

# Train & Station後編



撮影: 中学3年 E組 高谷 圭祐  
2024年11月発行

聖学院中学校  
鉄道研究部

## 大阪・三重旅行に行ってきた。

中学2年C組6番 越阪部 晃汰

### 1. 初めての関西圏旅行

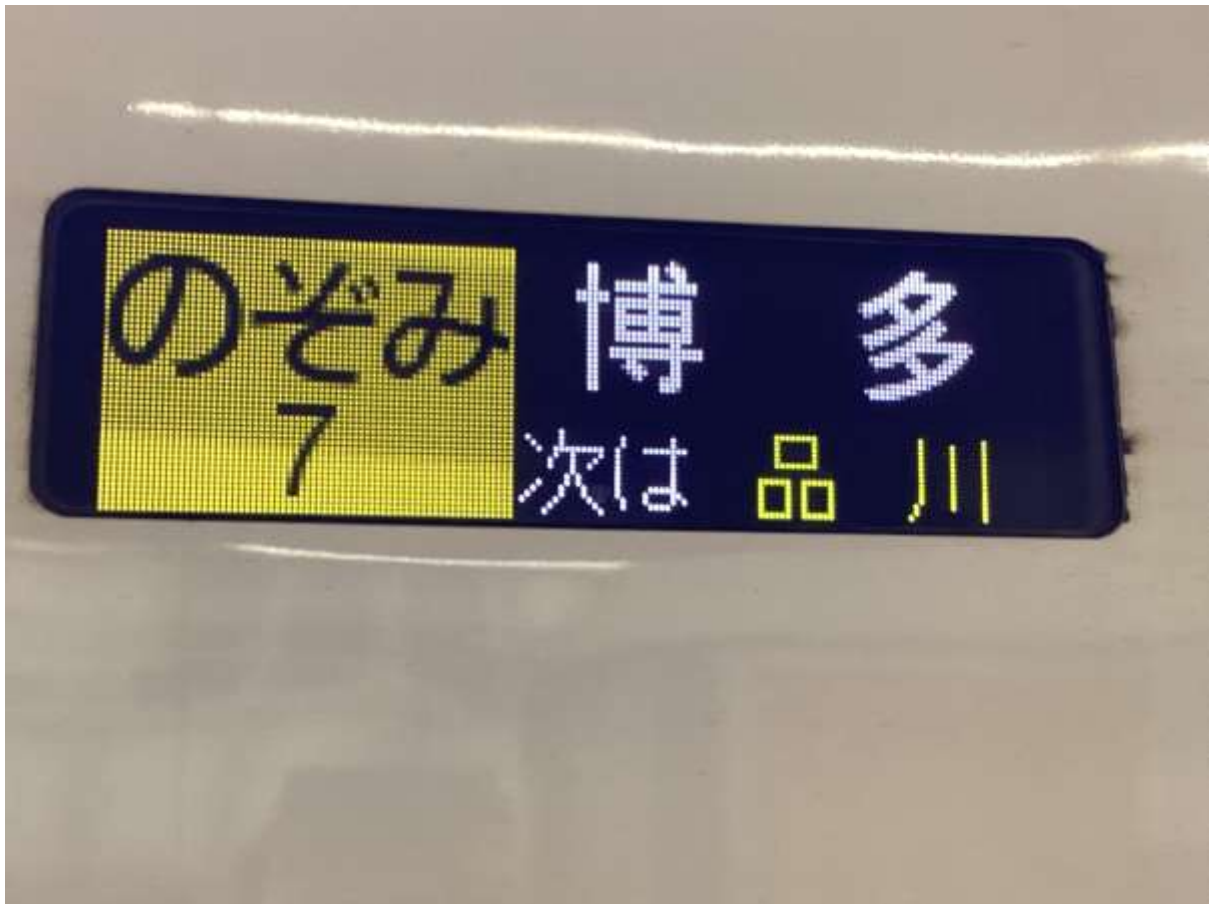
皆さんは、大阪や三重などの関西圏に行ったことがあるだろうか？関西圏には、関東に負けな  
いほどの様々な種類の鉄道が走っている。そこで今回は、1泊2日で関西旅行に出かけた時の  
風景をお届けする。

### 2. なぜこの話題にしたか

今回メインで乗ってきた「とある列車」の外装や内装、車内設備をたくさん満喫できて楽しか  
ったからだ。どんな列車かは見てからの楽しみ。「とある列車」に乗ったことがある人は改  
めて魅力を感じてほしい。また、乗ったことがない人も必ず1度は乗ってほしい。

### 3. 東海道新幹線で新大阪へ

家の最寄り駅である東所沢から武蔵野線で南浦和まで行き、南浦和から京浜東北線で東京まで  
行く。そこから東海道新幹線で新大阪へ。新横浜からは285 k m/h の走行を楽しめた。



のぞみ7号に乗車。東京6時51分発ととても早かった。が、この時刻でないとこれから乗る  
とある列車に間に合わないからだ。



運用を調べ、N700Sに乗ることができた。





2時間24分で新大阪に到着。向かいのホームにはみずほ・さくらで使われているN700系が止まっていた。

#### 4. Osaka Metro御堂筋線でなんばへ

新大阪へ到着後、御堂筋線でなんばまで行った。



近未来感ある御堂筋線の新大阪駅。（人の顔モザイク処理有。）



電光掲示板がとてもきれいだった。



30000系のLCD。御堂筋線には30000系の他、10A系と10系が走っている。

M 20

なんば  
Namba



## 5. 大阪難波でいろいろ撮影。

なんばに到着後、近鉄のホームへ向かい、いろいろな車両を撮影してきた。



ひのとり8000系のプレミアムシート。新幹線ではグランクラスにしかないバックシェルが、ひのとりにはプレミアムシートはもちろん、レギュラーシートにもついている！！





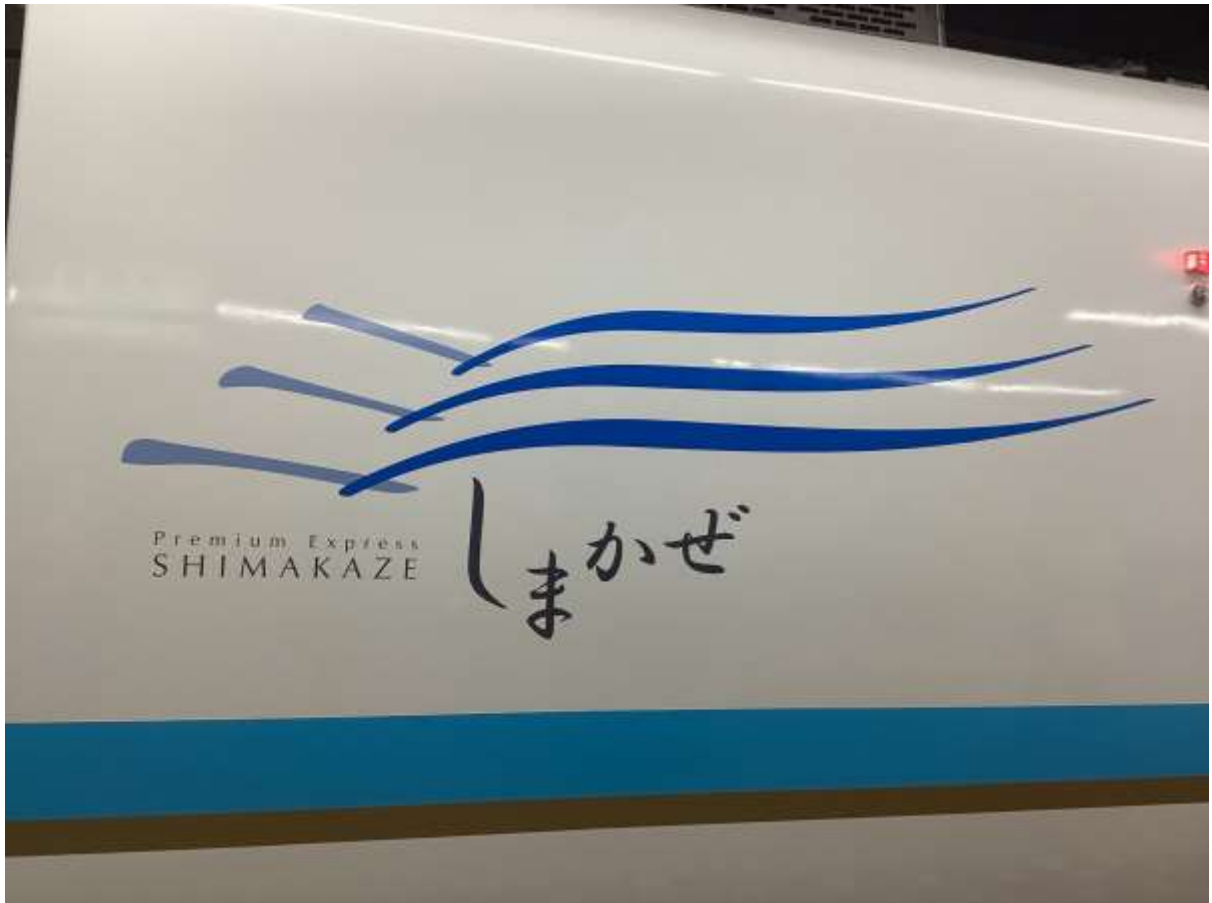
アーバンライナープラス21000系。アーバンライナーには機器を新しくした、2編成しか走っていないアーバンライナーNextも走っている。



**6. 今回のお目当て!!! 観光特急しまかぜに乗車!!!!!!!**

ついに、ついにやってきた。冒頭で「とある列車」と称し、今回の旅行の1番のメインである観光特急しまかぜが10時20分、大阪難波駅に入線!





## 7. 車内へGO!!!!

ついに緊張しながら車内に入り、荷物ロッカーがあることにビビった。新幹線には荷物置き場はあるが、ロックはかけられない。まずデッキからとても広々としていた。



シートピッチが広すぎるプレミアムカー。しかも電動リクライニング+背中マッサージ機+柔らかくて広いフットレストまでついている。これがしまかぜの中で1番安い料金というのだからすごい。

## 8. カフェを大満喫!!!

しまかぜには、私鉄の特急では珍しい車内でご飯を出してくれるカフェがある。もちろんそれも利用した。しかし発車後すぐに行かなかったためかなり待たされた。さらにカフェと併設しているグッズコーナーでしまかぜクリアファイルを買った。





カフェには上の席と下の席があるが、上の席を取れて眺めがとても良かった。



僕が食べた松阪牛カレー（ミネラルウォーター付き）。辛さがちょうどよくて美味しかった。

## 9. 車窓と車内を楽しむ

カフェでカレーを食べ終わるとすでに大和八木を発車していた。ここから終点まで車内や車窓をたくさん楽しんだ。



運転台。ツーハンドルなことにまたもビビる。関東に住んでいると、新しい車両＝ワンハンドルのイメージが強すぎる。ツーハンドルでもこんなに乗り心地がいいのかと驚いた。



鳥羽では1番前の席を取っていたお客さんが降りたため、前面展望を遠慮なく撮ることができた。運転台と客席の間のガラスが全透明で開放感のある前面展望が見られた。



## 10. 賢島に到着！！からの撮影～

大阪難波を発車してから2時間23分、勉強をやっていたらとーーーっても長く感じる時間だが、しまかぜに乗っているとあっという間だ。賢島についてからもしばらく撮影を行った。



京都行き・大阪難波行きのしまかぜダブルショットが撮れた！！



外から撮った個室。個室でもう1回乗ってみたい。

そして伊勢市駅近くのホテルに宿泊し、2日目へ移る。

## 11. 鳥羽でいろいろ撮影。

2日目は鳥羽水族館を満喫し、鳥羽駅に戻ってきたあと、帰りのサブメインの列車の時刻まで時間が空いていたので、色々な車種を撮影した。





1230系が最近リニューアルして出てきた。外面行先表示器はLED、ドア上には大きなLCDがついている。通勤新型車両の8A系に似せてリニューアルしたそうだ。



さらに、鳥羽始発と賢島行きのだブルビスタカーの撮影にも成功！！

## 12. 今回のサブメイン！伊勢志摩ライナーに乗車！

ついにやってきた今回のサブメイン、伊勢志摩ライナー！黄色と赤の2色があり、黄色に乗りたい。さあ果たしてどっちが来るか、、、黄色来い！きいろおおおお！



あああああああああ～！！黄色乗れなかった～（鳥羽で撮影したやつがなかったため名古屋で撮影したやつを載せる。）



### 13. 前面展望よく見える！！

伊勢志摩ライナーにも前面展望がよく見える場所がある。が、しまかぜとは違い客席と前面展望が見える場所の間に仕切りドアがあり、座席に座りながら見ることはできないが、鉄の椅子があるので十分。



### 14. デラックスシートの座り心地に驚く!!!!

今回は前面展望をすぐ見られるように1号車のデラックスシートで名古屋へ向かう!!



デラックスシートの座席。めちゃくちゃ柔らかく、シートピッチがかなり広くて驚いた!!両端が内側に傾いているおかげで身体を包まれているように感じ、一瞬寝そうになったくらいだ。





後ろ側はこんな感じ。背面テーブルがないのはちょっと残念だが…まあ今回は車内で食べるものは何もなかったので問題なし。ちなみに写真は撮り忘れたが、フットレストもあり足も伸ばせて快適だった!!□そのあとは前面展望を撮って座席に座って寝そうになってを繰り返しながら、楽しい車内での時間を過ごした。



名古屋到着寸前には特急ひだで使われている新型車両HC85系がいた。また、名古屋に到着する前にはトンネルに入るところがおもしろかった。

## 15. 名古屋に到着!!

鳥羽を発車してから1時間35分、終点の近鉄名古屋に到着!!折り返しではなく回送になるようだ。記念に赤の伊勢志摩ライナーの顔を撮影。名古屋駅には近鉄特急の写真が大集合した宣伝ポスターがあった。



## 16. 東海道新幹線のホームへ

撮影終了後、JR・新幹線乗り換え改札に近鉄と東所沢まで使えるJRの乗車券を入れて、JRの乗車券と新幹線特急券を持って東海道新幹線のホームへ。改札に入った後は名古屋名物うなぎパイと赤福餅をお土産に買った。



## 17. 名古屋でいろいろ撮影。

余裕をもって新幹線ホームに着いた後、東海道新幹線やJR東海の315系、HC85系、キハ85系、そして快速みえで使われているキハ75系を撮影してきた。



## 18. のぞみで東京へ!!

撮影終了後、充電が切れてしまい帰りの新幹線を撮影できなかったが、16時57分発のぞみ34号に乗って東京まで帰る。帰りもN700Sに乗れて嬉しかったが、車内で夕食を食べて掛川まで各駅の通過を見たあと、限界がきて寝た。目が覚めると小田原を通過していた。

## 19. いつもの帰り道

東京に到着後、京浜東北線で南浦和まで戻り、そこから武蔵野線で東所沢まで戻ってきた。そして自転車で家まで帰ってきた。1泊2日で三重に行って戻って来れたのだと思うと、改めて鉄道の技術力・発展力に感動した。

## 20. まとめ

今回の旅を通して、関西の鉄道の魅力を満喫したと思う。並走する区間から違う会社の車両が見られるのも面白かった。まだまだ関西では乗っていない路線がたくさんあるが、これからの旅行で制覇していきたい。そして、もう1度言うが、しまかぜに乗っていない人は1度は必ず乗ってほしい。

長かったが、最後まで見てくれてありがとうございました。



## EF65-501

中2E組26番 藤井遼太

### ①作成動機

老朽化に伴い高崎エリアのEL・DLの営業運転を終了する影響で引退することになってしまった「EF65-501」。「Pトップ」のあだ名で愛されたEF65-501は私の地元にあった「東京機関区」に配属された過去があり、群馬によく撮影に行った機関車という事でこの部報を書くことにした。



### ②製造

寝台特急の高速化を目的にEF65-0をベースに1965年6月20日に川崎重工でEF65-501が製造された。高速列車牽引用にEF65-0と比べてブレーキを中心に追加装備し、500番代P形は25両製造された。



### ③国鉄時代

新造後、東京機関区に配置されたEF65-501は主に東海道・山陽本線の東京～下関間で寝台特急「あさかぜ」「富士」「みずほ」「さくら」などを牽引した。1973年に下関機関区、1978年に沼津機関区に転属して、1983年に東京機関区に戻ったのち、1985年に高崎第二機関区に転属し



た。

### ④JR化後

1987年にJRとなった後はJR東日本に引き取られ高崎運転所に配置。主に臨時快速「EL碓氷」などのイベント列車や工事臨時列車の牽引を担当。ブルートレインの運用からは離れたがイベントや団体臨時列車で14系や24系を牽引する事もあった。また、2005年～2007年頃はATS-PSをJR貨物の機関車に設置する為、JR貨物の高崎機関区に貸し出され、貨物列車の運用を担当した。2

005年に高崎運転所がJR東日本高崎車両センター高崎支所に改称され、高崎機関区からの返却後JRマークが撤去された。

そして2018年にSL/EL/DLみなかみがSL/EL/DLぐんまみなかみへ、SL/EL/DL碓氷がSL/EL/DLぐんまよこかわへ名称変更され現在に至る。



#### ⑤現在

EF65-501は最近、2023年10月28日に「EL群馬県民の日」10月29日と11月4日に「ELぐんまよこかわ」2024年2月17日と3月23日に「ELぐんま伊香保」2月23日に「ELあしかが」3月24・30日に「ELレトロぐんま桐生」3月31日に「SL敷島・沼田百周年」(C61 20の補機として充当)5月12日に「ELあんなか侍マラソン」7月6日に「EL七夕よこかわ」7月14・20日に「ELぐんまちゃんよこかわ」8月3日・9月1・8日に「ELぐんまよこかわ」の運用に就いており、EL・DLのファイル運転では9月15日に「ELぐんま10fin」9月22日に「ELぐんま8fin」9月23日に「ELぐんま7fin」の運用に就いている。EF65-501の運用は比較的多めであり、EF64-1001・1053と共に、ELの運用をこなしている。





### ⑥これから

これからは10月5・6日・11月9・10・23・24日の「EL6・5・4・3・2・1fin」、10月12日の「ELぐんまきりゅう」、10月14日の「EL高崎駅140周年」、10月19日の「ELレトロぐんま桐生」、10月28日の「EL群馬県民の日」、11月3・17日の「ELレトロぐんまよこかわ」の内の一部の運用に就いて営業運転を終了する予定である。また、10月6・5・14日はEF65-501の撮影会を行う予定



である。

### ⑦最後に

今年で製造されてから59年と長い間走ってきたEF65-501。寝台特急やイベント列車を牽引したこの機関車は多くの人に愛されてきただろう。営業運転を終了するまであと2ヶ月しかないが、問題なく最後まで元気に走って貰いたいものだ。



### ⑧参考文献

「引退してしまうのか? 「Pトップ」と呼ばれる機関車 かつてはブルトレ牽引機のエース」

《<https://trafficnews.jp/post/104235>》(9月21日)

「【Pトップ】EF65-501号機に廃車の噂!?ブルートレイン牽引の名機」

《<https://train-fan.com/ef65-501/>》(9月21日)

# 夏のそうにゃんスタンプラリーに行ってきた

中学1年A組2番 荒木朔弥

## ①はじめに

みなさんは相鉄を知っているだろうか？



車体全体に青い塗装をしている車両を見かけることがあるが、それが相鉄の車両である。私はその相鉄にJR線への直通開始の際に知り大好きになった。それ以降このスタンプラリーには毎年挑戦しているので、今回も挑戦しようと思う。

## ～路線説明～

相鉄の路線の中で一般の乗客が乗車することのできる路線は、相鉄本線、相鉄いずみ野線、相鉄新横浜線がある。羽沢横浜国大からJR線、新横浜から東急線に直通する。

## ②相鉄に乗ろう

相鉄のスタンプラリーだが、運賃の都合上「東急線渋谷駅」スタートとする。

・出発駅により渋谷駅以外からスタートするほうが時間や運賃が良いこともあるので注意。  
今回は、新横浜、ゆめが丘、弥生台、二俣川、和田町、星川、横浜、三ツ境、さがみ野、かしわ台の順番にスタンプを押す予定である。



～今回のきっぷ～



東急線・相鉄線 共通1日乗車券

東急線、相鉄線全線1日乗り  
降り自由 おとな1300円  
東急線で新横浜駅に向かう。

③スタンプラリーの始まり



新横浜に到着

台紙入手



これから終了までの時間を計る。



1つ目のスタンプ「新横浜駅」 次は「ゆめが丘駅」に向かう



ゆめが丘に到着 2つ目のスタンプ「ゆめが丘駅」

車内は日中にも関わらず混んでいて撮影はできなかった。以降も基本車内は混んでいたのので、車内はほとんど撮影できていない。

折り返して「弥生台駅」に向かう。



3つ目のスタンプ「弥生台駅」

次は「ジョイナステラス二俣川（二俣川駅最寄り）」の予定だったが、乗車した車両が横浜行きだったため、次は「和田町駅」に変更した。理由として、順番が変わるだけなので問題はないと考えたためである。また、ページ数を抑えるため一気にスタンプを押していく。



「和田町駅」「星川クレイ（星川駅最寄り）」「横浜駅」

#### ④苦勞のスタンプ台

順番を変更したため若干遅い昼食となった。（撮影時刻午後4時25分）

なお、店内での撮影はしていない。

その後、同じく二俣川駅近くの店内にあるスタンプを押すはずだったが、スタンプ台探しになんと12分もかかってしまった。



7つ目のスタンプ「ジョイナステラス二俣川」

そして「相鉄ライフ三ツ境（三ツ境駅最寄り）」、「相鉄ライフさがみ野（さがみ野駅最寄り）」の順でスタンプラリー最後の「かしわ台駅」に向かう。



「相鉄ライフ三ツ境」



「相鉄ライフさがみ野」

#### ⑤最後のスタンプ

そして今回最後のスタンプとなった「かしわ台」のスタンプを押していく。



これが今回最後のスタンプかしわ台のスタンプだ。



今回のスタンプラリーは特定の店舗で全てのスタンプを押し終えた台紙と300円の買い物で手に入れることができる。左上の写真が今回の景品だ。

そしてここまでの時間は、約5時間30分だった。



その後、横浜で東横線に乗り換え渋谷に戻った。

### 【結論】

時間がかかるので気軽にはできない。

### 【まとめ】

結論で先述したが、かなりの時間がかかってしまった。だが、かなりのやりがいを感じられると思う。今後も行われることがあれば、読んでくださっている皆様も参加してはいかがだろうか。

### 参考文献

相鉄グループ <https://www.sotetsu.co.jp/pressrelease/train/r24-108/>2024年9月14日

相鉄グループ <https://www.sotetsu.co.jp/train/stations/>2024年9月14日

相鉄グループ <https://www.sotetsu.co.jp/design-pj/>2024年9月14日

東急グループ [https://www.tokyu.co.jp/railway/ticket/types/value\\_ticket/tokyu-sotetsu\\_ticket.html](https://www.tokyu.co.jp/railway/ticket/types/value_ticket/tokyu-sotetsu_ticket.html)2024年9月14日



# 京成本線の車種について

1年A組39番 山下 大智

## 作成動機

京成本線が僕を家の最寄りの路線だから。

## 京成本線とは？

京成本線とは、京成グループで一番中心的な路線で、千葉県船橋・佐倉・酒々井などを経由して上野と成田を結ぶ電車だ。

## 京成本線の車種解説

### ①AE型スカイライナー

2010年の成田スカイアクセスの開業と合わせて登場した3代目スカイライナー。スカイライナーは新幹線を除く列車では、日本最速の時速160kmで走り、都心と成田を36分で走る。



### ① 3100系

「受け継ぐ伝統と新たな価値の創造」をコンセプトに、新京成電鉄と共同した京成グループの新しい標準車両だ。外観のデザインは、急行灯・尾灯は上部から降りてくるラインに合わせ、シャープな形状だ。



### ③3000系

2003年から登場し、通勤型車両の主力として活躍している。3700系を設計のベースとしつつ時代のニーズに合う車両をコンセプトにした見た目だ。バリアフリー対応で、車椅子スペースを先頭車に設置したり、優先席部の荷棚・つり革は一般的より低く設置するなどされている。



### ④3700形

北総鉄道の開業に合わせて登場した通勤型車両で1991年から2002年の11年間にもわたって製造されていた。3000系のひとつ前の世代の車両だ。



### ⑤3600形

京成電鉄初のオールステンレスで、通勤型車両としては京成電鉄初のT字型ワンハンドルマスコンや回生ブレーキ付界磁チョップというものを採用した制御方式だ。今はリバイバルで、1982年に運行していた時の塗装であるファイヤーオレンジ帯をまとして本線を走っている。



### ⑥3500形

1972年から登場した京成電鉄初の冷房車両である。1996年から車体を改修しており、外観はスカートの装備やフロントガラスや前面窓や側面窓などの拡大が行われた。





## ⑦3400系

初代スカイライナーの走行装置を活用した車両で、製造当時の主力車両が3700系だったので3700系ベースの設計だが、車体は鋼製でベースカラーが青みがかったライトグレーとなっているのが特徴だ。



## まとめ

京成電鉄は利用する客が快適に乗るために、年々進化をしていることがわかった。これからも京成電鉄は進化をしていくと思うので、今後が楽しみだ。

## 参考文献

<https://www.keisei.co.jp/keisei/tetudou/accessj/sharyou.php>

<https://www.tokyo-train-master.com/ks-honsen>

# 小田急電鉄の通勤車両

中学1年A組40番 山村 響

## 1. はじめに

普段利用する機会があまりない路線の魅力を知るため、小田急電鉄を調べてみた。小田急線は小田原線、多摩線、江ノ島線の3路線あるが、沿線にはベッドタウンが多くあるため、通勤時の輸送確保のため多くの通勤車両が走っている。すべて紹介していきたい。

## 2. 小田急電鉄の通勤車両の種類

### ①8000形

1983年登場。2002年から2013年にかけて全車両リニューアル改造された。車体は4ドアロングシートで、4両、6両編成で、車体は鋼鉄製（小田急の通勤電車としては最後につくられた鋼製の「白い電車」）。小田急全線で急行・快速急行から各駅停車まで幅広く活躍。現在は一部の編成を除いて制御システムを新型の省エネタイプにリニューアルされている。

外観は正面の窓周りを黒くして柱を目立たなくして、大きな1枚窓のように仕上げた「ブラックフェイス」デザイン。窓の下に並ぶ角形のライトも当時の流行を取り入れている。2013年度には運転操作のワンハンドル化やLED表示器が設置。



### ②1000形

1998年登場。東京メトロ千代田線への乗り入れ車両として運行。小田急電鉄発のオールステンレス車両で、交流誘導電動機VVVFインバータ制御方式を採用。2021年度にリニューアルし、LED表示器や広告用表示装置を設置。



### ③2000形

1995年登場。1000形をベースに改良。シートは座り心地の良いバケットタイプのロングシートで、小田急電 鉄の通勤車両として初めて、グッドデザイン商品に選ばれている。



### ④3000形

2002年登場。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。車体にリサイクル可能な 素材を使用しており、環境にも配慮した車両。



### ⑤4000形

2007年登場。東京メトロ千代田線への直通運転車両として運行開始。通勤車両としては小田急電鉄初の 全密閉式モーターを採用し、走行音の低減を図るとともに、3000形同様、車体にリサイクル可能な素材を使用しており、環境にも配慮している。



### ⑥5000形

2020年登場。拡幅車体を採用し車内スペースを拡張。車両間の仕切り扉や座席横の袖仕切り部などには 透明の大型強化ガラスを、車内照明は凹凸のない天井埋め込み型のLED照明を採用している。





### ⑦もころん号

小田急電鉄の子育てを応援を象徴するマスコット「もころん」をラッピングした車両。運転台には「もころん」のぬいぐるみが配置されている。



初代もころん号 2代目もころん号

### 3. おわりに

8000形から、最新型までの歴史を改めて見ると電車のフェイスを見るとフェイスも違って改めて面白いと感じた

### 4. 参考文献

- 小田急電鉄「鉄道部門：車両紹介」<https://www.odakyu.jp/company/railroad/train/>（閲覧日：2024年9月10日）
- 「鉄道ラボ」<https://tetsudoulab.com/oer8000-shanai/>（閲覧日：2024年9月10日） ● 「鉄道車両カタログ」小田急電鉄8000形 <https://railway-catalog.com/03/01248000.html>（閲覧日：2024年9月10日）
- 「レイルラボ」小田急8000形電車 <https://raillab.jp/series/1125>（閲覧日：2024年9月10日） ● 東洋経済オンライン 鉄道最前線 ベテラン車両の肖像 小田急8000形、最後の「白い通勤車両」の存在感 2021年2月3日 <https://toyokeizai.net/articles/-/409685?page=3>（閲覧日：2024年9月10日）

# 185系で行く銚子の旅

中学1年B組1番 相川 怜

## 1. はじめに

なぜこのようなことをしようかと思ったかと言うと、185系がついに引退してしまうのではないかと知り、乗りたいなと思ったからだ

## 2. 185系とは

185系とは東海道線で使われていた153系電車を置き換えるために1981年に導入されました。翌1982年には高崎線で使われていた165系電車を置き換えるために耐寒耐雪装備や横軽対策を施した車両が増備され、1982年までに合計227両が製造された。

東海道線では、特急踊り子や湘南ライナーとして、高崎線では新特急谷川や草津として、東北幹線では、新特急なすのとして使われた。

## 3. 旅当日

185系に乗る日、自分は185系の旅のスタート地点である両国駅に向かった。着いてから15分ぐらいすると電車が入線してきた。自分はB6編成が来るのではと思っていたが、まさかのあまり使われないC1編成がきて、驚いた。前にB6編成には乗ったことがあったが、C1編成は初めての乗車だった。多分これが最初で最後の乗車なのだろうと思った。

↓ 185系C1編成 ↓



↓ 185系B6編成 ↓



外側には、国鉄時代のマークや製造年、編成番号などが書かれていて、とても魅力的だなと思った。



↑団体幕↑



車内に入ると、緑色のシートが2列ずつ並んでおり、とても昭和感があった。



列車は両国駅を発車した。出発すると早速185系の車内チャイム、鉄道唱歌オルゴールバージョンが流れた。これはとても貴重なもので、JR東日本だと今185系でしか流れていなく、B6編成だと電子音バージョンが流れている。

列車が発車してからしばらく経つとお弁当が配布された。中にはシャケ、コロッケ、錦糸卵がかかったご飯などが入っていてとても美味しかった。また、容器が185系の柄になっていて、お弁当などを学校に持って行くときに使いたいと思った。



列車は成田駅に到着した。外にはたくさんの撮り鉄の人が居て、これだけ185系は貴重な物なんだなということを改めて実感した。

列車は成田線を通って、銚子駅に到着した。そこでは多くの人が写真を撮っていて、そこに飲み込まれそうになった。



銚子に着いてから帰りの電車まで時間が合ったので、銚子電鉄に乗ることにした。だが、先ほど電車が行ってしまったのと、仲ノ町駅の車庫見学をしたかったので、仲ノ町駅まで歩くことにした。

仲ノ町駅に着いたら車庫見学代を払うのだが、これがたったの150円支払うだけで、自由に車庫に入る事が出来るのだ。しかも、切符も硬券で鉄道ファンにとってはとってもお得なのだろうと思った。



車庫の中には今走ってる電車からもう走っていない車両まで様々なアングルから撮る事が出来て、とても良かった。

乗る列車が来て、電車に乗って居たらあっという間に犬吠駅に到着。この駅の近くに犬吠埼灯台というところがあり、そこに行く観光客が多いのだ。



自分は灯台のすぐそばの施設に入ってこの後の予定を考えていた。最初は灯台に登ろうと考えていたが、となりの君ヶ浜駅の近くにひまわりと電車を一緒に撮れるスポットがあることを知ったので、そこに行くことにした。

駅に向かっている途中に海が見える場所があり、そこからの景色はとても綺麗だった。



駅まではいい電車がなかったので歩いて行くことにし、真夏で猛暑の中歩いて相当鬼畜だったが近くに海があるのからなのか涼しい風が吹いてきて、少し気持ちいい気分になった。

頑張って歩いてスポットに着いたら、たくさんのひまわりが並んできて、とてもすごいなと思った。

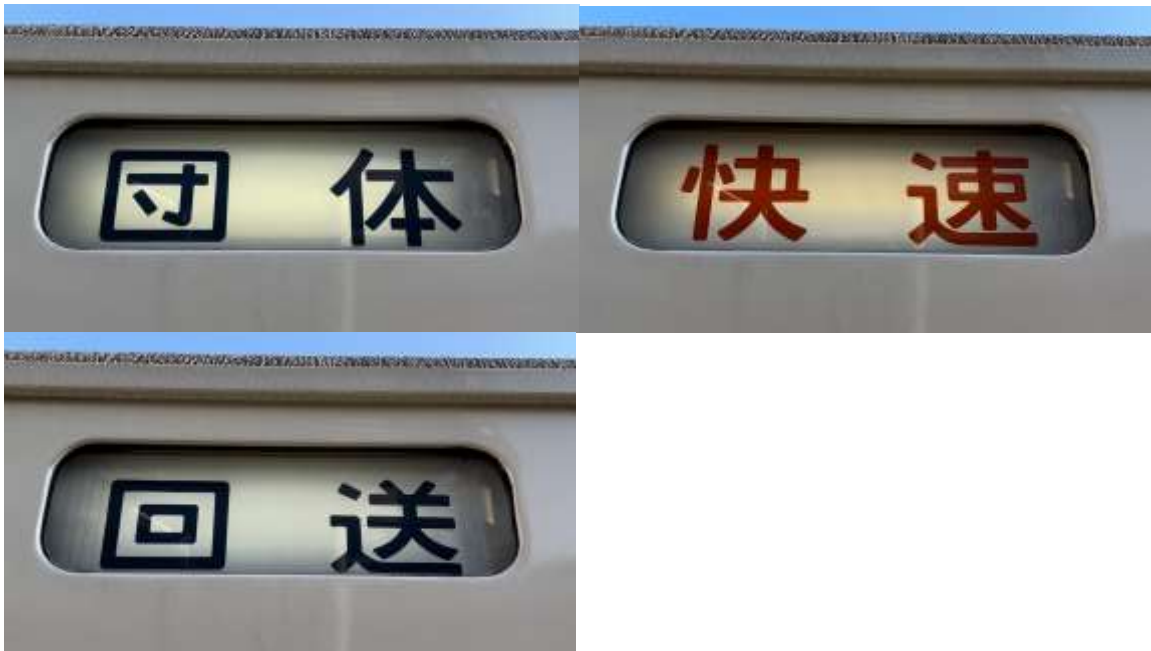


ついに電車が来て、うまくシャッターボタンを押せた。そのため、とてもいい写真を撮ることが出来て、とても良かった。



自分は帰り乗る電車の時間が迫ってきたので、銚子駅に帰ることにした。銚子駅に戻るとツアー用にお土産が配られて、中には銚子名物のぬれ煎などが入っていてとても良かった。

帰りの電車が入線してきて、まだ幕回しをしていない状態だったので、これは色々な表示が見られると思って幕に向けてカメラを向けている人がたくさんいたが、まさかの間に快速しか挟まなかったのが面白くて笑ってしまった。



列車は銚子駅を出発し、総武本線経由で八街に着いた。八街では約30分の停車があり、ドアも開いたので、外に写真を撮りにいく事が出来た。また、ドア開閉を撮る事ができ、とても嬉しかった。



そして、途中の南酒々井駅で行き違いのため、停車している途中、車掌が鉄道唱歌オルゴールバージョンを2回流してくれるということで、スピーカーの前でスマホを構え、車内チャイムを静かな環境で録る事が出来た。

列車は終点の両国に着いてしまい、名残惜しい気持ちを持ちながら列車を降りた。



#### 4. まとめ

今回この列車に乗れたのはとても貴重なのだという事を改めて実感した。  
皆さんも是非乗る機会があったら乗って見てほしい。



# 立山黒部アルペンルート行ってみた

中学1年C組9番 川崎広大

## ①はじめに

みなさんは立山黒部アルペンルートのような鉄道を含む様々な乗り物を使い継ぎ沢山の有名な観光地を回る山岳ルートに行ったことがあるだろうか。ちなみに関東近郊では、箱根登山鉄道、箱根登山ケーブルカー、箱根ロープウェイなどを乗り継いで、箱根を半時計周りに観光する箱根ゴールデンコースが有名である。そこで今回自分は一生に一度は行きたかった立山黒部アルペンルートに行ってきた。鉄道ではない乗り物も登場するが、そこは少し許してもらえると嬉しい。ここでは黒部宇奈月温泉駅「新黒部駅」から扇沢駅へと向かうルートの鉄道を含む乗り物を順番に紹介していく。

## ②富山地方鉄道・本線・立山線

富山地方鉄道とは1930年2月11日に創立者故佐伯宗義会長の「一県一市街化」構想実現のために、資本金150万で富山電気鉄道株式会社として創立した鉄道会社である。現在は、富山市街地から、宇奈月温泉、黒部峡谷、立山黒部アルペンルートなどの観光地を結ぶ鉄道線と、富山市内を走る軌道線がある。さっそく新幹線から乗り換えて富山地方鉄道の列車へ、ここで地鉄の駅名標と本線の列車を撮るのを忘れてしまった。申し訳ない。



↑ 駅の広場には元黒部峡谷鉄道のed型とハフ26・ハフ27が保存されていた  
新黒部駅から約53分寺田駅に到着ここで立山線に乗り換える。乗り換え時間が短かったため  
駅名標が撮れなかった。そして寺田駅から約44分立山駅に到着。ここからが本場の立山黒部ア  
ルペンルートである。また通ってきた所に実は立山線の廃駅があったらしく名前は**芦峯寺駅**。  
近くにある鉱山が閉山した時に廃駅になったらしい。



↑ 立山線で乗ってきた17480型



↑ 地鉄の留置線には、14760型がいた

↓今年で終了するトロリーバスのポスター



### ③立山ケーブルカー

立山ケーブルカーは、「鋼索鉄道」という種類に分類ができる。

基本情報

- ・ 区間「標高」立山駅475m～美女平駅997m
- ・ 駅間標高差 502m
- ・ 距離 1・3キロ
- ・ 所要時間7分
- ・ 運行開始 昭和29年8月13日

というわけで、立山ケーブルカーで美女平駅を目指す。

でもこのケーブルカーは少し特殊なケーブルカーになっている。それは、客車の後ろに荷台付きのケーブルカーということだ。なぜこのような荷台があるかというこの近くには黒部ダムがあり、建設の時に建設用の資材を運んでいたからなのだ。またこの後乗る高原バスも運んだそうだ。そしてあっという間に美女平駅に到着。ここで乗り換える。





↑立山ケーブルカー

#### ④立山高原バス

鉄道ではありませんが高原バスに乗って室堂駅を目指す。

基本情報

- ・区間 美女平977m～室堂2450m
- ・駅間標高差 1473m
- ・移動距離 23キロ
- ・所要時間 50分
- ・運行開始 昭和39年6月20日



↑高原バス

## ⑤立山トンネルトロリーバス

ついに室堂駅につきました。次は今年運行を終了する立山トンネルトロリーバスで大観峰駅を目指す。そしてこのトロリーバスは日本でただ1つのトロリーバスだ。やはり老朽化で引退をす  
るそう。しかしみなさんバスとついているから、バスの仲間だと思ってるのではないか？しかし  
トロリーバスは鉄道の仲間で、「無軌条電車」という鉄道の仲間だ。ちなみに室堂駅は日本で1  
番高い鉄道駅である。

### 基本情報

- ・ 区間 室堂2450m～大観峰2316m
- ・ 駅間標高差 134m
- ・ 距離 3・7キロ
- ・ 所要時間 10分
- ・ 運行開始 昭和46年4月25日

トロリーバス 平成8年4月23日

またこのトロリーバスはトンネルの中央付近で上下バスがすれ違う。またトンネル建設時に立  
山断層破碎帯にぶつかり、突破するのに13ヶ月を要した自然環境の厳しい場所を運行している。  
しかし開業当時は鉄道の仲間のトロリーバスが運行されていたわけではなく普通のバスが使わ  
れていた。しかしバスの運行数が増えトンネル内に排気ガスが充満したため排気ガスを出さな  
いトロリーバスに切り替えた。



↑立山トロリーバスの8000型

このトロリーバスは架線設備の2本の電車線「トロリー線」から直流600Vの電気を屋根についているトロリーポールを接触させて電気を受けて走っている。また撮れなかったが、トロリーバスから地面に接触している鉄球は、電気が漏れてしまった時に感電しないように外へ電気を逃すアース装置があるそうだ。またトロリーポールが走行中に外れないように圧力で押し上げられているがもし架線から外れた場合は、トンネル・架線を傷つけないようにトロリーバーがトロリーポールに車両を引き戻す形になっている。これなら安心感がある。あとトロバスの心臓部とも言えるVVVFインバータが後ろについていて、少しはバッテリーで走れるようになっている。そして大観峰駅に到着。日本で最後のトロリーバスはまもなく終了するのでぜひとも乗っておきたい。

## ⑥立山ロープウェイ

### 基本情報

- ・ 区間大観峰駅2316m～黒部平1828m
- ・ 駅間標高差 488m
- ・ 距離 1・7キロ
- ・ 所要時間7分
- ・ 運行開始 昭和45年7月25日



↑立山ロープウェイ

ロープウェイは鉄道の仲間「索道」という。またこのロープウェイの特徴は日本最大級のワンスパンロープウェイだということだ。このことを簡単にいうと写真のように中間に支柱が一本もないことだ。またロープウェイを支えるワイヤーも直径54mmと太さも日本最大級で、なおかつこのワイヤーは近くの黒部ケーブルカーでは運べなかったため関電トンネルと黒部ダムのかんげいを通ってトレーラーで運ばれました。そして黒部平駅に到着ここから黒部ケーブルカーに乗りかえ。



## ⑦黒部ケーブルカー

### 基本情報

- ・ 区間 黒部平1828m～黒部湖1455m
- ・ 駅間標高差 373m
- ・ 距離 0.8キロ
- ・ 所要時間 5分
- ・ 運行開始 昭和44年7月20日

この黒部ケーブルカーは開業以来一度も車両を更新してない珍しい路線だ。

そしてこのケーブルカーの特徴は自然景観の保護と豪雪被害防止のため全線が地下式ケーブルカーだということだ。そして黒部湖駅に到着ここで電気バスに乗り換え。しかし建設当時は室堂駅から黒部湖駅まで全線自動車道路とすることが計画されていたが、山岳地帯での工事の困難さ・膨大な建設費用・自然保護・環境保全などの様々な問題がありこのような乗り継ぎになった。



↑黒部ケーブルカー

## ⑧関電トンネル電気バス

この電気バスは実は最近に導入されたものだ。その前はなんと立山トンネルトリーバスと同じように2018年まではトロリーバスが3代に渡って54年間走っていた通称「トロバス」が走っていたのだ。今回は立山の方がお目当てだったのでこちらはすでに電気バスに変わっていた。そしてこのバスは烏山線のように扇沢駅でパンタグラフ方式を行い、役10分で充電可能というものすごいバスなのだ。そして「トロバス」が身につけていたヘッドマークを電気バスにもつけた多分だがお守りのような役割しているのだと思う。そしてこのバスで旅の終点扇沢駅を目指す。そして約16分終点扇沢駅に到着だ。ここでアルペンルートの旅は終了だ。



↑ 関電電気バス

### ⑨まとめ

日本で最後のトロリーバスや日本最大級のワンスパン方式のロープウェイなどのたくさん見所があり電車の仲間がいる立山黒部アルペンルートへの乗り物達。みなさんも立山黒部アルペンルートに行ってぜひ日本で最後のトロリーバスに乗って楽しんで欲しい。ご清聴ありがとうございました。

### ⑩参考文献

- [https://www.alpen-route.com/enjoy\\_navi/history\\_exploring/development.html](https://www.alpen-route.com/enjoy_navi/history_exploring/development.html)
- <https://www.kurobe-dam.com/kankou/e-bus.html>
- <https://www.alpen-route.com/trolleybus/>
- [https://www.alpen-route.com/enjoy\\_navi/vehicles/](https://www.alpen-route.com/enjoy_navi/vehicles/)

# 房総特急として長年活躍してきた255系について

中学1年D組 田中宏海





今回私は、JR東日本の255系についての説明をする。なおこの情報は、2024年9月時点の情報のため、現在の情報と異なる箇所がある可能性がある。

## 作成動機

今年の3月に定期運行が終了し、今後の行方が気になったことと、この車両が好きになったこと。

## 第1章 255系の概要

255系は1993年7月2日にJR東日本の特急型車両として、老朽化した183系電車置き換えのためにデビューした。JR東日本の特急型車両としては651系、251系、253系に次ぐ4番目に登場した車両である。また255系は、JR東日本の特急型車両としては、制御装置に初めてVVVFインバータを搭載した車両である。

### 255系の性能・車内・製造数

最高速度130km 座席種類グリーン車は4列配置。普通車は4列配置

製造数:9両編成5本45両

編成番号:Be-

製造数は少なめで、登場時から少数派の車両だ。

2015年～2016年にかけて機器更新を行い、GTO素子からIGBT素子へと全編成更新された。なお内装の改造は不要となった設備の撤去のみ行われ、リニューアルは行われなかった。





↑普通車の座席の写真  
グリーン車の写真は筆者の手元になかったので省略する。

## 第2章 登場当初(デビュー当時)の運用

デビュー当初は、定期列車では、内房線特急ビューさざなみ、外房線特急ビューわかしおとしての運用があった。そして中央本線での臨時特急ビューかいじとしての運用も臨時であった。

## 第3章 E257系500番台登場による運用の変化

2004年にはE257系500番台の登場により、残っていた183系が置き換えられた。またビューの愛称は廃止となった。これに伴い運用の変更が行われ、255系はしおさい号とあやめ号の運用にも入るようになった。

## 第4章 房総特急の廃止・減便

2015年には房総特急の大幅なダイヤの変更があった。特急あやめ号は利用者低迷により廃止となり、特急さざなみ号はアクアライン開業による利用者減少を見込んで運転区間の短縮が行われた。これにより255系はわかしお号の一部としおさい号のほぼ全ての列車の運用がメインとなった。

## 第5章 255系30周年。そしてついに・・・

2023年は、255系が登場して30周年が経った。またこの年には、リバイバル運転で臨時特急ビューさざなみ・ビューわかしお号が運転された。また次のダイヤ改正「2024年3月16日」にて房総特急が全車指定席化されることも決まった。そして12月15日にダイヤ改正の概要が発表された。

## 第6章 定期運行終了

ダイヤ改正発表にて255系が定期運行を終了することが書かれていた。30年ほど走り続け、老朽化してしまったことが定期運行撤退の原因である、と筆者は考える。なおこれの代わりとなる列車は、E257やE259系に変わる事となった。なお車両の新造はなく、現存する車両のみで255系を置き換える事になった。

## 第7章 期間限定で復活？

2月ごろに255系関連のプレスが発表された。そこには一部の特急さざなみ、わかしお号が、6月29日まで255系で運転されることが書かれていた。これは乗客が全車指定席に慣れるまでの期間での運転となった。またGW期間には臨時特急新宿さざなみ号の運用に入った。なお、6月29日には予定通り代走が終わった。

## 第8章 2024年9月直近の動き

代走期間終了後は、特急新宿さざなみ1、4号の運用に、7月13日から15日まで入った。また8月3日、4日と10から12日までは新宿わかしお号の運用にも入り、10から12日までは同時に臨時のわかしお89号の運用について。しかし悲しい出来事もあった。255系は、3月改正以降に車両が余ったことや老朽化が重なったことにより廃車回送が行われた。6月4日から5日にかけて、Be-05編成が秋田総合車両センターへ、7月17日には、Be-01編成が、郡山総合車両センターへ廃車回送された。

## 第9章 255系最後の運転？

9月7日、8日には現時点で最後の255系の運転があった。なぜ最後の可能性があるかという点、これ以降の運転の発表がないからである。少なくとも10月、11月の運転は無い。また12月以降の運転も無い可能性がある。車齢30年を超えていることもあり、いつ引退してもおかしくない状況である。気になる方は、これからの動きに注目しておくことをお勧めする。

## 第10章 まとめ

最後に255系についてまとめてみた。

1993年に登場した。

9両編成45両が1994年までに製造された。

JR東日本が登場させた特急列車では4番目で、当社の特急列車として初のVVVFインバータ制御を導入した。

今年3月に定期運行を終了した。

今のところは9月8日に運行を終えている。

これからどうなるかはまだわかっていない。

## 第11章 注意書き・感想

これが255系の概要である。なお筆者は中学1年生のため、未熟なところがある可能性がある。

なお2024年9月時点での情報で作っているの、現在と異なる可能性もある。

この部誌を読んでもくれた方々には最後まで読んでくださったことに感謝をしたい。

これからの255系の動向に注目したいところである。





# 特大貨物シキ611

中1年E組 土生旬汰

## ① 作成理由

夏休み中に隅田川貨物ターミナルへの入場回送があったから。

## ②写真





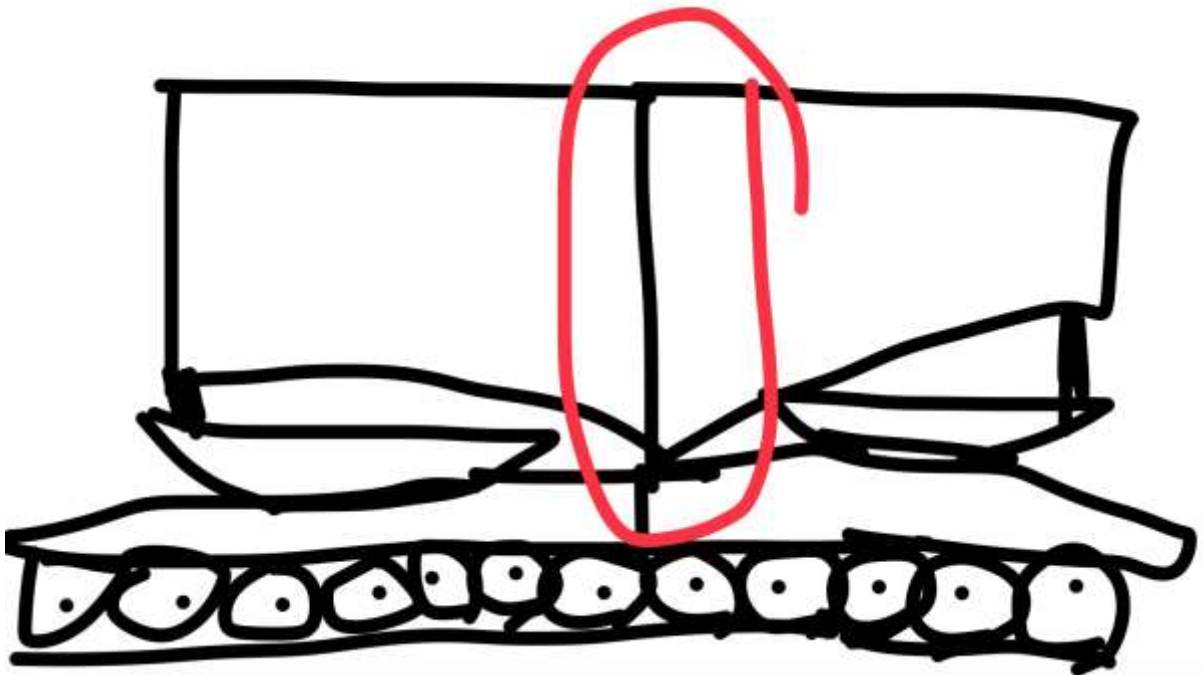


### ③概要

主に特大貨物列車として運行される。  
運ぶものは変電所で使う巨大変圧器が多い。  
※臨時として運行するので中々見られない

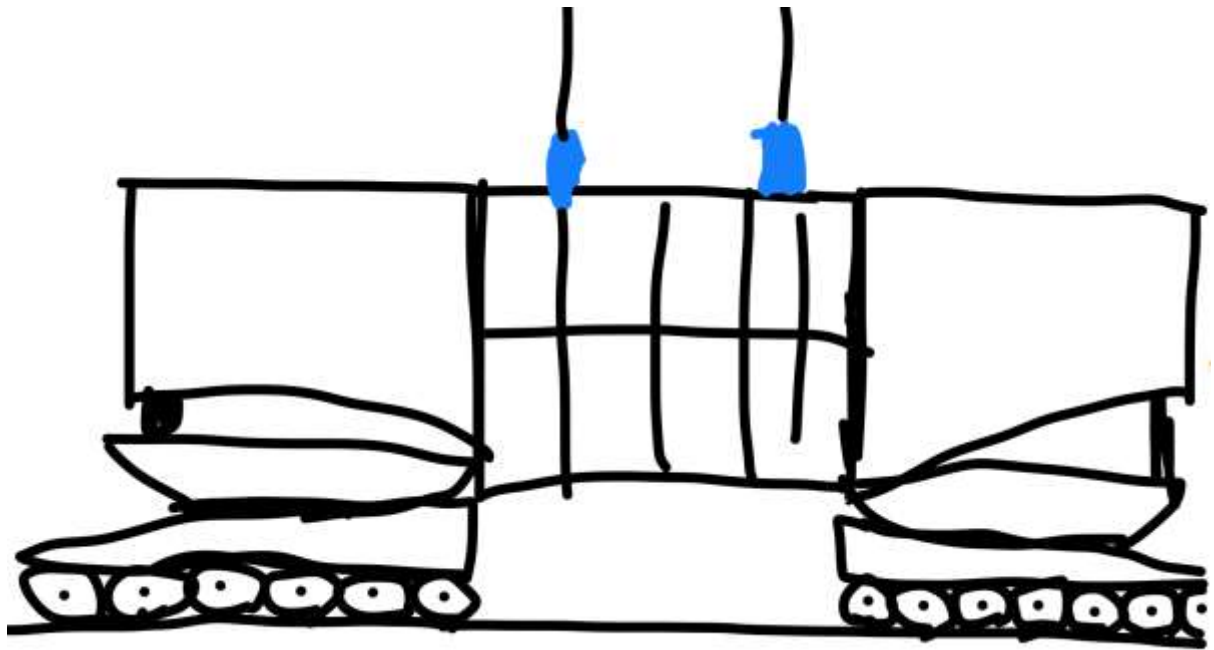
### ④運行時の姿

図1に丸をかこった部分が開く。



### ▲図1

次に、図2のように変圧器をクレーンで持ち上げて挟み込む(ロックがかかるので落ちないし、曲がれるようにきつくはロックされてない)



▲図2

⑤特徴

コンテナを積むコキや石油を運ぶタンクのタキと違って、車輪がたくさんついているため、ジョイント音が面白い。