

鉄研旅行入門

松崎 武志

旅行・鉄道研究部は、夏・冬・春休みの年3回、鉄道を利用した旅行を行っている。基本的に参加を希望する部員は誰でも参加できるが、夏休みに行く旅行だけは中一部員は参加できない。鉄研の旅行はクラブ活動における合宿とみなされ、学園の規定により中一が合宿に参加できないからである。

鉄研に入部する動機として、「鉄道で旅行をしたい」ことを挙げる新入部員が多いのにもかかわらず、最初の長期休暇から旅行に参加できないのでは、鉄研の活動内容を正確に把握しないまま本格的入部となってしまう。そこで4年前から夏休みを実施しているのが、中一部員限定の「鉄研旅行入門」である。恒例の旅行が車中泊や宿泊施設を利用しているのに対し、「鉄研旅行入門」は純粋な日帰り旅行である。

この旅行を行う目的の1つに、青春18きっぷの利用法を体感するというものがある。青春18きっぷは鉄研の旅行でも多用されるが、複数の人数で利用することが多いため、初めて使う際に戸惑いを覚えるものである。まずは経験を積んでもらうのが一番と考え、2007年からの3年間は水戸線・両毛線・八高線・相模線などに乗る計画を立て実行してきた。

現中三が中一の時は、最後に新横浜から東京まで東海道新幹線に乗るというプランで実施したが、初乗りきっぷだけで東京近郊区間内を一筆書きに乗る、いわゆる「大回り乗車」でも乗ってしまうプランに収まる傾向が見られた。そこで、昨年からは中一の部員達だけで計画を考えさせ、コンペで選ばせる形式にした。その結果、それまでには無かったプランが採用されるようになった。

まずは昨年（2010年）実施の行程表を見てみよう。

集 合：8月29日（日）JR新橋駅横須賀線地下改札口付近 7：10
行 程：新 橋 7:19 ～（千葉行・638S）～ 8:13 千 葉
千 葉 8:21 ～（木更津行・147M）～ 8:42 五 井
五 井 9:22 ～（小湊鉄道・上総中野行）～ 10:30 上総中野
上総中野 10:43 ～（いすみ鉄道・大原行）～ 11:35 大 原
大 原 11:43 ～（千葉行・262M）～ 12:22 大 網
大 網 12:25 ～（成東行・1645M）～ 12:42 成 東
成 東 12:43 ～（銚子行・1005M）～ 13:35 銚 子
銚 子 13:50 ～（銚子電気鉄道・外川行）～ 14:11 外 川
外 川 14:20 ～（銚子電気鉄道・銚子行）～ 14:23 犬 吠
犬 吠 14:53 ～（銚子電気鉄道・銚子行）～ 15:05 仲ノ町
仲ノ町 15:35 ～（銚子電気鉄道・銚子行）～ 15:38 銚 子

銚子 15:48 ～ (千葉行・368M) ～ 17:31 千葉
費用：4520円 (青春18きっぷ1回分+各私鉄乗車券)

このプランの大きな特徴は、五井～上総中野～大原と房総半島を横断する点である。私は実家の最寄り駅がJR久留里線なので、かつて国鉄木原線につながり、外房へ抜ける夢に想いを馳せた経験から、この行程には胸の高鳴りを禁じ得なかった。そして、何より小湊鐵道といすみ鐵道が連携して「房総半島横断乗車券 (1600円)」を発売していることを、この旅を通じて初めて知った。別々に運賃を支払うと2070円かかるので、相当お得なきっぷである。

また、成東から乗車した銚子行き1005Mは、しおさいが末端区間で普通列車に格下げされた電車なので、特急車両である。これもお得である。銚子電鉄は、往復運賃と同額の1日乗車券「弧廻手形」を利用したため、見所のある駅で自由に乗り降りすることができた。



そして、今年 (2011年) 実施の行程表が、以下の通りである。

集合：8月27日 (土) 小田急線新宿駅改札口付近 8:30
行程：新宿 9:00 ～ (スーパーはこね9号・0709) ～ 10:25 箱根湯本
箱根湯本 11:16 ～ (箱根登山鉄道・7078) ～ 11:33 小田原
小田原 11:41 ～ (東海道本線・836M) ～ 12:19 大船
大船 13:28 ～ (横須賀線・1141S) ～ 14:09 久里浜
久里浜駅 14:28 ～ (京急バス・野比海岸行き) ～ 14:40 久里浜港
久里浜港 15:15 ～ (東京湾フェリー10便) ～ 15:55 金谷港
浜金谷 16:43 ～ (内房線・1120M) ～ 17:52 蘇我
蘇我 18:05 ～ (わかしお24号・74M) ～ 18:40 東京
費用：4670円 (ロマンスカー乗車券・特急券+JR乗車券+わかしお号特急券+京急バス+東京湾フェリー代)

これも高輪鉄研らしいプランである。箱根に行って、芦ノ湖の遊覧船ではなく、東京湾フェリーに乗るといふ、贅沢な行程である。今回は参加人数が10名だったので、JRの乗車区

間が短く、最後に特急に乗ることもあり、青春 18 きっぷではなく学生団体乗車券を使用した。これにより生徒は JR の運賃が半額になった。また、小田急の土休日回数券やフェリーの団体割引を駆使したので、特急に 2 本乗車したにもかかわらず、昨年とほぼ同額の代金で収まった。

東京湾フェリーを利用し、金谷港から浜金谷駅まで歩く



という行程は、私が高輪に赴任し、鉄研の顧問となった 1999 年に実施した旅行以来だったので、ほぼ 12 年ぶりであった。浜金谷駅を見て、生徒達が「すげえ田舎」と連呼していたが、千葉県南部出身の私としては激しい苛立ちを覚えた。今後彼らは様々な地方の駅を訪れると思うが、地元の人に配慮した言動を心がけてもらいたい。旅行引率時の余計なトラブルは御免被る。



現在の旅行・鉄道研究部は、部員が 60 名を超える。それは、ほとんどの学年に 10 人前後の部員がいるからである。しかし、現在の高 3 だけは 2 人しかいない。だが、それは私の理想でもあった。5 人弱でも 6 学年そろえば 20 人程度は集まる。それでいいと思った。10 年前はそれが普通だったからだ。

少数ながら精鋭だった 2 人は、多くの功績を残してくれた。「停車場」の表紙をカラー化し、冊子としてのクオリティを上げてくれた。「少人数の学年からは部長が出ない」というジンクスも打ち破った。中一で夏休みの鉄研旅行に参加した最後の部員であり、その際に体調を崩して途中離脱したが、今思えばそれが「鉄研旅行入門」が始まるきっかけだったのかも知れない。

彼らには入学試験という試練が間もなくやってくる。現実逃避したくなる気持ちはわかるが、何度転んでも自分で起き上がる強さを持って、人生のレールを走行して行って欲しい。