

2023 年度部誌

# SH 東急新横浜線を勝手に祝う会

ノブレスエクスプレス

NOBLESS EXPRESS

新横浜

SHINYOKOHANA



東京都市大学等々力中学校・高等学校  
鉄道研究部

# 目次

- P3 顧問の言葉・部長の言葉 | 石黒 裕次郎・野崎 裕之・桑原 広歩
- P4 幽霊とミイラはどちらがエライか | 野崎 裕之
- P6 模型コンテスト 2023 レポート | 中2 TOQ-i&に一な
- P8 青い名機の今～EF65 の今～ | 中2 に一な
- P12 2022～2023 年 東急の移り変わり | 中2 TOQ-i
- P16 PowerPoint で LCD っぽいをつくる！ | 中3 みんなる IKT
- P22 Nambu Branch Line 205 | 高1 V.W
- P30 Echigo Tokimeki Railway | 高1 粕谷
- P36 1500 形の置き換えによって失われるもの | 高2 坂本
- P38 京急ドレミファインバータの歴史 | 高2 江頭
- P40 入試休みの弾丸旅行 | 高2 川野
- P43 臍脂帯 | 高2 もさもさ
- P51 音鉄の旅～半日編～ | 高2 桑原
- P54 楽しい鉄道クイズ
- P59 編集後記 | 高2 桑原



# 顧問の言葉

鉄道研究部顧問 石黒 裕次郎

第 77 回藍桐祭において鉄道研究部の展示にお立ち寄りいただき、ありがとうございました。

昨年度の藍桐祭では東急グループのみなさまのご協力のもと、盛大に「東急 100 周年」を祝うことができました。この企画でのご縁をきっかけに、ちょっとこの紙面上では書けないような企画の実現につながったり、2024 年版東急線卓上カレンダーの写真を提供させていただいたり、部員ともども大変貴重な経験をさせていただくことができました。加えて昨年度は千葉都市モノレールさんで貸切列車を運転していただき、教職員とその家族や OB などを迎えて、関係するさまざまな方にも楽しんでいただけるような企画も実現しました。相変わらず「全国大会」の全国高等学校鉄道模型コンテストにも参加し「バスクリエイティブ賞」を受賞するなど、技術面でのレベルアップも図ることができました。

今年度はいよいよ部員数が 30 名を超え、おかげさまで活動の幅を広げることができている鉄道研究部も、私が顧問を仰せつかった 9 年前は、正直幽霊部員のおかげで同好会への転落を免れている状況でした。鉄道模型コンテストも 3 名で搬入したのは良い思い出ですが、どれだけ部員数が増えようとも、あるいはそのおかげでできることが増えようとも、部員たちの居場所づくりのお手伝いをしたい、という私の想いは変わりません。

この冊子には今年度も溢れんばかりの鉄道愛がみなぎっています。専門用語が分かるか分からないかではない「何か」を感じ取って頂けたのなら、この冊子を発行する意味はそれで十分だと思っています。

今後とも鉄道研究部へのご支援のほど、なにとぞよろしくお願いいたします。

鉄道研究部顧問 野崎 裕之

「この子達は、大人になってもきっと凄く良い仲間でしょうね」

千葉都市モノレール様の貸切電車のイベントに参加した本校教員が、部員達の様子を見て言った言葉です。

『「鉄道」は狭義には(その交通システム全体ではなく)レールを敷いた道『線路』(鉄路)』と Wikipedia にあります。鉄道は平行で、交差することはありません。

平行な「鉄道」をこよなく愛する鉄研部員達は、あらゆる場面で交差しています。

校外学習の遠征で、ジオラマ作成で、モケコン全国大会会場で……。間違いなく、彼等の気持ちや思いは交差している。

その交差を世の人たちは「仲間意識」と言い、「友情」と言い、あるいは「青春」とも呼びます。

平行な「鉄道」は、乗客を遥か遠くまで運んでくれる。

平行な「鉄道」のもとに集った部員達の佳き交差が、遥か遠い未来にまで続いていくことは、JR のダイヤよりも確度が高いものであろうと信じて疑いません。

藍桐祭での展示、そして弊誌。部員達の交差の結晶をご笑覧下さい。



# 部長の言葉

鉄道研究部部長 桑原 広歩

第 77 回藍桐祭にお越しいただきありがとうございます。

今年の鉄道研究部の藍桐祭では色々な「初めて」に挑戦しています。3D プリンターの導入、ジオラマの建物を紙から自作する、ついに私の念願であった発車メロディースイッチ操作体験、そして部誌もデータのみでの配布となり、例年になく形での展示が多くあります。

挑戦に失敗はつきもので、3D プリンターで豆腐(失敗作)が完成し、紙の建物は作成途中で押し潰され、発車メロディースイッチに夢中になりすぎて作業がほとんど進まないなど色々な失敗がありました。私たちは皆で挑戦と皆で失敗を繰り返して皆でパワーアップしています。この部誌も年々ボリュームミーになっており皆の思いが詰まっています。この思いが少しでも多くの人に伝わって頂けたらと思います。

それでは 2023 年度の鉄道研究部部誌をお楽しみください！

# 幽霊とミイラはどちらがエライか

鉄道研究部顧問 野崎 裕之



「ミイラ取りがミイラになる」という言葉がありますね。

辞書的には「ミイラを取りに行った者が、目的を果たせずに命を失い、自分がミイラになってしまう。人を連れもどしに行った者が先方にとどまって戻らないことや、意見しようとした者が反対に説得されてしまうこと」。

「人を連れもどしに行く」わけだから、連れ戻すべき人は良からぬ状況にある。そして、助けようとした当人も良からぬ状況に巻き込まれてしまう、というイメージを持っていた、この言葉には……。

一昨年、自分は幽霊だった。

正確には鉄道研究部の”幽霊”顧問だった。鉄道にも、鉄道研究部の活動にも、興味は絶無にして皆無だった。

が、鉄研部員たちの穏やかで緩やかな微笑ましい人間性と関係性。そこから生じる諷々たる和氣に融解されて、活動に顔を出す頻度も高くなってきたのが昨年あたり。部員たちも「先生、もう『幽霊』は取っちゃってもいいんじゃない？」と言ってくれるようになった。

幽霊から一步進化したのです。

幽霊が進化すると何になるか？

生物が死んで、あるいは死に切れなくて幽霊になる。幽霊は輪廻転生し、また何等かの生物になる。

幽霊期を終えたと認定されたわけだから、輪廻期が転生して何等かの生物期になるはず。

ところが自分はミイラになってしまった。

ミイラ取りがミイラになっちゃったのです。

乗り鉄・撮り鉄・モケ鉄・音鉄……、数多の「鉄ちゃん」が魑魅魍魎の如く跋扈する鉄道研究部の瘴気に触れてか(!?)、気づけば、自身も「鉄ちゃん」の仲間入りを果たしていた。

どんな「鉄ちゃん」になったのか、って？乗り鉄でも、撮り鉄でも、音鉄でもありません。「押し鉄」になってしまったのです。駅スタンプを集めて歩く「鉄ちゃん」が「押し鉄」。

鉄研幽霊顧問を拜命する前から、道の駅のスタンプを集めたり(関東は全駅制覇!)、御朱印を集めたり、高速道路のSA・PAにあるハイウェイスタンプを集めたりしていた。鉄研の瘴気に触れる前から“そのケ”はあったことは確か。

スタンプを集めてまわるのは何が楽しいのか？

集めたスタンプを眺めているとその道中が走馬灯のように脳裏を巡り、過ぎにし時間に思いを馳せてしばし恍惚となる。これが楽しい、という訳でもない。恍惚とならないし……。

エッチラオッチラ行って、パタンとスタンプを押す。スタンプを押したその瞬間に全身を電流が駆け巡るような快感がある、という訳でもない。そんな快感はありません。

じゃあ何？

ウ〜ム、「徒勞の美学」とでも言うのでしょうかねえ。

家でゴロゴロ寝っ転がって本を読んで過ごす一日。電車やオートバイに乗って、スタンプ(あるいは御朱印)を集めて歩く一日。過ぎ行く時間は同じです。

「そんなことやって何の意味があるの？」と問われ、答えに窮するのは、当然後者。自分も国語科教員の末席を汚す者。本を読んで過ごすということには、何等かの意味はあるでしょうから。

そう、意味があるんだか無いんだか分からないことをしているのが楽しい。

「そんなことやって、バカだねえ〜」と思われ、思う自分が嬉しい。

数多ある趣味の一つサイクリングとちょっと似ているかもしれない。

「エッ！そんなとこまで自転車で行ったの！」

驚嘆の一言と共に発せられる「バカだねえ〜」という言外の言を感じる自虐的な喜び。



百人百様の「趣味」がある。が、「趣味」には多かれ少なかれ上述の如き「バカだねえ～喜悅の念」・「徒勞の美学」が含まれるのではないかな。

本年 3 月 5 日のこと。平素は乗らない南武線を使ったので、ついでに駅スタンプを押した。電車の中でスタンプ帳を眺めていたら、隣に座ったお爺さんが話しかけてくる。



「あなたもスタンプですか？それはそれは。私もね、これから水戸の方まで押しに行くんですよ。ほら、このスタンプ帳で 64 冊目です」

「へえ～っ！64 冊ですか！」と驚いてみせると、デジタルスタンプがどうした、PC に保存するための方法はこうだ、あそこの駅まで行った時は大変だった等々等々……。

果てることなきスタンプ談義。しかもかなり高性能なリピーター機能付。

辟易として「ちょっとスタンプ！」じゃなくて「ちょっとストップ！」と言いたと思った瞬間、「じゃあ、私はここで乗り換えますから」と件のお爺さんは疾風のように降車していった。いかにも豊饒としている(水戸へ行くから黄門様か？)。

それにしても 64 冊か～。手元の自分のスタンプ帳を見つめた。1 冊目のスタンプ帳。車は好きだが、ゼロヨンで勝てるとは思わない。でもロクヨン爺さんなんかは負けてたまるか！俄然「押し鉄魂」に火が点いた。

それからは、鉄研部員たちが我が押し鉄活動の「顧問」となってくれた。特に担当学年のサトシとナオキは素晴らしい指導力を発揮してくれる。

顧問が顧問になってもらう。流行りの言葉で言えば、ダイバシティーってんですかね。

お得な切符の買い方から最速で一番多くのスタンプを集めて歩くルートだのを微に入り細を穿って教えてくれた。

初スタンプが本年 2 月 19 日。ロクヨン爺さんと出会った時点で押印してあったのは 11 駅分。この原稿を書いている 8 月 29 日現在 99 駅蒐集。

ロクヨン爺さんが持っていたスタンプ帳は 1 冊 63 ページ。全部同じスタンプ帳で、1 頁 1 駅として、64 冊だと 4032 駅。

自分は 6 カ月で 99 駅ということは、1 年で 198 駅。4032 駅集めるためには、20 年では足りないことになる。

ウ～ム、スゲ～なあ、ロクヨン爺さん。ゼロヨンに出るような車で回ってもそう簡単には追いつけない。

「ミイラは万病に効くとされた高価な輸入薬の名称にも使われました。この薬の原料が砂漠のミイラであるという風聞から、ミイラを取りにいった者が遭難して自分がミイラになるという話がまことしやかに流布することになりました。」(コトバンク)

鉄研幽霊顧問は押し鉄になった。ミイラ取りがミイラになっちゃったんですね。でも取りに行ったミイラは万病に効く高価な薬。

趣味は人生を生きていく彩り。趣味の彩りは、万病に効くのでしょうか。だからロクヨン爺さんは疾風の如く動く体力を持っていた。

と、ということで、ミイラは幽霊よりもエライ(多分ね)。

# 模型コンテスト 2023 レポート

中 2TOQ-i&にーな

※今年からは鉄仙先輩が引退したため、中 2 がお届けいたします。(鉄仙先輩(仮名)とは去年の部誌に登場する現高 3 の先輩です。興味のある方は去年の部誌をご覧ください。)

- ・作品名 武蔵白石駅
- ・費用 3万
- ・大会結果 ベストクリエイティブ賞受賞

## 1、作品のコンセプト

鶴見線の本線と大川支線が分かれる分岐駅である武蔵白石駅。特徴的な形状の駅舎と工業地帯ならではの雰囲気が出ている。205 系がのどかに走っている。この駅は工場に囲まれた駅と言っても過言ではないほど周りに工場が建てられている。貨物ターミナルが隣接しており、貨物列車も走行している。最近では 205 系に変わる e131 系導入などにより、鉄道ファンから注目されている路線でもある。

(右画像)鶴見線 205 系と導入が予定されている e131 系(JR 東日本プレスリリースより)



(左画像)鶴見小野駅にて撮影



## 2、苦勞したところ

今年からの 3D プリンター導入により駅舎を細かく再現できるようになった反面、部員が 3D プリンターに触れる機会が今までなかったので手探りの状態で進めた。駅舎は、3D プリンターの不具合(?)により 2、3 回刷り直しをした。細かい部品を再現できるようになったが、その分塗装や接着などの作業が増えてしまい苦勞した。

## 3、ここ、すごくこだわりました

- ・駅舎班 なんとといっても国鉄感溢れる武蔵白石駅の駅舎。3D プリンターでの挑戦となったが、特徴的な屋根を細部まで再現するのは難しかった。(何回か挫折しました笑)
- ・周辺班 ホームの裏にひっそりと置いてあるタキ。これ、実は全て自作。タキ 3000 という形式だが、台車から本体まで全て 3D プリンターで刷った。(車輪、反射板、連結器は既製品)突放用のハンドルやハンゴなどが付いているので良かったら覗いて見てみて欲しい。ここまで来てすでにわかっている人もいないかもしれないが、実は鉄柱も自作である。これも細部までしっかりこだわった。(タキ 3000 の実車写真は Wikipedia から借用)
- ・ホーム班 今回は既製品を使い、細部まで繊細に再現した。制作途中でホームが曲がるというアクシデントもあった。黄色い線なども、マスキングに注意し、スプレーで塗装した。また、高さを上げるために、嵩上げを行ったが、これも、プラ板を使い、実物通りに再現した。とても綺麗に完成させることができたと思う。

## 4、実はここ反省してます

今年鉄仙先輩がいなくなったことにより大混乱。5 月に入っても制作が始まらず、5 月中旬になってから本腰を入れる始末。一度、顧問の先生の雷が落ちかけるところまで行ってしまった。しかし、7 月の毎年恒例 8 時間部活で巻き返しを図り、結果としてギリギリではあるが間に合った。

## 5、総括という立場の難しさ(TOQ-i)

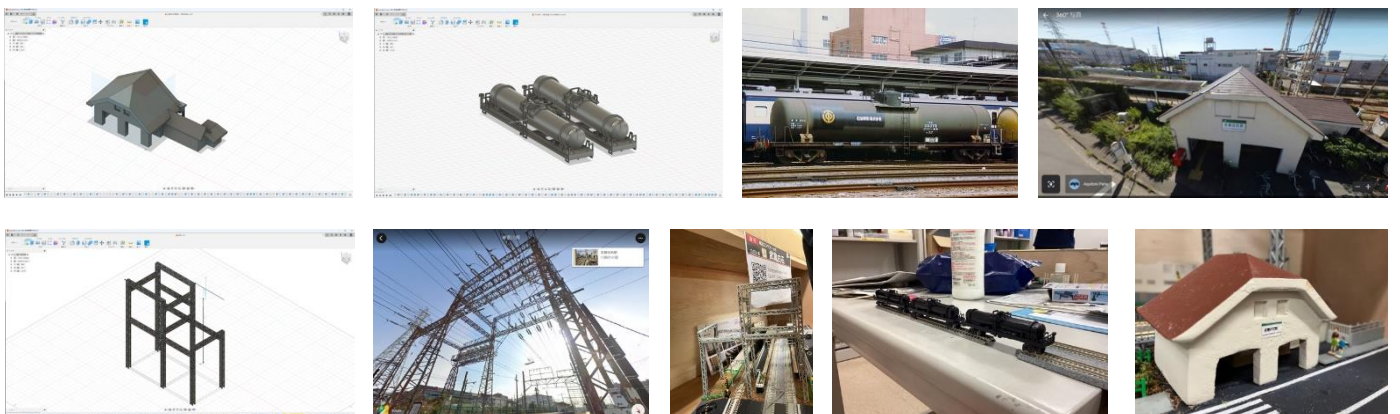
先述にもあるように、昨年までは鉄仙先輩が総括として部員を引っ張ってきたが、先輩もついに受験勉強へのスタートを切ったため部活を引退した。今年からの総括担当になりうる人材はおらず、かといって毎年出場し、そこそこの成績をおさめている自称「鉄研強豪校」というプライドは崩せなかった。そして立ち上がったのが中 2 であったが、まだ入部して 2 年目。まだまだ新参者の僕らにはまとめられはしなかった。そこで先輩への協力を求め、徐々にまとめられるようになってきたと思ったが、これにたどり着いたのが 6 月。去年であれば 4 分の 3 程度は完成していたが、今年は 4 分の 1 も完成しているか怪しいところだった。総括という立場である僕らもバタバタしながらも先輩たちと協力して完成へ漕ぎつけた。この立場になって、鉄仙先輩がどれだけ大変だったか理解した。普段は「撮り鉄」、「乗り鉄」、「音鉄」など鉄道オタクの中でも別れている趣味の人をまとめ上げ、1つの目標に向かってみんなで協力する大変さを実感した。

## 6、3D プリンター体験談(に一な)

鉄仙先輩が苦勞して導入した 3D プリンター。設計は自分が担当させてもらった。鉄仙先輩の苦勞をここで絶やす訳にはいかない！と思い、春休みのほとんどの時間を 3D プリンターの設計ソフトに時間を使った。その結果ある程度いじれるようになった。が、先述したように失敗により、不安の声も上がった。また、当時いじれるといってもまだやり方を覚えたというような状態でデーターの完成まで、大量の時間を要した。(作品によっては 3、4 回データーを作り直しました笑)しかし、部員の皆様の協力もあり、チャレンジさせてもらった。そして、常に金欠であるこの部活にとって、安くはない金額を投入してもらった。(今回制作費が 5 万円なのも、この事業があったからです…)また、この事業は設計が終わり、製品を出力したら、完成という簡単なものではない。その後、片付け、塗装などの段階があった。本当に部員の皆様や、引退後も時間を割いて部活に来てくれた鉄仙先輩に支えられたおかげでここまで満足のできるものが制作できた。そして、鉄仙先輩の 3D プリンターの意思を継ぐことができたのではないだろうか。部員の皆様、鉄仙先輩、3D プリンターを後押ししていただいた先生、また 3D プリンターを提供させていただいた企業様にはこの場を借りて感謝したい。

## 7、まとめ

今回の模型では鉄仙先輩の引退により、事が思うように進まなかった。それに、3D プリンターの導入や、中 2 の初の総括をしていく中で様々な問題に立ちはだかった。結果的には間に合ったが全体的にバタバタとしていたと思う。自分たちはこれまでどれだけ鉄仙先輩に依存してきてしまったか、気付かされた。今回バタついた原因は設計図が手書きであったりと、鉄仙先輩からの技術の引き継ぎが上手くいかなかったこと、分担をうまく分けることができなかつたことがだと思う。来年度は技術の引き継ぎ、計画はしっかり立てるということができれば、さらにリアリティのある模型を制作することができると思う。今回の制作からたくさんことを学んだ。まずはこのことを全ての部員に浸透させることが重要だ。



# 青い名機の今～EF65の今～

中2 にな

## 1 はじめに

皆さんはどこかで機関車が客車や貨物列車を牽引しているところを見たことがあるだろうか。きっと一度くらいは見たことがあるのではないだろうか。今回はかつて旅客用列車を牽引し、現在は主に貨物を牽引する国鉄型電気機関車“EF65”について触れていく。

## 2 注意

この文章は筆者の趣味の範囲で書かれたものであり、多少異なる部分がある可能性がある。しかし、いかなる場合でも筆者は責任を取らない。(ここに書かれている情報は2023年7月29日のもの。)

## 3 EF65 とは

1965年ごろ、日本は高度経済成長期真っ只中であつた。しかし、当時は高速道路ネットワークが構成されていなかった。そのため、日本の著しい経済成長の中、国鉄に求められる輸送力の増強はかなり逼迫していた。これを補うため、電化工事の促進・主要区間の複線化・列車運転速度の向上・1列車当たりの輸送量の増強・物流システムの効率化を早急に進める必要があつた。この輸送力を補うために開発されたのがEF65だ。EF65はEF60に続く平坦線区向けの国鉄直流電気機関車の標準形式として、1965年から製造された。1979年までに国鉄電気機関車史上最多である308両が製造された。EF65には他の機関車と少し異なる部分がある。それは、試作車や先行車が存在しないことだ。大体の機関車では、試作車や先行車を落成し、長期テストを行いそこで得られたデーターを元に設計し直し、量産車が落成されるという方式をとっている。EF65はef60の3次車とほぼ性能が同じだつたことが、試作車や先行車が落成されなかつた理由だろう。

EF65には、5種類の形式が存在し、多くの範囲で活躍を続けてきた。EF65の全盛期には、国鉄の各地で、分割民営化された後も、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR貨物に配置された。しかし、現在はJR東海のEF65は消滅、JR東日本、JR西日本、JR貨物においても、置き換えが進んでいる。



↑ JR 貨物の EF65



↑ JR 東日本の EF65



↑ JR 西日本の EF65

## 3 EF65 の全貌

### ・0 番台(一般型)

EF65 0 番台は貨物列車牽引用として、1965年から1970年にかけて、135両(1~135)が製造された。見た目は、現在も活躍を続ける、EF65 500 番台とほぼ変わらない。EF65 0 番台には、一般色、茶色色、更新色、貨物試験塗装、ユーロライナー色、ゆうゆうサロン岡山色、ユウユウサロン岡山色の7つが存在した。全部で6次車まで存在し、少しずつ改良がなされている。一部の機関車においては、パンタグラフがひし形(通称「デカパン」)から下枠交差に変更されている。1987年の時点で、国鉄から0番台は88両がJR東海、JR西日本、JR貨物に継承された。その中で、105、106、110、111、112号機は1987年に旅客用として、名古屋機関区に、123号機が下関運転所に転籍し、旅客鉄道保有となった。この6両は転籍したのちに、0番台のなかで例外的に、旅客用列車を牽引している。この105、106、112号機は転籍をしてから、ユーロライナー色に、123号機は転籍をしてから、ゆうゆうサロン岡山色、その後ユウユウサロン岡山色になっている。また、1990年に、131~135号機がef67 100番台の131~135号機に、77~84号機がEF65 500番台の535~542号機に改造され、形式変更されている。現在、全車(eF67、EF65 500番台に改造された車両も含む)が引退している。1号機が京都鉄道博物館で、5号機が貨物中



中央研修センター(非公開)で保存されている。また、改造され、形式変更された EF65 535 号機(元 EF65 77)が東芝東府中事業所で保存されている。この EF65 535 号機は北府中駅から見ることができる。他にも、535 号機の前頭部が鉄道模型メーカーで有名な関水金属(KATO)で保存されている。



↑ EF65 535※Wikipedia より借用



↑ EF65 1 ※京都鉄道博物館公式ページより借用

#### ・500 番台(P 型)

EF65 500 番台は旅客用列車を高速(時速 100 キロ)で、牽引する目的(主に寝台特急の牽引)で 1965 年から 1966 年に 17 両(501~512、527~531)が製造された。(一部の車両は JR 貨物に譲渡されたため、名目上は寝台特急牽引の P 型となっているが、貨物を牽引することもできる)全機が東京機関区に配置された。パンタグラフは 0 番台と同じく、ひし形で製造された。先述したように、1968 年に EF65 77~84 号機が、EF65 535~542 に改造された。EF65 500 番台は、P 型と F 型が存在する。F 型については、後述する。P 型とは旅客を表す「Passenger」の頭文字に由来している。EF65 500 番台には 1 次車と 2 次車が存在する。1 次車で 501・502 号機、2 次車で、527~531 号機が製造された。塗装は国鉄特急色、一般色と更新色に塗られた。一般色の EF65 500 番台は 1966 年から 1967 年の 1 年だけ 501 号機に塗装されていたが、その後国鉄特急色になっており、現在は存在しない。更新色は JR 貨物に譲渡されてから塗装された。更新色も現在は存在しない。現在は 501 号機のみが群馬車両センター(旧高崎機関区)に所属し、主に、臨時列車の牽引で活躍している。しかし、この 501 号機も、2016 年の全般検査から 6 年が経過しているため、今後の動向が注目されている。保存機は、529 号機で、同機は、貨物中央研修センター(非公開)で 1 エンド側先頭部が保存されている。



↑ぐんまよこかわに充当される EF65 501

#### ・500 番台(F 型)

EF65 500 番台(F 型)は、貨物列車を高速(時速 100 キロ)で牽引するために、1965 年から 1966 年に 17 両(513 - 526・532 - 534) が製造された。パンタグラフは 0 番代、500 番台と同様に、ひし形で製造された。塗装は全機が国鉄特急色に塗られた。F 型の「Fright」の頭文字に由来している。F 型の見た目は、P 型とはほとんど変わらないが、F 型は重連総括機能を持っている。当初は、高速貨物の性能試験のために、P 型と混じり寝台特急を牽引した。(1966 年に終了)1966 年からは高速貨物の牽引運用に就いた。現在は全車両が廃車となっており、520 号機のみが、碓氷峠鉄道文化村に保存されている。



↑ EF65 520 ※右写真は碓氷峠鉄道文化むらより借用

## ・1000 番台

EF65 1000 番台は、旅客列車・貨物列車の両方に使用可能な凡用機として、1969 年から 1976 年にかけて 139 両が製造された。このため、1000 番台は旅客(Passenger)と貨物(Fright)の両方の頭文字をとって PF と呼ばれている。

1000 番台は 0 番台、500 番台 P 型、500 番台 F 型にはなかった、貫通扉が設置されている。これは、寒冷地での重連運用を考慮して、当時、寒冷地で運用されていた、ef64 との重連を可能にするために設置された。

塗装は国鉄特急色、更新色、スーパーエクスプレスレインボー色、トワイライトエクスプレス色、貨物試験塗装、広島更新色、更新色の 7 色に塗装された。この中の、スーパーエクスプレスレインボー色、貨物試験塗装は現在は見られない。

一次車から、八次車まで製造された。製造は 8 回に分けられた。1972 年までに、一次車～五次車(前期型)、1976 年までに、六次車～八次車(後期型)が製造された。

一次車～五次車はひし形パンタグラフ(通称「デカパン」)で製造され、六次車～八次車は下枠交差で製造された。一次車～五次車のパンタグラフは、後に、下枠交差に付け替えられた。現在一番多く見られる EF65 はこの 1000 番台(2000 番台※2000 番台については後述する)である。

しかし、2023 年に新鶴見機関区の無架線帯に放置されていた 2050 号機(※EF65 2000 番台については後述する)が廃車回送されたことで、現在見られるのは、6 次車から 8 次車である。JR 貨物に所属している、PF は、保存機である 1001 号機を除いた 1036・1037・1040・1050・1057・1058・1060・1061・1063・1065 - 1070・1074 - 1077・1080・1081・1083 - 1097・1101・1117・1119・1121・1127・1138・1139 号機に、2012 年から保安装置取り付けのための更新工場が行われた。その際に 1000 番台から 2000 番台に改番され、2036・2037・2040・2050・2057・2058・2060・2061・2063・2065 - 2070・2074 - 2077・2080・2081・2083 - 2097・2101・2117・2119・2121・2127・2138・2139 号機になっている。見た目はプレートの 1000 の位の数 が 1 から 2 に変えられたこと以外変化はない。

JR 貨物の 2101、2093、2094、2095、2127 号機は 2101 が JR 東日本から、2093、2094、2095、2127 が JR 西日本から譲渡されている。現在は JR 東日本に工事臨時列車や乗務員訓練のために、3 台(1102、1103、115 号機)と JR 西日本に工事臨時列車や乗務員訓練のために、10 台(1120、1124、1126、1128、1130～1135 号機) JR 貨物に貨物列車、甲種輸送の牽引や工事臨時列車、乗務員訓練のために、24 台(2060・2063・2065 - 2068・2070・2074・2080・2081・2083 - 2092・2096・2097・2101・2127 号機)の計 37 台が活躍している。

しかし、JR 貨物は全般検査を終了している。なので、全般検査で考えると最後に出場した EF65 2085 号機は 2028 年ごろまで活躍すると考えられる。JR 東日本も、全般検査を終了しており、のちに E493 系に 2023 年に置き換えられる予定だ。保存機は 1001 号機で大井機関区に社員研修用として保存されている。



↑工事臨時列車や乗務員訓練のために使用されるJR東日本のPF(1000番台)プレートがクリーム色で塗装されている。



←JR西日本のEF65 トワイライト塗装と国鉄色の塗装が存在する。プレートはトワイライトが緑、国鉄特急色がクリーム



↑国鉄特急色の貨物PFプレートは赤色で塗装されている。

↑左はEF66(別形式)



↑広島更新色の貨物 PF



↑更新色の貨物 PF かつては青プレートもあった



↑JR 東日本からの譲渡機である2101号機。貨物の PF の中で、唯一のクリームプレート



↑新鶴見の端で放置されていた 2050 号機



↑貨物以外にも EF65 は甲種輸送などでも使われる



←EF64 と EF65 の比較。(左が EF64、右が EF65)かつてはこの重連運用もあった。

## 4、なくなる運用、進む廃車

JR 東日本、貨物においては、引退、運用数の減少が続いている。現在最も古い 501 号機は製造から 58 年が経過し、最も新しい 2139 号機(引退済み)においても、47 年が経過している。これにより、JR 東日本の 1000 番台、500 番台は工事用臨時列車(主にレール輸送)牽引の座をキヤ E195 に譲った。1000 番台はまだホキ配給の運用を一部もっているが、500 番台は、完全に臨時列車牽引用となっている。1000 番台も 2023 年に E493 系に置き換えられる予定である。貨物においては 1995 年から ef210 による置き換えが進んでいる。2023 年のダイヤ改正では 11 の運用を失い、主要機は 7 機減少した。7 月 29 日現在、2101 号機が吹田機関区に、2091 号機が高崎機関区に疎開している。これはおそらく、廃車のための疎開だと思う。今後の動向が気になることである。JR 西日本にはまだ工事用臨時列車の運用が残っているが、置き換えの噂もたっている。(7 月 29 日現在、公式には発表されていない)全 3 社の EF65 の引退の時期はそう遠くないのかもしれない。



↑広島更新色による ef210 の甲種輸送



↑EF65 の置き換えの対象である EF210



↑EF65 2070 号機の廃車回送に伴う新鶴見返却回送



↑EF65 の廃車回送



↑今年のダイヤ改正で EF210 牽引になった隅田川シャトル



↑運用は減らされているが、甲種輸送などではほとんどが EF65 牽引

本文を最後までお読みいただきありがとうございました。少しでも面白かった、鉄道に興味を持たたと感じていただければ幸いです。

## 1.前談

2023年3月18日に東急新横浜線が開業しました。

これにより、7社局14路線で直通運転が開始されました。これは日本国内で最大の規模となります。この直通運転では下のような車両たちが営業運転を行なっています。

(写真)現在7社局14路線で活躍している車両たち。

東急 3000 系



東急 5000 系列



東急 5080 系



東急 3020 系



東京メトロ 9000 系



東京メトロ 10000 系



東京メトロ 17000 系列



東武 9000 系列



東武 50070 系



西武 6000 系列



西武 40000 系列



相鉄 20000 系列



みなとみらい線 Y500 系



埼玉高速鉄道 2000 系



都営 6300 形



都営 6500 形



この路線が開業するにあたって、とてもアクロバティックな試運転が見られました。

前回のダイヤ改正で日中の菊名行きが減便され、その時間に試運転を行っていたのです。

## 2.東急目黒線 8 両化計画

東急目黒線では直通先のこともあり、6両編成での運用が開業時から続いていました。これを相鉄東急直通線の開業に合わせて、8両化しようとする計画です。最初に8両化されたのは3020系(3123f)で長津田検車区にて8両化工事が施されました。この時に、相鉄直通対応工事は施されませんでした。次に8両化されたのは3000系[3101f(元3001f)]で東横線運用時代以来の8両編成での運用となり話題をよんでいました。3000系、5080系の中間車は、5000系列の最新モデルが投入され、5080系の一部編成にはQシート導入で余剰車になった6000系の中間車が使用されています。

(写真)5080系の増結中間車の甲種輸送。



### 3.アクロバティックな試運転

東急新横浜線・相鉄新横浜線では約半年に及び習熟試運転を行なっていました。その試運転はとてもアクロバティックで、通常ダイヤとの合間に設けられていました。そのため数分の遅れも許されず、多くの試運転が行われました。また、新横浜線での運用についていない東武車や西武車での試運転も行われ開業に向けて着々と試運転を行なっていました。

(写真)新横浜線で運用についている東急車と通常運用では新横浜線に入らないの東横線8両編成の試運転。



### 4.車両貸し出し試運転

相鉄側に動きがあったのが2022年3月。相鉄側は2000系・21000系をそれぞれ1編成ずつ貸し出し目的で東急側へ甲種輸送を行いました。直通先から車両を甲種輸送するというのはあまり見ることができない事例で、とても驚きました。長津田に届けられた2000系(21000系)は編成を組んだ後、

田園都市線・大井町線・目黒線・東横線の4路線を通り、元住吉検車区へと到着しました。

それからおよそ半年間、東横線での試運転を行い、新横浜線に車両が走れるようになってから返却が行われました。

東急側は新横浜線の習熟試運転が始まってから2ヶ月ほどで相鉄側に3000系、5050系を1編成ずつ貸し出して試運転を行いました。

(写真)相鉄2000系・21000系の東急線内試運転と東急3000系の相鉄線内試運転。



### 5.新横浜線開業

2023年3月18日に念願の東急新横浜線が開業しました。主は再テストがあるにもかかわらず、開業日の始発電車から新横浜線に乗りに行きました。4時台にも関わらず多くの方が新横浜駅に押しかけていました。4時半になると新横浜駅の駅の中に入れるようになりました。大勢の人が一斉に新横浜駅の改札へと向かい、新横浜駅を楽しんでいました。

新横浜駅では初日の始発から21000系の東急運用代走で、開業記念ヘッドマークがついていました。始発電車に乗り込み、なれない新横浜線の放送を聞いていると発車時刻になり、「出発進行」の合図で発車。1番列車に乗ることに成功しました。その後、武蔵小杉まで乗車し、電車を見送るとやっと開業したのを実感しました。相鉄線にはまだ、都営・東武・東京メトロの車両が直通していません。今後、直通対応をした後に直通するのかもしれませんが。

(写真)新横浜線開業式典



### 6.相鉄防護無線設置が遅れた3020系

3020系は新横浜線のために増備された車両でしたが、他の形式の防護無線設置が遅れたため、開業日までに相鉄防護無線は設置できませんでした。しかし、開業2日前にしてやっと長津田入場し、相鉄防護無線設置に向けて動きがありました。長津田検車区を出場したのは7月のことで、開業・入場から4ヶ月ほど経っていました。そしてついに7/24に相鉄線入線を果たしました。

(写真)3/16 の相鉄防護無線設置に伴う長津田入場回送と 7/25 に相鉄線横浜駅に初入線する 3020 系。



## 7.東横線で Q シート運用開始

東横線では今年度から Q シートが運用開始となりました。Q シートとは JR 東日本でいうグリーン車、JR 西日本でいう A シートのような座席指定の号車がついて運用します。東横線の Q シートは元々 8 両編成だった 5166F、5167F、5168F、5169F に新しく製造した Q シート 2 両を組み込んで 10 両化する計画です。5166F は Q シート組み込みに先駆けて総合車両製作所へ甲種輸送されて、Q シート対応工事等を行い、2022 年 6 月 29 日に総合車両製作所を出場しました。それ以降は Q シートのみの甲種輸送で、全 4 編成にワインレッドの塗装を施しました。

(写真)左 総合車両製作所を出場して八王子を經由し長津田検車区へ甲種輸送。この時はまだ無塗装。

右 通常運用に入る Q シート組み込み済み車両。



## 8.大井町線へ新車導入

大井町線は現在、元々東横線と田園都市線で使用されていた 9000 系と 2000 系を短編成化して 9000 系と 9020 系として走らせていましたが、車両の老朽化により置き換えが予定されています。9000 系の 9001F は現在、東急電鉄の中で最古参編成となっています。気になる新車の形式はまだ発表されていませんが、田園都市線や大井町線、目黒線に導入されている 2020 系列を導入するのか、誤乗車防止のために新形式を導入するのか、今後の動向に目が離せません。

(写真)大井町線で運用されている 9000 系と 9020 系。

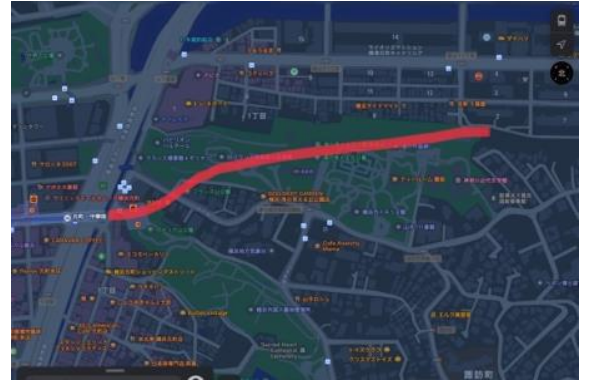


## 9.元町・中華街駅留置線計画

※横浜高速鉄道についてもご紹介致します。

数年前から計画されていた元町・中華街駅の先に留置線を作る計画ですが、2022 年から準備工事が始まりました。これは元住吉検車区の逼迫や S-TRAIN の運転などが関係しており(諸説あり)、10 両編成が 4 本止まれる広さの留置線を作る計画です。これにより、西武鉄道の特急列車「Laview(ラビュー)」が乗り入れを開始するのでは？という噂があります。ちなみに Laview の車内・車外 LCD は東横線とみなとみらい線の駅に対応しているそうです。

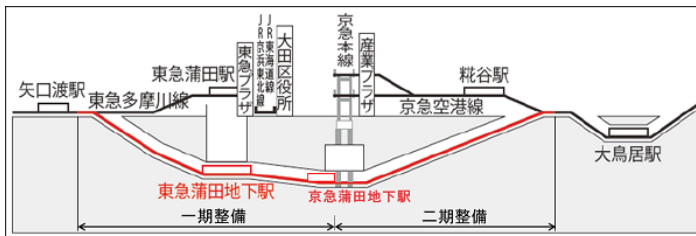
(写真)元町・中華街留置線の建設予定の場所。留置線は全て地下。



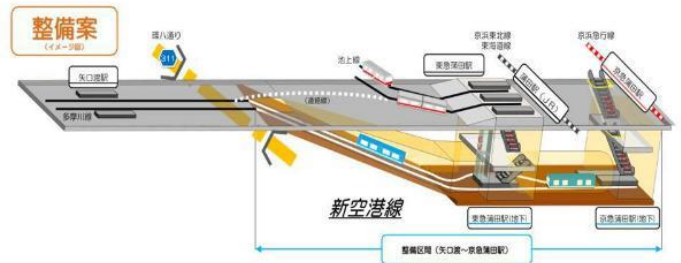
## 10.蒲蒲線(新空港線)計画の本格化

蒲蒲線計画とは、東急や JR の蒲田駅から京急蒲田駅へ繋げる計画です。2022 年、蒲蒲線に向けて第三セクターの会社が設立されました。蒲蒲線計画では東急多摩川線の矢口渡駅付近から地下へ入り地下に蒲田駅を建設、そこから京急線の京急蒲田駅の地下に駅を建設します。将来的には東急東横線関係との直通を望んでいるらしいですが、多分運用と車体長の関係上無理があるでしょう。新空港線(仮)は蒲蒲線(仮)開業後に大鳥居駅まで延伸する予定です。JR も空港線計画を本格始動したのでこれからは羽田空港アクセスの奪い合いになりそうです。

(写真)株式会社羽田エアポートライン様の設備投資計画の画像から引用



新空港線は、東急多摩川線矢口渡駅付近から多摩川線を地下化し、東急蒲田駅(地下)、京急蒲田駅(地下)を通り、大鳥居駅の手前で京急蒲田線に乗り入れる計画です。



## 11.東急 9000 系を西武鉄道へ譲渡

9/26 に西武鉄道よりプレスリリースが発表され、東急 9000 系の西武鉄道への譲渡が決定しました。運用開始は 2025 年度を見込んでおり、塗装の塗り替えや走行機器の交換が予定されています。個人調査ですが、西武国分寺線に小田急 8000 形 4 連 5 編成(計 20 両)が導入されることにより、東急 9000 系は 15 編成全てが譲渡するものと思われます。



(写真)東急大井町線で運用される 9000 系と小田急江ノ島線で運用される 8000 形  
(写真は 6 連です。西武鉄道では編成を短縮されて運用すると思われます。)

## 12.終わりに

最後までお読みいただきありがとうございました。この文章で僕の東急愛が伝わってくれば幸いです。これからも東急についてとことん語りますので来年の部誌もお楽しみに♪

※この文章は個人で制作したものです。東急電鉄とはなんの関わりもございません。この文章に関する東急電鉄へのお問い合わせはご遠慮ください。

## LCDとは

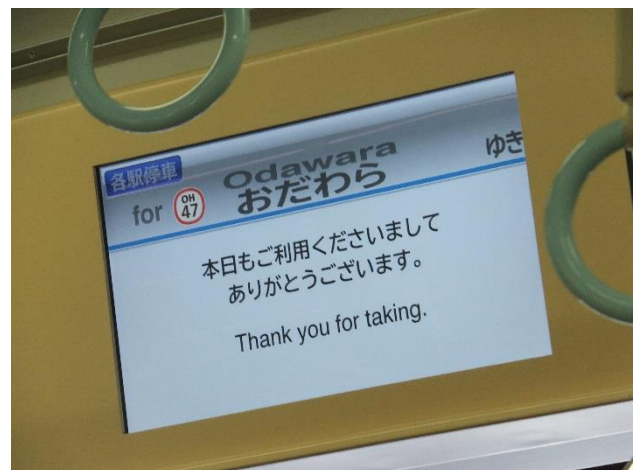
LCDとは、おもにドアの上にある、次の駅や行先の案内をする液晶画面のことです。車両によっては、通路の上に枕木方向に設置されていたりもします。いつも乗っているような路線では意識しないと見ないと思いますが、初めて乗る路線だと役に立ちます。

LCDにも当然種類があります。路線によって色合いやレイアウトが違うほか、メーカーの違いでもデザインやアニメーションが全く違います。

そのなかでも今回は、小田急の1000形、3000形、5000形に設置されている三菱製の「セサミクロ」と呼ばれるトレインビジョンを再現しようと思います。つたない説明にはなりますが、どうぞ最後まで読んで一緒にパワポをいじってみてください！

## 「セサミクロ」って？

セサミクロというのは、三菱電機が開発した描画回路のことです。全国でもほとんどの鉄道会社が、このシステムのLCDを導入しています。このセサミクロを搭載したトレインビジョンでは、右のような特徴的な文字のアニメーションがみられます。このアニメーションをパワポで再現するのが目標です。



## 製作に向けて

以下のものを用意してください

- ・ PowerPoint

(iPadとかのだと機能が制限されているので、これから説明するほとんどの操作ができません！ごめんなさい！)

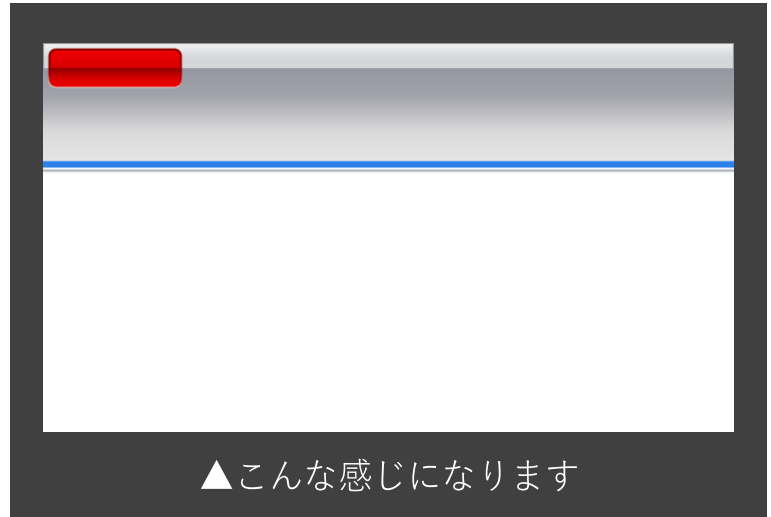
- ・ 気力



## PowerPoint を使ってみよう！

### ・下準備 文字や図形を出す

まず、LCD のレイアウトを再現します。「小田急 セサミク口」とググったら画像が出てくるので、その資料を参考にし、図形を並べていきます。三菱のセサミク口では、ほかのメーカーではあまり見られない、グラデーションを多用したレイアウトになっているので、それも再現しましょう。

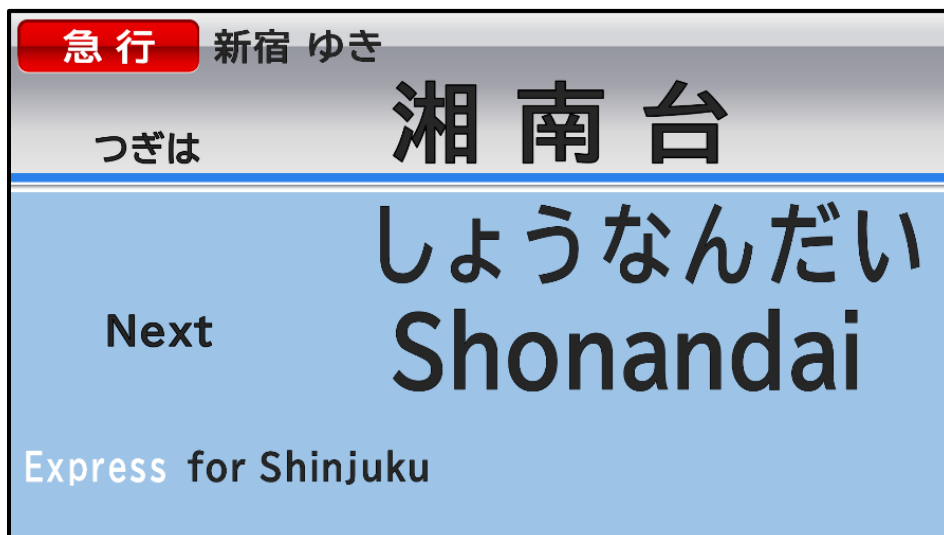


レイアウトを再現するのが面倒くさい方は上のものを使ってください。

つぎに文字を入れていきます。ここでは急行新宿ゆき、つぎの駅が湘南台の状態を再現します。ではテキストボックスを出して、「急行」という文字を入れてください。今回はフォントを「BIZ UDP ゴシック」にしました。太字にして、文字の色を白色にします。また、「ホーム」から文字の大きさを十分小さくしたうえで、「書式」「文字の効果」から「変形」を選択します。「形状」の左上にある「abcde」をクリックすると、テキストボックスの淵を動かして文字の大きさを自由に変えることができます(図2)。こうすると文字の大きさを変えるのが楽になるほか、再現しようとしているアニメーションが正常に動くようになります。

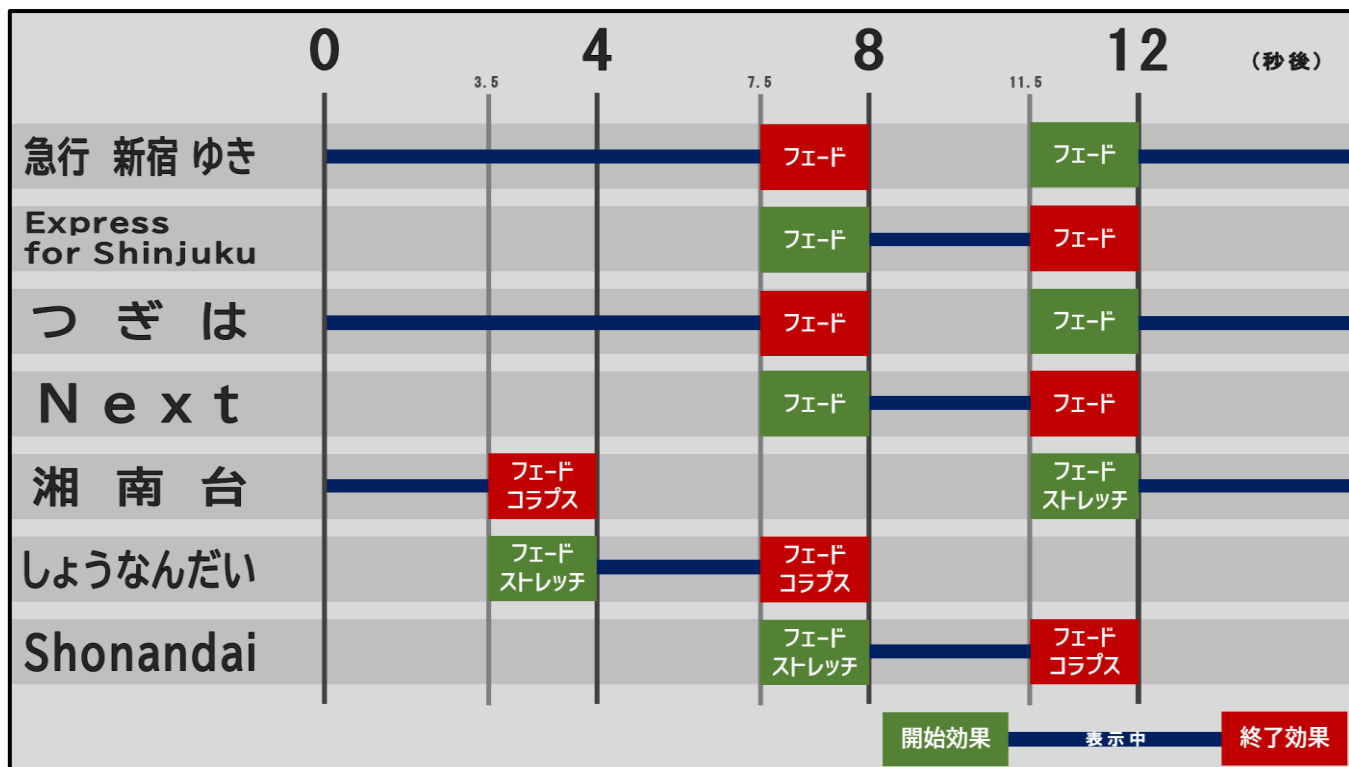
ここからコピペして、文字の色を変えたりして、ほかのパーツ「Express」「新宿ゆき」

「for Shinjuku」「つぎは」「Next」「湘南台」「しょうなんだい」「Shonandai」のテキストボックスを作ります。見やすいように背景をつけたりして仮置きしておくといいでしょう。



## ・アニメーションの再現

1, アニメーションをどのように動かすのかについて、概略図を説明します。



これに基づいて文字を動かしていきます。小田急の LCD は 4 秒で文字が切り替わります。フェードは徐々に濃くなりながら出てきたり、徐々に薄くなりながら消えて行ったりするアニメーションです。ストレッチは伸びながら出てくるアニメーションです。コラプスはストレッチの逆の動きをします。これらのアニメーションは実際に 0.5 秒かかります。

## 2, 「急行」「新宿ゆき」「つぎは」の文字を動かす (フェード)

どれも同時にアニメーションをするので、グループ化します。「アニメーション」タブから「アニメーションウィンドウ」を開きます。「アニメーションの追加」から終了効果の「フェード」を選択します。(継続時間が 00:50 になっていることを確認してください。) そうしたらアニメーションウィンドウに赤いものが追加されます。それを選択し、一番右の逆三角形から「直前の動作と同時」をクリックします。これで直前の動作、つまりスライドショーを開いた瞬間にフェードが働くこととなります。しかしそれではだめなので、アニメーションウィンドウの赤い四角形を右に移動させて、「開始: 7.5 秒」のところに持って行きます。これでスライドショーを開いた瞬間から 3.5 秒後にアニメーションが開始されることとなります。秒数の部分は、上にある「遅延」の秒数と対応しています。

また、11.5 秒後にフェードして表示されず。「アニメーションの追加」から開始効果のフェードを選択します。同じ文字で、二個以上アニメーションをかけるときは、「アニメーションの追加」からかけないとアニメーションが上書きされてしまいます。そしてさっきと同じく「直前の動作と同時」で、四角形を右に動かします(「遅延」の時間を調整します)。これからもすべてのアニメーションを「直前の動作と同時」と「遅延」で時間を調整します。



### 3, 「湘南台」の文字を動かす (フェード+ストレッチ/コラプス)

終了効果のフェードをかけます。その次に「その他の終了効果」から「コラプス」をかけます。コラプスは何も設定していない状態だと内側に吸い込まれるようなアニメーションになっているので、「効果のオプション」から「下へ」を選択します。そしてフェードとコラプスを同じく開始を 3.5 秒にし、フェードとコラプスが同時にかかります。

こちらも 11.5 秒後に再登場するので、開始効果のフェードをかけます。その次に「その他の開始効果」から「ストレッチ」をかけます。ストレッチは何も設定していない状態だと内側から登場するようなアニメーションになっているので「効果のオプション」から「上から」を選択します。フェードとストレッチを同じく開始を 11.5 秒にし、フェードとストレッチが同時にかかります。



### 4, こんな感じで全ての文字にアニメーションを入れます(適当)。

あとは同じアニメーションで、「遅延」の時間を変えるだけです。

## 完成！

右のようになっていたら正解です。

思った通りにできていたら達成感は半端ないですね。



## 路線図も配置する

あとは LCD の下半分に路線図なり運行情報なりをいれればそれっぽくなります。駅のナンバリングは、公開しているサイトがあるので、それを使用します。



文字の大きさや色が微妙に違ったりするのはご愛嬌。雰囲気重視です。

## おわりに

LCD、セサミクロについて少しでも興味を持っていただけましたか。

今回は、誰もが使ったことがあるであろう PowerPoint で再現しました。ほかにも動画編集ソフト「AviUtl」で再現する方法もあるので、ぜひそちらも実践してみてください。

ドアの上にある液晶画面、LCD。こんど電車に乗るときは少し目線を上げて、ドアの上にも注目してみてください。

ペーパークラフトをつくったのでよかったらプリントアウトしてつくってみてください。

去年は紙ベースで配布していたのですが、今年は部誌に組み込むこととなりました。

パワーオリエンテーターですがつくってくださると嬉しいです。

## ご注意

- ・ QRコードを読み取り、ドライブからダウンロードして印刷してください。
- ・ 色替えなど、加工は自由です。
- ・ 加工したものも含め、展開図の状態のものをインターネット上に共有するのはおやめください。
- ・ 組み立てたものを SNS 等で共有しましょう！！



← 読み取るとドライブに移動します。

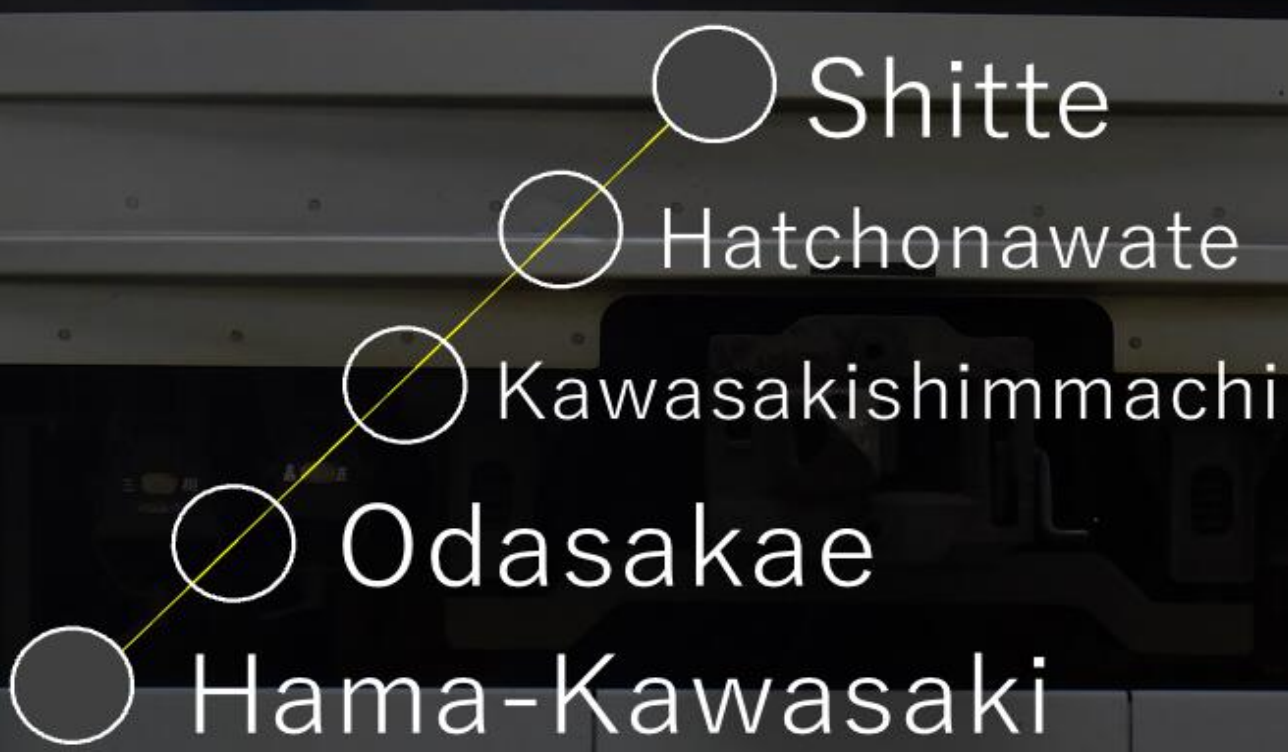
Wi-Fi 環境下で読み込んでください。

(高1 V.W)

# Nambu 205

Branch Line

205K



## (JR 東日本 205 系 1000 番台とは?)

JR 西日本にも主に奈良線で運用される 1000 番台がいるが、全く別物の JR 東日本首都圏本部鎌倉車両センター中原支所に所属し、南武線浜川崎支線(尻手-浜川崎)で運用される 205 系が合計 3 本配置されている。

所属は中原支所だが、2021 年 10 月 22 日に浜 4 編成が支線への送り込みの最中に南武本線鹿島田～矢向で故障し自走不可になる事態が発生したため、現在は鶴見線オフィスを起点に運行されている。

2M0T のモーター比率で約 3.6/h/s の高い加速度を持っていることが大きな特徴である他、205 系唯一のワンマン対応車であり、205 系の中では最短の 2 両編成、全てが中間車からの改造車となっている。

2016 年の小田栄駅開業を機に外帯や車内のリニューアルが行われ、ライトも LED ライトへ換装、パンタグラフも菱形からシングルアームへ交換されている。

## (205 系 1000 番台の生い立ち)

当時南武支線で運用されていた 101 系置き換えを目的に導入され、2002 年 3 月 29 日に 205 系中間改造第 1 陣として中央・総武緩行線の 205 系中間車を種車に浜 1・浜 2 編成が鶴見線用 T11 編成の Tc1101 と共に鎌倉総合車両所を出場し、中原電車区へ回送。試運転を重ねて 2002 年 8 月 19 日に運用を開始する予定であったが、台風の影響で一日延期され 8 月 20 日の 83H 運用 1015H より浜 2 編成が 101 系と車両交換で運用を開始した。浜 1 編成も翌 21 日 83H 運用 514H から運用開始し、浜 1・浜 2 両編成にデビュー記念 HM が掲出された。(この時点では 101 系浜 3 編成が予備車として残存)

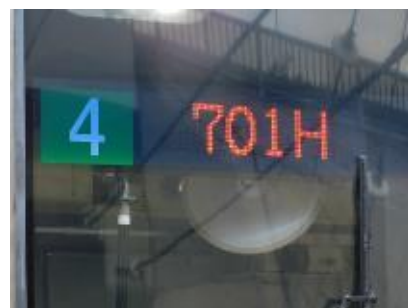
約1年後の2003年11月26日に山手線205系中間車を種車にした浜4編成が鎌倉総合車両所を出場し、ようやく全編成が出揃った。これに伴い101系浜3編成が運用を離脱。205系への置き換えが完了した。浜4編成は当初発注ミスかJRマークが黒色で出場していたが、後に重ね貼りで白色へ変更されている。

この浜4編成は試運転などを特に行わず2003年12月4日の81H運用805Hから運用を開始している。

ちなみに205系1000番台の3編成目が「浜3」ではなく「浜4」なのは、前述の101系浜3編成が205系導入時に残っていたことが原因で、番号重複を避けるため暫定的に浜4としていたのが今も続いているからである。

## (運用)

導入当初は81H・83Hの2運用であったが、後に朝ラッシュのみの01H・終日運用の03Hの2運用へ変更。2023年のダイヤ改正で01Hと03Hが逆転し、現在は鶴見線オフィスを起点に終日運用の01H運用、朝ラッシュのみの03H運用の2運用、予備1編成で運用される。日中は40分間隔、朝夕も1時間に3～5本程度運転されている。全ての列車が尻手または浜川崎行きで運転され、弁天橋からの回送の際配線の関係で浜川崎駅ホームに入線できないため、朝に2本小田栄始発が運転されている。貨物の大動脈を走るため旅客電車より貨物列車のほうが本数が多く、貨物列車とのすれ違いや貨物列車が遅れた際には待ち合わせなども存在する。





# (205系 1000番台を詳しく解剖)

## (車外)



AU75G2M クーラー



(ライト)  
上部に設置されており  
2018年12月よりLED  
が採用されている



(パンタグラフ)  
2009年3月に菱  
形から換装され  
たシングルアー  
ム式



(行き先表示機)  
3色LED式を採用、鶴見線向け  
1100-0番台と収録内容は共通、前  
面表示器は少し右側に寄っている

0	8 鶴 見
1 鶴 見	9 鶴 見 線
2 海 芝 浦	10 回 送
3 扇 町	11 試 運 転
4 浜川崎 (鶴見線)	12 臨 時
5 武 蔵 白 石	13 団 体
6 大 川	14 浜川崎(南武支線)
7 弁 天 橋	15 尻 手



国鉄初のボルスタレス台車であるDT50D  
モーターはMT61を採用しMc205-1003  
のみ冷却ファンが内側の内扇モーター、  
その他が冷却ファンが外側の外扇モータ



補助電源は種車が補助電源無の車だったため新設、電動発電機(MG)が製造終了していたためSIVを採用。5000番台、JR西1000番台、中間改造車のみの特徴だ。



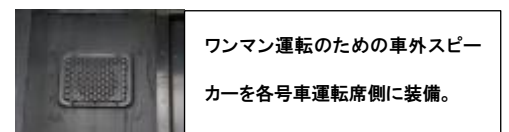
側面帯も小田栄駅開業を機にリニューアルされ、Nambu LINEの文字や音符などが追加されている



スカート(排障器)は中間改造車仕様のスカートを採用



左が浜4編成、右が浜1・浜2編成の車両連結部。浜4編成のMc、'204-1003(2号車)の号車札は車両連結部側(②側)にある。



ワンマン運転のための車外スピーカーを各号車運転席側に装備。



↑ 浜4編成のスライド式遮光幕  
浜1・浜2編成の回転式遮光板 ↑

**(車内)** ※2023 年初頭あたりから車内広告の掲出が中止されています。



荷物棚は浜 1・浜 2 編成が左の写真のパイプ棚、浜 4 編成が右の写真のような網棚となっている。



2016 年のリニューアル時に変更された三角型吊り革。優先席付近は黄色、その他は黒色



←2 号車車端部には車椅子スペースが設置されている。各号車両端に点検蓋があり運転席ギリギリまで迫っているところもある。→



優先席は従来通りのモケットが継続使用されている。

**(運転席)**



中間改造車のため 2 ハンドルマスコンではなく 1 ハンドルマスコンを採用。既存車よりも 200mm 乗務員室が広くなっていて、ワンマン運転対応機器が設置され、車内保温のための 3/4 閉スイッチも装備されている。

その他のわかりやすい従来車との差異は乗務員扉に「乗務員室」表示がないことや運転席の真後ろに窓がない点だろうか。

電子ホーンを装備していてこれは中間改造車・600 代のみの特徴だ。



オールロングシートの車内、非優先席は小田栄駅開業を機に 205 系といえの緑モケットから青色へ変更され「音楽のまち川崎」をイメージした音符柄が採用されてい

## (置き換え発表)

ここ数年故障が相次ぎ置き換えが噂されていた 1000 番台だが、遂に 2023 年 2 月 17 日に JR 東日本より新潟地区で使用されていた E127 系 0 番代 2 編成(V12・V13)を改造・転用する旨が発表され、5 月 31 日～6 月 1 日にかけて E127 系 V12 編成が横ナハ V1 編成として出場、6 月 5 日には中原支所へ自走回送され、試運転を開始、6 月をもってハンドル訓練を完了させている。

E127 系は幕式・菱形パンタのままで出場。改造とはいえ最近の新車では珍しい仕様となっており、警笛もホイッスルカバーがそのまま、改造としては帯色変更や放送装置変更、防犯カメラ設置等最低限のみの印象である点が気になるところだ。ちなみにトイレは封鎖されていて利用はできない。

205 系 1000 番台が 3 本在籍で E127 系 2 本だと不足が生じるが、JR 東日本の公式発表により 205 系が 1 本残ることが判明している。



長野での改造を終え配給される E127 系、EF64(新潟)牽引で 1 本ずつ国府津へ配給された



南武支線内で試運転を行う E127 系、連日の走り込みが行われ、遂に南武支線へ入線した



E127 系南武支線への投入発表の PDF。SNS のトレンド入りをするなど大きな話題を呼んだ

[https://www.jreast.co.jp/press/2022/yokohama/20230217\\_y2.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2022/yokohama/20230217_y2.pdf)

そして 2023 年 7 月 24 日、鶴見線 E131 系投入の発表と同時に E127 系の営業開始日が 2023 年 9 月 13 日に決定。この記事が皆さんの目に触れる頃には無事に営業を開始していることでしょう。

## (205 系 1000 番台にガタが来ている話)

さっき 205 系 1000 番台は故障が多いと述べたが、浜 4 編成は検査を通したもののここ数年不具合が多く前述のように南武線内で自走不可になったり、冷房装置が壊れたりなど満身創痍の状態である。JR 東日本の人によると一番ガタが来ているらしく、2023 年に検査入場する以前の一時期は運用入りをできるだけ避け、ほとんど運用されない状態で問題児扱いをされていた。他の編成はというと浜 2 編成が終電後に自走不可になったことによって救援を要する事態となり、浜 1 編成も故障を引き起こしたことがあるが浜川崎までなんとか運転、そこから鶴見との協調運転で所属区へ帰ったためこちらは余り話題には上がっていない。

### (ここ最近の故障)

2020 年 5 月 12 日(浜 1 編成)

601H(回送:弁天橋→浜川崎)、鶴見線内で不具合発生:浜川崎まで運転の上、鶴見線との協調運転で中原支所へ回送

※修繕が完了した同年同月 15 日に万が一に備え T11 を併結して南武線で試運転を実施するほどだったため意外と重症だったのでは?(例がない)

2020 年 9 月 13 日(浜 2 編成)

2213H(回送:尻手→武蔵中原)、尻手駅で故障、浜 4 編成が救援

2021 年 10 月 22 日(浜 4 編成)

600H(回送:武蔵中原→尻手、尻手→浜川崎は客扱い)、鹿島田～矢向で故障  
後続 753F 川崎行 N31 編成の救援で故障箇所～川崎～武蔵中原で回送

2023 年 6 月 28 日(浜 4 編成)

1301H(浜川崎→尻手)、冷房装置故障に伴い尻手で浜 1 と車両交換、中原支所へ回送

これ以外にも故障まではいかなくても違和感を覚えることも多々あり、現場としては早急な置き換えが望まれていたのではないだろうか? 経年車の改造で 2MOT の車両構成など特異な車両であったため劣化が早かったのだろうか。

(編成表) 搭載機器:1号車→SIV・CP、2号車→Cont

# 1 (浜1編成)



# 2 (浜2編成)



# 4 (浜4編成)



※全編成、帯延長無・B撤去蓋有・通常帯



1号車 クモハ 205-1001	2号車 クモハ 204-1001
---------------------	---------------------

(種車製造)・・・1989/10/18:川崎重工

モハ 205-279→クモハ 205-1001

モハ 204-279→クモハ 204-1001

ミツ

15

(新製・組成)・・・2002/3/29(鎌倉総合車両所)

(最終出場)・・・2020/3/17(大宮総合車セ・要検)

(備考)・・・外扇モーター・大窓・回転式遮光板・パイプ棚



1号車 クモハ 205-1002	2号車 クモハ 204-1002
---------------------	---------------------

(種車製造)・・・1989/10/27:川崎重工

モハ 205-282→クモハ 205-1001

モハ 204-282→クモハ 204-1001

ミツ

16

(新製・組成)・・・2002/3/29(鎌倉総合車両所)

(最終出場)・・・2020/8/5(大宮総合車セ・要検)

(備考)・・・外扇モーター・大窓・回転式遮光板・パイプ棚



1号車 クモハ 205-1003	2号車 クモハ 204-1003
---------------------	---------------------

(種車製造)・・・1985/7/23(東急車輛)

モハ 205-23→クモハ 205-1003

モハ 204-23→クモハ 204-1003

ヤテ

8

(新製・組成)・・・2003/11/26(鎌倉総合車両所)

(最終出場)・・・2023/1/27(大宮総合車セ・全検)

(備考)・・・Mc 205-1003→内扇、Mc'204-1003→外扇

小窓・網棚・スライド式遮光幕・Mc'204号車札②側

# Echigo

# Tokimeki

# Railway

高一

粕谷



Ichiburi



Itoigawa



Tsutsuishi



Naoetsu



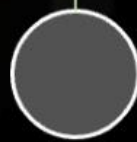
Takada



Jyoetsumyoko



Arai



Myoko-Kogen

## 〈路線〉

えちごトキめき鉄道は妙高はねうまラインと日本海ひすいラインを運行する鉄道会社。

### ・妙高はねうまライン

妙高はねうまラインは 2015 年の北陸新幹線長野～金沢間開業の際に JR 東日本から経営分離された信越本線(妙高高原～直江津)を引き継いだ路線。全線直流電化。上越妙高で新幹線との接続、妙高高原駅でしなの鉄道に接続できるようにダイヤが組まれている。夜間の新幹線に接続する普通列車には「おかえり上越」という列車名が付いており、3 号には特急型車両の E653 系が用いられる。普通、特急、土休日のみ快速が運行されている。

### ・直通運転

JR 信越本線との直通運転が行われており、新潟から北陸新幹線を連絡する特急しらゆき号と 1 日 2 本の普通列車、観光列車の越乃 shu\*kra が直通運転している。日本海ひすいラインとの直通運転も行われており、あいの風とやま鉄道の泊から直通運転されている。2023 年の 3 月まで北越急行ほくほく線との直通運転も行われていたが北越急行のダイヤ改正に伴い廃止された。



新井駅に停車する北越急行の HK100 形



越乃 shu\*kra

### ・日本海ひすいライン

日本海ひすいラインは 2015 年の北陸新幹線長野～金沢間開業の際に JR 西日本から経営分離された北陸本線(直江津～市振)を引き継いだ路線。全線電化されているが、えちご押上ひすい海岸～梶屋敷間のデッドセクションを境に糸魚川方が交流電化、直江津方が直流電化となっている。そのため、ひすいラインを電車で運行するためには交直両用車が必要となる。しかし、交直両用車は製造費などのコスト高くなるのでほとんどの列車が気動車で運行されている。普通列車と土休日を中心に急行が運行されている。

### ・直通運転

あいの風とやま鉄道を経由し、IR いしかわ鉄道の金沢まで 1 日 1 往復直通する。はねうまラインには 1 日 1 本新井行きが直通する。一部区間列車を除き、あいの風とやま鉄道の泊まですべての列車が直通する。

## ・一般車両



### ET122 形

JR 西日本のキハ 122 形をベースに日本海ひすいラインの開業時に新造されたトキ鉄オリジナルの気動車。トンネルが多いひすいラインでの火災を防止するために燃料タンクを二層構造にして燃料漏れを防いでいる。主に日本海ひすいライン全線と直通先のあいの風とやま鉄道線(市振～泊)の普通列車で運用される。はねうまラインにも入線することがある。



### ET127 系

JR 東日本新潟地区で使われていた E127 系を妙高はねうまラインが開業時に譲り受けた車両。利用者の多い時間帯には最大 6 両編成まで増結される。妙高はねうまライン全線と直通先の信越本線(直江津～長岡)の普通列車で運用される。直流専用車なのでひすいラインでの運用はない。



## ・観光車両



### えちごトキめきリゾート雪月花

(ET122 形 1000 番台)

2016 年に運行開始したトキ鉄のリゾート列車。大きな窓からは妙高山や日本海などの景色が楽しめる。車内では地域の食材にこだわった料理をいただける。雪月花に乗るためには事前予約が必要なので注意が必要。





## 455系、413系

JR西日本で運行していた455系、413系を購入し2021年にトキ鉄で運行を開始した。

3両編成で市振、妙高高原方先頭車が455系、直江津方2両が413系。特に455系(クハ455-701)は現役最後の国鉄型交直両用電車ということで、鉄道マニアから注目を集めている。妙高はねうまラインの快速、日本海ひすいラインの急行で運用される。ひすいラインの急行は今では珍しく乗車に急行券が必要で、国鉄の急行列車の雰囲気を感じることができる。455系は基本的に旅行商品の指定席となっていて車内でスイーツを食べるプラン、沿線の蟹の釜飯を食べるプラン、長時間乗車を楽しむプランが用意されている。

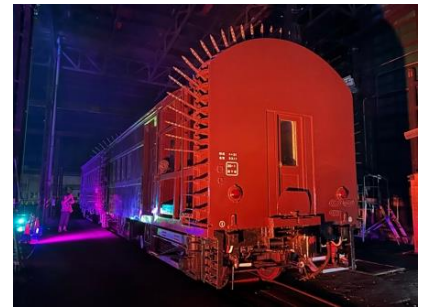
ドリンク飲み放題の納涼急行や昭和の夜行列車を再現した夜行急行といった特別運行もされる。非常に貴重な車両なので乗る価値がある。



クハ455-701

### ・トキ鉄の名所

### ・直江津 D51 レールパーク



直江津 D51 レールパークはえちごトキめき鉄道の運営する鉄道テーマパーク。

園内には転車台や扇形庫があり、D51 827、413系、オヤ 31 形建築限界測定用試験車(おいらん車)、DE15 ラッセル車と緩急車が保存されている。

D51 827 は圧縮空気を用いて動態保存されている。

レールパーク開園日には直江津駅からレールパークまで回送列車に乗車することができ、洗車体験もできる。

### ・二本木駅

急勾配に駅を設置するためにスイッチバック構造になっているのでバック運転が行われる。

駅先端にはスイッチバック展望デッキがあり列車の入線の様子を線路と同じ目線で見ることができる。

木製のスノーシェードが特徴。

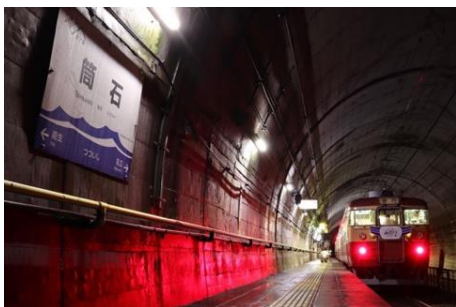


## ・有間川駅



有間川駅のホームからは日本海を一望することができ、テレビ、映画、MV 撮影などに使われている。

## ・筒石駅



筒石駅は JR 線以外の路線の山岳トンネルとして日本最長の長さ(11353m)の頸城トンネルの中にある駅。地下駅だが、エスカレーターやエレベーターはないので改札までは約300段の階段を登る必要がある。ホーム上は1年中寒い。

## ・デッドセクション

日本海ひすいラインのえちご押上ひすい海岸～梶屋敷間にはデッドセクションがあり、急行電車では車内の電気が消える。デッドセクションで交流電化と直流電化が切り替わる。



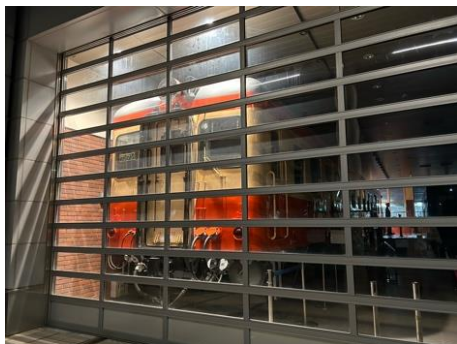
通常時



通過時

## ・ジオパル

ジオパルは糸魚川駅内にある糸魚川市の情報発信施設。大系線のキハ 52 が保存されている。トワイライトエクスプレスのモックアップや糸魚川周辺の景色を再現した巨大鉄道ジオラマがある。



## ・最後に

えちごトキめき鉄道は貴重な急行型車両が走っていたり、雄大な景色を見たりすることができる素晴らしい路線です。皆さんも乗りに行ってみてはいかがでしょうか？

# 1500 形～京急最後の細帯～の置き換えによって失われるもの 高 2 坂本

## 初めに

僕が今回紹介するのは、京急 1500 形についてである。といっても、ただ紹介するだけというわけではない。実はこの形式は京急の現役車両としては最後のものであり、1500 形が今後置き換えられていくにあたって失われる要素も多数ある。今回はそんな要素について紹介していこうと思う。

## 京急 1500 形とは

京急 1500 形とは、1985 年に登場した通勤型車両で、現在では線内での普通から、京成線成田空港まで直通するものまで、幅広く運用をこなす形式である。脱線事故(※1)を除き長い間 27 編成 148 両が健在していたが、2021 年の 1509 編成を皮切りに廃車が始まった。



↑普通電車として運用につく 6 両編成(左)と直通する京成線の終点である成田空港まで運用される 8 両編成(右)

## 細い白帯

あくまで個人の感想だが、1500 形の最大の特徴といえば、全面赤に細い白帯が入った塗装であると僕は思う。実はこの塗装スタイルは 1953 年に登場した初代 600 形以降この形式までずっと継続されてきたもので、かれこれ 70 年以上京急を走り続けるベテラン塗装なのである。

ただ、1500 形の次に登場した 3 代目 600 形からは、白帯の部分が黄色っぽくなった上に太くなり、だいがイメージが変わっており、1500 形が全廃された暁には、1 世紀近く続いた伝統的塗装が消滅することになってしまうだろう。



↑1500 形(左)と 600 形(右) 全体的に真っ赤な 1500 形に対し、600 形以降の車両は帯が窓周りまで侵食し、色も黄色っぽくなっている。

## 急行灯の位置

急行灯とは、各駅停車より速い優等種別において、駅を通過する際にその駅に停車する列車と通過する列車を区別するために点灯するライトのことである。急行灯は既に多くの鉄道会社で廃止になってしまっているが、京成、京王などの一部の鉄道会社では現在も使用されている。

京急にも急行灯が残存しているのだが、実はその中でも 1500 形だけは他形式とは違う大きな特徴を持っている。急行灯と前照灯の位置が逆なのだ。下の写真を見てもらうと分かる通り、600 形以降の丸っぽい顔、いわゆるバルーンフェイスの車両では前照灯が行き先表示器の横にあり、急行灯は窓より下にあるのに対し、1500 形は逆に帯下の角形 2 灯のライトが前照灯で、行き先表示器横が急行灯なのである。

実は急行灯の位置は、京王、都営、西鉄などはいずれも上が急行灯、阪急、近鉄などは下が急行灯であり、京急の直通先である京成では 3700 形以前は上が急行灯、3000 形以降は下が急行灯となっているなど、会社によってまちまちなので、一概に 1500 形あるいはバルーンフェイスが特殊というわけではない。ただ、1500 形がいなくなることによって、常に角形 2 灯ライトを付けて走る電車が京急からいなくなるのは確かである



↑左から順に 1500 形(急行灯点灯)、1500 形(急行灯無点灯)、新 1000 形(急行灯点灯)、新 1000 形(急行灯無点灯)。1500 形は帯の下が前照灯、種別の横が急行灯であるのに対し、600 形以降の車両は急行灯と前照灯の位置が逆である。

## ヘッドマーク

京急のほとんどの車両の前面が丸っぽいバルーンフェイスとなっているのに対し、1500 形は四角い顔をしている。そして、帯のすぐ下にちょっとした出っ張りがあるのがわかる。

この部分は、ヘッドマークを取り付けることが可能で、毎年 1 月に大師線で走っている、その年の干支をテーマにデザインされたものを始め、様々なヘッドマークを付けて走っている。ヘッドマークと言えば、基本は「貼り付けられている」パターンが多いので、1500 形のように板状のものを出っ張りに「取り付けて」走らせているケースはかなり珍しい。

なお、残念ながら 1500 形は前述の通り鋼製の 4 両編成を始めとして廃車が進んでおり、干支ヘッドマークが走る大師線から 1500 形が減ったことで、残念ながら 2022 年以降取り付け式ヘッドマークの出番は減ってしまっている。



↑2021 年までは毎年走っていた干支ヘッドマーク。21 年は丑だった。

# 京急ドレミファインバータの歴史

高2 江頭

電車が発車するときに「ファソラシドレミファソ♪」という音を出していく、京浜急行の名物となっていた光景が2021年夏に見られなくなった。最後の編成だけ残っていた京急新1000形の1033編成が、機器更新により歌わなくなってしまったのだ。鉄道ファンからは、残念がる声が多かった。今回は、このドレミファインバータの歴史や概要について、話そうと思う。

## ドレミファインバータとは？

ドレミファインバータとは、一般的にはドイツ・シーメンス社製のGTO(ゲートターンオフサイリスタ)素子を利用したVVVF(可変電圧可変周波数)インバータのことを指す。このインバータの特徴として、電車が動き出す際に「ファソラシドレミファソ♪」と音階を奏でることが挙げられる。

ではなぜこのように電車が歌うのだろうか？

前述の通り、インバータはドイツのシーメンス社によって製造された。通説では、このドイツのシーメンス社のエンジニアが遊び心で「磁励音」と呼ばれるノイズを「ファソラシドレミファソ♪」と聞こえるように調節したためだとされている。

## 京急にドレミファインバータ

通称「ドレミファインバータ」は、京浜急行電鉄株式会社の創立100周年となる1998年に登場した2100形が初めてだ。当時は発車時に音階を奏でる車両として注目を集めた。その後登場した新1000形の一部車両にもつけられた。多くの人に愛されていたドレミファインバータは、2008年から車両更新の進捗により徐々にメロディを奏でなくなってしまう。そして2021年の夏に最後の車両が更新に入り、ドレミファインバータがなくなった。このドイツのインバータは、国産のものに切り替えられた。その理由として挙げられているのに、高温多湿の日本の気候に合わなかったことがある。また故障した場合にシーメンス社のあるドイツに部品を送る必要があり、メンテナンスに手間がかかるというのもある。現在は、更新された2100形と一部の新1000形の前面非常口部分に、京急のキャラクターである「けいきゅん」のステッカーが貼り付けられてる。

更新前の2100形(左)



更新後の2100形(右)



## 最後のドレミファインバータ 新 1000 形 1033 編成



### 終わりに

みなさんもぜひ京急に乗ってみてください！

### 参考

京浜急行電鉄 [ajr-news.com](http://ajr-news.com)

### 写真

- U-TRAINS (京急 2100 形 更新前)
- レイルラボ (京急 2100 形 更新後)
- 2nd-train (京急新 1000 形 1033 編成)

## はじめに

どうも、気づけば部内の最高学年になってしまいました。川野です。今回は、昨年度の入試休みを使って弾丸旅行に行ってきたのでそれをまとめてみることにしました。読みにくい文章ではあると思いますが最後までお読みいただくと幸いです。

## 0 日目 「模試爆死」

ベネッセ、河合の模試との連闘を制した2週間が過ぎ、入試休みを迎えることになった。来年度(2023年度)のクラスも決まったことだし、資金時間ともにたっぷりあったので大阪・岡山・岐阜・名古屋を巡る弾丸旅行に出かけることにした。いつものように事務に駆け込み、学割を発行、その日のうちに切符を発行し、翌日から旅立つことに決めた。

## 1 日目

いつものように朝4時に起床し、冷凍ご飯を掻き込み、5時の市営地下鉄の始発に乗る。背中に一眼とレンズの入ったリュック、肩から三脚・踏み台を入れた大きい鞆を担ぎ、新横浜駅を目指す。新横浜と言えば、今年東急・相鉄直通線が開業したが田園都市線沿線の自分にとっては正直メリットがない。以前と変わらずハマセンか地下鉄で新横浜に行った方が近いのである。新横浜駅からは東海道新幹線ひかり533号に乗る。この列車は知る人ぞ知る新大阪までのぞみに一度も抜かれないひかり号として有名な列車だ。ダイヤ改正で新横浜始発の臨時のぞみが爆誕したため、現在は抜かれず逃げ切れなくなったものの、停車駅が小田原、静岡等止まる駅が多いもののぞみ同等の所要時間で駆け抜けるバケモノである。小田原を過ぎ、日の出を迎えた。新幹線から眺める朝陽は格別である。JR 東海名物静岡茶を飲んでいて、すぐに名古屋に到着した。大阪方面を目指すかと思いきやここは手前の京都で下車し、地下鉄烏丸線に乗り換える。

烏丸から阪急に乗り、遠征で初めての撮影をすることにする。ここでは新しく登場した新種別「準特急」をターゲットに撮影する。準特急と言えば、京王線のイメージが大変強いが本家は特急に統合される形で廃止されてしまった。一方阪急では快速急行が準特急と名称が改められ、準特急という名称が1年も待たずに復活したのだ。



○ #8412 準特急/京都河原町



○ #9401 通勤特急/京都河原町

朝ラッシュなのもあってかお目当ての準特急はなかなか来なかったが8300系での運用だったのでまあ満足である。京都線の優等と言えば9300系や1300系であるが代走で8300系などの車両が充当することもあり、あまり見れない光景だったので良かった。

撮影を済ませ、お次に狙うのは冬の名物列車「網干訓練」である。この列車は車で言う路上教習的なもので、運転士さんが機関車の運転を勉強するために走ってる列車であり宮原車両所(新大阪)～網干の間を走っている。というわけで阪急・山陽電車乗り継ぎ、かの有名な撮影地「スマシオ」で迎え撃つこととする。

だがこの撮影地、某ネズミーアトラクションもびつくりの身長制限があり、筆者のような低身長には優しくない撮影地であった。少々お粗末になってしまったが、この後先回りに成功し、東姫路でも撮影に成功。天気が are なのが残念であるが満足である。

DD51[宮]+12系5B[大ミハ]→





気づけば日が暮れてしまっていたので、ここからはひたすらバルブ撮影を行うことにした。まずは姫路から新快速で大  
阪に出て地下鉄を乗り継ぎ天下茶屋に到着した。ここでやることは南海電車の撮影である。1 時間ほど高野線をメインに



撮影を行ったが、帰宅ラッシュという事もあってか、列車の本数、バリエーションともに豊富で楽しい撮影だった。特に引退が宣告されてる南海 6000 系、泉北高速 3500 系が撮影できたのは大きい。

[左]急行/林間田園都市 6908f  
[右]準急行/泉中央 3520f



この後はまた新今宮までとんぼ返りし、JR ホームへ。同じく去就が注目されてる 201 系の撮影を行った。「足元白色〇印」という関西人ならおなじみ 4 ドア確定演出放送を聞き流しながら撮影に没頭した。この駅は人通りが多く、同業者によるトラブル防止の為に三脚が使えず、撮影が難しかったが、無事に撮影を行えたので良かった。201 系と言えば、JR 東日本と西日本が保有していた車両であるが両社で仕様がかなり異なっていたのも特徴だ。戸袋窓の有無や運転台の窓枠、更新工事内容など 103 系には及ばないものの、バリエーション豊富で面白い車両だ。現在、東日本の 201 系は豊田車両センターにいる 1 両を除きすべて廃車になってしまっている。父方の実家が奈良にいる

自分にとってはかなり思い入れの深い車両であるが現在残っている 201 系も来年のダイヤ改正を持って定期運行が無くなるとか無くなるとか言われているのでカットを増やしておきたい。1 時間ほど撮影を行い、本来高校生が一人で行くようなところではないのでそそくさと撤収し、大和路線の区間快速に乗り親戚宅へ向かう。初日から中々カオスな旅であった。

## 2 日目「晴れ(笑)の国、岡山」

撮り鉄の朝は早い。どんなに寝ていなかろうが、どんなに眠かろうが始発に間に合うように根性で必ず起きる。

昨日の疲労の影響を受け左目が閉じれない事象が発生したがそんなもん関係ない。好きなものの為なら自己犠牲などたやすいものだ。片目が閉じれないなんて左腕をなくしたワンオースのシャンクスに比べればマシである。

大和路線と地下鉄を乗り継ぎ、新大阪を目指す。新大阪のフードコートで朝ご飯を平らげ、始発のさくら号で岡山を目指す。目的地まではだいぶ運賃がかかるが、新幹線+特急を乗り継ぐと特急列車の特急料金が半額になる。今回の旅は割とこれの恩恵を受けている。岡山より接続の特急やくも 3 号に乗り根雨駅を目指す。乗車している 381 系は国鉄時代に製造された特急電車だが実は車内は国鉄時代の面影は全くといいほどなく、JR 西日本の匠によって古さを感じない内装となっている。しばらくして大雪の根雨駅に到着した。天気は曇天・露出無しと撮影には最悪の条件だった。やくも号は毎時 1 本、上下合わせて 30 分ごとに 1 本来るので暇はしなかった。

本命のやくも 9 号の 1 本前のやくも 8 号通過時に日差しが出始め、若干雲の陰りはあったもののなんとか順光のやくも 9 号を撮影出来た。今回の旅の最大の目的でもあったので非常によかった。その後豪雪が筆者の身を襲ってきたためそそくさと撤収することにした。帰りのやくもの中で倉敷から水島臨海鉄道に乗ろうとも考えたが車両運用があまりにもゴミだったため、断念。大阪に直帰り、明日に備えて早めに寝ることにした。



### 3日目 ありがとう、キハ85

残念なことに、明後日から学校なことを完全に忘れていたため、(高山を經由して)帰ることにした。JR 奈良線の始発と東海道本線乗り継ぎ岐阜へ。岐阜からは高山線特急ひだ号に乗車。HC85 という新型車両が使用されていた。この車両はエンジンで発電、その電気でモーターを動かして走るという環境に優しい気動車で構造的には電車の方が近い設計となっている。(なのでモハ・クモハという表記が車両に印字されている。)

高山線は沿線の風光明媚な景色も有名であり、これは競合する高速バスにはない最大の武器と言っても過言ではない。下呂を過ぎると雪深い地域に突入していく。飛騨木曾赤石でおなじみ日本アルプスを乗り越えるため山一つ越えると天気がころっと変わる区間になる。車窓の景色がころころ変わっていくのも高山線の面白い所である。

3時間ほどで高山に到着した。高山と言えば、古風な街並みだがこれは戦前、空襲による被害を受けなかった為、江戸時代から続く古い町並みが現存している。



バスが来るまで町をぶらついた後、有名撮影地”一ノ宮カーブ”へ向かう。

ここで10連ひだを撮影する予定だ。このひだ12号は朝ひだ5・25号として仕立てた編成が折り返して最大10両で名古屋へ向かう。またこのキハ85は中間車を中心に廃車が始まっていた為、先頭車組成が自然と多くなっていた。中間車に先頭車がくっついて「変態連結」は正に圧巻である。



高山でも満足いくことが出来て非常に満足であった。この後は夜まで高山に滞在し、最終ひだ→新幹線最終のコンボで家路についた。3日間にわたる中々ハードな旅であったが、撮れ高的にも非常に満足である。

## 1)はじめに

このページは東武 10000 系列について一個人の趣味の範囲内で述べられた文書であり、この文書の内容に関しての東武鉄道への問い合わせは控えて頂きたい。また～コテは～両固定編成を示し、(R)は更新車をこの記事内では示す。

## 2)10000 型

### 2-1)製造経緯・時代背景

長きに渡る 8000 型・8500 型の増備でその陳腐さが目立って来ていた 1970 年代後半から 1980 年代初頭。当時の東武鉄道は 1963 年から始まった 8000 型・8500 型の増備を漸く打ち切った(～1983)頃だった。石油危機を契機に高まった省エネルギーへの意識の高まりと共に 8000 型・8500 型の設計は時代にそぐわぬ物となってしまった。そこで東武鉄道は 8000 型・8500 型に継ぐ、次世代の汎用通勤型電車の製造に着手する。しかし、製造は(営団)地下鉄有楽町線直通専用で製造された 9000 型の製造が完了する事を待たなければならなかった。10000 型の前身となる 9000 型 9101F は 1981 年に製造され、東武鉄道初の軽量ステンレスの通勤型電車だった。9000 型は高い経済性を持つ車両であるという設計思想を先代の 8000 型・8500 型から受け継ぎ、“省エネ”という時代の要請にも応えるように設計されたが、9000 型はあくまで 1985 年より開始された(営団)地下鉄有楽町線との相互直通運転に用いる車両としての目的を主として用意された。その為、地下鉄線内での運用を考慮して従来車より高く設定された起動加速度、AFE 式(自動界磁励磁式)主回路チョップ制御装置の採用などが特徴である。また、東武の通勤型電車として初の自動式前面・側面表示器の採用など地下鉄との相互直通運転に適合された機器が搭載された。尚 9000 型で採用され軽量ステンレス製車体、SU ミンデン式台車などの要素は後に続く地上線用の 10000 型の設計に引き継がれる事になった。そして 1983 年 1 月に待望の新型地上線用汎用通勤型電車である 10000 型が営業線に姿を現した。

### 2-2)基本設計・設計思想

9000 型よりステンレス車体と SU ミンデン台車が引き続き採用され、ローコストで回生ブレーキが実現出来る界磁チョップ制御と滑らかな加減速が可能なバーニア抵抗器が搭載された。また山岳区間にも対応する為抑速ブレーキも設置された。8000 型・8500 型同様の柔軟な編成組成が出来るように 2R 6R 8R 10R の 4 種類の編成が製造された。

↓ 9000 型、10000 型、10030 型の形状比較



左△55レ;9104F 9000 型量産車。先行試作車である 9101F とは設計が変更されたが、後の 10000 系列製造の礎となった。

中央△339レ;11006F 東上線にのみ配置されている 10000 型 10 連固定。40 年間も未更新で酷使されている。右△755レ;11441F+11661F 4+6 半固定の 11661F-11441F ペア。10000 型と比べて垢抜けた印象を受ける。

### 2-3)運用

当初は森林公園に 8 コテが配置され、連結相手の 2 コテは配置されなかった(当時は地上車 8 連での運用も多かった。現在は消滅済み)。その後 1989 年ダイヤ改正で 10 連の運用が増加した事に伴い、11803F から 11806F に関しては中間に各編成 2 両ずつの中間車を新造、増結する事になった。2008 年には東上線池袋口の定期運用が全て 10 連に統一され、8 連で残っていた 11801F と 11802F に増結する 2 連が必要になった為、当時は伊勢崎線にのみ配置されていた 2 コテの内 11201F と 11202F が東上線に転属したが、ATC 車上子取り付けスペースが 2 コテ側に無い事が発覚し、最終的には 8 コテ共々伊勢崎線に転属した。現行のダイヤでは 10000 型 2 コテの全てが下記の修繕工事に他にワンマン化工事も行われ館林以北ワンマン運用(定期運用では館林～足利市～伊勢崎を除く)に就いている。6 コテは日中の浅草から北千住、久喜から館林の普通運用(合算で 1 日 10 運用)を中心に充当される他、朝夕の浅草発着の優等列車に単独或いは 2 コテを増結して運用されている。8 コテは 11801F と 11802F の 2 本が在籍しており、朝夕の浅草発着の区間準急・区間急行を中心に充当される。

なお 8 連での運用は浅草～北千住の普通運用(主に休日夜間帯、平日ラッシュ時の区間準急・区間急行送り込み、平日朝ラッシュの北千住から回送扱いとなる浅草始発北千住行き)と、久喜以北では館林始発東武動物公園行き(東武動物公園から回送扱いとなり北春日部入庫)が設定されている。10 コテは全て森林公園に配置されており、50090 型の固定

運用と地下鉄直通運用、森林公園～寄居と坂戸～越生のワンマン運用を除く全ての定期運用に充当される。但し、森林公園の地上車 10 連運用は基本的に余裕が無く、50090 型固定運用を代走する場合も多い。



左△3224レ;11003F 森林公園始発の準急運用に就く 11003F。近年はドア故障等故障が目立つ。

中央△882レ;11603F(R) 6 コテの R 車。北春日部に 10000 型 6 コテは 11601F(R)～11605F(R)と 11607F(R)～11608F(R)の合計 7 本が在籍している。現行ダイヤでは北千住～浅草、館林～久喜の普通運用をメインに充当される。

右△912レ;11802F(R) 北春日部→北千住の定回に充当後、北千住から浅草までの普通運用として走行する 11802F(R)。換装されていない菱パンと対照的に LED に換装された高輝度の前照灯が際立つ。

## 2-4)修繕工事

2007 年より 10000 型の修繕工事が開始された。床下は手付かずの物の、客室内案内装置(パットビジョンの設置)車椅子スペースの新設、アコモ修繕等が実施された。更に荷物棚や吊り革、果てはパンタグラフもシングルアームに換装されるなど大規模な修繕工事だった。しかし、修繕工事の対象は 6 コテの 10000 型のみとされ、2011 年で終了した。東上線から転属して来た 11801F+11201F と 11802F+11202F については 10030 型と同程度の修繕工事が別途施工された。

## 2-5)10000 型の増備取り止め、10030 型の登場

10000 型としての増備は 1988 年に打ち切れ、合わせて 110 両製造された。地下鉄日比谷線直通用の新型車両である 20000 型に合わせて、地上線用汎用通勤型電車にもモデルチェンジが行われる事になり、マイナーチェンジ車として 10030 型が増備される事になった。

## 3)10030 型

### 3-1)概説

10000 型のマイナーチェンジ車であり、軽量ステンレス車体が採用され、床下については概ね 10000 型の設計を受け継ぎつつ、台車がボルスタレスに変更され駆動装置等の機器類も時代に合わせた物に更新された。また 10000 型としては製造が無かった 4 コテも新たに製造され(1988)、森林公園には地下鉄直通用以外では初の 10 コテが製造され配置された(1989)。

1992 年になると 20000 系列の仕様変更に伴い、10030 型ではこの年以降製造の編成については車椅子スペースの設置と冷房の更新が行われた。1992 年以降製造の 10030 型は特に 10030 型 10050 番台と区分され、多くの場合 10050 型と呼称される。



左△842レ;11451F+11267F 2+4 の併結運用。本線では北春日部区内での組成組み替えが頻繁に行われているが、ほぼ固定されている組成が 10030 型更新車を中心に存在する。

中央△514レ;11658F 6 コテの 10050 型。半蔵門線直通区間を出ると長閑な光景の中を疾駆する姿が見られる。

右△3218レ;11031F 森林公園に 2 編成のみの配置になっている 10030 型 10 コテ。11032F は更新済みであり、10 コテ未更新は 11031F のみである。

### 3-2)運用

森林公園に配置されている編成は 10 連の定期運用を持ち、50090 型固定運用と地下鉄直通運用を除く全ての運用に入る。但し、10000 型と同じく 50090 固定運用の代走は多く発生している。伊勢崎線系統では現行ダイヤでは主に朝夕の浅草発着の区間準急・区間急行と日中時間帯の浅草～北千住と久喜～館林の普通運用が設定されており、両区間の普通運用の大半は 6 両編成での運用である。なお、本線の 6 連・8 連運用は 10000 型と共通である。

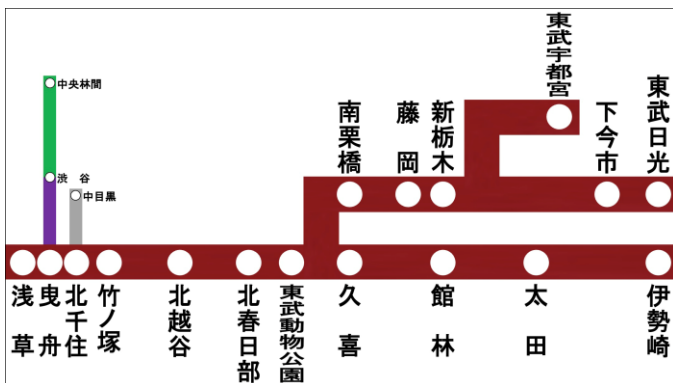
4 コテはラッシュ時の 4+4 組成での運用と、4+2 組成で日中の 6 連運用に就く事もある。特に近年は 4+2 組成が組まれる事が多くなっている。

2 コテは単独での定期運用の設定は無く、他編成と併結したラッシュ時の区間準急・区間急行を中心に運用に就く。

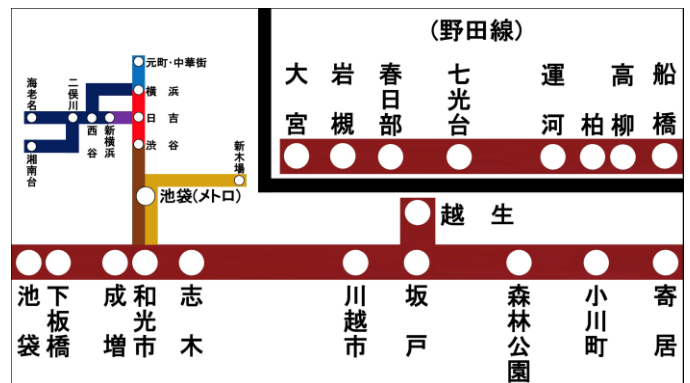
また、4 コテと同じく日中の浅草～北千住、久喜～館林の 6 連普通運用に就く事もある。なお、浅草駅で 2 コテが浅草方に付いた組成が組まれた際に複数回問題が生じた為、クハ 11230 が浅草方先頭に組まれる事は原則として無くなった。2 コテは基本的に伊勢崎方への連結であり、浅草方に 2 コテと併結して付くのは定期運用では 4 コテと 6 コテだけである。(過去には 2 コテを 3 編成併結させたブツ 6 や、浅草方に 2 コテが付く事もあった)

過去のダイヤでは浅草～竹ノ塚、北越谷、北春日部、東武動物公園、藤岡や伊勢崎線館林以北での普通運用、準急運用、館林以北、新栃木～浅草の区間急行運用、日光線南栗橋～新栃木での定期運用、越生線での定期運用などが存在したがそれも廃止された。野田線では七光台配置の 6 コテがアーバンパークライナーを除く全ての定期運用に入る。

なお、アーバンパークライナー代走実績は無い。



左△本線概略路線図



右△東上線系統、野田線概略路線図

### 3-3)修繕工事

10000 型 6 コテの修繕が終了した 2011 年より修繕が開始された。10000 型の修繕内容を簡略化した部分があったものの(客室内吊り革やアコモの交換等)途中からパットビジョンが従来の表示器から換装され設置された。しかし、あろう事か 10000 型の 10 コテは未だ修繕されておらず、10030 型の修繕が始まるという現象が発生していた。10030 型については東上線で 10 両を固定で組んでいる編成も含めて行われたのにも関わらず、である。尚 10030 型で 10 コテに実質的になっていた森林公園の編成は中間に挟まる先頭車に特別な改造を施す事はなく、精々やった事と言えば運転機器を撤去し運転室後ろの窓を磨りガラスに変え車番をクハからサハに変更した程度であった。なお森林公園所属の 11032F(R)と 11639F(R)+11443F(R)、北春日部の 11480F(R)に関しては VVVF インバータ制御に更新されたが、その理由は森林公園の 2 編成については予備部品の確保、北春日部の 11480F(R)については GTO 素子 VVVF インバータ制御が、他編成との併結で足並みが合わない事が多かった為である。

また、多くの編成は hid 前照灯にハロゲンから換装されたが一部編成は LED 前照灯に換装された。

また、2022 年より 10050 型 2 コテ 7 編成については館林以北の 2 連ワンマン運用への転用の為津覇に入場し、改造を受けている。

### 4)特徴的な編成

- ・10030 型の更新工事では基本的に前照灯はハロゲンから hid に換装されたが、11435F(R)、11436F(R)、11437F(R)、11442F(R)、11447F(R)、11637F(R)は LED 前照灯に換装された。  
 なお、上記編成のうち 11637F(R)+11442F(R)以外は北春日部に配置されている。
- ・11267F はシングルアームパンタグラフの試験車。
- ・10030 型の床下を VVVF インバータにした VVVF 試験車として 10080 型 11480F が存在する。
- ・11660F クハ 16660 のライトケースが片方 30000 系の物になっている。
- ・11436F は 10000 系列で唯一南栗橋車両管区新栃木出張所に配置実績のある編成である。
- ・七光台所属の 11632F(R)と 11635F(R)、11636F(R)からは渡り板が撤去されているが、同所属の 11631F(R)と 11633F(R)からは渡り板が撤去されていない。

・11665F クハ 16665 と 11654F は他編成と前面幕のフォントが異なる。



左上△回 6805 レ;11267F+11657F 平日朝ラッシュ後に設定のある 8 連の北千住→北春日部の定回。先頭に付く 11267F はシングルアームパンダグラフの試験車として製造され、現在でも菱パンに換装される事なく現存している。

上中△3505 レ;11660F 30000 系と同一品ものライトケースが使用されているクハ 16660。現時点での 10000 系列では唯一の形態である。

右上△3507 レ;11665F 2023 年 2 月 12 日のクハ 16665 幕破損の影響で、11654F と同一フォントの物に換装された。これは臙脂帯を纏う 10000 系列では唯一の形態である。

左下△11633F(R)と 11632F(R)。大抵の場合渡り板が付いている編成は渡り板を上げて運用される。

中下△一般的な 10030 型及び 10050 型のフォント。

右下△11654F とクハ 16665 に使用されているフォント。細部を比べると主に「北」と「住」について太さの違いや、縦の長さの差異が認められる。また、「千」については 1 番上の角について傾く度合の差が認められる。

## 5) 組成

10000 系列はその特性上、頻繁な組成組み換えが行われる(現在では北春日部のみ)。4 年に設定された検査周期でやりくり出来る様に北春日部では編成組み替えが恒常的に実施されている。

### 5-1) 森林公園

森林公園に所属する 10000 系列には 6+4 の組成が複数在籍するが、中間運転台は撤去されている為固定であり、組成が変わる事は定期運用では存在しない。

11003F 11004F(廃車済み) 11005F 11006F 11031F 11032F(R)

11634F-11455F 11643F-11439F 11644F-11448F(クハ 14448 は森林公園最後の転落防止幌付き)

11637F(R)-11442F(R) 11638F(R)-11446F(R) 11639F(R)-11443F(R) 11640F(R)-11440F(R)

11641F(R)-11445F(R) 11642F(R)-11438F(R)

### 5-2) 七光台

七光台には北春日部から転属してきた 6 コテのみが配置されている。全編成から電気連結器は撤去された為、併結運用に現時点で就く事は不可能である。

11631F(R)、11632F(R)、11633F(R)、11635F(R)、11636F(R)、11651F、11652F、11653F、11654F

### 5-3) 館林(注 1)

館林配置の 10000 系列は全て館林以北ワンマン区間専用であり、館林より南に行く運用は回送のみである。

11201F(ワ R) 11202F(ワ R) 11203F(ワ R) 11204F(ワ R)

### 5-4) 北春日部

10000 系列最大の牙城、北春日部。現在運用されている編成のうち、常に森林公園に配置されている 10 コテと 11440F(R)、11441F、11442F(R)、11443F(R)、11445F(R)、11446F(R)、11638F(R)、11639F(R)、11641F(R)、11642F(R)を除く全編成が一度は北春日部に配置された実績がある。なお、配置実績が無い上記編成は全て製造以来一貫して森林公園所属である。

北春日部に配置されている 10000 系列は組成組み替えが激しく、ここでは休車と津覇入場中の編成のみを列挙する。

\*浅草締切非対応編成(注 2)は 11452F と表記

11801F(R) 休車( '22.03.12~' 23.02.\*\*)

11606F(R) 23.06.30 館林疎開、廃車済み

11609F(R) 休車( '23.03.18~)

11452F 休車( '22.03.12~)

11456F 休車( '22.03.12~)

11457F 休車( '22.03.12~)

11459F +11458F

11460F 廃車済み

11461F 休車( '22.03.12~)

11480F(R) 休車( '22.03.12~)

11253F 休車( '22.03.12~)

11254F 休車( '22.03.12~)

11255F 休車( '23.03.18~)

11257F 休車( '23.02.13~)

11258F 休車→津覇( '22.02.15~)

11259F 休車( '22.03.12~)

11260F 休車( '22.03.12~)

11261F 休車→津覇( '22.03.12~)

11262F 休車( '22.03.12~' ) +11660F +11667F

11263F 休車→津覇( '22.02.15~)

11266F 休車→津覇( '19.01.27~)

11166F '23.03.14 北館林疎開、廃車済み

11668F '23.02.27 北館林疎開、廃車済み

## 6) 廃車の足音

野田線に新車が導入される事が発表された、本線では既に 11460F、11666F、11668F、11606F(R)、11609F(R)が北館林送りにされ解体された。

また、多くの 8000 型・8500 型の定期運用からの撤退が発表され、次なる置き換えの対象は 10000 系列になる。七光台の 11631F(R)、11632F(R)、11633F(R)、11635F(R)、11636F(R)、11651F、11652F、11653F、11654F の計 9 本は電気連結器が取り外された為、再転用は絶望的だ。何故ならば併結をしない即ち 6 連運用のみで占められる線区は存在せず、併結が出来ない編成は併結を前提とする線区ではただのお荷物でしか無いからだ。また本線非ワンマン運用に於いては 6 コテ、2 コテの余剰が増えた。'22.03.17 の改正で地上車運用が大幅に削減され、'23.03.18 の改正で 6 コテの運用が減少した。故に、現在は 4+4 と 10000 型 8 コテを主として 8 連運用を、4+2 と 6 コテを並行して運用が組まれている。

他方、野田線に導入される新車が本線や森林公園への転用或いは増備が前提とされる次世代の汎用通勤型電車であった場合、10000 系列の動向は R 含めて厳しいものとなるのは想像に難くない。何れにせよ今後はワンマン線区への転用と廃車が並行して行われるものと思われる。

## 7) 30000 型

### 7-1) 製造経緯

先述の 10000 系列の直接的後継車として 1996 年から投入が開始され、2003 年まで製造された。製造両数は 150 両であり、6 連と 4 連がそれぞれ 15 本ずつの陣容である。

当初は(営団)地下鉄半蔵門線との相互直通運転に投入する車両として 10030 型が想定されていたが、改造にかかる費用等の都合で新型車両 30000 型の製造が妥当であると判断された。また、地上車である 10000 系列の後継車両と言う位置付けでもあった為、6+4 の組成が生まれ 6 コテ単独での浅草口の地上車運用や 10000 系列 2 コテとの併結運用にも投入できる様にした。これは(当時の)本線の非ワンマン運用の大半に対応していると言う事であり、東武鉄道の汎用通勤型電車として一定の完成を見る事となる。

### 7-2) 基本設計

10030 型の基本設計を概ね引き継ぎつつ、地下鉄直通に対応した改善がなされた。

側面の表示器は半蔵門線直通を併記出来る様に幅の広いタイプ(注 3)が採用された。また、直通先の(営団)メトロと東

急に合わせた T 型ワンハンドルマスコンが東武鉄道の電車としては新造時から初めて採用された。その為、従来車よりも長く乗務員習熟試運転が実施された。

他に初採用としては 11267F の実績を踏襲したシングルアームパンタグラフの本格採用、IGBT 素子 VVVF インバータ制御の採用がある。30000 型で本格採用されたシングルアームパンタグラフは以降製造の東武電車の標準装備となった。

### 7-3)運用

製造から 2003 年 3 月 19 日のダイヤ改正で(営団)地下鉄半蔵門線を介した東急田園都市線との相互直通運転が開始されるまでは 10000 系列と組み浅草口地上車運用に充当された。地下鉄半蔵門線との相互直通運転が開始されると、直通運用がメインとなり 2006 年 3 月の地下鉄半蔵門線直通専用車両、50050 型の登場まではこの状態が維持された。

2006 年 3 月に導入された 50050 型の一部編成は 30000 型から直通機器を流用している。その為、30000 型の大半の編成が半蔵門線直通運用から撤退した。

地上運用では 10000 系列と併結し、浅草～北千住(竹ノ塚)、南栗橋～新栃木、久喜～太田、新栃木～東武宇都宮の普通運用や、浅草～太田、新栃木の区間準急・区間急行にも充当された。

また、30000 型の地上運用への再投入によって日光線南栗橋以北の東武鉄道で最後の吊り掛け駆動、5050 型を置き換えた。なお、30000 型の森林公園転属に伴い日光線南栗橋以北の運用は 8000 型が置き換えた。(余談になるが南栗橋以北の運用を置き換えた 8000 型は 10000 系列の 4 コテに、10000 系列の 4 コテは 20400 型に置き換えられた。)

2011 年 1 月 26 日に 31601F-31401F ペアが森林公園に回送された事を皮切りに、30000 型の森林公園への転用が開始された。31609F-31409F ペアが 2021 年 9 月末に森林公園に回送された事により、全編成の転属が終了した。これにより、クハ 36600、クハ 31400 から中間運転台、前面行先表示器、排障器、前照灯、尾灯、ワイパーが撤去され、ジャンパ線と転落防止幌が設置された。また、電気連結器が全てのクハから撤去された。

現在では森林公園所属の 10000 系列と同様、50090 型固定運用と地下鉄直通運用、森林公園～寄居、坂戸～越生のワンマン運用を除く全ての定期運用に充当される。但し、恒常的な車両不足の影響で 50090 型固定運用の代走が発生する。

### 7-4)更新工事

2022 年から前照灯と前面行先表示器の更新が開始された。



左△1026 レ;31606F-31406F 森林公園転属直後の姿。Hid 前照灯、3 色 LED 表示器。なお、3 色 LED 表示器 LED 前照灯の姿もあったが、この形態共々消滅済み。

中央△1030 レ;31604F-31404F 前面表示器がフルカラーLEDに換装された姿。

右△56 レ;31612F-31412F 前照灯と前面表示器が共に換装された姿。現在は大半の編成がこの姿である。

## 8)汎用通勤型電車

第二次世界大戦終結後の急速な日本経済の発展とそれに付随した人口の爆発的増加。逼迫する通勤需要に対応する為に製造された東武鉄道の、東武鉄道に依る、東武鉄道の為の汎用通勤型電車。平成初期までの莫大な通勤需要に対峙していた東武鉄道の寵児たちは今まさに重大な岐路に立たされていると言えるだろう。8000 型・8500 型は今や風前の灯となり、ワンマン線区での運用さえ危ぶまれる状況になった。10000 系列も老朽化が目立ち始め、遂には廃車も発生してしまった。日本全体として人口が減少する中、日本の私鉄として有数の長大で広範な路線を有する東武鉄道も重要な岐路に立たされている。汎用通勤型電車が現在の時代の潮流にそぐわないものである事は明らかであり、東武鉄道の舵取りに思いを馳せつつ、この記事の結びとしたい。



<注>



(注 1)

館林出張所は春日部支所に、新栃木出張所は南栗橋本所に統合され、現在は元両出張所は定期運用で存在する少数の留置車両と休車車両が留置されるのみとなっている。

(注 2)

東武鉄道の浅草駅は歴史的経緯から大きなカーブを描いて線路が敷設されている。その為、ホーム伊勢崎よりは急カーブになっており安全上の観点から特にカーブが急な 1 番線に入線する列車のうち後ろ 2 両(8 連組成時のみ)、2 番線入線の後ろ 2 両のドアが開かない。この特殊な状態に対応している編成をこの記事では便宜上「浅草締切対応編成」、対応していない編成を「浅草締切非対応編成」と呼称する事とする。



#### △浅草駅停車目標の図

図中口は番線を表しており、図上側が伊勢崎方面である。1 番線は 8 両編成、2～5 番線は 6 両編成まで入線が可能である。1・2 番線には地上車が、3・4 番線にはスペース X を除く特急が、5 番線にはスペース X のみが入線するが、3・4・5 番線では扉の締切扱いは行われず、伊勢崎より 4 両の乗降口に渡り板が置かれる。1 番線のみ停車目標は 6 連と 8 連の共用であり(唯一 8 連が入線可能)、2～5 番線の停車目標は 6 連とそれ以下の編成専用である。

(注 3)

30000 型の側面 LED 表示器は当時の東武鉄道としては非常に先進的な物だった。以下に比較用として 30000 型と現在の地下鉄半蔵門線直通用車両である 50050 型、煩雑な直通系統の運用を担う 50070 型、10030 型 R の側面 LED 表示器を掲載する。



左△地下鉄半蔵門線直通運用に就いていた頃の 30000 型の表示。渋谷以南、東急田園都市線内各駅停車の場合は種別が前面、側面共に押上以南では表示されなかった。また、30000 型は東急田園都市線を定期運用で走行する車両としては最後まで各停を表示しなかった。伊勢崎線内では“急行 中央林間 半蔵門線直通”の様な様式で表示された。伊勢崎内で地下鉄半蔵門線直通運用に就く 30000 型は地下鉄半蔵門線直通列車である事と、種別、行先の 3 つを一面で表示出来た車両だった。

右△東上線に転属し、前面、側面 LED 表示器が共にフルカラーLED に更新されたが最大で 8 文字しか日本語表記を出さない運用にしか就かなくなってしまった。最大である 8 文字は快速急行と森林公園行きの組み合わせである。引き続き東武電車らしい明朝体での表示となっているが、この更新によりマクロンが表示されなくなった。



左△30000 型の後継車として地下鉄半蔵門線直通運用に就く 50050 型。50000 型と前面、側面表示器については共通のサイズの物を採用した為、先代 30000 型の様な地下鉄半蔵門線直通と種別、行先の同時表示は出来なくなりました。また、50000 系列以降の東武の通勤型電車では車両側面への号車ステッカー貼り付けが省略された為、種別、行先と半蔵門線直通、号車を分けて表示する形をとっている。先代 30000 型の様に必要な情報を同時に表示する事は出来なくなったが、後に続く地下鉄との直通運転に用いる車両でも種別行先と直通、号車表示を分けて表示する形が採用されている。

右△50070 型の側面 LED 表示器。50070 型では地下鉄半蔵門線直通系統よりも運用が煩雑な副都心線直通系統での運用に就く。その為、東上線内だけでは無く地下鉄副都心線・有楽町線、東急東横線、みなとみらい線内でも直通案内の表示がされる。上段には直通案内(副都心線直通、有楽町線直通、東武東上線直通、東急東横線直通)が表示される。下段には直通先での種別が～線内 種別の形式で表示される。

但し、渋谷以南(東急東横線、みなとみらい線内)の上り列車では渋谷・池袋方面が上段に、副都心線内 種別 が下段に表示される。なお、その列車が新宿三丁目行きと池袋行きである場合に限り上段は渋谷方面と表示される。下り列車ではこの様な直通案内の表示はなされない。

また、51075F の前面、側面 LED 表示器はゴシック体での表示に更新されたが他の 50070 型と表示内容の差異は無い。



左右△本線 10030 型 R の側面 LED 表示器。号車表示は無く、種別と行先のみが表示される。基本的に種別側の表示はかなり詰めて表示されており、視認性に欠ける。東上線と本線では種別部分での差異が認められるが基本的に近似した表示であり、回送、試運転、団体専用、臨時は全く同じ表示がされる。

<参考>

車両概説については東武鉄道公式 HP 及び <https://krfj.net/kasukabe/> を参考とした。

なお、この記事で使用されている全ての画像はこの記事の筆者によって撮影または制作された物である。

# 音鉄の旅～半日編～

高2 桑原

## 0.はじめに

こんにちは、桑原です。私が最後の記事となります。少し旅行記っぽくなっていますのでお気軽にお読みください(笑)

さて、皆さんは「音鉄」についてご存知でしょうか。走行音や警笛など車両から聞こえる音が好きな人、駅や車内の放送が好きな人、同じく駅や車内のメロディーが好きな人など様々な「音鉄」がいます。私は駅のメロディーが好きで、先日開催されたオープンスクールでも発車メロディースイッチ操作体験を実施し好評をいただきました。

そのなかで「このメロディーはどのように集められているのですか?」という質問がありましたので、実際に東京メトロの発車メロディーを収録している日の半日の様子をお伝えしたいと思います。写真も少なくガラガラとした拙い文章となりますが最後までお読みいただくと幸いです。それではどうぞ!

## 1.旅のはじまり

午前 4:55 に起床し、前日に全く準備をしていなかった、マイク、レコーダー、マイクポールを探し出し朝食を済ませる。いつも通り(笑)始発電車に乗り遅れた為 2 本目の電車で出発する。

??? | ?::??—(東急東横線 各停和光市行 12K)→自由が丘 | 5:44

自由が丘からいよいよ「東急東京メトロパス」を使う。次の電車まで6分ほど時間があるので落ち着いて切符を購入し落ち着いてICカードで入場する。まだ時間があつたのでホームでポーっとし、ふと切符に目を落とす。ん?

### 切符に入場記録がない

慌てて階段を降り、窓口の駅員さんに間違っでICカードで入場してしまった旨を伝え切符に入場記録をつけてもらった。階段を上るとすでに乗る予定だった電車は到着していた。危ない危ない。間に合つてよかった…。

自由が丘 | 5:50—(東急東横線 急行渋谷行 58K)→中目黒 | 5:56

## 2.いよいよ収録開始～日比谷線～

中目黒 | 6:00—(東京メトロ日比谷線 北越谷行 62S)→広尾 | 6:05

ここから本題の発車メロディー収録が始まる。まだ朝早く、本数も少ないので電車に沢山乗ることが大好きな人(いわゆる乗り鉄)ならわかるであろう「アップ・ダウン作戦」で効率よく収録していく。「アップ・ダウン作戦」とは、1駅ずつ乗り降りするのではなく2駅進んで1駅戻ることによって電車を待つ時間を短くすることができかつ、より多くの電車に乗ることができるというものだ。が、乗り鉄と音鉄の違いは、乗り鉄の場合、乗り換え時間がギリギリだとしても乗ることができればOKですが、音鉄の場合は電車が来る1分前には駅のスピーカーの下に待機し、列車の入線とともにスピーカーにマイクを向け、収録をするという多少の準備時間が必要である。つまり、音鉄の場合は乗り鉄と違い長すぎず短すぎない準備時間が必要である。これがかなり難しく、なかなか実現することができない。もし実現することができれば日比谷線の収録では2時間程で完了するだろう。

恵比寿を一旦飛ばし、降りた駅は中目黒から2駅先の広尾。降りる人はまばらで電車がいなくなると静かな駅となった。反対側のホームへ移動し A 線(中目黒方面)、B 線(北千住方面)の順で収録する。雑音も少なく一発 OK。AB 線合わせて 10 分で収録が完了した。良い流れである。すぐに恵比寿に戻る。

広尾 | 6:15—(東京メトロ日比谷線 中目黒行 03T)→恵比寿 | 6:17

広尾に比べれば降りる人も乗る人も少し増えたが、ホームの隅であれば人はほとんどおらず静かである。収録する際のコツはとにかく少しでも静かな場所を選び、すばやく収録するのがポイントだ。ここも広尾と同じく 10 分で AB 線の収録が1回ずつで完了した。ここから一気に虎ノ門ヒルズまで移動する。

恵比寿 | 6:27—(東京メトロ日比谷線 北越谷行 02S)→虎ノ門ヒルズ | 6:27

段々人の数が増え、電車内も少し混み合ってきた。虎ノ門ヒルズでは多くの人が下車し、私も下車する。

ここで電車とのタイミングが合わず、A 線の発車メロディーを目の前で逃してしまう。そのうえ、A 線が発車した直後に B 線が入線してしまい準備が間に合わない。やはりこうなってしまうと効率の良い収録は難しくなってくる。地獄の始まりだ。

何とか収録することができたが、今までの倍である20分もの時間をかけてしまった。そろそろ人が多くなり周りの目も痛い。飛ばした六本木まで一旦バックする。

虎ノ門ヒルズ | 6:51—(東京メトロ日比谷線 中目黒行 41T)→六本木 | 6:55

六本木を降りた瞬間に絶望した。人が多すぎる。もうすでに通勤ラッシュの状態だった。私の地元の東急東横線ではこの時間帯ではまだあまり人は多くないが日比谷線では全く違った。収録は不可能と判断し泣く泣くB線に乗る。

六本木 | 7:00—(東京メトロ日比谷線 北千住行 72S)→神谷町 | 7:02

六本木に比べれば駅は空いているが降りる人が半端ない。注目を浴びるが何とか B 線だけでも収録出来た。よかった。

神谷町 | 7:14—(東京メトロ日比谷線 北千住行 42S)→霞ヶ関 | 7:16

人が今までで一番多い。乗り換える人がほとんどで収録をすると邪魔にしかならなそうだったのでパス。ここから千代田線に乗り換える。

### 3.朝ラッシュでも収録～千代田線～

霞ヶ関 | 7:21—(東京メトロ千代田線 急行向ヶ丘遊園行 05K)→代々木公園 | 7:34

激混みの霞ヶ関から 15 分ほどで代々木公園へ。乗り換え路線がないため空いている。A線(代々木上原方面)B線(綾瀬方面)の収録を 5 分で済ませ移動しようとしていると電車が少し遅れ始める。なかなか電車が来ない。

代々木公園 | 7:52(+3)—(東京メトロ千代田線 各停我孫子行 57E)→乃木坂 | 7:58(+3)

ようやく電車が来たが、時間も時間なので車内はすし詰め状態。身動きが取れない。明治神宮前と表参道は車内から見た感じ混んでそうかつ、駅員さんが肉声で案内を入れており、発車メロディーと被りそうなのでパス。乗り換えることのできる路線のない乃木坂で降りる。乃木坂駅のスピーカーはホームドアの上にあることが多く、そこで収録をすると人に見られるどころか乗り降りする人の邪魔にしかならないので車両連結部の辺りにあるスピーカーから収録する。ちなみに千代田線に直通している小田急の 4000 形 E233系 2000 番台などは、室外送風機の音がかなりにぎやか(うるさいとは言わない)なのでそこからなるべく離れることができ、一石二鳥(?)である。

途中から駅員さんが登場し何回か発車メロディーが被られるも無事に収録完了。千代田線の遅れも回復し B 線に乗車。ここからは電車の本数が多い為そのまま1駅ずつ移動していく。

乃木坂 | 8:08—(東京メトロ千代田線 各停我孫子行 13K)→国会議事堂前 | 8:12

2 駅先の国会議事堂前で下車。っておいおい 1 駅ずつ移動していくって言ったじゃないか。とお思いの皆さん大正解。

### スマホを見ていたら赤坂を過ぎていた

スマホって怖いですね(怖くない)。そのまま向かい側に電車がいたにもかかわらず乗り遅れ次の電車で改めて赤坂へ。

国会議事堂前 | 8:19—(東京メトロ千代田線 各停明治神宮前行 29S)→赤坂 | 8:21

「赤坂、赤坂、TBS 前です。」TBS といえばこの部誌を書いている今、日曜劇場「VIVANT」というテレビドラマが放送されており、その広告が駅のあらゆるところに貼ってあった。写真撮り忘れたけど。それはさておき収録収録…

赤坂 | 8:33—(東京メトロ千代田線 各停綾瀬行 25K)→湯島 | 8:48

乗り換え路線の多い国会議事堂前、霞ヶ関、日比谷、二重橋前(丸の内)、大手町を飛ばしましたが、大手町でほとんどの人が下車して車内はガラガラに。もしかしたら新御茶ノ水いけるかも…!と思ったが、駅員さんが複数人おり、さらに A 線から降りてくる人がとても多くパス。通勤ラッシュの時間では難しいですね。次の湯島で下車。

とても静かな環境でさらに降りる人もほぼいない。A 線 B 線の入線時間も完璧。今までで一番収録が安易だった。

湯島 | 8:53—(東京メトロ千代田線 各停北綾瀬行 11K)→根津 | 8:55

湯島よりさらに静かな環境である根津だったが、室外送風機の音がにぎやかな E233 系での収録が難しく、1 本分の収録が没となってしまった。やはり東京メトロ 16000 系が静かで一番録りやすい。



根津 | 9:06—(東京メトロ千代田線 各停綾瀬行 02S)→千駄木 | 9:07

千駄木も湯島や根津と一緒に環境で特に変わりはない。ちなみに根津から町屋までは、A線B線それぞれのホームの階層が異なる。その為A線を収録したい場合にB線が入線する音が入ってしまうという問題がなくなり、より収録が楽になる。このような駅は東京メトロなど地下鉄の駅以外でもJR京葉線の幕張豊砂駅などでも見られる構造である。



千駄木 | 9:19—(東京メトロ千代田線 各停綾瀬行 15S)→西日暮里 | 9:20

西日暮里も大変収録しやすい環境であるが、A線B線ともに立ち番の駅員がおり、メロディーが被られてしまう。3本程粘っても収録ができなかったため移動。

西日暮里 | 9:37—(東京メトロ千代田線 各停綾瀬行 37K)→町屋 | 9:40

この時間帯でも1時間に20本ほど3分間隔で電車が走っており、かつ立ち番の駅員もおらず、手短かに収録することができた。A線B線の収録時間は合計4分で最短記録更新だ。

町屋 | 9:48—(東京メトロ千代田線 各停綾瀬行 53S)→綾瀬 | 9:56

北千住は発車メロディーが使用されておらず、いわゆる「営団ブザー」と呼ばれているブザーが使用されている。綾瀬は0番線から5番線までであるが、全てのホームで運転手と車掌が交代するための停車時間があるが、番線ごとに立ち番の駅員が立っているので収録は難しい(私たちにあって駅員は敵である笑)。また0番線から発車する北綾瀬支線はワンマン運転なので発車メロディーの収録は省略する(本数が少ないためまた後日)。

綾瀬 | 10:02—(東京メトロ千代田線 各停代々木上原行 81K)→北千住 | 10:05

乗り換えの時間に余裕があったため、ついで程度に営団ブザーを収録。降りる人多いね。日比谷線にお乗り換え。

## 4.収録も終盤～また日比谷線～

北千住 | 10:12(+1)—(東京メトロ日比谷線 各停中目黒行 05T)→三ノ輪 | 10:17

北千住を少し遅れて発車。この時間帯から電車の本数が減ってくるため再び「アップ・ダウン作戦」で移動します。まずは二駅先の三ノ輪で下車。三ノ輪のイントネーションは「み↓の↑わ↓」なんですね。「み↓の↓わ↓」ではない。車内の放送を聞いて初めて思いました。そんなこんなで三ノ輪に着き下車。人はあまり多くはなさそうですが、出口へ向かう階段付近のドアは乗り降りする人がかなり多いみたいです。ホーム端にあるスピーカーで収録したため、あまり多くの人に見られずに収録することができました。

三ノ輪 | 10:30—(東京メトロ日比谷線 各停南千住行 52S)→南千住 | 10:32

どうやら南千住駅で運転士と車掌を交代するようで、東京メトロの社員の方々がホームの様々なところにおり、流石に気まづかったのでパス。

南千住 | 10:41—(東京メトロ日比谷線 各停中目黒行 25T)→入谷 | 10:45

入谷はホームドアの設置の準備を行うようで、警備員の方が立っていました。その1人にめちゃくちゃ怪しまれたため、一応収録してよいか聞いたところ、なるべくやめて欲しいと言われたためA線B線1本ずつのみ収録し移動。なかなか周りの理解を得るのも難しい趣味ですよ。

入谷 | 10:50—(東京メトロ日比谷線 各停中目黒行 04S)→上野 | 10:52

上野にて今回の収録は終了。改札を出る際に切符を入れたら「ピンポン」となってゲートが閉まった後すぐにゲートが開きました。(なんなんだったんだ。)下車した24駅中11.5駅(0.5はA線B線の片線のみ)でした。まあまあですね。

東京メトロはほとんどの駅を多くの方が使用しているため、少しでも人の少なそうな時間帯を狙うのがベストです。また、駅員や警備員などに収録をやめるように促されたら粘らずに潔く諦めましょう。先程も書きましたが周りからはなかなか理解されにくい趣味なので、冷たい目で見られること間違いなしですが、やりたいことを貫くことも大切だと思います。皆さんが少しでも音鉄の世界を知ってもらえたら幸いです。最後までお読みいただきありがとうございました。ちなみに編集後記を書いているのも私なのでまたすぐにお会いすると思います(笑)。

# 楽しい鉄道クイズ～みんなで解いて全問正解をめざしましょう！～

## ○各停編

1. この部活の名前はなんですか!?

- ① 歴史・鉄道研究部
- ② 鉄道研究部
- ③ 旅行・鉄道研究部
- ④ でんしゃシュポシュポ部

2. この学校の最寄り駅はどこですか!?

- ① きさらぎ駅
- ② 等々力駅
- ③ 大井町駅
- ④ 新函館北斗駅

3. 電車は何の力で動いているのでしょうか!?

- ① 電気の力
- ② のるるんの力
- ③ ディーゼルエンジンの力
- ④ 政治の力

4. 2023年3月に開業した東急の路線はなんですか!?

- ① 東急新横浜線
- ② 相鉄新横浜線
- ③ 目蒲線
- ④ 大井町線

5. 2024年3月に延伸予定の新幹線の名前はなんですか!?

- ① 上越新幹線
- ② 北陸新幹線
- ③ 東海道新幹線
- ④ 北海道新幹線

解答・解説は3ページ先です→

## ○急行編

1. 横浜線で快速の止まらない駅はどこでしょうか!?

- ① 鴨居駅
- ② 片倉駅
- ③ 長津田駅
- ④ 淵野辺駅

2. ことし8月に開業した宇都宮芳賀ライトレール線の起点は宇都宮駅東口停留所ですが、終点はどこでしょうか!?

- ① 芳賀・高見沢工業団地停留所
- ② 芳賀・高根沢工業団地停留所
- ③ 芳賀・高野沢工業団地停留所
- ④ 滋賀・琵琶湖工業団地停留所

3. 東急線ワンデーパス大人用の金額はいくらでしょうか!?

- ① 780円
- ② 810円
- ③ 840円
- ④ 870円

4. モノレールの走っていない都市はどこでしょうか!?

- ① 沖縄県那覇市
- ② 東京都港区
- ③ 東京都武蔵村山市
- ④ 千葉県浦安市

5. このなかで実在しない特急の名前はどれでしょうか!?

- ① ふじさん
- ② しらゆり
- ③ ときわ
- ④ はちおうじ

解答・解説は2ページ先です→

## ○特急編

1. 元6000系の車両が組み込まれた東急5080系の編成はどれでしょうか!?

- ① 5181Fと5182F
- ② 5183Fと5184F
- ③ 5185Fと5186F
- ④ 5187Fと5188F
- ⑤ 5189Fと5190F

2. このなかで設立が三番目に古いのはどの会社でしょうか!?

- ① 長野電鉄株式会社
- ② 秩父鉄道株式会社
- ③ 富山地方鉄道株式会社
- ④ 一畑電気鉄道株式会社
- ⑤ PT Kereta Commuter Indonesia

3. 上下分離方式で運営されていないのはどれでしょうか!?

- ① こどもの国線
- ② みなとみらい線
- ③ 青い森鉄道線
- ④ おおさか東線

4. 切符のルールとして正しいものはどれでしょうか!?

- ① 特急料金は、列車が2時間以上遅れた場合でも、全額返金されない
- ② 石勝線の新得―新夕張間では、青春18きっぷで特急に乗車することはできない
- ③ 寝台料金は、朝6時まで使用した場合、降車予定の駅より前で運転打ち切りされても返金されない
- ④ 岡山での新幹線から特急列車への乗り継ぎの際、割引が適用される

5. 下のア～エを古い順に並べ換えよ。

- ア 東北新幹線青森延伸
- イ つくばエクスプレス開業
- ウ 寝台特急「ふじ」・「はやぶさ」廃止
- エ 0系引退

解答・解説は次のページです→



# 解答・解説

## ○各停編

1. ② 鉄道研究部です。
2. ② 尾山台駅から歩くこともできます。
3. ① 電車は電気の力で動いています。
4. ① 新横浜から西谷までは相鉄新横浜線です。
5. ② 北陸新幹線は金沢から敦賀までの延伸が決まっています。

## ○急行編

1. ④ 橋本で各駅停車の本数が減るため、橋本―八王子間は快速も各駅に止まりません。
2. ② 宇都宮芳賀ライトレール線は延伸の予定もあります。
3. ① 東急線全線が1日乗り放題なのにも関わらず、とてもリーズナブルですね！東急線ワンデーパス、ぜひ使ってみましょう！
4. ③ 多摩モノレールの上北台から箱根ヶ崎方面への延伸で武蔵村山市を通ることが予定されています。
5. ② 「しらゆき」なら実在します。

## ○特急編

1. ⑤ 既存の6両と元6000系の1両、新造の1両で、三色の車内が楽しめます。
2. ① ちなみに長野電鉄は1920年、秩父鉄道は1899年、富山地方鉄道は1930年、一畑電気鉄道は1912年、PT Kereta Commuter Indonesia は2008年です。
3. ② 上下分離方式の鉄道路線では第三種鉄道事業者が設備を所有し、第二種鉄道事業者が第三種鉄道事業者が列車を運行する。
  - ①こどもの国線は長津田からこどもの国を結ぶ路線。第三種鉄道事業者が横浜高速鉄道、第二種鉄道事業者が東急電鉄
  - ②みなとみらい線は横浜から元町・中華街を結ぶ路線。横浜高速鉄道が設備を所有し、運行も行う第一種鉄道事業者なので上下分離方式ではない。運転業務を東急に委託しているため乗務しているのは全て東急の乗務員。
  - ③青い森鉄道線は目時から青森を結ぶ路線。第三種鉄道事業者が青森県、第二種鉄道事業者が青い森鉄道と日本貨物鉄道(JR 貨物)

④おおさか東線は新大阪から久宝寺を結ぶ路線。第三種鉄道事業者が大阪外環状鉄道、第二種鉄道事業者が西日本旅客鉄道(JR 西日本)と日本貨物鉄道(JR 貨物)

4. ③

①2 時間以上遅れた場合、特急料金は全額返金される。

②新得～新夕張間は普通、快速列車が走っていないので特例により 18 きっぷで特急列車に乗れる。普通、快速列車がない在来線でもこの特例が適用されない区間があるので注意が必要。(博多南線など)

③寝台料金は寝台を利用するための料金なので朝 6 時まで使用すれば何があっても返金されない。

④山陽新幹線の岡山より西の区間では乗継割引が使用できない。  
2024 年 3 月をもって乗継割引の制度自体が廃止される。

5. イ→エ→ウ→ア

ア 2010 年 12 月 4 日

この八戸-新青森間の開業により東北新幹線が全線開通、東北 6 県すべての県庁所在地に新幹線が開通した。

イ 2005 年 8 月 24 日

秋葉原-つくばを結ぶ首都圏新都市鉄道つくばエクスプレスが開業、鉄道空白地帯であった首都圏東北部に多大な恩恵をもたらした。

ウ 2009 年 3 月 13 日

東京-熊本・大分を結んでいた寝台特急ふじ・はやぶさが廃止、歴史ある東京から西へ向かう客車列車が消滅。

エ 2008 年 12 月 14 日

言わずとしれた新幹線の初代の車両で新幹線を象徴する存在であった 0 系が山陽新幹線ひかり 347 号で引退、1999 年に東海道新幹線からの引退した後は山陽新幹線の各駅停車で細々と活躍していた。

# 編集後記

高2 桑原

こんにちは。またまた桑原です。クイズは難しかったですか？

ここからは編集後記です。お話し口調なので気軽にお読みください。

まずは最後までお読みいただきありがとうございました。60 ページ弱という中々読み応えのある物だったのではないのでしょうか。

今年は時間との戦いで藍桐祭の準備もこの部誌もギリギリで、何とか本番に間に合いました(と信じたい)。

今日付は藍桐祭前日の 9 月 29 日。「ニュースウォッチ9」を見ながら、カタカタと打ち込んでいます。データ配布版の特権ですね。なのでこの文章は顧問の先生の校正なしでお送りしております。やり放題です(^▽^)/。

今回は私がこの部誌を編集した訳なのですが、皆さんの思いを削らずにそのまま提出された形で作成しているのでデータが重い(思いだけに)。特に多くの写真が使われた記事(もさもさー)では他の人の 10 倍程のデータで提出してきました。泣きそうです。編集時にカクつきまくりです。

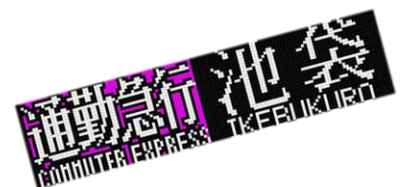
データ版のみ配布という前例のない形だったため紙の部誌にはないデータでの見やすさに関しては力を入れて工夫しました。目次で見たい部分を押すとそのページに飛べる。便利でしょう？(データ版じゃない方は何の何とかさっぱりで申し訳ないです。)

さあここまでやりたい放題やってきたわけですが、そろそろ怒られそうなのと、実は今(9月29日21時30分)未だ、この部誌の表紙ができておりません(ほんとは粕谷後輩が作ってくださったのですがデータをどこかにやってしまいました。データは何処へ)。そのため私は今からその編集に取り掛からなければなりません。さあ間に合うのでしょうか。間に合わせるんですけど。とまあそんなこんなで例年よりドタバタな藍桐祭を体感できるのも最後なのですが、寂しいかと言われるとそこまでですね。後輩の方がしっかりしていますから(おかしい)。

そろそろ終わりにしないと本当に間に合わなくなりそうなので終わりにします。

それでは読者の皆様、顧問の先生方、部員のみんな、本当にありがとうございました。

# 完



2023 年度 藍桐祭

# 「東急新横浜線を勝手に祝う会」

発行者：東京都市大学等々力中学校・高等学校鉄道研究部

発行日：2023 年 9 月 30 日・10 月 1 日

