

中大スカイブルー

2016.11 Vol. 19

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

中大スカイブルー 2016年11月号(通算19号)

目次

- 3 ……直通運転は本当に便利か 高2-10 佐々木 海都
- 9 ……東京23区内のお勧めする撮影地 高2-3 萬澤 柚月
- 15 ……お知らせ 高2-4 木下 優利
- 16 ……ゆっくりと学ぶ、鉄道関連事件「黒い霧事件」 高2-2 堀部 光徳
- 19 ……東京近郊最長大回り 延長12回 山と海、海岸と温泉 高1-4 軽部 樹
- 25 ……つくばエクスプレスについて ~NO.2~ 中3-E 林 健吾
- 28 ……阪和線の遅れ 中2-E 石井 朝陽
- 33 ……東京&北陸新幹線「東京～金沢」&博多へ行ってきた その2 中1-B 入内嶋 智文
- 37 ……夏休み旅行記② 中1-A 鈴木 琉河
- 41 ……お詫び 中1-B 兼重 達弘
- 42 ……奥付
-
- 表紙 ……東海道本線 大船駅
- 奥付 ……両毛線 思川駅

直通運転は本当に便利か

高2-10 佐々木 海都



▲他社からの乗り入れ車両によって埋まった東急線（左から横浜高速 Y500 系、埼玉高速 2000 系、東京メトロ 9000 系、東京メトロ 10000 系）（2016.9.13 新丸子駅にて）

皆さんこん××は！ポケモン捕まえようとしたら機種変して1か月のスマホを落として割った佐々木です！今回は、話はがらっと変わって直通運転の話をしてします。今年（=2016年）の3月、第三セクターのえちぜん鉄道と、路面電車である福井鉄道福武線との直通運転が開始され、大きな話題になりましたね。このように、最近では都心・地方に関係なく、異なる路線同士での直通運転が積極的に行われるようになりました。では、直通運転を行うと我々は本当に便利になるのでしょうか。成功例と失敗例を元にして、相鉄線の直通線計画を例にお話ししようと思います。

☆本記事を安全にお読みいただくための注意事項☆

△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 》直通運転の成功例～利用者が急増した副都心線～

さっそくですが、まず初めに成功例を紹介します。2013年に東急東横線との直通運転を開始した東京メトロ副都心線です。この路線はここ最近で急成長を遂げています。

下の表をご覧ください。



この表は新宿三丁目駅の利用者数です（見ればわかる）。正確に言うと、ウィキペディアに載ってたデータを元にして作成した新宿三丁目駅の1日乗降人員の推移のグラフです。

この駅は非常に単純な性格をしていて、副都心線が開業した時に利用者が倍増し、東急東横線との直通運転が開始されると利用者がさらに4万人以上も増加しています。

来年からは新たな直通の座席指定列車の運行も予定されていて、東横線と副都心線との直通運転は大成功といえるでしょう。

No. 2 》直通運転の失敗例～混雑と遅延の拡大～

直通運転の失敗例として挙げるのは、新千歳空港へのアクセス列車であるJR北海道の快速「エアポート」。この列車はかつて特急「スーパーカムイ」と直通運転し、旭川まで乗り入れていました。

特急列車との直通運転ということで、快速「エアポート」にも特急型車両がそのまま使用され、道外の鉄道ファンからは特急車両に特急料金不要で乗れる乗り得列車として親しまれていました。

しかし実際は、遅延の原因となる邪魔な存在。通勤車両を使用した通常の快速「エアポート」は3ドア6両編成なのに対して、特急型車両を使用した旭川行きは2ドア5両編成（1両は指定席なので、事実上4両編成）。僕も何度か乗ったことがあります。このせいで旭川行きだけ無駄に混雑していました。

想像してみてください、特急型車両の狭い通路に、キャリーバックを持った乗客がすし詰め状態になるのを。途中駅では降りるだけでも一苦勞。遅延による混雑によりさらに遅延…なんてこともしばしば。



▲かつて快速「エアポート」にも使用されていた、789系特急電車（2016.8.8 千歳駅にて）

さらに旭川地区は、道内有数の豪雪地帯。冬場は氷点下20度にまで冷え込むこともあり、ホワイトアウトも起こります。そんなわけで冬の特急「スーパーカムイ」は遅れが日常茶飯事。当然ながら直通先の快速「エアポート」にもそのまま遅れを引きずってきます。

スピードが売りの快速「エアポート」。JR北海道のサイトでは、「空港—札幌間 一番選ばれています！」（綾鷹じゃないよ）と大きく宣伝されています。そんな空港アクセス列車が、遅延が日常茶飯事ではお話になりません。

また、快速「エアポート」が走る千歳線は道内の特急列車が多く乗り入れる大動脈であるため、函館線内での遅延が千歳線に拡大すると、そこから道内全域に遅延が広がっていく要因でもありました。なので、定時運行の確保を最大の理由に、今年3月について直通運転が取り止めとなってしまいました。

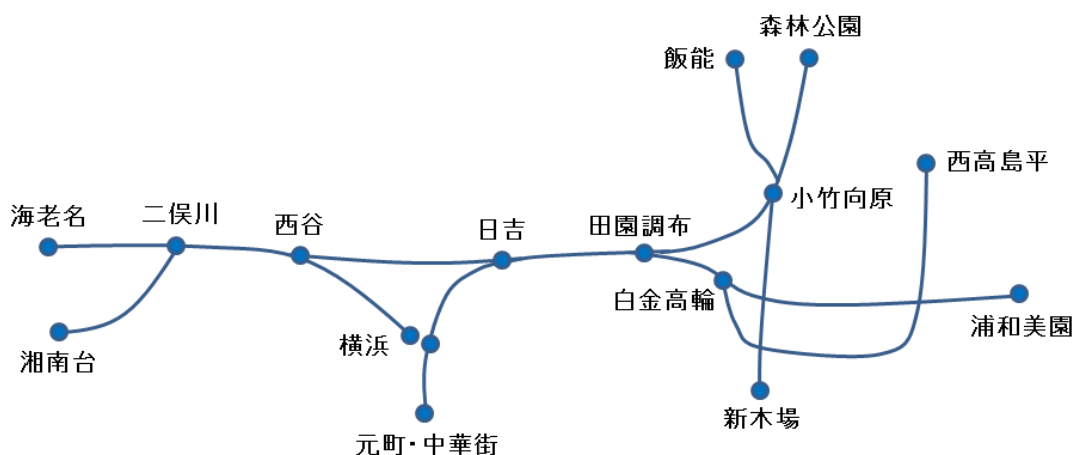
ちなみに、直通運転最終日は千歳線内で信号トラブルが発生し、快速「エアポート」に大幅な遅れや運休が発生。直通運転も打ち切られたそうです。なんとも皮肉的な終わり方となってしまいました。

No. 3 》相鉄線の直通線は本当に便利か

この成功例と失敗例を踏まえ、計画中の相模鉄道（以下、相鉄線）の直通線についての話に移ります。ご存知の通り、近い将来 相鉄線がJR線と東急線の双方と直通運転を行う予定になっています。では、直通線が開業したら果たして本当に便利になるのでしょうか。

あ、JR線方面には僕は興味がないので、ここでは東急線方面だけに触れますね。

相鉄が出している資料によると、この直通線は西谷から日吉まで新線を建設し、日吉から東急東横線・東急目黒線の双方に乗り入れる計画になっています。東横線方面へは渋谷駅での折り返し運転が有力視されているようですが、それでも、もし双方へ直通運転を行ってしまった場合、



これだけの路線が同じ線路上を行き交うことになります。

ちなみにこれで全部ではありません。これにJR直通線が加わります（=地図上の西谷～日吉間でもう1度分岐する）。まるで恋心のように複雑ですね（謎）。

この部誌を読んでいる方のほとんどは東横線や相鉄線には馴染みが深いと思うので、こんなことを言われてもなんとも思わないかもしれませんが、初めて乗る人には分かりにくいことこの上ない。関東民のあなたが突然路線図なしに名鉄に乗せられるのと同じことです。

さらに、前述の失敗例のように直通運転は遅延の拡大の要因になります。実際に、昨年（＝2015年）開業し東海道線・高崎線・宇都宮線・常磐線の4路線が乗り入れる上野東京ラインでは、始発から終電まで定刻通りに運転できたことが開業以来一度もない、という噂さえあります。相鉄の直通線に関して、1つの路線で支障が起これば、一度にこれだけ多くの路線（前ページの路線図みてね）に迷惑をかけることになってしまいます。相模鉄道さんにはその覚悟はありますか？

直通運転を行えば、目的地まで乗り換えなしで行けるようになる、という点では確かに便利になるでしょう。しかし、それは小規模の遅延が大きな混乱につながる要因になる上に、分岐駅が複数存在することになれば初心者には非常にわかりにくくなりますし、乗り間違えも増えます。線路は繋げば繋ぐほど便利になるというわけではありません。今から「計画を見直すべきだ」とは唱えられませんが、直通運転を行う際には、異常事態が発生したときのスムーズな対処法はもちろん、初心者にもわかりやすい案内の仕方もよく考えるべきであると思います。

No. 4 》番外編 JR北海道の車内放送（その2）

さて、話は大きく変わりますが、前回の記事で省略したはこだてライナーの英語アナウンスをようやくスクリプト化ことができたので、載せておきます。

「We will soon make a brief stop at Goryokaku.

Passengers changing to the Donan Isaribi Tetsudo line, please transfer at this station.

Passengers going to Goryokaku Park, please stay on the train until the final stop, Hakodate station.

From Hakodate station, it is best to take a streetcar or bus.」

路面電車って **streetcar** って言うのですね。電車要素は一体どこにあるのでしょうか。

「道南いさりび鉄道」は固有名詞扱いであるからか、「Tetsudo」が「Railway」に変換されないのが面白いですね。

前回の記事に書いたように、日本語アナウンスでは乗り換えの仕方まで丁寧に案内されるのですが、さすがに英語ではそこまでは言わないみたいです。

ついでに、おそらく日本の鉄道の英語アナウンスの中では上位を争う長さであろう、JR北海道の特急列車の英語アナウンスも載せておきます。例として載せるのは、特急スーパーおおぞら、釧路駅発車時および白糠駅到着時のスクリプトです。長いので暇な時にでも読んでみてください。きっと英語の勉強になります。

こちらは自力では聞き取り不能なので、Yahoo!知恵袋の力をお借りしました笑

「Ladies and gentlemen, welcome aboard the Super Ozora limited express bound for Sapporo. We will be stopping at Shiranuka, Ikeda, Obihiro, Shintoku, Tomamu, Minami-Chitose, Shin-Sapporo and the Sapporo terminal.

Passengers with reserved seats, please check your car and seat numbers against those printed on your limited express tickets and reservation tickets, and sit in the assigned seats.

Passengers holding a Japan Rail Pass or Hokkaido Rail Pass but without seat reservations for this train, please use a car with non-reserved seating.

Seats cannot be reserved once you are on board the train.

Cars 5 and 6 are for passengers without seat reservations.

The Conductor's room is in car 3.

This is a non-smoking train.

Please refrain from smoking.

If you use a mobile phone, please go to the end sections near the doors.

To avoid causing any undue annoyance to other passengers, please refrain from engaging in loud conversations when on board the train.

We wish you a pleasant journey.

Thank you.」

「Ladies and gentlemen, We will soon make a brief stop at Shiranuka.

Stops at stations are brief.

If you are getting off, please make preparations in good time, check to make sure that you have not left anything behind and wait at the doors.

The stop after Shiranuka is Ikeda.

Thank you.」

まるで英語の長文問題のようです。見ているだけでおうちに帰りたくなります。

下線を引いた部分は、「下線部を和訳しなさい(各5点)」ではなく、日本語のアナウンスでは案内がされていない部分です。外国人観光客が多いためか、日本語よりも英語のアナウンスの方が詳しいという逆転現象が起っています。これはJR北海道だけではないかと。

ちなみに、今年の英表のスピーチコンテストの課題はこれを丸写ししました笑

ところで、英語アナウンスとは関係ありませんが、JR北海道の特急の自動放送といえば「白糠の次は、およそ1時間で池田にとまります」というように、所要時間まで案内するのが特徴的だったのですが、北海道新幹線開業に伴った更新で廃止されてしまったようです。冬季の減速運転や、ダイヤ乱れの時などにズレが生じてしまうからなのかもしれませんが、けっこう好きな言い回しだったのでちょっと残念です。

大好きな北海道の話になると口がとまりませんね。きりがないのでこの辺でやめておきます。

ということで今回はこれで以上になります。最後までご覧いただき、ありがとうございました！
かなり早いですがよいお年を！

※記事中の写真はすべて僕が自分で撮影したものを使用していますが、白黒印刷対策として、一部の画像で明るさを上げる編集を行っています。それ以外の編集は行っておりません。

東京 23 区内のお勧めする撮影地

高校 2 年 3 組 萬澤 柚月

2016 年も残り 2 カ月弱となりましたが…。

今回は東京 23 区内のお勧めする撮影地を軽く紹介します。

1 東長崎（西武池袋線）〈東京都練馬区〉



撮影場所	下りホーム飯能寄り
順光時刻	午前遅め～午後早め 冬場は9時頃より順光となる
作例	西武20000形 準急 池袋行 西東京市のゆるキャラ『いこいな』のヘッドマークが装着。側面もラッピングで塗装。 愛称は『コンセント』である。
撮影日	2016年1月17日
概説	ストレート構図での撮影が可能。 池袋駅へ向かう列車の撮影が可能。
注意	対向の通過列車に注意を。

2 小菅（東武スカイツリーライン）〈東京都足立区〉



撮影場所	下りホーム北千住寄り
順光時刻	午前早め 冬場は面潰れになってしまう。
作例	東急8500系 急行 南栗橋行
撮影日	2016年3月31日
概説	荒川橋梁を渡る列車の撮影が可能。 北千住～北越谷まで複々線となっており、この構図で撮影する列車は当駅を通過する。 浅草始発の『けごん』・『きぬ』・『りょうもう』、野岩鉄道・会津鉄道に直通する『区間快速』・『快速』、更に東急田園都市線からの直通列車などの撮影が可能である。
注意	撮影場所には屋根が設置されていないので、 降雨の日は注意して撮影を。 緩行線に近づかないように注意。
東急8500系の今後	東急8500系は1975年に登場。 41歳の老兵ではあるものの、24本が長津田検車区に在籍中。いまだ勢力は健在。 しかし、東急電鉄は17年度より新型車両による置き換えを実施すると発表した。

3 西新井（東武スカイツリーライン緩行線）〈東京都足立区〉



撮影場所	下りホーム北千住寄り
順光時刻	終日逆光
作例	営団03系 東武動物公園行 全面が幕式タイプかLEDタイプとなっている。 東武日光線の南栗橋まで乗りいれている。
撮影日	2016年8月?日
概説	インカーブ構図での撮影が可能。 北千住～北越谷まで複々線となっており、この構図で撮影する列車は当駅に停車する。 急行線の列車の撮影は構図的に厳しい。 数少ない緩行線の撮影地である。
注意	撮影場所には屋根が設置されていないので、 降雨の日は注意して撮影を。
営団03系の今後	営団03系は1988年に登場。 来年度より新型車両13000系に淘汰されてしまう。恐らく5扉車は全廃となってしまうだろうが、3扉車は地方私鉄への譲渡が考えられそうだ。(後解説)

4 四ツ木（京成押上線）〈東京都葛飾区〉



撮影場所	下りホーム高砂寄り
順光時刻	夕方（15時～日没）
作例	京成3600形 快速 西馬込行 愛称は『ターボ君』である。
撮影日	2016年6月26日
概説	勾配を駆け上がる構図での撮影が可能。 日没間際でも影が一切映り込まない。 平日の夕方ラッシュ時の撮影も可能。
注意	撮影場所には屋根が設置されていないので、 降雨の日は注意して撮影を。
この線区で撮影可能な車種	(京急) 600、1000、1500形 (京成) 3000、3050、3400、 3600 (京急線乗り入れ不可 後解説)、3 700形の5形式 (都営) 5300形 (北総) 7300、7800形 (千葉ニュータウン) 9000、9100、9 200形の3種 合計14形式!

5 大山（東武東上線）〈東京都板橋区〉



撮影場所	下りホーム池袋寄り 先端ではなく、8両停車目標付近で撮影
順光時刻	無し 夕方に側面に陽が回る程度 曇天もしくは降雨の日向けの撮影地
作例	東武30000系 普通 成増行 愛称は『秋刀魚』 (『秋刀魚』→『サンマ』→『30000』) 因みに東武30000系は東武スカイツリーライン～東急田園都市線系統でも活躍している。 (僅か2本なので、希少な存在。)
撮影日	2015年12月13日
概説	本数も多く、車種も豊富なので飽きの来ない撮影ができる。この区間は副都心線・東横線方面の列車は来ない。
注意	撮影場所には屋根が設置されていないので、降雨の日は注意して撮影を。
感想	降雨の中を疾走する30000系は格好良いですね。しかし、降雨の際はカメラのレンズが濡れないように細心の注意を払う必要がある。

(解説①) 営団03系(日比谷線)の地方鉄道譲渡説

営団03系は18M車（鉄道会社では20M車が一般。京急も18M車を採用）となっている。地方鉄道だと20M車よりも短い車幅を採用している会社も多い。（例 江ノ電305F→13M）

実際に営団01系（銀座線）は銀座線から撤退後、熊本鉄道で第二の人生を送っている。なので、筆者は営団03系の地方鉄道への譲渡を示唆しているのである。

（解説②）京成3600形が京急線（羽田空港方面）への乗り入れが出来ないワケ
単刀直入にいうと、京浜急行電鉄の拒否である。

何故、拒否しているのか？

京急は踏切事故時や土砂崩れでの被害を最小限に抑えるため、全車先頭車両にモーターを組み込んでいる。（モーターを組み込むことで、車体の重量を大きくしている。）

しかし、京成押上線・都営浅草線に乗り入れる11形式の車両のうち唯一3600形は先頭車両にモーターを組み込んでいなかったのである。京成、北総、都営浅草、京急の4直が開始されたのは25年前の1991年。しかし、京成3600形が登場したのは1982年。まあ、これはやむを得ない。現在京成3600形は京成本線系統（上野～成田空港）や都営浅草線への乗り入れ運用（西馬込まで）の運用に就いている。

〈重要なお知らせ〉

私は現在高校2年生ですが、来年の5月頃に引退します。
そのため部誌をあと3回ほどしか書くことが出来ません…
引退まで半年ですが、日々を大事にしながら部活に勤めたい所存でございます。



茶畑と絡めて撮影した『トーマス号』（大井川鐵道 抜里～家山）
撮影地を教えてくれた後輩氏には大感謝です。

お知らせ

高校2年4組 木下 優利



↑ 新型ロマンスカー7000系導入の発表により引退が近い小田急ロマンスカーLSE（新宿～南新宿間）

こんにちは、木下です。今回は部誌の他愛もない記事ではなく告知しておきたいことがありまして書いています。部活関係者各位の伝達事項ですので部活関係者外の方は読み飛ばして結構です。今後勉強に精進することになるので以下の事が筆者氏自身に考えられます。（割とガチな方で）

- ① 現在の部活における出席率の大幅な減少
- ② 部誌の記事の連載の中止
- ③ 管理職として担当しています会計の退任

高校卒業まで退部する予定はないですが近い将来第一線からは離れ、これからは後輩のサポートなどに従事していきたいと思います。これからも宜しくお願いいたします。

ゆっくりと学ぶ、鉄道関連事件

「黒い霧事件」

堀部 光徳

注意

この記事は、娯楽などの目的から作られたものであり、作者自身の特定の主義思想を元に書かれたものではありません。かつ、この記事は、特定の人物や組織などを誹謗中傷を目的に書かれたものではありません。

作者は頑張っていますが、無能作者は間違っただけを書きかたがたかもしれません。間違いに気づいたときは、暖かい心でもって、作者に教えて下さい。

あと、鉄道の話は次のページからです。ぶっちゃけ、このページは飛ばしてかまいません。

黒い霧事件について

ゆっくり霊夢（今日も、Nゲージ買っちゃった.....）

ゆっくり妖夢『最近よくNゲージ買っているけど、ずいぶんと景気が良いみたいですね』

「ギクッ.....！」

『なあ、どこからそんな金が湧き出るの？』

「いや、どうしても、ものが欲しくなる時ってあるじゃない.....？」

『.....だからってツツツ、部費を勝手に使うんじゃないツツツ！！』

「ひいひい.....」

『まったく、こんなに酷い公私混同をするなんて、黒い霧事件を知らないの？』

「クロイキリジケン？何それ？」

『しかたない.....じゃあ今回は、黒い霧事件について説明します』

「だいじょうぶだ、問題ない」

「それで、黒い霧事件ってなに？」

『そもそも、黒い霧って言葉自体は、松本清張の『日本の黒い霧』って小説から生まれた流行語で、実際に起きた不祥事が黒い霧事件と名づけられるようになったので、複数の黒い霧事件があります。今回は関係ないけど、ボクシングや野球にも黒い霧事件があります』

「じゃあ、今回の黒い霧事件って？まあ、これは鉄研の部誌だから、鉄道に関係あるんだろうけど」

『今回取り上げるのは、1966年後半の、自民党を中心として次々と暴かれた不祥事たちのことを指します。一連事件で自民党の信頼は墮落して、永田町に黒い霧がかかっているといわれたほどです。』

「1966年っていうと、佐藤栄作とかの時代？」

「はい、これにより佐藤栄作は衆院を解散（黒い霧解散）しました。まあ、次の選挙では、自民は善戦して佐藤栄作内閣がまた発足します」

深谷駅急行停止問題の概要

「で、黒い霧事件が一連の不祥事ってことは解ったけど、例えばどんなのがあったの？」

『例えば、深谷駅急行停止問題ってのがあります。

まあ、簡単にいうと、特急停車駅が増えたんです』

「は？」

『具体的に言うと、深谷駅が特急停車駅になって、問題になったんです』

「なんで？みんな深谷駅や渋沢栄一（深谷市出身）に恨みがあるの？」

『これがなぜ問題になったかという、1966年当時の運輸大臣であった荒船清十郎^{あらふねせいじゅうろう}が、自分の選挙区（埼玉三区）の駅である深谷駅を、ダイヤ改正に際して、国鉄に要請をして、急行の停車駅にさせるんです。

このおっさんが、荒船清十郎ですね』



荒船清十郎^{あらふねせいじゅうろう}（出典 Wikipedia）

「なにそれ、うらやm...ゲフンゲフン、それは問題ね。深谷市民にとってはともかく、それ以外の人にとっては公私混同の政治家なんだから、そりゃ批判されるわな」

『（どの口がそれをいうか.....）それに加え、この問題が表面化したとき、自宅で新聞記者に取材されるんですが、荒船は、「私のいうことを国鉄が一つぐらい聞いてくれても、いいじゃあないか」と言ったそうです』

「ええ.....」

『その後、参議院運輸委員会で、当時の国鉄総裁である石田礼助^{いしだれいすけ}は、「いままでいろいろ御希望があったのだが、それを拒絶した手前、一つくらいはよかろうということで、これは私は心底から言えば武士の情けというかね」と、答弁したそうです。

石田礼助は、東海道新幹線の開通式でテープカットした人ですね』

「あれ、石田礼助の写真は？」

『やだなー、タダで使える写真が無いからに決まっているじゃないですかヤダー』

（思ったより大人の事情だ.....）

深谷駅急行停止問題のその後.....

「で、他なんか話すことある？私としては、ほとんど事件の概要は聞いたつもりだけど」

『いやいや、話しは続きがあって.....さっき、佐藤栄作が黒い霧解散をしたといったじゃないですか。その後、荒船は、1967年の衆院選に、埼玉三区（自分の選挙区）で立候補して、「代議士が地元のために働いてどこが悪い。深谷駅に急行を止めて何が悪い」と演説し、逆に地元至上主義者として、拍手喝采を浴びて、マスコミの度肝を抜いたとか。まあ、その衆院選で彼は当選し、1970年1月8日、衆議院副議長に就任。その後、上越新幹線のルート決定した際に「新潟県では通産大臣をやっている田中角栄、それから群馬県では外務大臣の福田赳夫、埼玉県は荒船清十郎、この三人でどこに止めるか、どういうふうに通すかという特別委員になりましてきめたわけでございます」とも発言しています。この録音テープを共産党が入手して1月23日付『赤旗』紙上で暴露するとともに、24日の衆議院議院運営委員会において「公党に対するいわれのないひぼう」と言及し、「テープには“といううわさがある”といった個所が消されている」と釈明しましたが、25日に副議長辞任に追い込まれたりします。その後は衆議院予算委員長としてロッキード事件の証人喚問を取り仕切ったり、行政管理庁長官を務めたりして、1980年11月25日に死去、満73歳でした』

「18日間の副議長か.....あ、それで武士の情けおじさんは？」

『変な名前つけないでくださいよ.....石田礼助総裁は、まあ、1969年に運賃値上げ法って法律が成立したらしくて、その直後、高齢を理由に辞任（当時83歳）。その後は晴耕雨読の日々を送り、1978年、92歳で没します』

反省会

『とまあ、今回は深谷駅急行停止問題を取り上げたけど、公私混同で世間を騒がせるのはあんまり褒められたもんでもないでしょう。ましてや部費の横領なんて言語道断でしょう』

「ふーん.....とこでその石田総裁ってさ、何やった人なの？」

『全然反省してねえだろお前.....まあ、それも是非語りたいところですが、今回は締め切りの都合上、ここまでとさせていただきます』

「素直だねえ.....」

『「ご拝読いただき、ありがとうございました！」』

東京近郊**最長**大回り

延長 12 回 山と海、海岸と温泉

注意事項&お知らせ

この旅行記は「上海アリス幻楽団」様制作「東方 project」の二次創作です。

二次創作に理解のない方や、キャラ崩壊に耐性のない方は、このページを破り捨てるのが得策です。

以下の内容は 2016 年 4 月時点の内容です。現行ダイヤとは異なる場合があります。

前回までのあらすじ

新宿からスーパービュー踊り子に乗り込んだ一行は、バブル特急 251 系の設備を存分に楽しむ。カレーライス、ブルーベリーソースアイスに伊東で購入したぐり茶と、食も景色も楽しんだところで列車は伊豆急下田に到着。ここから折り返すというが、いったいどうなるのか？

登場人物紹介

う p 主(=作者 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。今年が多摩に行かないとかなんとか。冬コミ当選したらしいです。三点リーダ大好き人間。

菊池 令司(≡筆者、以下菊):この旅行記のツアコンで妖怪さん。今回の犠牲者その 1。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。

八雲 紫(以下八):9 回までのゲストで妖怪さん。10 回からは解説要員でお仕事少な目。いつだか日〇レに麺料理を要求して速水もこみちにゴマをすられた人。未だに「八」表記なのは似た色だからじゃないかな。

宇佐見 堇子(以下堇):9 回までのゲストで人間さん。10 回からは解説要員でお仕事少なめ。授業中寝るな。あと遊園地のパンダカーにその歳で乗るな。ちなみに作者が書籍を買ってないのでキャラ崩壊を一番してる人。

博麗 霊夢(以下霊):10 回からのゲストで人間さん。呼ばれたのはう p 主の趣味とゆかりんの仕事のせい。今回の犠牲者その 2。2 人して結界の外にいるのはいろいろと問題だと思うんですよ。

茶番

菊:「前は第 11 回、9 月でしたねえ」

八:「文化祭、だったわね？」

主:「はい、仰るとおりです」

堇:「そんな大事なときに単純な誤植をすとかどういうことなんですか？」

主:「返す言葉もございません申し訳ありません」

霊:「まったく、だからあなたの所には人が来ないのよ」

菊:「とりあえず読者の皆様にはこの場をお借りして謝罪いたします、修正箇所は P22 の全体です」

堇:「Web 公開版の方は修正してあるようなので初めて見たという方は華麗にスルーしてくださいね」

八:「それでは、本編よ」

21、This izu trip その4

2016/04/24 AM11:20 at 伊豆急下田駅

菊：「とりあえず伊豆急下田着ですね、歴史とか海とかいろいろあったはずだけど……」

霊：「ペリー来航関連とかお魚とかいろいろあるはずよね」

菊：「しかしなあ、行程がこれじゃあなあ……」

伊豆急下田 →城ヶ崎海岸	1147 →1233	5456M 普通 R21B
-----------------	---------------	------------------

霊：「30分折り返して観光する余裕もないじゃない……」

菊：「とりあえず構内の売店でも覗きますか……」



AM11:40 at 伊豆急下田駅

霊：「自動改札じゃない上列車別改札だから実際30分もないのよね……」

菊：「まあ、『R21B』ってあることはだから……」



菊：「そういえば、色変わったんだっけなあ」

霊：「海が見やすいように窓向きに座席を置いているのね……!」

菊：「驚くべきはこの『※Alpha Resort 21』は特急用に見えて普通列車用であること」

霊：「ということは、乗車券のみで乗れるってこと?」

菊：「そういうこと。一部の日は東京発着で『リゾート踊り子』っていう特急になるけど、そのとき以外は料金不要。ただ所詮は普通列車用だから……」

霊：「あっ、山側は向かい合わせの座席だからリクライニングはできないし海側の席も回せない!」

菊：「特急運転するときにグリーン車として増結される車両もあるんだけど、そっちはそっちでテーブルが小さくて、観光客が困惑してるとか」

5456M 伊豆急行線 伊東線直通 普通 熱海行 伊豆急下田→城ヶ崎海岸

R-5 クハ 2161



菊：「ほかにもグループ旅行対応のボックス席もあるし、網棚にはちょっとした装飾も」

霊：「先頭車は展望席なのね、これはスーパービュー踊り子と同じだけどやっぱり料金不要ね」

菊：「ただ、普通列車だから先着で着席制だから人数は限られるんだけどね」



霊：「あれ……ちょっとだけ雨降り始めてない？」

菊：「うーん……大丈夫かなあ……」

22、山と海、海岸と温泉 その1

AM09:36 at 城ヶ崎海岸駅

霊：「スーパービューは仕切りにフィルムが張ってあったけど、リゾート 21 はない分より景色がきれいだったわね……ただ」

菊：「天気が悪くなるのは時期的にどうしようもないからなあ……ぎりぎり持ったけど」



霊：「ログハウスの駅舎ね、なかなか趣があっていい駅ね。海岸って言うくらいだから海に近いのかしら」

菊：「うんにゃ、むしろ遠くて1つ手前の『伊豆高原』駅よりも標高が高かったり」

霊：「高原より高原って海岸でもなんでもないじゃない……」

菊：「まあまあ、内陸だからこそその設備がここにあったりするんだけどね」



菊：「そう、この駅のホーム上には足湯がある！」

霊：「どうせ※どこかの新幹線みたいに水道水でも沸かしてるんじゃないの？」

菊：「そこの看板見てみて、ちゃんとした温泉だから」

霊：「さすが温泉地ね、駅まで温泉引いてるのね……」

菊&霊：「あったまるわあ……」

霊：「たまに通る電車を見ながら温泉に入るっていうのもいいわねえ……」

菊：「駅前に足湯がある駅は伊豆急行では多いんだけどホーム上にあるのはここだけなんだよねえ……」

霊：「※下田にもあったけど小さかったわねえ……」

菊：「この程度の大きさがあるとやっぱりゆったり入れるよねえ……」

霊：「いいお湯だったわね」

菊：「とりあえず温まったところで、駅舎内をもう一度」



霊：「いよかんの販売?」

菊：「実は2階がガラスアート工房になってて、体験教室をやってるんだ」

霊：「コーヒーも出してるみたいだから半ばカフェみたいなことしてるのね」

菊：「1階の待合室では駅文庫が設置されてたり、テーブルも自販機もあるからちょっとした休憩にもいい場所かもね。あと日中は駅員さんもいるから帰りの切符だって調達できるよ」

霊：「そろそろ時間ね、今度は『R21A』ってあるけど……」

5643M 伊豆急行線 普通 伊豆急下田行 城ヶ崎海岸→今井浜海岸

R-4 モハ 2117

菊：「※リゾート 21EX、黒船電車編成だね」

霊：「本当に真っ黒にしたのね……「アルファリゾート 21」とはまた違った印象ね」

菊：「というより、「アルファリゾート 21」を作るときにデザインを大幅変更したって言った方が正しいかな、もっとも EX も黒船電車にしたからその分のインパクトもあるんだけど」

霊：「確かに内装がちょっと古めかしいわね……特に窓とか」

菊：「まあ、3年間があったのと、「アルファリゾート 21」は特急に入ることが多分最初から考えられてたから……そろそろ時間も時間だし、お昼ご飯にでもしようか」

霊：「ちらしずし?」

菊：「で多分正しいんだと思う。『ぼんかま』って言う駅弁。結構人気らしいから買ってみたよ」



AM13:37 今井浜海岸駅 到着

茶番

霊：「12回ね」

董：「予定より遅れてる気がするんですけど終わるんですか?」

主：「多分終わります、少なくとも5月には」

菊：「そういえば、部誌の発行間隔が空くとかなんとか言ってませんでした?」

八：「無計画がすべての原因ね。本編も千葉付近で遅れに遅れていたでしょうに」

霊：「表題の内容が回収できなくなったら終わりね」

主：「お願いだから死体蹴りはやめてください0」

董：「とりあえず推敲だけはしっかりやってくださいよ?」

八：「それではこの辺で失礼するわ」

一同：「ご精読、ありがとうございました!」

用語集と補足

※Alpha Resort 21、リゾート 21EX

Alpha Resort 21 は伊豆急 2100 系 R-5 編成、リゾート 21EX は同 R-4 編成のこと。1985 年からの「リゾート 21」シリーズの第 5・4 次車で、普通列車用だが特急「リゾート踊り子」にも運用されていた。特徴するべきは両先頭車に設けられた展望席と海を向いた座席を生かした左右非対称の設計。しかし 2016 年 8 月に R-5 編成は新たなリゾート列車への改造工事のため運用を離脱し東急の長津田車両工場に入場。現在は R-4 編成のリゾート 21EX のみが「黒船電車」として普通列車として運用中。

※どこかの新幹線

奥羽本線(山形線・山形新幹線)のジョイフルトレイン「とれいゆつばさ」のこと。E3 系 R18 編成 6 両編成のうち 16 号車(号車番号は 11~16)には足湯が設置されているのだが、設備保守と利用者の安全面の兼ね合いからお湯は温泉ではなくただの水道水である。利用の際には足湯利用券が必要で、当日購入の場合は 380 円。旅行商品で貸切状態の場合は足湯利用券の当日購入はできない。

※下田にもあった

伊豆急下田駅ロータリー前にある「開国の湯」。座れるスペースは十分にあるのだが足湯の槽自体が小さいので恐らく許容人数 6 人かそこら。ちなみに伊豆急行沿線で駅付近に足湯があるのは駅前の伊豆高原・伊豆大川・伊豆熱川・伊豆急下田の 4 駅と駅構内にある城ヶ崎海岸の合計 5 駅。

次回予告

菊：「2 回目のリゾート 21 に乗車した一行は、今井浜海岸へと向かう。駅名詐欺とまで言われる城ヶ崎海岸に対して、今井浜海岸はどんな駅なのか? 次回『気質なんてアテにならない』お楽しみに!」

(次回に続け)

つくばエクスプレスについて~NO.2~

中学3年 林健吾

1. 種別

つくばエクスプレスには速さを重視する「快速」「通勤快速」と、各自治体に停車する「区間快速」、そして各駅に停車する「普通」があります。日中の運用割合は快速：区快：普通=2：2：6 となっていますが、開業時は2：2：4でした。

・快速

つくばエクスプレスの最速列車で、停車駅は乗換駅が中心となっています。1日を通して運転され、朝ラッシュ時の一部列車以外、秋葉原～つくば間 45分で運転されています。

・通勤快速

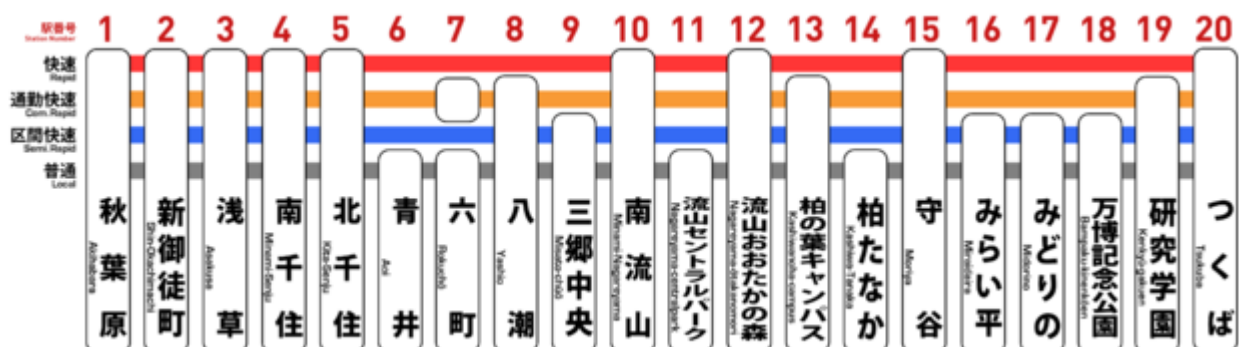
2012年に平日の朝夕ラッシュ時の快速を変更する形で新設された種別です。快速の停車駅に加え、六町、八潮、柏の葉キャンパス、研究学園に停車します。実際の利用客数に基づいて設定された印象です。

・区間快速

停車駅は自治体に1つずつが基本となっています。1日を通して運転されており、守谷以北で各駅に停車するため、守谷以北の利便性向上のために、快速から区間快速への種別の変更が2008年ごろまで行われていました。

・普通

各駅にとまる種別で、本数が一番多いです。2008年のダイヤ改正で大幅に増発され、その後も本数が増えています。



上から快速、通勤快速、区間快速、普通となっています。

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%A6%96%E9%83%BD%E5%9C%8F%E6%96%B0%E9%83%BD%E5%B8%82%E9%89%84%E9%81%93%E3%81%A4%E3%81%8F%E3%81%B0%E3%82%A8%E3%82%>

2. イメージキャラクター

つくばエクスプレスのイメージキャラクターの名前は「スピーフィ」です。また、2004年12月1日に誕生しました。(写真がなくて、申し訳ございません)

特徴

- ・ボディはアルミ合金
- ・特徴あるグリーンの目は、沿線の緑との共生を表している
- ・とても明るい性格
- ・時速130kmで走ることができるパワーを持っている。
- ・スピードを上げて走る時は、顔の部分のサンバイザーを下してヘルメットのように顔を覆っている

3. 最高速度

つくばエクスプレスの最高速度は時速130kmです。しかし、実際はそこまでだしておらず、だいたい時速125kmです。これくらいの速度で運転するわけは、つくばエクスプレスはATO運転を行っており、時速125kmで定速運転に入るからです。ただATO運転では時速125kmが最高というわけではなく、設定が「回復」(遅延回復)に切り替えられた場合は少し速くなります。回復モードでは通常+2kmとなる時速127kmまで力行し定速運転に入ります。このように速く運転できる理由は、全線が高架か地下で敷設されていて踏切が無い、駅間距離が長めで加減速の時間が少ない、線形が良く急曲線が無い、高速運行を前提に信号システムが設計されているというのがあげられます。

4. レールのつなぎ目

ある程度の速度で走らせる鉄道の軌道は、ガタンゴトンとならないように「ロングレール」というものを敷いています。これは25mのレールを何本も溶接してつなぎ1本にしていくもので、地下鉄や主要な幹線などで採用されており、つくばエクスプレスも採用しています。レールを繋ぎ合せ、ロングレールとする事で、乗り心地が向上するだけでなく、線路を痛める原因の1つであるレールとレールの継目を無くすことができるため、日々の保守作業が軽減化されます。このように、線路に工夫が施されているため、つくばエクスプレスは揺れにくいのです。

5. つくばエクスプレス総合基地

守谷駅北側にある車両基地で、2005年につくばエクスプレスが開業したとともに開所しました。TX-1000系14編成84両とTX-2000系23編成138両(2012年4月現在)の検査・修繕を行う基地であり、法定検車・車体清掃及び運転士の育成施設も、ここに設置されています。総合基地を守谷駅付近に設置したのは、守谷駅が直流電化区間(秋葉原~守谷)と交流電化区間(守谷~つくば)の境界にあるからで

す。つくばエクスプレスで使用されている車両のうち、TX-1000 系が直流専用、TX-2000 系が交流直流両用で、守谷駅以南であればそれらの両方が直接乗り入れ可能であるため、無理なく法定検車が可能になります。守谷駅よりも東京寄りでは宅地開発が進んでおり土地の確保が難しく、一方みらい平駅よりもつくば寄りでは交流電化区間に入ってしまう直流専用の TX-1000 系を回送するのに専用軌道車が必要となってしまうため、この場所が選ばれました。

6. 路線データ

区間：秋葉原・つくば 58.3 km

駅数：20

軌間：1067 mm

複線区間：全線

電化区間：全線（秋葉原～守谷間 直流 1500 V、守谷～つくば間 交流 50 Hz・20000V）

デッドセクション：守谷～みらい平間、車上切替式

*デッドセクション・・・電化された鉄道において、異なる電気方式や会社間の接続点に設けられる、架線に給電されていない区間・地点のこと

阪和線の遅れ

中2 E組 石井 朝陽

今回は関西の方の電車、阪和線に興味があったので調べてみると、なんと、驚くべき伝説があったことが判明したため、書こうと思いました。まず、阪和線の写真からご覧ください



wiki より

阪和線は大阪府大阪市天王寺区の天王寺駅から和歌山県和歌山市の和歌山駅までを結ぶ西日本旅客鉄道（JR 西日本）の鉄道路線（幹線）で、ほかに大阪府堺市西区の鳳駅から大阪府高石市の東羽衣駅までを結ぶ支線を持つ。阪和線は、当路線より海側を通っている南海電気鉄道の南海本線と競合しているほか、天王寺駅（新今宮駅） - 三国ヶ丘駅間では南海高野線と、大阪市内では地下鉄御堂筋線・谷町線・近鉄南大阪線や阪堺電気軌道などとも競合している。和歌山駅では紀勢本線に接続しており、同線へ直通し

南紀方面へ向かう特急列車も運転されている。関西国際空港が開港した 1994 年 9 月 4 日以降は、同空港へのアクセス路線としても重要な役割を持つようになっている

そして、この阪和線は、伝説があります。

しかし、その前にお伝えしたいことがあります。

この阪和線、実は遅れる原因がすごいのです。

一通り紹介いたします。

- ・布団が飛んできた
- ・ビニールプールが飛んできた
- ・網戸の網が飛んできた
- ・電車が渋滞したため
- ・電車の停車位置を間違えたため
- ・運転手／車掌がいないため
- ・運転手の時刻表が手元に来ていないため
- ・ドアが勝手に開いたため

その他にも、車掌が寝坊。点呼担当者が気づかない

乗客 2 3 人を乗せたまま車両基地に入ってしまったたり、

ラッシュ時、電車の本数、混雑がえげつない

普通電車が直通快速や特急を待たせる

駅が異常に多い

踏切に雑誌が散らばり、撤去作業

駅に迷い犬がいて運転見合わせ

車掌が取り残されて遅延

停車位置がなかなか合わず遅延

車両故障多発のため遅延

子供が遊びで踏切の非常ボタン押したから遅延

ヤバい音したから遅延とか

いわゆるドジっ子。

阪和線は、当路線より海側を通っている南海電気鉄道の南海本線と競合しているほか、天王寺駅（新今宮駅） - 三国ヶ丘駅間では南海高野線と、大阪市内では地下鉄御堂筋線・谷町線・近鉄南大阪線や阪堺電気軌道などとも競合している。和歌山駅では紀勢本線に接続しており、同線へ直通し南紀方面へ向かう特急列車も運転されている。関西国際空港が開港した 1994 年 9 月 4 日以降は、同空港へのアクセス路線としても重要な役割を持つようになっている。私鉄の南海山手線（旧阪和電気鉄道）を戦時買収して国有化した路線であるため、独特の三角屋根をもった特徴的な駅舎が数多く存在したが、近年駅舎の建て替えなどでその多くが姿を消した。また、日本国有鉄道（国鉄）の多くの駅でみられた 2 面 3 線の駅構造がなく、2 面 4 線が主要駅の標準仕様となっている。のちに国鉄分割民営化により JR 西日本の路線となった

続いて近鉄について



Web より

青の交響曲という新人さんです。

日本一の超高層ビル「あべのハルカス」が立地する大阪阿部野橋駅と、桜の名所・吉野山の麓に位置する吉野駅を結ぶ南大阪線・吉野線。

沿線は、日本遺産として認定された「明日香村」や

世界遺産（「紀伊山地の霊場と参詣道」として登録）の「金峯山寺」をはじめとする神社仏閣など、世界に誇る名所が数多く点在している由緒ある土地柄で、

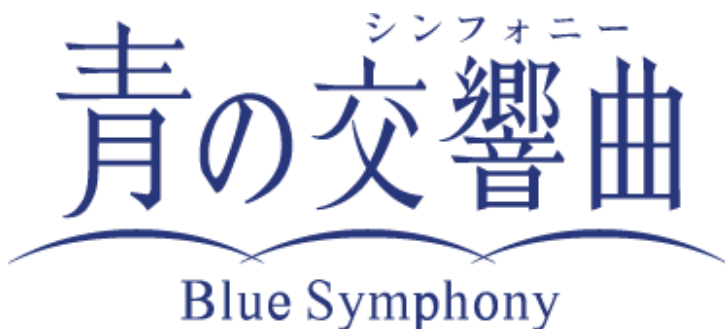
ぶどうやいちごなどのフルーツの栽培がとても盛んなほか、

ワイナリーや地元酒蔵も立地しているなど、大変味わい豊かな地域。

こうした沿線の魅力と調和し、響き合いながら、

これまでにない「上質な大人旅」にふさわしい癒しと寛ぎをお届けする列車のネーミングとして「青の交響曲（シンフォニー）」と名付けられた。

続いてロゴ



Web より

ロゴタイプには車両の数に連動して、吉野の美しい山々を表現する三つの曲線をあしらい、「交響曲（シンフォニー）」という名称から連想される音の広がり表現している。

車体のデザインは

自然豊かな南大阪線・吉野線沿線の景観に調和するシンプルで上質な車体デザインは、

落ち着いた濃紺色のボディカラーとゴールドのラインによって大人旅を演出するクラシカルな外装が特徴となっている。

車両前面、側面には「Blue Symphony」と記されたエンブレムを配置。

エンブレム下部の飾り罫は、吉野山の木々や草花を象徴する繊細でエレガントな印象をかたどっている。

エンブレム↓



Webより

この他にも、ビスタEX、ACEが新塗装されて走っています
ちなみにもとはこれ



新塗装されたものがこれ



Webより

(上がビスタEX、下がACE)

自分は乗ったことないので、中がどうなっているかはあまり分からないのですが、また、関西に行く機会があったら乗りたいと思います。

では、今回はこの辺で失礼します。さようならっ！

(次回をお楽しみに！)

東京&北陸新幹線「東京～金沢」 &博多へ行ってきた その2

中1B 入内嶋 智文



上段 東京駅 左から 285系・185系・E7系

下段 博多駅 左から 883系・787系・キハ71系気動車

1.はじめに

どうも、みなさんこんにちは。中1B入内嶋です。今回は、前回の続きを書きます。

2.車両紹介「その2」

さて、前回紹介出来なかったJR九州を紹介します。

また紹介しきれなかったりしてw



811 系

1989 年運転開始

営業最高速度 120km



415 系 1500 番台

1960 年運転開始

営業最高速度 100km

九州では廃車が進み、1 編成のみ存在

1962 年、第 2 回「ローレル賞」受賞



813 系

1994 年運転開始

営業最高速度 120km

登場当初は、811 系が 4 両固定編成であったため編成の自在度を上げることを目的として 2 両編成であったが、1995 年から 3 両編成が加わり、しばらくこの二種の編成が混在していたが、2003 年（平成 15 年）までに 2 両編成に中間車を組み込み、全編成が 3 両編成に統一された。



福岡市営地下鉄 1000 系

「あれ、JR 九州の紹介じゃないの？」と突っ込まれそうですが
そうなんです！福岡市営地下鉄空港線も乗ったのです！

とは言っても中洲川端駅～博多駅という歩ける距離しか乗っていませんが
「だったら歩けよ！」というツッコミは無しでw

では、紹介します。

1981年運転開始

営業最高速度 85km

1982年（昭和57年）、鉄道友の会第22回ローレル賞を受賞した。

3. 最後に

九州の車両が多く存在したので、2回も続くとは僕自身も驚きました。これは、夏の思い出ですが、今では季節はすっかり冬ですw

この冬にもどのような鉄道に出会えるか楽しみにしています。

参考文献

ウィキペディア

次回予告

相鉄 YNB 第2編成が運用復帰！第1編成と何が変わった？

注意 内容は変わる場合がございます。

最後に唐突ですが、ここで問題です！

金沢から博多へはどのような交通機関で移動したのでしょうか？ [飛行機ではありません]

答えは次号で！

夏休み旅行記②

中1A 鈴木琉河



↑115系（新下関にて）

1. はじめに

今回は前回予告した通り旅行記としたいと思います。

※注意※

今回は時間の都合により~~（←おまえが悪い）~~かなり適当になっていると思われま~~す。（←というか元からつまらない）~~

また、今回からは少々形式を変更してお送りします。

今回の内容がわからない方は前回の部誌をご覧ください。~~（説明するの面倒なんで・・・）（←いい加減真面目にやれ）~~

2. 夏休み旅行記②

⑤5日目（8月12日）

本日は午前中は観光していたので割愛させていただきます。~~（←本当に鉄研の部誌に載せていいんですかね、観光してばっかりな気が・・・）~~

そして午後、まず船で門司港まで移動します。

しかもこの船、波が荒い関門海峡を通るせいで船が揺れるわ揺れるわで・・・
気分が優れないまま九州に上陸。~~（いい加減鉄道の話しましょうよ、はい）~~



↑ 船から見た関門海峡



↑ 工事中の門司港駅舎



↑ 813系（門司港）

その後、門司港駅に向かいますが、門司港駅は改修工事中・・・。

その後 15時24分発準快速荒木行きに乗車。

座席はどこぞのJR東（ryが好きな硬い座席とは違ってふかふかの転換クロスシート）。

その列車に 17時2分着の博多まで乗車。

そして 17時17分発博多南線博多南行きに乗車。

実はこの博多南線、大人でも 290円で博多南まで“新幹線に”乗車できるというスグレモノ。

しかもグリーン車を除き全車自由席なので2×2シートに座れるという乗り得列車。（まあ元が回送列車なので）

そして、当然のごとく次の博多南で下車。

そして、やっと祖父母の家に到着。（いったい5日間も何してたんですかねこの人は。これが本来の目的なのに。）

<本日の行程>

門司港→博多→博多南

⑥6日目～10日目

帰省なので省略します。（何度もいいますが、この旅行の目的はあくまでも帰省なので。）

⑦11 日目

今日は 5 時に起床し、博多南駅に向かいます。

その後 6 時 24 分発博多行きに乗車。

実はこの列車、いま話題の“500 TYPE EVA”というアニメ“エヴァンゲリオン”とコラボした車両なんです。(こんなことを言っていますが、筆者のエヴァンゲリオンについての知識は皆無です)



←こんな感じ (プロジェクト公式サイトより)

とまあ、こんな感じで宣伝されてますが、1~2号車はガラガラ。(この時間帯、博多南に行く手段がないので)

このうちに1~2号車に行ってきたのですが、後で確認したところ、ブレブレだったので、プロジェクト公式ページから引用した写真を掲載します。



↑こんな感じ

そうこうしているうちに博多駅に到着。

ここからはこだま 730 号となります。

しかし、この博多駅で大量の人が乗車。やっぱり有名なんですね。

いざ発車、するとどこからともなく聞き覚えのあるメロディーが・・・

そう放送もエヴァンゲリオンの主題歌「残酷な天使のテーゼ」になっていたんです。

やっぱりこってますね。

そうこうしているうちに広島に到着。
ここで下車します。(新大阪まで耐久はつらいので)

その後 8 時 35 分発のぞみ 8 号に乗車。
そのまま新横浜に向かいます。
車両は N700 系なので写真は当然ありません。

新横浜に 12 時 14 分に下車してさっさと帰りましたとさ。めでたしめでたし。

3. おわりに

最後までご覧いただき、有難う御座いました。
次回は恐らく考察記事になります。

お詫び

中学1年 兼重達弘

この度、諸事情により部誌が書けないことに関して
深くお詫び申し上げます。
今後とも、鉄道研究同好会を宜しく願います。



奥付

発行日：2016年11月11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