

群馬県立前橋高校 鉄道研究部誌 あかぎ

第27号



前高鉄研

あかぎ 27号

目次

島根一人旅行記録	3
「リゾートしらかみ」の魅力	5
世界の鉄道	7
山形新幹線の新型車両に迫る！！	10
空想新幹線	15
湘南新宿ライン・上野東京ラインの実態	17
最も新しい新幹線 西九州新幹線！	23
大都会の寝過ぎすとヤバい終電3選	25
駅名でしりとりパート2	28
前高鉄研による写真展	33

〈鉄研より〉 コロナ時代になってから初めての上毛電鉄イベントだと思います。つまりこの部誌も上電イベントで公開されるのは相当久しぶりとなります。当然何代か世代交代が行われていて、部誌も慣れないところが多いながらも丹精込めて作成しました。部員の個性が存分に発揮されたものだと思いますので是非御熟読ください。

〈表紙の写真〉C11 275 栃木県内にて 鉄研顧問 小林先生撮影



←E235系 鉄道150周年記念カラー
(2年青木撮影)

前々から行こうと思っていた島根・出雲へ春休み
ようやく行けることになった。本来ならサンライズを
使って行くはずだったが当然のごとく春休みに
個室の空きなどなく、結局新幹線で行くことになった。



本庄駅で朝一の電車に乗り、日本の中心東京駅へ。
乗り換え時間20分の中で駅弁屋でチキン南蛮弁当を
購入。朝からチキン南蛮など重いと言う人もいるかもし
れないがそんなのお構いなしに胃の中に押しこんだ。
※チキン南蛮弁当が一番安かったため()
日本一の営業距離を誇る東海道山陽新幹線に乗ること
約3時間。乗り換え駅である岡山駅に到着。
行楽シーズンのため駅は観光客で溢れかえっていた。
ここから出雲市駅に行くために特急やくもに乗車。
最後の動く国鉄時代の古き良き振り子式の381系を
堪能した。



出雲市駅に到着後、ホテルに
チェックインし、周辺を歩き
地元の寿司屋に入った。
日本海の美味しい海鮮類を
食べ、島根を堪能した。
ホテルに戻った後、温泉に浸かり
次の日の観光に向けて体を
休ませた。
二日目は出雲大社、日御碕灯台に
行くことになった。



今回の旅を通して島根には多くの観光スポットがあり
魅力的な点を多く発見できた。
島根のみならず今後も多くの都道府県を旅したいと
思う。

「リゾートしらかみ」の魅力 2201 青木智寛



↑「撫」編成(筆者撮影)

1.はじめに

今回この列車について書こうと思ったのは、実際に青森に行ったのに乗ることができなかった(満席だった)憧れの列車であるからだ。今回はその悔しさをバネに魅力を少し語ろうと思う。

2.基本情報

走行区間:青森駅～秋田駅(五能線経由)

使用車両:HB-E300系ハイブリッド気動車4両編成

種別:快速

種類:「撫」「青池」「くまげら」

3.詳細説明&魅力

①青森から秋田を結ぶが、最速ルートではなく、海がよく見える五能線を經由することがポイントだ。絶景の日本海を存分に味わうことができる。また、事前に予約をすることで、プロの料理人が作る最高の弁当を堪能することができる。

②基本情報の種別「快速」を太字にしたが、それにはわけがある。(それが魅力なのはお察しの通り。)青森、秋田間を移動しようとする、下の写真の特急「つがる」が主な手段になるだろう。



しかし、特急は特急料金がかかってしまう。そこで、リゾートしらかみを利用すれば、乗車券と指定席券だけで乗れてしまうので、オトクなのだ。

③リゾートしらかみは3種類あり、そのうちどれが来るかは当日になってのお楽しみなのだ。そのような運要素があるのは面白いのではないかと思う。私をもっとも好きな編成は「樺」編成なのだ。他の編成は、私が写真を撮っていないので、のせることはできないが、どの編成も良いデザインをしているので、ぜひ調べてみてほしい。

4. 終わりに

リゾートしらかみは上述したように様々な魅力がある。ただ、私の説明が時間の都合上不十分であるため、興味を少しでも持った方はぜひ詳しく調べてみてほしい。また、乗りたい場合は、全席指定席なので注意が必要だ。乗りたい日の一ヶ月前から予約することができるので、乗りたい人はお早めに。と、これだけ調べたにも関わらず乗ることができなかったのも、多くの人にとって憧れの列車なのではないだろうか。群馬の鉄オタにとっては見るだけで感動したが、見たあとは乗りたいものなのだ。いつか乗ってみたいものだなあ...

世界の鉄道

● ユーラシア地域

ユーラシア大陸横断鉄道

▼ユーラシア大陸横断鉄道ルート



中国の「一帯一路」構想を軸とした、中国から中央アジア経由でヨーロッパへ伸びている鉄道。ヨーロッパと、中国や韓国など極東は陸続きであることが実感し易い。

アジアの鉄道ネットワークに入ってる路線がある国

アゼルバイジャン・アルメニア・イラン・インドネシア・ウズベキスタン・
カザフスタン・カンボジア・ジョージア・スリランカ・タイ・大韓民国・
タジキスタン・中華人民共和国・朝鮮民主主義人民共和国・ネパール・
トルクメニスタン・トルコ・パキスタン・バングラデシュ・ベトナム・モンゴル・
ラオス・ロシア連邦

↑↑ネットワークがほぼモンゴル帝国の領域

ヨーロッパの交通網

ヨーロッパ地域は早くから鉄道が通っていたため、現在ほぼすべての国の首都を直接行き来出来る。また中部のルール工業地帯にも原料等を搬入しやすくなっている。

ロシア連邦

世界で最も長い鉄道、シベリア鉄道(モスクワ～ウラジオストク)全長9297kmが国土の南の方を走っている。他にも北朝鮮と中国への路線や中央アジア等の旧ソ連構成国への路線が多い。

日本

明治維新时期に欧米から鉄道の技術が伝わったことにより、地下鉄を含め多くの鉄道が全国で走っている。他国と直接接続する路線は無いが、新幹線等の技術を途上国に提供している。

● アフリカ地域

北アフリカ

モロッコとアルジェリアを結ぶ路線、チュニジア単体の路線、エジプトからスーダン、南スーダンを結ぶ路線がある。沿海部とナイル川流域のみ鉄道が存在する。恐らく内陸部は砂漠が多いからだろう。オアシス都市を結ぶ路線や、西アジアやイベリア半島へ繋がる路線は存在しない。

西アフリカ

こちらも同様にギニア湾岸や大西洋岸にのみ鉄道が存在する。砂漠化が進行している影響でニジェールやチャドには鉄道が通っていない。

中西部アフリカ

熱帯雨林地帯に鉄道が張り巡らされている。アフリカ横断鉄道もこの地域を通っている。

南アフリカ

アフリカ大陸で最も鉄道網が発達している地域。南アフリカ共和国はアフリカ大陸で最も経済が発展している。プレトリア周辺が特に凄い。

● 北アメリカ地域

カナダ



南部に集中している。バンクーバーからトロントを結ぶカナディアン号、ケベックからオタワ、トロント経由でアメリカを結ぶケベックシティーウィンザー線が中心になっている。

アメリカ合衆国

西部地方を開拓する過程で大陸横断鉄道が多く建設され、それが現在も使われている。

U.S. Railroad Lines by Ownership



大西洋岸と中央部、シカゴやヒューストン、シアトル、ロサンゼルス、サンフランシスコ等の主要都市を結ぶ路線がアメリカ合衆国の鉄道の中心となっている。

一応アラスカにも小規模な鉄道が通っている。

中央アメリカ

メキシコ国内とグアテマラ、キューバ以外に鉄道は通っていない。

メキシコの鉄道も、山岳地帯のチワワ太平洋鉄道と地下鉄以外、旅客運行がされていない。

● 南アメリカ地域

ブラジル

大西洋岸のリオ・デ・ジャネイロやサン・パウロ、サン・ルイスなどを、ブラジリア経由で結ぶ路線がある。その路線がそのままウルグアイへと繋がる。アマゾン地域には幹線道路が通っているため鉄道は通っていない。

その他の南アメリカ

アルゼンチン、チリ、ウルグアイ、ボリビアを結ぶ路線とコロンビア、エクアドルを結ぶ路線に大きく分かれる。線路が引きやすかったと思われるアルゼンチンは多くの鉄道が通っている。

● オセアニア地域

オーストラリア

直線区間で最も距離が長いとされるのがパースとシドニーを結ぶインディアン・パシフィック号だ。その他には、太平洋岸の大都市ケアンズ、タウンズビル、ゴールドコースト、ブリズベン、シドニー、キャンベラ、メルボルンと結んでいる路線がある他は、ダーウィンからアリススプリングスを経由してアデレードまでを砂漠を通過して結ぶ路線が主となる。

ニュージーランド

北島はオークランドからウェリントン、南島はクライストチャーチ周辺の鉄道がある。その他はオセアニアに主だった鉄道は存在しない。

結論

日本、アメリカ合衆国、ヨーロッパで特に鉄道が発達している。
アフリカ等の途上国は国ごとで終わっている鉄道が多い。

日本が優れているのは正確さだけではなく、
普及率もだった

前橋高校 鉄道研究部2年 飯島鴻太郎

山形新幹線の新型車両に迫る！！ ～謎に包まれたE8系～



はじめに

東北新幹線のE5系、秋田新幹線のE6系、北陸新幹線のE7系と続いたJR東日本の新幹線車両の系譜を継ぐ新型車両が、山形新幹線に登場する予定だ。現在、山形新幹線の主力車両として用いられているE3系。この世代交代によって何が変わるのか調査してみた。

E8系の概要

(wikipediaより引用)

東北新幹線区間での最高300km/hでの運転による速達化や、全席へのコンセント設置などによるサービス向上を目的として、[2020年](#)に導入が発表された。山形新幹線では[E3系](#)以来約25年ぶりとなる新形式の車両である。

当初の発表では2026年春までに17編成119両を投入予定としていたが、[新型コロナウイルス感染症の流行](#)が収束後も需要がコロナ前まで回復しないとのJR東日本の見込みから、投入数を2編成削減して15編成105両にすると2022年に発表されている。

2023年2月に第1編成が完成した。2023年3月から各種試運転を行い、2024年春に営業運転を開始する予定である。

E8系の構造

E6系をベースに開発されており、同車は山形新幹線の特徴を踏まえた変更を行った車両となっている。

車体

車体はアルミニウム合金製で、車両下部にヒーターを設置して雪対策を施している。また、全車にフルアクティブサスペンションが設置されている。

前頭部はE6系からアローラインの形状を受け継いでいるが、定員増加のためにE6系(13m)よりも短い9mとされた。新幹線区間ではE5系との併結運転に対応するが、高速走行できる区間が宇都宮駅 - 福島駅間のみと秋田新幹線に比べて大幅に短いことから、最高速度は300km/hとなった。

内外装

デザインコンセプトは「豊かな風土と心を編む列車」で、奥山清行の監修の下で川崎車両が担当した。

外装は2014年からE3系に導入されたデザインを踏襲し、上から「おしどりパープル」と呼ばれる紫色、「紅花イエロー」と呼ばれる黄色、「蔵王ピアンコ」と呼ばれる白色の順に配色している。なお、カラーリングで容易に識別可能であるという判断から、ロゴマーク等は取り付けない。

車内のデザインはグリーン車・普通車とも通路を最上川の流れに見立て、山形の風土を表現した。座席は車椅子席を除いて2+2配列で、全席に電源コンセントを設置する。グリーン車は「最上川と月山」をテーマとし、座席には月山の緑色と最上川の水面の印象を組み合わせたカラーリングを施す。

普通車は「最上川と紅」をテーマとし、紅花の黄色から抽出した紅色までをグラデーションで表現した座席とする。

車椅子スペースは2020年3月の発表時点では1編成あたり計3席(グリーン車1席、普通車2席)としていたが、2020年10月に改正された高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)省令のバリアフリー基準が適用されることとなり、普通車の車椅子スペースを3席に増やしている。

このほか全車に荷物スペースを設け、客室内・デッキ・通路に防犯カメラを設置する。

【グリーン車】



【普通車】



車椅子スペース



座席コンセント

歴代車両との比較



E3系「つばさ」現行カラー



E3系「つばさ」シルバーカラー



E7系

かがやき／はくたか／あさま／
とき／たにがわ



E6系

こまち／はやぶさ／やまびこ／
なすの



E5系

はやぶさ／はやて／やまびこ／
なすの



E2系

やまびこ／なすの

	運用開始	最高速度	車体	定員	編成	運用路線
E8系	2024年春	300km/h	アルミニウム合金	355名	7両	山形新幹線「つばさ」
E7系	2014年3月15日	260km/h	アルミニウム合金	924名	12両	北陸新幹線「かがやき」「はくたか」「あさま」「つるぎ」 上越新幹線「とき」「たにがわ」
E6系	2013年3月16日	320km/h	アルミニウム合金	334名	7両	秋田新幹線「こまち」 東北・北海道新幹線「はやぶさ」「はやて」「やまびこ」「なすの」
E5系	2011年3月5日	320km/h	アルミニウム合金	723名	10両	東北新幹線「はやぶさ」「はやて」「やまびこ」「なすの」
E3系	1997年3月22日	275km/h	アルミニウム合金	394名	7両	山形新幹線「つばさ」 東北新幹線「やまびこ」「なすの」 上越新幹線「とき（現美新幹線）」
E2系	1997年3月22日	275km/h	アルミニウム合金	814名	10両	東北新幹線「やまびこ」「なすの」「はやて」 上越新幹線「とき」「たにがわ」

結論

山形新幹線としては約25年ぶりとなる新型車両の導入は、東北新幹線区間での最高300km/hでの運転による速達化や、全席へのコンセント設置などによるサービス向上を目的としたものだとことがわかった。2024年春の運用開始が待ち遠しい...！！もしかしたら試運転に運良く遭遇することがあったりするかも？

空想新幹線

書くネタの不足によりとうとう空想新幹線を考え始めてしまった者です。普通に考えて不可能(意味がない)ものをロマンに基づいて伸ばしていきます。

①道東新幹線

04 道東新幹線

区間：札幌～薬取
路線距離：784.4km (支線 44.0km)
駅数：20 駅 (支線 1 駅)

道東の軸となる新幹線。札幌～帯広を最速 48 分、札幌～釧路を最速 1 時間 15 分、札幌～根室を最速 1 時間 45 分で結ぶ。根室から先は、歯舞諸島、色丹島を経由し、択捉島のカモイワッカ岬までを結ぶ。トマムから支線が伸びており、富良野まで結んでいる。富良野ではリニア北新幹線と乗り換え可能。



初っ端から海底トンネルでブチ抜きます。これを使えば札幌～帯広間を一時間かからず移動できます。現在は北方領土にアクセスするには船を使うしかないが、ロシアとのやりとりをとりもつ国際路線としての側面を持ちつつ、択捉島などの開拓を進める足がかりにもなるでしょう。根室などへのアクセスは中標津空港からも考えられます。

②三陸新幹線(リニア)

08 リニア東新幹線

区間：東京～八戸
路線距離：631.9km
駅数：10 駅

リニア北新幹線と一体的に運行されるリニア東新幹線。東北新幹線と大きく異なるルートを取る。東京から日光を通り、越後山脈を越え、会津若松、米沢など東北内陸部の都市を経由し仙台へ。仙台からは、東北太平洋側を経由し、八戸へ至る。東京～仙台は最速 35 分、東京～札幌は最速 1 時間 59 分で結ばれる。



三陸方面に伸ばします。群馬4つ目の新幹線駅を作ってみました。現行の東北新幹線でカバーしきれっていない日光・会津にも乗り入れできます。また、仙台へ行くときに人が分散し、混雑の緩和に繋がるのではないのでしょうか。あとは東日本大震災で被災した三陸地方へのプレゼントということで...

③飛騨新幹線

23 飛騨新幹線

区間：名古屋～富山
路線距離：188.0km
駅数：10 駅

ほぼ高山本線と並行に走る形で、名古屋～富山間を結ぶ飛騨新幹線。美濃地方では、高山本線とは異なり長良川鉄道と並行したルートを取る。郡上八幡～高山間は日本でも有数の大規模なトンネルを建設。富山側では、富山空港に駅を建設し、空港アクセス線としても機能する。



ありそうでなかった岐阜縦断の新幹線です。名古屋から白川郷方面、金沢方面、長野松本方面に抜けられます。また高山への所要時間も大幅に短縮され、岐阜県北部地方の観光産業が活発になることでしょう。

④紀勢新幹線

25 紀勢新幹線

区間：名古屋～新大阪

路線距離：408.6km

駅数：20 駅

名古屋～新大阪間を紀伊半島経由で結ぶ。伊勢神宮や伊勢志摩、南紀白浜といった紀伊半島の主要観光地を結ぶ、観光路線である。また、京阪神圏や中京圏では、堺・岸和田・和歌山や、桑名・四日市・鈴鹿等の都市を結び、都市圏内輸送も担っている。さらに、関西空港を経由し、新大阪-関西空港を最速10分で結ぶ空港アクセス新幹線として機能している。

私が個人的に最も乗り入れにくい地域の一つであると考えている紀伊半島南部に伸びる路線です。赤くなっている伊勢市駅と赤山駅をつなぐ路線によって浜松方面、淡路方面とも接続します。これにより三大都市圏と接続し、世界遺産としての知名度が上がり、和歌山・奈良の地域おこしにも役立つでしょう。

37 九州横断新幹線

区間：松山～諫早

路線距離：411.4km

駅数：16 駅

松山から豊予海峡を越え、大分を経由し、阿蘇カルデラを越え熊本へ至り、その後、天草諸島と島原半島を経由して諫早まで結ぶ。全列車西九州新幹線・長崎駅まで直通する。豊予海峡・早崎海峡共に、鉄道道路併用橋「豊予海峡大橋」と「早崎海峡大橋」で超える、海と密接に関わる路線である。松山-大分を最速40分、大分-熊本を最速30分、熊本-長崎を最速45分で結ぶ。

⑤九四新幹線

また海を渡りました。佐田岬半島と佐賀関半島を結びました。本四の他に九四の行き来が可能になります。この路線は道後温泉、由布院、別府、阿蘇、天草、雲仙など九州・愛媛の主要観光地を網羅しており、観光路線としての運用が期待されます。熊本-長崎間の鉄道による連絡が可能になります。

45 日台新幹線

区間：那覇～南港

路線距離：744.0km

駅数：10 駅

日台双方にとって初の国際新幹線・日台新幹線。久米島、宮古島、石垣島等を経由、台湾へ至る。南港駅からは、台湾高速鉄道に直通する。那覇～台北は最速3時間20分、博多～台北は最速8時間で結ばれる。1日1本、東京から夜行新幹線の設定があり、東京～台北の所要時間は13時間。

⑥日台新幹線

最後にとんでもないものを。エグい距離の海底トンネル。実現できたときの経済効果は凄まじいでしょう。なんと言っても初めての国際路線であり、宮古島や石垣島など観光が盛んな島々を繋いでおり、旅行に飛行機以外の選択肢ができるのは大きいでしょう。

以上です。楽しかった。

参考：<https://www.youtube.com/@omoshirochiri/videos>

湘南新宿ライン・上野東京ラインの実態

3137 吉野 佑亮

1.はじめに

前橋始発の E231 系や E233 系が直通する先として、湘南新宿ラインや上野東京ラインが知られている。前橋始発であることは前橋市民にとって大変喜ばしいことであるが、今回は都心直通ルートに焦点を当て、2路線の概要、利用状況を私の調査(そこまで大袈裟なものではないが)を交えて論じることとする。

2.湘南新宿ラインと上野東京ライン

当然だが、新宿を経由するのが湘南新宿ライン、東京を経由するのが上野東京ラインである。両者ともグリーン車連結の E231 系と E233 系が使用されているのは共通点であるが(上野東京ライン開通前は湘南新宿ラインでは E231 系のみが運用されていたようだが)、上野東京ラインの方は行き先などが高崎線と宇都宮線でかなり共通しているのに対し、湘南新宿ラインは高崎線が小田原行き(東海道線直通)、宇都宮線が逗子行き(横須賀線直通)と大きく異なる。また、上野東京ラインがほぼ線内各駅停車なのに対し、湘南新宿ラインはさいたま新都心駅を通過する他、高崎線-東海道線系統は日中特別快速として小田原～熊谷で快速運転を行っている。

筆者は池袋・新宿・渋谷の副都心を経由する点で湘南新宿ラインを好む。上野、丸の内や新橋も良いのだが、繁華街としてはやはり前者が勝る。さらに、同線は中里トンネルや蛇窪信号場など上野東京ラインでは通らない、本来貨物線である経路を通るため、そのような施設を楽しむことができる。ただ、上野東京ラインは新幹線の上部を通る神田の高架橋が最も興味深いところではある。とはいえやはり湘南新宿ラインの興味深さにはかなわない。利便性としては快速運転を行う点で湘南新宿ラインが、上野や東京の都心を通る点で上野東京ラインが勝り、用途に応じて使い分けたい。

3.湘南新宿ライン・上野東京ライン利用者の実態

湘南新宿ラインは上野東京ラインほど利用者が少ないという印象があるが、国土交通省の「大都市交通センサス」によると、最大駅間の利用者数は、上野東京ライン(常磐線系統を除く)・湘南新宿ライン関係では東海道本線では川崎～品川(上り)の 206,967 人で最も多く、次に高崎線の宮原～大宮(上り)の 163,200 人となっている。特に東海道本線の同区間のピーク集中度(混雑時間帯の利用率)は 36.7%でかなり高い。本題の湘南新宿ライン区間では赤羽～池袋(南行)で 106,125 人、上野東京ラインは上野～東京(南行)で 125,453 人となっていて、やは

り上野東京ラインの方が利用者が多い。一方、直通の需要より独自の区間の方が多く、拠点駅での乗り換え(品川は特に多いだろう)が多いことがうかがえる。しかし、ピーク時には直通区間でも定期がかなりの割合をしめていることは変わりなく、実際通勤需要は相当であると思われる。1日あたりの利用者数に湘南新宿ラインと上野東京ラインで差はあるが、ピーク時にはさほど差がなく、湘南新宿ラインは副都心への通勤需要をよく捕らえていそうだ。また湘南新宿ラインは通学定期が上野東京ラインに比べ相当多く、池袋から渋谷にかけて山の手に中学校・高校が多いことをよく示している。

4.実際にはどうか

ここでは湘南新宿ラインと上野東京ラインの利用状況を実際に私の目で見て確認する。私は群馬県民のため宇都宮線は割愛する(乗ったことがない)。

(1)湘南新宿ライン<南行>:朝時間帯

高崎線系統の湘南新宿ラインは前橋始発もあるので、我々は前橋発を利用することが多いだろうが、私は前橋出発時点で1両に5人も乗っていることを見たことがない(私が乗るのは6時台であることが多いからだろうか。以前午前中に乗車した際は適度に乗っていた)。高崎に近づくにつれ徐々に乗客は増えて行き、高崎では座席が少し埋まる程度であろうか。(一昨年の定期戦で高崎高校を訪れた際、このように高崎駅に行ったのだが、それ以上に八高線から予想を遥かに超える数の乗客が降りていた。ここは渋谷か新宿かと見間違ふほどだった。本数と両数が少ないために密度が大きくなってしまふのだろうが、八高線を侮っていた。その後筆者は高麗川行きではあるが八高線を利用したのだが、なるほど平日の朝であっても相当の乗客はいた)。ここまでの乗客数は平日休日ともあまり変わらなそうである。

高崎を出発し、倉賀野、新町、神保原と過ぎていくがそこまで乗客は乗っていないが、徐々に増えていき、熊谷ではいつの間にか立客がいる。しかしそれよりも、朝の時間帯は本庄あたりですれ違う高崎方面の列車に平日・休日ともかなりの乗客がいることに毎回驚かされる。埼玉県北部はやはり高崎などの群馬県とのつながりが深いようだ。筆者は電車通学を行っていないため電車を利用する前高生にこのあたりの実態を聞いてみたい。

熊谷から先も行田はそれほど乗客が多くないが吹上、鴻巣でかなりの人が乗ってきてここで席がほぼ埋まる。思うにはここからの北本、桶川、上尾で大量の乗客がおり、ここで高崎線はピークを迎える。先日乗車した上野東京ラインは北本で立客が現れた。特に朝の桶川、上尾の乗客の多さには驚かされる。しかしその乗客も大宮でかなりが降り、降りる人数より乗る人数は少なく、大宮～赤羽では上尾ほどの混雑はなさそうというのが印象である。

さて、赤羽からは湘南新宿ラインの独自区間となる(筆者は中でも特に中里トンネルと駒込駅付近の下町感を楽しむ)。当区間では池袋、新宿、渋谷と経る中で徐々に乗客は少なくな

り、恵比寿、大崎ではもう混雑とは言えなくなっている。武蔵小杉、横浜ではゆっくりと電車旅を楽しむようになる。

(2)湘南新宿ライン<北行>:夕方時間帯

私が乗車したのは横浜だった。いつものようにボックス席に座ろうと思うが座れない。立っていると、武蔵小杉で座ることができた。横浜や武蔵小杉で乗客の入れ替わりがかなりあるようだ。やはり都心に向かうにつれ乗客は増え(大崎ではまだ混んでいないため、筆者は都心からの帰りに大崎を使うことも多い)、新宿、池袋と続々と乗ってくる。すると、筆者が別の日に経験することになる、大宮からの大量乗車をさばききれずすし詰めになる事態が発生するのだろう。夕方時間帯の高崎線下りは相当混み、宮原ではこの先どうなるかと思うが、おおかた上尾で多数降り、桶川、北本ではほぼ混雑は終わる。時間帯にもよるが、鴻巣、熊谷でだいたい座れるようだ。早い時間帯であれば本庄まで立客が多いこともある。しかし、倉賀野あたりのガラガラに慣れた体に、高崎での乗り換えで意外と多い両毛線が重く響く。

(3)上野東京ライン<北行>:夕方時間帯

次は上記のような筆者の印象ではなく、実際に乗車時に調査したものである(前述の通り、大袈裟な調査ではない)。

筆者はある4月の土曜日に上野東京ラインを熱海から高崎まで乗り通す取り組みを行った(取り組みというほどのものではない。偶然そうだった)。乗車は10号車のボックス席で調査に



は向かないが、4時間耐久にはロングシートは勘弁していただきたい。なお、私のほかに前高生2人が同行した。

以下の乗降客の人数は10号車からの乗降で、ほかの車両は含まれていないほか、筆者の目視による概数であることをご了承くださいと幸いである。

まず、熱海発車直後、海を鑑賞した。我々が熱海から乗り通したのはそれが目的だ。しかし直後に長いトンネルで、本当に海が十分に見られるのか不安になった。湯河原付近はトンネルも多く、比較的内陸部にあり、海はあまり見られなかった。

湯河原・真鶴両駅では適度な乗車があった。ここからメインイベントの海鑑賞が行われた。真鶴を過ぎると線路沿いに海が見えるようになり、もと有名撮影地の白糸川橋梁を渡り、金網に囲まれながらもよい景色が見える。根府川ではほぼ乗降がないが、数人がホーム向かい側の海の景色がよいところで記念撮影をしているのが見えた。我々も降りてみたかったが、時間の

関係上仕方ない。根府川駅は古来有名撮影地であり、寝台特急が往来している姿をフィルムに収める者は多かったのだろうか。

根府川～早川は最も海が見える場所である。根府川発車直後から東海道本線は海沿いの崖の上を走り、下の道路に邪魔されず、高台から眺めることができた。いくつかトンネルがあり、枯れ草が邪魔をすところもあるが、根府川～早川はおおむねよく見える。とくに車内からは発車直後がよく見えたが、撮影地としては



関東で最も美しい地点(勝手に)である石橋橋梁が有名で、車窓からもよく見えた。当地は「西の余部、東の石橋」(←今名付けた)と山陰本線の余部橋梁と並び称される風景が美しい橋梁(私が思うに)で、私が昨年訪　↑石橋橋梁(昨年7月撮影)　今回車内から撮影↓
れた際も撮り鉄が1名いらっしやった。

早川で海の最接近は終わり、建物の合間から少し見える程度であるのが国府津あたりまで続く。早川では1、2組が乗車したが、小田原ではあまり流れがなく、意外に思われる。鴨宮ではかなりが下車し、熱海発車時の状態より少し空いているくらいとなった。国府津では1、2人が下車し、6分ほど停車した。ここまで一貫して親子連れ、若者同士の組が多く、ビジネス客は全く見られなかった(そもそもビジネス客はボックスの車両を利用しないのか)。次の二宮では1、2人ほどの乗降があった。このあたりは、右は丘陵で木々が立っているが、左は住宅地、空き地、畑地であった。



平塚で20人程が乗車、茅ヶ崎でも20人くらいが乗車し、夕方の都市圏といった印象を出し始めるが、やはり通勤客は見られない。東京都心から神奈川近郊方向への通勤は土日であってもあまりなさそうだ。辻堂で一気に30人程が乗車、かなり混雑を見せてきた。親子連れ、若者、下校の学生が多い。車窓は工場と住宅地が占め、神奈川の都会の様子である。

藤沢でかなり乗降があるだろうと予想していたが、やはり藤沢では30人程が入れ替わった。ここで車内の混雑を見てみると、向かい側の窓が見えないくらいの混み具合であった。車窓は駅付近に高層～低層のマンションが、駅間は工場がほとんどを占める。しばらくして鎌倉車両

センター脇を通過し、出庫中の成田エクスプレス、留置中の E235 系が見える。大船では立客がほぼいなくなる印象だったが、新たな立客を取り込んで発車した。沿線にはマンション、工場、アパートが立ち並んでいた。戸塚は若者が10人ほど乗車。沿線は相変わらずマンション、工場であった。トンネルを抜け切り通しを通ると、川の谷間に沿った線路から向かいの岸の崖上に戸建てが立ち並ぶのが確認できた。そのような中、マンションの密度が大きくなり、商業施設が目立ってくると横浜に到着した。

横浜では、京浜東北線の車内が確認できたが、立客がいる程度で、あまり混雑していなそうだった。さて、当の東海道線は、ドア付近に立客が相当増加し、試合を見てきたと思われる横浜 DeNA のユニホームを身につけた女性客も立っていた(後日筆者が試合結果を調べたところ、その日は DeNA は中日と対戦し3-1で勝利したようだ。おめでとうございます)。横浜から鶴見川を渡るあたりまでは中層マンションと戸建てが混在し、鶴見川を渡り川崎に近づくと10階以上のマンションが多くなっていく。川崎では車内の4分の1ほどが入れ替わり、隣に座っていた客も入れ替わった。川崎発車直後に多摩川を渡り、都内に入ったが、沿線はアパートや集合住宅が多いのは変わらない。3階建ての戸建ても見える。大森では繁華街も見られた。その後超高層ビルが急激に増えたところで品川に到着し、乗客は適度に入れ替わった。

東京モノレールと超高層ビルを見ながら新橋に到着、かなりの降車があった。そのあたりで E531 系、E257 系に遭遇した。上野東京ラインが開業してから早8年たったものの、筆者は未だ常磐線が品川まで直通することに違和感を感じる。また、E257 系には、185 系が完全に世代交代したのかと感慨深く感じる。東京で乗客がかなり入れ替わり、立客が少し増加した。

熱海から2時間ほど経ち、普段なら東京から群馬に到着している時分(筆者はケチなため常に新幹線ではなく高崎線を利用する)であるが、車窓を見るとまだ東京で、大宮にすら着いていない。熱海からの乗り通しはいかに困難なことであるかがうかがえる。なお、熱海から乗り通していた男性客がもう1人いたが、埼玉県内に入るか入らないかくらいのところで下車していることに気がついた(混雑していて対向の座席が見えなかったなめどこで下車したかわからなかった)。上野では入れ替わりは少なく、立客も減った。尾久では10号車の乗降は全くなかった。赤羽で座っている客も含めてかなり変化した。この時点で立客は30人程度だった。その後浦和では降車は少なく10人ほど乗車、さいたま新都心は1, 2人が乗車した。

しかし、大宮で乗客の半数が降車し、それ以上の人が乗車した。対向の窓は見えず、夕方ラッシュの様相を見せた。筆者はそこまで大宮の通勤事情を知らないが、毎日このようであるのか、土曜日だからこれでも少ない方なのかと疑問に思う(筆者は高崎線では東京方面へ乗り通すことが多いため発車時で座ってしまえば大宮の混雑は何ら問題なく、数か月前大宮を訪れた際は朝の混雑を避けるため東武東上線にて川越経由を行った)。ただし、ビジネス客はかなり少なそうで、週末の緩やかな雰囲気が満員の車内に漂っていた。

宮原では乗った人が2人、降車はほぼいなかった。上尾では立客の3分の2以上減少し、乗客も10人ほどいた。朝も夕方も大きな流れを見せるのはやはり上尾であった。これ以降、乗降は北上尾では1, 2人、桶川数人、北本7, 8人だったが、朝の桶川ほど人数が多いとは感じな

かった(朝の桶川駅の混雑はすさまじいと常に感じる)。北鴻巣では1人、吹上では6、7人、行田では数人が下車した。熊谷で初めて空席が発生し、私の隣にいた(つまりボックスシートで前高生男子に囲まれていた)若い女性客は空席を見ると対向のボックスシートに移動した。籠原では11～15号車の切り離しを行うが、その11～15号車からかなりの降客があった。そこからこちらの号車に移る人はほぼおらず、全員がエスカレーターに向かって歩いていった。籠原を利用する人は全員前寄り5両を使うのかと思うほどの盛況ぶりであった。

ここで我々はようやく高崎線10両区間に入ったのかと感慨深く思う(同行前高生2人はそんなこと思っていなかったのかもしれないが)。深谷で車内を見ると座席は1人おきに座るくらいで、立つ人もいた。岡部では野球部と思われる高校生が1人下車した。同じ高校生としてその学生が甲子園に行くことを強く望む。本庄で20人ほどが下車し、立客はなくなった。ここで10号車の乗客を数えてみると13人だった。神保原では隣(9号車)から1人降りたほか動きはなかった。そして新町で3人、倉賀野で2人が下車したところでいよいよ高崎に到着した。実に3時間42分の上野東京ライン普通の乗車であった。

写真はすべて筆者撮影

最も新しい新幹線 西九州新幹線！



9月23日、西九州新幹線が開通しました。西九州新幹線は、武雄温泉駅から長崎駅までを結んでいる最も新しく、最も短い新幹線。博多から向かうときは、リレーかもめにのって、武雄温泉駅に向かう必要があります。私自身、先月、乗ってきたので、その感想や西九州新幹線についてをまとめていきたいと思います。

1 なぜ、博多から長崎まで繋がらないの？

ここが長崎新幹線の大きなポイントになるのではないのでしょうか。西九州新幹線は新幹線は、開発当初から佐賀県と対立していました。その理由としては、すでに、佐賀県を通過している特急でも早く、本数も多く確保されているため、新幹線を新たに採用するのは予算的にあっていないと判断したからです。途中、ミニ新幹線やフリーゲージトレインを検討しましたが、結局は新幹線リレー号として従来の線路を使うこととなりました。そのため、今は博多～武雄温泉間の新幹線計画はうまく進んでいません。(かなりざっくりとした説明でごめんなさい)



2 西九州新幹線の車両

西九州新幹線で使われている車両は「N700S」です。最近、東海道山陽新幹線で走り出したのと同じ車両を使っています。六両編成で指定席は4～6号車、自由席は1～3号車に設定されています。自由席は「三列二列」、指定席は余裕のある「二列二列」の設定になっています。

指定席は車両ごとに座席のデザインが異なります。車両のデザインは九州の鉄道を中心にデザインしている水戸岡鋭治さんによって作られました。デザインコンセプトは「九州らしいオンリーワンの車両」。赤と白を基調としたボディに「つばめ」と毛筆で書かれている美しいデザインに思わず見とれてしまいます。



3 実際に乗ってみて(博多～長崎)

【行き】

先程書いたように、博多から西九州新幹線に乗るにはリレーかもめというものに乗る必要があります。新幹線リレー号に使われている列車は、787系、885系、783系です。私は、行きは787系に乗りました。博多から、武雄温泉駅までは約一時間程度かかり、武雄温泉駅では同じホームで新幹線かもめに乗ることができます。武雄温泉駅の乗り換え時間は約三分ほどでゆっくりと写真をとっている暇はありません。

行きは自由席を取りました。自由席は黄色のデザインでとてもシンプルでしたが暖かさを感じました。リクライニングがかなり後ろの方まで倒れたのが印象的でした。座席は固めなので少し頭が痛いと感じました。ですが、武雄温泉から長崎までの新幹線区間は67kmしかないのです、なんと30分ほどで新幹線の旅は終わってしまいます。新幹線よりも特急区間のほうが長いのが少し複雑な気持ちになりました。

【帰り】

帰りは、指定席を予約しました。指定席は「二列二列」になっていて、グリーン車なみに豪華なデザインになっています。机は座席横の肘掛けから出すタイプで、おしゃれでした。武雄温泉から博多までは、行きとは違う885系でした。一番先頭の車両(自由席)に乗ってみると、運転席がガラス張りになっていて、正面の風景が見れるようになっていました。これは鉄道ファンにはたまらないと思います笑。



4 まとめ

いかがだったでしょうか。西九州新幹線に乗る機会は少ないと思いますが、乗るときは参考にしてみてください。文章を書かないので読みにくかったかもしれませんが、お読みいただきありがとうございました。

2年 豊田楓芽

大都会の寝過ごすとヤバイ終電3選(ついでに沿線紹介)

東京や大阪といった大都市には、都心部と郊外の住宅地とを結ぶ長距離列車が運転される。都市部の人々が郊外の実業地へ出かけたり、郊外の人々が都市部へ遊びに行く際にとっても便利な列車だが、これが夜の最終列車となると話が変化する。下は、その中でも乗り過ごせば誰もが絶望するであろう終電を紹介する。

その1 中央線快速大月行き(東京駅23:11発→大月駅0:55着)



おもに、山梨県方面へ帰宅する利用者のために設定された運用で、上図では、上から5つ目のオレンジ色の帯の駅に停車する。上野原や大月といった山梨県内の駅まで乗換なしで行くことができる便利な列車だが、乗り過ごしは禁物だ。

列車は、23:11に東京駅を出発し、神田、四ツ谷、御茶ノ水、新宿と各駅でお客さんを乗せていき、三鷹、武蔵小金井、国分寺、立川、八王子といったいわゆる多摩地域にお客さんを運んでいく。0:15に高尾駅に到着。ちなみにここから大月駅方面に直通する列車は、特急を除き1日あたり約10往復ほどと、そこまで多くはない。ここからは、小仏峠を抜けて、山梨県へ向かう。高尾の次は相模湖駅。この駅と次の藤野駅は、神奈川県相模原市に属する。政令指定都市にある駅だが、駅前にその賑やかな雰囲気はない。ちなみに高尾から大月までの途中駅で、宿泊施設があるのは大月駅だけである。乗り過ごしに気づいて慌てて途中駅で降りると真っ暗な山の中で野宿が決定する。列車は山梨県に入り、上野原、四方津と停車していく。高尾駅から乗っていたお客さんは、ほとんどが四方津駅までの4駅で降りてしまい、ここから車内はガラガラになる。上野原市は、人口25000人ほどの自治体で、市内にある四方津駅からは、東京通勤者を目的に作られたニュータウンに向かう長いエスカレーターが見える。次の梁川駅からは大月市に入り、0:55に終点大月駅に到着する。

駅近くの商業施設はすでに閉まっており、少し歩いた場所に東横インのビジネスホテルがある。



左)大月駅

右)ニュータウン「コモアしおつ」へ向かうエスカレーター(目の前の建物が四方津駅で、山頂にニュータウンがある。)

その2 阪和線 紀州路快速御坊行(京橋駅21:29発→御坊駅0:31着)

最終紀州路快速の停車駅

京橋 桜ノ宮 天満 大阪 福島 西九条 弁天町 大正 新今宮 天王寺 堺市
三国ヶ丘 鳳 和泉府中 東岸和田 熊取 日根野 長滝 新家 和泉砂川
和泉鳥取 山中溪 紀伊 六十谷 紀伊中ノ島 和歌山 宮前 紀三井寺 黒江
海南 冷三浦 加茂郷 下津 初島 箕島 紀伊宮原 藤浪 湯浅 広川ビーチ
紀伊由良 紀伊内原 御坊 なんと42駅!

阪和線は、大阪府の天王寺駅を起点として、和歌山県の和歌山駅までをつなぐ路線である。名前の通り、大阪府と和歌山県を結ぶ重要路線だ。この列車は、京橋～天王寺間は大阪環状線、和歌山～御坊間はきのくに線と直通運転をする。こちらも大阪環状線内で多くのお客さんを乗せて、和泉、紀伊地域のベットタウンへと運んでいく。都心部から郊外へ向かう路線は駅に停まるごとに、車内が空いていく。途中の熊取までは快速運転をして、熊取から御坊までは各駅停車となる。23:15に和歌山駅に到着。この駅で15分停車するため寝過ごしてもほとんどの人はここで気づくはずだ。しかし、この時間から大阪へ戻れる列車は走っていない。先程の中央線とは異なりこの列車の末端区間は海沿いを走る。和歌山県は人口のほとんどが和歌山市周辺に集中しているため、南下するごとに沿線人口も少なくなっていく。海南、箕島あたりで車内がガラガラになり、0:31に終点御坊に到着する。途中広川ビーチ駅といったいかにも観光地らしい名前の駅があり、昼間であれば旅行気分になれるのだろう。

御坊駅周辺ははろうじて宿泊施設があるが、満室であればもちろん野宿。山の中ではないのがせめてもの救いだ。

更に南下すれば、白浜などの有名所も多くあるので、観光にはもってこいの場所である。

その3 東海道本線快速米原行き(網干駅21:04発→米原駅0:46着)

寝過ごし禁物の路線として有名だが、沿線には見どころも多いので紹介も入れる。東海道本線と書いてあるが、網干駅～神戸駅間は山陽本線を走行している。200km以上、4時間近くのロングランだ。沿線には、神戸、大阪、京都の京阪神の三大都市があり、米原まで乗り通す人はなかなかいないだろう。網干駅を出発し、10分ほどで姫路駅に到着する。姫路市は人口50万人で兵庫県では神戸市に次ぐ第2位の都市である。姫路城をはじめとした観光地があり、訪れたことのある人も多いだろう。姫路から大阪や京都へ向かう人の大半は、新快速や新幹線を利用するので、この列車は地元の地域輸送がメインとなっている。このあたりは比較的内陸部を走行しており、沿岸部には山陽電鉄という私鉄路線が走っている。その後は、加古川や西明石といった主要都市も通る。このうち西明石は山陽新幹線の停車駅でもある。途中朝霧駅～須磨駅間では、瀬戸内海を望むことができ、旅の癒やしとなりそう(寝ている人には関係ない)。すぐに、兵庫県の中心地であり港町の神戸駅に到着する。いかにも兵庫県の中心駅といった名前だが、駅の規模、利用者数ともに2駅先の三ノ宮のほうが多い。いよいよ大阪大都市圏の中心部へと入り、都会的な雰囲気になって

駅名でしりとりパート2

とある3人で駅名しりとりしてみました。前回の部誌でも載せた気がしますがもう一回最初からやります。ただ、前回より200駅くらい増えてます。

感想

- ① 「ら」「ち」「だ」とかが来ると苦勞する。
- ② 3文字以上の駅名で競い合いたくなる。
- ③ ローカル線の駅より地下鉄駅を言いたくなる。私鉄を言えるとうれしい。
- ④ 乗り入れる路線がわからないため答えられない駅がある。

しりとり

北朝霞(武蔵野線)	軽井沢(北陸新幹線)
片瀬江ノ島(小田急江ノ島線)	稚内(宗谷本線)
舞阪(東海道本線)	糸島高校前(筑肥線)
金山(東海道本線、名鉄ほか)	海老江(JR東西線)
マキノ(湖西線)	恵比寿(山手線)
能代(五能線)	吹田(JR京都線)
六本木(東京メトロ日比谷線ほか)	田老(三陸鉄道)
行田市(秩父鉄道)	浦安(山陰本線、東京メトロ東西線)
清水(東海道本線)	杉戸高野台(東武日光線)
逗子・葉山(京急逗子線)	印旛日本医大(北総鉄道線ほか)
町田(横浜線、小田急小田原線)	猪谷(高山本線)
大日(Osaka Metro 谷町線ほか)	仁川(阪急今津線)
中部国際空港(名鉄空港線)	和田山(山陰本線、播但線)
太秦(JR山陰本線)	前橋大島(両毛線)
三軒茶屋(東急田園都市線、世田谷線)	馬橋(JR常磐線各駅停車、流鉄)
山手(JR根岸線)	信楽(信楽高原鐵道)
天下茶屋(Osaka Metro 堺筋線ほか)	菊名(JR横浜線、東急東横線)
八戸ノ里(近鉄奈良線)	那覇空港(沖縄都市モノレール)
トレードセンター前(南港ポートタウン線)	浦和美園(埼玉高速鉄道)
江別(函館本線)	延岡(日豊本線)
津(紀勢本線、伊勢鉄道、近鉄名古屋線)	関内(京浜東北線・根岸線)
月島(東京メトロ有楽町線ほか)	いわき(常磐線、磐越東線)
幕張本郷(総武緩行線)	京橋(大阪環状線、京阪電車ほか)
宇美(香椎線)	新町(高崎線)
御厨(東海道本線)	地下鉄赤塚(東京メトロ有楽町線ほか)
谷塚(東武スカイツリーライン)	烏丸(阪急京都線ほか)

米原(東海道本線、北陸本線ほか)
 洛西口(阪急京都線)
 千葉ニュータウン中央(北総鉄道)
 上野広小路(東京メトロ銀座線)
 自治医大(宇都宮線)
 池袋(山手線、湘南新宿ラインほか)
 六本木一丁目(東京メトロ南北線)
 目黒(山手線ほか)
 六合(東海道本線)
 鶯谷(山手線、京浜東北線)
 西新宿(東京メトロ丸ノ内線)
 草津(草津線、琵琶湖線)
 つくば(つくばエクスプレス)
 播州赤穂(赤穂線)
 牛久(常磐線)
 九段下(東京メトロ、都営地下鉄)
 高崎(高崎線、上越線ほか)
 京都河原町(阪急京都線)
 中書島(京阪本線・京阪宇治線)
 松阪(紀勢本線、名松線、近鉄山田線)
 柏の葉キャンパス(つくばエクスプレス)
 すすきの(札幌市営地下鉄、札幌市電)
 登別(室蘭本線)
 つつじヶ丘(京王電鉄)
 金沢八景(京急本線、逗子線ほか)
 井土ヶ谷(京急本線)
 山形(奥羽本線)
 武豊(武豊線)
 四谷三丁目(東京メトロ丸ノ内線)
 めじろ台(京王高尾線)
 板橋本町(都営三田線)
 馬堀(嵯峨野・山陰線)
 龍ヶ崎市(JR 常磐線、関東鉄道竜ヶ崎線)
 芝浦ふ頭(ゆりかもめ)
 内子(内子線、予讃線)
 昆布(函館本線)
 分倍河原(JR 南武線、京王線)
 嵐電天神川(京福電鉄線)
 若松(筑豊本線)
 敦賀(北陸本線、小浜線)
 学芸大学(東急東横線)
 呉ポートピア(呉線)
 赤坂見附(東京メトロ銀座線、丸ノ内線)
 気仙沼(気仙沼線、大船渡線)
 松任(北陸本線)
 牛込神楽坂(都営地下鉄大江戸線)
 上大岡(京急本線ほか)
 蒲田(京浜東北線、東急池上線ほか)
 立川南(多摩都市モノレール)
 美濃赤坂(東海道本線赤坂支線)
 鎌倉(横須賀線、江ノ電)
 ラベンダー畑(富良野線)
 京王稲田堤(京王相模原線)
 水上(上越線)
 南船橋(京葉線)
 夙川(阪急神戸線)
 蕨(京浜東北線)
 備後落合(芸備線、木次線)
 泉佐野(南海本線、南海関西空港線)
 のの岳(気仙沼線)
 京阪大津京(京阪電気鉄道石山坂線)
 浦和(京浜東北線、湘南新宿ライン)
 和歌山(阪和線、和歌山線ほか)
 真駒内(札幌市営地下鉄南北線)
 池田(阪急宝塚線)
 だいどう豊里(Osaka Metro 今里筋線)
 トマム(石勝線)
 武蔵小金井(中央線)
 岩原スキー場前(上越線)
 越後中里(上越線)
 東金(東金線)
 練馬春日町(都営地下鉄大江戸線)

牛込柳町(都営地下鉄大江戸線)	五日市(山陽本線)
上野御徒町(都営大江戸線)	地下鉄成増(東京メトロ有楽町線、副都心線)
銚子(総武本線、銚子電鉄)	すずらんの里(中央東線)
新前橋(両毛線、上越線)	東京(東海道新幹線、山手線ほか)
新函館北斗(函館本線、北海道新幹線)	上野(東北新幹線、山手線ほか)
都立大学(東急東横線)	野木(宇都宮線)
国定(両毛線)	岐阜(東海道本線、高山線)
伊達紋別(室蘭本線)	婦中鶴坂(高山本線)
鶴崎(日豊本線)	鹿島サッカースタジアム(大洗鹿島線)
衣笠(横須賀線)	武蔵溝ノ口(南武線)
佐野のわたし(上信電鉄)	秩父(秩父鉄道)
心臓血管センター(上毛電気鉄道)	豊後竹田(豊肥本線)
宝塚(福知山線、阪急宝塚本線、今津線)	竹ノ塚(東武スカイツリーライン)
鹿児島中央(九州新幹線、鹿児島本線、指宿枕崎線)	合戦場(東武鉄道日光線)
宇部(山陽本線、宇部線)	原木中山(東京メトロ東西線)
弁天橋(鶴見線)	マリンパーク(神戸新交通六甲ライナー)
首里(沖縄都市モノレール)	蔵前(都営浅草線、大江戸線)
竜舞(東武小泉線)	駅前(豊橋鉄道)
井野(山万ユーカリが丘線、上越線)	江戸川(京成本線)
乃木坂(東京メトロ千代田線)	鷺宮(伊勢崎線)
神立(常磐線)	八雲(函館本線)
鶴見(京浜東北線、鶴見線)	用宗(東海道本線)
宮島口(広電)	練馬(西武池袋線ほか)
筑後船小屋(九州新幹線、鹿児島本線)	牧志(沖縄都市モノレール)
野洲(東海道本線・琵琶湖線)	新宿(山手線、埼京線ほか)
駿河小山(御殿場線)	空港第2ビル(京成本線ほか)
舞阪(東海道線)	留辺蘂(石北本線)
舞阪は出ていたので撤回します	別府大学(日豊本線)
前橋(両毛線)	九頭竜湖(越美北線)
新千歳空港(千歳線)	小幌(室蘭本線)
魚沼丘陵(北越急行ほくほく線)	六町(つくばエクスプレス)
梅田(Osaka Metro 御堂筋線)	浦添前田(沖縄都市モノレール)
代田橋(京王線)	台場(ゆりかもめ)
新開地(阪急神戸高速線ほか)	馬喰横山(新宿線)
千城台(千葉都市モノレール)	松井山手(片町線)

てだこ浦西(沖縄都市モノレール)
下板橋(東武東上線)
七軒茶屋(可部線)
八事日赤(名古屋市営地下鉄名城線)
吉祥寺(中央線、井の頭線)
神保町(都営地下鉄新宿線、三田線)
梅屋敷(京急線)
近鉄名古屋(名古屋線)
八千代緑が丘(東葉高速鉄道)
刈谷(東海道本線)
大和西大寺(近鉄奈良線、橿原線ほか)
城野(日豊本線、日田彦山線)
野田新町(東海道本線)
千種(中央本線ほか)
嵯峨嵐山(嵯峨野・山陰線)
松本(篠ノ井線、大糸線、アルピコ交通)
豊橋(東海道本線、東海道新幹線ほか)
市立病院前(沖縄都市モノレール)
江戸川橋(東京メトロ有楽町線)
昭和島(東京モノレール羽田空港線)
松江(山陰本線)
越後湯沢(上越新幹線、上越線)
Y R P野比(京急久里浜線)
びわ湖浜大津(京阪京津線・石山坂本線)
壺川(沖縄都市モノレール)
若井(予土線、土佐くろしお鉄道)
稲荷(奈良線)
竜王(中央本線)
臼杵(日豊本線)
京終(桜井線)
天空橋(東京モノレールほか)
新大塚(東京メトロ丸ノ内線)
掛川(東海道本線、東海道新幹線)
和田塚(江ノ島電鉄)
葛西(東京メトロ東西線)
磯辺(信越本線)
弁天島(東海道本線)
万座・鹿沢口(吾妻線)
筑豊直方(筑豊電気鉄道)
高崎商科大学前(上信電鉄)
恵庭(千歳線)
鷺宮(東武伊勢崎線)
八瀬比叡山口(叡電)
中部天竜(飯田線)
上田(北陸新幹線、しなの鉄道)
大師前(東武大師線)
江ノ島(江ノ電)
枕崎(指宿枕崎線)
北上尾(高崎線)
桶川(高崎線)
和邇(湖西線)
西鉄福岡(西鉄)
鹿児島中央(九州新幹線、鹿児島本線)
牧野(京阪本線)
能登川(東海道本線)
和歌山市(南海本線紀勢本線)
新百合ヶ丘(小田急小田原線・多摩線)
烏丸御池(京都市営地下鉄ほか)
京急新子安(京急線)
水天宮前(営団半蔵門線)
恵那(中央本線、明知鉄道)
中之条(吾妻線)
運河パーク(YOKOHAMA AIR CABIN)
樟葉(京阪本線)
羽沢横浜国大(相模鉄道新横浜線ほか)
稲永(あおなみ線)
石川町(京浜東北線)
内海(名鉄知多新線)
みなとみらい(みなとみらい線)
岩槻(東武アーバンパークライン)
紀伊天満(紀勢本線)
松島(東北本線)

摩耶(神戸線) 大和八木(近鉄線)
八潮(つくばエクスプレス) 行徳(東京メトロ東西線)
尾久(高崎線)
久里浜(横須賀線)
まつだい(ほくほく線)
生駒(近鉄奈良線、生駒線)
巻(越後線)
北本(高崎線)
舎人(日暮里舎人ライナー)
栗林公園北口(高德線)
中央前橋(上毛電鉄)
渋谷(山手線、埼京線、東急東横線ほか)
八木原(上越線、吾妻線)
来迎寺(信越本線)
J ヴィレッジ(常磐線)
JR 総持寺(JR 京都線)
JR 淡路(おおさか東線)
JR 藤森(奈良線)
栗東(東海道本線)
梅が丘(小田急)
神楽坂(東京メトロ東西線)
函南(東海道本線)
三鷹(中央線快速、中央・総武緩行線、
東京メトロ東西線直通西船橋方面)
亀有(常磐線)
りんくう常滑(名鉄空港線)
名鉄名古屋(名古屋鉄道)
大和西大寺(近鉄奈良線)
山口(山陽本線)
中国勝山(姫新線)
幕張豊砂(京葉線)
中野坂上(東京メトロ丸ノ内線)
越中島(京葉線)
町屋(京成本線、東京メトロ千代田線)

前高鉄研による写真展



←キハ40 或る列車(2年豊田撮影)

編集長評

九州まで行って或る列車を撮影するとはまさに鉄研魂ですね

E261系 サフィール踊り子(2年青木撮影)→

編集長評

編集長も春休みにサフィールを見たかったのにかないませんでした



←東武200型りょうもう号(1年細谷撮影)

編集長評

りょうもう号はいつ新型車両に置き換わるかと心配しているのになかなか置き換わりませんね



近鉄8000系 ひのとり(3年牧口撮影)→

編集長評

近鉄の名阪特急への力の入れようがよくわかりますね



前高鉄研とは・・・？

前橋高校鉄道研究部は、現在1年生3名、2年生3名、3年生4名で活動しています。鉄道を愛する人たちが集まっていますが、中には模型が好きで入った方もいるようです。活動は、前橋高校の文化祭「蛟龍祭」や群馬県総文祭、全国鉄道模型コンテストへのジオラマの出展です。上電イベントへのジオラマ出展はコロナによりしばらくできず、今回が久しぶりの出展となります。また、部誌「あかぎ」の執筆も不定期ながら行っています(昔は年に4回くらい発行していたらしい)。

編集後記

本日は、前高鉄研部誌「あかぎ」をお読みくださりましてありがとうございました。

現在、コロナも収束しつつあり、鉄道旅を大いに楽しめる生活が戻りそうです(今回の部誌を見る限りもう鉄道旅に従事している部員もいそうですが)。3年間鉄道旅を思うようにできないとは、鉄道愛好者としては息苦しい限りでした。そんな間に、ローカル路線は赤字が増大し、廃止が決まったところまであります。我々鉄道を愛好する者としてはできるだけ鉄道を利用して、そういう路線を残して、活気づけたい限りです(もちろん過度な行動はいけませんね)。最近では鉄道業界も暗い雰囲気が漂っていますが、災害で寸断された路線の復活、阿佐海岸鉄道のBRTの取り組みなど、様々な新しいことも行われています。次の部誌ではこれからの鉄道について論じることにするかも・・・？3年生はそろそろ引退ですが(文化祭がないので残念・・・)、鉄研一同鉄道への愛は消えることはありません。

これにて今回の「あかぎ」は終着となります。またのご利用をお待ちしております。



N700系 みずほ・さくら(2年豊田撮影)

令和5年4月23日
あかぎ27号

非売品

発行所 前橋高校鉄道研究部
〒371-0011
前橋市下沖町321番地の1
TEL. 027(232)1155
印刷所 前橋高校印刷室