



笠上黒生で交換する 2000 形

デハ2000形 +クハ2500形 2両2編成

概要

2009年10月に愛媛県の伊予鉄道からやってきたニューフェイスで、2010年7月24日より運転開始しました。

1962年に当時の京王帝都電鉄2010系として登場し多摩地域と都心の輸送に活躍しましたが、6000系・7000系の増備に伴い、1984年から1985年にかけて廃車。その後、京王重機整備にて整備し、伊予鉄道800系として、愛媛県で活躍した車両です。余談ですが、銚子電鉄でデハ801として活躍していた100形106と同僚でした。

新車導入の予定を報じた新聞報道からすると直接、京王井の頭線の3000系を改造

外川方は京王5000系風の先頭形状

して導入する予定だったようですが、結局は3000系は伊予鉄道に導入し、余剰となった伊予鉄800系（旧京王2010系）を玉突きで持ってくる事になった模様です。



■ 銚子電鉄の閉塞方式

電車は自動車と違い、制動距離(止まるまでの距離)も長く、ハンドルを切って追突や正面衝突を回避できないので、これらの事故が起きないように、線路を一定ごとに区切り、各区間に1列車しか入れないようにする仕組み閉塞と言います。

銚子電鉄での閉塞を保証する方式は、短い路線ながら3種類もあり、銚子～仲ノ町間がJR総武本線な



笠上黒生駅での通票(スタッフ)交換

どと同じく、軌道(線路)に回路を組んで列車が通った際に、車軸が回路を短絡することによりの有無を検知する単線自動閉塞なのですが、仲ノ町～笠上黒生間は票券式閉塞、笠上黒生～外川間はスタッフ式閉塞という軌道回路に頼らない、現在では珍しい非自動の運転保安方式を採用しており、とくに票券閉塞方式については、現在では銚子電鉄の他に、同じ千葉県の小湊鉄道上総牛久～里見間や、青森県を走る津軽鉄道金木～津軽中里間、三重県のJR名松線松阪～家城間でしか採用している区間がないという珍しい閉塞方式で、鉄道ファンとしては注目したいところです。

なお、以前は笠上黒生～外川間も票券閉塞だったのですが、2000年代になってからより簡易的なスタッフ閉塞へと改められました。

スタッフ閉塞・票券閉塞ではどちらも、通票(スタッフ)と呼ばれる、その区間用の穴が開いたコイン状の真鍮円盤を、駅長(または駅長に準じた責任者)より渡されないと運転してはならないと定められている閉塞方式で、銚子電鉄では“仲ノ町～笠上黒生間には四角形(□)の穴の開いた通票が、笠上黒生～外川には三角形(△)の穴の開いたスタッフ”が、それぞれの区間用に用意されています。

各区間に対応した通票は1個ずつしか存在していなければ、“決まりを守っている限りその区間にいる列車も1列車しかいないことを保証しており、正面衝突や追突事故は起きない”といえます。(本来ならスタッフは棒状の金属を用いるようですが、銚子電鉄では通票と同じように穴のあいた金属円盤が用いられています。)

犬吠埼灯台

犬吠埼灯台抜きでは沿線の観光スポットは語れません。

関東最東端に建つこの白亜の美しい灯台は、明治7年11月に初点灯して以来海の安全を守っている重要な灯台です。

日本で一番高い煉瓦造りの建造物（高さ31m）であり、全国でも15箇所しかない内部を常時一般に公開している灯台（参観灯台）です。

もちろん、展望台などではなく明治期に作られた現役の灯台ですので、99段+ α の階段を自分の足で上がる必要があります、普通の運動不足が堪えます。

夜には単閃発光、1閃光/15秒、光達距離19.5海里（約36km:東京から東海道線で東戸塚駅までとほぼ同距離）の光を放ち、海上交通上重要な灯台として知られます。

資料館も展示内容が豊富で結構楽しめるので、時間がたつのを忘れてしまいます。

また、夜の犬吠埼灯台も、中には入れないので外から眺めるだけですが、良いものです。また、犬吠埼は緯度・経度の関係から日本で最初に初日の出が昇る場所としても知られ、



白亜の犬吠埼灯台

大晦日から元日は犬吠駅前などでは炊き出しが行われるなど夜明け前から多くの観光客で賑わいます…というよりも、周辺がラッシュ時の新宿駅などのターミナル駅のような様相になり、灯台に近づくことすらままならない状況です。

アクセス



交通：犬吠駅から徒歩8分

住所：銚子市犬吠埼 9576

料金：大人200円 小人無料

夜の犬吠埼灯台