

あかぎ

第28号



あかぎ もくじ

- (1) 絶景を探す旅へ… / 3年青木
- (2) JR東日本のご当地発車メロディ / 3年飯島
- (3) E233系とE231系 / 3年豊田
- (4) 鉄道を支える大きな役割「踏切」 / 2年秋元
- (5) E261系 伊豆へ赴く踊り子 / 2年飯塚
- (6) 格安割引切符 / 2年市川
- (7) 関東鉄道常総線 / 2年伊藤
- (8) 好きな新幹線車両は？ / 2年佐藤
- (9) 上電撮影スポット集 / 2年細谷
- (10) 鉄道員 / 1年萩原
- (11) 実現してほしい鉄道乗り入れ / 1年堀

絶景を探す旅へ...

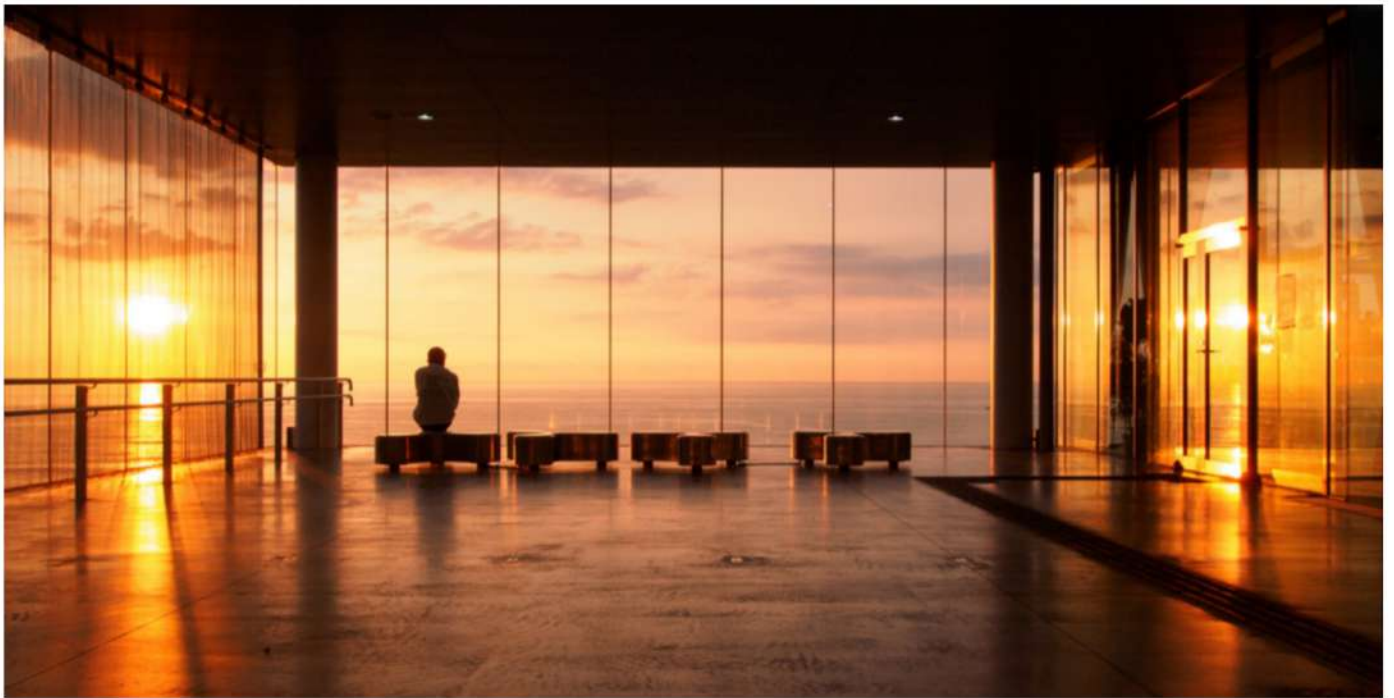
3201青木智寛

みなさまどうもこんにちは。突然だが、海を見たいと思うことはないだろうか。私たちが住む群馬県は海がないため、私を含め多くの人が海に憧れを持っているはずだ。そこで、海がきれいに見える鉄道の駅を調べて、関東にあるものと全国的に有名なものをまとめてみた。しかし、あくまで個人的に好きな景色であるので、参考程度にどうぞ。

(写真が多いので、下のQRコードを読み取ってカラーで見ることをおすすめします。)



1. 日立駅(茨城県日立市、JR常磐線)



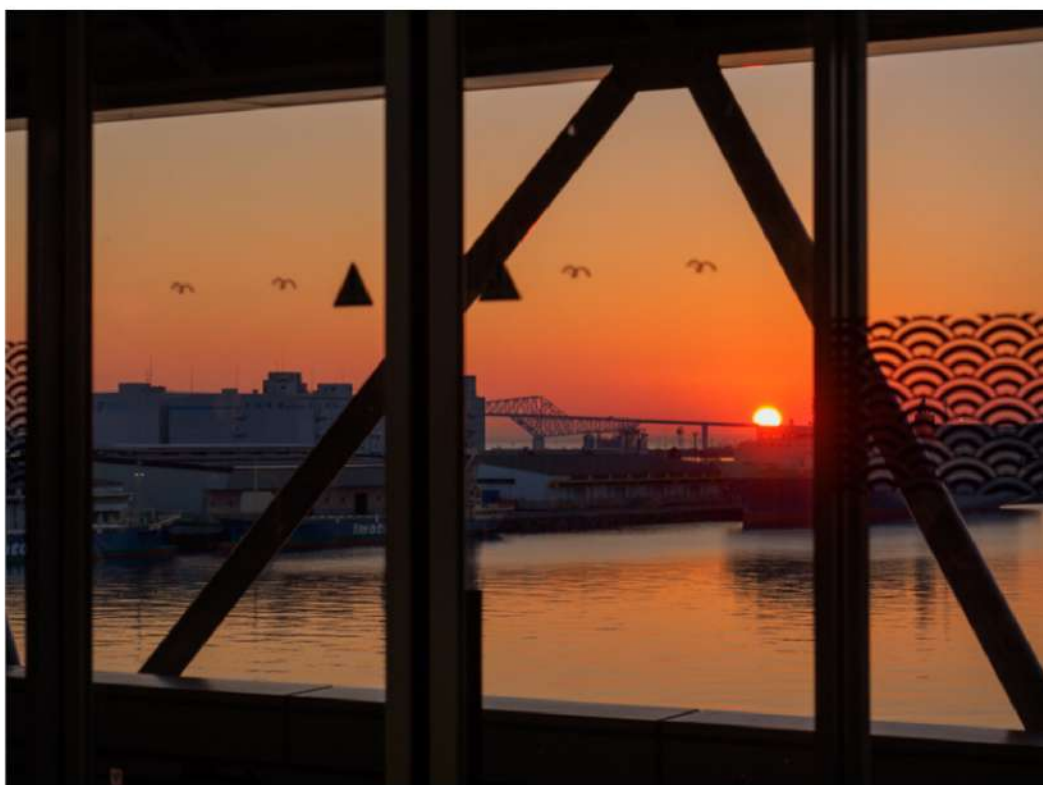
朝5時、ガラス張りの駅舎にて。この写真があるなら、多くを語る必要はない。

2.鎌倉高校前駅(神奈川県鎌倉市、江ノ島電鉄)



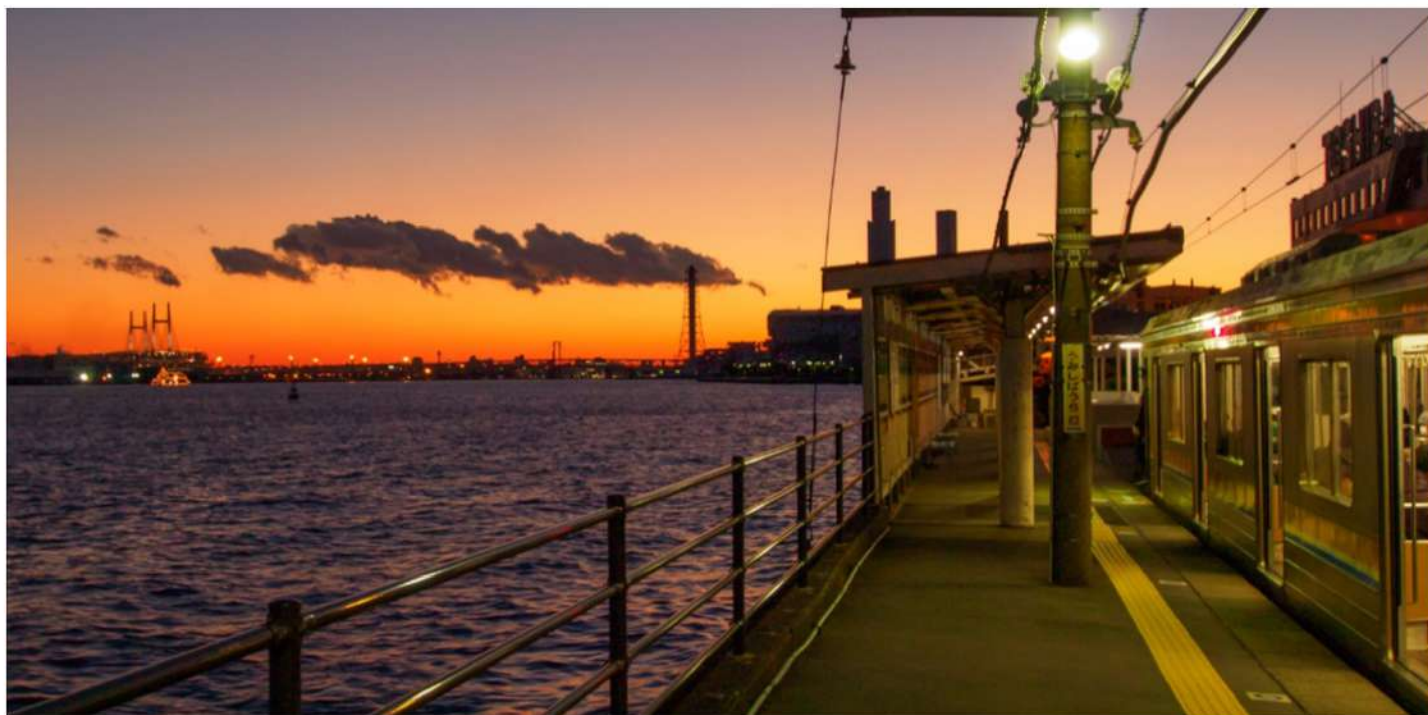
私も実際にこの駅を訪れたとき、かなり多くの観光客がいて驚いた。それだけこの駅が観光スポットとして有名になっているようだ。それもそのはず、昼に行っても夕方に行っても映える素晴らしい景色である。左上の写真は私が撮影したが電車と海のコンビネーションがとても美しく、アニメの聖地にもなっているようだ。ぜひ鎌倉・江の島観光の際に立ち寄ってほしい。

3.青海駅(東京都江東区、ゆりかもめ)



早朝に行くと朝日が都市景観とマッチしていて非常にきれいだ。青海駅に限らず、ゆりかもめという路線は海の近くや海の上を走る路線であるため、乗っていて非常に面白い。また、話が逸れるが、ゆりかもめは新交通システムという特殊な方式で走っており、運転手が乗っていないというのも特徴だ。お台場方面に訪れるときはぜひ乗ってほしい。

4.海芝浦駅(神奈川県横浜市鶴見区、JR鶴見線)



この駅はおそらく日本で一番海に近い駅と言えるだろう。私も実際に訪れたが、柵から身を乗り出せば下は海で足がすくんでしまった。しかし景色は絶景で、工業地帯の夜景や夕日はホームから見たとは思えないほど美しい。ただ、この駅はJR鶴見線の終点で、東芝の工場の敷地内にあるため一般の人は近くにある公園以外どこにも行くことができないことに注意する必要がある。それでももう一度訪れたいと思えるほど絶景であることは間違いない。

これより先は群馬県から訪れるには遠い駅であるが、素晴らしい景色をもつ駅をまとめた。

5.下灘駅(愛媛県伊予市、JR予讃線)



いま私が最も訪れたい駅の一つである。日本で一番有名な海が見える駅と言っても過言ではないだろう。この駅は上の2枚の写真のような向きで撮影すると、昼までも夕方でも逆光にならないようだ。瀬戸内の穏やかな海が神秘的な景観を作り出していてとても美しい。死ぬまでに1回は訪れてみたいと心から思う。

6.北浜駅(北海道網走市、JR釧網本線)



この駅は日本で非常に珍しい「流氷が見える駅」である。下の写真のような光景は群馬に住んでいると想像もできないだろう。しかし、大きな氷の塊が遠い北極から流れてきたと考えると、自然のパワーを肌で体感することができるだろう。(かなり寒いので、私は行く気にはならないが)

7.竜ヶ水駅(鹿児島県鹿児島市、JR日豊本線)



この駅は、私が兼部している部活動の遠征で偶然近くを通った駅である。バスの車内から景色を眺めたが、海の反対に見える桜島がダイナミックでとても感動した。桜島は現在も高い頻度で小さな噴火をしており、噴煙が見られることも多々あるのでおすすめだ。

まとめ

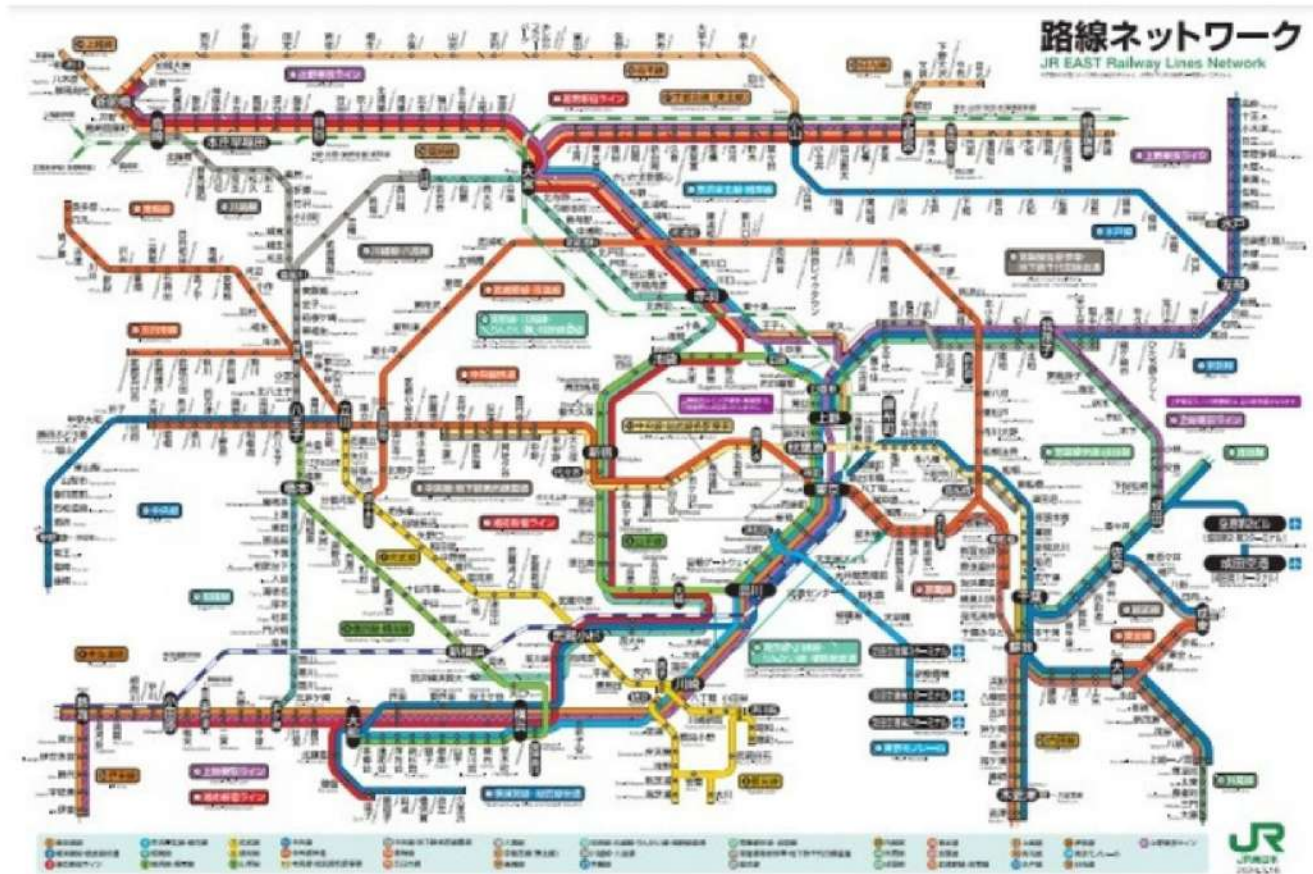
自分が知っていた海の見える駅以外にも、全国に多くの海の見える駅があることがわかった。また、これを期にまた出かけたくなくなってしまったが、受験があるためひとまず抑えておこうという気持ちにもなることができた。どこかに出かけたい欲を溜め込んで、大学生になったら開放して遠くに出かけたいと思う。また、これを読んでもくださった方は、これを旅の参考にしていただけると幸いだ。

最後までお読みいただきありがとうございました!

参考文献:<https://seaside-station.com/>

鉄道研究部 部長 3401 飯島鴻太郎

JR東日本のご当地発車メロディ ～音で楽しむ鉄道旅行～



プロローグ

年に一度発行している部誌「あかぎ」。僕はこれまで、一昨年の1年生の時は「僕の理想の日本周遊旅行計画」について、昨年の2年生の時は「山形新幹線の新型車両・E8系」についての内容で鉄道の魅力を発信してきた。しかし、それはあくまで一方的に発信してただけで、鉄道に興味がない人からしたら、専門知識がつつらと書き連ねてあって、頭が痛くなるような内容だったように思う。そこで、集大成となる今年は、鉄道の知識がなくてもわかりやすく、鉄道を使った旅行が少し楽しみになる「ご当地発車メロディ」を紹介したいと思う。

「ご当地発車メロディ」のはじまり

1980年代後半以降、鉄道駅では発車メロディを各駅で採用するようになった。基本的にどの駅でも使える汎用性の高い曲をオリジナル・既存曲問わず採用していたが、それと同時にその地域をイメージするにふさわしい楽曲を採用する、という風潮もできてきた。

様々な「ご当地発車メロディ」

今回は、読者のみなさんに馴染みのあるようなご当地発車メロディを紹介する。

ご当地発車メロディは、大きく分けて以下の8つに分類される。

- ①その地域の民謡または伝統行事（祭りなど）に使われる曲
- ②その地域の県歌・市歌・イメージソング
- ③その地域が舞台となったコンテンツに関する曲
- ④その地域を最寄り駅とする有名な企業・観光地・観光名所に関する曲
- ⑤その地域を本拠地とするサッカー・野球などのスポーツチームに関する曲
- ⑥その地域にゆかりのある現代のアーティストやかつての作曲家・作詞家・著名人に関する曲
- ⑦鉄道事業に関する曲

今回はそれぞれの分類から何個ずつか個人的に厳選して紹介する。

- ①その地域の民謡または伝統行事（祭りなど）に使われる曲

※曲名（使用駅／使用路線／使用理由）

・ねぶた囃子（新青森駅／東北新幹線／地域民謡）



- ・ 八戸小唄（八戸駅／東北新幹線／八戸駅に伝わる新しい民謡）
- ・ 白石音頭（白石蔵王駅／東北新幹線／夏祭りで親しまれるご当地音頭）
- ・ すずめ踊り（仙台駅／仙山線／地域民謡）
- ・ 津軽じょんがら節（弘前駅／奥羽本線／地域民謡）
- ・ 夢の空（大曲駅／秋田新幹線／全国花火競技大会のオープニング曲）



- ・ 花笠音頭（山形駅／山形新幹線・山形線／ご当地の民謡）



・新庄まつり囃子（新庄駅／山形新幹線・奥羽本線・陸羽東線／新庄まつりで演奏される）

・相馬流れ山（原ノ町駅／常磐線／伝統行事「相馬野馬追」で歌われる県の民謡）



・雅楽谷の森～蓮田のタカラ～（蓮田駅／宇都宮線／毎年11月に市内で開かれる町おこしイベント「雅楽谷（うたや）の森フェスティバル」のテーマソング）

・たなばたさま（平塚駅／東海道線／湘南ひらつか七夕まつりの開催地）

・たなばたさま（阿佐ヶ谷駅／中央・総武緩行線・中央線快速／阿佐谷七夕まつりの開催地）



（左）湘南ひらつか七夕まつり

（右）阿佐谷七夕まつり

・阿波踊り（高円寺駅／中央・総武緩行線／高円寺阿波おどり開催地）

・阿波踊り（南越谷駅／武蔵野線／南越谷阿波踊り開催地）



(左) 高円寺阿波おどり

(右) 南越谷阿波踊り

- ・ 集まれ！踊り人（北朝霞駅／武蔵野線／朝霞市民祭り「彩夏祭」の総踊り曲）
- ・ RYUとぴあ音頭（龍ヶ崎市駅／常磐線／市のご当地ソングで夏祭りに踊られる）
- ・ かえるの合唱（龍ヶ崎市駅／常磐線／伝統行事「撞舞」のイメージ）
- ・ 石岡のお囃子（石岡駅／常磐線／常陸國總社宮大祭にちなむ）
- ・ 稲城繁盛節（矢野口駅／南武線／地元の夏祭りや盆踊りで使われてきたご当地音頭）
- ・ 八木節（桐生駅／両毛線／地域民謡）



↑桐生八木節まつりがフィナーレを迎え、多くの人で埋まった本町5丁目交差点の様子

- ・ 武田節（石和温泉駅／中央本線／甲斐国生まれの戦国武将・武田信玄率いる軍の出陣の様子が歌われている民謡調歌曲。県民愛唱歌）

②その地域に関する県歌・市歌・イメージソング

※曲名（使用駅／使用路線／使用理由）

(1) 県歌・市歌

- ・白石市民歌（白石蔵王駅／東北新幹線／市民歌）
- ・希望のまち09（大宮駅1番線・さいたま新都心駅・与野駅・北浦和駅・浦和駅／京浜東北線／さいたま市歌）
- ・川口市民歌（川口駅・西川口駅・東川口駅／京浜東北線・武蔵野線／川口市歌）
- ・川崎市歌（川崎駅／南武線／川崎市歌）
- ・国分寺市の歌（西国分寺駅／武蔵野線／国分寺市の歌）
- ・ああわが戸田市（戸田公園駅・戸田駅・北戸田駅／埼京線／戸田市歌）
- ・上尾市歌（上尾駅・北上尾駅／高崎線／上尾市歌）
- ・熊谷市歌（熊谷駅・籠原駅／高崎線／熊谷市歌）
- ・栃木市民の歌～明日への希望～（栃木駅／両毛線／栃木市歌）
- ・信濃の国（長野駅／北陸新幹線／長野県歌）

(2) イメージソング

- ・AIZUその名の情熱（会津若松駅／磐越西線・只見線・会津鉄道／会津若松市のイメージソング）
 - ・風の贈り物（土浦駅・荒川沖駅・神立駅／常磐線／土浦市のイメージソング）
 - ・バラが咲いた（石岡駅／常磐線／茨城県花のバラにちなむ）
 - ・HANDS ～大きな手から、小さな手へ～（鴻巣駅・北鴻巣駅・吹上駅／高崎線／鴻巣市の花のイメージソング）
 - ・おねぎのマーチ（深谷駅／高崎線／深谷ねぎのイメージソング）
-



↑深谷市のイメージキャラクター「ふっかちゃん」

- ・ふる里「みなかみ」（後閑駅・水上駅／みなかみ町のイメージソング）

③その地域が舞台となったコンテンツに関する曲

※曲名（使用駅／使用路線／使用理由）

（1）その地域が舞台となった楽曲

- ・青葉城恋唄（仙台駅／東北新幹線／アーティストさとう宗幸が仙台を歌った楽曲）
 - ・A Sea Bird（石巻駅／仙石線／市民からの要望をきっかけに候補の4曲を石巻市出身の現代音楽作曲家・和泉耕二氏に制作してもらい、ラジオ石巻をはじめ地元各紙による投票が行われ選ばれた）
 - ・Sea Green（石巻駅／仙石線／市民からの要望をきっかけに候補の4曲を石巻市出身の現代音楽作曲家・和泉耕二氏に制作してもらい、ラジオ石巻をはじめ地元各紙による投票が行われ選ばれた）
 - ・汽車（広野駅／常磐線／この曲の舞台になったという一説から）
 - ・あゝ上野駅（上野駅／宇都宮線／当駅が舞台となった楽曲）
-



- ・お猿のかごや（小田原駅／東海道線／歌詞に「小田原」が登場する）
 - ・みかんの花咲く丘（伊東駅・宇佐美駅・国府津駅／伊東線・伊豆急行線／伊東線／東海道線・御殿場線／作曲者の海沼實が国府津駅で前奏を思いつき、宇佐美駅で完成させたことから、当駅周辺が歌詞のモチーフになっているため）
 - ・雨のステーション（西立川駅／青梅線／当駅が舞台となった楽曲）
 - ・証城寺の狸囃子（木更津駅／内房線／曲の舞台となった證誠寺が近隣にあるため）
 - ・丘を越えて（稲田堤駅／南武線／作曲した古賀政男が、桜の名所だった「稲田堤」（多摩川河川敷）へハイキングに訪れ、その帰りに下宿先で脱いだ帽子に付いていた一枚の桜の花びらからメロディーが浮かんできたという）
- (2) その地域が舞台となったドラマ・映画・漫画・アニメ・童謡・実話に関する曲
- ・ダイジョウブ（盛岡駅／東北新幹線／盛岡市を舞台として2007年に放送されたNHK連続テレビ小説「どんど晴れ」の主題歌）
 - ・青い山脈（横手駅／奥羽本線・北上線／1949年に公開された同名映画の主題歌で、原作小説を書いた石坂洋次郎（1900-1986）が横手で教員として働いていた縁があることから）
 - ・フラガール～虹を～（いわき駅／常磐線／いわき市内にある大型レジャー施設「スパリゾートハワイアンズ」（旧・常磐ハワイアンセンター）の誕生から事業成功までの実話を元に描かれている映画「フラガール」の主題歌）
-

・鉄腕アトム（高田馬場駅／山手線／漫画「鉄腕アトム」にてアトムは高田馬場で生まれたという設定にちなんだものであり、アニメ「鉄腕アトム」の主題歌でもある）

・鉄腕アトム（新座駅／武蔵野線／手塚プロダクションの最寄り駅であり、アニメ「鉄腕アトム」の主題歌）



・蒲田行進曲（蒲田駅／京浜東北線／メロディと同名の映画の名前にちなんで採用）

・ひみつのアッコちゃん（青梅駅／青梅線／青梅赤塚不二夫会館の所在地）

・ここで君を待ってるよ（石岡駅／常磐線／忠犬タローの実話にちなむ）

④その地域を最寄り駅とする有名な企業・施設・観光地・観光名所に関する曲

※曲名（使用駅／使用路線／使用理由）

(1) 企業・施設

・モンダミンCMソング（神田駅／山手線／アース製薬本社最寄り駅）

・ビックカメラCMソング（池袋駅／山手線／ビックカメラ本店最寄り駅）

- ・ 第三の男（恵比寿駅／山手線・埼京線・湘南新宿ライン／エビスビール本社最寄り駅ということもあり、CMで使用されていた楽曲を使用）
- ・ 銀河鉄道999（淵野辺駅／横浜線／JAXA相模原キャンパスの最寄り駅）
- ・ オー・シャンゼリゼ（牛久駅／常磐線／シャトーカミヤ（神谷傳兵衛が設立した日本初の本格的ワイン醸造場である牛久シャトー）のイメージ）
- ・ Great Messenger（高崎駅／上越新幹線／Gメッセ群馬イメージソング）



(2) 観光地

- ・ Zip-A-Dee-Doo-Dah(舞浜駅／京葉線／東京ディズニーリゾートの最寄り駅)
- ・ It's a small world(舞浜駅／京葉線／東京ディズニーリゾートの最寄り駅)



※舞浜駅では、開園から節目となる年に開催されるイベントのテーマ曲などが期間限定で使用されるようになっている

JR舞浜駅 発車メロディー			
使用期間	ホーム	曲名	備考
04年6月14日～ (下記の期間を除く)	1番線 (下り)	Zip-A-Dee-Doo-Dah [動]	通常のメロディー
	2番線 (上り)	It's a small world [動]	
08年4月15日～09 年4月14日	1番線 (下り)	魔法の鍵 ～The Dream Goes On [外部] (リンク先は当サイトとは関係ありません)	現在不使用 TDR開園25周年テーマソ ング
	2番線 (上り)	魔法の鍵 ～The Dream Goes On [外部] (リンク先は当サイトとは関係ありません)	
13年4月11日～14 年3月20日	1番線 (下り)	Happiness Is Here バージョンA [動]	現在不使用 TDR開園30周年テーマソ ング
	2番線 (上り)	Happiness Is Here バージョンB [動]	
16年1月12日～3月 18日	1番線 (下り)	Let It Go～ありのまままで～ [動]	現在不使用 映画「アナと雪の女王」 の楽曲。 TDLスペシャルイベント 開催
	2番線 (上り)	生まれてはじめて [動]	
16年4月15日～17 年3月17日	1番線 (下り)	When Your Heart Makes a Wish [動]	現在不使用 TDS開園15周年テーマソ ング
	2番線 (上り)	When Your Heart Makes a Wish [動]	
18年4月10日～19 年3月25日	1番線 (下り)	Brand New Day [動]	現在不使用 TDR開園35周年テーマソ ング
	2番線 (上り)	Brand New Day [動]	
23年4月15日～	1番線 (下り)	Every Wish Deserves a Dream [動]	TDR開園40周年テーマソ ングと、TDS夜のショ ー・テーマソング
	2番線 (上り)	Living in Color [動]	

- ・ぼくドラえもん (登戸駅/南武線/「藤子・F・不二雄ミュージアム」の開館5周年記念)
- ・きてよパーマン (登戸駅/南武線/「藤子・F・不二雄ミュージアム」の開館5周年記念)
- ・ドラえもんのうた (登戸駅/南武線/「藤子・F・不二雄ミュージアム」の開館5周年記念)
- ・すいみん不足 (宿河原駅/南武線/「藤子・F・不二雄ミュージアム」の開館5周年記念)
- ・夢をかなえてドラえもん (宿河原駅/南武線/「藤子・F・不二雄ミュージアム」の開館5周年記念)



†藤子・F・不二雄ミュージアム
(3) 観光名所

- ・さくらさくら（駒込駅／山手線／ソメイヨシノ発祥の地）



- ・朧月夜（二宮駅／東海道線／駅周辺の吾妻山公園が菜の花の名所であるため）
 - ・さくらさくら（武蔵小金井駅／中央線快速／小金井公園が桜の名所であるため）
 - ・どんぐりころころ（奥多摩駅／青梅線／駅周辺が豊かな自然に囲まれていることと、ミズナラの植樹が推進されているため）
 - ・白鳥の湖（龍ヶ崎市駅／常磐線／牛久沼と牛久沼を泳ぐ白鳥のイメージ）
 - ・グリーン・グリーン（牛久駅／常磐線／牛久沼のイメージ）
-

⑤その地域を本拠地とするサッカー・野球などのスポーツチームに関する曲

※曲名（使用駅／使用路線／使用理由）

(1) 野球

- ・羽ばたけ楽天イーグルス（宮城野原駅／仙石線／東北楽天ゴールデンイーグルスの本拠地球場である楽天モバイルパーク宮城の最寄り駅）
- ・熱き星たちよ（関内駅／根岸線／横浜DeNAベイスターズの本拠地球場である横浜スタジアム最寄り駅）
- ・闘魂こめて（水道橋駅／中央・総武緩行線／読売ジャイアンツの本拠地球場である東京ドーム最寄り駅）
- ・We Love Marines（海浜幕張駅／京葉線／千葉ロッテマリーンズのメイン球場であるZOZOマリンスタジアム最寄り駅）



↑各チームのロゴ

（左から）東北楽天ゴールデンイーグルス、横浜DeNAベイスターズ、読売ジャイアンツ、千葉ロッテマリーンズ

(2) サッカー

- ・Vamos Ardiya（大宮駅／京浜東北線／大宮アルディージャのホームタウン）
- ・Keep On Rising（浦和駅／京浜東北線／浦和レッズのホームタウン）
- ・We are F・Marinos（小机駅／横浜線／横浜F・マリノス本拠地・日産スタジアムの最寄り駅）

- ・ Over (蘇我駅／内房線・外房線・京葉線／ジェフユナイテッド千葉のホームタウン)
- ・ ナンバーワン野郎！ (武蔵小杉駅／南武線／替え歌が川崎フロンターレの応援歌に使われている)
- ・ FRONTALE2000 (武蔵中原駅／南武線／川崎フロンターレのホームタウン)
- ・ FRONTALE20000 (武蔵中原駅／南武線／川崎フロンターレのホームタウン)



↑各チームのロゴ

(左から) 大宮アルディージャ、浦和レッズ、横浜F・マリノス、ジェフユナイテッド千葉、川崎フロンターレ

⑥その地域にゆかりのある現代のアーティストやかつての作曲家・作詞家・著名人に関する曲

※曲名 (使用駅／使用路線／使用理由)

(1)2010年代の楽曲

・明日はきっといい日になる (秋田駅／秋田新幹線・奥羽本線・羽越本線・男鹿線／秋田県出身のシンガーソングライター・高橋優の代表曲)



†秋田県出身のシンガーソングライター・高橋優

・あしたの風とひとつになって（高萩駅／常磐線／高萩市出身の江戸時代の地理学者・長久保赤水をテーマにした曲）

(2) 2000年代の楽曲

・Around the world（仙台駅／仙台空港アクセス線／仙台ゆかりのアーティストMONKEYMAJIKの楽曲）

・ハチ公物語（大館駅／奥羽本線・花輪線／大館市出身デュオ「ダックスムーン」の楽曲）

・きりたんぼ物語（大館駅／奥羽本線・花輪線／大館市出身デュオ「ダックスムーン」の楽曲）

・扉（郡山駅／東北本線・磐越西線・磐越東線・水郡線／GRe4N BOYZゆかりの地）

・キセキ（郡山駅／東北新幹線・山形新幹線／GRe4N BOYZゆかりの地）

※2024年3月19日、所属事務所（ハイスピードボーイ）からの退所と同時にグループ名をGReeN（グリーン）からGRe4N BOYZ（グリーンボーイズ）に改称



(左) 旧ロゴ

(右) 新ロゴ

- ・俺たちの明日 (赤羽駅／湘南新宿ライン／エレファントカシマシゆかりの地)

(3) 1990年代の楽曲

- ・夕暮れ時はさびしそう (一ノ関駅／東北新幹線／一関市ゆかりのフォークグループのヒット曲)

- ・希望の轍 (茅ヶ崎駅／東海道線／桑田佳祐の出身地)

- ・今宵の月のように (赤羽駅／湘南新宿ライン／エレファントカシマシゆかりの地)

- ・Forever Love (館山駅／内房線／X JAPANのYOSHIKIとToshiが館山市出身のため)

- ・さらば青春の光 (高崎駅／上越新幹線／布袋寅泰の出身地)



- ・渡良瀬橋 (足利駅／両毛線／歌手・森高千里が栃木県足利市の「あしかが輝き大使」に任命されたのに合わせて使用開始)

(4) 1980年代の楽曲

- ・君は天然色 (水沢江刺駅／東北新幹線／大瀧詠一の出身地)

- ・ff (仙台駅／東北本線／仙台ゆかりのアーティスト大友康平の楽曲)

- ・夢伝説 (行田駅／高崎線／スターダスト☆レビューゆかりの地)

(5) 1970年代の楽曲

・海 その愛（茅ヶ崎駅／相模線／加山雄三の出身地）

(6) 1960年代の楽曲

・夜明けのうた（酒田駅／羽越本線／酒田出身の歌手である岸洋子の持ち歌）

・上を向いて歩こう（川崎駅／東海道線／坂本九の出身地）

・明日があるさ（友部駅／常磐線／坂本九が幼少期に在住していたため）

・上を向いて歩こう（友部駅／常磐線／坂本九が幼少期に在住していたため）

・幸せなら手をたたこう（友部駅・岩間駅・笠間駅／水戸線／坂本九が幼少期に在住していたため）

・レットキス（岩間駅・笠間駅／水戸線／坂本九が幼少期に在住していたため）



・いつでも夢を（大甕駅・常陸多賀駅・日立駅・小木津駅・十王駅／常磐線／作曲者の吉田正の出身地）

・恋のメキシカン・ロック（大甕駅／常磐線／作曲者の吉田正の出身地）

・寒い朝（日立駅／常磐線／作曲者の吉田正の出身地）

・明日は咲こう花咲こう（小木津駅／常磐線／作曲者の吉田正の出身地）

・若い港（十王駅／常磐線／作曲者の吉田正の出身地）

(7) それ以前の年代の楽曲

- ・星めぐりの歌（新花巻駅／東北新幹線・釜石線／宮沢賢治の出身地）
- ・高原列車は行く（福島駅／東北本線・山形線／古関裕而の出身地）
- ・栄冠は君に輝く（福島駅／東北新幹線／古関裕而の出身地）

※「栄冠は君に輝く」は、加賀大介が作詞、古関裕而が作曲した歌・行進曲で、「全国高等学校野球大会の歌」という題名で1948年に発表された。



- ・シャボン玉（湯本駅／常磐線／この曲の作詞者、野口雨情がいわき湯本温泉に滞在していたことより採用）
 - ・とんぼのめがね（広野駅／常磐線／福島県檜葉郡広野村（現・双葉郡広野町）在住の医師であり、この曲を作詞した額賀誠志が、1948年に広野村の上浅見川篤平へ往診に出かけた際に見かけた、子ども達がとんぼと遊んでいる情景を歌詞にしたことから）
 - ・浜辺の歌（辻堂駅／東海道線／詞者である林古溪が、幼い頃に神奈川県藤沢市の辻堂東海岸を歩いた時の記憶が元になっているといわれていることにちなむ）
 - ・めだかの学校（三鷹駅／中央・総武緩行線・中央線快速／作曲者の中田喜直が戦後しばらく三鷹市に在住していたため）
 - ・電車ごっこ（国分寺駅／中央線快速／作曲者の信時潔が国分寺市に在住していたため）
 - ・一番星みつけた（西国分寺駅／中央線快速／作曲者の信時潔が国分寺市に在住していたため）
 - ・たきび（豊田駅／中央線快速／作詞者の巽聖歌が駅近隣に在住していたため）
-

- ・夕焼け小焼け（八王子駅／中央線快速・横浜線／作詞者の中村雨紅が八王子市出身のため）
- ・公園の手品師（常陸多賀駅／常磐線／作曲者の吉田正の出身地）
- ・七つの子（磯原駅／作詞者の野口雨情の出身地）
- ・チューリップ（前橋駅／両毛線／作曲者の井上武士が現在の前橋市出身のため）



↑ 「チューリップ」を作曲した井上武士

- ・故郷（飯山駅／北陸新幹線／長野県飯山市の隣、中野市出身の文学者・高野辰之が作詞。曲が飯山のイメージに合致し、両市が含まれる地域ブランド「信越自然郷」をPR）
- ・夏は来ぬ（上越妙高駅／北陸新幹線／作曲家・小山作之助の出身地）
- ・汽車（村上駅／羽越本線／この曲を作曲した大和田愛羅の出身地）

⑦鉄道事業に関する曲

- ・鉄道唱歌（品川駅／東海道線／鉄道が最初に開業した区間ということで採用された）
 - ・線路は続くよどこまでも（桜木町駅／根岸線／1872年に初代・横浜駅として開業した日本一古い駅の一つであるため）
-



エピローグ

「ご当地発車メロディ」の種類は様々であるが、全てにおいて共通していることは、地域の玄関口としてまず足を踏み入れることとなる駅に、その地域をイメージするのにふさわしい楽曲を用いて、地域の伝統や魅力をその地域に住む人々に向けて普及して継承していったり改めて認知してもらったり、観光客など地域の外から訪れた人々に向けて発信して認知してもらおうとしているということである。また、常磐線や中央線、東海道線、高崎線などは「ご当地発車メロディ」が積極的に採用されているので、電車に乗っている時から沿線の伝統や魅力をより感じるができるため、おすすめしたい。

E233系とE231系の共通点と相違点

3724 豊田楓芽

E233系とE231系について考察してみた！



形式	E231系
デビュー	2000年3月
最高速度	<u>120km/h</u>
運行区間	中央線・総武線各駅停車、 <u>東海道本線</u> 、伊東線、 <u>宇都宮線</u> 、高崎線、常磐線、成田線、武蔵野線、 <u>川越線</u> 、京葉線、八高線、 <u>湘南新宿ライン</u> 、 <u>上野東京ライン</u> 、東京メトロ東西線

形式	E233系
デビュー	2006年12月
最高速度	<u>120km/h</u>
運行区間	中央線快速、青梅線、五日市線、京浜東北線、根岸線、 <u>常磐線各駅停車</u> 、東京メトロ千代田線、小田急線、 <u>東海道本線</u> 、伊東線、 <u>宇都宮線</u> 、高崎線、京葉線、外房線、内房線、東金線、横浜線、埼京線、 <u>川越線</u> 、南武線、 <u>湘南新宿ライン</u> 、 <u>上野東京ライン</u>

E233系はE231系の改良版として開発されたため、新しいのと言うまでもなくE233系。どちらの車両も多くの路線で走っており、E231とE233をどちらも使っているという路線も多い。

〈相違点①〉E231系では漢字だったものが、E233系では絵で表現されるようになった。

ドアボタン



〈相違点②〉



E233系ではLEDディスプレイが導入され、オレンジと緑だけだった文字が、かなりカラフルになった。

〈相違点③〉



E231系ではドアがシルバーで点字ブロックがない一方、E233系ではドアが白くなり、点字ブロックも追加された。

〈その他〉

- ・手すりのデザインが少し滑らかな形になった。
- ・尾灯（テールランプ）の位置、顔の断面が変わった。などなど、

〈まとめ〉

E231系に改良が加えられたE233系は大小大きな違いを持つことがわかる。この二車両は改善を繰り返し、その路線にあったように改変しながら、多くの路線で使われている。鉄道ファンのこれらの車両への賛否は様々だが、作者はE233系推し。

お読みいただきありがとうございました。

あまり注目されないが、鉄道を支える大きな役割「踏切」

《CONTENTS》【0】はじめに

【1】まず踏切とは？踏切の分類

【2】第1種踏切もまた種類があるんです

【3】踏切ってどうやって作動しているの？

【4】[独自調査!]踏切の始動

【5】地形による踏切の形状

【6】さいごに

【0】はじめに

「鉄道」と聞くと、皆さんは電車や新幹線の車両、路線、駅名、駅メロ、時刻表、などなど…を想像することでしょう。しかし、鉄道はそれだけではないんです。

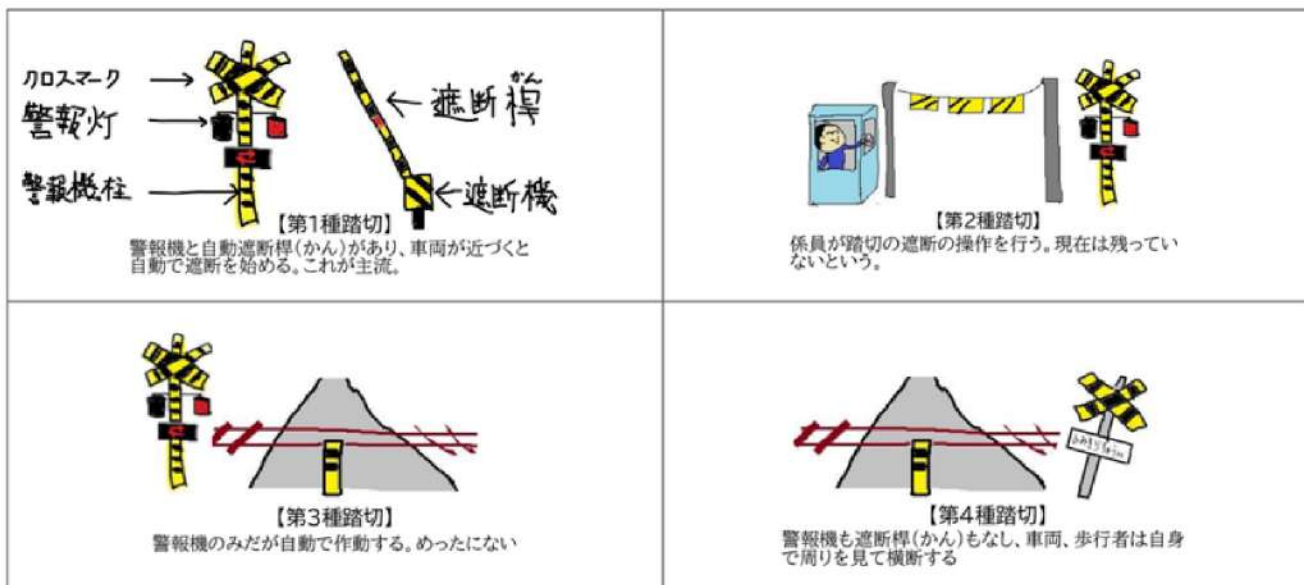
今回紹介するのは「踏切」です。皆さんにとって踏切とは何ですか？踏切待ちによって、貴重な時間を奪う邪魔な存在だと思えるかもしれません。しかし、踏切は場所（路線）によって様々です。同じ場所の踏切でも、反対側さえ違うんですよ！（※違うのは見た目です。カンカン鳴って遮断桿（棒）が下りてくるのはどこも同じ。）では本題に入っていきます！

【1】まず踏切とは？踏切の分類

鉄道線路と道路が平面交差する部分のことを「踏切」といいます。法律では「踏切道」という用語を使っています。（一般社団法人日本民営鉄道協会 HP より）

現在全国の踏切は約3.2万カ所¹あります。昭和35年には7万カ所あったと言い、約半数が廃止になってきました。「いや、そんなに？」と思うかもしれませんが、それは第4種踏切の数がかなり多かったからではないかと考えます。踏切の分類を下で見ましょう。

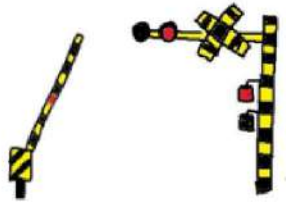

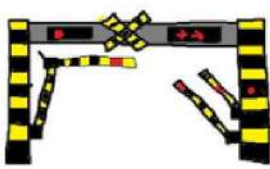


※PCのマウスで文字と絵をかいたので、下手だけど許して(;^_^A)



表をみると（絵のクオリティーについては言及しない）大体的特徴がつかめると思います。現在、第1種踏切が主流となっていて、今日現存する第4種踏切は、死亡事故などを受け「廃止」か「第1種踏切への転換」という方針が進められています。

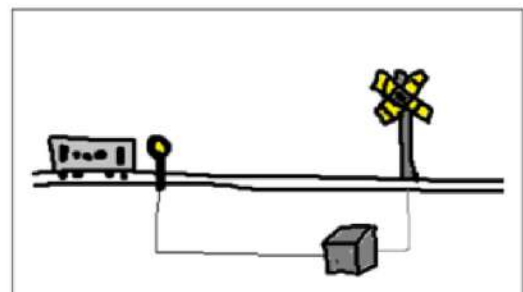
*1 国土交通省によると、令和2年3月現在でJR(7社)20,135カ所、その他鉄道会社(路面電車、第1種～第4種踏切)12,869カ所。

【2】第1種踏切もまた種類があるんです

 <p>【オーバーハング式踏切】 比較的、主要道路や障害物などで踏切とはわかりにくいところで目立つように設置されている。警告灯は大きめのが使われている。</p>	 <p>【一般型】※独自に命名 オーバーハング踏切ではない踏切。このサイズでオーバーハングみたいなもの(写真)もあるが、定義的には一般型に分類される(警報機柱の太さによるものとする)</p>
 <p>【アーチ式踏切】 主に東北の山形新幹線(奥羽本線)、秋田新幹線(田沢湖線)の数カ所にある。遠くからでも絶対目立つようにしている。さらに、遮断機も2段になっている</p>	<p>★2段遮断機について。 2段遮断機を設置する目的は大型車(特にトラックなど)の事故防止のためらしいです。また、2段遮断機のほかに、目立たせるということで極太の遮断桿などがあります。ETCゲートみたいなやつです(下の写真参考)。</p>
 <p>2段遮断桿 奥羽本線(山形新幹線)米沢駅付近</p>	 <p>極太遮断桿(幅15cm) 奥羽本線(山形新幹線)米沢駅付近</p>

【3】踏切ってどうやって作動しているの？

踏切から一定の位置に電車を検知するセンサーがあり、それによって、踏切を鳴らします。また、鳴りやまずのも近くにある電車のセンサーで行っています。さらに、駅近くの踏切では駅の信号機と連動させたりしています。



踏切のすぐそばには踏切の制御器*2があり、それによって制御されています。

★さらに詳しいことはインターネットで検索すると載っています(投げやり?)。

*2 次のページの踏切の写真の奥に踏切の制御器があります。

【4】〔独自調査！〕踏切の始動

★文面だけだとわかりにくいので YouTube など「踏切」と調べていただくと、いろいろ出てきます！

音が鳴り始めてから、遮断桿（棒）が降り始める時間は、音のテンポによって異なりますが、

- ① 音 20 回打つ（「カン」という音が 20 回なる）と、正面から見て左の遮断桿が降り始めます。（西武などはテンポがゆっくりなので 10 回くらい打つと降り始めるはずです）
- ② 現在の遮断機は遮断桿を降ろすスピードが速い（日本信号機社*3 と大同信号社*4）ので音 9～10 回打つと、完全に遮断桿が降り切ります。過去は遮断桿が降りきるまでもっと長かったのです*5。
- ③ 左側の遮断桿が降り切ってから、およそ音 4～6 打つと*6 右側の遮断桿が降り始めます。

※2 回に分けて遮断桿が降りるのは踏切内に残っている車や歩行者が出られるようにするためだと考えます。

ここで、車道と歩道で遮断桿が分かれている踏切は、車道用に合わせて歩道の遮断桿も降り始めます。（大体、右側の遮断桿が降りる時に一緒に降ります。）

*3・4 遮断機を作っている会社の内の 1 つです。



*5 日本信号社の電気遮断機（1990 年頃製造）

降りるスピードは遅いが上がるスピードはめっちゃ速くて、「ゴォー」と音を出しながら動くのが特徴。



*6 すべての踏切において左遮断桿が降りて、音を 4 つ打ってから右遮断桿が降り始めるわけではありません。各々です。左遮断桿が完全に降りきる前に右遮断桿が降り始めるときもあります。実際に「遮断機の作動の仕方」という感じに、法律で決められている、とかはないと思います。

① 最初（鳴る？鳴らない？ドキドキ♡）



*2 奥に踏切の制御器があります。

① 左遮断桿が降りました。



③ 右遮断桿が降りました。



④ 電車が来ました。→ さよなら、①に戻る
※遮断桿が上がる時は全て同時です。



【5】地形による踏切の形状

踏切は、道路の形状によって様々な設置のされ方をします。また、踏切とわかりにくいところは先ほど紹介したような、オーバーハング式踏切など「目立つ」ように、工夫されています。

1) 踏切の形状

- ・ **オーバーハング式踏切**…一部の国道（ほぼ高架 or アンダーパス）、主要県道、下り坂、新幹線踏切
- ・ **アーチ型踏切** …新幹線が通る踏切（山形新幹線、秋田新幹線）

2) 警報灯(通称:ランプ)

かつて道路が2、3本伸びている場合は、それぞれの方向に1方位式の警報灯*7設置されていて、道路の形状が複雑になればなるほど警報灯の数が多くなっていました（多いところでは、1つの警報機柱に6個以上設置されているところもあります）。2010年以降から、全方位踏切警報灯*8が普及してきたため、現在踏切設備が更新されたときは、全方位式警報灯によってすべての道を照らすことを担います。



奥側:それぞれの道の方向に向かって設置されている(1つの警報機柱に6つ警報灯が設置されている。
手前:(手前にのびている道路と、右に向かって続く道がある)全方位式警報灯でどの方向からも見えるようになっている

3) 遮断桿

① 遮断桿の形状

遮断桿には、1本の棒のみのものと、2本の棒で構成される屈折式遮断桿くせつしきしやんせんがあります。

【屈折式遮断桿が採用される目的】

使われるのは、とても長い遮断桿が必要な、幅の広い道、線路と道路が垂直ではなく斜めに交わっている道などで使われます。また、一体型の遮断桿だと、上がった状態で電線に引っかかってしまうのを防ぐ目的でも使用されています。



奥側:電線に引っかからないようにするための屈折式遮断桿

② 二段遮断桿

2ページ前にも載せましたが、大型車両、特にトラックの運転席の高さから見えるようにして設置された2段遮断桿があります。これはそこまでレアではなく、僕が知っている限り群馬では、新前橋一井野間（両毛線など）、安中一磯部間（信越本線）《極太遮断桿もあるんです！》の踏切で見ることができます。（2024年5月現在）



2段遮断桿

③ 極太遮断桿

これも2ページほど前に書いた通りです。遠くからでも踏切が閉まっているのがわかりやすくなるようにするものです。幅は15cmほどあります。



極太遮断桿+オーバーハング踏切+車道、歩道で遮断機、遮断桿が別である完全フル装備な踏切(小海線:岩村田駅隣)

【6】最後に

終わり方が中途半端になってしまいましたが、踏切の大体のことは語れたと思います。(今回、音について触れませんでした。)しかし、まだまだ未知だらけです。知識をさらに増やしていきたいと思います。

あと、踏切の写真がなかった分、イラストでカバーしましたが、次こそはすべて写真にできるようにしたいです。そのため、「撮りふみきり」(撮り鉄みたいに言ってみた)を全力でがんばります。

ここまで読んでくださった方、ありがとうございました。

前ページ[注]



[写真(掲載順)]

上毛電鉄:粕川一膳、奥羽本線(山形新幹線):米沢一関根、上毛電鉄:樋越一北原、両毛線:伊勢崎一国道、小海線:佐久平一岩村田、両毛線:伊勢崎一国道、両毛線:前橋大島一駒形

※ この文章には一部、主観が含まれているところがあります。

※ 写真イラストともに自分で撮影、作成しました。

(編集:2年 秋元颯太)

E261系 伊豆へ赴く踊り子



↑サフィール踊り子一号 石橋橋梁(筆者撮影)

第1章

1)伊豆急行線の歴史

当初熱海-伊豆急下田を日本国有鉄道が敷設する予定だったが世界恐慌のため熱海-伊東のみが1935年3/30伊東線として開業したがその当時伊東-伊豆急下田間は鉄道が敷設されていなかった。伊豆・熱海には多数の観光資源があるが交通網が整備されておらずアクセスが非常に悪かったため観光地を死蔵している状態だった、鉄道を敷設し東京から約3時間で移動できれば莫大な国家利益に繋がるという理由により-伊東・下田間地方鉄道敷設免許申請書-が申請され伊豆急下田駅と伊東駅を結ぶ全長45.7kmの路線が1961年12/10に開業した。

2)踊り子の由来

特急踊り子とは日本初の文学ノーベル賞(1968)を受賞した川端康成の短編小説内で孤児根性に歪む青年の心をときほぐした純粹無垢な踊り子が由来となっている。

3)踊り子の変遷

157系(特急あまぎ) 1969～

183系

～1981



↑熊谷駅付近で撮影 (踊り子ではない)

185系

1981～2021(定期運行終了)

251系 スーパービュー踊り子 1990～2020

E257系 2020～





第二章

サフィール踊り子

1)サフィール踊り子とは

上記で述べたようにサフィール踊り子は2020のダイヤ改正で誕生した「大人の伊豆・本物伊豆」を目指した全車グリーンの新JR東日本最上位車両である。車内は共通して非常に大きな窓・天窓があり海の色が車内を照らす。伊豆急下田寄りの1号車は2列シート(それぞれの座席は独立して動き伊豆の海や山を一望することができる)となっている。2・3号車は4人・6人個室となっている(個室の壁には伊豆の海や空をイメージした青色のインテリアが添えられている)4号車はカフェテリア(車体に「シ」という食堂車を表す記号がJR東日本で久しぶりに使用された)となっており食事を楽しむことができる。5・6・7・8はグリーン車となっていて座席は東北新幹線E5・H5系のグリーン座席と同じものが使用されている。編成はRS1・RS2編成の2編成しか存在していないため座席の確保が非常に難しい車両の1つとなっている。

2)サフィール踊り子の運用 サフィール踊り子はJRと伊豆急行線を走り東京-伊豆急下田を結ぶ。停車駅は・東京・品川・(新宿・渋谷・武蔵小杉)横浜・熱海・伊東・伊豆高原・伊豆熱川・伊豆稲取・河津・伊豆急下田であり約2時間半の旅となる。サフィール踊り子1号(東京11:00発-伊豆急下田13:29着)2号(伊豆急下田 14:18発-東京16:49着)の毎日運転と3・4・5号の臨時運転がある。筆者の感想としてはE261系は伊豆への集客効果を発揮しているため編成を増備するべきではないかと考える。

3)筆者のサフィール踊り子乗車紀行

切符は伊勢崎駅の今はなきみどりの窓口で十字打により購入

↓サフィール踊り子乗車時の補充券

切符発券後区間を変更したためマルス切符から補充券になった

事由	1 2 3 ④ 5 6 7 10 11 12 13 14 15 16 17 19	東 甲	冊 4187-17
事由	特 特 特 特 特 急 乗 A A B A B	額	収 額
事由	急 特 特 特 特 急 行 寝 (個) 寝 寝 グ グ	¥	2 / 130 円
乗車区間	東京 ▶ 伊豆急下田	人 大人	3 人
乗車区間		員 小児	当
指定1	東京 ▶ 伊豆急下田 3月20日 サフィール踊り子 号 乗車駅 東京 11時00分 3号車 3番 個 席	経 由 コ ー ド	再 事由 T15580 事由 T12-11/1200 連社1 +4350 連社2
指定2	月 日 乗車駅 号車 番	接 ① ② ③	記 東京-熱海C66 449 事 熱海-伊豆急下田C24 個室
		2022 平成 年 2 月 日	伊勢崎駅 駅発行

サフィール踊り子の天窗(空と海の色が反射し事前校が車内を明るく照らす)



↓サフィール踊り子から望む伊豆の海(当列車のイメージカラーとなった伊豆の海と空の紺碧色・岩石の黒を走行中に感じられる。)



サフィール踊り子から望む川(海だけでなく山や川などの雄大な自然を見て楽しむことができる。)



伊豆高原駅にて撮影（伊豆高原車両区）伊豆急行線8000系（手前）ザ・ロイヤルエクスプレス（奥）



伊豆急下田駅にて撮影(左サフィール踊り子右踊り子)



サフィール踊り子1号車プレミアムグリーン



プレミアムグリーンの座席は人編成あたり20席のみ搭載されており座席を指定するのは非常に困難である。現在JR東日本一部新幹線に搭載されるグリーン車の上位座席で有るグランクラスに匹敵もしくはそれ以上の最上位座席である。車内はサフィール踊り子のグリーン座席に比べ全体が落ち着いた基調となっており比較的暗い印象を受けた。

東京駅11:00発 サフィール踊り子1号伊豆急下田行き



最後に)

伊豆急行線は開業62年と長い歴史があり伊豆地方への交通を活性化させ続けている。この活性化は特急踊り子の存在が大きく影響しているのではないかと考える。踊り子の由来となった川端康成の短編小説伊豆の踊子における踊り子は身分が低く差別の対象とねっていた。当時その名を特急に取り入れることは反対意見が多かったが、今となっては伊豆の代名詞となり多くの人にその愛称をひたしまれている。これから特急の世代交代が約30年後に行われると考えるので、その時は新型特急登場の歴史的瞬間に立ち会いたい。

安さを求めろ！

学生の味方 格安割引切符

- 1、割引切符って？
- 2、おすすめの切符と使用法、注意点
- 3、まとめ

1、割引切符って？

簡単に言うと、少し条件のついたすごく安い切符のこと。JRの「お得なきっぷ」だけでなく、各私鉄でも特徴のある割引の切符が販売されていて、またそのほとんどが通常のものより格安のものとなっています。

その切符の種類も様々で、客層やニーズに合わせたものが多く販売されています。ここでは、そのいくつかの種類を紹介しています。

・フリーパスタイプ

あらかじめ指定された区間、フリーエリア内のすべての駅が何度でもす乗り降り自由です。乗車する種別には制限がある場合が多く、普通・快速列車のみの乗車の乗車券としての利用に限る場合や、追加で特急券を買えば特急・新幹線にも乗れる場合、特急列車を含む全列車に乗り放題など千差万別。購入前に注意事項をよく読むのがいいでしょう。

(青春18きっぷ のんびりホリデーSuicaパス など)

・回数券タイプ

指定された列車、区間を切符の回数分乗車することができます。往復タイプもこれに含まれるとっていいでしょう。意外と気にされにくいものたちですが、知らないうちにオトクなチャンスをのがしているかも。数が少ないので、知っておいて損はありません。

(信州往復切符、フレックス・グリーン料金回数券 など)

・セットタイプ

乗車券のほかに、観光地の入場券や体験料、食事などがセットになっている切符です。観光地の施設と資本関係をもっている私鉄で売られていること

が多いです。使い方に自由度が少ないですが、割引率が高いものが多い印象。(みさきまぐろきっぷ、とくしま好ききっぷ など)

2、おすすめの切符と使用法、注意点

前高生や、関東近辺にお住まいの方におすすめの切符を紹介します。一つも使ったことがないという人もぜひ。

○青春18きっぷ

～格安切符、学生の味方といえばこれ。お得なきっぷの金字塔。～
(魅力)

一枚12050円で、5回(人)分、一日2410円でJR旅客鉄道全線に乗り放題。つまり、一日たった2000円ちょいで全国のJR普通列車に乗り放題なのです。両毛線だって上越線だって、東海道線だって宗谷本線だって指宿枕崎線だって乗れちゃうんです。その気になれば、高崎から広島まで一日で行けちゃいます。(多分結構きつい、10100円得)また、青春18きっぷの特徴として、5枠分あるこの切符を5人分、または5日分のどちらでも使うことができるのです。例えば、一日目に友人3人で使用し、残りの2枠を自分で2日間の旅行に使うという柔軟な使い方ができます。



〈使い方と注意点〉 青春18きっぷは全国JR各社の指定席券売機で購入が可能です。旅客鉄道株式会社全線の普通列車またはJR西日本宮島フェリーが乗り放題となっています。まず、注意する点としては乗車の際に有人改札(駅改札の端にある、駅員さんがいる改札。消印を確認してもらう。)を利用する必要があり、自動改札を通ることができません。また、特急列車・新幹線を利用する場合

は、別途乗車券と特急券を購入しなければなりません。ただし、普通・快速列車の指定席、グリーン車は他に指定席・グリーン券を購入すれば青春18きっぷを利用して乗車が可能です。そして、この青春18きっぷは使える期間が決まっており、春・夏・冬の3シーズンのみで、主に学校の長期休暇に対応しています。毎年発売期間等が変更されるので、ホームページなどを確認するのがよいでしょう。余談ですが、青春18きっぷに年齢制限はありません。

〈まとめ〉

青春18きっぷを利用して長い行程を旅する人は、俗に「きっぱー」と呼ばれていて、シーズンになると全国のローカル線に大量発生します。ですが、これこそがJRの狙いなのです。18きっぷシーズンは学校の長期休暇にあるということは前述しましたが、その時期は学生の通学輸送が利益の大部分を占めるような地方ローカル線にとって、学生の需要が激減する危機でもあるのです。そんなときに他の地域から沢山のお客さんが乗りに来れば地域が盛り上がりローカル線の存続に繋がります。ぜひこれを読んでいる人も、青春18きっぷを使ってお得に地方鉄道を旅してみたいかがでしょうか。

○北海道&東日本パス

～18きっぷの上位互換!? 範囲は狭いが驚きの値段～

〈魅力〉

北海道&東日本パス、通称「北東パス」は一枚11330円で7日間JR東日本、JR北海道の普通列車に乗り放題のきっぷです。つまり一日約1600円で乗り放題であり、あの18きっぷより安くて日数も多いという点が最大の魅力となっています。また、北海道と本州を結ぶ鉄道である青函トンネルにも、特別なオプション券を購入する事によって、使用範囲の不連続性をカバーしています。

〈18きっぷとの違い〉















多少の違いはあれど、18きっぷと共通している点が多いです。その違いとは、まず名前にもある通り使用範囲がJR東日本とJR北海道の路線に限られています。また、日にちを分けて使用したり複数人で利用する事ができず、利用開始日からの連続した7日間のみ有効となっています。それ以外の主な違いはなく、場合によっては18きっぷの完全上位互換となりうるでしょう。



〈まとめ〉 JR北海道は経営状況が非常に厳しい現状におかれていて、各JR各社のなかで年間の赤字額は最悪となっています。現在、利用者の減少によって廃止が決定している鉄道路線・駅も多く、このままでは永遠に見られなくなってしまいう車窓が存在しています。(留萌本線、函館本線) ぜひ無くなる前に行き行って、記憶やスマホに収めてみては。

○週末パス～え？ 三セクも乗れるの!? 長野・新潟エリアにもってこい～<魅力> 関東甲信越を主なフリーエリアとして、8880円で土・日・祝日の中の2日間使うことができる「週末パス」。8880円で2日間、つまり一日4440円でしかも範囲も狭いなんて、18きっぷや北東パスより劣っていると思うかもしれません。ですが週末パスの最大の魅力は、長野・新潟・茨木県に多くある第3セクター路線も乗り放題であるということです。特に新潟・長野圏を旅行するさいは、そのような路線に乗ることで行程のバリエーションをかなり増やすことができるでしょう。また、週末パスの利点として、追加で特急券や新幹線特急券を購入することでその区間の特急・新幹線に乗車することが可能となっています。たとえば、長野ー高崎間は新幹線しか直接たどり着く手段がなく、普通列車のみで行こうとすると東京の中央線経由でひどい大回りを強いられることになるので、長野方面の旅行にめっぽう強いと言えるでしょう。

週末パス フリーエリア

 新幹線	 富士急行	 山形鉄道
 在来線	 鹿島臨海鉄道	 しなの鉄道
 北越急行	 ひたちなか海浜鉄道	 上田電鉄
 伊豆急行	 福島交通	 長野電鉄
 会津鉄道	 阿武隈急行	 アルピコ交通 (松本電鉄)
 えちごトキめき鉄道		

新幹線・特急列車等をご利用の場合は、別に特急券等をお買い求めください。



※ ガーラ湯沢駅及び、
鹿島サッカースタジアム駅は臨時営業となります。

< 注意点 (期間) >

「週末」という名前もある通り、この切符はあらかじめ決められた期間(基本的に週末)のみ販売・使用することができます。また、週末であってもGW・お盆・帰省ラッシュなどのハイシーズンは使用できないことが多いので、やはりあらかじめHP等で確認しておくのが良いでしょう。

<まとめ>

<魅力>で紹介した第3セクター鉄道路線とは、利用者の減少や新幹線の開通によって誕生した新しい鉄道会社のあり方であり、地方公共団体が民間企業と共同に出資して運営されている鉄道のことです。その多くは、その昔特急街道であった信越本線や北越急行ほくほく線が、新幹線の開業によってえちごトキめき鉄道妙高はねうまライン、しなの鉄道などに分割されていったのです。往時の名残が現在も多く残っていたり、両毛線で一昔前に活躍していた115系もしなの鉄道北しなの線で走っていたりします。美しい景色を眺め、高速特急が走り回っていた様子を頭に浮かべながら旅してみてもいかがでしょうか。

3、まとめ

ここまで、自分が特におすすめと感じているきっぷを紹介してきましたが、他にもお得なきっぷは地域・会社によって千差万別です。これを機に自分にあったものを探してみるのもいいでしょう。旅行のハードルが下がり、色んな人がたびに出かけられたらいいなあと思っています。

市川仁

北関東最大私鉄!?

関東鉄道常総線



はじめに

関東鉄道とは茨城県で常総線と竜ヶ崎線の2路線を有する鉄道会社です。他にもバス、不動産事業でも大きく収益をあげています。京成電鉄の連結子会社であり、今後完全子会社となることが決まっています。

関東鉄道常総線とは？

そんな関東鉄道ですが少し癖の強い路線を保有しています。この2路線は電車ではなくディーゼルカー（気動車）が走る非電化の路線なのです。また常総線の水海道一取手間は複線と珍しい形態で、朝のラッシュ時は1時間あたり最大9本と非常に過密です。

茨城県特有の事情とは？

ではなぜ非電化なのでしょう？それは茨城県特有のとある事情が影響しています。鉄道には直流と交流の2つの電化方式があります。関東地方の大部分が直流方式を使っているのに対して、茨城県中部の鉄道は交流方式を使っています。

それは茨城県石岡市にある気象庁の地磁気観測所の周辺では直流方式が使えません。しかし交流方式は車両の費用が高いためやむなく2路線とも非電化になっています。



下館→取手間で実際に乗車(5/4土・祝)

まず前橋駅から両毛線で小山駅へ。小山駅からは水戸線の友部行に乗って6駅目の下館駅で下車。下館駅は茨城県筑西市にあり、JR水戸線、真岡鐵道線と今回乗車する関東鉄道常総線の3路線が乗り入れている大きな駅です。

早速終点取手駅までの1540円の切符を購入。地方私鉄だけあって運賃は結構高めですが目を瞑ります。1両編成で途中の水海道まで向かいます。子供のように運転席の後ろに乗車。前面展望は架線がないため見やすいです。1両で乗客も20人近くと少なめでした。とは言っても南に行けば行くほど乗客も増え、水海道到着前には立ち客で埋め尽くされていました。

水海道駅までは単線のため、駅で対向列車の待ち合わせを行います。ほとんどの駅が無人駅のため先頭の1ドアのみ空き運転手に料金を支払う形です。上毛電鉄と似た感じの方式です。



この電車の終点の水海道駅で取手行に乗り換えます。乗り換えた列車も1両ですが、同じ用に乗換え客も多く車内は満員の観客でした。自分は引き続き運転台の後ろに乗車。水海道駅からは複線であり、この駅から本数が日中1時間あたり3本へと増加します。水海道駅をでて3駅目つくばエクスプレスとの乗り換え駅守谷駅に到着。この駅は2005年のつくばエクスプレスの開業後に利用者が急増した駅です。この列車も車内の乗客の大半が入れ替わりました。

引き続き乗車して取手駅に向かいます。守谷ー取手間は駅間の距離も狭く、より通勤路線となっています。水海道駅からの複線区間では列車の全てのドアが開き運賃の取り扱いは駅でになります。全駅ホームの長さは長く確保されていますが、1両のためホーム前方に停車します。左手に常磐線が見えてくると取手駅に到着です。取手駅は終端式の駅で大きな造りとなっています。常磐線快速



終わりに

以上関東鉄道常総線の路線の乗車記と解説でした。筑波山観光などで利用できる路線ですので、気になった方は乗車してみてもいいかもしれません。

長くなりましたがご覧いただきありがとうございました。

(写真は筆者の撮影)

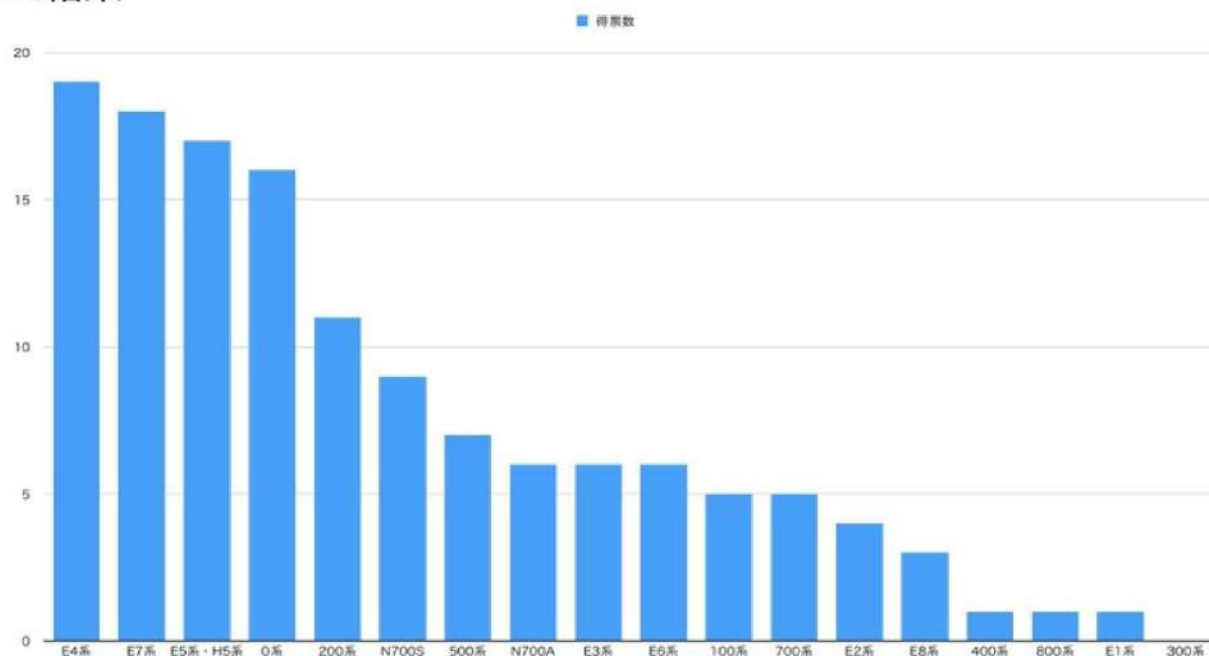
子どもたちに聞いた！好きな新幹線車両は??

2年1組 佐藤 未徠

1.はじめに

昨年10月に開催された秋の上電イベントにて、小学生以下の来場者を対象に”好きな新幹線車両”をひとつ選んでもらうアンケートを実施した。比較対象として、現役鉄研部員、上電社員の方々にも参加していただいた。最終的には、135人からの回答を得ることができた。結果は以下ようになった。

2.結果



得票数	
E4系	19
E7系	18
E5系・H5系	17
O系	16
200系	11
N700S	9
500系	7
N700A	6
E3系	6
E6系	6
100系	5
700系	5
E2系	4
E8系	3
400系	1
800系	1
E1系	1
300系	0

などカッコいいところがたくさんある。また、最高速度320km/hで、国内最速でもあり、魅力がたくさんだ。こちらも比較的最近の車両であるため、こどもからの票がほとんどを占めた。

第1位 E4系

今回はE4系が19票で1位となった。引退の約2年後(調査当時)ではあったものの、最後まで残った二階建て新幹線としての人気は今もなお、根強いものであることがわかった。部内でも人気で、さらには、デビュー当時を知る上電社員からの票もあり、幅広い世代からの支持で、1位になったのだと思う。

第2位 E7系

E4系には1票及ばず18票の第2位だった。現在、県内を走る新幹線はこのE7・W7系のみで馴染み深いものであるほか、比較的新しい新幹線でもあることから、こどもからの票がほとんどを占めた。(あのいつの間にか終わっていた朱鷺色はなんだったのだろうか...)



(左からE7系、E4系、新潟駅、2021年8月12日撮影)

第3位 E5系・H5系

第3位は17票でE5系・H5系となった。新幹線といったらE5系はやぶさと言っているほど定番の車両である。約15mのロングノーズやカラーリングなどカッコいいところがたくさんある。また、最高速度320km/hで、国内最速でもあり、魅力がたくさんだ。こちらも比較的最近の車両であるため、こどもからの票がほとんどを占めた。

その他

国鉄時代に活躍した0系や100系は、上電社員(ベテラン)からの票が多かったが、11票獲得し、5位だった200系は半数近くが子供からの票であった。これは、E2系の200系リバイバルカラーが運行されていたからだと思う。新しい車両と古い車両が順位の高い傾向にあった。反対にE2系やE3系といった中堅からベテランで今や主力として走っていない車両に関しては、1番好きという程ではないようだった。

4.感想

個人的には非常に面白い結果になったと思う。特に、新旧の車両が突出して人気が高いとは思わなかった。(特に200系)しかし今回の調査では、好きな理由までは聞くことができなかったため、考察が難しかった。次回の上電イベントでもこのアンケートを実施し、さらにパワーアップしたデータを得てさらに深い研究をしていきたい。



(仙台駅、2月27日撮影)



(岡山駅、3月29日撮影)

上毛電鉄

中央前橋

城東

中央前橋→赤坂
前橋市街地区間

三俣

撮影スポット集

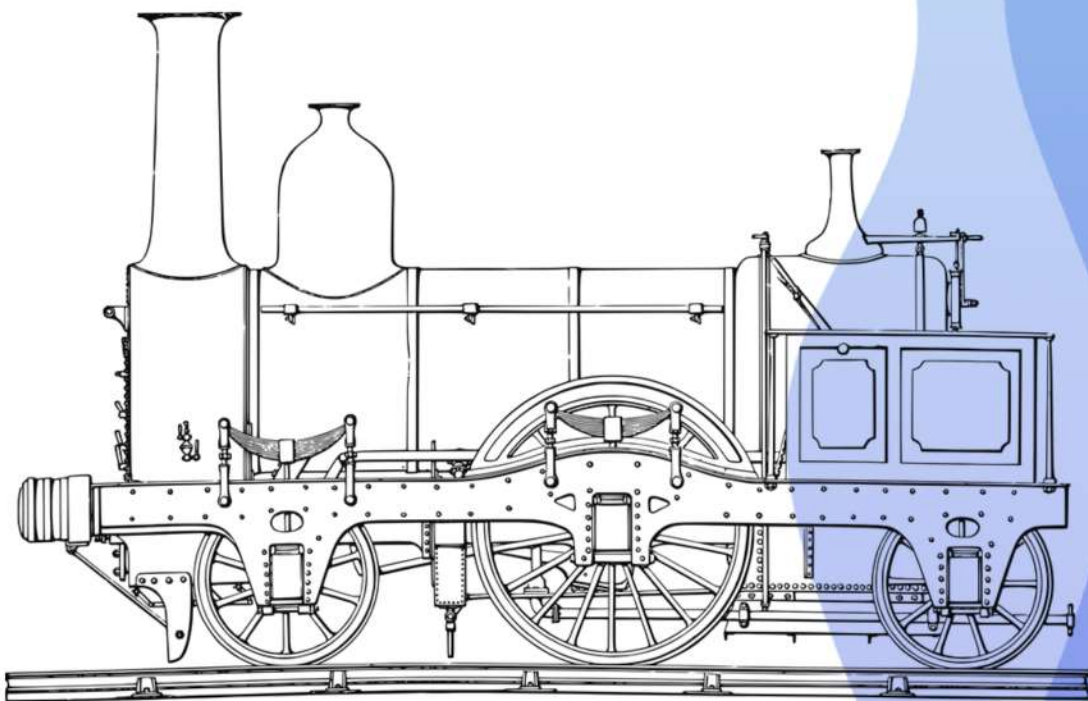
片貝

地図は地理院地図を使用

2年 細谷

上泉

赤坂





赤城山を 住宅街で見よう

中央前橋駅ー城東駅
電車のスピード：低/中
電車との距離：近

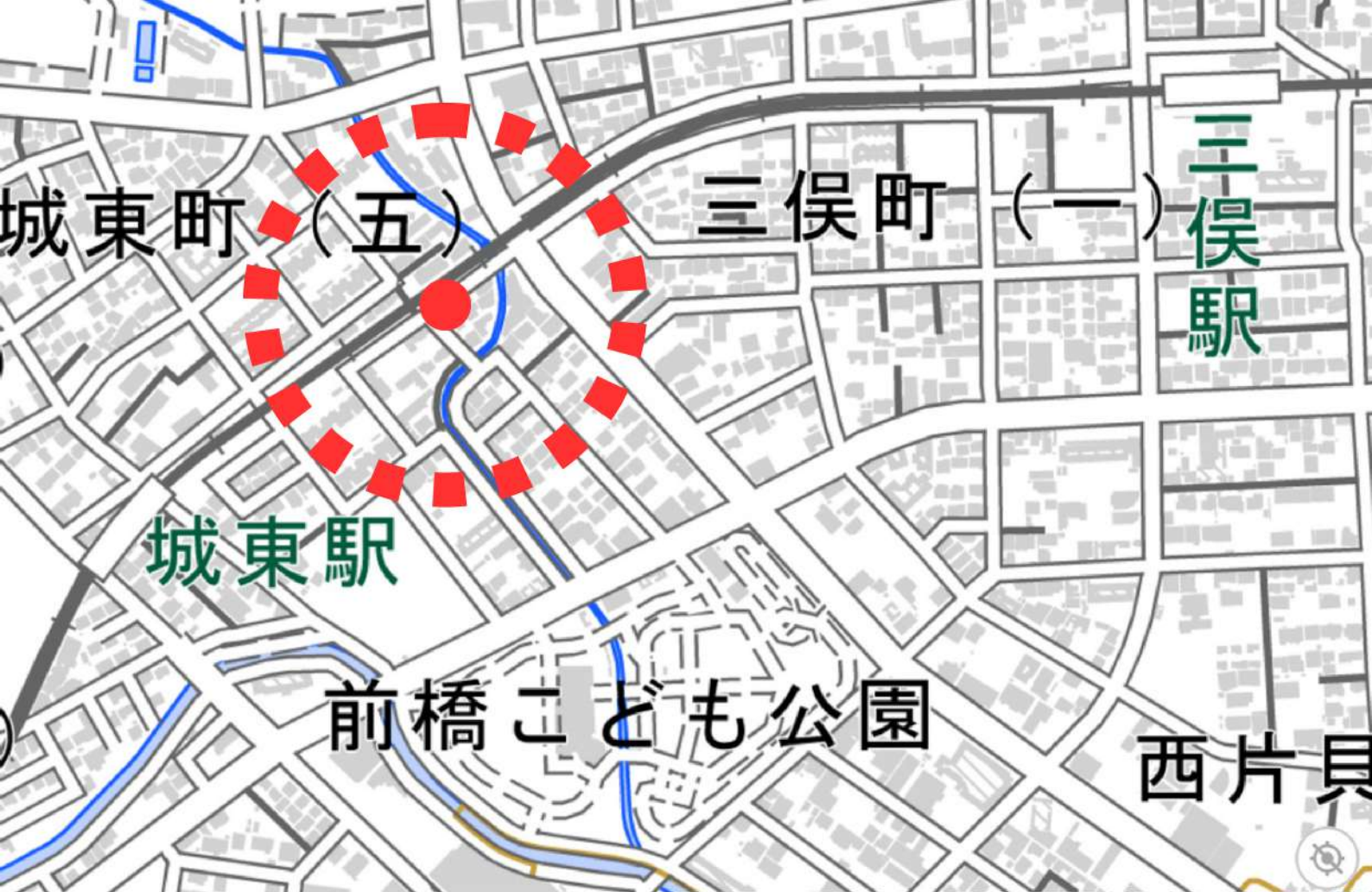


城東駅周辺では建物が多い環境にも関わらず山と上電のコラボレーションを楽しむことができる。

地図①のスポットは車が通らないような道になっているため、撮影に集中することが可能。

②では遠くまで見渡すことができるため、余裕を持ってシャッターを切ることができる。





快走する上電を 捉えよう

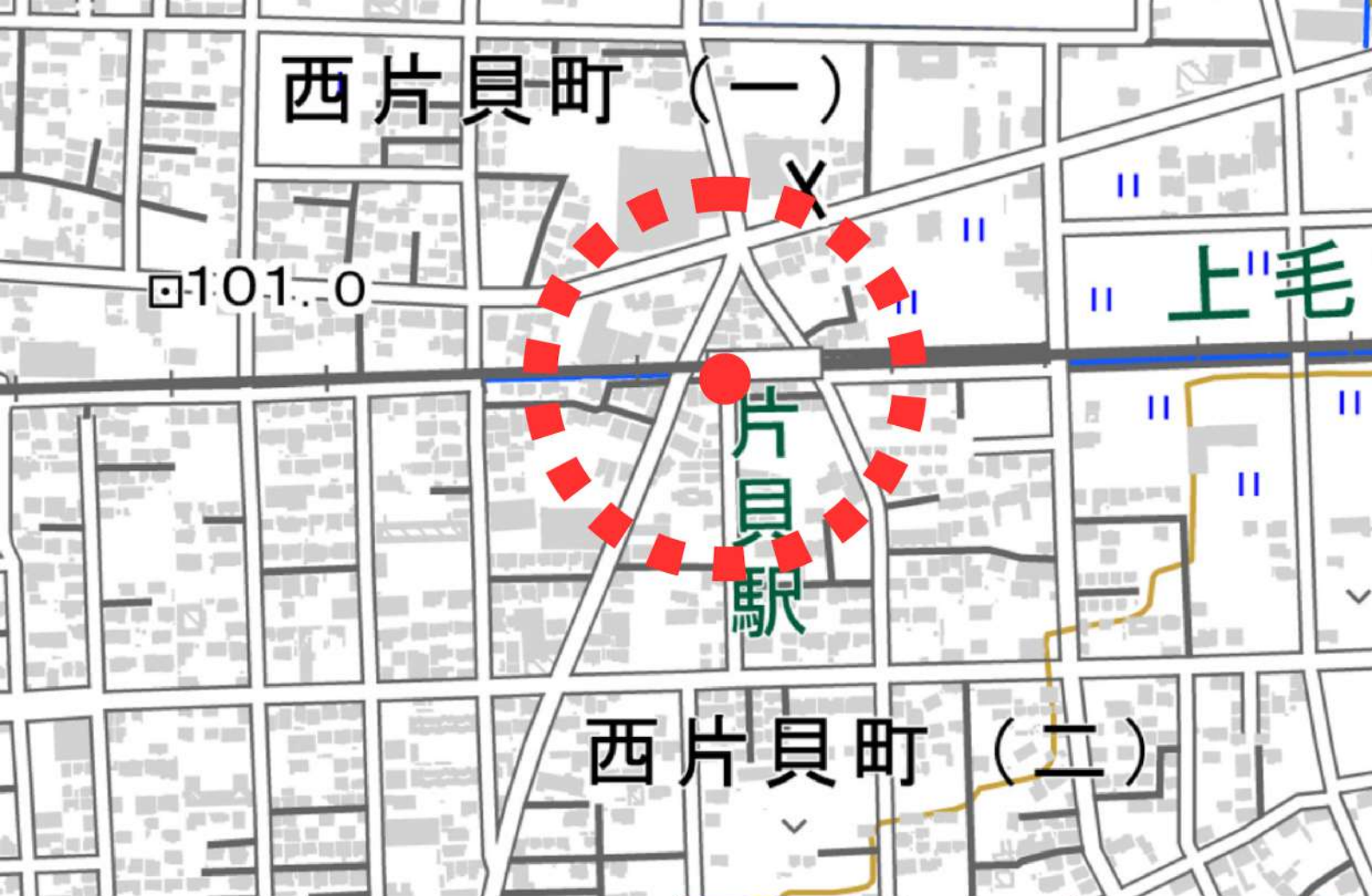
城東駅ー三俣駅
電車のスピード：速
電車との距離：中



城東駅東側の直線区間では、道路が線路よりも少し低くなっているため車両を見上げる形で写真を取ることが可能だ。

地図上では城東駅との距離が近いように見えるため、スピードは遅めだと思えるかもしれないが、想像以上に速いスピードで通過していくためしっかりとカメラを構えておくことが重要だ。





停車中の上電を じっくりと

片貝駅

電車のスピード：遅

電車との距離：近



前橋高校の最寄り駅である片貝駅には、駐輪場の西側に何も無いスペースがある。そこに行けば駅に停車する車両を特等席で眺め、撮影することができる。

駅前後における車両は動いてもごく低速で走行しているため、撮影に慣れていない人たちにうってつけのスポットだ。

赤坂駅



急勾配区間の 出入り口

上泉駅ー赤坂駅

電車のスピード：速

電車との距離：中/遠



地図①のスポットではカーブを速いスピードで駆け抜けて行く車両の迫力ある写真を撮ることができる。

②では田畑越しの遠くを走る車両を眺めることができる。撮影するには望遠が得意なカメラやレンズが必要だ。向きを変えれば赤城山と上電だけの写真を撮ることもできる。



鉄道員(ぽっぽや)

一年二組 萩原基心

僕は、将来作曲家になることを志し、音楽中心の毎日を送っている。実を言うと、あまり鉄研の活動には参加できていないのである。しかし、幼少期から鉄道が好きな一面があった。ここでは、そんな僕が「鉄道と音楽」との関わりに焦点を当てて述べたいと思う。

鉄道についての曲を思い返してみると、とある曲のフレーズを思い出した。

そう、題名にも書いた「鉄道員(ぽっぽや) 作曲 坂本龍一」である。

僕が尊敬してやまない作曲家である坂本氏は、「鉄道のある風景」に、心惹かれるという。この曲についてのインタビューで、彼はこのように述べている。

「電車本体より風景が好き。線路のある風景が好きで、雪の中の真っすぐな線路と、そこに入ってくる鉄道の様子は、萌えポイントではありません。」

僕も、電車で(特に自然の多い土地にて)鉄道の窓の外に広がる景色に想いを馳せることがある。私は鉄道自体の知識は乏しいが、風景としての鉄道とはよく言ったものである。ある意味芸術の一部とも言わしきこの表現に大変魅力を感じるのは僕だけなのだろうか。

知識や外観、構造としてのアプローチをする物理的なマインドというより、文体や少しスフマートでぼかされたような、ある種の印象派の作品のような漠然とした風景の一部に鉄道があって、そこに音楽がある。そこがこの曲の魅力なのではないかと僕は思う。ぜひ、インターネットで調べてこの曲を聴いてみてほしい。総じて言うと、優美なメロディとどこか哀愁を感じさせるような展開に心惹かれる曲だ。鉄道が好きな方でも、それ以外の方でも心に響くものがあると僕は思う。音楽の中に鉄道のある風景を浮かべるといふ試みを、ぜひみなさんにもやって頂きたいものだ。

—はじめに—

皆様は鉄道の「乗り入れ」というものをご存じだろうか？

ここ群馬ではあまり見かけない概念であるが、東京をはじめとした大都市圏やその周辺地域では多くの鉄道会社が行っている。

簡潔に言うと、「異なる鉄道・鉄道会社同士のコラボレーション」だ。

わかりやすい例を挙げるならば、いつもは(一方的に)のび太をいじめているジャイアンが、映画になると急に男気なところを見せるような、いつもはライバル視している異なる鉄道会社(時には同じ会社同士もある)の鉄道と鉄道が肩を組んで、一緒に(終点まで)走り続ける、そんな感じだ。

メリットとしては、乗り換え時間が短縮され、その結果として目的地までの所要時間短縮につながるものがあげられる。また、これは特に鉄道ファンの方ならわかると思うが、車両(例えばA鉄道会社の車両)と車内音声(B社専用の音声)の矛盾がまた趣のあるものだ。

そこで今回は、私が考える、「実現してほしい鉄道乗り入れ4選」について綴っていく。現実的か否かはあまり考えず、ただ単に個人の願望で選んだ。また、今回の選出は関東地域限定とさせていただいた。

Ⅰ 東部桐生線、上毛電気鉄道(太田—中央前橋)

まず最初に上げたいのが、こちらの路線たち。

東部桐生線は赤城-太田間を結ぶ路線、一方で上毛電気鉄道こと上電は西桐生—中央前橋間を結ぶ路線だ。

現状、太田から前橋まで行くには最低でも一回乗り換えをしなければならないため、この路線を結ぶことによって、太田市から前橋市までを一本で行けることになり、利便性が向上するのは間違いない。



東部桐生線



上毛電気鉄道

II 東京メトロ銀座線-都営浅草線(渋谷—押上間)

続いては、日本最古の地下鉄である東京メトロ銀座線と京急、京成とを結ぶ 都営地下鉄浅草線だ。銀座線は渋谷-浅草間、浅草線は泉岳寺-押上間を結ぶ。浅草から押上の間までは1駅しかないが、先にも述べたように都営浅草線は京急本線、京成押上線、さらに京成本線まで繋がる。つまり渋谷から成田空港まで一本でいくことができるのだ。正直実現可能性はかなり低そうではあるが、もし実現したら異なる地下鉄会社が乗り入れることも含めて、鉄道ファンにとってはとてもロマンある乗り入れになること、間違いないだろう。



東京メトロ銀座線

都営浅草線

III 都営新宿線-JR総武線(新宿—銚子)

都営新宿線は新宿-本八幡間、JR総武本線は東京-銚子間を結ぶ路線である。先ほどと同じく、利用客がトップクラスに多い駅から都外までを結ぶことができるので、特に通勤時等に役立つだろう。また、特に千葉方面へのアクセスが容易になり、ふとした時の旅行にピッタリである。



都営新宿線

JR総武本線

IV 東武伊勢崎線-JR両毛線（浅草—小山/高崎）

最後は、場所を再び群馬へと戻して、走行距離が長い鉄道同士の乗り入れだ。

東武伊勢崎線は浅草-伊勢崎間、JR両毛線は小山-高崎間を結ぶ。

もし実現すれば東京から埼玉、群馬、小山まで行くなら栃木も跨ぐ超長距離となる。

実際、数年前には水面下で構想が進められていたが頓挫したとのニュースもあり、実現することが望まれる。



東武伊勢崎線



JR両毛線

-まとめ-

以上、個人的に実現してほしい乗り入れ4選について述べていった。

最初にも綴ったように、どれも実現可能かと問われれば微妙なところだが、もし実現したら私をはじめとする鉄道ファンは大歓喜であろう。

皆様は、「この電車とこの電車が乗り入れしてほしい!」といったものはあるだろうか。

そういったものを考察するのも、鉄道を楽しむまた一つの醍醐味なのかもしれない。