

工学院大学鉄道研究部 部誌

別冊

Urban Tech  
Railway Journal

Vol.003

工学院大学 鉄道研究部

## ごあいさつ

2015 年度 UTRJ 編集長：電気・電子工学専攻 2 年 清水祐弥

**“編集長の清水です。…と書くとお前何年編集長やっとなね！と言われそうですが、UTRJ の編集に携わり始めたのが 2011 年、そのあと 2012 年と 2013 年に編集長をしていましたので、この会誌に携わるのはこれで 4 回目になります。”**

こう書いたのが 2015 年の 11 月でした。今からおよそ 1 年前の話になります。前年度、私が UTRJ の編集長を最後に努める…予定であったこの UTRJ Vol.010 は、「おかげさまで 10 周年」と題し、別冊として西武鉄道特集号も加えた 2 冊体制で鉄道研究部(正確には前身である鉄道研究同好会)の創立 10 周年を迎えるにふさわしいボリュームと内容を目指して制作したものでした。(実際には特に過去最大ページ数とかそういうものにはならなかったわけですが…)

今年度の 2016 年度は、現在の役員や部員の方針により部誌を隔年発行とする旨が決定され、それに伴い部誌が発行されない年になりました。しかし、今回 10 周年記念イベントを開催するにあたり、こうして再び昨年度の編集長が筆を進めることとなっています。現役の部員さん方にはもう少し余裕を持った計画を立ててほしかったですが、まあその話は別の所ですることにしてしましましょう。

Vol.010 の時の繰り返しとなり毎年ご覧いただいている皆様には申し訳ないのですが、やはりこの数年で鉄道を取り巻く状況は大きく変わりました。

国鉄末期の通勤電車が闊歩していたはずの首都圏では新型通勤電車が大きく幅を取り、私の通学路線である埼京線では先日ついに旧型 205 系が撤退する運びとなりました。

新幹線では E5 系と E6 系が仲良く手を組み、国内最速の時速 320km でぶっ飛ばすようになりました。北陸新幹線金沢開業は富山・金沢に新たな風を吹かせ、1 年前には「もうまもなく」と書いていた北海道新幹線は新函館開業を迎え、函館の市街地から遠いどの何だのと一歩乱しています。

地元の長野では 115 系が 211 系に置き換えられ、ほんの 20 年ほど前には我が物顔で県内を闊歩していた 189 系は残すところ 1 編成になるまで撤退してしまいました。

では、鉄道研究部を取り巻く状況はどうでしょうか。

そういえば自分が部長だった 2013 年、私は部誌にこんなことを書きました。

**“いま、大学の鉄道研究部は転換期を迎えています。(中略)今の我々「鉄道研究部」の存在意義とは何なのでしょうか。私は、学内だけでなく様々な場所へ交流を持つ機会を与**

えることだと考えています。身内だけへの繋がりを持ちたいのであればそれは SNS で十分でしょう。しかし、一つの「部」という団体に所属し、さらに他大学の鉄道研究部や地域の鉄道同好会へと交流の機会を持つことにより、自らの活動の可能性は大きく広がっていくはずでず。(中略)

ただの「同趣味の集まり」としての動きだけでは鉄道研究部はもう生きていけない時代。私は、この鉄道研究部自体が自然消滅してしまう前に、先手を打っておきたいと考えているのです。”(UTRJ Vol.008 部長挨拶より)

この文章を書く少し前、清水は工学院大学の鉄道研究部というものの自体の存在意義を疑問視するようになっていました。当時の活動といえば主に模型製作。今は SNS を通じて日本中だけでなく、世界中の同じ目的を持ったファンと簡単に繋がれる時代です。そんな中で、わざわざ大学というクローズドコミュニティの中の、さらにニッチとも言える需要を満たすような団体が本当に必要かどうかを悩んでいたのです。

清水は当時、積極的に模型以外の活動を推進しようとし、正直言うと他の部員との関係を悪化させる傾向にありました。今考えればあまり良くないことだとは思いますが。しかし当時の自分を振り返ってみれば、必死に鉄道研究部というものの意義を考えていたのではないかと、とも思っています。もちろん当時ご迷惑をおかけした皆様へは全身全霊をもって謝罪します。本当にごめんなさい。

そしてその答えは、2013年に発足した関東鉄道研究会連盟(関東学鉄連)にありました。当時の関東学鉄連は「これからの鉄道研究会には会同士との交流が必要不可欠である」と主張していました。会同士もそうですが、部活や同好会という集まりは、同じ趣味同士の人々が集まり交流をするための場であるべきだと主張したのです。

今の私は、この鉄道研究部という存在が続き、これから交流の場として新たに発展していくというべきだと考えています。そしてこの鉄道研究部が創立10周年を迎えたという事実は、これまでの部の目的と例え違ったにせよ、趣味人の交流場所として鉄道研究部という場所が有意義に続いてきたという観点で非常に価値があるのだと思います。

今の部長や部員はどう考えているのか、それは私にはわかりません。しかし、今後も部活を通じて様々な交流が行われること、そしてその報告場所として本誌 UTRJ が末永く続くことを、期待しています。

ついに大学在籍6年間にわたり、UTRJの編集委員から編集長までを担当させていただきました。様々な皆様にご協力いただきましたことを心より感謝申し上げます。ありがとうございました。

2016年11月15日

鷺崎健「I Love You」のある世界を聴きながら 清水 祐弥

工学院大学鉄道研究部 部誌

別冊 Urban Tech Railway Journal Vol.003

## 目次

ごあいさつ	(電気・電子工学専攻 2年 清水 祐弥)	.....	2
<b>・ Urban Tech Railway Journal Vol.011 先行掲載</b>			
臨時列車で行く 上越・東北縦断の旅+1日(先行掲載版)	(電気システム工学科 2年 天沼 大輝)	.....	6
新幹線通学座談会 “マルカン定期のつどい”(先行掲載版)		.....	13
<b>・ UTRJ アーカイブス</b>			
UTRJ 創刊準備号によせて(UTRJ 創刊準備号 顧問より)	(鉄道研究部顧問 高木 亮)	.....	30
「伝統」に抱かれる(UTRJ Vol.004 顧問挨拶)	(鉄道研究部顧問 高木 亮)	.....	32
いつもの列車もよくよく見りゃあ、マナー違反な奴がいる(UTRJ Vol.004 より)			
	(情報学専攻 1年(当時) 山口 直彦)	.....	34
北陸新幹線 運行ダイヤの変遷(UTRJ Vol.009 より)	(情報通信工学科 4年(当時) 清水 祐弥)	.....	41

※これら記事内の情報は記事執筆当時のものです。現状とは異なる場合がありますのでご注意ください。

工学院大学鉄道研究部 部誌

Urban Tech  
Railway Journal

Vol.011

先行掲載記事

- ・天沼 大輝「臨時列車で行く 上越・東北縦断の旅 +1 日」先行掲載版
- ・新幹線通学者座談会「マルカン定期のつどい」先行掲載版

臨時列車で行く

# 上越・東北縦断の旅 +1日

電気システム工学科 2年 天沼 大輝



## ◆プロローグ◆

長い春休み、今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。大宮で一気に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 運転日ということで賑わっている。まず、SL（今回の牽引は D51-498）単機が高崎問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 弁当や SL ロクイチ物語も発売されている。



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溪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



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。

問の○×クイズに答えて全問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臨時快速で、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。



水上では早々に撮影を済ませ、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分停車する。一步ホームへ足を踏み出すと鍾乳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



地上へと続く階段。気の遠くなる光景だ。



土合駅に停車中の「NO. DO. KA」

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います。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、本当に心臓が止まるかと思った……。

### ◆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



磐越の貴婦人 C57-180 参上!

物語」号の送り込み回送がやってきた。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白煙で周りが見えにくくなるのも、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。



新潟への回送列車

#### 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……

日本海が目飛び込んでくる。海と空、ふたつの青が美しい。10時



勝木付近で見える鉾立岩

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隻の船が入りし「西の塚、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



現れたのはレッドサンダー



意外とすごい十六羅漢岩

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年に造仏を発願した。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。



名前負けした出羽二見



吹浦駅に戻る途中、鳥海山と湾が

きれいに見える場所を発見

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



由利高原鉄道 YR-3000 形



まったり撮影 583 系

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。関東なら撮影者でゴ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。

今回の掲載はここまでとなります。

3 日目は「リゾートしらかみ」で青森へ、4 日目は龍飛崎を目指すが……！？

そして、18 きっぷの余った 1 回分でどこへ行くのか？ （ヒント：2016 年 9 月に引退）

続きは UTRJ vol.11 で楽しみください！



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。

○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)

## ■自己紹介

**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、よろしくお願ひします。一同 よろしくお願ひしましーす。

**司会** では、簡単に自己紹介の方を、清水さんの方からお願ひします。

**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になるのですが、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ひます。

**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。よろしくお願ひします。

## ■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をください。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



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

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。

**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？静岡方面からだと新横浜で？

**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** 満喫かぁ。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)。



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

## ■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、在来線は繋がってすらいない<sup>1</sup>。峠を越えられない (笑)。それと比べてお二人は在来線も繋がってるんですよ。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ですよ。

篠澤 もともと、修士に上がるときに実家に帰るって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、TA<sup>2</sup>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したら、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<sup>3</sup>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、それは清水さんがどうにかしてくれるから<sup>4</sup>。(一同笑)

清水 おい (笑)。

<sup>1</sup> 群馬～長野県境は1997年の長野新幹線開業と同時に信越本線の横川～軽井沢間が廃止になったため在来線では往来できなくなった。

<sup>2</sup> ティーチングアシスタントの略。大学院生が大学教員による授業を補佐する仕事。

<sup>3</sup> 新幹線通学定期券の商品名。

<sup>4</sup> 清水氏は大学で乗換案内の検索方法についての研究をしている。

## ■ “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** 私は西武新宿一東村山で6カ月20,150円ですね。

**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。いつからか定期券がSuica対応になって、そしたら逆に乗り越し清算がめんどくさくなった<sup>5</sup>と(笑)。

**石黒** 一応三島でもToica<sup>6</sup>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って。

**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始発<sup>7</sup>に乗れば座って来れそうよね。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<sup>8</sup>なので座った時に外の景色が見えなくなつて、自分は本とかも読まないものですから携帯電話



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

<sup>5</sup> 新幹線で乗り越し場合、磁気定期の場合は乗り越し区間のきっぷと定期券を重ねてそのまま出場できるが、Suica定期で乗り越し区間は乗れないため、乗り越し区間のきっぷを持った上で窓口へ向かいSuicaの入場記録を取り消してもらい出場する必要がある。

<sup>6</sup> ToicaはJR東海が発売しているIC乗車券。JR東海版Suica。

<sup>7</sup> 篠澤氏の乗車する熊谷駅の隣の籠原駅には車庫があり、この駅始発の東京方面の電車が多く出ている。

<sup>8</sup> 電車の進行方向に対し横を向いた座席のこと。通勤電車の座席配置。



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<sup>9</sup>なので窓から景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、新幹線でカシユ<sup>10</sup>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<sup>11</sup>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。

## ■もはや出会いづらい車内販売

**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。上越と北陸はもう乗ってすらいらない<sup>12</sup>（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、スジャータのプレミアムアイスを買いました。

<sup>9</sup> 電車の進行方向に対し前後を向いた座席のこと。新幹線や特急電車の座席配置。

<sup>10</sup> 缶の飲み物を開ける音。ここでは新幹線の中で晩酌をすることを指す。

<sup>11</sup> JR 東日本系列のエキナカコンビニ。

<sup>12</sup> 上越・北陸新幹線の中距離列車は2016年春に車内販売が全廃された。長距離列車は一部を除き現在も営業中。



(一同笑)

司会 あー美味しいですよあのアイス。

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。

司会 私も学会で新幹線使う時には買いますね。

清水 シカセンスコイタアイス<sup>13</sup>ね。

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、記念にとっておいて「あさまにも昔は車内販売があったんじゃよ」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。買ったことあったはずだけどレシートもらった記憶がない。

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って情報は載ってても列車名までは載ってなかった<sup>14</sup>記憶あります。

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 そうか、Max<sup>15</sup>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 番組がだいたい 50 分なので、トンネルの分くらいで丁度いいかなと。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 帰りの方が座れ易いですね。

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…。

<sup>13</sup> 新幹線で購入するアイスが非常に硬いことから付いた、スジャータプレミアムアイスを示すネットスラング。

<sup>14</sup> 営業所によっては列車名の代わりに列車番号が載っていたりすることもあるようである。

<sup>15</sup> 上越新幹線の 2 階建て新幹線の愛称。



**司会** 普段乗ってない身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。

**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…あと朝は実験レポート<sup>16</sup>をガーッ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が、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。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<sup>17</sup>んですかね…。(一同笑)

**篠澤** まだ Max なので…コンセント無い(笑)。

**清水** 最近やっとコンセント付いた新しいやつ<sup>18</sup>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** そうですね。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ね(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<sup>19</sup>が置かれる

<sup>16</sup> 情報通信工学科では 3 年次に 1 限から情報通信工学実験 III・IV という実験授業がある。

<sup>17</sup> 鉄道好きの中では、上越新幹線といえば東北新幹線からのお下がり走っている路線として認知されている。

<sup>18</sup> 旧型の新幹線の中でも最後に作られた系列のみはコンセントが設置されている。東北新幹線と共用となっているため完全に運。

<sup>19</sup> 埼玉で有名な白いお饅頭。地元では「風が語り掛けます うまい、うますぎる 埼玉銘菓十万石饅頭」という CM で知られている。



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かえり改札のNewDaysも改札前と改札すぐだったね。

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<sup>20</sup>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（笑）。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<sup>21</sup>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<sup>22</sup>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<sup>23</sup>見たことってそんなに無いよね。東日本の検測車。

<sup>20</sup> ラチは改札を指す専門用語。ラチ内は改札の中という意味。

<sup>21</sup> JR東日本が展開しているエキナカ商業施設。

<sup>22</sup> JR東海とJR西日本が所有している検測用の黄色い新幹線。見ると幸せになれる「幸せの黄色い新幹線」と呼ばれる。

<sup>23</sup> JR東日本が所有している検測用の新幹線。白い車体に赤い帯が入っている。



篠澤 私1回だけですわね。

清水 東海の方は東京～博多しか基本検測しないけど、東の方に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かとかかわらないわね。東京にいつ来るんだか。

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。西のと東海のですわね。

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わね。

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、こっちは何もありませんわね。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わね（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<sup>24</sup>。

篠澤 East-i が検査に入るとやってみましたわね。

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よね。

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わね。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わね。

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<sup>25</sup>が通過してって、あれえって思ったらそのまま五里ヶ峰トンネル<sup>26</sup>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ーって目を開いたら電光掲示盤に「終点 長野」って。（一同笑）あれえおかしいなあ？って。

石黒 それは慌てますわね（笑）。

清水 なにより母親が焦ってたよね。なにせ終電で

<sup>24</sup> 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。

<sup>25</sup> 長野県上田市にある大型商業施設。新幹線の線路に沿って建っている。

<sup>26</sup> 上田-長野間にある長いトンネル(約15km)。通過するのに5分ほどかかる。



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)

**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<sup>27</sup>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分毎とかでバンバン止まるんですね。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、規則正しくなると。

**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。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ね。

**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、東武宇都宮線を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** 僕は在来線に通っていた時代は終電21:30でした。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ね(笑)。線路ないし。

**司会** 横川からバス<sup>28</sup>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！

<sup>27</sup> 通信販売会社ジャパネットたかたがCSやインターネットなどの媒体で放送しているショッピング専門チャンネル。

<sup>28</sup> JRバス碓井線(横川駅-軽井沢駅)のこと。在来線廃止後に廃止区間を結ぶ唯一の公共交通。だいたい1日5本ほど。



## ■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うておくっていうね。（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<sup>29</sup>ですね。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TA<sup>30</sup>なもので、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で飛び乗って、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<sup>31</sup>、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。

<sup>29</sup> 工学院大学では研究室に泊まる場合には予め徹夜申請書が必要。

<sup>30</sup> 大学院生が実験授業の補佐をする仕事のこと。

<sup>31</sup> 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た。振り替え輸送に上越・北陸新幹線が使用され、熊谷駅では入場規制がかかり改札口に長蛇の列が出来た。



**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<sup>32</sup>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。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いますね。

## ■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<sup>33</sup>。(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。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なかったりするんですよね (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。

<sup>32</sup> 長野県や群馬県の旅行代理店では千葉県浦安の某テーマパークへ行く旅行プランを積極的に展開しており、休日夜の上越・北陸新幹線はネズミや犬の恰好をした乗客で混雑する。

<sup>33</sup> 北陸新幹線軽井沢駅の標高は940.5mで、新宿駅(約37m)との標高差は903mにも及ぶ。



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、好きなの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<sup>34</sup> (笑)。

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3列-3列<sup>35</sup>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。

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<sup>36</sup> (笑)。

篠澤 まあでもいずれにせよ座れるには変わらない

<sup>34</sup> 2階建て16両編成の新幹線の着席定員。世界一多くの乗客を運ぶ高速列車としてギネスにも認定されている。

<sup>35</sup> 2階建て新幹線では自由席の着席定員を増やすために横に3列のシートを通路を挟んで並べて設置している。通常は2列と3列。

<sup>36</sup> Max(E4系)の3列-3列シートはそもそもリクライニングしないそうです。勘違いしてました。(清水氏談)



ですから…。

**清水** そういえば最終の高崎行き<sup>37</sup>16両ってどうなの？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な、終電高崎止まりなのよね。

**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ええ。

**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むしろ便利<sup>38</sup>なんですよ。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<sup>39</sup>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に入れ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流れとか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<sup>40</sup>が開通して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）。

<sup>37</sup> Max たにがわ475号のこと。東京23:00発→高崎23:58着。篠澤氏の終電。

<sup>38</sup> 通勤需要が大きい上越新幹線と異なり、東海道新幹線は東名阪の需要が大きいため途中駅止まりの列車は空いている傾向にある。

<sup>39</sup> 大阪府にある化粧品メーカー。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ている。

<sup>40</sup> 圏央道は桶川加納IC-圏央道菖蒲PA間で上越新幹線の上を通過する。この区間は2015年開通。



## ■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** 優越感以外は一緒ですね。（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。



（2016年11月4日 新宿キャンパス高層棟23階ラウンジにて）

先行掲載版として座談会をお届けしました。来年度発行の UTRJ Vol.11 では、今回の座談会の内容に加えて、第2章として“普段の通学風景を見てみよう！”（仮題）と題し、実際に新幹線に乗りし普段の過ごし方について検証した様子を掲載予定です。是非とも UTRJ Vol.11 もご覧くださいませ！



工学院大学鉄道研究部 部誌

Urban Tech  
Railway Journal

アーカイブス

鉄道研究部発起人、現部長、UTRJ 編集長に、  
過去の UTRJ から印象に残っている記事を推薦していただきました。  
当時の表現をほぼそのまま掲載しております。  
過去 10 年分からの再掲記事を通じて、10 年間の軌跡を感じてみてください。

- ・高木 亮「UTRJ 創刊準備号によせて」（創刊準備号 顧問挨拶より）
- ・高木 亮「「伝統」に抱かれる」（Vol.004 顧問挨拶より）
- ・山口 直彦「いつもの列車もよく見りゃあ、マナー違反な奴がいる」  
(Vol.004 掲載記事)
- ・清水 祐弥「北陸新幹線 運行ダイヤの変遷 ～開業予想から金沢開業直前ダイヤまで～」  
(Vol.009 掲載記事)

Urban Tech Railway Journal 創刊準備号より

## 「UTRJ 創刊準備号によせて」

顧問 高木亮 助教授[電気システム工学科]

昨年のいまごろ、僕はまだ英国にいた。鉄道の研究に従事していたという点  
はかわらないが、国が違えば言葉も空気も食べ物も違う。だいいち、鉄道発祥  
の国なのに、英国にはまともに走る鉄道がなかった…。だから、よく自動車を  
駆って遠出をした。その自動車は「柿原号」といって（柿原さんというひとか  
ら譲り受けたからだが）、プジョーの 306 という 10 年落ちのやつだった。

2006 年 4 月に僕は工学院大学に職を得て、英国から日本に戻ってきた。日  
本には、まともに走る信頼性の高い鉄道があり、おいしい料理がある。そして  
工学院大学には親切な同僚や優秀で面白い学生たちもいる。いい雰囲気の中  
で、幸せな毎日である。ちなみに、まだ自動車は購入していない。

いまでも、英国の夏の空の青さや、丘から眺める一面の芝生（と、数え切れ  
ないくらいの羊たち）、あるいはそういうものを見つけにいくため走った田舎  
道などを、懐かしむことはある。でも、それはもう過去のことになった。

手許には、2006 年 6 月 14 日付、阿久津君・小籠君・山口君の連名となる  
「顧問の依頼」なる手紙がある。鉄道研究同好会を始めたいから、顧問を引き  
受けてくれ、というわけだ（関係ないが、6 月 14 日は僕の誕生日でもある）。  
工学院大学は工科系の大学なのに、なぜか鉄道研究会はいままで存在しなかつ  
たという。なんとも不思議に思えたものだ。だが、この手紙、あるいはそれを  
とりまく人々の動きによって、そんな「鉄道研のない工学院大学」もはや過  
去の存在になった。

時間は、常に一方にしか流れていかない。後戻りはできないのである。

鉄道研究同好会も、立ち上がったからには、後戻りはできない。インターネ  
ット全盛の現在、大学鉄道研はどこも人集めに苦労していると聞く。鉄道趣味  
誌も、大きな影響を受けている。そんななか、我々はどうのようにこの同好会を  
盛り上げていくのか。難しい船出だと思ふけれど、それはたぶん、こんな時代  
における鉄道趣味の本質を見極める旅でもある。我々は何を楽しみ、何につ  
こり笑いかけることができるのか。

そのほほえみの先に、我々の未来があるはずだ。まずは3年後、部への昇格を目指して、そのあとは5年後に、5周年記念行事ができることを目指して。ともかく、一步一步、進んでいこう。いまのところ日本一新しい大学鉄道研が、今後順調に発展していけるように、僕も微力を尽くしたいと思っている。

まずは、UTRJ 創刊準備号の発刊、おめでとうございます。

## 「伝統」に抱かれる

顧問 高木 亮

鉄道研究同好会が部に昇格してから、ずいぶんいろいろなことがあった。異なる感情や意志を持った人間が集団をつくることの難しさの表れと理解するのがふつうだろう。だが、一連のいきさつは私に改めて「大学の伝統」の重さを感じさせた。

我々の大学は、工学系の私立大学としては日本最古の歴史を持つ、ことになっている。だが、普段我々がそのことを意識することはあまりないのではないだろうか。工学院大学を卒業していない私が、工学院大学に現に在学する学生たちを見ていると、ときおり「ああ、このノリが工学院っぽいんだな」と思ったりすることはある。だが、そのような「ノリ」や、その他もろもろの雰囲気は、時代とともに変遷する。そして、大学の運営自体も、当然ながらその時々<sup>々</sup>の経済状況、政治状況、そして学究対象としている学問そのもののおかれた状況などに、大きな影響を受ける。その一方、「グローバル・エンジニアリング」ではないけれど、私が教える電気だけでなく、およそ工学院が自らの学術的活動の対象としているあらゆる技術は、その根っこのところでは普遍的である。

だとしたら、大学の「<sup>グローバル</sup>伝統」には、何の意味があり得るのだろうか？

私が今回思い知ったことは、教員としての私が発する言葉は、いまやすべてその背後に工学院の「伝統」がみっしりと張りついた存在と化している、ということだ。そ

れは、学生たちの前では、私がどんなに努力しても、決して外すことができない。なにより、それがなければ、私の言葉は学生たちの心に届かないのである。

ことは教員に限らない。多かれ少なかれ、大学のすべての構成員が、そのような「伝統に抱かれた」言葉を、学内で（おそらくはそれと知らずに）交わしている。伝統とは、我々が選び取ることが不可能なものだ。

そして、学校という存在は、そのような伝統の力なくして機能し得ないものなのだと思う。そのような学校という場の価値の源泉を一顧だにしない言説が、無責任な経済人や一般人によって、いや、場合によっては教育に携わる人間自身によってさえ、どれほどこの国に蔓延していることか！だが、それはここで議論することではないから、やめておこう。

我々は、3年ほど前に何名かの有志によって、この工学院という場にスタートした集団である。もちろん我々も、最初から工学院の「伝統に抱かれた」存在であった。しかし、3年が経過し、部に昇格し、いろいろな困難を経ること自身を通じて、我々も我々自身の伝統を刻みつつある、と思う。私は、この部に所属する学生たちに、そういうことすべてに対する正しい敬意を持ってほしいと思う。そして、これからも楽しい活動を！



Urban Tech Railway Journal Vol.004 より

## いつもの列車もよくよく見りゃあ、

### マナー違反な奴がいる

山口 直彦（情報学専攻 修士課程1年）

#### 1. マクラ

かの有名な哲学者ロラン・バルトは大変な日本びいきで知られ、例えば日本の俳句文化を次のように評しています。

「俳句においては、言葉を惜しむということが優先的に配慮される。これは私たちヨーロッパ人には考えも及ばぬことだ。」(ロラン・バルト「表徴の帝国」)

日本の文化は「様式美」を求めると言われます。俳句は音を 5/7/5 に制限した定型詩、この記事のタイトルも、音を 7/7/7/5 に制限した「都都逸(どどいつ)」という定型詩です。

日本人は様式美を追求し、ついには「道」という概念にたどり着きます。刀や弓の戦術が持つ様式美を追求する「剣道」や「弓道」、花を美しく飾るための様式美の体系「華道」、お茶を点てて季節に応じたもてなしをする「茶道」など、日本に浸透した「道」は枚挙に暇がありません。

日々口にする緑茶ですら、「煎茶道」が存在することからも、その浸透具合が伺えます。



鉄道研も今後、様々な活動を行う中で、楽しさと教養にあふれる「鉄道」の普及に邁進していく所存でございます。

お後がよろしいようで。

#### 2. 本当の前書き

という冗談はさておきまして、日本人の好む「様式美」にも一長一短があります。

客をもてなし、歓待する気持ちを精製した「道」も、その本来の意味を考えずにただ言われた通りの決まりごとを守っているだけでは無意味どころか逆効果、「形骸化」です。

ここで問題にしたいのは「マナー」の問題です。

鉄道に限ったことではありませんが、マナーに関するあらゆる標語は巷にあふれています。

例えば京王線では、乗客マナー向上のための取り組みとして、「マナー川柳」というものを定期的に募集しています。

お題として指定された乗客マナーに沿った川柳を公募し、入選作を車内や駅構内にポスターとして展示する企画ですが、毎回ウイットに富んだ作品が入賞しています。

また、東京メトロでは数年前から「家でやろう」とか「海でやろう」といった標語と共に、電車の中でとても通常ではありえないような事をしている風景(たとえば「海でやろう」という標語と共に、シュノーケルに海パン姿の男性が

朝稽古  
めがけて  
降りる人



京王マナー川柳

(京王電鉄 Web サイトより引用)



東京メトロマナーポスター

(東京メトロ Web サイトより引用)

クロールの体制のままドアに挟まれている イラストを描き、駆け込み乗車をしていないように呼びかけている)がイラストとして 描かれ、皮肉をこめつつも目を引くポスターとなっています。

このような形で注意喚起されている乗客マナーの種類はおおよそ決まっています。すぐに思いつく限りでは「駆け込み乗車」「携帯電話のマナーモード or 電源 OFF」「席を譲る」「席はつめて座る」「痴漢・めいわく行為禁止」といったところでしょうか。

「痴漢・迷惑行為禁止」はそもそも痴漢や暴力そのものが法律違反なので別格ですが、基本的に「マナー」というものは何よりも「他人を不快にさせないため」に行うものです。

海外では、「他人を不快にさせない」というマナーの根幹がしっかり理解されているので、日本のようにあちこちで標語を騒ぎ立てる必要はありません。日本はこの 根幹が理解されていないので、あちこちで 標語やら注意喚起の音を流さなくてはなら なくなるのです。

また、そうやってマナーの根幹を考えると、「こういう乗客マナーも必要だなあ」と思うこともあれば、逆に「これはそんなに マナーとして主張すべきことだろうか」と 考えることがあります。

### 3. 「席に座るマナー」

「お年寄りや体の不自由な人に席を譲りましょう」というのは代表的な乗客マナーの1つで、このマナーに疑問の余地

はないといっていいでしょう。強いて言えば若くても体調が悪くて着席したい人がいたり、まだ妊娠したばかりで一見ただけでは妊婦とわかりづらい人が着席したい場合もあるだろうと指摘できます。ただし後者に関しては、自分が妊婦であることを周囲に伝えるマタニティバッジの普及で状況が改善しつつあります。



BABY in ME マタニティバッジ

では「席に座るマナー」とはなにか。真反対のマナーのようにも見えますが、そうではありません。

通勤ラッシュを経験したことのある方ならわかると思いますが、ピーク時の通勤ラッシュは「座れない」どころか「立っている事がつらい」状態です。

運が悪ければ上半身と下半身、右手と左手が違うほうへ引っ張られ、そのまま体がちぎれるのではなかろうかというくらいの痛みを味わいます。そのような状況にあっては、1人でも立っている乗客が減れば、ほんのコンマ数%ほどであろうとも人口密度が下がり、立つのが楽になるのです。

もう終点にほど近い駅で誰かが座席を立つ。私はそこに座りたいけど遠くてそれは無理。せめてそこに誰か座ってくれば、この混雑が少しは楽になる…そういうときに限って「誰も座らない」事が多いのです。

その空いた席の目の前にいる人が座ってくれば、座った本人も楽ですし、残りの立っている人も少しは楽になります。次の駅で誰か座席を必要とする人が乗ってくるかもしれないと思うなら、そのときに席を立てばいいだけの話です。

自分も楽で、他人の不快感をちょっとだけ軽減する「席に座るマナー」、必要だと思いませんか？

#### 4.「駅をきれいに」

「駅をきれいに」というと、通常思い浮かべるのは「放置ゴミ」の防止だと思えます。地下鉄サリン事件や、9・11と呼ばれる無差別テロ事件以降、安全性確保のために駅のゴミ箱はずいぶん減ってしまいました。ゴミ箱が消えた当初はホームのあちこちに空き缶やらなんやらが放置されていたように思いますが、最近ではゴミ箱がない状態が当たり前になりつつあり、放置ゴミというのはずいぶん減ったように思います。

ここで問題にしたいのは「痰」です。いきなり汚い話で恐縮ですが、駅に限らず街中でも、道端に痰を吐く人は意外に多くいます。確かに痰というのは出てくるとなかなか気持ち悪いもので、すぐに吐き出したくなるものです。おまけに私は今、この原稿を風邪をひいた状態で書いていますのでなおさらその気持ちはよくわかります。

しかし、考えるまでもなく「自分にとって気持ち悪いもの」が「他人にとって気

持ちいいもの」であるはずがありません。

吐かれた痰そのものはもちろんのこと、痰を吐く人を見かけると、なんと品のないことかと思えます。痰を吐くという行為は一種の排泄行為に他なりません。人に見せないように気を使うのがマナーでしょう。

汚いついでにもう一つ、「酔っ払いの乗客」も大変迷惑ですね。もはや何が汚いのか書きたくもありませんが、週末や年末年始の深夜でよく見る光景です。新人の駅員にとってはこれが最初に乗り越えるべき試練の 1 つだとか。

前後不覚の状態に出歩くなという法律でも作って欲しいと常々思います。

## 5.「携帯電話」

携帯電話に関する乗客マナーというと大きくわけて「優先席付近では電源 OFF」「車内通話禁止」「マナーモードに設定」の 3 つですが、これについては再考の余地がたくさんあるのではないかと常々思っています。



優先席付近で電源を OFF にしなければならぬ根拠は、携帯電話が発する電波がペースメーカーの誤作動を引き起こす可能性があるためとされています。携帯電話が普及してすぐにこの問題

が提起され、研究もあまり進まないまま、「とりあえず」の処置として現在の車内マナーが決まりました。しかし、その後の研究成果を元に、この車内マナーを改正しようという話は聞いたことがありません。

携帯電話周囲の電波エネルギーの強さは、携帯電話から距離が離れるに従って、かなり急速に低下(具体的には携帯電話を点状電波源と仮定すると、距離の 3 乗に比例して低下)します。

先行研究によれば、携帯電話の種類によって多少の変化はあるものの、ペースメーカーの動作に有意に影響を与える範囲は、携帯電話から半径 10 数センチの範囲との結果がでています。よほど混雑した通勤列車でもない限り、心臓付近に設置されたペースメーカーと、隣の人を持つ携帯電話の距離が 10 数センチの範囲に入るとは少ないのではないかと思います。そう考えると、優先席付近で電源 OFF を強制するというルール設定に意味があるのか、ちょっと疑問が残ります。

勿論、ペースメーカーの誤動作が人の生死に直結する現象であることは事実です。しかし、もしも優先席で携帯電話の電源を OFF にすることが防護策として有効だとするならば、むしろ優先席だけでなく車内全てで電源 OFF を奨励すべきです。時間帯にもよりますが、優先席が必要であると思われる人が、優先席の座席数以上に車内にいることもしばしばあります。優先席の座席数は常に十分確保されているとは限らない

わけですから、ペースメーカーをつけた人が普通座席に座らざるを得ないことも多々あるでしょう。

今の状態では、普通座席でペースメーカーの誤動作が発生した場合、「優先席に座っていないあなたが悪い」と言われかねない状況になってしまっています。

あるいは、折衷案として「ラッシュ時のみ電源 OFF 奨励」というやり方も考えられます。混雑率(座席数+つり輪数+手すり数を定員とした乗客数の割合)が100%にも満たないような状況で、携帯電話とペースメーカーが10数センチの範囲に近づくことは考えにくいわけですから、極端な混雑が見込まれるラッシュ時だけ、携帯電話の電源 OFF を乗客にお願いするのも一つの方法だと思います。

車内で携帯電話の電源を入れても良い、といったことになると、当然残る2つの「車内通話禁止」「マナーモード設定」が問題になってきます。

ここからはまったく主観的な意見になりますが、「車内通話禁止」の根拠は「周囲のお客様に迷惑がかかるから」と鉄道各社は口を揃えて言っています。しかし、車内通話をしている人は何をしているかという、普通は携帯電話を通じて人と会話しているだけです。電車の中で隣同士に座った友達・家族と会話しているのは普通に見る光景ですが、それとはいったい何が違うのでしょうか。直接対面して会話しているか、電波というメディアを通じて会話しているかの違いでしかありません。時々、電話越しに話すときだけ声が大きくなる癖がある人もいます

が、普段から大声の人もいるわけで、本質的に大きな違いはないわけです。むしろ、すぐ近くのマイクにぼそぼそ喋るだけで会話が成立するのですから、普通の会話より小声で話せる可能性すらあります。そう考えると、「車内通話禁止」のマナーも根拠が怪しくなってきます。

「マナーモードの設定」はどうでしょうか。私の場合は原則として24時間マナーモード状態で、「着うた」を楽しむ習慣もありませんからあまり問題にはなりません。ここは音響学的な側面からちょっと考えて見ることにします。

携帯電話の着信音は、特に「着うた」でない昔ながらの「ピリピリ」という呼び出し音は矩形波や三角波といった「電子音」で形成されています。これらの音は高周波成分を多く含むため、キンキンした響きとなりやすい音と言えます。

さらに現代の携帯電話は非常に小型なため、着信音を鳴らすためのスピーカーも小型にせざるを得ません。そのためにスピーカーも「高周波成分が良く鳴る」特性になりがちです。そのため、純粋な電子音でない着うたであっても、やはり高周波成分が強調された音になります。

高周波成分が過剰に含まれた音は耳につきやすいため、着信音に求められている働きを考えれば「聞こえやすい優秀な」音ですが、これは「うるさくて耳障りな」音と紙一重です。電車のように空間が狭く、硬い壁で囲われた空間の中では「うるさい」と感じることも多いでしょう。何の前触れもなく突然鳴り始めるので、隣の人への携帯がいきなり鳴ってぎょっと

することもしばしばです。その意味では、「マナーモード設定」は意味のある車内マナーであるように思います。

## 6. 最後に

「人を不快にさせない」というマナーの本質を踏まえて車内マナーを考え直すということで、「席に座るマナー」「駅をきれいに」という 2 つのマナーを提言し、逆に携帯電話について「優先席付近電源 OFF」「車内通話禁止」というマナーについての疑問を提示しました。

これ以外にも考え直すべきマナーはたくさんあるでしょう。「人を不快にさせない」というマナーの本質を胸に、車内だけでなくあらゆる場面でマナーというものを考えて欲しいと思います。

## 謝辞

本記事の執筆にあたり、「BABY in ME」を主宰する村松純子様には、本稿への掲載をご快諾頂き、マタニティバッジの画像及び各種資料をご提供いただきました。ありがとうございました。

## 参考 URL

「京王電鉄」

<http://www.keio.co.jp/>

「東京メトロ」

<http://www.tokyometro.jp/>

「BABY in ME」

<http://www.baby-in-me.com/>

## ご紹介：「BABY in ME」の取り組み

「BABY in ME」は村松純子さんが 1999 年に開設した Web ページを通じて提案した、マタニティのシンボルマークです。

妊娠中、特に妊娠初期はなかなか周囲に分かってもらえず、気分が悪くても席に座れなかったりして、辛い思いをすることがあります。

村松純子さんはこの「BABY in ME」シンボルマークをあしらったバッジやステッカーなどのグッズを普及させることで、日常生活の中で、自分が妊婦であることをさりげなく周囲に伝えられるように活動しています。

現在では、一部自治体や団体でもこの「BABY in ME」マークを配布し、徐々に普及が進んでいます。

個人的には、Web ページの Q&A にあった、以下の記事が印象的でした。やはり大事なものは、相手を思う気持ちを持つことですね。

**Q** 席を譲りたくても譲れない (気を使いたくても使えない) 時は？

マークに気がついたけど自分も具合が悪く具体的にはなにもしてあげられない場合は、「頑張っってね！」と心のなかでエールを送ってあげてください。そうやって視線が和らぐだけでも、精神的にもデリケートになっている未来のお母さん達は、とても安心されます。お母さんの嬉しい気持ちは、おなかの赤ちゃんにも伝わるのだそうです。



# 北陸新幹線 運行ダイヤの変遷

～開業予想から金沢開業直前ダイヤまで～

情報通信工学科 4 年 清水祐弥

北陸新幹線の金沢開業が迫ってきました。8 月末には運行計画の概要も発表され、金沢が首都圏からそう遠くない場所となることは言うまでもありません。今回は、これまで北陸新幹線で使用されてきた（あるいは思案された）4 つの運行ダイヤをご紹介します。これまで沿線の要望や利用状況に応じてどのようなダイヤ改正がされてきたのか、ちょっと覗いてみましょう。

<p><b>架空・北陸新幹線具体案 1993/11</b></p> <p>新幹線開業を 4 年後に控えた 1993 年 11 月、鉄道ダイヤ情報 No.115(広済出版社)に掲載されたダイヤ。当時ある材料と、鉄道ダイヤ情報編集部ほか幾人かの鉄道有識者の意見を集結し、議論の上で作上げられたものだそうです。なにせまだ列車名や運行車両どころか駅名さえ決まっていない時代、苦労して作り上げた跡がそこかしこに見受けられ、当時の想像力の結晶として見るができます。特徴として、速達系と各駅停車系の列車番号 100 代での区分、停車駅の多さ、また上下 1 本ずつ設定された最速列車の存在などが挙げられます。</p>	<p><b>開業時ダイヤ 1997/10/1</b></p> <p>1997 年、満を持して開業した長野新幹線の最初のダイヤ。JR 時刻表 1997 年 10 月号に掲載されたものです。当時は列車番号により早さを分類しており、通常タイプを 50 代、各駅停車系を 550 代、最速達系を 0 代としていました。軽井沢の需要が多いと見込んでいたのか軽井沢行が 1 日 4 本設定され、安中榛名と軽井沢は停車列車が多かった一方で、高崎と上田、佐久平については多くの列車が通過となっていました。この後、沿線からの要望や需要の変化により停車列車の数がどんどん増えることになります。</p>
<p><b>2002/12/1 ダイヤ改正</b></p> <p>東北新幹線八戸開業のこの年、東日本の新幹線ではダイヤのパターン化が実施され、長野新幹線は東京駅毎時 28 分の発車、東京～大宮間は最小 4 分間隔の平行ダイヤとなりました。停車駅が開業時と比較して格段に増え、軽井沢行がほぼ消滅し、通常タイプの列車の多くが軽井沢～長野の各駅に停まるようになりました。一方で安中榛名はこの時期かなり停車列車が少なくなっていました。このころから各駅停車系と通常タイプの差がそれほどなくなり、後に最速達系含め 500 からの均一な列車番号振りに統一されることになります。</p>	<p><b>2014/3/15 ダイヤ改正</b></p> <p>現行ダイヤです。北陸新幹線金沢開業前最後のダイヤでもあります。2002 年から本数・停車駅共に格段と増え、特に夕方からはほとんどの列車が開業時で言うところの各駅停車タイプでの運行となっていること、また速達系の流れをくむ列車がついに 1.5 往復にまで減ったことから途中駅の需要が想定以上に高くなったことが伺えます。金沢開業時には現在の長野新幹線内途中駅を全駅通過の列車の存在が当たり前になる模様。沿線の需要とうまく釣り合ったダイヤがどのように実現されるのかに注目です。</p>

架空・北陸新幹線具休案 1993/11 ※当時の記事から誤植と思われる場所を著者が一部修正しています。

列車番号	701E	601E	703E	631E	603E	9733E	605E	735E	607E	737E	609E	739E	635E	741E	611E	743E	613E	745E	8637E	747E	615E	749E	617E
列車名	あさま 701	あさま 601	あさま 703	あさま 631	あさま 603	あさま 733	あさま 605	あさま 735	あさま 607	あさま 737	あさま 609	あさま 739	あさま 635	あさま 741	あさま 611	あさま 743	あさま 613	あさま 745	あさま 637	あさま 747	あさま 615	あさま 749	あさま 617
行先	長野	長野	長野	長野	長野	軽井沢	長野	長野	長野	長野	長野	長野	軽井沢	長野									
東京	発 625	706	740		825	840	904	934	1022	1044	1121	1221	1255	1324	1420	1434	1543	1644		1744	1833	1845	1942
上野	発 632	712	746	812	831	847	910	940	1028	1050	1127	1227	1301	1330	1426	1440	1549	1650	1710	1750	1839	1851	1948
大宮	発 652	732	806	832	851	907	930	1000	1048	1110	1147	1247	1321	1350	1446	1500	1609	1710	1730	1810	1859	1911	2008
熊谷	発 707	レ	820	レ	レ	923	レ	1019	レ	1129	レ	1306	レ	1409	レ	1519	1626	1726	レ	1826	レ	1927	レ
高崎	着 722	758	836	901	919	940	957	1034	1112	1144	1211	1319	1345	1424	1510	1534	1642	1744	1756	1839	1938	1942	2028
新安中	発 723	759	837	902	920	941	958	1035	1113	1145	1212	1320	1346	1425	1511	1535	1643	1745	1757	1840	1939	1943	2029
軽井沢	発 731	レ	845	レ	レ	950	レ	1044	レ	1154	レ	1329	レ	1434	レ	1544	レ	1754	レ	1849	レ	1952	レ
佐久	発 744	820	858	921	939	1003	1017	1056	1132	1206	1231	1341	1404	1446	1530	1556	1702	1806	1815	1901	1957	2004	2048
上田	発 753	レ	906	レ	レ	レ	レ	1104	レ	1214	レ	1350	レ	1455	レ	1604	レ	1817	レ	1909	レ	2012	レ
長野	着 804	838	917	939	955		1033	1115	1148	1225	1247	1401		1506	1546	1615	1718	1828		1919	2013	2022	2104
長野	着 816	850	929	951	1008		1045	1127	1200	1237	1259	1412		1518	1558	1627	1730	1840		1931	2025	2034	2116

列車番号	751E	2001E	639E
列車名	あさま 751	あさま 1	あさま 639
行先	長野	長野	軽井沢
東京	発 2052	2223	2235
上野	発 2058	レ	2241
大宮	発 2118	レ	2301
熊谷	発 2134	レ	2317
高崎	着 2153	レ	2332
新安中	発 2154	レ	2333
軽井沢	発 2203	レ	2342
佐久	発 2214	2330	2353
上田	発 2223	レ	
長野	着 2245	2358	

列車番号	2002E	632E	700E	602E	702E	604E	8732E	606E	704E	706E	608E	708E	610E	612E	710E	8634E	614E	712E	616E	714E	618E	8734E	716E
列車名	あさま 2	あさま 632	あさま 700	あさま 602	あさま 702	あさま 604	あさま 732	あさま 606	あさま 704	あさま 706	あさま 608	あさま 708	あさま 610	あさま 612	あさま 710	あさま 634	あさま 614	あさま 712	あさま 616	あさま 714	あさま 618	あさま 734	あさま 716
行先	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	上野	東京						
長野	発 604		654	750	914	957		1032	1108	1145	1219	1307	1333	1422	1453		1553	1613	1650	1708	1819		1907
上田	発 616		706	802	926	1009		1044	1120	1157	1231	1319	1345	1434	1505		1605	1625	1702	1720	1831		1919
佐久	発 634	646	729	819	947	1027	1047	1104	1140	1215	1250	1340	1404	1453	1526	1540	1624	1646	1721	1741	1850	1932	1940
高崎	発 659	742	レ	1000	レ	1100	レ	1154	1229	レ	1353	レ	レ	1539	レ	レ	1659	レ	1754	レ	1945	1953	
熊谷	着 708	750	839	1008	1048	1108	1125	1203	1237	1310	1402	1424	1513	1548	1600	1644	1708	1741	1803	1910	1954	2002	
大宮	発 709	751	840	1009	1049	1109	1126	1204	1238	1311	1403	1425	1514	1549	1601	1645	1709	1742	1804	1911	1955	2010	
上野	発 804	858	1022	レ	1126	レ	1219	1255	レ	1420	レ	レ	1606	レ	レ	1726	1755	レ	レ	2012	2026		
東京	着 739	817	910	1035	1114	1140	1149	1232	1309	1335	1432	1448	1540	1621	1625	1713	1742	1810	1834	1933	2029	2043	
東京	着 801	839	932	1055	1134	1203	1218	1253	1331	1356	1454	1509	1603	1645	1643	1735	1803	1832	1855	1955	2052	2103	
東京	着 744	806	844	937	1100	1139	1208	1223	1258	1336	1401	1459	1514	1608	1650		1740	1808	1837	1900	2000	2057	2108

列車番号	620E	718E	622E
列車名	あさま 620	あさま 718	あさま 622
行先	東京	東京	東京
長野	発 2018	2105	2205
上田	発 2030	2117	2217
佐久	発 2126	レ	
軽井沢	発 2049	2136	2235
新安中	発 2149	レ	
高崎	着 2108	2158	2255
熊谷	発 2109	2159	2256
大宮	発 2130	2226	2324
上野	発 2151	2247	2345
東京	着 2156	2252	2350

長野新幹線 1997/10/1開業  
下り

列車番号	501E	8543E	8545E	551E	1E	8547E	503E	561E	505E	8549E	507E	3E	509E	8571E	8573E	511E	8575E	513E	515E	8577E	563E	517E	8579E	
列車名	あさま 501	あさま 543	あさま 545	あさま 551	あさま 1	あさま 547	あさま 503	あさま 561	あさま 505	あさま 549	あさま 507	あさま 3	あさま 509	あさま 571	あさま 573	あさま 511	あさま 575	あさま 513	あさま 515	あさま 577	あさま 563	あさま 517	あさま 579	
行先	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	
東京	発	620	646	704	708	730	753	816	840	912	928	932	1020	1036	1052	1124	1128	1148	1220	1248	1320	1332	1352	1412
上野	発	626	652	714	714	759	822	846	918	934	938	レ	1042	1058	1130	1134	1154	1226	1254	1326	1338	1358	1418	
大宮	発	646	713	727	735	753	821	843	906	938	954	958	レ	1103	1118	1150	1155	1214	1247	1314	1347	1358	1418	1439
熊谷	発	レ	レ	レ	749	レ	レ	レ	920	レ	レ	1012	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ
高崎	着	712	レ	レ	804	レ	851	レ	934	レ	1018	1027	レ	1127	1142	1214	1219	1238	1313	レ	1413	1427	レ	1506
安中榛名	着	713	レ	レ	805	レ	852	レ	939	レ	1019	1028	レ	1128	1143	1215	1220	1239	1314	レ	1414	1428	レ	1507
軽井沢	発	729	800	804	831	レ	909	922	1001	レ	1036	1045	レ	1146	1200	1232	1242	1256	1330	レ	レ	1449	レ	1523
佐久平	発	739	レ	レ	841	レ	918	932	レ	1022	レ	レ	1155	レ	レ	1251	レ	レ	1340	レ	レ	レ	レ	1503
上田	発	749	816	レ	851	レ	928	942	レ	1032	レ	1100	レ	1206	レ	レ	1301	レ	レ	1404	1443	レ	レ	1513
長野	着	801	828	レ	904	853	941	955	レ	1045	1100	1113	1139	1219	1224	1256	1314	1320	1359	1417	1456	レ	レ	1526

列車番号	8581E	553E	8583E	519E	8585E	5E	521E	8587E	523E	525E	527E	7E	529E	8591E	565E	531E	533E	567E	8593E	535E			
列車名	あさま 581	あさま 553	あさま 583	あさま 519	あさま 585	あさま 5	あさま 521	あさま 587	あさま 523	あさま 525	あさま 527	あさま 7	あさま 529	あさま 591	あさま 565	あさま 531	あさま 533	あさま 567	あさま 593	あさま 535			
行先	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野			
東京	発	1432	1444	1508	1532	1556	1612	1640	1656	1724	1756	1824	1900	1916	1944	1952	2028	2054	2128	2136	2206		
上野	発	1438	1450	1514	1538	1602	レ	1646	1702	1730	1802	1830	レ	1922	1950	1958	2034	2100	2134	2142	2212		
大宮	発	1458	1510	1534	1558	1623	1635	1706	1721	1750	1822	1850	1923	1942	2010	2018	2054	2120	2154	2203	2232		
熊谷	発	レ	1524	レ	レ	1640	レ	レ	レ	レ	1836	レ	レ	レ	レ	2032	レ	レ	2208	レ	レ		
高崎	着	1522	1539	1559	レ	1655	レ	1730	1746	1814	1851	1914	レ	2006	2034	2048	2118	レ	2223	2232	2256		
安中榛名	着	1523	1540	1600	レ	1700	レ	1731	1747	1815	1852	1915	レ	2007	2035	2053	2119	レ	2224	2233	2257		
軽井沢	発	1540	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1824	レ	レ	レ	レ	レ	レ	2102	レ	レ	2233	レ	レ		
佐久平	発	1540	1602	レ	1636	1717	レ	1747	1804	レ	1908	1937	レ	2024	2052	2114	レ	2158	2245	レ	2314		
上田	発	レ	1611	レ	1645	レ	レ	1757	レ	1844	レ	1947	レ	レ	レ	レ	レ	2207	レ	レ	2323		
長野	着	1604	1634	1639	1708	1746	1735	1820	1828	1907	1936	2010	2023	2056	2117	レ	2201	2230	2319	2346	レ	レ	レ

上り

列車番号	500E	560E	502E	550E	8540E	2E	504E	562E	8542E	8544E	506E	4E	8546E	508E	8548E	564E	510E	8572E	512E	8574E	514E	8576E	516E	
列車名	あさま 500	あさま 560	あさま 502	あさま 550	あさま 540	あさま 2	あさま 504	あさま 562	あさま 544	あさま 506	あさま 4	あさま 546	あさま 508	あさま 548	あさま 564	あさま 510	あさま 572	あさま 512	あさま 574	あさま 514	あさま 576	あさま 516		
行先	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	
長野	発	602	レ	644	710	728	755	818	900	レ	934	1011	1030	1053	1126	レ	1203	1245	1350	1316	1336	1410	1417	
上田	発	615	レ	657	723	741	レ	831	913	レ	947	レ	1043	1106	レ	レ	1216	レ	1303	レ	1349	レ	1430	
佐久平	発	626	レ	708	734	レ	レ	842	レ	レ	958	レ	レ	1117	レ	レ	1227	レ	1314	レ	1400	レ	1441	
軽井沢	発	レ	645	717	743	757	レ	852	908	929	956	1008	レ	1100	1126	レ	1204	レ	1324	1342	レ	1435	1450	
安中榛名	発	レ	656	レ	755	レ	レ	レ	919	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1215	レ	レ	レ	1419	レ	1502	
高崎	着	649	705	734	804	814	レ	908	928	946	1012	1024	レ	1116	レ	1204	1224	レ	1323	1340	1359	1428	1451	レ
熊谷	発	650	706	735	805	815	レ	909	929	947	1013	1025	レ	1117	レ	1205	1225	レ	1324	1341	1400	1429	1452	レ
大宮	発	715	738	802	834	845	855	934	958	1014	1038	1050	レ	1142	1206	1230	1254	1314	1350	1406	1426	1454	1518	1534
上野	発	736	759	823	855	907	レ	955	1019	1035	1059	1111	レ	1203	1227	1251	1315	1335	1411	1427	1447	1515	1539	1555
東京	着	741	804	828	900	912	919	1000	1024	1040	1104	1116	1132	1208	1232	1256	1320	1340	1416	1432	1452	1520	1544	1600

列車番号	518E	8578E	520E	566E	8582E	522E	8584E	6E	8586E	522E	8588E	524E	526E	528E	8E	530E	8592E	532E	534E	
列車名	あさま 518	あさま 578	あさま 520	あさま 566	あさま 582	あさま 522	あさま 584	あさま 6	あさま 586	あさま 552	あさま 588	あさま 524	あさま 526	あさま 528	あさま 8	あさま 530	あさま 592	あさま 532	あさま 534	
行先	東京	東京	東京	東京	上野	東京	上野	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	
長野	発	1446	レ	1532	レ	1626	1630	1700	1712	1725	1750	1815	1842	1902	1930	2000	2006	2037	2102	2141
上田	発	1459	レ	1545	レ	1643	レ	1738	1803	レ	1855	レ	1943	レ	2019	2050	2125	2154	レ	レ
佐久平	発	レ	レ	1556	レ	1654	レ	レ	レ	レ	1814	レ	レ	1921	レ	レ	2030	2101	レ	2205
軽井沢	発	1516	1529	1606	1628	1652	1704	1725	レ	1755	1824	レ	レ	1931	レ	レ	2040	2111	2143	2214
安中榛名	発	レ	1540	レ	1639	レ	レ	レ	レ	レ	1835	レ	レ	レ	レ	2008	レ	レ	レ	レ
高崎	着	1532	レ	レ	1648	1709	1720	1742	レ	1811	1844	1853	レ	1947	2017	レ	2056	2127	レ	2230
熊谷	発	1533	レ	レ	1649	1710	1721	1743	レ	1812	1845	1854	レ	1948	2018	レ	2057	2128	レ	2231
大宮	発	1548	レ	レ	1704	レ	レ	レ	レ	レ	1900	レ	レ	レ	レ	レ	2034	レ	レ	レ
上野	発	1602	1612	1646	1718	1738	1746	1809	1813	1837	1914	1922	1950	2013	2048	2101	2122	2155	2224	2256
東京	着	1623	レ	1707	1739	1758	1807	1830	レ	1859	1935	1943	2011	2035	2109	レ	2143	2217	2245	2317
東京	着	1627	1636	1712	1744	レ	1812	レ	1836	1904	1940	1948	2016	2040	2114	2124	2148	2222	2250	2322

長野新幹線 2002/12/1改正

列車番号	501E	8535E	551E	1E	553E	8537E	503E	8539E	505E	507E	509E	511E	513E	515E	517E	8541E	555E	8543E	519E	8545E	8547E	521E	557E
列車名	あさま 501	あさま 535	あさま 551	あさま 1	あさま 553	あさま 537	あさま 503	あさま 539	あさま 505	あさま 507	あさま 509	あさま 511	あさま 513	あさま 515	あさま 517	あさま 541	あさま 555	あさま 543	あさま 519	あさま 545	あさま 547	あさま 521	あさま 557
行先	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野
東京	発	624	632	652	728	752	812	840	904	912	932	1000	1028	1052	1128	1148	1204	1228	1248	1328	1348	1424	1448
上野	発	630	638	658	レ	758	818	846	910	918	938	1006	1034	1058	1134	1154	1210	1234	1254	1334	1354	1430	1454
大宮	発	650	658	718	752	818	838	906	930	938	958	1026	1054	1118	1154	1214	1230	1254	1314	1354	1414	1450	1514
熊谷	発	レ	レ	732	レ	832	レ	レ	レ	952	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1308	レ	レ	レ	レ	1528
高崎	着	716	レ	748	レ	847	レ	レ	1007	レ	1054	1118	レ	レ	1218	レ	レ	1323	レ	1418	1440	1517	1543
安中榛名	着	717	レ	749	レ	848	レ	レ	1008	レ	1055	1119	レ	レ	1219	レ	レ	1324	レ	1419	1441	1522	1544
上野	発	レ	レ	758	レ	857	レ	レ	1017	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1333	レ	レ	レ	レ	1553
上野	発	733	744	811	レ	910	927	948	1018	1030	1040	1112	1136	1156	1236	1256	1319	1346	1358	1436	1457	1541	1536
上野	発	742	753	820	レ	919	936	957	1027	レ	1049	1121	1145	1206	1245	1305	1329	1355	1407	1445	1507	1551	1545
上野	発	752	804	830	841	929	947	1007	1037	レ	1100	1131	1155	1216	1255	1315	1339	1406	1418	1455	1517	1601	1555
上野	着	804	816	843	853	942	959	1020	1050	1054	1113	1144	1208	1229	1308	1328	1352	1418	1430	1508	1530	1614	1608

列車番号	3E	523E	559E	8549E	525E	527E	8573E	561E	529E	8577E	531E	8579E	571E	6571E	563E	8583E	5E	533E	
列車名	あさま 3	あさま 523	あさま 559	あさま 549	あさま 525	あさま 527	あさま 573	あさま 561	あさま 529	あさま 577	あさま 531	あさま 579	あさま 571	あさま 571	あさま 563	あさま 583	あさま 5	あさま 533	
行先	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	長野	
東京	発	1528	1548	1628	1648	1728	1748	1804	1828	1904	1928	1948	2008	2028	2048	2108	2128	2204	
上野	発	レ	1554	1634	1654	1734	1754	1810	1834	1910	1934	1954	2018	2034	レ	2054	2114	レ	2210
大宮	発	1554	1614	1654	1714	1754	1814	1830	1854	1930	1954	2014	2038	2055	レ	2114	2134	2152	2230
熊谷	発	レ	レ	1708	レ	レ	レ	レ	1908	レ	レ	レ	レ	2112	レ	2129	レ	レ	
高崎	着	レ	1642	1723	1740	1822	1842	1902	1923	1956	2022	2042	2105	2129	レ	2144	2200	レ	2254
高崎	着	レ	1643	1724	1741	1824	1843	1903	1924	1957	2023	2043	2106	2130	レ	2145	2201	レ	2255
安中榛名	着	レ	レ	1733	レ	レ	レ	レ	1933	レ	レ	レ	レ	2139	レ	2154	レ	レ	
上野	発	レ	1700	1746	1757	1840	1900	1919	1946	2014	2040	2100	2125	2152	2153	2207	2218	レ	2312
上野	発	1639	1709	1755	1807	1849	1909	1929	1955	2023	2050	2109	2134	→	2202	2216	レ	レ	2321
上野	発	1649	1719	1805	1817	1859	1920	1939	2005	2033	2100	2119	2145	レ	2212	2226	レ	レ	2331
上野	着	1702	1732	1818	1830	1912	1933	1952	2018	2046	2113	2132	2159	レ	2225	2239	2243	2249	2344

上り

列車番号	500E	6570E	570E	502E	550E	2E	504E	506E	508E	510E	4E	8536E	512E	8538E	514E	8540E	8562E	552E	8542E	516E	518E	554E	520E	
列車名	あさま 500	あさま 570	あさま 570	あさま 502	あさま 550	あさま 2	あさま 504	あさま 506	あさま 508	あさま 510	あさま 4	あさま 536	あさま 512	あさま 538	あさま 514	あさま 540	あさま 562	あさま 552	あさま 542	あさま 516	あさま 518	あさま 554	あさま 520	
行先	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	
長野	発	600	610	レ	643	702	750	800	830	900	934	1012	1016	1034	1050	1134	1148	1211	1225	1248	1310	1354	1425	1454
上野	発	613	623	レ	656	715	803	813	843	レ	947	レ	レ	1047	1103	1147	1202	1224	1238	1302	1323	1407	1438	1507
上野	発	624	634	レ	707	726	レ	824	854	レ	958	レ	レ	1058	1114	1158	1212	1235	1249	1312	1334	1418	1449	1518
上野	発	レ	643	644	717	736	レ	833	904	924	1008	レ	1042	1108	1125	1208	1222	1245	1259	1322	1344	1428	1459	1528
安中榛名	発	レ	レ	→	655	レ	747	レ	レ	レ	935	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1256	1311	レ	レ	レ	1511	レ
高崎	着	648	レ	704	733	756	レ	849	レ	944	1024	レ	1058	1124	1142	1224	1239	1306	1320	1339	1400	1444	1520	レ
高崎	着	649	レ	705	734	757	レ	850	レ	945	1025	レ	1059	1125	1143	1225	1240	1307	1321	1340	1401	1445	1521	レ
熊谷	発	レ	レ	720	レ	812	レ	レ	レ	1000	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1327	1336	レ	レ	レ	1536	レ
大宮	発	714	レ	734	802	826	855	914	949	1014	1050	1112	1126	1150	1210	1250	1310	1346	1350	1410	1426	1510	1550	1610
上野	発	735	レ	755	823	847	レ	935	1011	1035	1111	レ	1147	1211	1231	1311	1331	1407	1411	1431	1447	1531	1611	1631
東京	着	740	レ	759	828	852	919	940	1016	1040	1116	1135	1152	1216	1236	1316	1336	1412	1416	1436	1452	1536	1616	1636

列車番号	556E	522E	8544E	524E	8546E	526E	558E	6E	8548E	8564E	528E	8572E	8574E	530E	8576E	8578E	560E	532E	534E	
列車名	あさま 556	あさま 522	あさま 544	あさま 524	あさま 546	あさま 526	あさま 558	あさま 6	あさま 548	あさま 564	あさま 528	あさま 572	あさま 574	あさま 530	あさま 576	あさま 578	あさま 560	あさま 532	あさま 534	
行先	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京	東京							
長野	発	1525	1554	1608	1635	1648	1710	1725	1757	1808	1823	1835	1848	1907	1934	1956	2014	2025	2109	2140
上野	発	1538	1607	1621	レ	1702	1723	1738	1810	1821	1836	1848	1901	1921	1947	2009	2029	2038	2122	2153
上野	発	1549	1618	1632	レ	1712	1734	1749	1821	1832	1847	1858	1912	1932	1958	2020	2042	2049	2133	2204
上野	発	1559	1628	1642	1700	1722	1744	1759	レ	1842	1857	1908	1922	1942	2007	2030	2054	2059	2143	2213
安中榛名	発	1611	レ	レ	1711	レ	レ	1811	レ	レ	1908	レ	レ	レ	レ	レ	レ	2111	レ	レ
高崎	着	1620	レ	レ	1720	1738	1800	1820	レ	1917	1924	1939	レ	2024	レ	レ	レ	2120	2200	2229
高崎	着	1621	レ	レ	1721	1739	1801	1821	レ	1918	1925	1940	レ	2025	レ	レ	レ	2121	2201	2230
熊谷	発	1636	レ	レ	1736	レ	レ	1836	レ	レ	1939	レ	レ	レ	レ	レ	レ	2136	レ	レ
大宮	発	1650	1710	1726	1750	1806	1826	1850	1911	1926	1954	1950	2006	2026	2050	2114	2145	2150	2226	2254
上野	発	1711	1731	1747	1811	1827	1847	1911	レ	1947	1911	レ	2027	2047	2111	2135	2207	2211	2247	2315
東京	着	1716	1736	1752	1816	1832	1852	1916	1936	1952	2020	2016	2032	2052	2116	2140	2212	2216	2252	2320

長野新幹線 2014/3/15改正

列車番号	8599E	501E	8557E	503E	505E	507E	8561E	509E	8563E	511E	513E	8565E	515E	517E	519E	521E	8567E	523E	525E	8569E	8571E	527E	8573E
列車名	あさま 599	あさま 501	あさま 557	あさま 503	あさま 505	あさま 507	あさま 561	あさま 509	あさま 563	あさま 511	あさま 513	あさま 565	あさま 515	あさま 517	あさま 519	あさま 521	あさま 567	あさま 523	あさま 525	あさま 569	あさま 571	あさま 527	あさま 573
行先	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
東京	発	624	628	652	724	752	812	836	904	920	952	956	1024	1044	1124	1144	1204	1224	1308	1324	1356	1408	1424
上野	発	630	634	658	728	758	818	842	910	926	958	1002	1030	1050	1130	1150	1210	1230	1314	1330	1402	1414	1430
大宮	発	650	654	718	748	818	838	902	930	946	1018	1022	1050	1110	1150	1210	1230	1250	1334	1350	1422	1434	1450
熊谷	発	レ	レ	731	レ	831	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1123	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1447
本庄早稲田	発	レ	レ	レ	レ	841	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ
高崎	着	715	721	746	レ	849	906	929	955	1009	レ	1049	レ	1137	レ	1234	1254	1314	1358	1413	レ	1502	1514
安中榛名	発	707	733	739	811	レ	911	924	946	1015	1031	1055	1107	1127	1159	1227	1251	1312	1331	1420	1430	1459	1519
佐久平	発	716	741	748	820	レ	920	933	955	1024	1040	1104	1116	レ	1208	レ	1300	1321	1340	1428	1439	1508	1528
上田	発	726	751	758	830	837	930	943	1005	1034	1050	1114	1126	レ	1218	レ	1310	1331	1350	1438	1448	1518	1538
長野	着	737	803	810	842	848	942	955	1017	1046	1102	1126	1138	1150	1230	1250	1322	1343	1402	1450	1500	1530	1602

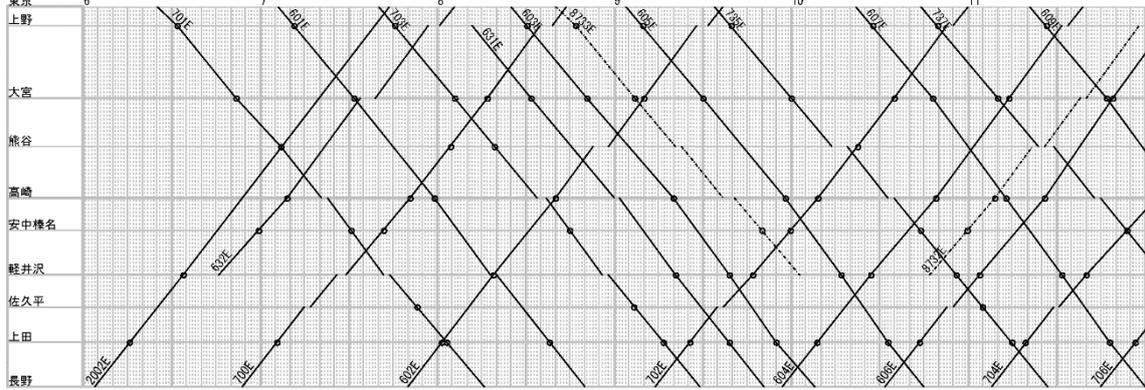
列車番号	8575E	529E	531E	8577E	533E	535E	8579E	537E	539E	8581E	541E	8583E	543E	545E	547E	8585E	549E	551E	8551E	553E	8587E	555E	
列車名	あさま 575	あさま 529	あさま 531	あさま 577	あさま 533	あさま 535	あさま 579	あさま 537	あさま 539	あさま 581	あさま 583	あさま 585	あさま 543	あさま 545	あさま 547	あさま 585	あさま 549	あさま 551	あさま 551	あさま 553	あさま 587	あさま 555	
行先	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
東京	発	1456	1508	1540	1556	1624	1640	1708	1724	1740	1804	1824	1840	1908	1924	1944	2008	2036	2104	◆	2128	2148	2204
上野	発	1502	1514	1546	1602	1630	1646	1714	1730	1746	1810	1830	1846	1914	1930	1950	2022	2042	2110	◆	2134	2154	2210
大宮	発	1522	1534	1606	1622	1650	1706	1734	1750	1806	1830	1850	1906	1934	1950	2010	2042	2102	2130	◆	2154	2214	2230
熊谷	発	レ	レ	レ	1637	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	2023	レ	レ	レ	レ	レ	レ	2243
本庄早稲田	発	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ
高崎	着	レ	1558	1630	1655	レ	1733	レ	レ	1834	1855	1919	1935	1958	2014	2037	2107	2126	2154	◆	2218	2242	2257
安中榛名	発	レ	1559	1631	1656	レ	1734	レ	レ	1835	1856	1919	1936	1959	2015	2038	2108	2127	2155	◆	2219	2243	2258
佐久平	発	1559	1615	1652	1712	1727	1755	1812	1827	1856	1912	1940	1952	2015	2032	2059	2124	2143	2215	◆	2216	2236	2300
上田	発	1608	1624	1700	1721	1736	1804	1821	1836	1905	1921	1949	2001	2024	2041	2108	2133	2152	◆	2225	2245	2309	2328
長野	着	1618	1634	1710	1731	1746	1814	1831	1846	1915	1931	1959	2011	2034	2051	2118	2143	2202	◆	2235	2255	2319	2338
東京	着	1630	1646	1722	1743	1758	1826	1843	1858	1927	1943	2011	2023	2046	2103	2130	2155	2214	◆	2247	2307	2331	2350

上り

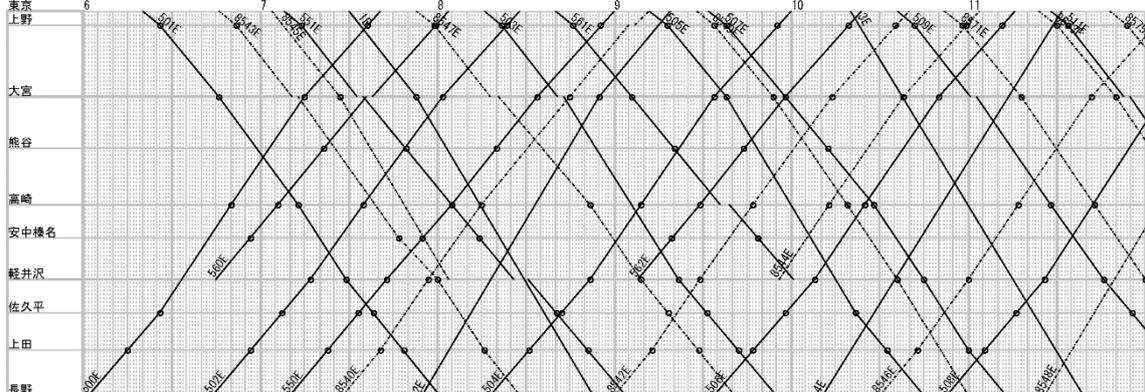
列車番号	500E	6502E	502E	504E	506E	508E	510E	8556E	512E	514E	516E	8558E	518E	820E	522E	8560E	8562E	524E	8564E	8566E	526E	528E	8568E
列車名	あさま 500	あさま 502	あさま 502	あさま 504	あさま 506	あさま 508	あさま 510	あさま 506	あさま 512	あさま 514	あさま 516	あさま 558	あさま 518	あさま 520	あさま 522	あさま 560	あさま 562	あさま 524	あさま 564	あさま 566	あさま 526	あさま 528	あさま 568
行先	東京																						
長野	発	603	610	642	706	740	803	810	826	900	931	958	1011	1030	1115	1134	1206	1218	1234	1303	1310	1352	1407
上野	発	615	622	654	718	752	815	822	838	912	943	1010	レ	1042	1127	1146	1218	1230	1246	1316	1322	1404	1419
佐久平	発	625	633	704	728	レ	825	832	848	922	953	1021	レ	1052	1137	1156	1228	1240	1256	1326	1332	1415	1429
熊谷	発	635	642	643	713	737	レ	834	841	857	レ	1002	1036	レ	1102	1147	1206	1238	1250	1306	1336	1342	1424
本庄早稲田	発	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ
高崎	着	649	701	732	756	レ	849	レ	916	レ	1017	1054	レ	1120	1202	1221	1253	1305	1321	1351	1401	レ	1453
安中榛名	発	650	702	733	757	レ	850	レ	917	レ	1018	1055	レ	1121	1203	1222	1254	1306	1322	1352	1402	レ	1454
佐久平	発	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ
上田	発	レ	721	レ	813	レ	レ	レ	レ	レ	1033	1111	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1417
長野	着	714	734	758	826	842	914	918	946	1006	1046	1126	1108	1146	1230	1246	1318	1330	1346	1418	1430	1502	1518
東京	着	734	754	818	846	902	934	938	1006	1026	1106	1146	レ	1206	1250	1306	1338	1350	1406	1438	1450	1522	1538
東京	着	740	759	824	852	908	940	944	1012	1032	1112	1152	1131	1212	1256	1312	1344	1356	1412	1444	1456	1528	1544

列車番号	530E	532E	8570E	534E	536E	8572E	538E	540E	8574E	542E	8576E	544E	546E	8578E	548E	8580E	8582E	550E	552E	554E		
列車名	あさま 530	あさま 532	あさま 570	あさま 534	あさま 536	あさま 572	あさま 538	あさま 540	あさま 574	あさま 542	あさま 576	あさま 544	あさま 546	あさま 578	あさま 548	あさま 580	あさま 582	あさま 550	あさま 552	あさま 554		
行先	東京																					
長野	発	1430	1501	1514	1530	1552	1613	1623	1649	1712	1730	1752	1811	1846	1909	1933	1958	2014	2027	2106	2146	
上野	発	1442	レ	1526	1542	1604	1625	1635	1701	1724	1742	1804	1823	1858	1921	1945	2010	2026	2039	2118	2158	
佐久平	発	1452	レ	1536	1552	1615	1635	1645	1711	1735	1752	1814	1833	1908	1932	1955	2020	2036	2049	2128	2208	
熊谷	発	1502	1524	1546	1602	1624	1644	1654	1720	1744	1802	1824	1843	1918	1941	2005	2030	2046	2059	2138	2218	
本庄早稲田	発	1513	レ	レ	1613	レ	レ	レ	レ	レ	1813	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ
高崎	着	1521	レ	1601	1621	レ	1659	1713	レ	1759	1821	レ	1858	1933	1956	2024	2045	レ	2117	2153	2233	
安中榛名	発	1522	レ	1602	1622	レ	1700	1714	レ	1800	1822	レ	1859	1934	1957	2025	2046	レ	2118	2154	2234	
佐久平	発	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1723	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ
上田	発	レ	レ	レ	レ	レ	レ	1733	レ	レ	レ	レ	1916	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ	レ
長野	着	1546	1602	1630	1646	1702	1726	1746	1802	1830	1846	1902	1930	1958	2026	2050	2110	2125	2146	2218	2258	
東京	着	1606	1622	1650	1706	1722	1746	1806	1822	1850	1906	1922	1950	2018	2046	2110	2130	2146	2206	2238	2318	
東京	着	1612	1628	1656	1712	1728	1752	1812	1828	1856	1912	1928	1956	2024	2052	2116	2136	2152	2212	2244	2324	

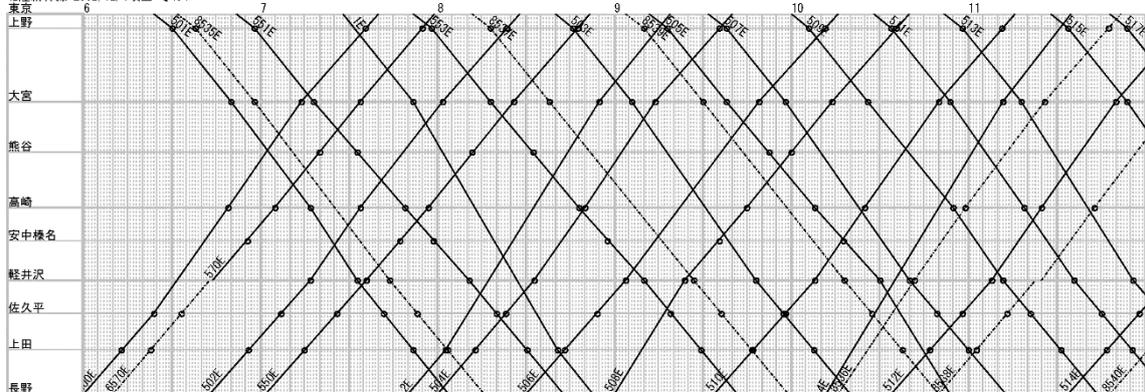
北陸新幹線 架空・北陸新幹線具体案 1993/11 その1



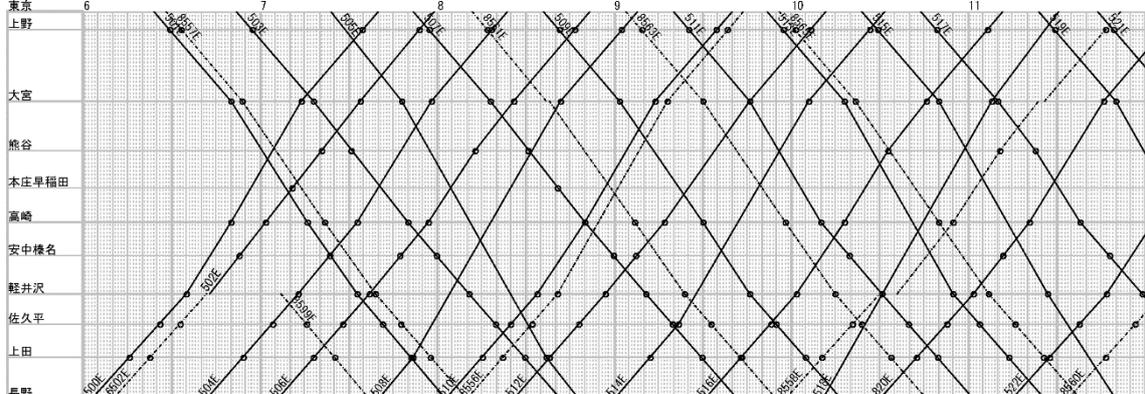
北陸新幹線 1997/10/1開業 その1



北陸新幹線 2002/12/1改正 その1



北陸新幹線 2014/3/15改正 その1







「架空・北陸新幹線具体案」より、あさま号・ときめき号(12両編成 E700系)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
自	自	自	自	指	指	指	指	指	指	指	指

※5・8号車に売店、6号車に個室設置。8号車はレディースカー。



あさま号(8両編成 E2系N編成)

1	2	3	4	5	6	7	8
自	自	自	指	指	指	指	指

※4・5・6・8号車が自由席となる場合あり



あさま号(12両編成 E7系F編成)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
自	自	自	自	自	指	指	指	指	指	指	指

※6号車が自由席となる場合あり

・参考文献

新幹線50年の時刻表 下巻 (交通新聞社)

鉄道ダイヤ情報 November 1993 No.115 (広済出版社)

しなの鉄道時刻表 1997.10

JR 時刻表 2014.3月号



別冊 Urban Tech Railway Journal [Vol.003]

2016年11月18日 初版発行

発行 工学院大学 I 部文化会 鉄道研究部

編集・構成 清水祐弥、清水嵩弘、天沼大輝

協力 学校法人工学院大学 工学院大学鉄道研究部 OB・OG 会