

Vol.23

2

0キロポスト

Zero Kilometers Post



RAKUTETSU

洛星中学・高等学校
鉄道研究会会誌 2024

特集
泉北高速鉄道



洛星中学・高等学校
鉄道研究会会誌

特集

泉北高速鉄道



目次-----

特集 泉北高速鉄道

インタビュー

…4 頁

泉北高速線と車両について

…14 頁

泉ヶ丘を歩く

…19 頁

中1・2による 車両紹介のコーナー

…25 頁

自由投稿文章

名古屋市営地下鉄について：増元大紳

…38 頁

JR 西日本の国鉄型の動向：小室建斗

…49 頁

京阪大津線びわこ号塗装

貸切列車主催レポート：中村倫太郎

…56 頁

あとがき

…70 頁

特集 泉北高速鉄道

文責：HII 三国 大喜・山本 侑樹
M3 寺尾 温人・松村 宗助
湯浅 敦貴



はじめに

昨年度は、展示テーマ「ローカル線」に合わせて徳島バス株式会社取材させていただきましたが、今年度は大阪府南部の泉北ニュータウンを走る、泉北高速鉄道株式会社に取材をさせていただくことができ、特集する運びとなりました。

泉北高速鉄道は大阪府南部の泉北ニュータウンの中に位置する泉北線5駅から、南海電鉄高野線、Osaka Metro 御堂筋線との乗換駅である中百舌鳥駅を結ぶ鉄道路線の運営と、大阪府内2か所の物流センターなどを管理する企業です。南海電鉄と直通運転をしており、大阪の難波まで人々の通勤・通学の足として利用されています。近年、沿線の泉北ニュータウンの人口が減少しており、それに伴い泉北高速鉄道の乗降客数も減少傾向にあります。そんな中、どのようにして旅客数を確保していくのか今回の取材を通して解き明かしていきたいと思います。拙い文章ではあるかと思いますが、最後までお読みいただけたらと存じます。

取材させて頂いた方々

泉北高速鉄道株式会社経営企画室
(*2024年1月現在)

お忙しい中、我々の取材にご協力下さった



経営企画室部長 宮田 光爾 様
経営企画室 川下 みづほ 様

泉北高速鉄道の宮田様、川下様に感謝致します。

会社の沿革

泉北高速鉄道は、当初は大阪府都市開発という名前で大阪府内の都市開発を進めることを目的とした第三セクターとして、1965年に設立されました。当初は物流センターなどの物流事業の運営のみを行っていましたが、1971年には泉北ニュータウンでの鉄道輸送も開始しました。2014年に社名を現在の“泉北高速鉄道”へと改めて、それと同時に南海グループの傘下に入り、経営が行われています。

年	主な出来事
1965	大阪府都市開発株式会社設立
1968	東大阪トラックターミナル供用開始
1969	東大阪流通倉庫供用開始
1971	泉北高速鉄道線中百舌鳥～泉ヶ丘間開業
1973	泉北高速鉄道線泉ヶ丘～榎・美木多間開業
1974	北大阪トラックターミナル供用開始 北大阪流通倉庫供用開始
1977	泉北高速鉄道線榎・美木多～光明池間開業
1984	北大阪共同配送センター供用開始
1995	泉北高速鉄道線光明池～和泉中央間開業(全線開通)
1996	東大阪冷凍食品配送センター供用開始
1999	東大阪長田東配送センター供用開始
2008	りんくう物流施設供用開始
2013	ICカード式乗車券による全国相互利用サービス開始

2014	北大阪トラックターミナル2号棟供用開始 南海電鉄の子会社となる。同時に社名を“泉北高速鉄道”へ変更 東大阪トラックターミナル15棟供用開始
2015	運賃の値下げを実施 特急“泉北ライナー”(なんば～和泉中央)の運転を開始
2016	北大阪トラックターミナル新管理棟供用開始
2017	ICOCA及びICOCA定期の販売を開始
2020	北大阪トラックターミナル1号棟の供用開始
2022	北大阪トラックターミナル立体駐車場の供用開始 定期券のクレジットカード決済開始
2023	大阪府食品センターE棟の供用開始 株式会社大阪府食品流通センターを吸収合併
2025	親会社である南海電鉄との経営統合(予定) 創業60年

このように泉北高速鉄道は、物流事業の開始が1968年、旅客鉄道の開業が1971年と時期に差があります。鉄道事業開始後も路線は延伸を重ね、1995年に現在の区間(中百舌鳥～和泉中央)になりました。開業当時から泉北ニュータウンの人々の通勤・通学の足として利用されています。物流事業でも流通センターの規模拡大を進め、近年の物流ニーズに対応しています。

最近では、2025年を目途に、泉北高速鉄道が親会社である南海電鉄に吸収合併されることが発表されました。

取材

I. 路線・沿線関連の質問

2020年以降、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の拡大に伴い、輸送人員が大きく減少したかと思われませんが、どのようなことに苦労されましたか。また、現在も経営等に深く影響を与えていることはありますか。

新型コロナウイルス感染症の拡大で人の動きが大きく変化しました。泉北でも通勤通学の利用客が1~2割減少してしまいました。コロナ渦終息後の現在も約1割減で推移しており、先細り経営となるのは良くないため、鉄道事業の見直しを迫られることになった。南海電鉄との経営統

和泉中央駅と深井駅を除くと、乗降客数は緩やかな減少傾向にあります(国土交通省データより)。また、泉北ニュータウン自体の人口も平成4年をピークに減少しています。これらを前提に、長期的に旅客を確保する上で、どのような経営戦略をお持ちでしょうか。

合もその中で決まった。

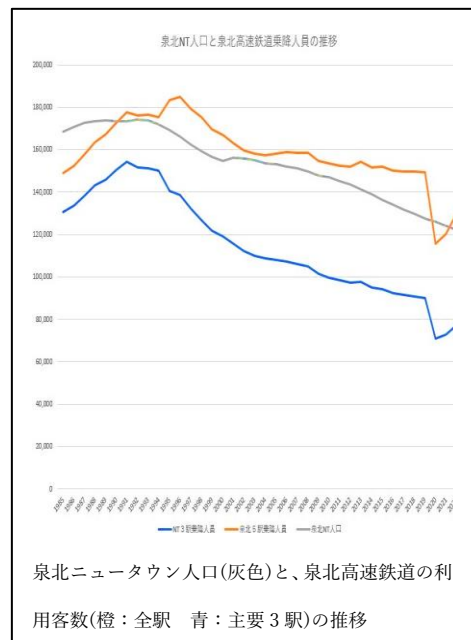
ニュータウン自体が古くなっており人口も減少している。根本的な改革が急務で、どこの企業も実現できていないニュータウンの再生を目指したいと考えている。

コロナ渦によるリモートワークの普及で、移動する必要がなくなった。そのため、その生活スタイルでは鉄道が不要とされてしまう。

これを逆手に取り、“生活で大事なこと”を鉄道がどれだけ助けられるかが重要と考えた。

現段階ではニュータウン再生に対する答えはでていないが、やらなければならない。

泉北高速鉄道はもともとニュータウンで鉄道を営業しているだけで、都市開発のノウハウが無かった。整備当初も南海やJRの助けを受けることが多く、運行業務を委託していた。その後、法改正(国鉄分割民営化など)で委託が不可能になり、自前で路線を運営することになった。



ニュータウン人口が減少するなかで、これからのニュータウン輸送を南海と協議した結果、ニュータウン復活を目指す流れになりつつある。

沿線人口が増えると、当然ながら泉北高速鉄道の利用客も増加すると考えられますが、沿線価値の創出において、まちづくりなどで地元自治体とともに取り組んでいる施策はありますか。また、ございましたらどのような取り組みを行われているか、教えてください。

まず、ニュータウンから出ていった人々をどう戻すかが大事。“暮らしながら働く”ことを実現するために、企業の誘致も目指している。ちなみに、川下さんも、ニュータウンに戻ってきて地元企業(泉北高速鉄道)に就職した方の1人。

泉北ニュータウンは住むことに特化しているため、“暮らしやすさ”を向上させて人を集めることを実行している。

例を挙げると、駅の商業施設利便性向上を行っている。コンビニ(セブンイレブン)を誘致し、周辺の銀行閉店などに対応した。泉ヶ丘駅前には高島屋(エキタカ)を誘致した。駅が賑わうと、鉄道利用客が増えなくても、まちのイメージが良くなる。次は、参拝客輸送や沿線開発で利用客を増やしている会社(近鉄、南海、阪急)のように、“どのような目的で乗る人を増やすか”を考えることが大事であると考えている。

泉ヶ丘駅と深井駅の間に樫葉駅を設置して欲しいという声が上がっているそうです。堺市のホームページを確認しましたところ、費用効果や速達性の観点から堺市はあまり乗り気でないように思えます。現時点で、何か樫葉駅設置に関する計画はありますか。

新駅に関しては、そこに変電所があるためにスペース的に不可能である。堺市も乗り気ではないため、現時点で設置の計画はない。



↑ 樫葉駅の設置構想がある場所

泉北高速鉄道を岸和田・日根野方面に延伸する計画が以前から持ち上がっており、2023年5月段階でも大阪府が岸和田市へ同線の延伸に関する助言を行っています。府の資料(公共交通戦略)によれば、和泉中央駅から水間鉄道の名越駅へ延伸する計画があるとのことですが、詳細を教えてください。

延伸工事にかかる費用が非常に高く、現時点で延伸に関する具体的な計画はない。以前、光明池駅から和泉中央駅へ延ばした際は当時の金額で200億円かかっており、今後の延伸は現実的ではない。延伸はどれぐらいの利用客が見込まれるかで決まるが、沿線人口的にも黒字が見込めず、バス輸送が現実的である。

II.列車・車両関連の質問

泉北高速鉄道の和泉中央駅と、乗り入れ先である南海電鉄のなんば駅を結ぶ特急列車“泉北ライナー”の導入経緯について、教えてください。

泉北ライナーは南海電鉄高野線の堺東駅を通過する唯一の列車ですが、堺市の中心部にある同駅を通過するダイヤにした理由を教えてください



↑泉北ライナー

なんば駅への速達性を強化するために、有料特急運転を決定した。なんば駅まで30分以内
に到着することを重視したため、堺東駅を通過するダイヤとしている。住宅広告に「なんばまでの所要時間が30分以内」と載せてもらえれば、泉北ニュータウンに住んでもらいやすくなる。堺東駅通過に関しては停車を求める南海電鉄との調整も大変だった。

泉北ライナーは走行する区間から、大阪市中心部への通勤輸送を主眼においた列車だと思われませんが、平日と土休日で本数が変わらないのはなぜですか。やはり、通勤輸送以外にもターゲット層があるのでしょうか。

比較的短距離を走る特急であるため、走らせても走らせなくても、運行費用があまり変わらない。また、車両があるなら、車庫に置いておくよりも走らせた方が得であるため。

2022年11月から2023年9月までにかけて、本来は南海本線特急ラピートに使用される50000系が泉北ライナーの運用に入りました。50000系の運行にあたって、何か困ったことや、沿線・利用客からの反応はありましたか。

南海電鉄の車両基地で特急用車両が脱線事故を起こし、車両不足となっていた中、コロナ禍によるインバウンド需要の激減で、南海本線の空港特急ラピート用50000系が余剰となっていたため、急遽泉北ライナーに使うことになった。

しかし、車両の整備が大変だった。独特な丸い形状や、トイレの数の違いなど、泉北の基地で扱うには相当な苦労があった。一方で、利用客へのインパクトは非常に大きく、特に土日の利用を増やすという結果も残した。

2017年の運用開始以降、7年に渡って泉北ライナー12000系で採用されていた塗装ですが、なぜ今回、変更される運びになったのでしょうか。

12000系の側面はラッピングフィルムでの装飾となっている。そのため、運用開始から7年が経過し、ラッピングの劣化が多数見られたため、8年目の定期検査に合わせてラッピングの貼替を計画した。その際、「貼り替えるなら新しいデザインにしよう」ということで、新しいラッピングになった。

塗装変更といいますが、現在、既存の通勤型車両で、塗装コストを削減するための塗装変更が行われていますが、12000 系の場合はどうなのでしょう。

先ほど述べた通り、今回の塗装変更は、ラッピングフィルムの劣化に伴うものである。

12000 系の塗装変更について、ネットでは「今までの塗装が劣化しやすかった」「デザイン変更は劣化防止のため」という声が多く上がっていました。今回の塗装変更は、既存のものの劣化しやすさとは関係あるのでしょうか。

ラッピングフィルムは塗料と比べて耐用年数が短い。なので、塗装が劣化しやすいわけではない。

塗装変更された 12000 系ですが、金色の色味が変わったように思えます。色合いの変更についても、理由を教えてください。

新デザインでは、メタリック感が出るように色味が調整され、結果として金色が変わった。

泉北ライナーに使われる車両のうち、南海電鉄が保有する車両は昨年秋以降、南海高野線特急の塗装をまottたままです。以前のように、塗装を統一するなどの可能性はありますか。

今のところ、泉北高速鉄道と南海電鉄で、泉北ライナーの塗装を統一する予定はない。

今回の塗装変更は、外観イメージのみの変更とされているようですが、内装の方に関しましては、今後変更などの計画はありますか。

今回、内装に関しては変更を加えていない。今後内装も変更するかどうかは未定である。

老朽化の進む 3000 系の代替として、2023 年 8 月から新型車両の 9300 系が運用を開始しました。1990 年以降、5000 系、7000 系、7020 系と、オリジナル設計の車両が導入された一方で、親会社である南海電鉄と共通設計の車両を導入したのは、やはりコスト削減などが関わっているからでしょうか。

南海電鉄の車両と共通設計にしたことで、デザイン代を減らすことに成功した。中小私鉄では車両の発注数が少なく、1 編成あたりのデザイン代はコスト増加となるため、共通設計にすることは大きなメリットだった。南海 8300 系と導入の時期が重なったことも有利に働いた。



↑ 新型車両の 9300 系

今までの車両と違い、9300系の帯色はブルーのみとなりました。水色の部分を省略した理由についてお聞きしたいです。

色の種類が多いほど、お金がかかりやすい。そのため、大規模検査時などで塗装をはがした際の塗りなおしにかかるコストを減らすため、色を減らした。色を1色減らしても、印象がそこまで変わらなかったのは良かった。

現在「鉄道むすめ」が車内外にラッピングされた5000系が運行されていますが、本来トミーテックのキャラクターである鉄道むすめのラッピング車両を御社で運行するに至った経緯と、それに対する反響を教えてください。



↑鉄道むすめの”和泉こうみ”(中央)
両側は公式マスコットの”せんぼくん”

もともと鉄道むすめは三陸鉄道の応援のためにトミーテックを通じて行った企画で、女性係員を有していることが参加の条件だった。泉北はその当時から、鉄道むすめの企画に参加していた。泉北では土日の利用促進も視野にいれ、内装はかなり凝ったものになっている。担当者も相当な意気込みでデザインなどを行っており、その甲斐もあって、土休日の利用が増えた。



↑鉄道むすめのラッピング電車

Osaka Metro 御堂筋線との乗換駅でもある中百舌鳥駅に停車する列車を増やしてほしいとの要望があるそうですが、御社ではどのように考えておられますか。

もともと、南海電鉄が御堂筋線に旅客が流出するのを防ぐことと、なんば駅への速達性を考えて、中百舌鳥駅通過列車を設定しており、泉北高速鉄道もそれに倣って区間急行などを通過させている。ただ、区間急行を停車させてほしいという声もあり、代わりに中百舌鳥駅へ停車する準急などを整備することで、両立を図っている。ときどき御堂筋線との直通運転が取り沙汰されるときもあるが、構造的に不可能(線路の幅や集電方式などが異なるため)である。

III. 運賃・タッチ決済関連の質問

泉北高速鉄道の運賃は、他社のものと比べて高額であるといわれているようですが、どのようにお考えでしょうか

運賃はどれだけの旅客を輸送するかで決まっており、同じニュータウン鉄道でも、北大阪急行の運賃と大きな差があるのはこのため。また、中百舌鳥駅から南海高野線に乗り入れるため、運賃が合算となり高くなってしまいます。

そのため、南海との合併以降に定期券などの大幅な値下げを検討している。

御社がICカード使用時の小児運賃を50円に統一された理由と、これによる影響を教えてください。

子育て世帯に泉北ニュータウンへ来てもらえるようにするための戦略の一環として導入した。先に小田急が実施していたのを参考にしている。大人も一緒に乗ることを前提としているため、親の方々にも泉北に乗ってもらうきっかけになる。

2023年10月に開始して3か月が経ったが、子供の利用客数を25%増加させることになった。その一方で、子供運賃の収入は半減している。デメリットが大きいように感じられるが、子供の7割が親とともに乗車していることから、減少分は親の利用分で取り戻せるだろうと考えている。

御社はQRコード、ICカード、クレジットカードの3種類に対応できる改札機を日本で初めて導入されたとお聞きしております。それを導入された経緯と、導入されてから起こった変化を教えてください。

今はあまり使われていないが、将来役に立つと見越して設置に踏み切った。また、駅が少ない(5駅)ため、導入しやすかった。できる限り早期に導入しようと考えていたのも、理由の1つ。

IV.物流事業関連の質問

御社の物流センターではどのような貨物が取り扱われていますか。

広範囲の混載貨物を取り扱っている。ガソリンや鮮魚など、特殊なトラックを要する貨物は取り扱っていない。

関西で売られている様々な商品(一般貨物)などは北大阪と東大阪にあるターミナルを経由することが多い。

近年、日本の物流業界ではドライバー不足や、ドライバーの労働時間規制などによる輸送コストなどの悪化が懸念されています。これらの問題に対し、どのような取り組みを行っていますか。

泉北自体は直接ものを輸送しているわけではないので、直接的な影響を受けることはない。しかし、輸送量が減少すると、こちらも悪影響を被る可能性があり、運送業者とも相談しながら対策を行っている。

例えば、トラックターミナルが駅から通いやすい内陸部に位置しているため、ドライバーの通勤が楽で、ドライバー不足の影響を小さくできる。また、もともと平屋建てだったトラックターミナルを立体化し、そこへドライバーの乗り換え基地を維持したまま様々な物流施設を整備することで、ドライバーの労働時間短縮にも貢献している。

V.その他

バリアフリー化や SDGs 推進などで取り組まれていることはありますか。

バリアフリーに関しては、当初から重視している点の1つ。もともとニュータウン自体がバリアフリーなどを意識して建設されており、障害者対応設備も全ての駅に設置してある。

SDGs においては、鉄道自体が環境にやさしい乗り物であると言われており、近年の風潮を追い風にしている。例えば、消費電力を減らすために VVVF インバーター制御の車両を増やしたり、回生ブレーキを装備した車両の増備を行ったりしている。9300 系の導入もその一環で、旧型の 3000 系よりも消費電力が少ない。回生ブレーキに関しては、路線自体がもともと起伏に富んでいることから、わざわざ回生ブレーキを使わなくても、惰性で次の駅まで進めてしまうこともある。

なお、起伏の多い路線である以上、雨天時は空転などで乗り心地が悪くなるので、ロングレールの採用などで振動対策を実施した。そのため、乗り心地は他社線に比べてもかなり自信がある。



↑ 泉北高速鉄道線の線形

御社が採用している発車メロディーは、向谷実氏が作曲したもので、話題を呼んでいるようです。発車メロディーの採用にまつわるお話を聞かせてください。

発車メロディーを採用した背景は、音によって駅を判別してもらうため。駅名標などを見なくても、音楽で今何駅にいるかが分かれば、便利である上に、利用者を楽しんでもらうことができる。実際、利用者からも好評である。ちなみに、発車メロディーと列車の発車合図は別物で、発車信号と発車メロディーは関係があまりない。

VI.将来の展望

泉北高速鉄道が、沿線の泉北ニュータウンに密着した鉄道であり続けるために、御社が大切にされていることは何ですか。

人口減少が大きな問題となる中、勝ち残るための手段をどう得ていくかが大事。例えば、大阪中心部へは JR 阪和線と競争しており、運賃面では JR に負けていたため、利用客を奪われてしまっていた。その後、先述のように、駅を商業施設化したことで帰宅客が帰りに買い物ができるようにした結果、利用客を取り戻すことに成功した。

また、ニュータウンの人口減少問題に危機感を持ち、ニュータウンの良さを積極的に住民や利用者へ伝えることで、泉北高速鉄道にもお金を落としてもらえるように活動している。

VII.取材のまとめ



↑取材の様子

沿線人口の減少や、コロナ禍による人の動きの変化、2024年問題など、会社を取り巻く環境が大きく変わる中で、泉北高速鉄道は地域に密着する会社、そして、社会に貢献できる会社であり続けるために、様々な施策を考案、実行されていました。特に、ニュータウンの住民により良い生活を提供できるように、駅の商業施設化を進めたり、大きな変革が予想される物流業界を支えるべく運送業者と協力したりと、たゆまぬ努力をされていることが取材で分かりました。

その中で、親会社である南海電鉄との経営統合が決定し、これを受けた新たな動きが続くと予想されます。これまでの泉北高速鉄道として作り上げられてきた“泉北クオリティー”が、合併後にどのような形になってゆくのか、まだまだ目が離せません。これから先も、ニュータウン再生や、物流の要としての役割を果たそうとする姿勢を強く感じる事が出来ました。

最後になりましたが、今回の取材に応じて下さいました宮田様、川下様、お忙しい中、我々の取材を受け入れて下さいまして、本当にありがとうございました。

宣伝

泉北高速鉄道公式ホームページ

<https://www.bing.com/ck/a?!&&p=3cd87731d87dd34aJmltdHM9MTcxMTQxMTIwMCZpZ3VpZD0wYzJmN2E0MS1jZDE3LTY1ZDUtMzg5Zi02ZTU4Y2M5YzY0NjcmaW5zaWQ9NTIyOA&ptn=3&ver=2&hsh=3&fclid=0c2f7a41-cd17-65d5-389f-6e58cc9c6467&psq=%e6%b3%89%e5%8c%97%e9%ab%98%e9%80%9f%e9%89%84%e9%81%93&u=a1aHR0cHM6Ly93d3cuc2VtYm9rdS5qcC8&ntb=1>

泉北高速鉄道公式 X(旧 twitter)

https://twitter.com/srw_sembokun

泉北高速鉄道公式インスタグラム

<https://www.instagram.com/sbrkouhou/>

泉北高速鉄道線と車両について

1-1 泉北高速鉄道とは？

泉北高速鉄道は、元々大阪府などが出資する第三セクター会社「大阪府都市開発株式会社」の事業の一つでした。ところが、2014年に南海電気鉄道の完全子会社となったことで現在の社名である「泉北高速鉄道」に改めました。

そして、2023年、泉北高速鉄道、南海電気鉄道の両社を、2025年を目処に経営統合することに基本合意したことが明らかとなりました。今後の動向に注目が集まっている会社です。

1-2 泉北高速鉄道線について

泉北高速鉄道線は中百舌鳥駅（大阪府堺市）から和泉中央駅（大阪府和泉市）を結ぶ全長約14.3kmの路線です。1971年に中百舌鳥駅から泉ヶ丘駅の間、1973年に泉ヶ丘駅から榎・美木多駅の間と、順次延伸が行われ、1995年に、現在の路線が開通しました。現在は未定ですが、和泉中央駅からさらに泉南地域に延伸する構想もあります。

この路線は乗り心地の向上のためにレールのつなぎ目のないロングレールが採用されています。また、全線が地下または高架などで、踏切が一つ也没有。

2-2 車両紹介

泉北 12000 系

12000系は特急「泉北ライナー」専用の車両として南海12000系をベースに製造されましたが、各場所に泉北独自の仕様が施されています。

外観は南海12000系とは違い金色ベースに青色と黒色のラインを配したものとなっています。また、車両側面には星を中心として、4色の丸が散りばめられたシンボルマークが描かれています。今年5月末に塗装が変更され、以前の黒色の部分が増えました。新旧いずれのデザインも、煌びやかさを演出したものとなっています。青系統の車両が多い南海線・泉北線では非常に目立っています。



↑ 2023年5月までの12000系

内装はダークな木目調を基調とし、シートの色を号車ごとに換え、落ち着いたある車内を作り出しています。また、4カ国語対応の車内案内表示装置や、プラズマクラスターを車内に設置しています。



↑現在の12000系。より未来的で洗練されたデザインに

泉北 9300 系



↑最新鋭の9300系

9300系は2023年から営業を開始した泉北高速鉄道の新型車両です。この車両は製造コストを抑えるために南海8300系と共通設計となっています。外装は以前の泉北の車両と比べて「ブルー」と「アイボリー」の2色と、シンプルなデザインになっています。内装には、濃い色調の木目柄が多用され、乗客が安らげる空間を作り出しています。

また、車内には多目的スペースや車椅子・ベビーカースペースが設置されており、それらが床面の表示によって分かりやすく案内されています。加えて、すべての照明器具にLEDが使われており、消費電力を従来の車両よりも抑えた環境に優しい車両となっています。

これらの設計から、ベースの8300系とともに、2023年度グッドデザイン賞を受賞しました。

泉北 5000 系

5000系は泉北が初めて自社で開発したオリジナル車両で、計40両が製造されました。

2014年からは順次大規模修繕工事が施され、LED式の車内案内表示器から4カ国語対応のLCD式のものに変更し、先頭車にも車椅子スペースを設けるなど、より良い車内作りを目指しました。



↑標準塗装の5000系

現在、車体に鉄道むすめ「和泉こうみ」と、公式キャラクター「せんぼくん」「ブラックせんぼくん」をラッピングした列車が走っています。過去には、「ビッグバン」のイメージキャラクターをラッピングした「ハッピーベアル号」が2017年まで走っていたほか、シルバニアファミリーのラッピング列車も走っていました。



↑シルバニアファミリーのラッピング車もあった

泉北 7000 系



↑前面のプラグドアが特徴の 7000 系

7000 系は老朽化した 100 系の置き換え車両として 1996 年に導入を開始した車両です。1998 年までに計 26 両が導入されました。

「人にやさしい、きめ細やかな旅客サービス」をモットーとし、更なる省エネ化と居住性向上を図りました。以前は、「ビッグバン」のキャラクターなどのラッピングが施された電車「フロンティア号」が運行されていました。

泉北 7020 系

7020 系は 2007 年に導入された車両です。バリアフリー化のニーズに対応するため、7000 系を基に内外装のリニューアルが行われました。車内には全車両に車いすスペースが設置されているほか、乗客が握りやすいように三種類の高さのつり手も設置されています。以前は、パチンコ店のラッピングや鉄道むすめ「和泉こうみ」のラッピングを施した電車も運行されていました。



↑前面のデザインが 7000 系と異なる 7200 系

泉北 3000 系



↑姿を消しつつある 3000 系

初めて冷房装置が取り付けられています。一部の車両は中間車を先頭車に改造する工事が行われ、前面デザインの異なる編成が存在しています。

後継形式の登場により、近年は廃車が進んでいます。また南海電鉄に一部編成が譲渡され、南海 3000 系と名を改めたうえで、第二の人生を歩んでいます。



↑中間車から先頭車に改造された 3000 系

3000 系は、光明池駅への延伸に伴って車両を増やす必要があったために、先代の 100 系のモデルチェンジ車両として作られました。この車両は泉北高速鉄道の車両として初

南海 11000 系



↑南海 11000 系

11000 系は泉北ライナーのうち、南海電鉄が担当する列車に使われています。1992 年に導入されたときには、高野線の「りんかん」に使われていました。現在はワインレッドとアイボリーホワイトのデザインとなっていますが、泉北 12000 系の旧塗装に準じた金色をまとっていた(8 頁写真)時期もあります。車両不足の際は、以前使われていた「りんかん」として走ることもあります。

その他の車両

上記の車両以外にも、6000系や8300系などの南海電鉄の車両が泉北高速鉄道線に乗り入れてきます。過去には空港特急「ラピート」用50000系が「泉北ライナー」の運用に入った時期がありました(インタビュー参照)。

また、「泉北ライナー」や、南海高野線の特急型車両が不足した際には、南海本線から南海の12000系が「泉北ライナー」として走行させることも行われています。

【ギャラリー】5000系鉄道むすめ・せんぼくんラッピング車



参考文献：泉北高速鉄道公式ホームページ [車両図鑑 | 泉北高速鉄道 \(semboku.jp\)](http://semboku.jp)

月刊鉄道ファン

月刊鉄道ジャーナル

鉄道 DATA File

Wikipedia

文責：M3 松村宗助

H II 三国大喜



泉ヶ丘を歩く

文責・HII 三国 大喜

はじめに

1月の取材後、筆者は早速後輩たちとともに特集文章のメインである取材文章の執筆を始めた。また、別の後輩には泉北高速鉄道の路線と車両の紹介文を書くように指示し、特集文章が組み立てられつつある中、特集全体のページ数を概算すると、たった12ページほどでしかないことに気付いた。

「会誌全体で70ページ以上ある中、特集が6分の1ぐらいなのはまずいな…。」昨年の会誌では4分の1が特集だっただけに、危機感を覚えた。それに加え、取材に行った際、文章で用いる写真を撮っていたのだが、天候がすっきりせず、あまりいい写真がなかった。「このままではかなりまずい…。」考えた末、取材で実際に伺った話をもとに、実際に泉北ニュータウンを歩いてみようと思いついた。そうすれば、新たに得られることもたくさんあるだろうし、百聞は一見に如かず、泉北高速鉄道との対面取

材で聞いたことを実際に観察すれば、より多くのことを知ることができる。そこでゴールデンウィーク後半初日の5月3日、およそ4ヶ月ぶりに泉北ニュータウンの中心地、泉ヶ丘へ向かった。

中百舌鳥から泉ヶ丘へ

思い立ったはいいが、なにしろ京都から泉北ニュータウンへはけっこう遠い。そうになると、交通費もかさんでしまう。というわけで、1月の取材では南海線のなんば駅から泉北高速鉄道へ向かったが、今回は大阪メトロ経由で行ってみることにした。

阪急電鉄と大阪メトロを乗り継ぎ、泉北高速鉄道線の起点である中百舌鳥駅に降り立った。このとき改めて気付いたことなのだが、大阪メトロ御堂筋線の中百舌鳥駅と、南海・泉北の中百舌鳥駅の間ではかなりの人の移動があった。特に、南海・泉北側から御堂筋線への流れが多く、時刻的に、泉北高速線からの列車の到着と、人の流れが大きくなるタイミ

ングが一致している。つまり、泉北高速線から御堂筋線への乗換駅として機能していることが分かった。取材では、「御堂筋線へ旅客が流れるのを防ぐために、中百舌鳥駅に停車しない列車を設定している」と聞いていたが、あまり功を奏していないように思えた。



↑中百舌鳥駅。分かりにくいですが、南海・泉北側(右)から御堂筋線(左)へ移動する多く人が多いことが分かる

その後、改札を通過してホームへ。ちょうどやってきた列車は南海所属 6000 系と 6200 系の併結列車だった。乗車し、次の深井駅で写真を撮るべく下車し、次の列車で泉ヶ丘駅に向かった。今度は泉北高速鉄道所属の 9300 系で、その中でも最新の編成に当たった。ものの数分で泉ヶ丘駅へ到着、ここで下車し、改札を出た。

駅周辺を歩く

改札周辺には商業施設が集中しており、スーパーマーケットや薬局など、買い物客からすると、非常に便利であることが分かる。駅から若干離れるが、高島屋も付近にあり、「駅の商業施設利便性向上」が分かる良い例だと思った。主要施設が一箇所に集中しているため、まとめて用事を済ませられるのはかなり便利そうだ。ゴールデンウィークであり、人

は少ないものかと思っていたが、まったくそんなことはなく、かなり栄えている印象だった。ただ、それが泉北高速線の利用促進に結びついているかどうかは微妙なところで、実のところ、乗車した 2 列車とも 1 車両に 20 人も乗っておらず、乗車機会を増やすという点ではまだまだだと感じる。



↑改札から数十メートル歩くだけでスーパーマーケットがあると、仕事帰りなどにはさぞ便利そう

駅の南側には比較的大きなバスロータリーが整備されており、ここから団地や病院へ向かう路線バスがひっきりなしに発着している。泉ヶ丘から東へ 4.3 キロほど西に、南海高野線の金剛駅があるが、そこへ向かうバスの時刻表を見たところ、毎時五本が確保されており、かなり利便性を重視したダイヤであることが窺える。なお、平日には狭山ニュータウンへ向かうものもあるようだ。他のバスも、駅前と各団地を循環する系統が一定の間隔をもって整備されており、ニュータウン内の交通網がかなり強力なものになっているのが分かった。後日、北側のバス停留所も調べてみたところ、こちらもまた、団地と駅を結ぶバスがあったが、どちらかといえば、南海高野線や JR 阪和線の駅までを結ぶ系統が目立っており、こちらはニュータウン外への移動手段としての性格が強いものだった。

団地を歩く



↑写真だと伝わりにくいがかなり老朽化しているのが分かる

さて、駅前の観察を終え、続いてニュータウンの最も基本的な施設である集合住宅が立ち並ぶエリアを歩くことにした。ルートは駅南側から泉北高速線沿いに南下し、途中で橋を渡り、そこからまた駅の方へ歩くものにした。駅から5、6分ほど歩くと、商業施設に代わって巨大な団地がたくさん立つようになった。いずれもコンクリートで出来た典型的なもので、国土地理院地図の衛星画像から推計すると、築40～50年以上のものだと考えられる。この地域がまちびらきされたのが1970年頃であるため、まちができた当初から存在することとなる。そのためか、全体的に老朽化しているような雰囲気を感じた。筆者の住む地域にも、同じぐらいの時期に「建設」された集合住宅があり、老朽化を理由について最近解体されたこともあってそう見えただけでもいい。ただ、見かける住民はいずれも高齢者または50代も過ぎたぐらいの人々が多く、ニュータウンの高齢化問題を垣間見たような感じだった。

歩いている途中で、行列を見つけた。見れば、焼肉屋だった。調べたところ、堺や岸和田に複数の店を置いているらしく、ある意味、地元根付いた店

舗であるように思える。そのすぐ隣には閉店したとおぼしきコンビニがあった。軽く検索すると、遅くとも2022年まで営業していたらしく、何かしらの理由で撤退したようだ。可能性としては、地域の人口減少による利用客減少が考えられる。貼り紙には「臨時休業」とあったが、実際のところ、どうなのだろうか。

話が変わるが、泉北高速鉄道線は自動車専用道路の上下線に挟まれた構造であり、さらにその両側に団地などが位置している。そのためか、騒音対策と思われるカエデなどが線路・道路沿いに植わっている。秋には紅葉が見られるだろうから、景色も良さそうだ。



↑両側に植わっているのはカエデ。その間を、泉北高速鉄道線と道路が走る

駅から1キロほど歩いたところで、若竹大橋という橋に到着した。ここを北に渡って駅方面に向かうのだが、ここで少し写真撮影をすることにした。撮り鉄の中では泉北高速線の人気撮影地として知られている橋で、この日も何人かが撮影に訪れていた。この若竹大橋と、南西方向に位置する母・美木多駅の間には川が流れている。この川によるものとみられる河岸段丘があり、水田が散見される。衛星画像からも、巨大な集合住宅が林立するニュータウンの

中に田んぼや平屋の家がある地域があるのが分かる。国土地理院の地図からも、ここ一帯は古くからの集落であったことが分かる。



↑写真真ん中あたりが古くからの集落。河岸段丘なので、奥の集合住宅より標高が低いのが分かる

写真撮影を終えた後は線路の北側を通って泉ヶ丘駅へ戻った。往路と異なり、集合住宅のほかに戸建ても多いエリアがあるのが印象的だった。また、近くに比較的大きな病院があり、そのためか、救急車の往来も多かった。このエリアは集合住宅の林立するところよりも少し早めに造成された地域であることが、帰宅後の調査で分かった。

ビッグバンを歩く

駅に戻り、昼食を取った後は、堺市の管理する大型児童館“ビッグバン”などがある駅南東側のエリアを散策することにした。銀河鉄道 999 など知られる松本零士氏が 2021 年まで名誉館長を務めていたことでも知られる施設だ。地域の子供連れ家族はゴールデンウィークのために遠出しており、比較的空いているものかと思っていたが、かなりの盛況で、地元を象徴する施設のように思えた。ビッグバンに来るためにニュータウンの外から来たと思われる



↑ビッグバンの外観。UFO がモチーフらしい

家族も多く、駅前の商業エリアを除けば最も活気にあふれた場所だった。建物裏手にはちょっとした森が広がっている。散歩する人も何人かおり、人工的な風景が広がるニュータウンの中では数少ない自然を感じられる場所だと思った。そこを通り抜けると、“ちょっとバン”という小さな公園があった。ここにはかつて泉北高速線を走っていた 100 系が保存されている。ビッグバンのイメージキャラクターであるベアルがペイントされ、子供たちの遊び場として活用されている。筆者が訪れた日は、たくさんの子供たちが水遊びをしていた他、何やらイベントが行なわれていたらしい。付近にいたスタッフの方にお話を伺うと、NPO 主催で子供たちが自然と触れ合えるイベントをやっていたそう。ゴールデンウィークの間、この森のエリアでキャンプなどを実施しており、その日はイベント初日だったようだ。このような取り組みは、泉北ニュータウンに移住した



↑ 100 系の保存車。この右側で NPO 主催のイベントがあった
と考えている世帯にはプラスであるだろうし、昨
今叫ばれている SDGs にも関連した良い動きに思
えた。行政だけでなく、民間でも、子供連れ家族に
対する取り組みが行われていることを知れたこと
はとても良かった。

この後、森の中を再度散策してみた。日差しが
木々に遮られ、適度に風も吹くのでとても心地よか
った。ただ、この後迷子になり、40 分ぐらい同じ場
所をぐるぐる回っていたのは情けなかった。その中
で面白いものを発見できた。展望台の跡地だ。ビッ
グバンが建設される以前、このエリアには大きな展
望台があったようだ。カンテレの news ランナーに、
ちょうど泉北ニュータウン泉ヶ丘のことについて
特集していたコーナーがあったので視聴してみた。



↑ 展望台の跡地。撮影した点の両脇に基礎が残る

ビッグバン開設と同時に解体され、今はその基礎な
どが残っている。

再び団地を歩く

なんとか森を脱出し、高島屋の手前を通過して泉ヶ
丘駅へ戻った。今度は駅北側の団地を散策すること
にした。最初に回ったエリアと同じく、白いコンク
リート造りの集合住宅が立ち並んでいるが、それら
とは異なり、カーブする道路に沿って建物も少しず
つ円弧を描いて建っている。全体的に南西部と似通
っているが、ここで新しく見つけたものがあった。
解体工事中の集合住宅だ。遠目だったため、なぜ解
体されたのか、跡地に何が建つのかなどは分からな
かったが、建物の老朽化や入居者減少とは無関係で
はなさそうだ。最初に回ったエリアで、「かなり老
朽化している」と思っていたが、実際に建物が解
体されているのを見ると、何とも言えない気分にな
る。ここに住んでいた人は別の棟に引っ越したのだ
ろうか。

歩いていると、割と住民とすれ違うことが多い。
ちょうど午後三時を回ったあたりだったので、駅周
辺に買い物に行くのであろうか。書くと失礼かもし
れないが、40~70 代ぐらいの年齢層の方が多く、
まちびらきが行われた当初にニュータウンに入居
した世代か、その子供にあたる世代だと考えられる。
一方で、それよりも若い世代はあまり見られなかつ
た。ニュータウンにおける少子高齢化が進行してい
ることの現れだと感じた。

団地を抜けた後は、駅北東部にある竹原大橋に向
かった。これも、泉北高速線を跨ぐ橋で、若竹大橋
に比べて交通量が多かった。より駅に近いからだろ
う。余談だが、ここも泉北高速線の撮影地として有

名だ。ここでも撮影をした後、駅に戻り、中百舌鳥へ向かう電車に乗った。



↑集合住宅などをバックに走る泉北高速鉄道線の列車

最後に

前回の取材時は、ただ泉北高速鉄道本社に取材に行っただけで、あまり街の様子を観察できていなかった。しかし、今回改めて泉北ニュータウンを訪れてみると、実際に行われている取り組みが上げた成果や、ニュータウンが抱える問題を次々と見ることができた。一方で、地元団体が行う取り組みや、ニュータウンと古くからの集落の発見など、街を実際に眺めて初めて知ったこともたくさんあった。ただ単にニュータウンの観察である以上に、地理的な面白さもたくさん見つけられたと思う。

鉄道研究会の会誌と特集に鉄道要素が少ない文章を載せるのはどうかと思ったが、取材文章の補助文章としてはなかなか良いものになったと思う。

参考資料

- ・国土地理院地理院地図
- ・昭和47年の写真に写った展望台は今… 大阪府・泉北ニュータウンは子供であふれかえっていた近年また若い世代に人気の街に【兵動大樹の今昔

さんぽ 関西テレビ「news ランナー」】

※以下の URL または QR コードで視聴出来ます

<https://www.ktv.jp/news/sanpo/230721-senboku-newtown/>

・ Wikipedia

編集後記

今年から特集が復活したわけですが、いろいろと大変でした。かつて FULL NOTCH の制作に携わっていた部員はおらず、過去資料を読み漁りながら、手探り状態で進めていきました。取材先の泉北高速鉄道様、会誌班員の双方にかなり迷惑をかけたかと思います。

特に、泉北高速鉄道の川下様、宮田様には、ご多忙にもかかわらず我々の取材のための時間を割いてくださったり、取材後も原稿の内容確認等に協力してくださったりと、大変お世話になりました。今この場をお借りして、改めてお礼申し上げます。
(HII 三国大喜)

写真・画像提供

- ・泉北高速鉄道株式会社様
- ・福富悠平(68期)
- ・小室建斗(69期)
- ・三国大喜(69期)
- ・三奈木貴拓(70期)
- ・増元大絆(71期)

中1・中2による車両紹介のコーナー

ここは昨年の会誌に載せることができなかつた中2(72期生)と今年新たに入った中1(73期生)による車両紹介のコーナーです。去年の会誌では車両紹介を書いた自分が、今年は編集をする側になったのだと思うと、時の流れは早いということを感じます。なお、掲載されている文章は全て中1・中2のもので、多少読みづらいところがあるかもしれませんが、どうぞ最後までお読みください。(M3 寺尾温人)

(編集：HII 三国大喜 M3 寺尾温人 湯浅敦貴)

NO.1 JR 東海・西日本 N700S (M2.堤 奏太)

① 車両の概要

2024年7月時点でJR東海が45編成、JR西日本が4編成を保有している。

N700Sの「S」はN700系シリーズの中で、最高の新幹線車両を意味する「Supreme(最高の)」を表しています。

JR東海の保有している車両は0番台、編成記号は「J」で、JR西日本の保有している車両は3000番台、編成記号は「H」となっている。



② N700A との違い

まず外観のちがいは、N700Aでは細長い長方形のような形だったライトが、ひし形に近い、お米にも似た形に変わったことと、1号車と16号車の帯の先端付近の上にもう一本帯が追加され、それらが「S」に見えるように工夫されていることだ。

内装の違いは、天井の照明が間接照明に変更されたことや、N700Aでは窓際と最前列にしかなかったコンセントがひじ掛けに設置されたことによりどの座席でもパソコンやスマートフォンなどを充電できるようになった。

その他にも走行音が静かになったり細かい振動が減ったりと、快適さが上がっている。(まだ自分の中ではN700Aのうるささと細かい振動の方が「ザ・新幹線」のイメージがあるが……)

③ 車両の性能

速度を出すためにギアが高速向けになっていてモーター車1両あたりの引っ張る力が弱くなっているため、モーター車とトレーラー車の数の比が14対2とかなりモーター車が多くなっている。先頭車と後尾車だけトレーラー車なので走行音が気になるという人は自由席特急券で1号車に行くか、指定席特急券で16号車を取ることをオススメする。

④ 僕の通学とN700S

名古屋方面から通学する場合「のぞみ271号」・「ひかり531号」・「こだま761号」のうちのどれかに乗れば基本的に遅刻することがないのだが、なんとこの3つはすべて名古屋駅を始発駅としているので早く並べばまさに自由に席が選べる。しかも「のぞみ271号」と「こだま761号」にのれば間違いなくN700Sに乗ることができ、「ひかり531号」にのればほぼJR西日本が保有している車両が来る。

後者は車内チャイムが違うだけなのであまり音鉄以外関係ないのだが、前者は乗り心地が良かったり、停電でも蓄電池で近い駅まで動いてくれたりするので安心できる。

NO.2 国鉄(JR西日本)381系 (M2.長谷川 慎)

#概要

381系は1973年に運行を開始した日本初の自然振り子式電車である。この車両は2024年6月15日に定期運行を終了した。

#性能について

最高速度120km/hで走行できカーブ区間では制限速度にプラス20km/hで走行が可能だった。速度試験時には179.5km/hという記録も出している。主に4両で運転して繁忙期には6,7,9両で運転するときもあった。



#381系が使用されていた列車たち

しなの…1973年から運転を開始した。しなのでは381系が20年以上活躍し、1988年には前面展望が楽しめるパノラマガリーン車も登場した。1994年に383系が登場して定期運行を終了した。

くろしお…1978年から運行を開始し、1989年にはJR西日本でもパノラマガリーン車が登場した。2015年に287・289系が登場して引退した。また、通勤ライナーのはんわライナー・やまとじライナーにも使用された。

やくも…1982年から運行を開始し、電化・381系の導入により所要時間は既存のダイヤから約20分の時間短縮となった。1994年に、もともと国鉄色だった381系が、パノラマガリーン車を連結した紫色のスーパーやくもとして運行を開始した。そして1997年には座席等を改善した緑色の通称「緑やくも」が運行を開始した。そして、スーパーやくも塗装は2006年に、緑やくも塗装は2011年になくなり、2007年から運行を開始している赤色のゆったりやくも塗装が全列車で見られるようになった。

#381系やくものリバイバル塗装車両

JR西日本は2022年3月から2024年6月の運行終了にかけてこれまでの塗装が復刻されていた。これらの車両は注目をあびた。

#381系の今

381系の定期運行は終了したが、JR西日本のニュースリリースを見ると「※全15往復が273系に置換わった後も一部381系で運行する場合があります。」と書かれているため、今後、381系がまた走るのかもしれない。

#おわりに

381系は広い地域で運行されていたが273系がやくも用特急車として運行を開始して381系の廃車が始まった。最後の381系が廃車になるまでに臨時などで走ってほしい。

#参考資料

[「振り子式」特急車両381系 特急「やくも」での42年に及ぶ定期運行に終止符\(清水要\) - エキスパート - Yahoo!ニュース](#)

ニュースリリース/山陰中央新報デジタル

[「緑やくも」来月発車 歴代カラー出そろう JR西 | 山陰中央新報デジタル \(sanin-chuo.co.jp\)](#)

[【動画】ばいばい“スーパーやくも” 復刻カラー・紫色やくも車両が最終運行 米子で見送り | 山陰中央新報デジタル \(sanin-chuo.co.jp\)](#)

NO.3 京阪3000系 (M1.西 真叶)

1.はじめに

みなさん、はじめまして。中1の西です。今回僕が紹介するのは京阪電車の3000系(2代目)です。いくつかの変化を遂げ、苦勞の末今に至ったこの車両を、今までのダイヤなどを交えながら話を進めていきたいと思います。

2.概要

3000系は、2008年10月19日の中之島線開業に合わせて、新種別である「快速急行」に使用する車両として、8両編成6本が製造されました。京阪で初めて、種別・行先表示器にフルカラーLED、パンタグラフにシングルアーム式が採用されました。2017年には、先頭車正面貫通扉部分に液晶ディスプレイと、装飾灯が追加され、ディスプレイには特急運用時に鳩マーク、快速特急「洛楽」運用時に装飾灯点灯のうえ、洛楽の愛称ロゴマークが表示されるようになりました。また、8000系に投入されていた「プレミアムカー」も2021年に組み込まれました。余談ですが、現在のプレミアムカーは、通勤時間帯ではほぼ満席という状況から、2025年秋を目途に、もう1両増やす予定です。その他、第49回・第62回のローレル賞や2009年度のグッドデザイン賞で受賞をしています。



3.運用

導入当初は、中之島線直通の「快速急行」、「通勤快速」で主に運用されていましたが、中之島線の需要が予想より大幅に低かったなどのことから、2011年5月28日のダイヤ改正で、日中の快速急行が廃止され、特急中心の運用となります。2017年のダイヤ改正で、平日の快速特急「洛楽」が3000系での運行となり、2021年1月13日にプレミアムカーのサービス開始で、運用は完全に特急と洛楽のみとなりました。しかし、2021年9月のダイヤ改正以降、日中時間帯に前ダイヤの特急2本に代わる形で快速急行が復活し、3000系での運行となっているほか、朝夕の特急や土休日下り全てと平日上り1本の洛楽で運用するようになりました。なお、交野線と宇治線に試運転でそれぞれ1回ずつ、営業列車として交野線に1回入線しています。

4.おわりに

いかがだったでしょうか。自分の説明力のなさや向き合いながらなんとか書き上げることができました。皆さんもこの京阪3000系に乗って京阪沿線を旅してみてください。それではまたどこかでお会いしましょう。

〈参考資料〉 Wikipedia「京阪3000系電車」

NO.4 近鉄50000系 “しまかせ” (M1.青木 達哉)

導入

平成25年に終えた伊勢神宮の第62回の式年遷宮にあわせて、近畿日本鉄道の重要な観光地の伊勢・志摩地域の活性化をさせるための新型特急として導入されました。名前の由来は、志摩に吹く風の爽やかさです。



車内構造

一・六号車は、展望車両でプレミアムシートを使っています。展望車両は、床を72cm高くなっており、プレミアムシートとは、3列配置で座先の前後間隔125cm、本革を使用した柔らかいシートで、電動のリクライニング機能もあります。定員は27人です。

二号車もプレミアムシートを使っていて、多目的洋式トイレ・男性用トイレ・パウダールームがあります。定員は30人です。

三号車は、四人～六人用のサロン席が3つ、三人～四人用の和風個室が一つ、三人～四人用の洋風個室も一つあります。サロン席は、グループの旅行もできる、大型テーブルがある席です。和風個室は、掘りごたつ風で室内は靴を脱いで入ります。洋風個室は、L字型ソファとテーブルがあり、リビングのようになっています。洋式トイレ（男女共有）・男性用トイレ・パウダールームもあります。定員は26人です。

四号車はカフェ車両です。カフェ車両は、二階建てで食事・弁当・スイーツ・お菓子・おつまみ・ソフトドリンク・アルコール・お土産などが売られています。カフェ車両は二階建てで、二階カフェのデザインは車両によって異なります。

五号車は、プレミアムシートを使っていて、車椅子対応席が二席あります。また、車椅子対応の多目的洋式トイレ・男性用トイレ・パウダールームがあります。定員は、28人です。

編成定員は、138人です。

停車駅

(大阪難波～賢島) 大阪難波、大阪上本町、鶴橋、大和八木、伊勢市、宇治山田、鳥羽、鶴方、賢島

(京都～賢島) 京都、近鉄丹波橋、大和西大寺、大和八木、伊勢市、宇治山田、鳥羽、鶴方、賢島

(近鉄名古屋～賢島) 近鉄名古屋、近鉄四日市、伊勢市、宇治山田、鳥羽、鶴方、賢島

参考文献

伊勢神宮ホームページ、近畿日本鉄道ホームページ

写真

裏辺研究所

NO.5 京都市交通局 20系 (M1.村尾 樹希)

1.前置き

こんにちは。中学1年の村尾です。僕が紹介する車両は地下鉄烏丸線{竹田～国際会館}20系です。

2.地下鉄烏丸線について

烏丸線 20系は 10系の第1次、2次車両の老朽化に伴い令和3年～令和7年にかけて導入されたものです。

3.デザインについて

外装は10系をベースにししながら近未来らしさと京都らしさを際立たせるデザインになっています。そして、内装は、一般座席は若草色の幸菱(さいわいびし)文様、優先座席は茜色の幸菱文様、幸菱文様の袖仕切りのように京都らしさを際立たせるデザインとなっているので、全体的にみると京都らしいデザインを多く使っている車両であると言えます。



4.車両内外でのバリアフリーについて

視覚障害者がドアの位置を分かるように周りを銀、ドアのところをエメラルドグリーンというようにしてわかりやすくなるようにしてあります。また、車椅子のひとが乗降車しやすくするためにステップとホームの段差が2cmになるように作られています。さらに、優先座席の反対側にベビーカーや車椅子を置くスペースがあります。

5.京都の伝統産業の活用について

まず、伝統産業の紹介がある多目的エリアについて説明します。多目的エリアは思いやりエリアともいい伝統産業の紹介があります。その紹介は編成ごとに違っており、第1編成は西陣織、京友禅、2編成は京仏具、京焼、そして清水焼、第3編成は京扇子、京漆器、第4編成は京鹿の子絞(きょうかのこしぼり)、京表具、一番新しい第5編成は京銘竹、京竹工芸、京七宝の紹介があります。

そして、その他の伝統産業については、局章、表記銘板、釘隠し、吊手があります。まず、局章は、アルミの金属板に槌で槌目模様を作るという鋳起という技法を使ってできています。また、色は新車両のラインカラーでもあるエメラルドグリーンとなっています。次に、表記銘板は、編成によってデザインは異なりますが、鉄に純金銀をはめ込む京象嵌(きょうぞうがん)という技法が使われています。次に、釘隠しは、「地下鉄でお出かけ」などのテーマにそって作られた装飾金具で連結部通路の壁に2つずつついています。そして、吊手は、持つところの上にある鞆を北山丸太に京くみひもを巻きつけたものとしてあります。また、春夏秋冬をイメージした4つの種類があります。

6.最後に

最後まで読んでいただき、ありがとうございます。これを機に地下鉄に親しんでいただけたら幸いです。

参考文献

京都市交通局ホームページ

NO.6 近鉄80000系“ひのとり”(M1.河本 優斗)



私は鉄道にあまり詳しくないのですが、鉄道での旅行が好きなので鉄道研究会に入りました。好きな車両についても同じく、よく分かりません。強いて言うなら近鉄80000系「ひのとり」です。しかし、私自身は乗ったことがありません。人生で一度は乗ってみたいのですが、乗るタイミングがないまま、近鉄線を使うことがなくなってしまいました。入学までは近鉄奈良駅前に住んでいたのですが、引っ越してこのようになりました。

さて、まず自分がかつて住んでいた家の近くにある駅について紹介します。家からの徒歩圏内には、「近鉄奈良駅、近鉄新大宮駅、大和西大寺駅」の3つがあります。

まずは近鉄奈良駅ですが、終点駅として有名で、鉄道マニアのみなさんならご存知だと思います。駅自体は地下にあり、近くには奈良公園があることもご存知でしょうか？ 中学一年生の遠足で行くらしいです。

次に、近鉄新大宮駅です。この駅は、「ミ・ナウラ」という百貨店に近く、以前の自宅から駅までに信号が一個しかなかったためよく利用していました。

最後に、大和西大寺駅です。近くにはビルが立ち並び、最近発展しています。有名な塾や店などがよくあります。交通の便も良く、「天理」「橿原神宮前」「奈良」「大阪難波」「新祝園」「神戸三宮」「尼崎」「京都」など、様々な場所に行く電車があります。

これらの駅のうちのすべてで“ひのとり”が見られます(新大宮は、通過しているところだけ)。ひのとりは、近鉄線の中で最も速い電車で、僕の小学生時代から走っています。また奈良に行ったとき、乗ってみたいです。

NO.7 小田急50000形“VSE”(M1.入谷 晃平)



1.概要

Vault Super Express 通称 VSE(50000 形) は新宿と箱根を結ぶ特急ロマンスカーの一つで 2005 年に誕生した。ロマンスカーの中でも VSE は一番人気とも言えるほどの人気で約 2000 万人が利用した。

2.人気の理由

なぜこれほどに人気だったのか、大きく2つに分けて説明しようと思う。

①外装

VSE の大きな特徴である真っ白で滑らかな流線形のボディーと赤いラインの美しさが認められ 2005

年にグッドデザイン賞 2006 年にはブルーリボン賞を受賞した。

②内装

また、VSE の内装も素晴らしい。内装の目玉はやはり前面展望だ。展望席は長年ロマンスカーの伝統として受け継がれてきた。さらに、台車を世界初となる空気ばねによる車体傾斜を行う連接台車とすることで、揺れを減らした。他にもドーム状の天井や少し窓に向かっている座席、フローリングの床、サルーン席等、特別感が溢れ出ている。

3.早すぎる引退

しかし 2021 年 12 月 17 日 VSE の引退が決まった。これには多くのファンが嘆いたことだろう。なぜなら 18 年という歴代のロマンスカーの中で 10000 形 HiSE に並ぶ早すぎる引退だからである。これには僕も驚いた。そして発表通り 2022 年 3 月 11 日に定期運行を終了した。ラストランにはホームが満杯になるほどのファンが駆け寄った。その後は 2 編成だけでイベント等の運行をした(写真は定期運行後のイベントの写真である)しかし 2023 年 12 月 10 日、VSE は完全引退した。

4.最後に

残念ながら VSE は引退してしまったが、数々の功績や幸せを残してくれた VSE の素晴らしさがファンの心に残り続けることと思う。またこれからも GSE (60000 形) 等に前面展望の伝統を受け継いでもらいたい。

参考文献

[WEB 特集 さよなら! 白いロマンスカー](#)

<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20220317/k10013534491000.html>

●小田急電鉄 50000 形特急電車「VSE」<https://www.n-sharyo.co.jp/business/tetsudo/pages/oda50000.htm>
特急車両 <https://www.g-mark.org/gallery/winners/9d42bf59-803d-11ed-862b-0242ac130002>

ブルーリボン賞・ローレル賞 - 鉄道友の会 <https://www.jrc.gr.jp/award>

ありがとう VSE!〜Special Thanks & Forever〜<https://www.odakyu.jp/thanks/vse/>

小田急「白いロマンスカー」VSE、早すぎる引退理由「車体構造と機器の問題」、より具体的には? | 特急・観光列車 | 東洋経済オンライン <https://toyokeizai.net/articles/-/477761?page=2>

NO.8 国鉄キハ 40 系気動車 (M1.堂本 栄汰)



国鉄キハ 40 系は、1977 年(昭和 52 年)から 1982 年(昭和 57 年)まで製造された、日本国有鉄道の液体式気動車である。キハ 40 系気動車は富士重工業・新潟鐵工所で合わせて 888 両が製造され、日本各地に投入された。

開発経緯

一般型気動車の新製は昭和 43 年以来全く行われていなかった。しかし昭和 50 年代に入ると、昭和 30

年頃に登場した気動車が老朽化してきたので、1977年(昭和52年)に代替として誕生したのがキハ40系である。

性能・特性

キハ40系のエンジンは、12系客車やキハ181系特急型気動車の電源エンジンを走行用に改良したDMF15HSA(220ps)というエンジンが使われている。ちなみに、北海道、寒地仕様の車両には雪による乗り心地の低下を防ぐため、空気ばね台車(暖地型はコイルばね台車)が使われている。

使用線区(現在は走っていない場所も含む)

		北海道	東北	中部	関東	関西	中国	四国	九州
キハ40形	酷寒地	名寄本線、湧網線以外							
	寒地		八戸線、大船渡線、陸羽東線、奥山沼線、奥羽本線、五能線、羽越線、磐越西線、佐沢線、米坂線、只見線	白新線、磐越西線、飯山線、高山線					
	暖地			高山線、太多線	八高線、烏山線、水郡線、日光線	関西線、紀勢線、小浜線、播磨線、姫新線、津山線、吉備線	山陽本線、木次線、三江線、山口線、美祇線、岩日線、芸備線	土讃線、予讃線	筑豊線、香椎線、篠栗線、伊田線、唐津線、筑後線、久大本線、豊肥線、指宿枕崎線、吉豊線、宮之城線、志布志線、大隅線
キハ47形	寒地		羽越線、磐越西線、米坂線	白新線、磐越西線				土讃線、予讃線	
	暖地				水郡線	関西線、紀勢線、小浜線、加古川線、播磨線、姫新線、津山線、吉備線	芸備線、山口線、美祇線、岩日線、若穂線	土讃線、予讃線、予土線	北九州地区、長崎線、佐世保線、豊肥線、肥前線、三角線、指宿枕崎線、志布志線、日南線
キハ48形	酷寒地	石北線、富良野線、根室線、留萌線、函館線、礼沼線							
	寒地		八戸線、田沢湖線、大船渡線、陸羽東線、奥山沼線、石巻線、奥羽本線、五能線、男鹿線、羽越線、陸羽西線、佐沢線、長井線、米坂線、只見線、会津線	飯山線、高山線、太多線					
	暖地			高山線、太多線		小浜線、舞鶴線			

形式・番台

キハ40系気動車は日本各地で活躍したため、それぞれの気候のあった番台があり、その地域ならではのキハ40を見ることができた。以下の表はキハ40系新造時の表である

形式名	番台区分	扉	運転台	仕様	トイレの有無	デッキの有無	両数
キハ40形	100番台	片開き	両運転台	酷寒地	有	有	150
	寒地			有	有	94	
	暖地			有	無	148	
キハ47形	500番台	両開き	片運転台	寒地	有	無	22
	無				21		
	0番台			暖地	有		193
	1000番台				無		134
キハ48形	300番台	片開き	片運転台	酷寒地	有	有	6
	無				4		
	寒地			有	4		
				無	3		
	0番台			暖地・準寒地	有		59
	1000番台				無		50

改造車

時代にあった改造が施されて数十種類の形式・番台区分ができた。例えば、北海道の急行「宗谷」「天北」「利尻」の高速化のために改造されたキハ400、キハ480系がある。

観光列車

キハ 40 系の車両は 888 両も製造され、その殆どが JR 各社に継承された。汎用性が高く改造がしやすかったため、JR によって多くキハ 40 系が観光列車として生まれ変わった。その結果、数十種類もの観光列車が誕生した。



↑ JR 西日本ベル・モニターニュー・エ・メール

参考文献

- ・国鉄車両一覧(日本交通公社)
- ・ウィキペディア

NO.9 横浜高速鉄道 Y500 系 (M1.竹内 伊織)

1.概要

今回、僕は横浜高速鉄道 Y500 系電車について紹介する。この電車は横浜から元町・中華街を繋いでおり、2004 年 2 月 1 日に運転を開始した。みなとみらい線(MM)開業とともに、東急東横線との相互運転をすることが計画されていたため、横浜高速鉄道名義で作られて、開業と同時に東横線との相互運転を開始した。このとき、8 両編成が 6 編成計 48 両作られており、設計は「環境の優しさ」、「標準化によるコストの削減」、「快適な移動空間の提供」を基本とされている。



2.構造

前述した Y500 系はコスト削減のために東急 5000 系と同じように設計されている。

おおまかの構造は、東急 5000 系と一緒だが、細部変更が色々あり、例えば乗務員室の一部装備が異なっていたり、車椅子空間横のドアの形状に差があったり、車内の乗客用ドアの上部に 15 インチの液晶テレビが設置されていて、左側は商業広告用の TOQ バージョンで右側は運行案内などが表示されている。ほかにも、車体の前面、側面にみなとみらい線の記号である「M」のマークがついていたり、車体の色が「鮮やかな都市」を意味する色の黄色と横浜海の色をモチーフとした青色をみなとみらい線の M のマークと合わせて、ジグザグ状に描かれていたり屋根が青く、乗務員室の上部からエアコンまで黄色い線が伸びているほかに、昇降促進放送が MM、東急、西武、東武、メトロの種類が収録されていたりする。だが、台車と走行装置は東急 5000 系と同じで、台車は東急車両製のボルスタレス台車 TS-1019A を使用し、走行装置には日立製の VVVF-IGBT を使用している。空調設備は 61.05KW(52500kcal/h)であり、奇数編成は三菱製、偶数編成は日立製のものを搭載している。種別表示器が Y511F~Y516F の前面及び側面種別表示器はフルカラーLED 式、行先表示器は LED 式、Y517 編成

はすべての車両がフルカラーLED式である。全ての表示器がフルカラーLED式の時、表示器に公式キャラクターの姿が見られる。

3.車内

横浜高速鉄道みなとみらい線の車内も基本的に東急5000系と同じなのだが、席の色が紫色系列、床材も紫色列になっている。窓はUVカット熱線吸収ガラスを使用しているため、カーテンは使用されていない。座席は一人45cmくらいの幅で、座席の色は濃いピンク、優先座席は青色だ。そして、座席の模様は横浜スカーフをモチーフにしている。また、ドア開閉音が東急5000系より半音高くなっている。他にも、車内の設備にはユニバーサルデザインが所々に施されている。

4.運用

東急東横線系統と運用上に差がなく、共通で運用されている。2013年3月16日改正により、8両編成専属の列車で運用されている。Fライナーや東横線特急は原則として10両編成なのだが、2017年5月5日にY514Fが緊急で充当されたことがある。長津田工場での定期検査のときには目黒線、大井町線、田園都市線、こどもの国線を通じて、回送運転することがある。

引用サイト [namuwiki](#) 参考 [Sannkou](#) 写真 [裏辺研究所](#)

NO.10 南海電鉄30000系 (M1.西山 拓都)

皆さんは「南海30000系」についてご存じだろうか。

南海30000系は、南海電気鉄道が1983年（昭和58年）に製造した特急形電車である。

1.概要

南海30000系は高野線の山岳線区直通特急「こうや」に使用していた20000系が製造後20年以上を経過して老朽化していたため、同系の代替を目的として、1984年（昭和59年）4月1日から5月20日まで高野山で弘法大師御入定1150年御遠忌大法会が開催されるのを前に、東急車輛製造で4両編成2本（8両）が製造された。20000系は1編成しかなく、検査時には一般車の21000系が代走したほか、冬期には運休していたが、本系列が2編成製造されたことにより「こうや」の通年運行が可能となった。現在は特急「こうや」や特急「りんかん」に使用されている。



2.構造

①車体

車体は普通鋼製車体で、山岳線区対応のため車体長は17mとなっている。前面は「く」の字形に傾斜させた非貫通型とし、前面展望を良くしている。側面は各車両に1か所ずつ折り戸を配置し、側面の客室部分の窓は高さ790mm×幅1,750mmの、製造当時としては国内最大級の大形固定窓となっている。塗装は高野線特急共通のアイボリーホワイトとワインレッドのツートンカラーで、地色が20000系のクリーム色から変更された。1999年の更新工事の際に、両先頭車の前頭部寄りの側面に「NANKAI」のロゴが追加されている。

②車内設備

座席はフリーストップ式回転リクライニングシートで、自動回転機構付き、座席脚台は床固定タイプ、加えて背面テーブルと網袋が付く。先頭車両の形状の変更やトイレ・洗面所のスペース確保の影響で先代の 20000 系よりピッチが 50mm 詰められているが、1 編成あたり定員も 20000 系と比較して 4 名分増加している。また、中間車にはサービスコーナーがあり、製造当初は自動販売機を用いて対面での売店営業を行っていたが、1999 年の更新工事で座席形状を変更、トイレが洋式化(車椅子非対応)されたほか、売店区画が撤去された。

3.運用

製造以来、高野線のなんば駅 - 極楽橋駅間を運行する特急「こうや」と、なんば駅 - 橋本駅間の特急「りんかん」(1992 年 11 月まで通称「H 特急」)に使用されている。

2008 年(平成 20 年)2 月 23 日に和歌山で開催されたイベントのため、初めて団体列車として南海本線を走行した。側面幕は「臨時 団体専用」表示となっていたが、先頭車は「こうや」表示のまま運転された。

2015 年 3 月には高野山開創 1200 年を記念して 30001F に「赤こうや」、30003F に「紫こうや」のラッピングが施され、2016 年 2 月まで運行された。

参考文献 Wikipedia

NO.12 近鉄 3200 系 (M1.渡邊 慶之)

僕の好きな車両は近鉄 3200 系です。この車両は昭和 61 年に走り始めました。

車両に大型押し出しアルミ型材を使ったり、VVVF インバータという装置を新規導入したりして、その後の近鉄通勤車の基本の形になりました。VVVF インバータとはモーターの制御装置のことです。ところが、3200 系の VVVF インバータは後の VVVF インバータとは少し違いがあります。それは、音が出発時に、三段階も矢継ぎ早に音が変わる点です。

また、同じ 3200 系に搭載されているモーターでも、歯車の比が少し違うものがありますが、これは点検時などに付け替えたもので、その二種が混交している編成で走ってもなんの問題もないそうです。

そしてこの車両は京都市交通局(市営地下鉄)烏丸線との相互直通運転をすることに向けて製造した車両なので、他の近鉄通勤車と似ているとは言っても保安機器などの点で他の近鉄通勤車と異なる点もあります。

そしてこの車両は原則単独編成での運用(要は他の車両と連結しない)であるため、貫通扉を片側に寄せて大型曲面窓を採用していることも他の車両との違いの一つで、これは他の近鉄通勤車にはあまり見られないものです。よって貫通幌はついていません。つまり、急行として走るときは他と違って、運転台を通ることがなくなります。

外部塗装は、今では珍しくない、ホワイトとマルーンの二色になりました。これより以前はマルーン一色でした。ちなみに、マルーンといえば、近鉄マルーンだけでなく、阪急マルーンもあります。

京都市交通局烏丸線で走っている市営地下鉄 10 系や 20 系と、ドアが閉まるときのアナウンスが一緒であることも烏丸線で走る事からの特色だと思います。



現在は奈良発国際会館行きや、京都発大和西大寺行きなど、京都線や烏丸線、奈良線や難波線をベースに運行していますが、方向幕に普通・急行高の原行き(終着駅ではない)、京都市快速急行き(昔はあったが今はない)、快速急行大阪難波行き(大阪難波方面は区間準急のみ)、普通烏丸御池行き(終着駅ではない)など通常では見られない方向幕もあります。

ちなみに、快速急行は京都線で一時運用されていましたが、特急と停車駅がほぼ変わらないことで特急に乗る人が少なくなってしまったため、すぐに廃止されてしまいました。特急は丹波橋、高の原、西大寺に止まり、快速急行は丹波橋と竹田、西大寺に止まったということからも特急に与えた影響が分かると思います。

最後に、近鉄 3200 系には他の鉄道会社の地下鉄連絡用の車両と大きく違うところがあることをお教えしましょうそれは地下鉄区間外の奈良線～難波線でも運用されていることのために山岳トンネルを通ることです。

僕がこの車両の好きな点は外見が他と違ってシンプルに見えるところと、ドアが閉まるときに流れる音の心地よさ、そして他の車両と違って違いがわかりやすいことです。

参照

Wikipedia

http://atomicpunk.s25.xrea.com/maku/3200/maku_3200.html

NO.12 天竜浜名湖鉄道 TH2000・2100・9200 形気動車 **(M1.渡邊 璃久)**

1.概要(この先は、分けて紹介する場合以外は TH2100 型と呼ぶ)

TH2100 形は、2001 年から老朽化が進んでいた TH1 形を置き換えるために製造を開始した。TH2000 形は 2001 年に 3 両が製造された。以降は保安ブレーキの二重化を行った TH2100 形に移行し、14 両が製造された。TH9200 形は 2002 年に TH2100 形の内装を観光用に変更し、1 両が製造された。

2.分類

この車両は、新潟鐵工所製の軽快気動車 NDC の一種で 18メートル級車体を採用している。

エンジンはカミンズ製の N14-R を一機搭載しており、定格出力 257kw に設定された。台車はボルスタレス空気パネ、積層ゴム式 NP131D/T となっている。なお、TH2000 形気動車は、2004 年に TH2100 形に改造され、消滅した。

3.今後

運行開始より 20 年以上経過しており、老朽化による故障が発生しているため、2025 年度から年に 1 両ずつのペースで置き換えが始まる見通しである。

4.ラッピング

TH2100 形は様々なラッピングが施されており天浜線オリジナル色よりも、ラッピング車の方が多いほどである。



2101「湘南色 Re+」	2102「キハ 20 色塗装列車」	2103「シン・キャタライナー」
2105「ヤマハ PAS 号」	2107「花のリレー・プロジェクトラッピング列車」	2109「ゆるキャン△SEASON3ラッピング列車」
2110「ぶんぶん号」	2111「エヴァンゲリオンラッピング列車」	2112「C Nexus 号」
2113「KATANA 号」	2114「うなびっぴーごー！」	9200「マリメッコ列車 New スローライフトレイン」

(参考文献：Wikipedia) (写真のゆるキャン列車は 2024 年 2 月 25 日に運転を終了し、新しい塗装に変わっている。)

名古屋市営地下鉄について

文/写真(一部を除く):71期(M3) 増元 大絆

～はじめに～

皆さんは、名古屋市営地下鉄をご存じでしょうか。関西にお住まいの方の殆どは利用したことがないかもしれません。毎年、洛星では各学年に約1、2人が名古屋から通学していることがあります。そんな名古屋の地下鉄について分かりやすく説明できたらなと思います。長文になりましたが、是非最後まで御覧ください！

また、波線が引いてある部分は特に伝えたいことですので、ご参考いただければ幸いです。

i. 名古屋市営地下鉄ってなに？

そもそも名古屋市営地下鉄とは何なのでしょう。名古屋市営地下鉄は、守山区を除く名古屋市の区と日進市を走る地下鉄です。営業距離は93.3km、駅数は87駅となっており、全国の地下鉄の中で4番目の規模となっています。利用者数は1日あたり134万人と、名古屋市の人口の約半数に匹敵します。



路線は、東山線、名城線、名港線、鶴舞線、桜通線、上飯田線の6路線があります。

東山線は、中川区の高畑駅から名東区の藤が丘駅を結んでおり、路線カラーは黄色、路線記号はHです。正式名称は高速度鉄道第1号線といい、路線の愛称が「東山線」です。名称の由来とされているのは、沿線にある「東山動植物園」で、昭和44年4月に決定されました。

名城線は、中区の金山駅から瑞穂区の新瑞橋駅、千種区の名古屋大学駅、東区の大曽根駅、中区の栄駅を経て金山駅までを環状運転しており、路線カラーは紫色、路線記号はMです。環状運転をしている地下鉄は、日本の中でもこの名城線

だけです。名港線は、中区の金山駅から港区の名古屋港駅を結んでおり、路線カラーは紫に白線が入ったもので、路線記号はEです。名城線の大曽根駅やナゴヤドーム前矢田駅まで直通しています。正式名称は、名城線とまとめて高速度鉄道第2・4号線です。名城線の愛称の由来は、沿線にある名古屋のシンボル「名古屋城」、名港線は「名古屋港」です。名港線という名前は、2004年の第4号線全通に伴った愛称の再公募で付けられました。

鶴舞(つるま)線は、西区の上小田井駅から日進市の赤池駅を結んでおり、路線カラーは水色、路線記号はTです。名鉄豊田線と犬山線に直通しています。正式名称は高速度鉄道第3号線で、愛称の由来は沿線の「鶴舞(つるま)公園」です。

桜通線は、中村区の太閤通駅から緑区の徳重駅を結んでおり、路線カラーは**赤色**、路線記号はSです。正式名称は高速度鉄道第6号線で、最初の開通区間である名古屋～今池間の大部分が「桜通」という道路の下を走っていたことが愛称の由来です。

上飯田線は、北区の平安通駅から同区の上飯田駅の僅か0.8kmを結んでおり、路線カラーは**桃色**、路線記号はKです。これは日本で一番短い地下鉄となっています。名鉄小牧線の小牧駅や犬山駅へ直通しています。この路線のみ正式名称は、愛称と同様の「**上飯田線**」です。

このように、名古屋市営地下鉄にはそこにしかないものが色々あります。少しでも「乗ってみたいな」と思っていただけではないでしょうか。さて、ここまで名古屋市営地下鉄の大まかな説明をしてきました。次の項目では、そんな名古屋市営地下鉄の歴史について説明したいと思います。

ii. 名古屋市営地下鉄のあゆみ

名古屋市営地下鉄はどのようにして発達していったのでしょうか。路線が拡大していく様子を年表で示そうと思います。(路線名や駅名などは現在の名称にしています。)

年月日	出来事	年月日	出来事
1957/11/15	東山線 の名古屋～栄間が開業	1960/6/15	東山線 の栄～池下間が開業
1963/4/1	東山線 の池下～東山公園間が開業	1965/10/15	名城線 の栄～名古屋城間が開業
1967/3/30	東山線 の東山公園～星ヶ丘間、 名城線 の栄～金山間が開業	1969/4/1	東山線 の星ヶ丘～藤が丘間、 名古屋～中村公園間が開業
1971/3/29	名港線 <u>全線</u> 開業	1971/12/20	名城線 の名古屋城～大曽根間が開業
1974/3/30	名城線 の金山～新瑞橋間が開業	1977/3/18	鶴舞線 の伏見～八事間が開業
1978/10/1	鶴舞線 の八事～赤池間が開業	1979/7/29	鶴舞線 と名鉄豊田線の相互乗り入れ開始
1981/11/27	鶴舞線 の浄心～伏見間が開業	1984/9/6	鶴舞線 の庄内緑地公園～浄心間が開業
1989/9/10	桜通線 の太閤通～今池間が開業	1993/8/12	鶴舞線 の上小田井～庄内緑地公園間が開業 (<u>全通</u>)、名鉄犬山線と相互乗り入れ開始
1994/3/30	桜通線 の今池～野並間が開業	2000/1/19	名城線 の大曽根～砂田橋間が開業
2003/3/27	上飯田線 <u>全線</u> 開業 名鉄小牧線と相互乗り入れ開始	2003/12/13	名城線 の砂田橋～名古屋大学間が開業
2004/10/6	名城線 の名古屋大学～ 新瑞橋間が開業(<u>全通</u>)	2011/3/27	桜通線 の野並～徳重間が開業(<u>全通</u>)

名古屋市営地下鉄の歴史について、簡単に説明してみました。このように、名古屋市営地下鉄は約55年かけて完成したのです。

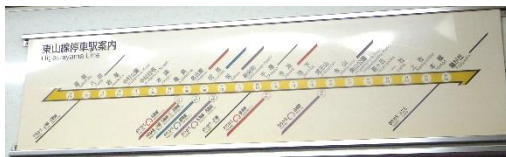
iii. 名古屋市営地下鉄の駅

名古屋市営地下鉄にはたくさんの駅があり、たくさんの魅力があります。駅について少しでもお分かりいただけたら幸いです。

① 駅一覧

各路線の駅を写真で見てください。

・ 東山線



・ 鶴舞線



・ 上飯田線



・ 名城線/名港線



・ 桜通線



また、数駅には副駅名称と呼ばれるものが設けられています。

東山線 高畑駅は中川区役所、本陣駅は中村区役所、**名城線** 名古屋城駅は市役所・県庁、**名港線** 日比野駅は中央卸売市場、**桜通線/鶴舞線** 御器所駅は昭和区役所、**桜通線** 桜山駅は市立大学病院です。

そしていくつかの駅は、開業当初の駅名から改称されています。

1966年6月1日には、栄町駅が栄駅に、伏見町駅が伏見駅に改称されました。その後、2004年10月6日に瑞穂運動場東駅が開業した影響により、瑞穂運動場駅が瑞穂運動場西駅に、また藤ヶ丘駅が藤が丘駅になりました。最後に改称されたのが2023年の1月4日で、中村区役所駅が太閤通駅に、市役所駅

が名古屋城駅に、伝馬町駅が熱田神宮伝馬町駅に、神宮西駅が熱田神宮西駅になりました。市役所駅は、市役所の近くにある駅の中で、唯一「前」が付かない駅名でした。

名城線の名古屋城駅の7番出口は、前頁下部の図のように名古屋城の高麗門をモチーフにした駅舎となっています。通常の出口と比べてみると全然違って格好いいですね。

↓名古屋城駅の7番出口↓



↓通常型の駅舎(鶴舞線 浅間町駅)↓



②観光名所の最寄り駅

名古屋市といえば、名古屋城をはじめ、たくさんの観光名所があります。名古屋市を観光する方のためにも、ここでその最寄り駅を示したいと思います。観光のご参考になれば幸いです。(50音順となっています。)

- ・熱田神宮…名鉄線 神宮前駅から徒歩3分、**名城線** 熱田神宮伝馬町駅または熱田神宮西駅から徒歩7分
- ・オアシス21…**東山線**・**名城線** 栄駅直結
- ・大須観音…**鶴舞線** 大須観音駅から徒歩すぐ
- ・名古屋ビルヂング…**桜通線**・**東山線** 名古屋駅から徒歩1分
- ・中部電力 MIRAI TOWER…**桜通線**・**名城線** 久屋大通駅から徒歩すぐ
- ・鶴舞公園…JR/**鶴舞線** 鶴舞駅から徒歩すぐ
- ・徳川美術館…JR 大曾根駅から徒歩10分、**名城線** 大曾根駅から徒歩15分
- ・名古屋港水族館…**名港線** 名古屋港駅から徒歩3分
- ・名古屋城…**名城線** 名古屋城駅から徒歩5分
- ・名古屋名物みそかつ 矢場とん 矢場町本店…**名城線** 矢場町駅・**鶴舞線** 上前津駅から徒歩5分
- ・東山動植物園…**東山線** 東山公園駅から徒歩3分、星ヶ丘駅から徒歩7分
- ・名城公園…**名城線** 名城公園駅から徒歩3分

まだまだたくさんありますが、今回はこのあたりにしておきます。名古屋市営地下鉄は数多くの観光名所の近くを走るため、観光される方にはとてもおすすめです。

③いろいろな“イチバン”の駅

ここでは、名古屋市営地下鉄の中で一番〇〇な場所を紹介していきます。

- ・ **桜通線** 丸の内駅

この駅は海拔-25.0mで、名古屋市営地下鉄の中で一番深い駅となっています。

- ・ **東山線** 藤が丘駅

この駅は海拔 57.6mで、名古屋市営地下鉄の中で一番高い駅となっています。

- ・ **名港線** 金山駅～日比野駅間

この区間は 1.5km と、名古屋市営地下鉄の中で一番距離が長い区間になります。

- ・ **名城線** 栄～久屋大通駅間

この区間は 0.4km と、名古屋市営地下鉄の中で一番距離が短い区間になります。

- ・ **桜通線/東山線** 名古屋駅

ここは、名古屋市営地下鉄の中で一番乗降客数が多い駅で、287964 人/日(令和 4 年度)です。

- ・ **名城線** 妙音通駅

ここは、名古屋市営地下鉄の中で一番乗降客数が少ない駅で、3390 人/日(令和 4 年度)です。

実際訪れてみると体感できましたので、皆様も是非名古屋市営地下鉄に乗ってみてください。

iv. 接近メロディ

名古屋市営地下鉄では、上飯田線を除く 5 路線で接近メロディが使用されています。接近メロディの曲の全ては、名古屋市立大学芸術工学部の水野みか子助教授が作曲しました。ここでは各路線の接近メロディを紹介したいと思います。曲は各 URL からお聴きいただけます。(「オーバル」以外は私が録音したもので、多少雑音が入っている場合がございます。)

①東山線

- ・ 藤が丘方面 「ドリーム」 「<https://d.kuku.lu/6bvedtr5s>」

- ・ 高畑方面 「イエローライン」 「<https://d.kuku.lu/x2ftxxhe3>」

この曲は、東山動植物園に向かう子ども達が、楽しみに地下鉄を待っている様子をイメージして作られており、作曲者の水野みか子氏による「ち～か～て～つ～たのしいな～」という隠れた歌詞がつけられています。

②名城線

- ・ 左回り 「ランディング」 「<https://d.kuku.lu/xhzf2b7ac>」

- ・ 右回り 「サークルポイント」 「<https://d.kuku.lu/7kwx6usev>」

③名港線

- ・ 金山方面 「海」 「<https://d.kuku.lu/unt5fpdeu>」

- ・ 名古屋港方面 「ハッピータイム」 「<https://d.kuku.lu/s2kdk5cxg>」

④鶴舞線

- ・上小田井方面 「ファンタジー」 「<https://d.kuku.lu/h67kz55bv>」
- ・赤池方面 「サンライト」 「<https://d.kuku.lu/zdg5vtfnu>」

⑤桜通線

- ・太閤通方面 「チェリー」 「<https://d.kuku.lu/u5mm64kux>」
- ・徳重方面 「オーバル」 「<https://tabi.michikusa.jp/sound/sekkin/s05-3t.mp3>」

(<https://tabi.michikusa.jp/sound/sekkin/sakuradori.html> 様より)

これらは、2007年3月19日に導入されたもので、それ以前は名城線と名港線のみで使用されていました。当時の使用曲は、全てJR東日本のメロディでした。名城線の右回りには「あざみ野」、左回りには「すすき野高原」が、名港線の金山方面には「光と風と」、名古屋港方面には「twilight」が採用されていました。

いかがだったでしょうか。名古屋市営地下鉄にはとても素敵なメロディがたくさんあります。僕はこのメロディが大好きです(笑)。名古屋市営地下鉄には魅力がたくさんあることをお分かりいただけましたか？
いよいよ最後は車両の紹介です！

V. 車両

皆様お待ちかね(?)の名古屋市営地下鉄の車両についてです。名古屋市営地下鉄には名鉄の直通列車を含め、たくさんの車両が走っています。今回は、現役で活躍している車両たちを紹介したいと思います。

・5050形

東山線で使用されています。平成4年に3編成を導入した後、平成12年まで順次導入を行い、全27編成(162両)となっています。前面のデザインは5000形(引退済)のイメージを踏襲し、東山線の車両としての特色を出しています。2本の黄色のラインカラーを配し、すっきりとしたデザインになっています。



↑5050形↑

↓N1000形↓

・N1000形

東山線で使用されています。名古屋の地下鉄開業50周年にあたる年に5000形の更新のため、N1000形車両が導入されました。この車両は、名古屋市の重要課題である「安心・安全で快適なまちづくり」の推進を図るため「地球環境に優しい」「人に優しい」を基本の方針とし、新火災対策への対応や運転状況記録装置の設置など、新たな



安全対策、省エネのさらなる推進、乗り心地の向上、車両床面とホームとの段差の縮小や、車いすスペースの増設など、バリアフリー化の推進を図った車両です。

・2000形

名城線・名港線で使用されています。平成元年の世界デザイン博を機に5編成(30両)を導入し、以後は車両の買い替え、名城線の延伸に伴って導入しており、現在は36編成となっています。

車体は軽量オールステンレス構造です。前面デザインは、大型曲面ガラスを使用し、やわらかな曲線を取り入れると共に、傾斜角をつけスピード感があふれるスタイルとなっています。



↑2000形↑

(写真:まるはち交通様より)

・3050形



↑3050形↑

鶴舞線や乗り入れ先の名鉄線内で使用されています。鶴舞線全線開業を期に、10編成(58両)が導入されました。このうちの1編成には、3000形(引退済)の6両編成化によって余った3000形2両が中間車に組み込まれました。車体は軽量オールステンレス構造です。前面・側面には青色のラインが引かれ、3000形車両のイメージを残しつつも現代的で、すっきりとしたデザインになっています。

(写真:まるはち交通様より)

・N3000形

鶴舞線や乗り入れ先の名鉄線内で使用されています。3000形車両の更新のため、平成23年度よりN3000形車両を導入することになりました。この車両の特徴は、6050形車両と仕様を合わせ、互換性を持たせることにより、車両保全の軽減を図っていることです。また、バリアフリー推進のため、各車両に車椅子スペース、ドア閉動作開始ランプ、スタンションポールの設置、火災対策としての貫通扉の設置などを行いました。



↑N3000形↑

・6000形

桜通線で使用されています。昭和62年に1編成(4両)、平成元年の中村区役所(現:太閤通)～今池間の新線開業に合わせて、新たに12編成(48両)が導入されました。平成5年の今池～野並間開業に合わせ、それまで4両編成だったものを5両編成化すると共に、48両を導入し、全20編成(100両)となっています。

客室内の車両端部には、車内案内表示器を設置したほか、平成5年に導入した車両から車いすスペースが設置されています。その時からワンマン運転化が行われたため、その支援機器として、ATO装置(自動列車運転装置)等の機器が搭載されています。



↑6000形↑

・6050形



↑6050形↑

桜通線で使用されています。平成22年度桜通線の野並・徳重間の新線開業用の車両として、平成21年度に1編成(5両)、平成22年度に3編成(15両)が導入されました。

車両デザインの変更や、電光式の行先表示の採用、桜通線に設置されるホーム柵への対応などがなされています。また、車両の床とホームの段差を少なくして、車両への乗降がしやすいようになっています。

火災対策として、煙が隣接した車両へ広がることを防ぐため、全ての連結部に扉が設置されています。

・7000形

上飯田線と名鉄小牧線で使用されています。平成15年に2編成(8両)が導入されました。この車両は、従来名古屋市営地下鉄車両の設計理念としている「Safety Speedy Silent」の3Sを基礎とし、種々の新しい技術を導入すると共に、乗客サービスの向上を図り、快適な車内が追求されました。

車体は軽量オールステンレス構造とし、前面窓には大形曲面ガラスを採用して、貫通扉との一体感をもたせたデザインとなっています。



↑7000形↑

(写真:まるはち交通様より)

・名鉄100系/200系



←100系
200系→



鶴舞線に直通する名鉄の電車です。1978年、鶴舞線と名鉄豊田線との相互直通乗り入れ車両として、100系がデビューしました。1989年に増備した116編成以降は添加励磁制御の回生ブレーキ付きとなり、1991年に犬山線と鶴舞線との相互直通運転に向けて増備した4編成は200番代となりました。1994年に増備された215編成から200系と呼ばれています。また、2011年からは1978・1979年製の111～115編成を対象に、制御装置のVVVF化工事が行われました。

・名鉄300系

上飯田線に直通する電車です。2000年4月に上飯田連絡線の相互直通運転専用車両として、300系8編成がデビューしました。20m車体の片側4扉車で、座席配置は混雑時とオフピーク時の居住性向上のためにロングシートとクロスシートが併設されています。

名鉄初のステンレス車体を採用したほか、VVVF制御・純電気ブレーキを採用して使用電力低減を図るなど、環境面で地球にやさしい車両となっています。車載機器はワンマン運転を前提とした機器配備にされ、運転台からお客さんの乗降確認ができる対列車映像伝送装置やホームドア対応機器が備えられています。また、以降の標準装備となる車両の各機器を一括管理する車両情報制御装置(TICS)や、戸挟み検知付の電気式戸閉機を、名鉄で初めて採用し、安全性の向上と輸送コストの低減化・省力化を図っています。



↑300系↑

いかがだったでしょうか。今の名古屋市営地下鉄には11種類もの車両たちが走っています。またかつては、東山線の5000形、鶴舞線の3000形や、「黄電」という愛称で親しまれていた東山線の100形、200形、250形、300形と、名城線の1000形、1100形、1200形が活躍していました。

↓鶴舞線 3000 形 ↓



↓黄電 600 形 ↓



(写真:まるはち交通様より)

また、赤池駅から徒歩7分ほどの「レトロでんしゃ館」には、昔名古屋で走っていた黄電の100形や、名古屋市電の車両などが保存されています。展示されている車両は車内に入って見学することができるため、貴重な体験ができます。名古屋市営地下鉄の日進工場に隣接しているため、付近の跨線橋からは車庫に留置されている車両や、車庫の横を走る名鉄豊田線が見えます。

↓黄電 100 形 ↓



名古屋市営地下鉄では車両の譲渡も行われました。先ほど紹介しました「黄電」は、香川県を走る「高松琴平電気鉄道(通称:ことでん)」や、福井県を走る「福井鉄道」で第二の人生を歩んでいます。車両譲渡は日本に限らず外国にも行われています。南米にあるアルゼンチンの「ブエノスアイレス地下鉄」でも、元名古屋市営地下鉄の黄電や元東山線 5000形が活躍しています。



↑琴電長尾線 600 形 ↑

(写真:まるはち交通様より)

vi. まとめ

長々と語ってしまいましたね。今回初めて自由投稿文章を書かせていただきました。まだ何を書けばいいのか分からなかった中、好きな鉄道会社である「名古屋市営地下鉄」について書きたいと思いました。どうでしょう、ご理解いただけましたか。名古屋市営地下鉄にはたくさんの魅力があります。車両、接近メロディ、駅...名古屋にお住まいの方はこの魅力を感じられているのではないのでしょうか。そんな名古屋市営地下鉄に足を運んでいただければ幸いです。最後までご覧いただきありがとうございました！

vii. 参考文献

- 名古屋市営地下鉄 - Wikipedia
- 日本の鉄道ラインカラー一覧 - Wikipedia
- 地下鉄 | 名古屋市交通局
- 地下鉄路線 TOP | まるはち交通
- 名古屋観光スポットをご紹介！グルメからエンタメまで幅広く楽しめる街
- アクセス・駐車場 | 初えびす 七五三 お宮参り お祓い 名古屋 | 熱田神宮
- 名古屋市営地下鉄の駅別乗降客数ランキング
- 設備・車両ガイド | 市営交通を楽しむ
- ち〜か〜て〜つ〜♪…駅メロ『イエローライン』に実は歌詞があった 名古屋市営地下鉄東山線・高畑方面 | 東海テレビ NEWS

JR西日本の国鉄型の動向

文・写真…小室 建斗(HII)

1. はじめに

1987年に国鉄が分割民営化してから、今年で37年が経過した。国鉄時代に製造された鉄道車両、いわゆる国鉄型はこの間に減少の一途を辿り、すでにJR東海からは消滅してしまっている。JR東日本においても一部の気動車を除いて全廃されている。そんな中、未だに国鉄型が数多く残存しているのがJR西日本である。

しかし、その状況も今、刻々と変化しつつある。2019年3月のダイヤ改正ではかつてファンの間から“国鉄広島”といわれた広島支社（現中国統括本部）から、2023年の改正では湖西線・草津線で活躍していた国鉄型電車が消滅した。また今年のダイヤ改正で岡山と出雲市を結ぶ特急「やくも」で運用されていた国鉄型特急381系を置き換えるために273系（右写真）を投入、6月14日に米子駅で381系引退イベントが行われ、翌15日引退した。そこで、本稿ではJR西日本における国鉄型の動向を山陽地区、山陰・北近畿地区の2ヶ所に分けて紹介する。また、国鉄型を改造して誕生した観光列車などについても触れる。



また、国鉄型を改造して誕生した観光列車などについても触れる。

2. 各地区の現在の状況

I. 山陽地区

山陽地区は岡山、広島、山口の3県におおまかに分かれており、この各県の国鉄型の処遇もまた分かれている。

A) 岡山地区

今刻々と国鉄型が数を減らしているのがここである。前述のように、特急車の置き換えが今春始まったが、そればかりでなく、すでに昨年の秋から普通列車も227系(右写真)101両による置き換えが始まっている。現在岡山地区で運行されている国鉄型は以下の5形式である。



〈普通列車用〉

- ① 113系…4連6本
- ② 115系…2連8本、3連30本、4連12本
- ③ 105系…2連7本
- ④ 213系…2連7本、3連4本
- ⑤ キハ40・47形…41両

このうち、213系は他車よりも比較的経年が浅く、また数年前に大規模な体質改善を施行しているため、おそらくまだ置き換えられることはない。しかし、この車両には1つ懸念点がある。それは他車が1両あたり3つ出入口を設けているのに対して、213系は2つしかないということである。そのため、後述する山口地区への転属とい



↑ 山陽線、赤穂線などで運用される213系0番台

う可能性もあるだろう。また、キハ40・47形には置き換え予定が出ていない。よって、それ以外の形式が置き換え対象となる。このうち、現在運用におけるネックとなっているのが113系(題名上の写真)だ。岡山以东では普通列車は最大で7両までしか入線できず、113系を2本連結させると1両分はみ出してしまう。また、他形式との連結もシステム

上不可能である。そのため、この形式が真っ先に置き換えられるだろう。115系・105系はその次だろう。

B) 広島地区

広島地区は前述の通り、国鉄型電車は2019年をもって消滅している。しかし、国鉄型気動車はいまだ健在であり、山口地区との共通運用が組まれている。こちらも岡山地区と同じく置き換えの予定は今の所ない。また、後述する広島～尾道を呉線経由で結ぶ観光列車、「etSETOra」の元となった車両も国鉄型である。

C) 山口地区



↑キハ40・47形

山口地区では115系、キハ40・47形が運用されている。

山口地区では現在、国鉄型の置き換えはアナウンスされていない。広島地区の227系が新山口まで乗り入れてはくるものの、いまだ国鉄型の牙城として君臨している。213系が転属してくるのか、はたまた新製投入なのかは分からないが、おそらく置き換えは岡山地区の動きが一段落した後になるだろう。また、JR西日本が現在行っている企画、『懐鉄(なつてつ)シリーズ』の一環で、115系4連1本が瀬戸内色という、10年ほど前まで見られた塗装を復刻して運行されている。JR西日本の公式ホームページで運行情報が掲載されているので、ぜひ見て、乗って、感じて欲しい。



↑現在運用されている115系4連。他の地域のとは違い、片側2扉で新製されている。



↑瀬戸内色の115系（現在運行されている車両ではない）。

II. 山陰・北近畿地区

山陰・北近畿地区の1つの特徴として、国鉄型気動車が健在で、なおかつ置き換えの話が全く出てきていない事が挙げられる。ここまで読んでもらえば気づくかもしれないが、それは山陽地区もまた同じ話である。他のJR各社がこぞって新形式の一般形気動車を登場させているのに対し、JR西日本は利用客の少ない非電化路線用にキハ120



↑主に山陰線で活躍しているキハ120形300番台

形を登場させた。だが、幹線や乗降客数の多い非電化路線用の車両は2000年に鳥根県の、2003年に鳥取県の資金援助で導入されたキハ126・121形29両のみ。これからの動向に注目したい。

A) 北近畿地区

北近畿地区は15年ほど前まで国鉄型車両が大半を占めていたが、2008年に223系5500番台が導入されると、数年のうちに激減してしまった。現在は113系2連5本が残るのみになっている。そのうち1本は現在、先述した瀬戸内色と同じく国鉄末期～JR初期に見られた福知山色を復刻した塗装で運行されている。こちらもJR西日本の公式ホームページに運行情報が掲載されている。これらの置き換えの予定は今のところないが、経年劣化が進んでいるため、早期の記録をおすすめする。



↑嵯峨野・山陰線や福知山線、舞鶴線で活躍する223系5500番台

B) 山陰地区

山陰地区は先述した、特急「やくも」が381系電車によって運行されていたが、すでに置き換えられた。これにより国鉄型特急の定期運用がすべて終了した。今は岡山地区の115系2連が2往復のみ米子～西出雲間に乗り入れている。一方、気動車は運用が少し減っているものの、しばらく安泰である。しかし、電



↑特急「やくも」で運用されていた381系。これも『懐鉄シリーズ』の一環で国鉄色が復刻されたものである。

車、気動車以外にこの地で置き換えられた存在がある。それは、トロッコ列車である。その名を「奥出雲おろち号」という。客車には国鉄時代に臨時列車・団体列車用に製造された12系、牽引車には国鉄時代を代表するディーゼル機関車であるDE10形を使用し、列車名の通り奥出雲で運行されていた。家族連れに人気のある列車であったが、車両の老朽化により昨年11月23日をもって引退した。後継に観光列車「あめつち」が運行されている。

III. その他

今紹介した他にも、近畿圏では加古川線と播但線に103系2連が8本と9本、合計34両が健在である。こちらの置き換えについても特に何も発表されていない。しかし、早めに記録・乗車することに越したことはないだろう。

3. 観光列車に改造された国鉄車

さて、ここまで各線区で定期運行されている、またはされていた車両を主に紹介してきたが、もう一つ活躍の場があり、それが観光列車への改造種車である。国鉄車は一般的に頑丈で、汎用性があり、なおかつJRが国鉄から大量に承継したのがその一因だ。今回は、この中から2つ、「etSETOra」「*La Malle de Bois* (ラ・マル・ド・ボア)」を紹介する。

① 「etSETOra」

2020年10月から12月まで開催された、『せとうち広島 destinations キャンペーン』に合わせて広島～尾道を呉線経由で結ぶ観光列車として登場した。車両はキハ47形をベースとしている。この車両はもともと2005年から運行していた観光列車「瀬戸内マリビュー」をリニューアルしたもので、コンセプトの変更により内外装共に大きく変化している。



↑ 観光列車「etSETOra」

座席設定も「瀬戸内マリビュー」では1号車は指定席、2号車は自由席で、2両とも普通車だった。一方、「etSETOra」は2両ともグリーン車指定席となっている。

「etSETOra」の車内では広島→尾道の往路ではスイーツが提供され（要予約）、尾道→広島の間ではトレインバーが開店し、地元のお酒などが楽しめる。基本毎週土日と休日に運行されるため、乗ってみてはいかがだろうか。

② 「*La Malle de Bois*(ラ・マル・ド・ボア)」

「*La Malle de Bois* (ラ・マル・ド・ボア)」

は2016年に開催された「晴れの国おかやまデスティネーションキャンペーン」および「瀬戸内国際芸術祭2016」に合わせて登場した列車で、改造種車は213系2両である。この列車名はフランス語で「木製の旅行鞆」という意味だそう。白と黒を基調としたそのデザインは先述の「瀬戸内国際芸術祭2016」の総合ディレクターである北川フラム氏が担当しており、所々に「旅」のモチーフがあしらわれている。車内設備について、座席は2列の回転クライニングシートと窓に向けたカウンター席で構成され、カウンター席からは瀬戸内海が正面から臨める仕様となっている。なお、どちらもグリーン車指定席である。さらに、この列車の特徴として、自転車を載せられることが挙げられる。



↑車内の様子



↑観光列車「*La Malle de Bois* (ラ・マル・ド・ボア)」

運転台後方にある「サイクルスペース」に自転車を立てるスタンドが各車両4つずつ設置されており、この列車のグリーン券を所持している乗客のみ駅窓口で利用券を購入することで利用できる。

この列車は岡山～宇野の「ラ・マル セとうち」、岡山～尾道の「ラ・マル セとうち」、岡山～琴平の「ラ・マル ことひら」、岡山～長船の「ラ・マル 備前長船」の4系統で運用されている。この4つはランダムに運用されているので、乗車時には注意が必要である。

4. おわりに

以上、JR西日本の国鉄型を大まかにまとめてみた。読者の皆様の頭の片隅にでも置いて頂けたなら幸いであるが、拙い文章、薄い情報なので、もし「これ乗りたい」「これ見てみたい」などと思われた場合はご自身で改めて調べてみることを強くお勧めする。

〈参考文献〉

・Wikipedia「国鉄103系電車」「国鉄113系電車」「国鉄115系電車」「奥出雲おろち号」「etSETOra」「ラ・マ

ル・ド・ボア」

・JR西日本プレスリリース「381系特急やくも定期運行終了に合わせた企画のお知らせ」

『『懐鉄』シリーズ第3弾!!!『リバイバル列車』の運転について』

『『懐鉄』シリーズ【第3弾】追加企画!!!『リバイバル列車』の運転について』

『『えっと』せとうちの魅力を感じることができる新観光列車『etSETOra（エトセトラ）』の車内サービスが決定しました!』

『観光列車『La Malle de Bois』・『SAKU 美 SAKU 楽』運転計画について』

・月刊鉄道ファン2024年2月号 「113系～60年の足跡」

〈写真〉

以下裏辺研究所より

・キハ40・47形

・115系4連

・キハ120形300番台

・etSETOra

・La Malle de Bois（ラ・マル・ド・ボア）外装&内装

残りの写真は筆者撮影

洛星鉄道研究会 京阪大津線 びわこ号塗装貸切列車主催レポート

70期 高校1年 中村倫太郎

皆さま、こんにちは。この文章は、2024年4月6日に、当会が京阪電気鉄道大津線で主催した貸切列車のレポートでございます。文章は、前半が路線についての説明と当日までの動き、後半■ページから当日の様子で構成されています。当日の様子のみを読みたい場合は、■ページへお移りください。

1章 京阪大津線とびわこ号

この章では、前知識として今回の貸切列車が走った路線について軽く触れておきます。

1.京阪大津線



△大津線路線図

※もともと島ノ関駅の運賃表だったもの 大津線感謝祭にて購入

京阪電気鉄道は、関西五大大手私鉄の一角をなす私鉄ですが、その路線は大きく二つに分かれます。その名の通り京都と大阪を結ぶ京阪本線と、その延長線である鴨東線、支線の交野線、宇治線、中之島線を総称して「京阪線」というのに対し、滋賀県の大津市を南北に走る石山坂本線と、地下鉄東西線を介して大津と京都を結ぶ京津線は合わせて「大津線」といいます。大津線は、基本的には大津市内を走る路面電車ですが、路面区間はわずかであり、かつ路面区間に駅がないことから高床車のみが走る珍しい運行形態の路線です。

ところで、なぜ「京阪」電車が大津に路線を持っているのでしょうか。それは、この路線が後から京阪の方針で合併された路線であり、開業時と現在では運営主体が異なるからです。石山坂本線は大津電車軌道〔のちの琵琶湖鉄道汽船〕、京津線は京津電気軌道によって建設された路線です。

さて、路線図からもわかる通り、現在京津線は地下鉄乗り入れを行い市内中心部へ乗り入れているものの、京阪の路線としては御陵（みささぎ）駅までとなっています。しかし京都市営地下鉄東西線が開業した1997年までは、三条通の路面を通り三条駅まで京津線は繋がっていました。また、1987年に京阪本線が地下化するまでは、三条駅の構内にあった連絡線を介して直通運転も行われていたのです。

2.大阪・大津直通「びわこ号」



△2019年10月20日
ファミリーレールフェアにて

「びわこ号」とは、60型車両の愛称です。1934年に大阪の天満橋駅～大津の浜大津駅を結ぶ直通特急「びわこ号」として運転を開始しました。

60型は特徴しかない車両でした。まず、日本で初めての流線形のデザインや連接式の台車を採用していて、現在の列車と比べても優れたデザインといえます。さらに、線路条件の異なる京阪本線と京津線両方に対応するために、高床用と低床用両方の扉を備えていたり、パンタグラフとポールの二つの集電装置を備えていたりしました。

戦時体制で1940年に一旦直通運転は中止されてしまいますが、戦後は再び枚方菊人形や大津での水泳客輸送などの臨時列車で本線と京津線の直通運用に就きます。しかし、戦後の高度経済成長期における京阪本線の輸送量増大により、京阪線と大津線の輸送量の差が顕著化したことや、車両自体の老朽化、旧式化により本線と大津線の直通運転もなくなりました。

晩年は大津線内で運用されるのみとなり、1967年から1970年にかけて3編成6両すべてが引退しました。引退後は、ひらかたパークで展示されたのち、1996年に寝屋川車庫へ移され、年に1度ファミリーレールフェアで一般公開されています。

大阪・大津直通運転自体は短命に終わってしまったものの、60型びわこ号は京阪が大津へ進出した最盛期の象徴として大津線の歴史の1ページを飾っています。

3.京阪大津線の車両たち

800系

▽路面区間を走る 809—859—860—810 編成 びわ湖浜大津～上栄町

現在京津線でのみ走っています。4両8本の32両が在籍しています。先述した、1997年の京都市営地下鉄東西線開業、京津線の部分廃止とともに登場し、登場当初から地下鉄線との直通運転を行っています。この車両の特殊性は、一般に「3つの顔を持つ電車」と表現されます。



一つ目は、「路面電車」。これはびわ湖浜大津～上栄町間の路面区間を走るためです。この区間では、通常の路面電車の2倍もの長さの電車がごろごろ走る迫力ある光景を見ることができます。二つ目は、「登山電車」。京津線には山を越えるために日本国内の鉄道で3番目に大きい4.0%の勾配があり、とてもパワフルな走りを見せてくれます。三つ目は、「地下鉄」。ATOシステムという自動運転システムを搭載しており、京都市営地下鉄東西線を走行できます。このように、800系はあらゆる路線条件に対応したハイテク車なのです。

600形・700形



▲600形 617—618 編成



▲700形 709—710 編成 (旧塗装)

現在、石山坂本線でのみ走っています。600形は1984年、700形は1992年の登場で、いずれも1997年の架線電圧の昇圧に対応し、界磁位相制御や回生ブレーキ等、近代的な装置を備えています。

600形が2両10本の20両、700形が2両5本の10両在籍しています。見た目の違いとしては、600形は立体的な顔なのに対し、700形は平面的な形状をしていることです。しかし、乗ってしまえばそれ程差はありません。ちなみに、今回貸し切った車両は600形です。

4.京阪の車両の沼へようこそ

600・700形は確かに当時の最新性能を持つ車両です。ですから、台車や機器類「は」新しいのですが、車体に関してはそれ以前の車両から流用してできています。

600型・700型に車体を供出したのが260型・300型・350型です。260型・300型・350型は、いずれも1960年前後に、当時大津線を走っていた戦前製造の車両の置き換えと、それによる近代化を目的に製造された車両です。260型と300型は主に京津線用、350型は車両性能の関係で山越えができないため石山坂本線専用という違いがあります。

当時の新型車両にもかかわらず、台車や機器類は戦前に作られた車両の流用品です。具体的には、260型は200型、300型は300型(初代)、350型は800型という車両が種車ですが、それぞれの車両の説明は省きます。さらに、この次のページにある表をみてもらうとわかる通り、260型に機器を供出した200形は、京阪創業当時の車両である1型から機器を流用しているのです。

ここまでたどっていってみると、600形の2次車と3次車(609号車～620号車)は、1型にルーツを持っているということがわかるのです。

ちなみに本線の最新形式である13000系でさえ、初期車は2600系のパンダグラフを流用していて、そのあたりの精神は脈々と受け継がれていることがわかります。

以下に1型から続く車体や機器類の流用の変遷を示しました。興味のある方はご覧ください。

【参考】

○機器類新製、車体流用の対照表-600・700形の成り立ち

改造前形式	区分	車両番号	製造年	機器類改造年	改造後形式	区分	車両番号
260型	1次車	261～267	1957年	(1997廃車)			
	2次車	268～273	1959年	1988年	600形	3次車	615～620
	3次車	274～279	1961・63年	1986・87年	600形	2次車	609～614

	4次車	280~286 ※	1968年まで	1979・81年	500型	501~506
300型		301~308	1965~68年	1984年	600形 1次車	601~608
350型		351~357※	1966・67年	(1997廃車)		
		358~361	1966・67年	1992・93年	700形	701~704
500型	★	501~506	1979・81年	1992・93年	700形	705~710

※280号車のみ1997年で廃車になった。 ※351号車のみ1994年で廃車になった。

★500型は非現存形式。260型4次車は2度の改造を経て700型として走っている。

○車体新製、機器類流用の変遷—260型、300型、350型の成り立ち

改造前形式	走行線区	車両番号	製造年		改造年	改造後形式	走行線区/区分	車両番号
1型	京阪線	1~63※	1910~17年	→	1917~25年	100型	京阪線	123~162
				→	1929~42年	200型	京阪/大津線	201~220
				→	1967・68年	260型	4次車	280~286
					1957~63年	260型	1~3次車	261~279
1000型	京阪線	1001~1010	1924年	改番	1929年(改番)	300型(旧)※	京阪/大津線	301~310
				→	1965・68年	300型(新)※	大津線	301~308
100型	現大津※	101~112	1927年	改番	1929~40年	800型(旧)	京阪線	801~812
				→	1966・67年	350型	石山坂本線	351~361

※1型は、欠番や重複などがあり、65両が製造された。

※100型自体は70両製造されたが、1型からの機器流用車のみ記した。

※現大津線=琵琶湖鉄道汽船

注)300型(旧)と、300型(新)は、同一番号であるが、まったく別の形式。

同様に800型(旧)も現在走っているものと別形式。

2章 当日までの準備

時は2023年の10月にさかのぼります。我々はいまだに文化祭の余韻に浸っていました。

僕はなんとはなしに過去のGoogle Classroomを見返していました。その時、先輩方が過去に計画されていた嵐電の貸切列車の参加者を募集するページを見つけました(残念ながらその計画は実現しませんでした)。

本校の文化祭は九月ですから、後期は大きなイベントというのがあまりないので、もしかしたらできるかもと思いました。さらに、例年に比べて当時の中学1、2年生の人数がかなり多く、貸切列車の費用面でも非常に都合の良いうえ、彼らにイベントを用意することにもなります。

しかし、問題は人が集まるような企画を現実的な値段で作ることです。その日からとりあえずネット上の様々な貸切列車に参加した人や主催した人のブログを読み漁りました。そして、一人当たりの費用が高くても5000円未満になり、かつ普段その車両が走らないところを走り、そして学校からの距離が離れすぎず現地へのアクセスが負担にならないところ、ということ意識した結果京阪京津線に至りました。

顧問の石丸先生の協力も仰げ、十分な数の参加者も揃ったため、HPの問い合わせページから申し込みました。

以下、調整の履歴をまとめておきます。

2023/10/21	Google classroomにて参加者募集開始
10/31	ホームページの問い合わせページより申し込み
11/16	経営企画部の担当者様よりご返信
11/27	行程案と希望日時などを送信
12/7	担当者様より別日程の設定の要請
12/26	別日程の返信、撮影会の費用や参加者からの質問について問い合わせ
12/28	<u>日程4/7に決定</u> 、びわこ号塗装車の運行可能とのご返信、問い合わせへのご回答
2024/1/5	日程承知、撮影会断念、車内マイク使用希望の旨返信
同日	ダイヤの時間帯の問い合わせ、車内マイクについて回答
1/9	希望時間帯を返信
1/12	<u>運行ダイヤ決定</u>
2/1~28	<u>参加費徴収（校内）</u>
2/27	e-kenetへ問い合わせ
3/6	見積書、参加者名簿、申込書兼同意書受信→金額について問い合わせ
3/12	<u>行程短縮、時刻変更成立</u>
3/15	見積書、参加者名簿、申込書兼同意書を再び受信
3/19	参加者で打ち合わせ、 <u>参加者名簿作成&投函</u>
3/21	<u>運行費用をe-kenetを通して支払い</u>
3/25	担当者様より諸注意を受信

撮影会を目論んだものの費用を知って取りやめたり、料金制度を勘違いして行程変更したり、びわ湖浜大津駅の5番線への入線を希望し却下されたりしましたが、企画の根幹であるびわこ号塗装車で京津線入線という部分はしっかり果たせたので良かったです。また、公式資料の参考価格の通りに計算していたのですが、実際には京津線乗り入れ特別警戒費用や、手数料などが上乗せされて思っていたより高くなってしまい、参加者には二度目の支払を求める羽目になってしまいました。参加者には申し訳なく思います。

貸切列車の魅力はなんといっても我々で車内を占有できることです。そのため車内で飲食をしたり、なにか企画を行ったりすることも可能です。車内でできる企画…と僕もいろいろ考えてはみたものの、「鉄道研究会」の会員が喜びそうなものは中々思いつかず、結局担当者様とのやり取りの中で見出した放送機器の使用に至りました。その様子は2ページ先に載せてありますのでご覧ください。

この列車を主催しておいてなんですが、本当は、僕は列車を撮影したかったのです。しかし、それが叶うわけがありませんので、普段から投稿を目にし、行動力と撮影技術をお持ちのたいちよ氏に撮影を依頼しました。この後のページにたいちよ氏の写真を使わせていただきました。当日まであれこれ決め、計画が具体化していくうちに、月日が流れてゆき、当日を迎えます。

【今回貸し切った車両】：603-②-604 編成 びわこ号塗装車

京阪大津線では、個性豊かなラッピング車両や、前面にヘッドマークを付けた車両が多く走っています。

この編成は、先述の大阪・大津直通特急「びわこ号」の引退から50周年を記念して、2020年9月14日から「びわこ号」の車体色をまとめて運行されており、往時のびわこ号の雰囲気伝えてくれています。

この時にこの編成を選んだ理由は3つあります。

1つ目は、この塗装での運行終了が近い可能性があったからです。ホームページでは終了時期は明記されていませんが、検査周期から判断すると2020年9月の走行開始から4年で一般色に戻されることが予想できます。この記事が出版される2024年の秋にはどうなっているのでしょうか？

2つ目は、びわこ号の塗装をまとったこの編成こそ、京津線に入線するのに最適だからです。先述の通り、びわこ号は基本的に京津線を仕事場としていた車両です。復刻塗装車が石山坂本線しか走らない現状は、色だけの復刻といえてしまいます。

3つ目は、ラッピング車両での京津線の入線には制限があるからです。僕は最初、せっかくならラッピング車両で入線したいと思っていました。しかし、以前に「響け！ユーフォニアム」ラッピング編成で貸切列車を主催された方のブログを拝見して、京都市の条例の関係で、広告性のあるラッピング車両は京津線へ入線できないことがわかりました。

この編成が企画の大部分を創りあげてくれました。

3章 びわこ号！発車！

13:30

会員 21 名と顧問の先生は全員無事に坂本比叡山口駅に集合しました。

ここで追加費用の徴収を行い、京阪の担当者様とお会いして、駅構内に入りました。

14:04

多くの会員がカメラやスマホを構える中、
ゆっくりと列車が入線してきました。

やはり「団体」幕に興奮している人が多かったです。散り散りになりそうな会員を集めて、集合写真を撮りました。



↑【集合写真】

京阪の担当者様も添乗して下さいました。発車前から放送機器を手配していただき、放送は降車直前まで行うことができました。

14:14

定刻通り列車は出発しました。

車内は先頭で動画をとる人たちと一番後ろで放送する人に分かれました。

ちょうどよく人が分散して、車内を広く使えました。



〈車内で放送する様子〉

実際の車両で使われる放送機器を使うことはなかなかできないので、楽しんでくれてよかったです。放送原稿を前日に用意したのが功を奏しました。

京阪の車両で東海道新幹線の旧車内チャイムである「AMBITIOS JAPAN」を流した人がいたくらいには自由でしたね。



駅に停まるたびに、通常の電車と勘違いして近づいてきては扉が開かないことに気づいてすすごと戻っていく人が何人かいて、少し気まずい気分になりました。

列車は田園地帯を抜け、近江神宮前駅を過ぎたあたりから市街地に入っていきます。三井寺駅の手前で琵琶湖疎水を渡った時に見えた花々の光景が春らしかったです。

14:28頃

列車は併用軌道区間に入りました。もうすぐびわ湖浜大津です。

浜大津でのスイッチバックを見ようと、続々と会員が移動し始めます。

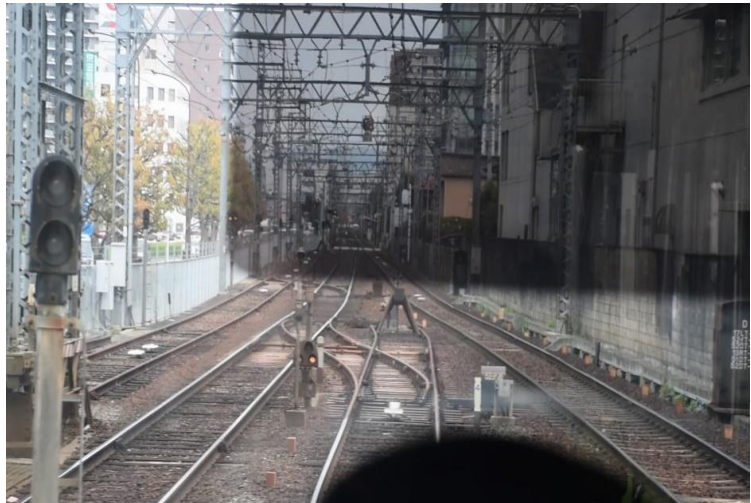
↓三井寺〜びわ湖浜大津間 川口公園の桜バックの走行風景 たいちよ氏撮影



14:30~14:40

びわ湖浜大津駅では、石山坂本線から京津線に入るために、一度留置線を経由してスイッチバックします。

定期列車で設定がない経路で、左右両側を線路に挟まれる体験が出来ました。



↑留置線停車直前の前面展望 左端に見えるのも留置線で、ここにも入って見たかったのですが、営業列車は原則使用しないとのことらしく、入線できませんでした。

留置線からみた駅の光景→

先輩が「入替信号機使っているところ初めて見たわ」と言っていて、確かなあとと思いました。留置線の停車中に後続の石山寺行きが走り去っていったとき、留置線にいる実感がわきました。



ここで乗務員の方も反対車両の運転台へ移動され、放送に興じる人も移動しました。

←〔1番線ホーム発車標〕

留置線を出て 1 番線に入りました。大津線で唯一電光掲示板の発車標があるびわ湖浜大津駅では、しっかりと「団体」列車の表記をしており、発車時には「1 番線 団体列車が発車します」という放送を聞くことが出来ました。

いよいよ京津線走行です!

14:41 頃

列車は再び併用軌道区間に入ります。ここから先の京津線区間は定期列車での入線がないので、本当に新鮮な光景です。

800 系に乗っているとき、この区間では信号に引っかかることが多いのですが、今回の貸切列車は一度も引っかからずスムーズに走っていきました。

上栄町駅直前のカーブでは数名撮影者がいらっやいました。



↑びわ湖浜大津～上栄町間にて 800系車両と離合する様子【父撮影】



上栄町駅を発車、というより通過すると、列車は京津線の山越え区間に入ります。

かつての特急びわこ号と同じ塗色の車両が京津線を走っていると思うと感慨深いものがあります。

600形は車体の古さは置いて台車と機器は40年前のもので、800系に比べれば走行音は大きいです。これが京津線の山越え区間を走ったらどんな感じなのだろうというのが、実はこの企画の個人的なポイントでありました。しかし、実際乗ってみて、思っていたよりずっと静かだなと思いました。流石はもともと京津線で走っていた車両です。いつも走っているかのようにスムーズな走りでした。

←上栄町～大谷間 妙光寺付近にて
桜バックで走行する列車 たいちょ氏撮影

追分駅大谷寄り、名神高速との交差点

Yudamo 氏撮影→

京津線は国道1号線に沿って走り、山越えをしていて、線内にトンネルは一か所しかありません。大谷駅手前の逢坂山トンネルです。そのトンネルの手前には急カーブがあるためかなり減速するのですが、トンネル内では上り勾配を加速していきます。それまで落ち着いた走りをしてきた列車もここではモーターをうならせていました。あの音は今でも鮮明に憶えています。

追分駅を出て、走行の終わりが近づき、名残惜しい気分になります。僕自身は浜大津発車から1番前でずっと動画を撮っていましたが、停車直前まで撮影できました。



14:51~15:00

定刻通りに列車は四宮駅に到着しました。到着後はさっさと幕を回して回送幕になりました。撮影したい気持ちを抑えて、我々も改札を出て解散しました。その後、参加者たちは山科駅まで歩くか、四宮駅から電車に乗るかして、帰宅の途につきました。列車はその後車庫への返却回送の準備をはじめ、いったん留置線に入った後、車庫寄り



↑1番線停車中のびわこ号塗装車と四宮車庫留置中の800系

の1番線に入り、すぐさま回送されていきました。

おわりに

解散後、僕は後続の列車に乗ってびわ湖浜大津駅に戻りました。その車内で、貸切列車乗車中のことを思い出し、さつきまで夢を見ていたのかなあと思いました。それくらい、乗車中は独特な雰囲気に興奮していました。参加した他の 21 名の会員も楽しめたなら幸いです。また、京阪の担当者様、e-kenet の担当者様、そして顧問の石丸先生には大いにご協力いただきありがとうございました。

僕はこの企画が出来て本当に面白かったし、楽しかったです。現在の、または未来の洛星鉄研会員が再び企画を立ち上げていく日を願って、このレポートを締めくりたいと思います。長文お読みいただきありがとうございました。

写真提供 ()内は X(Twitter)の ID

※注記のない写真は筆者及び父が撮影

※すべての写真について掲載許可はいただいております。

たいちよ氏(@kazuyuki9003)

大津が庭であるかのように、大津線を常に追いかけておられます。貸切列車や撮影会の主催経験も豊富です。

ことにびわこ号塗装車に関しては積極的に撮影しておられたこともあり、撮影をお願いしました。以下コメントを原文の

まま掲載いたします。「びわこ号も延長なく今夏で終わるようですので、必死に追いかけているところですが、今回貴重な機会をいただき、本当に感謝しております。」

Yudamo 氏(@yu_damo)

枚方に住んでおられるそうです。主に京阪線、京阪大津線を撮影しておられます。

参考文献

JTB パブリッシング『京阪電車 1 号型・「びわこ号」から「テレビカー」・「プレミアムカー」まで』清水祥史



↑ 四宮駅駅名標と、「こわび」銘板

あとがき

昨年の「0キロポスト」第一号の刊行からまもなく、前年度の試行錯誤から学んだことを根底において第二号である本誌の制作が始まり、余裕をもって入稿する……はずでした。実際のところは初めて実施した取材に手こずる、車両紹介の文章が中々集まらない、そして入稿期限が想定以上に早かったなどなど、見通しが甘かったことを今年も痛感する結果となりました。一方で、編集に協力してくれる部員が増えたことなど、来年度に向けた希望的なものもあったのは大きかったですね。

さて、今年は0キロポスト初の特集として、泉北高速鉄道様に取材を行わせていただきました。泉北ニュータウンを取り巻く環境や、それに対する施策、近年クローズアップされている物流問題など、単なる特集以上に大きな意義があるものだったと考えています。新年早々、我々の取材を受け入れて下さいました経営企画室の宮田様、川下様に改めてお礼申し上げます。

僕らは今年を以って部活から引退となりますが、来年、再来年と、面白い会誌が刊行されていくことを期待しています。

ここまでお読みいただき、誠にありがとうございました。

(69期 HII 三国大喜)

洛星中学・高等学校 鉄道研究会会誌 通算第23号

2024年9月2日 初版発行

企画・発行：[RAKUSEITSU](http://rakuseitekken.web.fc2.com/) 洛星中学・高等学校鉄道研究会(<http://rakuseitekken.web.fc2.com/>)

Eメールアドレス：rakusei.tekken@gmail.com

X(旧 Twitter)：@rakuseitekken

高校会長：山本侑樹 中学会長：増元大絆 顧問：石丸文子、大野新、吉山優志、児玉英靖

取材協力：泉北高速鉄道株式会社

編集担当：三国大喜、寺尾温人、湯浅敦貴、神崎拓、梶一仁、松村宗助

表紙写真：三国大喜、泉北高速鉄道株式会社

会員名簿 69期(HII)：山本侑樹、小室建斗、三国大喜

70期(HI)：三奈木貴拓、中村倫太郎

71期(M3)：増元大絆、寺尾温人、湯浅敦貴、神崎拓、松村宗助、梶一仁、山川諒真

72期(M2)：石田瑛大、石橋裕鷹、櫛田裕晟、立入和樹、久保賢太郎、亀山泰一、奥田義也、
堤奏太、田中湧希、長谷川慎

73期(M1)：堂本栄汰、西真叶、西山拓都、竹内伊織、松本陽向、渡邊慶之、入谷晃平、河本優斗、
村尾樹希、小島導幸、高田樹、渡邊璃久、青木達哉

