

回轉式火粉止 123



立教新座中学校・高等学校鉄道研究会

回轉式火粉止 123 号

立教新座中学校・高等学校鉄道研究会

回転式火粉止 123号目次

■目次								2
■行事報告■								
SPOF 報告	高校3年	三宅 浩平						3
第一学友会館見学報告	高校3年	三宅 浩平						5
鉄道模型コンテスト報告	高校3年	深山 温太						7
■特集■								
スクールバスプラザ#1	高校1年	立川 寛太						11
東上線10030系の今	高校1年	弓田 佳一郎						18
東を走る205系	高校1年	水野 隼人 ・立川 寛太						32
基礎西武池袋線撮影地50	高校1年	立川寛太・本 橋和真(OB)						42
白い悪魔よ永遠に	中学3年	清松 真生						50
長野電鉄素人研究レポート	中学2年	高田 翔						53
なぜ宇都宮線には特急が存在しないのか	中学1年	田中 歩						59
■部員からのメッセージ■								
高校3年	三宅 浩平	80	中学3年	清松 真生	99			
高校3年	深山 温太	81	中学3年	近藤 源樹	100			
高校3年	窪田 徳	83	中学2年	高田 翔	102			
高校2年	横田 真一郎	86	中学2年	竹下 堯志	103			
高校2年	塚田 揮心	88	中学2年	山崎 仁心	104			
高校1年	高羽 海斗	90	中学2年	恒川 大輔	105			
高校1年	山中 康平	91	中学1年	菅原 秀真	106			
高校1年	立川 寛太	95	中学1年	田中 歩	107			
高校1年	弓田 佳一郎	97	中学1年	吉岡 凜	109			
			中学1年	松川 智春	111			
			中学1年	櫻井 陽斗	113			
			中学1年	左右田 紘幸	115			
			大学2年	鴨下 響(OB)	117			
■鉄道研究会からのお知らせ■		118						

SPOF 報告

SPOF 報告

高校 3 年 三宅浩平

毎年恒例の SPF(文化祭)ですが、2021 年度は新型コロナウイルスの影響で中止となり、オンラインでの代替イベントとして SPOF(St.Paul's Online Festival)が開催されました。当会は部の紹介動画と、部誌の「回転式火粉止」(本誌)のオンライン特別号を公開しています。動画の方も是非ご覧ください！

↓ 例年の展示のイメージ(2019年)



↓ 今回の SPOF に向けた動画素材の撮影を行いました。



第一学友会館見学報告

第一学友館見学報告

7月22日に、第一学友会館の見学を行いました。当館は、1960年8月に竣工し、2014年までは部室等として使われていました。我々鉄道研究会もその中の部室を使っていました。レーモンド設計事務所による木造建築物で、その歴史的な価値から7年間保存(放置)されていましたが、ついに安全性の観点から今年の8月に解体されました。建物の中ではマイクや標本、テープレコーダー(?)といった、先代たちの功績の名残が見られ、とても感慨深かったです。見学後は、集合写真を撮りました(上)。その際、東京オリンピックの開会式に向けたブルーインパルスの方行演習を見ることができました(下)。



鉄道模型コンテスト報告

理事長特別賞・ベストリアル情景賞受賞！！

3年4組 深山温太

こんにちは。我々立教新座中学・高等学校鉄道研究会は、8月に開催された全国高等学校鉄道模型コンテストで、「理事長特別賞」と、「ベストリアル情景賞」の2つの賞を受賞しました。同大会には、毎年出展しておりましたが、今回の「理事長特別賞」は、今まで授賞してきた賞状の中でも、一番優秀な賞であり、この部活にとっての快挙です！

今回出展したモジュールのテーマは、「生活の場としての線路」で、鉄道の線路の間近に家を建て、暮らしている東南アジアのスラムとその人々の生活を再現しました。2021年3月から作り始め、活動日数を増やしたり、コロナウイルスによる活動制限を受けたりしながらも、無事完成させ、大きな賞を受賞できたことは、この上ない喜びです。

また、鉄道模型コンテストの会場では、他校との交流もありました。私たちのとなりに出展していた自由が丘学園高等学校さんの提案で、部員が持っている、インドネシアのジャカルタで走っている車両の模型（元東急8500系）を、私たちのスラムのモジュールに置いていただきました。ジャカルタの車両を置いた結果、スラムのモジュールによりリアリティが出て、来場者からさらに多くの注目を集めました。自由が丘学園の皆さん、ありがとうございました。今後のコンテストなどでも、より多くの学校と交流できることを期待しております。

来年の模型コンテストに出展するモジュールは一体どのようなものになるのか、お楽しみです！



- 1 番上の写真は、自由が丘学園さんの提供車両です。
- 2 番目の写真は、模型コンテストの立教新座の展示風景です

特集

スクールバスプラザ#1

～視点を変えて毎日の通学を楽しむ～

1-5-25 立川寛太

はじめに

立川でございます。案外暇だったので特集できました。

この特集では、皆さんも一度は使ったことのあるであろう立教新座のスクールバスについて、オタクが、早口で、熱弁します。とてつもなく後味の悪い特集になってしまうかもしれませんが、最後までお付き合いいただけたら幸いです。

スクールバスが、毎日の通学の楽しみとなりますように。

・タイトルに#1とあるのをご覧になった勘のいい皆さん、その通りです。このダサイ名前の特集、シリーズ化する気らしいですよ(誰目線)。

スクールバスを見分ける

立教新座のスクールバスでは、2021年9月現在、7台の車両が入れ替わりで活躍しています。皆さんは、スクールバスなんてどれも同じじゃないかと思うはずですが、僕もつい最近まで、7台の違いが分かりませんでした。

しかし調査を進めると、立教新座のスクールバスに使われる7台は、6型式に分けられるとわかりました。さらに、7台すべての車両に外観上の違いがあり、見ただけで車両の番号を当てられることもわかりました。今年3月に刊行された「FREEDOM」には、佐藤校長先生がスクールバス観察に浸っている様子が記されております。なお、上記の項目はすでに履修済み(笑)のようです。

バス車両を見分けるというのは、最も入りやすく、最も分かりにくい、バス趣味の醍醐味です。

細かいことは最後に言うので、とりあえず各車両の違いを見てニヤニヤしましょう。

1. 顔で分ける

フロントマスク(顔)は、バスを見分けるときに最初に見るべき部分だと僕は思います。フロントマスクとは、バスの正面の部分で、まさに顔のような存在です。

立教新座のスクールバスには、大きく分けて3種類のフロントマスクがあります。ここは3種類で大きく違うので、皆さんにもお判りいただけるはずです。これがその3種類になります。



日産UDスペースランナー-A(1台)

三菱エアロスター(3台)

いすゞエルガ(3台)

どうでしょうか。人によって各車両の好みが変われると同時に、好きなフロントマスクも見つかるはずです。僕は右のエルガがとてもお気に入りです。

フロントマスクを見ただけで車番が分かるのは、左のスペースランナー、S-415号車です。この車両は、もともと西武バスの一般路線で活躍していた、立教新座のスクールバス唯一の中古車です。細部を除き、ほぼそっくり西武バス路線車時代のままの姿で走っています。そのためすべてが、他のスクールバスにはないものだらけで、路線バスと見間違えるほどの異彩をまき散らしています。放つとかいうレベルじゃないですね。

ここに載せたもの以外にも、全国のバスにはたくさんのフロントマスクがあります。また同じ顔でも、製造会社やエンジン、細部が異なるなど、フロントマスクだけでは判別し難いものがあり、深く掘り下げるほど謎が深まるのがバスです。

と難しそうなことは言うものの、車両が少ない立教新座のスクールバスは、上記のフロントマスクだけである程度判別できます。乗車する前に一瞬でも顔を見てみると面白くなると思います。

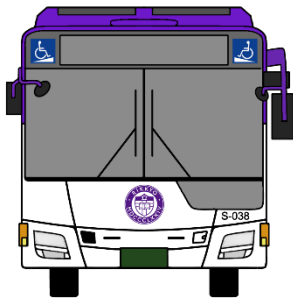
コラム#1 S-415号車

一見西武バスの路線車と見間違えそうになる車両ですね。立教新座のスクールバスで唯一降車ボタンと優先席があります。勇気のある方は押してみては？

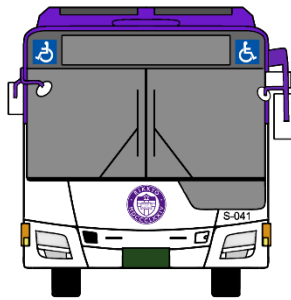


2. エアロスター

先ほど、フロントマスクで3種類に分けられる、と言いましたが、実は詳しく見ると6種類に分けられます。間違い探しのような感覚で見てください。



S-038号車(QKG-MP35FM)



S-041号車(QKG-MP38FM)



S-048号車(QKG-MP35FM)

まずはエアロスター3台です。ミラーに注目してみてください。一台だけ色の違う車両があります。S-038号車です。この車両は、ほかの2台よりも早い時期に納車されたため、ミラーの仕様が異なっているのだと思います。また、夜間視認性向上のためか蛍光テープのようなものが貼り付けられています。



↑ S-038号車

次に注目するのは、車いすステッカー。こちらも一台だけ、仕様の異なる車両があります。S-041号車です。実はこの車両、この中で唯一のノンステップ車なのです。簡単に言うと、車いすを車内に持ち込む際、大掛かりなスロープがいらない、ということです。ワンステップ車の場合、扉前に



↑ S-041号車

一つ大きな段差があるのですが、ノンステップ車は段差がありません。もちろん道路との段差はありますが。そんなワンステップ車とノンステップ車の車いすマークをひとくくりにしても

↓ ノンステの S-041号車

↓ ワンステの S-048号車



そして、ノンステップ車ということは前面だけでなく他の面の仕様も異なったものになります。天井にある冷房装置の位置や側面に配置されている機器の位置など、たくさんの違いがあるのですが、この車両の構造的な違いが決定的に表れているのは、側面の窓の高さです。何を隠そうこの車両は、ワンステップ車をベースにノンステップとして製造されたもの。車体の前後で窓の位置が違うその姿から、全国のバス愛好家から「ゲテモノノンステップ」の異名がつけられた形式です。何言っただお前と思ったそこのあなた、右の画像を見ればすぐにわかるはず。そのこの姿はまさにゲテモノ。絶妙な違和感が漂う面白い車両です。



↓S-041号車(QKG-MP38FM(ゲテノン))

↓S-048号車(QKG-MP35FM(ワンステ))



3. エルガ



S-066号車(2KG-LV290N1)

S-373号車(PKG-LV234N2改)

S-090号車(2PG-LV290N3)

続きましてといいますが、最後はといいますが……エルガのターンです。

こちらもエアロスター同様、フロントマスクの細かい違いで分類できます。しかしこちらは2種類にしか分類できません。

観察眼の優れた読者の皆さんはもうお気づきかと思いますが、中心の S-373 号車、これは決定的に違います。まず、ヘッドライトの形状。左右 2 台は若干つり目の、きりっとして透き通った印象ですが、S-373 号車は多少ずっしりした安定感のある印象があります(個人の意見です)。また、車いすマークの有無や、空調装置の形状、ミラーアーム(?)の色、イラストには描きませんで



したが、ロゴの文字が違うなど、フロントマスクだけでもこれだけ多くの違いが見られる面白い車両です。

また、側面にも大きな特徴があります。まず、側面のデザインが旧デザインであること。これは非常に大きな特徴です。そして、立教新座のスクールバスで唯一の方向幕や、銀色サッシ、カーテン、出入り口に段差があることに起因する窓の高さなど、エルガのみならず、立教新座のスクールバス全体で見ても非常に濃い特徴のある 1 台です。

この車両は主に志木駅一富士見グラウンドで走行しているため、立教新座で目にするのが少なく、また、車両自体も古いことから、若干レアな存在となっています。

↓ いいもん撮っちゃった!(^^)! 新座キャンパス運用時、側面方向幕は白幕のようです。



さて、最後の間違い探しですが、これが一番難しいのです。2 ページ前のイラストを何度も見ても、「まったく同じ」ということしかわかりません。実際、僕の知りえる範囲の差異はフロントマスクにはありません。しかしまったく同じに見えるこの車両、側面を見るとすぐに見分けられます。それは、中扉の窓枠です。こんなもので見分けるってマジかよと思われるかもしれませんが、マジです。ここ以外にこの 2 台の外観の大きな違いは見たところないので、これが一番見つけやすいポイントになっています。

しかし、車内に入ると様変わりします。S-066 号車は、普通の座席配置に立教新座の



↑ ゴムで抑えられている S-066 号車



↑ 金属で抑えられている S-090 号車

クールバス特有のモニターがついた仕様ですが、S-090号車は座席にヘッドレストがついていて、モニターは設置されていません。その代わりなのか、運転席後部にはドライバー異常時対応システム(EDSS)が設置されています。少し前から各車種で設置が始まったこの装置。今は立教新座のスクールバスでは唯一の存在ですが、いずれこれが標準となるのでしょうか。

4. おわりに という名の自分語り

ここまでお読みいただいた皆さん、ありがとうございました。気持ち悪いオタクが書いた怪文書、いかがでしたでしょうか。僕は文章をまとめる能力のNASAに絶望しました。皆さんの辛辣な意見をお待ちしております。

前号の部誌に載せた「特集やらないかも」が一体何だったのか、一瞬の気の迷いからか、この特集を書かせていただきました。しかも次回フラグ付きで。編集していると案外楽しくて、気付いたら日付が変わっていた、なんてこともありました。そして気付いた自分の暇さ。勉強頑張る。

改めまして、一部でも目を通してくれた方々、ありがとうございました。気が向いたら次号にも掲載しようと思います。後ろの方の「部員からのメッセージ」に何か書くかもしれないので、目を通していただくとさらに嬉しいです(書かなかったらごめん)。

東上線10030系の今

1-5-39

弓田佳一郎

1.はじめに

こんにちは、高1の弓田です。今回は現在の東武東上線の主力車両の一つ、森林公園研修区に所属する10030系について、紹介しようと思います。



←10030系のリニューアル車ってめっちゃ格好よくないですか

2. 概要

東武10030系は、私鉄最多の製造数を誇る東武8000系の後継として開発された10000系をベースに、1988年に登場。マイナーチェンジが施された50番台、試験的に日立製のVVVF装置を搭載した10080系の計368両が製造され、東武鉄道第二の主力車両として幅広く活躍中です。2011年からは伊勢崎線系統の車両を中心に、接客設備の改修をメインとしたリニューアル工事も施工され、今後もしばらくの間は活躍がみられるものと思われます。



東上線の車両が所属する森林公園研修区には、10030系の10両編成(10R車)が2本、6両・4両編成(6R車・4R車)が各9本、50番台の6両・4両編成が各1本、

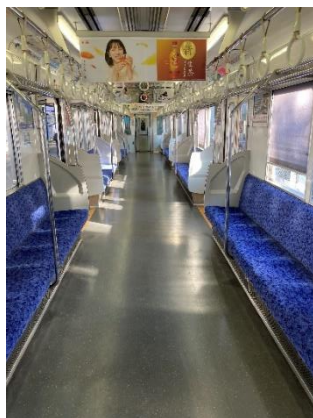
合わせて120両が在籍していますが、リニューアル工事の施工の有無や番台区分、リニューアル車の車内に設置された案内表示器などの差異を見ていくと、全く同じ形態の編成は2本しかいない、おそらく現在の東上線で最も沼が深いグループとなっています。正直軽い気持ちでこの沼に踏み込んだこと後悔してる

3. リニューアル工事施工車

東上線の10030系のうち、リニューアル工事が施工されたグループは、10両編成が1本、6両・4両編成がそれぞれ6本、あわせて70両が在籍しています。

リニューアル工事は行先表示器のフルカラーLED化など、接客設備の改修をメインに行われ、基本的には9000系列の副都心線直通対応工事とほぼ同じ内容となっています(パンタグラフの交換など、一部メニューは省略)。

ちなみにリニューアル工事が施工された車両は前照灯と尾灯の配置が入れ替わっているため、容易に識別が可能です。



←10030系修繕車の車内。座席モケットが50000系列と同じ青系のものに改められ、袖仕切りも大型のものに交換されている。照明装置はLED照明、蛍光灯型LED、通常の蛍光灯という3形態が存在し、編成ごとに異なるものを装備している

フルカラーLEDに交換された行先表示器。個人的には種別の表示部分をもうちょっと狭くしてもよさそうな気はしてる→





一方、車内に設置された案内表示器も、当初は50000系列と同一の三色LEDを用いたスクロール表示器でしたが、2012年8月にリニューアル工された11640F+11440F以降車では、コイト電工製の液晶ディスプレイ、「パツとビジョン」に改められています。



↑上はLED表示器、下はパツとビジョン。パツとビジョンは一般的な液晶ディスプレイの表示器よりも横に長いのが特徴で、いずれもドア上に千鳥配置で設置されている

また、6両・4両編成は中間に封じ込められる先頭車を中間車化し、製造時期の近い編成どうしで新たな10両編成を組成するようになりました。



←中間車化改造がなされた先頭車。転落防止ほろの設置が目立つほか、運転台のハンドルやスイッチ、ライト類は全て撤去されている。また、分かりにくいかもしれないが、前面上部に設置された種別・行先表示器も撤去されている
ちなみに車番は付随車を意味する「サハ」に書き換えられている

それでは、編成ごとの解説に移りましょう。

2013年にリニューアルされた10両編成の11032Fと、2014年にリニューアルされた11639+443Fは、「他編成の予備部品を確保する」という観点から、制御装置がVVVFインバータに換装されています(おそらく野田線用の60000系と同じ、日立製のIGBTインバータ)。





このうち、11032Fはリニューアル車の中で唯一の純正10連であり、車内の非常灯のみがLED照明になっています(その他の照明は一般的な蛍光灯)。同一編成に複数の照明が混在しているのはこの11032Fが唯一です。
ちなみに中の人(森田)は森林公園の10030系の中でこの11032Fがいちばん好き

写真上に写っているのがLED、奥に写っているのが蛍光灯。LED照明は蛍光灯に比べて白さ加減が明らかに違う→



もう一本のVVVF改修車である11639+443Fですが、こちらは「VVVFインバータを搭載している」という点を除けば、至って普通のリニューアル車となっています。



なお、これら2本のVVVF改修車はいずれも2013年以降にリニューアル工事が施工されているため、車内の案内表示器は「パッとビジョン」を装備しています。

2017年にリニューアルされた11637+442Fは、修繕メニューの変更に伴い、前照灯がHIDライトではなくLEDになっているという違いがあります。東上線に所属するリニューアル車のうち、LEDの前照灯を装備しているのはこの2編成だけです。また、この2本はどちらも東急車輛で製造された編成であり、東急車輛製の車両オンリーで編成が組まれているという点でも異質な存在だったりします。



↑左は前照灯の11637F、右は2016年以前のリニューアル車である11032F。分かりづらいかもしれないが、11637Fは前照灯がLEDライトとなっていることが分かる

2013年にリニューアルされた11638+446Fは、案内表示器がパツとビジョン、車内照明がLED照明となっており(11032Fの非常灯と同じもの)、パツとビジョンにLED照明という組み合わせが見られるのは11638+446Fのみとなっています。



森林公園の10030系は外見上の差異が少なく、主な差異は車内の案内表示器や照明装置に現れるため、見た目での区別が極めて難しいのも特徴の一つとなっています。

2011年にリニューアルされた11641+445F(森林公園のリニューアル第1号)、2012年にリニューアルされた11642+438Fは、3色LEDのスクロール式案内表示器、蛍光灯型LED照明を装備しており、森林公園の10030系で唯一「形態被り」が発生している編成となっています。

形態被りのほうが珍しいってホントなんなんだお前ら

この2本はあまり特徴のないグループだと個人的には思っているのですが、かつてはそれぞれに固有の特徴がありました。

ただ、現在は2本とも全く同じ形態となっているため、「とりあえず車番読め」がいちばん手取り早く見分ける方法となっています……



その特徴というのが、これ。先述した2編成のうち、11641+445Fには、割と最近まで小川町方の先頭車であるクハ14445に貫通幌がついていたらしく(左写真。リニューアル車では原則として貫通幌が撤去されている)、この間森林公園の10030系には形態被りが存在しなかった(=全編成で細かい時期が異なっていた)こととなります。

もっとも当時は後述する11640+440Fが運用を離脱していたはずですが

さて、リニューアル車で最後に残ったのは11640+440F。この編成は2012年にリニューアルされた(東上線のパッとビジョン装備車第1号)ものの、2019年の11月に車と接触。そこから1年以上運用を離脱していたんですが、今年の8月にようやく運用復帰。現在は他の車両たちと共通の運用に就いています。

素材集めしてたらやたら見かけたの今でも忘れてないからな



長期離脱の影響なのか、この編成には他編成と異なる点が多く、

・窓開けの目安となる黄色いテープが貼り付けられていない(下写真参照)

・搭載されているパッとビジョンが起動しなくなっている

といった特徴があげられます。

ちなみに、今回紹介した編成のうち、6両・4両それぞれの下2桁が揃っているのは、この11640+440Fが唯一となっています。



……うん、ややこしいな。とても7本しかない形式の形態差とは思えん

ちなみに最後まで素材が確保できなかったのは11637F+11442Fでした

4. リニューアル工事未施工車

リニューアル車を紹介したのであれば、次は当然リニューアル工事が施工されていない車両たち。東上線の10030系のうち、リニューアル工事が施工されていないグループは、10両編成が1本、6両・4両編成がそれぞれ4本ずつ、合計50両が在籍しています。こちらは行先表示器が昔ながらの方向幕と



なっているほか、ドア上の案内表示器といった気の利いた設備はありません。



←ちなみにこれら非リニューアル車も10両固定化済だが、先頭車はライト類の封印こそしてあるものの、車番は先頭車を示す「クハ」のままとなっている

運転台まわりのハンドルや機器類、スイッチ類もほとんど残っているので、普段は見られない運転士さんの仕事場を観察するいい機会かもしれない

※これら中間に封じ込められている先頭車だが、本線走行時に必要となる保安装置(東上線の場合はT-DATCが必須となる)が整備されていないため、こちら側を前にした自力での本線走行(例:11661F単独での川越市行き)は不可能となっている



2011年度から順次リニューアル工事が施工されている10030系ですが、現在は日比谷線直通用だった20000系列を栃木地区へ転用する改造を優先するため、2018年度以降は施工が中止されています。本題からは少しずれますが、非リニューアルで残る10030系の今後を左右するかもしれない重要な要素のため、こちらについても軽く触れておきます。



2021年10月現在、栃木地区用の20400系列は19本が在籍。予定ではこれら20400系列は22編成が改造されることになっているのですが、19本の20400系列を改造するのに3年と3か月を要していることから考えると、少なくとも今年度いっぱいには10030系のリニューアルに手が回せる状況ではないかと思われます。こうなってくると気になるのが、非リニューアルで残る10030系の車齢。東上線に所属する10030系非リニューアル車のうち、最年少の編成は1994年12月に落成した11455Fですが、この編成もすでに車齢25年を優に超えています。東武鉄道のリニューアル工事が車齢20～25年を目安に施工

されていることを考えると、これら非リニューアル車はリニューアル工事が施工されないまま廃車になってしまうのではないかという可能性すら否定できなくなってしまいます。これがただの杞憂に終わってくればいいのですが…

とまあ、20400系の話題はほどほどにしておいて、各編成の紹介に移りましょう。

非リニューアル車のうち、1989年に製造された11031Fは唯一の10R車となっています。もともと10030系の10R車は本数が少なく、東上線向けに2編成が製造されたのみとなっているのですが、2013年に11032Fがリニューアルされたことにより、この編成は非リニューアルで残る最後の10030系10R車となっています。



ちなみに10030系の10R車を一発で見分ける方法として、「先頭車下部の連結器を見る」というのがあります(次ページ参照)、これを使えば純正10R車を即座に判別することができます。



↑左が純正10Rの11032F、右が6+4組成の11639+443F(いずれもVVVF改修車)。もともと6両編成と4両編成に分割でき、頻りに分割・併合を行っていた11639+443Fは、分割・併合が容易な「密着連結器」を装備しているのに対し、以前から10両固定編成で運用され、原則として分割・併合を行わない10R車の11032Fは「自動連結器」を装備している。ここではリニューアル車を例として取り上げたが、非リニューアル車でもこの方法は使えるのでぜひ

非リニューアルで残る10030系50両のうち、11661Fと11455Fは、10030系のなかでもマイナーチェンジが施された1992年以降の増備車、「10030系50番台」となっています(一部では「10050系」などと呼ばれることもあるが、東武鉄道の公式サイトでは「10030系の一部」として扱われている)。

既存の10030系からの変更点としては、

- ・車いすスペースの設置(非リニューアルでもきちんと設置されている)
- ・冷房装置の仕様を9000系量産車と同じものに変更などがあげられます。



10030系50番台は分割・併合が容易に行えるよう、新製時から連結器が密着連結器となっているほか、密着連結器の下に「電気連結器」を装備しているのも特徴の一つです(東上線車両は撤去済み)。この関係で50番台車は伊勢崎線系統への投入が多く、東上線系統への投入は7本のみでした。その後、ATC導入に伴う30000系転属により、大部分が伊勢崎線系統へ転属。現在はこの2本が残るのみとなっています。



↑左は50番台、右は基本番台。50番台は冷房装置が一つのカバーに覆われており、すっきりとした印象を受ける

この2本はいずれも他の基本番台車とペアを組んでおり、11661Fは11441Fと、11455Fは11634Fと組成されています。個人的には、10030系は10030系どうし、50番台は50番台どうしで組成する(=11634+441F、11661+455Fでペアを組ませる)ほうが、いろいろ仕様が統一できてよさそうな気はするのですが、あえてこうしているということは何かしらの考えがあるのでしょうか。

たぶん車いすスペースが最低1か所は設置されている10両編成を増やすためなんじゃないかなとか思ったり思わなかったり

さて、森林公園に所属する10030系の中で唯一の良心といえるのが、11644+448Fです。例によって10両固定化こそされていますが、全体的には製造時の



仕様を色濃く残しています。特筆すべき点といえば、これら2本はいずれも、「10030系」としてのラストナンバーであること程度でしょうか。よく言えば平凡、少し悪い言い方をすれば、これといった特徴のない編成といったところです。

今回の特集で最後に紹介するのは、11643+439F。最初の頃はVVVF改修車の11639+443Fとごっちゃになりやすく、はっきり言って存在感のない編成です。

なんで東武は30000系を東上線に持ってきたときみたいに下2桁を揃えなかったんだろうか



先ほどは「存在感のない編成」と言いましたが、実はこの編成にも固有の特徴があり、非リニューアル車で唯一、車内の照明が蛍光灯型LEDとなっています。他の非リニューアル車は蛍光灯なのに、この編成だけLED化されているのはなぜなのでしょう……

昭和のレトロな雰囲気はただよう車内にLED照明という違和感がなかなか気持ち悪い(といっても見た目は蛍光灯と大差ないのだが)。



なお、リニューアル車は7本中形態被りは2本のみでしたが、非リニューアル車はなんと、形態被りが1本も存在しないという事態が発生しています。

ちなみに、10030系に限らず、森林公園に所属する車両たちには、最近になって一部編成の一部号車、一部ドアに貼り付けられているドアステッカー(「閉まるドアに注意」みたいな文言が書いてあるやつ)が貼り付けられていない疑惑、またリニューアル車の自動放送の内容が編成ごとに微妙に違うんじゃないか疑惑が浮上していますが、これらはいずれも調査が間に合わなかったため、今回は割愛させていただきます。

そもそも2週間で全編成を撮影するだけで手いっぱいだったのにそこまで手回らなくてんだ

		一池袋											小川町→			
10両普通	編成	製造年	製造会社	修繕工事	Tc	M	M'	T	M	T	T	M	M'	Tc	備考(赤字は固有の特徴)	
未修繕車	11031F	1989	アルナ工機	---	11031	12031	13031	14031	15031	16031	17031	18031	19031	10031		
10両普通	編成	製造年	製造会社	修繕工事	Tc	M	M'	T	M	T	T	M	M'	Tc		
修繕車	11032F	1989	アルナ工機	---	2013.7	11032	12032	13032	14032	15032	16032	17032	18032	19032	10032	VVVFインバータ・バックビジョン・非常灯LED
編成	製造年	製造会社	修繕工事	Tc	M	M'	T	M	T	T	M	M'	Tc			
6+4 修繕車	11637F	1990	緊急車庫	2017.3	11637	12637	13637	14637	15637	16637						前照灯LED・LED照明・バックビジョン
	11442F	1990	緊急車庫	---	11442	12442	13442	14442	15442	16442	17442	18442	19442	10442		LED照明・バックビジョン
	11638F	1992	アルナ工機	2013.11 緑林出場	11638	12638	13638	14638	15638	16638						
	11446F	1992	緊急車庫	---	11446	12446	13446	14446	15446	16446	17446	18446	19446	10446		
	11639F	1990	緊急車庫	2014.6	11639	12639	13639	14639	15639	16639						VVVFインバータ・バックビジョン・電光灯型LED
	11443F	1990	緊急車庫	---	11443	12443	13443	14443	15443	16443	17443	18443	19443	10443		
	11640F	1991	アルナ工機	2012.8	11640	12640	13640	14640	15640	16640						電光灯型LED・バックビジョン・窓開けテープ未貼付
	11440F	1990	緊急車庫	---	11440	12440	13440	14440	15440	16440	17440	18440	19440	10440		
	11641F	1991	緊急車庫	2011.12 緑林出場	11641	12641	13641	14641	15641	16641						電光灯型LED・3色LED表示器
	11445F	1991	アルナ工機	---	11445	12445	13445	14445	15445	16445	17445	18445	19445	10445		
11642F	1991	緊急車庫	2012.9 緑林出場	11642	12642	13642	14642	15642	16642							
11438F	1990	アルナ工機	---	11438	12438	13438	14438	15438	16438	17438	18438	19438	10438			
編成	製造年	製造会社	修繕工事	Tc	M	M'	T	M	Tc	Tc	M	M'	Tc			
6+4 未修繕車	11634F	1990	アルナ工機	---	11634	12634	13634	14634	15634	16634						
	11455F	1994	富士重工	---	11455	12455	13455	14455	15455	16455	17455	18455	19455	10455		50番台
	11643F	1991	アルナ工機	---	11643	12643	13643	14643	15643	16643						電光灯型LED
	11439F	1990	緊急車庫	---	11439	12439	13439	14439	15439	16439	17439	18439	19439	10439		
	11644F	1992	アルナ工機	---	11644	12644	13644	14644	15644	16644						
	11448F	1994	富士重工	---	11448	12448	13448	14448	15448	16448	17448	18448	19448	10448		
	11661F	1994	アルナ工機	---	11661	12661	13661	14661	15661	16661						50番台
11441F	1990	緊急車庫	---	11441	12441	13441	14441	15441	16441	17441	18441	19441	10441			

というわけで、2021年10月現在の編成表を制作しました。12編成120両という、決って多いとはいえない所帯でありながら、実に多くの形態差があることがお分かりいただけると思います。

編成表の備考欄に赤字で記入した特徴は、その編成のみが持つ固有の特徴となっており、車番を見なくても「この特徴があるから、コイツは11637と442だな」と

というような見分け方をすることが可能となっています。ただ、これで見分けられるのはせいぜい半分程度。最終的には車内まで細かく観察する必要があります。いきなりこのレベルに踏み込むのはハードを超えてルナティックの域に達しているため、まずは「どれとどれがペアを組んでいるのか」、「リニューアル工事が施工されているのはどの編成なのか」などといった、比較的分かりやすい特徴から覚えていくのがいいと思います。

・[東武鉄道車両図鑑-10000系\(10000・10030・10080型\) | Kasukabe 総合車両センター \(krfj.net\)](#)

・[知識の倉 別館-東武鉄道 森林公園検修区編成表 \(xrea.com\)](#)

↑編成表の作成にあたってはこれらのサイトも参考にしました

5. おわりに

ということで、中の人がお送りする初めての特集記事、いかがだったでしょうか。軽い気持ちで踏み込んだ森林公園の10030系でしたが、調べていくと相当に深い沼だったことが判明し、今はすっかりこの沼に引きずり込まれてしまっています。教訓「軽い気持ちで手を出してはいけない」

半蔵門線直通系統からやってきた30000系、東武の新たな顔である50000系列が主力となっている今の東上線において、未だ非リニューアル車も残る10030系はイマイチ影が薄い感じが否めませんが、それでも彼らは日々多くの通勤客や観光客を乗せ、東京・池袋から、埼玉は川越、森林公園を越え、小川町まで元気に走っています。もし今後東上線に乗る機会があったら、ぜひ120両の10030系たちのことを思い出してくれると幸いです。

ここまでお読みいただき、ありがとうございました！

本文で使用した写真のうち、20400系の写真は高2の塚田先輩から。

貫通幌を装備していた頃のクハ14445の写真は、高1の立川くんからお借りしました。この場を借りて御礼申し上げます。

その他、特記のない写真は全て筆者撮影



東を走る 205 系

1-2-38 水野隼人、1-5-25 立川寛太

覚えていますか？武蔵野線にいた、あの四角くて古めかしい電車。

緑色のフカフカな座席や、ホームに響くコンプレッサー音。武蔵野線からあの風景が消えてから、1年が経ちました。



こんにちは～、気付いたら特集3本書くことになっていました！うっひょ～～～～！！現在中間試験まっただ中、原稿の締め切りまで残り6時間なのに完成ノートが全然終わっていない立川です！非常にまずい。この度兼ねてより寄稿を希望されていた水野君とこの特集を書くことになりました。

この特集は今もまだ東日本に残る205系を皆さんにご紹介しようというコーナーでございます。締め切りが迫って大急ぎで書いた文章なので粗が目立ちますが、最後まで見ていただくと嬉しいです。それでは本編どうぞ！

はじめに

いままでの何だったんだ

皆さん、205系って、もういないって思ってませんか？実は205系、まだ関東にいます。どこで走っているのかと申しますと、相模線、鶴見線、南武線、宇都宮線、日光線です。ほかに、仙台と石巻を結ぶ、東北の仙石線という路線や、富士急行線でも活躍しています。意外に残っていると思われるかもしれませんが、中には引退宣告をされた路線もあります。

各車両は路線別に特徴があり、その歴史もまた面白いものばかりです。すべては載せきれないので、大まかなその特徴と歴史、そして魅力をご紹介します。この特集をご覧になって、一瞬だけでも、205系ってこんなものなのか、と関心を持っていたら幸いです。

相模線

Sagami line



概要

相模線で運用されているのは 500 番台で、1991 年の相模線電化時に登場し、13 編成製造されました（R1～R13 編成）。全編成豊田電車区（現・豊田車両センター）に所属していましたが 1996 年の横浜支社発足により、国府津車両センターに転属しました。



主に相模線を走行しますが、朝夕に横浜線の八王子まで直通する列車も担当しています

外観、内装

見た目は他の 205 系と大きく違って、前面が独特なデザインをしています。相模線には踏切が多いため、踏切事故対策として 205 系の新製車では初めてスカートが設置されました。また、内装は本系列で初めてカラーリングが変更され、暖色系から沿線を流れる相模川をイメージした寒色系になりました。ドア横にはドアボタンが設置されています。



他にも 500 番台には特徴があり、車体側面の JR マークが JR 東日本のコーポレートカラーの緑色になっていたり、幕板部（側面上部）の帯が省略されていたりします。

現在、そしてこれから

R1 編成は 2004 年、R2 - R13 編成は 2009 年にドアスイッチが更新され、ドアチャイム(ドアを開ける際の音声)がつけました。また、2009 年にパンタグラフをシングルアーム式に交換、2017 年から 2020 年にかけて前照灯を LED に交換するなどの小規模なリニューアルが行われました。

しかし今年、新型車の E131 系による置き換えが発表されました。また、これに伴い編成札がラミネート加工されたものに交換されました。来年から廃車が始まるため、早めに記録することをお勧めします。

また先日、相模線の開業 100 周年を記念して、R1 編成に相模線開業 100 周年のヘッドマークが取り付けられました。これから車両更新が始まり沿線もにぎわうことでしょう。



「2021 年相模線は脇役なんかじゃない、主役です！」(JR 海老名駅構内ポスター)

宇都宮線・日光線

Utsunomiya line and Nikko line

概要

宇都宮線と日光線で運用されているのは 600 番台で、2013 年に日光線で運用されていた小山車両センター所属の 107 系ならびに宇都宮線小金井～黒磯間で運用されている高崎車両センター所属 211 系の置き換え用として、E233 系 5000 番台の投入によって余剰となった京葉車両センター所属車と E233 系 7000 番台投入によって余剰となった川越車両センター所属車に改造工事を施工して 12 編成落成した車両です。

総勢 12 本のうち 4 本 (Y2、Y3、Y6、Y10) が日光線向け、残りの 8 本 (Y1、Y4、Y5、Y7、Y8、Y9、Y11、Y12) が宇都宮線向けとなっています。なお、あくまでも宇都宮線向け、日光線向け、の配色であって、基本的にはそれぞれの纏うカラーの路線で走行しますが、代走やイレギュラーな事態が発生すると日光線向けが宇都宮線を走行することと、その逆が発生することがあります。



外観、内装、走行機器類

外観は、Y1～Y10 編成が京葉線から転属してきた「メルヘン顔」と呼ばれる可愛い前面の車両で、Y11、Y12 編成が埼京線から転属してきた「原型顔」と呼ばれる

なじみのある四角い前面の車両です。

宇都宮線向けは緑とオレンジの湘南色の帯を、日光線向けは 107 系レトロ調塗色車と同様のクラシカルビーブラウン・ゴールド・クリームの 3 色の帯を纏っています。また、日光線向けのみ、車体側面に沿線名所をモチーフにしたエンブレムステッカーが貼り付けられています。

車内には大きな変更はありませんが、座席モケットと側窓カーテンの交換が実施されています。また、客用ドアの半自動対応として、車内外ドア横への開閉スイッチ新設ならびに室外側にドアチャイムの新設が行われました。

走行機器類に大きな変更はありませんが、空気圧縮機には耐寒対策が、付帯する除湿装置にはヒータの追加が行われたほか、蓄電池の取り替えなどが実施されました。また、シングルアーム式パンタグラフへの交換と併せて霜取り用第 2 パンタグラフの増設も行いました。そして、中央東線への入線可能を示す「◆」マークも貼られました。

また、日光線内の勾配に対応するため、抑速ブレーキと耐雪ブレーキ、空転防止用噴射式増粘着装置が装備されています。

2018 年には、日光線用の Y3 編成が「本物の出会い 栃木」DC に合わせてジョイフルトレイン「いろは」に改造されました。こちらは内装の変更も行われ、かなり本格的です。



現在、そしてこれから

宇都宮・日光線の顔として活躍してきた 600 番台ですが、ついに相模線用の 500 番台とともに E131 系による置き換えが発表され、来年から始まる予定です。





引退まで残り少ない期間ですが、圧巻の 4+4 の 8 両や代走、レア運用など、(オタク的に)面白い車両ですので今後もしっかり撮影したいです。
←日光線を走る湘南国産編成



鶴見線

Tsurumi line

(やっと来ました、立川のターンです)

概要

鶴見線の 205 系は、老朽化が進んだ 103 系の置き換えのため、当時埼京線や山手線で使われていた 205 系の置き換え時期に合わせ、大船の漢達の手によって改造、投入されました。この 205 系とは思えないような前面は中間車両から改造されたものです。恐るべし大船の漢達(女性もいるかと思えます)。

205 系は製造時期によって窓の大きさが異なるのですが、鶴見線向け改造工事の際、初期に製造された山手線用と後期に製造された埼京線用を合体させたため、すべての編成で、編成内の窓の大きさが統一されていない状態になっています。

また、運行が始まってから 5 年後の 2009 年にはシングルアームパンタグラフ化が行われました。

路線

鶴見線は工場輸送の担い手という性格が色濃く出ている路線で、運河が入り組んだ陸地を縫うように、短い本線の中に他方面の支線へ分岐できる途中駅が 2 つもあります。また、工場直結で、一般人は改札を出られない駅も存在します。

どの駅も工場への通勤利用が多く、朝夕はひっきりなしに電車が来ますが、昼間は同じ方面行の電車が2時間後ということもある面白い路線です。

特に、大川支線と呼ばれる武蔵白石～大川の区間を走る電車は、平日は9往復、土休日は3往復しかない隠れ秘境路線となっています。



南武線

Nambu line

ここでの南武線は、尻手～浜川崎の「南武支線」を指します。



概要

鶴見線向けと同様、当時山手線で活躍していた205系を改造したものです。鶴見線向けは3両編成ですが、南武線向けは2両編成のため全部の車両が、先頭車両化改造が行われた元中間車両です。鶴見線も全車両が中間車両として走行していた車両ですが、このキメラのような先頭車両化改造車だけが走る区間というものはないかなにかに不気味ですね……なお、窓の高さは統一されています。また、ワンマン運転対応のため自動放送が流れます。鶴見線向けと同様のシングルアームパンタグラフ化改造も施されています。

運用

南武線の本線と鶴見線を結ぶ意外と重要な路線なのですが、接続先の鶴見線の運行本数が少ない上に貨物列車が多く走る区間でもあるので、日中は同じ車両のピストン運行で40分に1本と、絶妙に乗りにくい本数になっています。朝夕はもう一編成出てくるので多少本数は増えます。

全車両が南武本線の武蔵中原駅近くにある車両基地に所属していることになっていますが、1編成を除いて、鶴見線の弁天橋駅近くの留置線で夜を明かすことになっています。なお、武蔵中原の車両基地で夜を明かした車両は翌日の早朝に尻手駅まで回送され、流れで朝ラッシュの輸送に徹します。この時、1日1回の尻手駅1番線への乗り入れが行われます。

また、朝ラッシュ終わりには鶴見線の弁天橋まで回送する列車が、昼下がりには弁天橋から出てくる回送列車が、夜遅くには武蔵中原までの回送列車がそれぞれ運行されています。定期回送なので狙いやすいと思います。興味のある方は調べてみてください。



今後の計画

2021年10月現在鶴見線及び南武線の205系置き換えに関する具体的な計画はありませんが、JR東日本によるとまもなく置き換え用の代替車両を用意するとしています。

それと合わせて注目したいのが、燃料電池試験車「HYBARI」の試作です。試験走行は鶴見線及び南武支線で行うとされています。

試験走行が成功に終わった暁には、「HYBARI」と同じような車両が川崎の工業地帯を駆け回ることになるのでしょうか。



仙石線

Senseki line

概要

老朽化が進んでいた103系を置き換えるために、当時山手線や埼京線で活躍していた205系を改造して投入されました。もうこの顔のお約束と言っても過言ではないような感じですが、仙石線向けも全ての先頭車両が元中間車両となっています。基本的には鶴見線向けと同様の改造を行いました。仙石線は首都圏よりも寒冷的な地域を走るため、寒冷対策の各種改造も加えて行われました。

また一部編成には、東武鉄道の TJ ライナー用 50090 型にも採用されている 2WAY シートが設置されていますが、仙石東北ラインの運転開始に伴う快速列車の廃止によりロングシートモードで固定されています。なお、2WAY シートが設置された編成は帯の色が変更され、そのうち 2 編成にはマンガッタンライナーラッピングが施されました。

保安装置は ATACS と ATIS-PS を併用しています。



今後の計画

2021 年 10 月現在、仙石線向け 205 系の置き換え計画は出ていません。しかし、車両の老朽化が進んでいるのは事実でしょう。

いつまでもあると思うな 205 系。見られるものは見られるうちに見るのが一番です。

富士急行

Fujikyuko-express line



概要

205 系は富士急行への譲渡も行われました。富士急行へ渡った後は 6000 系に名を変えて活躍しています。6000 系は、205 系 0 番台の量産先行車を使用した 6000 番台が 3 編成、205 系 0 番台の量産車を使用した 6500 番台が 2 編成、鶴見線同様の改造 + 寒冷地仕様の改造をした八高線用改造車をさらに転用した 6700 番台が 2 編成の計 7 編成が在籍しています。

富士急行へ譲渡する際は、前面の切り継ぎ、外装の変更、水戸岡鋭治氏によりデザインされた内装の変更、自動放送装置の設置など、ずいぶん大掛かりな改造が実施されました。

しかし、2021年10月現在、全編成にラッピングが施されているため、改造後のデフォルトの姿を見ることができないという非常に珍しい事態が発生しています。ちょっと何が通常色か分からないですねこれは…



終わりに

各路線の個性あふれる205系たち、いかがでしたか？お気に入りの205系や、地元の近くを走っている205系が見つかりましたら嬉しいです。稚拙な文章ですが、ここまでご覧いただきありがとうございます。

東日本を今も走る205系、いつまでも応援します。

ページの使い方下手すぎる

基礎西武池袋線撮影地 50

立川寛太 本橋和真 著

まえがき

こんにちは、本橋です。ただいま COVID - 19 ワクチンキメて副反応の中書いております。ところで、私は高校受験をして今現在違う高校で生きておりますが立教新座在学中で紀行文が書けなかったのもので、この機会をお借りしてなんとか書かせていただいております。編集長に感謝

紀行文とはいいますがここでは私が三年間撮り鉄をしてここだけはぜひ知ってほしい西武池袋線系統の撮影地をまとめました。50箇所とりあげるのかと思いきやそこまではあげません。~~ハリセンボンの針が千本ないのと同じ~~

撮影地に関しては、基本編成・面縦・一部地下鉄構図写真が撮れるものを扱います

撮影地一覧

- ・所沢歩道橋付近
- ・所沢三号、十号
- ・西所沢一号
- ・西所沢上新井歩道橋
- ・小手指車両基地
- ・飯能一号
- ・東飯能一号
- ・東吾野 - 吾野沿
- ・武蔵丘車両基地
- ・横瀬車両基地
- ・下山口一号
- ・西武球場前高架付近
- ・中村橋石神井公園ひばりが丘東久留米秋津武蔵藤沢上下線駅端
- ・富士見台練馬高野台西所沢下山口上り線端
- ・清瀬狭山ヶ丘稲荷山公園元加治新桜台下り線端
- ・添え書き程度の撮影地もどき by 立川



1日限定となった新101系秩父線内走行

...この辺りでしょうか。全て実際に行ってどのような場所かしっかり調べてます。

また、光線についてですが、曇りの日を考慮しない場合、午前は上り列車が順光、午後は下り列車が順光。下り列車は左側通行である日本の鉄道事情から所沢三・十号、西武球場前周辺以外によさげな場所はないでしょう。

最後に駅端について、西所沢駅を除いては上り駅端で下り、下り駅端で上りを回収する前提とします。

解説

その前に、「高麗保谷カーブが入ってないやん！」と抗議するものもいるとおもいますのでその説明を。今回は有名撮影地であっても、光線が適さないものは省きました。光線が一定であれば処理しやすいので。

では解説をします。

・所沢歩道橋付近

歩道橋からは甲種輸送、付近の踏切では通勤時の限定種別が順光で撮影でき、曇り時は下りも可。

・所沢三号、十号

西武では数少ない下り編成が順光で撮影でき、十号踏切は西所沢 1 番ホーム端が混んだ際こちらに行くのもあります。

ただし冬は影が掛かります。

航空臨 西所沢 1 番ホーム上りから



・西所沢一号

万能撮影地。新宿線所属の出場試運転が順光で撮影できます。ただし通勤種別の時間帯は基本トップになります。結構人気。

・西所沢上新井歩道橋 (右)

冬向きの面縦撮影地。あとは上に同じ。

実は歩道橋を降りたところでも撮影できます。ただそれ含め全体のキャパは少ないです。

・小手指車両基地

鉄道の写真というよりは鉄道のある写真が撮れます。レア幕や搬入前後、廃車回送前の車両もたまにいます。踏切からは出場試運転が撮影できますがこちらは面トップです。

・飯能一号

東飯能一号と組み合わせて武蔵丘出場試運転が二回撮れます。

武蔵丘出場・ATO 確認試運転

・東飯能一号

武蔵丘発の列車が撮影できます。



- ・武蔵丘車両基地

小手指に同じ。一番北にある線路は武蔵丘車両検修場の入出場線です。

- ・吾野沿線(右)

乱入撮影地ではないです。付近の撮影地が超有名かつ超非Vなのでぜひこちらへ。右写真から説明できないのは14時以降はしっかり面に光がはいることです。

- ・横瀬車両基地

すぐ南西の丘からは編成で撮影できるので廃車回送はまとめて回収できます。

また解体車陸送も撮ることができません

- ・下山口一号

午前面縦順光撮影地。冬は影落ちやすいです。

- ・西武球場前高架付近踏切

8連までなら編成で撮れます。

- ・その他駅端

秋津下り端は床下が隠れ、武蔵藤沢下り端は影が掛かります。



吾野沿線から。近所迷惑にご注意を

↓出試。武蔵藤沢下り端向かい側から撮影。4連までなら編成で撮影可(画ゼカ)



も

らっ

たファイルの完成度が高くてどこから割り込もうか考えてたらここになりました、立川です。ほんっとに添え書き程度だし素材も知識もないのでさっさと次のページを見ることをお勧めします。

・池袋駅

素材も知識もないので、漁った写真から数少ないまともな写真を載せて行数を稼ごうという魂胆。ここを撮影地としてカウントしてもいいのかという疑問は僕も大いに持っています。じゃあだめだろ



・池袋3号踏切

西武公式が使用したことのある写真の撮影地だそう。順光になるのは夏の夕方のみなので正直ここに載せるのは場違い。というか間違い。



- ・ 椎名町 8 号踏切
順光時間はこちらも夏の夕方。



書いてる途中に次のページを見て、こんなのでいいのかと思いつつこれしかなかったんだと自分に言い聞かせて勝手に許しを乞いてました。あと、次のページを見たら分かると思いますが、勉強。そろそろやばいんじゃないかと思ってきましたがここで動かないのが今までの通例。こういうところから変えていきたい。

あとがき(OBからのメッセージ)

いかかでしたかね。最近ではほぼ撮り鉄もしなくなり書いていて懐かしい気持ちです。そういうこともあり後の世代に撮影地探して右往左往しないでほしいという想いがこの文書を書く動機になりました。

この文書は西武線しか扱いませんでしたが中二の頃載せたかったであろう写真も上げときます。



↑土崎で出場前の 257-2000

←新潟発時代だったころの 205 系 M52

↓秋田港の寝台と廃線になった臨海鉄道



最後に近況報告

最近では生活のほとんどが受験勉強と部活(テニス)になっています。

部活はなぜか少人数なのでいきなり大会に出れました。

高校受験を始める前のただ何も考えずに学校へ行き、休みの日には撮り鉄という生活とは全く変わってしまいました。

高校受験、大学受験へ挑戦したかった理由の一つとして、自分の努力がどれほどかわからないままMARCHの学歴を手にするのが気に食わなかったからです。小学校受験が12年後なる大学生にどれほどの影響を及ぼすか、考えなくとも把握できます。

参考書を選び、自分の決めた方法で学習するのは、撮りたいネタを選び、時刻表とにらめっこして自分の決めた撮影地でクルマを撮るあの頃の自分に似ています。まさに受験勉強に活かされていると感じました。

卒論のネタとか思いつかない人は大学受験も考えてみてください。

高1の同志募集中。てか受験勉強は高1からやろうねマジで

白い悪魔よ永遠に

3年A組清松真生

2021年10月、都営地下鉄から都営5300形が引退しました（多分）※1。5300形は白い悪魔とネット民から親しまれ東は成田空港から南は三崎口まで走り抜けた5300形は実は形態の差が多いということをご存じだろうか。今回はそんな5300形の形態について解説していきます。

※1 執筆日9月27日

①初期車

初期車は5301~5306編成までが該当します。特徴は袖仕切りの内側が布張りになっている点と前面下部覆いが短い点です。冬場の寒い時期にこの編成の角席に座ると布特有の温かさを感じました。



↑ 布張りの袖仕切り



↑ 短い前面下部覆い

②中期車

5307～5314 編成までが該当します。初期車からは袖仕切りがプラスチック製に変更されたり、車いすスペースが 4,5 号車から 1,8 号車に変更されました。前面下部覆いは短いままです。



↑プラスチック製になった袖仕切り



↑正直初期車と変わらない見た目

③後期車

5315～5326 編成が該当し、一番多い形態です。車内に変更点は無いものの大きく変わったところは前面下部覆いが大型化したところです。一番最後まで残った仕様で個人的に一番お世話になった形態です。



↑浅草線開業 60 周年記念 HM
を装着していたころ



↑大型化した前面下部覆い

④最終編成

最終編成である 5327 編成は当時計画されていた京急線内での 120km/h 運転に対応するため試験的に主電動機の定格出力がそれまでの 165kw から 180kw に変更した編成です。70km/h までは従来車と同じ加速力を維持していますがそれを超えると電流値が一気に上がりほかの編成よりも多少加速が早くなります。しかし相手は変態的な加速をする車両を量産する京急。5300 形の加速力ではスジに乗れないと判断し結局 5327 編成の 120km/h 運転は幻となり、独特なモーターの音が大きくなっただけでした。またこの編成は試験的な意味合いが強かったためかほかの編成を差し置いて 2019 年に引退したため差はユニットの中間にいてもしっかりとモーターの音が聞こえるのを覚えているぐらいで写真がありませんでした。

⑤5500 形について

2017 年に第一編成が登場し、順調に一年に 5 編成前後製造され、最近では浅草線のみならず直通各線に勢力を伸ばしているこの車両の特徴といえば 5527 編成が成し遂げられなかった 120km/h 運転です。現在は 5300 形が所属している関係で 105km/h で走れば定刻通り運転できますが、遅延時などに 120km/h 運転している映像が Youtube 上でもかなり見られます。また 120km/h 運転に対応することで成田スカイアクセス線に入線することができ実際に入線と案内装置の動作試験が行われました。浅草線では約 30 年ぶりの新車ということと東京オリンピックの開催があったということもあり、デザインにもかなりのこだわりが見受けられます。それについてはまた次回に。5300 形の引退でこれから先 4 直のダイヤがどう変わるか期待できますね。

⑥あだ名の由来

この車両は白い悪魔というあだ名で親しまれていますがどのような経緯でこのあだ名になったのかというと諸説あり、例えば鉄道好きがあまりに大きなモーター音のたとえで使い始めたという説や、某直通先の赤い会社の運転士があまりに加速の伸びが悪い仲間内で使っていたあだ名が広まったという説もあります。というか赤い 会社はこんな出方するとは...

⑦廃車回送

廃車回送については馬込検車区からの搬出が難しいため、J-TREC に回送ののち千葉県市原市内に陸送して解体又は塗装を伴う検査を委託しているファインテック久里浜事業所に回送してその場で解体という手順を行っていました。また廃車の順番については規則性などなく検査期限が切れた編成からどんどん廃車にしていきました。そして約3年ですべての編成が引退しました。私自身もまだ大丈夫...なんて思っていたらほとんどいなくなっていたという状態でした。

⑧まとめ

いかがでしたでしょうか。前面下部覆いの差だけだと思っていた方も多いのではないのでしょうか。私が幼いころから親しんできた5300形の引退は寂しいですが後継でかなり優等生な5500形にこれからの4直を担ってほしいですね。



↑, → ↑晩年の姿



↑開業60周年その2

↑運転台

長野電鉄素人研究レポート

二年 高田 翔

はじめに

こんにちは。二年生にして何故か研究号をかいている
ものです、今回自分がこのようなものをかいているのか
というと、何故かとてつもなく長野電鉄に興味があり、
尚且つ未だに乗るどころかまともに調べてもいなかった
からです(つまりエアプ以下です)。というわけで恐らく
ただの自己満に近い短いレポートになりますが、最後まで
読んでくれるとうれしいです。

※書いている人は文才なし知識なしの野郎ですので、非
常に読みづらい上に人によっては「当たり前やろ！」と
思う内容があると思います。ご容赦ください。

長野電鉄とは

そもそも長野電鉄とは、現在長野線を有するな
がでんグループの子会社で、正式名称は長野電鉄
株式会社です。現在は長野駅から湯田中駅間を走



っていて、車両は他社の中古車を使用しています(例外あり)。

長野電鉄の歴史

長野電鉄は1920年に河東鉄道株式会社として設立し、1926年に長野電気鉄道を合併、現在の名称の長野電鉄株式会社になる。そのあとは、信州中野駅から湯田中駅間の平穏線と長野駅から権堂駅間の長野線が開業。1981年に地方私鉄として初めて長野駅から善光寺下駅間を長野市の連続立体交差化工事に伴い地下化。同時に錦町駅と1945年から休止していた緑町駅を廃止した。2002年には信州中野駅から木島駅間を廃止(悲しいなあ)し、長野駅から湯田中駅間を長野線、須坂駅から屋代駅間を屋代線に名称を変更するも2012年に屋代線も廃止(悲しいなあ)になり、現在に至る。尚、以前はバス事業も担っていたが1995年に長電バスに移管された。

長野線

現在長野電鉄が運用している路線である。普通(各駅停車)と特急が走っていて、普通列車の本数は15分から30分に1本で走っていて、休日に午前中2往復平日に走る列車が運休になっている。また、特急列車は一時間に1本程度特急ゆけむり、スノーモンキー(A、B特急)が上り、下りでそ

「特急ゆけむり～のんびり号～」とは、展望席などで人気の特急車両「ゆけむり」を使用し、各駅停車と同じくらいの運転時間でゆっくりと走行する観光案内列車です。沿線の観光スポットや歴史、名産物に関する説明をお聞きいただけるながら、景色や沿線の特産物をお楽しみいただけるほか、通常運行では難しい撮影スポットで写真を撮ることができます。

千曲川の見える村山橋、北信五岳が望める桜沢駅、築89年になるノスタルジックな信濃竹原駅、夜間瀬川橋梁上からは高社山とその裾野に広がる日本有数の果樹園、国の天然記念物に指定されている十三産など、沿線の隠れた撮影スポットで列車を停車及び徐行運転いたします。

こんな感じでのんびり号は本当に観光列車である。

列車

最後に列車を紹介していく。とは言っても、自分はそのまで電車は詳しくないので、ざっくりとだけで紹介します。(じゃあなんで特集書いてr)

普通車

元営団地下鉄出身で2両編成を3500系、三両編成を3600系として使っている2022年に廃止になるらしく、今は3編成のみはしっている。



東急(東京急行電鉄)出身で三両編成で8500系として使われている。性能が良く、いろんなところに輸出されている。



東京メトロ出身の最近(2020年)入ってきた車両。3両編成で3000系として使われている。



特急車

小田急電鉄出身の四両編成二本で運行している1000系。「ゆけむり」と名付けられ、A特急、のんびり号で元気に動いている。



JR東日本出身の三両編成2本で運行している2100系。「スノーモンキー」と名付けられ、B特急として走っている。元々成田エクスプレスだったりする。

他にも電気機関車や引退済み車両が存在する。

終わりに

長々と書きましたがここで終わりです。かなり見苦しいにも程がある

レポートでしたが、最後まで読んで下さりありがとうございました！

御一読有難う御座いました

参考

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%95%B7%E9%87%8E%E9%9B%BB%E9%89%84>
長野電鉄様

<http://www.uraken.net/rail/chiho/nagano.html> 浦辺研究所様

https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.jorudan.co.jp%2Ftime%2Frosenzu%2F%25E9%2595%25B7%25E9%2587%258E%25E9%259B%25BB%25E9%2589%2584%25E9%2595%25B7%25E9%2587%258E%25E7%25B7%259A%2F&psig=A0vVaw1lpTh0_FmKrCYH0JvTIdeR&ust=1634299252248000&source=images&cd=yfe&ved=0CAwQjhxqFwoTCMGe7KTtyfMCFQAAAAAdAAAAABAD ジョルダン様

<https://www.facebook.com/nagano.dentetsu.line> 長野電鉄公 Facebook
様

研究文 なぜ宇都宮線には特急が存在しないのか

1年A組 田中歩

みなさんこんにちは！ポイントもなく、カッコいい特急（成田エクスプレスとか成田エクスプレスとか成田エクスプレスです。）が停車しない可哀想な県庁所在駅、浦和駅の近くに住んでいる田中歩と申します。以後お見知り置きを。今回は、研究文を書かせていただけることとなったので、浦和駅が所属している東北本線の、通称「宇都宮線」と呼ばれている区間に、なぜ特急が走っていないのかを考察しようと思います。

前書き

大変長い文になりますので、興味のあるところを読むだけでもお楽しみいただけたらと思います。もちろんお時間に余裕のある方は、ゆっくりと全文お楽しみください。また、途中、カメラを入手する前に引退してしまった列車や、まず生まれる前に引退した列車を扱う箇所が多々ございます。そのため、引用写真が多くなっておりませんが、何卒ご了承ください。自分が撮った写真には、自 というマークを書いております。最後になりますが、まだiPadを使いこなせていなく、このような長文を書くことも初めてで、まず何より自分の教養が乏しいこともあって、文に誤りがあったり、意味がわからない箇所など多々あると思いますが、どうかお許しください！

それでは、是非お楽しみください！

追記 そういえば、東北本線は今年で全通 130 周年らしいですよ。

目次

宇都宮線の概要

まず、特急とは

東京から大宮までに並走する特急

コラム・東北新幹線の種別

本当に宇都宮線には特急がないのか？

なぜ宇都宮線には特急が存在しないのか？

昔は走っていたのか？と、宇都宮線からどう撤退していったのか

コラム・対決！宇都宮線グランプリ！

もう一度宇都宮線に特急が走ることはあるか？

黒磯から先の東北本線を走る特急は？

まとめ・引用先

おまけ 宇都宮線を走る、「臨時」快速、特急列車

宇都宮線の概要

宇都宮線は、東北本線の東京から黒磯までの区間を指す愛称です。この愛称は、1988年、当時の栃木県知事が JR に提案し、周辺知事の下承の上、1990 年から採用されました。この事実を知らなかった方は多いのではないのでしょうか。僕もそのうちの一人です。

ここでいう愛称とは、路線の本当の名前とは違い、ほかに路線名をつけることです。例えば、JR 京都線は東海道本線を、湘南新宿ラインは、東北本線、東北貨物線、山手貨物線、品鶴線の集合体を、京浜東北線は東北本線電車線と東海道本線電車線を直通運転する路線のことを指します。

基本データ

路線距離 163.5KM

ナンバリング JU

路線カラー オレンジ

電圧 直流

客扱駅 東京 上野 尾久 赤羽 浦和 さいたま新都心 大宮 土呂 東大宮 蓮田 白岡 新白岡 久喜 東鷲宮 栗橋 古河 野木 間々田 小山 小金井 石橋 自治医大 雀宮 宇都宮 岡本 宝積寺 氏家 那須坂 片岡 矢板 野崎 西那須野 那須塩原 黒磯

最高速度 120km/h (優等列車) 100km/h (普通、快速)

使用車種 (臨時等を除く)

↓ E231-1000 自

↓ 205 自

↓ E233-3000 自



↓ E131-1000 (試運転中) 自



直通運転先 高崎線、東海道線、横須賀線、湘南新宿ライン、上野東京ライン、日光線烏山線

現在の優等種別 湘南新宿ライン直通快速 快速ラビット

通過駅はどちらも、尾久、さいたま新都心、土呂、白岡、新白岡、東鷲宮、野木、間々田。通過駅は多めな気がします。

最混雑区間 大宮→土呂

まず、特急とは

JR では、特別急行料金を徴収しないと乗車できない列車のこと。実際に乗るときは、乗車券のほかに特急券が必要です。

私鉄では、乗車賃だけで乗れるものも存在します。

新幹線も、分類上は特急と分類されるそうですよ。

東京から大宮まで並走する特急

宇都宮線に特急が無いと言っても、途中並走する、高崎、常磐線および湘南新宿ライン

に特急は存在します。それが、特急草津、スワローあかぎと、特急ひたち、ときわ、

それに成田エクスプレスです。

草津は、毎日上野から温泉で有名な長野原草津口までを、

あかぎ、スワローあかぎは平日のみ上野から熊谷、本庄、高崎までを結んでいます。

使用車両はどちらも 651 系です。



↑ 651 系 自

↑ E655 系 自

↑ E259 系 自

特急ひたちとときわは、毎日上野、品川と、勝田、いわき、仙台等を結んでいます。
使用車両は E655 系です。

成田エクスプレスは、毎日（新型コロナウイルス感染症流行に伴う運休措置のため、
朝夕のみ走行）、大宮、八王子、大船と成田空港を結んでいます。使用車両は E259
系です。

並走する区間のみ停車駅を紹介します。

停車駅は、草津とスワローあかぎが、上野、赤羽、浦和、大宮
ひたちとときわが東京、上野
成田エクスプレスが、大宮（載せた意味あるか?）

コラム 東北新幹線の種別

東北新幹線は、東北本線に沿うように建設された新幹線です。途中那須塩原までは、
東京 上野 大宮 小山 宇都宮 那須塩原の駅があり、種別も多数あります。

はやぶさ、はやて、やまびこ、なすの、つばさ、こまちです。

はやぶさ、こまちが最速達タイプ

はやて が速達タイプ（途中、最高時速が 275km/h）

やまびこ、つばさが快速タイプ

なすの が各駅停車タイプ

停車駅 はやぶさ 東京（上野） 大宮 使用車両は E5,H5 系。自



はやて 東京（上野） 大宮 使用車両は E2,E5 系。最近、運転されていない。

こまち 東京 (上野) 大宮 使用車両は E6 系。岩手県盛岡駅で分かれる。自



やまびこ 東京 上野 大宮 (小山) (宇都宮) (那須塩原) 使用車両は E2,E5



系。

自

つばさ 東京 上野 大宮 (宇都宮) 使用車両は E3 系。福島で分割

なすの 東京 上野 大宮 小山 宇都宮 那須塩原。使用車両は E2,E5 系。

本当に宇都宮線には特急が無いのか？

果たして、本当に宇都宮線には特急が無いのでしょうか。実は、宇都宮線を「走る」特急は存在します。しかし、大宮から先、停車駅が宇都宮線内には無いので除きました。また、この特急は、途中の栗橋駅より先、東武日光線に直通します。ここまでいとうお気づきの方が多いかも知れませんが、この特急の名を、日光、きぬがわ、と言います。日光は東武日光へ向かい、鬼怒川は東武鬼怒川温泉へ向かいます。JR253 系で運転し、東武 100 系で運転される時は、前に、「スペーシア」という愛称がつきます。久喜に停車してほしいですね。僕個人としては。



↑ 東武スペーシア 100 系



↑ JR253 系

なぜ宇都宮線には特急が存在しないのか

やっと本題に入りました。かといってこれを読み終わったからといって飛ばさないでくださいね！ここからも面白いことを頑張って書いていきますから。まあ、この記事よりも面白いことを書いている方がたくさんいらっしゃいますが。

さて。なぜ、他の並走している路線に特急があるのに、日本を代表をする在来路線、東北本線の、宇都宮線区間にはないのでしょうか。それはズバリ、「新幹線があるから」。

新幹線は、JR 東日本にとって、山手、東海道、中央線系統に次ぐ、いわゆる「稼ぎ頭」の路線です。しかし、新幹線は走らせるのにも大幅なコストがかかります。その為、乗客をたくさん乗せて、利益を多くする必要があるので。でも、在来線に早い特急を走らせてしまうとどうなるでしょう。お客様はきっと料金が安い在来線特急に流れてしまいます。そのため、新幹線で利益を出し、採算を取るために、優等列車が存在しないのです。まあ、僕は在来線の普通列車でいいですけども。特急高すぎて乗れんし！東北地区の、「仙台シティーラビット」が廃止されたのも、これが原因です。しかし、同じ新幹線が走っている、高崎線には特急が存在します。なぜでしょう。これは、観光地が新幹線の停車駅から離れ、しかも需要が大変多いからです。そうすると、高崎線沿線は長野原、宇都宮線沿線は、日光しか残りません。日光には前述の通り、東武が手を出しています。そのため、宇都宮線には優等列車が存在しないのです。また、特急を作っても、わざわざ乗る人がいないということも原因の一つだと思われます。例えば、2010年まで残った特急おはようちぎ（前 新特急なすの）は、急行時代はそこそこの乗車人数がありました。しかし、停車駅が変わらないまま、新特急になり、別途特急料金が必要になり、事実上の値上げが行われました。その後、瞬く間に利用者が減り、まず一往復が、快速ラビットとして、普通快速列車に格下げされました。その後、利用者の増加も受け、最終的に、一往復を除いて全て、快速ラビットに格下げされました。停車駅があまり変わらないことも大きな原因だったでしょう。高崎線では、宇都宮線とは違い、最速達の通勤快速停車駅との差が10駅分あります。

快速アーバン	大宮	上尾	桶川	鴻巣	熊谷	熊谷からの各駅	(9 駅)
特別快速	大宮		北本	鴻巣	熊谷	熊谷からの各駅	(9 駅)
通勤快速	大宮			鴻巣	熊谷	熊谷からの各駅	(9 駅)
特急草津	大宮				熊谷	高崎	

しかし宇都宮線では、

ラビット	大宮	蓮田	久喜	古河	小山	小金井	自治医大	石橋	雀宮	宇都宮
快速	大宮	蓮田	久喜	古河	小山	小金井	自治医大	石橋	雀宮	宇都宮
通勤快速	大宮		久喜	古河	小山	小金井	自治医大	石橋	雀宮	宇都宮
なすの	大宮	蓮田	久喜	古河	小山			石橋		宇都宮

↑ (最後の年)

上の表からもわかるように、宇都宮まで、新特急なすのは、通勤快速よりも通過駅が3駅多いだけの高い特急になっています。これでは快速に格下げされてしまいますね・・・準急か急行だったらよかったです・・・

昔は走っていたのか？

昔は走っていたのか？そんなの当たり前です。なぜなら

北斗星

カシオペア

はくつる

やっぱり新幹線が開業しなかった方が良かったんじゃないんですか。早くはなりましたけど。

??? お前、ふざけるな。編集めんどいんだが。

・・・、さて、ふざけてないで、真面目に紹介しましょう。歴史を追って書いていき

ます。現宇都宮線区間を走行する列車のみ取り上げ、停車駅は、宇都宮線区間のみ掲載しています。

時代は遡ること明治時代の1908年、東北本線に青森行き、201,202 急行列車がつくられました。この列車が宇都宮線を含む区間で急行運転を行いました。

その後、103,104 列車という列車番号になり、スピードアップを繰り返した後、1943年、決戦ダイヤにより準急に格下げされ、1944年、戦局悪化に伴い廃止されました。戦後の1945年、復活しましたが、石炭事情の悪化により、翌月廃止されてしまいました。

1946年、GHQの要求により、連合国軍専用列車、「Yankee Limited」（北部特急）がつくられました。

1947年、急行103,104 列車が運転を再開しました。その後、「青葉」の愛称がつけられました。

1954年、急行「松島」が運転を開始しました。電車に変更になった後、ひらがな表記になりました。

その後、常磐線経由でたくさんの急行や特急がつくられました。

1956年、準急「日光」が運転を開始しました。途中停車駅は宇都宮のみ！大宮すら止まらない。

1958年、準急「あぶくま」が設定されました。そして、日光に向かう「日光」「中禅寺」、黒磯へ向かう「しもつけ」「二荒」「ゆのか」が快速列車から準急列車に格上げされました。

1959年、季節準急「なすの」が設定されました。

1960年、夜行準急「しのぶ」が設定されました。そして、常磐線を走っていた不定期急行「いわて」が東北本線経由になり、定期化されました。

1961年、急行「みやぎの」が東北本線経由となり、あぶくまが夜行準急となりました。また、準急「湘南日光」が運転を開始しました。。

1963年、準急つくばねが運行を開始しました。

1963年、あぶくまを盛岡まで延伸して急行化、寝台急行北星となりました。

1964年、やっと東北本線（現在の宇都宮線）経由でも特急が新設されました。それは、東北本線初の名誉ある、寝台特急はくつる青森行きです。なんと20系客車10両での運転。一年後、12両になりました。

停車駅は、上野、宇都宮、黒磯です。その後に大宮が追加されました。

そして1968年、東北本線の全線電化後、583系での運転が開始されました。この時はなんと13両！同時に、常磐線経由青森行き特急はつかりのキハ81系が583系に置き換えられると同時に、東北本線（現在の宇都宮線）経由に変更されました。停車駅

は、上野、大宮、小山、宇都宮、黒磯です。また、青葉が夜行化され、寝台急行新星が運行を開始しました。

1965年、青葉が「きたかみ」に愛称を変更しました。

1966年、しもつけ、つくばね、なすの、わたらせが急行に格上げされました。

1968年、みやぎのがまつしまに、きたかみがいわてに、しもつけがなすのに統合されました。

1969年、季節特急「くろいそ」が設定されました。

1970年、湘南日光が廃止されてしまいました。

1972年、くろいそがなすのに統合されました。

1978年 停車駅

上野 赤羽 大宮 (古河) (小山) 宇都宮 (氏家) 矢板 西那須野 黒磯

1982年、東北新幹線が大宮まで開業しました。それと同時に、はつかり が急行の特急格上げにより一往復増便の二往復はくつる が一往復増便の二往復いわて、北星、新星、日光 が廃止になりました。

1985年、東北新幹線が上野まで開業しました。それにより、つくばね、わたらせが廃止されましたが、今までの急行なすのが、**新特急なすの**に格上げされました！

1988年、青函トンネルが開業しました。それにより、はくつる が一往復廃止されましたが、札幌行き**寝台特急北斗星**が2+季節1往復の三往復で運行開始！！

1991年 臨時急行おいらせが設定されました。

1992年 今まで快速として走っていた快速日光が、特急に格上げされました。そして、新宿発ホームライナー古河が運転を開始されました。

1994年、はくつるが一往復増発されました。おいらせが廃止になりました。そして、特急日光が臨時化されました。

1995年、新特急なすのが、新特急「おはようとしぎ」、新特急「ホームタウンとしぎ」に改名されました。

1999年、**寝台特急カシオペア**が、北斗星の季節一往復を置き換える形で設定！！

2002年、はくつるが一往復減便されてしまいました。そして、新特急の称号も廃止されてしまいました。

その後、東北新幹線が八戸まで開業してしまいました。それにより、最後まで残っていた東北本線を全区間を走る特急、はつかり、はくつるが廃止されました。

2006年、東武線との直通運転が開始されました。

2008年、ホームタウン古河が廃止されてしまいました。

2010年、おはようとしぎ、ホームタウンとしぎが廃止されて、寝台特急以外の宇都宮線単独区間に停車駅を持つ特急は全廃しました。

2015年 北斗星が残念ながら臨時化→廃止されてしまいました。

2016年 カシオペアが残念ながら廃止されてしまいました。これにより、宇都宮線を全区間走る特急が完全に全廃しました。

長々と書いてきたのでまとめ

急行が多い→大半は夜行に変更

特急はほぼ常磐線

新特急なすのかっこいい！

新幹線は敵ぞ 新幹線のせいで寝台特急に特急と急行が消えた

コラム 対決！宇都宮線グランプリ！最速王はどの便だ！

最盛期、たくさんの列車が走った宇都宮線。種別ごとに時刻表から計測し、上野宇都宮

間最速列車を決めます！

各列車とも、最速達便で計測します。資料が少ないので、残念ながら全ての種別を掲載することはできていません。また、完全な速達便ではない可能性もあります。その点をご了承の上、お読みください。

文字の例 種別 寝台特急 特急/L特急 寝台急行 急行、準急 快速、普通

時間 第一位 第二位 第三位 第四位 第五位 第六位 第七位 その他

写真につきましては、同じ形式につき1つとさせていただきます。(ただ面倒臭かっただけ) 作業に手間取ったため、写真を入れる時に無駄なスペースができております。

それでは初めていきます

L特急ひばり 51号 1982年 485系 12両 仙台行き

上野 13時50分 大宮 14時16分 宇都宮 15時08分 計1時間18分



L特急やまびこ1号 1981年 485系 12両 盛岡行き

上野 6時33分 大宮 6時59分 宇都宮 7時53分 計1時間20分



急行まつしま/ぼんだい3号 1981年 455系 12両 仙台/喜多方行き

上野 6時38分 大宮 7時2分 小山 7時40分 宇都宮 8時4分 計1時間26分



写真は郡山以北のため、両数が短くなっているそうです。

急行日光1号 1981年 165系 12両 日光行き

上野 7時4分 大宮 7時29分 小山 8時12分 宇都宮 8時36分 計1時間22分



急行おが1号 1981年 キハ58形9両 秋田行き

上野7時7分 大宮7時34分 小山8時17分 宇都宮8時39分 計1時間32分

L特急はつかり1号 1981年 583系13両 青森行き

上野7時33分 大宮7時59分 宇都宮8時55分 計1時間22分



L特急つばさ5号 1982年 485系9両 秋田行き

上野7時20分 大宮7時46分 宇都宮8時37分 計1時間17分



急行いいで/ざおう1号 1981年 キハ58形12両 新潟/山形行き

上野9時06分 大宮9時32分 小山10時12分 宇都宮10時34分 計1時間28分

特急ふるさと 1982年 583系13両 青森行き

上野10時34分 大宮11時00分 宇都宮11時54分 計1時間20分

L特急やまばと1号 1982年 485系9両 山形行き

上野15時20分 大宮15時46分 宇都宮16時37分 計1時間17分



急行なすの1号 1981年 165系13両 黒磯行き
上野10時36分 大宮11時2分 小山11時40分 宇都宮11時59分 計1時間23分



特急あいつ 1982年 485系9両 会津若松行き
上野13時20分 大宮13時46分 宇都宮14時37分 計1時間17分



急行あづま1号 1981年 455系12両 福島行き
上野18時36分 大宮19時2分 小山19時41分 宇都宮20時4分 計1時間28分

急行八甲田 1981年 12系客車9両 青森行き



上野19時8分 大宮19時33分 小山20時12分 宇都宮20時34分 計1時間26分

急行津軽3号 1981年 455系12両 青森行き

上野 22 時 41 分 大宮 23 時 06 分 小山 23 時 45 分 宇都宮 0 時 8 分 計 1 時間 27 分

寝台特急あけぼの 1 号 1981 年 20 系客車 12 両 青森行き

上野 22 時 00 分 大宮 22 時 25 分 宇都宮 23 時 24 分 計 1 時間 24 分



寝台特急はくつる 1981 年 583 系 13 両 青森行き

上野 22 時 21 分 宇都宮 23 時 48 分 計 1 時間 27 分



寝台特急北星 1981 年 14 系 12 両 盛岡行き

上野 22 時 34 分 大宮 23 時 1 分 宇都宮 0 時 3 分 計 1 時間 29 分

急行出羽 1981 年 キハ 58 形 12 両 酒田行き



上野 23 時 4 分 大宮 23 時 31 分 小山 0 時 20 分 宇都宮 0 時 46 分 計 1 時間 41 分

急行いわて 3 号 1981 年 455 系 12 両

上野 23 時 32 分 大宮 23 時 59 分 小山 0 時 53 分 宇都宮 1 時 19 分 計 1 時間 47 分

寝台急行新星 1971 年 20 系客車 9 両 仙台行き

上野 23 時 42 分 大宮 0 時 8 分 宇都宮 1 時 26 分 計 1 時間 44 分

急行さおう 3 号/ばんだい 11 号 1981 年 455 系 12 両 山形/会津若松行き

上野 23 時 49 分 大宮 0 時 16 分 小山 1 時 4 分 宇都宮 1 時 33 分 計 1 時間 43 分

寝台特急北斗星 1 号 2007 年 24 系 25 形客車 12 両 札幌行き

上野 16 時 50 分 大宮 17 時 15 分 宇都宮 18 時 11 分 計 1 時間 21 分



寝台特急エルム北斗星 2007 年 24 系 25 形客車 12 両 前方 3 両特別車 札幌行き

上野 19 時 23 分 大宮 19 時 50 分 宇都宮 20 時 49 分 計 1 時間 26 分

寝台特急北斗星ニセコスキー 2007 年 24 系 25 形客車 12 両 山線經由札幌行き

上野 19 時 3 分 大宮 19 時 30 分 宇都宮 20 時 29 分 計 1 時間 26 分

寝台特急カシオペア 2015 年 E26 系客車 12 両 札幌行き

上野 16 時 20 分 大宮 16 時 44 分 宇都宮 17 時 50 分 計 1 時間 30 分



準急湘南日光 1964 年 157 系 両数不明 日光行き

上野 10 時 47 分 宇都宮 12 時 7 分 計 1 時間 30 分

通勤快速 3559M 2021 年 (3 月ダイヤ改正で廃止) E231 系 10 両

上野 20 時 19 分 省略 宇都宮 21 時 54 分 計 1 時間 25 分



写真は 3551M です。 自

快速ラビット 3557M (元通勤快速のスジ) 2021 年 E231-1000/E233-1000

上野 21 時 22 分 省略 宇都宮 22 時 59 分 計 1 時間 27 分

普通 2021 年 E231-1000/E233-1000

標準時間計 1 時間 41 分

結果

- | | | |
|-----|----------|-----------|
| 第一位 | L 特急つばさ | |
| | L 特急やまぼと | 1 時間 17 分 |
| | 特急あいつ | |
| 第二位 | L 特急ひばり | 1 時間 18 分 |
| 第三位 | L 特急やまびこ | |
| | 特急ふるさと | 1 時間 20 分 |
| 第四位 | 寝台特急北斗星 | 1 時間 21 分 |
| 第五位 | 急行日光 | |
| | L 特急はつかり | 1 時間 22 分 |
| 第六位 | 急行なすの | 1 時間 23 分 |
| 第七位 | 寝台特急あけぼの | 1 時間 24 分 |

黒磯から先を走る特急は？

先ほどまで宇都宮線のことを書いてきましたが、親分である、東北本線に特急は走っているのでしょうか。時刻表を使って、調べてみました。

岩沼—仙台間 特急ひたち

注 岩沼以降、仙台まで止まりません。

大宮から栗橋まで、東武線に直通する、特急日光、きぬがわ、スペースきぬがわ号が走っているが、その列車は、大宮から先、宇都宮線内に停車駅がない。

昔は多くの急行や特急が走っていたが、全て廃止された。主な原因として、東北新幹線が開業していったことなどが挙げられる。

引用元（書籍）

JTB 時刻表

引用元（サイト）

<http://www.rail-7.com/2021/02/com-rapid-utsunomiya-E231.html>

http://www.80sjnr.sakura.ne.jp/80s_jnr-database.htm

<http://kame2house.blog96.fc2.com/blog-entry-7770.html>

<https://middle-edge.jp/articles/aPKAZ>

<http://hodo.blue.coocan.jp/s/burutore/hokutose/index08.htm>

<https://web.archive.org/web/20130513093548/http://w01.tp1.jp/~a073009361/JIKOKU/limexp86/nasuno.htm>

<http://www.uraken.net/rail/index.html> 特急等、本文の画像はここから使わせていただきました。

<https://tetsudo-ch.com/11545428.html> リゾート那須野満喫号と E257 系 5000 番台の写真を、使わせていただきました。

<http://koedaka.cocolog-nifty.com/blog/2004/06/0416.html> 急行まつしまの画像のみ、ここから使わせていただきました。

<https://raillab.jp/photo/15162> 急行日光の画像のみ、ここから使わせていただきました。

<http://www7days.blog.fc2.com/blog-entry-54.html> 急行八甲田の画像のみ、ここから使わせていただきました。

<https://news.mynavi.jp/article/20170825-jrtobu/> 東武線に直通する列車の画像は、ここから使わせていただきました。

<https://www.jreast.co.jp/railway/joyful/iroha.html> 205 系「いろは」の画像のみ、ここから使わせていただきました。

おまけ・宇都宮線を走る、「臨時」快速、臨時特急列車

JR 東日本はよく、長期休みや沿線で比較的大きなイベントが開催される時、「全ての座席が指定席」の快速列車を設定します。それが結構、宇都宮線に設定されるのです。ここでは、新型コロナウイルス感染症の影響がほぼ無かった、2019年、宇都宮線に設定された臨時快速、特急列車を見て、この研究文を終わりにしたいと思います。注 一部列車は2021年の写真を使用しています。また写真は、同形式につき一枚となっています。

- 1月 快速 早春成田初詣号 185系
- 2月 特急 氏家雛祭り号 E257系
- 2月 特急 勝浦ひなまつり E257系



写真は上記臨時特急のものではありません。自

- 4月 快速 春を告げる日光弥生祭号 205系「いろは」
- 4,5月 快速 あしかが大藤まつり 1、2号 185系



写真は2021年度のもので。自

- 5月 快速 日光東照宮春季例大祭号 205系「いろは」



- 5月 特急 懐かしの新特急なすの 185系

5,6月 快速 リゾートなすの満喫号 485系



7月 快速 烏山山あげ祭 253系

12月 快速 足利イルミネーション 253系

全部で10種類の臨時快速、特急列車が走ったということがわかります！
このほかにも、旅行会社が企画した団臨が走行することがよくあります。
上記の臨時列車は大宮以北を通る列車しか取り上げていないので、大宮止まりの列車、高崎線を通る列車なども含めると、相当な数になります。

後書き

最後までお読みになってくださり、本当に、本当にありがとうございました!!最後に愚痴だけ書かせていただきます。全文で合計何ページ、何文字書いたと思いますか?
答え 計20ページ、11526文字 気づいたら一万超えたー!やったー

疲れたー

書きたいことは全て書けたので満足です!もう少しで上限に達するところだった。あぶないあぶない。

以上

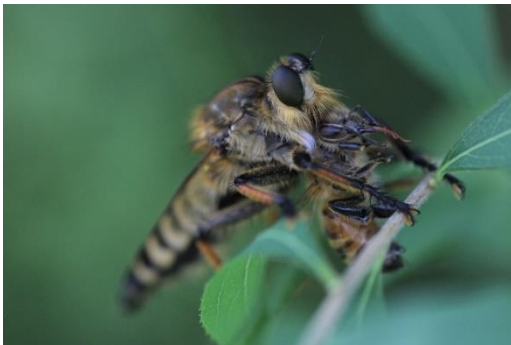
あと、是非宇都宮線に乗る機会があれば、少し汚い宮ヤマ前期車できてくださいね!
(悪の勧誘) お尻のストレッチになりますよ!

部員からのメッセージ

部員からのメッセージ

3年2組36番 三宅浩平

こんにちは、今まで写真を並べて短い文章ばかりを添えてきた三宅です。なんとついに今回が最後の寄稿となってしまいました。長い6年間でした。現在はアコライトと生物部で兼部させていただいています。チャペルで食事や自習をしたりジムで筋トレしたり、実験室で標本をつくったりキャンパスでフィールドワークをしたり、鉄研で模型をつくったり…と学校の施設を存分に利用する機会をふんだんにいただくことができました。個人的に学校や部活動以外の活動にも積極的に取り組めたのはよい経験になりました。鉄研は私が立教新座に入った理由の一つということもあり、6年間続けてきました。最後の年(2021年)になって模型コンテストで賞をいただき、有終の美を飾れたことは一生に残る思い出になったと思います。今回のSPOFで、私は本誌の編集と展示動画の作成をさせていただきました。展示動画も是非ご覧ください。6年間支えてきてくださった先生、同級生、先輩、後輩の皆様、ありがとうございました！



これらの写真は、私が我が校のキャンパスで撮影したものです。左の写真は https://fujiwara-nh.or.jp/archives/2020/1130_124000.php でご覧になれます(鉄道とは関係ないですが...)。

部員からのメッセージ

3年4組30番 深山温太

こんにちは。順当にいけば、これが私にとって最後の部員からのメッセージになると思います。私は高校1年生から入部しました。最初の部員からのメッセージには、とても居心地の良く楽しい場所を提供してくれるこの部活に、恩返しをしていきたいと申しました。2021年全国高等学校模型コンテストで審査員特別賞とベストリアル情景賞を獲得することができました。私は、このコンテストへ向けて、自分で言うことでは無いとは思いますが、テーマ決めから、素材集めなど、かなりの努力をしたと思っております。もちろん、私だけではなく、同級生や後輩の力を合わせて獲得することができた賞であると考えておりますが、今回の受賞において私個人としても、この部活に恩返しのできたのではないかと思います。

夏休みが明け、活動が本格化した10月からの活動内容は、運転体験モジュールの作成です。このモジュールは、部員全員が、モジュール内の建物を一つずつ作って配置していくという作成形態をとっています。先日の活動で大まかな設計図を決めるミーティングをしていたのですが、その時、突然気が付いてしまいました。その、運転体験モジュール（通称 深山）が完成するのは、来年度の予定だったのです。そこで初めて、私が高校3年生であり、もう来年度にはこの学校にも、この部活にもいないのだと実感しました。なんだかんだ言って、この部活が大好きです。モジュール作成や、友達や後輩としょうもないことで話して、笑うことは、楽しくて仕方ありませんでした。なので、引退、卒業はとても寂しく思います。三送会（実行できれば）で泣いてしまわないか心配なくらいです。大学に進学して、それ以降も楽しいことがあったとしても、この鉄道研究会で得た楽しい思い出や、素晴らしい経験は、上書きされるものではありません。部員の皆さん、顧問の先生方、本当にありがとうございました。そして、読んでいただきありがとうございました。最後に、いくつか写真を掲載しておきます。



(制服でないのが私です)



KBTお兄さん、(多分)卒業のお知らせ。

3年6組 窪田 徳

と、いうわけでもう在籍最後の部誌になってしまいました。どうも物足りない気がするのはきっとコロカスのせいで部誌を発行できなかった時期があるからでしょう。ページ数制限もあったので「18 きっぷ旅」シリーズも結局一部欠番のままになってしまったのが残念な所です。~~ホシマにふざけんなよコロカス。~~

さて、今回も鉄分は紀行文にたっぷり入れたのでここではそれ以外のことを…と言いたかったのですが、今回は紀行文がなしになったのでした。

とはいえ元々鉄道ネタも18 きっぷ旅以外に大して入ってないのでやっぱり鉄道以外のことを話しますね。~~それでいいのかよ。~~

今回は、前回に引き続き「ウマ娘」と、ちょっと競馬のお話です。前回、ワタクシがウマ娘のハルウララとライスシャワーにドハマりしたことはお伝えしましたね。ワタクシの中での好きなウマ娘ランキング 1 位同着の座を不動の物にした 2 人ですが、あの後もズブズブとウマ娘の沼に沈んだ結果、クビ差で 3 着に食い込んできたウマ娘が現れたので、今回はその子を紹介したいと思います。

そのウマ娘の名は、**キングヘイロー**(CV:佐伯伊織さん)です。

元ネタ馬は、1997 年から 2000 年まで活躍した同名の牡馬です。父親ダンシングブレーヴ、母親がグッバイヘイロー、どちらも海外 G1 で何度も優

勝しているという期待の超良血馬、だったのですが…

この世代(98年クラシック)は「黄金世代」とも呼ばれるほどライバルが非常に多かったのです。ダービー馬スペシャルウィーク、皐月・菊花賞馬セイウンスカイや、有馬記念優勝のグラスワンダー。これにキングヘイローは出走していませんが NHK マイルカップとジャパンカップ優勝のエルコンドルパサー(勝ち鞍はすべて 1998年)は、ウマ娘で同期としてキングヘイローとの絡みが多くあります。

話が少し逸れましたね。さて、このライバルだらけの状況の中、キングヘイローの G I はというと…

皐月賞…**2着** 日本ダービー…**14着** 菊花賞…**5着** 有馬記念…**6着**

そう、いまいち勝ちきれない日々が続いてしまうのです。一応年が明けた 1999年の東京新聞杯(GⅢ)や中山記念(GⅡ)では 1着になっていますが、どうしても G I にだけは手が届かなかったのです。

しかしキングヘイローは諦めず様々な距離の G I に出走、時にはダートにまで殴り込み、G I の冠を求め続けました。

そして自身 11回目となる G I、2000年高松宮記念。ここでついにキングヘイローは G I 初優勝を果たします。この時の雄姿は、後に JRA の CM でこう謳われました。

「その馬は、10度の敗北を超えて、血統を証明した。」

敗れても、敗れても、敗れても、絶対に首を下げなかった。

緑のメンコ、不屈の塊。その馬の名は——キングヘイロー。」

2012年高松宮記念のCMより

その後、引退レースの2000年有馬記念までキングヘイローの勝利はなく、

結局この高松宮記念が最後の勝ち鞍となってしまいましたが、GIを1勝するだけでも大変な功績であり、元々の良血統もあって種牡馬としては大成することになります。

そんなキングヘイローですが、ウマ娘では「一流」を自称するプライドの高いお嬢様キャラクターとなっています。しかしその内には誰にも負けない不屈の魂を秘めており、汗と泥に塗れても決して首を下げない「ド根嬢」なのです。

さらに彼女、実は面倒見の良さが「一流」だったりします。というのも、基本的に全寮制であるトレセン学園において、彼女と同室なのがあこのハルウララなのです。ゲーム内の会話を聞く限り、朝ウララを起こしたり、トレーニングをすっぽかして八百屋の手伝いに行ったウララを連れ戻しに行ったり、夜うっかりキングの布団に入ってきたウララと同衾したり…どう見ても保護者です本当に(ry。というか、元々キングはウララとの絡みから興味を持ち、さらに調べていった結果キング個人の株が爆上がりしたんですよね。とにかく、キングはめっちゃいい子なので皆さんも一緒に沼に堕ちましょう。

さて、まだまだ話し足りないのですが、ページ数制限があるので残念ながらここまで。相変わらずウマ娘は始められていないので写真無くてすみません。てゆーか最後のぶいめせがこんなんでも良かったのか？うるせえ別にいいんだよ。—それでは本当の本当にこれで最後です！ありがとうございました！

ぶいめせ

2年1組 横田真一郎

お久しぶりです。今回の編集長は高3の三宅さんが引き受けてくださいました。ありがとうございます。

近況報告

ちょっと鉄道模型コンテストのお話を。今回も2019年に引き続き制作にかなり関わらせていただきました。さらに今回は運営に提出する学校・クラブ紹介ビデオや作品紹介ビデオの作成、会場でのプレゼンのスライド作成なども担当しました。正直かなり大変でしたがとてもやりがいのある仕事でした。特にスライドはかなりこだわって作りました。今回の受賞を少しでも後押しできていたなら嬉しいです。

書くことがなくなってしまったのでこの辺で。

謎の筒を持ってチャペルの前を疾走する私の画像を貼っておきます。

(フリー素材なのでご自由にお使いください)



そういえば部誌を書くのも今回含めあと3回ですか…早すぎる…

ちなみに紹介ビデオはコンテスト公式 YouTube でご覧いただけます。よかったらどうぞ。

それと鉄研公式 Twitter や Instagram もよろしくおねがいします。だいたい私がテキストに投稿しています。リンクは後ろの方のページにあると思います。
それではごきげんよう。

部員からのメッセージ

2年2組 塚田揮心

みなさんどうもこんにちは！来年ついに高校3年生になるらしい塚田でございます。このまま何事もなければ、高校生活があと一年少々で終わってしまうことに驚きを感じている今日この頃です。まあなんだかんだ言いつつも、お話することがこれ以上特に無いので私が撮影した写真でも軽く紹介しようと思います。

その前に、今回の部誌は唐突に発行…というかアップロード（でいいのかな？）が決まったもので、特集記事を書くための調査や資料集めができなかったため、今回はブイメセだけの執筆にさせていただきます。

それでは今度こそ写真の紹介に移ります。

1枚目は今現在、東上線を離れ本線への転属工事が進められている51009Fの写真です。

この写真は転属する約1ヶ月前に東上線内で撮影したものになります。この編成が、東上線を走行する姿をもう見れないと思うと少しばかり寂しいですが、半蔵門線直通運用でも頑張ってもらいたいです。



2枚目は野田線で活躍している8163Fです。この編成は、野田線で活躍している8000系の中でも数少ない行先表示器が幕式の編成であり、元東上線所属の編成でもあります。この編成が東上線を離れたのは約10年前の2010年であり、意外と最近まで東上線を走っていたことになります。野田線にはこの編成と同じように東上線所属だった編成や、伊勢崎線などから転属した編成などかなりたくさんのバリエーションがあるので、調べてみるとなかなか面白い車両です。



最後に3枚目の写真を紹介します。この車両は東上線のエースとも言える存在である50090型の最終増備車である51096Fです。この編成は撮影をした去年の冬の時点で、側面のオレンジ色の帯がだいぶ色褪せてしまっていて、見た目が少し残念な状態でしたが、つい最近帯が貼り替えられていたため、綺麗な状態になりました。この編成とほぼ同時に増備された51095Fもこの51096Fと同じような状態になっていましたが、こちらもつい最近帯が貼り替えられたため、綺麗な状態となっています。50090型の運用はなかなか興味深いものが多いので、もしかしたら次回の特集記事のネタにするかもです。(匂わせ)



ブイメセをこんなに書いたのは久しぶりの気がします(笑)
それでは今回はこの辺で！

部員からのメッセージ

高校1年1組 高羽 海斗

みなさん、どうもこんにちは。この立教新座の部誌でお会いするのは2度目ですね。今回は、前回と同じものをまるまるコピーして提出しようかと思いましたが、お読みになっていただいている方々に悪いと思い、新規で更新しました。今回は特集でNゲージの改造、施工について10ページ程いただきましたが、今回は部誌の作成時がちょうど定期テスト、複数の模試とダブってしまい、白紙のままとなってしまいました。「ネタとしては、夏に50000円を予算とした(度重なる失敗で足が出てしまったんですけどね…!)中規模改造をしたのがあるのですが…」まあ、実のところをいうと、僕は電車自体ではなく、小さく再現されたNゲージが好きで鉄道が好きになっただけなので、東京、東京周辺のJRと東京メトロ、東急東横線、京王線しか知らないんですよ…。ですから、貨物とか新幹線とか珍しい電車とかは疎くて、そういうものをネタとしてはとりあげられないんですよね。最近は、いつもお世話になっている武蔵野線に愛着がわきすぎてしょうがないですね。今後ともよろしくお願ひします。



面倒くさくて、基本、電車の写真は撮らないので、ネット (http://hassyaorai.blogspot.com/2010/12/209_05.html) から採ってきました。

部員からのメッセージ

高校 1 年 4 組 山中

康平

読者の皆さん、どうもこんにちは！鉄研の関西地区担当(非公認)の山中です。今回は前回の反省を生かして、鉄道成分多めでお送りします。

ですがその前に野球の話をさせてください。今回は個人的に最も良いドラフトができたと思う球団を紹介したいと思います。その球団は“横浜”です。まず、即戦力の大學投手 2 人とこの球団では珍しく高校生 No. 1 投手の小園投手をとれたことが一番の評価です。三浦、徳山両投手は六大学リーグでの実績も十分で、徳山投手は軟投型、三浦投手は力投型で異なる 2 タイプを獲れたのはほんとに羨ましいです。我が阪神はというと小園投手を外しましたが高知高の森木投手を獲得でき、サイドスローの岡留投手など即戦力として見れそうな選手もいて充分満足できるドラフトだったと思います。今年はい体的に弱点補強のドラフトでしたね。

では、鉄道に入りましょう！

今回は面白い関西の列車種別の紹介をします。

一つ目は、阪神電鉄・山陽電鉄の直通特急です。この列車は大阪府の阪神梅田から兵庫県の山陽姫路までを結ぶ列車で、通常の停車パターンは阪神梅田から尼崎、甲子園、西宮、芦屋、御影、そして兵庫県の中心神戸三宮を通ります。その後、元町、高速神戸、新開地、高速長田、板宿、月見山、山陽須磨の順に止まっていきます。この停車駅に関してはほぼ順当で、阪神線内は関東でいう京王特急ぐらいの主要駅のみ停車。山陽線内は山陽須磨までは飛び飛びに停車してゆき、山陽須磨からはJRと並走するためJRの快速並みの疾走感ある走りを見せてくれます。

しかし、直通特急には二つの幕があります。

一つ目は、赤幕に白地の表示幕の直通特急。こちらは、先ほどの通常パターンの直通特急です。

二つ目は、黄土色地に青字の表示幕の直通特急。これは色合い的にも珍しいです。どういう意味があるのでしょうか。

実はその下に小さい字でこう書いてあります《神戸三宮から東須磨まで各駅に停車》

(東須磨駅は板宿駅の一駅姫路側です)

これって結構面白くないですか？どこが面白いのかを説明すると、私鉄の優等列車は都会に近づくほど駅を飛ばしていく傾向にあります。例えば東

武東上線であれば優等種別の準急、急行、快速などは、成増から池袋まで8駅連続無停車、京王線特急なら調布のあと、明大前、終点新宿。どれも早くなります。これは主に、列車(各駅停車)の本数が増えるためです。

しかしこの直通特急は、なんと兵庫県を中心神戸三宮から各駅に止まってしまうのです。

この不思議な現象を2つの手がかりから推理してみました。

① 第三次事業者

実はこの神戸三宮～東須磨のうち、西元町～高速神戸～高速長田～西台間は、神戸高速鉄道という会社の路線で、この会社は車両を持たないため、阪神電鉄や山陽電鉄の他にも、阪急電鉄と神戸電鉄に乗り入れてもっています。これを、第三次事業者と呼びます。

ではなぜこのような会社があるのでしょうか？答えはこの会社に乗りに入れてもらうことで、神戸の街中を走る車両を一本化し、洗練された鉄道ネットワークにするためです。

では、なぜ直通特急が各駅に止まるのかというと神戸高速鉄道は神戸市

が管理しているため、市民のユーズがあったから止めたのだと思います。

② 東須磨駅

東須磨駅は山陽電鉄の駅で、車庫を備える運用上重要な駅です。そして、山陽には東須磨行きもしくは新開地行きの列車が毎時1本あります。この列車が神戸三宮には行かないため直通特急の各駅停車化があるのだと思います。

いかがでしたでしょうか？このように関西の私鉄は工夫に工夫を重ねて列車を走らせています。私はこのように、関西の鉄道の面白い情報を沢山ブイメセで伝えられたらと思います。

ご一読ありがとうございました。今回は阪神電鉄の写真を貼って終わりにしたいと思います。

撮影者 山中（自分） 場所 阪神甲子園駅、今津駅



部員からのメッセージ ぶい~~~~ん wwwww

1-5-25 立川寛太

こんにちは、特集3本に関わった立川です。少しだけ自分語りさせてください。

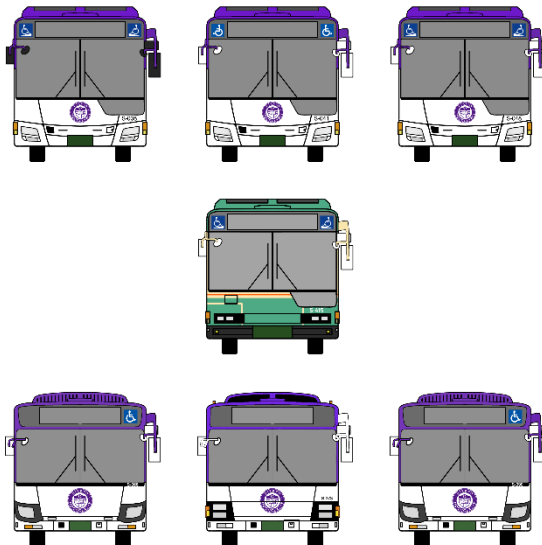
実は、前回の部員からのメッセージを見て、なんと僕の SNS アカウントを見つけた方がいて、メッセージをいただいたんですね。僕はリアルとネットは極力接点を減らそうと考えていましたが、バレるもんですね。あの画像使ってバレないとも思ったのか

そこで出来るのは、「SNS のアカウントがバレる→ある程度の個人情報が第三者に渡る→拡散されたら死ぬ」という至って単純な構図です。僕はメッセージをいただいた方のことを尊敬していますし、個人情報を拡散するような人じゃないと思っています。一方、そうでない人が一定数いることも承知です。

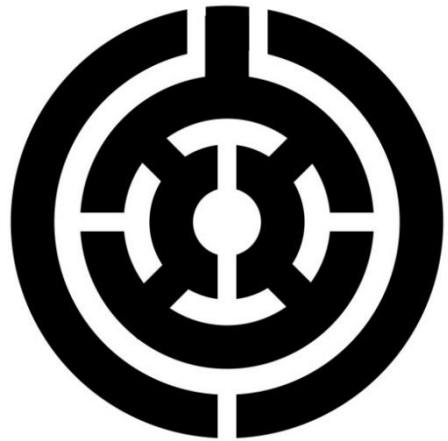
SNS のアカウントにメッセージを頂戴するのは OK です。しかし、そのことを投稿したり、他者に教えたりすることはしないでください。また、来年の文化祭などで SNS のアカウント名で呼ばれると非常に対応しにくくなってしまいますので、そういったことはしないでください。前例があったらしい

ぶい~~~~ん wwwww

↓立教新座のスクールバス全車両のイラスト



↓工芸の授業で掘るハンコの下書き



↑次号からサイン的な感じで使いたい
←アイコンにしてたらクラス中にバス

オタクがバレました。オンラインめ…

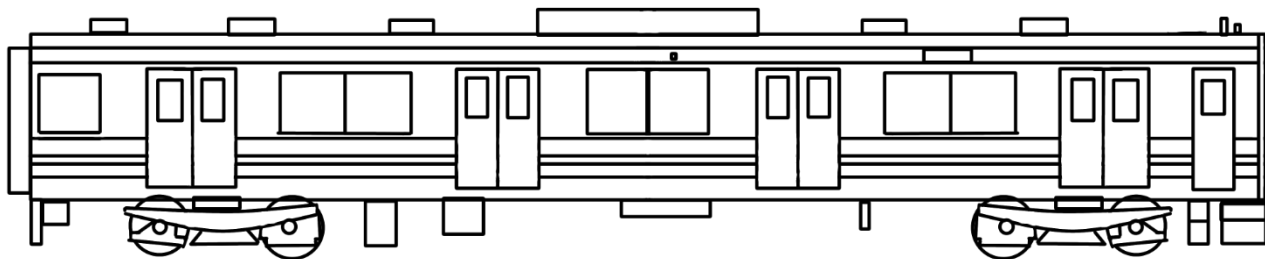
今回のはこんなもんですわ。特に書くこともないし写真載せてもアカウントバレるので

次の部誌もお楽しみに ~~してる人は一体いるのだろうか~~

いやね、本当はこれで終わるはずだったんだけど、僕と一緒に特集書いたあいつ誰ってなるわけじゃないですか。ブイメセの持ちページ数が一人2ページなので、あの人の紹介余裕でできちゃうんですね。ということで。水野君です。川越住みで、東武東上線、西武新宿線、埼玉のJRを中心に撮っている撮り鉄くんだそうです。初めて聞きました。



いい写真撮りますよね、ね。んね？
それじゃ今度こそ本当にまた次回。



部員からのメッセージ

1-5-39 弓田佳一郎

えー、みなさんこんにちは。最近東上線の10030系の沼にすっかりハマってしまった弓田です。軽い気持ちで手出すんじゃなかったよコンチクショウ
ちなみになんであんな沼に手出したのかと言いますと、単に10030系のあの見た目が好きだからってだけです、はい。本当にありがとうございました。
こっちでも10030系限界オタクを発揮するのはどうかと思うので、前回部誌書いてから今までの間に撮ってきた写真を適当に貼りたいと思います。

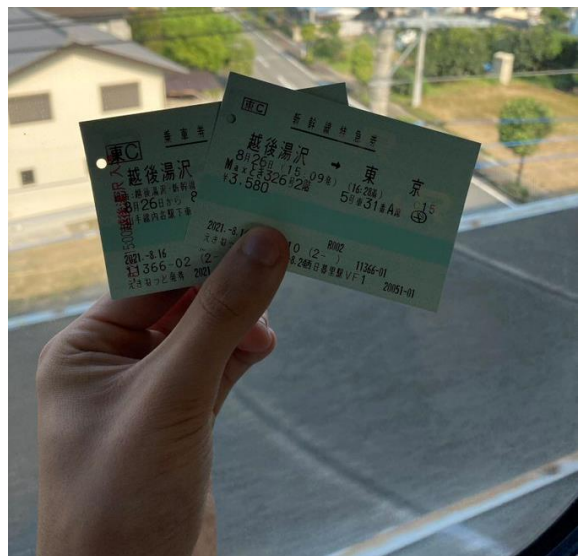


←夏休みに日帰りでE4系の乗り納めに行ってきたときの写真。ももとはこの日帰り旅行の記事を今回の部誌で書くつもりだったが、方針転換によりボツになったのでやむなく10030系の研究記事を載せることにしたというちょっとした小話

2階席からの眺めは別格だったなあ……(遠い目)

きっぷは当然保存(右写真)。この部誌をちまちま書いたら、E4系はラストランを迎えてました……

途中の高崎辺りからは乗り納めが目的と思われる親子連れもいたりして、2階建て新幹線って愛されてたんだなあ実感したりしてました



ついでに乗ってきたほくほく線(とかこっちが本命だった)。かつての日本最速路線として有名な路線だが、当の「はくたか」が廃止されてしまったので、今は地域密着系のローカル線として運行している
ほくほく線はいいぞ(唐突な宣伝)



HK100はいいぞ(唐突な以下略)

そうそう、前回プロフィールで書いた「好きな車両」ですが、9050系がランキングから外れ、代わりに10030系の11032Fがランクインしたんで報告しておきます理由はおおむね察していただけるとと思いますが、今回の特集記事を書いてたら好きになったからです()

2本しかいない10両貫通編成で車内がきれいなりニューアル車、おまけに2本だけのVVVF車とか推さないわけがない

あっもう尺がない！
みんなほくほく線乗ってね！それじゃ！

部員からのメッセージ

3年A組清松真生

皆さーん。ネットからこんにちは。今回は SPOF というのと部員が非常に増えたということで意地でも 2 ページに収めろというお達しが来ているのでどんどん近況報告していきたいと思いまーす。あと今回写真なしのブイメセになるかもです。

アニメ関連

きんいろモザイクとまちカドまぞくにはまりました。きんいろモザイクは映画公開記念で、まちカドまぞくは 2 期放送決定記念で再放送されたもので実際見てやっぱりはまりました。また前からはまっていたご注文はうさぎですか? も原作 10 周年のため様々な記念商品が発売されており正直破産しかけています...

4 直関連

2021 年 10 月 14 日現在の情報で

- 京成 3156F 運用開始
- 京成 3418F 引退
- 京成 3054F アクセス線カラーのまま京成本線の運用入り
- 京成 3500 形編成一斉組み換え
- 都営 5500 形製造終了
- 京急 1891 編成、1892 編成運行開始

意外と動きが多かったですね。また 3400 形が廃車になりました。5500 形の製造が終わったということは... 京急が突然 LC シートを作ったのは本当に驚きましたね。

京成バス

- 3301 号車貸切登録に変更 これからはヤマト南流山ベースの社員輸送をメインに運用
- 3401 号車 (PJ-KV234L1 日野ブルーリボン II)、長沼営業所に転属。

なんと京成バス松戸営業所だけでなく今年はすべての営業所で新車が一台も納車されていないうえに高速バスの廃車 (エアロバス、エアロエース、セレガ、ガーラ) が進んでいます。今年の京成バスの新車は首を長くして待つとしましょう。

写真貼らないとここまで短く済むもんなんですね。ちなみに今回が中学生としては最後のブイメセになります。今のところ高校には上がれるのでまた来年にお会いできれば... ということでさよなら～

部員からのメッセージ

中学3年 近藤源樹

ご無沙汰しています。近藤です。誰だお前という方は前の部誌なんかをご覧ください。一言でいえば怪しいやつです。一応中学部長です。

さて皆さん、鉄道趣味、してますか？楽しんでますか？そういうお前はどうかだということですが…コロナのせいで全然楽しめてねえよおおお。新型コロナも緊急事態宣言が解除されましたが（10月7日時点）まだまだ気を抜けません。鉄道旅行の際もみなさんが取れる限りの感染症対策をしていただければと思います。

最近ではニューノーマルなどと称されますが、混雑を避けて早朝などに観光スポットを訪れるというのも、流行っているようです。新型コロナのためある種福音ともいえるのでしょうか、今までなかった視点、方法から観光地を楽しめるようになったのは、旅行の新しい可能性を切り開いたと、私自身は思っています。

鉄道趣味も同様です。様々な観点から鉄道を見れば、その地域の風俗をはじめ多くのものが見えてきます。加えて、それを繰り返すごとに知見は少しずつ広がり、最後には「日本」とは何か、見えてくるような気さえます。私はこれを期待し、これからも鉄道趣味を楽しんでゆく決意です。

長々と私のコロナに絡んだ鉄道趣味に対する考え方を述べましたが、実は2021年度に鉄研が発行する部誌は（たぶん）これが最後になると思います。私は今年度で中学を卒業するので、中学生として書く最後の部誌になるわけです。一つの節目を迎えるにあたり、この鉄研での活動を振り返りたいと存じます。お付き合いいただければ幸いです。

私が鉄研の門を叩いたのは今から2年前、中学1年生の5月でした。受験後、2月から中学入学の4月まで、暇を持て余した私は新たな趣味を求めていました。部屋に鉄道の図鑑（祖父が鉄道マニアだったため昔貰ったものと思われます）があるのに気づきました。適当な好奇心に駆られ、それを手に取ったのが、今思うと、鉄道を好きになったきっかけでした。さらには鉄研の存在は入学まで存じ上げていなかったもので、偶然に偶然が重なった結果の入部ともいえます。まだまだひよっこ、鉄道が好きとはいえ、鉄道のことが話題に上がるとトンチンカン、それこそ鉄道模型なんてどう作るのかもわからない私に、鉄道のイロハを教えてくれたのは先輩方でした。感謝しようにもしきれません。少しずつ成長してゆき、間もなく2年生…というところで出てきたのが先述の新型コロナでした。昨年の3月から6月までは学校も休校、大幅に活動が制限された状態でしたが、夏休み以降は徐々に再開させていきました。かわいい後輩も出来て、上級生としての責任感を感じつつ、約50年前の創部以来の受け継いだものを、この困難の中でも絶やさぬ決意のもと、模型の手入れから、部誌のバ

ックナンバーを見返すという行為に至るまで、この鉄研では頑張ってきたつもりです。3年生では、普段の学校生活でも生徒会長を務めつつ、鉄研では部長という大任をいただきました。今年の鉄研は大躍進でした。新入部員が例年2~4人程度のところなんと！14人入部！そのうえ夏の鉄道模型コンテストは、理事長特別賞という大変名誉ある賞をいただきました。東南アジアのスラム街を走る鉄道を再現した、奇抜なものでしたが、鉄道が生活空間と一体になったその風景は、鉄道を普段乗客としてしか利用していない私たちの既成観念を覆すようで、制作途中を思い返せば、いい勉強になったと考えてしまいます。夏も過ぎ、間もなくSPOFを迎える今、鉄道研究会で得たものは、今後の鉄道趣味にも大きな影響を与えるのではと、思います。鉄道研究会の部員であったことは、私の誇りです。この学びをもとに、今後も鉄道趣味に邁進してまいります。3年間ありがとうございました。



今でも思い出す、2019年度合宿。行先は三重、四日市でした。

部員からのメッセージ

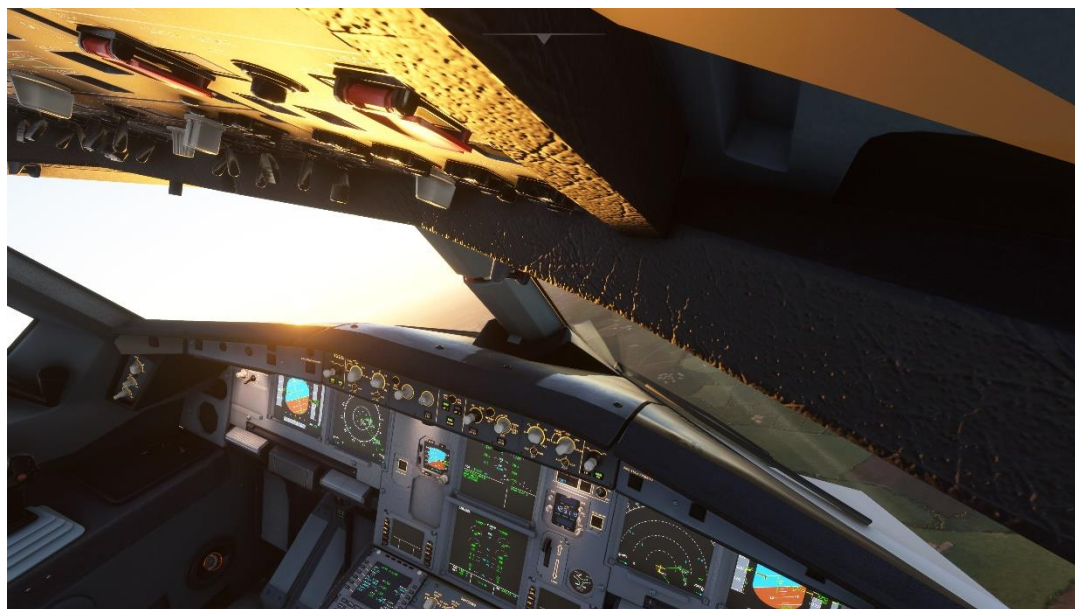
またもやネタがない(;´・ω・) 二年 高田 翔

こんにちは、また会いましたね(?)。ワクチンの効果もあって感染者が減ってきましたが、いかがお過ごしでしょうか。さて、今回こそはしっかりとした内容を…と言いたいところですが、なんと夏休みと緊急事態宣言がことごとくかぶったせいで絶望的にネタがないので適当に雑(自分のはまっていることについて書きたいとおもいます。(鉄道系は特集にあります))

自分のはまっていることは主に軍事系で、近代戦争の兵器から作戦までなんでも好きです。特に欧州戦線ならラインの守り作戦、アルデンヌの森の戦い、クルクス戦車戦、五号、四号戦車やMG42やパンツァーファウスト、アジア、太平洋方面なら、キスカ島撤退作戦や大陸打通作戦、九九式軽機関銃が好きです。

今回はこれでおしまいです。また次号で会いましょう。

部員からのメッセージ 2年C組竹下から、愛をこめて
最近、飛行機のゲームにはまっています。



そういえば、ゲームの話題なのですが、Bve5 楽しいですよ。ガタンゴトンしているとかかなりいい暇つぶしになります。

そういえばこないだ札幌で東横インという格安ホテルに宿泊したのですが、高層階なので電車が見えました。窓を閉めていても電車がガタンゴトンとなっており、いろいろと気になってすぐには寝付けなかったです。ところで721系がすごく快適でした。いやはや、今すぐにでも733系を置き換えていただきたいです。

部員からのメッセージ

2D 山崎仁心

こんにちは、2年D組の山崎です。
実は今回、次期中学部長にさせていただきました。自分で務まるのか不安ですが(まあほとんど仕事ないって聞いたから大丈夫だと思うけど笑)どうぞこれからもよろしくお願いします。

さて、皆さんはもうワクチンの接種は終わりましたか？まだ受けることの出来ていない人たちもいる様ですがあとどのぐらいでマスクを外して生活することができるようになるんですね？もしかしたら一生このまま、ということもあるかもしれません。まあこれからもよろしくお願いします。

部員からのメッセージ

2-E-19 恒川大輔

こんにちは!恒川大輔です。こういうコロナ禍なのでどこにも行けてなくて困っています。コロナ禍が終わったらぜひ皆さんに言って欲しい場所をひとつ紹介します。

それは…

ここ!埼玉県大宮にある鉄道博物館です。

近くにホテルもあり、東北新幹線も見ることができます。最高のスポットです。

ではまた次号でお会いしましょう。



E4MAX が引退して悲しんでいる部員からのメッセージ

中学1年A組菅原秀真

前回行った通りサンライズ出雲号(サンライズ瀬戸と言ったのは嘘だ)に乗ってきました。がSDカードが満タンのまま行ってしまうという大失態を犯しサンライズのことだけを書くのは不可能となってしまった悲しい部員です。



僕はB寝台シングルに1階に乗りました。ソロと違いシングルは車両にモーターがついておらず静かな車両です。(モーター音ガンガン聴きたい方はソロへどうぞ)
本当に写真がないため1枚だけで許してください。シャワールームは水はかなり威力が強いのですが、ドライヤーの威力がめっちゃ弱いです。正直サンライズ号についてはこれ以上書くことがなくネタもないので画像を貼っておきます



iPad が使いこなせない部員からのメッセージ

1 年 A 組 田中歩

謝罪 前号に書いた、SLぐんまよこかわ には乗車できませんでした（忘れていた）

こんにちは。このメッセージを慣れない iPad を使って書き始めた 10 月 1 日、ついに日本最後の二階建て新幹線、走る建物こと「Max」E4 系が定期運用を終えました。そこで、僕は Max 定期運用で最後に新潟駅へ向かう Max とき 337 号新潟行きで新潟ではなく大宮に向かうことにしました。

（実はお金に空きはあったのですが、どうしてもキハ 283 系『おおぞら』を撮って録って乗りたくてお金を貯めていたんです。だが実の所本当は『A 列車で行こう 9』というゲームをクリスマスに買いたいただけ）そう。私北海道の車両が大好きなのです。なぜ？それは昔道民だったからです。

10 月 1 日、一人の少年はこう思った。

Max 乗りたいなー

そして少年に奇跡が舞い降りる。指定席窓側に空き！



上野駅にて。

人が多く、撮影場所に戸惑ってしまいました。



結局 6 号車付近で撮影。まさに、壁という言葉がお似合いです。

乗車しました。螺旋階段がちょっときつい・・・

撮影していた方々が手を振ってくれました。

車掌さんから。「この電車は、本日、E4系新幹線で新潟へ向かう、最後の列車です。」

大宮駅にあっという間に到着。悲しいけど、お別れです。さようなら～

到着したら、後ろからも撮影です。今度は動画で。そして帰ろうと思ったその時！ふっと電光掲示板を見ると、次発に、Max たにがわ 407 号の文字が！



↑写真は、上野駅で撮ったものです。

これを撮らないわけにはいきません！早速、先頭 8 号車付近へ向かうのですが・・・そこには、人、人、人。列が出ていて、結局 10 号車付近で撮影しました。



ここで悲劇が訪れます。ずっと連写していたら、なんと容量を使い果たしてしまったのです。というわけで最後尾が撮れませんでした・・・

そういえば、E231 系 1000 番台、僕が 1 番大好きな車両なのですが、いつ廃車回送が始まるのだろう・・・知らずに廃車されると怖いので、今、スマホのメモ帳の機能を使って、全編成を集めようと思っています。

さて、今回はここまでです。来年 OC 前の部誌をお楽しみに！

部員からのメッセージ

1年B組 吉岡 凜

こんにちは。1年B組の吉岡です。最近はコロナ感染者が減ってきましたね。このご時世なので毎週外へ出かけることはできませんが、9月下旬ぐらいに友達と西武秩父まで行くことができました。乗車した特急ラビューはとても快適でした。西武秩父では友達の都合上、ゆっくり観光することはできませんでしたが、途中で52席の至福(回送でしたが)を見ることができ、楽しい1日を過ごすことができました。早くコロナが収束して、元の日常が戻ってくるよう、感染予防を徹底したいと思います。出かけられない休日はNintendo SwitchのSplatoon 2というゲームをやることが多いです。オンラインゲームなので、クラスの友達と一緒にやったりすることができ、とても面白いゲームです。来年にはSplatoon 3も発売される予定なので、とても楽しみです。話は変わるんですが、3週間ほど前に甲府駅まで行った際、2番線の駅メロであり、個人的に結構お気に入りでもある「ジュピターE」を4コーラスも鳴らしてくれた車掌さんがいて、とてもうれしかったです。中央線の途中駅（阿佐ヶ

谷など)は駅メロがほぼならないので、中央本線の駅は即ぎりが少なくていいなと思います。今度は松本とか河口湖(駅)に行ってみたいなと思っています。やっぱりコロナは早く収束してほしいです。また長めの文章になってしまいました。すいません。この辺で終わろうと思います。ありがとうございました。



部員メッセージ

1-C 松川智春

こんにちは
鉄道研究部の松川です。
今年から立教新座に通っています。

部誌を書くのは2回目ですが、あっという間ですねwそして、自分が音鉄だと分かりました！コロナでどこにも行けず、乗りたい欲は高まり心が折れそうです。でも僕は通学が長い方なのでまだマシです。そろそろ本題にw

前回紹介した313系ですがやっぱり良いですね。YouTubeで走行音聞いてみたらたまらなくて、停車駅と到着時刻覚えたのもありますw(休日の10:02豊橋発新快速大垣行き三河三谷駅停車)コロナが落ち着いたら行きたいですね！3月に行った時に撮った写真があったので貼ります。ちなみにこれは3000番台でセミクロスシートです。乗って初めて知ったので結構驚きました。



じゃあさっきYouTubeで走行音を聞く話をしたので、おすすめの区間を三つ

紹介します！第一位は「常磐快速線上野～取手」です。45分程度なので上野から聞いて取手まで行ったら休憩などと決めて勉強すれば集中できると思います。意外とあっという間なので帰りもしっかり勉強しないとですね。北千住松戸間と松戸柏間は特にいいですね！同じチャンネルの人が両方あげてるので聞いてみてください！

では第二位は「東海道線新快速豊橋～大垣」です。90分程度あるため、全部一気に聞くのは難しいけれど、名古屋で区切ったらいい時間になります。車掌も名古屋で変わるので、いいタイミングですよ。ただこれはあんまり上がってないで

すね。なぜかという、米原～豊橋や大垣～浜松というものが多いからですね。でもちょっとは上がっているのを探してみてくださいね。これだけ写真があったので載せときます。ちなみに奥が新快速大垣行き、手前は中央線の普通高蔵寺行きです。



第三位は「常磐快速線特別快速品川→土浦」です。時間は1時間ちょっと。ですが、第一位の上野

～取手より短く感じると思います。取手から20分くらい各駅ですが、飽きずにいけるんじゃないかなと思います。

あと好きな声が見つかったら同じ声の違う路線を聞いてみても良いかもしれません。ただ、2時間半とかだと全部聞けないので1時間～2時間くらいが良いですよ。

そしてなぜかトイカを買いました。これでICカードはスイカ・パスモに続き3枚目です。デザインの良さ的には、トイカはいいですよ。でもポイントを貯められないのは残念ですね。どうせ大して貯まらないけどwポイント的にはスイカし

か勝たん。JREポイントは本当に良いですよ。ぜひ使ってみてください。ちなみに今はアプリ内のすぐろくで手に入れた1ポイントのみw



書くことがな～～～い (i _ i)

あ、あった

<https://loo-ool.com/rail/>というサイトを知りました。運用が載っていて、見る

のにそれなりに知識が必要ですが、分かれば面白いですよ。最近7101fの情報を毎日見てますね。時間がないけれどちょっとだけお出かけをしたい受験生の方は、これで良いタイミングを確認して効率よく出かけられますよ！

今年はこの辺で、皆さん来年もよろしくお祈りします！！

部員からのメッセージ

1-E.16 櫻井 陽斗

こんにちは。最近廃車ラッシュが続いていますね。それと同時に私は気動車の沼にはまっております。さて、9月15日にJR北海道からいつものダイヤ改正が発表されていますが、とうとう北海道でラストランの嵐が巻き起こり始めました。ひどいよお信じていたのにd(⊖)

今回はそのことについて語りたいと思います。

・キハ 283 系引退、おおぞら閑散期 4 両化

うわああ！引退？！あの北海道の振り子特急第二弾、一時期はスーパー北斗、スーパーとかちにも使われた 283 系が引退のようです…。キハ 261 系もついに釧路運輸車両所、通称釧クシへ 22 両が送り込まれました。



携帯電話充電コーナーやバリアフリー設備の充実化とはいえ、青と緑の北海道の大空、赤の丹頂色、シルバーに輝かせたボディーをもう見られなくなると考えると残念ですね。

これは時代の流れと経営難という言葉訳なので仕方がないことですが、キハ 261 系は基本的に、2 両+2 両+追加分で編成が組み込まれています。そう、おおぞら 4 両化が

始まります！ …えええマジ？

・メリット

これは ST1201～1204 編成の話ですが、自由席が 1 両になり、枕なしの通称青シートのみになる、座席の格差がなくなります。

・デメリット

自由席が減らされたら、勿論座りにくくなります。もっ和本気だせま！

・根室本線と石北本線の H100 系化



はい、道の悪い 2 つの路線に今までキハ 40 が走っていたことを考えると、仕方ないですね。事実、宗谷本線では大きな時間短縮に貢献していますし、今回でも期待されています。区間は根室線が新得～帯広～釧路の全て、石北線が旭川～上川の大半を置き換えます。

外装はとてまかつこいいのですが、椅子が硬い。気動車の音が全然しない。そしてドアチャイムが首都圏の列車と同じ。つまり北海道に妥当ではない。

柔らかい座席でのんびりローカル線を走っていたキハ40が、E231系ヤマ初期並みに椅子が硬くかつ、気動車の音もせず爆走し続ける姿を想像してください。もうもうー(ー)

・今年の新駅のコーナー

~~イエーイ！嬉しくないけど~~もう定番になっていませんか？まあ去年よりかは緩いですよ、去年よりかは。

今年は、花咲線糸魚沢駅、宗谷本線歌内駅、そして函館本線の池田園、流山温泉、銚子口、本石倉、石谷駅です。需要がほとんどないこと、車社会へ変化していること、無人駅だとしても、除雪によって費用がかかることを考えると、仕方ないのかもしれませんが。諦めんなよ！

・新駅/駅移設/駅名改称

新駅はなかなか珍しいですね。こちらは学園都市線に設置されるロイズタウン駅です。



え？画像が明らかに旭川だって？札幌運転所に変更はないから別に良いまね(ー)

この駅は棒線駅を予定されていて、行き違いができないため、9割のみの停車となります。おそらく早朝、深夜帯と昼間の一部ではないでしょうか。また、これに伴い(?)、石狩太美駅と石狩当別駅が太美駅、当別駅へ改称されます。



一方、宗谷本線の東風連駅が、名寄高校の近くに、**名寄高校前駅**として移設されます。これは特急宗谷・サロベツを除いた、全ての普通列車と快速なよろ号が停車する予定です。まあ、学校というものは駅から近いほうが良いですよ。名寄というのも、旭川、永山、比布、士別、剣淵といった規模の大きい町から列車が来る町です。ん？新座市に駅から遠い学校があるって？知らな(ー)

後はいつもの減便ですね。これはもう北海道の人口が5倍ぐらいになって鉄道が再注目されない限り救いようがないかもしれません。いつ北海道の鉄道が分断されてもおかしくはないでしょう。ただ最後は、これだけは言わせていただきます。

キハ283系、お疲れ様！特急おおぞらよ、いつまでも永遠に！

ご覧いただきありがとうございます。

部員からのメッセージ

1-F 左右田 紘幸

入学した4月から、気が付いたら10月。時がたつのは早いですねえw いつもこんなことを言っている左右田です。

今は毎年のように引退していく車両を追いつつ、工事用臨時列車(以下工臨)、毎日走っている電車などを中心に撮って楽しんでいます。

本当は、工臨の写真でもと思いましたが暗い+写真はモノクロになったと思いますので割愛しますねwwその代わりに夏休み中のカシオペア紀行の写真を貼ってきます



2021.07.31 カシオペア盛岡行き

こんな適当な話でキャパを埋めるのは悪いので、真剣に話しますw

入学した4月頃よりかは一眼レフの操作に慣れてきました。最近写真を撮っていることは、上のカシオペアの写真のように編成だけを写真に収めるだけの写真もいいのですが、四季の風景を絡めるなどの写真を撮るのも面白みがあるかなと感じています。次の部誌でお会いする前に、編成写真ではない鉄道写真を極めてみたいと思います!!!

今年は国鉄特急185系の引退、機関車を使ったレール輸送、2階建て新幹線。E4系「Max」の運行終了。その他にもいろいろな車両が廃車になったり、新造されたりしていますが、今しか撮れないものを大切にして撮影していきたいと思いま

す。

最後に、写真を貼って部員メッセージを終わりにしたいと思います。

それでは次の部誌でお会いしましょう。



こんにちは！2年前に卒業した鴨下響です。部員の時、だいたい提出期限を守れなかった私ですが、今回もかなり微妙です。

私は大学でタップダンスサークルに入り、サークル行きまくっています。ジャックナイフとかウイングとかそれなりに難しい技も出来るようになり、すっかりそっちにハマっているため鉄道関連のことはすっかり忘れしました。その中で気になったことを書いていきます。

現在、コロナ禍の影響で多くの国際線が運休となっています。しかしながら少しずつではありますがネットワークを回復してきています。例えば、フィンエアー。日本へは新千歳・成田・羽田・中部・関西・福岡に就航していましたが、2021年10月現在成田と関西のみに就航しているが、2022年の夏ダイヤからすべての就航地に就航する予定だそうです。

アメリカ線や欧州線は多くのネットワークを回復していますが、アジア線は未だに運休路線が多いです。これは、アジア線の多くが観光需要を目的としたLCCであったからだと思います。国際観光需要が蒸発した今LCCを飛ばしてもお客さんはあまり集まらないことは目に見えています。事実、LCCが乱立していた韓国では多くの航空会社が経営の危機に陥っています。日本では3社ですが（Peach、ジェットスター、春秋）韓国では6社もあります。（エアプサン、エアソウル、Tway、ジンエアー、チェジュ、イースター こんな感じですかね）明らかに多すぎです。元々韓国は、国内線が無いようなものなので国際線を主体として経営していた面も大きいのですがね。韓国第二のアシアナ航空も大韓航空と合併するそうですし。

まあ、ここでごちゃごちゃ言ったところで私たちには何もできないですから、また、飛行機が活発に飛び交う日々を待つことにしましょう。

鉄道のことですか？なんも分かりません。

中々、てっけんの皆と会えない日が続いていますがまだどこかでお会いできる日を楽しみにしています。私はタップダンスこれからも頑張ります。みんなもやりませんか？

～鉄道研究会からのお知らせ～

・公式 Twitter

立教新座鉄道研究会

公式 Twitter 運営中！



毎日の活動情報や部に関する様々な情報を随時更新しています！



立教新座中学校・高等学校 鉄道研究会

@RNtekken

立教新座中高鉄道研究会の公式アカウントです。中の人日々の活動や出展予定などについてつぶやきます。ご連絡はDMか当会HPへお気軽にどうぞ～

◎ 埼玉県新座市北野 4号館3階

📍 rrc-rikkyo-railroad-club.jimdo.com

📅 2014年10月からTwitterを利用しています

283 フォロー 605 フォロワー

ツイート ツイートと返信 メディア いいね

@RNtekken で検索！

<https://twitter.com/RNtekken/>



・ 公式 Instagram

2019 年より鉄道研究会公式 Instagram を開設しまし

rikkyo_niiza_tekken ▾ ⊕ ≡ た！



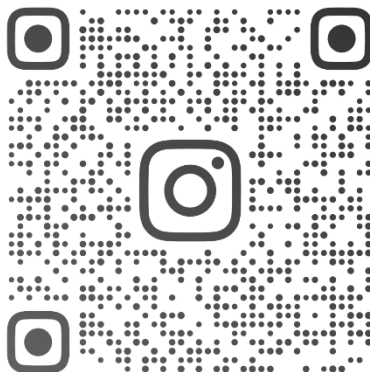
37 投稿 112 フォロワー 53 フォロー中

立教新座中学校・高等学校鉄道研究会
学校
立教新座中学校・高等学校鉄道研究会の公式アカウント
です！中の人日々の活動について投稿していきます。
Twitterもよろしくお祈いします🙏
twitter.com/RNtekken

プロフィール... 広告 インサイト



日々の活動情報や校内の写真など、
様々に投稿しています！



RIKKYO_NIIZA_TEKKEN

https://www.instagram.com/rikkyo_niiza_tekken/

R.R.C.
Rikkyo Railroad Club
～ r nteken～



立教新座鉄道研究会

公式ホームページ

活動情報などを掲載しています

立教新座中学・高等学校鉄道研究会

×

検索



<https://rrc-rikkyo-railroadclub.jimdofree.com>

お知らせ

- ・次号「回転式火粉止 123 号」は新型コロナウイルスの影響で発行時期が未定となっております。
- ・制作には十分注意しておりますが、万一、落丁、乱丁がありましたらお取替え致します。在庫数によってはご希望に添えない場合がございます。ご了承ください。

お問い合わせ先

鉄道研究会や本誌に関するご意見・ご感想は、rrctekken@gmail.comで受け付けております。お気軽にご連絡下さい。
また、鉄道研究会公式 Twitter のダイレクトメッセージからもお問い合わせ可能です。詳しくは 120 ページをご覧ください。

今後の展示・出展案内

活動予定は未定です。詳細はホームページなどで随時更新いたしますのでお待ちください。

展示・活動の最新情報は鉄道研究会公式 Twitter・ホームページ・Instagram で随時更新中！

編集後記

新型コロナウイルスの影響で2021年度はSPFが中止となり、部誌もオンラインでの展示となりました。夏休みも緊急事態宣言の影響で、活動の幅が限られるにもかかわらず、各自研究やメッセージを寄稿してくれました。特に、中学生は部誌の書き方についての指導を直接受けられない中、頑張ってくれました。制限の多い中一生懸命に活動した成果ですので是非隅々までご覧になって、楽しんでいただければ幸いです。

編集長 三宅浩平

表紙・裏表紙紹介

表紙

夕日を浴びながら東上線内を走行する東武10000型

裏表紙

東武東上線上福岡駅の引き上げ線に留置される東武10000型

部員一覧

高校3年	2組	三宅	浩平	高校マネージャー、部誌編集長 高校部長 高校文化部委員
	4組	深山	温太	
	6組	窪田	徳	
高校2年	1組	横田	真一郎	
	2組	塚田	揮心	
	8組	藤澤	優吏	
高校1年	1組	高羽	海斗	
	4組	山中	康平	
	5組	立川	寛太	
	5組	弓田	佳一郎	
	中学3年	A組	清松	真生
	C組	近藤	源樹	
	E組	馬場	紀彰	
中学2年	A組	高田	翔	
	C組	竹下	堯志	
	D組	山崎	仁心	
	E組	恒川	大輔	
	中学1年	A組	菅原	秀真
A組		田中	歩	
B組		吉岡	凜	
C組		松川	智春	
E組		櫻井	陽斗	
F組		大野	主	
F組		左右田	紘幸	

2021年11月01日現在

回転式火粉止 第123号

2021年11月発行

編集・発行：立教新座中学校・高等学校鉄道研究会

埼玉県新座市北野1丁目2番地25号4号館3階

印刷：立教新座中学校・高等学校印刷室

発行責任者：三宅 浩平

R.R.C.



Rikkyo Railroad Club