



はじめに

今回が停車場初執筆の高1の柳澤です。下手くそで読みづら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。今回の旅行記は2年前に行った旅についてなので色々忘れている事もあり正確で無いところ、変わっているところがあります、ご了承ください。※この旅行は2018年8月に行われたものです。この旅行記では当時のダイヤ、列車名で表記しています。

※深夜テンションで執筆しています。

第0章 前哨戦

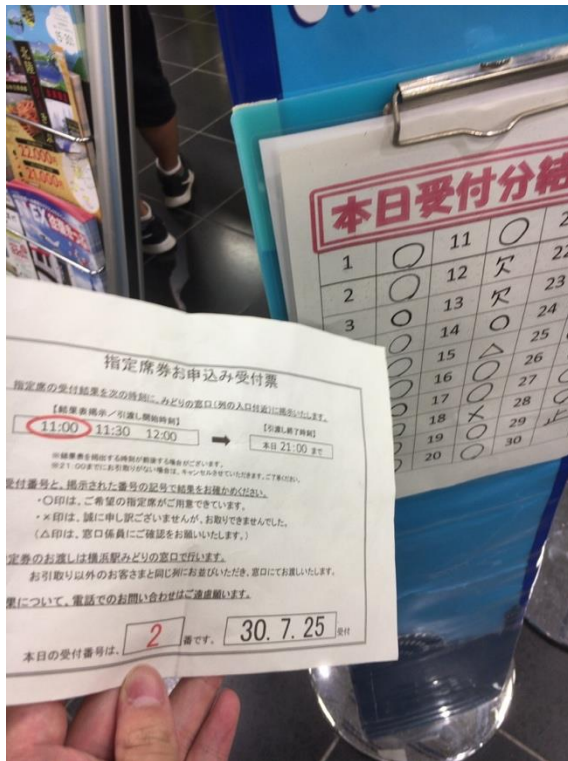
話をしよう。あれは今から36万...いや、14000年前だったか..まあいい。私にとってはつい昨日の出来事だが...君たちにとっては多分...2年前の出来事だ。

2018年7月25日の早朝、当時中学2年生だったこの旅行記の筆者である私は横浜駅のみどりの窓口前に並んでいた。なぜ私は早朝の横浜駅に居たのか？それは8月25日に運転される予定の中央本線の臨時特急「木曾あずさ」の指定席特急券を確保するためだった。基本的に指定席券は列車運転日の一ヶ月前の午前10時から発売され、10時丁度に指定席券を買う事を10時打ちと言う。しかし仕事や学校で10時打ちが出来ない人の為につい最近までJR東日本の一部駅では10時打ちの事前受付を当日のみどりの窓口で行っていた。(横浜駅での事前受付は2019年の秋に終了)

そんな訳で私は早朝の横浜駅でみどりの窓口が開くのを待っていた。しかし先客が1人居た、これは非常にピンチと言える。なぜなら事前受付では1番だった人から順番に指定席券を確保するため2番目以降はかなり不利になるのだ。

午前6時、みどりの窓口の扉が開かれた。待機していた事前受付をする人達は窓口に通されて指定席券の申込書を係員に渡し、代わりに受付番号や結果が掲示される時刻が書かれた受付票が渡される。後は結果を待つだけだ。私は学校があるので一旦家に帰って支度をし、学校へ向かった。

学校が終わり、横浜駅に向かった。結果はみどりの窓口に掲示してあるはずだ。そして結果と対面する時が来た、果たして結果は...



.....受付番号2番 結果は○
指定席券の確保に成功したのだ。
まあそうじゃなかったらこの旅行記書
いてないんだけどね①

指定席券を受け取るべく窓口の列に並んだのは良いが高輪と違って世間は夏休み、かなりの人が並んでいる。15分程並ぶと自分の番が来た、大きな駅の場合窓口の数が多いので意外とすぐに順番が来る。窓口に通された後は受付票を見せて指定席券を受け取り料金を支払った。

これで後は家に帰るだけ...ではない。まだやるべき事が残ってる。当然ながら指定席特急券だけでは特急には乗れない、乗車券が必要だ。

JRの指定席券売機には当時2種類の印字方法があった、感熱式と熱転写式である。詳しい説明は省略するが当時既に感熱式の指定席券売機が大半で熱転写式は虫の息と言った感じだった。(現在は熱転写式は全廃された)

しかし横浜駅には熱転写式のMV35型の券売機が2台設置されていた。そのため乗車券はこちらで買おうと考えていた。MV35がある北改札までは迷いかけたが何とか辿り着き、熱転写式の乗車券を手に入れる事ができた。ちなみにこの横浜駅のMV35は一ヶ月経たない内に感熱式のMV50に更新されてしまった。更新される前に買えて本当に良かった。

木曾あずさ #とは

そもそも今まで2ページに渡って10時打ちだの熱転写だの言って来たが肝心の木曾あずさ号について全く何も解説してない事に気づいてしまった。今更わざわざ書き直したりはめんどくさいのでここで解説させていただく。

まずこの列車は元々2017年の信州DC(ディスティネーションキャンペーン)に合わせて2017年7/1、8/26、9/9に往路、7/2、8/27、9/10に復路が運転され、その後、2018年の信州アフターDCにも合わせて7/28 8/25に往路、7/29 8/26に復路が運転された。

木曾あずさと言うからには当然長野県の木曾に向かう。そしてこの列車の特筆すべき点は以下の通りである。

- ・定期列車では直通しない中央東線～中央西線を直通する
- ・岡谷～塩尻間は定期特急が通らない中央本線辰野支線(通称大八廻り)を經由する
- ・途中塩尻駅で列車の進行方向が逆になる
- ・使用車両が当時ラスト1編成となっていた189系の6両編成(N102編成)
- ・後続の特急から全力で逃げるため189系的高速走行が体験できる

ネタ要素てんこ盛りじゃないか(大歓喜)

189系的高速走行と辰野支線の走破が体験できるとか乗るしかない(確信)

この列車の運転区間であるが往路は新宿～南木曾、復路は南木曾～新宿である。

ちなみに南木曾まで走った189系は愛知県の神領車両区まで回送され、一夜を明かす。

停車駅(一応)

新宿・立川・八王子・甲府・茅野・上諏訪・岡谷・辰野・塩尻・奈良井・木曾福島・南木曾

▼木曾あずさ号の走行経路(3分クオリティ)



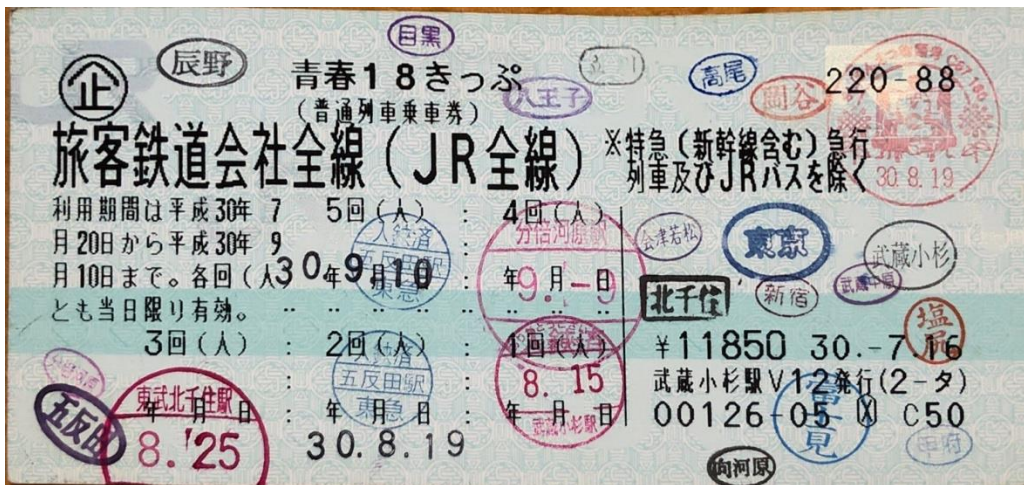
第1章 旅立ち前の寄り道

ここまで3ページ使ってようやく本題の旅行記である()
まあどうせ今年は停車場ページ数少なくなりそうだしヨシ!

朝6時、ここは自宅の最寄りの某駅、これから新宿駅に向かう訳だがその前に少し寄り道をしようと思う。と言うのもこの旅の帰りはひたすら普通で帰るため青春18きっぷを使うのだが普通の入鋏印(有人改札できっぷに押す日付のスタンプ)では面白くないと思ひ、私鉄の入鋏印を押してもらおうと思ったのだ。では実際にそんな事が可能なのか? もちろん、駅が限定されるが出来る。JRと私鉄の改札が共同だったり乗り換え改札などでJRの改札を私鉄の駅員が担当してる改札では私鉄の入鋏印が押される場合がある。(例)八丁畷 品川 綾瀬 日暮里 分倍河原 高尾 五反田 馬喰町 羽沢横浜国大 etc.. と言う訳で今回はそんな駅の中でも北千住に向かう事にした。

北千住は東武、東京メトロ、JRの3社がそれぞれ東武スカイツリーラインと地下鉄日比谷線、地下鉄千代田線とJR常磐線という風に直通運転をする関係上これら全ての路線が改札内で中間改札無しで繋がっている。

そんな訳で北千住駅に到着、今回は東武の改札から入ることにする。改札を出た後東武の有人改札に向かい、18きっぷを駅員に渡す。すると駅員さんは「これからどこ行くの?」と聞いてきた後に「良かったら入鋏印と下車印自分で押してみますか?」と言った。もちろん自分で押させて貰うことにした。当然ながら入鋏印を自分で押すのは人生初の経験、少し緊張しながら入鋏印のスタンプを手に持った。スタンプは自分が思ったよりかなり大きかった、少し戸惑いながらも入鋏印を所定の場所に押したがミスってかなり入鋏印の下が切れてしまった…残念。続いて下車印だがこれは失敗せずしっかり押せた。入鋏印を押させてもらった後は駅員さんにお礼を言い、常磐線ホームへ行った。その後は常磐線で日暮里に出て、そこから山手線で新宿へと向かった…



▲当時使った18きっぷ、3回目の場所に北千住の入鋏印を押した。

ちなみに切れてしまった下の方には「東武鉄道 入鋏済」と書いてあったようだ。

第2章 9時24分発 南木曽行き

日暮里から山手線で新宿駅に到着、やはり乗降客数世界一の新宿駅はとても人が多い。乗車券で改札を入り直して人混みの中を進み階段を目指す、目指すのは中央線特急ホーム



の9・10番線だ。9・10番線に降りる階段の前の電光掲示板にはこれから乗る列車が表示されていた。

9:14、長野駅から回送列車で来た189系N102編成が入線、これこそが折り返し9:24発の臨時特急木曾あずさ号 南木曽行きだ。

この列車は後続の特急の邪魔にならないように僅か10分で折り返す、実際6分後の9:30

には甲府行きのかいじ101号が新宿を発車する事になっている。このかいじ101号は木曾あずさより停車駅が多いが甲府時点で木曾あずさの3分後まで迫るほどである。そんな訳で記念撮影を最低限に済ませて自分の座席へ向かった。自分の座席は5号車の窓側だった。正直6号車じゃなくて良かったと思った。6号車は昔ながらの簡易リクライニングシートなのだが、座り心地はあまり良くないしテーブルも無い。席から立ち上がる度にリクライニングが戻ってしまう、かつてムーンライト信州に乗った時にその6号車に当たってしまい、少し大変だった事がある。ただそんな貴重な簡易リクライニングシートに座れるのもこのN102編成のいい所だったのかもしれない。

9:24、発車メロディーが鳴り響きドアが閉まる。そして列車は長野県南西部の木曾谷に向けて走り出した。指定席はほぼ全て埋まっている。大量の鉄道ファンを乗せて終点の南木曽までは4時間26分の長旅だ。

新宿 09:24 →→中央本線 9037M 臨時特急 木曾あずさ →→ 南木曽 13:50

新宿を発車してすぐに車内チャイムの鉄道唱歌が流れ、車内放送が始まった。

「お待たせしました。今日もJR東日本、ご利用くださいますありがとうございます。臨時特別急行列車木曾あずさ号、中央西線の南木曽行きです。停車駅、到着時間からご案内を致します。次は立川です。次の立川9:50、八王子9:58。八王子の次は甲府で11:10、甲府の到着は11:10です。甲府の次は茅野11:50、上諏訪11:55、上諏訪に11:55です。岡谷12:04、岡谷12:04、辰野12:14、辰野に12:14。辰野の次は塩尻12:34、塩尻は12:34です。塩尻までは6号車が先頭車両で参ります。塩尻で進行方向変えまして発車の時間が12:39まで約4分程停車を致します。塩尻をしますと奈良井に12:56、木曾福島13:15、終着の南木曽は13:50、南木曽に午後1時50分の到着です。お乗り換えにつきましては……………」

こんな風な如何にも優等列車らしい車内放送が流れた。やはり停車駅と到着時間の放送が流れると「特急列車に乗ってるな」と言う感じがするものだ。



◀新宿駅に停車中の木曾あずさ引退が近づいていた189系を多くの鉄道ファンが写真に収めていた。今や189系も過去の思い出となってしまった。

さて列車は中央快速線をゆっくり順調に走っている。立川や八王子の辺りまでは列車の本数が多いためあまり速度は出せない。そして沿線や駅の先端には撮り鉄が居たがこの日は東京総合車両センターの公開日、しかもお召列車の先頭に立ったことで有名な EF58 61 が展示されていてそっちの方にたくさん人が流れたのか撮り鉄は思っていたより少なかった。

9:50、立川に到着した。この先立川を出ると南へカーブし多摩川を渡り、日野、豊田と通過すればすぐに八王子だ。豊田を通過すれば進行方向左手に豊田車両センターが見える、ここには中央線の E233 系を初めとして多くの電車が休んでいる。「ここにも少し前まで 2 編成の 189 系が居たんだがな...」そんな事を考えていると八王子に着いた。

そういや豊田って聞くとどうしても某国会議員を思い出すな...

八王子を発車すると次の甲府までは 1 時間 12 分もの間止まることなく走る。高尾を通過すれば中央快速線の区間が終わるため前に列車が居なくなるのだが、それと同時に勝沼ぶどう郷付近まで続く山登りの区間が始まる。つまりこの列車は険しい山登りをしつつ、前述の後続列車であるかいじ 101 号から全速力で逃げなければならない。床下から聞こえる 189 系の MT54 形モーターの音が大きく唸り、山やトンネルに鳴り響く。しかし流石は特急形車両、防音がしっかりしていて車内では騒音もさほど気にならない。そしてこの列車は臨時列車でありながら先行の普通列車などを何本か追い抜く。これも後続の特急から逃げるためである。

一方自分はトンネルが多い区間に入り、スマホの電波も入らないので夏休みの宿題でもやろうと思った。しかし富士急行線を横目に大月を通過してしばらくしても、宿題は一向に進まず、結局、宿題をするのは諦めてボーッと車窓を眺める事にした。しかし良くもこんなにたくさんトンネルを掘ったなと思った。そんな事を考えている内に勝沼ぶどう郷を通過、眼下に甲府盆地が広がる。次の甲府まではあともう少しだ。

第2章 中央高地を駆け抜けろ

勝沼ぶどう郷を過ぎ、平地に出ると速度をさらに上げる。スマホにも電波が届くようになり、GPSが使えるようになった。GPSの速度計を見ると速度は100km/hを超えていた。塩山ではホリデー快速ビューやまなしを追い抜いた。甲府盆地をしばらく走ると左手から一本の路線が合流してきた。身延線である。この先甲府まで身延線としばらく並走する。そのうち車内放送が入り、山梨県の県庁所在地である甲府に到着した。

甲府を発車すれば岡谷まで再び全力疾走が始まる。実は甲府時点で18分後に松本行きのスーパーあずさ11号が迫っているのである。速度計の数値がどんどん上がり、隣の竜王を通過する頃にはとうとう110km/hまで到達してした。席を立ち上がって洗面所に行ってみた。洗面所の窓を開けると外の風を感じられるだけでなく、車内で聞くのとはまた違ったモーター音やジョイント音が聞こえてくる。しかしいくら特急形車両とは言え台車などの足回りは40年以上昔の物、かなり揺れる。さらに貫通路の渡り板が揺れでガチャガチャとぶつかり合う音も聞こえてきた。そういった高速走行特有の揺れや走行音を聞きながら風に当たるのはとても楽しかった。



◀洗面所の窓からの景色

特急車両で洗面所やトイレ窓を開けられるのは国鉄形ならではの。

▼あ——面のクソ緑

カーブ上にある韮崎を通過した時かなり揺れた、速度計を見ると100km/hだった。やはり中央本線は特急が多いだけあって速度を出しやすく改良工事をしているのだろうか？その後も新府、穴山と途中駅が後ろに流れて行き八ヶ岳の麓、小海線が分岐する小淵沢を通過した。当時小淵沢を通過する旅客列車と言えば最上位種別のスーパーあずさの最速列車くらいの物であった。



12:34 茅野に到着、この少し先の普門寺信号場から岡谷まで中央本線特急の高速化のボトルネックになっている単線区間になる。茅野を出てしばらくすると諏訪湖の近くに出た。次の上諏訪の周辺は中一の夏に自然体験学習で滞在する場所なので高輪生にとって少しだけ馴染みのある場所だ。ちなみにこの上諏訪からは飯田線直通の豊橋行きという走破に6時間半掛かる列車が出ていたりする。ちなみにこの辺りから理由は忘れたが遅れ始めた。

多分列車の交換待ちか何かだったのだろう。下諏訪を過ぎると高架線に上がる。普通の地上の線路と違って単線の高架区間だと走行音も変わってくる。そんな中列車は速度を上げ始めた、速度計はこの時一瞬 120km/h を表示していた、これは 189 系の最高速度だ。ジジイ無理すんな



◀疑惑のシーン

この区間では 120km/h ギリギリまで速度を出していた。

岡谷を発車すると中央東線は二手に分かれる。塩嶺トンネルを通過して塩尻にまっすぐ行く現在の中央本線と山を迂回して辰野を通り、塩尻に向かう大八廻りとも呼ばれる中央本線の旧線、つまり辰野支線である。この木曾あずさ号は辰野支線を今から走って行く。岡谷を発車してすぐ、現在の中央本線(新線)が離れて行く、新線はこの先長さ約 6km の塩嶺トンネルを抜け、みどり湖駅を通過して塩尻まで繋がっている。



◀中央本線と支線が別れる様子

あっちは複線で高架だがこちらは単線...

単線区間の辰野支線に入ったがここは元々中央本線だった路線、かなり飛ばして行く。4分ほど遅れて辰野に到着、辰野では飯田線の臨時快速飯田線リレー号駒ヶ根行きと接続する。この飯田線リレー号はかつて銭取られるライナー＝セントラルライナーとして使われていた少数派の313系8000番台だった。辰野を発車すれば次はいよいよ中央東線の終わり、塩尻だ。塩尻の一駅前の小野を通過すると善知鳥峠の峠越え区間になる。全長約1.7kmの善知鳥トンネルで善知鳥峠を超えると東塩尻信号場跡を通過する、ここはスイッチバック式の信号場でかつて旅客扱いも行っていたようで現在もホームが残っている。東塩尻信号場の跡を通過してまたトンネルに入る、ここを出ると眼下に現在の中央本線を見ることができる。列車はしばらく曲がりくねった山道を下り、塩尻駅の少し手前の塩尻大門と呼ばれる地点で本線と合流する。



ていた少数派の313系8000番台だった。辰野を発車すれば次はいよいよ中央東線の終わり、塩尻だ。塩尻の一駅前の小野を通過すると善知鳥峠の峠越え区間になる。全長約1.7kmの善知鳥トンネルで善知鳥峠を超えると東塩尻信号場跡を通過する、ここはスイッチバック式の信号場でかつて旅客扱いも行っていたようで現在もホームが残っている。東塩尻信号場の跡を通過してまたトンネルに入る、ここを出ると眼下に現在の中央本線を見ることができる。列車はしばらく曲がりくねった山道を下り、塩尻駅の少し手前の塩尻大門と呼ばれる地点で本線と合流する。

第3章 いざ木曾谷へ

塩尻に遅れて到着、ここでは進行方向が変わると共に JR 東日本から JR 東海に乗務員を交代する。ちなみに列車番号も 9022M に変わる。

▼JR 東海の乗務員と 189 系



塩尻は6分遅れで発車だった。ここからは向きが変わるので椅子を逆向きに回転させた。ここからは JR 東日本の中央東線から JR 東海の中央西線に入り、終点南木曾を目指して走る。中山道の宿場町として栄えた奈良井を出るとすぐトンネルに入る。このトンネルを出ると木曾川の近くに出て来た。この先中央西線は中津川の辺りまで木曾川と山に挟まれながら走る。この列車の目的地である南木曾もまた木曾川のすぐ近くにある町だ。

木曾川沿いを遅れを回復しながら走っていると雨が降り出した。しかもかなり激しい雨である。中央西線には何ヶ所か単線区間があり、この雨だと対向列車も遅れてこの列車も巻き添えを食らうだろうと思った。それから雨は思ったより早く止んだが窓は雨の水滴で視界が悪くなってしまった。この後も雨は降ったりやんだり。この時印象的だったのはあの雨にも関わらず撮り鉄が沿線に何人も居たこと、彼らはあの大雨をどう乗り切ったのだろうか？

さっき思ったように対向列車が少し遅れているようで、途中の駅で交換待ちの為にしばらく停車した。ちなみにこの日は飯田線も大雨で遅延していたようで、辰野での木曾あずさの乗り換えに間に合わなかった人も居たようだ。

そしてしばらくして列車は間もなく終点の南木曾に近づいた。野尻駅通過前には鉄道唱歌のオルゴールが車掌さんによってサービスで2回鳴らされた。十二兼駅を通過し、トンネルに入ると旅の終わりを告げる鉄道唱歌と車内放送が流れた。

「ご案内致します。あと2分ほど致しますと終点南木曾、南木曾です。出口は右側です。ドアから手を離してお待ちください。(中略)ありがとうございました。間もなく南木曾、南木曾です。————」

普段関東から出ない自分にとって JR 東海の車内放送は少し新鮮な感じがする。この放送が終わってトンネルを出るとそこは南木曾だ。

13:58、新宿発車から4時間半近く、定刻より少し遅れて臨時特急木曾あずさ号は終点の南木曾に到着した。この後も使用された189系N102編成は回送列車として神領に向けて中央西線を南下する。乗客の大半を占める鉄道ファンがホームに列をなして回送列車の出発を待った。



ワイドビューしなの12号を先に通した後、14:03、N102編成はタイフオンを木曾谷にこだませ、雨に濡れた車体を光らせながら南木曾駅を後にして78km先の神領までの小さな旅を始めた。帰りの列車まで暇なので改札外に出る事にした。改札外で地元の人による催し物が行われていた。

▲終点南木曾に到着した木曾あずさ号



南木曾に着きはしたが、残念ながら自分はお金も時間もないので、観光したりできない。その代わりに駅舎内を探索した。駅舎内には不審な生命体が2匹も居た。

▲南木曾町の「ぼかにゃん」と長野県の「アルクマ」

第4章 天国と化した帰宅

家に帰るまでが鉄道旅行、あとは自宅の最寄り駅までひたすら普通列車に乗る苦行である。

とりあえず次の松本行きで塩尻まで折り返す。ここからは青春 18 きっぷの旅...
乗る予定の列車は僅かに 1 分遅れて来た。これで塩尻に向かう。

南木曾 14:45→→中央西線 1833M 普通松本行き→→塩尻 16:20

1 時間 40 分ほど乗って塩尻に到着、実はまだ昼を食べていない。

「腹減ったな…」

「この辺にィ…うまい立ち食いの蕎麦屋、あるらしいっすよ」

「行きてえなあ」

「じゃけん今行きましようね〜」

脳内でこんなやり取りをした後に塩尻駅構内の蕎麦屋に向かう。この塩尻の蕎麦屋は改札内側の客席が異常に狭い事で有名だが、混んでいたのので改札外に出て改札外側の客席で食べることにした。改札外側は待合室に併設されているので座って食べることができる。今回食べたのは鴨そば、鴨が非常に美味しかった。

▼飯テロのお時間



塩尻からはまた中央本線の普通列車で東に向かう。
乗るのは 211 系長野色だ。

塩尻 16:57→中央東線 442M 大月行き→上諏訪 17:18

これで大月まで行っても良かったのだが上諏訪で一旦下車する事にした。上諏訪で途中下車した理由は当然ながら駅構内の足湯に浸かるため…では無い。と言うかその暇があるなら列車で少しでも東に向かうところだ。ならその理由はただ一つである。

☆ 特 ☆ 急 ☆ 課 ☆ 金 ☆

柳澤「俺は普通列車にひたすら乗ると約束したな？」

財布「そうだ柳澤…助けて…」

柳澤「あれば嘘だ」

財布「うわあああああ！」 詳しくは「コマンドー」で検索☆

これは所謂、コラテラルダメージというものに過ぎない。快適性目的の為の致し方無い犠牲だ。(現実逃避)

そんな訳で上諏訪から甲府まで特急に乗る。さすがにずっと大月までロングシートの211系だとお尻が死んじゃうからね。仕方がないね

▼贅沢は敵だ(建前)



上諏訪 17:22



中央東線 28M スーパーあずさ 28号



甲府 18:04

スーパーあずさも既に過去帳入りした名称、スーパーあずさに乗ったのもこれが最後だったと思う。そして最新型車両のE353系に乗ったのはこの時が初めて。1日で中央本線最古参の特急形車両と最新鋭の特急形車両に乗れたのだ。

このE353系は189系とは何から何まで全て違う。コンセントは全席に配置され、車内放送も自動放送、さらに車体傾斜装置により曲線の通過速度が上がった。

そして何よりも189系とE353系の40年以上の間の技術の進歩を感じたのは乗り心地だった。E353系は全く揺れないし静かなのだ。189系ではかなり揺れた蕪崎の通過がE353系だと全く揺れない上に速いのである。そして蕪崎を通過すると間もなく富士山が見えた。

／ ^ o ^ \ フジッサーン



車窓から富士山が見えると少し得した気分になるのは自分だけだろうか？

あっという間に甲府に到着、次に乗る普通列車は向かい側のホームで待っていた。しかしまた211系である。だが今回はロングシートではなくクロスシートの車両だった。ところで自分の場合は中央本線の211系に乗ると毎回ロングシート車が来るんですけど単に自分の運が悪いだけなんですかね…

甲府 18:08 →→ 中央東線 560M 普通高尾行き →→ 高尾 19:40

最終章 旅の終わり

甲府からの普通列車はあまり乗客も乗っておらず、楽に足を伸ばせた。甲府盆地を抜けたあとは昼とは逆に山下りとなった。列車は順調に山を下りて行き、とうとう東京都に戻ってきた。この列車の終点であり東京都に入って最初の駅でもある高尾に着いた。目の前には中央快速線の E233 系が居る、東京に戻ってきたのだ。

目の前の E233 系に飛び乗って立川まで行った。立川からは我らが地元の南武線に乗り、自宅の最寄り駅まで帰った。最寄り駅に降り立った時、今までの旅の疲れが出てきた。家に帰るとすぐに寝てしまった。



あとがき

最後までご覧頂きありがとうございました。始めに書いたように今回は停車場初執筆なので慣れない作業などで大変でしたが、こうして形にすることが出来ました。

この旅行記は 2018 年の夏の物ですが、この 2~3 年で中央本線は大きく変わりました。E351 系が全廃され、189 系も引退し、ホリデー快速富士山の代わりに富士回遊が生まれ、特急は全席指定になり、E257 系 0 番台も定期運用から撤退、E353 系に統一されたかと思いきやスーパーあずさの名称が消滅したり…とにかく中央本線の特急は「あずさ」「かいじ」の名前以外は大きく変わってしまいました。

今回乗った N102 編成も 2019 年 3 月に引退し、その後廃車されましたが、車籍を消された現在でも長野総合車両センターに留置されています。果たしてこの先もずっと保存されるのでしょうか？しかし N102 編成に限らず、鉄道車両は保存されても形こそ残りますが、本線上を爆音を響かせながら走る様子や乗り心地などは過去の思い出になってしまいます。やはり保存されても思い出の彼方に走り去ってしまうのでしょうか…。

そう言えば中高一貫校の夏休み短縮度ランキングで高輪は 40 位にランクインしてました。これは決して誇れる物じゃありませんよ？

停車場締切当日の朝 7 時、布団の中にて

参考文献、資料等

- ・自分の記憶、記録
- ・Wikipedia 大先生
- ・Google マップ
- ・JR 時刻表 2018 年 8 月号
- ・その他諸々