



のぞみ1号で行く 関西鉄道旅行記

中三 今野 貴裕

[はじめに]

私は、3月11・12日に、父と主に103系を撮りに関西へ行きました。
停車場初投稿で、気合を入れて書いたもので、最後まで読んでくれると嬉しいです。



私は、5時少し前に家を出て、東海道新幹線の発着する東京駅に向かいました。東京駅には、5時30分位に到着しました。

駅弁等を買って、いざ、のぞみ1号の停車する14・15番ホームへ上がると、私が乗る、のぞみ1号・博多行きは14番線に、15番線にはこだま631号・名古屋行きが止

まっていた。発車まで時間に余裕なかったので、急いで車両側面の行先表示などを撮、乗り込みました。

【のぞみ1号 博多行き】東京6:00→新大阪8:22

今回、乗った車両は、N700A（スモールA）でした。N700Aには、通称：スモールAとビッグAと呼ばれる編成があります。この違いについては、2日目に説明しようと思います。

隣の20番線には、新大阪止まりのこだま724号が入線してきました。車体が白藍色のN700系が、山陽新幹線こだま号の運用に入るのは珍しく、折り返し、みずほ605号・鹿児島中央行きになるため、九州新幹線直通に対応したN700系7000・8000番台が使われているようだ。ちなみに、JR西日本が7000番台を、JR九州が8000番台を保有しています。

N700系7000番台や8000番台は、8両編成で、JR東海・西日本が保有するN700A（16両編成）の半分の長さしかありません。このことから東海道新幹線の利用客が、とても多いということがよくわかります。



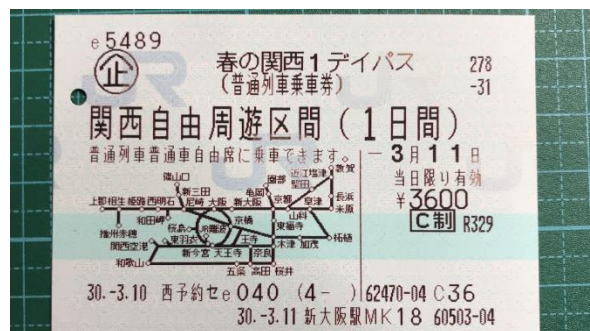
▲ JR東海と西日本が保有するN700A



▲ JR西日本と九州が保有するN700系7000・8000番台

新大阪駅の新幹線と在来線の改札を出て、自動券売機で、「春の関西1デイパス」を買いました。

この切符は、券面に表示された自由周遊区間が乗り放題の切符です。この旅の目的の1つ目、いろいろな路線の103系を撮るために、私は、まず羽衣線を目指しました。



▲春の関西1デイパス

[JR神戸本線 普通 西明石行き] 新大阪 8 : 44 → 大阪 8 : 47

大阪駅には、6番線に着きました。

ここで、大阪環状線に乗り換えて、阪和線に直通する関空・紀州路快速で、羽衣線に乗り換えられる^{おおとり}鳳まで一気に向かうことにします。

その電車の到着を待つ間、大阪環状線を走る車両を観察していると、大阪環状線内のみを走る車両は、新型の323系ばかりで、びっくりしました。去年までは、この他に201系や103系(昨年10月3日まで)もかなり本数が走っていたのが、懐かしいです。



▲新大阪から、乗ったのは321系だった



▲大阪環状線の新型車両323系



▲大阪環状線を去年の10月3日まで走っていた103系(去年の8月撮影)

[関空・紀州路快速 関西空港・和歌山行き] 大阪 08 : 54 → 鳳 09 : 28

関空・紀州路快速に乗って、約30分で鳳駅に到着しました。隣のホームには、普通列車がこの列車を退避するために停車していました。



▲関空・紀州路快速の225系5000番台 ▲退避していた225系5100番台

ここで、103系が走る羽衣線のホームに向かいました。

羽衣線は、東羽衣支線という阪和線の支線で、鳳駅と東羽衣駅の間1.7キロの路線で、JR6社中で最も運行区間が短い路線の1つだそう。阪和線では、引退した103系がまだ走っています。

1963年から1984年の21年間に渡り3447両が製造された103系は、かつて首都圏でも走っていましたが、2006年の常磐快速線での運用を最後に引退しました。関西では、JR西日本が体質改善工事という延命工事を施したため、多くの103系が生き残っていたのですが、それも残り少なくなってきました。私は、103系の最後の活躍を記録するため、今回、関西を訪れたのです。

羽衣線の103系は、塗装はスカイブルーで、ワンマン運転対応の3両編成です。

すでに103系がホームに到着していたので、乗り込んで発車を待ちました。ホームには、引退直前の103系を撮影する人たちがたくさんいました。

[普通 東羽衣行き] 鳳09:34→東羽衣09:37

3分ほどで東羽衣駅に到着。この車両の前と後では、少し顔が違ってきます。



▲東羽衣側の先頭車



▲鳳側の先頭車

[普通 鳳行き] 東羽衣09：41→鳳09：44

再び鳳駅に戻りました。

ホームで折り返し戻ってくる電車の到着を待って、103系が入線する様子を撮りました。



▲鳳駅に入線する103系



▲あと2日で阪和線系統からの引退を記念して、車内には103系の写真が多数掲示されていました

羽衣線の103系を記録できたので、次は阪和線を走る205系を撮るために天王寺に移動することにしました。

[関空・紀州路快速 大阪方面行き] 鳳10：23→天王寺10：38

天王寺駅には、大阪環状線に直通する18番線に着きました（阪和線のホーム（1～8番線）は大阪環状線に線路がつながっていません）。

ちなみに、大阪環状線からやって来る場合は15・16番線に、大阪環状線に直通する場合は17・18番線に入線します（この4つの番線には、大和路線の車両も入ります）。

阪和線を走る205系も引退間近なので、撮影できることを期待して、阪和線ホームへ向かいました。

すると、電光掲示板は4ドア車が来ることを意味する○印を示していた（205系は当時、阪和線で唯一の4ドア車だった）ので、期待しながらホーム先端で待っていました。

しばらくすると6両編成の205系0番台がやって来ました。スカイブルーの帯を基調として、前面と側面の1部にオレンジのアクセントが入っています。

阪和線には、他に205系1000番台（4両編成）がいましたが、すでに運用が無くなっていました。この205系0番台は、阪和線の運用が消滅した後は、6両編成から4両編成に減車された上で、1000番台とともに、7月頃から順次、奈良線で走っています。



▲阪和線の205系0番台



▲東日本の205系と違って車内は大規模な改造がされています

[普通 西九条・弁天町・大阪方面行き] 天王寺 11:23 → 新今宮 11:38

新今宮駅で下車して、通過する電車の写真を撮影しました。



▲関空特急はるか



▲大和路線の201系

[大和路快速 天王寺行き] 新今宮 11:23 → 大阪 11:38

大和路線の201系などを撮影した後、次の目的地、奈良線に移動することにしました。



▲大阪駅の駅名標（JR京都本線・神戸本線） ▲レアな225系100番台

[新快速 野洲（やす）行き] 大阪11:45→京都12:14

大阪駅からは、新快速で奈良線に乗り換えられる京都を目指します。

乗った車両は、225系100番台。数が少なくレアな車両なので嬉しかった。

京都駅には、30分ほどで到着。奈良線の電車が出発するまで昼食を買ってから、いろいろなホームで写真を撮りました。113系や117系を撮影できました。



▲湖西線の113系



▲湖西線の117系

いよいよ、奈良線ホームに移動しました。ホームに停車していたのは、103系ではなく、221系更新車でした。

ただ、時刻表をみると、次の列車からの運用のほとんどは4ドア車（この時はまだ103系のみ）で運用と書かれていました。

103系の撮影場所を求めて、次の東福寺駅まで行ってみることにしました。

[普通 城陽行き] 京都12:33→東福寺12:35

221系更新車に乗って、東福寺駅に向かいました。

東福寺駅は、京阪本線の駅が隣にあるので、ホーム先端で奈良方面から来る103系を

待っている合間に、京阪の車両も見ることができました。

奈良線の103系は、4両編成でウグイスの塗装で、前面には白帯が入っています。

しばらくしてやって来たのは、103系のレア車でした。この車両は、奈良線を走る他の103系とは、ヘッドライトのケースの形が異なります。



▲みやこ路快速との並び



▲東福寺駅の駅名標



▲隣を走る京阪本線



▲やって来た103系

[普通京都行き] 東福寺13:02→京都13:04

東福寺駅で、約30分間撮影し、103系で、京都に戻りました。



▲左が普通の103系、右がレアな103系、ヘッドライトのケースの形が異なっている

次は、京阪京津線の併用軌道を走る姿を撮影するため、今度は、大津に向かうことにしました。

京都駅2・3番ホームに移動すると、3番線に停車していたのは湖西線経由の223系1000番台が停車していましたが、これでは大津に行けないので撮影だけして、2番線の琵琶湖線経由の221系更新車の普通列車で大津に向かいました。



▲223系1000番台



▲地味にトップナンバーだった

[普通 野洲行き] 京都 13:21 → 大津 13:30

約10分で大津駅に到着。

大津駅の駅舎は、小さいのではないかと考えていましたが、案外大きな駅でした。



▲乗ったのは221系更新車

▲大津駅の駅舎

この近くから京津線の併用軌道区間が始まる上栄町駅があるので、全区間歩いて京津線の終点で、併用軌道の終わりにある、びわ湖浜大津駅（3月に浜大津から改名）まで、撮影しながら歩いてみました。（といっても一区間のみですが）。

寂れた商店街のようなところを抜けると、いきなり電車が前方左側から現れてきたのでびっくりしました。



▲京津線の併用軌道

▲併用軌道に4両編成の電車は圧巻である

この京津線が走る道路は、交通量が多いので、歩道から撮ると自動車に被られることがありました。

京津線は、御陵からびわ湖浜大津を結ぶ7.5kmを結びます。京都市営地下鉄東西線に直通していますが、京津線内を走れるのは、京津線の800系4両編成のみです。塗装は2種類あり、緑がメインの新塗装と、水色がメインの旧塗装があります。

撮影しながら歩いていくと、やがて急カーブが現れ、びわ湖浜大津駅に到着しました。びわ湖浜大津駅は、琵琶湖のほとりにありました。



▲被られた800系新塗装車



▲旧塗装車



▲すぐ近くにある琵琶湖



▲びわ湖浜大津手前の急カーブ

[普通 京都市役所前行き] びわ湖浜大津 14 : 18 → 上栄町 14 : 21

びわ湖浜大津駅から、京津線800系旧塗装車に乗り、上栄町へ。
上栄町駅からは、再び、歩いて大津駅に向かいました。

[快速 姫路行き] 大津 14 : 43 → 山科 14 : 47

[新快速 姫路行き] 山科 14 : 53 → 三ノ宮 15 : 51

大津から快速に乗り、山科で下車。山科から新快速に乗り継ぎ、宿泊する三ノ宮に向かいました。

京都駅を出発した後に、205系1000番台が、吹田総合車両所京都支所に留置されているのを見かけました。

三ノ宮駅に到着すると、この日、宿泊するホテルにチェックインしました。

その後は、しばらく休憩してから、和



▲205系1000番台

田岬線の最終電車を撮影に行きました。和田岬線については、2日目にまとめて紹介します。

[各駅停車 新神戸行き] 三宮 20:28 → 新神戸 20:30

夕食後、神戸市営地下鉄の車両を撮ろうと思い、の三宮へ行きました。

しかし、三宮駅にはホームドアがあって、撮影しづらかったので、ホームドアがなくホームの長さが長い、新神戸に行きました。

新神戸駅での撮影後、阪急や阪神の電車を撮影するため、新開地に向かうことにしました。



▲神戸市営地下鉄1000系

[各駅停車 西神中央行き] 新神戸 20:39 → 湊川公園 20:46

湊川公園駅で、神戸電鉄に乗り換えます。

神戸電鉄の駅は湊川駅で、駅名が異なっていますが、湊川公園とは地下で繋がっているのです。湊川から乗ったのは神戸電鉄1000系で、かなり古そうな車両でした。

[普通 新開地行き] 湊川 20:51 → 新開地 20:52

実は、この湊川と新開地の間は神戸電鉄ではなく、神戸高速鉄道の管轄になっています。



▲神戸電鉄1000系



▲しばらくして6500系もやって来た。

新開地の神戸電鉄ホームで神戸電鉄の車両の撮影をした後、山陽電鉄、阪急電鉄、阪神電鉄の3社共同ホームに移動しました。

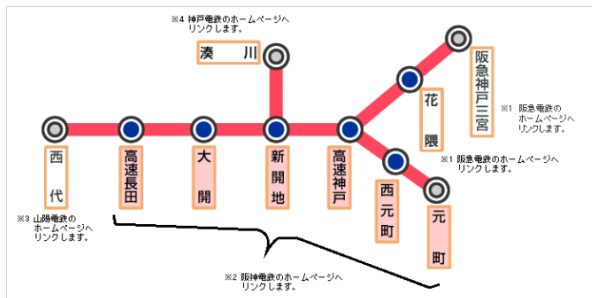
すると、次々に阪急7000系、阪神の8000系などがやって来ました。

コラム 神戸高速鉄道

神戸高速鉄道とは、神戸電鉄の湊川から新開地と、阪急電鉄の三宮、阪神電鉄のも元町から、山陽電鉄の西代を結ぶ鉄道です。

この鉄道会社最大の特徴は、車両を1両も持っておらず、すべて乗り入れ先の車両で運用を行っている事です。

神戸電鉄と山陽・阪急・阪神電鉄は軌道の幅が異なるので新開地で接続しているものの、ホームは離れています。(画像は、神戸高速鉄道ホームページの駅案内から引用)



▲阪急1000系



▲阪神8000系

[阪神線直通 特急梅田行き] 新開地 21:14 → 高速神戸 21:16

撮影場所を求めて、阪神8000系に乗って、高速神戸駅に向かいました。

高速神戸駅では、新開地方面のホームに停車していた、山陽3000系と阪神5500系ジェットカーのリニューアル車を撮影しました。



▲阪神5500系リニューアル車



▲山陽3000系

梅田駅方面ホームに行くと、当駅始発の阪神5700系がやって来ました。

阪神5700系は、有名なジェットカーの最新型で、車内は東京では見られない「ちょい乗りシート」と呼ばれる変わった座席があり、ドア上の液晶の車内案内表示器も大阪ではよく見かけるタイプですが、東京ではあまり見かけない形でした。



▲ちょい乗りシート



▲ドア上の液晶の車内案内表示器

[阪神線直通 普通 梅田行き] 高速神戸21:22→神戸三宮21:27

阪神5700系に乗り、神戸三宮駅に向かいました。

神戸三宮駅は、名称が同じでも阪神と阪急・神戸高速の駅が、それぞれ異なる場所にあるので、阪神線の神戸三宮に行く列車の行先表示は、阪神三宮と表示されています。



▲神戸三宮（阪神）の駅名標



▲阪神5700系

神戸三宮駅に到着すると、歩いて、ホテルに戻り、すぐに寝ました。



[普通 西明石行き] 三ノ宮06:45→兵庫06:52

朝6時前に起きて、和田岬線の始発電車を撮るため、兵庫に向かいました。

和田岬線は、山陽本線の支線で兵庫と和田岬の間2.7キロを結んでいます。和田岬にある工場で働く人たち用の路線なので、平日は朝・夕合計17往復運転されますが、土曜日（祝日でない場合のみ）は12往復となり、休日になると、朝1往復、夜1往復の合計2往復しか走りません。

電車は、基本的には6両編成の103系R1編成のみが走りますが、検査などで運転できないときは207系や223系が代わりに走ることもあるそうです。

[普通 和田岬行き] 兵庫07:00→和田岬07:03

この日の和田岬線は、平日だったので、車内は通勤客で満員でした。

兵庫駅を出発した電車は、わずか3分で、和田岬駅に到着しました。

和田岬駅は無人駅で、駅内に改札がありません。では、どこで料金を徴収しているのかというと、兵庫駅の中に和田岬線専用改札と自動券売機を設置し対応しているのです。反対に和田岬駅に行くときの場合は、この専用改札を通過した時に料金が徴収されることとなります。



▲和田岬の駅名標

ここから父と別れて、父は和田岬駅で、私は兵庫駅で入線する103系を撮ることにし

ました。

[普通 兵庫行き] 和田岬07:09→兵庫07:13

私は、折り返しの兵庫行きに乗り込みました。先ほどの混雑とは一転して、乗客は私を含めて、わずか2人だけでした。R1編成の車内はほかの103系と異なる点はなさそうでしたが、R1編成は、103系最後の6両編成になります。



▲和田岬駅



▲和田岬駅付近の踏切を通過する103系

和田岬線の103系を1時間ほど撮影した後、神戸本線で、三ノ宮に戻りました。

[快速 大阪行き] 兵庫08:19→三ノ宮08:31

駅から歩いて、宿泊するホテルに戻りました。あわただしく朝食を食べ、10時前にホテルをチェックアウトしました。

これから、こだま731号「500 TYPE EVA」に乗るため、新大阪に向かいました。

[新快速 野洲行き] 三ノ宮10:23→新大阪10:49

三ノ宮から新快速に乗り、新大阪に向かいました。

新大阪駅に到着すると、東海道・山陽新幹線の改札を通過して、20番線に向かいました。

ホームに到着して間もなく、500 TYPE EVAがやって来ました。



▲ 500 TYPE EVA



▲ 通常の500系

500 TYPE EVAは「新世紀エヴァンゲリオン」をテーマに内外装が施された500系で、もうすぐ運行が終了することも決まっていたので、その姿を撮影しようと、たくさんの人たちが集まっていました。

ただ、見ている人は多かったのですが、実際に乗る人はあまりいませんでした。

デザインは、エヴァンゲリオンシリーズでメカニックデザインを担当していた山下いくと氏が担当したそう。

1号車は展示・体験ルームで、エヴァンゲリオンと新幹線の博多総合車両所がコラボしたジオラマが展示されていたり、エヴァ初号機の実物大コックピットがあったりしました。

ここでは、コラボグッズが販売されていた他、乗車記念証が入った500 TYPE EVAのパフレットが配布されていました。



▲ 乗車記念証兼パンフレット



▲ ジオラマ

2号車は、床も座席もエヴァンゲリオン仕様になっていて、ブラインドには「A.T. フィールド」と書いてあるものや「500 TYPE EVA PROJECT」と書かれたものがありました。

3号車からは、普通の座席でしたが、デッキはどの車両もエヴァンゲリオン仕様になっていました。

まだ乗車していませんが、ハローキティ新幹線に仕様変更する箇所は、エヴァンゲリ

オン新幹線と同じだろうと思います。

ちなみに500系新幹線は、JR西日本が1997年に製造した、世界で初めて時速300キロで営業運転をした車両です。また、のぞみとしての運用が、300系からN700Aのなかで1番短かった車両でもあります。

W1～W9までの16両編成9編成が作られ、W1編成は京都鉄道博物館に展示されている先頭車1両以外全車廃車になり、W2編成からは8両に減車した上でV編成となっています。500系特別塗装車（エヴァンゲリオンやハローキティ）で使われているのは、V2編成です。

[こだま731号 博多行き] 新大阪11:29→姫路12:02

もっと乗っていたかったのですが、観光のため、姫路で下車しました。

姫路駅で、ちょうど停車していた姫新線の気動車を撮影しました。



▲姫新線のキハ127系気動車
電車といわれても違和感があまりなさそうだ



▲比較画像（223系5500番台）

ここから、歩いて姫路城に向かいました。
姫路城は、日本で最初に世界遺産に登録された城で、作られた当時の天守閣がそのまま残っており、その内部は、土足禁止です。エレベーターはなく、他の城ではなかなか見られない急階段を上っての見学になりました。

城内は、かなり広く、混雑していたので、急いで見て回っても、1時間以上かかりました。



▲姫路城の外観

午後2時ごろ、姫路駅に戻って、播但線の103系が入線する様子を撮りました。

播但線は、姫路から和田山までの65.7キロを結ぶ路線ですが、途中の寺前までしか電化されていません。電化区間では、ワンマン運転の2両編成でワインレッドの103系3500番台が主力ですが、221系が朝に、103系が検査などで走れないときには223系6000番台が代わりに走ることもあるそうです。



▲播但線の103系



▲播但線の103系に付いているステッカー

[新快速 野洲行き] 姫路14:42→大阪15:49

姫路駅を後にして、新快速で大阪を目指しました。乗ったのは223系2000番台です。疲れていたのです、大阪に到着するまで、ほとんど眠っていました。

大阪駅を出て、大阪市営地下鉄（今は大阪市高速電気軌道、Osaka Metro）御堂筋線の梅田駅に向かいました。

[千里中央行き] 梅田15:52→西中島南方16:04

御堂筋線の新型3000系の写真を撮るため、にしなかにしみなみがた西中島南方駅に移動しました。

西中島南方駅は、御堂筋線の有名撮影地のひとつなので、訪れたかった場所でした。到着すると、まずやって来たのは、今後置き換えられる10系でした。



▲大阪市営地下鉄21系



▲北大阪急行9000形



▲大阪市営地下鉄10A系

▲大阪市営地下鉄新型30000系

撮影したかった30000形を撮影できたので、次は阪急電鉄の撮影に向かうことにしました。

ここから、歩いて5分位のところにある阪急電鉄の南方駅から十三^{じゅうそう}を目指すことにしました。

[普通 梅田行き] 南方16:45→十三16:47

十三は、阪急京都本線、神戸本線、宝塚本線が梅田方面から同時にやって来ることがある駅で短時間にたくさんの車両を撮ることができました。



▲京都本線の7300系

▲京都本線の9300系



▲宝塚本線の9000系



▲宝塚本線の7000系



▲神戸本線の7000系



▲神戸本線の1000系

[神戸本線 普通 梅田行き] 十三17:08→梅田17:11

帰りの新幹線の発車時刻まで残り少なくなってきたので、梅田駅に戻ることにしました。

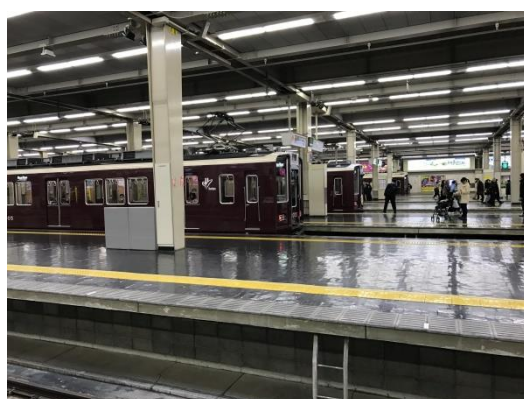
神戸本線の普通電車で梅田に向かいます。

ちなみに神戸本線と宝塚本線には、十三と梅田の間に中津駅がありますが、京都本線にはありません。

阪急梅田駅に到着すると、次々に電車が到着し出発する光景に驚かされました。

阪急梅田駅は、10面9線で1～3号線を京都本線、4～6号線を宝塚本線、7～9号線を神戸本線が使用します。

ちなみに神宝線（神戸本線・宝塚本線）と京都本線では車両限界が異なる（京都本線のほうが車両の幅が100ミリ広く長さが100ミリ短い）ので、神宝線の9000系と京



▲次々に電車が出発し到着する阪急梅田駅

都本線の9300系のように顔が同じでも別形式の車両があります。

そのため工場は京都本線の正雀^{しょうじゃく}にある車庫で行っているそうです（神宝線の車両は京都本線を問題なく走れるため）。

再び歩いて、JRの大阪駅に移動しました。

すると、ちょうど大阪環状線ホームに201系が入線して来たので、あわててシャッターを切りました。

大阪環状線の201系は8両編成で、現在、新型車両323系に置き換えが進んでいるところです。201系の一部の編成は、6両編成（サハを減車）にした上で、大和路線でまだまだ活躍するそうです。



▲ゆめ咲線に直通する201系



▲去年撮った201系

[新快速 敦賀行き] 大阪17:30→新大阪17:34

新快速に乗って、新大阪に向かいました。

乗ったのは本日3回目の223系2000番台です。



▲223系2000番台が主力なのがよく分かった



▲大阪から敦賀までは約2時間20分かかります

新大阪では、お土産や駅弁を買って、帰りののぞみ46号が発車する23番線に向かいました。

[のぞみ46号 東京行き] 新大阪18:20→東京20:53

のぞみ46号で大阪を後にしました。乗車した車両は、N700A(ビッグA)でした。ここで、2種類のN700Aの違いについて説明しておきます。

“スモールA”は、もともとはN700系として製造され、後に改造された車両です(一部例外あり)。これに対して、“ビッグA”は、はじめからN700Aとして製造された車両になります。

また、両者は、車両側面のN700のロゴデザインやシート生地の様子が異なっています。このことを知っていれば、N700Aを簡単に見分けることができます。

スモールA



▲もともとのN700系のロゴにAを加えたもの

ビッグA



▲下の帯もロゴの一部となっている



▲長方形の模様が大きい



▲長方形の模様が小さい

車内では、駅弁や、新幹線の中で買えるアイスを食べながら、東京までの車窓を流れていく景色を楽しみました。

21時前に、東京駅に無事到着し、家路に着きました。

1泊2日という限られた時間の中で、いろいろな場所を訪れたので、とても忙しかったのですが、様々な車両に乗り、たくさんの写真が撮れたことに大満足でした。

[終わりに]

私の旅行記は、これで終了です。

最後まで読んでいただき、ありがとうございました。