

銚子への旅 夏編

—Terminal Memory ターミナルメモリー—

高1 横溝 真沙樹

◆旅への招待

それは期末試験も近い梅雨空のある日のこと。いつも通り、銚子電鉄のホームページを開いたところそこにあったのは、

新車輛運行開始決定！

最初の感想としては「！」。以前から整備中ということは耳にはしていたが、ついにこの日がやってきたか。これで銚子電鉄の古参もついに引退…。そんなことを思うと、銚子の様々な風景が鮮やかに浮かび上がっては消えた。そういや最近、ぬれ煎餅食べてないな。銚子の潮風、また浴びたいな。そうそう、今度はあのお店に行ってみよう…そんなことを考えていると、いつの間にか机の上には時刻表が置いてあった。

◆朝のホーム

旅の始まりは7月31日、朝の横浜駅。

最初に乗車する列車は横須賀・総武快速線 普通 千葉行。ホームの拡幅工事を終え、ワイドになった10番線からの出発だ。いつも先頭車に乗るので1番前に並んでいると、あれっ？11両！？残念ながら現在立っている位置まで列車は来ないので、やむなく移動。いままで15両編成ばかりだったのでうっかりしていたが、ダイヤ改正で変更になったようだ。当然車内は4両分混雑するわけで…。座れませんでした、新川崎まで。(←次の駅) そういえば、新川崎に着く前にEF210牽引の「トヨタロングパスエクスプレス」(自動車部品輸送用貨物列車)とすれ違ったな。途中の品川では普通 伊東行(しかも185系!)が停車中。東京ではまとまった降車で、車内も空いたのでバックの中でうずうずしている彼を出してあげましょう。

さて、総武快速線を快走することしばらく。列車は市川駅に進入…と、ホームの後端にはカメラの放列が！はてさて何か臨時列車あったっけ？それとも甲種回送とか？謎を残したまま市川駅を発車。終点の千葉からは、外房線 普通 茂原行 に乗り換える。前回乗車した際は113系だったが、209系2000・2100番台に置換えられていた。この車両は、ラッシュ時の混雑緩和を考え(?)先頭車：セミクロスシート、中間車：ロングシートとなっており、セミクロスシートのボックス席には飲み物置き場が設置されている。新規に作成された座席は少々硬いので、評価は微妙。個人的なことを言わせてもらえば、短距離なら硬いのもいいかな～って感じ。



E217系 品川駅



113系快速白い砂 千葉駅



209系 2000・2100 番台 千葉駅

乗り換えには地下連絡通路を通るわけだが、茂原行の発車する 5 番線の隣、6 番線の発車案内板には「快速白い砂」の表示が。ははあ、こいつを狙って市川にいたんだな。到着と同時に、ものすごい数の観光客らしき人々が乗り込んでゆく。この列車は季節限定の臨時列車で、両国から安房鴨川・館山を結ぶ。今日はたまたま運転日だったらしい。前の 2 両はラッシュ並みに混雑しているにもかかわらず、後 4 両は全員席に座っている…何、コレ。(後日知ったのだが、後 4 両は指定席だったようだ。)

◆列車は行く

そんなことは気にせず、茂原行に乗車。こちらはがらがら(少なくとも先頭車は)で千葉を発車した。千葉方面はどの列車も通勤ラッシュ。一時の優越感に浸る。途中、大網からは東金線 普通 成東行 に乗り換えるが、乗換通路が長いなのって。そういえば愛知万博の際、リニモの車内では「長久手までは長くて…」という、くだらんおやじギャグが飛び交っていたとか。それはともかく、ここでは乗換時間が 3 分しかないので、急ぎ足で東金線ホームへと向かう。この列車も以前は 113 系でしたが、209 系(以下略)に置換えられていました。



209系 2000・2100 番台 東金駅

東金線沿線には特に大きな町はなく、水田が延々と広がるローカル線…と言いたいが、東金市だけは別格で利用者たるや、東金駅大網方面行のホームを埋め尽くしてしまうほど。一部の列車は千葉まで直通しており、人口約 6 万人の都市パワーは計り知れない。

成東行の車内は相変わらず空いたままで終点の成東に到着。ここからは総武本線 普通 銚子行 に乗換。実はこの列車、始発は千葉だったりするんですね(8:39 発)。千葉到着は 8:24 なので、乗れないこともないのですが、その場合 1 本の列車で銚子まで行くので、それではつまらんだらうと東金線経由としてみました。やってきた銚子行は 211 系 3000 番台。ロングシートの車内は空いており、先頭車の後寄りに着席する。車内では今日の動きを確認。成田線の分岐駅、松岸に着けば終点の銚子は近い。

◆ふたたびの、銚子へ



211 系 3000 番台 銚子駅



銚子電鉄銚子駅



2000 形 銚子駅

横浜から 3 時間 5 分。ついに銚子に到着。銚子電鉄のホームは 2、3 番線ホームの外川寄りにあり、乗換口には Suica 専用の改札が一つ屋根の下に立っている。ホームにはすでに列車が停車中。しかも！つい 1 週間前に運行を開始した 2000 形ではないか！この 2000 形は伊予鉄道から譲渡された車両で、伊予鉄道は京王電鉄から譲渡されているので、銚子電鉄は 3 社目。1962 年製で新車両といっても、すでに車齢 48 年(2010 年現在)で、新型車両とは程遠いもの。だが、置換えられる車両の車齢はデハ 800 形 60 年、デハ 700 形 68 年、昨年廃車されたデハ 300 形は、79 年という古いとかそういうレベルを通り越して、博物館行の超高齢車両(なお廃車後は、博物館には行かずに解体された)ばかりなのだ。そんな鉄道会社にとって車齢 48 年は新車にふさわしい。

なお、銚子電鉄にはこの他に元営団地下鉄方南町支線からやってきたデハ 1000 形(車齢 50 年 1994 年入線)、貨車改造のユ 100 形「滞つくし号」(車齢 41 年、現在は安全面の都合上により休車中)、日本の旅客営業鉄道線最小(全長約 4.5m)のドイツ、アルゲマイネ社製の 2 軸電気機関車デキ 3(1922 年製で車齢は 88 年！通常は、仲ノ町駅構内に留置されている。2000 形がデビューした際に、仲ノ町駅構内を走行した。)が在籍しており、毎日のんびりトコトコ走っています。(当日は 2000 形と 1000 形が運転中)



仲ノ町駅駅名板



仲ノ町駅駅舎兼本社



後方の工場はヤマサ醤油



デハ 801 形



デハ 701 形



デハ 1001 形



デキ 3



2000 形とデハ 1002 形



在りし日のデハ 301 形

まずは、車内で弧廻手形を購入。これは、1 日乗車券で各種割引券のほか犬吠駅では焼きたてのぬれ煎餅をもらえるお得な乗車券で、値段は 620 円。これは銚子～外川間を往復した時の値段と同じです。いったん次の仲ノ町で下車。ここには銚子電鉄の車庫があり、入場料 150 円で自由に見学ができる。仲ノ町駅のすぐ隣にはヤマサ醤油の工場があるので、ほのかに醤油の香りが…。しばらく車両撮影をした後、次の観音駅まで歩く。個人的にこの区間は距離が短いので、ちょっと歩くにはちょうどいいかな～。当日、線路沿いにはコスモスが咲き乱れ、風に揺れていました。途中から家の真横を通る小道を抜けて、観音駅へ向かう。



電車とコスモスと醤油の香りと



遮断機のない踏切



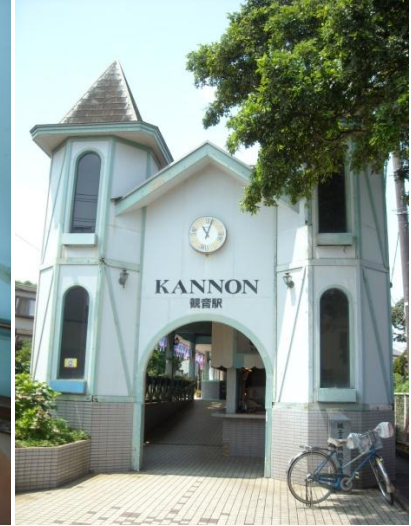
線路際のコスモス

◆「たい焼き」といえば観音駅

観音駅といえば、スイスの登山鉄道風の駅舎と名物たい焼きが有名な駅。昔はこのたい焼きで財政難を乗り切ろうとしたそうだが、「一日に作れるたい焼きの数って限られているんだよねー(笑)」と上の人が言っていたらしい。始める前に気付いて下さい上の人…。でも、たい焼きはおいしいので、無くならなくてよかったです。ねっ？たい焼きのお腹を押すと、ぶにとつち中のあんこが出てきた。(←このたい焼きを食べる時にはつい…)



観音駅のたい焼き(ぬれ煎餅には勝るにも劣らない味)



観音駅駅舎

◆列車交換！笠上黒生駅

ここから外川行に乗車して笠上黒生へと向かいますが、ここでこの鉄道の保安設備について解説しましょう。銚子電鉄では銚子～仲ノ町間で「自動閉塞式」、仲ノ町～笠上黒生間を「票券閉塞式」、笠上黒生～外川間に「スタフ閉塞式」を採用しています。

初めに、自動閉塞式とは停車場内(今の時代、駅と言った方が分かりやすいですが、本来の意味での停車場と駅は異なります)及び停車場間に連続した軌道回路を設けて、列車の車輪を通じて回路を短絡させることで、閉塞・信号を行う方式。利点として、停車場間に複数の列車を走らせることが可能です。

スタフ閉塞式とは1つの閉塞区間(通常は駅間)で1つの通票(スタフ)を使用し、その通票を所持しない列車は出発できないと定めることで閉塞を実現する方式。この方式の欠点は一旦列車を発車させると、通票が戻ってくるまで次の列車を発車させることができず、ダイヤに制限が生じてしまうことです。

これに対して票券閉塞式は、通票を持っている駅で先発列車に通票の代わりに通券(列車運転許可証)を渡し、後発の列車に通票を持たせる方式。ただし、続行運転(同一方向に連続して列車を発車させること)を行わない場合、通券は不要なのでスタフ閉塞式と同じ方法をとります。現在は、**全国**で銚子電鉄のこの区間のみ使用中。

本来、スタフ閉塞式ではスタフを、票券閉塞式では通票をそれぞれ使用しますが、「岬へ行く電車 白土唯夫 東京文献センター」によると現在、スタフも通票もタブレットで代用されており、実質的な「タブレット交換」となっているそうです。



笠上黒生駅駅舎



笠上黒生駅駅名板



待合室から



各閉塞における通票確認板 銚子方面へは「通票確認」、外川方面へは「スタッフ確認」

前置きが長くなりましたが、笠上黒生駅の施設について。この駅には変電所があり、直流 600V を架線に送電しています。なお、一般的に直流と称される路線のほとんどが 1500V なので、600V でかつ銚子電鉄線に入線可能な車両は限られており、2000 形も伊予鉄道が京王電鉄から車両を譲渡してもらった結果、玉突きで譲渡が果たせたものです。また、この駅には側線が 1 本ありまして。写真からも分かるようにレールの左右に材木が置いてあるのが分かると思いますが、これ 2000 形を搬入した時のものなんですね。2000 形は松山から船で海を渡り、トレーラーで輸送されました。この材木はトレーラーが線路を渡れるように敷いたものです。



笠上黒生駅の側線（草が平行に生えている部分が線路）

前回銚子を訪れた時には無かった(もしくは、気付かなかった)のですが、銚子寄りのホーム終端が緩やかなスロープになっているではありませんか！(外川寄りは相変わらず急なスロープでしたが)たかがスロープなのにちょっと感動…うん、銚子電鉄も頑張っているんだな。こうやってバリアフリーが進めばもっとお客さんが来てくれるに違いないだろうな…と、当事者でもないのに一人、銚子電鉄の未来を思うのでした…。

◆灯台の見える町

そんなこんなで時間を潰していると外川行の 1000 形が到着。銚子行が到着するのを待ってから出発し、犬吠を目指す。犬吠駅はポルトガル風の駅舎で有名だが、これは犬吠埼灯台の緯度がポルトガルと同じだかららしい。さて、新しいパンフレットは…あれれ？どこにもないぞ？駅員さんに尋ねてみると、

「すいませんが只今切らしております…。銚子駅の観光案内所に行けば、確実にあるのですが…」
なぬー！まさかの事態発生。まあ、時間はたっぷりあることだし帰りに寄ろうっと。そうそう、あとお土産を…あ、お土産ってこのじゃなくて地元のね。「横浜ハーバー」という銘菓をプレゼント・フォー・駅員さん。まあ、今回で 4 度目だし？その分お世話になってるわけですから…。お礼としてお渡した次第でございます。



犬吠駅駅舎

◆お昼は君ヶ浜ベイハウスへ

時刻は 12 時。腹が減ってきたぞ。犬吠駅でもらった焼きたてぬれ煎餅(弧廻手形の特典)をかじりながら、以前から行きたかった犬吠埼灯台の近くにある「君ヶ浜ベイハウス」に入店。海が見えるよう窓際の席をチョイス。(←イスだけに)座った席からは太平洋の他、犬吠埼灯台も観ることができた(←絶景です！)。本日はピザ：カナディアンを注文。ここではピザの他、パスタやグラタン、デザートなどの品々も充実しており、注文する品を大いに悩ませてくれる。夕方には店内から夕陽を観られるとか。よし、今度行く時は夕方にしよう。



君ヶ浜ベイハウス



ピザ・カナディアン

しばらくすると、注文したピザが運ばれてきた。暖かいピザはとても食べやすい。チーズがびよんと伸びるのは焼きたての証。トッピングのオニオンやベーコンも味をより引き立てている。このおいしさ、百聞は一見(この場合は一味ですね)にしかずといたしますので、説明はほどほどにして皆様で食べて下さいませ！

♪ お腹満足いいちょうし〜 ♪

なんとなくそんな歌が頭の中に流れてくる。いや〜、実においしかった！ごちそうさまです。さて、ピザも食べたし、灯台に行こう。と思ったけれど、せつかくだから砂浜沿いに行こうかな。



打ち寄せるのは、青い波

海岸には親子連れが多く、潮干狩りを楽しんでいた。岩の隙間にはカニが何匹か隠れているようだ。砂浜をしばらく歩くと灯台に向かう長い階段が。…登りますか！

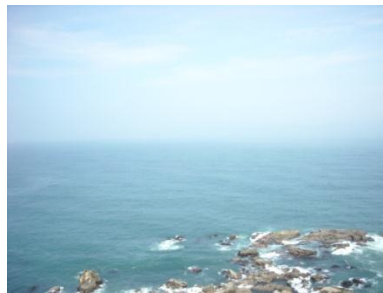


犬吠埼灯台

◆白亜の犬吠埼灯台

空高くそびえる白い建造物、犬吠埼灯台。頂上までの総段数 99 段。螺旋階段をぐるぐる回りながらひらすら上へ…。以前は設置されてなかったのだが、壁一面に木板が張り付けてあり印象が大きく変わっていた。なお、階段は狭いので鉢合わせになった場合、お互い譲り合ってすれ違ひましょう。だいぶ足が疲れてきた頃、ぽっかりと開いた出口が見えてきた。付近に行くと一瞬、光に包まれ、そしてその先にみた景色とは…。

青くそして、果てしなく広がる海と空があった。階段を昇る際に外が見られない、というのも相まってものすごい解放感。この感動は実際に行ってみないとわからないでしょうな。なお、頂上では常に強い風が吹いているので物を飛ばされないように注意しましょう。



この海の先には何があるのだろうか

ふと下を見ると、神主さんがおはらいをしているぞ？……レンタサイクルでした。↓



頂上から見ると人がゴミのようだ

レンタサイクルの旗

◆地球の丸く見える丘展望館へ

ここからは徒歩で地球の丸く見える丘展望館に向かう。展望館は愛宕山の山頂に位置しており、ほとんどの観光客はバスか自動車でここを目指すようだ。しかし、バスは 1 日に 7 往復のみでちょうどいい便がなかったので、近道であるキャベツ畑をとことこ歩いて行くことにしよう。犬吠駅の踏切を越えた時にトラクターとすれ違った。普通の道路をガラガラとエンジンを唸らせ、あのタイヤで走るのには少々違和感がある。

しばらくすると展望館の看板よりはるかに巨大な満願寺の看板が。展望館への道は満願寺の入口のすぐ横にあるのだが…あれ？舗装されてる！前回来た時は未舗装かつ道も凸凹だったのでこれはありがたい。つい最近工事されたようで、新品の黒っぽいアスファルトだった。よく見るとトラクターがつけたであろう、独特の形をした泥の軌跡が畑から続いている。さっきすれ違ったやつかな？



目標にしやすい満願寺の看板 こちらが正式 左の写真にも小さく写っています



地球の丸く見える丘展望館

標高が上がるにつれ視界も開けてくる。そして遠くに薄茶色の建物が見えてくれば、展望館はもうすぐだ。いや～やっと着きました、地球の丸く見える丘展望館！受付で入場料を払う際に係の方から

「今日は少し視界が悪いですが、よろしいでしょうか」

はい！全く問題ありませんので。3階まではエレベーターをどうぞ、と言われたがここのエレベーターは、少々旧式で停まる際にごくんと少し上下方向に揺れるのが特徴だ、がそこはご愛嬌。3階は売店で、軽食が摂れるようになっている。展望台へは階段を上がって4階。大パノラマまではあと少し。さあ、行こう！

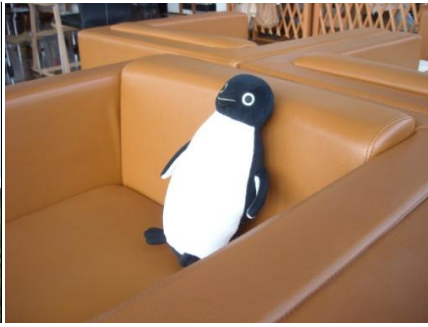
◆展望台より

展望台から視界を遮る障害物は一切なく、360度を一望することが可能だ。以前訪れた際は、空気が澄んで遠く水平線の彼方まで臨むことができたのだが…。今日は少しモヤがかかっており、屏風ヶ浦も満足に見られなかった。いいもん。見えるものの奥にある見えないものを見つめるんだから。とかいいつつも、以前快晴の日に訪れたことがあったりします。モヤはまるで、わざと景色を見せないように、自分に旅行記用の写真を撮らせないように、いつまでも漂っているのです。これでは写真もよくわからないので、1枚だけの掲載で許して下さいませ。全てを見渡してみたい、という方は天気の良い日に現地までどうぞ。

…あなたが来る時には、地平線の彼方まで見せてあげましょう。By 銚子のモヤ ←事業用車じゃないよ



中央右寄りにある白い建物が犬吠埼灯台



IC カードの彼も休憩中

3 階の売店でのおんびりしながら次のバスを待つ。休憩も兼ねたこの場所からは、座りながら海を楽しむことができる。まあ、もっとも展望台にはかなわないが。それでも座ってぼーといられるのはうれしい。しばし外の景色を楽しんだ後、1 階のお土産屋へ。ど・れ・に・し・よ・う・か・な？結果、前回と色違いの犬吠埼灯台キーホルダーに決定。早速、カバンに装備。前回買ったキーホルダーは隣で揺れている。(←ずっと付けていました)今後いくつに増えるだろうかと思ひながら、バス停へと向かう。バスには自分のほか数人が乗車し、定刻に発車。バスは銚子駅まで向かうが、犬吠駅と外川駅に行くため、次の犬吠駅前下車する。

◆犬吠駅にて

犬吠駅でお土産のぬれ煎餅を買い終えると、屋に横浜ハーバーを差し上げた女性の駅員さんがやって来て、さっきのお礼にと手焼きのぬれ煎餅を下さった。いやいや、お礼なんていいですよ…と言いつつも、差出を断るクールな人間ではなかった。さらに切符売り場を兼ねた事務室に案内され、そこには例のパフレットが。えっ！？もしかして、わざわざ持ってきて下さったのですか？どうもすみません！西島先生と先輩に渡す分、自分の分をもらって、切符売り場の写真を撮らせて頂く。佃煮買って、写真撮って…と、待ち時間は本当に矢のごとく過ぎ、間もなく改札が始まった。列車が到着する。外川行は最初に乗った 2000 形だった。

それではぬれ煎餅とパンフレット、ありがとうございました！



犬吠駅の佃煮屋



タイ漁！



ぬれ煎餅販売所

◆終着 外川駅

ガタンゴトンとジョイント音を刻みながら列車は終点の外川駅を目指す。そして、終点の外川到着～。ここでは、折り返しまであまり時間がないので少し急ぎめで。奥の側線にはデハ 702 形とユ 101 が留置されていた。この駅には数冊のノートが置かれており、ここを訪れた多くの方が思い思いの言葉を綴っている。自分も 2～3 行書かせてもらっているが、時間を置いている分、文章の書き方が少しずつ変化しているのは、我ながらおもしろい。ちなみに、駅から下り坂を進むと外川漁港へと通じている。そうそう、お酒の CM でもこの漁港がロケに使われたな。たしか、「きよし」と「はくつる」(←寝台特急かな?)…おっとこれ以上は…。

話は変わるが、銚子寄のドア 2 枚分のホームが「かさ上げ」(この場合、ホームを高くすること)されていた。これも笠上黒生駅同様にバリアフリー対策なんだろう。出発時間が迫っていたので車内に戻る。



外川駅 (別の日に撮影)



手前だけかさ上げされている



外川駅構内



デハ 702 形



外川駅駅名板



ユ 101 (別の日に撮影)

◆銚子駅への道中

外川駅を発車した列車は終点 銚子駅を目指す。次は犬吠駅。改札口には先程の駅員さんがいらっしゃった。こちらに気付いたらしく、改札から軽く会釈をされたので、こちらも軽く頭を下げる。そしてふと、ある駅員さんの気配がしたような気がしてホームを見ると、そこには傾きかけた陽が作った暖かな日だまりがあったのでした…。「また、遊びに来て下さいね」と、どこからかそんな言葉を聞いた気がした。あれは、風のいたずらだったのだろうか、それとも…？

その後、犬吠駅で乗り合わせた銚子電鉄応援倶楽部部長の方としばし歓談。まあ、犬吠駅でも少しお話しをうかがったので(あと、秘蔵の資料も…おっと、これ以上は言えません)お互い銚子電鉄のことについていろいろ話をしていたのですが、2000 形の冷房を使用していない理由をちらっと聞いたのでここに書いておきます。

銚子電鉄では先述した通り、笠上黒生駅から送電をしているわけですが、とにかく電圧が低いので電力もその分低いわけでした…。2000形にはベンチレーター（換気口のようなもの）と冷房装置が設置されているのですが、冷房は大電力（最新型車両に搭載されているものに比べれば低い方ですが）を必要とするので、使用すると変電所がパンクしてしまうそうです。つまり、今はただ屋根に載っているだけ。なお、従来の車両には冷房の代わりに大型扇風機が設置されています。

そうして2人で話すことしばらく。途中の観音駅で見たものはホームに入りきらんばかりの小学生団体！ドアが開くと同時にどっと乗り込んで、車内はラッシュ状態になってしまった。まあでも、鉄道会社にとって列車が混むというのはいいことです(度を超えない程度に)。銚子行は混雑したまま終点を目指す。部長さんは仲ノ町駅で下車した。

◆終着駅での出来事



2000形の車内



JR 銚子駅 中央にあるのがICカード改札

終点の銚子では降車客でホームがいっぱいになってしまい、乗る人が後方で待機中。その間、がらがらになった車内の撮影。こうしてみるとやはり車内はとてもきれいだ。と、JR東日本の銚子運転区から乗務員の方が2人、線路を渡って銚子電鉄のホームを歩いてきた。冷房を搭載しているにもかかわらず、なぜか窓が全開になっているのを不思議に思ったのだろう、1人が車内に入ってもう1人に一言、

「(冷房が)全然効いてねえ！」

いや、そういうこと言うなよ、と心の中で思わずつつこむ。2人とも笑いながらJR側のホームへ歩いて行った。

また、清掃員の方も銚子電鉄の乗務員の方に

「きれいになったね」

と話していたが、それだけ今までの車両がきれいではなかったのだろう。まあ実際、老朽化で全体的に茶色く汚れているように見えるが…。その他にもやはり冷房について話しておりましてその人曰く、冷房と変電所の出力をちゃんと調べれば使えるかもしれない、というようなことを話していた。JR側のホームに行く時に気が付いたが、先程の団体さんは成田線経由の千葉行に乗車していた。校外学習か何かだったのかな？

何はともあれ、今日1日お世話になりました。銚子電鉄さま。

◆また、日差しが傾く

銚子駅からは 16:38 発 特急しおさい 14 号 東京行 (255 系) に乗車する。今回使用したフリーきっぷ: 「ホリデーパス」は特急料金を別途払えば特急にも乗車できるというもので、この点を利用して「しおさい」に乗った。なお、フリー区間の西端は成東と成田なので銚子まで行く場合、別途に運賃が必要になるので注意して頂きたい。

「しおさい」には今回乗車する 255 系のほか E257 系 500 番台が充当されている。255 系は 9 両固定編成でグリーン車 (4 号車) 付きだが、E257 系 500 番台の場合、5 両又は 10 両編成のグリーン車無し。時刻表から把握するのは容易だ。乗車するのは 2 号車自由席。この号車は改札口からかなり離れているので、乗車しているのは僅か 5 人程。先頭の 1 号車には 1 人しかいなかった。



255 系



読書灯



255 系の車内

座席は新型車両と比較すればシンプルな構造だ。背面テーブルがなく、代わりに肘掛の下から小型テーブルが出せるようになっている。網棚には LED 型に比べ、やや大きい電球の読書灯が設置されていた。車内全体の雰囲気としては、レジャーだけでなくビジネスも共存している、といった所だろうか。

車内放送が出発を告げる。ドアが閉まると列車は静かに銚子駅を発車した。255 系独特のやわらかい車内チャイムが流れる。終点の東京には 18:29 の到着予定。東京から「しおさい」に乗れば 2 時間を切るということも銚子の魅力だ。駅に停車するたびに、少しずつ座席が埋まっていく。窓の外では西に陽が傾いていた。青い空が徐々に赤みを増し、太陽が朱色に染まる。頭の中では自然と「潮騒の駅」という歌が流れていた。



千葉駅ではまとまった降車の後、それを上回る乗客が乗車。空席もだんだん少なくなってきた。ここで 9 両編成のパワーが発揮されるようだ。千葉からは総武快速線で東京へと急ぐ。ここからは「しおさい」も速度を上げ、高架線を駆け抜ける。錦糸町に近づいた時、車窓から建設中の東京スカイツリーの姿が。未完成であるが、高いということは十分実感できた。錦糸町から地下を走ることしばらく。あのやさしいチャイムが流れ、到着アナウンスの後、列車は東京駅地下 2 番線に到着した。

◆マイホームタウン

「しおさい」に別れを告げて、地下1番線で接続待ちの横須賀線 普通 久里浜行に乗る。バックを降ろそうと腕を擦った瞬間、妙な痛みが。見ると…日焼けをして赤くなっていた。う〜、雲も少し出てたし、大丈夫だと思ったんだけどなあ。まあいい、あとはマイホームタウン：横浜に行くだけだ、気にすることもなからう。

列車は駅を目指して高速で走る。前面展望を楽しみながら、横浜駅 19:04 定刻に到着した。

◆旅は終わらない

今回の「銚子への旅 夏編」はこれで終わるが、この6日後の8月6日。横浜駅のどこかのホームで北鴻巣までの切符を持って、列車を待っているのだろうか。ふとそんなことを思いながら、改札口へと向かった。

◆旅の足跡 ダイヤの軌跡

ここでは今回乗車した列車とバスの時刻を記載します。なお、徒歩は含みません。

横 浜	発 7:12	横須賀・総武快速線	普通	千葉行
千 葉	着 8:24			
	発 8:33	外房線	普通	茂原行
大 網	着 8:58			
	発 9:01	東金線	普通	成東行
成 東	着 9:22			
	発 9:27	総武本線	普通	銚子行
銚 子	着 10:17			
	発 10:20	銚子電鉄線	普通	外川行
仲ノ町	着 10:22			
観 音	発 11:24	銚子電鉄線	普通	外川行
笠上黒生	着 11:31			
	発 12:01	銚子電鉄線	普通	外川行
犬 吠	着 12:09			
展望館前	発 15:10	岬めぐりシャトルバス		銚子駅行
犬吠駅前	着 15:12			
犬 吠	発 15:39	銚子電鉄線	普通	外川行
外 川	着 15:41			
	発 15:50	銚子電鉄線	普通	銚子行
銚 子	着 16:08			
	発 16:38	総武本線	特急しおさい14号	東京行
東 京	着 18:29			
	発 18:31	横須賀線	普通	久里浜行
横 浜	着 19:04			

◆旅の記憶

いかがだったでしょうか？銚子へ行くのは今回で4度目となりましたが、やはり2000形に乗ってよかったです。所々で書いていますが、今回訪れた犬吠埼灯台と地球の丸く見える丘展望館は、実は前回は訪れていません。第一の理由としては、やはりこの停車場に旅行記として載せたかったからです。私が執筆したこの旅行記を読んだ後、銚子に行ってみようかと少しでも多くの方に思ってもらえたら、こんなにうれしいことはありません。そうすれば、大好きな鉄道を救えるかもしれない。それができなくても、せめて銚子の良さを少しでも伝えられればな、という思いで書かせて頂きました。この度は拙い文章を最後まで読んで頂き、誠にありがとうございます。

時間が空いたら銚子の空気を吸いに行きませんか。

デハデハ

◆参考文献

東京文献センター 「岬へ行く電車」 白土 唯夫

銚子電鉄パンフレット

銚子電鉄ホームページ <http://www.choshi-dentetsu.jp/>

フリー百科事典 Wikipedia <http://ja.wikipedia.org/wiki/>

