

群馬県立前橋高等学校鉄道研究部誌

あかぎ

第30号



あかぎ 30号—Contents



3 1年 小畑:高崎線と宇都宮線を比較してみた

11 1年 割田:新幹線特集！！

17 1年 永島:西鉄 vs JR 九州

25 1年 松岡:自分が乗りたかった新幹線

28 1年 加藤:JRのきっぷ

34 1年 大谷:新幹線アンケート考察

37 1年 坂田:JRE北関東車両の魅力

46 1年 青木:東京駅の歴史を紐解く

50 1年 佐藤:上信について

62 1年 土屋:碓氷峠の旧信越本線

63 2年 内田:今年行きたい東日本の景勝地

68 2年 塚原:上電・東武直通ダイヤ

76 3年 堀:私にとっての「無用の用」

Takasaki line

高崎線

VS

宇都宮線

Utsunomiya line

高崎線と宇都宮線を
比較してみた

(画像)

Yones - 投稿者自身による著作物, CC 表示-継承 3.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?>

curid=17025121による

両毛鉄道比較

北関東の中でもなにかと比較されることの多い群馬県と栃木県。そして何故かいろいろなところが似通っている群馬県と栃木県。例えば...

人口

群馬県:192.7万人

栃木県:189.7万人

面積

G県:6,362 km²

T県:6,408 km²

などです。わざわざ似せて作ったのではないかとも思えるレベルで瓜二つな両県ですが、それぞれの県を代表する(おそらく)鉄道路線である高崎線と宇都宮線に関して比較してみようと思います。また、比較を分かりやすくするためにここでは宇都宮線を、東北本線の中の宇都宮～大宮間として比較します。

もしかしたら間違った情報を入れてしまっている可能性があるかもしれませんが、大目に見てもらえると幸いです(;´・ω・)

両路線の概要

路線名	高崎線	宇都宮線
区間	大宮～高崎 (74.7km)	大宮～宇都宮 (79.2km)
駅数	19駅	18駅
最高速度	120km/h	120km/h



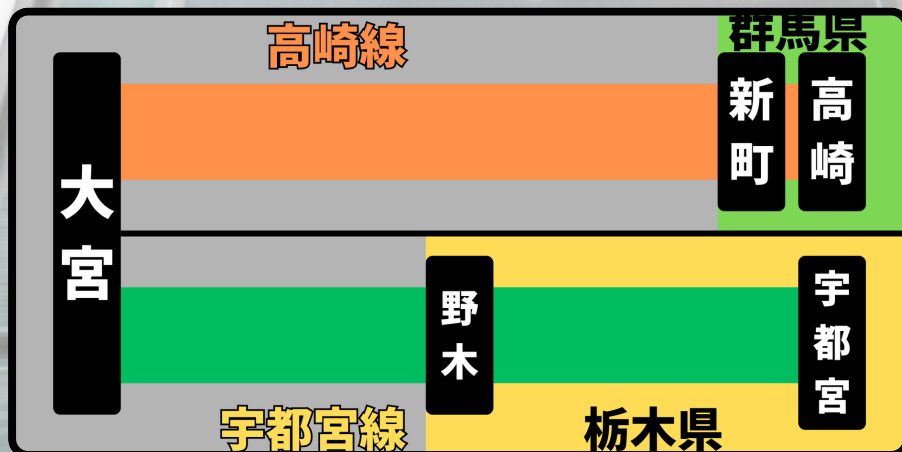
左側が**高崎線**
右側が**宇都宮線**

どちらも東京方面から放射状に延びる路線の1つで、大宮から先は同じ線路を走る。路線距離、駅数、最高速度も似ており、使用車両も同じというまさに兄弟のような路線です。

両路線の違いについて

しかし、この2つの路線の間には細かな違いがいくつかあります。

まずは走っている場所の違いです。高崎線に乗って東京から群馬に帰ってくる時に神流川を渡って群馬県に入ると、もうそろそろ終点の高崎だなあ～と感じることはありませんか?ですが、宇都宮線ではそうじゃないかもしれません。高崎線は群馬県内に3駅しかありませんが、宇都宮線は栃木県内に8駅もあります。つまり、宇都宮線は高崎線よりも県内の奥の方まで乗り入れるということです。どちらの路線も地方には本数も多く両数も長いですが、栃木県の方が広い範囲でその利便性の恩恵を受けられるということなんですね。宇都宮線は東京とのアクセス路線だけではなく、栃木県内の地域輸送を担うという役割も大きいかもしれないですね。

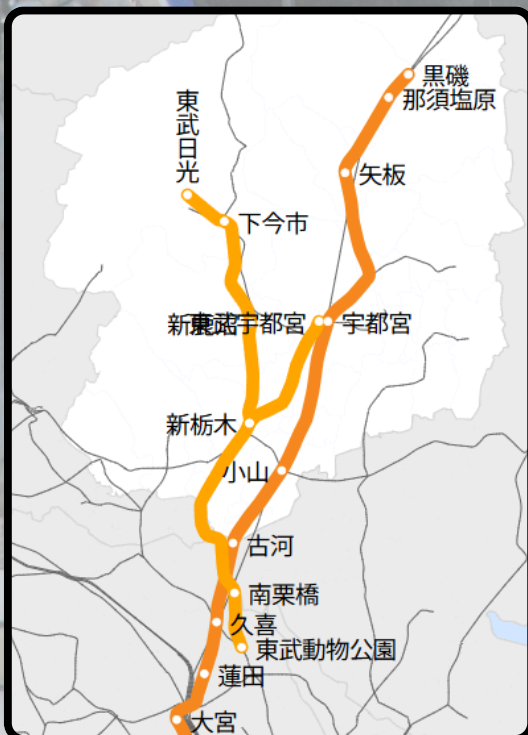


通過する県の割合
埼玉県
群馬県
栃木県

宇都宮線は茨城県を一瞬通りますが割愛しています

更には、両数の違いがあります。両路線共に普通列車は15両編成が基本です。ちなみに15両編成の普通列車が行き交う路線は全国的に見ると関東にしか存在しません。しかし、高崎線にはトラップがあります。神保原以北の駅のホームが15両に対応していないため、途中の籠原駅から両数が減り10両になってしまいます。宇都宮線はそんなことはなく、宇都宮駅まで15両で運行されています。

ここまでの話を聞くと、高崎線より宇都宮線の方が便利に思えますが、大宮に行ってみるとあることが分かります。あれ?高崎線の方が混んでね?と。実は高崎線の方が利用者数が多いのです。それにはいろいろな原因があると思いますが、一番大きな存在が、東武日光線・宇都宮線です。

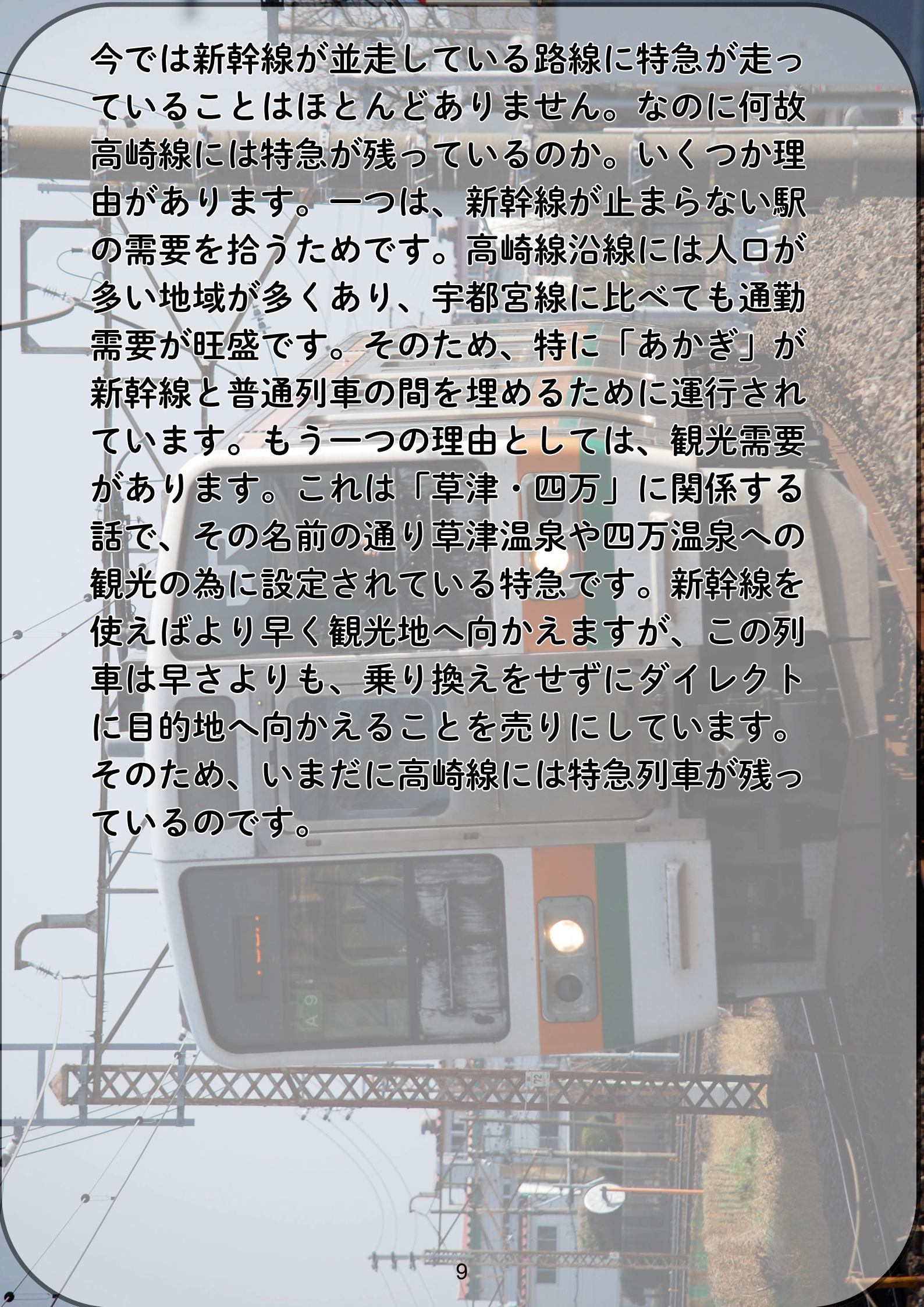


宇都宮線と東武日光、宇都宮線の位置関係

新鹿沼と東武宇都宮が重なっています

図の通り、この二つの路線は並行して同じようなところを結んでいます。そのため乗客を奪い合ってしまう、宇都宮線の利用者数は少なくなっているのです。群馬県にも東武伊勢崎線という東武日光線の群馬県版のような路線がありますが、こちらも同じように東京と群馬を結んでいるものの、県内を通る場所が館林、太田、伊勢崎、桐生など高崎から東方へ距離のある場所な為、利用者のターゲットがそもそも違うのです。しかし、並行し競合する路線があるということは単純に混雑が緩和しますし、鉄道会社も努力する必要が発生するので利用者にとってはいいことですね。

最後に、特急列車の有無について比較します。宇都宮線に定期運行されている特急列車はありませんが、高崎線には特急「あかぎ」や「草津・四万」が走っています。実は、高崎線に特急が走っているのは全国的に珍しいケースなのです。新幹線ができる前は、宇都宮線にも特急が沢山走っていて、高崎線も今の数倍特急が走っていました。しかし新幹線が開業するとそれらの殆どが廃止されました。それは何故かということ、それまで在来線特急が担っていた長距離需要を新幹線が果たすようになるからです。



今では新幹線が並走している路線に特急が走っていることはほとんどありません。なのに何故高崎線には特急が残っているのか。いくつか理由があります。一つは、新幹線が止まらない駅の需要を拾うためです。高崎線沿線には人口が多い地域が多くあり、宇都宮線に比べても通勤需要が旺盛です。そのため、特に「あかぎ」が新幹線と普通列車の間を埋めるために運行されています。もう一つの理由としては、観光需要があります。これは「草津・四万」に関する話で、その名前の通り草津温泉や四万温泉への観光の為に設定されている特急です。新幹線を使えばより早く観光地へ向かえますが、この列車は早さよりも、乗り換えをせずにダイレクトに目的地へ向かえることを売りにしています。そのため、いまだに高崎線には特急列車が残っているのです。

最後に

自分にとって非常に身近な高崎線と、それとても似ている宇都宮線を比較してみました。調べてみると意外と相違点があるものですね。これだけ書いというて実はまだ宇都宮線を楽しんだことがないのでいつか行ってこようと思います。

初めての部誌でしたがいかがだったでしょうか?ちなみに最初の毛無峠の写真以外、すべて自分で撮ったものです。

果たしてここまで真面目に読んでくれる人は一体どれくらい居るのでしょうか...ともかくここまで読んでいただきありがとうございました!

新幹線特集!!



1140 割田至恩

はじめに日本が誇る新幹線とは

新幹線とは時速200キロ以上で走る高速列車のことで現在日本には10種類の新幹線が走っています。代表的なものには東海道、東北、北陸などが挙げられます。そんな新幹線ですがなんと開業以来、走行中による死亡事故は起きておらず高い安全性が確認されています。今回は日本を代表する新幹線を様々な話題からお話したいと思います。

現在走る新幹線

1. 北海道・東北新幹線 新函館北斗～東京 (E5系、H5系)
2. 秋田新幹線 秋田～東京 (E6系)
3. 山形新幹線 新庄～東京 (E8系)
4. 上越新幹線 新潟～東京 (E7系)
5. 北陸新幹線 敦賀～東京 (E7系、W7系)

- 6. 東海道新幹線 博多～東京 (N700S、N700A)
- 7. 山陽新幹線 博多～新大阪 (N700S、N700A、500系、700系)
- 8. 九州新幹線 博多～鹿児島中央 (N700系、800系)
- 9. 西九州新幹線 武雄温泉～長崎 (N700S)



現在は走っていない新幹線の種類

あおば	東北新幹線	1982～1997年
あさひ	上越新幹線	1982～2002年

Maxとき.たにがわ.やまびこ	上越.東北新幹線	1994～2021年
とき(現在は復活)	上越新幹線	1982年～





実現しなかった幻の新幹線

かつて東京から成田空港までを結ぶ成田新幹線が計画されていました。ですが沿線住民の激しい反対にあい工事の途中で廃止となってしまい、幻となってしまいました。ですが、いまでもその工事の名残として使われているところはいくつかあります。

1. 東京駅地下ホーム...ここはもともと成田新幹線のホームとして建設されましたが今では、は京葉線の地下ホームとして利用されています。
2. 成田空港までのルート...成田新幹線のルートとして考えられていたところは現在京成成田スカイアクセス線が走っています。



上越新幹線本当の起終点

現在上越新幹線の起終点は東京ですが、計画での起終点はホントは新宿だったという話があります。ですが新たに新宿駅にホームを作るより、もともと走っていた東北新幹線の線路容量の余裕や効率の良さから上越新幹線も東北新幹線の線路に乗り入れることになりました。ですが成田新幹線の名残と同じように上越新幹線にも新宿起終点を計画していた名残が残っています。

1. 大きな空間...現在新宿駅の南側には新幹線計画を想定した広大な空間が残されています。
2. 都営大江戸線の異常な深さ...都営大江戸線は新幹線のルートと被らないように深く建設された

考えられています。

締め言葉

今回は部誌を作るのが初めてでいろいろ不手際な部分もありますが温かい目で見ていただけたら幸いです。回を重ねるごとにレベルを上げていきますので応援よろしくお願いします。また次回の部誌を



お楽しみに！！

西鉄 vs JR 九州

コスパの西鉄 vs 路線ネットワークの JR

1208 永島 諒

はじめに

私の祖父母は福岡県の春日市に住んでいる。福岡市のすぐ南だ。家からバスで少し行ったところに、JR 春日駅と西鉄春日原駅があり、幼い頃はよく電車を見に行った。

ミントグリーン的車体を揺らしながら駅にやってくる西鉄線の急行列車や、鮮やかな赤色の顔面にステンレスのボディを輝かせて通過する鹿児島本線の快速列車に心躍らせていた。小学生の頃は、博多駅や天神駅の入場券を買って一日中電車を見て楽しんだものだ。

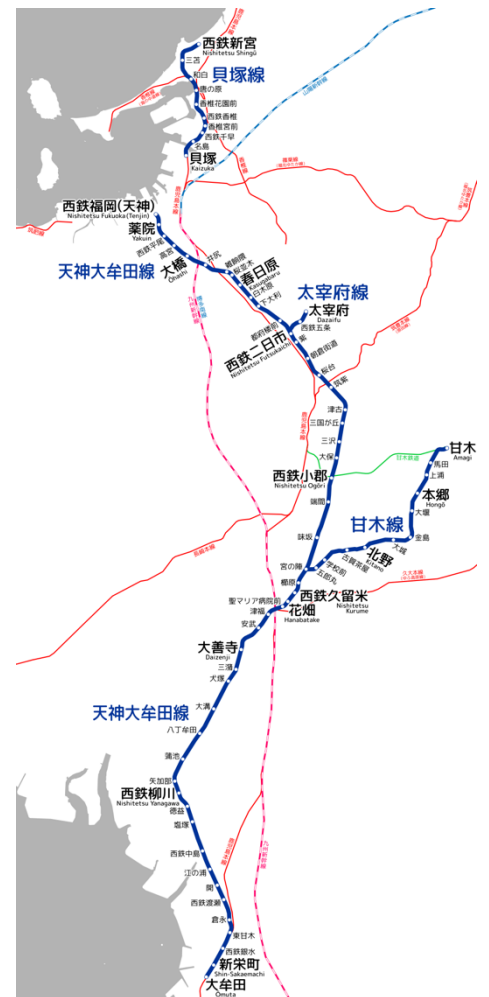
そんな JR と西鉄だが、私はふと疑問に思った。

「走ってるところがほぼ同じじゃない？」

地図を見ると、この通りである。起点の博多駅と福岡（天神）駅や、二日市以南こそやや離れているものの、全線でほとんど並走していると言えるだろう。

こんなにも走行区間が被っているにも関わらず、開業から100年以上にわたってどちらの路線も栄えているのには何か理由があるはずだ。そう思った私はこのテーマで部誌を書くことにした。

(左) 西鉄 6000 形 (右) JR 九州 813 系



本書では、鹿児島本線（以下、JR）は博多～大牟田間、西鉄線は西鉄天神大牟田線（以下、西鉄）の区間で比較する。

路線の概要

<西鉄天神大牟田線>

天神大牟田線は1924年に開業した路線で、福岡（天神）駅から大牟田駅までの約75キロを結ぶ。福岡（天神）駅と薬院駅で福岡市営地下鉄、二日市駅で西鉄太宰府線、宮の陣駅で西鉄甘木線、そして大牟田駅で鹿児島本線と接続する。

また、駅は異なるものの春日原駅や紫駅、西鉄銀水駅などは駅から約500メートル圏内にJRの駅がある。

特急、急行、普通の3つの種別があり、どれも乗車券のみで乗車できる。今年の1月から、夕方には1日一本、有料座席列車の特急「Nライナー」が運行されている。

<JR 鹿児島本線>

鹿児島本線は1889年に開業した路線で、門司港駅から八代駅、川内駅から鹿児島中央駅を結ぶ（八代～川内間は新幹線の開業に伴い第三セクターに移行）。博多駅から大牟田駅までは約70キロ。博多駅で新幹線・福北ゆたか線・福岡市営地下鉄、原田駅で筑豊本線、基山駅で甘木鉄道甘木線、鳥栖駅で長崎本線、久留米駅で新幹線・久大本線、筑後船小屋駅で新幹線、そして大牟田駅で西鉄線と接続する。

快速、普通の種別があるほか、区間快速として博多エリアまで快速運転する列車などがある。特急列車も多く運転されており、他路線に直通して佐世保や湯布院などを結んでいる。これらは二日市に停車するため、博多～二日市間では西鉄よりも速いが、特急券が必要である。また、九州新幹線が並走しており、筑後船小屋まで乗車すると西鉄特急より早く大牟田に到着する。

ちなみに、どちらの路線にも「二日市」を名乗る駅があるが、実際にJR二日市駅に近いのは西鉄の紫駅であるほか、「久留米」に至っては、なんと1キロ以上離れており、路線バスを使わないと行き来できない。（駅名詐欺）。

どちらの路線も利用者数は拮抗しており、正真正銘のライバル路線である。

それではここからは、各路線のアドバンテージについて考えていきたいと思う。

西鉄のアドバンテージ

西鉄の特徴は、その**運行体系**である。特急・急行は乗車券が不要で、クロスシートの快適な車両が毎時6本ずつ発車する（ラッシュ時にはロングシート特急・急行も存在する）。二日市を出ると線路がほぼ直線なので、**時速110キロの圧倒的スピード**で大牟田に向かう。

（左）みんな大好きロングシート特急。西鉄は異車種混合編成をあまりしないので、1編成2両の7000形の場合、2+2+2の6連が爆誕する。

（右）クロスシート車はJR西日本新快速顔負けの快適性。リクライニングこそないが、窓が大きくて良い。端の座席はシートピッチが広いので、大荷物でも乗りやすい。



西鉄のもう一つの特徴として、**停車駅の多さ**がある。博多から大牟田まで、JRの駅は28駅存在するが、西鉄は福岡から大牟田までなんと50駅ある。各駅に後述する路線バスが接続するので、JRに比べて沿線ネットワークが広がっている。



本数もまた多く、福岡の夕方ラッシュである18時台に福岡を出る列車の本数はなんと12本。5分に1本である。うち半数が急行・特急であるため、普通との棲み分けがなされている。対するJRはやや少ない8本。しかもうち1本は博多の3駅先の南福岡止まりのため、実質たった7本である。さらに、快速は3本しか運行されないばかりか、大牟田まで辿り着かないものが多い。（近年のダイヤ改正で、二日市以南は快速の本数が激減した。西鉄では逆にコロナ禍で減便していた特急が復活した。）しかもJRの列車は博多始発ではないので、すでに大勢の客が乗っている（イメージとしては大宮から高崎線に乗るときのような状況）。

また、西鉄は長距離で乗るほどコスパが良くなる。福岡～大牟田間は JR より 500 円も安く、本数が多く、時間が変わらない。(もっとも、JR も特急や新幹線に乗ればもっと早く着くが、JR の特急券というものは大概高い。)

そして、最大の強みはなんといっても「バス」である。系列会社の西鉄バスは、高宮や大橋といった福岡市内の主要駅をはじめ、二日市、久留米、大牟田といった各市の中心街に位置する駅にたくさんのバス路線がある。夕方ラッシュの大橋駅では、約 30 系統が一時間に 50 台も発車するのである。この怒涛の運行により、電車で福岡市内から帰ってきたサラリーマンや学生を沿線のニュータウンへと運んでいるのである(実際、私の親も高校時代はそうやって通学していたそうです)。さらに、西鉄バスは福岡市内では運賃がとても安い。各自治体のコミュニティバスも存在し、遠回りでも時間はかかるが料金は一律 100 円が多く、駅→商業施設→住宅街の順に回るのでとても便利である。

(右) 新塗装の路線バス。カラフルでカッコいい。(左) 旧塗装の路線バス。赤のラインがおしゃれ。



また、西鉄の隠れたアドバンテージとして、「いつでも走る」がある。私は昨年、豪雨で新幹線が運休したため飛行機で福岡に行ったのだが、空港から春日市に行くための JR が軒並み運休する中、30 分遅れとはいえども西鉄は健気に走っていた。福岡市内の区間は全線高架化されているため、絶対に浸水することはないのだ。ちなみに西鉄バスも、台風の時に運休しないことで有名である。

福岡県内の観光需要を担うのも西鉄である。太宰府には菅原道真公を祀った太宰府天満宮があり、水の都・柳川は美しい水路と町並みで有名だ。この 2 つの観光地をテーマに、西鉄は「旅人(太宰府)」「水都(柳川)」というラッピング車両を無料で運行している(ちなみに筆者はどちらも乗車した)。旅人は太宰府線直通の急行・普通、水都は特急として福岡と大牟田を往復することが多い。2019 年からは、筑後の食材を使ったコース料理が楽しめる「The Rali Kitchen Chikugo」が運行されており(要予約、有料)、「季節の味を楽しめる(なんと通勤用の 4 ドア・オールロングシート車両を魔改造しキッチン付きのダイニングにした)」

(左)「旅人」 (中)「水都」 (右)「The Rail Kitchen Chikugo」



JR のアドバンテージ

JR の特徴は、**路線ネットワークによるアクセスと乗り換えの良さ**である。

九大、九産大、福工大、福教大などの大学は博多より北に存在するので、西鉄では通学に不便である。しかし JR は博多より北にも運行しているので、通勤通学が容易である。また、博多より北の観光地（海の中道海浜公園、門司港など）や、大型商業施設へは JR が利用されているようだ。

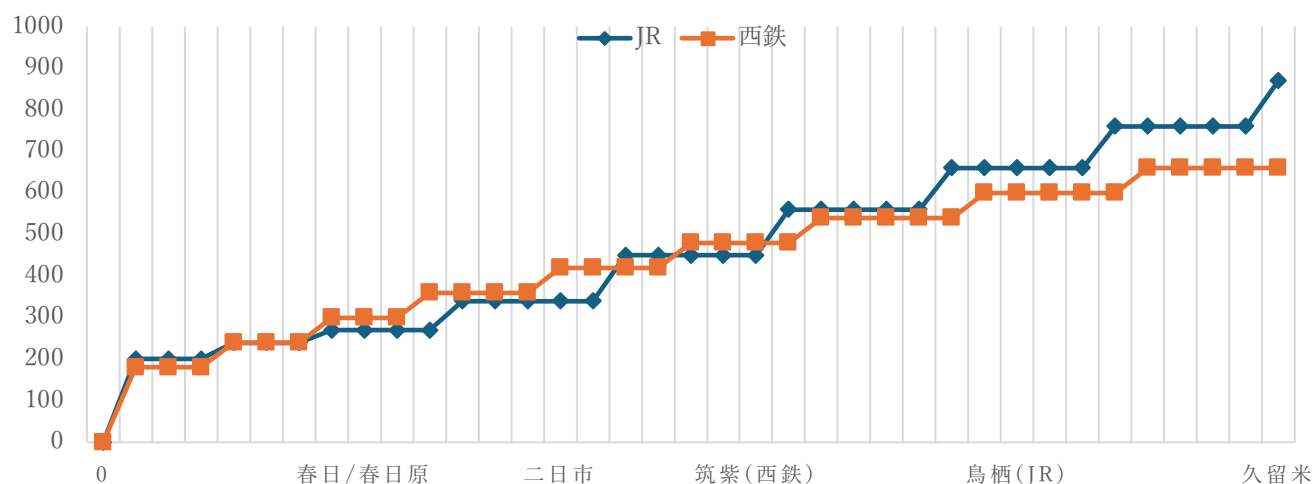
福岡空港に行くときも天神から市営地下鉄に乗るよりも**博多から乗る方が距離が近いので早く着く**。空路だけでなく、新幹線で福岡へ向かう場合、福岡を出る場合も同様だ。地下鉄に乗って西鉄に乗り換えるよりも、そのまま JR 線に乗った方が速い。また九州は特急列車網も発達しており、博多で乗り換えれば大分、宮崎、佐世保、長崎など九州の各都市へと 1 本で行くことができる。それぞれとても個性豊かな列車なので、ぜひ乗ってみてほしい。

(左) 福岡市営地下鉄空港線 (中) 特急ソニック (大分方面) (右) リレーかもめ (長崎方面)



先ほどの章で、長距離だと西鉄が安いと書いたが、じゃあ近距離区間、特に二日市以北ではどうなのかというと実は JR の方が安い。JR は、頻度こそ西鉄より少し少ないものの両毛線や高崎線よりは多く列車が来る。どの列車もほとんど 6~9 両で来るので、平日でもピークを過ぎれば普通に座って乗れる。

博多・福岡起点 久留米までの運賃比較



JRの車両は**総じておしゃれで快適**（デザイナーの水戸岡鋭治さんのおかげ）。木を使った座席や、生地に伝統の模様を用いるなど、首都圏や大阪圏の列車には見られないような**奇抜なデザイン**が特徴的。いまだに大都市圏を転換クロスシートで走らせているのもJR九州の特徴で、通勤ラッシュ時こそ混むものの長距離で普通列車に乗る人たち（主に私たち学生旅行者）にはまさに天国のような車両。最近ではロングシート化工事が進んでいるが、**車端部にクロスシートが残っている編成もある**。東日本のカチカチボックスシートとは比にならない座り心地だ。今すぐにE231系はこの座席に変更すべき。

（左）木製のロングシート。最高におしゃれ。（右）一部編成の車端部はクロスシート。



博多を拠点に、九州全体の観光需要を担うのがJRである。特急ゆふいの森は雄大な山の中を走り由布院温泉、別府温泉へ向かう。ハウステンボス号はオランダの街並みが美しいテーマパーク「ハウステンボス」へ向かう。また、ソニック号やきらめき号を小倉で降りて門司港へ向かうと、大正時代のレトロな街並みが楽しめる。これらの観光地へ向かうには、やはり県外に直通するJRが便利である。

（左）ゆふいの森 （中）リレーかもめ・ハウステンボス （右）リレーかもめ・ソニック



まとめ

コスパで選ぶなら…**西鉄**

ちょい乗りなら…**JR**

時間を選ばず乗りたいなら…**西鉄**

乗り換え重視なら…**JR**

県内観光なら…**西鉄**

県外観光なら…**JR**

というように、見事に棲み分けがなされていることがわかった。

2路線が並走しているおかげで、時と場合に応じて乗り分けができるようになっているのも良い点だと思った。それぞれ運行の思想や車両の個性も全く違う2路線だが、それぞれに唯一無二の魅力があることを再確認できたので、実りある研究になったと思う。

群馬から福岡は非常に遠いが、ぜひ行く機会があったらこの2路線に乗ってみてほしい。またこの記事を読んでいる旅行好きの読者は、この2路線に乗ることを目的に福岡旅行をしてみしてほしい。

出典

画像は西鉄の路線図を除き Wikipedia より引用。

西鉄路線図は公式ホームページより引用。

(コロナ禍以降あまり福岡に行けていないため、西鉄・JRともに自分で撮った写真がほとんどありません。申し訳ないです。)

おまけ 高崎線形式ガチャについて

おまけと題して、筆者が東京や大宮から高崎線に乗るとき、時間に余裕があればしている遊びを紹介しよう。

現在、高崎線には E231 系と E233 系の二種類の車両が走っている。2001 年に登場した E231 系はもう 25 歳。電車の中ではもう還暦直前である。対する E233 系は 15 歳。電車としてはアラサーというところだろうか。

この高崎線形式ガチャのルールを説明しよう。高崎線ホーム、1 号車か 2 号車の乗車位置の列の横で待つ。ホームには 15 号車から入線するので、10 号車以降を見ながらこれが E231 なのか E233 なのか判断する。E233 だとわかったら、列に並んで乗車する。E231 だったら、並ばない…という流れを、時間の許す限り繰り返す遊び（ギャンブル）だ。

高崎線は長距離を走る列車にも関わらず、E231 系のシートは硬すぎるのだ！私は絶対に E233 のボックスシート横の 2 人掛け席に座って高崎に帰りたいので、このガチャを時間があればやるようにしている。両数や仕様の違いで E233 と E231 を判断することはできないので、入線するまでどちらか全くわからない。E233 はそもそも編成数がやたら少ないので、当たったときの喜びは大きい。この遊びを発明してから、すでに 7 回ほど高崎線に乗ったが、残念ながら乗れなかった回が 3 回くらいある。つまり 50%ほどの確率でしか乗れないのだ。

大宮などの宇都宮線も同じホームで発着する駅だと、宇都宮線ばかり E233 が来るという現象が発生する。私はこれを「スーパー小山タイム」と呼んでいる。（E233 系の約半数は小山車両センターに所属しているため宇都宮線運用が多い）

また、15 号車の付属編成は E233 でも 1~10 号車の基本編成は E231 という現象もよく発生している。私はこれを「顔面詐欺」と呼んでいる。宇都宮線と違って、高崎線は籠原で付属編成が切り離されてしまうので、大宮から付属編成に乗ってはいけないのだ。

そして私が最も嫌う状況は、E233 系で高崎線だけど籠原止まりの時だ。俗にいう「カゴハラメント」（高崎線の籠原以北の列車が少なくなるという群馬県民へのハラメント）の一種である。皆さんも高崎線に乗る時はやってみてほしい。

左が E233、右が E231。



自分が乗りたかった新幹線

初めて部誌を書くことになったがその題材が決まらなかったので自分が乗車してみたいと思うがもう乗れない車両についてを書いていくことに決めた。

その車両こそが二〇一五年の山陽新幹線全線開業四十周年、およびアニメ『新世紀エヴァンゲリオン』の始動二十周年を記念して始動した「山陽新幹線・エヴァンゲリオンプロジェクト」。二〇一八年五月まで博多―新大阪間を運行したのが「500 TYPE EVA」だ。



ベースとなったのは、時速三百キロメートルでの営業運転を行い、現在は八両編成に短縮されて「こだま」として運用されている五〇〇系（V2編成）である。



これが、作中に登場する汎用ヒト型決戦兵器「エヴァンゲリオン初号機」の、有機的でありながら兵器然としたイメージに完璧に合致した。メカニックデザイナーの山下いくと氏が監修した紫と緑を基調とする複雑なカラ

ーリングは、五〇〇系の曲面構造によってその躍動感をさらに引き立てられた。

意匠の徹底は外観に留まらない。一号車は「展示・体験ルーム」へと大胆に改造され、実物大のコックピット搭乗体験装置が設置された。二号車は「特別内装車」として、シートのヘッドレストカバーから床面、日よけに至るまで特務機関「NERV」の仕様で統一。座席番号のタイポグラフィには作品の象徴であるフォントが採用され、乗客を世界観へ没入させる演出が施された。さらに、車内チャイムには主題歌『残酷な天使のテーゼ』のメロディが採用され、聴覚的にも旅情を盛り上げた。



まとめ

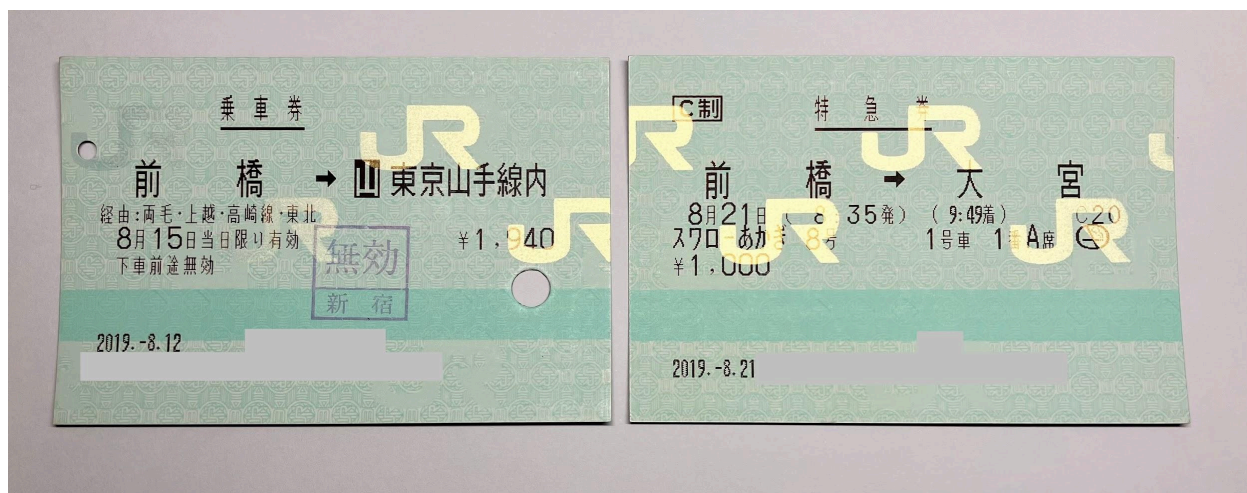
もう運行終了しているので乗れないので残念なのですが京都鉄道博物館には車両が展示されているので小遣いをためて夏休みに見に行きたい。



JRのきっぷ

1306 加藤琉之介

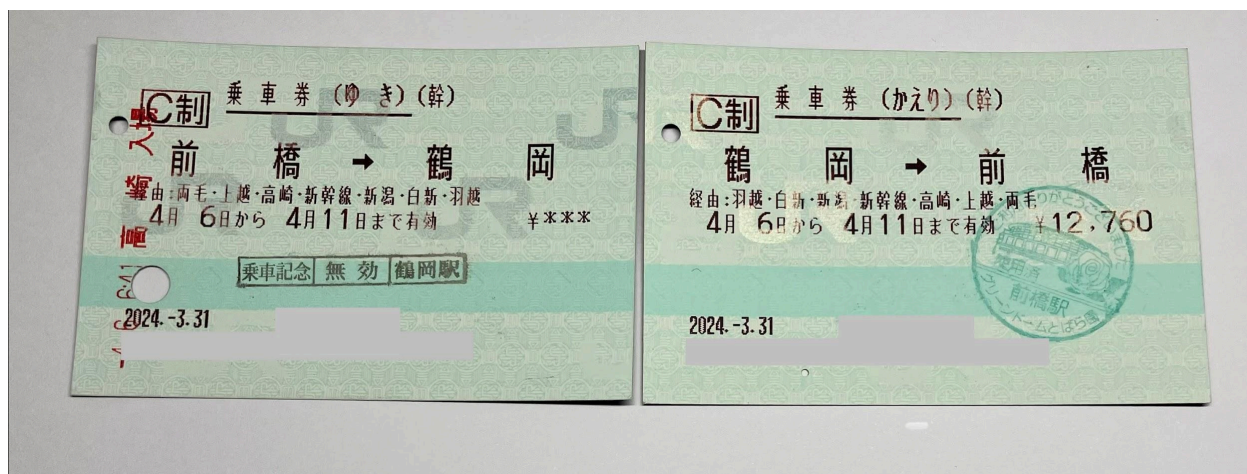
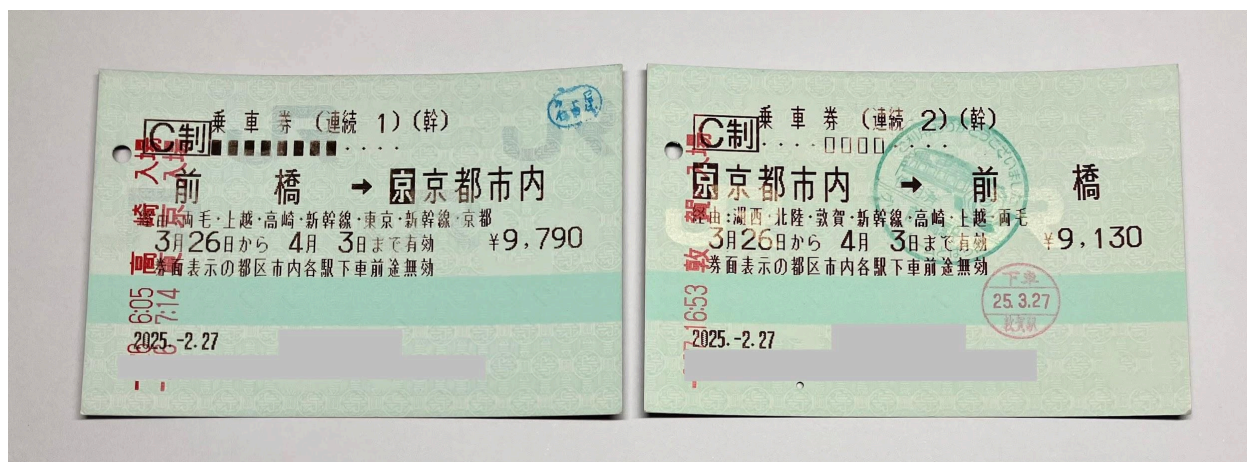
駅などで「きっぷ」というひらがなの表記を一度はみたことがあるのではないのでしょうか？この表記には意味があり、「きっぷ」と「切符」は別物なのです。そして、切符と区別するためにひらがなが使われています。きっぷは正式には乗車券類と呼ばれ、私たちが普段鉄道を利用するときに使うものは「きっぷ」なのです。そして、きっぷには乗車券や特急券など複数の種類があります。これらを紹介します。



まず乗車券についてです。乗車券は基本的にどの場合でも必要となるきっぷです。このきっぷは、料金表をもとに出発駅から到着駅までの値段を確認してその値段のものを購入するものと、出発・到着地を決めて購入するものがあります。後者には、出発駅と到着駅が明確に決まっ

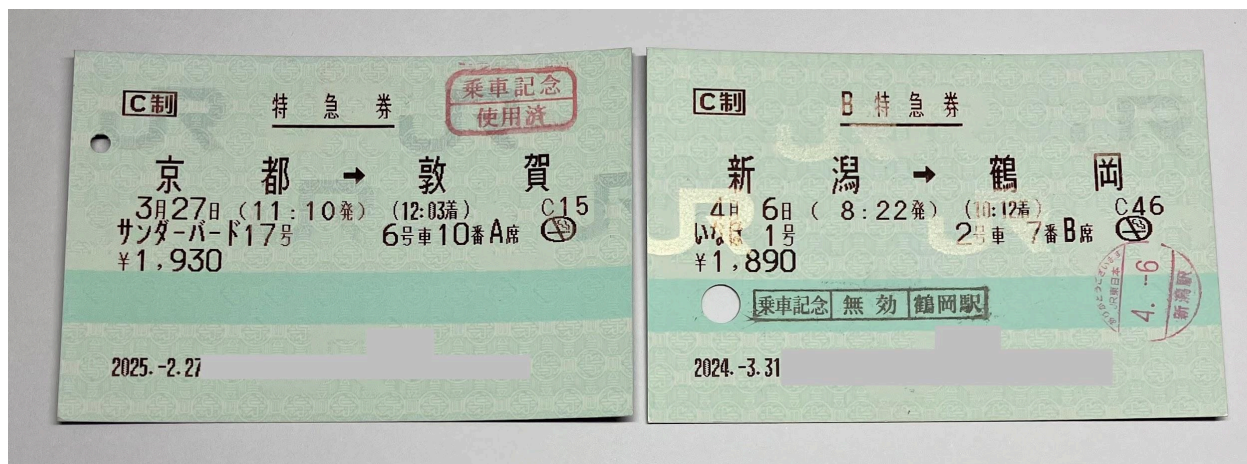
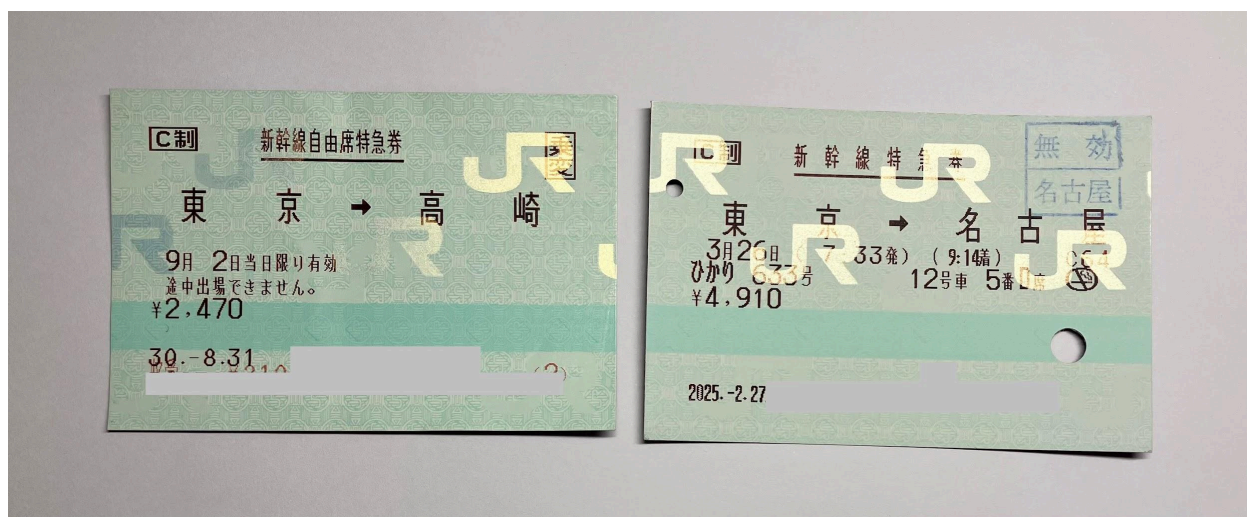
ているものと、「東京山手線内」や「〇〇市内」のようにある一定の範囲内を指している場合があります。

また、今年2026年3月13日のダイヤ改正をもってなくなってしまった「往復乗車券」と「連続乗車券」というものがあります。これらは、往路と復路が同じ場合や経路が重複している場合などに発行することができて、有効期間が長くなったり、払い戻し手数料が1枚分になったり、学割などの手続きが1枚分で済むなどといった様々なメリットがあり、さらに片道が601キロ以上になると往復でそれぞれ1割引きとなる往復割引という制度もありました。

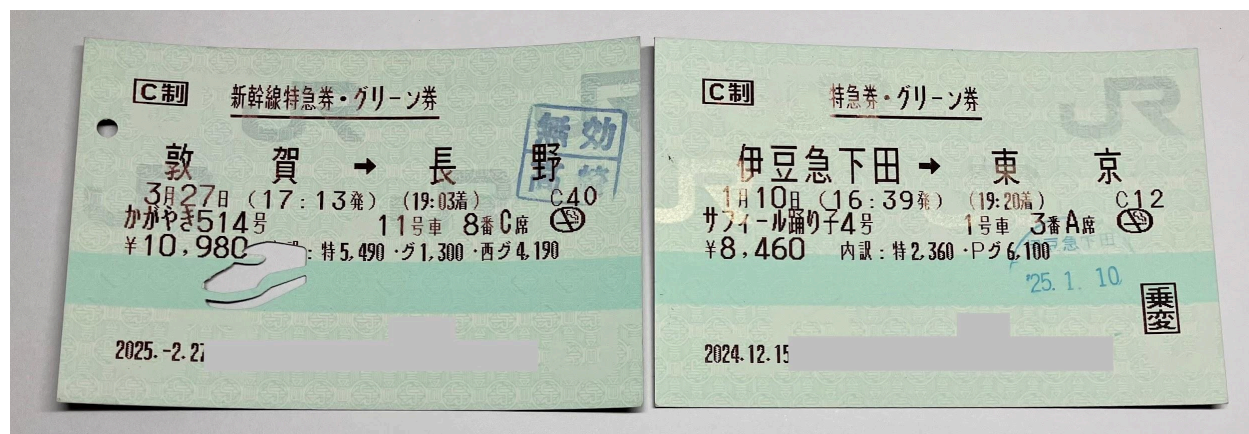


その他、乗車券にはフリーきっぷというものもあります。決められた特定のルールに乗っ取ったうえで自由に乗り降りができるきっぷです。期間や範囲が決まっていたり、新幹線や特急列車に乗れないなどといった決まりがあります。ぐんまワンデーローカルパスや青春18きっぷなどがあげられます。

次に特急券です。主に、新幹線や特急列車に乗るために必要です。新幹線に乗るときに使うものが「新幹線特急券」です。在来線の特急では、A特急料金とB特急料金がありA特急料金の特急券が「特急券」、B特急料金の特急券が「B特急券」です。

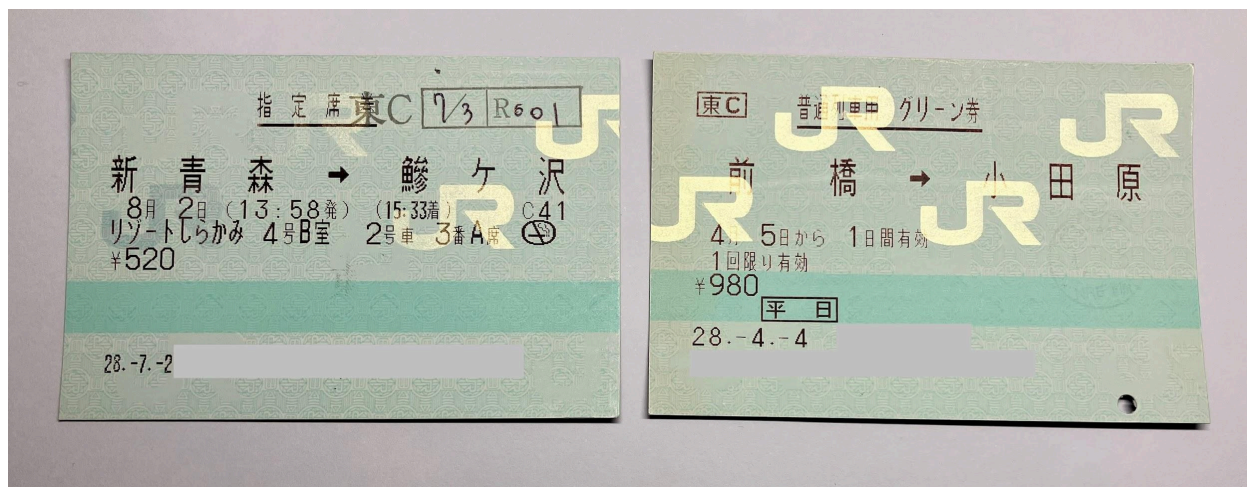


自由席に座ることができる「自由席特急券」と指定席に座ることができる「特急券」があり、指定席特急券には号車や座席番号などが記載されています。グリーン車などに乗車する場合は、グリーン券が特急券と兼ねてられている場合が多いです。



また、特急券には座席未指定券というものもあります。一部の全車指定席の特急列車などで利用できるきっぷです。乗車日と区間のみを指定して、列車や座席は指定しません。乗った列車で空いている普通車の空席に座ることができます。指定席券を持っている人が来たら譲る必要があります。満席の場合はデッキや通路で立つことになります。料金は指定席特急券と同じです。新幹線の場合、特定特急券というものがあります。隣接した駅などの特定の区間や一部の区間において、自由席に乗る場合に通常よりも安い価格になったり、安く指定席に乗車できたり、空席の指定席に座席を指定しないで座ることができたりします。その他、全車指定席の列車で満席で座席が売り切れている場合は立席として安く購入できる立席特急券もあります。

他にもきっぷには指定席券や寝台券、グリーン券、急行券などがあります。



子供料金の場合は右上に「小」というマークがつきます。



また、購入したきっぷは1回に限り同じ種類のきっぷに手数料なしで変更する「乗車変更」、略して「乗変」ができます。この場合もきっぷに「乗変」というマークがつきます。このようにきっぷにはいろいろな種類、ルールがあります。ぜひ、鉄道に乗るときは使うきっぷにも目を向けてみてください。

〈参考文献〉

<https://www.jreast.co.jp/kippu/>

<https://toyokeizai.net/articles/-/105399?display=b>

<https://trafficnews.jp/post/80772>

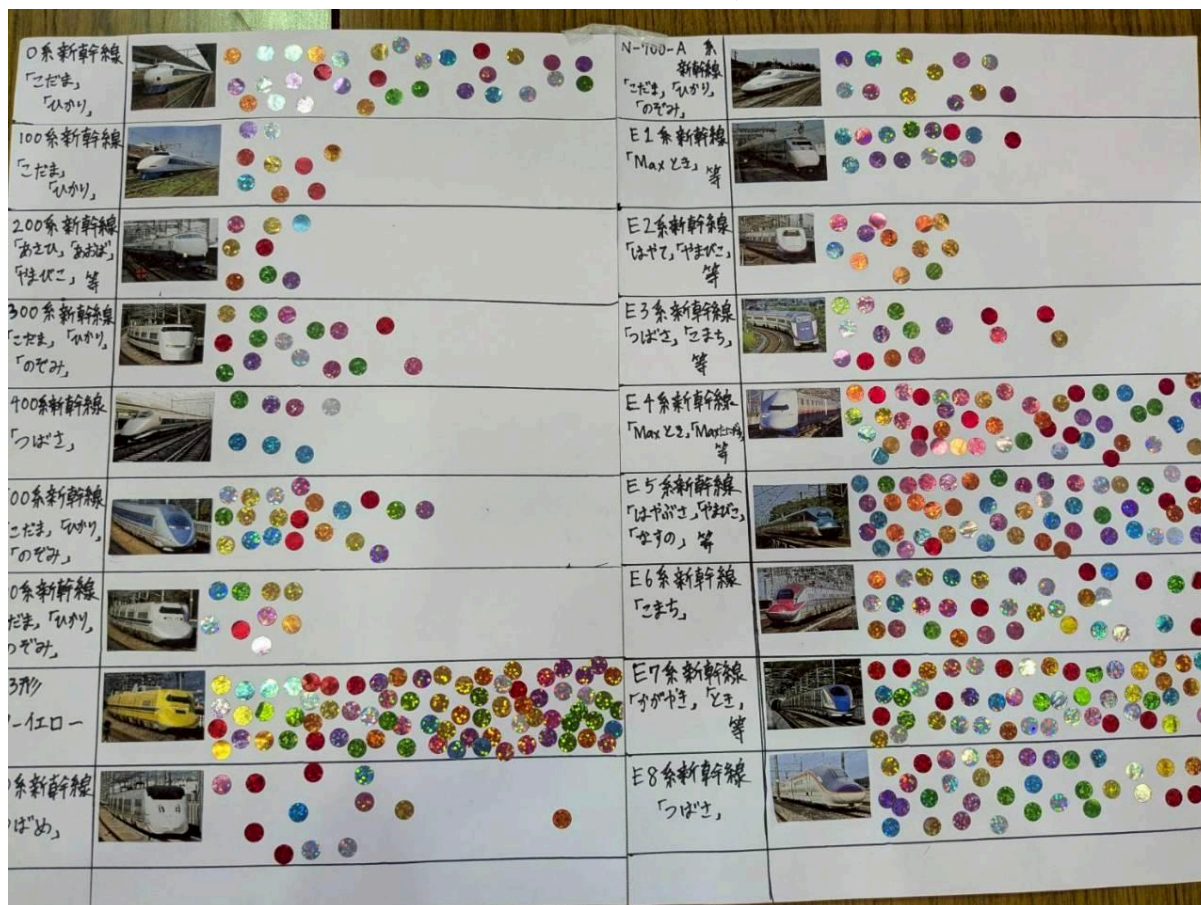
<https://train-shiori.com/unreserved-seat-ticket/>

<https://www.digikippu.net/specified-ltd-exp-ticket/#%E5%88%97%E8%BB%8A%E3%81%8C%E6%BA%80%E5%B8%AD%E3%81%AE%E5%A0%B4%E5%90%88%E3%81%AB%E7%AB%8B%E5%B8%AD%E6%89%BF%E7%9F%A5%E3%81%A7%E7%99%BA%E5%A3%B2%E3%81%95%E3%82%8C%E3%82%8B%E3%80%8C%E6%96%B0%E5%B9%B9%E7%B7%9A%E7%AB%8B%E5%B8%AD%E7%89%B9%E6%80%A5%E5%88%B8%E3%80%8D>

新幹線アンケート考察

—新幹線アンケート—

4月19日に大胡駅で行われた春の上電イベントで、前橋高校鉄道研究部は好きな新幹線についてのアンケートを行いました。その時の結果がこちらです。↓



※今回は対象を比較的知名度が高い新幹線に限定して調査を行いました。また、アンケートはイベントに訪れた方や出店していた方に行っていて、年齢層は固定していません。

—考察—

結果をみると、ドクターイエローが最も多くの票を獲得しています。アンケートを収集したときに聞こえた声としては、「黄色い車体がかっこいい」「一番知ってるのがこれだから」等がありました。これらの意見から、ドクターイエローは知名度が高く車体の色にインパクトがあったため、新幹線をあまり知らない人や子どもから票を多く得ることができたと考えられます。

車体の色のインパクトという点は、緑のはやぶさや赤のこまちが票を得ることができたことにもつながっていると考えられます。また、はやぶさは新幹線の中でも最高速度を誇ると有名であり、その知名度も票につながったと言えるでしょう。こまちは、はやぶさと連結しているところが写真や動画によく映っているため、同様に知名度を上げたと考えられます。

かがやきやMAXときも多くの票を獲得しました。アンケートに答えてくれた人の声としては、「よく乗っていたから」「地元を通っていて身近だから」といったものがありました。上電イベントには群馬県から訪れている人が多く、地元票が多く集まったと考えられます。MAXときに関しては、「2階建てがよかった」という声も聞こえました。

つばさ(E8系)にも多くの票が集まりました。これには、新しい新幹線車両への関心や興味も多く関わっていると考えられます。また、紫の車体というのも選ぶ人たちの関心を惹いたのかもしれませんが。

最初の新幹線0系にも一定の票が集まりました。出店していた方や世代が上の方からの票が大多数を占めており、鉄道関係者や0系登場当時に生きていた人にとってあこがれだったことが分かりました。

その他の新幹線にはあまり票が集まりませんでした。山陽新幹線や九州新幹線は群馬の人にとってなじみがなかったのかもしれませんが。また、昔に活躍した車両もあまり票が得られず子どもやその親世代にとっての知名度は低かったと予想されます。

今も活躍してるのぞみ(N700A)にあまり票が集まらなかったのは個人的に意外でした。車体が白であることや群馬とは直接的な関わりがなかったことも影響したのかもしれませんが。のぞみの種類の多さから、票が分散した可能性も考えられます。



—まとめ—

新幹線の人気には知名度や車体の色がよく関わっていることが分かりました。特に子どもはインパクトのある色に惹かれることが多いと感じました。MAXときやかがやき等群馬との関わりが深い車両に地元票が多く入っているのは興味深かったです。



[JRE北関東車両の魅力]

作成者 1417 坂田泰一



[CHAPTER 00 そもそもここでの「北関東車両」とは]

ここでは、「北関東地域で活躍する在来線の車両」のことを指す。今回は、私たち北関東民の足（？）
になっている車両について、
群馬で走らないものも含めて説明したいと思う。

[CHAPTER 01 国鉄211系3000番台]



もしかしなくても前橋で一番見かける車両。
写真を見ると分かるように、帯の色が左右で違う。
左の211系は通常の色で、「湘南電車」とも呼ばれ
る。

右の211系は2021年4月から「A28編成」のラインカ
ラーとなっている、「矢絋色」と呼ばれる
特別な車両。

元々211系は東海道線や高崎線、JR宇都宮線を中心
に活躍していたが、

後述するE231系やE233系の登場によって
置き換えられ、今は両毛線や上越線・信越線・吾妻
線を中心に走行している。

4両または6両（3+3両）で運用されている。
運用開始から2026年2月18日で40周年を迎える。

[CHAPTER 02 E231系近郊タイプ]



このタイプは「E231系1000番台」と呼ばれることが多いが、実際は近郊形にも3000番台、8000番台等があり、色々ありすぎる為、

ここでは「E231系近郊タイプ」で統一する。
近郊路線（ここでは高崎線やJR宇都宮線を指す）に乗るとだいたいこれが来る。

首都圏でも違うタイプのやつが活躍しており、
今も毎日人を乗せて走っている。

かつては「墜落インバータ」で有名だったが、
機器更新によって今は完全に消滅した。

10両または15両で運用されている。
運用開始から2026年6月21日で26周年を迎える。

[CHAPTER 03 E233系3000番台]



単純にE231の数が多いからか、
あまり見かけない車両。

ここら辺を走る車両としては
2番目に新しい車両。

首都圏ではE231よりも更に多くの車種があり、
E231よりも幅広い場所で活躍している。
基本的にE231系近郊タイプとの共通点が多い。

上記の2つの車両は

毎日朝に5本、夕方に3本、前橋始発の
上野東京ライン、湘南新宿ラインの列車がある。

10両または15両で運用されている。
運用開始から2026年3月10日で18周年を迎える。

[CHAPTER 04 E131系600番台]

ここからは群馬県以外で活躍する車両を紹介する。



主に宇都宮以北のJR宇都宮線（宇都宮～黒磯）や
JR日光線にて運用されている。

3両か6両（3+3両）で運用されている。

本数も少なく車両も少ない故に、

JR宇都宮線の場合は結構混む。

だいたい車掌は乗らずに運転士のみで運用を行う

「ワンマン列車」として運用される。

（ここら辺だと上毛電鉄がワンマン運転を行っている）

田舎の路線の古い車両（205系など）の置き換えによく利用される。

（内房線・外房線・仙石線・相模線・鶴見線など）

だが、211系はまだ生き残るかもしれない。

運用開始から2026年3月12日で4周年を迎える。

[CHAPTER 05 E531系]



E531系は常磐線のイメージがあるが、
小山では「水戸線」を走行している。
常磐線（品川～勝田）では10両か15両で、
それ以外（例：東北本線の一部、勝田以北の常磐
線）では5両で主に運用されているが、
場合によっては土浦で15両のうち後ろ10両を切り離
し、土浦～勝田を5両で走る時がある。
「交直流両用電車」の一つで、
E531系は直流1500Vの電流が流れる区間と
交流20000Vの電流が流れる区間を
両方とも走行できる。
切り替わる区間では電流が流れない区間があり、そ
こで運転士は交流・直流の切り替えを行う。
運用開始から2026年7月9日で21周年を迎える。

[CHAPTER 06 EV-E301系]



烏山線で運用されている車両。

非電化区間でも蓄電池の力で自走でき、

「ACCUM」という愛称がある。

ここだけ聞くと「凄い」と感じる人もいると思う

が、重大な問題点が1つある。

それは烏山線ではSuicaが使えないことだ。

そこを改善してもらえれば、利便性がもっと上がる

かもしれない。（元々本数は少ないが）

常に2両で運用される。

運用開始から2026年3月15日で12周年を迎える。

[EXTRA CHAPTER E655系]



本文とは全く関係ないが、
撮影日に偶然遭遇したため追加。
主に天皇陛下がご乗車になられる「お召列車」や
一般団体向けに「なごみ（和）」の愛称で
臨時で運行される時がある。
「お召列車」の場合、先頭車には十字にクロスした
日章旗が掲げられる。
撮影日（2026年5月30日）は「福島→横浜DCリレー
号」として福島↔横浜間を走行していたらしい。

[まとめ]

今回撮影に行ってみて、群馬県では見られない
車両に胸をふくらませたのはもちろんだが、
個人的にE655系と遭遇した時が一番印象に残っ
た。

皆さんもこれを読んでみて興味がわいたら
1度は乗ってみてはいかがだろうか。



[THANK YOU FOR READING]

撮影日：2026年5月30日、1月10日、1月11日、3月31日
撮影地：JR宇都宮駅（メイン）、JR小山駅、JR前橋駅、JR高崎駅、JR東京駅
一部情報：Wikipedia

東京駅の歴史を紐解く

1501 青木智遥



1.はじめに

わたしが東京駅の歴史について紐解こうと思ったのは、東京駅は日本で最も乗り入れ路線の多い駅だからだ。今回はそんな東京駅の歴史について紐解こうとおもった。

2.東京駅について

所在地：東京都千代田区丸の内1丁目

乗り入れ路線数：16路線（日本最多）

ホーム数：在来地上5面10線・地下4面8線・
新幹線地上5面10線

総面積：約182000平方メートル

駅舎：長さ335メートル、高さ約45メートル

3.東京駅の歴史

明治41年：中央停車場として建設工事に着手

大正3年：「東京駅」として名称を改め、営業を開始する。

このときの東京駅は皇居家用の駅を目的として作られた。

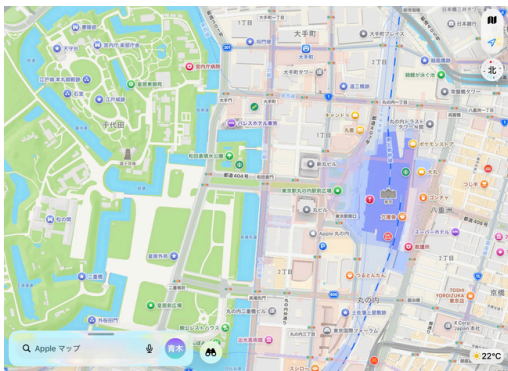
1 東京駅が皇居家専用の駅として作られた証拠

- ① 東京駅の中央の玄関は、「皇室専用貴賓出入口」として作られており、天皇陛下や国賓のみが使用できる特別な出入口となっている。



② 行幸通りとの直結

皇居の和田倉門から東京駅までを一直線に結ぶ「行幸通り」が存在し、駅の正面と皇居が正対するように作られている。



③ 貴賓室の設置

駅舎の中央部には「松の間」と呼ばれる天皇皇后両陛下専用の貴賓室が存在し、今もなお受け継がれている。



2 仮の姿のまま65年間現役で使われた！？

1945年の大空襲により、東京駅の象徴でもある3階部分とドーム屋根を失ってしまった。戦後、壊滅した首都の中で始まった復興工事では、物資も資金も底をついていた日本政府が下した決断は、「国力が回復するまでのわずか4~5年を見据えて復興工事をする」というものだった。戦後の高度経済成長期に突入したことによって、東京駅の役割は拡大した。駅舎の建て替えや復元に予算を回す余裕などなく、修復を繰り返しながら、仮の姿のまま65年活躍し続けた。

戦後の東京駅



3 生まれ変わる東京駅



2012年、東京駅は約500億円をかけて100年前の本来の姿に生まれ変わった。2012年の工事では、1,2階の本物のレンガを残しつつ、最先端の免振技術を応用させた。また、24時間駅を止めることなく、工事を完遂させた。

4.まとめ

日本の玄関である、東京駅には、多くの歴史が詰まっていることがわかる。多くの修繕工事が行われながら、多くの路線が乗り入れる駅となった。

お読みいただきありがとうございました。

群馬県通称

『グンマー帝国』

を走る
上信電鉄！

略して

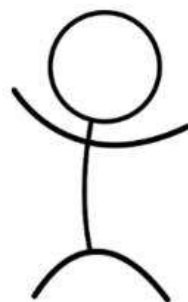
上信

1719 佐藤匠

①謎のあいさつ

皆さんこんにちは！

今年度から鉄道研究部に入部しました
謎の部員です。



②個人的な偏見

皆さん,上信電鉄（上信）と
上信電鉄（上電）

なんか同じような名前で

どっちがどっちか

わからなくなっていないですか？

ちなみに前高の近くを

走っているのは、上電です。

上電については知っている人が多い
と思うので、上信について実際

に乗ってきたので報告しま

す！！！！

③ 上信とは

まずは上信について知らないと
始まらないので、
上信について書いていきます。
上信電鉄株式会社は、明治28年12
月27日の会社設立以来、130年地域
とともに歩んできている会社。
(上信電鉄HPによる)
長い歴史ですね！すごい！

④ 番外編

知っている人も多いと思われる
が、上信の終着駅は、高崎駅と下
仁田駅の二駅である。

ちなみに**高崎駅は幻の0番線！**
同じ駅の中に私鉄とJRがあるとい
う、とてつもなく珍しい作りにな
っている！

⑤報告

文を書くのはちょっとめんどくさかったので、写真で！

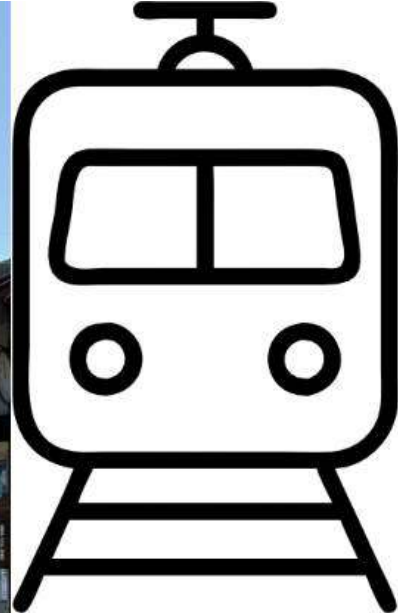


なんと駅
が意外と
多い！
有人駅が
少ないの
も特徴！

意外とこの鉄橋
は長くて怖いw

思った以上に
音が響いてめ
っちゃ怖い！





下仁田駅 この付近は
 すごく落ち着いていてまた行きたい



出たところに謎の自販機あり
 めっちゃ気になる

		下仁田駅出発時刻																						
時	分	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
	39	18	14	05	04	19	09	15	04	13	09	56	25	03	29	07	05	12						
	53	47	25	42	47	35	40	58	46	36	44													

		下仁田駅到着時刻																						
時	分	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
	27	35	15	23	02	19	25	14	33	00	08	06	12	05	17	25	03	00						
	分	42	29	56	54	28	35	36	39	45	31	36												



下仁田駅では見られます！ パンタグラフをあげる瞬間

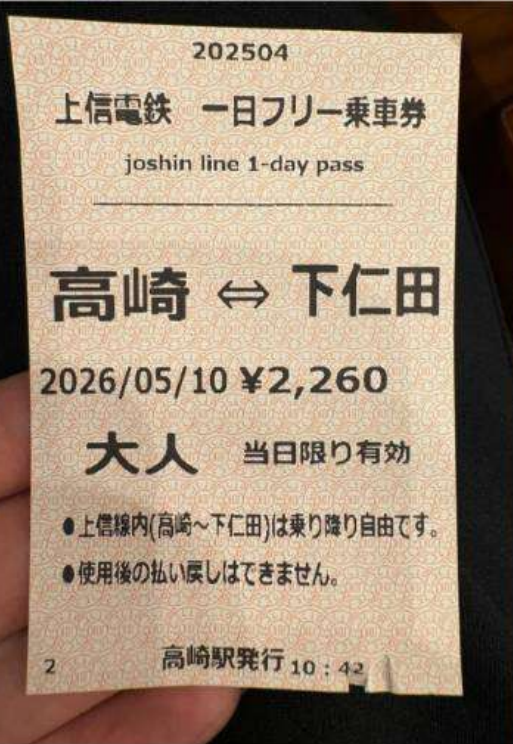


有人駅に立ち
寄って
いっぱい見て
きた！



⑥ アドバイス、おまけ

いっぱい乗るなら、
フリー切符がおすすめ！



なんでもかこういう
写真を見ると
安心するw

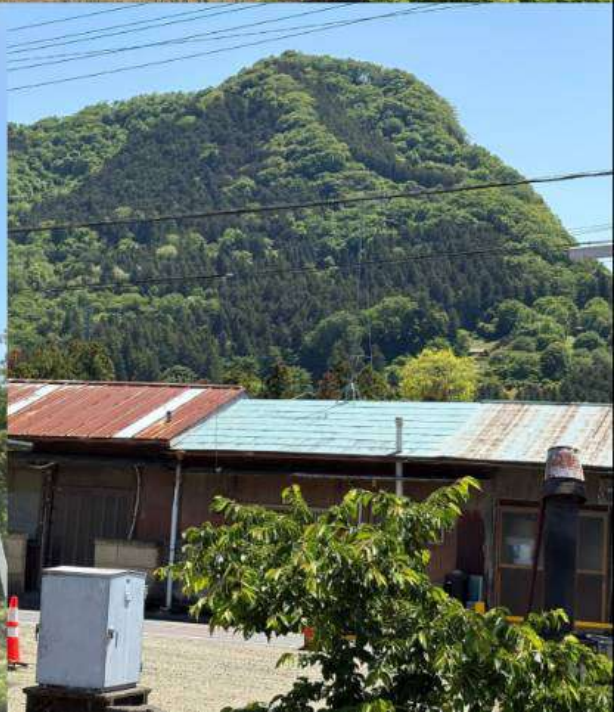


この電車は
カッコ良すぎ
る

⑦景色良すぎだろ写真

※この写真は安全に配慮して撮影しています





⑧まとめ

本当に楽しかった！また乗りたいなあ
1番運賃が高いなどの噂があるが、

本当にそれもいいと思う。

私は今回乗ってみて、電車は揺れるの
は良くないと言われているが、
逆に揺れるところが面白いと思った！

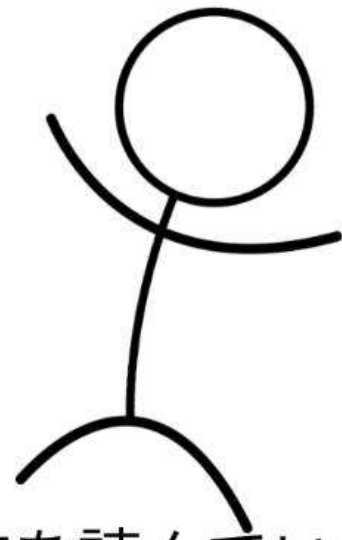
上信はあまり乗ったことが
なかったけど、

いろいろな魅力について
触れられたので、もっと他の駅に行っ
たりして魅力を見つけたい！

珍しく
2車両止
まってい
たので
パシヤリ



⑨御礼



いやはや、こんな長い変な部誌を読んでいただき
てありがとうございました！

皆さんは上信に乗ったことはありましたか？
もしなかった人もあった人もぜひ乗ってみてくだ
さい。

ちなみに私は今まで吉井までしか乗ったことがな
かったので、とても下仁田まで行くのが楽しく、
何回も往復しました。（上信の関係者様にはご迷
惑をおかけしたと反省しています。）

フリー切符は残るので記念として、記憶として、
こんなことしたなあと思うために買って使ってみ
てください。

次のページに続く→



実を言うと私は鉄オタではありません。
どちらかと言うと乗っていると楽しいなあと思
うくらいで、全然うんたらかんたら51とかう
んちゃら線とか車両についても何も知りませ
ん！w

でもNゲージはとてつもなく心を揺らされて
入部しました。
やっぱりやってて楽しいと思えることが1番大
切だと思いました。

私の1番近い夢は北海道まで新幹線のグランク
ラスで行くことです。まあ1回はグランクラス
になってみたいってことです！

て言うことで時間が押してしまったのでここ
でお別れしたいと思います。

こんな長い部誌を読んでいただき本当にあり
がとうございました！



BYE BYE =

2026 6月上旬 署名 謎の部員

受け継がれる技術と歴史、
碓氷峠がつないだ鉄道の物語。

碓氷峠の 旧信越本線

— 山を越え、時代をつないだ鉄道遺産 —

碓氷峠と旧信越本線のあゆみ

信越本線は、東京と新潟を結ぶ幹線として計画され、その中でも碓氷峠越えの区間は最大の難工事でした。明治18年に工事が始まり、多くの人々の努力と最新の技術によって、明治26年ようやく横川～軽井沢間が開業しました。その後、時代とともに輸送量の増大や運転の効率化が求められ、昭和38年（1963年）には新線（現・信越本線）が開通。旧線はその役目を終え、現在は「碓氷峠鉄道文化むら」などとして保存・活用されています。

碓氷峠の鉄道技術の見どころ

- 1 アプト式**
日本で唯一の「アプト式鉄道」。ラックレールと粘着運転を組み合わせ、急勾配を安全に登りました。
- 2 めがね橋（碓氷第三橋梁）**
明治25年竣工の煉瓦道アーチ橋。全長91m・高さ31m、国の重要文化財に指定される鉄道遺産のシンボルです。
- 3 長大トンネル群**
碓氷峠には26本ものトンネルがあり、中でも「碓氷第六トンネル」は最大級の規模を誇ります。
- 4 信号・保安装置**
急勾配区間の運転を支えた信号場や進行方向指示器など、当時の先進的な保安装置が今も残っています。



急勾配と闘い、技術で切り拓いた難所

碓氷峠を越えた車両たち

EF63形（189系時代の主役機）

碓氷峠の勾配区間専用開発された直流電気機関車。最大粘着力を誇り、重量と貨物列車や長大編成の旅客列車を力強く牽引しました。



189系特急形電車（あさま色）

碓氷峠を越える特急「碓氷」「あさま」などで活躍。横川～軽井沢間はEF63との協調運転で峠を越えました。



EF62形電気機関車

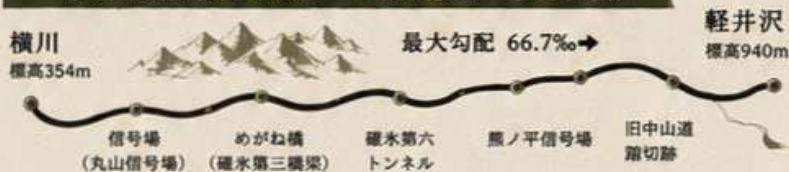
横川～軽井沢間の補機として活躍。軽量で高出力、峠越えの後押し役として重要な役割を担いました。



主な歴史年表

明治18年（1885年）	信越本線（横川～軽井沢間）工事着工
明治25年（1892年）	横川～軽井沢間 開業（勾配区間で日本最大の急勾配66.7%）
明治26年（1893年）	直江津まで全通し、信越本線が完成
昭和18年（1943年）	戦時体制下での輸送力増強が進む
昭和38年（1963年）	新線（横川～軽井沢間）開業、旧線は廃止
現在	鉄道遺産として保存・観光資源に

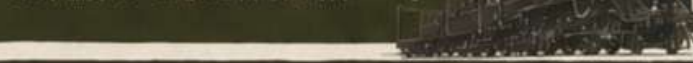
碓氷峠の旧信越本線ルート図（横川～軽井沢間）



未来へつなぐメッセージ

碓氷峠の旧信越本線は、単なる「過去の鉄道」ではありません。それは、困難に挑み、技術を磨き、人々の暮らしを支えた先人たちの足跡です。今、私たちがこの鉄道遺産を学び、伝えていくことが、未来の鉄道と地域の発展につながっていきます。

さあ、歴史のレールをたどり、次の時代へ――。



おすすめスポット

- 碓氷峠鉄道文化むら（車両展示・運転体験など）
- めがね橋（碓氷第三橋梁）
- 碓氷関所跡
- 碓氷峠見晴台

アクセス

横川駅から徒歩約10分で文化むらへ。車道はハイキングコースとしても人気です。
※見学の際はマナーを守り、自然や遺産を大切にしましょう。



今年行きたい東日本の景勝地 2610 内田崇法

日本の鉄道の総延長は、延べ27,000kmあるとされている。その中にも、ラッシュ時2~3分間隔で運転される丸ノ内線や山手線もあれば、1日に数本、挙げ句の果てには1,2本程度しか運行しないような、ローカル線もある。

廃止された新十津川駅。末期には1日1本しか列車が来なかった。

発 車 時 刻 表				Departure Time	
石狩当別方面 for Ishikari-Tōbetsu					
時	分	行先・のりば・記事	時	分	行先・のりば・記事
6			15		
7			16		
8			17		
9			18		
10	00	石狩当別	19		
11			20		
12			21		
13			22		
14			23		
記事					

(出典: [https://ja.wikipedia.org/wiki/新十津川駅#/media/ファイル:JR_Sassho-Line_Shin-Totsukawa_Station_Timetable_\(2018-05-20\).jpg](https://ja.wikipedia.org/wiki/新十津川駅#/media/ファイル:JR_Sassho-Line_Shin-Totsukawa_Station_Timetable_(2018-05-20).jpg))

ローカル線には数多くの絶景が見られる場所があるが、ここではその中でも特に有名な場所でない絶景も含めて紹介していく。

1.JR北海道函館本線 大沼公園～長万部(北海道)

大沼公園～森の間までは、北海道駒ヶ岳が見える。渡島富士(おしまふじ)と呼ばれる北海道駒ヶ岳は、夏も冬も良い景色である。森～長万部では、長い距離、海に非常に近い場所を走行する。晴れていれば、美しい景色が見えるだろう。

夏と冬の駒ヶ岳。(上:初夏 下:冬)





2.JR東日本信越本線 青海川駅(新潟県)

日本でも有数の海に近い駅。日本海の少し荒い波が、列車からもよく見える。ここには、越乃Shu * Kuraという酒をコンセプトとした列車が走っており、長めの停車時間が設けられている。ぜひ乗車してみたいだろうか。





3.JR東日本 只見線

一時期は豪雨により廃線の危機にあったものの、2022年10月、11年ぶりに運転を再開した。四季折々の美しい車窓が見られるほか、いくつか人気の撮影場所もある。始発駅、終着駅ともに少々行きにくい場所である。



(出典：<https://find47.jp/ja/i/pYNjw>)

～番外編～

JR九州指宿枕崎線 西大山駅

JR日本最南端の駅。背後には薩摩富士とも呼ばれる開聞岳が聳えている。列車の本数は少ないが、バス会社によるツアーもあるようだ。

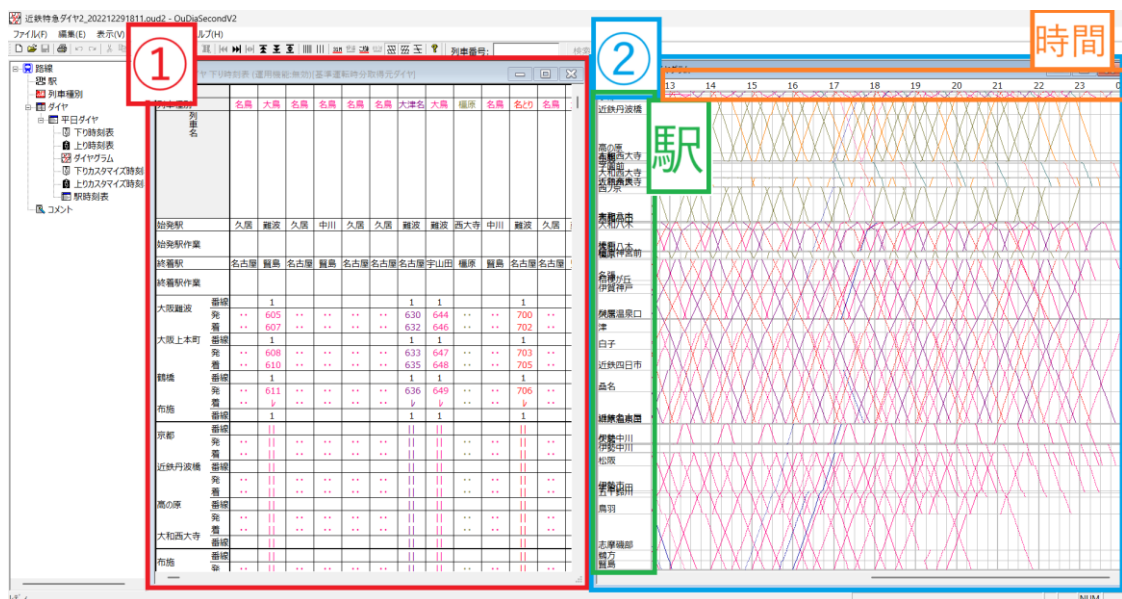


上電・東武直通ダイヤ

塚原壮平

1 制作方法

OuDia second というソフトを使用した。このソフトは時刻表画面に時刻を入力すると自動的にダイヤグラムを描画してくれるソフトである。



↑近鉄特急のダイヤグラム。複雑な運行形態の近鉄特急も一つの画面に示すことができる。

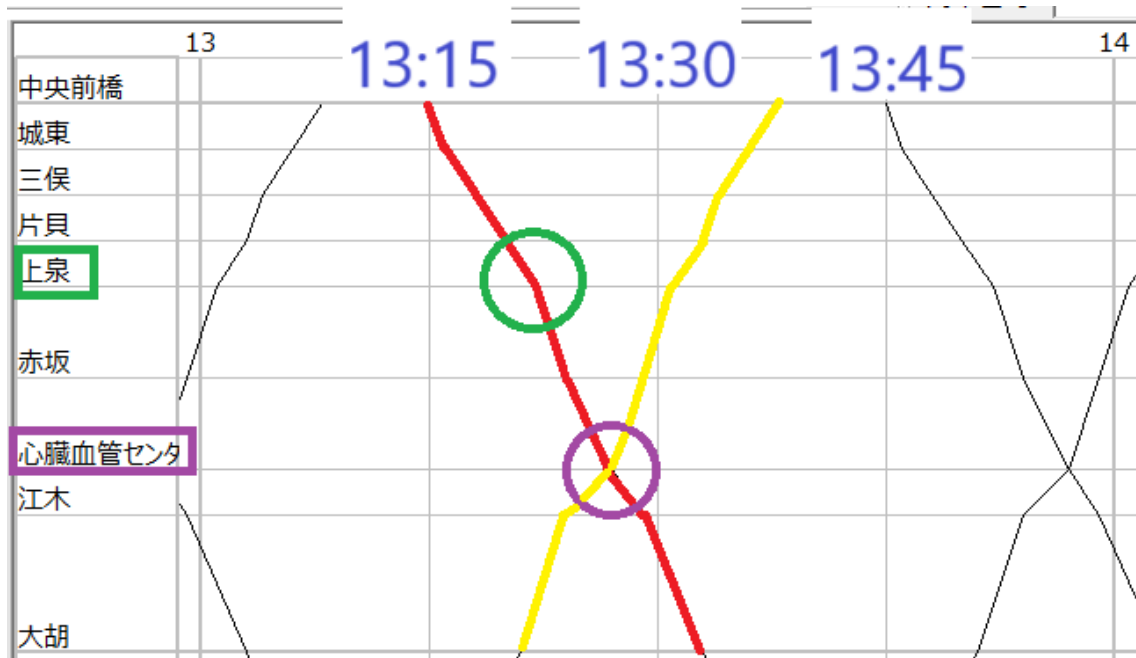
①に時刻を入力すると、②のように自動的にダイヤグラムを描いてくれる。

OuDia second は列車番号の入力や、運用(ある車両の1日の動き)も入力することができる、多機能なソフトである。

今回は OuDia second を使って、上毛電鉄上毛線と東武鉄道桐生線・小泉線のダイヤを作成する。

ダイヤグラムとは？

列車の運行時刻と位置を図で示したもの。縦軸に駅、横軸に時間をとり、列車の動きを線で表す。



↑上電のダイヤグラム

このダイヤグラムでは、13:15に中央前橋を発車した列車が、13:22頃に上泉駅に着き、13:25頃に心臓血管センター駅で対向列車とすれ違うことが分かる。

2 ダイヤ作成

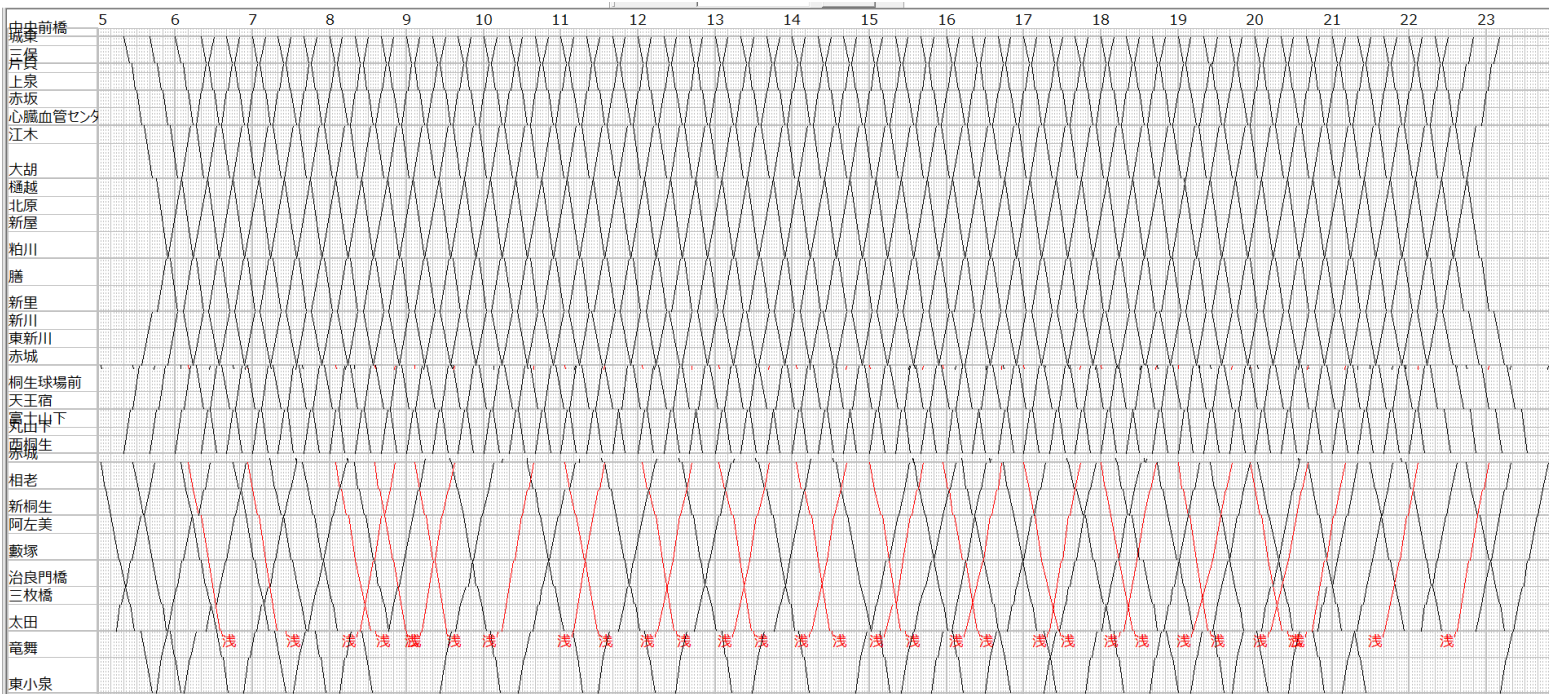
ダイヤを作成するには、各駅間の所要時間や、駅の交換機能の有無や複線/単線の把握が必要である。そこで今回は次のように所要時間を定めた。括弧と括弧の間の数字は駅間所要時間、()の駅は交換ができない駅、<>の駅は交換ができる駅である。

<中央前橋> 1 (城東) 3 <三俣> 1 (片貝) 2 <上泉> 2 (赤坂) 2 <心臓血管センター> 2 (江木) 4 <大胡> 2 (樋越) 2 (北原) 2 (新屋) 3 <粕川> 2 (膳) 3 <新里> 2 (新川) 2 (東新川) 2 <赤城> 3 (桐生球場前) 2 <天王宿> 2 (富士山下) 1 (丸山下) 2 <西桐生>

以上が主な条件である。また、ダイヤ制作に際して、乗務員や車両の不足、運転余裕時分などは考えない。

3 完成したダイヤ

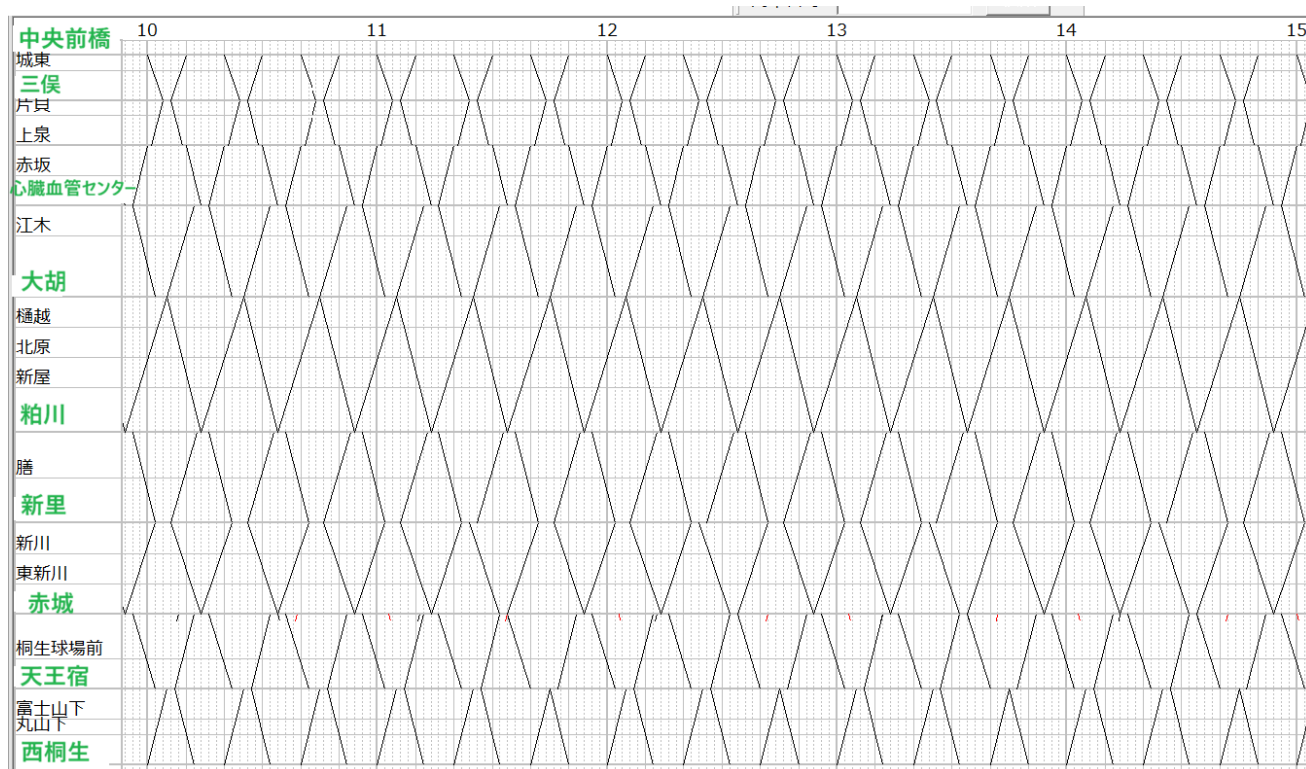
これが完成したダイヤである。以下で詳しく解説する。



ダイヤの概要

列車ごとに異なる駅で交換したり、停車時間を変更したりするとダイヤを考えるのがとても大変なので、パターンダイヤ(列車の発車時刻や運行パターンを毎時ほぼ同じ時刻・間隔で繰り返す運行ダイヤ)とした。

(a) 上電区間



↑上電のダイヤ(一部) 緑色が交換駅

上電は現在基本的に毎時2本の30分間隔での運転となっているが、そのまま一本を直通にしても面白くないので毎時3本の20分間隔での運転に変更した。上電は全区間単線であ

るから、列車のすれ違いは必ず駅で行われなければならない。
 また、上りと下りどちらも 20 分ということは、およそ 10 分
 ごとに列車はすれ違うことになる。これを踏まえ、先ほどの
 駅間所要時間をみると、大胡-粕川間に 9 分を要することが
 わかる。

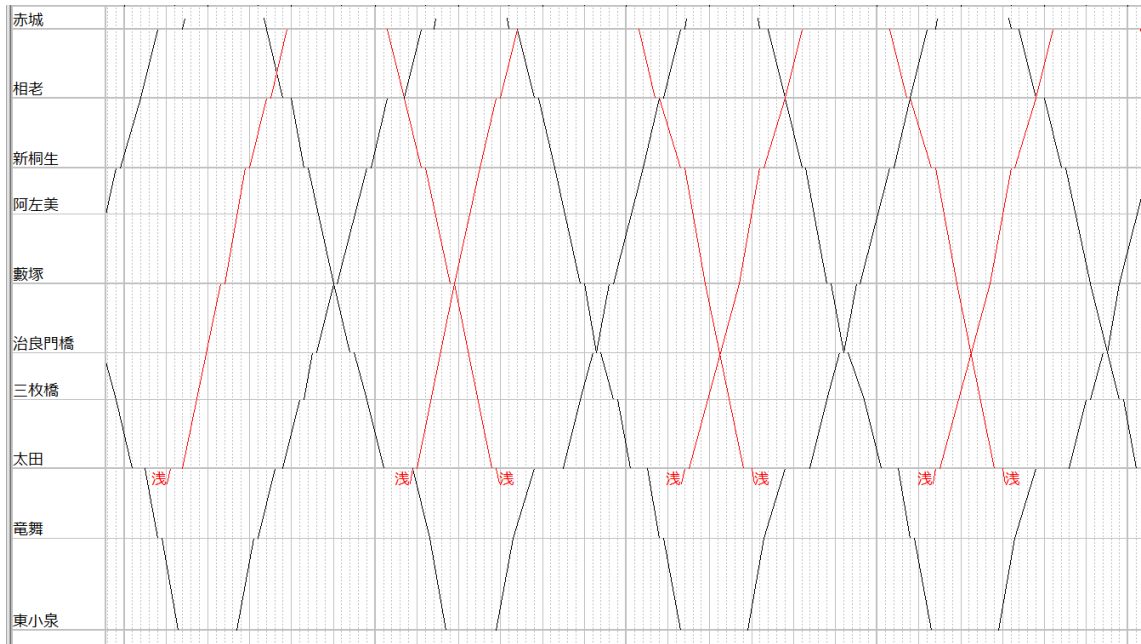
<大胡> 2 (樋越) 2 (北原) 2 (新屋) 3 <粕川>

ゆえに、大胡と粕川での交換を基準としてダイヤを作成した。

西桐生 赤城・中央前橋方面				中央前橋 東小泉・西桐生方面			
10	普通	普通	普通	10	普通	普通	普通
	00	20	40		00	20	40
	赤城	中前	中前		西桐生	西桐生	東小泉
11	普通	普通	普通	11	普通	普通	普通
	00	20	40		00	20	40
	赤城	中前	中前		西桐生	西桐生	東小泉
12	普通	普通	普通	12	普通	普通	普通
	00	20	40		00	20	40
	赤城	中前	中前		西桐生	西桐生	東小泉
13	普通	普通	普通	13	普通	普通	普通
	00	20	40		00	20	40
	赤城	中前	中前		西桐生	西桐生	東小泉
14	普通	普通	普通	14	普通	普通	普通
	00	20	40		00	20	40
	赤城	中前	中前		西桐生	西桐生	東小泉

↑ 中央前橋駅と西桐生駅の下り時刻表(一部)

(b) 東武区間



↑ 東武区間のダイヤ(一部)

この区間も全区間単線で、太田駅や東小泉駅で、さらにほかの東武線と接続があるため、なるべく既存のダイヤをいじらずに、どうしても赤城でもタイミングが合わない列車のみ時間を変更した。また、ダイヤグラム中の赤色の

太田 赤城・中央前橋方面			
15	普通	特急	普通
	01	13	35
16	中前	赤城	赤城
	04	15	47
17	普通	特急	普通
	04	15	47
17	中前	赤城	赤城
	特急	普通	
18	20	28	
	赤城	赤城	
18	普通	特急	普通
	01	18	49
19	中前	赤城	赤城
	特急	普通	
19	12	27	
	赤城	赤城	
20	普通	特急	特急
	05	12	44
20	中前	赤城	赤城
			赤城

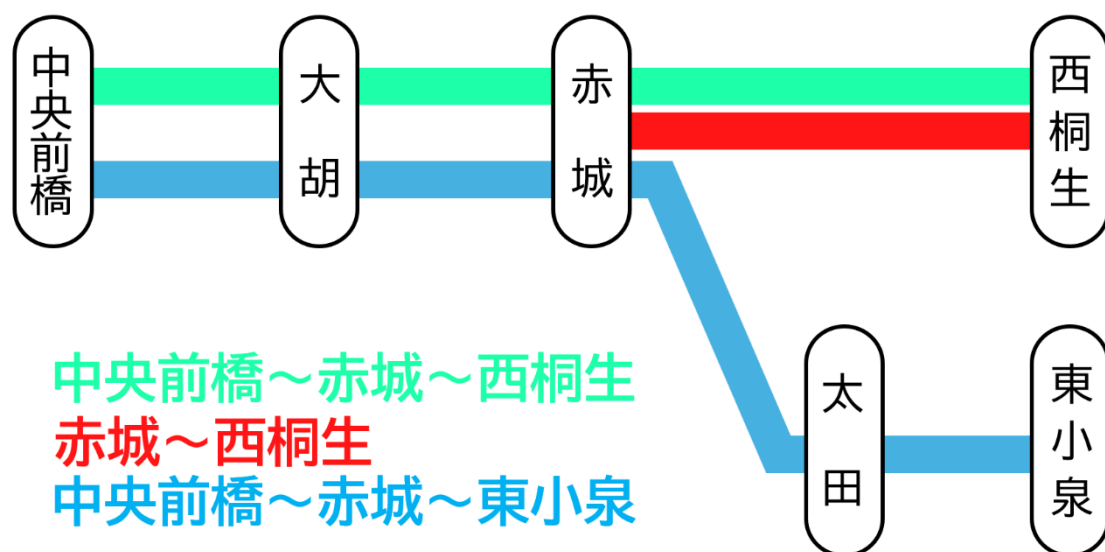
東小泉 太田・赤城・中央前橋方面	
15	普通 普通
	25 48
16	赤城 中前
	普通
16	30
	赤城
17	普通 普通
	16 48
17	赤城 中前
	普通
18	38
	赤城
19	普通 普通
	10 42
19	赤城 中前
	普通
20	26
	赤城

線は特急りょうもう号である。特急は上電へと直通させなかった。

← 太田駅と東小泉駅の下り時刻表(一部)

4 直通について

上電を毎時 3 本の設定としたので、中央前橋を発車する列車のうち、すくなくとも毎時 1 本は東武への直通とした。また、東武へと直通する列車も、赤城で赤城発西桐生行きの列車と接続することで、西桐生方面への利便性も確保した。



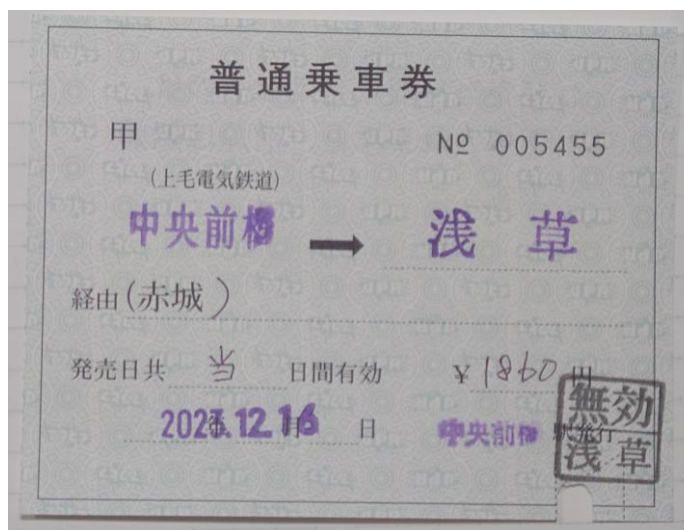
5 まとめ

製作時間がほとんどなかったため、だいぶ雑なダイヤになってしまった。実は、過去には実際に上毛線と東武の間で直通運転が行われており、浅草発中央前橋行きという列車も設定されていたようだ。本当はそのような壮大なダイヤや、朝夜の大胡-中央前橋間

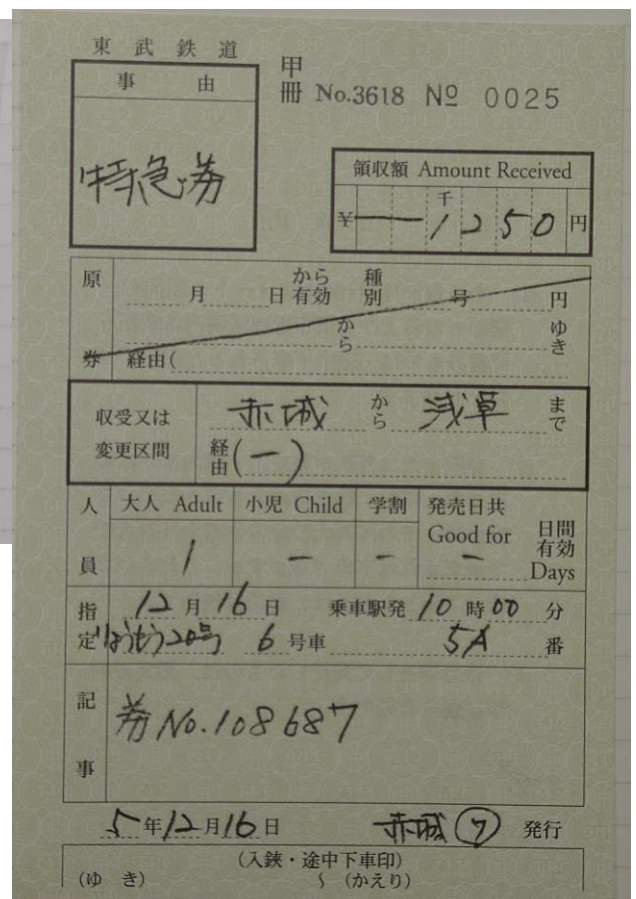
の列車の設定や、東武線内での増発、太田での伊勢崎線との接続も考えたいところである。

過去には実際に上毛線と東武の間で直通運転が行われており、浅草発中央前橋行きという列車も設定されていたようだ。

かつての名残か現在でも中央前橋駅で、中央前橋は浅草行きの乗車券とりょうもう号の特急券を買うことができる。(乗車券は特急券との同時購入が必須)



↑乗車券



特急券→

私にとっての「無用の用」



25-26 鉄道研究部部長 堀直人

零.前置き

あれは、新緑が豊かに生い茂りつつある皐月のことであっただろうか。 学校が午前中で終わり、蛟龍祭に向けて作業をしていた筆者は、金曜日であることへの疲れに加えて、W杯のメンバー発表で推し選手が外れてしまったことへのショックにより憔悴しきってしまったため、257系が何をやっても動かないのを確認した後（運転体験で酷使しすぎてしまったのであろうか）、文字通り無気力になってしまい兼好法師みたくつれづれなるままに1人過去の部誌を読み漁っていた。

好きな車両・路線について調べたり、旅情について述べたり、自らの技能を駆使してオリジナルのマップや時刻表などを作ったり...

さもありなむ、諸先輩方の記事はどれも面白い。言うまでもないことだが、鉄道への愛も様々なところから感じる。 まだ行ったことのない場所・乗ったことのない車両でも、目を閉じればいと易々とその風景が脳裏に浮かび、野球部の練習試合の歓声をBGMに1人で勝手に遠地へ思いを馳せていた。

私は、1年時では実現してほしい乗り入れ路線という自らの願望をただただ語り、2年時には修学旅行の事前学習とかこつけてゆいレールについて調べてまとめた。

さあ、今年。 第30号。しかも蛟龍祭も第60回。

そんな記念すべき冊子の部長兼編集長... どうしよう.....

と1人で勝手にプレッシャーを感じているわけだが、生憎先達のように〇〇の車両がいいんだよね！ とか□□の風景がよかった！とかそんな難儀なことは書くことができない。（それ系は多分1・2年生がいっぱい書いてくれているであろう）

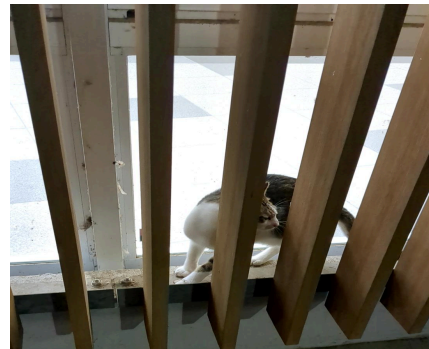
かといってネタ（昔の部誌は中々にぶっ飛んでいる）に振り切る勇気もない。

こうして、結果的には我が約18年間の旅路を回顧して鉄道との思い出と好きな車両について好きなこと書くだけの駄文ができあがってしまったのである。

（しかもほとんど鉄研入ってからの思い出だし）

日ごろ多忙であろう皆様の一読の価値があるのかどうかかわからないが、所在なきときにでも読んでいただけたら幸いである。

さて、（もはや毎々のことではあるが）前置きが長いので、そろそろ始めます。



一.幼少期～さりし日の ころよきときぞ 戻りたき～

いまはむかし、幼心地にも抱いていた、色鮮やかに彩られたあの鉄の塊への漠然とした憧れ。

ただの鉄の塊が、徐々にブレーキを外して一気に加速し、卓越した速さでお客さんとともに遠き未来へ駆けてゆく。

改めてだが、鉄道って結構画期的な発明であると思う。1804年にイギリスのリチャード・トレビシックが世界で初めて軌道上を走る蒸気機関車を発明してから、その技術は瞬く間に世界に広まり、日本でも1872年に新橋（＝現在の桜木町）から横浜間で誕生、そして21世紀に入り我々の生活において日常化している…

感嘆を禁じ得ない。

とまあ少し脱線したが鉄路に対する静かなる憧憬を、おそらく読者の皆様も抱いたことがあるのではないか。

それは筆者も例外ではなかった（とはいっても、当時は全然鉄道の編成とか種別とか知らなかった。E5系と言ったら全部はやぶさであり、はやてなどのほかの運用など知らなかった。だからイベントの時とかに新幹線の形式全部言える子を見ると驚く。）

そんな幼少期、好きだったのは京浜東北・根岸線（そういえばE233系という車両形式名はなぜか当時から知ってた気がする。）

その理由に特別なものはない、よく乗ってたからである。幼少期時代カメラやスマホなんて持ってなかったが、脳裏にはずっと胸が高鳴った光景が焼き付いている。

車両紹介① E233系



デビュー	2006年12月
最高速度	120 k m / h
運行区間	中央線快速、青梅線、五日市線、京浜東北線、根岸線、常磐線各駅停車、東京メトロ千代田線、小田急線、東海道本線、伊東線、宇都宮線、高崎線、京葉線、外房線、内房線、東金線、横浜線、埼京線、川越線、南武線、湘南新宿ライン、上野東京ラインなど
特徴	E231系の技術を踏襲し、主要機器を二重系化。 女性専用車や優先席部分の荷棚・吊り手高さの低減、優先席エリアの明確化等のユニバーサルデザインを多く採用。空気清浄機の設置、液晶画面やフルカラーLEDによる情報案内など進化を遂げる。 今では首都圏車両の主力中の主力（サッカーなら10番みたいな感じ？）

233系はまあ関東近郊でよく見かける。群馬県でも高崎駅に行けば高崎線ホームに停まっているし、なんだったら早朝と夕方という時間的制限はあるが、前橋駅にもたまにいる。

(個人的には233系推しなので、231系が停まっていると胸の中にほんの少しの寂寥が広がる。そういえば、鉄研に入って最初に先輩から教えていただいたのが、湘南色のE231系とE233系の見分け方だった。)

今思い出したが、去年のGWの時、臨時運用で両毛線にE233系が来たとか。

また来ないかなー。(今度はぜひとも全区間で....)

233系以外で言うと、、、引越しの時に泣きながらりょうもう号乗ってたことしか覚えていない。(幼少期だから無理からぬこと.....だと思いたい。ってかもうそれから12年ってま? 時の流れが早すぎる.....)

りょうもう号で思い出したが、浅草駅の特急ホームの急カーブには圧倒されるものがある。隅田川を抜けて延伸する際、建設当時市街地化が進んでいた既存の建物とかに突っ込むのを防ぐための苦肉の策だったとのこと。幼少期に一回、ホームと車両の間に足が挟まったことがある。ちゃんと足元はよく見ましょう。

二.24 - 25～鉄研で 再び抱く 旅心～

めっちゃ時代が飛びました。(13年くらい) というのも、小中学生時代は夏休みに旅行に行くときついでに色々乗ってた(大体関東圏)記憶はあるものの、写真やそのほか記録が残ってない以上その旅路をたどる痕跡は乏しいので、記憶が鮮明な鉄研に入ってからの話をしようと思う。

車両紹介② 211系



デビュー	1986年
最高速度	110～120 km/h
運行区間	両毛線、篠ノ井線、大糸線、中央本線、上越線、吾妻線、信越本線 など
特徴	あの113・115系の後継車両。性能は205系を基本としている。 セミクロスシート・ロングシートの2種類がある。 車体はステンレス製で、軽量化、コスト削減、高機能化(最高速度110km/h以上、ボルスタレス台車)を実現。

前高に入学して、211系に乗る日々。

毎日乗っているのであまり意識したことはないが、1986年製造と結構古参らしい。全鉄も帰省も修学旅行も、旅の始まりと終わりはいつも両毛線なので（たまにリバティに浮気するけど）、211系を見ると帰郷の実感とともに趣深い思いがこみ上げる。

矢舁のラッピング編成も結構好き。211系に限らず、地元まつわるラッピング編成は乗るだけでその地ならではの情景の息遣いを感じさせ、旅に彩を加える（上電とか）。いつか231系か233系が両毛線で定期運用として使われるようになったら、211系が懐かしいと思う日が来るのだろうか...

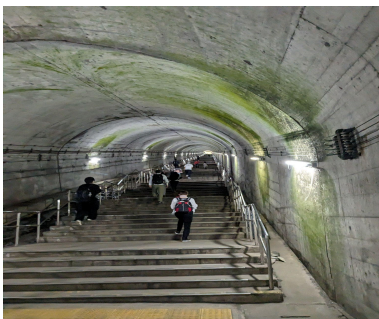
話を戻して、鉄研入部。

先日、「なぜ鉄研に入ったのか？」という問いを受けたが、そんなの「何か言葉にできない独特の雰囲気（部室とか）に心惹かれたから」としか言いようがない。前高に入るまでその存在すら知らなかった、更に歴代の先輩方のように鉄オタでも模型強者でも理系（先輩方を見ても体感理系の人が多い気がする？）でもない、しかも兼部しない、超異色の人間（←誇張しすぎ）として鉄研部室の扉をたたいたのである。

かくして、「鉄道が何となく好き」という思いを持っていたから鉄研に入部したのはいいものの、通学以外鉄道に全然乗っていなかったのでリハビリを兼ねてGWに旅に出ることにした。まあ旅といっても群馬県内の駅を、「ぐんまワンデーローカルパス」を使って色々巡るだけだが。

まず土合駅。鉄研の部室にも何代か前の先輩方が作られたジオラマがある。この通称モグラ駅、一度は来てみたかったんだよなー。早速降り立つと5月なのにもかかわらず身を切るような寒さである。半袖で来たことを後悔。

そして計486段の階段である。今も昔も運動不足の自分にとってはあの階段がすごくきつい。文字通り、1弾1弾がやけに遠く感じられる。周りを見ると、5歳くらいの子がまるで会談など意に介さぬかのように上がっていくのを見て、まじか.....と己の体力不足を呪いつつ、何とか上りきる。まあ上りきってしまえば言いようのない充足感が胸に広がり、これもこれで良い経験だっただろう。



(↑写真ぶれすぎ...)

続いて初めてのわたらせ渓谷鉄道。

これも何とはなしの気持ちで乗ることを決意。

神戸駅まで行ってみることに。あたりを見渡せば、木々が緑一面に彩られ、自然の若々しさをそこはかたく感じられる。

3~4月に行けば約300本の花桃が咲くとのことなので、ぜひ興味のある方は訪れてみてはいかがだろうか（シーズンは過ぎてしまったが…）

とまあ本当はもうちょっと旅を続けたかったものの、気づけばすっかり疲れていたの帰宅。

まあ鉄旅のリハビリにはちょうどいい長さだったのではないかな。

さて、この年鉄研で意識された大事といえ、他にもない創立50周年であろう。

オリジナルヘッドマークやポスターを見ると、今でも先達が積み重ねてこられた歴史の重みに驚く。この前OBの方とお話したが、部活のジャンルの特性上、どうしても人員不足や廃部危機になりやすいだろうが、50年も連続と歩みを止めず続けていることにはただただ感服するばかりである。

そして、7月に記念事業・デハ101に貸切乗車。

上電イベントの時も走ってはいるが、全区間・完全貸し切り... こんな機会めったにない。（費用が〇〇万円かかったとか...）



車両紹介③デハ101



デビュー	1928年
最高速度	75 k m / h
運行区間	上毛電気鉄道（イベント時など）
特徴	1928年（昭和3年）川崎車輛製。90年以上前に造られた車両が、今も自走可能な状態で保存・イベント時などで運行されている。（すごすぎる） 角ばった車体、ぶどう色（茶色）の塗装、当時の面影を残す車内、木造の窓枠や座席がレトロな雰囲気を醸し出している。 2007年に国登録有形文化財に認定された。 昨年火災で屋根が燃えるも無事復活（よかった、、、）

現役で稼働する日本最古級の電車。吊り掛け駆動式ということで、轟音を響かせている。思わず録音。

しかも昭和初期の製造ということで、冷房がないし扇風機も古めかしい。

ただそんな状況、鉄研の部室と全く同じなので、我々からすると造作もないことである。赤城駅近くではリバティとすれ違い。

リバティもあの感じがまたいいんだよな。

(そんなことを書いていたら、1年時に「実現してほしい鉄道乗り入れ」という題目で執筆したことを思い出した。
 その中に「上電-東武桐生線」というのも入れた気がする。
 「東武伊勢崎線-JR両毛線」しかり、太田から前橋まで一本で行けるようになれば、前高を志願する人も増えそうだよなあ...
 そんなに鉄道詳しいわけではなかった1年時に書いたにしては、わりと的を得ているのかもしれない)
 最後に大胡駅で800系と新旧2SHOT。
 時代の変遷が手に取るようにわかり、そこはかたなく情趣を感じた。



その直後に1回目の全鉄。折角東京来たしどっか行こうぜ！ってノリで色々めぐってみることにした(場所も全部その日の気分で決めた)。
 みなとみらいの観覧車乗ったり(夕日が綺麗だった。だいぶ沈んじゃってたけど)、海芝浦駅の海を眺めたり(本では知っていたが、本当に海が眼下に広がっていてびっくりした)
 関内駅で「熱き星たちよ」の発メロ録ったり横スタの前行ったり(その年日本一になったらしい)、お台場で夕日見たり東京駅でドクターイエローを見たり船橋駅でそばを食べたり...
 あとは何といってもトウキョウリンカイコウソクテツドウリンカイラインを生で聞いたり
 と、まあ充実していた。

車両紹介④新幹線923形電車	
デビュー	2000年10月
最高速度	270 km/h
運行区間	東京 - 博多
特徴	<p>700系ベースの7両編成だが、窓がほとんどなく、内部は観測機器で埋め尽くされている。 保線作業を夜間に行う際、遠くからでも視認しやすいように黄色(ドクターイエロー)が採用された。 観測ドームが3号車と5号車にあり、走行中のパンタグラフや架線の様子を直接目視・カメラで確認できる。 1号車~7号車それぞれに信号・通信・変電・トロリ線測定などの役割分担があり、営業列車と同じ270km/hでの走行中に検測が可能。 春の上電イベントでの新幹線アンケートでは圧倒的1位!</p>



そしてお盆には南の方へ旅行。

まずは浄土寺。 全鉄で作ったからには行っておかないとね。

前日まで台風で大雨だったとは思えないほどの快晴。

願掛け石・多宝塔などを見る。 海もめっちゃ綺麗。



車両(というか運用)紹介

⑤etSETOra



運行開始	2020年10月3日
起点-終点	広島駅-尾道/福山駅
使用車両	キ047形気動車
特徴	瀬戸内の魅力を「えっと(広島弁でたくさんの)」感じられることをコンセプトにしている、主に週末を中心に走行。 デザインは瀬戸内の青い海と白い海岸線をイメージした外観で、1号車は宮島(紅葉・落ち着き)、2号車は山(新緑)をテーマにした木材多用の温かみある内装となっている。 往路は予約制の「瀬戸内スイーツ」、復路はバーカウンターで地元ジンや日本酒の提供がある。

尾道駅で遭遇。

対面では初めましてどころか、その存在を聞いたことすらなかったが、後々調べてみると中々に車内サービスが充実しているとのこと。

オリジナルカクテルやフルーツケーキ、更にはホールケーキなど、絶対美味しいに決まっている。

景色を楽しめて、美味しい食材も楽しめる、これほど風情なことがあろうか(いや、ないだろう)。

一度は乗ってみたいものである。

その後はとさでんに乗車。

車両(というか運用)紹介

⑥とさでん交通



運行開始	2020年10月3日
起点-終点	高知駅前/伊野/棧橋通五丁目/後免町 (起点ははりまや橋)
使用車両	200形・600形・3000形など
特徴	高知県で唯一の電車かつ複線区間を保有する。 さらに県唯一の交通系ICカード「ですか」が利用できる。 在籍車両の種類が非常に多く、毎回何の車両が来るか楽しめる。 (イメージは乗り入れ路線が多い東急田園都市線かな)

筆者の推しは2000形。

驚いたのは、高知駅周辺が結構栄えてること。(高崎より栄えてる...?)

決して侮るなかれ、四国を...

時は少し過ぎて12月、やままえ駅ミュージアムを見学。

ここには国鉄時代の行き先表示や発車ベルなど往時の面影を残すものがたくさん保管されていた。

さらにオリジナル硬券作りや落とし物拾い、さらには電車接近アナウンス体験までさせていただいた。これにはさすがに言いようもない高揚感が沸き上がる。

それにしても線路に落ちた物を掴むのが結構難しい。しかも安全の確保のために電車を停めて、複数人で実施しないとイケないから大変である。落とし物には十分気を付けたい。

拾うの本当に大変だから.....

あとは鉄道員帽子をかぶって写真撮影。皆敬礼してたなか一人だけピースサインしたのはまた別の話。

山前駅は今年新駅舎となり、ミュージアムも閉館してしまったとのこと。

深く心に残る経験となった。



三.25 - 26～2年目の わが身既橋 馴染みけり～

少し時は過ぎて、6月。

時は静かに流れ、年を越し、春に新入生を迎えていた。

2回目の全鉄では、JR上越線 土樽駅を作ることになって、実地調査へ。

地味に初の上越線（まあ厳密には高崎～新前橋間は散々乗っているのだが…）

で土樽到着。土合駅も通過したよ。（トンネル内の音がすごい）

自然が時の流れを支配しているかのような、それほど雄大な情景に圧倒された。なんか野生の猿いたし…

（ジオラマでは雪山を制作したので、ぜひ冬に訪れてみたい。

写真でしか知らない、雪が高く積もっている様子をリアルで見たい…）



車両(というか運用)紹介

⑦TRAIN SUITE 四季島



運行開始	2017年5月1日
起終点	上野駅
使用車両	E001形
特徴	7号車には「四季島スイート」と「デラックススイート」があり、檜風呂や畳のスペース、暖炉（タミ）を備えた最上級の部屋となっていて、2～4・8・9号車も落ち着いたスイート客室となっている。 車内は、日本の伝統的な木工芸や漆、和紙などをふんだんに使用した「和」の空間で、5号車は樹林をイメージしたラウンジ「こもれび」となっている。 電化区間ではパンタグラフから集電し、非電化区間ではディーゼルエンジンで発電してモーターを動かす「EDC（Electric Diesel Car）」方式を採用し、全国どこでも走行可能。

後日、私用で上里へ行った際に遭遇。

何か以前にもこんなことあったなあ.... etSETOraだ。運が良すぎる。こちらは鉄研にもいる（運転体験でも大人気！）ので存在自体は知っていたが、まさか見れるとは思っていなかった。

「全国どこでも走行可能」って何気に凄いと思う。

1泊2日で40万円近くかかるとのことなので、出費はでかいが、それ以上に乗りたい！絶対楽しいに違いない。

（というか、筆者はサンライズなどを含め、寝台列車・観光列車に乗ったことがない。そのため彼らへの憧れはもはや確固たるものがある。）

7月には北関東の鉄道研究部・同好会の方々をお招きして交流会を実施。

群馬県外から来た人も多く、長旅なのにもかかわらず皆生き生きとしている。部紹介も各団体個性があって面白く、クイズ大会もレベルが高すぎる。自分だったら疲労で喋れなくなってる。

この年も全鉄の後色々めぐったけど、前年にもましてものすごく適当に周っていたのとページ数がいよいよとんでもなくなりそう（手遅れ）なので割愛。

8月9日。「SL・GVぐんま桐生」が走るだと！？

これは鉄研として、行かねばならぬ。と暑くて引きこもっていた体に鞭を入れて伊勢崎駅へ。

車両(というか運用)紹介

⑧SLぐんま



運行開始	2017年5月1日
起終点	高崎ー水上/横川/桐生
使用車両	D51 48/C61 20・GV-E197系 TS08編成・旧型客車・12系客車など (代走:EF64 1031)
特徴	上越線・信越線・両毛線の3区間を走る。 「デゴイチ」ことD51形やC61形などが牽引。 客車は青き12系（鉄研にもいっぱいいる）や旧型客車で、車内で駅弁などを食べられる。 GV-E197系はバラスト輸送などで使われ、中でもTS08編成はSLとの併用が可能。 代走で使われた「ロクヨン」ことEF64 1031はJR東日本区間で活躍し、今年3月に引退。

さて、そんなSLぐんまであるが、直前にD51系、C61系が相次いで戦線離脱。本職機関車が不在という未曾有のピンチのスーパーサブとして代わりに招集されたのが「ロクヨン」ことEF64 1031 である。この選手は業務用配給や冬場の霜取りが本職であり、客車列車の牽引は久しぶり。それも相まってか、伊勢崎駅には撮り鉄がめっちゃ多かった...

今年3月に惜しまれながら現役を退いたということで、寂しいものがある。

ちなみに、この抜擢にあたり塗装などを行ってきたとのこと。言うなれば、直前で主力選手がどんどん怪我をして本職の選手がいなくなってしまったポジションを埋めるために、日ごろから練習に真摯に取り組んでいる大ベテランを抜擢したら意外に活躍したようなものか。

話は変わって、「まえばしウィッチーズ」。

上電の駅がキャラクターの苗字になっているとのこと、ご存じの方も多いのではないだろうか。

実際、上電イベントでもグッズが販売されていたり、ラッピング車両ができたりと、前橋が今非常に盛り上がっているわけである。

まあ筆者はアニメ全般に疎いため、これがいいよね！という話はできないのだが...

車両紹介⑨上毛電気鉄道700型電車



運行開始	1998年
最高速度	75 km/h
運行区間	上毛電気鉄道
特徴	京王電鉄3000系を譲受し、運行開始。 18m級のオールステンレス車体で、片側に両開きのドアが3か所ある。 現在は計8編成（16両）が存在し、各編成ごとに車体の色が異なり、一部はラッピング車両として運用されている。

通学中、片貝駅周辺を通る際によく遭遇する。

思えば、前高に入学するまで全くと言っていいほど上電とのつながりがなかった...

それが今では、大胡でのイベントに参加し、貸し切り電車に乗車し、部員やOBの方々と上電について語りあうようになった。ここに時の流れと己の成長を実感する。

さて、11月に人生初の飛行機&沖縄。そう、ゆいレールである。では前回の宣言通り実際乗車した感想を.....

と露骨な伏線回収をしたかったが、結局時間がなくて乗れなかった。首里城に行ったときにちらっと見えたくらいで、まともに写真すら撮れなかった。

(パイナップルパークのパイナップルトレインには乗れたのだが.....)

沖縄の感想？ 海がきれい、暑い、食べ物がおいしい、2日目に見た「エクソシスト」がものすごく怖かった...



(スペースが微妙に余ったので写真の詰め合わせ)



四.26- ～我が旅は レールの先に 続きつつ～

車両紹介⑩上毛電気鉄道800形電車



運行開始	2024年2月29日
最高速度	75 km/h
運行区間	上毛電気鉄道
特徴	700形電車8編成のうち、老朽化の進んだ3編成の置き換え用として、東京地下鉄（東京メトロ）の03系電車を改造して導入された。 ドアの半自動化・整理券発行機・運賃箱・液晶運賃表示器・車内表示器・防犯カメラの取り付けなどの改造が行われている。 特に第3編成813-823は日比谷線で使われていたカラーリング＝グレーがそのまま採用されている。

さて、新年度。

800系も計3編成の導入が完了し、鉄研も新たに新入生を迎えた。

受験生となり、全然鉄旅に行けていない（時間がない）が、また落ち着いたら色々めぐってみたいものだ。

最後に、自分なりの鉄道に対する考察を書いて終わりにする。

冒頭にちらっと述べた、「ただの鉄の塊」、自己紹介で鉄道のことを少し喋るとき、実際に言われた言葉である。

確かに、あくまで通勤・通学・その他移動としての1つの手段に過ぎないと考えるのも自然である。

編成・路線図を覚えたって、実用的ではない、そういう意見もあるだろう。

しかし、グローバル化によって容易に遠くの地へ思いをはせることができるようになった現代だからこそ、心にゆとりを与え、旅情を深く実感させてくれるその筆舌に尽くしがたい鉄道の魅力を、多くの人に知ってほしい。

かつて中国春秋時代の知の巨人と評された老子は、「無用の用」という言葉を残した。

無用の知。それはすぐには役立たないが、頭の奥底に留まる知恵。

その知恵は、ある時ある瞬間、他の何かと出会い、つながり、共鳴し、人の未来を切り拓く新しい着想を生み出す。即ち旅という各個人で異なる物語に彩色を施してくれるのである。

そして、旅が終わっても、その記憶は心の中を走り続ける。そんな非日常を与えてくれる偉大かつ真に尊い存在である鉄道と、これからも私は旅を共にする。

それが、私が2年強の前高鉄研での活動で得た、最も心に刻まれた学びである。