



◎はじめに

鉄研に入り早くも4年が経過。気がつけば部長になっていた。そこで生じた疑問…。鉄研に入って私は何か成長できたのだろうか？

一応それなりに鉄研に尽くした4年間が無駄でないことを祈りながら鉄研恒例の鉄研旅行を中心に4年半の鉄研人生を振り返ってみたいと思う。

◎鉄研旅行のすゝめ

そもそもなぜ私が鉄研旅行を中心にこの4年間を振り返っているのかというと、ずばり1回も欠かさずこの鉄研旅行に参加したからだ！

ここで高輪の鉄研旅行を知らない方々のために一応鉄研旅行について触れておきたい。高輪では毎年3回、夜行列車やフェリーを利用した3～5日ほどの鉄道旅行と、中一のための乗り鉄入門旅行なるものを実施している。北は北海道・南は九州まで、日本全国を鉄道でめぐっている。

では早速だが私の鉄研人生を一から振り返っていきたい。

——2009年・夏、中一入門旅行

少しずつ学校にも慣れ、迎えた最初の夏休み。鉄研の入門旅行に参加した。

この旅行が唯一手元に行程表が残っていない旅行であり、数少ない失態を犯した旅行でもあった。思い出せる範囲で辿っていこう。

中一の入門旅行といえば関東近郊をぐるっと一周するのがお決まりだ。今回も、それに則って、

上野→小山→高崎→八王子→立川→新横浜

と、進んでいった。初めて出会った半自動ドア※、キハの車両※などに目を輝かせていたことだろう。

しかし事件は新横浜で起きた。予定では、今回の目玉とも言える500系新幹線に乗車しよう、というところを新幹線の乗車経験が浅い上に新型車両が大好きだったその頃の私は、丁度ホームに入線した当時の最新鋭・N700系に何も考えずに飛び乗った。自分のやらかした失態により気付いた私は次の品川で途中下車し、顧問に連絡した。さすが顧問、こんな経験は何度もあったのだろう。ものすごく落ち着いた口調で1本後に来る、本来乗車する予定であった500系新幹線に

半自動ドア

乗客自らがドア脇のボタンを押してドアを開閉し乗降する方式。

キハ

気動車。ディーゼルエンジンを使用して走行し非電化区間で重宝されている。

乗車するように指示してくれた。この事件を機に、私は旅行中に興奮しすぎて失態を犯してしまわないように最善の注意を払って旅行に臨むようになった。

——2009年・秋、高学祭

人生初の高学祭に参加。他校の文化祭には何度か足を運んだが、高輪の文化祭は初めてだった。大きなレイアウト、BVEの体験運転、旅行班の観光地の研究発表・鉄研らしさが詰まった鉄研のブースは昔から健在だった。

——2009年・冬旅行「Canazawa!CITYS 金沢を満喫しよーぜ！」

中一の冬休み、冬旅行に参加した。一日目の行程は下記の通りだ。

東京→大垣→米原→敦賀→金沢(自由行動)→直江津→新潟→新宿

12月21日夜10時半、私は集合場所の東京駅へ向かった。こんな時間に外を出歩くのも、夜行列車に乗車するのも、関東圏から出るのも、すべてが初めてだったため東京から大垣へ向かうムーンライトながらの中では一睡もできなかった。大垣で大垣ダッシュ※を体験したあとは、北陸本線を経由して金沢へ北上。金沢の自由行動では兼六園に行った。初の北陸で少し不安もあったが、自由行動中は当時高2の先輩が引率してくれたため、6時間の自由行動がとても有意義なものになった。旅行の時の基本的なマナーを仕込まれたのもこの時かもしれない。金沢からは上記の通り、信越本線経由で新宿へ南下した。

新宿からは東北方面へ北上した。

新宿→赤羽→宇都宮→郡山→会津若松(貸切)→会津田島→鬼怒川温泉→浅草

2日目の目玉は何とんでもなく会津鉄道の貸切だろう。車両を貸し切るのは鉄研旅行でも例がないようで、皆盛り上がっていた。会津鉄道で鬼怒川温泉まで出たあとは東武特急きぬを使い浅草まで贅沢な時間を過ごした。今回の旅行は0泊3日、



冬旅行では平均的な長さであろう。

大垣ダッシュ

ムーンライトながらの乗客がダッシュで列車の乗り継ぎをする現象。

駅構内には「構内10km/h以下」と乗客に向けて注意喚起をする看板が掲げられている。

■写真

鉄研で貸し切った会津鉄道。

——2010年・春旅行「そうだ、京都へ行こう(+九州 ver.)」

3月26日から4日間、今回は関西方面へと足を伸ばした。今回はムーンライト信州からスタート。

新宿→信濃大町→松本→…

と順調に中央本線を西へ進んでいた時、3年以上経った今でもネタにされ語り継がれてきた「上諏訪事件」が発生した。なんと2人いる顧問のうち1人が松本から乗った普通立川行きの車内で“やらかして”しまったのだ。その顧問が寝過ぎていることに気づき、焦って飛び降りた駅名からこの事件は「上諏訪事件」と名付けられた。ちなみにその顧問は新幹線で追いかけて我々に合流した。

松本→塩尻→中津川→多治見→名古屋→大垣→米原→京都(自由行動)



私の人生が大きく変わったのはこの時かもしれない。初の京都来訪が私を京都オタクの道へと導いたのだ。小学生時代の塾の社会科講師が、受験が終わったら京都に行って歴史の授業で学んだことを五感で味わってくれ、と口癖のように言っていた

たことを覚えていたのもあり、機会があれば行ってみたいと思っていた。しかし、当然ながら京都で降り立った時の印象は歴史の教科書で読んでいた時のものから大きく変わっていた。駅前には数十もの路線が発着するバスターミナル、ヨドバシカメラ、立派な駅舎——意外と都会だった。だがこのギャップに取りつかれたのだ。取り敢えず銀閣寺行きのバスに飛び乗り、清水寺へ向かった。しかし、駅を出てすぐの七条通で渋滞にはまったとき、この選択が間違いだったことに気づかされた。この日・3月27日は桜の開花日だったのだ。交通渋滞が激しくバス車内が異常な混雑なことにも納得がいく。やっとの思いで清水寺の拝観をしてから祇園の街をぶらり。京都独特の雰囲気を感じる存分楽しんだ。そして京都駅から新快速で大阪へ。フェリーに乗船し九州へ向かった。

別府→中津→小倉→博多→太宰府→博多→新飯塚

→田川後藤寺→夜明→田川後藤寺→小倉

■写真

初の清水寺。
桜はまだ咲いていなかった…。



中二目前の中学生が作ったにしては立派な行程であっただろう。

小倉→下関→新山口→岩国→宮島口(自由行動)

その日の夜は小倉の東横インに一泊。ここでは案の定寝坊者が続出。シングルルームであったこと、集合時間が早かったことが原因だろう。以後、ホテルを利用するときは原則ツインルームを使用することになった。

広島→糸崎→福山→岡山→姫路→米原→大垣

広島の自由行動では厳島神社を訪れた。観光気分で浮かれていたのも束の間、集合場所の広島からの列車に車両トラブルが発生。広島から岡山あたりまでは乗り場変更と遅延の嵐で、唯一の食料調達ポイントだった岡山の25分の乗換時間も見事に潰れた。さすが広島支社※クオリティ…。

そして部員全員がクタクタになりながらも大垣からムーンライトながらで一路東京へ…。

この日は丸一日自由行動。太宰府へはどうしても行ってみたかったので今回は北九州をめぐることにした。日豊本線を北上し小倉からは鹿児島本線を西へ。太宰府観光のあとは博多でラーメンを食し、変わった駅名の駅「夜明」も訪れる。

■写真

久大本線・夜明駅。
『男はつらいよ』第28作の舞台にもなった。寅さんが作品中で宿泊した駅前旅館・夜明で相部屋になったのは岸本加世子扮する家出娘・愛子。どうでもいいですね、はい()

広島支社

民営化された今でもなお黄色か朱色に塗られた国鉄車両が大活躍。2014年度にようやく新車が導入されるとかされないとか…？

<部員 M の成長記録①>

[中学1年生：2009年4月→2010年3月]

この1年はせっかく鉄研に入部したのだからまずはとにかく部活に慣れようと思い、毎回活動に参加していた。本格的に製作技術を教わったのは夏休みに入ってからであったが、入部当初7人ほど居た同学年の模型班員たちのうちまともに夏休みの活動に参加していたのは私を含め2人だけであった。おかげで集中的に製作技術を教えてもらうことができ、夏休みの間に建物製作と部屋の清掃スキルが大きく向上した(笑)

②へつづく→

——2010年・夏旅行「夏の逃避行～東北に涼みにいく旅～」

8月6日から3日間、今回は東北方面へと足を伸ばした。まずはムーンライトえちごで新潟へ。ちなみに前回の春で現在運行されているムーンライトシリーズの列車にはすべて乗車したわけだが…独特の熱気があり、正直どれも辛い。

上野→高崎→新潟

新潟からは磐越西線経由で会津若松へ。3時間ほどの自由時間中に地元の喜多芳ラーメンで腹を満たし、あいづライナーに乗車。

新潟→会津若松→郡山



寝台車を座席の状態に転換してある独特な車内の583系を堪能しつつ東北線・郡山駅に向かった。

青春18きっぷやウィークエンドパスは基本的に在来線の普通列車や快速列車しか利用できない。そのため本数が少ないエリアでは新幹

線などの優等列車を利用して時間を大幅に短縮することがある。今回も時間短縮のため郡山からは新幹線で福島まで移動し※、そこから奥羽本線で山形県米沢へ。

郡山→福島→米沢

米沢といえば米沢牛が有名だが、その米沢牛を使用した駅弁がある。駅弁大会で毎年上位にランクインする「牛肉どまん中」だ。以前から気になっていて米沢を訪れたら必ず買おうと思っており、この旅行の目的の1つでもあった。弁当は米沢牛が惜しげなく使われており、冷めても牛肉が硬くならず美味だった。



ムーンライトえちごで東京方面に戻るべく、米沢から米坂線を経由し新潟へ。新潟からは前日に利用したムーンライトえちごで新宿へ…

米沢→新潟→新宿

■写真

あいづライナー。この日は特急あいづ運転のため代走で寝台型の583系が運用に入った。

ワープ

今回は福島→郡山間を新幹線でワープした。追加料金は1500円ほど。

■写真

米沢駅の名物駅弁「牛肉どまん中」、¥1,100(税込)。

3日目・最終日は東北線と常磐線で仙台まで行って戻ってこよう、という乗り鉄中心の行程だった。

新宿→上野→水戸→原ノ町→仙台

ということで新宿から山手線で上野へ、上野からは常磐線をひたすら北上。現在、震災の影響で広野―原ノ町間と相馬―浜吉田間が不通な上に学校からの許可が出ないため原則として東北線から東側のエリアを使うことができない。そういった点でもこの旅行で常磐線を完乗できたのはとても貴重な経験になった。

仙台で2時間程度の自由行動をはさみ、その後東北本線でひたすら南下することになる。折角仙台に来たのだから牛タンでも食しておきたいところであったが仙台到着が14時前とランチタイムには少し遅かったため、昼は適当に済ませ仙台空港アクセス線※の乗り潰しに向かった。

仙台→仙台空港→仙台→福島→黒磯→宇都宮→上野



仙台に戻ったあとは前述の通り東北本線をひたすら南下。719系と211系の嵐に少しがっかりしながら上野まで戻ったのも今となっては懐かしい。

——2010年・冬旅行「冬のなにわへ、気まま紀行」

12月21日から3日間、関西方面へ足を伸ばした。まずはお決まりの、夜行列車を使って西へ…京都までの流れは前述の通りなので割愛させていただきたい。

東京→大垣→米原→京都

なんとこの日は丸一日自由行動、ということで一日中京都に入り浸る事にした。まずは北山エリアを制覇すべく、地下鉄とバスで金閣寺へ移動。余談だが、京都の移動は地下鉄を併用することでバスの渋滞を回避でき時間短縮もできるのだ。

京都→今出川⇒金閣寺道

京都駅を出て30分、関西の朝ラッシュに揉まれながら金閣寺に到着した。ここ

仙台空港線

仙台空港アクセス線、正式名称仙台空港線。JRではなく第三セクターの仙台空港鉄道株式会社が運営する。仙台と空港を最速17分で結ぶ。

■写真

原ノ町から乗車したE721系0番台車(左)と仙台空港線直通専用のE721系500番台車(右)

⇒ : バス移動

で初めて朱印帳というものを手にした。朱印とはお寺に参拝した証のようなもので、手書きのためひとつひとつ味があり中学生ながらに朱印集めの魅力に惹かれていった。ここからは目を輝かせながら修学旅行生気分での観光地を巡りに巡った。



そして仁和寺から銀閣寺へ京都を横断すべく嵐電に乗車。横断とはいえ北野白梅町までの利用だったが、古き良き京都をゆったりと移動するのに嵐電を使うのもまた心地よい。



御室仁和寺→北野白梅町⇒銀閣寺道

このあとの京都巡りは修学旅行生並みの感想しか思い浮かばなかったので移動の流れだけ記載することにする。。。



銀閣寺のほかには、南禅寺、二条城、西本願寺にも足を伸ばした。

銀閣寺道⇒南禅寺・永観堂道→蹴上

→二条城⇒西本願寺⇒京都駅→大阪



■写真

朝の金閣寺。(上) 朝日に照らされて輝く金閣寺…とはならなかったものの、午前は順光のため舍利殿が水面に美しく映り込む。

歴史の資料集でよく目にする龍安寺の石庭(左下)と国宝に指定された仁和寺の金堂(右下)。

■写真

書院造で有名な銀閣寺(左上)、水路閣が独特の風情を醸し出す南禅寺(左下)、我が高輪のルーツでもある西本願寺(右下)。

京都中を駆け巡りヘトヘトになりながら京都駅に着いたとき、丁度大阪に居た他のメンバーから連絡があったため、新快速に飛び乗り大阪へ向かった。大阪ではたこ焼きを食べたり駅撮りをしたりしつつ、今回の旅行の目玉である急行きたぐに※の到着を待った。

“寝台”急行を利用するのは人生で初だった。今回は、寝台列車に乗るなら少し贅沢を…という親のご厚意に甘えA寝台の下段に乗車し、約9時間の寝台列車の旅を存分に満喫した。臨時化前まで10両(自由席×4+グリーン車×1+B寝台×4+A寝台×1)であったが、臨時化後は6両(グリーン車×1+B寝台×5)となり現在では



列車自体が廃止に。最後に乗車することができ貴重な経験になった。

大阪→新潟

新潟に到着したのは翌朝8時30分頃。新潟から東京方面へ戻るとなるとかなりパターンが絞られてくる。

今回は未乗の磐越東線に乗車すべく福島方面へ横断。郡山まで前回・2010年の夏旅行と行程がかぶってしまうのはやむを得ない。

新潟→米沢→福島→郡山

郡山では3分乗り換えて駅構内をダッシュ。そして

磐越東線では着席できず…。不運の連続だったが、全区間単線&非電化で“ゆうゆうあぶくまライン”の名に劣らないのどかな沿線風景が印象的だった。いわきからは常磐線を南下。これが震災前最後の常磐線乗車となった。

郡山→いわき→勝田→上野

——2011年・春旅行「北まで届け、未訪の春」

2011年3月11日、東日本を巨大地震が襲った。鉄研の旅行で何度も訪れた東北地方が震源だと知った時は悲しみと驚きでいっぱいだった。地震発生時私は学

きたぐに

大阪・新潟間を結ぶ夜行急行。利用者の減少により2012年3月に臨時列車化され、2013年1月に完全引退した。

■写真

大阪から乗車した「急行きたぐに」。今となっては貴重な1枚に。

■写真

前回新幹線でワープした区間を在来線で移動。東北本線郡山行。

校でコンテスト用の建物製作をした帰りで、都営浅草線大門駅にいた。交通機関は麻痺し、駅から自宅まで歩いて帰ったことを今でも鮮明に覚えている。

3月25日から予定していた鉄研の春季旅行は当然ながら中止になり、この旅行案はお蔵入りとなった。

<部員 M の成長記録②>

[中学2年生：2010年4月→2011年3月]

毎年8月に東京ビッグサイトで全国高等学校鉄道模型コンテストが開催されている。日頃の模型製作の地道な努力が報われ、私は2011年のコンテストのモデラーに任命された。さらに文化祭後の部長選挙のあと模型班の副班長に選出され、徐々に鉄研に馴染んでいった。

1番楽しんで部活に参加していたのはこの時だったのかもしれない…。

③へつづく→

——2011年・夏旅行「瀬戸内横断 —オレンジフェリーで行く瀬戸内海！」

8月5日から3日間、今回は久々に西日本へ向かった。東京駅に集合した我々はムーンライトながらで東海道線を西へ。ここでも米原までの流れは割愛させていただきたい。米原で優等列車の新快速に乗り換えるのも今までと大差ない。しかし、今回は京都や大阪で下車することなくそのまま岡山まで日本列島を横断し続けるのだ。最初は車窓を楽しもうと思っていたものの、気づいたら睡魔に負けてしまっていた。目覚めたのは神戸の手前、東海道線から山陽本線に入る瞬間に間に合っただけ良かったとしよう。明石・姫路を越え、相生で普通列車に乗り換えた。

東京→大垣→米原→相生

先ほどの新快速に終点の播州赤穂まで乗車し赤穂線経由で岡山に出ても良かったのだが、今回は時間の都合上山陽線を利用。10時過ぎの岡山到着後は16時の高松集合まで自由行動だ。

さて自由行動かというと、私の学年の大半の人は岡山で路面電車を堪能しつつ岡山城の見学、という行程で巡るようであったが、初の四国突入に胸を躍らせていた私は、同学年の2人と一緒にマリナーライナーで一足先に四国へ渡ることにした。瀬戸内海に浮かぶ小さな島々を瀬戸大橋から眺めつつ四国初上陸。列車はしばらくして、終点・高松に到着した。

相生→岡山→高松

岡山から高松までの自由行動か…。桃太郎が有名だし鬼ヶ島に行ってみよう！

なんていうものすごく単純な発想から、私たちは鬼ヶ島に行ってみることにした。当然ながら鬼ヶ島というのは童話に登場する鬼が住む空想上の島であり、今回は桃太郎伝説の伝承地の1つである女木島※を訪れる。女木島へは高松駅から徒歩10分程の場所に位置する高松港からフェリーが出ている。フェリーの中は海水浴



客で想像以上に混雑していて驚いた。女木島の港からは島の見所である鬼ヶ島大洞窟まで行くバスが出ており、私たちはそれに乗り込んだ。バスを降りると高台についた。バス停から洞窟の入口に向かう道からは瀬戸内の島々が一望できた。洞窟へは徒歩5分ほどで、入ると洞窟内はヒンヤリ。8月の四国の猛暑から一転、汗で濡れた半袖Tシャツが一気に凍りつくほどの冷たさが私たちを襲った。洞窟の見学を終え、バスで港まで戻ったあとはフェリーが来るまで周辺を散策して時間を潰

した。高松の市街地からたった4km移動しただけにもかかわらず、時代の流れからポツンと取り残されたような街並みの中にいるとタイムスリップしたような不思議な感覚だった。フェリーで高松に戻り、鉄研一行と合流したあとの行程はまず予讃線を西へ。新居浜東港からは大阪までフェリーで瀬戸内海上を移動し、東海道線を1日かけて横断するというものだった。普段は通過地点の静岡で設けられた自由行動では静岡鉄道を完乗し、最後はロマンスカーで新宿に戻るといふ少し変わった行程だった。

大阪→米原→豊橋→浜松→静岡→熱海→小田原→新宿

——2011年・冬旅行「北陸マスターの道！」

今回は珍しく朝に集合で朝10時に東京駅に集合。夜行列車から始まる旅が定着

女木島(めぎしま)

高松から北へ4kmほどに位置する海岸線長約9kmの小さな島。

■写真

高松と女木島・男木島を結ぶ雌雄島海運フェリー。

■写真

洞窟横の展望台から見た女木島の北側に位置する男木島。

していたため少し違和感があった。それもそのはず。今回は、1日目は房総半島を1周、2日目は最初と最後に夜行列車をはさんで北陸方面に行く、日帰り旅行を連続で実施しているような一風変わった行程なのだ。しかも今回はいすみ鉄道の車両を貸し切った。

まずはいすみ鉄道の起点・大原まで総武線と外房線を乗り継いで移動。そこからいすみ鉄道で大多喜まで移動。



ここからはキハ52系という車両を貸し切り、大多喜と大原を往復した。この車両は大糸線の非電化区間で使用されていた車両をJR西日本がいすみ鉄道に譲渡したもので、いすみ鉄道では観光急行列車として営業運転をしている。駅で

■写真
貸し切ったキハ52系。

は鉄研の国鉄車両ファンが異常な興奮っぷりをみせていた。私自身国鉄車両については全く無知なのであるが、風景に自然に溶け込む落ち着いたデザインが熱狂的なファンを魅了しているのだろう。最終的に大原・大多喜間を2往復していたがそれは良しとしよう…。大原に戻ってきた頃には16時を回っていたがここからは外房線と内房線を乗り継いで房総半島を一周。内房線から少し見えた夕日が美しかった。

東京→千葉→大原→大多喜→大原→大多喜→大原→安房鴨川→千葉

千葉から夜行列車の起点・新宿までのあいだに3時間ほどの自由時間があったため一旦帰宅しシャワーで汗を流した。

さて、気分を切り替えて新宿から北陸へ向かう。大糸線を経由して北陸へ出るのは初めてだった。

新宿→白馬→南小谷→糸魚川→富山

富山から帰りのムーンライトながらまでは大胆に丸一日自由行動だ。部員が思い思いの「北陸マスター」をしている中、私は京都へ向かった。一体何のために北陸へ来たのだろうか…。この旅行の趣旨を完全に無視して281kmもの距離をサンダーバードを使い3時間で移動。鉄研旅行3度目の京都上陸を成し遂げた。今回は前回までに回るができなかった嵐山を中心に巡ろうということで……

富山→京都→嵯峨嵐山

京都で下車し嵯峨野線に乗り換えて、嵐山の JR の玄関口・嵯峨嵐山駅で下車。



世界遺産の天龍寺、源氏物語で有名な野宮神社、御髪神社に常寂光寺…嵐山と聞いてすぐに思いつく範囲の神社仏閣を 3 時間程で巡った。普通の旅行のようにじっくりと観てまわれない一方、綿密に時間の計画を組んで凝縮した時間を過ごせる

るのは弾丸旅行の欠点であり魅力である。

続いて、同行者のリクエストで東山エリアへ。雰囲気求めて嵐電を使うのが通例だが、ここでは時間が正確な阪急電車を利用することにした。阪急嵐山から桂を経由して河原町へ。遠回りのように見えてこれが一番最速のルートだ。東山では八坂神社を参拝し、夕日に照らされる祇園の街並みを堪能した。夕食は少し



奮発して祇園のうどん屋に入った。そして京都駅に戻り、駅ビルから夜景を堪能。12/23 ということもあり、クリスマスのイルミネーションも美しかった。この日の午後の京都でのひとは、鉄研旅行で京都を訪れた中で一番ゆったりと和むことができた時間だった。

京都からは東海道線を経由しムーンライトながらで東京へ。

——2012 年・春旅行「北まで届け、未訪の春 2nd」

この旅行の丁度 1 年前に日本を襲った東日本大震災。当然ながら 2011 年の春旅行は中止を余儀なくされ、その後しばらくは東北本線や常磐線をはじめとする太平洋側を走る路線を旅行の行程に組み込むことは禁じられた。

今回は中止された 2011 年の春旅行を可能な範囲で再現した、題して「北まで届け、未訪の春 2nd」を実施した。使用可能な路線が日本海側中心に限られるの

■写真
嵐山といえばこの竹道。

■写真
京都駅ビルの大階段から撮影したクリスマスイルミネーション。

で、ムーンライトえちごで新潟へ北上し、羽越本線経由で秋田に出た。ここから青森までは自由時間がとられており、秋田の駅前を散策しようとした矢先に突然大雨に襲われたため、昼食は駅ビルに入っている秋田名物の稲庭うどん店で済ませた。秋田から青森までは、五能線を経由するリゾートしらかみを利用する予定だった。大雨のため駅で撮影でもしているか…と思い改札へ向かうと、ただでさえ沈んでいた気持ちに追い討ちをかけるようにとんでもない情報が耳に入ってきた。「五能線は大雨による土砂崩れのため一部区間で運転を見合わせております」



ただし、運転を行っている区間までは運行するとのことだったので、行けるところまで行ってみることにした。本来乗車する予定だった新型の青池編成は運転見合わせにより秋田まで来ることができないということで、同じくリゾートしらか

■写真
低気圧接近により
いつにもまして荒
れる日本海

みの樺編成がホームに止まっていた。荒れ狂う日本海を横目に今後の運行情報を気にかけっていると、途中の深浦駅で別の車両に乗り換えて欲しいとの放送が入った。なんとか青森にはたどり着けそうだ…。深浦駅に到着すると、向かい側に本来乗車する予定だった青池編成が入線してきた。結果的に2編成も乗車することができるなんて、こんな状況の時にしか実現できないだろう。個室タイプの座席だったため、周囲に気を配ることなくリラックスして総乗車時間4時間のリゾートしらかみを満喫することができた。

青森からは急行はまなすを利用して、「未訪の」北海道へ向かう。青森まで、ひたすら列車を乗り継いできたので疲れておらず、なかなか眠ることができなかった。そのため、ラウンジで海底トンネルの通過を楽しんだり、函館で機関車の付け替えを撮影したりと、はまなすでしか味わえない魅力に浸った。さすがに疲れたのか、函館からは寝てしまっていて、気づくと札幌に到着していた。

札幌から旭川までは丸1日自由行動ということで、とりあえず地元の朝市で朝食をとることに。札幌駅のとまり・桑園駅からほど近い札幌場外市場へ向かった。

朝市で賑わう食堂に入り、迷わず海鮮丼を注文。この日は丁度4月1日で、高校生になって初めて食べるものが海鮮丼だなんて幸せこの上ない。旬の魚介類10品がのった海鮮丼を堪能したあとは、札幌市営地下鉄の乗り潰しや札幌市内観光をしつつその日の午前を過ごした。そして、札幌12:30発、特急サロベツに乗りこみ滝川へ、普通列車に乗り換えて富良野に向かう。北海道で一番行きたかった

場所、それは富良野だった。だいぶ前に『優しい時間』※というドラマに出会って以来、私は倉本聰作品の虜になっていた。『優しい時間』の舞台である「森の時計」という喫茶店は、撮影のためにわざわざ新富良野プリンスホテルの敷地内に



建てられ、現在では喫茶店として営業している。今回はその喫茶店を中心に周辺のロケ地をめぐることにした。

富良野駅からタクシーに15分ほど揺られ、ホテルに到着。「森の時計」まではそこから10分ほど歩く。す

ると、ぼつんと建物が現れる。「森の時計」だ。店内では、作品同様、客自身がミルでコーヒー豆を挽いて飲むことができる。「森の時計はゆっくり時を刻む——」その言葉通り、『優しい時間』のシーンがゆったりと思い出された。『風のガーデン』という作品も『優しい時間』同様、倉本聰作品で、その小道具が展示されている富良野ドラマ館にも足を運んだ。『風のガーデン』以外にも『北の国から』に関連する品も展示されており、ドラマファンには堪らないスポットだ。惜しまれつつも富良野駅に戻り、列車を待った。

富良野→旭川

旭川で一泊し、函館本線・室蘭本線を経由して苫小牧を目指す。

旭川→岩見沢→苫小牧

ここで3時間弱の休憩をはさむ。新千歳空港に撮影しに行った部員もいたが、私は、出来るだけ北海道の自然に触れたいという思いがあったため、バスでウト



ナイ湖に向かった。バードウォッチングなどでもできる道の駅があり、そこに入った。苫小牧の名産品もたくさん売られており、私は肉まんを購入。肉まん片手に窓際からバードウォッチングを楽しんだ。脇の道から湖岸に出ることも出来た

優しい時間

2005年1月にフジテレビで放送されたドラマ。脚本・倉本聰、出演・寺尾聰 二宮和也 長澤まさみ ほか。寺尾聰扮する勇吉が妻の事故死を機に、妻の故郷・富良野ではじめた喫茶店(左写真)を舞台に父子の絆の再生が描かれる。

■写真
足元までやってきた鴨。

め、行ってみることに。鳥インフルエンザ対策の消毒ゲートをくぐり抜け、湖岸に出るとそこにはたくさんの鳥が止まっていて、人になれた鳥たちは近づいても微動だにしなかった。東京ではなかなか出来ない、自然と触れ合えたひとときだった。

休憩をはさみ、フェリーに乗るべく苫小牧駅からフェリーターミナルの最寄駅の浜厚真駅まで日高本線を利用した。最寄駅とはいえ、叢の中にぼつりとあるような無人駅からフェリーターミナルまでは徒歩 15 分だ。最後の最後まで北海道の壮大さに圧倒されるだなんて…。

鉄研一行は新日本海フェリーに乗り込み、新潟へ。20 時間近くの長旅だ。部員たちは思い思いの時間を過ごし、翌朝を迎えた。そして最後の最後で懸念していた問題が発生してしまう。秋田滞在時に悩まされた低気圧がここでも猛威をふるってきたのだ。大荒れの日本海を進み、新潟についたのは 15:30 頃。幸い、フェリーが遅れることはなかった。

予定：新潟—新幹線→越後湯沢→水上→高崎→上野

予定では上記の行程で進む計画であった。新潟駅では在来線は壊滅的な状態で、新幹線は間引き運転をしていた。越後湯沢からの在来線に不安を抱きつつ、新幹線に乗り込んだ。今思えば、このまま東京まで新幹線を利用してしまった方がよかったのではないかと思ったが、予定通り越後湯沢から在来線に乗り継ぐ賭けに出た。案の定、乗り継ぎの列車は遅れてやってきた。しかし、高崎支社※の連携プレーで水上と高崎での乗り継ぎはスムーズに行った。

結果：新潟—新幹線→越後湯沢→水上→高崎→籠原→上野

籠原での乗り継ぎが追加されたり、途中駅での停車時間が異常に長かったりと上野までたどり着けるのかヒヤヒヤする場面も多々あったが、最終的に 1 時間半程度の遅れをもって上野駅にたどり着いた。

<部員 M の成長記録③>

[中学 3 年生：2011 年 4 月→2012 年 3 月]

この一年は班長としての仕事に加え、散々な結果に終わった鉄道模型コンテストが悔しくて、とにかく技術のスキルアップや他校の作品の観察に邁進していた。そしてこの頃、自分が鉄研旅行皆勤賞であることに気づく…。

編集後記へつづく→

高崎支社

東日本旅客鉄道高崎支社。

——2012年・夏旅行「坊ちゃん旅行記」

この旅行の行程はほとんど2011年の夏旅行とかぶっていたため参加する気はなかったが、ここまで来たら鉄研旅行皆勤賞をとってやろう…という謎の使命感に突き動かされて旅行に参加した。なお部誌の記事の頁数の制約上、残り4回の旅行は特記したい事項以外、行程のみで割愛させていただきたい。早く気づけば()

東京→大垣→米原→相生→岡山→坂出→多度津→松山



タイトル通り、松山の旅がメインの今回。市電や道後温泉など、短時間ながら松山の魅力を堪能した。

■写真

(以下左から順に) 入浴後は座敷でゆったり。/ 坊ちゃん列車を前にテンションが上がる顧問(写真中央左)と副部長(写真中央右)。

松山→伊予西条→坂出→高松(フェリーで1泊)→神戸港→三ノ宮



■写真

三ノ宮豊橋間の短い自由行動の限られた時間でまたも京都へ…写真は下鴨神社。/ 京都で所定の列車に乗り遅れ、米原から豊橋まで飛び道具を使用。さらば樋口さん…

豊橋→浜松→静岡→熱海→東京

——2012年・冬旅行「とある鉄研の上越遠征」

上野→高崎→横川(足利まで自由行動)→高崎→桐生→通洞→桐生→足利



■写真

高崎・横川間で乗ったDLクリスマス碓氷号。/ わたらせ渓谷鐵道を使って足尾銅山へ…@通洞駅

足利→上尾→大宮→新潟→吉田→柏崎→新潟(きらきらうえつ)→酒田

—(新潟まで自由行動)→あつみ温泉→新潟→新宿

——2013年・春旅行「春は九州で過ごしたい」

東京→大垣→米原(フェリーまで自由行動)→京都



■写真
鉄研旅行最後の京都…桜に見おられる@平安神宮 / 大阪までは京阪特急のダブルデッキ車で@出町柳駅

出町柳→淀屋橋→(地下鉄乗継)→フェリーターミナル(フェリー)→門司

—(宮崎まで自由行動)→博多→二日市→太宰府



■写真
西鉄乗り鉄祭りのラストを飾った西鉄特急@大牟田 / 熊本城観光

太宰府→二日市→西鉄福岡→大牟田→熊本(観光)→人吉→吉松→都城→宮崎

—東横インで1泊—

(この日も終日自由行動)宮崎→延岡→佐伯→大分→中津→城野→企救丘→小倉

—フェリーで神戸へ—

アイランド北口(米原まで自由行動)→住吉→摂津本山(徒歩)→西宮北口



西宮北口→宝塚→尼崎→米原→大垣→豊橋→静岡→熱海→小田原→新宿

——2013年・夏旅行「中部・関東の旅」

上野→大宮→高崎→水上→六日町→十日町→戸狩野沢温泉→長野→小諸

→小淵沢→甲府→高尾→立川—(ムンライ信州)→白馬→南小谷→糸魚川

—(名古屋まで自由行動)→富山→猪谷→高山



高山→下呂(入浴)→岐阜→名古屋—(ムンライながら)→東京

■写真

フェリーから見た
瀬戸大橋 /
映画『阪急電車』の
ロケ地めぐりを兼
ねて阪急今津線に
乗車@西宮北口

初日の関東編では
飯山線など、見上の
路線を中心にめぐ
った。

■写真

白馬駅前の足湯で
ゆったり /
サクサカー(※tvk
で放送中の音楽系
情報バラエティ番
組「sakusaku」の
ファン)なら忘れて
はならない、トミタ
菜の実家のラーメ
ン屋「豆天狗」での
1枚 / 古い町並み
が残る高山の街を
散策 / 三代名湯の
1つ、下呂温泉の街
並

◎旅行を終えて…

一通り旅行を終えたあと、通った経路を地図上に起こしてみると空白が多いという意外な事実が判明した。特に顕著なのが東北・山陰・四国。東北は震災の影響があったり、山陰四国は幹線から外れていて気づかぬ間にスルーされていたりといろいろな要因が挙げられるが、これは切ない…。大学受験が終わったらこれらの地域を中心に巡ってみたいところだ。とはいえ、関東近辺から出たことが無かった私が、大雑把にはあるが日本全国を巡り、土地それぞれの雰囲気を感じ取ることができたのも全て鉄研旅行のおかげである。鉄研旅行の存在と毎回参加させてくれた親に感謝したい。



「白地図kenmap」(国土地理院承認 H14総複 第149号) をもとに作成

◎あしがき

今年も高学祭・旅行鉄道研究部へお越しいただき、また『停車場』を読んでいただき誠にありがとうございます。

謎の読みづらい文体を最後まで貫いてしまい申し訳ありませんでした…。ここまで辿り着いた方、お疲れ様でした。こう見えて4年半もこの部活に居ながら『停車場』の記事を書くのは人生初体験。模型班員だから模型だけ作ってればいいと思ってました(白目) 鉄研部員として最後に良い思い出になれば…と思い、筆を執らせていただきました。

こうまとめてみると4年半の鉄研人生、普通の中高生には送れないような相当イレギュラーな過ごし方をしてきたなど、改めて実感しました。

これは高輪の鉄研部員の活動のほんの一例に過ぎませんが、この記事を通して一人でも多くの方が高輪の鉄研に興味を持っていただけることを願っています。

2013年09月
高2F 眞壁一志