



はじめに.

こんにちは。停車場を初めて執筆する中三・前島です。慣れない文章ではありますが最後まで読んでいただくと幸いです。

I. ムーンライトで名鉄へ！

3月22日の23:00頃東京駅に入ってきたのは185系湘南色+185系湘南色の10両編成。



この列車「ムーンライトながら」に乗り、まずは第一目的地 名古屋まで向かう。

品川、横浜、小田原、と順調に運転し、長時間停車のある浜松に到着。ここでは、貨物列車の通過待ちを行った。共和、熱田と運転停車をしながらも、間もなく名古屋に到着。その後、日本でも随一のカオスを誇る名鉄名古屋へ向かった。

(↑最初に来たのは置き換えが進む5300系 快速急行中部国際空港行き)

この後も10分以下の間隔で列車が発車していくのだからいかにこの駅が過密かつカオスな駅であることが分かる。



神宮前・東枇杷島で撮影をしたのち、これまたカオスな駅として知られる西枇杷島駅へ。この駅は名鉄名古屋本線と犬山線が分岐する枇杷島分岐点の近くに位置し、運行上ではとても重要な駅になっているが、普通列車以外のすべての列車が通過し、ホームが狭いため、普通列車到着時以外は、ホームへの立ち入りが禁止される珍しい駅となっている。(西枇杷島駅を通過する 1000 系リニューアル車と西枇杷島駅[画像下]) この時に使った 1Day パスは特急列車の特別車をチケットなしで乗車できるとも便利な切符だったので、名古屋→豊橋は旧塗装の 1000 系、豊橋→岐阜はリニューアルされた 1000 系の特別車に乗った。

II. さあ、さらに西へ！

岐阜からは JR 東海道線の快速で大垣へ行き、普通列車に乗り換え。米原で、駅弁を買い新快速の姫路行に乗り、米原で買った近江牛弁当を食べたが、なぜか気づいたら姫路に到着していた。おそらくムーンライトながらで眠れなかったからだろうか…。この「睡眠」が後々大事件を起こすことになる…。姫路からは普通列車で相生へ。相生からは直通で広島に行ける長距離列車に乗り。なんとか 115 系末期色のボックスをとることに成功。相生から三石・和気までは、大した乗客流動がなかった。三石・和気からは近隣に中学・高校があるからか学生が大量に乗ってきた。首都圏色(通称:タラコ色)のキハ 40・47 ばかりの岡山気動車区を横目に岡山駅に到着。岡山まではほぼ満員の状態で推移し、岡山では混雑率はさほど変わらなかったが乗客の多くが入れ替わった。岡山から先、庭瀬・倉敷辺りまでで混雑はほぼおさまり、列車は闇夜の山陽路を広島へと各駅に停車していく。糸崎では急速に増備が進む新型の 227 系とすれちがい、三原からは山中を進む。八本松を超え、急勾配で知られる「セノハチ」を越え広島都市圏へと列車は進んでゆく。天神川を過ぎ、側線が増えてくると終点広島に到着。(写真:広島駅にて)

広島駅到着後、広電に乗り紙屋町へ。高速バスまで少し時間があるため夕食をコンビニで

購入し、広島バスセンターの待合室で済ませた。ここからは広福ライナーという高速バスで福岡へ。この日は疲れていたのですぐに眠ってしまった。

Ⅲ. 西鉄電車へ GO!

起きると、バスはもう小倉南インター付近を走行していた。しばらくして博多駅に到着した。普通ならここから地下鉄で天神へ向かうと思われるが、100円で行ける西鉄バスで西鉄福岡駅へ。

まずは、フリーパスを買い、薬院駅へ向かい撮影へ。ここでは、今旅行最大の目当てである引退が近かった 8000 形「水都」などを撮影した。

(実際その4か月後の7月22日に8000形水都は引退してしまった。今思えば貴重な記録ができてよかったと思う。)

8000 形『水都』 (@薬院駅) ↓



薬院駅から西鉄福岡駅へ戻り、引退が近いと発表されている太宰府観光列車 8000 形「旅人」の急行太宰府行きに乗車。もちろん、運転席後ろの前面展望席へ。西鉄福岡駅ではさほど乗車がなかったものの、薬院駅では多少の乗車があったが、基本はあまり混雑していなかった。列車は、大橋、春日原、下大利、と停まり、西鉄二日市駅(以後、二日市駅と省略)に到着。ここでは、太宰府線へ入るため進行方向を変えた。そして、太宰府線内は単線のため、次の停車駅五条で 3000 形の普通列車と交換した。少しして、太宰府駅に到着。下車するとき、外国人観光客も見受けられ、観光列車としての需要があると感じた。太宰府駅ではあまり時間がなかったため、改札を出てすぐに入った。折り返しの二日市行普通列車に乗り二日市駅へ。





00 形「水都」の特急列車に乗り、一路大牟田に。列車は多少混雑していたがすぐに席を確保できた。

西鉄久留米、花畑ととまり、久留米市街を抜けると、筑紫平野に広がる田んぼの中を 8000 形水都は

唸りをあげ爆走していく。やがて列車は、大善寺に停車。大善寺を出ると沿線の一大観光地である柳川に到着。ここで半分以上の乗客が下車。先述のフリーパスは柳川まで利用できない為、車内で、補充券を購入し大牟田へ向かった。

しばらくして新栄町に停車し、まもなく大牟田に到着。大牟田駅では、折り返し列車までの時間があったため、水都の車内・側面を撮影。

折り返しの特急西鉄福岡行きで花畑駅へ向かい、普通列車に乗り換えて目的の撮影地津古駅の北側の神社の前にある小さな踏切へ。ここでは、



8000 形水都を撮影し、すぐに撤収。

普通(筑紫から急行)福岡(天神)行きで再び二日市駅へ。そして駅からすぐの太宰府線の踏切で 8000 形旅人などを撮影。この撮影を終え、二日市へ向かい、天神へ向かおうとすると、偶然にも新型である 9000 形と遭遇。実はこの日三回目の遭遇である。とても運



がよかったように思える。9000 形は西鉄電車初の LED 方向幕を採用し、デザインもかなり都会的であった。

この車両は、5000 形を置き換えるというので 5000 形に対していい思い出のない私にと

ってはとてうれしい車両である。列車は下大利、春日原と停車していくが、春日原付近では高架化工事のための柱が線路沿いに並ぶ不思議な光景が広がっていた。

天神に到着し、西鉄バス 305 系統都市高経由福岡タワー(TNC 放送会館)行きに乗車。

このバスで福岡タワーに向かうのだが、ヤフードーム付近や住宅の多いシーサイドももち地区を通るからか乗客が多かった。終点の福岡タワー(TNC 放送会館)までの乗車はそこまですぐ多くなかった。バス停から少し歩き福岡タワーへ。

福岡タワーは日本一高い海浜タワーであり、韓国への高速船なども近くの博多港から出ているからか外国人観光客の割合がかなり高かった。123m地点にある展望フロアからの景色は曇天だったからかあまりはっきりしなかったが眺望は綺麗だった。(次頁最上部:福岡タワーからの眺望と福岡タワー)

福岡タワーからの帰りには西鉄バス 306 系統都市高経由博多駅行きを利用し終点の博多駅まで乗車。博多駅では、みどりの窓口で翌日のスーパーおきの特急券・乗車券を購入し、土産売場で土産を購入。その後、友人に紹介してもらった地下街にあるラーメン屋で夕食を済ませ、博多駅近くのホテルで一泊した。この次の朝ある事件が起きるのであった。



IV. 廃止寸前のローカル線 三江線へ

この朝、私は博多駅 6:17 発普通列車門司港・下関行に乗車するつもりだったが、起きたのは 8:30。そう、起床事故を起こしたのであった。かなり焦っていたからか、鹿児島本線・山陽本線普通列車でも間に合ったところを新幹線(こだま 736 号・車両は 700 系ひかりレールスター)で新山口へ向かってしまった…。ただ、これによって、予定外であった宇部線に乗車できたので良かった。新山口駅から宇部新川駅までは 123 系、宇部新川から新山口駅までは 105 系に乗車した。





新山口からは予定通り、スーパーおき 4 号鳥取行きに乗車し、江津へ向かう。列車は、3 両に増結されているにもかかわらず満席であった。

列車は、湯田温泉・山口と停車した後、山の中を疾走していく。三谷駅・徳佐駅付近はまさに「日本の原風景」ともいえる田園風景が広がっていた。津和野に到着すると大勢の客が下車した。次の停車駅である日原を出ると日本海へ向かって勾配を下り、益田へ到着。



ここから先は、日本海沿いを通るため、オーシャンビューがとてもきれいだった。浜田を過ぎ、波子で対向列車と交換。波子を出ると 10 分しないうちに江津に到着。次の三江線の列車までだいぶ時間があったので改札外の待合室で休憩。

(←三江線の列車と特急スーパーおき 4 号鳥取行@江津駅)



その後しばらくして、山陰本線からの乗り継ぎ等もほとんどなく 16:33 に発車。乗客は 5 人程度であった。列車は江の川沿いをゆっくり進み、小駅に停車していく。川戸では学生が一人乗車。

石見川本では、江津から乗車していた客や学生が数名



下車したが乗車客はあまりいなかった。竹から先では、ちょうど日が落ちる時間であったからか江の川に夕日が映りとても幻想的な景色であった。列車の終点である浜原に着くころにはもう日は落ちてしまっていた。ここで三次行き最終列車に乗り換える。最終列車 433D には私以外に 3 人しか乗車していなかった。それも地元民ではなく旅行者だった。闇夜の三江線内は

やはり乗降ともになかった。式敷で対向列車との交換があったのだが乗務員同士で「この先でクマ出たみたいだ」のような会話があった。山間部を走る路線ならではの会話ではないだろうか。しばらくして三次に到着。(前頁下:三次行き最終列車(433D)と浜原駅の看板)ここで芸備線に乗り換える。車両はキハ 40(首都圏色)であった。芸備線内の記憶はほとんどない。気づいたら広島駅に到着していた。大阪行き高速バスまでの時間があったので、駅前のローソンで夕食調達し、広島駅新幹線口でバスを待つ。この日の宿は、山陽ドリーム広島 2 号 U S J 行き。このバスに大阪駅まで乗車する。乗車後またもすぐに寝てしまったようで、起きた時にはもう梅田駅前を通過していた。(V 編へつづく)

V. 関西大手私鉄周遊！

大阪駅高速バスターミナルでバスを降り、御堂筋線梅田駅へ。来たのは21系。毎度思うのだが21形の顔で10両編成とはなかなかの違和感がある。次の淀屋橋駅で下車し、この春が最後の発売期間となるスルッとKANSAI(Kカード)を購入。ここから関西周遊が始まる。まず京阪電車で京橋駅へ行き大阪環状線に乗り換えて大阪まで戻る。阪急梅田



から特急で最初の目的地、岡本へ。本来なら近くにある有名撮影地に向かうつもりだったが、



連日の疲れで歩く気力もなく、そのまま反対側ホームで撮影。

(写真 左上:阪急9000系/右上:阪急8000系@阪急神戸本線 岡本駅 左下:山陽5030系/右下:阪神5500系@阪神本線杭瀬駅)

阪急電車を撮影するのは初めてであったが京成以上の楽しさがあった。撮影後、普通列車で阪急御影へ。阪急御影からは移動距離の短縮の為、阪神御影まで歩いた。阪神御影からは、山陽5000系の直通特急梅田行きで尼崎、尼崎から普通梅田行きと乗換え、杭瀬駅へ。ここでもまた撮影をした。(実質、撮影地巡りになってしまうが仕方ない。)

杭瀬での撮影が終わった後、普通列車で大物、大物から阪神なんば線普通列車で大阪難波、大阪難波から徒歩で南海難波駅へ。この乗換えが思ったよりも遠く、時間をロスしてしまった。南海難波から粉浜まで普通列車に乗り移動。またもここで撮影である(笑)。



あまり残金も多くなかったので乗り鉄より撮り鉄の方が記録も出来、金も使わず一石二鳥だった。

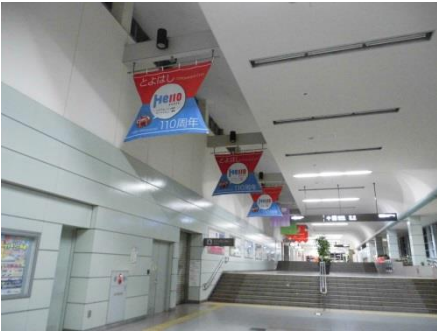
(↑南海12000系・8000系@粉浜駅)

粉浜での撮影中、今回の旅行初めての雨が降ってきてしまった。そのため、あまり長くは
いられなかった。粉浜から新今宮まで普通列車に乗り、新今宮から天王寺、寺田町と乗り
換えた。寺田町駅でも撮影をしようとしたが雨が強くなり断念。そのまま鶴橋へ向かい、
近鉄電車の撮影をした。ここは、ホームの屋根の中にあるからか撮りやすかったが時間も
なかったので早々と撤収した。近鉄を撮影後、鶴橋から近鉄・阪神電車で阪神尼崎、阪神
尼崎から阪神バスで JR 尼崎へ向かった。JR 尼崎に着くころはかなりの雨が降っていた。



JR 尼崎から東海道本線の快速で大阪、環状線の普通
で京橋へ。京橋から去る際、103 系の「OSAKA
POWER LOOP」ラッピング車が現れ、とても嬉しか
った。しかし、これが運の尽きだった。京橋駅近く
で、夕食にたこ焼きを購入し、京阪電車のホームへ。
8000 系のダブルデッカー車に乗った。幸い枚方市駅
から座ることができた。途中の中書島で普通列車に

乗り換え東福寺へ。実際は丹波橋でもよかったが鉄研旅行で以前来た際に中書島乗り換え
であったのでここで乗り換えた。東福寺からは奈良線 103 系を期待したが、残念ながら
221 系であった。奈良線普通列車で、京都に行き、京都から JR 京都線新快速で山科へ。
大垣へ向かうならそのまま乗車するのだが、時間があつたので京阪京津線に乗ることにし



た。京阪山科から 800 系浜大津行きで浜大津へ。浜
大津駅から大津駅へ向かおうとしたのだが道を間違
え大幅な時間ロスとなってしまった。大津からは新
快速に乗り米原へ、米原での乗り換え(米原ダッシュ)
で豊橋行きの席を取ることができた。しかし、眠っ
てしまったのだ。起きた時の車内表示には、尾張一
宮。ここで降りず、ムーンライトながらに名古屋で
乗り換えることもできたのだが気が動転し、名鉄で名
古屋へ向かってしまった。そう、ムーンライトながら
に乗り遅れたのだった。

(誰もいない明朝の豊橋駅)

とりあえず、行けるところまで行けることにした。東
海道線の 311 系・区間快速豊橋行き最終列車に乗り込
み、豊橋へ。豊橋で泊まる場所もなく、豊橋駅近くで



野宿をし、早朝から豊橋駅で再び改札が開くのを待っていた。改札が開いた後、始発の
211 系+313 系の浜松行に乗り込み浜松へ。浜松からは 211 系の普通沼津行き、沼津から
は湘南新宿ラインの小金井行で一気に東京へ向かった。その間ものすごく疲れていたのか
列車内でずっと眠っていた。これで波乱ばかりの弾丸旅行を終えた。

—最後まで読んで頂きありがとうございました!—