

「特急雷鳥撮影記」

宮下 大輝

5月頃のこと、特急「雷鳥」がなくなるという噂を聞いて、夏休みに撮影に出かけようと決めました。この頃から計画を立て始め、観光要素も含み、できるだけ多く雷鳥を撮影できるプランを立てた結果、夜行列車に3回乗る、2泊6日のプランが完成しました。

6月の終わり頃、学校帰りの電車の中で、中2の後輩中條と、雷鳥について話した時、撮影に行くかどうかという話になり、私のプランを大まかに話したところ、中條がこれに興味を持ち、何だかんだで一緒に行くことになりました。当然ながら、互いに親の許可を得ています。

8月2日の夜10時20分頃、上大岡駅で中條と待ち合わせをし、そのまま京急で品川へ。そこから山手線で新宿へと向かいました。新宿駅の5番線には、乗車する夜行快速「ムーンライト信州81号」が既に到着しており、写真を数枚撮ってから乗車しました。この車両は4年前まで特急「あずさ」として走っていた183系という車両で、赤とクリーム色の国鉄色をまとっています。グリーン車がついた全席指定の9両編成で、私たちは2号車に乗車しました。ここで1つだけ不安なことがあります。それは列車の遅れです。私は休みの日は列車の写真を撮りに出かけますが、その時高い確率で列車が遅れるのです。また、こういった旅行の場合、100%列車が遅れます。今回こそ列車が遅れないように願いつつ、出発を待ちました。

23時54分、新宿を発車し、中央線を下ります。終点の白馬まで約5時間40分の道のりです。さて、私はどうしても初日の夜行列車で眠ることができず、この時も松本を過ぎても眠れず、眠ったのはほんの30分ほどでした。

日が変わって8月3日、白馬に着く少し前に中條に起こされ、窓の外は深い霧。白馬で降りると夏とは思えない肌寒さを感じました。あいかわらず霧が晴れないまま6時を迎え、なぜか売っていた富山名物「ぶり寿司」を買い、南小谷行きの快速列車に乗り込みました。車両はE127系という2両編成の電車で、京急600形と同じようなモーター音がします。南小谷までは20分しかかからないので、うとうとしているとすぐに着きました。

南小谷では1時間35分も待ち時間があり、駅前に数件ある店は開いていないという状況。駅舎内にあるお座敷スペースに荷物を置き、駅周辺の散策に出かけました。中條は待っているとのことでした。まず駅前に懐かしいポストがあり、その隣に木に彫られた駅名・駅概要が飾られていました。すぐ右手には姫川が音を立てて流れています。さすがに霧は晴れていたもので、まわりの山並みと清流の美しい風景を見ることができました。それでもまだ50分ほど時間があつたので、駅舎に戻ってみると、中條はお座敷で熟睡中。とりあえず白馬で買った「ぶり寿司」を食べ、時間をつぶしました。

南小谷から乗車する大糸線は1両編成の気動車で、首都圏色というオレンジ色のキハ52系と

いう車両です。この大糸線では国鉄色の車両も運転されているので、そちらを期待しましたが、見ることもできませんでした。夜行で眠れなかった睡魔に襲われ、糸魚川までの 53 分間、熟睡してしまいました。

		
<p>183系 快速「ムーンライト信州 81 号」 新宿にて</p>	<p>南小谷駅</p>	<p>キハ52系 大糸線普通列車 南小谷にて</p>

糸魚川に到着し、北陸本線の列車に乗り換えます。乗り換え列車は既に到着していました。車両は 457 系という元急行型列車で、白いボディに青いラインが引かれています。この路線では国鉄急行色と呼ばれる茶色っぽい塗装の車両も走っているのですが、2 編成しかないので、ほとんど運任せでした。ここから金沢の先の加賀笠間まで北陸本線を下ります。この列車は富山行きで、富山までの約 1 時間、またしても眠ってしまいました。ここまでは部活の旅行とほぼ同じ行程です。

富山で乗り換えた列車は、乗りたかった国鉄急行色の 457 系でした。いきなりの遭遇にうれしいというか拍子抜けというか…。今度は眠らず、途中までは車窓を楽しんでいましたが、終点の金沢に着く頃には眠っていました。

金沢で特急雷鳥を見送ったあと、接続する普通列車に乗り換えました。加賀笠間駅までの乗車のため、15 分ほどしかかかりませんでした。今度乗車したのは 419 系という列車で、特急車両 583 系からの改造車です。特急車両からの改造ということで、向かい合わせで座る「ボックスシート」の座席の幅・間隔ともに広く、とても快適な列車です。快適な 15 分間はすぐに終わり、加賀笠間駅に着きました。

ここで降りたのは特急「雷鳥」を撮影するために、駅から 15 分ほど歩いたところに撮影ポイントがあります。天気は雲 1 つない快晴。5 分と歩かないうちに汗をかき始め、撮影ポイント付近に着くころには暑くてやる気を失いかけていました。しかしせっかく来たのだから暑さを我慢して撮影を始めました。

特急「雷鳥」は北陸本線の特急として 1964 年にデビュー。交流・直流を問わず、架線があればどこでも走れる 485 系という形式で運転され、以後 16 往復まで増発、グレードアップ車両の投入などがなされましたが、681 系による「サンダーバード」の運転が開始されるとともに雷鳥は減少し始め、2001 年の 683 系増備により、運転本数が激減してしまいました。現在、雷鳥が 8 往復（平日）、サンダーバードが 15 往復の運転ですが、今後置き換えが進み、雷鳥は姿を消す予定です。そんなわけで、8 往復しかない雷鳥は 1 本行くと良い時で 1 時間待たないと次が来な

いので、暑さに耐えて炎天下の中粘る必要があります。まあ普通列車や他の特急列車も数多く走っているのですが、(首都圏の路線には負けませんが) 暇をすることはありません。特にこの北陸本線を走る普通列車は私の好きな国鉄型車両のみ。なかでもライトが大きい「デカ目」と呼ばれる車両も健在しているので、この路線は「宝の山」と感じています。しかしやはり暑さは厳しいもので、時々吹く風が唯一の味方でした。

雷鳥を2本撮影したところで暑さを我慢できず、加賀笠間駅に戻ることにしました。2時間半ほどの時間で、雷鳥のほかに普通列車、特急しらさぎ、貨物列車なども撮影できました。駅に着いたら真っ先に自販機に向かい、缶ジュース2本を一気飲み。クーラーもない小さな駅舎ですが、ベンチに掛けて汗が引くのを待ちました。その後ホームから雷鳥を2本撮影しましたが、その間に例の国鉄急行色の列車も撮影できました。

		
EF81型 貨物列車 美川～加賀笠間にて	419系 北陸本線普通列車 美川～加賀笠間にて	683系 特急「しらさぎ」 美川～加賀笠間にて

		
485系 特急「雷鳥」 美川～加賀笠間にて	485系 (パノラマグリーン車) 特急「雷鳥」 美川～加賀笠間にて	457系 (国鉄急行色) 北陸本線普通列車 美川～加賀笠間にて

この日の撮影はこれで終わり、少し早いですが宿に向かうことにしました。この日の宿は福井にあるビジネスホテル「エースインフクイ」で、インターネットで予約をしておきました。福井までは普通列車で約1時間10分。457系電車で揺られ、福井へと向かいました。

福井駅に着くと、ちょうど雷鳥がホームに入ってきました。その写真を撮り、宿に向かいます。福井駅に来たのは1年半ぶり、北陸新幹線が開通することもあって、駅舎は近代的な高架駅に建て替えられていました。と、ここで問題発生。宿までの地図を家に忘れてしまいました。自分でも何やってるんだか…。宿の電話番号は控えておいたので特に困ることはないのですが、

とりあえず場所がわからないかと観光案内所へ。そこには既に先客がいらしてスタッフの方は案内中。ふと無料パンフレット置き場に目をやると、宿の場所まで載った詳しい地図を発見！これで電話せずに済みました。

8分ほどで宿に着き、チェックインを済ませ、早速部屋へ。素泊まりの「エコノミーツイン」プランで、シングルルームにベッドを2つ置いた部屋となっています。そのため狭く感じますが、眠れれば問題ありません。1泊 3950 円です。


少し休んだ後、荷物を置いて夕食をとり、駅の方へ行ってみました。行く途中にマクドナルドを見つけたので、翌日の朝食はここで決定。夕食は駅からすぐのそば屋にしました。「冷やしそばセット」（だったか？）というものを注文すると、出てきたものが凄いです！氷水入りの桶に、泳ぐかのようにそばが入っており、これに天ぷら（えび、きす、しそ）が着いて 760 円。なかなか食べ応えがありました。

宿に戻る前にコンビニに寄り、飲み物とお菓子、アイスを買って、出ようとする「ご当地ピンズ」に目が行きました。これは北陸限定のピンバッジが入ったガチャポンで、その中には私の好きな特急「雷鳥」のピンバッジもありました。これはやるしかない。1回目、福井駅の駅名表を模したバッジ、2回目、兼六園、3回目、1番出てほしくなかった特急「サンダーバード」のバッジ…。さすがに3回でやめました。なぜサンダーバードが嫌なのかというと、前に書いたように雷鳥はサンダーバードが増えるにつれて減少していきます。よって、サンダーバードは雷鳥好きな私にとって、「敵」当然なのです。駅のポスターなどで、「富山方面の旅は、ぜひサンダーバードで」というのがありますが、なぜ雷鳥の文字がないのか。なぜ北陸特急のエース、雷鳥をアピールしないのか、納得できないところです。

宿に戻り、アイスを食べ、シャワーを浴びて、あとは寝るだけにしたところでお菓子タイム。次の日の予定を考えつつ、ゲームしたり宿題したりと、存分にくつろぎました。中條と相談し、翌日は6時20分の電車に乗り、雷鳥を撮りに行くことにしました。この時間は雷鳥が1時間ごとに運転されているので、効率のいい撮影ができるからです。目覚ましを5時30分にセットして睡眠へ…。

8月4日、朝8時20分頃に目が覚めました。2人しての寝坊です。原因は二度寝。やってしまった…。早速プランの変更を実施。チェックアウトし、とりあえず昨日見つけたマクドナルドで「朝マック」を食べて福井駅へ。時刻表を見る限り、駅から降りて撮影することは時間的に不可能だったため、駅ホームから撮影することにしました。見た感じ撮影できそうだった森田駅で降り、直後に来た特急「しらさぎ」で構図を決め、雷鳥を撮影しました。結果はまずまず。この後は加賀温泉駅まで行って見て、もう1度雷鳥を撮影。そして予定していた東尋坊を観光するため、芦原温泉駅に戻りました。本当は福井駅から「えちぜん鉄道」に乗車する予定でしたが、芦原温泉駅を通る際、路線バスの案内を目にしたので、「時間が合えば乗ろう」という感じで芦原温泉駅を降りてみました。結果、15分後に東尋坊方面に行くバスがあり、こちらの手段を選びました。バス停のすぐ横に案内所があり、そこでフリー乗車券が販売されていました。これは1000円で東尋坊方面に行く決められた時間帯のバスに2日間乗車でき、かついろいろな施設で

割引優待してくれるというものでした。東尋坊の往復料金より 100 円安かったので、これを購入。後ろ乗り前降りの京福バスに乗車し、東尋坊へ向かいました。

		
683系 特急「しらさぎ」 森田にて	485系 特急「雷鳥」 森田にて	485系 特急「雷鳥」 加賀温泉にて

東尋坊方面行きのバスはまずまずの乗車率。1番後ろの席に座り、撮影した写真を見ながら東尋坊へと向かいます。今まで電車に乗っていたので、バスの座席は狭く感じました。30分くらいで左手に日本海が見え始めました。海水浴場のある三国を過ぎ、しばらくして東尋坊に到着しました。名所の岩場はバス停から少し離れたところにあり、帰りのバスの時間を確認してから岩場の方へと向かいました。バス停の前には高さ 55mの展望台がありましたが、有料なので入りませんでした。木々に囲まれた岩場への近道を行き、そこを抜けると目の前に広がる日本海。その左手すぐに岩場がありました。夏休みということで、観光客がたくさんいました。この日も雲1つない快晴。波も穏やかだったので、見下ろすと海が透き通って見え、絶好の観光日和でした。岩場から海面まではかなり高さがありますが、柵などは一切なし。間近に自然を体感できます。本当にいい天気だったので、岩場からは雄島と、赤い雄島橋がくっきりと見えました。岩場の下からは渡島を回って海面から岩場を眺める遊覧船も発着していましたが、時間の都合で乗れませんでした。(乗れたかもしれませんが)

岩場の景色を堪能した後、今度は商店街を歩いてバス停まで戻りました。とある店でお土産を買いましたが、後でこの店があのでフリー乗車券の割引優待を利用できることを知りました。バスまであと5分。暑かったので、その5分で中條と割り勘でかき氷を食べました。

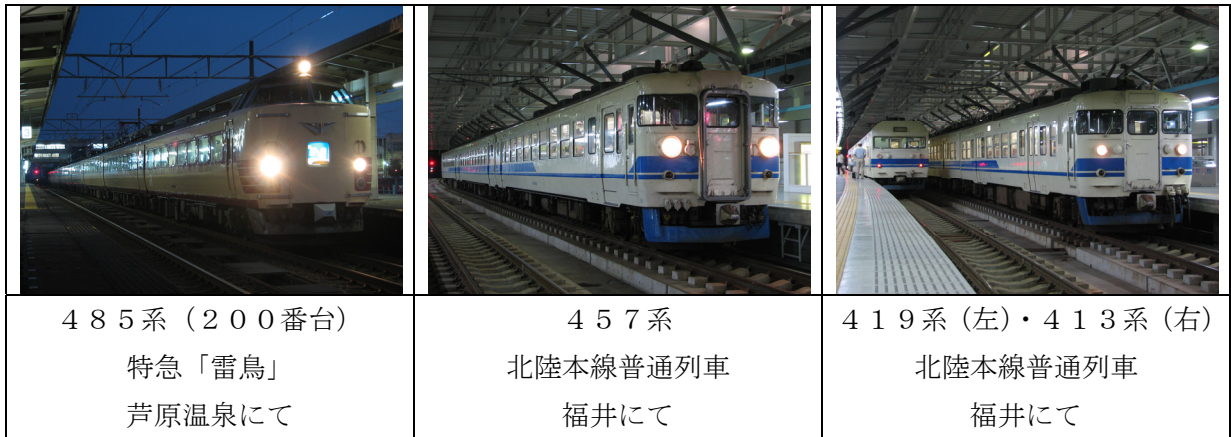


15時45分、芦原温泉行きのバスに乗り込みました。今度は芦原温泉に入浴するため、「セントピアあわら」という入浴施設に向かいます。当初の計画ではえちぜん鉄道の芦原ゆのまち駅から歩くつもりでしたが、「セントピアあわら前」というバス停があったのでバス利用にしました。バスに揺られて25分、セントピアあわら前に到着。入浴施設は目の前にありました。ここでは例の割引が使え、500円のところを350円で入浴できました。余談ながら、小中学生は300円なので、中條は割引を利用して210円で入浴できました。ここは「天の湯」「地の湯」に分かれており、私たちが行ったとき、男湯は天の湯でした。早速タオルを借りて(有料)入浴。普通の内風呂が2つにジャグジーバス、水風呂、露天風呂が2つとサウナがあり、結構ゆったりとした広さでした。汗を流してさっぱりした入浴後は、定番のビン入りコーヒー牛乳。しかしここにはそれがなく、アイスで我慢しました。アイスを食べながらしばらく休憩所でのんびりしていましたが、ふと時計に目をやると、バスの時間まであと5分。急いで荷物をまとめて外に出ました。バス停の前だったのでその時は2分前でしたが、到着時刻になってもバスは来ません。路線バスは稀に到着時刻前に来る場合があります。乗る予定のバスはフリー乗車券で利用できる最後のバスだったので、来ることを信じてもう少し待つことに。5分、10分待っても来ないので、半ば諦めかけた15分後、やっとバスが来ました。

ほんの15分ほどで芦原温泉駅に着きました。ここでホームから雷鳥を撮影できるので、くだりホームの先端へと向かいます。ホームから入線する上り列車の写真を撮る場合、列車の入線するホームと反対のホームでカメラを構えるのが一般的です。そうすると編成を捕らえた良い写真が撮れるという反面、下り列車に邪魔をされて撮れない場合があります。この上り雷鳥は時刻表を見る限り大丈夫でしたが、下りの特急「サンダーバード」が遅れているとのことで、その危険性が出てきました。さ〜て、雷鳥が到着するという放送が流れたとき、サンダーバードの発車ベルが鳴り始めました。大丈夫か？ダメか？シャッターを切った瞬間、サンダーバードが横切りしました。結果はなんとか成功。ひとまず安心して宿がある福井へと向かいました。

今度の宿も福井にあるビジネスホテルで、「ホテル福井館」というところです。ここもインターネットで予約しておきました。このホテルは駅前にあり、地図を見ることもなく、1分もかからないで着きました。今度はツインルームなので広々としています。ここは素泊まり1泊4400円です。荷物を置いて、雷鳥をバルブ撮影するために再び芦原温泉駅に向かいました。バルブ撮影というのは、暗いところで撮影する際、シャッタースピードを遅くし、(だいたい1秒くらい。普通明るい時に鉄道を撮影する際は800分の1秒くらい) 駅の光を最大限に生かして被写体を明るく撮影する方法で、鉄道に対してこれをやると、ライトが広がるように輝いて綺麗に撮影することができます。芦原温泉までは18分ほどで到着。雷鳥の到着を待ちます。到着した雷鳥は、前面に貫通扉が付いている200番台という車両。ラッキーと思いきや、そのライトは強いまま。普通列車のライトは、日中に点灯させる弱めのライトと、夜に点灯させる強いライトがあります。たいてい駅に停車している際はライトを弱めるものですが、なぜかライトを弱めてくれず、撮影は失敗。バルブ撮影は、強いライトのままだと逆に明るすぎて上手く撮影できないという欠点があります。仕方なく福井に戻り、しばらく普通列車を撮影したあと、ラーメン屋で夕食をとりま

した。宿に戻る前に前日と同じコンビニへ。アイスとお菓子を買った後、またしてもあの「ご当地ピンズ」が目に入りました。今度こそ雷鳥を！1回目、富山駅の駅名表を模したバッチ、2回目、今度は金沢駅、3回目、またしてもサンダーバード…。ここで中條がやったところ、雷鳥が出ました…。ひょっとして嫌われてる？結局私は雷鳥のバッチを手に入れられないで終わりました。宿に戻ってシャワーを浴びて、少しくつろいでから寝に入りました。



8月5日、今度は寝坊せず8時00分に起床、44分発の普通列車に乗り、コンビニで買ったおにぎりを食べながら金沢に向かいました。乗車した車両はあの国鉄急行色の列車で、車内は空いていました。

1時間20分ほどで金沢に到着しました。ここで駅弁「越前かにめし」を購入し、ホームに移動。雷鳥の発車時刻まで、特急「北越」や普通列車などの写真を撮っていると、こんな放送が流れてきました。「お客様にご案内致します。今度の特急はくたか11号は、本日車両故障の影響で、違う車両での運転となります。そのため、お手持ちの指定席券と車両の設備が違っております。1号車の切符をお持ちのお客様、4号車にご乗車下さい。2号車の切符をお持ちのお客様は…」この放送を聞いた途端、ピンとききました。本来はくたか号に使用される車両の1号車はグリーン車。それが4号車になったと言うことは、4号車にグリーン車がある車両で運転されることになります。4号車にグリーン車がある車両、それは…489系！489系という車両は、勾配の難所として知られた碓氷峠を走行するため、485系の一部機器を変更した車両です。碓氷峠は66.7%もの急勾配（1kmで68.7m登る）で、普通の列車では走行不可能。そのため、列車に専用の電気機関車を連結し、その力を借りて峠を登っていました。また下る際も、急勾配で暴走しないよう、この電気機関車を連結していました。この機関車はEF63型という形式で、電磁吸着ブレーキやバーニア調整機など、峠を越えるためにあらゆる特殊装置が装備されています。話がそれましたが、489系は私が好きな車両です。早速ホームを移動し、撮影準備をして到着を待ちます。数分後、思った通り489系が「はくたか」のヘッドマークを掲げて到着しました。この489系は数少ないボンネット車両で、今では団体臨時列車くらいでしか運転されないの、特急列車の運用に就くのは本当に珍しいことでした。これは撮影できて本当に嬉しかったです。撮影していると、「雷鳥」がこの「はくたか」の隣に入ってきました。485系と489系、国鉄車両同士の並びが実現しました。どちらも私の好きな車両、列車なので、夢中でシャッターを切りました。

時間ギリギリまで撮影し、特急「雷鳥」に飛び乗りました。



すぐに雷鳥は発車しました。この485系「雷鳥」は、私の1番好きな車両です。国鉄型のその優雅な車両は、登場が古いにも関わらず、今も多くファンから根強い人気があります。力強いモーター音を響かせながら、列車は田園風景を快走します。大阪までは2時間51分の道のりで、最初の40分ほど、福井までは車窓と乗り心地を楽しみました。12時をまわっていたので、福井を出発した辺りで「かにめし」の封を開けました。この「越前かにめし」は、ずわいがにの雌の赤肉、卵巣、味噌等の内蔵をほぐして炊き込んだごはん、かにの足や肩の肉をあしらった、日本海の風味満点のお弁当です。その容器はかにを模していて、ふたを開けるとかにかびっしり！付属の刻み海苔をふりかけ、いざ食べようとした時、次駅を告げる放送がはいりました。「次は～鯖江、鯖江…ピーピーピー」と、何かブザーが鳴り、放送が止まりました。と同時に、列車は急激に速度を落とし始め、停止。「！」かにめしのふたを閉じ、車掌室前へ情報収集へ。しかしこれといって情報は入らず、そのうち放送が入りました。「只今、越前花堂～大土呂間におきまして、乗用車の、踏切直前横断がありました。その安全確認のため、停車いたしました。お客様には大変ご迷惑をお掛けいたします。なお、今の急ブレーキでお怪我をされたお客様がいらっしゃいましたら、これから参ります車掌までお知らせ下さい。」下り列車の運転手がこれを発見し、防護無線を流したようですが、下手をするとこの列車が事故を起こしていたかもしれません。しばらくして、列車はゆっくりと動き出しました。「お待たせいたしました。安全の確認がとれましたので、運転を再開します。只今現場に7分ほど停車して発車となりました。お急ぎのところ、ご迷惑をおかけいたします。」…やはりトラブルが起きてしまいました。しかも「雷鳥」で…。踏切が鳴っているのにそれを突破するなんて言語道断！しかも止まった下り列車も雷鳥で、「どうせならサンダーバードが止まれば良かったのに…」と思いつつ、かにめしを食べました。それからこの雷鳥が飛ばすこと飛ばすこと。9月24日に切り替わったデットセクションを通過し、大阪には定刻通りの到着でした。7分遅れを回復するとは、485系の性能の良さが伺えます。もともと485系は、160km/hでの運転が可能な設計になっています。ただブレーキ性能の問題で、(在来線は、急ブレーキをかけて650m以内に停止せねばならないという規則がある)最高速度は120km/hに抑えられています。しかし、踏切の無い北陸トンネル内は130km/h

運転をしています。列車が異なりますが、青函トンネル内は 140km/h 運転、踏切の無い、高架線を行く特急「はくたか」は、160km/h 運転が認められています。

大阪で普通列車に乗り換え、一旦京都まで戻りました。乗車した車両は J R 西日本の新型通勤電車、321 系です。基本的に新車は嫌いな私ですが、この車両の座布団のような座席が気に入り、唯一の例外となっています。この列車は高槻止まりだったため、高槻で普通列車に乗り換えました。今度乗ったのは 201 系で、321 系の増備により、大阪環状線に転属されつつあります。京都に着く少し前、中條が雷鳥の車内に帽子を忘れたことに気が付きました。京都駅の忘れ物センターに問い合わせたところ、その帽子は届いていないそうです。ということは、まだ雷鳥の車内にあるということになります。帽子が見つかることを信じ、山崎駅に向かいます。その駅の近くにある有名な撮影地、通称「サントリーカーブ」に行くためです。ここはもともと「山崎の大カーブ」と呼ばれていましたが、サントリー工場が前にあるということで、いつのまにかこんな呼び名が付けられていました。

山崎駅に着きました。その撮影ポイントは踏切を渡って少し歩いた所にありますが、その踏切を警笛を鳴らしながら超低速で通過する列車、折れた遮断機…。どうやらまた踏切無視した車がいたようです。超低速 (25km/h くらいでしょうか?) で走行しているため、1 本が行ってもまたすぐ次が来る。そんなこんなで 10 分ほど待つことになり、J R の職員が踏切を直したと同時に遮断機が上がりました。そのおかげで雷鳥を 1 本撮り損ねました。そこから 5 分ほどで撮影ポイントに到着、2 人の先客がいました。この時間帯は逆光となりますが、背後に建つマンションの影でその影響はほとんどありませんでした。先客のうちの 1 人はすぐに帰ってしまい、もう 1 人の撮影者の方と話しながら撮影を楽しみました。その方は金沢から撮影に来たそうで、目当ては雷鳥と急行「東北夏祭り号」の撮影と言っていました。この「東北夏祭り号」は、今では貴重な 583 系で運転される臨時夜行急行列車です。夜行列車と言っても、この付近は 18 時 20 分頃に通過するので、何とか撮影出来るはずでした。しかし、羽越線で発生した土砂崩れの影響で、運転されませんでした。最初に撮影した雷鳥は、私たちが乗ってきた車両。中條の帽子は、運が悪ければ金沢へ旅立ちました。雷鳥の他、普通列車や快速列車、「はるか」などの他の特急や、回送列車、貨物列車を撮影し、19 時頃に撮影ポイントを後にしました。



		
EF210 型 貨物列車 山崎～高槻にて～	3 2 1 系 東海道本線普通列車 山崎～高槻にて～	2 8 1 系 特急「はるか」 山崎～高槻にて

		
4 8 5 系 特急「雷鳥」 大阪にて	キハ 1 8 1 系 特急「はまかぜ」 大阪にて	5 8 3 系 急行「きたぐに」 大阪にて

その撮影者の方と話が弾み、大阪まで一緒に移動しました。この後夜行列車で高知に向かいますが、その発車時間まで3時間以上。まずは駅弁を購入し、バルブ撮影を楽しみました。とここで、私のカメラのメモリーが残り少ないことに気がつきました。まだ2日あるのに、メモリーが切れたらまずいので、急遽大阪駅の地下にあるカメラ屋へ。メモリーカードは 512MB で 5000 円ほどしますが、なんと、1 GB のメモリーカードが 4980 円で売っているではありませんか！これは買うしかありません。運よく安売りのメモリーを手に入れ、撮影に戻りました。雷鳥の他、キハ 181 系（キハ＝気動車）唯一の定期特急「はまかぜ」、583 系唯一の定期急行「きたぐに」など、私たちの好きな車両が次々とやってくる大阪駅は、撮影していても全然飽きません。なかでも大阪環状線は、103 系という貴重な国鉄型通勤車両が多く在籍し、その列車を中心に撮影しました。この 103 系、JR 東日本では仙石線に予備車として残るだけですが、西日本ではこの他関西本線、和歌山線、奈良線など、多くの車両が当時の面影を残したまま活躍しています。大阪環状線では、103 系のトップナンバー、即ち 1 番最初に造られた車両が走っており、これを撮影することも目的の 1 つでした。しかしここでは内回り列車しか撮影できないのに加え、動いているかも分からないので、撮影できる確率はかなり低いものでした。が、しばらく撮影していると、すんなりトップナンバーが来てくれました。その他、ユニバーサルスタジオジャパンがある桜島線に直通する列車で、車体にセサミストリートのラッピングを施した車両も撮影できました。

		
103系 大阪環状線 大阪にて	201系 大阪環状線 大阪にて	103系ラッピング車 (セサミストリート) 大阪環状線・桜島線 大阪にて

		
103系 (トップナンバー) 大阪環状線 大阪にて	14系客車 快速「ムーンライト九州」 大阪にて	207系宝塚線 (左) 221系東海道本線 (右) 大阪にて

0時15分、やっと夜行列車が到着しました。この列車は「ムーンライト高知」という臨時列車で、その名の通り、高知まで運転されます。途中の多度津までは、松山へ行く「ムーンライト松山」という列車と一緒に運転されます。この列車は12系客車のグリーン車2両、14系客車の指定席車1両、計3両編成で運転されています。国鉄時代の客車なので、外観は塗装が剥がれてボロボロ…。しかし、私たちが乗った14系客車だけは検査の直後だったため、ピカピカでした。車内は「ボタンシート」の異名を持つ簡易リクライニングシートが並んでいます。なぜこんな異名が付いたのかというと、簡易リクライニングシートというのは、座席は倒れますが、少し気を抜くと、「ボタン」と戻ることからで、眠るときは少々注意が必要です。この日の指定席は満席。ちなみに、1ヶ月前に指定券を取った際、学校の帰りだったことが原因で、残り2席という状況でした。幸い通路を挟んで隣同士の席が取れましたが、隣に他人がいると寝にくいのは確かです。しかし、今までの疲れか、すぐに眠ってしまい、高知に着く少し前に中條に起こされるまで熟睡していました。

8月6日、高知に到着、土佐二十四万石博をPRする幟がいたるところにありました。この日は琴平電鉄を撮影することが目的ですが、高知に来た理由は特に無く、ただ数千円のビジネスホテルに泊まるよりか、510円の夜行列車で夜を明かしたほうが節約になるからです。お土産を買い、琴平駅に向けて普通列車に乗車。この辺りは非電化路線です。途中の土佐山田駅で特急しま

んと号に乗り換えます。この列車が走る土讃線は、途中吉野川と平行して走ります。なかでも大歩危小歩危付近の車窓は絶景です。しばらく車窓を楽しみました。

		
<p>EF65型（牽引機） 快速「ムーンライト高地・松山」 大阪にて</p>	<p>12系客車 快速「ムーンライト高知」 高知にて</p>	<p>2000系 特急「しまんと・南風」 琴平にて</p>

琴平に着き、琴平電鉄（以下、ことでん）に乗り換えます。ことでんの琴平駅はJRの駅から5分くらいの所にあります。まず一日乗車券を購入し、列車の到着を待ちます。ことでんは「走る博物館」とも呼ばれるように、旧型車両が数多く在籍していました。それらは他の私鉄で廃車に鳴った車両を購入したもので、古い物は戦前に造られた車両まで現役です。しかし、旧型車両は冷房が装備されていなかったり、性能上の問題もあつたりで、新型車両に置き換えられつつあります。新型車両と言ってもこれまた私鉄で廃車になった車両で、それは京急で廃車になった700形がほとんどです。ことでんは車両の半数以上が元京急車で、600形、旧1000形、230形などが活躍しています。今回ことでんに来た理由は、こういった元京急車の活躍をカメラに収めるためです。

早速最初に乗った車両は、元京急旧1000形の分散式クーラー車でした。塗装は変わっているものの、京急時代の面影を濃く残していて、なかでも扇風機に京急を示す「K.H.K」マークが残っていたことには驚きでした。現在の京急は旧1000形の分散式クーラー車は残っておらず、全て集中冷房車となっています。普通から快特まで幅広い運用に就いていますが、新1000形の増備により、その数も少なくなっています。

瓦町駅で降り、ことでん志度線に乗り換えます。志度線には元京急230形の車両が1編成だけ残っているので、それに乗れることを期待し、志度線のホームへ移動しました。しかしホームに停まっていたのは元京急の車両。とりあえず全区間乗ってみて、230形を探してみることにしました。すると、途中の車庫に停まっているのを発見。今日は動かないようです…。そのまま終点の志度駅まで行き、また瓦町駅に戻り、高松築港駅に向かいました。ここはことでん琴平線と長尾線の終着駅です。少し歩いて駅近くの踏切に行き、ことでんを撮影しました。ことでんは15分間隔で運転されているため、1本撮影すると少し時間が空いてしまいます。ここで暇をするかと思いましたが、近くに蝉がたくさんいる、松が植えられた空き地がありました。中條は蝉に興味があるようで、蝉を捕まえて遊んでいました。せっかくなので私も挑戦。簡単に捕まえられました。ここには関東ではあまり見られない熊蝉がいたようで、中條は喜んでいました。

運転を開始したばかりの長尾線 1200 形（昨年 11 月 27 日に運転を終了した元京急 700 形）を撮影できたので、そろそろ JR 高松駅に向かいます。高松と言ったら讃岐うどん。駅前にうどん屋があったので、そこで冷やしうどんを注文しました。少し硬の長い麺。とても美味しかったです。

		
1080形 ことでん琴平線 琴電琴平にて	1200形 ことでん琴平線 高松築港～片原町にて	1200形 ことでん長尾線 高松築港～片原町にて

高松からは再び JR です。快速「マリンライナー」に乗車し、岡山を目指します。5両編成のその列車は、1両目が2階建てのグリーン席・指定席、ほかの車両が自由席です。車内は混んでいましたが、先頭車両は若干空いていて、2人掛け席に座ることができました。列車は120km/hで快走します。しばらくして瀬戸大橋に差し掛かります。瀬戸大橋は上が道路、下が線路となっているので、橋の支柱のせいで見えづらいながらも瀬戸内海の車窓を堪能しました。

たった53分で岡山に到着。ここから姫路までは普通列車に乗車するのですが、ホームには既に長蛇の列が…。座れないことを覚悟して並んでいましたが、意外にも座ることができました。車両は115系で、内装が転換式クロスシートにリニューアルされていました。ここではゲームをしながら1時間半を過ごしました。

姫路からは特急「はまかぜ」に乗車します。「はまかぜ」は大阪～浜坂・香住・鳥取を結ぶ、キハ181系唯一の特急列車で、いつ新車に置き換えられてもおかしくないため、今回乗車してみました。指定席はほとんどガラガラ。これでは列車自体の存続も危ういところですが、冬のカーニーズンでは、結構な乗車率だそうです。ディーゼル特急ならではの力強い走りで大阪に向かいます。車内はガラガラということで、思いっきりくつろぎました。

		
223系 快速「マリンライナー」 高松にて	103系 播但線普通列車 姫路にて	キハ181系 播但線100周年記念ヘッドマーク

1時間で大阪に到着。駅弁を買い、新快速列車を乗り継いで大垣駅に向かいました。これから乗車するのは夜行快速「ムーンライトながら」で、これに乗ると東京まで行くことができます。車両は特急型の373系なので、結構快適です。発車時間までまだ時間があるため、美濃赤坂駅を往復してみました。

快速「ムーンライトながら」に乗り込み、眠かったのですぐに駅弁を食べましたが、その後の記憶が全くなく、起きたら品川でした。

最終日、京浜東北線で西川口駅に行き、急行「能登」と寝台特急「北陸」を撮影しました。そのあと物井、東千葉に行って房総地区の113系列車を撮影。この113系のうち、古い車両は近々211系列車に置き換えられてしまいます。3本ほどしかいませんが、運よくその古い車両を撮影できました。その後東京ディズニーランドの最寄り駅、舞浜駅に行き、新潟方面からの団体列車「NO.DO.KA.」を撮影。成功を収め、帰路につきました。

		
373系 快速「ムーンライトながら」 東京にて	489系 急行「能登」 西川口にて	EF64型 (牽引機) 寝台特急「北陸」 西川口にて

	
113系 (初期車) 総武本線普通列車 東千葉にて	485系改造車「NO.DO.KA.」 団体臨時列車 舞浜にて

無事に家に到着。中條も何ごともなく、家に着いたようです。2泊6日と、かなりキツイ旅行でしたが、「雷鳥」という、私の1番好きな列車を撮影、乗車する今回の旅行は本当に楽しかったです。雷鳥と雪の組み合わせも撮影したいですが、高2の冬に行くのはちょっと難しいかもしれません…。