やっぱり家族との交流が増えたというのは大きいですね。休日であれば家族でどこかに行けますし。一人暮らしの時はそんなに簡単に地元へは戻れないですしね。

清水 私、下宿始めた頃父親からしょっちゅうメール来てましたね。「そちらはどうですかこちらは今日は寒いです」って毎晩。(一同笑) 心配性なので今の新幹線通学は親の安心も含んでますね。

■新幹線でも“田舎へ帰省”

司会 では、気候や文化の違いについてはどうでしょうか？

篠澤 なんかいいいパス来ましたね、一番典型的な人がいる (笑)。

清水 そりゃもう標高が変わる変わる。(携帯を取り出し) 軽井沢駅の標高が 940.5m、新宿駅が 37m だから標高差 903m。(一同笑)

石黒 地元戻ったら雨とかもうよくありますよね。

清水 下手すると東京晴れてたのに地元雪降ってるもの、寒いなのなんの。上着が足りない。(一同笑)

石黒 そうか、場所によって気候が変わると上着持ってたなかったりするんですよ (笑)。

清水 そう。典型的な例は、朝起きると霜が降りて、上着羽織っても寒いなあと思いながら新幹線乗って、大宮着いたらもう暑ってというパターン。上着脱いで大学持って行って、でも暑いもんだから上着研究室に置いたまま新幹線乗って、上田降りたらもう寒い寒い (笑)。

篠澤 似たようなことだと、地元は星が綺麗ですね。東京は全然見えないですけど。



高崎駅を通過する E4 系新幹線(Max)

清水 あー東京は本当に星が見えないね。地元降りたらこんなに星見えてたっけ？って。

石黒 まず東京じゃ星見ないですからねえ。帰ってくると「空気が澄んでる！」ってなります。

篠澤 ああ、空気が澄んでるのはよく分かります。

清水 熊谷はある程度都会って感じだけど、太田の方はどうなの？

篠澤 グンマーに入ると完全に田んぼですね。特に家の周りは THE 田舎 (笑)。

石黒 地元に戻ると「あ、今日月赤かったんだ」ってなりますね。

清水 色は本当にわからなくなるね。本当に今日晴れてるの？って (笑)。

司会 ほかに困っていることはありますか？

清水 別に田舎であれば新幹線には限られないけど、1本逃すと次が来るまでが長いね…。

石黒 そうですね。「通過かあ…」って (笑)

清水 熊谷ってひどいときはかがやき→とき→あさまって全部通過だったりするよね。

篠澤 30分とか普通に待ちますよ。

清水 東海道ってなおさら通過多いんじゃない？

石黒 でも昼でも30分に1本は来ますよ。

清水 朝の時間帯とか4分に1本とかのぞみ出したりとかするけどね。

石黒 そんなにのぞみばかり本数出してどこに行くの？ってなるね (笑)。

司会 それなのに臨時ののぞみってガラガラだったりするんですよね。

■自由席に乗る、ということ

石黒 あとは駅のホームが寒いですね。夏は暑くて冬は寒くて、でも早めに行かないと自由席座れないし、好きなところに座りたければ早く行かないといけないし。

清水 列車間隔が空くことならではですよ。それに「自由席に並ぶ」っていう感覚が普通の通学にはほぼないですし。あとは帰りの新幹線が意外と混んできたりとかしますね。最初びっくりした。

石黒 東京始発でも18時~19時当たりの新幹線にギリギリで行くともうデッキまで立ってて、どこに入ればいい？ってなりますね。かなり多い。

清水 始発駅だとまだ待てば座れるっていう回避策も一応ありますけど、僕らは大宮なのでどう足掻いても絶望の時間帯がねえ (笑)。18時代とか。

篠澤 これがうちは2階建て16両なので大丈夫なのですよ〜。(一同笑)

清水 ああ、1634人座れるからね。

篠澤 そうなんです。なのでラッシュ時でも座れることが多いですね。座席も2列-3列でだいたい窓側に座っているので通路側は空いてますね。

石黒 あと3列席の真ん中とかですね。

篠澤 ありますね、座ろうと思えば絶対に座れます。

清水 Maxの場合は通路挟んで3列-3列の座席もありますよね。真ん中狭くない？ってなるけど。肘掛けもない。

石黒 本当ですか？それは狭い…。

清水 だからもう真ん中入るには肘をしっかり折りたたまないといけないよね (笑)。

篠澤 たしか背面が3人全部一緒になってるんですよね。

石黒 ええ…？

清水 そうそう。背面が3人分一緒だから誰かがリクライニングすると全員リクライニング (笑)。(※実際には3列-3列の座席はリクライニングしない)



上越新幹線 本庄早稲田～高崎の車窓

篠澤 まあでもいづれにせよ座れるには変わらないですから…。

清水 そういえば最終の高崎行き(Max たにがわ 475 号)って 16 両だけどどうなの？混んでる？

篠澤 ガラガラですよ、すごい空いています。

清水 やっぱりそうなのか。あれ輸送力過剰だよ、終電高崎止まりなのにね。

篠澤 終電じゃなくても昨日みたいな祝日であれば夕方の Max とときとか空いていますよ。実際昨日の 1 号車は誰も乗ってなかったです (笑)。

清水 なんで休日の上越新幹線はあんなに空いてるのかね。本当にガラガラ。

篠澤 それだけ通勤需要が高いんですよ。

石黒 東海道も休日はネズミーランドとかどこかの歌手のファンの方とかが多いですね…。

清水 個人的には休日だと夜遅くまでネズミーランドとかスーパーアリーナとかに行っていた人たちが終電帯に集中するイメージありますね。

篠澤 方向的にどっちも混んでるイメージありますね。千葉からと埼玉からと。

石黒 でも東海道の場合は夜になると三島止まりが増えるので、空いていてむしろ便利なんです。だいたい座れますね。

清水 まあビジネス新幹線ですしねえ…。

■ 車窓の風景

司会 ちょっと暗い話になっちゃいましたね。ではちょっと気分を変えて、通学途中に気になるもの、例えば車窓で気になるものはありますか？

清水 新幹線で車窓って言われるとどうしても 727 コスメ(新幹線沿線に大きな看板を数多く設置していることで知られる大阪の化粧品メーカー)なんだよねえ… (笑)。

石黒 そういえばちょうどこの間それをネットで調べて見ましたよ (笑)。

清水 もう 727 コスメって google に入るとサジェストで新幹線って出てくるもの。(一同笑)

石黒 あとは新幹線だと天気の違いや移り変わりが見えるのが楽しいですね。雲の流れとかが見えたりとか。

司会 そういえば私、学会とかで静岡県を通過する時いつも曇りか雨でまともに富士山見たことないんですよ (笑)。

石黒 今日ちょうど外国人のご夫婦が車窓の富士山を見て、旦那さんが奥さんを富士山と絡めて撮って、「そうですね～いい富士山ですねえ～！」ってなっていました (一同笑)。

司会 出くわしたことはないですねえ…いつか見たいですね。

石黒 是非！いつか！ (笑)

篠澤 私の場合は…景色は…変わるか？まあ…田んぼになったり…。(一同笑)。

清水 まあ 10 分じゃねえ。でもあの区間最近だと圏央道が 2015 年に開通したのでその工事が見えたりとかしたかな。工事やってたはずがいつの間にか車走っててびっくりした記憶が (笑)。

篠澤 在来線の通学でもあるかもしれないですね、ものを作っている経過が見れるっていう。あと気になるといえば、新幹線通学をしているっていう自己満足ですね。改札通る時にちょっといい気分になれるという (笑)。

司会 優越感ですね。いいですねえ (笑)。



■新幹線通学もいいものです

司会 では最後に、新幹線通学について伝えたいことをまとめていただき、終わりにしたいと思います。まずは清水さんから。

清水 はい。新幹線通学というどうしてもお金も時間もかかって大変だという印象を受けがちなのですが、それよりもメリットの方が強いから僕も新幹線通学を選んでいるというのは大きいと思います。例えば家族と一緒に居られる、あるいは新幹線内でも様々楽しめたり、食事をゆっくり取ることもできるといった良いこともたくさんあるので、一概に値段や時間がかかるというだけで選択肢から安易に外してしまうのは勿体ないのかなあ、という事ですね。あとは親との要相談ということでね (笑)。楽しいことも沢山あるので、もし条件が揃えば選択肢に入れ

ていただければな、と思います。

篠澤 清水さんにほとんど言われてしまった (笑)。やっぱり自分にメリットが大きいことが一番の要因ですね。時間も短縮できますし、窮屈な思いをしなくても快適に通学することもできますし。あと自分はほかの方と違って自己満足が半分を占めているので、参考になるかという点と違うのかもしれませんが (笑)。優越感? という意味でも是非選択肢として選んでいただければなと思います。

石黒 優越感以外是一緒ですね。(一同笑) 新幹線に乗ることによって、密閉空間だからこそ隣の方との繋がりのようなものが見えて来たりとかもしますし、家に帰れば家族ともコミュニケーションが取れたりするので、高いというだけで悪い事だらけではないかな、と思いますね。

司会 皆さんそれぞれの学生生活の一端を新幹線が担っているんですね。ということで、本日の座談会を終了させていただきたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

一同 ありがとうございましたー。

(2016年11月4日 新宿キャンパス高層棟23階ラウンジにて)





新幹線通学者座談会 2
“実録 マルカン定期”

座談会から約3カ月。座談会メンバー(のうちの3人)は、他大学の団体列車のお誘いを受け、新幹線で三島駅へ向かうことになりました。そこで、「丁度いい機会だし、座談会メンバーを揃えて座談会で話せなかったことを実際の新幹線車内で話そう」という清水氏の提案により、再びマルカン定期メンバーが東京駅に集まりました。しかし、実際には新幹線通学とは全然関係ない話でも盛り上がりすぎてしまったようでして…?

●2017年2月18日 14:00 東京駅

清水 おはようございます!

全員 おはようございまーす。

清水 まあもう14時なので全然おはよりの時間じゃないですね(笑)。

石黒 でも私まだ起きて2時間ですよ。

清水 え、その時間に起きて間に合うのか…。

清水 さて、今日は座談会に続いてマルカン定期の集いの後編ということで、東京から新幹線で三島へ向かいます。今回乗車するのは東京駅14:26発のこだま663号、N700系新幹線の16両編成ですね。三島まで約1時間、車内でトークしていきます。

司会 そういえば、なぜ今回三島へ向かうのか、とい

うことですが。

清水 ああ、そうでした。実は明日、獨協大学の鉄道研究会さんが主催の団体列車が走るんです。当部もお誘いを受けまして参加させていただくのですが、その列車が明日の朝、三島駅から出発する予定なんです。

石黒 へえ、そんなのがあるんですね。

清水 それで、石黒さんの定期券の区間とも合致してますし、この前の座談会ではテーブルトークだったので、実際の新幹線車内で続きをやったら面白いのではないかと私が企画したんです。でも石黒さんには土曜日なのにわざわざ一度東京まで出ていただいたので、本当にありがとうございます。

石黒 いえいえー。



●14:26 東京発車

清水 東京駅からしばらくは横に東海道線が並走しますけども、上野東京ライン開業からその辺を古河とか前橋とか遠くの行先を出した電車が普通になるようになりましたね。

篠澤 一応熊谷から三島まで乗り換えなしでも行くことはできますね、3 時間半かかりますけど (笑)。

清水 逆に言えば明日の帰りもその選択肢があるってことでもあるけどね。熱海から高崎行きがあれば丁度よかったんだけど、夕方の丁度いい時間がないんだよね…。

篠澤 あったとしても高崎まで 5 時間ですよ、修行ですよ (笑)。

清水 さて、今回は前回と違って実際の新幹線の車内ということで、まず今座っている座席についてトークをしていきたいと思います。今回は N700 系車両に乗っています。

石黒 この車両だと、座席の上の吹き出し口で空調の調節ができますね。

清水 あ一本当だ、意外と小さい…というかぐるんぐるん回るねこれ (笑)。

篠澤 私は東海道新幹線も結構乗りますけど、これ調整したことないですよ (笑)。でもいつも乗ってる車両と設備が違うと結構悩みますよね。

清水 空調の他にも、まずリクライニングの倒し方が違うよね。JR 東海や JR 西日本の車両だとレバーが 1 つだけだけど JR 東日本は 2 ボタンで。

篠澤 そうですね、背もたれを倒すボタンと座面を倒すボタンがあって。

石黒 へえ、いいですねそれ。

清水 でも未だに座面の調整は何のためにあるのかよくわかっていない (笑)。

篠澤 あれ使ったことないですよ (笑)。

石黒 本格的に寝るためとかじゃないですか？

清水 でも飛行機のファーストクラスみたいにフルフラットになるわけではないしねえ…。

篠澤 そういえばファーストクラス一昨日乗ってきましたよ。

石黒 え、本当ですか？

司会 たしか大阪に行ったんだっけ？

篠澤 そうです、大阪から博多ですね。国内線に国際線の機材を使う予定になっていたんで、ANA のプレミアムクラスで予約するとファーストクラスに乗れるんですよ。それだけですけどね (笑)。

清水 それだけって…フルフラットしてきたの？

篠澤 はい。約 1 時間だけですけど (笑)。

清水 で、そのあと修論審査会に来るっていう (笑)。

篠澤 ですね (笑)。無茶しました。

清水 国内線に国際線機材が入る場合、飲み物とかの取り扱いってどうなるの？

篠澤 全日空の国内線の場合は普通席とプレミアムクラスに区分されるんですけど、プレミアムクラスだと食事が付いていて、お酒はビールもワインも日本酒も焼酎も飲めますよ。

清水 へえー、いいなあ。

篠澤 なので 1 時間の間にフルフラットにして、お食事して、お酒を飲んで (一同笑)。

清水 忙しいな (笑)。新幹線にも最近はグランクラスのサービスで近いものがあるけど、短距離の列車は座席サービスのみで食事は付いていないパターンが多いんだよね。

石黒 へえ、今はそんなサービスもあるんですか。

清水 その分少し安いけどね。でもプレミアムクラスなら 1 時間でもフルサービスなのでそっちの方がいいね (笑)。

篠澤 本当に新幹線ってビジネス向けですよ、東海道新幹線は特にそのイメージがあります。



●14:33 品川到着

篠澤 品川から結構乗ってきますね。

清水 考えてみると品川駅が開業してから渋谷や大井町などからの利便性はかなり上がったよね。

篠澤 いま1号車に乗っていますが、端の号車なのに結構座席が埋まりましたね。

清水 中ほどの車両は東京から混む、とかあるのかもしれないね。大宮駅でも1号車はもぬけの殻とかあるし。

篠澤 東海道新幹線はみんな16両編成なので、1号車にいと後ろも見えますね。

清水 上越新幹線でも16両編成走ってるけど、高崎まではひたすら真っすぐだから後ろ見えないものね。

篠澤 東海道新幹線は新横浜まではアップダウンもカーブも多いのでなおさら見やすいですね。

清水 最初に作られた新幹線って感じがするね。上越新幹線と違ってコンクリートの防音柵がないので、景色が見やすいし、あとすれ違う本数も多いし。

篠澤 JR 東日本だと東京から大宮までは多いですけどね。

清水 僕は品川から乗車というのがあるけど、高崎から先は本当に本数が少ないんだよね…金沢開業で朝夕は多少本数増えたけど。

石黒 私は毎朝この本数なので全く違和感ないですね (笑)。

司会 そういえば、今日は2人掛けのシートを向い合せにして4人で座っていますけど、普段新幹線で通学する時にはどの座席に座っていますか？

清水 自分普段だと、もし空いていれば車両の一番

後ろの2人掛けの窓側に座りますね、リクライニングを倒しても後ろに誰もいないので。

篠澤 自分はあまり通学で座る場所については意識したことはないですね。というより、上越新幹線より今日乗っている東海道新幹線の方がよく乗りますね (笑)。

清水 そういえば篠澤君は今は新幹線定期ではないんだよね。Suica 定期券で、新幹線も追加料金で利用できるタイプだけ。

篠澤 そうです。なので東海道新幹線に乗る時で考えると、あまり日光に当たりたくないの、山側の3列シートの真ん中を選びますかね。

石黒 私は三島駅で下車することを考えて、階段最寄りの13号車に乗ります。それと、駅に着いた時に車内のお客さんと目が合うのが苦手なので、8~9列目あたりに座っています。2人席の窓側に座るとコンセントがあるので、座るのは窓側ですね。

清水 そういえば東海道新幹線は窓側にコンセント付いてるんですよね。使います？

石黒 新しい車両は付いてるので、充電とかに結構使ってますね。

清水 北陸新幹線は最近になって全席にコンセントが付いたので、東海道新幹線みたいにコンセントの取り合いは起こらない…というかそもそもコンセントを取り合う路線ですらない (笑)。

篠澤 むしろ東海道新幹線の方が深刻ですよ (笑)。

清水 そもそも高崎を過ぎると携帯電話の電波すら通じないからね。最近やっと安中榛名までは入るようになったけど。

石黒 え、そうなんですか？

清水 うん。だから携帯でソーシャルゲームとかやっているととにかく通信するタイミングでトンネルから出ているかの勝負 (笑)。

●14:45 新横浜

清水 新横浜駅にはホームドアが付いてますけど、いまは通過する列車はなくなったんですよね。



篠澤 そうですね。なので相互発着です。

司会 全部止まりますからね。のぞみ号が副本線に入るのもこの駅ならではの光景です。

清水 ホーム上では子供連れのご家族がビデオカメラでお子さんと新幹線を撮っていますね。東京駅とかではたまに見る光景ですが。

篠澤 でも、JR 東日本の新幹線では普段そんなに見ないですけどね。東海道新幹線側でよく見る、というイメージがあります。

清水 ごくたまーに子供が「まっくすだー！」とか言ってるけどね。そういう自分も昔そうだったし。

清水 先ほど車掌さんが車内を見回りに来られましたけど、いま各新幹線の検札ってどうなっているんですってっけ？

石黒 東海道新幹線の場合は、昼間の時間帯にたまーに来ますね。

篠澤 え、気まぐれなんですか（笑）。

石黒 13 時代や 14 時代だと車掌さんが拝見します～って来るので、定期券を提示しています。そうすると「ああ、いつもありがとうございます」ってなります（笑）。

篠澤 確か、東海道新幹線の自由席はつい最近検札省略になったんですよ。

清水 JR 東日本は結構昔から指定席も自由席も車内検札は省略ですね。なので定期券を見せる機会もないです。

篠澤 人によってはただの Suica 定期券でもんね。

清水 さて、新横浜を過ぎたので、そろそろ東京駅で買った諸々を広げながら、普段どんなものを買うの

か、なんて話を進めていきたいと思います。ちなみに自分は東海道新幹線らしいものがほしかったので、今日は「東海道お茶自慢」ってのを買いました。なんか JR 東海って感じがするので。

篠澤 自分は座談会でもお話した改札内のドトールで、フラペチーノを買ってきました（笑）。

清水 例のラチ内店だね。何味？

篠澤 今日はさくらフレーバーです。

清水 いつもこうやって新幹線乗ってたりとかは？

篠澤 しないですよ（笑）。さすがに普段からドトールは飲まないです。普段は買うとしてもコーヒー牛乳ですね。酪王の。

清水 あー、酪王コーヒーね。あれは美味しい。

石黒 私は普段は水筒を持っていくのであまり飲み物を買うことはないのですが、たまに買うのは小さな飲むヨーグルトですね。

清水 それは朝食用として？

石黒 いえ、帰りの時にです。飲み物もうないし、何か飲みたいなあ…って時に小さくて丁度いいんですよ。美味しいですよ。

清水 なるほど、ニューデイズに飲むヨーグルトが売っているってイメージがなかったなあ。

石黒 在来線側のユニクロの横にあるニューデイズにはありますよ。

清水 あそこはもう 1 つのコンビニみたいな大きさですからね。

司会 あとは、食べ物ではどうですか？

石黒 本当にお腹が空いてる時には、やわらかカツサンドを買いますね。3 つ入っているののでちょうどいいんです。

清水 新幹線でカツサンドって聞くと万世のカツサンドを思い浮かべますね。あれは美味しいので稀に買いますけども。

石黒 私はそちらではなくて、ニューデイズの普通のカツサンドですね。プラスチック容器です。

清水 へえ、今度見てみよう。自分の場合は、朝ごはんを上田駅で購入してから新幹線に乗るので、上田駅のニューデイズをよく利用します。最近だと 400



円くらいのからあげ弁当がすごくおいしくて、あるとすぐ買っちゃいますね。

石黒 なるほど、私は朝食は家で食べちゃうんですよ。

清水 ですよね、僕ギリギリまで寝てるので (笑)。

石黒 私はたたき起こされますね (笑)。

篠澤 私は基本的にお腹がすいても自宅までは何も買わないですね。ニューデイズってそんなに安くないので…。

清水 それが一番いいですけどね。私も昔は飲みたいのを買っていたんですが、健康診断でお茶以外飲むなと言われてまして (笑)。

篠澤 それは (笑)。血糖値ですか？

清水 いや、血圧も高いんですよ…。

篠澤 それはいかんですね (笑)。

清水 なので今はひたすらジャスミンティですね。たまにどうしても糖分が足りないときは午後の紅茶とかに手が出ますが。

篠澤 あれ相当甘いですよ！ (笑)

●15:01 小田原到着

篠澤 そういえばうちの研究室に小田原から定期券で来ている人がいるんですが、小田急ですね。

清水 小田急か、それは乗り換えなしとはいえしんどそうだな…。

篠澤 ですよね、なので新幹線にしようよって言うてはいるんですが。

石黒 小田急は特に朝は悲惨なことになりますからね…。

清水 小田原では 5 分停車とのことで、おそらく 2

本通過待ちですかね？

篠澤 なんか東海道新幹線ではよくあることなので普通に感じますけど新幹線の 2 本通過待ちって結構すごいことですけどね (笑)。

清水 むかし豊橋に何度か行った時に名古屋から豊橋まで新幹線で行き来してましたけど、いつも三河安城で 2 本通過待ちでしたね…でもこだま乗らないと豊橋止まらないし。

篠澤 上越新幹線では通過待ちがほとんどないですね。

清水 さて、そろそろ座席の角度やりますか。

篠澤 それ座談会でも言ってましたけど…本当にやるんですか (笑)。

石黒 角度かあ…私最近もう乗ったときのままのことが多いですね。昔はよく倒してたんですけど、そうすると腰が落ちてしまって姿勢がよくないんですよ。

清水 東海道新幹線の車両はももとの角度が緩めなのでこれでよさそうですね。JR 東日本の最近の車両はももとの角度が急で、ヘッドレストも付いているのでなおさら直角に近いんですよ。なので今は乗車した時点で少し倒しています。昔の車両はそのままでも良かったのですが…。

石黒 東海道新幹線はヘッドレストがないんですよ。

清水 そういえば新型車両でもないですね。

篠澤 あと東海道新幹線の車両は肩枕防止の出っ張りがあるんですよ。

清水 ああ、よく SKE48 の松井さんがおっしゃるやつですね。

篠澤 そうですね。「ごめんね！」って (笑)。「隣の人が倒れてきても、これが付いているので大丈夫なんです！」ってよく言ってますね。

清水 あの人マニアックだよなあ。さすが新幹線好き。

篠澤 周囲も「はあ…」って (笑)。

清水 丁度向こうのホームに 700 系が来ましたが、これもこれから減っていくんですよ。



石黒 こうやって古い車両と比較すると、新しい新幹線は窓の大きさが小さいですね。

清水 そうですね、最近の新幹線はみんな飛行機みたいな窓になってしまって…普段と比べると今日の車両ですら窓が大きく感じますよ。

篠澤 E2系の窓は特に大きかったですよね。

清水 昔は窓際に腕を載せて外を眺める、とかできたんですけどねえ…。

篠澤 あと携帯電話を載せているとまあ落ちる落ちる(笑)。

清水 今の車両はペットボトルだと2個が限度？3個乗る？

篠澤 (ペットボトルを乗せる)3個が限度ですね。窓際のテーブルは本当に申し訳程度ですよ。

清水 そういえば東海道新幹線はドリンクホルダーも設置されていないんですよ。網だけで。

石黒 よくゴミが放置されているところですね(笑)。

清水 今のJR東日本の車両だと前のテーブルにも窪みがあるので、ドリンクホルダーと合わせて2カ所に置けますね。

篠澤 グリーン車は横から出てきますけどね。

清水 まあ定期券でグリーン車乗れないしね(笑)。

●15:14 熱海到着

清水 ああ…温泉いいなあ。普段温泉地(長野県)に住んでるのに、格が全然違う(笑)。

篠澤 ここから高崎までは在来線1本で行けますからね。すごい時代ですよ。

司会 熱海は駅が少しカーブしているんですよ。似ているところだと安中榛名とか軽井沢ですかね。

清水 そういえば安中榛名停車中はずっと体が斜めになってますね(笑)。

篠澤 しかも待避線がないので本線に停車という。

清水 そうなると加速が期待できますね。

司会 なるほど、熱海からの加速がよいでしょうと。

清水 なんか天気予報みたいだね(笑)。

篠澤 「加速がよいでしょう」って何予報なんですか(笑)。

清水 上越新幹線ではどの駅でも退避線から発車なので加速はゆっくりですよ。

司会 東海道新幹線でも発車からスムーズなのは退避のない熱海や名古屋などの限られた駅ですね。

清水 熱海の駅は東京や品川と比較すると列車とホームドアの間隔が広いですね。

司会 通過の時の風圧がすごいですからね。本線にホームがある駅ならではですよ。

篠澤 マリリンモンローごっこができますよ(笑)。

清水 そういえばJR東海の駅にはホームには「ごあんない」という案内表示がありますよね。これはJR東日本の方では見ない形態です。

篠澤 JR東日本は最近になって列車接近時にすごく小さい文字が出るようになりましたね。あれ誰が見るんだ？ってなりますけど(笑)。

石黒 そんなに小さい文字なんですか(笑)。

清水 ものすごく小さいのよ、次発案内の一番下に「列車がきます」ってだけ。

司会 さて、熱海を発車するとすぐに三島に着きますので、そろそろまとめに入りたいと思います。

清水 今回分かったのは、車内設備の違いや景色の違い、などでしょうかね。実は座談会で結構話しくくしてしまっていた(笑)。

篠澤 あと飲み物の話もしましたね。

清水 3人中2人がカツサンドということで(笑)。

司会 なんかすごい総括ですね(笑)。そんな訳で三島に着きますので、車内座談会はこの辺りで締めたいたと思います。みなさんありがとうございました。

全員 ありがとうございましたー。

新入部員自己紹介



新入生歓迎会にて（今年度は箱根）

今年度、新たに入部した部員のみなさんに自己紹介記事を執筆していただきました。UTRJ の伝統? になっている新入部員自己紹介ですが、Word に慣れていない方には少しきつい課題かもしれませんね……。お忙しい中、執筆していただき、ありがとうございます。

今年度も様々な趣味を持った方が入部してくださり、部としてもますますにぎやかになることでしょう。これからのみなさんの活動が充実したものになることを、心からお祈り申し上げます。

（編集長：天沼 大輝）

自己紹介

工学部電気電子工学科 1年 君島純平

2017年度新入部員の君島純平です。生まれも育ちも東京の西多摩地域です。主に乗ることが好きな乗り鉄ですが稀に写真を撮りにいったりしています。高校が中央線の線路に近いため、高校時代は窓から列車を撮ったりしていました。

鉄道が好きな理由は覚えていません。記憶が残っている時点ではすでに鉄道が好きになっていました。

前述のように乗り鉄なので、時々というかしょっちゅう出かけています。最近では1人で旅行に行くことも多く

- ・走行時間最長で有名な根室本線 2429D 列車に乗りに行く
- ・その帰りに江差線(2014年区間廃止)に乗りに行こうと考えるも、北斗星号に夢中になって乗り遅れる
- ・九州1周旅行中に大分駅前でカメラを落とす
- ・稚内駅を目指す旅の途中で、豪雨により宗谷本線 321D 列車が名寄打ち切りになる
- ・無賃返送扱いで早めの帰宅を試みるが、海峡線火災事故により当初の予定と変わらない時間に
- ・京都鉄道博物館までムーンライトながらで弾丸往復

など、いろいろやったり、巻き込まれたりしています。なお、2429D 列車は、2016年3月のダイヤ改正で列車番号が 2427D に変更されています。また 2016年の台風被害により滝川・新得間が運休になっています。

高校生・大学生になってからはコンパクトデジカメでの撮影も行っています。キャンパス最寄り駅の八王子駅には、快速電車・特急列車のほかに、都心や千葉からの臨時快速列車、武蔵野線からのむさしの号や配給列車、横浜線からの臨時特急はまかいじなど様々な車両がくるため、楽しみながら撮影できています。画質も気にせずに、とりあえず写っていればいいという感じで撮っていることがほとんどなので、帰ってから後悔することもあります。

こんな感じで日々のんびりやっています。これからよろしくお願いします。



滝川 09:36 発 2429D 列車鉤路行き (2014/3/30 撮影)

自己紹介

電気電子工学科 1年 光永 淳史

今回、鉄道研究部に入部しました電気電子工学科の光永です。普段は撮り鉄を中心にやっています。生まれも育ちも南武線沿線で、現在も南武線を使って通学しています。南武線は川崎～立川間の本線と尻手～浜川崎間の支線があり、武蔵野線、京葉線、横浜線とともに東京メグループの一員となっています。朝の混雑も非常に激しいものになっており、平成27年度の混雑率ランキングでは武蔵中原→武蔵小杉で190%、5位になっていて、あの中央線よりもひどい数字になっています。(中央線は188%で6位)個人的には早く8両編成ぐらいにしてほしいです(笑)。昼間には快速運転も行っており利便性も大幅に向上しています。

2016年1月9日で205系が、2017年2月9日に209系が引退しました。205系は1989年にデビューしました。山手線と横浜線からの転属車や先頭車化改造をした1200番台とバラエティーも富んでいました。武蔵野線に転属したり、海外に譲渡されたりした編成もあります。209系は1993年にデビューしました。2009年からは京浜東北線から転属してきた2200番台も登場します。ナハ32編成が引退したことで209系0番台が消滅しました。また南武線最後の209系であったナハ53編成は幕張に転属し、サイクルトレインとして再デビューする予定です。当たり前になっていた車両なので両形式ともいまだになくなった実感がいま一つわかりません(笑)。というわけでこんな人間であることを知っていただければ幸いです。拙い文章で恐縮ですがどうぞよろしくお願ひします。



自己紹介

工学部 電気電子工学科 宮代 匠

1.鉄道との出会い

インターネットで発車メロディを聞いてから、実際に聞いてみたくなり、聞きに行ったことがきっかけ。そのうちに、鉄道車両にも興味をひかれて、鉄道写真も撮りに行くようになった。

2.鉄道について思うこと

なんと言っても、すごい。それは、物凄いパワー、組み込まれているダイヤグラム、遠方まで続くレールなど。とても魅力が多いものだと思う。

3.鉄道についての今後

車両について、今走っている古い車両は、とりあえず新しい車両に置き換えられてしまったり、あとはリニアが実現されたりするのでしょうか。でも、個人的には在来線の方が好きなので、そちらを充実、維持してほしい。(豪華列車類については...お高い！)

何はともあれ、よろしくお願いします！！



自己紹介

電気電子工学科 1年 吉川 達也

今年度鉄道研究部に入部しました電気電子工学科1年の吉川達也です。

生まれも育ちも東京都の多摩六都の市民です。

中学、高校は陸上競技部に所属し毎日が勉強と部活でした。

鉄道には興味があっても平日は学校、休日は大会が多く、高校は自転車で通っているため関わってなかったです。

引退したあとは旅行に行ったり、ポケモンX、サンを買ったり、みんなでサッカーなどをしていました。

趣味は鉄道、旅行、陸上競技、登山、サイクリング、サッカー、バトミントン、ポケモンやどうぶつの森などのゲームです。



自己紹介

建築学部1年 八木 時央

初めまして。今年鉄道研究部に入部した建築学部1年の八木と申します。

鉄道に興味を持ち始めたのは2歳くらいの頃、祖母に山形から新庄まで山形新幹線で連れて行って貰ったことが最初です。

鉄道を見ると大はしゃぎする子だったようで、その後も身近な駅や鉄道が見えるところに行くたび動かなくなって両親を困らせたらしいです。

中学に入ってから、友人と鉄道模型を製作するようになりました。最初は塗装済みキットから、徐々に精度を上げてゆき、最近は鉄道コレクションの改造（とは言ってもパーツの交換や追加が主ですが）をするようになりました。

好きな鉄道は阪急、特に2300, 3300は色々な編成が存在するのでいくら見ても飽きません。

また、私は八王子祭実行委員会にも所属しており、本祭の参加は難しくなってしまうかもしれませんがジオラマの製作では模型知識を活かしてあげたいと思っていますので、どうかよろしくお願いいたします。



～編集後記～

編集長：天沼 大輝

記事を掲載する場を失いたくない一心で、右も左もわからないまま編集長を務めました。どうにかなったのかな……？ 車両基地見学の問い合わせをしたり、車両基地見学の日程を調整したり、車両基地見学の آپを取ったり……これって編集長の仕事なの！？ でも、先ず隗より始めよというし、最初に企画した私が頑張らないといけないのです。見学を承諾してくださった相模鉄道さん、本当に感謝しております。ありがとうございました。

そういえば、最近、なぜか「どういう曲を聴くの？」と質問される機会が多い。夏は扇風機、冬は加湿器の音しか聴かない私に、なんて難問を……。そんなわけで、なんとなく好きな曲を調べて挙げてみた。

- ・「Hop! Step!! Jump!!!」(アニメ「プリティーリズム・オーロラドリーム」挿入歌)
- ・「ダイヤモンドハッピー」(アニメ「アイカツ！」OP2)
- ・「ヒラリ/ヒトリ/キラリ」(アニメ「アイカツ！」ED2)
- ・「ハッピークレッシェンド」(アニメ「アイカツ！」挿入歌)
- ・「Du-Du-Wa DO IT!!」(アニメ「アイカツ！」OP5)
- ・「Blooming♡Blooming」(アニメ「アイカツ！」挿入歌)
- ・「START DASH SENSATION」(アニメ「アイカツ！」OP7)
- ・「わたしたち記念日」(アニメ「ハイスクール・フリート」イメージソング)
- ・「未来トランジット」(アニメ「アイカツスターズ！」挿入歌)
- ・「STARDOM!」(アニメ「アイカツスターズ！」OP4)

ここからわかる通り、ずいぶんと偏ったアニメ好きです。というわけで、こんな人が UTRJ Vol.011 の編集長を務めたのでした。読者の皆様、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.011

2017年8月28日 初版第一刷発行(検印廃止)

編集者 天沼 大輝

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

Urban Tech Railway Journal Vol.011

