

中大スカイブルー

2016. 5 Vol. 16

Chuo university Yokohama junior high school and high school



中央大学附属横浜中学校・高等学校 鉄道研究会

中大スカイブロー 2016年5月号(通算16号)

目次

- 3 ……ライナーって何者?～なにがどう変わった? +a 春休み函館旅行記 高2-10 佐々木海都
- 9 ……田端運転所の電気機関車(E L) EF65・EF81・EF510 高2-3 萬澤柚月
- 15 ……相鉄線の動き2016 YNBデビューの裏側といずみ野線40周年そして将来への革新 高2-4 木下優利
- 21 ……新幹線貨物? 高2-2 堀部光徳
- 24 ……東京近郊最長大回り 第9回 ループする結末はきっと 高1-4 軽部 樹
- 30 ……鉄道施設について 中3-E 林 健吾
- 33 ……鎌倉に行って来た 中2-E 石井朝陽
- 39 ……相鉄について 中1-B 入内嶋智文
- 45 ……奥付

今月の写真

表紙 ……伊豆急行線 片瀬白田～伊豆稲取

奥付 ……東武伊勢崎線 小菅

Fライナーって何者？～なにがどう変わった？ + α 春休み函館旅行記

高2 - 10 佐々木 海都



↑ 東横線内をFライナー特急として走行する東武9000系（東白楽駅にて）

こん××は、クラスの担任が4回も同じになった佐々木です（少なくとも偶然ではないとおもう）。まあ今春はいろいろありましたが表面上は元気です。

今回は、今年（＝2016年）3月26日のダイヤ改正で副都心線系統の各線に誕生した、「Fライナー」をご紹介します。なお、とても基礎的なレベルの解説ですので、上級者は読み飛ばしたほうが精神的にいいかもしれません。

また、後半では春休みに行った函館旅行のお話もします。

☆安全に本記事をご覧くださいのための注意事項☆

△注意 「興味や知識がない人にもわかりやすく」が僕の記事の目標ですので（特に考察記事）、万一それに反した内容を発見された場合は直ちにご通報ください。また、この記事の内容に関する質問・意見・苦情等も高2 - 10佐々木まで遠慮なくどうぞ。

記号の説明 △危険=この表示を無視して、誤った取り扱いをすると、人が死亡または重傷を負う可能性が差し迫って生じることがあります。△警告=この表示を無視して、誤った取り扱いをすると、人が死亡または重傷を負う可能性があります。△注意=この表示を無視して、誤った取り扱いをすると、人が損害を負う可能性および、物的損害の可能性がります。

No.1》Fライナーの定義

さて、今回のダイヤ改正で運転が開始された「Fライナー」、これは一体どういう列車なのでしょう。結論から言ってしまうと、みなとみらい線～東横線～副都心線～西武線 or 東武東上線の直通列車のうち、全区間を直通列車の最速の種別（※）で運行する列車につけられた愛称のことです。

つまり、既存の列車にただ愛称をつけただけのようなものなので、別に運転形態が以前と大きく変わったわけではありません。なので、もしかしたら中には「ライナー」と言われるとJRの「ホームライナー」のように別料金が必要な列車を思い浮かべる方もいると思いますが、もちろん「Fライナー」はそういう特別料金は不要です。車両も今までと同じですからね。

また、Twitterで「Fライナー」と検索してみたら「Fライナーができて志木から横浜まで1本で行けるようになった♡」というJKのツイートを目にしましたが、残念ながら今まであなたが直通列車の存在を知らなかっただけであり、別に新たに直通列車が新設されたというわけではないのです。

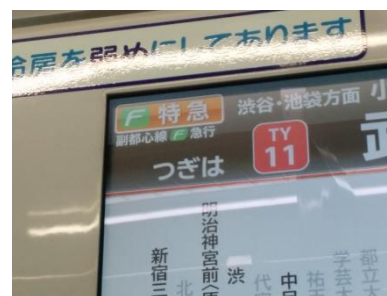
※東横線・みなとみらい線内＝特急、副都心線内＝急行、西武線内＝快速急行、東武東上線内＝急行。ただし東武東上線内は最速種別ではない。また、西武線内は有料特急を除いた場合。



↑西武 6000 系による「Fライナー」
(多摩川駅にて)



↑種別の横に添えられた「F」の文字が「Fライナー」の証。
(菊名駅にて)



No.2》なんでFライナーっていうの？

速達性をイメージする「Fast」、相互直通運転の5社を示す「Five」、「Fukutoshin(副都心)」の頭文字「F」を用いた名称といたしました。(2015年12月18日発表の東京メトロのニュースリリースより)

No.3》なんで愛称つけたの？

Twitterで「Fライナー？普通の特急と同じじゃんwカッコつけww」というツイートを目にしました。確かにそう思っても不自然ではありませんし僕もそう思いますが、ではいったい何のために愛称なんて洒落たものをつけたのでしょうか。

そこには、直通運転ならではの背景があります。

例えば、日中の元町・中華街発 飯能行の「特急」電車は、渋谷から先の副都心線内は「急行」になり、小竹向原から先の西武線内は「快速急行」になります。2回も種別変更が行われるのです。

日中は種別変更のパターンが揃っていますが、朝夕のラッシュ時などはパターンがバラバラ（例えば、東横線内も副都心線内も各停なのに、西武線に入ると突然快速急行に変わる列車もある）で、とてもわかりにくいという問題点があります。

なので、全区間を直通列車の最速の種別で運転する列車には、全線で統一した愛称をつけて案内したほうがわかりやすいということで、「Fライナー」の愛称が導入されることになりました。

No.4》東武車運用の変化

さて、ここで少しでもマニアックな内容にも触れておきます。

「Fライナー」の導入に合わせ、東横線～東武東上線系統の日中の乗り入れ区間が、川越市までから森林公園までに延伸されました。過去に部誌でも何度もお話していますが、異なる鉄道会社間での車両の乗り入れ本数は、車両の貸出料金の都合で、乗り入れる距離によって決められます。東武線内の直通区間が延びたということは、つまり…

そうです、東横線に乗り入れる東武車両の本数が**増えました！**

こちらをご覧ください。

元町・中華街駅 横浜・渋谷・副都心線方面(平日、東武車のみ)		
	改正前	改正後
5		
6		35和※ 47
7	40	9
8	1和 31志 55	1和 39和
9	25渋	
10		
11		4 34
12		34
13		
14		
15		4 34
16		34和 43川
17		18川
18		
19		13和 21
20	51 58	28和
21		13宿
22	13	58宿
23		
0		42武※

赤…急行 青…通勤特急 黒…特急
 武…武蔵小杉 渋…渋谷 宿…新宿三丁目 和…和光市 志…志木 川…川越市 無字…森林公園 ※…途中駅始発

これは独自に調査・作成した、元町・中華街駅基準の平日の東武車両の時刻表です。ご覧の通り、平日は倍以上に増えました。土休日は1本だけ減っていましたが、それでも合計したら圧倒的に本数が増えていることとなります。さらに、東武車両による「新宿三丁目」行き／「武蔵小杉」行きは、今回のダイヤ改正で初めて誕生しました。東横線ファンとしては嬉しい限りです。やったね。

No.5》最後に

超久しぶりに初心者レベルの解説記事を書いてみましたが、いかがでしたか？内容が簡単すぎて、正直僕自身でも、記事を書いていても面白さのかけらもなかったのが、次回はもう少しマニアックな内容の考察ができたかな、と思います。

さて、今年の春は、友達と大阪&京都/日光/秩父に、家族で函館に、部活で伊豆に、そして一人で名古屋に行きました。自分には前例のないほどの旅行づくし、しかもどれも鉄道を利用した旅行なので、部誌に書く旅行記のネタもあり余っていますが…、とりあえず今回は、ダイヤ改正関連のネタということで、開業初日の北海道新幹線で函館に行ったお話をしようと思います。引き続きチャンネルはそのままどうぞ。

No.6》函館旅行記

☆2016年3月26日

Fライナーの取材のあと、そのまま東京駅へ…っとその前に、一旦乃木坂駅に行き、今日から変わったという乃木坂46の駅メロを聞いた。別に乃木坂46のファンっていうわけではないけれど、ピアノの音色がきれいだった。ピアノ調の駅メロも増えるいいんだけどなあ。

今度こそ東京駅へ。ここで家族と合流。新幹線のホームへの階段を上ると、そこには「新函館北斗」という長ったらしい行先を誇らしげに掲げた、見慣れたピンク色のラインの新幹線が止まっていた。

…あれ？

家族全員「紫じゃない」

後で調べてみたら、テレビなどで宣伝していた紫色のラインのH5系は、まだ本数が非常に少ないみたい。結局またこいつかよ。1月に乗ったばかりのE5系に、また、乗り込んだ。

上野駅を過ぎたころ、東京駅で買った駅弁を取り出す。電車が動き出してから食べ始めるのが旅の醍醐味(最近、共感してくれた友達がいて、すごく嬉しい)。

出発時には満席だった車内は、途中の八戸駅でまとまった下車があり、新青森駅で残りの多くの乗客が入れ替わり、最終的に北海道新幹線内は3割くらいの乗車率になった。

まだ雪の残る津軽半島を走り抜け、しばらくすると列車は青函トンネルへ。最後にここを通ったのは今年の1月。その時は夜行列車だった。少し前に夜行列車で通った道と同じところを、今度は新幹線を通る。とても不思議な気分だ。途中で新幹線なのに貨物列車ともすれ違って、ますます不思議な気分になった。

トンネルを出ると、函館まではあっという間。かつて特急「スーパー白鳥」で飽きるほど通り、乗り慣れた区間であったから、新幹線だとびっくりするほど早く感じられた。

…津軽海峡線も、変わってしまったなあ。

新鮮な気分で新函館北斗駅に降り立つ。開業初日ということで、写真を撮っている人がたくさんいた。



▲はやぶさ23号の行先表示



▲新幹線の車内で食べた「牛たん弁当」

さて、晩飯にしよう。駅前に出てびっくり。これはひどい。レンタカーショップしかない。コンビニもない。そこにあるのは新幹線への夢と希望だけ。いや、これじゃ希望も見えない。発展途上なのは知ってたけど、まさかここまでとはねえ…。北斗市って函館市への対抗みたいな感じでテレビとかで散々宣伝してたんだから、せめて駅前くらいはもう少し頑張ろうよ。

仕方ないからさっさとタクシーでホテルに行き、ホテルの売店でカップラーメンと函館プリンを買って食べた。それじゃ、眠いのでおやすみ。

☆2016年3月27日

ホテルのシャトルバスで大沼公園駅へ。まだ朝早いから観光客の姿は見えなかったけど、駅前ではイベントをやっていて盛り上がってる感じだった。駅前をウロウロしていたら、記念品を貰ったり、無料でジュースを飲ませてもらったり、はっぴを着させてもらったり、さらには副駅長が出てきて一緒に写真を撮ってくれたりした。新函館北斗駅と違って頑張ってるなあ。ここは確か七飯町だったっけ？北斗市も見習いなさい。

ついでに、おやつに名物の大沼だんごを買った。去年の冬にスーパー北斗の車内販売でみたらし味は食べたから、今回はゴマ味にしてみた。ゴマは直接販売限定らしい。

大沼公園駅から特急「スーパー北斗」に乗車。狙ったわけじゃないけど、ちょうど昨日(=3月26日)から新設されたキハ261系による運用の列車だった。キハ261系は大好きだから乗っているだけで幸せになれる。幸せな気分のまま函館駅へ。



▲ホテルからの雪景色



▲大沼公園駅舎

函館駅では、北海道新幹線開業のせいで仕事をクビにさせられた789系たちが暇をもて余していた。まだ若者なのに、これからどうするんだろ…あ、確かスーパーカムイに再就職するんだっけ？でも動く気配が全くないような。



↑乗車したスーパー北斗
(大沼公園駅にて)



↑キハ261系(手前)と789系(奥)
(函館駅にて)



↑キハ261系新塗装の並び
(函館駅にて)

ここからは函館観光をしてから帰りましたが、鉄道とは関係がなくなるので省きます。まあ「旅行記」なので鉄道と離れる話題も含んでも問題はないのですが、時間の都合でやっぱり今回は省かせてください。

この時はまだ今よりも精神的に問題があった時期なので、今考えてみると、もっと心の底から楽しんでおけばよかったな、と後悔していますが、開業初日に乗るなんて普通は経験できない話なので、そういうことも含めて思い出の1つとして大切に心の奥にしまっておこうと思います。今年は北海道にあともう2回行けるようなので、その時にはちゃんと楽しめるようになりたいな。

最後までご覧いただき、ありがとうございました！

次回は、内容はまだ一切決まっていますが、恐らく今回と同じ構成になると思います。
旅行記のネタが多すぎて…、どの話がいいですか？←

田端運転所の電気機関車（E L）

E F 6 5 ・ E F 8 1 ・ ※ E F 5 1 0

高校2年3組 萬澤 柚月

こんにちは、萬澤（湘南の撮り鉄）です。 ※現在は全釜が富山に所属
今回は前回予告した通り、田端機の今後について紹介します。



てっぱくのミニ列車ではまだ健在？の寝台特急『北斗星』（2015.12.26撮影）
実際、510号機は銀釜塗装ですが、こちらは青釜塗装となっております・・・

〈お詫び〉

前回は筆者の諸事情に因り、休刊となってしまいました。申し訳ありませんでした。

EF65（JR東日本田端運転所所属）



10:21 工9774レ 新津工臨返空 EF65-1102+チキ12両 北上尾にて
(2015.10.02撮影)
田端機PF最若番の1102号機、いつまで活躍してくれるのでしょうか・・・

田端機のEF65はかつて、東海道線のブルートレイン『銀河』（2008年廃止）などの牽引機を務めていましたが、現在は工臨などのレール輸送がメインとなっています。

去年、『ゲッパ』の愛称で親しまれた1118号機をはじめ、1106・1107号機の3機が長野総合車両センターや秋田総合車両センターにて廃車解体となりました。

『ゲッパ』は去年の10月、高崎線内鴻巣～北本を走行中に故障を起こしてしまい、修理が不可能となり、廃車解体を余儀なくされました。専用塗装だっただけに非常に残念でした。

〈今後〉

現在1102～1105、1115号機の5機が生き残っており、数年は安泰が予想できるでしょう。工臨の仕業がメインですが、暇な時は撮影したいものです。果たして、10年後は生き残っているのでしょうか。非常に気になります。

EF81（JR東日本田端運転所所属）



降雨のなか、宇都宮配給の発車を待っている98号機（2016年3月9日 尾久にて撮影）

EF81はかつて寝台特急『北斗星』『カシオペア』『ゆうづる』などの牽引機を務めていましたが、現在は上野始発の寝台特急が全滅&老朽化により生き残っている釜は6機となっています。
現在生き残っている釜 80・81（お召塗装、パイパイ）・95（虹釜）・97・98・133号機

JR東日本が保有するEF81は田端運転所所属の釜以外に長岡車両センターや青森車両センター（今年のダイヤ改正で廃止され、盛岡車両センター青森派出所に改称）に所属している釜もあります。彼らは郡山車両センターに検査で入出場する列車の牽引機を務めています。

〈現在の主な運用〉

- ・宇都宮配給〈復路〉（尾久～宇都宮貨物ターミナル） 毎週水曜日に施行されています。
※〈往路〉の運用は田端のEF65が運用を務めています。
- ・水戸工臨（新小岩操車場～水戸） 不定期に実施されています。
- ・カシオペアクルーズ（今年6月から不定期に運転）の牽引機
→青函トンネルは通行不可なので、牽引するとしたら青森まででしょうか。

EF510（現在はJR貨物富山機関区に全機が所属）



09:00 寝台特別急行 北斗星 上野行 大宮駅4番線にて 2015.08.01 撮影

EF510型電気機関車は、老朽化したEF81を置き換えるために2009年登場。

(501～515号機の15号機が製造されました。)

寝台特急の牽引機の運用以外にも常磐線を中心とした貨物列車の牽引機も務めていました。

〈運命を分けた出来事〉

しかし、2011年3月11日、日本に未曾有の被害をもたらした東北地方太平洋沖地震の影響で常磐線方面から仙台方面に向かう貨物列車の運転が困難となってしまいました。

また、2013年度をもって、貨物輸送の受託が終了。これらの事項から余剰が発生したため、JR東日本はJR貨物に売却し始めました。(6機は残留しました。)

〈第二の人生〉

今年のダイヤ改正で『カシオペア』の定期運転が終了となってしまいました。

(北海道新幹線開業に伴う青函トンネル内の昇圧が原因です。)

それに伴い、定期運用を失った全ての釜がJR貨物に譲渡されました。

現在は、JR貨物富山機関区にて貨物列車の牽引機として元気に活躍しています。

不遇の機関車となってしまいましたが、今後も頑張ってもらいたい所存です。

春休みの思い出

3月24日(木)

『先輩と後輩』



16:12 普通 水戸行 カツK531編成 勝田で撮影
(皮肉なことに車番が後輩のE531系と同じ・・・)

明日(3月25日)で引退を迎える勝田車両センターの415系(1500番台)。
彼は1986年に運用を開始した。30年間常磐路を駆け抜けた車両だった。
ダイヤ改正で後輩のE531系による置き換えが完了する。
引退前日、彼はどのような想いで走ったのだろうか・・・
私は、彼の想いが後輩に伝わったことを願いたい・・・



16:56 E531系K551編成 勝田で撮影
(去年総合車両製作所で増備されました。)

4月の思い出



旧塗装の7000系（いずみ野線開業40周年HM付き）鶴ヶ峰で撮影

4月末まで7000系の3本に掲出された、いずみ野線開業HM。
筆者は何回か相鉄線に撮影に出向きましたが、4月25日に納得のいく写真を撮ることが出来ました。

旧塗装の9000系が近日中に消滅&ネイビーブルーの9000系の登場など色々目が離せません。今年3月には新車の20000系の導入が発表され、7000系が置き換え対象でしょうか。

先日、某日本テレビ系夕方のニュース番組everyにて相鉄線の知名度の低さが露呈されてしまいました。神奈川県民の私としては少々残念です。（詳細を知りたい方は、検索してみてください）

5年後くらいには羽沢を介して、JR湘南新宿ライン渋谷・新宿方面へ・また、新横浜・日吉を介して、東急目黒線・埼玉高速鉄道線方面への神奈川東部方面線が実現する予定です。

その頃には、知名度が改善されるでしょう。その事を願います。

〈今後の部誌の記事の予定〉

7月	2016年上半期を振りかえる
9月	筆者の愛車紹介

※予告なく変更させていただく場合があります。どうかご容赦下さい。

《特集》 相鉄線の動き 2016

YNB デビューの裏側といずみ野線 40 周年そして将来への革新

高校 2 年 4 組 木下 優利



↑先月で実質見納めとなった最後の旧塗装、相鉄 9000 系 9505F (鶴ヶ峰～西谷にて)
(現在予備車扱いなようで、他の車両が故障しない限り出てこないそうです…)

1) はじめに…

こんにちは、木下です。高校 2 年生になってしまいましたね。今回は一年半ぶりとなるあの私鉄の動向についてと余裕があれば雑談として GW (ゴールデンウィーク) の撮影記でも書けたら良いかと思えます。

2) 相鉄線の動き① 「YNB デビューの裏側」

まずは相鉄と言ったら「何それおいしいの??」「ローカル線の相鉄線」とか神奈川県在住で非相鉄沿線の方以外ならやはり「運転免許証の更新するところしょ…??」と言われると思いますね、てかニュー

ス番組で取り上げられてたし…。ですが皆さん相鉄はある野望を持っているのです…。それが都心直通プロジェクトです。相鉄線の西谷（鶴ヶ峰あるいは二俣川という諸説はあるが公式発表は此処）駅から新線を建設し JR 貨物線経由で JR 線に、新横経由で東急線日吉まで伸ばし東急線に直通する 2 つのパターンがあります（まだまだ工事中で JR は 2018 年・東急は 2019 年開業予定）。あとはいずみ野線湘南台から慶応大学湘南キャンパス（通称 SFC）や寒川町倉見まで直通する話もあります。そのプロジェクトと併行して行われたのが今回のネタである YNB です。YNB とは艦これのアレではなく（あれと言っても筆者氏は興味ないから、ただダグったら出てきただけ）、相鉄の車両の塗装の略であり、正式名称は YOKOHAMA NAVYBLUE（ヨコハマネイビーブルー）です。要するに塗装を紺色一色にする言わば東の阪急ですね。とまあこんな感じです。（詳細は筆者氏の過去の記事見てね）

前置きはこんな感じにして、今回取り上げたい本当のネタはその YNB の第一号編成がデビューするということです。筆者氏はそのデビューの出発式を見てきました。（余談ではあるがこの出発式の前日にはもう 1 本しかない赤の旧塗装（一番最初の写真）と現行塗装と YNB の展示会があったが、筆者氏学校があり行けず激おこだったとかで）

会場はいずみ野駅。筆者氏は前日に学校があったので早く起きられず、母上殿の送迎（実は最寄から電車使うより早いから便利←）により向かいました。到着時には鉄道ファンのおタクの方々ほか餓鬼（口悪すぎ）子供連れの方も多く見かけました。出発式には相模鉄道のお偉いさん（取締役と広報部長だったっけな…よく覚えてないけどまあこの通り）他相鉄のゆるキャラのそうにゃん（狸ではなく猫、某アニメの奴と同じ弄られ方してる奴）も同席しテープカット（反対側のホームで見ていて調度電車が来て怒鳴りたくなつた…）などを行いました。



↑いずみ野駅にて行われた記念式典の様子（いずみ野駅にて）

思ったより人が多かった、いつもは空気しか無くて閑散としているのに…

出発式の後 YNB は運用に就いてせっせと働いていました。し・か・し営業運転開始 4 時間後に運用を離脱するという想定外なことが起きました。（どっかの電子レンジと同じじゃんか…）自動放送と LCD（車内にある画面ですよ、正式名称は液晶ディスプレイ）が不具合が見つかったとかで…

運用離脱後すぐに修理が行われ、試運転しているところを二俣川で目撃。



↑ 9000系 YNB 塗装試運転の様子（二俣川駅にて）

故障した LCD はこの時ちゃんと稼働していました。てか他に撮影された人が数人見られて、~~皆暇なんだなーって思いました（笑） ← 実は余談ですがこれが最後の iPhone5S での撮影でした。~~

3) 相鉄線の動き② 「いずみ野線 40 周年」

相鉄の開発路線であるいずみ野線二俣川～いずみ野間が 1976 年に開業してから 40 年が経ち、YNB 出発式と併せて記念式典が行われ、いずみ野駅周辺では、相鉄フェスタという ~~ダサい~~ 名前のブースを開催していたので紹介したいと思います。



↑ 相鉄フェスタの様子（一部抜粋）（いずみ野駅にて）

相鉄フェスタでは、相鉄バスや保線車両の展示や神奈川県警が出張で白バイとパトカーの展示、鉄道トークショー（あの鉄道 BIG4 で知られているダーリンハニーの吉川正洋さんの講演。めっちゃ相鉄のこと知っててビックリ仰天 $\Sigma(\cdot\omega\cdot)$ ）！やコントショー（同じく鉄道 BIG4 で知られている岡安さんのトリオであるななめ 45°。岡安さん自虐で「なぜか僕だけ子供から呼び捨てにされる。」とか「鉄道 BIG4 をクビになる。」とか言っててジワりました...（笑））

その他にも相鉄線では、長老ポンコツ爺さん 7000 系にいずみ野線 40 周年記念のヘッドマークを付けて先月中走っていました。沿線や駅では多くの鉄道ファンが電車を撮影していました。~~（某尺東（旧酷鉄）のどっかの撮影地のように撮影中に大声で叫ぶなどといったことはなかったですよ...）~~



↑いずみ野線開業40周年ヘッドマーク付の相鉄7000系

(左から三ツ境～瀬谷間・上星川駅・鶴ヶ峰～西谷間で撮影)

最年長7000系爺さん、車歴30年余りながらバリバリ活躍中ですが流石に今回の大改革での改造対象外となっているので、余生も長くはないでしょう… お疲れ様ですって感じですね(笑)

4) 相鉄線の動き③ 「将来への革新～新型車両の導入～」

都心直通プロジェクトに伴い相鉄では新たな車両を導入することが相鉄の公式発表で明らかになりました。筆者氏の予想では、「山手線の電子レンジあるいは東急の新型車両を転写しただけなんだろうな、10000・11000と来たから次は12000系かな…」と想像していました。で・す・が…筆者氏が試験明けてホッとしていた2016年3月10日(木)に相鉄は9000系YNB塗装が報道陣向けに試乗会を行いました。その時に新型車両について声明がありました…。新車両は相鉄20000系…Why Soutetsu Line?? 6000から順番に11000まで続けていたじゃないか!! 某外国人は置いておいて、やはりJR線と東急線に直通するための設備は整えるようですが…前面の顔が某会社の車とかモノレールとか言われています(笑)。コンセプトは「いままでにない印象的なものに」だそうです、これは個性的ですよ…(笑) 下の写真じゃあ分かりにくいかもしれませんが、ドアに謎のボタンが付いているんですよ…これ半自動ドアでJR線でも此処横浜とか東京では使用される機会はないですが、田舎(群馬栃木あたり)に行く时使用機会が多いです。すなわちJR線直通において新宿より先北上する(群馬栃木あたりまで)可能性はほぼないですが実現する??かもです。



↑相鉄20000系のデザインと内装 (乗り物ニュースWEBサイトより引用)

あくまでこれは暫定的な案なので変更はあるかもしれませんが、ほぼ決定とみて良いんじゃないでしょうか…

5) 余談 (+α) 「GW 撮影記 ～伊豆遠征にて～」

ページ数に余裕があるので、余談として今年のゴールデンウィーク (GW) の撮影記でも載せたいと思います。マシな写真が今年は撮れてないので鉄研で行った伊豆遠征の写真でも思います。伊豆遠征では天気には恵まれませんでしたが、リゾート 21 に複数回乗車できたり足湯に入れたり撮影も多く出来て、充実した1日でした。帰りは小田原からロマンスカーに乗車したりして待ち時間の間撮影しました。



↑アルファリゾート 21号 (伊東にて)



↑リゾートドルフィン号 (片瀬白田～伊豆稲取にて)



↑伊豆急行 8000系 (片瀬白田にて)



↑撮影地付近の風景 (片瀬白田～伊豆稲取にて)



↑伊豆急行 100系 (伊豆高原にて)



↑伊豆急行 8000系の連結作業 (伊豆高原にて)



↑今回利用した足湯 (城ヶ崎海岸にて)



↑小田急ロマンスカーLSE (小田原にて)

《参照》簡単に写真の車両の説明を...

- ・リゾート 21 … 伊豆急行が 1985（昭和 60）年に導入した車両。普通列車ながらも観光的要素も交えて運転を行っています。土休日や多客期には JR 線に直通し「リゾート踊り子」として運転を行うなどしています。現在アルファリゾート 21・黒船電車・ドルフィン号が活躍しています。
- ・伊豆急行 8000 系 … 伊豆急行が 2005（平成 17）年より導入した車両。親会社である東急電鉄から譲渡されました。いわば東急のお下がりであります。基本的に普通電車はこの車両が担当しています。
- ・伊豆急 100 系 … 伊豆急行が開業した 1961（昭和 36）年より活躍した車両。2002（平成 14）年に現役から退いていましたが、現在は写真にある 1 両だけが残存しており臨時電車として活躍しています。
- ・小田急ロマンスカーLSE … 小田急が 1980（昭和 55）年より導入した車両。旧型のロマンスカーの設備と伝統を受け継ぎバブル期の小田急を支えました。現在は経年等の事情により 2 編成のみの活躍となっています。

6) 最後に…

今回は相鉄の動きについて記事にしました。今回は内容上少なくて写真多めになってしまいました。次回は 7 月ですか… まだ何をネタにするか分かりませんが、文をなるべく書ける内容にしたいと思います。次回もお楽しみにしていただけると幸いです。ご覧いただきありがとうございます！！

《参照》出演者（掲載協力者）一覧（一応載せておく）

本部誌出演者（登場人物）： 筆者氏 母上殿 ほか

掲載協力： 筆者氏の撮影技術と PC 技術の結集—(夫した物ではないが…)—

参考文献： 筆者の頭の中 Wiki 大先生 相鉄 HP ほか

新幹線貨物？

鉄道研究同好会 書記 堀部 光徳

今回の記事について

どうも、おはこんばんにちは～～。堀部です。今回は、新幹線貨物について書こうと思います。

前回 JR 北海道についての記事を書いた後、次の記事も JR 北海道について書こうと思い、ネットサーフィンをしていた時、新幹線貨物についてのニュースを見つけました。「そもそも、新幹線貨物とは何ぞや？」と調べてみると、それが割りと興味深いと思い、「うまい記事のネタ得てやったぜ！」という経緯により、今回この記事を書こうと思います。

……前回は、申し訳ありませんでした。

新幹線貨物とは？

新幹線貨物とは、文字どおり、貨車を牽引する新幹線のことです。

このことを聞いて私は驚きました。

ですが、このような案は、これまでに出了たことがあります。

例えば、JR 貨物は、「東海道物流新幹線」構想を打ち出したことがあります。高速道路の中央分離帯に路線を敷設し、貨物専用鉄道に転用するという構想です。

最近では、JR 九州元社長の石井幸孝氏が、新幹線の走らない夜間に貨物特急を走らせる構想を唱えています。既存の新幹線の座席を撤去して、運輸会社の専用スペースにするという構想です。

そして、JR 北海道は、「トレイン・オン・トレイン」という構想を発表しています。

「トレイン・オン・トレイン」の概要

そもそも「トレイン・オン・トレイン」とは、北海道新幹線が開業する際（今年3月）、青函トンネルでの貨物列車と新幹線との共用により発生してしまう問題を解決するため、JR 北海道が開発した技術です。

なぜ問題が発生してしまうかを説明します。

そもそも、北海道新幹線は、青函トンネルでの貨物列車と新幹線との共用により、津軽海峡線において、新幹線軌間（1435mm）に対応させるために三線軌条化（三線軌条、英訳 Dual gauge とは、鉄道において、軌間の異なる車両を運転させるために、通常1対2本の軌条（レール）で敷設される線路において、片側のレールを共通として残して、2本のレールをそれぞれの軌間に応じて敷設したもののこと。三線軌道あるいは2階建て軌道ともいいます。）するのですが、軌間以外は新幹線規格で作られているので走るだけであれば問題はな

いありません。しかし、現在の貨物列車の最高速度は110km/h以下であり、待避設備が青函トンネルの前後にしか作れないので、ダイヤ作成上のボトルネック（つまり、システムの都合上、運用本数の最大値が低くなってしまうということ。）となる可能性があります。

新幹線開業後も現状と同じく1日30往復近い貨物列車が通るとすれば、1時間あたり2往復に対して、新幹線は1往復程度しか通すことができないと予想されています。これは新函館北斗駅 - 札幌駅間開業後の東京 - 札幌速達列車の想定需要には及ばず、将来的な需要増大などに対処する余裕がありません。この状況の解決策として考えられたのが、「トレイン・オン・トレイン」なのです。

2004年（平成16年）の新潟県中越地震による、新幹線及び貨物列車の脱線事故、2005年（平成17年）のJR福知山線脱線事故・JR羽越本線脱線事故などを受けて、時速200km以上の新幹線列車と在来線の貨物列車がすれ違う際の風圧により、貨物列車が脱線する危険性や、地震による貨物列車の脱線の危険性が指摘されるようになりました。共用区間における貨物列車の脱線は新幹線の重大事故に直結する可能性が高いため、「トレイン・オン・トレイン」はこれらの危険性に対する解決策としての役割も求められることになりました。

JR北海道は、2004年（平成16年）に、「貨物列車及び列車搬入搬出方法」として関連技術の特許を出願しました。「トレイン・オン・トレイン」という名称が初めて公になったのは2006年4月に坂本眞一会長が帯広市で行った講演会でのことであり、2007年2月には北海道新聞でも紹介されたそうです。

2012年1月の定例記者会見で小池明夫社長は、北海道新幹線開業後に「トレイン・オン・トレイン」の導入に強い意欲を示しました。

なお、JR 貨物からは現時点で新幹線開業後の貨物列車牽引用としてEH800形電気機関車の導入が発表されています。

問題点

トレイン・オン・トレインを実現するためには共用区間の両側に積み替え用の広いヤードの建設が必要になります。専用車両の開発製造費用も加えれば、相当額の費用がかかることが予想されるのです。そして、トラバーサー（英訳 Traverser 複数の線路間で車両を移動させるための装置。^{せんしゃだい}遷車台ともいうらしい。）を使用するために、連結できる車両数が限られてしまいます。

あとがき

鉄道研究同好会の部誌をご拝読いただき、有難うございます。

そうとうぎりぎりな脱稿になってしまいました。今回は書き上がるか、部誌が落ちるか私にもわからなかったのです。

しかし、前回まで部誌が連続で落ちてしまったせいで、無様なお詫びを書いていたせいもあり、何とか駄文ではありますが、記事を書き上げました。

ともかく、これからも鉄道研究同好会の部誌をご拝読いただきますよう、切にお願いする次第です。

東京近郊**最長**大回り

第9回 ループする結末はきっと

注意事項&お知らせ

この旅行記は東方 project の二次創作です。キャラ崩壊の可能性してます。
耐性ない方はこのページを破り捨てるべき。
寝ぼけて撮ったので写真がブレています。下手とかっていうのはスルーで。
以下の内容は 2015 年 1 月時点の内容です。去年の内容を信用してはいけません。

登場人物紹介

う p 主(=筆者 軽部 樹):この旅行記の筆者。鉄研の副部長だがその存在価値は微妙。相変わらず即売会に行くわコスプレはするわで散財が今年も酷い。素で「ですよ」口調が止まらない人間。鮭とばおいしい。
菊池令司(=筆者、以下菊):この旅行記のツアコンで妖怪さん。断じてう p 主のような変人ではない。某鉄道会社の路線図製作担当兼子会社の駅弁屋社長。元ネタはう p 主のハンドルネーム。
みすば〜ぷる(ゲスト、以下八):この旅行記のゲストで妖怪さん。実際にロケではゲストがいたが、キャラはまったく違う。そもそもゲスト氏は鉄分少ない。本編のようなバリバリの鉄っちゃんなわけがない。そろそろ略称を「八」から「紫」にしなければと主は思うのです。
バイオレット(ゲスト、以下堇):この旅行記のゲストで人間さん。松岸から飛び入り参加→東京で離脱。実際の同行した方も結構乗っている模様。元ネタは 2016 年 1 月号で「東伏見」っていう時点であとは分かるな?

茶番

菊:「第9回、ついに最終回です」
堇:「秋葉原→馬橋、ですね。ついに1年半続いた超大作が終わるんですね」
八:「この面子で話すのも最後なのかしら……」
主:「やあ!僕、キミたちにお願いがあって来たんだ!」
菊:「うわあびっくりした、何だう p 主か」
堇:「で、う p 主さんが何の御用件ですか?」
主:「いい話と悪い話がある!どっちから聞きたい?」
八:「じゃあ、悪い話から」
主:「正式設定が決定したので年齢身長所属等が全部わかるようになっちゃいました!」
堇:「ど、どういうことですかそれ!」
八:「あまりそういうものは作っておいて損するものよ?後で見返して鬱になるなんてザラよ」
菊:「と、とりあえずいい話を……」
主:「おっと、ここに書くには余白が狭いんで本編行きますか」
菊&堇&八:「話を聞け!」

15、ヤマノテフェイス

東北本線(山手線) 1301G 各駅停車 大崎行(外回り) 秋葉原→神田

トウ550 サハ E231-650

2015/01/01 PM14:37 at 秋葉原付近 山手線 各駅停車 1301G

東トウ550 編成 サハ E231-650 ドア前

菊：「とりあえず行程上の都合で山手に乗ります」

八：「京浜はこの期間は列車番号が分からないし、昨日乗ったものね」

菊：「そういえば、今年の秋からついに※新車が導入されるとか」

八：「見た目は Apple watch みたいだけど、新機能やサスティナ本格採用は見どころね」



PM14:46 at 神田駅

中央本線 1421T 快速 高尾行 神田→新宿

T32 モハ E232-232

菊：「ここからは池袋経由でぐるっと日暮里に向かうだけなのでこれと言って話すこともないですね」

八：「特に珍しい、っていうわけでもないし……車両番号が形式と製造で揃っていることくらいかしら」



PM15:05 at 新宿駅

菊:「どうせ日暮里で待つんで一本待ちますか」

八:「そうね、って東京駅 100 周年ラッピング車じゃない!」

菊:「おきのどくですが 100 しゅうねんラッピングには のれません」

八:「流石に駆け込み乗車は無理だものね……」



山手線(東北本線直通) 1401G 各駅停車 大崎行 新宿→日暮里

トウ 550 クハ E231-550

八:「ヤケに遅らせようとしてたのは、そういうことね……」

菊:「そうです、山手が環状運転なんで同じ列車に 2 回乗ろう、ということでした」

PM15:35 at 日暮里駅

菊:「ということで日暮里着です、残す乗り換えはこと松戸のみ」

八:「いよいよ、この旅も終わりなのね」

菊:「最後の準備を整えて、常磐線に乗りますか」

八:「15 時 45 分発、快速取手行き。そのあとが常磐線各停ね」

16、ループする結末はきっと

常磐線 1557H 快速 取手行 日暮里→松戸 マト 101 クハ E231-43



菊：「南千住発車、この先で荒川・中川・江戸川を越えれば……」

八：「千葉県に入り、左にカーブして松戸駅到着……ね……」

PM16:03 at 松戸駅

菊：「さて、最後の乗り換えですよ!あと8分です!」

八：「長かった、わね。30回以上乗り換えて、その最後がここね」



常磐線(緩行) 1513K 各駅停車 我孫子行 松戸→馬橋

マト 17 クハ E233-2017

菊：「北松戸発車……次は馬橋、今日の大回り挑戦者は、私達の他にもかなりいましたね」

八：「そうね、順方向の全員が集めたのが、松岸の待合室だったかしら」



AM16:12 at 馬橋駅

菊：「よし、馬橋着!大回り終了!」

八：「あとは改札を抜けるだけね!本当に長かった……」

菊：「すみません、大回りしてました、※無効印お願いします」

駅員氏：「えー、ルートは如何でしょうか?」

八：「これ、ですわ(第5回参照)」

駅員氏：「……前日跨ってるから無効では?」

菊：「いや、※旅規 155 条の継続乗車で出場時まで有効のはずです」

駅員氏：「えーと……確かにそうですね、OK です。それでは切符をどうぞ。お疲れ様でした」

八：「いえいえ、ありがとうございました」



菊：「っと、無事出場できました。とりあえず大回りはここで終了です。至らぬ点もありましたが、本日は本当にありがとうございました!」

八：「こちらこそ、貴重な体験をさせていただきました。ありがとうございました!」

茶番

菊：「ということで祝、大回り完結!」

八：「やっとのことで終わったわね、この旅行記」

堇：「出場時継続乗車聞かれたんですね、私は聞かれませんでしたけど」

主：「てなわけで一区切りついたところでいい話をしようか」

菊：「うわあ何この空気読まない登場」

八：「もうこいつに何を言っても意味ないわよ」

主：「実は今年の3月26日付でサザエさん時空の適用が始まりました」

堇：「ということは、時間は進んでも年は取らない、ということですか?」

主：「そゆこと。原作と設定ずれると大変だしねえ、いろいろと無理はあるけど」

菊：「これから毎年2回生の講義に出てレポートやらないといけないのか……卒論書くよりマンカ」

八：「私はいろいろとこの方がありがたいのだけれどね……(ボツ)」

堇：「これで私も名実ともに永遠の17歳の仲間入りですね!」

菊：「では、そろそろこの辺で……」

菊&八&堇：「ここまでの閲覧、本当にありがとうございました!」

用語集

※新車

2015年11月30日に運転を開始したE235系のこと。運転開始した当日にその新伝送システム「インテロス」に障害が発生して見事マスコミと世間から不良品扱いされた。システムの再検証等を行い、2016年3月7日に営業運転を再開、現在は問題なく運行されている模様。

※無効印

本来は誤発行や何らかの都合で不要となったきっぷを無効とするためのハンコ。本来旅行終了時にきっぷは回収されるはずだが、旅行記念や収集目的で乗客に渡す際は無効印もしくは乗車記念印を捺印するという習慣が次第に出来て行った。一部不正利用が考えられるものは原則回収。

※旅規 155 条の継続乗車

要約すると、「改札入った後にきっぷに書いてある有効期間を超えちゃっても、途中下車(きっぷの区間内で改札の外に出ること)しなければ着駅まで乗っていいよ」という条文。

ご協力いただいた方々&スペシャルサンクス&う p 主のコメント

偉大なる原作者様 上海アリス幻楽団 ZUN様

今回の旅にご同行いただいた 綿飴チョコ様 ゆでしこ様

業務中なのに駄弁らせて頂きました 馬橋駅 鹿島様

日頃よりお世話になっております 東日本旅客鉄道・東京地下鉄・また関連各企業の皆様
旅の仲間が一番大事です 2014/12/31→2015/01/01 に東京近郊最長大回りに挑戦された皆様
読者がつかねばなにも書けない この旅行記を読んで下さった皆様

本日を持ちまして「東京近郊最長大回り」シリーズはいったん幕を下ろします。1年半にわたり文才のないクソみたいな文章を最後の最後まで部誌に掲載し続けて参りました。御見苦しい点もあったとは思いますが、ご覧頂いた皆様、本当にありがとうございます。これからもよろしくお願い致します。

平成 28 年 4 月 23 日

「東京近郊最長大回り」作者 菊池令司(軽部 樹)

???

主：「カメラ止めましたの、でさらにもう 1 個いい話がありますの」

菊&八&堇：「???'」

主：「ここに南伊豆フリーパスがありますの、そして指定券がありますの」

菊：「も、もしや……」

主：「その通りですの。次回ロケ決定したからゆかりんと 2 人でさっさと行ってこいのですの」

堇：「わ、私はどうなるんです?」

主：「心配ご無用ですの。きっちり解説役として出てきてもらいますの。あとメンバーが増えますの」

八：「では、『聞いた通りに』すればいいのね?」

主：「そういうことなのです。俗にいう第 2 期、決定ですの」

(続?)

鉄道施設について

中学3年 林健吾

1. 鉄道施設について

Q. 線路の幅って違うの？

A. 日本には現在4種類が使われている

鉄道の線路の幅は軌間（ゲージ）と呼ばれ、多くの種類があります。国際的には1435mmが標準軌とされています。日本で一般的なのは1067mmで、JR在来線をはじめ多くの私鉄が採用しています。また、新幹線や私鉄の一部で標準軌（1435mm）を用いるほか、1372mmや760mmの路線が営業中で、過去には500mmなどの路線もありました。また、世界的には260mmから2000mmまでと幅広く、廃止路線を含めるとその数は80種前後にのぼります。



手前の線路は1435mmと1067mmの三線軌条です。

Q. ポイントの種類は多いの？

A. 役割に応じて多種多様な分岐器が存在

ここでは、普通分岐器の一部を紹介します。

片開き分岐器・・・直線に設けられ、片方のみ曲線で分岐します。

両開き分岐器・・・直線状に設けられ、2線が同じ角度(Y字状)で分岐します。

振分け分岐器・・・直線状に設けられ、2線が異なる角度で分岐します。

内方分岐器・・・曲線状に設けられ、分岐する2線がともに内側にカーブします。

外方分岐器・・・曲線状に設けられ、分岐する2線が異なる方向にカーブします。

複分岐器・・・2組の分岐器を合わせた3方向用。分岐位置はそれぞれ異なります。

3枝分岐器・・・複分岐器のうち分岐器を重ねて同位置で分岐するタイプです。

乗越し分岐器・・・分岐する 2 線を重ねたもので、分岐時は車輪がレールを乗り越えます。

Q. 枕木にはどういう種類があるの？

A. 木製、コンクリート、ガラス繊維など多彩

枕木は 2 本 1 組になった線路の位置や間隔を保つとともに、クッションのような役割で列車の走行を安定させるなど、なくてはならない存在です。枕木といわれるとおり、以前はおもにヒノキやブナなどの木材が用いられてきましたが、現在は素材や形状が多様化しています。コンクリート製の PC 枕木は安定性が高く保守にも有利なことから日本ではもっともシェア率が高いです。また、ガラス繊維を使用した合成枕木も普及してきていて、PC 枕木レベルの安定性を持ちながら軽量化と騒音低下を実現します。そのほか、数は少ないですが鉄製の採用例もあるほか、海外ではプラスチック製もあります。一方、新幹線などの高架線では枕木や砂利などを使わずコンクリート板に線路を固定するスラブ軌道が普及しています。

Q. トンネルの形状には種類があるの？

A. 圧力が分散する円形が基本

トンネルは周囲の地盤などから常に圧力（外圧）を受けているため、そうした環境に強い形状を採る必要があります。この点でもっとも有利なのが円形ですが、鉄道や道路といった用途には内部に平面部分が必要なため、平面と円形を組み合わせた馬蹄形が山岳トンネルで広く用いられてきました。また、トンネルの掘る方法によっては、ハコ形（長方形）が用いられることも多いです。

単線馬蹄形トンネル・・・上が楕円形、下が平面をしています。

単線開削トンネル・・・地下鉄のトンネルによく見られます。

複線シールドトンネル・・・円形で掘った後、下を平面にします。

複線馬蹄形トンネル・・・単線用を複線用に拡大したものです。

Q. 橋梁にはどんな種類があるの？

A. 時代や素材、用途などにより多岐にわたる種類がある

橋梁には形状だけでなく、その長さや用途、素材などの違いによってさまざまな種類があります。橋には河川や海のほか、鉄道や道路に架かるタイプがありますが、橋梁は河川や海に架かる橋を指します。形状は多種多様ですが、桁（ガーダー）と橋脚だけのシンプルなものからケーブルを広大に張り巡らせた斜張橋など、その形式は広いです。ここでは、一部の橋を紹介します。

アーチ橋

桁の下部にアーチ構造を用いた形式です。過重に強いです。

トラス橋（下路式）

三角形の骨格（トラス）を、桁上部に付けたタイプで、線路はトラスに囲まれています。

トラス橋（上路式）

トラスを、線路株の桁部に組み合わせたものです。下側に余裕のある場所で見られます。

斜張橋

塔から斜めに張ったケーブルで桁を支える形式です。北陸新幹線や瀬戸大橋の一部などに見られます。

鉄道道路併用橋

鉄道と道路が平面上のものと、上下層のものがあります。

可動橋

橋の一部が可動し、船舶の運航を妨げません。昇開橋や跳ね橋などがあります。

Q. 踏切はどうやって列車の接近を知るの？

A. 線路に電気信号を流して列車の接近を知らせる

最も一般的な踏切は警報機と遮断機が備わっているもので、第1種と呼ばれています。遮断機の上げ下げなどは自動化されており、列車が近づくと警報機がなって遮断機が降りて道路の通行を止めます。これは線路に軌道回路という仕組みが備えられており、一定の箇所に列車が入ってくると踏切に信号が送られて作動するのが基本的な流れです。日本では、遮断機が降りきってから列車が到着するまでの所要時間を最短 15 秒から 20 秒とし、それに準じて信号が送られます。

鎌倉に行ってきた

中2E 石井 朝陽

こんにちは！ この前中2は鎌倉に行ってきました！
その時に色々撮ってきた写真と合わせて紹介していきますよお
ちょっとは鎌倉の事も書きますね

今回乗った電車はこれです（行き帰り）



横浜駅

これ多分前に出した気がするのですが、書かなくてもいいですよ。
一応これ乗って行ったので載せとくということです、はい。

これが横須賀線から撮ったやつ



成田エクスプレス…というのを見ればわかるかな
白黒で見えにくいかも知れど、車掌の手が出てるんだよね、分かるかな？

ここから本番、鎌倉で撮った写真、その説明をしていきます。
まずは、いくらかの写真を出して、後に説明を書いています



この5枚が撮ってきたやつです（見える事を祈る）

これから色々説明を書いていきます。箇条書きで、もちろん。

神奈川県藤沢市南藤沢の藤沢駅から同市片瀬海岸一丁目の江ノ島駅を経て鎌倉市御成町の鎌倉駅に至る、江ノ島電鉄の鉄道路線。

1902年（明治35年）に藤沢 - 片瀬（現・江ノ島）間が開通し、1910年（明治43年）に小町（現・鎌倉）までの全線が開通した。地元住民や観光客からは「江ノ電」として広く親しまれている。

13m弱の小型ながら高床式タイプの鉄道車両が用いられ、特に腰越駅-江ノ島駅間は路面電車同様に一般道を走行するが、軌道法ではなく鉄道事業法に基づいており、法律上は路面電車ではない。しかし建設の経緯や車両の大きさなどから広義での路面電車やLRT（軽量軌道交通）に分類されることもある。

部誌のために撮りにいったのがこれ



特にこれが一番撮りたかったやつ
これを撮るために、解散後に駅行って撮ったの。
偶然にもこれが来たからうれしかったな～
「うおっ、これは部誌に使えるぞ！」
と心の中でつぶやいてましたね。

前ページの電車は305F、江ノ電最古の車両。
営業開始が1960年代という、歴史が感じられる車両なんです。



web より

何よりも、床が木製なのが良い所！
普通は誰も見た事無いはずですよ、普通はね。

オマケ画像（鎌倉の写真）



やっぱり鉄道の旅は最高ですね

これからも、入ってきてくれた新入生とも仲良くしていきたいし、

何より、ボッチじゃないってことが良かった

つまり、多く入ってくれたってこと←なんで遠回しに言ったのw

今回はここまで！読んでいただき、ありがとうございました！

（また次回お会いしましょう！

我が鉄研は永久に不滅です！）

相鉄について

中 1 B組 入内嶋 智文

トップ画



相鉄新 7000 系 7753F[今回の内容には、関係ない写真です (笑)]

1.はじめに

今年度当中学に入学した中 1B 入内嶋と申します。

これからよろしくお願い致します。

さて、今回は、僕の地元の相鉄[横浜市の横浜駅～海老名市の海老名駅、横浜駅～藤沢市の湘南台駅を結ぶ路線]について書きます。

2.今年の相鉄について

今年の相鉄は、9000系を改造しました。



これが、改造前の写真です。[9703F でなくてすみません]



これが改造後の写真です。

どうです？ 全く違いますね！

初めて僕がみたときは、びっくりΣ(㉨)しました。

気になる車内と、改造された場所は、次の章で書きます。

3. 9703F 改造後について

前章で申し上げた通り改造後のことを詳しく書きたいと思います。

1. 塗装の変更

上の写真から分かるように塗装を従来の青+白+オレンジから YOKOHAMANAVYBLUE [ヨコハマネイビーブルー]へ変更されました。この塗装は、横浜をイメージした塗装です。これから先、8000系、10000系、11000系もこの塗装になるらしいです。



左から 11000 系、10000 系、8000 系 〈これはイメージです。〉 [相鉄 HP より抜粋]

2. 9703F 外観の変更

9703F は、第 2 章の写真から分かるように外観を変更しました。

1 個目 ライトの位置を下の方から上の方に変更

2 個目 行先表示器を、3 色 LED から、フルカラーLEDへ変更
外観の変更点の説明は、以上です。

3. 車内の変更

次に、車内の変更点についてです。

1 個目 座席の変更

ロングシート



これが改造前です。



これが改造後です。
ボックスシート



これが改造前です。



これが改造後です。このシートは、イギリス スコットランド製の本革を使用しています。

2 個目 照明の変更

9703F は、昼と、夜で照明の色が変わります。



4. 最後に

今回の改造は、これから先の[現在プロジェクト進行中]都心直通のことを意識してされました
今回、初めてこの部誌を書きました。
これから先よろしくお願いします。

参考文献

相鉄 HP

ウィキペディア



奥付

発行日：2016年5月13日

発行者：中央大学附属横浜中学校・高等学校鉄道研究会

代表：佐々木海都

編集：軽部 樹

著作権は各執筆者に帰属します

一切の複製・転載を禁止します