

しもふさ

下総の国から

創刊号



江戸川学園取手中・高等学校

鉄道研究同好会

<http://www.e-t.ed.jp/edotori4646/index.html>

部長挨拶

鉄道研究同好会部長 チップ

本日は紫峰祭及び鉄道研究同好会へお越しいただきありがとうございます。江戸取の鉄研は、活動環境の影響でジオラマ作成などはあまりやっておりませんが、その反面、鉄道写真撮影やホームページ作成、旅行などを活発に行っております。また、一人一人が個性を持った部員ばかりでいつも楽しく活動しています。この度の発表では、部員たちが研究した成果や各会員が所持している模型などを展示しています。今年は去年に比べジオラマも、模型の規模も大きくなりパワーUPしました。

どうぞごゆっくりお楽しみ下さい

目次

山梨県の中央東線の駅

The best of stations!

東京モノレール

J R 20周年記念 J R 各社の鉄道車両

ブルートレインの特徴と現状について

東京圏の鉄道管理(ATOS)

ロマンスカーのりつくしの旅

仙台日帰り遠征

高等部写真展

山梨県の中央東線の駅



日本三奇橋である猿橋。猿橋駅から徒歩25分程度。

Welcome to Yamanashi!

山梨へようこそ!

江戸川学園取手中・高等学校鉄道研究同好会
中等部*年*組****

1. 今回の研究の動機

私の父方の祖母は、山梨県に住んでいます。幼い頃から、よく祖母の家に行きました。そのような中、鉄道に興味を覚え、中央線に魅せられるようになりました。今回は、様々な人が利用する中央本線の中でも山梨県の中央本線の駅全てを取材してみる事にしました。

2. 中央東線の駅(主要駅)

高尾駅

高尾駅は、JR中央線・京王電鉄高尾線の駅であり、1901年に国鉄の浅川駅として開業しました。当時は、旅客と貨物の営業をしていました。この駅は中央快速線と中央本線の運行上、分かれ目となっている駅です。

東京方面からの列車、甲府方面からの列車は大多数がこの駅で折り返されます。



歴史ある、高尾駅の北口の駅舎。
1927年に作られました。
北口の駅前には、商業施設がある程度あります。
1日の平均乗降人数は、約5,800人となっています。
この駅の周辺には数多くの学校があります。
また、東京方面、甲府方面、京王線が利用できるという、利便性の高い駅なのでマンションも多くあります。



3・4番線ホームの東京方面寄りには、天狗がある。
高尾山には、天狗伝説があり、高尾山の頂上には、高尾山薬王院有喜寺がある。
高尾山までは、京王電鉄高尾線から高尾山口で下車、高尾登山電鉄ケーブルカーで頂上まで行くことができる。頂上までは、頂上駅から約40分かかる。頂上駅の近くには、ピアガーデンがあり、客でにぎわう。

高尾駅名所案内

高尾山 明治の森高尾国立公園

標高599m

ケーブルカー 勾配31度 18分(日本一)

2人乗り観光リフト 全長872m

京王線のりかえ高尾山口駅下車

小仏峠 旧甲州街道

西5km 高尾駅よりバス20分

八王子城跡 中世の山城跡 国指定城跡

北西4km 高尾駅よりバス15分

高尾梅郷 西浅川町-裏高尾町の旧甲州街道沿いに

6カ所の梅林 約1万本の紅白梅

高尾山薬王院 関東三大霊場の一つとして有名

ケーブルカー山上駅から800m

武蔵陸墓地 大正天皇、貞明皇后、昭和天皇の御陵

北東1km(近道)徒歩15分

高尾みころも霊堂 産業殉職者合祀 南500m

多摩森林科学園 森の科学館、サクラ保存林は有名 北800m

いちょう並木 高尾駅から追分交差点までの甲州街道沿い 約770本

大月駅(おおつき)

大月駅は、JR中央線・富士急行大月線の駅であり、1902年に開業しました。当時は、旅客と貨物の営業をしていました。この駅から富士急行へ乗り換えができます。また、東京方面から富士急行へ乗り入れる列車があります。その為、大月駅近辺は東京に比べ住宅の値段が安い為、東京方面への通勤者も多いです。ホリデーパスの使えるエリアは中央本線ではこの駅までです。当駅は大都市近郊区間の内に入っています。

富士急行大月線の終着駅であり、また、この駅までが中央特快の運転をしているので山梨県内では、利用者数が2番目に多いです。

大月駅名所案内

富士箱根伊豆国立公園 大月駅から富士急行線のりかえ

富士山 標高3776メートル

富士五湖 富士吉田河口湖駅からバス

新緑、紅葉、キャンプ、スケート、魚釣りで有名

富士二合目スキー場 河口湖駅からバス50分

三ッ峠山 三ッ峠山下車 標高1786メートル

ハイキングコース、眺望絶佳

岩殿山城跡 大月駅下車 標高637メートル 徒歩1時間



JR東日本の大月駅舎。木造でできています。周りには、旅館などが並んでいます。中央特快、ホリデーパスなどここまでの駅が終着点となっています。



富士急行の大月駅舎。JR東日本の駅舎のすぐ隣にあります。なお、JR内のホームの3番線からも、連絡改札口から富士急行のホームへ行くことも可能です。毎年、夏場は富士山に登山する人でにぎわいます。「フジサン特急」という特急列車も人気です。

甲府駅(こうふ)

甲府駅は、JR東日本の中央線・JR東海の身延線の駅であり、1903年に開業しました。当時は、旅客と貨物の営業をしていました。この駅では高尾方面からの列車と小淵沢方面からの列車の大多数がここで折り返されます。また、身延線の終着駅です。

県庁所在地が、この駅がある甲府市にあるのと、特急列車がすべて停車、身延線始発駅、普通電車の折り返し駅であるため、1日の平均乗車人数は14,000人と山梨県では1位を誇っています。

かつて、甲府駅南口には山梨交通電車線の甲府駅が存在した。しかし、山梨交通電車線の経営は厳しく、廃線となってしまった。今は、その跡地に山交百貨店がある。

停車する主な特急列車：**スーパーあずさ**(中央線)**ふじかわ**(身延線)
あずさ(中央線)
かいじ(中央線)



甲府駅南口。
山交百貨店などが駅前にある。
駅を出ると、すぐにロータリーが広がっており、たくさんのバスやタクシーが止まっている。
山交百貨店以外に、岡島百貨店・エクランという駅ビルがある。
甲府城も駅からすこし離れたところにある。
活発な駅であった。



甲府駅北口。
北口の目の前にロータリーがある。
南口に比べるとあまり、活発な所ではない。



上の二つの写真はどちらも、甲府駅南口。
左は、駅前にある武田信玄像。武田信玄は、甲斐国（山梨県）の守護であったが、病気の為、死亡した。
右は、南口の様子。にぎやかなところであった。

甲府駅名所案内（甲府駅からの距離を（ ）内は示しています。）

甲府城跡 （ 0 . 5 k m ） 徒歩 5 分
県立美術館 （ 5 k m ） バス 2 0 分
武田神社 （ 3 k m ） バス 1 0 分
護国神社 （ 3 k m ） バス 1 0 分
昇仙峡「周遊指定地」 （ 1 0 k m ） バス 4 0 分
湯村温泉郷「周遊指定地」 （ 5 k m ） バス 2 0 分
善光寺 （ 5 k m ） バス 1 5 分
甲府ぶどう郷 （ 2 k m ） バス 1 0 分
南アルプス・広河原 （ 4 7 k m ） バス 1 3 5 分

小淵沢駅(こぶちざわ)

小淵沢駅は、中央線・小海線の駅であり、1904年に開業しました。当時は、旅客と貨物の営業をしていました。この駅では松本方面からの列車と甲府方面からの列車の大多数がここで折り返されます。また、小海線の終着駅です。

停車する主な特急列車：スーパーあずさ（中央線）

あずさ（中央線）

かいじ（中央線）

一部の列車は停車しません。



小淵沢駅舎。
質素な造りをしているが、駅構内には、みどりの窓口やおみやげの販売店、自動券売機、指定席券売機も存在している。
駅を出ると、周りはあまり栄えていない。
なお、駅構内に自動改札口は無く、人が業務を行っている。



今、放送中のNHKの大河ドラマ「風林火山」。山梨県の観光をより大きくするため、風林火山キャンペーンを行っている。特急列車の「風林火山」という列車も期間限定で運行されている。

小淵沢駅までが、JR東日本八王子支社の管轄となっており、小淵沢以北はJR東日本長野支社の管轄となっています。また、この駅までが山梨県の駅となり、これより以北の駅は長野県の駅となります。

～ 駅弁で有名な小淵沢駅～

小淵沢駅は、駅弁で有名です。

おすすめの駅弁は、「やまのごはん」と

「元気甲斐」という駅弁です。是非、小淵沢にお寄りになりましたら、お食べになってみてはいかがでしょうか。



上の3つ写真は、いずれも小淵沢駅で販売している駅弁。

左から1つめは、「元気甲斐」の写真。価格：1300円

2・3つめは、小海線に「キハE200系」という、世界初のハイブリッド車が運行されて、話題になりましたが、その記念駅弁です。

4つめは「やまのごはん」という駅弁です。一番おいしいです。価格は800円。



上の3つの写真はいずれも小淵沢駅にて撮影。

左側の写真は、小淵沢駅付近で活躍している、普通列車の3ショット。

左から、115系長野色、キハ111系100番台、115系スカ色となっています。

右の写真は、小海線では時々ワンマン運転をすることがあるので、ワンマン運転時の電車の乗り方について記している看板です。

小淵沢駅名所案内

観音平、大滝湧水、乗馬、神田の大イトザクラ、乗馬の里、北杜市長坂郷土資料館、スパティオ小淵沢、花パークフィオーレ小淵沢 などが有名

3. 中央東線の駅（主要駅以外の小淵沢～甲府間）

A. 長坂駅(ながさか)



左は、長坂駅駅舎。右は、長坂駅前。

長坂駅は、中央線の駅であり、1918年に開業しました。当時は、旅客と貨物の営業をしていました。今は、駅前に北杜市の支所があり、また塾、旅館もあるので、少しにぎやかな街です。

B. 日野春駅(ひのはる)



左は、日野春駅舎。右は日野春駅の様子。

日野春駅は、中央線の駅であり、1904年に開業しました。当時は、旅客と貨物の営業をしていました。駅を降りると、人家や郵便局が見えます。また、近くにはオオムラサキセンターという施設があり、オオムラサキが生息している。ちなみに、オオムラサキというのは国蝶である。

C. 穴山駅(あなやま)



左は、穴山駅舎。右は登山者への注意看板。

穴山駅は、中央線の駅であり、1913年に開業しました。当時は、旅客と貨物の営業をしていました。この駅は無人駅です。また、駅舎も木造の質素な造りになっています。

左の1番目の写真は、「乗車駅証明書」というものの発行機械である。この「乗車駅証明書」とは、切符を自動もしくは手動で発行できないため、客が乗った駅を証明するものである。この証明書を車内もしくは駅で見せると、その駅から着いた駅までの料金を精算できる。2番目の写真は、この駅は無人駅のため、何かあった場合のJRへの直通電話ボックスである。



D. 新府駅(しんぷ)



左は、新府駅の様子。駅舎は存在しない。

右は新府駅の周辺に広がる新府桃源郷の案内図。

新府駅は、中央線の駅で1945年に新府信号場として開業しました。駅を降りると、畑とすこし人家が見えます。この駅は、無人駅で乗車駅証明書発行機があります。また、この駅からすこし離れたところに新府城という城跡がありますが、何もありませんでした。

E. 萑崎駅(いらさき)



左は、萑崎駅の様子。

右はサッカーの少年像。

萑崎駅は、中央線の駅で1903年に開業しました。駅を降りると、街が見渡せます。また、ロータリーの所には、サッカーの少年像がありますが、その理由は、萑崎はサッカーの街で有名だからです。近くに、山梨県立萑崎高等学校という学校がありますが、サッカー部が活発で、サッカー選手の中田英寿選手もこの学校出身です。ある程度大きな駅で、東京近郊区間の一番端の駅であり、Suicaもここまでしか使えません。また、特急スーパーあずさ、あずさの一部が停車します。

F. 塩崎駅(しおざき)



左は、下り線塩崎駅の様子。

右は上り線の駅舎の様子。上り線から下り線まで行くまで徒歩1分ぐらいだった。

塩崎駅は、中央線の駅で1951年に開業しました。駅を降りると、街が見渡せます。下り線の駅舎は、「ジェイ・ショップ・塩崎」というコンビニエンスストアと一緒にあります。そのため、駅の職員は駅の業務とコンビニエンスストアの業務の両方を行っています。

G. 竜王駅(りゅうおう)



左は、竜王駅舎。右は竜王駅の駅新設工事の様子。

竜王駅は、中央線の駅であり、1903年に開業しました。駅を降りると、人家が広がっていて、ある程度にぎわっています。貨物駅の役割も担っており、そのため、貨物列車が停車して作業も行っている。また、近くには石油会社の大手、新日本石油の甲府油槽所がある。

4. 中央東線の駅(主要駅以外の甲府～高尾間。まお、枚数の関係で紹介文は省略させていただきます。)

A. 甲府駅(こうふ) [ホームにある「かふふ来の鐘」]



B. 酒折駅(さかおり)



C. 石和温泉駅(いさわおんせん)



D. 春日居町駅(かすがいちょう)



E . 山梨市駅 (やまなし)



F . 東山梨駅 (ひがしやまなし)



G . 塩山駅 (えんざん)



H . 勝沼ぶどう郷駅 (かつぬまぶどうきょう)



I . 甲斐大和駅 (かいはまと)



J . 笹子駅 (ささご)



K . 初狩駅 (はつかり)



M . 猿橋駅 (さるはし)



N . 鳥沢駅 (とりさわ)



O . 梁川駅 (やながわ)



P . 四方津駅 (しおつ)



Q . 上野原駅 (うえのはら)



R . 藤野駅 (ふじの)



S . 相模湖駅 (さがみこ)



5 . 終わりに

長い文章を読んでいただき本当にありがとうございました。山梨県は、もも・ぶどうの産地でもありますが、ほうとう、そして山など様々なものがあり、魅力的なところです。

皆さんも、ぜひ山梨にお越しになさいましたら、一つでも好きなところを見つけていただければ幸いです。

今回の取材は、一駅一駅降りて、切符を買いました。4日に分けて取材をしましたが大変でした。

ご覧いただきありがとうございました。

the best of stations!



写真 JR 山手線外回り E231 系の上野—御徒町間の走行写真。(御徒町駅にて)
ここは、撮影スポットとしてかなりの有名区間である。なおかつ、本数が多い山手線では、
撮影が何回もでき、待ち時間もあまりなく、とても便利な区間でもある。ちなみに、この
撮影地の東京よりでは、内回りが撮れるといった一石二鳥な駅である。

担当者 … 2-1 佐々木 敦史

この取材にあたって！



☆この取材を終えてからのお話。

…取材は、秋葉原駅を中心にどの駅もわりと長く、取材していた。それは、当初の予定だった“たくさんの駅のオススメ”のような“浅くたくさん”よりももっと奥深くまで浸透するような記事にして、オススメ駅をかなり減らす、“深く少なく”にした！そうすることによって、先ほど書いたとおり、見る人が鉄道に詳しい人限定⇒みんなが見られるという枠が広がった。そして、本題のこの5つの駅はどう選んだかという、最初に数駅選んどいて、その駅を取材する形をとった。だから、オススメの駅はまだまだある！今回は、その中でも個人なりに好きな山手線の西側方面を中心に選択した。だから、東側は基本的にない。また、今度は、山手線の西側を取材したいと思っている。ちなみに、写真のことで余談だが、僕は、山手線(E231系)と京浜東北線(209系 500番台)の両方が写っている写真が好きである。

山手線ならみんな知っているから読みやすくなるだろう！

☆この取材を始めたきっかけ！

…当初は、別に鉄道の沿線に詳しい人を対象としたものを作ろうとしていたため、“南関東の私鉄の駅10選”みたいな感じだったが、改めて、よく考えていると、ふと思いついたのが、江戸取の文化祭、“紫峰祭”では鉄道の知識はなく、ただ興味があるという人も来るんだ！という点から、どんな人でも見ていて楽しめるような物をつくることにしたのが、この“山手線のオススメ駅TOP5”という内容だった。私鉄は、その沿線に住んでない限り、たいていの人は、興味もないだろう。しかし、山手線ならみんな知っているから読みやすくなるだろう！だからこそ、鉄道に関連する話とオススメスポットを1:1という風にした。また、写真もたくさん入れることで、さらに見やすくした。これにより、普通の記事とはちょっと変わったニュータイプの誰でも楽しめる記事を是非読んでもらいたい。



JR 山手線 第1位 “品川駅”

・ JR 品川駅開業…1872年1月20日！！

⇒1872年といえば、日本初の学校制度を定めた学制が發布した年です！！



左の写真は、某日の高輪口の夜の様子。この隣には、京急の改札がある。高輪口には、品川プリンスホテルなど高級ホテルが並ぶほかにも、超高層ビルがとてつもなくある。港南口の方は、昔は工場・倉庫が広がっていたが、最近になってオフィスビルが急激に増えて、JR 東海の東京本社も存在する、品川駅は大ターミナル駅だ！

“概要”

品川駅は、東京都港区（『トリビアの泉』でも紹介し、84へえを獲得！）にあり、JR 東日本・JR 東海・京浜急行電鉄の駅である。かつては、貨物列車の発着があったが、1994年に廃止された。

“利用状況” ～1日平乗降客数として(JR 東日本のみ、乗車人員)～

総計 約 895,831 人（各会社の集計期間は異なる。全国 8 位！！）

JR 東日本(2006 年度) 308,681 人 (JR 東日本内第 6 位！)

JR 東海(2003 年度下半期) 約 420,00 人

京急(2005 年度) 240,469 人 (京急内第 2 位！)



“駅構造”

◎京急…ウイング号、エアポート快特、快特、特急、急行、普通の全て停車！

1	■京急本線	横浜・京急久里浜・三崎口・羽田空港方面
2	■京急本線	○都営浅草線 日本橋・浅草・押上・京成線・北総線方面
3	■京急本線	ウイング号…三崎口方面 朝の普通…新馬場・鮫洲方面

◎JR 東海…のぞみの大半、ひかりのほとんど、こだまは停車！

21・22	■東海道新幹線	東京方面
23・24	■東海道新幹線	名古屋・新大阪・博多方面

◎JR 東日本…基本的に、東海道線の特急のスーパービュー踊り子号のみほとんど停車せず。

1・2	■ 山手線	内回り…東京・上野方面 外回り…渋谷・新宿・池袋方面
3・4	■ 京浜東北線	北行…赤羽・大宮方面 南行…蒲田・川崎・横浜方面
5・6	■ 東海道線（上り）	東京方面
7～10	■ 臨時ホーム	
11・12	■ 東海道線（下り）等	横浜・小田原方面、伊豆急下田・修善寺方面等
13・14	■ 横須賀線等	東京・船橋・千葉方面等

“駅周辺”

【高輪口】

駅前には、ウィング高輪EAST・WESTという京急グループのショッピングセンターがあるが、その他は主に、**ホテルパシフィック東京**や**グランドプリンスホテル高輪**、**品川プリンスホテル**といった高級ホテルが多数並ぶ。また、少し外れると、高級住宅地に入る。

（ちなみに、地価だけでも70万円以上する。柏は約15万円程度。）さらに、京急バスの高速バス専用のバスターミナルとして、“品川バスターミナル”がある。

【港南口】

以前は、工場や倉庫が多かったが、現在では、オフィスビルが立ち並んでいて、超高層ビルを多く見られる。そして、**JR東海の東京本社**もある。また、東京都下水道局港南水再生センターといった生活に関わる公共の場も近い。



“ココがオススメ！”

●その1

エキナカとは？…駅構内にあるショッピング施設を言う。

品川駅には、2005年10月に**大型エキナカ『ecute』**が誕生した。これは、JR東日本の事業であり、今月の5日には立川駅でも、大宮駅、この品川駅に次いで3店目の『ecute』オープンする。以前、フジテレビのスーパーニュースでおいしいカレー店があるため、紹介された。**切符を買えば、2時間は入れるため**、電車に乗らなくても十分に楽しめる。また、このような場所のため、『デパ地下』のようにも思わせる。また、品川駅には、『チップトイレ』というものがある。



チップトイレ？…使用者が任意の料金を支払うというシステム。

●その2

品川駅の周辺では、エキナカの『ecute』以外にも、話題のフードテーマパークがある。それは、京急が関連している京急の品川駅高架下にあるラーメン店の7店舗(2004年オープン)とどんぶり物の5店舗(2006年オープン)である。

こちらは、駅から徒歩3分で営業時間も11時から23時までと十分にある。しかし、人気なので、

TV で見るとような行列はある可能性が高く、何時間待ちにもなる時もあるようだ。

●その3

“駅周辺”というコーナーで紹介した際に、品川プリンスホテルという 1970 年代からある高級ホテルがある。このホテルには、今話題の『ハプナ』というホテルバイキングがある。『ハプナ』は最近リニューアルして、さらに評判が良くなったようです。なんでも、和・洋・中が揃って 60 種類もあり中でも、ずわい蟹、豚しゃぶ、ローストビーフが人気です。この 3 品はリニューアル前から変わりません。また、『ハプナ』は予約が 3 ヶ月先まで埋まっている状況である。



高輪口前のウイング高輪。想像していたより、結構大きい！

さらに、その品川プリンスホテルの中には、2005 年 4 月にオープンした『エプソン品川アクアスタジアム』がオープンしました。最初にこの施設ができる時に注目したのは、水族館が品川駅近くにできるということだった。しかし、ここは、たしかに水族館がメインであるが、ライブホールやアトラクションが多少あることだった。

主に、水族館は、イルカ&アシカプールがあり、ペンギンもいる。そこまでは普通だが都会の“長さ 20m の海中トンネル”はめずらしいコーナーだろう。また、ライブホールでは、1980 年代に大ヒットしたユーミンこと松任谷由実という大物アーティストがプロデュースを担当している。

さらにさらに、アトラクションがこれまた、すごい！！屋内型アトラクションとして、国内最大級で、なんと、松本零士作の SF 漫画の『銀河鉄道 999』をテーマにした屋内コースターや T.K こと、1990 年代半ばを社会的ブームまで発展させた小室哲哉の作曲による音楽を流したアトラクションを設置することで、新しいテーマパークが誕生した！



これが、“ココがオススメ！”のその 1 で紹介した品川駅構内の『チップトイレ』。写真には男性トイレのマークがあるが、隣に女性トイレのマークがある。中は、とてもきれいであり、個室の中に入ると、“駅のトイレ”とは言えないほどの立派さだった。でも、これは欧米の公衆トイレでは一般的な話らしい。

JR 山手線 第2位 “秋葉原駅”

・ JR 秋葉原駅開業…1890年11月1日

⇒1890年といえば、第1回衆議院議員総選挙が行われた年でした。



左の写真は、某日の夕方の電気街口の様子。こちら側の改札口には、メイドが全くいないが、電気街口のもう一つの改札口には、常に、4・5人はいる状況。昔から電気街としてサトームセンなど大手もあったが、最近ではヨドバシカメラが出来たこともあり、低迷している。また、秋葉原にはアニメやマンガなどのショップが増え、“オタク文化”が年々増加している模様。

“概要”

秋葉原駅は、東京都千代田区にあり、JR東日本・東京メトロ・首都圏新都市鉄道(TX)の駅である。当初は、貨物駅“秋葉原貨物取扱所”として開業したが、1925年11月1日に旅客営業を開始した。貨物営業は1975年に終了した。

“利用状況” ～1日平常乗降客数として(JR 東日本・TX は乗車人員)～

総計 約 541,605 人 (2006年度、TX の効果で利用者が増えた。)

JR東日本(2006年度) 200,025 人 (JR東日本内第10位！)

東京メトロ(2006年度) 122,183 人

TX(2006年度) 43,700 人 (TX 内第1位！)



“駅構造”

◎JR東日本…基本的に、全て停車。ただし、臨時特急『新宿さざなみ』等以外の特急は停車せず。

1・4	■ 山手線	内回り…上野・池袋方面 外回り…東京・品川方面
2・3	■ 京浜東北線	北行…上野・大宮方面 南行…東京・品川・横浜方面
5・6	■ 総武線 (各駅停車)	上り…新宿・三鷹方面 下り…錦糸町・船橋・千葉方面

◎東京メトロ…普通のみ運行！

1・2	○ 日比谷線	上り…中目黒・菊名方面 下り…北千住・北越谷方面
-----	--------	--------------------------

◎TX…快速、区間快速、普通の全て停車！

1・2	TX つくばエクスプレス線	南流山・守谷・つくば方面
-----	---------------	--------------

“駅周辺”

萌え系って？…主にアニメのキャラクターに恋愛的な好意や愛着を持つこと。

【電気街口】

駅前、最初の文でも紹介したように、サトームセンなどの家電量販店が多くあり、また、普通は手に入らないような細かい電子部品などを販売している小規模店舗が多数存在する。さらに、“萌え系”のアニメや“ロボット系”のアニメまでとコアな商品まで販売している通称：オタクショップがある。その中には、“アニメイト”という全国展開しているショップから、さまざまである。また、自動販売機で販売しているおでん缶が名物としてTVでも紹介されました。



【中央改札口】

こちらは、主に2005年9月にオープンした“ヨドバシカメラ マルチメディアAkiba”がある。このヨドバシAkibaは、地上9階、地下6階建てのヨドバシカメラの中では最大規模である。

“ココがオススメ！”

●その1

先ほどの“駅周辺”でも紹介したおでん缶の販売している自動販売機は今回取材した時はあまり見かけなかったが、自動販売機自体が7列並んでいるのがあり、とても多い。また、おでん缶以外に、ラーメン缶が発売されていた。ラーメン缶は、麺が伸びないようにするため、こんにゃくを使って工夫している。値段は一般的に315円。また、隣の写真のようなアニメのキャラクターの絵柄つきである缶コーヒーもあるようだ。値段は普通の缶コーヒーと変わらず120円なり。



●その2

2006年5月14日に秋葉原駅の電気街口から徒歩3分のところにあった子供から大人まで人気のあった創業70年の“交通博物館”は閉館になり、1年と少し経った某日に様子を拝見したところ、正面入口のD57形蒸気機関車&0系新幹線車両が撤去されていた。ちなみに、この“交通博物館”は大人気マンガ“こち亀”や大人気ドラマ“電車男”等、さまざまところで取り扱われている。ちなみに、この“交通博物館”の閉館理由は建物の老朽化などあるため、今月の14日【鉄道の日】には、埼玉県さいたま市の大宮駅から埼玉新都市交通伊奈線で一駅先の大成駅から徒歩1分の場所に“鉄道博物館”がオープンする予定。そこには、日本最大級のHOゲージの鉄道模型ジオラマができ、以前、“交通博物館”にあった運転シミュレーションが改修されて復活する！



左の写真は、閉館1年後の何もない交通博物館の正面入り口の様子。右の写真は、交通博物館の近くの電子部品がある小規模な店。



JR 山手線 第3位 “御徒町駅”

・ JR 御徒町駅開業…1925年11月1日！！

⇒1925年といえば、ラジオ放送が開始された年です！！



御徒町駅は、アメ横にある400店舗の活気さからとてもにぎやかなところとなっている。改札を出たら、屋台らしきものも存在する。しかし、少し歩けば、都心の中央に向かっていくため、大手デパートの松坂屋辺りから大きな高層ビルが並び始めている。

“概要”

御徒町駅は、東京都台東区にあり、JR 東日本の駅である。

“利用状況” ～1日平均乗車人員として～

JR東日本(2006年度) 76,294人

“駅構造”

◎JR 東日本…京浜東北線は、日中(10時半～15時半ごろ)は快速が通過。

1・4	■京浜東北線	北行…上野・大宮方面 南行…東京・品川・横浜方面
2・3	■山手線	内回り…上野・池袋方面 外回り…東京・品川方面

“駅周辺”

北口の改札を出ると、すぐにアメ横、通称“アメ横”があることがわかる。このアメ横は、400メートルもの距離が上野駅に向かって続いている。約400店舗の店が入居している。

毎年、年末になると全国にTVで紹介される。また、上野駅は近いので、上野駅から歩いていけるような上野恩賜公園にも歩いて行ける。

さらに、学問の神様として知られる菅原道真を祀っていて、受験シーズン、合格祈願として参拝する人が多数いる湯島天満宮も徒歩8分で行ける。また、上記に書いたとおり、松坂屋は北口から左に曲がっていけば着く。また、近くには、地下鉄の駅がたくさんあり、どの駅もこの駅からすぐ近くにある。



“ココがオススメ！”

●その1

御徒町駅と言ったら、もちろん上にも書いてあるが、『アメ横』と思いつく場合が多いだろう。アメ横ってどこから由来が来ているの？って、思う人もいるので紹介すると、

- ①第二次大戦後、旧満州からの引揚者等が米軍の払い下げ物資を安く売りたい店が沢山集まったことから。
 - ②飴を販売する店が多数出店したことから。
 - ③米兵が小遣い稼ぎに物資を持ち込んで店を開き、アメリカの製品が大量に出回ったことから。
- 以上の3つの説があるようだ。

まあ、それは置いて、**魚介類を中心に**衣服、宝石などいろいろなものが売っている商店街としてたくさんの方が訪れる。また、**消費者が店員と値段交渉をできる**といった点はお得である。また、以前、アメ横で商売しているある店の苦勞をフジテレビの『ザ・ノンフィクション』というドキュメンタリー番組で放送していた。



●その2

御徒町駅の近くには、“アメ横”以外にもそれと関わるような店がいくつかある。それは、『寿司屋』である。

“アメ横”は魚介類を多く扱っている店が多く存在するのに関わりがあるのかは定かではないが、少し歩いた路地には、(『ケンタッキー』がある曲がり角。)『寿司屋』が5店舗程度ある。その周辺も含めると、もっとあるだろう。

この中には、右の写真にも書いてあるとおり、『**かっぱ寿司**』

も入っている。そして、この看板から見るとは、普段、CMや広告で見るとは違う気がした。どう見ても、普通の寿司屋には見えなかった。実際にこのお店は

『**かっぱ寿司**』1号店である。また、寿司の値段は外に掲載されていて、1貫単位で～18:30までこの都会では50円前後程度と安い。人気も結構あり、オススメ！

しかし、子供が喜ぶ、回転寿司ではないのでそれだけは注意しておいたほうが良い。



左の写真は、御徒町駅の北口の改札を出た、正面にある飲み物を販売する『ミルクスタンド』だが、昭和40年代ごろは牛乳ビンが主流時代だったため、懐かしく感じるかもしれない店だ。また、この少し右に行くと、なぜかわからないが、プリン専門店がある。このように御徒町駅は気になるものが多い。

JR 山手線 第4位 “有楽町駅”

・ JR 有楽町駅開業…1910年6月25日！！

⇒1910年といえば、韓国では誰もが知っているはずの韓国併合の年です。



有楽町駅は、ホームにいただけで、ものすごい数の高層ビルがあるせいか、銀座に近いことが感じられる。また、銀座方面と逆の方向には、もと『そごう』だった現・『ビックカメラ』がある。この建物はすごく大きいので、一発でわかる建物だ！

“概要”

有楽町駅は、東京都千代田区にあり、JR 東日本・東京メトロの駅である。1945年1月の空襲で、駅員9名と乗客87名の計96名が死亡した。

“利用状況” ～1日平常乗降客数として(JR 東日本のみ、乗車人員)～

JR東日本(2006年度) 157,890人 (JR東日本内第14位！)

東京メトロ(2006年度) 135,646人 (東京メトロ内第15位！)



“駅構造”

◎JR 東日本…京浜東北線は、日中(10時半～15時半ごろ)は快速が通過。

1・4	■京浜東北線	北行…東京・大宮方面 南行…品川・横浜方面
2・3	■山手線	内回り…東京・上野方面 外回り…品川・渋谷方面

◎東京メトロ…普通のみ運行！

1・2	○有楽町線	上り…池袋・和光市・飯能方面 下り…新木場方面
-----	-------	-------------------------

“駅周辺”

有楽町駅には、主に4つの出口があり、一つ目の改札口が日比谷口だ。かつて、大手デパートの『そごう東京店』があったが、そごうが経営破たんしたため、東京店は閉店した。この東京店は、『有楽町で逢いましょう♪』の唄で有名だった。現在は、そこにビックカメラが入居している。他には、フジテレビが100%株を持っているニッポン放送がある。また、少し歩くと日生劇場や東京宝塚劇場があり、劇場も存在する。さらに、日比谷公園や皇居は少し遠いが、JRの駅の中では最寄り駅でも



ある。二つ目の出口には、国際フォーラム口がある。この改札口の名にある“国際フォーラム”のある場所は、元東京都庁舎の場所だった。(1991年に現在の西新宿に移動。)また、日本を代表する劇場として“帝国劇場”がある。この、帝国劇場は、資本主義を日本に取り入れたことで有名な渋沢栄一などが中心になって出来ました。現在は、若者に大人気であるジャニーズ事務所のKinKi Kidsの堂本光一が座長を務めるミュージカル『SHOCK』は、チケット取得の倍率が約14倍の状況であり、日本一チケット入手が困難な舞台やジャニーズ関連のステージで最もチケットが入手困難な公演と言われているため、チケットをゲットできた人は運がいいだろう。また、年末ジャンボ宝くじの抽せん会場でもある。さらに3つ目や4つ目の改札口は、京橋口や銀座口。この2つの改札口はデパートが近くにあるという点だ。特に銀座口は名のおとり、銀座らしい高級感の溢れるデパートが立ち並んでいる。有楽町駅はさまざまな施設がある。



“ココがオススメ！”

駅前の立ち食いじゃないそば屋。値段は都心なのに安い！

●その1

有楽町駅は、銀座に近いので、東京メトロ有楽町線や丸ノ内線・日比谷線に関連のある人は別として、たいていの方は、JR駅を使うと思う。JR駅で行く場合は、有楽町駅が便利である。実際、“銀座口”という改札口もあるわけだし…。そこで、今回は、銀座について紹介する。

銀座は、日本では誰もが知っている高級繁華街だ。さらに、沖縄県では台風がよく通過するので、『台風銀座』と呼ばれ、原発が多い地域は『原発銀座』と呼ばれているほどだ。ちなみに、東京都品川区には、“戸越銀座”がある。(東急池上線の駅としてある。)

ところで、銀座を歩いているとわりと“100万円・200万円”の値札が付いているネックレスがケースの中に入っているのがある。これは、普通の人には買えないが、その代わりに“見て楽しむ”という方法を使うのもいいかもしれない。しかし、場所によっては近づきがたいが…。この“見て楽しむ”をすれば、洋服、靴、ネックレスなどでお気に入りが見つければ、それが10万円・20万円しても、コツコツ貯金をして、自慢できるだろう！しかし、このようなものは、大人が中心であり、学生は、その他の“文房具”などが欲しくなるかもしれない。例えば、銀座にある“伊東屋”は、銀座に本店を構え、他にも都心には多少あるが、銀座の本店は、本館の地下1階から9階まであり、別館も2つある。文房具関連のものなら充実しており、事務用品コーナーだけで、1階分を占領するスペースほどある。ペーパーだけの階もある。この充実ぶりには思わずビックリ！是非、行ってみては！(有楽町駅から徒歩7分程度。)



隣の写真は、有楽町駅からすぐ近くの『数奇屋橋公園』。左の写真は、岡本太郎の作品である。日比谷公園には及ばないが、それでも、銀座口のほうにとっては憩いの場だろう。



JR 山手線 第5位 “巢鴨駅”

・JR 巢鴨駅開業…1903年4月1日！！

⇒1903年といえば、ライト兄弟が人類初の動力飛行に成功した年でした！



巢鴨駅は、今までの4つの駅と比べて見れば、高層ビルは少ない場所である。巢鴨駅といたら、昔、沿線に詳しかった僕は、“西友”というスーパーマーケットなどのイメージしかなかった。しかし、一昨年あたりから、“巢鴨地蔵通り商店街”の存在を知ってから、巢鴨駅は結構いいな〜♪と思いはじめた。

“概要”

巢鴨駅は、東京都豊島区にあり、JR 東日本・東京都交通局の駅である。開業当初から貨物の営業もしていたが、1979年に廃止された。

“利用状況” ~1日平乗降客数として(JR 東日本は、乗車人員)~

JR東日本(2006年度) 77,197人

東京都交通局(2006年度) 86,858人



第4位の有楽町駅の様子。巢鴨駅とは全然違う。

“駅構造”

◎JR 東日本…普通のみ運行！

1・2	■山手線	内回り…池袋・新宿方面 外回り…上野・東京方面
-----	------	-------------------------

◎東京都交通局…普通のみ運行！

1・2	○都営三田線	上り…大手町・目黒・武蔵小杉方面 下り…西高島平方面
-----	--------	----------------------------

“駅周辺”

巢鴨駅の北口には、最初に書いたように“西友”がある。この茨城県や千葉県の東葛飾はあまりないが、東京都には結構ある。“西友”は主に、スーパーマーケットなので、さまざまなものがあり、近隣に住んでいる人にとっては欠かせない存在である。

南口は、昔、駅前に、これまたスーパーマーケットの“サミット”がある。さらに、今年の夏から駅ビル建設を開始した。どうやら、1969年



巢鴨地蔵通り商店街の入り口にある謎(?)のツリー。

に完成した駅舎の老朽化により、2009年を目処に、地上5階建ての駅ビルとともに、駅舎も改良工事されるそうです。その点については、とても気になる点です！そして、注目は、もちろん、“**巣鴨地藏通り商店街**”である。ここは、TVでも紹介されており、おばあちゃんなどの高齢者は定番の場所である。また、その中には、病気を治すご利益があるとされる高岩寺“**とげぬき地藏**”があり、高齢者を中心に参拝者が絶えない。参拝は無料であり、巣鴨駅から徒歩5分である。

“ココがオススメ！”

●その1

巣鴨駅に欠かせないものは、なんと言っても“**巣鴨地藏通り商店街**”である。ここは、TBSの大人気バラエティ番組の“**ぴったんこカン・カン**”や大人気芸人ホンジャマイカの一人として石ちゃんと呼ばれる“**石塚英彦**”が出ている日テレ系の土曜日の人気お昼番組のコーナーの“**石ちゃんの通りの達人**”などなど、さまざまな所で紹介されるほど話題であり、**一般高齢者に取材するマスコミは、ここで取材することがしばしばあるという**。この“**巣鴨地藏通り商店街**”は、高齢者でも特に女性の高齢者が多く訪れて楽しむため、“**おばあちゃんの原宿**”と呼ばれている。実際に本物の原宿にも取材に行ったが、原宿には、合コン仲間の集団などやカップルが多数いた。また、駅前には、服や靴の店がたくさんあり、僕は見つけられなかったが、ビルの中には、地下や2階などの目立たないところに若者に人気の“**ジャニーズ**”のグッズが昔からあるが、現在もある。それに比べ、こちらの巣鴨は、高齢者向けの衣服、靴があり、原宿の“**ジャニーズ**”の代わりに、**和菓子の店がとてつもなく多い**。まさに、高齢者にとってはパラダイスな場所である。社会的には、高齢者は年金などの不安があるが、このような場所があるのなら、高齢者になってもひとまず安心かも(?)そして、その和菓子の店も、いろいろあり、どこもおいしそうであったが、その時は食後だったため、食べれはしなかったが、**ハチミツ専門店**のハチミツ+ミルクのソフトクリームはとても甘くて、おいしかった。値段は、そういうものを売っている店では普通の値段(200円台 or 300円台)だったが、結構いいかも！また、その店では、さまざまなハチミツの試食もあり、貴重な経験となった。中には、常連さんもいて、ビンを買っていた人もいた。この場所は、高齢者よりはそれ以外の方が圧倒的に多かった。また、そのもっと先にある、**定食屋**で魚が中心の店があり、そこでは、新鮮な築地直送の魚が出て、僕は、“**サンマのたたき定食**”という珍しいものを食べ、新鮮だからこそ出来たおいしさなのだ、実感した。また、近くに、都会に大自然がある“**六義園**”に行くのに徒歩15分だが心が和むだろう。



これが、巣鴨駅を降りた様子だが、駅前にはパッとしない。どちらかと言うと、“**巣鴨地藏通り商店街**”の方が昼にはぎやかであろう。しかし、2009年の駅ビルの進出により駅前がもう少し活気づくだろう！また、改札を出ると、橋があり、その橋からは下に通っている山手線が間近で見られる。

鉄道クイズで勝負だ!

★これから出題する 10 問のクイズは山手線の駅に関するものです! レッツ! トライ!

◎以下のクイズは、すべて4択じゃ! 簡単なものから難関まであるぞ! 合格は7点じゃ!!

Q1 ~簡単だぞ ○復習バージョン○ ~

品川駅には、○○線が通っている。 た. 高崎線 ち. 小田急線 つ. 山陽新幹線. て. 東海道線.

Q2 ~少し簡単だぞ ○復習バージョン○ ~

秋葉原駅は、特急○○が通過する。 た. ひかり ち. スーパーひたち つ. あずさ て. 踊り子

Q3 ~簡単だぞ ○復習バージョン○ ~

御徒町駅は、○○線が昼間に通過する。 ぢ. 山手線 づ. 中央線 で. 常磐線 ど. 京浜東北線

Q4 ~少し簡単だぞ ○復習バージョン○ ~

有楽町駅の JR 東日本の 1 日平均乗車人員は? あ. 5 万人 い. 10 万人 う. 15 万人 え. 20 万人

Q5 ~簡単だぞ ○復習バージョン○ ~

巣鴨駅は、都営○○線が通っている。 は. 三田 ひ. 南北 ふ. 浅草 へ. 銀座



ところで、左の写真は秋葉原駅周辺にある自動販売機が大量にある場所じゃこのクイズでは、10問の答えを並べると、ある文字○○○○○○○○○○と何かの話題の文字が出るぞ! さて、それは何だろう? ヒントは、じゃなあ、今までの記事の中にあっただかも(?)しれんぞ!

Q6 ~少し応用だぞ ○普通バージョン○ ~

東京モノレールがあり、小便小僧がある駅は? か. 町駅 き. 品川駅 く. 浜松町駅 け. 東京駅

Q7 ～応用だぞ ○普通バージョン○ ～

○○駅乗客転落事故はどこ？ ば.目黒駅 び.渋谷駅 ぶ.新大久保駅 べ.鶯谷駅

Q8 ～少し応用だぞ ○普通バージョン○ ～

金券ショップ、消費者金融、居酒屋が多いのは？ ち.新橋駅 つ.神田駅 て.上野駅 と.池袋駅

Q9 ～少し発展だぞ ○難関バージョン○ ～

下の写真の駅はどこだ？ か.原宿駅 き.目黒駅 く.大崎駅 け.駒込駅



☆ヒントコーナー☆

隣の写真は、山手線内の○○駅の臨時ホームである。そのため、一部の期間のみ使える。また、こちらの臨時ホームから降りた場合は、Suicaの対応は、簡易 Suica 改札機を利用することになる。

Q10 ～発展だぞ ○難関バージョン○ ～

高田馬場駅は、JR 山手線と東京メトロ東西線、西武新宿線の駅であるが、現在、西武鉄道の特急で存在しない列車は？ ゐ.小江戸号 ん.おくちちぶ を.むさし ゑ.ドーム



☆答えは、以下の通りだぞ！

… “てつどうはくぶつかん” でした。

“鉄道博物館” は、今月の 14 日にオープンされますが、皆さんは行きますか？

東京モノレール

高等部 * 年 * 組 * * * *



昭和島駅を通過する空港快速

概要

東京モノレールは 1964 年に東京オリンピック開催時の羽田空港利用客の輸送を目的として、オリンピック開催 1 か月ほど前の 9 月 17 日に開業した路線である。正式名称は東京モノレール羽田線。

1. 近年までの歴史

会社はもともと大和観光、名古屋鉄道などの出資によって設立された。しかし開業当初は運賃が高かったこともあり、利用客が伸び悩んだため名古屋鉄道はすぐに経営から手を引いてしまった。そこで新たに投資してきたのが日立製作所である。もともとこのモノレールは日立製の車両で運行されていてその車両制作費の回収が思うようにいかなかったため、日立運輸などと合併させ日立運輸東京モノレール株式会社として経営が軌道に乗るまでは日立グループ傘下として活動した。

その後はその利便性や定時性が認められて利用客がかなり増え、羽田空港 = モノレールが定着した。そのため再び 1981 年に東京モノレール株式会社 (日立運輸子会社) として分離した。

2.近年から現在までの歴史

羽田空港へのアクセス路線として安定していた東京モノレールであったが、1998年に状況は一変した。京浜急行が羽田空港まで乗り入れたのである。京急の大きな強みとしては直通運転により成田空港まで行けることや、運賃が品川まで安いこと、そして乗り換え路線が豊富であるということである。

このような状況で激戦にさらされることになったモノレールは本数の増発や所要時間の短縮を迫られることになった。しかし浜松町駅の改修などをする資金も日立製作所の都合によりなかなか目途がたらず、思うようにいかなかった。そこでかねてから羽田空港への参入を考えていたJR東日本と協議し日立物流（運輸から名称変更）の株式を70%譲渡して経営権もJR東日本へ渡した。ただ、モノレールの車両製作や設備などの権利をもつために30パーセントほどは日立が持つことになった。

JR東日本子会社となった東京モノレールはいろいろと変化が始まる。まず、浜松町駅にJRとの連絡改札口を設置し、京浜東北線の快速を浜松町停車にしてJRからの利便性を高めた。そしてJR東日本が発行しているSuicaを導入しモノレールSuicaとして発売した。さらに土日祝日限定で羽田空港の2駅から山手線内全駅へ500円で行ける切符やホリデーパスの発売などを始めた。快速電車の運転も開始したが、退避設備がないためそれほどの速達性はなかった。そのため昭和島駅に新たに退避設備を設置し2007年3月18日のダイヤ改正より空港快速と区間快速の2種類の運行を開始し、空港快速は昭和島駅で普通を抜かすようになったため16分で羽田空港までいけるようになった。

今は唯一単線の浜松町駅の複線化が工事中で、羽田空港国際線ターミナル駅も設置予定である。

3.路線情報

営業距離: 17.8km

駅数: 9 駅

軌道方式: 跨座式

電化方式: 直流 750V

保安装置: ATC

最高速度: 80km/h

所属車両

1.1000 系



この車両は 1989 年に登場した車両で、現在の主力車両である。これ以前の車両は 3 両編成の車両を 2 編成連結した 6 両編成で運行されていたが、この車両からは 6 両貫通編成となった。登場時は赤とクリーム色だったがのちに現在の塗装に変更された。特徴としては抵抗制御であるが電気式ブレーキを採用して 6 両編成全車両電動車であるということである。

車内はすべてクロスシートで、左右に 4 人掛けボックスが設置されていて窓にはカーテンがある。ただし両脇のタイヤ部分は高さが高くなっているため、両脇は 2 人掛けのボックスシートで真中が 4 人掛けのボックスシートという構造になっている。また、先頭車両は運転台後ろに展望席があり、全面展望を楽しむことができる。(車内の写真については模造紙を参照のこと。)

主力車両であるため広告宣伝などにも利用されていて、今走っている列車では車体をポケモンのキャラクターで覆い尽くしたポケモン列車やリバイバル塗装車が活躍している。

最近ではシートモケットの交換も始まっていて、もともとの赤むらさき色とうすい茶色から 2000 系とおなじ濃い青のシートに変更されている編成があり、順次変更されていくものと思われる。

車両データ

制作会社: 日立製作所

制御方式:抵抗制御

設計最高速度:80km/h

営業最高速度 80km/h

編成:6両(6M)×16本

2.2000系



この車両は老朽化していた800系などを置き換えるために1997年に登場した車両。この車両は従来の車両と大きく異なり、IGBT素子のVVVFインバーター制御方式を採用してはじめての付随車を連結した。塗装は1000系とは異なり、赤帯と紫がかかった青色で構成されている。

車内も1000系と大きく異なりロングシートがメインの車内となっていて、クロスシートは車端部の片側のみである。1000系では台車の部分もクロスシートだったが、そこもロングシートに変更されている。そのため先頭の部分もロングシートになり、先頭展望は楽しめなくなってしまった。ただ、ロングシートにしたことにより乗車定員は増え、車内は広々と感じられるようになった。

ほかにも変更点としてはドアが片開きから両開きに変更されたりしている。(写真は模造紙を参照)

車両データ

制作会社:日立製作所

制御方式:IGBT素子VVVFインバーター

設計最高速度:90km/h

営業最高速度 80km/h

編成: 6両(4M2T) × 4本

駅設備や切符類など

1. 発売している切符類



東京モレールでは以下の切符を発売している。

- ・普通乗車券
- ・回数券
- ・モノレール Suica
- ・モノレール&都区内フリー切符
- ・モノレール&山手線内割引切符(500円)
- ・ホリデーパス
- ・連絡乗車券

JR 東日本の傘下に入ってから Suica やホリデーパスの導入など積極的なお得な切符の発売を行っている。また、モノレール Suica はオレンジ色をしていて Suica の上にモノレールと書いてある独自の Suica である。

2. 駅設備

ここではおもに羽田空港駅について扱っていく。

羽田空港第一ビル駅、第二ビル駅とも券売機は最新式のものが並んでいて改札口も最新式の自動改札口が導入されている。駅構内はエレベーターも完備されてい



て、エスカレーターも設置されている。ワンマン運転のためホームにはホーム柵が設置されていて安全対策がされている。ホーム上の電光掲示板はフルカラーLEDが採用されていてとてもみやすい。ただホームの売店設備は自販機しかないが、駅の外は空港なためそれほどの必要性は感じない。

ちなみに、他の駅では旧型の券売機が存在しエスカレーターがないのが当たり前の状況で羽田空港とは全く違う雰囲気である。個人的にはほかの駅のほうが昔の面影をとどめているように感じる。

3、その他



東京モノレールは空港アクセス鉄道ということもあり、広告も面白い。もちろん航空各社の案内も多いが、飛行機を利用した後のことを見越して写真のようにJR北海道なども広告を出している。そのため、モノレールに乗ると東京にいながらいろいろなところの広告を感じることができる。

あとがき

私にとって東京モノレールは身近なものではなかったが、調べてみるといろいろ鉄道とは違う点を発見することが出来た。また、空港輸送に特化しているところも特徴的なところだと思った。これからも羽田空港を利用する際には東京モノレールを利用したいと思う。

JR20 周年

JR時代の鉄道

～江戸取鉄研合同企画～



J R 東日本(東日本旅客鉄道)

JR 東日本は主に東日本地区の在来線と東北・上越新幹線を引き継ぎ 1987 年に開業しました。東京という大都市を抱えながらも東北・甲信越地区のローカル線も抱えたこの会社の車両作りの特色としては

- ・ 東京圏の大量輸送に対応する次世代標準車両
- ・ 老朽化車両の更新、置き換え
- ・ 特急車両の高速化

などが挙げられます。また新幹線と在来線の直通運転（山形新幹線、秋田新幹線）や駅ナカに商店街を登場させるなど独特の手法を使い積極的に需要を開拓しています。

107 系(信越本線、上越線、両毛線、日光線など)



この車両は北関東地区で使われていた旧型車両を置き換えるために J R 発足後初めて自社製造されました。今では財力もある J R 東日本ですが発足当初はあまりお金をかけられなかったため、この車両は旧型車両(165 系)の足回りをそのまま流用しています。

215 系(湘南ライナー・ホリデー快速ビューやまなしなど)



この車両はライナーや快速列車などに使用するために投入された車両で、全車両 2 階建てです。車内はボックスシートになっていて、網棚があるために少し狭く感じます。ただ、この車両は 2 扉だったため乗降に時間がかかり今ではホリデー快速とライナーのみで運用されています。

209系(京浜東北線、南武線、常磐線各駅停車など)



いわば JR 東日本の代名詞ともいえるくらい有名な通勤車両です。「製造コストの半減」「車両重量の半減」「車両寿命の半減」を掲げ多くの旧型車両を置き換えました。「走るんです」などと呼ばれ何かと悪者扱いされていますが、JR東日本で初のVVFインバーター本格採用車両となるなど残した功績は大きいものと感じられます

E231系(中央・総武線各駅停車、常磐線快速、湘南新宿ラインなど)



E231系はJR東日本の次世代標準型車両として製作されました。総武線・常磐線・山手線などに配属された結果、現存する鉄道車両の中でも最も多い車両となっています。私鉄車両の中にもこの形式を模した車両も登場するなど日本を代表する形式に成長しました。

E233系(中央快速線など)



この車両は中央線の201系を淘汰するために、E231系を応用して登場した車両です。車両故障を防ぐために制御機器を2重系統化して故障に強い車両になっています。ほかにも京浜東北線への投入や、常磐緩行線への投入が決定しています。いずれはこの車両もE231系に次ぐJR東日本の顔となるかもしれません。

E1系・E4系(Max やまびこ など)

写真はE4系です



MAXは増え続ける通勤通学需要に対応するために投入されたオール二階建ての新幹線です。E4系は8両編成で最大16両編成で運転でき、1列車あたり最大1634名という高い輸送力を誇っていて、ラッシュ時は「通勤新幹線」として十二分に威力を發揮しています。

E2系(はやて・やまびこ・あさま など)



1997年に登場した東日本の新幹線の標準車両で、当初は長野新幹線開業に向け8両編成で製造されました。その後東北新幹線八戸延長に伴い10両編成の1000番台が投入され、今では2種類のE2系が活躍しています。はやてとして走るときはE3系こまちと併結しています。

400系・E3系(つばさ・こまち など)

写真はE3系です。



在来線に直通できるように車体の幅を狭くした新幹線で、「ミニ新幹線」と呼ばれています。そのため車内のシートは従来の3+2列から2+2列に変更されています。ただ、グリーン車は従来どおり2+2列のため少し狭く感じます。

651 系(スーパーひたち)



この車両はJR誕生後発の特急車両で、最高速度はJR初の130km/hです。車内はビジネスマンや観光客向けの設備となっていて、この特急のみ常磐線でグリーン車が連結されています。運用範囲は上野～仙台と常磐線全線に及んでいます。最近フレッシュひたちにも運用されています。

251 系(スーパービュー踊り子 など)



伊豆半島方面への観光用列車として登場した2階建て車両3両を含むハイデッカー車両です。発足当初はバブル経済の影響下にあったために豪華な列車が好まれたためグリーン車が2両もついています。

701 系(東北本線・常磐線・奥羽本線 など)



455系などを置き換えるために登場した車両ですが長距離運用をこなすのに関わらずロングシートであったり短編成であったりするため盛岡などでは反対運動もありました。しかし今では東北各県ではどこでも見られるようになるまで増備されました。

J R 東海(東海旅客鉄道)

この会社は中部地区の在来線と東海道新幹線を引き継ぎ発足しました。主に東海道新幹線により収益を得ているため新幹線には最新の設備が常時提供されています。在来線軽視とよく言われますが決してそんなことは無く名古屋地区を中心に 311 系、313 系などが投入され続けています。

300 系新幹線(ひかり・こだま など)



東海道新幹線における速度向上を目的に登場した車両です。東海道新幹線で初めて270キロ運転した車両であり、新幹線の車両の設計方針を従来の接客重視型からビジネス特化へ移行する指標となった車両です。しかし現在では引退する車両も出てくるなど世代交代も進んでいます

371 系(あさぎり など)



JR 東海はいかにして JR 東日本のレールを借りずに東京に乗り入れるかを画策して作られた車両です。JR の車両でありながら御殿場線から小田急線に乗り入れ、新宿駅まで直通しています。車内は豪華なものとなっておりバブル期の気配を感じさせられます。

700 系新幹線(のぞみ など)



次世代の新幹線として 1999 年に登場した車両です。最高速度は 500 系とは違って 285 キロに抑えられていますが、その分だけ居住性を向上させました。東海道新幹線における最大勢力を誇っており、ほとんどののぞみで使用されています。

J R 西日本(西日本旅客鉄道)

J R 西日本は関西圏を含む西日本地区と山陽新幹線を継承し設立された会社です。「私鉄王国」と言われる関西地区において私鉄に奪われた乗客を取り戻すため、アーバンネットワークエリアを中心に大改良が行われました。そこでは向かい合わせの座席が無い転換クロスシートの採用や新快速電車の130キロ運転、接続の良いダイヤなど関東地区にはない独自のサービスが行われています。

681系(サンダーバード・はくたか など)



この車両は老朽化した485系を置き換えるために登場した車両で、最高速度は在来線最速の160km/hとなっている。しかしながら在来線では法律上130km/hまでしかたすことができず160km/hで運転されるのは、はくたかとして特殊方式で建設されたほくほく線を走るときのみである。

221系



この車両はJ R 西日本の新快速などのスピードアップを図るために投入された車両で、今のアーバンネットワーク体制の基礎を気づいた車両ともいえます。最高速度は120km/hで、車内は転換クロスシートで構成されておりとても快適な設備となっています。今では奈良線や阪和線などの快速でも運用されています。

223 系



この車両はまず阪和線の関西空港乗り入れに伴い登場した車両で、車端部を除いて全て転換クロスシートとして空港利用客を考慮して荷物置き場を設置している。その後東海道本線にも投入され、こちらは荷物置き場が無くなり座席の数が阪和船線用より多い。この 223 系の投入により新快速電車が 130km/h で運転されるようになり、京都～大阪を 30 分で結ぶようになった。

285 系(サンライズ瀬戸・サンライズ出雲 など)



この車両は寝台特急復権のために JR 東海と西日本が共同開発した寝台特急です。寝台特急にしては珍しく朝をイメージした列車となっています。食堂車などのサービスはありませんが個室が多い、発着時間が早いなどの理由から指定券の取りにくい列車のひとつとなっています。

500 系



この車両は J R 初の 300km/h を達成した車両で、このとき再び世界最高速度の座に並びました。ただ、その最高速度を達成するため車両は丸くなり先頭も戦闘機のような形になりました。そのため車内は多少狭く感じ、サービスは低下したように思えます。ただ、グリーン車はヘッドレストを装備していて東海道・山陽新幹線の中で一番サービスが高いと思われます。

700系(ひかりレールスター)



ウェストひかりとして運転されていた0系新幹線を置き換えるために製作された車両です。従来の700系と比べて2列&2列シートやサイレンスカーが採用されるなど大幅に居住性が向上しています。そのためか西日本の客にはわざわざこの列車を指名買いする人もいるそうです。

JR四国(四国旅客鉄道)

JR四国は四国地区を引き継ぎました。鉄道は非電化区間が多く四国山地を突っ切って走るなど地形的制約が多いために出力が高いディーゼルカーや振り子式特急が多く開発されました。また近年では高速バスとの対抗も視野に入れていたりフリーゲージトレインに積極的な姿勢をとるなど小さいながら革新的な会社でもあります。

8000系(しおかぜ・いしづち など)



予讃線の電化開業時に登場した振り子式特急です。最高速度は130キロとなっており乗車しているときかなりの速さに驚きます。また瀬戸大橋を経由し岡山まで足を伸ばすものもあり四国旅行の重要な足になっています。

J R九州(九州旅客鉄道)

J R九州は九州地方の在来線を全て引き継ぎ設立されました。九州各地を結ぶ特急に力を入れ、博多から長崎、鹿児島、大分などの各都市を結び最近九州新幹線も開業し鹿児島へのアクセスが便利になり、博多までの工事も順調に進んでいます。

787系(リレーつばめ、有明など) 817系CTトレイン

リレーつばめ号や有明で運用される787系はDXグリーン車という特別席を設けているほか、車内もハイグレードな設備で構成されています。

817系

普通列車で使われるCTトレインの817系は車内の椅子に本皮を採用し高級感を演出しており、車両に力を入れていることが分かります。

J R北海道(北海道旅客鉄道)

JR北海道は北海道地区の在来線と津軽海峡線を引き継ぎ設立しました。広大な台地の中を走るため集客力があまりよくなく開業時から廃線が繰り返されるなど経営は苦しいものとなっています。しかし快速エアポート号や個性的な列車により鉄道の復権に向け努力しています。また近年はDMVの開発など世界からも注目されている会社です。

789系(スーパー白鳥・スーパーカムイ など)



新幹線八戸開業と同時に開業した新型特急です。営業最高速度は140キロとされていますが実際はもっと出るらしいなど未知なる力を持った車両です。この特急の効果により北海道へ行く客の一部を鉄道利用にすることが出来るなどまだまだ活躍がみられそうです。

ブルートレインの 特徴と現状について

北斗星・カシオペア・銀河など



目次

- | | |
|-----------|------------|
| 1、まえがき | 5、カシオペアの特徴 |
| 2、北斗星の特徴 | 6、カシオペアの現状 |
| 3、北斗星の現状 | 7、銀河の特徴 |
| 4、夢空間について | 8、銀河の現状 |

1、まえがき

ようこそブルートレインの世界へ！僕が大好きなこのブルートレインは主に寝台列車のことを言います。最近の寝台列車は短縮されたり廃止されたりと大変ですが、お客様のために毎日頑張っています。これから、そんな裏で頑張っている様な寝台列車の特徴、そしてそのブルートレインがどのような現状に置かれているのかを見て行きたいと思います。初めて見てくださる読者の方にも分かりやすく、楽しく読めるような原稿にしたいと思います。これから上げていく写真の横に左から、「撮影地（駅名）・列車の種類」の順に書こうと思います。もしかしたら撮影地の中に読者の知っている駅があるかもしれません。読者が知っている中に「あっ！こんな所で撮れるんだね！」と思う撮影地があるかもしれません。写真は意外なところで撮れるときがあります。なお、この原稿に載っている写真はほぼ僕が撮っている写真です。ほかの鉄研部員の写真を載せる場合、その人の名前を載せさせていただきます。他の鉄研部員も協力してくれていることを感謝いたします。それでは寝台列車を説明していききたいと思います。

Are you ready? Yeah! Let's go!!

(準備はいいかい？ もちろん！ さあ行こう！)

2、北斗星の特徴



写真 I

撮影地：西川口

種類：北斗星 1号 (最後尾)



写真 II

撮影地：西川口

種類：北斗星 1号 (走行写真)

一口メモ：この二つの写真を撮っているときはとても日差しが強く撮影日和でした。

この列車は僕がブルートレインの中で一番好きな列車です。この列車の最大の特徴は三つあります。一つは青い色をしている列車のどこかにファイアーエンブレムに出てきそうな紋章があることです。金色で縁取られています。二つは青い列車の線が全て金色だということです (写真 I)。このことから考えて北斗星は豪華な寝台列車だということが考えられます。三つは北斗星 1・2号と 3・4号とで所属している会社が違うことです。1・2号は J R 北海道社所属に対し、3・4号は J R 東日本社所属です。これから表示するのは実際に使われている北斗星 1・2号のみです。1・2号のみしか表示できませんが勘弁してください。(泣)

3、北斗星の現状

今北斗星は上野一札幌を結んでいます。現在の北斗星は先程挙げましたように三大寝台特急に数えられているような人気がある寝台列車です。北斗星3・4号は所有社がJRの北海道ではなく、東日本です。そのため内装（列車の中の構造やイメージ）がちょっと変わる所があります。しかしJR北海道社所有の1・2号と比べて安いという点があります。1・2号は3・4号と比べて個室が多いというか、3・4号に比べて1人や2人の空間が多いということが挙げられます。北斗星などの寝台特急（北海道方面の列車）は今かなり人気を集めています。北斗星の切符を買おうとするとなかなか買えないことがよくあります。それはとても、とっても！人気があるからなんです！僕はこんなことを書いておきながら北斗星に乗ったことはありません。しかし北斗星から感じる雰囲気、そこら辺のグリーン車（湘南新宿ライン・常磐線・高崎線などについている普通の列車に比べてちょっとランクがあがったような車両）の中のと比べると、はるかに北斗星のほうが住みよいという感じがします。あるホームページを見るとそれが分かります。そのホームページのアドレスはあとがきで。だいが話がずれましたが北斗星の現状その1、爆発的人気を集めている！その2、なかなか切符が買えない！その3、居心地がいい！以上が北斗星に言える北斗星の現状です。

4、夢空間の特徴

でした～！！日本の中では三大寝台列車よりも切符が撮りにくい切符がこの夢空間です。なんと、レストランの中にいるような食堂車、ホテルにいるようなベッド、やはりホテルにあるようなバスルーム、他の寝台列車がどんなに良くても夢空間にかなう列車は無いと思います。しかし夢空間は朝早く、夜遅くにくることがほとんどの為に、走行写真（走っているところを撮った写真）はなかなか撮れません。走っている所を撮ったことは無いので僕は夢空間の写真を持っていません。僕が言えることは夢空間がどんなブルートレインにも勝てるような列車だということです。たまに新婚旅行や（小規模な）修学旅行に使われます。夢空間はもう一つ特徴があります。夢空間は牽引車の後ろ、又は最後尾についていることが多いのですが、その夢空間に通常の北斗星（2で紹介した列車）がついていることです。夢空間三両のみが牽引されていることはまずありません。どこからか聞いた情報なのですが、夢空間の車両が田端駅の近くに単体で置いてあったとか。夢空間は乗った人しか味わうことが出来ないような部屋の広さ・在来線よりも綺麗な車内を見たり触れたり感じたりすることが出来る列車なのでしょう。

5、カシオペアの特徴



写真Ⅲ

撮影地：西川口

種類：カシオペア

一口メモ：カシオペアは一編成しかありません。したがって号数（スーパーあずさ 55号のように、列車の名前の後に付く数字のこと）もありません。カシオペアは北海道に入ると北斗星と同じ牽引車になります。（同じ牽引車だからといって北斗星と一緒にはありません）

カシオペアの特徴は三つあります。一つは普通のブルートレインと違って車体が銀色で、いろいろな色の線が銀色の車体に走っている所です（写真Ⅲ）。写真を見た限り分かりませんが…。そして二つは牽引車が他のブルートレインと違って様々な色で彩られている所です。三つは車内の部屋全てがA寝台という所です。カシオペアは豪華な北海道の旅を満喫できる寝台特急なのです。東京都から北海道への寝台特急で、全ての部屋がA寝台なのはこのカシオペアのみです。カシオペアの中で最も素晴らしい部屋はやはりスイートですね。部屋が他と比べて広い、ベッドそのものが置いてある、ルームサービスがあります。寝台特急「カシオペア」（上野

一札幌) JR 東日本

上野

スロネフ E26	スロネ E26	カニ E26	スロネ E27100
-------------	------------	-----------	---------------

カシオペアスイート

食堂車

カシオペア DX

スロネ E27400	スロネ E27300	スロネ E27200	スロネ E270
---------------	---------------	---------------	-------------

カシオペアツイン

スロネ E27400	スロネ E27300	スロネ E27200	カハフ E26 電
---------------	---------------	---------------	--------------

カシオペアツイン

※上り「カシオペア」EF81の後ろにカシオペアスイートの展望窓が続く

以上がカシオペアの編成図です。カシオペアの中の位（くらい）で一番下の列車がツイン（ベッドがそれぞれ二つ付いている列車）です。やはりカシオペアは豪華ですね～！
注意：ツインはソロよりも格が上です。

6、カシオペアの現状



写真Ⅳ

撮影地：西川口

種類：北斗星4号

一口メモ：右側の文章内にも書かれている通り、北斗星を牽引しているカシオペアの牽引車はたまに見られます。いつも宇都宮線利用者は「また青いの（ブルートレイン）が来たよ～。いつも見るんだよな～。」と言っていると思いますよ。

今カシオペアはかなり人気です。特にカシオペアスイートは発売し始めるとすぐに切符が完売してしまうほどです。やはり北海道方面の寝台列車は人気ですね。カシオペアは全ての部屋がA寝台というだけあって、値段も高いです。高いだけあって、カシオペアは車両が1編成しかない為に上野と札幌を行ったり来たり。やはり毎日運行していません。それに対して北斗星は何編成もあるので毎日運行しています。カシオペアは最近に作られたというだけあって北斗星とは性能が違います。カシオペアの牽引車はカシオペア専用なはずなのですが、北斗星を牽引しているところ（写真Ⅳ）をまれに見ることが出来ます。

7、銀河の特徴



写真V

撮影地：八丁畷の踏切

種類：銀河

一口メモ：読者の皆さんは「お、撮影地が西川口じゃなくなった！」と思うでしょう。恥ずかしながら僕はほとんど特定の駅にて撮影しています。他にもいろいろ撮影地は知っているのですが、事情により撮影できる駅が先程上げた駅に集中しているのです。

(泣)

銀河の特徴は大きく三つあります。一つはヘッドマークが無いこと。二つは車内のつくりが全て開放型であること。三つは牽引車の交換が無いこと。この三つです。今まで挙げてきた北斗星・カシオペアと違って銀河は格が下がり、寝台急行となります。先程大きな特徴の二つにあげた「車内のつくりが全て開放型であること」ってどういう意味？と思う方がいるかもしれません。開放型というのはソロのように1人用個室ではなく、大きく四人で一部屋のようなつくりをしている寝台車を開放型と言います。開放型はカーテンで外と中を締め切るようなつくりのため、外でタバコを吸っていると自分の寝床にも臭いが来るのです。

寝台急行「銀河」(東京—大阪) JR西日本

大阪

カニ 電 24	オロネ 24	オハネ 25	オハネ 25	オハネフ 25
------------	-----------	-----------	-----------	------------

電源車 二段A寝台 ——— 二段B寝台 ———
荷物車

東京

オハネ 25	オハネ 25	オハネ 25	オハネ 25	オハネフ 25
-----------	-----------	-----------	-----------	------------

————— 二段B寝台 —————

以上が銀河の編成図です。意外と質素ですよ。二段A寝台を初めて見たときに、「こんなA寝台があるんだね～」と独り言のようにつぶやいていました。開放型二段A寝台と言うだけあって二段B寝台よりは格が上です。でも開放型なので結局は開放型二段B寝台がちょっと良くなったという感じだと思います。乗ったことが無いので詳しくは分かりませんが。そんな銀河は影が薄い列車でもあり、最初と最後を締めくくる列車でもあります。僕は影が薄いだけの列車だと思うんですけどね。

8、銀河の現状

列車は良い所もあれば悪い所もあります。良い所をどんどん挙げて行きます。まず、東京からこの列車だけで大阪に行ける所、朝早くについて仕事がすぐ出来る所、運賃が安くすむ所、それぐらいですかね。悪い所は発車時刻がとても遅い所、寝台急行なので寝台特急よりもサービスが悪くなる所、開放型なので盗難事故がおきる可能性がある所、こんなところですよ。こんな銀河でもブルートレイン全盛期からいままで不滅って言うところはすごいですよね！こんな地味な列車でもいままでがんばって東京と大阪を結んでいたと思うと、やはりすごいと思えますよね。でもいつかは消えてしまうと言われてます。僕にとっては悲しいです。やはりこのまま消えてしまうのは惜しいです。

東京圏の鉄道管理

中等部 * 年 * 組 * * * *

JR 東日本の東京圏の路線は、ほとんど ATOS (Autonomous decentralized Transport Operation control System)「アトス」という運行管理システムで管理されている。

僕の発表では、この ATOS の基本的な内容の研究をする。

ATOS とは、東日本旅客鉄道が東京圏の各線で使用している運行管理システムである。1993 年～1996 年にかけて開発され、今も範囲の拡大が続けられている。

現在の導入済み線区

中央線 (東京 甲府間)

山手線 (大崎 大崎間 全線)

京浜東北・根岸線 (大宮 大船間 全線)

総武線 (東京 黒砂信号所・各停全線)

東海道線 (東京 熱海間)

常磐線 (上野 羽鳥間)

高崎線 (上野 神保原間)

宇都宮 (東北) 線 (大宮 那須塩原間)

山手貨物線 (目黒川信号所 大宮間 全線)

埼京線 (大崎 大宮間 全線)

川越線 (大宮 武蔵高萩間)

南武線 (川崎 立川間)

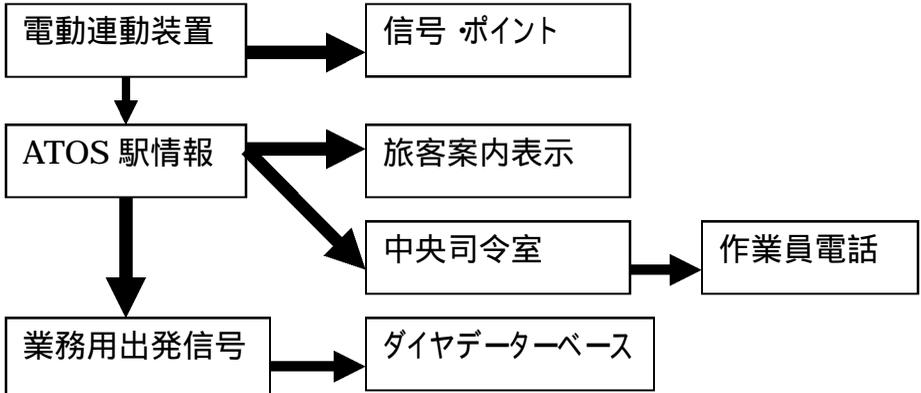
以後の導入予定線区

横須賀線 (大船 久里浜間 全線)

武蔵野線 (南船橋 府中本町間)

指令中心の運行管理

従来の運行管理は各駅の信号所扱い所を中心としていたが、効率化のため指令室を中心とする体制にした。この体制は ATOS が支援している。各駅の進路制御を自動化し、指令室だけで東京圏の各線を動かしている。



・案内表示

駅に行くと必ず目にする、電光掲示板。

ATOS の電光掲示板は、1 行～6 行タイプがある。基本的に、2 行タイプが一般的に使用されている。1 行タイプは、同じ種別の列車しか来ない駅（南柏や北柏のように各停しか来ない）に設置されている。3・4 行は駅の改札口などに設置され、ホームには使用されていない。

5・6 行といった大型の掲示板は、東京駅や上野、新宿といった、大きな駅の改札口に設置されていることが多い。

・身近な常磐線の ATOS



一般タイプの2行タイプ。
多くの駅で使用されている。
(柏駅1番線)



特急列車など列車名が表示できる大型タイプ。(柏駅3番線)



改札口に設置されている4行タイプ。東京や上野に行くと6行タイプや8行タイプも見られる。



ATOS の一種である出発時期表示機。列車のダイヤが狂った場合、ここに変更された出発時刻が表示される。運転士が停車中に運転席から見えるホームの先端と、車掌から見えるホームの最後尾に設置されている。



また、ATOS は時々、列車の運行状況や、マナー、お願い事などが表示される。

常磐線以外の路線

常磐線では見られない電光掲示板が、他路線ではある。個人的に、表示内容が一番多いと思われる、湘南新宿ラインの ATOS を取材に行ってきた。



これは恵比寿駅4番線のもの。写真の「普通」というのは、湘南新宿ラインの普通列車のこと、「各駅停車」は埼京線の各駅停車のことを示しているが、利用者にとってはとてもわかりづらい表示である。



これは新宿駅3番線のもの。新宿は列車名の長い列車が多く発着するため、列車名を表示するスペースが長い。写真は、鬼怒川温泉行きのきぬがわ号と、空港アクセス特急の成田エクスプレス号。



階段を上がると、今までとは少し違う、フルカラーの ATOS も見られる。以前と比較すると、フルカラーの方が見やすい。



また、新宿には成田エクスプレスの乗車口案内もある。30分に1本という本数が多い列車なので、成田エクスプレス専用掲示板もある。



また、新宿だけではなく、成田空港行きの列車のみ、行き先のところに飛行機マークが表示される。

例) 特急成田エクスプレス、快速エアポート成田



また、電光掲示板に乗車口案内が表示されている。写真は「緑色の乗車口」と「オレンジ色の乗車口 1号車から 15号車」を意味している。



写真は池袋駅。

路線名・列車名が長い列車と短い列車が同時に表示されると、こういう表示になる。

・ ATOS の放送

ATOS が導入された駅では、同じアナウンサーの声で案内する。

ATOS の放送は、従来の放送に比べ、案内が丁寧で、わかりやすい放送内容になっている。 女性声(向山佳比子さん) 男性声(津田英治さん)

ATOS の案内放送では

- ・ 接近放送
- ・ 両数案内
- ・ 切り離し案内
- ・ 次発案内
- ・ 駅名連呼
- ・ 禁煙放送

がある。

時期に導入された駅と、 時期に導入された駅と 時期に導入された駅によって、それぞれアクセントが違う。

時期というのは、総武線各停に導入された時期のこと、 時期は東海道線まで、 時期は常磐線以降に導入された駅のことである。また 時期を除いて接近放送以外は女性声しかない。

・ 常磐型 ATOS

常磐型 ATOS というのは常磐線以降に導入された、特殊な放送で、アナウンサーは同じだが、パーツを改めることによって、雰囲気が一気に明るくなった。最大の特徴は接近放送以外に、駅名連呼、次発放送に男性バージョンが登場したことだ。これにより、案内している番線がわかりやすくなった。また、常磐型 ATOS 内でも細かい改良が見られる。

例)特別急行を、特急と案内する。 途切れる場面が減る。

・ スタンドアローン

ATOS の導入されていない駅で、ATOS タイプの放送をしている駅がある。これをスタンドアローンと呼んでいる。

例) 木更津、仙台

ATOS の放送は放送の種類の一つで、たまに、ATOS の声を ATOS と勘違いしている人がいるが、これは間違いである。

ATOS 放送文の基本

・接近放送

従来の放送は、「 番線に、上り電車がまいります。」などの、列車の接近しか予告しなかったが、ATOS の放送は列車の種別や、両数が詳しく案内される点では、非常にありがたい。

一時期「まもなく/○番線に/
(種別・列車名)/○○/行が
まいります。あぶないです
から/黄色い線お内側まで/
お下がりください。」

二時期「まもなく/○番線に/(種
別・列車名)/○○行が/まいりま
す。あぶないですから/黄色い線
まで/お下がりください。」

常磐型 放送内容は 時期と同じだが、接近メロディーの音色が異なり、ところどころ録音し直しされている。

・両数案内

時期「この/電車(列車)は/○両/です。」

時期「この/電車(列車)は/○両/です。」

常磐型「この電車(列車)は/○つドア/○両/です。」 1

1 常磐型は、一部の駅(全列車同じドア数の路線の一部の駅)ではドア数を案内しない。

・切り離し案内

一・二時期
「この/電車(列車)は/途中
(○○)で/○寄り/○両/切り離し
となります。」

常磐型「この電車(列車)の/○寄り/○両
は/○○/止まりとなります。」

最初に導入された常磐線は、「○両
は...」の部分が「○両/は...」となっ
ている。

・次発放送

次発放送とは、次に発車・到着する列車の列車名や時刻が正確に案内され

る。従来にはなかった放送なので、利用客は、わざわざホームの時刻表のところまで行かなくても、自動的に案内されるので好評である。

- ・ 時期

「本日も/ご利用下さいまして/ありがとうございます。/今度の/○番線の/電車(列車)は...」

常磐型「本日も/JR 東日本をご利用下さいまして/ありがとうございます。/今度の/○番線の電車(列車)は...」

常磐型は、導入されてから、かなり短い

間だが、一・二時期と同じ放送文であることがあった。

また、特急列車や急行列車の場合、

「グリーン車は/4号車/.../自由席は/5号車から9号車/です。/...この列車は、全車禁煙です。」などのように、車内案内をする列車もある。

駅で、多種類の編成が来るとき、乗車位置を

「足元/(列車名・乗車口色)/○番(○号車)から/○番(○号車で)/お待ち下さい。」と、案内する。

グリーン車などの優等車が連結されている場合、

「グリーン車は/足元の/○両/乗車口/○号車で/お待ち下さい。」と、案内する。

また駅によっては、

「ご乗車には/グリーン券が必要です。」と、案内する。

また、成田エクスプレスやスーパービュー踊り子のように、全車指定席の場合、「ご乗車には/乗車券のほかに/特急指定席券が必要です。」と案内する。(常磐型限定)

駅名連呼とは、駅に到着した際、寝ている乗客や、どこの駅かわからない乗客のために放送する。あまりにも駅名が長かったり、放送しにくい駅名の駅は、駅名連呼がない駅もある。

・ 駅名連呼

一時期「〇〇/〇〇/です。/ご乗車/ありがとうございます。
ざいます。」

二時期「〇〇/〇〇/ご乗車/ありがとうございます。」

常磐型 二時期と、放送文は同じ。

終着駅の場合、

一・二時期

「〇〇/〇〇/終点/〇〇/です。/本日も/ご利用くださいませ/ありがとうございました。/お忘れものないよう/ご注意ください。」

南武線川崎駅のスタンドアローンは「終点/〇〇/です。」の部分がないかった。

常磐型は、前のページの のをアレンジした形で、「〇〇/〇〇/本日も/JR 東日本をご利用下さいまして/ありがとうございました。/お忘れものないよう/ご注意ください。」である。

駅名連呼は、列車がホームに進入してから定められた時間(駅によって異なる)が経過すると、流れる仕組みになっているようである。(推測)

このように、ATOS の放送は

導入される時期によって、案内に、パーツを使用すること省き、途切れながら案内しなくなっているのがよくわかる。

2007年 ロマンسカー乗り尽しの旅

今回、アクティーとポーロ 20号は小田急ロマンスカー全種類に乗るという事を企画・実行した。

0201 **はこね 1号 新宿(7:00) 町田(7:29) 10000形(HiSE) 座席:1号車 7A・B**

梅雨のせいか空は曇っていたが、ロマンスカー乗り尽しの旅は始まろうとしていた。

今回の旅は小田急のロマンスカー全種類に乗ってしまおうという計画である。

まずは小田急の起点、新宿から「はこね1号」に乗って町田まで行く。車両は1987年に登場した10000形 HiSE である。

初めてのロマンスカーで二人とも緊張していたが、乗ってみるととても心地よかった。

そして、新宿を発車する時静かな走行音とともに僕たちの一日が始まった。

HiSEはその名の通り座席の位置が高いハイデッカー仕様となっていて、車窓展望を確保したロマンスカーである。やはり見晴らしがとていい。普通の電車とはまた異なった車窓が楽しめた。ただこのハイデッカー構造がバリアフリーの問題などに対応できず、一部の編成は長野電鉄へ譲渡されるなど、今後の動向が気になる車両である。

そうこうしているうちに電車は多摩川を渡り神奈川県に入った。多摩丘陵地帯に入って緑が多くなってきた。そしてあっという間に町田に着いてしまった。町田は新宿から約30kmの距離で、ロマンスカーであれば30分程である。JR 横浜線も走っていて、駅前には小田急百貨店やヨドバシカメラなどいろいろな商業施設があり、とても大きな駅であった。



0401M あさぎり 1号 町田(7:46) 松田(8:27) 20000形(RSE) 座席:5号車 3A・B

次に乗るロマンスカーは「あさぎり1号」である。車両は1991年に登場した20000形RSEである。

「あさぎり」は松田からJR御殿場線に乗り入れて沼津まで行く。このRSEはあさぎり用に登場した車両である。

今までのロマンスカーとは違って普通の20mボギー車で前面の展望席は無いが、HiSEと同様のハイデッカー構造となっているためこちらも見晴らしが良い。また中間に2階建て車両を2両連結している。2階はどちらもスーパーシート(グリーン席)で、1階は片方がセミコンパートメントでもう片方が普通車となっている。

今回僕たちが乗ったのは普通車である。さすがにスーパーシートは贅沢である・・・

電車は相模の田園地帯の中を快走して行く。渋沢を超えると丹沢山地の中に入り、風景が変わる。このロマンスカーで松田まで行くのだが、松田はJR御殿場線の駅である。小田急線の新松田とほぼ同じ位置で、乗り換えも可能である。「あさぎり」はJR御殿場線に乗り入れるため、新松田の手前で専用の連絡線を走る。

松田駅に着いた。驚いたことに、松田駅には自動改札機が無く有人改札であった。また駅前には何もなかった。



0402M あさぎり 2号 松田(8:52) 新宿(10:00) 371系 座席:5号車 2A・B

松田からは上りの「あさぎり」に乗って新宿へ戻る。「あさぎり」は先ほど乗った RSE の他に JR 東海が保有する 371 系もある。371 系はロマンスカーではないが、直通運転をしているということで、今回乗車することにした。

両数や座席配置、2 階建てなど基本的には RSE と同じだが、2 階建て車の 1 階はどちらも普通車でセミコンパートメントは設定されていない。この車両の特徴といえばとにかく窓が大きいということである。窓の天地寸法は軽く 1m を超えている。下端がなんとアームレスト(肘掛)よりも下なので、中には恐怖感を感じてしまう人もいるかもしれない。

この“デカイ窓”に夢中になっていると、あっという間に新宿に戻ってきた。



0365 さがみ 65号 新宿(10:50) 本厚木(11:35) 30000形(EXE) 座席:4号車 2A・B

新宿で一休みした後、再びロマンスカーで西進する。今度乗るのは 1995 年に登場した 30000 形 (EXE) である。

この車両は他のロマンスカーとは違って展望席が無く、また RSE と同じ 20m ボギー車である。ハイデッカー構造でもないので特にこれといった特徴のない“普通の特急形車両”といった感じである。どちらかといえば大量輸送志向で、通勤利用者の足となっている。車内は広く、乗り心地はいい。腰掛も重圧感があり、なかなか高級に感じがした。

だがやはり展望席が無いので、あまりロマンスカーという感じはしなかった。僕たちは本厚木で降りた。



0121 はこね21号 本厚木(12:53) 小田原(13:21) 7000形(LSE) 11号車
2A・B

本厚木駅で昼食をとった後、はこね21号に乗って小田原まで行く。今度乗る車両は7000形(LSE)で1980年に誕生した車両である。現役のロマンスカーの中では一番古い車両ではあるが、車内は本格的なりニューアルが施されている為とてもきれいであった。LSEは初めてリクライニングシートを採用したロマンスカーである。また高速化のため、低重心となっている。よって目線が低いため、あまり見晴らしは良くないが、迫力があった。本厚木を出ると田園地帯が続く。渋沢を越えると風景は一転して山の中を走る感じだが、新松田を過ぎるとまた田園地帯になる。そして小田原に到着した。



小田原駅での撮影会(新幹線)

本当ははこね 21 号に乗って箱根湯本まで行くつもりであったが、500 系の東海道新幹線直通廃止などが気になっていたため、僕たちは小田原駅で新幹線を撮影することにした。高速の新幹線を撮影するのは初めてだったので、とても大変であった。



箱根登山鉄道 2021 小田原(14:32) 箱根湯本(14:47) 8000 形

小田原駅で 500 系を撮影した後、箱根登山鉄道で箱根湯本まで行った。とは言っても今では小田原 - 箱根湯本間は小田急線の車両しか走っていない…。今回乗ったのは 8000 形である。小田原を発車して東海道本線と別れ、山の中を進んでいき、すぐに箱根湯本に着いてしまった。



0032 はこね 32 号 箱根湯本(16:18) 新宿(17:50) 50000 形(VSE) 10 号車 12C・D

最後はいよいよ大人気の最新税のロマンスカー50000 形(VSE)である。2005 年に登場して以来、小田急ロマンスカーの主役である。今回僕らが乗車したのはなんと一番前の展望席である。もちろん、一番人気の高い席である。

扉が開き、VSE に乗車した。すると、木のおいがぶんぶんしていた。走り出すと、一番新しいだけあって揺れない、音が静か、とてもきれいと三拍子そろっている素晴らしい電車であった。

また、この車両にはゆったりトイレというものがあり、トイレなのに見た感じ高級感あふれるものとなっていた(笑)

さて、肝心の展望席であるが、眺めはまさに絶品！迫力のある前面展望が楽しめた。僕たちはロマンスカーの展望席は初めてであったのでとても嬉しかった。それで気分が高揚すると共に、もうすぐ終わってしまうという悲しさを感じていた。そして迫力のある前面展望を堪能しているとあっという間に東京都に入り、新宿についてしまった…。

こうして、ロマンスカー乗り尽しの旅はあっという間に終わってしまった。とりあえず何事も無

くてよかった。

いろいろなロマンスカーがあったが、どれもいつかまた乗ってみたいものであった。



今回の旅行を終えて

アクティ-

今回の旅行で僕は、初めてロマンスカーに乗って箱根まで行ったので良い経験になり、また全てのロマンスカーに乗ったと言う達成感が沸いた

ポーロ 20 号

僕は、今回が初めてのロマンスカーでとても緊張した。しかし、この旅行での車両はどれも素晴らしい車両であったので、乗っていてとても心地よかった。これからもっと鉄道のことを知りたいと思っている。

仙台日帰り遠征

高等部 * 年 * 組 * * * *



岩切駅に進入する仙台地区の新鋭 E721 系 0 番台

今回高等部 2 年の広瀬は、E721 系の登場や仙台空港アクセス線の開通などで大きく変わった仙台地区の様子取材した。

使用した切符

青春 18 きっぷ 1 回分(2300 円)

仙台空港線普通乗車券

仙台(市内) 北柏間普通乗車券+新幹線特急券



北柏～南千住～名取



415系(高萩駅留置線)

5時頃に家を出発。こんな時間なので当然バスなど無いため駅まで歩く。さすがに朝が早いため、道路も車がたまに通る程度である。

5時10分ごろに北柏駅に到着。改札を抜けて電車を待つ。こんな時間にもかかわらず利用客がある程度いるようだった。

そして5時16分、電車は定刻通り北柏駅に到着した。車両は203系である。我孫子から乗車してきた人はほとんどいないようで、乗っている乗客は北柏駅から乗車した人が多かった。そして柏駅に定刻通りに到着し、私も下車した。

構内放送があり、なんでも前の快速列車が車両故障を起こして普通列車が先の到着で5分程遅れているとのことである。まあ新型車両に統一された今、回復運転などは容易なことであると思うので、今後の予定に影響は出ないだろうと思った。(実際回復しました)

そして定刻より5分遅い5:43分にE531系10両編成快速勝田行きが入線してきた。長旅となるので、多少お金はかかるがSuicaグリーン券を購入しグリーン車に乗車。車内はもちろんガラガラである。普通車は結構混雑しているようで、夏休みらしいと感じた。乗車後はひたすら寝て、目が覚めたのは赤塚だった。

水戸には定刻通りに到着し、隣に止まっていたいわき行に乗車。なんと

E501系5両編成である。E501系に乗車するのは3月17日のダイヤ改正前日以来で、しかもVVVFインバーターを交換した編成に乗車するのは初めてである。車内はトイレがついた以外何も変わっていなかったが、東芝製VVVFインバーターに交換されていたため特徴的であったソラシドレミファソ~という音階は聞くことができなかった。

列車はゆっくりと動き出し水戸駅を後にした。この列車でまずは高萩まで乗車する。そこでは、3月18日のダイヤ改正で全滅した403・415系鋼製車が大量に留置されているらしい。とてつもない数だと聞いていたので、どのくらいいるのだろうと考えているうちにあっというまに高萩に到着（海見るの忘れた...）

降りてみると、聞いていたとおり駅を挟んでいる留置線の左右3線ずつに11~15両ずつ415系鋼製車が止まっていた。さすがにダイヤ改正から5カ月も過ぎたためか車両は色が褪せてきていて、多少錆びているところも見受けられる。しかしながら、まだまだ動けそうな状態である。どうして大量に留置されているかということ、この車両の廃車場所である郡山車両センターがいま廃車を受け付けていないからである。もうすぐ廃車作業を再開するという話もあるのでこの留置も長くは見られないのだろう。

大量の留置車両を見た後、入線してきた415系1500番台に乗車しいわきをめざす。この1500番台もダイヤ改正からは運用が限定されてしまったため乗車するのは久しぶりである。車内も少々混んでいてその混雑のままいわきに到着。

いわき駅で隣のホームに到着している2両編成の701系ワンマン列車に乗車する。私の乗っていたいわき行から乗り換える人は10人もおらず私もゆったりと席を取ることができた。701系は仙台圏の列車であるが、仙台まではまだまだ先で3時間弱もかかる。そうこうしているうちに、列車はいわき駅を軽快に出発した。

いわきを出発すると左は山、右は海という状態になりかなりローカルと感じる。ここから先はトンネルも結構多い。本数も1.5時間に一本と常磐線でも本数が一番少ない区間になる。線路は途中から単線になり普通の常磐線とは全く様相が変わる。70分ほど乗車して原ノ町駅に到着。

原ノ町駅からは 717 系 6 両編成に乗車する。すでに原ノ町に到着時点である程度の乗客が待っており、車内は席がちょうど埋まるほどの人数を乗せて発車。もともとの 717 系は急行型車両の足回りを利用して、車両を新造した車両で、車内は 2 扉でありクロスシートの数も多めで結構快適だ。車窓もすこし開けた感じがし、住宅も増えてきた。うとうとしていたらあっというまに名取に到着。



右：水戸から乗車した E501 系 5 両編成。

左：高萩駅に留置したあった 415 系鋼製車。



左：いわき駅まで乗車した 415 系(右)といわきから乗車した 701 系(左)。

右：原ノ町から乗車した 717 系

名取～仙台空港～仙石線～北柏



仙台空港鉄道の SAT721 系

名取駅は仙台空港アクセス線開業にともない、駅舎もリニューアルされていた。なんでも4分後ぐらいに仙台シティラビットが来るということなので、撮影準備に入る。が・・・雨がかなり強くなってきた。傘はあるが傘をさしたままの撮影はちょっと厳しい。諦めて濡れながらの撮影体制に入る（おい）。そして定刻通りに719系仙台シティラビットがやってきたので撮影。まあまあきれいに撮影できた(?)。そして18分発の仙台空港行E721系500番台に乗車。仙台空港を目指す。

仙台空港駅までは杜せきのしたにショッピングセンターがある以外は辺り一面開けている。そして仙台空港駅に到着。仙台空港駅は仙台空港のターミナルからバス乗り場などを挟んだところにあり、ターミナルには連絡通路で結ばれている。駅のホームは開放的で、アーチ状の布の屋根で覆われている。

帰りは仙台空港鉄道のSAT721系に乗車して仙台へ向かう。このSAT721系はE721系500番台とほとんど変わらず、違いはシートモケットの色だけである。

仙台駅に到着した後、名物の牛タンを食べに改札を出て駅から徒歩5分のところにあるお店に向かう。何度も行っているお店である。そしていつもどおり牛タン定食ととろろ注文していただく。その後はまた仙台駅へ戻り撮影。仙台駅ではかなり数を減らしている455系や717系も撮影することもできた。

そしてこの日は松島流灯流しの関係で仙石線は特別ダイヤが組んであ

り、仙石線へ向かう。いったんあおば通に行ったあと、この日の目的でもある普通流灯7号に乗車。年に一回しかないこの流灯だが幕もこの日のために特別に用意されている。そして福田町で撮影するために下車した。すでに3人ほどの撮影者がいたが何とか撮影できる場所を確保してお目当ての流灯を撮影する。そしてお目当ての流灯高城町行きがやってきて撮影成功。雨が強いのでその次の列車で西塩釜まで移動して、そこから東北本線塩釜駅まで歩いた。

塩釜駅に来たのは3年前の家族旅行が初めてで、今回で2回目である。駅前にマンションが出きた以外は何も変わっていなかった。そして701系仙台行に乗車し岩切駅を目指す。それにしても仙台地区に来ると私はよく701系に乗るが今回もその傾向があるようである。まあそれはいいとして、列車は岩切に到着した。

岩切駅は車両の正面の写真が撮りやすい駅だ。この記事の一番上の写真も岩切駅で撮影した写真である。撮影準備も整い列車を待っていると、まずEH500系機関車がやってきた。このEH500系、関東ではあまり見られないが黒磯以北ではよく見る機関車である。1編成でED75の2両分の馬力をもつ車両で、今でも投入が続いている。そして次の列車を待つと、今度はE721系がやってきた。時刻がおかしいので調べてみるとなんと臨時列車だった。もう一本だけ撮影してから仙台へ戻ろうとおもって列車を待っていると、701系がやってきた。正直また701かという気分だが、撮影。結果をみるとピンボケしている……。まあしょうがない(おい)。そして仙台へ移動する列車を待ったがやってきたのはまた701系……。今日3度目だ... 諦めて乗車する。仙台到着前にキハ110系南三陸号とすれ違った。このキハ110系は水郡線から転属した車両で、指定席車両のみ快速はまゆりに使われていたキハ110が使用されている。以前来たときはまだキハ28などが現役で、古びた列車のイメージが強かった。そんなことを考えながら仙台に到着。

時間的にこれ以上移動するのは厳しいと考え、仙台駅で残りの列車を撮影することに。一日二往復の阿武隈急行からの直通列車である梁川行の列車も撮影することができた。ほかにも快速南三陸の回送列車や、スーパー

ひたち上野行も撮影することができた。そしてお土産を購入して、新幹線ホームへ。

新幹線ホームの待合室で待っていると入線案内があり、利府のほうから E4 系 Max がやってきた。始発列車のため到着すると、すぐにドアが開いて乗車することができた。すでに疲れがピークに達していて、席に座ったろうとうとしてしまった。弁当を食べながらなんとか白石蔵王まで起きることができたが、そのあとは爆睡してしまった。そして次に気がついたのは東京駅だった…。

実は私はもともと上野で下りる予定だったので、上野経由ですべて購入していた。しょうがないので窓口まで行くと、新幹線で上野に戻ればお金を払わなくていいという。しかし時間も時間で、次の新幹線も 20 分後までなかったので 200 円を払って改札をだしてもらった。そして山手線、常磐線と乗り継いで何とか北柏まで到着。そこからバスに乗り、いつものバス停で下車して無事帰宅した。正直かなり疲れていたため、すぐに寝てしまった。



左：名取で撮影した仙台シティラビッド（ヘッドマークがある）。

右：仙台空港アクセス線で活躍する E721 系 500 番台。



左：E721 系の投入により数をぐっと減らした 455 系。
右：455 系を置き換えるために投入された E721 系 0 番台。



左：仙石線流灯号専用の幕
右：仙台に停車していた 651 系



左：阿武隈急行からの直通列車。
右：常磐線原ノ町行の E721 系。



左：帰りの新幹線で乗車した E4 系 MAX。

右：上野から利用した快速成田行。

高等部写真展

高等部部員が日頃撮りためた写真の一部を懐かしいものを中心に公開します。

今回のテーマは「東海道本線（東京～神戸）」です。



発車を待つ(東京)



都心を爆走する旧型(田町)



短命だった特急東海 (田町)



あの頃はまだみかんだらけ(川崎)



世代交代始まる(川崎～横浜)



大俯瞰地帯を走る(根府川付近)



静岡ローカルも担当(富 士)



身延線直通列車も(身延線・十島)



でか目も健在でした(静 岡)



3 1 3系ワールドへ(名古屋)



一区间だけの異端児(信越線長野)



かつての新快速も健在(京都)



最新鋭車両も快走(山崎～高槻) 新快速からもう撤退(摂津富田)



痛ましい事故で...(新大阪) 老朽化の波は避けられず(摂津富田)



伝統の国鉄色(山崎～高槻)

記憶に留まる名列車でした



入部を希望される方は、遠慮なくグリーンハウス2階の部室までお越し下さい。お待ちしております。

「下総の国から」創刊号(10月1日発行)

印刷：江戸川学園取手中・高等学校

発行者：江戸川学園取手中・高等学校鉄道研究同好会

江戸川学園取手中・高等学校鉄道研究同好会編集委員

・高等部3年3組 ** **

・高等部3年7組 ** **