

まくらぎ



撮影：高Ⅱ-C 樋口 怜大

2024年11月発行

聖学院高等学校

旅と鉄道部

〈目次〉

- | | |
|--------------------------|-----------------|
| 1. ひとつの被写体を追った日々 | 高校 2年 C組 佐藤 丈 |
| 2. JR京葉線の歴史・現状そして知られざる秘密 | 高校 2年 C組 樋口 怜大 |
| 3. 小田急線について | 高校 2年 D組 荒井 大成 |
| 4. 京阪神の白い彗星 新快速 | 高校 1年 B組 佐野 陽 |
| 5. 東日本旅客鉄道 E351系 | 高校 1年 B組 広中 英至 |
| 6. 日本海側を走る観光列車 ～東日本エリア編～ | 高校 1年 D組 上田 悠太郎 |
| 7. 福岡旅行記 | 高校 1年 D組 大浦 淳己 |

ひとつの被写体を追った日々

高2 C組 佐藤 丈

1. はじめに

私は中学での1年ほどと、高校に上がってから今までの二年間で、「一つの車両を追いかける」ということをしてきた。鉄道研究部を志し、聖学院に入学し早くも5年が経ち、部活をするのも最後の年になったので、私が入学してから追いかけてきた車両の写真をまとめようと思う。私は世田谷区に住んでいて、小田急線が近くに走っている。小さい頃から小田急線が好きのため、中学生になった頃から小田急線を撮影していた。今回は私が中学の時に追いかけた「1000形未更新車」と高校2年間で追いかけた「8000形」について紹介する。

2. 被写体について

中学生の時、小田急線には1000形の未更新車という車両が走っていた。1000形未更新車とは、1988年に運行を開始した9000形に代わる千代田線への直通対応車として登場した電車である。1000形更新車は小田急全線で走っているが、私が中学生だった時は、小田急多摩線（新百合ヶ丘～唐木田）、小田急江ノ島線（相模大野～片瀬江ノ島）小田急小田原線（町田～小田原）、箱根登山線（小田原～箱根湯本）で活躍していた。

次に、小田急8000形の説明をする。小田急8000形は、1983年に、輸送力増強と通勤車両の大型化のため、各駅停車から急行にまで運用可能な汎用通勤車両として登場した電車である。また、小田急線伝統のクリームに青の帯を纏った最後の形式でもあり、多くのファンに愛されている。小田急8000形は、主に小田急線内では今もなお全線で運用についているため、多種多彩な写真が撮れる、撮っていて非常に楽しい被写体である。

3. 成果・1000形未更新車

まずは、中学の時に撮影した1000形の写真を振り返ってほしいと思う。

この車両には、撮り鉄としての自分を大きく成長させてもらった。鉄道を撮影する時の基本や、どういう構図を組めばかっこよく撮れる、など学ぶことがたくさんあった。さらにこの被写体を追っていた時の反省が後の8000形を撮影する時に役立っていてもいる。感謝してもしきれない被写体である。



カメラを握り始めて一ヶ月もしないうちに撮った1000形未更新車。
今思えば欠点の多い一枚だが、撮り鉄を始めた頃の初々しさがあって見ていて懐かしい。
背景には8000形もいて良いアクセントになっているのではないだろうか。
現在、片瀬江ノ島行きの幕は藤沢以南でしか見られないので少し貴重である。



これは、1000形を追いかけ始めて半年ほどの頃に撮った写真。
3月上旬、栢山～富水の線路に沿った川に咲いている河津桜と絡めて撮った。
当時は、そこまで小田急に足を運んだ経験がなかったため、土地勘がなく、歩いた先に見つけた河津桜だったが、今では見慣れた光景である。また、今撮るとすれば違う構図で撮るだろうな…といった感想もある。



これは、自分が撮影した1000形未更新車の中で最もカッコよく撮れたであろう写真。この日は見た通り大雨が降っていた。電車が通過する時、傘をさすとカメラを構えられないため、傘を閉じて大雨に打たれながらシャッターを切った。自分の大好きな車両の良い写真を撮るためであればビショビショになっても構わない。電車が通過した後に傘を再びさして撮れた写真を確認した時の感動は今でも色褪せない、思い出深い一枚である。



1000形未更新車には、箱根登山鉄道の塗装をした「あかせん」と呼ばれる車両もいた。基本あかせんは箱根登山線内(小田原～箱根湯本)でしか運用はつかないが、朝の運用だけ走り、海老名の車両基地に戻る運用がある。その朝の運用を終え、海老名に回送する時の写真である。



6月になると、箱根湯本付近の線路脇には紫陽花が咲いていた。
紫陽花といえば梅雨で雨が降っているイメージがあるので雨の日に撮りたかったな…と少し悔しさがある。



これは、1000形未更新車最後の編成になった1058fが、新宿～小田原の間で臨時列車として走った時の写真だ。9月下旬の秋を感じる空の下での力強い走りでした。

現在箱根登山線では1000形更新車が活躍しているが、小田急カラーの青帯なのでいつか赤に塗り替えられないかな…と願っている。

4. 成果・8000形

次に8000形の写真を振り返っていきましょう。

この車両は冒頭で書いたように、クリーム色にロイヤルブルーの小田急伝統の塗装をした最後の電車である。運用区間が広いので、色々な写真が撮れる。車体の色を生かした撮り方など、1000形未更新車のように学ぶ点がたくさんあった。1000形未更新車で培った撮影技術を8000形に存分にぶつけた。



この写真は冬の夕方に、西日を浴びながら走る車両を撮ることができる小田急の中でも有名な撮影地で撮影したものである。この撮影地は近くに山があり、日没より十数分早く日が山に隠れてしまう。この日は山に太陽が隠れる前最後の運用に8000形が充当されたため、撮影に向かった。通過した数分後に太陽は山の向こうに沈んでいった。



2024年2月5日、関東で大雪が降った。

この日まで、私は雪の小田急の撮影経験はなく、もちろん8000形のカットも持っていなかった。雪×小田急の写真を撮りたいな—と思いつつ冬を迎え、念願の雪予報を目にし、準備を整えて撮影地に向かった。駅に降り立つと同じクラスの撮り鉄仲間とばったり会ってしまったのも懐かしい記憶になった。



小田急8000形の役割として忘れてはいけないのがクヤ検測。不定期で走るため、普段の姿を撮るより難易度は少し高い。数年小田急線を撮ってきて積み上げた経験から、こういったレアな列車も狙えるようになった。



これは鶴巻温泉駅から1時間ほど歩き、そこからさらに30分ほど山を登り続けてたどり着いた山頂で撮影した写真である。この日は天気が良く、収穫を控えた稲が相模平野一面に広がる景色と太平洋を同時に望むことができた。右下に秋を駆け抜ける8000形が見える。



最後にこの写真を紹介する。この写真は田植えをする前、畑に水だけを張った短い期間にだけ見ることができる「水鏡」を狙って撮りに行ったものである。この日、昼頃は空一面に薄雲がかかっている、他の撮り鉄も皆帰ってしまった。だが次第に雲がオレンジになり、それからピンク色に変化していき、綺麗な夕焼けを見せてくれた。電車通過後、次第にピンク色の夕焼けは夜の闇へと消えていった。贅沢なひと時だった。

「この写真は、この土地の地形や気候などによる自然的要因、路線の線形や車両の運用などによる人工的要因、そしてこの撮影地を選び、撮影する技術的要因、この三つの要因が合わさって初めて撮れる写真である」と担任の先生が言ってくださった。

小田急8000形は近年、1000形未更新車のように廃車が進み、引退が近づいている。残りの短い期間でどれだけカットを増やせるか、悔いのないようにこれからも追い続けようと思う。

5. まとめ

中学と高校で一つの被写体を追ってきた経験はこれからの撮り鉄活動に大きな影響を与えようと思う。また2028年には小田急から新型ロマンスカーがデビューするという情報がある。「一つの被写体を追う」ことはやってきたが、「一つの被写体をデビューから引退まで追う」ということはやったことがないので挑戦してみようと思う。

JR京葉線の歴史・現状そして知られざる秘密

高校2年C組24番 樋口怜大



1. 京葉線について

京葉線は東京都と千葉県を結ぶ全長約54kmのJR東日本の路線だ。東京駅～蘇我駅が本線、市川塩浜駅～西船橋駅が高谷支線、南船橋～西船橋駅が二俣支線となっていて、一部の列車が武蔵野線に直通運転している。また、蘇我駅から外房線や内房線、東金線に乗り入れる列車も設定されている。沿線には住宅街や倉庫、工場、港などが点在するほか、水族館や大観覧車を有する葛西臨海公園、世界中からゲストがあつまる東京ディズニーランド・東京ディズニーシーや、さまざまなイベントが開催される幕張メッセを含む幕張新都心などと言った施設もある。自分は幼い頃から京葉線沿線に住んでいて、頻繁に利用する京葉線のあまり知られていない部分などをもっと知ってもらいたいと思い、ここに書くことにした。

2. 使用車両

ここでは京葉線内で定期運用を持つ車両を紹介する。京葉線・武蔵野線で使用される車両はともに京葉車両センター所属、特急に使われるE257系は幕張車両センター所属となっている。

① E233系5000番台

首都圏の色々な路線で活躍するE233系。京葉線では2010年より運用を開始。10両貫通編成が20本と6両+4両の10両分割編成が4本、合計24本が在籍しており、京葉線の主力車両となっている。外房線や内房線にも乗り入れ、分割編成は東金線の成東まで乗り入れる。

②209系500番台

京葉線用の10両編成が1本と武蔵野線用の8両編成が11本在籍。元々は全編成が中央・総武線各駅停車で活躍しており、一部の編成は京浜東北線での活躍を経て現在に至る。中でも唯一無二の存在となっているケヨ34編成は多くの鉄道ファンからの注目の的となっている。元々は京葉線用の209系500番台はケヨ31～34までの4本が在籍していたが、2010年～2011年頃にかけて3本が改造を経たのち武蔵野線に転用されたため、現在はこのケヨ34編成ただ1本のみが京葉線用となっている。この理由は後で解説することにする。

③E231系0番台

武蔵野線用8両編成が34本在籍。全ての編成が中央・総武線各駅停車からの転属車で、総武線から常磐快速線に転用されたのちに再転用された編成も存在する。このE231系0番台と209系500番台は武蔵野線用だが、京葉線の西船橋駅～東京駅・海浜幕張駅間まで直通運転をしている。

④E257系500番台

幕張車両センター所属で、京葉線の特急「わかしお」「さざなみ」で使用される。今年(2024年)の6月をもって同幕張車両センター所属の255系が定期運用を離脱したため、京葉線を走る定期の特急列車は本形式に統一された。

【京葉線で見られる主な車両】



↑①E233系5000番台
10両編成が24本在籍。
京葉線の顔として活躍中。



↑②209系500番台
こちらは唯一の京葉線用
として残るケヨ34編成。



↑③209系500番台
武蔵野線用は8両編成で帯が
オレンジと黒になっている。



↑④E231系0番台
209系と前面がそっくりだが、
前面の枠が銀色になっている
などの違いがある。



↑⑤E257系500番台
「わかしお」「さざなみ」
として使用される。連結運
用は今は行われていない。



↑255系
今年6月まではE257系と共に
特急列車で走っていたが今は
臨時で残るのみ。

3. 京葉線の歴史

京葉線はもともと、京浜工業地帯と木更津を結ぶ貨物線として計画され、1967年に着工した。しかし、やがて産業構造が変化し、埋立地の工業用地は住宅用地へと変化していったため、1978年には旅客列車も走る計画に変更された。こうして1986年に千葉みなと～西船橋間が暫定開業した。その2年後、1988年には蘇我～新木場間が暫定開業した。そしてさらに2年後の1990年、京葉線は新木場～東京間が延伸開業し、全線開業を迎えた。

2023年3月のダイヤ改正では海浜幕張～新習志野間に幕張豊砂駅が開業した。幕張豊砂駅が開業したことより、それまでは海浜幕張駅からバスや徒歩などでのアクセスとなっていたイオンモール幕張新都心やその他の商業施設へのアクセスが大幅に向上した。



↑幕張豊砂駅は上下線でホームの高さが違う珍しい構造になっている



↑京葉線を走る貨物列車。西船橋～蘇我は貨物列車も走る。(画像のEF65形は既に撤退)

4. 新木場駅に存在する知られざる連絡線

新木場駅は東京駅から各駅停車で4駅目の駅だ。京葉線の他にも東京メトロ有楽町線や東京臨海高速鉄道りんかい線が乗り入れるターミナル駅である。京葉線新木場駅の蘇我方には暫定開業時に、列車折り返しのために使用されていた両渡りポイントが今でも設置されている。このポイントは非常時に備えて常日頃から休日限定・回送列車ではあるものの使用されている。そしてそのポイントのすぐそばにまた別の分岐が設置されている。この分岐は京葉線の本線と同様に新木場駅に続いてはいるが、京葉線ではない別の新木場駅に繋がっている。その繋がっている先の正体は、りんかい線の新木場駅だ。京葉線とりんかい線はここ新木場駅で線路が繋がっていたのだ。



↑京葉線新木場駅ホームから眺めた蘇我方。謎の線路が分岐している。

しかし、りんかい線はJR埼京線と直通運転してはいるものの、JRの路線ではない。なぜ、直通しているわけでもない2路線が繋がっているのだろうか。この理由こそがかつて計画されていた貨物線の計画に大きく関わっているのである。もともと計画されていた貨物線は、現在の京葉線のルートで新木場駅を経て現在のりんかい線のルートを通って東京貨物ターミナル方面へ結ぶ計画だった。しかし、バブル崩壊などの理由により貨物線計画は凍結。後に貨物線計画で一部建設されていた高架やトンネル等を活用し、1996年にりんかい線として開業し現在に至る。りんかい線の八潮車両基地(東臨運輸区)が東京貨物ターミナル駅のすぐそばにある理由もこの計画の名残である。

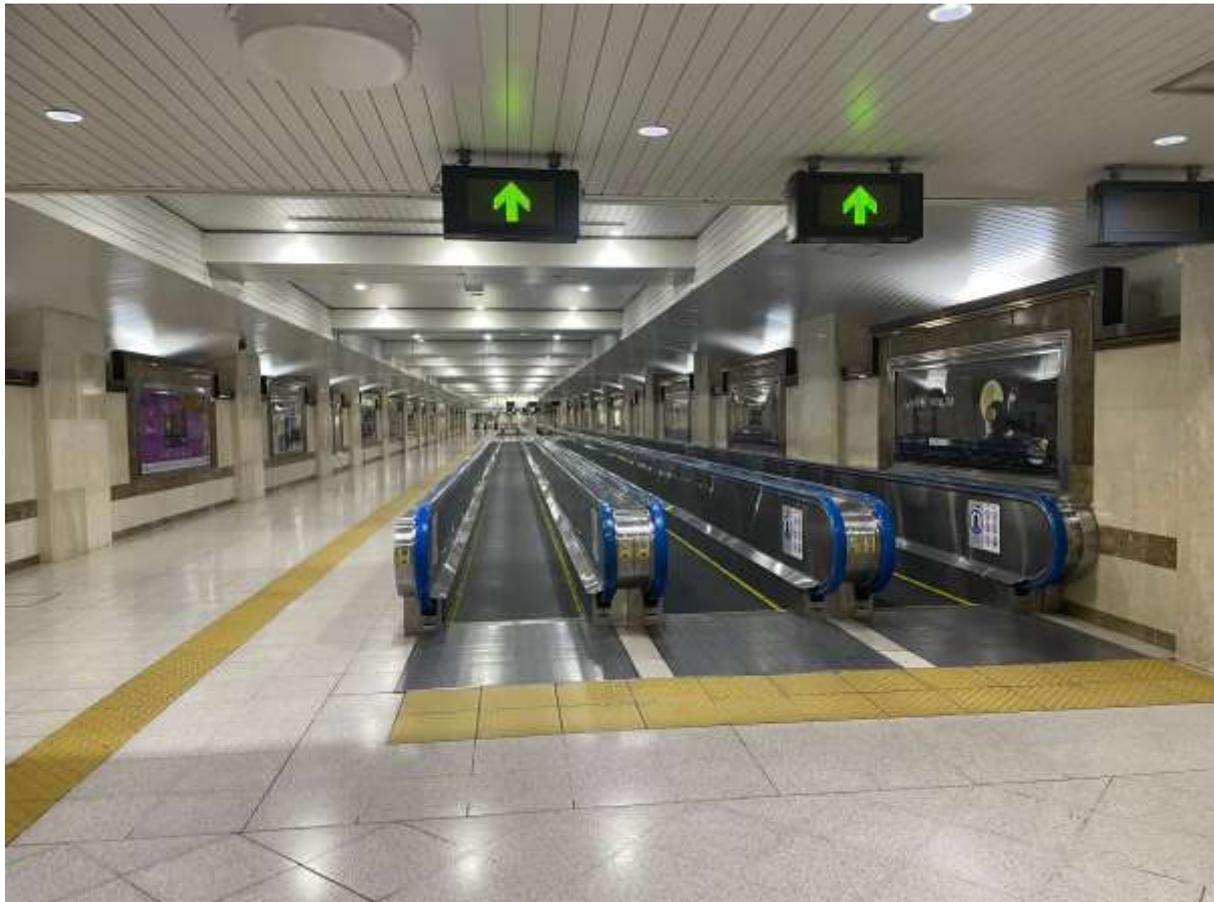
線路が繋がっているにも関わらず、京葉線とりんかい線が直通運転をしない理由として運賃計算などの問題が理由として考察されている。これまで回送列車や団体列車などでこの連絡線を列車が通過した実績はあるが、残念ながらこの線路が使用される機会はほぼ皆無に等しい現状である。個人的にここを通る列車が増えたら面白いだろうし、直通運転したらより便利になる部分もあるのでぜひとも使われる日が来ることを大いに期待している。



↑りんかい線ホームからは連絡線越しに京葉線の列車がチラッと見える

5. 京葉線と幻の成田新幹線計画

京葉線を利用する際に多くの人を利用する、京葉線の起点・東京駅。東京駅で山手線や中央線などから京葉線に列車を乗り換えをした人なら、誰しもが1度は京葉線ホームは遠すぎると思ったことがあるのではないだろうか。そう、京葉線のホームは東京駅と名乗っているにも関わらず、実際は東京駅と隣の有楽町駅のほぼ中間地点に位置しているのだ。これにはかつて東京駅と成田空港を結ぶ計画だった成田新幹線計画が大きく関わっている。成田新幹線は東京駅の地下にホームを設けて列車を発着させる予定だった。しかし成田新幹線計画は用地買収が上手く進まなかったなどの理由で凍結された。その後、京葉線は新木場駅から東京駅まで延伸開業することになり、既に用地買収や基礎工事が済んでいた用地を活用し京葉線は東京駅乗り入れに至った。つまり、もともと新幹線が入る予定だった土地に現在の京葉線ホームがあるということである。個人的にはもし新幹線が入っていたにしても、ホームまでの遠さは今のような感じと変わらず、ただただ遠いだけで全く同じ感想が出てくるのではないかと思う。いずれにせよ、こういった成田新幹線計画や用地買収などの理由で、東京駅の京葉線ホームは離れた位置にあるのだ。



6. 短命に終わったE331系と1本のみ残る京葉線209系の秘密

先の項目で述べたように京葉線では主力車両としてE233系と209系の2つの形式が活躍している。そして、この京葉線向け209系はケヨ34(Y34)編成がたった1本のみ活躍するのみとなっており、鉄道ファンの間ではかなり有名な話となっている。中途半端にE233系よりも少し古い209系が1本残っている理由は、かつて京葉線に存在した量産先行車E331系の存在が大きく関係している。

京葉線はE233系が導入され始めた2010年ごろまでは、201系や205系、209系などの様々な種類の車両が活躍していた。そんな多くの形式が活躍していた2006年、E331系はさまざまな新機軸を盛り込んだ次世代の通勤電車の先駆けとして1本(AK1編成)が登場した。そして試験走行を重ねた後に、京葉線に投入されほかの車両と共に運用に就いた。しかし、運用開始直後から多くの不具合に見舞われ、2011年ごろからパッタリと走らなくなってしまった。そしてついに長い運用離脱期間を経た2014年に残念ながら廃車になってしまった。新製から10年もたたずに廃車になるという短すぎる車生だった。

一方、京葉線ではこのE331系が運用を離脱しているうちに大きな動きがあった。2006年に中央線に初めて導入されたE233系が、2010年ごろから京葉線にも投入され、201系や205系、209系などの従来の車両を全て置き換えることとなった。当時、京葉車両センターに所属していた電車で置き換え対象とされたのはE331系1本を除く25本だった。しかし最終的に京葉線に導入されたE233系は24本。この時、従来の車両で1編成だけ置き換え対象から免れたのが現在

まで残る209系ケヨ34編成だったのだ。ケヨ31～33編成も存在したが、E233系に置き換えられ、その後改造を経て現在も武蔵野線M71～M73編成として活躍している。

E233系が導入された頃には既にかなり不調気味で、もはや車庫の置物と化し始めていたE331系の予備としてこのケヨ34編成が置き換え対象から免れ、その後E331系は廃車になってしまったため、結果的にずっと1本のみをキープすることに至ったと推測できる。

ファンの間では他線区からE233系を転出してケヨ34編成を置き換えるのではないかなどの噂話もあるが、同車両センター所属の武蔵野線にも209系が存在するため車両の保守的な面でケヨ34編成が特に大きく目立っているという訳でもないので何とも言えないところである。

個人的には自分が子供の頃から見えてきたケヨ34編成にはいつまでも走っていて欲しいところではある。



↑ケヨ34編成にはE331系の分まで頑張ってもらいたい

7. 京葉線を去った車両の今

ここでは、かつて京葉線を走っていた車両の中で今でも活躍していたり、保存されていたりしているものを取り上げる。

①103系

元ケヨ302編成 クハ103-713

大宮にある鉄道博物館には、2005年まで京葉線で活躍していた103系クハ103-713が保存されている。一部の車体がカットされてはいるものの、日本で高運転台の103系が保存されている唯一の事例となっている。保存当初は京葉線で活躍していた時のスカイブルーのままだったが、のちに公募で決定した水玉模様に変更された。

②183系

クハ183-21・クハ183-1527

千葉県いすみ市にあるポッポの丘には2両の183系が保存されており、いずれも幕張車両センター所属として京葉線の特急「わかしお」「さざなみ」として走っていた。特にクハ183-21は183系0番台の唯一の保存事例となっている。

クハ183-1529

群馬県伊勢崎市の華蔵寺公園遊園地に保存されているクハ183-1527は2005年まで幕張車両センター所属として京葉線の特急として走っていた。

③205系

元ケヨ24編成 クハ205-1・モハ205-1

1985年に山手線に初めて投入された205系の量産先行第1号として登場した同車。晩年は京葉車両センターのケヨ24編成として活躍し、その後大宮車両センター内で訓練機材として残されている。外からは見えない位置に置いてあるため姿を見れる機会は稀である。

富士急6000系

E233系によって置き換えられ、京葉線から引退した205系のうち4編成が改造を経て、富士急行線で現在も活躍している。うち3編成は前述のクハ205-1と同様に量産先行として製造された車両で、側面の窓が田窓(2段昇降窓)となっているのが特徴だ。他にも、河口湖駅構内には部品取用として205系の中間車が、京葉線当時の帯色のままで留置されている。

元ケヨ11編成 クハ204-118

長野車両センターには、京葉線用として登場した通称メルヘン顔と呼ばれる205系が国内で唯一保存されており、訓練機材として活用されている。以前は、京葉線当時の赤い帯を纏っていたが、現在は長野地域色に変更されている。国内とあえて書いてある理由はインドネシアでは今でも一部のメルヘン顔の205系が活躍しているからである。



メルヘン顔・宇都宮線(元京葉線)の205系。イベントで京葉線時代の姿に復元された姿。残念ながらイベント後に宇都宮・日光線の205系は全車解体されてしまった。



↑ 河口湖駅の留置線で、フジサン特急として活躍する元小田急ロマンスカーRSEと並ぶ、元205系ケヨ26編成。奥には部品取り用として、帯色が京葉線時代のままの205系の姿も。

8. おわりに

ここまで京葉線に関する基礎情報や知られざる情報について書いてきた。自分もよく利用する京葉線の知識が深まって有意義だったと感じる。この記事を読んだ後に京葉線に乗る機会があれば、ここで知ったかつて計画の遺構や連絡線などに着目してみていただきたいところである。ここまでご覧いただきありがとうございました。

参考文献

乗り物ニュース:E331系

<https://search.app/jwqwmtgJgAqHEcKY6>

乗り物ニュース:京葉線

<https://search.app/8vJshPiV4rwhutSDA>

大宮鉄博 クハ103-713

<https://search.app/KQmMfLpAdCy6oE1J9>

ポッポの丘保存車両一覧

<https://www.popponooka.com/traingallery>

富士急6000系

<https://www.uraken.net/rail/chiho/fujikyuu/6000.html>

スーツ交通チャンネル:京葉線とりんかい線

https://youtu.be/PEWzBuPzoPA?si=V8gR2a_jW2HRQ0JCv

スーツ交通チャンネル:成田新幹線

<https://youtu.be/OnHKCVUmY8?si=01EQhdGa7T250edB>

[小田急線について](#)

① 作成理由

小田急線は東京の中心と神奈川の中心を結ぶ重要な通勤路線で、沢山の乗客を都心に運べる理由は何だろうと思い、調べることにしました。

② 営業区間

営業キロ

- ・小田原線 新宿～小田原 82.5km
 - ・江ノ島線 相模大野～片瀬江ノ島 27.4km
 - ・多摩線 新百合ヶ丘～唐木田 10.6km
- 合計 120.5km

乗入区間

- ・千代田線 代々木上原～綾瀬 21.9km
綾瀬～北綾瀬 2.1km
 - ・常磐線 綾瀬～取手 29.7km
 - ・箱根登山線 小田原～箱根湯本 6.1km
 - ・御殿場線 松田～御殿場 25.3km
- 合計 85.1km



③ 列車種別

通勤電車

「各駅停車」、「準急」、「急行」、「快速急行」、「通勤準急」、「通勤急行」

特急電車

「特急ロマンスカー」

④ 車両紹介

・通勤車両



・5000形

車内のスペースを拡張し、平らな天井埋め込み型LEDや透明の大型強化ガラスによって開放的で明るい車内になっている。また、車内に防犯カメラを搭載するなど安全性にも考慮をし作られた車両でもある。

就役 2020年

最高速度 120km

車両定員 先頭車144人

中間車155人

・4000形



東京メトロ千代田線への直通運転車両として運転を始め、現在ではJR常磐線取手まで運行を行っている。

また、走行音の軽減や車体にリサイクル素材を使用しており、環境に配慮がなされている。

就役 2007年

最高速度 120km

車両定員 先頭車144人
中間車153人



・3000形

小田急電鉄初の純電気ブレーキを採用した、オールステンレス車両で、車いすやベビーカーのスペースを確保してバリアフリー化を促進した車両。

就役 2002年

最高速度 120km

車両定員 先頭車145人
中間車156人



・2000形

1000形をもとにして扉の幅を広くしたり、車いすスペースの設置、シートの座り心地を向上させたりなどさまざまな改良がおこなわれました。

就役 1995年

最高速度 120km

車両定員 先頭車146人
中間車158人



・1000形

小田急電鉄初のオールステンレス車両2021年にはLED照明装置への変更をしたり、省エネ化や広告用表示装置を設置するなどリニューアルをした。

就役 1988年

最高速度 110km

車両定員 先頭車140人

中間車155人



・8000形

輸送力強化を目的として製造されました。

2013年には運転操作のワンハンドル化やLED表示器の設置などをしてリニューアルをした。

就役 1983年
最高速度 110km

車両定員 先頭車144人
中間車162人

⑤ 小田急の歴史

1923年の5月に小田原急行鉄道として創立。1927年4月に小田原線（新宿～小田原間）を、1929年4月には江ノ島線（大野～片瀬江ノ島間）を開業した。しかし開業直後に昭和恐慌を経験し、まだ経営基盤も弱かった小田急急行鉄道は苦しい経営が長く続いた。その後、戦争の長期化に伴い、陸上交通事業の統制や電力の国家管理が進められる中で、1940年5月には帝都電鉄を合併、1941年3月には鬼怒川水力電気と合併をし、小田急電鉄と社名を改称した。戦争の激化に伴い、1942年5月には京浜電気鉄道とともに東京横浜鉄道に合併をし、東京急行電鉄と改称。1944年5月には京王電気軌道と合併をし、東京西南部の私鉄が統合された。

1923年	5月1日	小田原急行鉄道(株)設立
1927年	4月1日	小田原線（新宿～小田原間）営業開始38駅
	5月27日	狛江駅開設
	7月28日	座間駅開設
	10月15日	全線複線開通
1929年	4月1日	江ノ島線（大野～片瀬江ノ島間）営業開始13駅 多摩川学園前駅開設
1934年	4月1日	梅ヶ丘駅開設
1938年	3月1日	小田急相模原駅開設
	4月1日	相模大野駅開設
1941年	11月25日	海老名駅開設
1943年	3月31日	海老名国分駅を廃止
1946年	5月31日	山谷駅廃止
1949年	2月16日	運転整理指令所を経堂に設置
1950年	8月1日	箱根登山線に乗り入れ、新宿～箱根湯本間直通運転を開始
1951年	2月1日	特急車両1700形就役
1952年	4月1日	螢田駅開設
	11月25日	桜ヶ丘駅開設
1955年	10月1日	国鉄御殿場線に乗り入れ開始
1957年	7月6日	ロマンスカー3000形就役
1960年	3月25日	百合ヶ丘駅開設
1963年	3月16日	ロマンスカーNSE 3100形就役
1964年	2月17日	新宿駅改良工事が完成2層ホーム
1966年	11月7日	湘南台駅開設
1973年	9月8日	運転指令所を相模大野に移設
1974年	6月1日	多摩線（新百合ヶ丘～小田急永山駅間）営業開始4駅
1975年	4月23日	多摩線延伸
1977年	7月1日	急行10両運転開始
1978年	3月31日	営団地下鉄千代田線 本厚木～綾瀬間直通運転開始
1980年	12月27日	ロマンスカーLSE 7000形就役
1983年	3月22日	通勤電車8000形就役

1985年	3月14日	開成駅開設
1987年	12月23日	ロマンスカーHiSE 10000形就役
1988年	3月22日	各駅停車8両運転開始
1990年	3月27日	多摩線延伸 唐木田駅開設
1991年	3月16日	ロマンスカーRSE 20000形就役
1995年	3月4日	通勤車両2000形就役
1996年	3月23日	ロマンスカーEXE 30000形就役
1997年	3月1日 6月23日	自動改札機全駅設置完了 喜多見～和泉多摩川間の複々線使用開始
2002年	2月10日 3月23日	通勤車両3000形 営団地下鉄千代田線 唐木田～綾瀬間直通運転開始
2004年	11月21日 12月11日	世田谷代田～喜多見間の複々線使用開始 はるひ野駅開設
2005年	3月19日	ロマンスカーVSE 50000形就役
2006年	2月24日	江ノ島線の全駅でバリアフリー化完了
2007年	3月18日 9月25日	ICカード定期券導入 通勤電車4000形就任
2008年	3月15日	ロマンスカーMSE 60000形就役
2012年	3月16日	HiSE・RSE・5000形が引退
2016年	3月26日	JR東日本常磐線との相互直通運転開始
2017年	3月1日	EXEからEXEαとして運行開始
2018年	3月17日 7月10日	ロマンスカーGSE 70000形就役 ロマンスカーLSE 7000形の定期運行終了
2020年	3月26日	通勤車両5000形就役
2023年	12月10日	ロマンスカーVSE 50000形が完全引退

⑥ 参考文献

小田急会社小史

<https://www.odakyu.jp/company/history/>

小田急車両紹介

<https://www.odakyu.jp/company/railroad/train/>

京阪神の白い彗星新快速

高校1年B組14番 佐野陽

目次

①はじめに

②新快速の概要

③新快速の歴史

④新快速の塗装

⑤終わりに

①はじめに

みなさんは、関西圏へ旅行に行ったことがあるだろうか？
行ったことがない人も、一度は耳にしているであろう『新快速』
実際に昨年合宿時に米原から大阪及び三ノ宮から姫路間に乗ったため、部報としてまとめよう
と思った。

今回は、JR東海の新快速ではなく、JR西日本の新快速をまとめため、東海の解説は行わない。



↑新快速で使用される223系1000番台(更新車)

*撮影した車両は新快速運用ではない。

②新快速の概要

まずそもそも新快速とは一体なんなのか簡単に説明しよう。

まず新快速とは、現在、滋賀県敦賀駅から兵庫県播州赤穂駅、また兵庫県西明石駅までを結ぶJR西日本普通列車の中で表定速度最速の列車種別であり、特急をも凌駕する走りを魅せている。現在新快速として運用されているのは223系1000番台、223系2000番台、225系0番台、225系100番台の計4形式が運用についている。

そして新快速には、Aシートと呼ばれる全席指定席の車両を連結した便が2023年現在上り下り含め6本運転されている。



↑新快速で使用されている223系2000番台と同型もしくは2000番台から改造された6000番台(6000番台は120km/hまでしか出せない為、区別する橙帯を前面貫通扉に巻いている。)

③新快速の歴史

JR西日本公式が新快速50周年記念に出していた新快速の歴史に基づいて書こうと思う。

1970年10月1日大阪万博終了と共に、運行を開始した。その当時は113系系(湘南色、スカ色)で運転されていた。当時は、京都～西明石間のみ運行だったが、1971年に、運用の北端が京都から草津までの運転に延長された。

翌年になると車両が113系に次いで、153系電車が投入された。塗装から「ブルーライナー」とよばれ、白基調にスカイブルーをまとった車両は、多くの人から愛された。また153系は、速達性や快適性が向上した。

それと同時期に、姫路駅まで運用が拡大した。

1974年には湖西線にまでその足を伸ばし、今まで現在の琵琶湖線を使用する今でいう' A新快速'のみだったのだが、滋賀県大津市にある堅田駅まで延長され、現在の' B新快速'に当たるものの基礎が完成した。

1980年に、現在は全車廃車された117系が、153系電車を置き換えるべく、クリーム1号とぶどう色2号の、いわゆる関西急電色をまとい、シティーライナーという愛称で、新快速として投入された。



↑当時の新快速の塗装で保存されている117系（リニア・鉄道館）

また、117系導入により、速達性と、今までの課題だった車内の静粛性(当時はモーター音がとても大きく、話をするのもやっとだったそう)も確保され、全席が転換クロスシートになるなど、車内環境が大幅に改善された。

1986年、今まではあの日本一長い複々線の内側（電車線）を走行させていた新快速を、外側（列車線）に移した。

それと同時に、琵琶湖線側の北端を彦根まで延長した。

2年後には、国鉄分割民営化直後のJR東海とJR西日本の境の駅である滋賀県米原駅まで新快速の道が伸びた。

1989年JR西日本が初めて設計、制作を行い、主に京都地区と奈良地区で現在も活躍している21系電車が導入された。



↑今も京都、奈良地区で活躍する221系

1991年には、滋賀県長浜駅まで区間が延長された。

そして1992年、新快速が8両以上で終日運転されるようになり、現行の新快速運用にこの頃から近づいてくる。

1995年、今も新快速として元気に活躍している223系1000番台の投入が開始された。

存じ上げている方もいると思うが、223系0番台は、関空・紀州路快速で用いられている。そのため、新快速の定期運用に入っていない。

2004年には、臨時として、いつもは運用につくことがない207系が新快速として運用にはいるということも起こった。

だがこの一年後の2005年4月25日、福知山線列車脱線事故が発生してしまう。

原因として、当時の社内環境、罰則の重さ、また過剰な過密ダイヤが原因であった。

2006年にその反省を活かし、今まで詰めに詰めていたダイヤグラムを余裕を持ったダイヤに変更した。

そして同年には、現在の新快速最北の始発、また終着点である敦賀駅まで延長された。2024年からは新幹線が敦賀まで伸び、さらに利便性が向上した。

そして2010年、225系0番台を筆頭に225系列が導入開始された。

2017年ごろから終日12両運転となり、

2019年、全席指定席車両「A-SEAT」が導入され、今に至る。

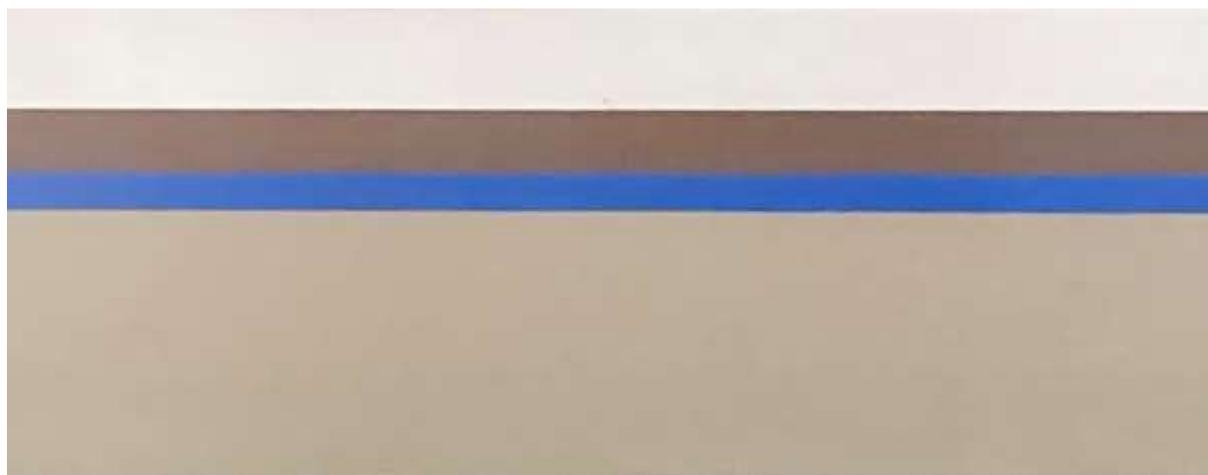


↑ 新快速 の225系0番台

↓ 新快速運用の223系2000番台



④新快速の塗装



この写真は、実際の223系2000番台の帯をとったものである。（一見素材のように見えるが太陽光が均一にかかっているだけである）

現在新快速運用に定期で就いている223 225系列の帯塗装は一番上から

白

茶

青

ベージュ

となっている。

白は、先代の221系から引き継いでいる。

青は、JR西日本のコーポレートカラー、いわゆるイメージカラーである。

茶色は、関西急電色を受け継いでいる。

ベージュは、茶色同様、関西急電色117系の車体色であり、今もなお継承される新快速のシンボルカラーとなっている。

この色から鉄道ファンからは「イワシの田づくり」とよばれ、親しまれている。

⑤終わりに

今回は、ついに関西に行けたという記念もこめて、筆をとった。

これを見て、関西に行ってみたい。もう一度行きたいと思っていただけたら幸いだ。

参考文献…

JR西日本新快速50周年記念プロモーションのお知らせ

https://www.westjr.co.jp/press/article/items/200928_00_shinkaisoku50th.pdf

トレたび！

<https://www.toretabi.jp/history/vol21/01.html#:~:text=%E8%BB%8A%E4%BD%93%E8%89%B2%E3%81%AF%E3%83%94%E3%83%A5%E3%82%A2%E3%83%9B%E3%83%AF%E3%82%A4%E3%83%88,%E8%BB%8A%E4%B8%A1%E3%81%AB%E3%81%AA%E3%81%A3%E3%81%A6%E3%81%84%E3%81%BE%E3%81%99%E3%80%82>

東日本旅客鉄道 E351系

高校1年 B組 広中英至

①作成理由

同車は2018年3月17日をもって定期運用を終了しているが、過去にこの車両に何度も乗ったことがあり、とても印象深い車両であったためこの車両を選んだ。

②車両情報

デビュー年 1993年
製造 日本車両製造、日立製作所 笠戸事業所
製造数 60両
主電動機 MT69
所属 松本車両センター

③車両性能

設計最高速度 160km/h
営業最高速度 130km/h
起動加速度 1.7km/h/s

④営業運用（定期）

特急スーパーあずさ
中央本線 東京～松本間
大糸線 松本～南小谷間

特急かいじ
中央本線 東京～甲府間

中央ライナー
中央本線 東京～高尾

青梅ライナー（おうめ）
中央本線 東京～立川
青梅線 立川～青梅

はちおうじ
中央本線 東京～八王子

おはようライナー新宿
湘南新宿ライン 新宿～横浜
東海道本線 横浜～小田原

ホームライナー小田原

湘南新宿ライン 新宿～横浜
東海道本線 横浜～小田原

⑤振り子装置

この車両の特徴は何とんでも高速化を図るために搭載された振り子装置だと思う。カーブの多い中央本線を車体を傾斜させ、高速度で走り抜ける。だが、いくら乗り心地が改善された自然振り子装置でもカーブ毎にくる左右の揺れは激しいものだった。また振り子車両というクセがある車両であったためか、この車両の活躍は短命に終わってしまった。



日本海側を走る観光列車 ～東日本エリア編～

高校1年D組4番 上田悠太郎

～はじめに～

今回僕は、日本海沿いを走る観光列車について調べた。都市の少ない日本海側の県には、観光列車や特急列車が沢山走っている。僕は、中3の学校行事で習った「糸魚川静岡構造線（糸静線）」で日本を東西に分けた上で調べた。

今回は、東西に分けたうち、東日本エリアの観光列車を調べた。

日本海側の東日本エリアには、7つの楽しい観光列車が走っている。



糸魚川静岡構造線（右にある長い棒、糸魚川のフォッサマグナミュージアムで撮影）

①快速「リゾートしらかみ」



HB-E300系 ハイブリッドカー

- ・青池（2010~/2代目）、樺（2016~/2代目）、くまげら（2006~）の3編成がある
- ・4両の観光列車ではほぼ毎日運行している。
- ・1号車と4号車は展望車で記念スタンプ台付きグリーン車。2号車は個室。3号車はラウンジ付き普通車
- ・白神山地と日本海沿いを走る奥羽本線と五能線経由で青森～秋田間約5時間20分で走る。（弘前と能代でスイッチバック）
- ・車内チャイムは「しらかみ3兄弟のテーマ」
- ・途中の千畳敷駅で千畳敷海岸のミニ散策ができる。
- ・車内で津軽三味線のライブが聴ける。
- ・「しらかみ3兄弟」という観光列車のキャラクターがある。

②特急「つがる」



E751系（2000~）

- ・4両の特急列車で毎日運行している。
- ・1号車の座席の前半分がグリーン車
- ・リゾートしらかみと違い奥羽本線経由で青森～秋田間約2時間45分で走る
- ・車内チャイムは「ひたちチャイム」と「4打点チャイム」
- ・写真右から1号車，2号車，3号車，4号車の順

③特急「いなほ」





E653系1000番台 元フレッシュひたち (1997~)

- いなほ用塗装，瑠璃色，国鉄色の3編成がある
- 7両の特急列車で毎日運行している。
- 1号車はラウンジ付きグリーン車。2~7号車は普通車。
- 日本海沿いと稲穂畑の中を走る羽越本線経由で秋田~新潟間約3時間35分で走る。
- 車内チャイムは「ひたちチャイム」と「JR東日本四打点チャイム」
- 国鉄カラーの列車は主に団体臨時列車として運用中

④特急「しらゆき」



E653系1100番台 いなほ用の1000番台を改造した車両 (2015~)

- ・7両の特急列車, 毎日運行
- ・信越線、えちごトキめき鉄道 妙高はねうまライン経由で新潟～新井間約2時間8分で走る。
- ・車内チャイムは「ひたちチャイム」と「JR東日本四打点チャイム」
- ・JR区間は日本海沿い、えちごトキめき鉄道線の区間は山沿いを走る。

⑤快速「海里」



HB-E300系 リゾートしらかみと同様のハイブリッドカー (2019~)

- ・4両編成の毎日走る観光列車。
- ・4号車はダイニング。3号車はキッチンイベントスペース
- ・白新線、羽越線経由で新潟～酒田間約3時間16分で走る
- ・車内チャイムは「里のそよ風」「入り陽の海」「彩音」「海風に向かって」
- ・1号車と4号車は夕日サンセットオレンジ～新雪ホワイトのグラデーション
- ・発車する時にドラが鳴る
- ・前身は快速「きらきらうえつ」

⑥えちごトキめきリゾート雪月花



- ・車両はET122形1000番台 気動車 (2016~)
- ・2両の観光列車で、土日のみ運行。
- ・2両とも車内は展望ラウンジ風で1号車にはトイレと洗面所。2号車には「さくらラウンジ」がある
- ・えちごトキめき鉄道 妙高はねうまラインと日本海ひすいライン経由で上越妙高～糸魚川間約2時間40分で走る。(妙高高原と直江津でスイッチバック)
- ・妙高はねうまライン内は山沿い、日本海ひすいライン内は海沿いを走る。
- ・提供されるオリジナルの弁当がある。
- ・車内チャイムは不明

⑦えちごトキめき鉄道急行列車「観光急行」



- ・車両は1号車がクハ455-701。2号車がモハ412-6。3号車がクモハ413-6
(1号車は1965~/2・3号車は1980年代~) 運行開始は2021~
- ・1号車はスタンプ台やプレート展示コーナー付きの指定席(片開きドア)。2号車と3号車はボックスシートの自由席(両開きドア)
- ・3両の国鉄型観光列車で、臨時運行だ。
- ・えちごトキめき鉄道全区間(妙高高原~市振(一部富山)) 約1時間20分で走る。
- ・車内チャイムは「鉄道唱歌」。
- ・国鉄時代の雰囲気を楽しめる車内。
- ・車内に神社がある。
- ・かつては東京や大阪で急行列車として走っていた。
- ・「納涼急行」や「夜行急行」でのイベント運行もある。
- ・糸魚川~市振間は「普通」として運転されている。
- ・パンタグラフは2号車の直江津寄りにある。
- ・日替わりで「颯雅」「ひめかわ」「越後」「立山」「アルペン」等のヘッドマークを出す
(この際に車内の神社の鳥居に付いているヘッドマークも変わる)
- ・車内チャイムは「鉄道唱歌」

北陸本線時代には、特急「はくたか」や「スーパー雷鳥信越」寝台特急「日本海」や「トワイライトエクスプレス」も走っていた。

これらの列車はいずれも乗車券だけでは乗車できない。

～まとめ～



こうして、日本海沿いを走る観光列車を、中3の学校行事で習った「糸魚川静岡構造線」で日本を東西に分けて調べてみたら、それぞれの列車の走る全区間で海側では海、山側では山の景色が楽しめることや、観光列車には必ず特別サービスが付いていることが分かった。去年の自由研究のように、ある物で分けた上で調べられて良かった。

そして僕は、今年の8月下旬に青森から新潟にかけて日本海沿いを走る快速「リゾートしらかみ」と特急「いなほ」に乗った。すると、車内からは日本海や白神山地、そして稲穂畑が一面に広がっており楽しく快適だった。中3の夏休みには、えちごトキめき鉄道の急行列車に乗ったので、2つ合わせてまとめられて良かった。

次は、西日本エリアについても調べてみたい。

参考文献：[観光列車ナビ](#)（「海里」の写真も）

福岡旅行記

高校1年D組7番 大浦淳己



制作動機

今年のお盆休みに初めて福岡に行った。今回の旅で初めて乗った路線は、合計で3路線であった。どのようなルートで福岡までいったのかを書いてみようと思う。

初日

都営地下鉄浅草線（押上～新橋）3100形3154編成

この旅は、都営浅草線からスタートした。

東海道本線（JR東日本 新橋～熱海）E231系U533編成

浅草線下車後、新橋駅の券売機で青春18きっぷを買おうとしたが、売っていなかった。青春18切符販売の券売機を探すこととなった。これにより時間をロスし、乗り遅れかけた。結論から言うと無事に乗れた、しかもグリーン車に。グリーン車に乗った理由はただの景気付けである。

東海道本線（JR東海 熱海～浜松）315系U7編成+313系K10編成

この区間は今年度の合宿でも乗車した。個人的には一番退屈な区間だと思う。なぜなら、こんな長い距離では快速があるはずだが、この区間にはそれが一切ないので、必然的に普通列車に

乗ることとなる。そんなに速度も出ていないため、乗車時間が他と比べて長く感じてしまうのである。その上シートはロングシートだったので、少し腰が痛くなった。そんなこんなで長かったこの区間も乗り終わり、浜松駅に着いた頃にはもうお昼時で、昼食を取ることにした。浜松名物を食べられる店（たんと）を父が知っていたので、そこで浜松餃子を食べた。自分は、サイドメニューの三方原じゃがバターが一番美味いと感じた。

東海道本線（JR東海 浜松～豊橋） 313系R109編成+313系Z2編成

この区間で乗車したのも普通列車だったが、昼食前に乗った区間よりは短かったため退屈に感じることはなかった。席があいていなかったので立つこととなった。ただ、重い荷物を背負っているためものすごく足が痛くなった。

東海道本線（JR東海 豊橋～名古屋）313系Y110編成

乗った種別は快速だった。その種別ゆえか、今までの区間よりもスピード感を感じることができた。ちなみに、名古屋駅で下車した後、近くのスガキヤラーメンでおやつとしてソフトクリームを食べた。

名古屋鉄道犬山線（名古屋～西春）3500系3510編成

初日の旅はここで終わった。この日は祖父母の家に宿泊した。

2日目

東海道本線（JR東海 稲沢～大垣）313系Y4編成

なぜ名古屋からではないのかというと、こっちの方が早く岡山につけると父が教えてくれたからである。始発に乗ったので、5時前に起きることとなりとても眠かった。

東海道本線（JR東海 大垣～米原）313系Y102編成

この列車は稲沢からの列車からの乗り換え時間が1～2分程度しかなかったの、私を含めた乗客ほぼ全員が席を確保するために、隣のホームへ猛スピードで走っていた。俗に言う「大垣ダッシュ」だが、ムーンライトながら廃止後もこの風景が繰り広げられていると思うと、なぜか少しだけ安心した。

東海道本線（JR西日本 米原～神戸）、山陽本線（神戸～姫路）新快速 225系I6編成+223系V2編成

長かったJR東海の区間も終わり、JR西日本の区間に突入。米原駅発車後、車窓から鉄道総合技術研究所で保存されている新幹線の試験車（WIN350、STAR21、300X）を見ることができた。乗った距離は熱海～浜松よりも長かったが、JR西日本ご自慢の時速130kmの新快速だったので、疾走感を感じることができた。

山陽本線（姫路～相生）225系I9編成

乗車したのは普通列車だった。しかし車両が新快速と同じものだったため、ここでも速さを感じた。

山陽本線（相生～岡山）115系A03編成

この区間では、国鉄型に乗ることができた。岡山駅手前では700系7000番台を目撃した。ちなみに岡山駅下車後、臨時列車で運転されていた381系（ゆったりやくも色）と115系湘南色の撮影に成功した。食事（餃子の王将）に行く途中で、岡山市電のチャギントン電車を撮影した。

山陽新幹線（岡山～小倉）のぞみ号 N700SJ9編成

この日のうちに門司鉄道記念館に行く必要があったので、新幹線を使って時間短縮をした。これがJR東海所属の車両のチャイムが『会いに行こう』に変わってからの初めての新幹線乗車となった。

鹿児島本線（小倉～門司港）813系R111編成+813系R3114編成

ここで初めてJR九州の車両に乗車することとなった。車内のレイアウトがJR東日本のものとも、東海のものとも、西日本のものとも異なっていたので少し驚いた。門司鉄道記念館見学後、めかり公園のEF30のトップナンバーを撮ろうと思ったが、あまりにも坂が急だったので断念した。門司鉄道記念館の敷地内には、内装が715系のままの581系が展示されていた。



鹿児島本線（門司港～小倉）813系R2201編成+813系R2224編成

門司鉄道記念館から博多に向かった。小倉にて、885系を撮影した。

鹿児島本線（小倉～赤間）快速 811系P8編成+813系R002編成

本来ならこれに乗ったまま博多に行く予定だったが、後発の快速の方が早いことを知り、赤間で乗り換えることとなった。

鹿児島本線（赤間～博多）快速 415系Fo1516編成+415系Fo1513編成

赤間で乗り換えた快速がタイトル下の写真に写っている列車である。車両のシートはロングシートで東京の車両と大差なかった（常磐線で運用されていた車両なので当たり前かもしれない）。ここでようやく博多に到着し、夕食に念願の博多ラーメン（次男坊）を食べた。

福岡市営地下鉄空港線（博多～赤坂）1000N系10編成

ホテルに行くためにこの車両に乗った。ここに来るまでに塩になるほどの大量の汗をかいていた。

まとめ

今回の旅の往路だけを書いたが、ものすごい文字数となった。このまま復路まで書いたら他の人のページを削ってしまいそうなので、ここで終わりとする。九州で415系に初めて乗れたことが今回の旅の往路のハイライトとなった。

