

Urban Tech Railway Journal

Vol.019



工学院大学 鉄道研究部

編集長挨拶

2025 年度 UTRJ 編集長
電気・電子工学専攻 修士 1 年 黒沼友陽

「日常」の中の変化

大学院入学から半年が経った。前期は、平日は授業と TA をこなしつつ、合間に研究を進めていく、という「日常」を続けており、後期も時間割が変わっただけで、やっていることは同じである。前回の UTRJ vol.18 発行から、自分が通学に使用する中央線快速では大きく分けて 2 つの変化があった。一つ目は、グリーン車の営業開始である。1 年前はグリーン車の組み込みが行われている時期で、10 両編成と 12 両編成が混在しており、グリーン車はお試し期間として無料開放されていた。それも 2025 年 3 月初めに全 57 編成が出揃い、3 月 15 日からグリーン車の営業が開始された。グリーン車は 4,5 号車にあるが、両端の普通車の 3,6 号車は混雑が激化し、私が 10 号車あたりの混雑がない号車に逃げるようになったことは、大きな変化だろう。

二つ目は、発車メロディーの JRE-IKST シリーズへの変更である。2024 年 10 月 9 日に横浜駅に導入されたそれは瞬く間に首都圏から高崎地区や新幹線駅にも導入され、今までのメロディーは駆逐されてしまった。中央線快速においては新宿駅が 10 月 24 日、東京駅が 10 月 31 日に変更があり、その後吉祥寺以東で散発的に変化があったが、武藏境～高尾が 2025 年 6 月 16～18 日にかけて変更され、ご当地以外は IKST シリーズに置き換えられてしまった。自分が毎日聞いていた各メロディーを通学で聞くことはなくなったのである。（といいつつ、中央線はご当地メロディーが多くあり、他路線ほど多くは変わっていない。）

さて、私の通学に使う中央線快速に変化が生じたわけだが、慣れてしまえばもはやそれらは日常と化してしまう。これまでの 10 両編成や JR-SH シリーズを忘れてしまったかのように。ここで、「日常」とは何だったのか分からなくなる。日常には、普段の、繰り返される、という意味がある。たしかに、今の中線は必ずグリーン車付きの 12 両編成が使用され（車両不足でも 10 両編成での代走は行わず、運休を発生させたことがある）、新宿駅では毎日 JRE-IKST-011-01 と 011-02 と 016-01 と 011-02 が流れる。これは繰り返しである。しかし、ここで私は日常という単語には、「不变」の意味が含まれていないことに気づいた。日常は繰り返されるものだが、変わらないというわけではない。IKST シリーズへの変更は突然だったが、グリーン車の組み込みによる 12 両化は半年かけて緩やかな速度で行われた。日常は、変化する物なのだ。その変化が突発的なものか、緩やかなものかはわからない。しかし、今生きている「日常」の「変化」を感じ取り、一瞬一瞬を大切に生きていくのが大事なことではないだろうか。

よく、現代は変化が目まぐるしいといわれるが、鉄道界隈も例外ではない。特に、「コロナ禍」は鉄道業界を大きく変化させてしまった。一部ではコロナ以前の列車本数に戻す動きもあるが、完全には戻らないと目に見えているのが現在である。だからこそ、人は記録することに夢中になったり、体験に重きを置いたりするのかもしれない。鉄道で言えば、運行が終了しそうな列車に乗りに行ったり、期間限定ラッピングを撮りに行ったりということだろうか。このように変化がわかりやすい要素はまだいいのだが、いつの間にか所属表記が消えていたとか、気づきにくい改造がされたとか、わかりづらい変化もある。この変化にどう立ち向かい、鉄道趣味を続けていくのか。という課題を認識したところで、編集長挨拶を終わらせていただく。この問題を、我々で解いていきたい。

目次

編集長挨拶	(電気・電子工学専攻 修士1年 黒沼 友陽) 1
<特集> 好きな車両..... 3	
<個人記事>	
てっけんサミット2025に参加して	(工学部 電気電子工学科 2年 古田 直基) 14
海外鉄道レポート_フランス	(機械工学専攻 修士2年 薮開登) 16
考察・サステナ車両～本当にこれでよかったのか～	(工学部 電気電子工学科 3年 石井 晴起) 21
ATOS発車標・レア表示のすすめ	(情報学部 コンピュータ科学科 4年 後藤 健太) .. 28
京王2000系の行き表示考察(速報版)	(情報学部 コンピュータ科学科 4年 後藤 健太) . 31
中央線快速は何時から何時まで最大何編成同時に走っているのか	(電気・電子工学専攻 修士1年 黒沼 友陽) 32
DVDに映った列車たちの今を調べてみた	(工学部 機械工学科 3年 久田 洋大) 37
<自己紹介記事>	
自己紹介	(建築学部 まちづくり学科 1年 秋山 将太郎) 56
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 内田 翔吾) 57
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 上山 玲音) 58
自己紹介	(工学部 機械システム工学科 1年 坂本 来門) 59
自己紹介	(情報学部 コンピュータ科学科 1年 指田 芳護) .. 60
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 高野 榛成) 61
自己紹介	(工学部 機械システム工学科 2年 田上 翔一) 62
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 田中 幸喜) 63
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 DONG SHUHAO) .. 64
自己紹介	(建築学部 まちづくり学科 1年 角田 樹) 65
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 中村 允彦) 66
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 山野邊 咲太郎) 67
編集後記	(電気・電子工学専攻 修士1年 黒沼 友陽) 68
表紙写真:八王子祭の写真コンテストでみごと1位を獲得した山野邊による撮影	

〈特集記事〉

好きな車両



かなりベタな特集テーマとなりました。しかし、単推しの方もいれば、記事のために1つに絞るのが難しい人もいるのではないでしょうか。私がそうです。深く考えさせられるテーマだと思います。そんな編集長の決めた好きな車両は、205系です。私が小中学生の頃は、武蔵野線や相模線でよく乗車しましたが、すでに関東からは南武支線向けのワ4編成のみの残存となり、4年前の私の自己紹介記事で触れた仙石線の205系3100番台もE131系への置き換えが進んでいます。現在でも奈良線やジャカルタではたくさん走っているものの、自分の周りからはそのほとんどが消えてしまい、寂しさが増してきます。（黒沼）

好きな車両紹介

情報学部コンピュータ科学科 4年 後藤健太

私の好きな車両はモハ E233-3626 である。一見すると変哲もない車両であるが、実はこの車両、海側の行先表示器がコイト電工製（とされている¹）の表示器になっている。その理由は単純明快、E233 系 3000 番代でコイト電工製表示器の搭載が確認されている車両はこのモハ E233-3626 ただ 1 両のみだからだ。

このコイト電工製の表示器は同じく E233 系列で使用されている森尾電機製（とされている²）の表示器と比較して劣化が遅く発色がよい、リフレッシュレートが異なっているようで撮影する際により早いシャッタースピードで撮影できるなどの点があり、その手の趣味者の間では人気となっている。



E233 系 3000 番代（編成は異なる）



森尾電機製の表示器



コイト電工製の表示器

¹ 明確な情報源が見当たらなかった。

² 同上。ただし同社の HP 上に E259 系の表示器が掲載されたことがあり、こちらは正しいと思われる。

701 系通勤型交流電車

工学部電気電子工学科 3 年 石井晴起

私の好きな車両は、JR 東日本の東北エリアなどで活躍する 701 系電車である。

…と書くと驚かれる方もいらっしゃるだろう。確かに 701 系は長距離運用も存在する一方で車内はほとんどがロングシートであり、特にセミクロスシートの E721 系も運用される仙台エリアでは多くの旅行者にとって「ハズレ枠」の車両である。しかし、701 系は、南は新白河(かつては黒磯)から北は蟹田まで、東北地方の交流電化路線の多くをテリトリーとし、かつての主流であった客車列車や急行型電車を置き換えて東北の電化路線に近代化をもたらした車両である。さらに、運用される路線にはかつての特急街道である東北本線や羽越本線、あるいは新幹線車両も行きかう山形線(奥羽本線)や田沢湖線のように路盤のしっかりした区間もあり、100km/h 以上の高速でかつ飛ばす姿を目にすることができる。あくまで通勤型電車であるから、高速走行時のモータの唸りというのはかなりの音量になり、場合によっては車内放送が聞こえないレベルである。この「頑張ってる感」というのも魅力のひとつである。

私が知っている 701 系は機器更新後の E721 系と同等な加減速音になった姿であり、機器更新前の PTr という古めの方式の VVVF の、209 系のような音は生で聞いたことがない。更新前にも乗ってみたかったものだが、こればかりは仕方のないことだろう。

初期車はすでに登場から 30 年が経過したが、具体的な置き換えの計画はまだ聞こえてこない。この先、701 系が 1 日でも長く活躍することを祈りたい。



左上:1500 番台(仙台)、右上:5000 番台(秋田)、左下:0 番台(秋田)、右下:5500 番台(山形)

私の推し車両

電気電子工学科 学部3年 小俣蒼空

JR東日本 クモハ 123-1 ミニエコー

荷物輸送が廃止となり、1986年（昭和61年）10月に国鉄長野工場にてクモニ143形を旅客車に改造して誕生した車両です。2013年3月をもって廃止してしまい、当時8歳でまだ鉄道に興味を持っていなかった私自身この車両に乗車したことがありません。乗ることができなかつた後悔は今でもありますが、当時引退を間近で見た皆様の方が大きいと感じます。小学校高学年になると鉄道に興味を見だし、動画サイトでミニエコーを見たときに一目惚れしました。モータ音や2列のロングシート、とてつもなく多いつり革の数、車内照明の蛍光灯などを動画や写真で見ている時に自分がタイムスリップしたかのように感じてしまいます。個人的には特に、塩尻 - 小野間を走行している時のモータ音やブレーキ音が響きわたっている映像がとても好きです。

現役当時クモハ 123-1 ミニエコーは塩尻 - 辰野間をピストン輸送していました。側面には幅1000mmの片開き扉を設けてワンマン輸送を意識したつくりになっています。扉開閉時に扉がうまく開かず手でこじ開けている映像があり少し感慨深いです。



クモハ 123-1 ミニエコー (鉄道コレクション)

実際にこの目で見てみたかったですが、写真のように鉄道模型として手元で見るとまた違ったわくわく感が広がります。鉄道は日々違った楽しみ方を教えてくれるため、沼にはまってしまいました。

おわりに、

私のように、今乗っておかなきや後悔する。その後悔がないように楽しむことが一番いいと思います。ですが、過去の映像や写真、模型、鉄道部品など様々な方向から新たな発見をしてみたいと考えています。

JR 東日本 E233 系電車

先進工学部応用化学科 2年

尾作 帝渕

好きな車両、というよりはおなじみの車両といったところだろうか。首都圏の様々な路線で活躍する E233 系電車について取り上げる。

東京に住む人なら乗ったことはないと言い切れるほど有名な車両ではあるが、簡単にこの車両についてまとめる。JR 東日本公式サイトによれば「E231 系の技術を踏襲し、主要機器を二重系化し信頼性を向上。女性専用車や優先席部分の荷棚・吊り手高さの低減、優先席エリアの明確化等のユニバーサルデザインを多く採用しています。また空気清浄機の設置、液晶画面やフルカラーLED による情報案内の充実など、アンケートやインタビューに基づくお客さまニーズを反映したデザインとなっています。」と書かれている。各番台と使用路線は次の表のとおりである。

番台	使用路線	帯カラー
0 番台	中央線・青梅線・五日市線ほか	オレンジバーミリオ ン
1000 番台	京浜東北線・根岸線	水色
2000 番台	常磐線各駅停車・ 東京メトロ千代田線直通ほか	エメラルドグリーン
3000 番台	高崎線・上野東京ラインほか	黄かん色(みかん色) ダークグリーン
5000 番台	京葉線・外房線・内房線ほか	赤
6000 番台	横浜線	黄緑色 緑色
7000 番台	埼京線・川越線 東京臨海高速鉄道りんかい線ほか	緑色
8000 番台 ※	南武線	黄色・オレンジ 茶色

※南武線の 8000 番台には新造ではなく 0 番台を改造した 8500 番台がある。

JR 東日本はこの車両を運用するにあたってお客様のニーズを強く反映したことを強調している。シート幅を一つ前の E231 系から 30mm 拡張したことや床面高さを下げホームの段差を 50mm 減らしたことなど、特に「人に優しい車両」をコンセプトの 1 つにこの車両は開発された。それまでの通勤電車とは一線を画した、まさに私たちの“スタンダード”として申し分ない性能を持ち今日も走っている。(現在 E231 系が運用されている総武線から中央線に乗り換えてみると違いが分かりやすいかもしれない。)

この車両を取り上げたかった理由だが、単に私自身がこの車両とともに育ってきたからである。生まれは同じ 2006 年で、子どもの頃のお出かけも、高校入試の日も、高校に通学した毎日も、大学受験に臨んだ日も、そして今もこの車両とともに過ごしている。長旅から帰ってきて、少し広いロングシートに座った瞬間「帰ってきた」と思ってくれるのはこの車両なのである。



E233 系 0 番台

私の好きな車両 DE11

情報学部コンピュータ科学科 1年 指田芳護

概要

DE11は日本国有鉄道が製造したディーゼル機関車である。DE10をベースに貨物ヤードでの入替えに特化した重入替用機関車として1968年に登場した。入れ替えに特化するために蒸気発生装置が省略されたり運転整備重量がDE10と比べて5t重い70tだったりとDE10とは外観が似ているが細かい違いがある。1968年から65両製造された0番台、1970年から45両製造されたエンジン出力増強型の1000番台、騒音対策の試作車1901、横浜羽沢駅周辺への騒音対策を施して1980年から4両製造された2000番台が存在する。

好きな理由

私が好きな車両にこのDE11を選んだ理由は、幼少期から通う貨物駅で入れ替え作業に従事していたからである。私の家のそばにある相模貨物駅は比較的小さな貨物駅であったが、近くにかかる跨線橋から入れ替え作業中の機関車を間近に見ることができた。相模貨物駅の入れ替え機関車は基本的に新鶴見のDE11の2000番台(2003号機中心)と、DE10の3509号機でローテーションが組まれていた。中でも2003号機は相模貨物駅専属だったよう(Wikipedia DE11の記事より)で、ほかの機関車よりもよく見かけていた。

後継機のHD300の投入で2022年頃に相模貨物駅での運用を終了した。DE11-2000はその徹底した防音装備のおかげか入れ替え作業中の騒音はかなり小さいものだったが、HD300の騒音、特にブレーキをかけた際の耳を劈くような音はかなりひどいと、近くで眺めていて思っている。

↓作業中の2003号機。本機はほかの2000番台より白の帯が太かった。



↓待機中の2002号機。



↓夜間に作業する2003号機。夜中に聞こえてくる汽笛とエンジン音が好きだった。



↓後継のHD300。



好きな車両 一東急 8500 系一

工学部 機械工学科 4 年 進木啓梧

特集記事を書かなければいけないが、これと言って好きな車両がない…。そこで高校時代にお世話になった東急 8500 系について紹介しようと思う。

I.8500 系の概要

東急新玉川線（現：田園都市線 二子玉川～渋谷間）開業と営団地下鉄（現：東京メトロ）半蔵門線との相互直通運転に対応した車両として 1975 年に登場。以後、田園都市線を中心に投入され、400 両が製造された。田園都市線のほか、みなとみらい線や副都心線との直通前の東横線でも運用されたこともある。5 両編成に短縮の上、大井町線で運用された編成もある。



5000 系や 2020 系、東横線から転属してきた 9000 系などによって置き換えられ、2023 年 1 月 25 日に東急線での営業運転を終了。4 両に短縮された 8637f が東急で保存されているほか、引退した編成の一部は長野電鉄やインドネシアに譲渡された。

II.8500 系のいい所

沿線の人たち（一部の物好きを除く）からは『古い・モータがうるさい』などあまり評価が高くない（筆者の感想）ように思われる 8500 系だが、高校時代の 3 年間東急田園都市線を利用していた身としては 8500 系には次のような良い点があると思う。

(1) 座席がふかふか

とにかく椅子がやわらかい！同じ路線を走る東急 5000 系や、特に硬い！石！と酷評される東武 50000 系列に比べるとソファーと間違うレベルでやわらかい。

(2) いい音のモータ（鉄オタ目線）

東急最後の直流モータ & 界磁チョッパ車であり、近年のVVVF 車の静かな電車とは一味違う乗り心地だ。

III. 推し？編成

8500 系は 400 両が製造されたことから、細かいマイナーチェンジや更新工事を受け、車両ごとに微妙な違いがあったり、なかつたり…。そんな 8500 系たちの中でも、筆者がもっとも推している（？）のが 8606f である。方向幕、スカート無しの原型顔のままで引退まで走り切った編成で、高校時代は登校時間が遅い日にカメラを持って撮りに行ったこともある。

長野ではまだたくさん走っているので是非乗ってみていただきたい。



江ノ電 300 形 305-355 号車

建築学部 1 年 角田 樹

◆ 諸元

定員 ······ 150 (座席 69)

加速度 ······ 2.0km/h/s

全長 (連接) ······ 24.1m

設計最高速度 ··· 60km/h

常用最大減速度 ··· 3.5km/h/s

全幅 ······ 2.5m

◆ 登場

江ノ電の最古参車両で、1960 年の登場から 65 年が経過している関東でも屈指の長寿車両だ。しかし、車両の基礎となる台枠は 1925 年から 1926 年にかけて登場した玉南電気鉄道 1 形電車（のちの京王電鉄デハ 2000 形）のものを流用しており、今年で 100 年目を迎える。また、300 形の他の編成がキメラ既存の車両を改造した編成であることに対し、305-355 号車は車体と台車を新造した唯一の編成である。



▲藤沢方の 305 号車。サボは季節によって変わる。

(2025.01.07 鎌倉高校前)

◆ 改造

この車両は長い活躍期間ゆえに、幾度にもわたる改造を受けた。トロリーポールはビューゲルを経て菱形パンタグラフへ、1998 年には新型車と連結するための機器更新など、様々な改造を受けた。しかし、車体は大きな改造を受けておらず、床は板張りが残されている。

◆ 現状

全 6 編成が在籍した 300 形のうち 1991 年に 306 号車が、1992 年に 301 号車、1997 年に 302 号車が引退した。更新を受けた 304 号車と 303 号車もそれぞれ 2005 年と 2007 年に引退したため、現在はこの 305 号車が唯一の残存する編成となっている。他の形式と比べて短い車体ながら併結が可能 (500 形は不明) なため、容赦なくラッシュ時にも活躍する。



▲古風な運転台だが近代的な設備もある。

◆ 執筆を終えて

高校時代の通学で毎日江ノ電を使っていたので、非常に思い入れのある車両だった。全長が短いので混雑が一層激しかったこと、手すりと壁の間が狭く掴みにくかったこと、ドアの寸法が小さく度々頭をぶつけたことなど、妙な思い出ばかりが出てくる車両だが、この車両がホームに滑り込んでくるとワクワクした。かなり古い車両ということもあり先は長くないと思われるが、最後のその時まで元気に走り続けてほしい。

◆ 参考文献

「300 形 | 車両図鑑 | 江ノ電博物館 | 江ノ電ファンページ」, 江ノ島電鉄株式会社, <https://www.enoden.co.jp/fan/museum/vehicle/300/>, 2025 年 9 月 29 日閲覧

「第 9 章 第 3 回 昭和 30~40 年代 | 当方見聞録 | 江ノ電博物館 | 江ノ電ファンページ」, 江ノ島電鉄株式会社, <https://www.enoden.co.jp/fan/museum/memoirs/chapter-9/story-3/>, 2025 年 9 月 29 日閲覧

「江ノ電のマスコット」は 60 歳超の大ベテラン！300 形 305 号の知られざる生い立ちとは？」, 鉄道ホビダス, ネコパブリッシング, <https://rail.hobidas.com/feature/472017/>, 2025 年 9 月 29 日閲覧



国鉄 211 系 40 年の大往生

稻垣仙人(いながきのりひと)

工学院大学大学院 工学研究科電気・電子工学専攻 修士 1 年

昭和 60 年、後に令和まで現役で走ることとなる新形電車、211 系がデビューした。205 系電車に続く新しいステンレス車体に、界磁添加励磁制御を備えた直流電車だ。湘南色の帯をまとい、東海道本線と東北本線に導入された。モダンなデザインと設計で、来る 21 世紀に相応しいアーバン・トレインである。

令和 7 年。211 系は誕生から 40 年を迎えた。205 系の引退が進む中、211 系は未だ地方で活躍を続けている。中央本線、篠ノ井線、信越本線、大糸線、富士急行線(乗り入れ)、上越線、両毛線、吾妻線、譲渡先として三岐鉄道、流山電鉄(予定)を走り、昭和、平成、令和と人々の交通の足を支えているのだ！

E 電とともに、時代を超えて活躍する姿は、我々 21 世紀を生きる世代に訴えかける力強さを感じさせる。



↑雪の中の 211 系



↑長野色の 211 系にはこんな行先もあるよ

～平日部活のジオラマ作成～



↑ 今年度作成している、工業地帯のジオラマ。

↓ パテを薄め液で溶いたもの+スノーパウダー。



道路の表現をしてみました。↓



個人記事



私の思い出に残る過去の特急、スワローあかぎ(185系)。新宿駅6番線にて撮影。(黒沼)

てっけんサミット 2025 に参加して

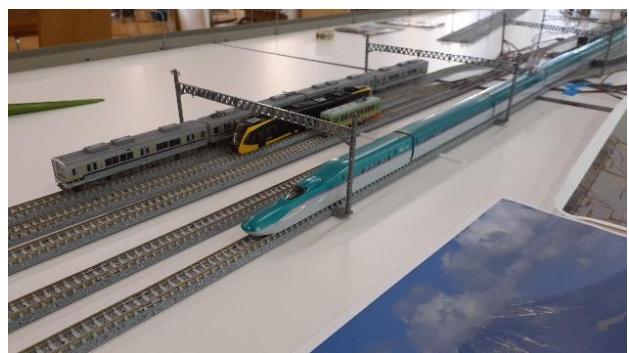


工学部 電気電子工学科 2年 古田直基



令和7年8月29日から31日にかけててっけんサミット2025が開催され、参加してきたので報告します。

一日目と二日目は愛知県春日井市にある中部大学で、一日目は各参加大学の活動発表が行われました。二日目はオープンデーとてっけん大学でした。他大学の鉄研と交流できてよかったです。

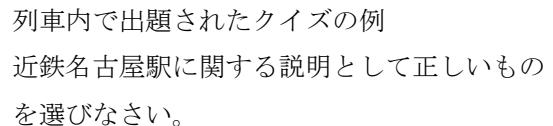




3日目はてつせんサミット2025ツアーとして近鉄のあおぞらIIを貸し切り、団体列車が運転されました。

10:06に近鉄名古屋駅を出発しました。車内では近鉄にまつわるクイズが出題されましたが、難しかったです。松阪駅で停車し、元祖特撰牛肉弁当が積み込まれました。宇治山田駅に停車し、古い駅舎を見学しました。明星車庫に到着し、乗車のまま車両の洗車を体験しました。その後車両の撮影会が行われました。記念品として、てっけん

サミットの
アクリルキ
一ホルダー
と臨時列車
のスタッフを
受け取りま
した。



- ① 他社線との連絡改札口が 3 つある。
- ② 1~6 番のりばまで存在する。
- ③ 3 番のりばから発車する準急が存在する。
- ④ 構内には喫煙スペースがある。

名運(団体)	143号	1項	8月31日
臨	てつけんサミット		
	2025アワー		
	100名		
第 7013 列車	ナコ - ウヤ		
駅名	着時分	発時分	
津	11 17	17	30
津新町		20	
久居		23	20
中川		27	10
松阪	34	45	
櫛田	49 ³⁰	57	
明星		12 01	30
明野	04	08	
宮町		11	30
伊勢市		13	30
宇治山田	12 15	交代	



クイズの答え

- ① 他社線との連絡改札口は、JR 連絡改札と名鉄連絡改札の 2 つのみです。
- ② ホームは 1~5 番のりばまで存在します。
- ③ 準急は通常 2 番のりばから発車しますが、深夜帯など一部の準急は 3 番のりばから発車します。
- ④ 構内には、現在喫煙所は存在しません。



海外鉄道レポート_フランス

機械工学専攻 修士2年 藤開登

今年の夏、学会への参加という名目で、フランスに渡航しました。よく国際学会はハードルが高いと思っている学生もいるようですが、15分恥かいたら残りは観光なので行つたらいいと思います。そういうわけで、今回は旅程の中にモンサンミッシェル観光として高速列車TGVへの乗車をねじ込みました。この記事ではフランスの誇るTGVの乗車記録を示します。

1. TGVに乗ろう

フランスの首都、花の都パリ。名前だけはみなさんご存知でしょう。ではそのターミナル駅はというと難しいかも。東京なら新宿もあるけど、新幹線の発着を考えるとやはり東京駅。ではパリでTGVに乗るとどこからか。実はパリには中央駅といったものが無く、各方面のターミナルが分かれているのが現状。国土の中心よりのパリから各方面に幹線が伸びています。各ターミナルの関係は以下のとおり。

- パリ北駅…北行きのTGV、ロンドンやベルギーに向かうEuro Starも発着。治安が悪いと聞いたけど、普通にきれいな駅だと思います。人は多いのでスリには注意。
- パリ東駅…東方面、ドイツへ直通する列車が発着。TGVの他、ICEも。北駅の隣、2027年からは空港からの直通電車「シャルルドゴールエクスプレス」も発着予定。
- パリ・リヨン駅…リヨンなど南東方面の列車が発着。TGVの一番列車もここからリヨンへ。他にスイス・イタリア・スペイン方面行の列車も発着。
- パリ・モンパルナス駅…モンパルナス地区にあります。南西部へのTGVが中心に発着。
- サン=ラザール駅…西部への近郊・特急列車が発着。
- オステルリツ駅…近郊列車と夜行列車が中心。近年は格安列車OUIGOも登場。
- パリ・ベルシー駅…近郊列車の発着が中心。

こう見ると、東京駅での乗り換えが必要な日本以上に不便な印象（実際不便）。でも対策はあります。

パリ中心部から見て東側。郊外にも高速線（LGV 東連絡線）があり、シャルルドゴール国際空港やディズニーランドパリを経由しています。一部列車はこの線路を通ることで北部のリールから南部のリヨンなどを結ぶ列車などが運行されています。

今回はモンサンミッシェルに行くことを目指し、途中のレンヌまで行く列車を検索。基本はモンパルナス駅からのTGVを使い西のレンヌまで、そこからはバスがよくあるルートです。しかしホテルを学会会場の近場で探した結果、シャルルドゴール空港のど真ん中。加えて市内からの空港アクセスを担うRER B線は治安の悪さで有名（実際はそこまででもなかったです）。そこでシャルルドゴール空港第2TGV駅を発着する列車を選びました。

TGVはシャルルドゴール空港第2ターミナル内からの発着。第3ターミナル付近のホテルからは、ターミナル間を結ぶ自動運転の新交通システムCDGVALを利用しました。

チケットの予約には、フランス国鉄（以下、SNCF）公式のSNCF CONECTを用いましたが、複数のクレジットカードが使えず、同行者に予約してもらいました。日本語対応の予約サイトOmioでもこんな感じで諦めました。

駅というか空港内にはアサルトライフルをもった軍人が警備をし、少し緊張感が。やけに混んでるRER

B線の乗車券売り場を横目に、ホームに入ります。改札の無い駅も多いヨーロッパですが、ホームに入るにはPDFで送られてきた乗車券、そこに記載されたQRコードを読み取るためのゲートで駅員さんのチェックを受けて入場です。

2. 往路 TGV INOUI 5210 パリ・シャルルドゴール空港第2TGV駅(8:50)→レンヌ駅(11:17)

乗車編成 TGV Réseau (4551)

ホームは掘割にあり、エスカレーターを降りて到着までしばらく待機。通過線を挟んで向かいホームには鮮やかな水色のOUIGOが発着していました。一方ホームにやってきたのは白地基調の1階建てのTGV。昔図鑑で見た時から、色が変わってました。格安高速列車OUIGOの登場に伴い、既存のTGVは2017年からTGV INOUIへブランドの塗装へ変更。今ではこの色がTGVのスタンダードです。



往路の乗車編成：TGV Réseau 4551



食堂車の様子

空港最寄りということで、キャリーケースを積み込む乗客が多く、乗車には列が生じましたがなんだかんだ時刻通りに出発し列車は高速線を快調に走行。田園風景を抜け10分ほどでマルヌ＝ラ＝ヴァレ・シェシー駅に到着、ここはディズニーランドパリの最寄り駅です。この駅を出発後列車は再び高速走行を始め、たかと思ったら再びスピードを落としていきました。気づけば車窓は操車場や家々の中を、近郊列車とすれ違いながらゅつたり走るように。グーグルマップを見ると未だにパリ近郊、どうやらレンヌ方面の高速線(LGV大西洋線)までパリ南部の在来線を走行するようです。武蔵野線みたいなところを通過しました。

しばらくむさしの号の西国分寺連絡線なみのスピードで走っていましたが、ようやくパリの南近郊のマッシー駅に到着、ここから高速線でした。先ほどまでとは打って変わって300km/hに達しないくらいのスピードで走行を始め、マッシー駅からパリ近郊区間と変わらない時間でル・マン駅に到着しました。

ル・マンといえばモータースポーツの印象が強いですが、駅はサーキットと離れた市内中心部。駅と前後の区間は在来線と共有です。TGVが日本の新幹線と違うのは新在直通が容易な点。軌間は同一で車両は複電圧のため、中心部に新駅をつくりず、郊外からの区間だけ高速線をつくり、ネットワークを拡大させやすいのはTGVをはじめとするヨーロッパの高速鉄道の強みですね。一方で長距離列車が高速化し、空いた在来線にはOUIGO Classiqueが近年登場しました。これは格安高速鉄道OUIGOの在来線版。Classicのフランス語読みの名のとおり、旧来の機関車と客車の組み合わせながら、OUIGOより派手なピンク色の塗装

で在来線を走行します。在来線区間における高速列車の補完と格安の移動手段の両立は面白い試みだと思います。

ル・マンを出てしばらくして、再び高速線に入ると列車のスピードは大きく上昇。車内探索を行い、食堂車へ。午前10時過ぎの時間帯では食事メニューではなく、オレンジジュースを買って立ち席スペースで飲みました。食堂車の経験は北斗星ぶりのような気がしますが、これはこれで楽しいと思います。

そして高速線を抜け、再び在来線に入ると終点のレンヌ駅に到着しました。向かいには二階建てのDuplex形が停車し、ホームは多くの乗客でにぎわっていました。乗る予定のモンサンミッシェル行きのバスの発車は1時間半以上あることから、レンヌ名物のガレットをいただくことに。そば粉の香りとかは特になかったですが、満足感があつておススメです。

3. 復路 TGV INOUI 8020 レンヌ駅(19:35)→パリ・モンパルナス駅(21:04)

乗車編成 TGV Euro Duplex (849)

実は無事レンヌ駅にたどり着けるか不安でした。乗り換え時間が20分程度でバスの遅れを懸念してましたが、なんとモンサンミッシェルからの帰りのバスは10分以上の早着でした。ありがとう！ドライバーのおばちゃん！

さてレンヌ駅での待ち時間、他の在来線車両の観察をしながら待とうとホームに向かうと既に二階建てのTGVが連結器カバーを空けて到着済み。まさかと思い、しばらく待つと夕焼けの中からもう一本TGV Duplexが同じホームに入線してきました。そして作業員の人のもと、連結作業を行われ2階建て20両の超大編成が完成しました。

連結シーンを見届けたのち、そそくさと乗車。レンヌ駅で既に待機していた編成でした。今思えば予約サイトでは安い方を選んだつもりでした。乗客誘導のため、割引していたのか。運賃を大きく変動できるダイナミックプライシングについては反対の声も多いですが、こういった使い方はアリだと思います。

さて乗車した編成は行きと違い現在も製造が続く二階建て車両。車内に入ると木目を使いつつポップな内装は、Euro Duplexと呼ばれる車両の特徴です。2023年まで製造が続けられ、2025年現在、後継のTGV-Mが試運転中のため、営業運転中のTGVの内では最新型となります。849編成は2020年製造にあたります。ちなみにレンヌ駅で併結した編成の番号は271、2005年製のため、似た外見ながら15年の差が有りました。

列車内は新型ということもあります、非常に快適。1階席の行き止まり側のボックス席を利用しました。列車内に行き止まり、というと変な感じですね。TGVは各車両にドアが一つ。車両間の移動は2階を通るため、1階の客室は行き止まり構造となり、周りの目を気にしなくて済みやすいかも。

帰りのTGVはレンヌ駅をスムーズに出発。駅付近の留置線にはLGV大西洋線でデビューしたTGV Atlantiqueの姿もありました。しばらくして1階席は視界が良くないことから、食堂車に行くことに。OUIGOを除くTGV Duplexの食堂車は2階部分にあります。いい気分転換になるかと思いました。しかし、せっかくの食堂車はご飯時なのか思ったより混雑。仕方ないのでチョコシフォンケーキを買って座席に戻りました。

帰りの旅路はパリまでノンストップだったようです。というのも行き止まり構造で静かな座席のおかげか、シフォンケーキで腹を満たされたか、新型車両の静肅性か、それともモンサンミッシェル観光の疲れからか、その後は睡魔に襲われることに。気づけば終点のパリ・モンパルナス駅に到着していました。

夕食はモンパルナス駅近くのフランス料理店を考えていましたが、ここも異常なほど混雑していたので、

市内の Five Guys というハンバーガー屋に行くことに。アメリカ発祥でヨーロッパ各地にあり、ボリュームのあるハンバーガーが人気です。今度日本にも上陸するとかしないとか。



TGV Duplex 同士の連結の様子



EURO Duplex 車内

4. 往路の補足 TGV Réseau 4551 とは？

さて、往路においてあまり解説しなかった要素が一つ。乗車した編成についてです。というのもこの TGV4551 編成、思ったよりワケアリでした。

詳しく当該編成に触れる前に、TGV Réseau を含む平屋構造の TGV のバリエーションの紹介です。

- TGV Sud-EST…パリとリヨンを結んだ初代 TGV。機関車 2 両、客車 8 両の構成。引退済み。
- TGV Atlantique…パリから西方を結ぶ路線に投入された出力増強版。中間の客車は 10 両。
- TGV Réseau…北方の路線を始め各地に投入。客車は 8 両で後年 320km/h に対応。
- TGV POS…ドイツ方面対応のため Duplex と Réseau で客車をトレード。残りは Réseau Duplex。

この他に TGV 以外での運用を目的とした以下の車両が含まれます

- TGV TMST…いわゆる初代ユーロスター。フランス所属の編成。Class 373 は英国所属。
- Thalys PBA…Thalys（現 Eurostar RED）所属の編成。TGV-Réseau の 3 電源対応車がベース。
- Thalys PBKA…Paris, Brussel, Amsterdam に加えドイツの Köln への直通に対応した Thalys 所属の編成。

1 階建ての編成のみでもこのバリエーション。正面倒臭いです。

さて TGV のレア編成といえば、Réseau の機関車が Duplex の客車を引く Réseau Duplex が有名ですが、この 4551 もなかなか負けていません。

そもそも TGV Réseau には 2 電源対応の 501~554 番編成と 3 電源対応の 4501~4529、そして 4551 が存在します。この時点で嫌な予感がする 4551。そもそもこの編成は最初から 4551 を名乗っていませんでした。

搭乗時の編成名は 4531。フランスとベルギー、オランダを結ぶ高速鉄道会社 Thalys に所属する車両でした。実際に TGV Réseau の 3 電源車がベースとなった Thalys PBA は、4531~4540 の編成を落成させま

した。しかしその後、4531 は SNCF に引き取られ、4551 に改番。SNCF 内で使用されたのち、再び Thalys ヘリースとしてカムバック。この時点で十分迷車ですが、さらに 2016 年より Thalys が格安高速列車ブランド IZY をスタートさせると、専用塗装に変更され運行を開始しました。この運行は 2019 年に元ユーロスターの TGV TMST に置き換えられるまで続き、その後は SNCF にて現在の TGV INOUI ブランドとして走行しています。なお IZY は 2022 年に運行を終了、専用塗装の TGV TMST も廃車された模様です。

複雑な転属劇ですが、ネット上で確認できる塗装歴をまとめると以下のとおりです。状態によっては塗装が剥げて、過去の塗装が見れることもあるそうです。

Thalys (旧塗装) → Thalys (旧塗装+TGV ロゴ) → TGV 青塗装(4551 に改番) → Thalys (新塗装) → IZY → → TGV INOUI

なんなんですかね？これ。まさか初めて乗る TGV がこんなに癖の強い車両とは思いませんでした。なお車内に Thalys 時代また IZY 時代の面影が残っているかは、通常の TGV Réseau への乗車歴がない当方では判断いたしかねます。ネタ編成にあたってしまい、申し訳ございません。



TGV Réseau 同士の連結（右側 4551）



車体上部のカバーを見る
塗装下の赤色は Thalys 時代の名残か？

結言

学生として最後の年に当たるため、記念として UTRJ に投稿させていただきました。個人的にはこういった出会いがあるとは思いませんでした。来年以降、もし面白いネタを見つけたら、投稿するかもしれません。よろしくお願ひいたします。

最後にみなさんに一言、国際学会に出ましょう。

参考文献

- 「世界最速の”珍”2 階建て車両～TGV Réseau Duplex(フランス)～【#迷列車で行こう海外編】現地突撃取材」 ゆっくり歌激団 世界の鉄道 ch. 迷列車で行こう海外編, Youtube, 2018 年 11 月 4 日
- 「開業 40 周年を迎える フランス高速鉄道 TGV (後編)」 羽根田 憲、鉄道ファン 2021 年 11 月号

考察・サステナ車両

～本当にこれでよかったのか～

工学部電気電子工学科3年 石井晴起

2022年5月、西武鉄道は「2022年3月期 決算実績概況および『西武グループ中期経営計画（2021～2023年度）』の進捗」を発表し、その中で『サステナ車両（無塗装車体、VVVFインバーター制御車両等の他社からの譲受車両）』の導入⁽¹⁾が発表され、大きな反響を呼んだ。そして、2023年には小田急8000形、2025年には東急9000系が西武線内に搬入され、順次改造が行われている。

しかし、小田急8000形改め西武8000系は鋼製車体であり、当初の定義から外れている。また、車齢も置き換え対象となる2000系と大差なく、むしろ古いくらいである。おまけにそのような古い車両に新型の30000系や40000系のようなグラデーションを使ったデザインを施したため、ファンの間では賛否両論となっている。（「西武線に昔からいたような電車と受け取ってもらえるようなデザインを心掛けた⁽²⁾」というが、筆者はそれなら黄色く塗った方がよかったのでは、と思わぬくもない。）

具体的な車両が発表されるまで、ファンの間では様々な憶測や「ウソ電」画像が飛び交い、大きな話題となっていた。そこで、ここでは小田急8000形・東急9000/9020系以外の車両を導入する場合、どのようなメリットやデメリットがあったのかを（主観的に）考察してみたいと思う。

なお、この記事は特定の会社や個人を批判・否定する趣旨のものではない、ということを先に断つておく。

まず、置き換え対象となる車両と、継続使用される予定の9000系の諸元をまとめる。なお、以下全ての製造年と本数は2022年4月現在での在籍車のものである。

(a) 新101系（ワンマン車）

製造：1979～1982年 本数：4連6本+1本⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾ 運用路線：狭山線、多摩川線

西武最後の3ドア車。非ワンマン車は2012年までに全廃となり、ワンマン化・リニューアルされた4連7本が残る。そのうち1本は牽引車兼用の4M編成（263F）である。通常263Fを含む3本が狭山線、残り4本が多摩川線で運用される。余談だが、引退後譲渡された非ワンマン車のうち、流鉄・三岐鉄道に譲渡された車両は数年以内に元JR東海211系による置き換えが予想される。

(b) 4000系

製造：1988～1992年 本数：4連11本（「52席の至福」を除く）⁽³⁾

運用路線：秩父線（飯能～西武秩父間を指す。以下同じ）、秩父鉄道

秩父線向けの2ドアクロスシート車。101系の機器を流用しているため、足回りの老朽化が進んでいる。休日の池袋乗り入れの廃止や秩父鉄道乗り入れの縮小、8両運転の削減によって余剰が発生し、2024年には2本が廃車になっている。車体構造、機器流用車、終点側での中小私鉄乗り入れといった運用形態など、東武6050型との共通点が多い。

(c) 2000系（6両・4両編成の一部）

製造年：1979～1992年⁽⁶⁾ 本数：6連3本（旧2000系）、4連21本、6連5本（新2000系）

運用路線：新宿線、国分寺線、西武園線、拝島線（狭山線、多摩湖線）

一時期西武鉄道の最大勢力を誇った黄色い車両である。2連から8連までが存在し、非常にフレキシブルな運用が組まれている。3000系の引退から8000系の入線まで、事実上唯一国分寺線での運用が可能（=6両が組める）車両であった。（30000系の2+2+2を組まない限り。）長編成は30000系

や40000系の新造、あるいは6000系の転用によって置き換えられたが、短編成運用分はサステナ車両による置き換え対象となる。

(d) 9000系

製造：1994～1999年 本数：4連 5本⁽³⁾

101系の足回り+新2000系の車体+6000系の内装という組み合わせの車両である。当初は抵抗制御であったが、2004～2006年にかけてVVVFインバーター制御に改造されている。また、残存する編成は2020～2021年に10連から4両に減車の上ワンマン化改造がなされている。西武所沢車両工場で製造された最後の車両であり、なおかつ西武最後の黄色い車両になることが予想される。ちなみに、プラレールで10連時代と現在の姿の両方が製品化されている。



新101系



新2000系(非リニューアル車)



4000系



9000系(ワンマン車)

次に、それぞれの路線の所要数を考える。

まず6連は7本42両の導入が発表されている。これは国分寺線の運用数に比べて余裕があり、当初の運用範囲に明記されていなかった拝島線の一部運用への充当や、東村山駅の高架化工事完了後の西武園線との一体運用などが考えられる。

一方4連は約60両の導入とされている。狭山線は3本配置で最大2運用、多摩湖線は5本配置で4運用だが、両線とも2000系が代走することがある。両線の予備車を共通化することを考えると、代替車は合わせて3本で足りるだろう。多摩川線は長らく4本配置3運用が続いているのでしばらくは現状維持と考えられる。秩父線は運用数に対して配置数が多いため読みにくいが、秩父鉄道直通の廃止以外を現状維持とした場合でも最大7運用1予備程度に集約できそうである。多客期の増車は本線用8連を借りてくることになるだろう。西武園線は現状2000系4連が1日中往復する運用だが、先述のとおり将来的には国分寺線との一体運用にした方が効率的だろう。これらを合計すると4連15本となる。ただし、「約60両」であるから、実際には14本や16本になる可能性もある。

これらと路線条件などを基にすると、導入に当たって求められる条件は以下のようなものである。

- ・架空電車線による直流 1500V、軌間 1067mm
- ・20m 級車体、ホームドアにも対応しうる 4 扉車(少なくとも国分寺線・多摩湖線)
- ・史実における導入数である 4 両編成約 15 本、6 両編成 7 本のいずれか(もしくは両方)を満たす
- ・2022 年度～2030 年度までに余剰が発生する
- ・極端な高車齢ではない
- ・VVVF インバーター制御車
- (・無塗装車体)

この条件に無改造で当てはまりそうな車両は、概ね以下のようになる。(小田急 8000 形・東急 9000/9020 系を除く)

- ・東京都交通局 6300 形
- ・東京臨海高速鉄道 70-000 形
- ・東京メトロ 8000 系
- ・JR 東日本 209 系 2000/2100 番台

また、東急 9000 系(西武での形式は 2025 年 9 月現在発表がないが、7000 系になるという噂があるため仮称 7000 系とする)では機器更新を含む大がかりな改造工事が行われている。どのみち改造するのなら必ずしも譲渡前に VVVF 車である必要はないのかもしれない。また、ホームドアの整備対象外となっている秩父線では、必ずしも 4 ドア車にこだわる必要はないかもしれない。そこで、上記の条件のうち 1～2 個を満たさない車両を以下に示してみる。

- ・東武 10000 系
- ・JR 東日本 209 系 1000 番台
- ・JR 東日本 E217 系
- ・JR 東海 211 系 5000 番台
- ・JR 東海 311 系

では、それぞれの車両について見ていく。

まずは導入が決まっている 8000 系と仮称 7000 系について見てみる。

(1) 小田急 8000 系→西武 8000 系

製造年：1982～1987 年⁽³⁾ 本数：6 連 13 本→7 本譲渡

運用路線：国分寺線（拝島線、西武園線）



小田急最後の鋼製通勤車である。先述のとおり、条件に「無塗装車両」というものがあつただけにかなりの驚きの声があった。しかも置き換え対象の 2000 系の一部よりも車齢が高い。しかし、鋼製車というデメリットがありながらも VVVF というメリットは大きいのだろう。

メリット：無改造で 6 連が組める

デメリット：車齢が高い、無塗装ではない

(2) 東急 9000/9020 系→西武 7000 系(?)

製造年：1986～1991 年(9000 系) 1992～1993 年(9020 系)⁽³⁾

本数：5 連 15 本(9000 系)、5 連 3 本(9020 系)→4 連 15 本譲渡(合計)

運用路線：狭山線、秩父線、多摩湖線、多摩川線（西武園線）



9000系は当初8両で東横線(9007Fのみ最初から大井町線)、副都心線直通開始に合わせて5両化の上大井町線に転用された。もし運命がずれていれば、東横線仕様のまま西武線に入ってきたのかもしれない。西武移籍後も、西所沢や飯能で東急時代の元同僚との並びが(編成の向きは逆だが)展開されることになろう。大井町線の車両置き換えは比較的早くから噂されていただけに、比較的順当な移籍といえるだろう。

メリット：すべての条件に合致、単独M車なので編成の組み換えが楽

デメリット：機器更新が必要(少なくとも9000系)



左：西武 8000 系^(a) 右：東急 9000 系^(b)

次に、条件を満たしながらも選ばれなかつた車両を見てみる。

(3) 東京都交通局 6300形(初期車)

製造年：1993～1994年 本数：6連13本⁽³⁾



筆者が個人的に本命だと思っていた車両である。相鉄直通開始に伴う8連化(6500形導入)により初期車が廃車となり、その後全車解体となってしまった。条件はいいものの東京都交通局からの地下鉄車両の譲渡例が6000形しかなく、公営地下鉄ならではの難しさがありそうである。

メリット：車齢が比較的若い、無改造で6連が組める、ワンマン運転に対応している

デメリット：東京都交通局からの地下鉄車両の譲渡例が少ない

(4) 東京臨海高速鉄道 70-000形

製造年：1995年～2004年 本数：10連8本⁽³⁾



2024年から製造されている71-000形によって置き換えられる予定。こちらも有力視されていたように思える。しかし、最初に離脱したZ8編成を皮切りに一部の先頭車がJR九州に譲渡という驚きの動きを見せており、仮にこちらに先約があった場合譲渡は困難だったと考えられる。

メリット：車齢が比較的若い、機器更新から日が浅い

デメリット：先頭車の車体長が20420mmと比較的長い、JR九州による先約の可能性あり

(5) 東京メトロ 8000系

製造年：1981～1988年(一部1994年) 本数：10連16本⁽³⁾



西武線には構造のよく似た7000系が乗り入れていたため、取り扱いやすさはあったのではないかと思われる。しかし高車齢がネックか。こちらも譲渡された場合引き続き「8000系」を名乗っていただろう。

メリット：機器更新から日が浅い、似た車両が乗り入れ経験あり

デメリット：車齢が高い

(6) JR 東日本 209 系 2000/2100 番台

製造年：1993～1997年 本数：6連14本、4連48本⁽³⁾



先頭車はセミクロスシート、中間車の一部がトイレ付であることから秩父線向けにぴったりに思える。一部は伊豆急行への譲渡が予想されるが、車両数が多いため車両不足の心配はなさそうである。しかし 209 系は先頭車が長いという特徴があり、これが西武線の車両限界に抵触する可能性がある。また、置き換えの発表はあったものの代替車が未だに登場しないことから、廃車タイミングが合っていないのかもしれない。

メリット：郊外線区向け設備あり、無改造で 4 連が組める

デメリット：秩父線以外には不向き、先頭車の車体長が 20420mm と比較的長い、置き換え予定が不透明

このように、どの車両も少々難ありといった感じである。次に、一部の条件に合致しない車両を見てみよう。

(7) 東武 10000 系(本線所属車)

製造年：1983～1987年(10000型) 1988～1996年(10030/10050/10080型)⁽³⁾



本数：8連2本、6連9本(10000型)、4連9本(10030型)、6連13本、4連10本(10050型)、4連1本(10080型)

具体的な置き換え計画はないものの、運用範囲は年々狭まっており、余剰廃車が発生している。自社内にもっと古い 8000 系が残っているものの、置き換えは 2 連以外では行われていない。10080 型(と東上線の 2 本)を除いて VVVF 車ではないが、機器更新と室内のリニューアル(未リニューアル車のみ)を行えばまだ使える車両だと考えられる。

メリット：リニューアルから日が浅い(リニューアル車)、運用範囲が比較的近傍

デメリット：VVVF 化が必要(10080 型を除く)、車齢が高め(特に 10000 型)、形態がバラバラ、車両数が足りない可能性あり

(8) JR 東日本 209 系 1000 番台

製造年：1999年 本数：10連2本⁽³⁾



中央線のピンチヒッターを務めあげた後、機器未更新のまま廃車となってしまった。2 本という小所帯だが、上記 209 系・70-000 形の不足分補充という形での譲渡はありえたかもしれない。

メリット：車体長が全車 20000mm、ホームドア位置適合

デメリット：本数不足、機器更新が必要

(9) JR 東日本 E217 系

製造年：1994～1999年 本数：11連38本、4連33本⁽³⁾



ドア配置と車内設備から、こちらも秩父線向けだと考えられる。インドネシア譲渡という話もあつたが立ち消えになったようである。車体幅が 30000 系より広い 2950mm であることが若干気になる。

メリット：郊外線区向け設備あり、無改造で 4 連が組める、編成組み換えでクロスシート車も組み込める

デメリット：ホームドア不適合、車体幅が比較的広い 2950mm、インドネシア譲渡との兼ね合いがあった可能性

(10)JR 東海 211 系 5000 番台

製造年：1988～1990 年 本数：4 連 20 本⁽³⁾



東日本車より車齢が若いのに先に置き換えられてしまった。最低でも 4 連を組ませる必要があるため、必然的に神領の 4 連だけが対象となる。3 ドアトイレ付であるためこちらも秩父線専用となつただろう。しかし、初期の JR 東海の電車は補助電源装置が DC-DC コンバータを使った特殊なもので、そのあたりは難しいところであろう。余談だが、この場合西武 101 系の譲渡車である三岐 751 系と流鉄 5000 形を置き換えた 211 系が、西武鉄道でも 101 系(の足回りを活用した 4000 系)を置き換えたということになる。

メリット：トイレあり

デメリット：機器更新が必要、補助電源装置が特殊、比較的遠隔地からの譲渡になる

(11)JR 東海 311 系

製造年：1989～1991 年 本数：4 連 15 本⁽³⁾



211 系と概ね同じだが、こちらは転換クロスシートを装備する。観光需要にはもってこいの設備だが、平日の朝の飯能近辺はそこそこ混雑するため向かないかも知れない。

メリット：トイレあり、転換クロスシートで観光向き

デメリット：機器更新が必要、補助電源装置が特殊、比較的遠隔地からの譲渡になる

…と、これまで譲渡車について見てきたが、そもそも他社の車両にこだわらなくても自社車両の活用という手段もあったのではないだろうか。

(12)新 2000 系の機器更新・ワンマン化

新 2000 系の一部(6 連 1 本、8 連 9 本)には 2007 年以降リニューアル工事が行われ、室内設備が 30000 系に近いものとなっている。これらのうち少なくとも 7 本が VVVF 化されれば 8000 系を導入しなくても済んだ計算になる。余談だが、VVVF インバーター制御の 2000 系は 2097F のモハ 2197・2198 が存在し、西武で唯一の三菱製 GTO-VVVF 車だった。しかし、異端車ということが仇となり 2097F は新 2000 系として初の廃車となっている。

また、4 両編成も 2022 年現在 21 本が存在し、101 系・4000 系の代替には事足りる。これらにも同様のリニューアル工事を行い、さらにワンマン運転にも対応させれば仮称 7000 系も不要になつていただろう。さらに、6+4 の 10 両編成を組んで本線の予備車を兼ねるという芸当もできていただろう。車齢 30 年前後でリニューアル工事をするのではさすがに遅すぎるという感もあるが、同世代の仮称 7000 系や 10 年近く古い 8000 系が導入されていることを考えるとそれほどでもないようと思える。

メリット：新規導入をしなくて済む、使い慣れた車両である、いざとなれば本線代走もできる

デメリット：無塗装車両ではない、701 系由来の一部部品の老朽化

(13)9000 系の全編成活用

製造年：1993～1999 年⁽³⁾

9000 系はもともと 10 連 8 編成が存在した。この 8 編成がすべて 6 連化されれば 8000 系を導入しなくても済んだだろう。また、4 連化の場合でも 8 編成あれば秩父線の運用がすべて賄えて、坂に弱いという(根拠不明な)噂もある仮称 7000 系の導入数が減らせただろう。ただし、101 系由来の台車やブレーキ装置の老朽化は進んでいそうである。

メリット：新規導入をしなくて済む or 車両数を減らせる、機器更新不要、使い慣れた車両である

デメリット：無塗装車両ではない、101系由来の一部部品の老朽化

以上をまとめてみると、以下のような事情が見えてくる。

- ・6連ですべての条件に合う車両は少なく、好物件でも譲渡が難しい。
- ・東急9000/9020系はかなりの好物件だが、6連まで含めてすべてを貰うには不足する

したがって、少なくとも車両決定当時には東急9000/9020系と小田急8000形の導入が最適解に近かったと考えられる。これがもし数年ずれていたら違う車両になっていたかもしれないし、既存車両の機器更新に舵を取っていたかもしれない。さらに言えば、2007年に30000系の導入が発表された当初は、6両編成の導入が計画されていたが、実際は製造されなかった⁽⁷⁾。もし30000系6両編成が導入されていたら、あるいは40000系の短編成仕様が登場していたら…。IFを考え出すときりがないが、8000系と仮称7000系というサステナ車両が西武線を走り回るのは、かなりの偶然の産物といえるだろう。

最後に、国土交通省が2025年9月に発表した「原則として2035年度までに非VVVF車と初期のVVVF車(GTO車)の置き換えを完了する」という、主要鉄道事業者(JR、大手民鉄、地下鉄事業者)を対象とした目標⁽⁸⁾は、一部の鉄道会社にとってはかなり難しいと予想される。西武鉄道のように他社の車両を導入してこの目標の達成を目指す会社が出てくるのか、注目して見ていきたい。

参考文献

- (1) 「2022年3月期 決算実績概況および『西武グループ中期経営計画(2021~2023年度)』の進捗」 p.47
株式会社西武ホールディングス 2022年5月12日
https://ssl4.eir-parts.net/doc/9024/ir_material_for_fiscal_ym70/129263/00.pdf
- (2) 「東村山、国分寺…行き先も表示 西武8000系『サステナ車両』5月に営業運転開始へ」 鴨志田拓海、
産経新聞 2025年4月10日
<https://www.sankei.com/article/20250410-TIEIPM7YBFPVHNJEHR2NFWGFB4/>
- (3) 4号車の5号車寄り 編成表各ページ <https://4gousya.net/>
- (4) 「トラベルMOOK 西武鉄道の世界」交通新聞社(2015) p.131
- (5) 「復刻版 私鉄の車両 6 西武鉄道」飯島巖ほか著 ネコ・パブリッシング(2002) p.169
- (6) 「トラベルMOOK 西武鉄道の世界」交通新聞社(2015) p.132-133
- (7) 「新型通勤車両『30000系』2008年春 デビュー」西武鉄道 2007年4月27日
<https://web.archive.org/web/20090731111431/http://www.seibu-group.co.jp/railways/kouhou/news/2007/0427.1.pdf> (アーカイブ)
- (8) 「鉄道分野のGXに関する基本的考え方〔概要〕(案)」 p.3 国土交通省 鉄道分野のGXに関する官民研究会 2025年9月 <https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001908710.pdf>

車両アイコン出典：駅旅ゆけむり研究室 <http://www.trainfrontview.net/sozai.htm>

画像出典 (a)：「8000系」西武鉄道 <https://www.seiburailway.jp/railway/encyclopedia/8000/>

(b)：「車両紹介 9000系」東急・東急電鉄公式サイト <https://www.tokyu.co.jp/railway/trains/07/>

WEBページはすべて2025年9月28日閲覧。

ATOS 発車標・レア表示のすすめ

情報学部コンピュータ科学科 4年 後藤健太

この記事には筆者の主観を多く含んでいます。あらかじめご了承ください。

ATOS：東京圏輸送管理システムは、JR 東日本の広大な路線網のうち首都圏 1都 6 県にまたがる区間の多くを管理する運行管理システムである。その機能の一つとして、自動放送や発車標による旅客案内機能が存在する。ここでは、そのうち発車標について取り上げる。

ATOS 連動発車標の表示の特徴として、同じ項目の表示であっても複数の文字幅（以降「桁」と表現する¹⁾の表示が用意されている。例えば行先（駅名）の表示であれば、3 桁から 6 桁の表示パートが用意されている。また、各駅で概ね共通の表示データを持つ²一方、表示の割付は各駅・発車標ごとに個別に設定ができる。そのため、同じ内容の表示でも、発車標の割付によって異なる表示を見ることができる。

そんな ATOS 連動発車標であるが、上記の通り割付を各駅・発車標ごとに設定できるがために、その広い設置範囲にも関わらず極端に、あるいは全く表示される機会がない表示パートが存在する。今回は、そんなレアな表示パートについて、その例を紹介していく。

行先（駅名）6 桁



上野駅（高崎線）行先 6 桁日本語表示



上野駅（高崎線）行先 6 桁英語表示



甲府駅 1番線「松本」6 桁日本語表示



甲府駅 1番線「松本」6 桁英語表示

3 桁から 6 桁のバリエーションがある行先（駅名）パートの中でも特にレアなのが 6 桁パートである。桁数が多い表示パートはその分表示領域を圧迫するためか、設定される機会が少ない。特に行先 6 桁は設定されている駅が少なく、ここ 5 年ほどの間で同時期に設定されている駅が 10 駅前後という少なさで推移している。

¹ 一次資料は不明だが文献により「ユニット」という表現も確認されている。

² 発車標や周辺機器の設置時期等や駅を限ったデータ更新によって一部表示が異なる場合も存在する。

直近1~2年ほどの動きとして、去年6月に武藏小金井駅1・2番線ホームの設定が消滅し、過去には東小金井駅や日野駅でも設定があった中央線快速電車内での設定が完全に消滅した。その一方で、今年9月には新たに甲府駅1番線ホームにおいて設定が確認されており、甲州・信州方面の行先表示が新たに見られるようになった。

筆者が把握している現状の使用駅を以下に記載する。

- ・中央本線：甲府
- ・中央・総武線各駅停車：三鷹
- ・常磐線・宇都宮線・高崎線・上野東京ライン：上野
- ・烏山線：宇都宮（宝積寺で烏山線に連絡する宇都宮線の列車を含む）
- ・横須賀線：久里浜、衣笠、東戸塚
- ・川越線：笠幡
- ・横浜線：長津田

列車名7桁



上野駅 14番線「草津」7桁日本語表示



上野駅 14番線「草津」7桁英語表示

前述の行先6桁以上に珍しいと言えるのが列車名7桁だろう。その性質上、表示される駅が限られる列車名表示の中でも特に設定されることが少なく、現在は宇都宮線小山駅でのみ設定されていると思われる。また、今年6月までは上野駅地平ホームでも設定があったが、地上ホームに設定を合わせる形で消滅した。

駅名画素



武藏境駅 2番線「八王子」3桁日本語画素



根岸駅 2番線「八王子」4桁日本語画素



東戸塚駅 2番線「久里浜」3桁画素と「鎌倉」「田浦」一点之縛の「逗子」「東逗子」4桁日本語画素



ATOS 発車標では、文字を表示する際に発車標内蔵のフォントを用いて文字列として表示する場合と、画素と呼ばれる画像として表示する場合がある。駅名パーツや列車名パーツでは基本的に、文字数が桁数を超える場合、英語表示でマクロンが含まれる場合のいずれか、また「(飛行機マーク) 成田空港」「成田空港・鹿島神宮³」、日本語「逗子」「東逗子」「富士回遊」など特定の表示に該当すれば画素、そうでなければフォントで表示される。ただし、英語表示では桁数を超えていない場合でも画素で表示されるパーツがある程度存在するほか、日本語・英語に関わらずフォント・画素のどちらも存在する表示もある。

どちらも存在する表示の例が一部の駅で表示される駅名画素の表示で、日本語表示で文字数が桁数を超えていないにもかかわらず画素で表示されるものがある。ATOS が比較的初期に導入された路線を中心に見ることができると、駅によってどの表示が画素で表示されるかが異なる、何らかの理由で画素がフォントに変更されるといったことがあり、収集が難しいパーツになっている。なお、上記した日本語「逗子」「東逗子」には「逗」の之繞が一点の画素と二点の画素があり、一点之繞の画素はその導入駅から他の駅名日本語画素と同様に考えることができるだろう⁴。

おわりに

ここまで ATOS 発車標におけるレア表示の例を紹介してきた。レアであるかどうかは主観によるところがあり、読者によっては同意しかねる部分もあったかもしれないがご容赦いただきたい。また、都合上記すことができなかつたが、他にも「定期ダイヤで存在しない行先」「現在設定の無い列車名」といったものもレア表示だといえるだろう。そのほか、発車標のパーツではなく挙動の注目、発車標以外では放送など、ATOS には様々な面白さがある。1996 年の稼働開始からまもなく 30 年、いまだ未知の領域がある ATOS を追いかけてみてはいかがだろう。



現在設定のない列車名「アルペン白馬」英語表示

³ 成田空港・鹿島神宮行き。2019 年 3 月改正まで専用の行先が設定されていた。

⁴ 西大井駅の改札設置発車標では 3 桁一点と 4 桁二点が混在しているので適切ではないかもしれない。

京王 2000 系の行先表示考察（速報版）

情報学部コンピュータ科学科 4 年 後藤健太

9 月 30 日、京王電鉄から新型 2000 系の運行開始に関するニュースリリースが発表され、その中に行先表示が点灯している写真が掲載されていた。この写真より同車の行先表示について考察する。ただし、前面表示は隠れている部分があるほか、側面表示ははっきり見えない状態のため、不正確な速報版として執筆した。（この記事が世に出回る頃にははっきりとした写真が出ていそうだが…）

前面表示



5000 系前面表示



2000 系前面表示

上図の左は 5000 系の前面表示、右は 2000 系の前面表示（推測）である。5000 系よりも大きく横幅が広がり、横 160 ドットから 192 ドットへ拡大したと思われる。種別は 64 ドットから 80 ドットへ、行先は 96 ドットから 112 ドットへ広がり、区間急行や府中競馬正門前といった表示が大きく表示されることが期待できる。

側面表示



9000 系側面表示



2000 系側面表示

上図の左は 9000 系の側面表示、右は 2000 系の側面表示（推測）である。写真が不明瞭なため不確実性が高く、写真からは 9000 系や 7000 系と同様の横 144 ドットであるようにも、都営 10-300 形などと同じく横 128 ドットのように見えるため、はっきりとはいえない。推測は英字の位置から横 144 ドットとして作成している。なお、横 144 ドットであっても、表示が部分的に変わっているように見え、従来車と比べて手が加わっている可能性がある。

中央線快速は何時から何時まで最大何編成同時に走っているのか

電気・電子工学専攻 修士1年 黒沼友陽

● はじめに

首都圏の鉄道において、基本的に需要が多いのは平日の朝ラッシュ時間帯で、その次が夕方の帰宅ラッシュ時間帯である。特に、中央線快速電車は平日朝ラッシュの混雑度合と列車本数が多いことで知られている。新宿駅を8時台に発車する上り列車は特急を含めると20本で、簡単にいえば3分に1本列車が発車していることになる。では、このラッシュ時間帯に最大何本の12両編成が路線全体で走っているのかと考えたことはないだろうか。本記事では、その解析手法を提示し、他路線においても調査を行う。

● 運行番号

まず、本記事を読んでいただく前提として、運行番号に関して解説する。運行番号とは、列車のシフトごとにつけられた番号のようなものである。基本的に

[奇数の数字2桁][任意のアルファベット(ない場合もあり)]

で示される。この運行番号をもとに列車番号が決定される。列車番号は

[上2桁、その列車の始発駅の発車時刻の「時」][下2桁、運行番号][ルールに応じたアルファベット]

という法則で附番される。また、下2桁の部分は、下り列車は奇数、上り列車の場合は運行番号の数-1の偶数が付与される。

それでは、例を示していく。中央線快速の運行番号[21T]の電車は、以下のシフトで運行される。

豊田駅7時16分発東京8時19分着→東京8時22分発豊田9時24分着

まず、豊田駅7時16分発東京8時19分着の電車に列車番号を付与する。

豊田駅7時16分発なので上2桁は7、上り列車なので運行番号を-1して、720T

次に、東京8時22分発豊田9時24分着の電車に列車番号を付与する。

東京8時22分発なので上2桁は8、下り列車なので運行番号には手をつけず、821T

といった形で表される。

なお、これは例であり、東京メトロのようにAやBを使って上り下りを表現する(A1743S,B1843Sなど)、上の規則で附番した場合に同じ列車番号が発生してしまうため、一番上の桁を6に変更する(6044、五日市線での例)、種別によって末尾のアルファベットを変更する(埼京線など)など、例外が線区ごとに多数存在するため、注意されたい。

● 時間における在線数の解析手法

それでは、中央線の電車が朝ラッシュに何本在線しているのかの調査手法を述べていく。今回は、運用番号ごとに何時に運用を開始し、何時に終了するかを書き出し、それを時間でソート、運用開始したら編成数を+1、運用終了したら-1 するというプログラムを `python` で作成しようとした...のだが筆者はプログラミングができないので、chatGPT に作らせたものを修正してプログラムを作成した。

check.py

```
import csv
name = "chuo_day"
with open(name+".csv",encoding="utf-8-sig") as f:
    reader = csv.reader(f)
    l = []
    for row in reader:
        l.append([row[0],row[1],"departure"])
        l.append([row[0],row[2],"arrive"])
M = sorted(l, key=lambda x: int(x[1]))

p = [""]
t = 0
for row in M:
    if row[2] == "departure":
        t += 1
        p.append(str(row[0])+"運用開始"+str(row[1])+"、現在"+str(t)+"編成\n")
    else:
        t -= 1
        p.append(str(row[0])+"運用終了"+str(row[1])+"、現在"+str(t)+"編成\n")
with open(name+"unyou.txt", "w", encoding="utf-8") as f:
    f.writelines(p)
print("completed")
```

なお、このコードは自由に使用しても構わないが、その際に不利益などを負っても筆者は責任を負わない。

また、2、3行目で `csv` ファイルをインポートしているが、その中身は以下のように記述する。

[運用番号],[運用開始時間を 4 行の数字で記述],[運用終了時間を 4 行の数字で記述]

記述例を以下に示す。なお、時刻の数字はソートの関係で 0 時台と 1 時台は 24xx、25xx と記入する。

chuo_day.csv

21T,716,924

23T,607,2349

25T,717,2245

27T,621,914

29T,658,2301

(中略)

27H(1),549,930

27H(2),1717,1907

29H,702,2348

このコードを実行すると、[name 変数内の文字列]unyou.txt が output される。

そのテキストファイルの中身は、以下のように記述されている。

Chuo_dayunyou.txt

65T(1)運用開始 427、現在 1 編成

79T(1)運用開始 428、現在 2 編成

15H 運用開始 430、現在 3 編成

19H 運用開始 433、現在 4 編成

61T 運用開始 435、現在 5 編成

(中略)

51T 運用開始 734、現在 54 編成

73T(1)運用開始 735、現在 55 編成

17H 運用終了 857、現在 54 編成

01H 運用終了 900、現在 53 編成

(中略)

87T(2)運用開始 1745、現在 49 編成

05H 運用終了 1811、現在 48 編成

(中略)

97T 運用終了 2455、現在 0 編成

ということで、タイトルの「中央線快速は何時から何時まで最大何編成同時に走っているのか」という間に
対する答えは「7時35分から8時57分まで55編成が同時に走っている」であった。

また、タラッシュ時間帯における最大編成数も確認でき、「17時45分から18時11分に49編成が同時に
走っている」ことが分かった。

● 他ダイヤ、他路線に関する調査

ここからは、中央線快速線平日ダイヤ以外の路線の最大在線数を見ていく。

表1 各線の朝夕時間帯における在線数と最大在線数の時刻

路線	ダイヤ	時間帯	時間	編成数	朝夕比
中央線快速	平日	朝	7:35～8:57	55編成	0.891
		夕	17:45～18:11	49編成	
	休日	朝	7:41～8:06、9:14～9:33など	38編成	1.053
		夕	19:45～19:47、19:54～19:56	40編成	
山手線	平日	朝	7:42～9:16	40編成	0.925
		夕	18:06～19:17	37編成	
	休日		16:14～17:11	37編成	1
京浜東北線	平日	朝	7:52～8:45	75編成	0.893
		夕	18:23～18:34	67編成	
	休日	朝	7:44～7:56、8:03～8:41	48編成	0.979
		夕	18:11～18:30	47編成	
丸ノ内線	平日	朝	8:14～8:59	49編成	0.878
		夕	19:24～19:34	43編成	
	休日		7:44～9:47	25編成	1
南武線	平日	朝	7:38～8:16	33編成	0.727
		夕	18:02～18:55	24編成	
	休日	朝	7:21～7:33	21編成	0.905
		夕	17:36～17:53、18:02～18:10	19編成	

表1からまずわることは、山手線と丸ノ内線の休日には朝夕ラッシュという概念がないことだ。他の路線の休日ダイヤでは、在線数は朝と夜にピークが見られているが、この2線では異なる。山手線の休日は16:14までに全編成が運用を開始し、17:11から運用終了していくという他の路線には見られない運用開始と終了の仕方を取る。また、丸の内線では、朝に25編成というピークを迎えた後、昼間に運用開始と終了を数回繰り返し、全体的に24編成前後で推移したのち、21時頃から順次運用を終えていくという形をとる。この要因として、山手線と丸ノ内線は走行区間が都心の中であるということが挙げられると思う。休日の人の流れの一つとして挙げられるものに、

郊外の自宅を朝出発→都心で過ごす（都心内移動を含む）→郊外の自宅に帰宅

がある。都心に人が集まる日中時間帯に本数を確保するため、朝から夕方まで在線数が多いまま変化しないという予想をした。

また、朝と夜のピークの変化をわかりやすくするため、朝の最大在線数に対する夕方の在線数の比を出した。どの路線も90%前後だが、南武線平日だけ約73%と小さい値になっている。これは、南武線の朝需要がとても大きいor夕需要が少なめということだろう。南武線は東京メガループの内の一つで、都心から放射状にのびる各路線をつなぐ役割を果たしている。どちらかというと、朝ラッシュの需要が大きいのではないだろうか。

● まとめ・課題

本記事では、時間における路線内の在線列車の本数をわかりやすく求める方法を提示し、一部路線におけるラッシュ時間帯などの編成数の変化に関する考察を行った。

本手法の課題が 2 つある。一つ目は、運用番号が割り振られていない線区においてはこの方法を実行することが難しいという点だ。列車番号が列車の発車順に割り振られている路線においては、列車の次の運用を予想することが難しい。実調査やネット上の情報を使って割り出すことは可能だが、調査したい路線の運用が解析されているとは限らない。たとえば、この解析を上野東京ライン・湘南新宿ライン関連路線で完全に行おうものなら、列車本数が多すぎて多大な労力が必要になるだろう。しかし、もしもその調査が終わっているならば、運用の流れのまとまりごとに名前を付けてやれば同じことができるので、本記事で述べた手法は適用が可能である。

課題の 2 つ目は、直通運転を考慮していないことである。例えば、本記事では中央線の在線数を調査したわけだが、中央線快速は 2025 年 10 月現在、青梅線、中央本線（高尾～大月）、富士急行線と直通している。本記事では中央線の 12 両編成で運転される T・H 運用のみを調査対象とし、青梅線・五日市線限定運用、中央本線 211 系運用、中央線特急列車に関しては含めていない。これらを含めてもいいのだが、211 系の運用をすべて手作業で入れるのは面倒、大月から先甲府、松本までいく特急の扱い、を考慮して、中央線快速のみで調査を行った。もしこれを東武伊勢崎線でやろうものなら、列車番号を扱う自社系統、日比谷線直通、半蔵門線直通、特急を考慮しなければならず、複雑化は免れない。

このように、簡単に調査が可能な路線は限られるものの、お遊びにはいいツールができたと考えている。この記事を読み通した君も列車運用の沼に入ろう。私はまだ列車運用を「完全に理解した」領域にしか達していないが。

DVD に映った列車たちの今を調べてみた

工学部 機械工学科 3年 久田洋大

私は鉄道が題材の DVD を二つ持っている。ただその二つがあまりにも古く、私が生まれる前のものであると推測される。そこで、その DVD に映っている列車たちの今を調べてみた。もしかしたら皆さんも知っている列車もあるかもしれない。なお、今回私は調査したのは下の二つの DVD である。また収録列車からこの DVD の収録・発売時期も推測する。



「きらめく新幹線 700 系と関東の JR ときゅう」編

なお、この頃から超電導リニアの構想 자체は進行中だったようで、リニアの車両を模したキャラクターが日本全国の新幹線を紹介している。ただ、北海道新幹線はおろか東北新幹線すら盛岡止まりであり、九州新幹線、北陸新幹線は開業前である。

1. 700 系新幹線

700 系が登場した 1999 年が「生まれたばかり」と作中で表現されており、時代を感じざるを得ない。700 系新幹線は JR 西日本、JR 東海が共同開発した車両であり、現在走っている N700A 系、N700S 系新幹線の基礎を築いた東海道新幹線の歴史の中で欠かせない車両である。最高速度 285km/h を誇り、16両編成と 8 両編成の二つの編成があり、合計 91 本、総計 1,328 両が製造された。車体は軽量化のためにアルミニウム合金を採用。架線から電気を受け取る集電装置に新型のシングルアームパンタグラフを用い、騒音の低減を図った。700 系はそれまで東海道新幹線を走行していた 0 系、100 系、300 系を置き換えるために営業運転を開始し、「のぞみ」「ひかり」「こだま」全ての運用において使用された。2012 年春に定期の「のぞみ」運用から離脱。その後 2020 春に引退。予定されていた東海道新幹線におけるラストランは、新型コロナウイルスの影響で中止となった。現在、700 系の 16 両編成は走行していないが、山陽新幹線内の「こだま」において 8 両編成が走行を続けており、JR 西日本が保有している「ドクターイエロー」も走行を続けているが、共に 2027 年をめどに撤退及び引退が発表されている。また量産先行車の先頭車両がリニア・鉄道館

にて展示されている。

2. 300 系新幹線

「のぞみ」と言えばこれ、という方もいるのではないだろうか。航空機に対抗するため東海道新幹線の高速化を目的に製造された車両。実際 0 系よりも車高は低く、先頭形状も空気抵抗をできる限り抑えるようになっている。また軽量化の観点から東海道・山陽新幹線車両では初となるアルミニウム合金を車体材料として採用。最高運転速度 270km/h で東京博多間を最速 5 時間 4 分で結んだ。これはそれまでの最速時間を 43 分短縮した。一方、営業運転前の試運転が不十分だったが故に不具合による運転打ち切りや運転見合わせが頻繁に起こった。さらに最高速度を求めた徹底的とも言える軽量化が仇となり、導入後は「コーヒーがこぼれた」や「サンドウィッチが何もしていないのに丸ごと床に落ちた」などの振動によるクレームが相次いだ。また、300 系で運転されていた「のぞみ 301 号」は大阪 9 時の到着に間に合わせるために名古屋を通過したため、「名古屋飛ばし」として大きな話題となった。その後車体には改良工事が施され、名古屋通過の「のぞみ 301 号」は後に後続の「のぞみ」に統合される形で廃止となり、この騒動は落ち着いた。2007 年ごろから N700 系のデビューと共に置き換えが行われ、2012 年 3 月に行われたさよなら運転をもって運転を終了。現在量産先行車の先頭車両がリニア・鉄道館に展示されている。

3. 500 系新幹線

「悲運の新幹線」とも呼ばれることがある新幹線車両だが、個人的にはどの新幹線車両よりも人気が高いと思っている。その理由は何といってもその特徴的な顔である。フロントノーズと呼ばれる頭の長さは 15 メートル。JR 西日本が単独で開発した車両であり、先述の通りの特徴的フォルムから人気が高い。山陽新幹線の高速化を目的に製造された車両でその最高時速は 300km/h。車両設計では 320km/h で走行することが可能である。ではなぜ悲運の新幹線なのか。その理由は、500 系はフロントノーズ故に先頭車両の座席数が 300 系や 700 系に比べて少ないと始まる。編成全体の定員数こそ一緒なもの、先頭車両の座席数は 300 系新幹線や 700 系新幹線とは異なるため、ダイヤ乱れで車両が変更となった時、座席の振替が必要となった。また丸形の車体故に居住性も 300 系や 700 系に比べると悪かった。これらのことから東海道新幹線を走行させる上では不都合が多く、わずか 13 年で「のぞみ」の運用から撤退。他の車両が登場から廃車までの約 20 年間「のぞみ」として走行していることを考えるとわずか半分程度での撤退となり、「悲運の新幹線」と一部で呼ばれるようになった。現在 16両編成は残っておらず、8両編成、8編成が主に山陽新幹線内の「こだま」として運用されているが、2027 年をめどに完全引退となることが発表されている。

4. 200 系新幹線

東海道新幹線で活躍していた 0 系新幹線をベースに、東北・上越新幹線で運用するために耐寒工事を施した車両である。なお 200 系と名がついているが、運用開始は 100 系新幹線より先である。理由は諸説あり明確なものは無い。また先頭の顔のパターンは 0 系のような団子つ鼻と 100 系のようなシャークノーズの 2 パターン存在する。雪をはじき飛ばすためのスノープラウと呼ばれる部品を着け、さらに車体を車体の下部まで一体として成形し、床下機器類全体をカバーのように覆うボディーマウント構造を採用し、雪を車体下に巻き込まないような対策が施されている。東北・上越新幹線において「あさひ」や「とき」、「なすの」、「やまびこ」などの様々な運用で活躍した。1990 年代後半には多くの編成が耐用年数を超えるようになったが、大量にある 200 系を全て短期間に置き換えるのは困難であると判断し、一部編成にリニューアルを

施した。2011年からE5系による置き換えが開始となり、2013年に定期運用から離脱。その後2013年にさよなら運転が行われ、引退した。現在鉄道博物館や新津鉄道資料館、新幹線総合車両センターなどに展示されている。

5. E2系新幹線 0番台(N編成)

長野五輪開催に向けて整備された長野新幹線に導入された車両。長野新幹線最大の難所は付近を走る旧国鉄時代の信越本線から難所だった碓氷峠。在来線時代は最大勾配67‰という超急勾配であった。新幹線では線形に工夫などによって最大勾配30‰程度まで抑えられたが、それでも新幹線にとっては急勾配である。この勾配に対応するために中間車全車両にモーターを搭載し、さらにこの電動車の半分が機能不全に陥ったとしても停車できる強力なブレーキを搭載している。長野新幹線「あさま」として活躍し2014年からE7系新幹線による置き換えが開始。2017年に引退し、現在長野新幹線ではE2系は走行していない。その長野新幹線も2015年に金沢まで延伸開業し北陸新幹線に名称が変更されている。

6. 400系新幹線

日本で最初の新幹線も在来線も走れるいわゆるミニ新幹線。東京から福島までは東北新幹線を走行し、福島から奥羽本線に直通し400系が運行開始した当時は山形まで、後に新庄まで延伸開業し新庄まで運転されていた。なお、DVDの時代当時は新庄までは開業していないので山形新幹線の運用区間は福島から山形までと表現されている。運転開始当初から200系と併結運転して走行していたが、2001年に200系と併結する運用は消滅し代わりにE4系Maxやまびこと併結する運用になった。その後2008年からE3系による置き換えが進行し2010年に定期運用が終了。現在先頭車両1両が鉄道博物館にて展示されている。

7. E3系0番台(こまち)

山形新幹線の後に開業した秋田新幹線を走行するミニ新幹線。当初5両編成での落成だったが、翌年に付随車が増備され、6両編成となった。在来線区間の最高速度130km/h、新幹線区間の最高速度275km/hであり、これは先述の400系新幹線も同様である。2011年から併結相手がE5系となり、さらに2013年からはE6系の導入によって徐々に引退。2014年をもって秋田新幹線の運用から撤退した。ただ、製造が比較的最近だった9編成は残り、700番台へと番台区分をされて観光列車などへの改造や、0番台のまま「やまびこ」「なすの」の増結編成として運用された。増結編成として運用した2編成は側面の「こまち」のロゴマークを撤去し運用していたが2019年に増結運用が無くなり、2編成共に運用から離脱。その後2編成共に廃車されたため、E3系0番台は現在残っていない。

8. E1系新幹線

一部の人には言わずと知れた初代Max。当時新幹線の通勤・通学利用が増加傾向にあり、増発だけでは乗客の増加を賄いきれなくなっていた。そこで国鉄から変わったJR東日本は一度に大量の人を乗せて運ぶことでこの問題を解決しようとした。なお設計当時は600系新幹線という名前だったがその後JR東日本は自社の車両は頭文字にEastのEを付番するように変更し、E1系としたために600系は欠番となっている。二階建て構造時の車体強度不足の懸念を払拭するために普通鋼製車体となっており、現在のところ日本の新幹線車両における最後の普通鋼製車体となっている。試運転時はMaxという愛称は無かったため、ダブルデッカー(二階建て)新幹線を略したDDSというステッカーが貼られていた。全車両二階建て車両12両固定

編成で、定員は 1,235 名。これは 200 系 16 両に匹敵するほどの数である。6 本しか製造されなかつたが、これは 12 両固定編成故の事情がある。通勤時間帯には強さを発揮したが、閑散時間帯には 12 両では長すぎたのだ。1994 年の営業開始から東北新幹線で活躍したが、1999 年から E4 系に東北新幹線での運用を譲り、上越新幹線での運用になった。2003 年には老朽化対策を行つた上、車体色が上越新幹線の終点、新潟県佐渡市の名物トキの色に変更された。その後 2012 年 3 月に E5 系を東北新幹線に増備し、それによつて置き換えられた E4 系を上越新幹線に投入することによつて E1 系を置き換えることを実施。同年 10 月にさよなら運転が実施され、E1 系は運用を終了した。現在唯一残つてゐる先頭車 1 両が鉄道博物館に展示されている。

9. E4 系新幹線

2 代目 Max である。E1 系における編成の長さ故の不便さを解消するために 8 両編成という短い編成で製造し、繁忙時間帯には 2 編成つなげて 16 両編成で運転、閑散時間帯には 8 両編成で運転するという柔軟性を持たせることで E1 系での運用上の不便さを解決した進化型 Max。さらに 8 両編成になつたことによつてミニ新幹線の 400 系や E3 系と併結ができるようになった。さらに、車体にアルミニウム合金を採用することによつて軽量化にも成功し、E1 系では設置できなかつた車内販売のワゴン用エレベーターを設置することに成功した。しかし軽量化には成功したもの、こうした E1 系には搭載できなかつた設備の新規設置もあり、最終的な車体重量は E1 系とほぼ変わらない結果になつてしまつた。さらに騒音対策として E1 系からフロントノーズの形も改善された。1997 年に東北新幹線の東京から盛岡間で「Max やまびこ」として運用を開始。2005 年に仙台以北での運用を終了した後、2012 年に東北新幹線内での運用を E2 系に置き換えることで東北新幹線での運用を終了。以後定期運用では上越新幹線専用車両となり、一部臨時列車で長野新幹線も走行した。2020 年、E7 系に置き換えられ上越新幹線での運用も終了。新津鉄道資料館で先頭車両が保存されている。

「わくわくスーパートレイン大集合 2 ~関東の JR とつきゅう~」編

正直問題なのはここから。「聞いたことがある」、ではなく、「何それ知らん」となる特急が登場してくる。DVD の製作時期を考えれば当たり前となつてなのだが、今では考えられないものばかりである。

1. E4 系新幹線

新幹線の項目で解説済みのため省略。この章では東京から盛岡まで運転されている「Max やまびこ」として登場。

2. E2 系新幹線

こちらも同様に省略。「はやて」としての登場。

3. 200 系新幹線

同様に省略。団子つ鼻、シャークノーズ、リニューアル編成の 3 形態が走つてゐることが解説されてゐる。

4. 寝台特急「出雲」

1928年運行開始。「ブルートレイン」と呼ばれる青色で塗られた客車を使用した寝台特急。使用客車は24系で、牽引機関車は東京から京都間は EF65形電気機関車、京都から出雲市間は DD51形ディーゼル機関車。最盛期には2往復が運転され、内1往復が1998年から285系「サンライズ出雲」によって置き換えられる。その後、車両の老朽化と利用客減少の観点から2006年3月に廃止。後継列車は先述の「サンライズ出雲」である。

5. 寝台特急「あさかぜ」

1956年に運行開始した初代ブルートレイン。20系客車という寝台列車に特化した客車を用いて寝台列車として東京から博多間で運行を開始。その後、車両の老朽化のために使用車両を14系・24系客車に変更し、2000年には終着駅を博多から下関へと変更。2005年3月1日廃止。後継列車は無し。

6. 寝台特急「カシオペア」

数少ないつい最近まで走行していた車両。1999年から上野から札幌間で運行を開始した寝台特急。これまでの寝台特急の概念からかけ離れた全室A寝台という豪華寝台特急として運行を開始。同じく北海道方面の寝台特急である「北斗星」「トワイライトエクスプレス」と同様、非常に高い人気のある寝台特急だった。北海道新幹線開業に伴い2016年3月20日の札幌発車便をもって運行終了。以後臨時列車「カシオペアクルーズ」「カシオペア紀行」として秋田や青森、長野方面への貸切ツアーレイ車として運行を行った。しかし車両の老朽化や運行しているJR東日本が電気機関車の廃車を進めたことから2025年6月を以て運行を終了。すでに車両は解体のために移動されており、スロネフE26-1が大宮に展示されることが発表されている。

7. 寝台特急「北斗星」

先ほどのカシオペアにて少し触れた北海道方面の寝台特急。カシオペアの構想を練っていた頃、寝台特急は軒並み利用が低迷する中、この北斗星は高い乗車率を維持していた。1988年、青函トンネル開業と同時に運行開始。最盛期には3往復運転され、1999年カシオペア運行開始後に2往復となる。さらに2006年からは北海道新幹線の工事により1往復で運転された。2015年3月に定期運用を終了。その後、車両の検査期間がまだ残っていたために半年ほど臨時便として運行。2015年8月に臨時運行も終了した。またこれによって国鉄時代から57年続いた「ブルートレイン」の歴史にも幕を下ろすこととなった。後継列車は無し。

8. 寝台特急「はやぶさ・さくら」

1999年のダイヤ改正によって誕生した寝台特急「はやぶさ」と「さくら」の併結運転。使用車両は14系・24系客車。1942年に寝台特急「はやぶさ」が東京から西鹿児島(現鹿児島中央)間で運行を開始した当初は、東京から熊本間を運行していた寝台特急「みづほ」と併結運転を行っていた。その後1994年に「みづほ」が廃止。1999年に「はやぶさ」の利用客減少から系統を整理し、「はやぶさ」と「さくら」を併結運転させることとなった。またこの「さくら」も運行開始当初は東京から佐世保間を結んでいたが、この併結運転開始の際に長崎に変更されている。2005年3月「さくら」廃止、さらに2009年3月、当時「はやぶさ」との併結相手だった寝台特急「富士」と共に廃止。後継列車は無し。なお「みづほ」「さくら」の名は九州新

幹線に、「はやぶさ」の名は東北・北海道新幹線に受け継がれている。

9. 寝台特急「富士」

先ほどの話に出てきた寝台特急。1964年に東京から西鹿児島(現鹿児島中央)間で運行開始。その後利用客の低迷から1997年に大分まで短縮。2005年から「はやぶさ」との併結を開始。それまでは単独で運行されていた。それでも利用客の低迷は止まらず、2007年度には1989年度の約4分の1まで乗車率が低迷し、2009年「はやぶさ」と共に廃止。東京と九州とを結ぶ最後の寝台列車となっただけでなく、関門トンネルを越える最後の優等列車となった。

10. 特急「ビューサザンミー」

1993年に運行を開始した255系を用いて運転される特急「さざなみ」に付けられた列車愛称。東京から館山間を内房線経由で結び、一部列車は千倉駅まで運転を行っていた。2005年12月に列車名を「さざなみ」に統一。また2012年には千倉への乗り入れを終了。さらに運用していた255系も2024年6月に定期運用から撤退。現在は臨時列車の運用を行っている。「ビューサザンミー」の後継列車は特急「さざなみ」。

11. 特急「さざなみ」

1972年に運行を開始した東京から館山間を内房線経由で結ぶ特急列車。当初は総武本線経由だったが特急「成田エクスプレス」運行開始により現在の京葉線経由に変更。DVD内では183系による運行だが、2004年にE257系500番台による運行に置き換えられ、2015年には運行区間も東京から君津間に変更されている。車両は違えど列車としては現役である。

12. 特急「成田エクスプレス」

1991年3月19日、成田空港駅の開業と時を同じくして運行を開始した成田空港アクセスのための特急。現在は新宿、大船始発だが、かつては横須賀、大宮、河口湖始発の成田エクスプレスも存在した。運行開始当初は253系での運行となっており、DVD内でもこの車両で運行されている。なお、2010年6月に車両はE259系に置き換わっており、現在でもこの車両を用いて運行されている。

13. 特急「ホームタウン成田」

誰が分かるんですかこんな列車関東部門第3位。1994年にタラッシュ時間帯の帰宅客のために東京から佐倉間の下り列車のみで運行を開始した「ホームタウン佐倉」を、1995年に成田行きに変更したことで名称も「ホームタウン成田」となった。その後2004年10月に特急「あやめ」に編入。さらにその特急「あやめ」も2015年に運行を終了。そのためこの列車の後継列車は無し。

14. 特急「ビューわかしお」

「ビューサザンミー」と同じく1993年、255系で運行される特急「わかしお」に付けられた愛称。「ビューサザンミー」と同じく2005年12月に「わかしお」に統一され、2024年3月、車両も255系からE257系500番台に置き換えられた。「ビューサザンミー」と同様「わかしお」が後継列車となっている。

15. 特急「わかしお」

1972 年に東京から安房鴨川間を外房線経由で運行を開始した特急列車。こちらは「さざなみ」と異なり運行開始当初から特急列車としての運転はこの区間であり、延長運転は行っていない。「さざなみ」と同様 DVD 内では 183 系による運行だが、2004 年 10 月に E257 系 500 番台によって置き換えられ、運行が継続されている。

16. 特急「スーパービュー踊り子」

1990 年に運行を開始した東京、大宮から伊豆急下田までを結んだ特急列車。使用車両は 251 系で、先頭 2 両と後方 1 両は二階建て、それ以外は窓が通常よりも高い位置にあるハイデッカー車でスーパービューの名に恥じない眺望を楽しみながら伊豆急下田に向かうことができた。車両の老朽化から 2020 年 3 月に廃止。この列車の後継として E261 系を用いた「サフィール踊り子」が現在運行されている。

17. 特急「リゾート踊り子」

1988 年に主に土休日運行の臨時列車として東京から伊豆急下田間で運行を開始した特急列車。伊豆急行 2100 系「リゾート 21」が使用されていた。先頭車両には階段状の展望席、中間車に海の方向に座席が向けられたシートが配置されていた。2016 年 5 月に運用を終了。なお使用車両である伊豆急行 2100 系は「THE ROYAL EXPRESS」に改造され、北海道などで走っている。「リゾート踊り子」の後継列車は無し。

18. 特急「踊り子」

言わずと知れた東京から伊豆半島へのアクセス特急。運行開始は 1981 年。東京から伊豆急下田、修善寺を結ぶ特急列車であり、現在でも運行されている。DVD 内での使用車両は 185 系であり、JR の前身国鉄時代から使われていた車両である。2021 年 3 月に車両 E257 系に置き換えて運行を継続。185 系は以後臨時列車などで活躍したが 2024 年 12 月に臨時列車としての運行も終了。現在全車両が廃車となっている。先述の通り「踊り子」は現在でも運行されている。

19. 新特急「あかぎ」「草津」「水上」

誰か分かるんですかこんな列車関東部門第 1 位。まず新特急とは 1985 年 3 月まで運転されていた急行列車を特急列車に格上げした際に 185 系で運行される列車に用いられた名称。これまでの特急と異なり、自由席主体の編成で、定期券を持ってる人でも特急券を購入すれば利用できるというものだった。2002 年にこの呼称は廃止となっている。

1985 年上越新幹線上野駅乗り入れの際に運行を開始したのが新特急「あかぎ」。上野から高崎間を運行。2002 年の呼称廃止をもって特急「あかぎ」に統一。現在特急「あかぎ」として運行されており、車両も E257 系 2500 番台、5500 番台に変更されている。

新特急「草津」は 1985 年 3 月に上野から万座・鹿沢口間で運行を開始した新特急。2002 年の呼称廃止時に「草津」に統一。2016 年に終着駅が万座・鹿沢口から長野原草津口に変更され、2023 年に E257 系 5500 番台に車両も変更。その際に名称も「草津・四万」に変更され、現在もこの名称で運行されている。新特急「水上」は 1985 年に上野から水上間で運行を開始。2002 年に特急「水上」と名称変更がされ、2010 年には利用客減少から土休日のみの臨時列車に変更。さらに 2012 年には土休日の運行も取りやめとなり、季節列車となる。2023 年には E653 系に車両も変更されつつ、現在でも辛うじて運行されている。

20. 特急「フレッシュひたち」

人によってはとてつもなく懐かしい列車ではなかろうか。1997年10月に誕生した常磐線を走る特急列車で上野から勝田、高萩間を結んでいた。停車駅の多いタイプで、使用されていたE653系は非常にカラバリエーションが豊富な車両だった。2013年に使用車両がE657系へと変更され、2015年には上野東京ライン開通に伴い列車名も「ときわ」に変更された。なお使用されたE653系は現在新潟地区で走っている。使用車両、名称は変わったものの現在でも運行が続いている特急列車である。

21. 特急「スーパーひたち」

先述の「フレッシュひたち」とは異なり通過駅が多い特急列車。1989年651系投入の際に停車駅の多い特急列車と区別するために「スーパー」が付けられ、上野と仙台間を結び、最高時速は130km/h。これは当時の在来線では初めての速度であった。2013年にE657系に置き換えられ、2015年の上野東京ライン開通によって名称も「ひたち」に変更。こちらも「フレッシュひたち」と同じく車両、名前は変わったが現在でも運行されている特急列車である。

22. 特急「あやめ」

特急「ホームタウン成田」の項で最後にちらっと出てきた特急列車。1975年に運行を開始した特急で、当時は183系が用いられ、DVD内でもこの車両で運行されている。東京から鹿島神宮を結んでいた特急列車で、2005年12月に車両をE257系500番台に変更。その後先述の通り2015年3月、特急「あやめ」の運行を終了。後継列車は無し。

23. 特急「しおさい」

1975年に東京から銚子間で運行を開始した特急列車。DVD内では183系が使われているが、2005年12月にE257系500番台に、さらに2024年3月にはE259系にほぼ置き換えられている。「さざなみ」や「わかしお」のように車両は変わったが、名称は現在でも使われている。

24. 特急「すいごう」

誰が分かるんですかこんな列車関東部門第2位。1982年にそれまで運行されていた急行列車を格上げする形で運行を開始した特急列車。183系を使用し、当初は両国から佐原または銚子間を結んでいたが、1988年に東京始発に変更。2004年に特急「あやめ」に統一された。後継列車は無し。

「わくわくスーパートレイン大集合3～中部のJRとつきゅう～」編

この時代の北陸地区や新潟地区、特に北陸本線は北陸新幹線未開業時代なので正しく特急街道。多種多様な特急がこのDVDでも紹介されている。

1. E2系新幹線

長野新幹線のため0番台N編成。紹介は新幹線編で済ませているため割愛する。

2. E1 系新幹線

「Max あさひ」として紹介されている。車両解説は割愛。

3. 特急「あずさ」

中央線を駆け抜ける特急列車。1966 年 12 月に誕生。DVD 内では新宿・千葉から松本間を結ぶ特急と紹介されている。当時恐らく東京始発の便もあったはずだが、DVD 内では省略されている。DVD 内での使用車両は 183・189 系が使われている。2001 年からは E257 系になり、さらに 2017 年からは現行の E353 系に変わっている。それでも DVD 当時から系統はほぼ変更されることなく運行が続いている比較的珍しい列車である。

4. 特急「スーパーあずさ」

私個人としてはとても懐かしい列車。1994 年に運行を開始したこれまでの特急「あずさ」よりも速い列車として設定された。振り子式機構を搭載した E351 系を使用することによってスピードアップを実現。DVD 内では新宿から南小谷を結んでいるが、全ての列車が南小谷へ向かっていたわけではなく、大半が松本までであった。さらに現在では特急「あずさ」も含め南小谷乗り入れは行われていない。2017 年から E353 系による置き換えが始まり、2019 年春に中央線の特急をすべて置き換え。同時にこれまであった「スーパーあずさ」と「あずさ」の差が無くなつたことから全列車「あずさ」に統一。スーパーあずさは運行を終了した。後継列車はこの「あずさ」である。

5. 特急「かいじ」

1988 年運行開始。松本まで運転する「あずさ」と異なり、甲府までを結ぶ比較的短距離の特急列車。2001 年からは一部の列車が甲府の一つ隣竜王まで運転されている。DVD 内では 183・189 系を使用しているが、2002 年から E257 系に、さらに 2019 年に E353 系に統一。こちらは始発・終着駅共に DVD 内の内容から全く変わらずに運転されている非常に数少ない列車である。

6. 特急「はまかいじ」

分かる人にとってはとても懐かしい列車ではないだろうか。1996 年から運行を始めた臨時列車。「かいじ」と名のつく通り当初は甲府までの運行だったが、人気が高かったため 2 年後の 1998 年から松本まで終着駅を延長。183・189 系と 185 系が使用されたが、2019 年を最後に列車の設定が無くなつた。理由として車両の老朽化と横浜駅などのホームドア設置が挙げられる。後継列車は無し。

7. 特急「みのり」

誰が分かるんですかこんな列車中部部門第 3 位。1997 年 3 月に高田から新潟間で運行を開始した特急列車。10 月には長野新幹線開業により長野始発に変更となった。183・189 系が使用され、直江津方面に向かう人を新幹線からリレーするために運行を開始した特急列車である。2002 年快速「くびき野」に格下げとなり、その快速も 2015 年北陸新幹線開業に伴い廃止。なお同時に同じ区間を走行する後継列車である特急「しらゆき」がデビューしている。

8. 特急「いなほ」

1969 年羽越本線を走る特急列車として誕生。当時は上野から青森間を結んでいた。その後 1982 年に上越新幹線が開業すると運転区間を新潟から青森間に変更。さらに 2010 年、東北新幹線新青森まで延伸すると秋田から青森間は特急「つがる」へ分離させ、「いなほ」は新潟から酒田・秋田間の運転となる。DVD 内では 485 系が使用されているが、2013 年から当時常磐線で走っていた E653 系を改造して転入させて置き換えを始め、2014 年 7 月には 485 系を全て置き換えた。運行区間や車両は変わったものの、現在でも運行が続けられている。

9. 特急「(ワイドビュー)しなの」

1968 年に運転を開始した名古屋から長野を結ぶ特急列車。「木曽路は全て山の中」とも言われる木曽路を速達性第一で駆け抜けることを目指し、運行開始当初から振り子式機構を搭載した車両で運転されてきた列車。時系列的には大阪発着も設定されていたが、一往復しかないと省略されたものと考えられる。また「ワイドビュー」とは「ワイドビュー形車両を使用する列車」という意味でつけられたものであるため列車名としては括弧付で使用するほうが正しい。なお 2022 年 3 月に「ワイドビュー」を列車名に使用することを廃止している。DVD 内では 383 系が使用されており、この車両は現在でも現役。なお 2029 年から新型車両による置き換えが発表されている。しかし、現在 DVD 当時から列車名や系統だけでなく車両も変わっていない列車である。

10. 特急「(ワイドビュー)ひだ」

1968 年、名古屋から金沢間で運行を開始した特急列車。運行開始当初は名古屋から金沢までを結んでいたが、1985 年に飛騨古川から金沢間の運行を廃止したため、名古屋から高山・飛騨古川間の運行となる。ただ飛騨古川まで運行する便は 1 つのみのため、省略されたと考えられる。その後 1990 年に富山乗り入れを再開。現在でも一部の便が富山まで運行されている。DVD 内ではキハ 85 系が使われているが、2022 年 7 月から HC85 系による置き換えが開始。2023 年 3 月に全て置き換えられた。「しなの」同様、2022 年に「ワイドビュー」が名称から消滅している。車両や発着駅が変更されつつも、現在でも運行されている。

11. 特急「(ワイドビュー)南紀」

1978 年、紀勢本線和歌山から新宮間の電化が完了したことに伴い、それまで運転されていた特急「くろしお」の運用を分割することにし、三重県内の部分に新設された特急。名古屋から紀伊勝浦間を結んでおり、1985 年からは一本が新宮まで普通列車として延長運転されていた。普通列車であるために DVD 内ではこの部分は省略され、名古屋から紀伊勝浦間での運転と説明されている。この延長運転していた列車は 2001 年に新宮発着に変更されている。DVD 内ではキハ 85 系が使用されているが、こちらも「ひだ」同様 2023 年 7 月に HC85 系に置き換えられている。この列車も DVD 時代からほぼ変わることなく現在も運転が継続されている。

12. 100 系新幹線

ここにきて新幹線。紹介済みなので省略。

13. 300 系新幹線

初代「のぞみ」車両。詳しい解説は既にしてあるので省略。

14. 700 系新幹線

同じく詳しい解説は省略。

15. 特急「あさぎり」

1968 年、新宿から沼津間で運転を開始した列車。当初は急行列車だったが 1991 年に特急に格上げされた。新宿から渋沢までは小田急小田原線を走り新松田駅手前の連絡線から御殿場線に入線。その後御殿場線を通り沼津まで運行されていた列車。DVD 内では 371 系を使用しているがこの車両は 2012 年春に引退。現在では小田急ロマンスカーの一つ 60000 形 MSE 車に置き換えられている。またこの時に運行区間も現在の新宿から御殿場間に変更され、2018 年には列車名を「ふじさん」に改名し、現在も運行されている。

16. 特急「(ワイドビュー)東海」

誰が分かるんですかこんな列車中部部門第 2 位。1996 年に急行列車だったものを特急列車に格上げし誕生。東海道新幹線の補完役割列車として東京から静岡で運転されていた。同時に車両も 373 系へと置き換えられたが、2007 年に利用客の低迷から廃止。後継列車は無し。わずか 10 年で廃止となった少々かわいそうな列車である。

17. 特急「(ワイドビュー)ふじかわ」

1995 年に急行列車を格上げし運行開始。同時に車両も 373 系に置き換えられた。当時から静岡から甲府間で運行されており、身延線を走るため一部区間では富士山の眺望を楽しむことができる。2022 年に「ワイドビュー」を削除。現在も運行区間、車両共に DVD 内から一切変わらずに走り続けている数少ない列車である。

18. 特急「(ワイドビュー)伊那路」

1996 年にこれまた急行列車を特急に格上げし、同時に車両を 373 系に置き換え運行を開始。豊橋から飯田間で運行されており、2022 年に「ワイドビュー」が列車名から削除されたのみである。この列車も DVD 内と運行区間、車両共に一切変わっていない。現在も運行中。

19. 特急「はくたか」

1997 年、北越急行ほくほく線の開業と同時に運行を開始。「はくたか」と言えば在来線最速時速 160km 運転と言いたいところだが、この頃はまだ 485 系が残っており、多客期に使用された 489 系も含めると 4 種類も使用される車両があるという状況だった。2005 年に 681・683 系に統一され、時速 160km での運転を開始。2015 年北陸新幹線開業に伴い在来線特急「はくたか」は廃止となり、その名は新幹線へ受け継がれた。車両や運転区間は大幅に変わったが、今もなお走り続けている列車である。

20. 特急「北越」

1969 年に臨時列車として大阪から新潟間で運行を開始し、翌年に定期列車化。1978 年に金沢から新潟間

に運行が変更となる。485系を用いて運転され、北陸新幹線金沢開業に伴い廃止。代替として「みのり」の時にも出てきた特急「しらゆき」が上越妙高から新潟間で運行を開始。このため後継列車は特急「しらゆき」となる。

21. 特急「加越」

誰が分かるんですかこんな列車中部部門第1位。湖西線の開業によってそれまでの特急「雷鳥」が湖西線経由となり、米原で東海道新幹線との接続が必要となったために1975年に米原から富山間で運行を開始した特急列車。1991年に米原から金沢間に変更され、2003年10月に特急「しらさぎ」に編入されて廃止となつた。DVD内での使用車両は485系で2003年7月に683系による置き換えが完了している。編入した「しらさぎ」が後継列車となっている。

22. 特急「しらさぎ」

1964年12月に名古屋から富山間で運行を開始した特急列車。1991年、七尾線の電化が完了すると一往復が和倉温泉まで直通運転を開始。DVD内では485系が使用されており、DVD内で「最新式の車両」と紹介されている。時代である。2003年7月、「加越」と共に485系の運転を終了。そして2015年北陸新幹線金沢開業に伴い金沢から富山・和倉温泉間を廃止。さらに2024年3月の敦賀延伸開業によって金沢から敦賀間も運転を終了し現在は名古屋・米原から敦賀間で運行されており、北陸新幹線新大阪延伸時には廃止されてしまうのではと言われている。DVDとは運行区間も車両も大幅に変更されたが、現在でも運行は続いている。

23. 寝台特急「北陸」

1947年に急行列車として運行を開始し、1950年「北陸」と名付けられ、1975年に特急列車化。当初は20系客車を使用していたが、1978年に14系客車に変更。車内もより充実となり、人気が高まった。しかし航空機や高速バスに旅客が移ったことで利用率が低迷し、2010年3月に廃止。後継列車は無し。

24. 特急「雷鳥」

1964年12月に大阪から富山間で運行を開始した特急列車。当初は485系での運転だったが、1971年からは489系も使用された。1991年七尾線電化に伴いこちらも和倉温泉まで直通を開始。2011年3月、特急「サンダーバード」に編入され廃止。後継列車はこのサンダーバードである。

25. 特急「スーパー雷鳥」

1989年3月に「雷鳥」のうちパノラマ型グリーン車とラウンジカーを備えた編成での運行を「スーパー雷鳥」として運転を開始。1991年、こちらも七尾線電化によって和倉温泉まで乗り入れ開始。2001年3月、683系投入によって特急「サンダーバード」に編入され廃止。後継列車はサンダーバードである。

26. 特急「サンダーバード」

1995年、雷鳥のうち681系で運転されるものを「スーパー雷鳥(サンダーバード)」と命名し運行開始。1997年に「サンダーバード」に改称。2001年に「スーパー雷鳥」、2011年に「雷鳥」を編入し全列車「サンダーバード」に統一。2015年北陸新幹線金沢延伸に伴い富山から金沢間を廃止、2024年北陸新幹線敦賀

延伸によって金沢から敦賀間も廃止となり、大阪から敦賀間で運転を継続。北陸新幹線の延伸によって北陸特急は大変革が起きている。

「わくわくスーパートレイン大集合 3 ~近畿・中国のJRとつきゅう~」編

中国地方の列車は様々な線区・系統で特急も分けられており、今では聞かない特急の名も多い。

1. 0系新幹線

なんとこのDVD内では初代新幹線車両、0系新幹線が山陽新幹線内で現役で走行していたのだ。運行開始は1964年10月で、「ひかり」「こだま」で活躍。1999年9月、東海道新幹線での運用を終了。その後は山陽新幹線に活躍の場を移し、2008年に山陽新幹線での定期運行を終了。翌年の臨時列車をもって運行を終了した。運行末期には編成は複雑怪奇となり、1つの編成に窓の形態が3種類あるということもあった。

2. 500系新幹線

省略。この章でも「のぞみ」車両として紹介されている。

3. 700系新幹線

中国地方で山陽新幹線に焦点としているため、「ひかりレールスター」として紹介されている。

4. 特急「くろしお」

1965年に運行を開始した特急。当時は天王寺から名古屋駅まで直通で運転をしていた。その後特急「ひだ」で触れたように紀勢本線電化が進んだことにより新宮駅で分割され、DVD内では京都・新大阪から白浜・新宮までを結んでいる。DVD内では381系による運行で、1999年から車体色が塗り替えられたと説明されている。実際白地に赤帯だったから帯色が青色に大幅に変更されており、「くろしお色」と呼ばれる塗装色になった。現在は287・289系による運行になったが、DVD時代から起点終着点は変わらずに現在でも運行されている。

5. 特急「スーパーくろしお」

出ました。1989年7月に「くろしお」のうちパノラマ型グリーン車を用いた車両で運転される列車を「スーパーくろしお」として運転された。「スーパー」が付いているために速いように感じるかもしれないが、車両は同じで設備が豪華になっているため、速さ自体は段速くなっているわけではない。2012年3月、「くろしお」に統一されて廃止。「くろしお」が後継列車となっている。

7. 特急「オーシャンアロー」

1996年7月、283系の運行開始に合わせ、同系列を使用した「くろしお」に「スーパーくろしお（オーシャンアロー）」と名付けたのが始まり。イルカのような車体と色で、前面にパノラマを備えているのが車両の特徴。1997年に「オーシャンアロー」に改称。「くろしお」と比べて停車駅が少なく、最速で京都から新宮間を結んだ。2012年3月こちらも「くろしお」に統一。現在でも車両は現役で「くろしお」として運行を続けている。

8. 特急「はるか」

1994年9月、関西国際空港の開港と同時に運行を開始した特急。当初は京都始発であったが後に一部列車が米原市発に延長。その後野洲始発に短縮となり、現在は京都・草津・野洲の3駅が列車全体の始発駅となっている。現在DVDでの使用車両と同様281系が使用されており、利用者数の増加により新たに付属編成に新型車両の271系が投入されている。それでもDVDと車両は変わらず、系統はさらに進化して運行を続けている列車である。

9. 特急「まいづる」

1999年10月、舞鶴線電化開業に伴って運行を開始した特急。DVD内では183系が使用されているが、現在は287系、北近畿タンゴ鉄道のKTR8000形が使われており、始発終着駅はDVDから変わらずに京都から東舞鶴を結んでいる。車両だけ変わり、系統は変わらずに運行が続いている。

10. 特急「はしだて」

1996年3月に運行を開始した京都から天橋立間で運行を開始した特急。後に山陰本線の一部区間が電化されたことによってそれまで気動車特急だった列車を統合し、現在は京都・福知山を起点に宮津・天橋立・夕日ヶ浦木津温泉を結んでおり、車両も183系から「まいづる」と同じ287系、KTR8000形に変更されている。また一部列車は先述の「まいづる」と併結して運行されている。こちらもDVDと比較し系統が進化し、車両も新しくなって現在も運行が続けられている。

11. 特急「きのさき」

1996年3月に山陰本線と北近畿タンゴ鉄道の一部区間が電化されたことに伴って京都から城崎温泉間(当時は城崎)で運行を開始した特急。DVD内で183系が運用されているが現在は287・289系が使用されている。終着駅は福知山や豊岡止まりも設定されている。

12. 特急「たんば」

「きのさき」と同じく1996年3月の電化に伴い京都から福知山間で運行を開始した特急。DVD内では夜の下り2本のみの運行となったと紹介されている。その後増便されたが2011年「きのさき」に統合され廃止。車両は最後まで183系が使用された。このため「きのさき」が後継列車となっている。

13. 特急「北近畿」

1986年11月に新大阪から城崎温泉(当時城崎)で運行を開始した。2011年3月に「こうのとり」に列車名が変更となり、DVDでは183系での運行も287系での運行に置き換えられた。名前、車両は変わったが現在でも走り続けている。ここまで紹介した城崎方面の特急の先駆けとなった列車である。

14. 特急「文殊」

1996年3月の電化によって運行を開始した特急。新大阪から天橋立を結び、183系での運行だった。2011年にこちらも「こうのとり」に統一され廃止。「こうのとり」が後継列車である。

15. 寝台特急「彗星・あかつき」

1965年10月に運行を開始した京都から長崎を結ぶ「あかつき」と1968年に運行を開始した京都から南宮崎を結ぶ「彗星」は2000年から併結して運行を開始した。14系客車を使用して運行され利用客の低迷から「彗星」が2005年9月に廃止。「あかつき」は「なは」との併結が行われたが、2008年に両列車揃って廃止となった。これによって京阪神から九州を結ぶのブルートレインの歴史が幕を閉じることになった。後継列車は無し。

16. 寝台特急「トワイライトエクスプレス」

1989年7月に運行を開始した、大阪から札幌を日本海側で経由して結ぶ寝台列車。車内設備は非常に豪華でレストランカーやサロンカーを備えていた。実はこの列車は他の北海道へ向かった寝台特急「北斗星」や「カシオペア」と異なり、臨時列車として運行されていた。北海道新幹線開業に伴い2015年に運行を終了。その後ツアーレイントとして活躍し2016年3月に全ての運行を終了した。なお「トワイライトエクスプレス」の名は後に運行を開始した豪華寝台列車「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」に受け継がれている。この列車としての後継列車は無し。

17. 寝台特急「日本海」

1950年に「日本海」という名称で列車が設定され、1968年に特急として運行を開始した寝台列車。大阪から函館までを「トワイライトエクスプレス」と同じ日本海側経由で結んだ列車。24系客車を使用して運行されていたが、2012年3月に定期運行を終了。以後臨時列車として運転されたが、2013年春から列車設定がされていない。車両の状況などを加味して一部では廃止としているものもある。

18. 寝台特急「なは」

1965年に運行を開始した新大阪から西鹿児島(現鹿児島中央)特急。当時は昼行列車だったが、1975年に583系を用いて夜行列車化。さらに1984年24系客車を用いて寝台列車となった。2004年の九州新幹線部分開業により西鹿児島(現鹿児島中央)発着を熊本発着に変更。翌2005年、新大阪発着から京都発着に変更となり、2008年に廃止となった。後継列車は無し。

19. 特急「はまかぜ」

1972年3月に大阪から鳥取間で運行を開始した特急。DVD内ではキハ181系を使用しているが、新型のキハ189系に2010年に置き換えられた。現在系統は変化せずに運行が続けられている。

20. 特急「いなば」

1997年11月に運行を開始した特急。岡山から鳥取を結んでいる。DVD内ではキハ181系を使用しているが、2003年にキハ187系による置き換えられ、列車名は「スーパーいなば」と変更された。現在名前と車両は変更されたものの、系統はそのまま運行されている。

21. 特急「やくも」

1972年3月に岡山から出雲市間で運行を開始した特急。運行開始当初はキハ181系を使用し、益田まで運行されていた便もあった。1982年に伯備線、山陰温泉一部区間の電化によって益田までの運行を取りや

め、岡山から出雲市での運行となつた。DVD 内では 381 系での運行となつてゐるが、2024 年 6 月に新型の 273 系に置き換えられ、現在も運行が続いてゐる。

22. 特急「スーパー やくも」

1994 年 12 月に「やくも」のうち速達列車を「スーパー やくも」と名付けて運行されてゐた。使用車両は 381 系。2006 年に「やくも」に統一され、廃止となつた。

23. 特急「おき」

1975 年 3 月に運行を開始した鳥取・米子から小郡(現新山口)を結ぶ特急。DVD 内ではキハ 181 系による運行だったが、2001 年キハ 187 系導入に伴い列車名を「スーパー おき」に変更。車両や名称は変わりつつも現在でも運行が続いてゐる。

24. 特急「いそかぜ」

1985 年 3 月米子から博多間で運行を開始した特急。1993 年 3 月に米子から小倉間に短縮され、2001 年に特急「スーパー くにびき」と系統分離がされ「いそかぜ」は益田から小倉間の運転となり、2005 年 3 月に廃止。キハ 58・28 系が使用された。後継列車は無し。

25. 特急「くにびき」

1988 年 3 月に米子から益田間で運行を開始した特急。1996 年、DVD での紹介と同じ鳥取から益田間に運転区間が変更。当初はキハ 181 系での運行だったが、2001 年 7 月にキハ 187 系が投入された際に「スーパー くにびき」に名称が変更。さらに 2003 年に「スーパー まつかぜ」に列車名が変更された。名前・車両共に変更されたが、現在でも運行が続いてゐる。

26. 寝台特急「あさかぜ」

関東編ですでに登場しているため割愛。

27. 寝台特急「サンライズ出雲」

言わずと知れた、記事作成時現在日本唯一にして日本最後の寝台列車。1998 年 7 月にそれまで客車として運転されていた寝台特急「出雲」を 285 系電車に置き換えて運行を開始した寝台特急。「出雲」と同様東京と出雲市を結び、車内は A 寝台、B 寝台、シャワー室を備え、モーターを搭載した車両以外は全て 2 階建てとなつてゐる。現在でも車両、運行区間が変わらずに運行されている列車である。

この DVD 一体いつ頃のものなの? ?

実はこの DVD、タイトルで調べても詳しい情報は一切出てこず、メルカリや Yahoo! フリマなどのフリマサイトに出品されるものしかヒットしない。そこで収録車両を基にいつ頃作られたものなのを推測することにした。

まず、東北新幹線が盛岡までであること。さらに客車特急「出雲」と電車特急「サンライズ出雲」が共存していること。特急「くろしお」車体色が塗り替えられた 1999 年以降であること。さらに「のぞみ」

に300系、500系、700系の3系列が運用に入っていること。特急「たんば」が夜の下り2本のみの運行となっていること。特急「南紀」が新宮発着ではないこと。これらが年代を絞る上で重要なヒントとなる。まず、東北新幹線が盛岡までとなっていたのは2002年12月まで。続いて客車特急「出雲」と電車特急「サンライズ出雲」が共存したのは1998年から2006年まで。さらに東海道新幹線3系列のうち、最も若い300系が「のぞみ」として走ったのは2001年が最後である。500系は1997年、700系は1999年に「のぞみ」の運行を始めたため、1999年から2001年までこの3系列が揃って走っていたこととなる。特急「たんば」がDVD内と説明と同じ下り2本のみの運行となっているのは1999年から2003年までである。特急「南紀」は2001年から新宮発着の便が運行され始めた。

以上から2000年辺りに撮影、販売されたDVDであると推測される。

臨時コーナー

～部員の鉄道旅の食事～



新入生自己紹介記事



今年の新入生歓迎遠征は、3年ぶりの碓氷鉄道文化むらとなりました。「あぶとくん」に乗車したり、リットン調査団ごっこをしたりして、とても楽しかったようです。さて、今年はどんな仲間が入部したのでしょうか。（黒沼）

秋山将太郎
建築学部まちづくり学科
1年
乗り鉄
よく使う駅:横浜駅

小さい頃から鉄道が大好きです！大学でたくさんのイベントに参加してみたいです！よろしくお願いします！

自己紹介

工学部電気電子工学科 1 年内田翔吾

お初にお目にかかります、新入部員の内田翔吾です。

体内の鉄分少なめですが、増やせるよう精進します。

宜しくお願いします。

基本情報

出身校：神奈川県立平塚江南高等学校

最寄り駅：東海道本線平塚駅

通学経路：平塚→茅ヶ崎→橋本→八王子→工学院大学

資格等：普通自動車第一種免許（ATに限らない）、日本地学オリンピック出場（高校二年次）33/50（点）

発売されてほしい鉄道模型：JR 東日本 E131 系 1000 番台（非拡幅車両万歳）

何鉄？：（加工しないでできない）模型鉄、乗り鉄（弱）、調べ鉄（？）

最近の話題

夏も過ぎ去りいよいよ過ごしやすい日々に突入してきました、旅行には非常にふさわしいシーズンに。しかし、大学の授業があるおかげで長距離の旅行は冬以降に持ち越しです。今年の夏も小旅行に出かけましたが、計画性のなさから最終日の飛行機がとれず新幹線＋サンライズで帰路につくことに、今度サンライズに乗るときは寝台に乗ってみたいものです。

もう一つ自分の大きなイベントは、入学してから半年で自分史上最多の模型を買いました、買ってしまいました、、あと貸しレ（レンタルレイアウト）で走らせて分かったのですが、短編成の車両が長いホームやごちゃごちゃしたポイントを通過することは非常に趣があることを発見しました。

特集にあやかって

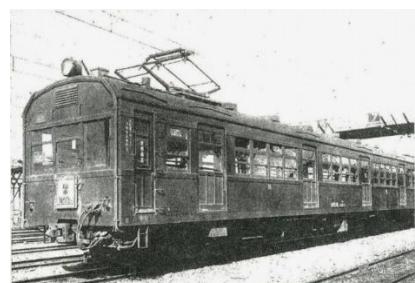
今回の部誌の特集が“好きな車両”ということなので、ここに書いて供養しようと思います。

好きな車両：旧型国電のうちぶどう 1 号で 3 段窓で全鋼製車体ではない車両（国鉄 63 系など）

経緯：近現代史が好きで、少し昔にはこのような車両が主要路線を走り回っていたと考えると、ロマンの塊のような車両だと僕は思います。幼稚園か小学校低学年の時に見た Tomix の鉄道模型雑誌か何かで、旧型国電の 3 段窓車両が、新橋駅のような高架駅の夕方ラッシュを再現したジオラマの写真に感動したことを、うっすら今でも記憶しています。あああと 100 年早く生まれていれば橋本→八王子間で乗れたのでしょうか（笑）と想像しても、すごくロマンあふれます。来年ジオラマ制作があれば“10両対応の 4 面 3 線の高架駅高架駅“とかリクエストしたくなってまいりました。（無理）



72・73 系



63 系

2025 年 内田翔吾

自己紹介

工学部 電気電子工学科 1年 氏名 上山玲音

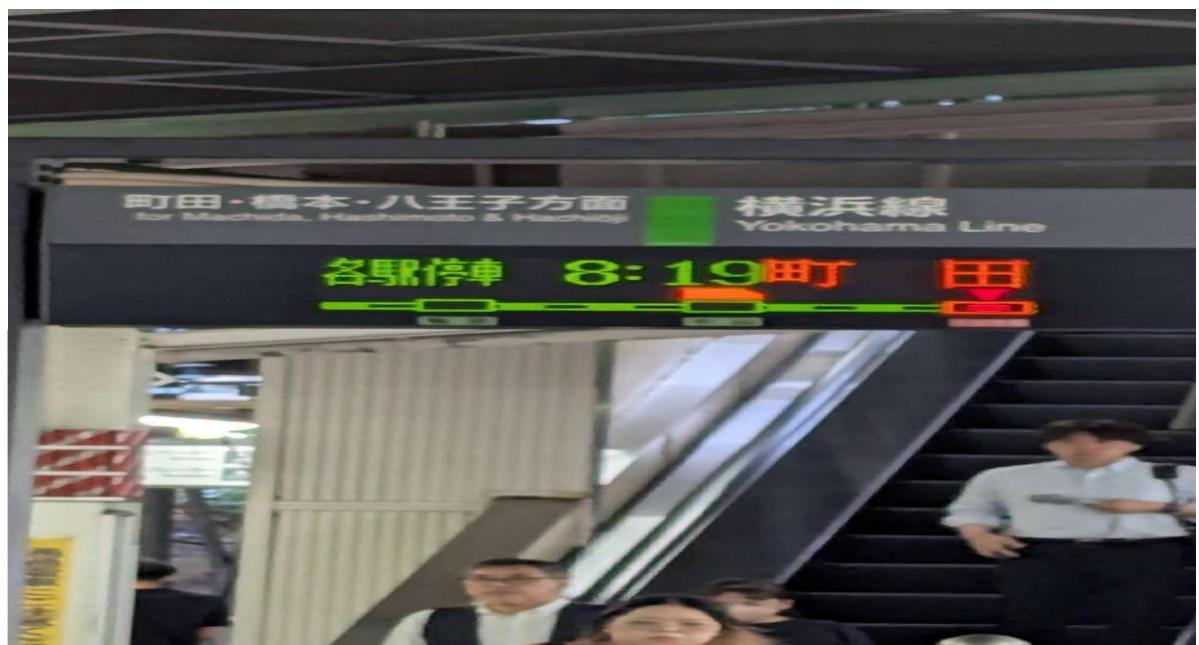
プロフィール誕生日：12月16日 星座：いて座

通学経路：鷺沼駅→長津田駅→八王子駅

よく利用する路線：東急田園都市線、JR 横浜線、JR 南武線

好きな路線は東急田園都市線です。理由は本数が多いからです。

JR 横浜線の改善してほしいところは八王子行の電車が少ないところです。私は長津田から八王子に通う上で、座れると思いウキウキで乗ったら八王子で降りるはずが、なぜかは知りませんが町田で降りることになってしまい悲しかったです。なので、八王子・橋本方面の町田行、橋本行を八王子行きに変えてほしいです。あと本数も増やしてほしいです。



ジオラマに関する知識は全くありませんがやってみたいです。

よろしくお願いします。

自己紹介

工学部 機械システム工学科 1年の坂本来門です。生まれは東京の青梅、育ちは埼玉の飯能です。家の近くには西武池袋線の飯能駅と JR 八高線の東飯能駅があります。どちらの駅、路線にも魅力はありますが個人的にはほぼ全ての列車が当駅始発かつ特急や S-TRAIN、F ライナー快急の停車駅である飯能駅の利便性に惹かれています。つまり西武鉄道推しだということです。ちなみに通学経路も JR 線を使った東飯能→拝島(乗り換え 0 回)ではなく、あえての西武縛り飯能→所沢→東村山→小川→拝島(乗り換え 3 回)を採用しています。このようにして毎回余分に 40 分かけて通学している身ではありますが私自身は撮り鉄、音鉄、乗り鉄です。

撮り鉄に関しては、気が向いたら撮影に行く程度でマイペースに撮影を楽しんでいます。特に先頭車両に菱形のパンタグラフが付いた車両に萌えを感じる体质(?)で、その中でもアニメ「終末トレインどこへいく?」に登場したことで有名になった 2463F 編成がお気に入りです。

音鉄に関しても、走行音については乗っている車両が貸し切り状態になったらこっそり走行音を録音する程度です(お気に入りは墜落インバータの音)。発車メロディーに関してもあのメロディーいいなあ~と思ったら録音しに行くスタイルです。好きな発車メロディーは「JR-SH2-3」「メロディー」「スプリングボックス」などです。

私には鉄道の他にもサイクリング、アニメ、クルマ、ラジコン、エアガン、ワーサンダーなど色々な趣味がありますがこの中でもよく鉄道と絡むのはアニメだと思います。当然、西武鉄道の車両にラブライブ!のラッピングが施されれば撮影に行きます。



左上 例の 2463F 編成 (前よりの 2 両)

中央上 ラブライブ!ラッピングの 40000 系

右上 乗務員訓練中の 8000 系

左下 橋梁を走行する八高線の 209 系

中央下 アイドルマスターの広告を掲出した E233 系

右下 いつの日かのやくも号

自己紹介

情報学部コンピュータ科学科 1年 指田芳護

情報学部コンピュータ科学科の指田芳護です。最寄り駅は東海道線平塚駅です。分類としては一応撮り鉄です。鉄道以外の趣味はプラモデル制作です。主にガンプラをはじめとしたアニメロボット系やキャラクターモデルを作っています。鉄道模型については大学入学後に興味を持ち始め、欲しいと思いつながら色々考え中です。今はプラモデル趣味の延長で未塗装組み立て式の鉄道模型キットにハマっています。

自分が初めて鉄道に触れたのは物心がつく前。家のそばにあった相模貨物駅の近くにある跨線橋に親が自分を何度も連れて行ってくれたことがきっかけで気がついたら鉄道好きになっていました。東海道本線ということで数分おきに旅客列車が走り、貨物列車が行きかい、目の前でディーゼル機関車が入れ替えを行う姿に魅了されました。昼過ぎに貨物駅に到着した機関車は次の相模貨物駅発の列車まで跨線橋下の広場の目と鼻の先に夕方までずっと留置され、機関車の側面や台車、起動から加速までの重厚な音を十分に堪能させてくれました。また、跨線橋の北側は引き上げ線のそばにあり、入れ替え中のDE10やDE11をほんの2、3メートルの距離で観察できました（下の画像の上段左）。跨線橋は老朽化で数年前に取り壊され、通過する機関車のバリエーションはめっきり減ってしまいましたが、跡地の広場では今でも時々列車を眺めています。

相模貨物駅にて

入れ替え中の DE10-3500

到着する EH500 と留置中の EF210

通過する EF66-0



通過する EF65-2000

通過する EF64-1000

通過する EF66-100 と留置中の EF200



自己紹介

工学部 電気電子工学科

c425069 高野棕成

工学部電気電子工学科の高野棕成と申します。高校時代は中央線で通学していました。現在は自転車オンリーで通学しているので乗れていません。鉄道についてはわからないことがとっても多いですが、活動を通して皆さんと何かよくなれたらうれしいです。よろしくお願いします！

自己紹介

工学部機械システム工学科 2 年 田上皓一

今年度入部した田上皓一です。2005 年 12 月生まれ、東京都目黒区出身・在住です。最寄りは品川区にある目黒駅です。山手線・目黒線・三田線・南北線が走っています（2025 年で JR 目黒駅は開業 140 周年・山手線環状運転 100 周年を迎える予定）。通学するのに新宿は約 30 分、八王子は約 2 時間かかります（今まで小中高と徒歩通学だったので最初はかなり大変でした）。今までの部活経験は小学校ではパソコンクラブ、中高 6 年間は科学部をやり、引退前は部長をしていました。



私は鉄道など乗り物全般が好き（特に路線バスはかなり好き）でこの部活に入部しましたが、他の部員と違い鉄道知識は全くなく部員との鉄道話も 8 割わかりません。ただ鉄道話を聞くのはとても好きです（昔から友達になった人のほとんどが鉄道好きでした笑）。小さい頃はバスや電車の車内アナウンスが好きで、よくモノマネしていました。最近は発車メロディーに興味を持ち始めました。一番好きなメロディーは以前まで新宿 12 番線で流れていた「木々の目覚め」です。

人見知りですが皆さんと仲良くできるよう頑張りたいです。よろしくお願いします！

自己紹介

学部1年 電気電子工学科 田中幸喜

はじめまして。電気電子工学科の田中幸喜と申します。私が今住んでいる所は、千葉県松戸市で、そこから片道2時間半かけて通っております。なぜなら、

一人暮らしの費用より定期券代の方が安いからです！

しかし、私は学園祭実行委員会にも所属しており、そこでは夜遅くまで活動することが多く、日付を超える頃に家に着くことも少なくありません。近辺で一人暮らしをしたいのですが、いかんせん両親がお金を出してくれません。多摩地域で家賃が安いアパートやマンション（寮でもいい）をご存じの方がいらっしゃいましたら私、田中までご一報いただけたと幸いです。

録り鉄

私が鉄道で一番夢中になっているものは駅で流れる発車メロディーや自動放送、列車の走行音などを録音することです。こういう人を通称「録り鉄（とりてつ）」といいます。車両などを撮影する事に夢中になっている「撮り鉄（とりてつ）」とは違います。

私が一番好きな発車メロディーは宮城県石巻市、石巻駅仙石線ホームで平日のみ流れる「a sea bird」という曲です。シンプルな響きがのどかな石巻駅にあつて感心がして好きです。市民からの要望で2002年から使われているとの事です。しかし、来年春から仙石線がワンマン運転を始め、発車メロディーを扱う車掌がいなくなることでこの曲が消えてしまうかもしれません。私事ですが、この曲を満足に収録できていないため、年末に収録に行く予定です。



石巻駅停車中の仙石線



地元、松戸を走る常磐線

新入生自己紹介

こんにちは！工学部電気電子工学科1年のDONG SHUHAO（トウ ショコウ）です。

私は中国出身で、中国にいた頃から鉄道が大好きでした。小さい頃、家の近くの線路に行って列車が通るのを眺めるのが楽しみで、車両に強く興味を持ちました。日本に来てからは、鉄道の種類の多さや正確な運行、そして美しい駅舎のデザインなどに感動しました。特に地方のローカル線を旅するのが好きで、乗り鉄としていろいろな列車に乗りながら、各地の風景を楽しんでいます。また、駅スタンプを集めるのも大好き



で、旅先で新しいスタンプ台を見つけるたびに、まるで宝物を見つけたような気持ちになります。

鉄道研究部では、同じ鉄道好きの仲間と交流しながら、日本の鉄道についてもっと深く学んでいきたいです。様々な活動を積極的に参加し、鉄道の魅力を多くの人に伝えられるよう頑張りたいと思います。これからどうぞよろしくお願いします。

新入生自己紹介

● プロフィール

名前 角田樹

よみがな ……つのだ いつき

所属学部 建筑学部 1 年

好きな科目 …まちづくり論、西洋建築史

苦手な科目 … BE, BC, 建築設計

現住……………神奈川県藤沢市

● 時刻表鉄

DiaPro というフォントを用いて時刻表を作ることが趣味です。Excel では矢羽根が描写できないので、LibreOffice Calc で作成しています。自宅にある 1977 年と 1981 年の時刻表をデジタル化してみたり、自宅からよく使う地への連絡早見表を作成したりと、需要を考えずに作りたいものを作っています。アニータ・ブルックナーの「若い頃に無駄に過ごした時間が、人生で唯一の自由であるかもしれない」という言葉を言い訳に、セル 1 つ1つに時刻を打ち込んでいます。これまで、1981 年の東北本線の急行列車だけを抜き出した時刻表、同じく中央本線、1981 年の磐越西線、日中線などの時刻表、八王子駅から自宅最寄り駅への帰宅時間帯の連絡早見表などを作りました。

線 名	キ ロ 程	列車番号	301N		803	303N	101N		305N		805	110N		307N	1105		3155	
			始	発		南東横		534		南東横		浅草		南東横		浅草		南東横
東武 鐵道 鬼 怒 川 線 ・ 野 岩 鐵 道 ・ 会 津 鐵 道	0.0	井 下 今 市 発	556	...	636	706	737	...	817	827	914	...	829	834	928	...	933	938
	0.8	東武 大 谷 向 き 谷	559	...	639	709	740	...	レ	レ	829	834	928	...	933	938	...	938
	4.8	東武 高 桑 越 越 谷	604	...	644	714	745	...	829	840	928	...	834	928	...	933	938	...
	7.1	東武 新 高 徳 越 越 谷	609	...	649	719	750	...	829	840	928	...	834	928	...	933	938	...
	9.9	東武 新 小 佐 越 越 谷	614	...	654	725	755	...	829	840	928	...	834	928	...	933	938	...
	10.6	東武 フル スカ タ ム 鬼 怒 川 温 泉 線 ・ 野 岩 鐵 道 ・ 会 津 鐵 道	615	...	655	727	757	...	834	853	933	...	836	900	936	...	938	942
	12.4	東武 鬼 怒 川 温 泉 線 ・ 野 岩 鐵 道 ・ 会 津 鐵 道	619	...	659	731	801	...	836	853	933	...	842	905	936	...	938	942
	14.5	東武 鬼 怒 川 温 泉 線 ・ 野 岩 鐵 道 ・ 会 津 鐵 道	623	...	703	735	805	...	842	853	933	...	846	909	936	...	938	942
	16.2	東武 鬼 怒 川 温 泉 線 ・ 野 岩 鐵 道 ・ 会 津 鐵 道	627	...	707	740	809	区	842	853	933	...	846	909	936	...	938	942
新 藤 原 線	0.0	新 藤 原 発	628	...	810	848	948	...	810	848	948	...	810	848	948	...	948	950
	1.7	新 藤 原 原 発	631	...	813	850	950	...	813	850	950	...	817	854	950	...	948	950
	4.8	新 藤 原 原 発	635	...	817	854	950	...	817	854	950	...	817	854	950	...	948	950
	6.0	新 藤 原 原 発	637	...	819	857	950	...	819	857	950	...	823	902	950	...	948	950
	10.3	新 藤 原 原 発	642	...	820	857	950	...	820	857	950	...	820	857	950	...	948	950
	16.8	新 藤 原 原 発	649	...	830	909	950	...	830	909	950	...	835	914	950	...	948	950
	21.0	新 藤 原 原 発	653	...	835	914	950	...	835	914	950	...	839	914	950	...	948	950
	25.0	新 藤 原 原 発	658	...	839	914	950	...	839	914	950	...	845	923	950	...	948	950
	30.7	新 藤 原 原 発	504D	700	2108D	9308D	948	...	845	923	950	...	845	923	950	...	948	950
会津 高 原 線	0.0	会津 高 原 発	546	...	707	740	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	4.3	会津 高 原 発	552	...	713	747	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	7.3	会津 高 原 発	556	...	717	750	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	8.2	会津 高 原 発	559	...	719	750	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	11.6	会津 高 原 発	603	...	724	750	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	15.4	会津 高 原 発	608	...	729	750	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	17.9	会津 高 原 発	612	730	826	850	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	20.1	会津 高 原 発	616	735	826	850	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	22.3	会津 高 原 発	619	738	826	850	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	24.9	会津 高 原 発	622	741	826	850	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	26.3	会津 高 原 発	626	745	826	850	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	29.4	会津 高 原 発	629	747	844	872	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	30.9	会津 高 原 発	633	752	844	872	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	34.7	会津 高 原 発	636	755	851	872	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	39.7	会津 高 原 発	642	800	851	872	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	41.2	会津 高 原 発	647	806	851	872	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	46.9	会津 高 原 発	650	808	851	872	948	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	49.6	会津 高 原 発	657	815	911	948	950	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	52.5	会津 高 原 発	701	819	911	948	950	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	54.4	会津 高 原 発	712	823	911	948	950	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
	57.4	会津 高 原 発	715	826	911	948	950	...	846	926	950	...	846	926	950	...	948	950
日 本 鐵 道	0.0	西 若 松 発	624	723	851	926	950	...	846	926	950	...	846	926	950	...	1044	1150
	1.8	西 若 松 発	627	727	855	929	950	...	846	926	950	...	846	926	950	...	1048	1154
	3.1	西 若 松 発	631	730	859	933	950	...	846	926	950	...	846	926	950	...	1051	1157
		終 着														喜 多 原 喜 多 原	1223	

● 補充券蒐集

出札補充券や車内補充券を蒐集することもしています。発行している社局が減少していることは寂しいですが、致し方ないことなので集められるうちに全国を巡りたいと思っています。良い情報をお持ちの方、待っております。

● 好きな著作など

宮脇俊三氏（1926-2003）の著作を読むことが多いです。居間や廊下の本棚に氏の著作が多数並んでいた有害な読書をする機会に恵まれた家庭環境でした。特に「時刻表おくのほそ道」や「旅の終りは個室寝台車」などの著作は何度も読み返しています。

鉄道外ではもっぱら二次元に明け暮れています。月 500 円を払う駅の位置情報ゲーム、文京区の某出版社が出版する四コマ漫画、羅針盤を回す艦船の擬人化ゲーム、透き通るような世界観で送る学園 RPG、汎異記号という謎の概念を持つゲームなど、色々なものに手を出しては時間が溶けている日々です。

高校以来の友人から「これまで色々な変な奴を見てきたが、本当に変だと思ったのはお前が初めてだ。」
と言われたような変人ですが、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 中村允彦

今年度入部しました中村允彦です。生まれは滋賀県ですが、父親が転勤族なので幼いころから各地を転々としています。物心ついたころから鉄道好きで、幼稚園に行くまでの間に宇都宮線を走る電車によく手を振っていました。

小 5 の時に東京に住んでいて、初めて大阪にある祖父母宅まで普通列車で一人旅をして以来普通列車で旅をするのにハマり、帰省の度に毎回違うルートで帰省するようになりました。

高校時代は金銭面に余裕ができたこともあり、10 代の内に JR をすべて完乗する目標を立てて乗りつぶし遠征を始めました。長期休みに最低一冊青春 18 切符を購入し、JR 四国、東海、北海道と完乗しました。

また私鉄含めて自宅から日帰り範囲で行ける範囲を完乗すると次の長期休みまでやることが無くなり、友人の勧めもあって鉄道模型を始め、特定の形式や年代の国鉄型車両を集めようになりました。

大学生デビューすると残りの JR 東日本、九州、西日本の順で乗りつぶしをして 2025 年 8 月 20 日に JR 西日本の和田岬駅にて災害不通区間を除いて JR を完乗しました。JR 完乗してからはのんびりと私鉄完乗と 2 週目の JR 完乗をしていきたいと思っています。これからよろしくお願ひします。



一番推している形式である 485 系の本州全塗装パターン集合写真。ジョイフル含めて実車には乗れなかったのが痛恨の極み。富山地鉄の 16010 形が 485 系の廃車発生品を使っているので是非乗りに行きたい。



ここが 2025 年 8 月 20 日に訪れて JR 完乗を達成した駅。列車が朝タラッシュでなく狙わないと訪れるのが難しい。三菱の社員と思われる人が利用する何気ない駅だが「完乗」を果たしたことで最高の思い出になった。

自己紹介

工学部電気電子工学科 1年 山野邊咲太郎

初めまして！ 今年から鉄道研究部に所属している電気電子工学科 1年の山野邊咲太郎です。

生まれも育ちも千葉県の松戸市というところで、現在も最寄りの新松戸駅から八王子の大学に通っています。1番好きな鉄道はつくばエクスプレスですが、JRの車両は基本的にどれも好きです。強いて言うならE531系常磐線の赤電塗装バージョンが推しです。高校までは乗り鉄をするのも都心やその周辺にとどまっていて、Nゲージも触ったことがなくプラレールを細々と集めたりしていましたが、大学生になってある程度お金の余裕ができたので、これからさらに遠くの鉄道に乗ったり Nゲージを集めたりしてみたいですね。また発車メロディーも好きで、録音はあまりしていないのですが気に入った発車メロディーをピアノで試行錯誤して再現したりしています。ちなみに今はIKSTにハマっていて、IKST-012以外は弾けるようになりました。

これからよろしくお願いします！



左：新京成時代の 8000 形
右：常磐線を走るカシオペア

編集後記

2025 年度編集長 黒沼友陽

UTRJ Vol.19 もやり切りました。という文章をやりきる前に書いています。黒沼です。

今年は、といつても今年度はあと 4 か月ありますが、多くの活動をしてきた 1 年だったのではないでしょか。始めの上田、そこから間髪入れず学生天国、川口やまゆり園のイベント、八王子祭、八王子駅鉄道の日イベントと、例年より多かったのではないでしょか。そして、この部誌を配布する新宿祭も待っています。どうやら平日部活も 2 年目に入り好調なようで、今年は多くの活動ができたのではないでしょか。となかなか八王子に行けず新宿で研究してゐる民が言っています。

さて、来年は工学院大学鉄道研究部 20 周年です。弊学では新しめの当団体ですが、ようやく大学生程度の年齢まで来ました。院進してなければ節目の年に在籍していなかったので、やはり院進して正解でした(笑)。UTRJ のほうでも盛大にお祝いしたいのですが、何をするかは 1 年後の私に丸投げです。一番いいのを頼む。(笑)

みなさんは、節目の年、周年ときくと、何を思い浮かべますか？成人式？山手線環状運転開始 100 周年？埼京線開業 40 周年？ソシャゲの周年イベント？どのイベントでも、大きくお祝いがされて、普段やらない特別なことをするのではないでしょか。節目の年に、それに至った過去を振り返る。未来をみて、次の周年への思いをはせ、繋げていく。そして、周年に達した今を楽しむ。来年、当団体で楽しいことができるようにしていきたいと思います。

Urban Tech Railway Journal Vol.019

2025 年 11 月 21 日 初版第 1 刷発行 (検印廃止)

編集者 黒沼友陽

発行所 工学院大学 鉄道研究部

ホームページ https://www.ns.kogakuin.ac.jp/kogakuin_train/

印刷所 キンコーズ西新宿店

Urban Tech Railway Journal Vol.019



工学院大学 鉄道研究部