



# 目次

## Contents

### 鉄研旅行記

---

- P, 2 みんな！山梨・静岡行こうよ!! E353系&身延線&静岡の鉄道乗ろうぜ!!!  
 P, 4 みんな！四国行こうよ!! 琴電・しまかぜ乗ろうぜ!!! 路線研究課

### 研究発表

---

- |       |                              |    |        |
|-------|------------------------------|----|--------|
| P, 16 | 消えゆくシーメンスGTO                 | 中1 | 中嶋 隆貴  |
| P, 19 | 103系の行方                      | 中1 | 佐々木 悠  |
| P, 26 | 京阪電車                         | 高1 | 杉村 春樹  |
| P, 41 | 羽田空港アクセスのこれから                | 高1 | 前島 一心  |
| P, 52 | ちーむZ ～3社直通運転15周年おめでとう！～      | 高1 | 中田 和志  |
| P, 72 | #車両技術のリツイート！ JR東日本の新系列となかまたち | 高2 | 宗像 佐斗史 |

### 個人旅行記

---

- |        |                                   |    |       |
|--------|-----------------------------------|----|-------|
| P, 84  | 疲れた・・・ ハードすぎるみさきまぐろきっぷ旅           | 中1 | 保田 雄翔 |
| P, 99  | のぞみ1号で行く 関西鉄道旅行記                  | 中3 | 今野 貴裕 |
| P, 123 | 関西（かんさい）撮影記                       | 中3 | 浅沼 亮  |
| P, 135 | 受験前最後の旅 in 西日本！                   | 高2 | 加藤 雄己 |
| P, 165 | 鈍行列車で巡る北海道を満喫する旅 ～廃止予定線区を巡り日本最北へ～ | 高2 | 中田 好星 |

### 寄稿

---

- |        |                   |    |       |
|--------|-------------------|----|-------|
| P, 207 | 基礎から学ぶ座談会 [キノザダ]  | 高2 | 有志    |
| P, 226 | ああ憧れのポケモンスタンプマスター | 顧問 | 松崎 武志 |
| P, 228 | 桜と岬と鉄道と           | 顧問 | 倉本 綾  |
| P, 230 | のざりんより2           | 副顧 | 野沢 良一 |
| P, 236 | 編集後記              | 高2 | 中田 好星 |

### 停車場とは

---

当冊子は、旅行・鉄道研究部の部員が、活動・旅行・研究をそれぞれの視点から執筆したものをまとめた一冊です。鉄研部員がお送りする鉄道の世界を、どうぞご覧ください。

# みんな！山梨・静岡行こうよ！！

## E353 系&身延線&静岡の鉄道乗ろうぜ!!!

こんにちは。旅行・鉄道研究部 路線研究課です。

今回の鉄研旅行の行程は、

新宿(集合)～甲府～富士(ここから沼津まで自由行動)～沼津～御殿場～小田急新宿(解散)です。

今回の鉄研旅行は日帰り旅行で、JR 中央線特急「スーパーあずさ」E353 系や身延線に乗りました。自由行動では、静岡鉄道・岳南電車・伊豆急・伊豆箱根鉄道などに乗りました。

まずは新宿駅中央東口改札外で集合。楽しい鉄研旅行の始まりです。

新宿～～(JR 中央線特急「スーパーあずさ」)～～甲府  
新型の E353 系はとても乗り心地が良かったです。3 月 17 日より全てのスーパーあずさが E353 系に置き換わりました。



甲府～～(JR 身延線)～～富士

↑新型の E353 系、新宿駅にて

甲府からの身延線は約 3 時間 30 分の長旅です。山岳地帯のため速度も遅く、通過待ちも多かったです。

富士山のまわりを沿って走るので、富士宮～富士間は富士山が車窓一面に広がりました。



↑車窓より、富士山を撮影



↑JR 身延線を走る特急ふじかわ、富士駅にて

富士～～(JR 東海道本線)～～三島

三島～～(伊豆箱根鉄道駿豆線)～～修善寺

富士駅到着後、沼津 17 時 02 分発の御殿場線 国府津行の列車内まで自由行動となり、私たちは三島まで JR 線が出た後、伊豆箱根鉄道駿豆線に JR 線から乗り入れている踊り子号

で修善寺へ向かいました。

JR 東海道線が安全確認で 10 分遅れたので、踊り子号への乗り換え時間が短くなって忙しかったです。

修善寺からは伊豆箱根バスで修善寺温泉に行き、源氏ゆかりの場所に行ったり、修善寺にお参りしたりするなどして修善寺観光を楽しみました。

修善寺温泉からの帰り、バスが渋滞で大幅に遅れたので、1 本前のバスに乗って良かったです。



↑ 特急踊り子 115 号、沼津にて



↑ 修善寺

↓ 伊豆箱根鉄道駿豆線 3000 系、修善寺にて

修善寺〜〜(伊豆箱根鉄道駿豆線)〜〜三島

三島〜〜(東海道本線)〜〜沼津

沼津〜〜(御殿場線)〜〜御殿場

帰りの三島からの東海道線は遅れず、無事に御殿場線へ乗り換えることができました。沼津からの御殿場線は、本数が少ないので思いのほか混んでいました。北上するにつれて、人家が少なくなってきました。御殿場駅では、特急あさぎりの発車時間まで 20 分程あったので夕飯や軽食を買い、車内で食べました。



御殿場〜〜(JR 御殿場線、小田急線)〜〜(小田急)新宿

御殿場からは快適な特急あさぎりで新宿に帰ってきました。暗いので外は見えませんが、特急「ふじさん」となった今となっては、「あさぎり」に乗れて、良かったです。



↑ 特急あさぎり 6 号、御殿場にて

# みんな！ 四国行こうよ！！

## 琴電・しまかぜ乗ろうぜ！！！！

こんにちは、路線研究課です。

今回は2018年3月31日～4月4日に行った、四国方面への鉄研旅行の旅行記を書きたいと思います。

今回もJRの普通・快速列車の自由席が乗り放題になる青春18きっぷを使います。

〈一日目〉(東京～大阪F T)

東京 08:11→→→中央線 中央特快 高尾行→→→高尾 09:09

東京駅に07:50に集合し、五日間の四国への旅が始まります。まずは中央線の中央特快に乗って高尾に行きます。車両はE233系でした。土曜日だったということもあり、車内は空いていました。



高尾 09:20→→→中央線 普通 甲府行→→→甲府 10:52

高尾到着後甲府行に乗り換えます。車両は211系のロングシート車両でした。車内は登山客や旅行客で混み合っているお客さんもいました。途中の勝沼付近では甲府盆地がよく見えました。

甲府 10:57→→→中央線 普通 松本行→→→塩尻 12:35

甲府で松本行に乗り換え塩尻まで行きます。乗り換え時間が短いため多くの乗客が急いで乗り換えをしていました。



塩尻 13:08→→→中央線 普通 中津川行→→→中津川 15:14

塩尻からはJR東海に入ります。ここから岐阜県の中津川までは普通列車の本数がかなり減ります。車両は313系でした。木曾川と並行するため眺めがとても良く、途中の上松付近では車内から国の名勝である寝覚の床を見ることができました。中津川からは多治見に向かいます。

中津川 15:20→→→中央線 快速 名古屋行→→→多治見 15:59

ここからは普通列車の本数・両数が一気に増えます。乗車したのは211系+313系の併結列車でした。名古屋の通勤圏に入り車内も少しずつ混んできました。途中の多治見駅で降りコンビニで夕食を購入します。



多治見 16:21→→→太多線・高山線 普通 岐阜行→→→岐阜 17:32

多治見からは太多線に乗り換え岐阜まで行きます。太多線は多治見～美濃太田を結ぶ路線で単線非電化です。車両は快速「みえ」などに使われるキハ75系でした。車内は全席クロスシートになっています。混雑していましたが、なんとか席を確保することが出来ました。



岐阜 17:51 → → 東海道線 新快速 米原行 → → 米原 18:39

岐阜からは東海道線に乗ります。種別は新快速ですが終点の米原まで各駅に停まります。この区間は峠を越えるので急な坂があり迂回線があることで有名です。

米原 18:47 → → 東海道線 新快速 播州赤穂行 → → 大阪 20:13

米原からは新快速 播州赤穂行に乗り換えます。車両は 223 系でした。この列車も全席クロスシートになっていてとても快適でした。新快速は最高速度 130 km/h で走るので駅を一瞬で通過してしまいます。そんな新快速に乗り夕食を食べているとあっという間に大阪駅に着きました。大阪駅で乗り換える際にエスカレーターが右寄せなので大阪に来たと感じました。



大阪 20:25 → → 大阪環状線 快速 日根野行 → → 弁天町 20:32

大阪駅で大阪環状線に乗り換えます。同じ環状線でも東京の山手線と違いすべての列車が環状運転をするのではなく、一部の列車は和歌山や関西空港、奈良方面へ行きます。天王寺から阪和線に入る快速日根野行に乗車し、弁天町に行きます。前の列車がすぐ近くにいるのか、弁天町までずっと低速運転でした。

弁天町 → → 大阪市営地下鉄中央線 普通 コスモスクエア行 → → コスモスクエア

弁天町からは大阪市営地下鉄中央線に乗ってコスモスクエアに行きます。旅行当日の 3/31 は大阪市営地下鉄最終日であったので大阪市営地下鉄の写真を撮ったり、録音をしたりしていた部員が多かったです。翌日の 4/1 からは Osaka Metro と名前を変えました。



コスモスクエア → → 大阪市営ニュートラム 住之江公園行 → → フェリーターミナル

コスモスクエアからはニュートラムに乗車します。ニュートラムは新交通システムの鉄道で雰囲気はゆりかもめと似ています。この列車は無人運転なので先頭の座席から大阪の夜の港の夜景を眺めることができました。

大阪南港 FT22:00 → → 四国オレンジフェリー → → 東予港 6:00

大阪フェリーターミナルに到着し、顧問の先生から乗船券をもらいフェリーに乗船します。今回乗船するフェリーは四国オレンジフェリーのオレンジ7でした。乗船後は風呂に行き、



甲板に出て高校生になる瞬間を迎えました。

〈二日目〉（東予港～高松）

おはようございます。二日目です。

2日目は東予港から琴電琴平駅まで約8時間30分の自由行動です。

東予港 06:20 → → 連絡バス今治行 → → 今治 07:03

今治 07:15 → → しまなみライナー → → 福山 08:49

前日乗ったオレンジフェリーは6時00分頃東予港に着き、

私たちは連絡バスに乗って今治駅に出了ました。今治駅からはしまなみライナーに乗り、西瀬戸自動車道を通って本州側の福山駅に來ました。何のためにフェリーで四国に渡ったのかわからなくなりましたが（笑）、瀬戸内海のきれいな海を堪能することができました。



↑ 朝の工業地帯



↑ しまなみライナー路線図



↑ 5月いっぱい、塗装がハローキティに変わってしまったEVA新幹線

福山 09:35 → → JR 福塩線 普通・府中行 → → <sup>かんなべ</sup>神辺 09:47

神辺 10:12 → → 井原鉄道 普通・総社行 → → 総社 11:13

総社 11:16 → → JR 桃太郎線 普通・岡山行 → → 岡山 11:51



↑ 電化区間で使用される105系



↑ I R T 355 気動車

福山駅でもうすぐ引退のEVA新幹線を撮影し、ここから岡山まで山陽本線ではなく JR 福塩線、井原鉄道、JR 桃太郎線を使って岡山まで行きました。

105系0番台府中行で神辺、神辺からの井原鉄道はほとんどの区間が高架で国鉄がお金が無くなって開業できなかった路線を第三セクターが引き継いだ路線なので、速度がとても

速かったです。また、清音<sup>きよね</sup>駅では無線の周波数切り替えがあり、12分ほど停車しました。その間に多数の客が下車しました。井原鉄道の清音～総社間はJRと同じ線路を使うのに青春18きっぷが使えないという不思議なことがありました。

総社でのJR桃太郎線乗換は3分で1番線から6番線までを移動するという乗換時間の少なすぎる乗換でした。桃太郎線では発車するたびに♪ももたろさん、ももたろさん…とメロディーが流れました。



↑桃太郎線のキハ47系

岡山 12:42 → JR 瀬戸大橋線 快速マリンライナー号・高松行 → 坂出 13:20

坂出 13:30 → JR 予讃線 快速サンポート南風リレー・松山行 → 多度津 13:44

多度津 13:58 → JR 土讃線 普通・阿波池田行 → 琴平 14:13

岡山で時間があつたので、駅弁を買ってホームで食べました。岡山駅は6路線+山陽新幹線の全ての列車が停車する大きな駅で、岡山県の県庁所在地です。



↑マリンライナー5000系



↑元はくろしおで使われていた、381系

いよいよ瀬戸大橋を渡ります。岡山からマリンライナーに乗りました。ちなみに、マリンライナーの車内でグループの一人が岡山駅に切符を置き忘れて、琴電の貸切に遅れるという事件を起こしました…。くれぐれも、忘れ物には気を付けましょう。

児島を過ぎて、車&鉄道兼用の瀬戸大橋をわたると坂出に着き、約7時間ぶりに四国に戻ってきました。坂出では♪瀬戸の花嫁…が流れ、四国に来たことを感じました。ここからはJR四国の各路線に乗り続けていきます。多度津に行くと、アンパンマン列車にすれ違いました。このほか四国では4種類のアンパンマン列車が走っています。坂出から快速サンポート松山行、阿波池田行に乗りかえて琴平に向かいます。快速サンポートは、多度津までは快速ですが、そこからは終点まで各駅停車です。多度津からは1両編成のディーゼルカーに変わります。琴平までは電化ですが、琴平から先は非電化のためです。



琴平→→→徒歩→→→琴電琴平

琴電琴平→→→貸切→→→仏生山（車庫見学）

仏生山→→→貸切→→→高松築港

貸し切った車両は、1000形120号（大正15年）、20形23号（大正14年）です。20形23号は大阪鉄道（現 近鉄南大阪線）デロ20型を種車に、近鉄モ5621系を経て昭和36年に琴電に入線しました。1000形は、琴電開業時からいる汽車会社で製造された車両で両運転式の半鋼製電動車になります。当時の地方鉄道としては贅沢な車両です。現在は120号がイベント列車用として在籍しています。暖房装置はどちらもありますが、冷房装置はどちらもないため、扇風機が設置されています。サービスとして各駅に運転停車していただきました。駅で待っているお客さんたちが「何で電車が来ているのだろう」という風に見ていました（笑）



↑ 20 形 23 号の運転台

↑ 20 形 23 号と 1000 系 120 号の連結部

20 形 23 号の運転台は当時のまま管理されています。連結部は無理やりつないであったので、すごくガタガタしていました。



↑ 20 形 23 号の車内

↑ 仏生山工場

<仏生山での車庫見学>

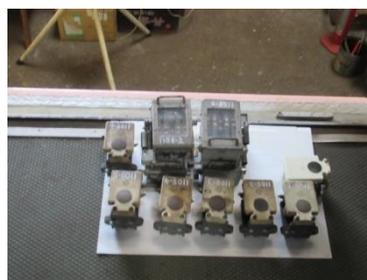
高松琴平電気鉄道の車両基地は仏生山にあります。ここでは、車両の重要部検査を行っています。

駅をはさんで反対側に車庫がありました。車庫内では、元京王旧 5000 系と元名古屋市営 250 系が重要部検査を受けていました。デカ 1 号が車庫前の線路に留置されていました

↓ 元名古屋市営 250 系

↓ 元京王旧 5000 系

↓ 留置されているデカ 1 号



↓ 元京王電鉄旧 5000 系の 1100 形、

↓ 元京浜急行 1000 形の 1080 形、

↓ 琴電開業時から活躍している 300 号



車庫見学終了後、高松築港から今日泊まる「スーパーホテル 高松・田町」に向かいました。最寄駅が瓦町だったので、再び琴電で瓦町に行きました。ホテルの前には、はなまるうどんがあったので、そこで夕食を済ませました。(うどん県に来たのに… 笑)

### <三日目>～大自然サイクリング～

この日は、一日中自由行動だったので、私たちの班は高松駅5時17分発の特急に乗る予定でした。私は、3時半に起き、出発の用意をしてホテルの廊下で班員と合流しました。しかし、班員のある1人がいなかったのです。彼は、寝坊していました。そのことに気付いた私たちは、電話をかけたりましたが、一向に彼は起きず、無情にも5時17分を過ぎてしまいました。結局、彼が起きたのは7時頃でした。



瓦町 07:08 → → → 琴電琴平線 普通 高松築港行 → → → 高松築港 07:13

ここから、高松駅まで歩きました。

高松 07:37 → → → JR 予讃線 特急いしづち 101号 松山行 → → → 松山 10:05

高松駅では、サンライズ瀬戸と遭遇したため、私は、特急の発車時刻ギリギリまで撮影していました。結局、私たちが乗ったのは予定より2時間20分後の特急でした。私は、早起きだったせいか寝不足で、車内ではほとんど寝ていました。

松山 10:14 → → → JR 予讃・内子線 特急宇和海 9号 宇和島行 → → → 宇和島 11:31

松山駅では、私たちと同じように宇和海に乗り換える人が多くいましたが、私たちは運よくまとまって座ることができました。私は、進行方向とは逆向きのシートに座っていたのですが、時間が経つにつれて、私に吐き気が襲ってきました。私は完全に酔ってしまいました。私は、吐き気に何とか打ち勝ち、無事に宇和島駅に着きましたが、進行方向と同じ向きのシートに座ればよかったと後悔しました。

宇和島 11:36 → → → JR 予土線 普通 窪川行 → → → 江川崎 12:43

途中、伊予宮野下駅で鉄道ホビートレインとすれ違いました。さらに、江川崎に近づくにつれて、車窓から四万十川



がはっきりと見えてきました。鮮やかな四万十川の絶景に見とれていたら、あっという間に江川崎駅に到着しました。

江川崎駅の駅舎の中に入ると、「ようこそ 日本一暑い駅へ」という看板が目飛び込んできました。看板の通り、ここ江川崎駅のある四万十市は、国内観測史上最高気温を記録したこともある猛暑地なのです。そのため、私たちが訪れたのはまだ4月上旬でしたが、長袖では耐え切れないほどの暑さでした。私たちは、ここで4時間サイクリングをすることとなりました。四万十川には、沈下橋という柵のないコンクリート製の橋が多くあるので、私たちは、それらを巡りながら、四万十川沿いをサイクリングすることとなりました。

そして私たちは、江川崎駅から15kmほど離れた口屋内沈下橋という沈下橋を目指すことにしました。序盤は、道の駅や民家がある場所を走っていたのですが、途中から、人通りの少ない木々の生い茂る場所などを通るようになりました。しかし、徐々に道路と川の距離が近くなり、走りながら四万十川を確認できるようになりました。そして、木々のない開けた場所からは、四万十川の絶景を眺めることができました。しばらくして、岩間沈下橋という沈下橋に到着しました。私たちは、沈下橋を渡ろうとしたのですが、運悪く工事中で立入禁止でした。仕方なく、私たちは口屋内沈下橋に向けてすぐに出発しました。途中、田園風景などを眺めることができました。そして、目的地の口屋内沈下橋に到着しました。私たちは、今度こそ沈下橋を渡れると思いきや沈下橋の目の前に来ました。しかし、この沈下橋も立入禁止でした。そして、自転車の返却時間が迫っていることに私たちは気づいてしまいました。私たちは、他の沈下橋を泣く泣く諦めて、江川崎駅に向け引き返しました。途中、行きとは違うルートを進んだため、私たちは網代トンネルという全長2kmにも及ぶトンネルを通ることとなりました。トンネルの中は、風が吹いていてとても涼しかったです。涼しい風によって汗も乾き、快適なサイクリングをすることができました。そして、あっという間に江川崎駅に到着しました。しかし、行きより速いスピードで戻ったため、自転車の返却時刻まであと45分ほどありました。そのため、私たちはその時間を利用して、江川崎駅から3kmほど離れた長生沈下橋に行きました。私は、どうせこの沈下橋も立入禁止なのだろうと思っていたのですが、なんとこの沈下橋は立入可能でした。私たちは、沈下橋を渡り、記念に写真撮影などをしました。沈下橋は、川のすぐ上に架かっており、柵もないので、落ちそうで怖かったのですが、橋から見る四万十川は大迫力でした。その後、江川崎駅に自転車を返却しにいくと、鉄道ホビートレインが停車していました。夕焼けの中走る鉄道ホビートレインは、本物の0系だと一瞬思ってしまうほどカッコ良かったです。

サイクリング終了後、私たちが乗る予定の列車まで1時間40分ほどあったので、私たちは駅から徒歩10分の道の駅に行きました。道の駅には、鉄道模型とジオラマが展示されており、模型の運転もできたので、私たちは時間を忘れて楽しんでいました。そして、私たちは夕食を摂るために、道の駅の近くの飲食店に行きました。飲食店内にはテレビがあり、東京ではほぼ流れない、J2の愛媛FCについてのニュースやJFL(Jリーグのさらに下のリーグ)のFC今治についてのニュースが流れており、本当に四国に来たんだあと実感させられました。ゆっくりと食べていたため、私たちが飲食店を出たのは、電車の発車する10分前でした。私たちは、その電車に乗れないとホテルのある高知にたどり着けない



網代トンネル  
2011年2月  
高知県  
距離 1908.0m(811.0m)  
幅 4.5m 幅 9.75m  
施工 種彦 中野 昭雄 建設 工事 共同 企業 体

私たちは、その電車に乗れないとホテルのある高知にたどり着けない



系新幹線で使われたシートやプラレールを展示してありました。車内は大勢の部員が乗ったこともあり座席は埋まり、立ち客も若干出ていましたが、なんとか座席に座ることができました。予土線は四万十川と並行して走るのので、景色がとてよく、列車もそれなりにスピードを出すのでとても快適でした。途中の江川崎駅で対向列車の待ち合わせのため長く停まるので写真を撮影したり、駅舎を見に行ったりしました。列車はその後も快調に飛ばし宇和島駅に到着しました。

宇和島 12:56 → → JR 予讃線 特急宇和海 16号 松山行 → → → 八幡浜 13:26

宇和島駅で昼ご飯を購入し、特急宇和海号に乗り込みます。この列車はアンパンマン列車で運転されていたのでアンパンマンの塗装がされていました。昼ご飯を食べていると、あっという間に降りる駅である伊予大洲駅に到着しました。



八幡浜 13:47 → → → JR 予讃線 (愛ある伊予灘線) 普通 松山行 → → → 松山 15:54

ここ伊予大洲では路線が二つに分かれ一つは宇和海などの特急なども走り内子を経由する内子線、そしてもう一つがこれから乗車する予讃線 (愛ある伊予灘線) です。後者は都市間を結ぶ速達特急は走らないものの、土休日などには観光列車の「伊予灘ものがたり」が走るなど伊予灘の美しい海を眺めることが出来る路線として知られています。



車両はキハ32系です。乗車率は座席が4割埋まる程度でとても快適でした。50分程度乗車すると下灘駅という青春18きっぷのポスターでホームから見る伊予灘が絶景だと有名な駅に到着します。時間がなく車内から眺めるだけでしたが、海が近くとてもきれいでまたいつか訪れたいと思いました。ここからたくさんの観光客の方が乗ってきました。この路線ではほかの区間でもたくさん海を眺めることができるのでとてもおすすめです!

松山 16:28 → → → JR 予讃線 特急しおかぜ 26号 岡山行 → → → 児島 18:50

松山駅に到着後、予讃線の特急しおかぜに乗り換えます。車両は8000系でした。車内では友人と喋ったり、ゲームをしたりして過ごしました。宇多津で高松行の「いしづち」を切り離し、瀬戸大橋線に入ります。車内では瀬戸大橋の説明などがありました。



瀬戸大橋を過ぎに下車駅の児島に到着しました。

ここからはもう本州です。瀬戸大橋線の普通列車に乗り換え、茶屋町駅に向かいます。

児島 18:55→→→JR 瀬戸大橋線 普通 岡山行→→茶屋町 19:09

茶屋町 19:40→→→JR 宇野線 普通 宇野行→→宇野 20:04

宇野 20:28→→→JR 宇野線 普通 岡山行→→岡山 21:25

茶屋町からは宇野線に1往復乗車します。日はすでに暮れていますが、港町の明かりがきれいでした。宇野駅はかつて宇高連絡船によって栄えていましたが、瀬戸大橋線の開通に伴い、連絡駅としての使命を終えました。現在では駅前広場の再開発などもありその名残を見ることができませんでした。先ほどまで乗ってきた電車に再度乗車し岡山駅まで向かいます。岡山では東横インに宿泊しました。



〈五日目〉(岡山—東京)

おはようございます。四国旅行ももう五日目です。五日目は、岡山→(JR)→和田岬→(JR)→大阪→(Osaka Metro)→大阪難波→(近鉄特急しまかぜ)→鳥羽→(JR・伊勢鉄道)→名古屋→(JR)→東京 という行程でした。

岡山 06:14→→→JR 山陽線 普通 姫路行→→→相生 07:20

岡山からひたすら JR で東へ。岡山から姫路方面へ向かう初電でしたが、かなり混雑していました。そのため私たちは座ることができませんでした。

相生 07:22→→→JR 山陽線 新快速 野洲行→→→明石 08:19  
相生から新快速でさらに東へ。朝ラッシュ帯ともあってか、車内はかなり混雑していました。



明石 08:22→→→JR 山陽線 快速 大阪行→→→兵庫 08:34  
こちらの電車も混んでいました。

兵庫 08:46→→→JR 和田岬線 普通 和田岬行→→→和田岬 08:50

和田岬 08:55→→→JR 和田岬線 普通 兵庫行→→→兵庫 08:59

103系の引退で話題となっている和田岬線に一往復乗車しました。この路線は和田岬への通勤通学路線なので、朝と夕方だけの運転となっているので、日曜日は1日に2本しかあり



ません。途中には川崎重工業の工場があり、製造中の広島地域向けの新型車両である 227 系を見ることができました。

兵庫 09:06→→→JR 山陽線 普通 高槻行→→→神戸 09:08

神戸 09:18→→→JR 東海道線 新快速 野洲行→→→大阪 09:43

梅田→→→Osaka Metro 御堂筋線→→→なんば

大阪難波 10:40→→→近鉄特急しまかぜ 賢島行→→→鳥羽 12:31

和田岬線乗車後、大阪難波まで向かい近鉄特急しまかぜに  
乗車しました。私は今回が初めての乗車でした。座席は 2+1  
配列でまるでグリーン車のようで非常に快適で、車内では  
ビュッフェなど様々な設備もあり鳥羽までの 2 時間の旅は  
あっという間でした。車内で昼食を摂ることができました。  
私たちは JR に乗り換えるので、終点の賢島までは行かずに、  
途中の鳥羽で下車しました。



鳥羽 13:07→→→JR 参宮線 快速みえ 14 号 名古屋行→→  
→名古屋 15:06

鳥羽からは 2 両編成の快速「みえ」で名古屋まで向かい  
ました。車両はキハ 75 系でした。この快速「みえ」は、  
上下線とも毎時 1 本運行されており、1 号車の一部の座  
席が指定席となっています。指定席はそこそこ混んでい  
ましたが、自由席は空いていたため、座席を容易に確保  
することができました。



名古屋 15:46→→→JR 東海道線 特別快速 豊橋行→→→豊橋 16:39

豊橋 16:42→→→JR 東海道線普通 浜松行→→→浜松 17:16

浜松 17:20→→→JR 東海道線普通 熱海行→→→熱海 19:52

熱海 20:03→→→JR 東海道線 快速アクティー 宇都宮行→→→東京 21:44

名古屋からは JR でひたすら東海道線を上り帰京しま  
した。名古屋からの特別快速が少々遅れた影響で、豊  
橋駅での乗換がかなりギリギリになるハプニングがあ  
りましたが、なんとか予定通り帰京することができま  
した。車内にて流れ解散し、私は京浜東北線で帰宅し  
ました。



## 消えゆくシーメンス GTO

中 1 中嶋隆貴

## その1 シーメンス GTO とは

シーメンス GTO とはドイツのシーメンス社が作っていた、発車時に音階を鳴らして加速するモーターのことで、「歌う電車」や「ドレミファインバーター」などと呼ばれている。特徴として雨の時にほかの車両(京成 3000 形とか)よりも空転する。(加速を維持させるためにある程度の空転を許容しているそう)ここに来るときに乗ってきた方もいらっしやるのではないかと?保守点検が大変だとかもう製造していないという理由で日本では、京急に5編成が残るのみだ。(ドイツではまだ走っているが)8月上旬に機器更新して1本が歌を忘れた。2018年度中にもう1編成が歌を忘れてしまうそう。2018年8月15日現在ドレミファインバーターとして残存している編成は1009編成、1017編成、1025編成、1033編成、1413編成だ。



1009 編成



1017 編成



1025 編成



1033 編成



1413 編成

※日本に残るドレミファ車は上の5本だけです。

## その2

### 2-1 JRのシーメンス GTO

JRではE501系とE2系GTO搭載車が廃車になるまで採用されていた。

#### 2-1-1 E501系

加速時はミ♭ファソラシ♭ド♭レミファソと鳴る。筆者は見たことがない。なぜかと言うとE501系がシーメンスGTOを使っていたことを知ったのが、シーメンスが全廃された後の2017年12月だったからだ。おまけに常磐線に初めて乗ったのが2017年2月という悲劇(笑)



写真は Wikipedia より

### 2-1-2 E2系0番台

北陸（長野）新幹線あさまとして活躍したE2系0番台だが、こちらも一部編成でシーメンスGTOを採用していた。尚加速時の音階はないようだ。東芝と共同開発したためとのこと。



### 2-2 京急のシーメンスGTO

京急では2100形が2015年まで、新1000形が今も一部編成で使われている。加速時はミ♭ファソラシ♭ド♭レミファソと鳴る。

#### 2-2-1 2100形

全編成に採用された。2015年までに全編成が更新されるまで使用されていた。新1000形は変調が多い（4～5回）のに対し、2100形は変調が少なく（2回）なっている。



#### 2-2-2 新1000形



一次車と二次車の 9 編成に採用された。しかし更新が進み 1001 編成、1401 編成、1405 編成、1409 編成は歌を忘れてしまった。特に 1409 編成に関しては 2018 年 8 月上旬頃京急ファインテック久里浜工場を出場して試運転をした。シーメンス GTO から東芝 IGBT に機器が変えられてしまった。つまり歌を忘れてしまったということだ。また今年度中にあと 4 両更新予定だ。4V ドレミファはいつまで残るかなー（笑）

※4V とは 4 両編成の新 1000 形という意味で、V で新 1000 形を表している。8 両の時は 8V などという。2100 形の時 E、1500 形の時 S、600 形の時 F と表す。

車両の更新 新 1000 形 8 両（内 4 両に施行中）後 4 両しか更新できないので餌食になるのは最後の 4 両ドレミファインバーター1413 編成と思われる。

↑ 2018 年度 京浜急行電鉄鉄道事業設備投資計画より



←更新された 1001 編成

### その 3 まとめ

今回が初めての執筆だったがいかがだろうか？ドレミファインバーターはなくなりつつありレア度が増している。乗るなら今だと思うのは僕だけだろうか？残してほしい気もするが現状を見ると無理に思える。できるだけ長く残ることを祈っている。

### その 4 参考文献

ウィキペディアなど

[http://www.keikyu.co.jp/company/news/2018/20180509HP\\_18031EW.html](http://www.keikyu.co.jp/company/news/2018/20180509HP_18031EW.html)

# イチマルサン ～103系の行方～

中一F組 佐々木 悠

どうも、こんにちは。中学一年旅行・鉄道研究部 HP 班 BVE 課の佐々木悠と申します。どうぞよろしくお願ひします。私がこの記事を書いた理由は奈良線の 103 系が好きだからです。

## 其の壱:103系とは何か??

103系は1963年に登場し、その後、大量生産されましたが、老朽化などから首都圏では2006(平成18)年に引退しました。関西地区では、まだ活躍していますが、最近では、2017(平成29)年10月に大阪環状線の103系が引退しました。さてこの先どうなっていくのか。そして、私の好きな、奈良線の103系はいったいどうなるのだろうか…

## 其の弐:どこで走っている??

運用情報を以下のようにまとめました。

※下の表はあくまで参考程度にご覧ください。抜け落ちや間違いがあるかもしれません。2018年7月現在の情報をもとに作成しました。

路線	登場年	番台	運用区間	備考
奈良線	1984年	0番台	京都～木津	関西本線にも乗り入れ。
播但線	1998年	3500番台	姫路～寺前	寺前～和田山は非電化。
加古川線	2004年	3550番台	加古川～谷川	
関西本線	1983年	0番台	木津～奈良	<u>奈良線からの車輛乗り入れのみ。</u>
筑肥線	1983年	1500番台	筑前前原～西唐津	唐津線の一部にも乗り入れ。
和田岬線	2001年	0番台	兵庫～和田岬	

このように 103 系が現役な路線がわずかだということはお分かりいただけましたでしょうか？でも加古川線など結構、最近に登場したという例もあります。そして、この加古川線の 103 系 3550 番台はまだまだ見えそうな気がします。ここで私が謎だと思ったのは奈良線で 103 系が現役だということです。関西本線などの周辺の路線では全廃されているのになぜまだ走っているのでしょうか？

## 其の参: JR 西日本はなぜ 103 系を残すの??

JR 東日本は新車が出たら、すぐ置き換えようとするのに、なぜ JR 西日本は 223 系や 225 系など新しく生産した車両もあるのに 103 系の置き換え速度が緩やかなのでしょうか？特に奈良線は 221 系が 1989 年(平成元)年<sup>デビュー</sup>してからすでに 30 年近くたっています。JR 東日本ならばもう 221 系も廃車にするはずなのに西日本はそうしないのでしょうか？この予想のために、を下のように表でまとめてみました!(またかと思われるかもしれませんがご了承ください。)

JR 西日本		JR 東日本		備考
資本金	1000 億円		2000 億円	資本金は企業の規模に必ずしも直結するわけではない
保有車輛数	6498 両		12876 両	一部の試験車両を除く
営業距離	4900.6 km		7457.3 km	

自分の見解:私が注目したのは「保有車輛」という部分です。皆さんもわかるかと思いますが、車輛を作るには莫大な費用が必要です。JR 東日本は JR 西日本と比べて保有車輛数が二倍近くあるので、JR 東日本の方が多くのお金を所有していると考えられます。他にも一つ注目した部分があります。JR 東日本の挨拶文にあった会社説明のページに『大規模ターミナル駅開発や日本の新しいゲートウェイとして品川での「まちづくり」などを着実に進める』と書かれていました。JR 西日本にもサービスについて紹介している部分は東日本同様ありましたが、ここまで詳しく書かれてはいませんでした。東日本がここまで詳しく書くことができるのはそれを確実に実行することができるということの証拠なのではないかと私は思います。そしてこのような大事業をするには莫大な費用が掛かる、

ということは多くのお金を保有していることに繋がり、さらにその上にその資産を保有しているからこそ車輛の置き換えがすぐできるのではないかと思います。

## 其の四：問題の 103 系はどんな感じの車輛？

これまで、いろいろと 103 系について書きましたが、実際の 103 系はどのような姿なのでしょう？今回は 103 系とつい最近まで 103 系が走っていた大阪環状線で絶賛活躍中の 323 系と比較していきたいと思います。



←現在活躍中の 323 系

↑この車輛って山陽本線の 227 系とほぼ同じですね（笑）。最近の列車って似ているなあ



↑大阪環状線ではもう引退した 103 系

今回比較する車輛の写真を上に載せました。すでに外見からまったくの別物ですね。行先表示板も 103 系は昔ながらの方向幕なのに 323 系は最新鋭のフルカラーLED です。時代の流れを感じますね。これは余談ですが JR 西日本ではつい最近まで行先 LED と種別方向幕を併用していました。例えば、東海道線などでは最新列車である 225 系も LED と方向幕が併用されています。（その後に製造された車輛はフルカラーカラーLED が採用されています）。それとフルカラーLED 表示の車輛が出てきたのも同じく最近です。

103系と323系の対比を下に書いてみました。

323系		103系	
登場年	2016年		1969年
制御方式	VVVFインバータ制御		抵抗制御
材質	ステンレス		鋼鉄
最高速度	時速100km		時速100km
扉数	3扉		4扉
バリアフリー対応	全車両に対応		なし

さて、上のように比べてみましたが、私が意外に思ったことは最高速度が同じ時速100kmだということです。最新車両というだけで最高速度は変わらないものなんですね。323系はバリアフリー対応などでは良いと思いますが、大阪の中心を走る車両としては3扉では混雑などを考えてみると不足しているように思います。103系は古い車両ですがこのように新車に勝っている部分もあるのです。

# 其の五:103 系はなぜなかなか廃車にならないのか interview!!

今回は其の式で出てきた謎を解決するために駅員の方に interview してみました。その内容はというと関西本線やおおさか東線や大阪環状線などの路線ではすでに 103 系が全廃されているのにその近くを走る奈良線では現役なのかというものです。

今回、私が interview したのは帰省のついでに立ち寄った関西本線が通る加茂駅と関西本線の他に JR 片町線(学研都市線)、奈良線が通る木津駅です。まずは加茂駅から紹介します。



↑加茂駅の駅名標です。

Q. 関西本線やおおさか東線など周辺の路線では 103 系が全廃されているのになぜ奈良線だけは現役なのでしょう?

加茂駅では、下記のような回答が得られました。

A. 103 系を置き換える予定の 205 系が阪和線方面から来る予定だが、その車両がまだ足りないので、あまり置き換えが進んでいない。そして、103 系は広島、岡山に転用されることでした。

一部改変

※ここでは 205 系と書いてある部分は駅員さんが 105 系とおっしゃっているように聞こえましたが、105 系は桜井線などローカル線に使われているため通勤用には向かないため、おそらく言い間違いだと思われます。あと付け足しとして、奈良線内で 205 系を見たので 205 系であることはほぼ確実だと思います。

一方、木津駅では

A. 置き換えるための車輛が今のところ、不足しているから。

この interview で私が思ったこと:私は当初、置き換え用の車両は 323 系かと思っていました。ですが、205 系に置き換えられると聞き、驚きました。理由は改造されているとはいえ、国鉄時代にも製造された車輛ですから、古いと思ったからです。そして私は 205 系よりも 207 系や 321 系を改造した方が車輛的にも長く使えるので、ぜひそちらがよいと思いました。

最後に interview に協力してくださった駅員の皆様、厚く御礼申し上げます。

## 其の六:まとめ

私はこの記事を書いたことで、思っていた以上に 103 系の廃車が進んでいたことが分かり驚きを隠せませんでした。ですが、もう一つ分かったことがあります。それは加茂駅で駅員さんに interview したとき 103 系が岡山、広島地区に転用されるということです。ということは、まだ 103 系は走り続けることができるというわけです。これを聞いたときも私は驚きました。しかし、先程の驚きとは少し違います。確かに、103 系が走り続けることは喜ばしいですが、京阪神で駆け抜ける、あのウグイス色の姿がもうまもなく見られなくなるのを思うと、残念な気持ちになります。そして、できれば 103 系をイベント列車などで走ってくれたらなあと思います。

最後になりますが、この記事執筆するにあたり、協力していただいた皆様に対し厚く御礼申し上げます。

※なお、この記事に書いてある 103 系転属計画は、今後変更される可能性があるのご了承下さい。

出典 以下のサイトや書籍をもとにさせていただきました。

※PDF版をご覧になった場合下記の URL からサイトにアクセスすることができます。

<http://www.jreast.co.jp/ekitabi/chisanatabi/2017yamanote/chronicle.html>

<https://toyokeizai.net/articles/-/161118>

<https://toyokeizai.net/articles/-/222219>

<https://railf.jp/news/2017/09/05/153000.html>

週刊 JR 全駅全車両基地 NO. 16

週刊 JR 全駅全車両基地 NO. 26

<https://saitoshika-west.com/blog-entry-4417.html>

<https://matome.naver.jp/odai/2152143289894971701>

<https://ameblo.jp/fighters-tetsudo/entry-12348416988.html>

<http://www.yline-w.com/tnote/k/KTb00.html>

<http://takaq.fc2web.com/sy/jrw/jw103kakogawa.htm>

<http://www.kri-pm.com/103.html>

[https://www.jrkyushu.co.jp/tokyo/tetsubun/tetsubun\\_56.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/tokyo/tetsubun/tetsubun_56.pdf)

<https://employment.en-japan.com/tenshoku-daijiten/9498/>

<http://www.jreast.co.jp/company/outline/>

<https://www.westjr.co.jp/company/info/outline/>

<https://www.westjr.co.jp/company/info/pdf/gaiyou.pdf>

<https://railf.jp/news/2016/02/24/170000.html>

[http://www.westjr.co.jp/press/article/items/141208\\_00\\_326.pdf](http://www.westjr.co.jp/press/article/items/141208_00_326.pdf)

<http://jrrollingstock.travel.coocan.jp/Urban/103-0~jp.html>

[https://railf.jp/japan\\_railfan\\_magazine/2018/688/688-096.html](https://railf.jp/japan_railfan_magazine/2018/688/688-096.html)

<http://dic.nicovideo.jp/a/103%E7%B3%BB>



高1 杉村 春樹

## 1. はじめに

皆さんは、大阪と京都を結んでいる鉄道路線といえほどの路線を思い浮かべるだろうか。すぐに思い浮かぶ路線は、新快速電車が走っていることで有名な JR 京都線(東海道線)ではないだろうか。他にも東海道新幹線や阪急京都本線などがあるが、この記事では大阪と京都を結んでいる路線のひとつである京阪電気鉄道の京阪本線・鴨東線、中之島線について書いていこうと思う。

京阪本線・鴨東線は、大阪の淀屋橋駅と京都の出町柳駅を結んでいる全長 51.6km の路線である。なお、京阪本線は淀屋橋駅～三条駅、鴨東線は三条駅～出町柳駅のことを指す。また、天満橋駅～寝屋川信号所の約 12.6km は方向別複々線となっており、内側が急行線、外側が緩行線となっている。2008 年には中之島線(中之島駅～天満橋駅)が開業した。京阪線には他にも交野線かたのや宇治線という支線が、天津方面には京津線けいしんや石山坂本線が存在するが、今回は詳しい説明を省く。なお、この記事の情報は 2018 年 8 月現在のものである。

## 2. 種別・路線図

ここでは京阪線の路線図や種別、その特徴について簡単に説明する。

### <種別>

#### ・普通

各駅に停車する種別。日中はすべて中之島駅～萱島駅・枚方市駅ひらかたまでの区間列車となっており、毎時 6 本運行している。

#### ・区間急行

淀屋橋駅・中之島駅～守口市駅のみ急行運転をし、それ以外は各駅に停車する種別。淀屋橋駅・中之島駅～樟葉駅までの区間列車となっており、平日・休日ともに朝夕のみ運行している。複々線区間では、萱島駅～守口市駅は緩行線を、守口市駅～京橋駅は急行線を走行するが、一部列車は緩行線のみを走行する列車もある。

#### ・準急

複々線区間のみ通過運転を行い、それ以外は各駅に停車する種別。平日朝ラッシュ時の下り(淀屋橋方面)を除き、一日を通して運行している。現在、日中の普通は中之島駅～萱島

駅・枚方市駅までしか運行していないため、萱島駅～出町柳駅の普通の役割も担っている。

#### ・通勤準急

準急停車駅から守口市駅のみを除いた種別。平日の朝ラッシュ時に下りのみ運行している。中之島線開業(2008年10月19日)以前は、平日下りは朝のみ準急は守口市駅通過と案内されていたが、中之島線開業を機に通勤準急という新種別として設定された。現在は淀屋橋行きが14本、中之島行きが3本設定されている。

#### ・急行

特急と準急の中間に位置する種別。複々線区間での準急との違いは、萱島駅停車の有無である。現在、基本的に平日・休日ともに、朝夕のみの運行であるが、快速特急が運行している時間帯には、京都観光の最寄り駅(伏見稻荷駅・清水五条駅など)に配慮し運行されている。また、淀駅は急行通過駅であるが、淀車庫への入出庫の関係で、淀始発または淀止まりの列車のみ停車する。

#### ・深夜急行

急行の停車駅から守口市駅と枚方公園駅を除いた種別。中之島線開業時のダイヤ改正で新設された。大阪府内郊外主要駅の最終帰宅需要に特化した列車として1日1本、午前0時20分淀屋橋駅発の樟葉行きとして運行している。なお、列車種別として「深夜急行」が存在する鉄道は日本で唯一、京阪電車のみである。

#### ・快速急行

中之島線開業時のダイヤ改正で新しく設定された種別。停車駅は、淀屋橋駅・中之島駅～枚方市駅は急行(枚方公園駅を除く)、枚方市駅～出町柳駅は特急となっている。中之島線開業当時は、中之島駅発着の最速達種別として急行を置き換える形でほぼ終日運転されていたが、ダイヤ改正毎に本数が大幅に削減され、現在では日中の運転が無くなりほとんどの列車が淀屋橋駅発着になり、中之島駅を発着する快速急行は上下1本ずつのみとなった。

#### ・通勤快急

快速急行の停車駅から守口市駅を除いた通勤種別として、快速急行と同じく中之島線開業時のダイヤ改正で誕生した。平日の朝ラッシュ時に下りのみ運行している。現在は淀屋橋行きが1本、中之島行きが3本設定されている。この種別名を採用・使用しているのも京阪電車のみである。

#### ・特急

終日にわたって運転され、ほとんどの列車が淀屋橋駅～出町柳駅を走る直通列車となっている。平日下りの朝ラッシュ時間帯や早朝・深夜以外は毎時6本運転している。臨時列車以外では中之島線への乗り入れはしていない。主に8000系や3000系が使用されているが、朝夕のラッシュ時には一般車が運用に就く列車も



▲8000系の「鳩マーク」

存在する。2017年8月20日のダイヤ改正より、8000系車両の6号車を改造し、有料座席

指定車の「プレミアムカー」として運行を開始したことで、日中は1時間に6本中4本がプレミアムカー連結の特急となった。また、「京阪特急」として長年親しまれ、現在8000系・3000系車両が特急運用に就く際には、伝統のヘッドマーク(鳩マーク)が掲出されている。なお、8000系の鳩マークは幕式、3000系は液晶ディスプレイ式となっている(後ほど車両紹介で説明する)。

#### ・ライナー

2017年8月20日からのダイヤ改正時に新設され、翌21日より運行を開始した種別。現在(2018年8月時点)は平日朝の下りのみ、樟葉駅および枚方市駅発の淀屋橋行きがそれぞれ1本ずつ運行されている。どちらの列車も始発駅を出発後、京橋駅までノンストップとなっており、京橋駅からは各駅に停車する。使用車両は8000系のみで、



プレミアムカーを含め全車座席指定の列車となっている。運賃のほかにライナー券(300円)またはプレミアムカー券(400円)が別途必要である。なお、京橋駅からは運賃のみで乗車できる(プレミアムカーを除く)。

#### ・快速特急「洛楽」

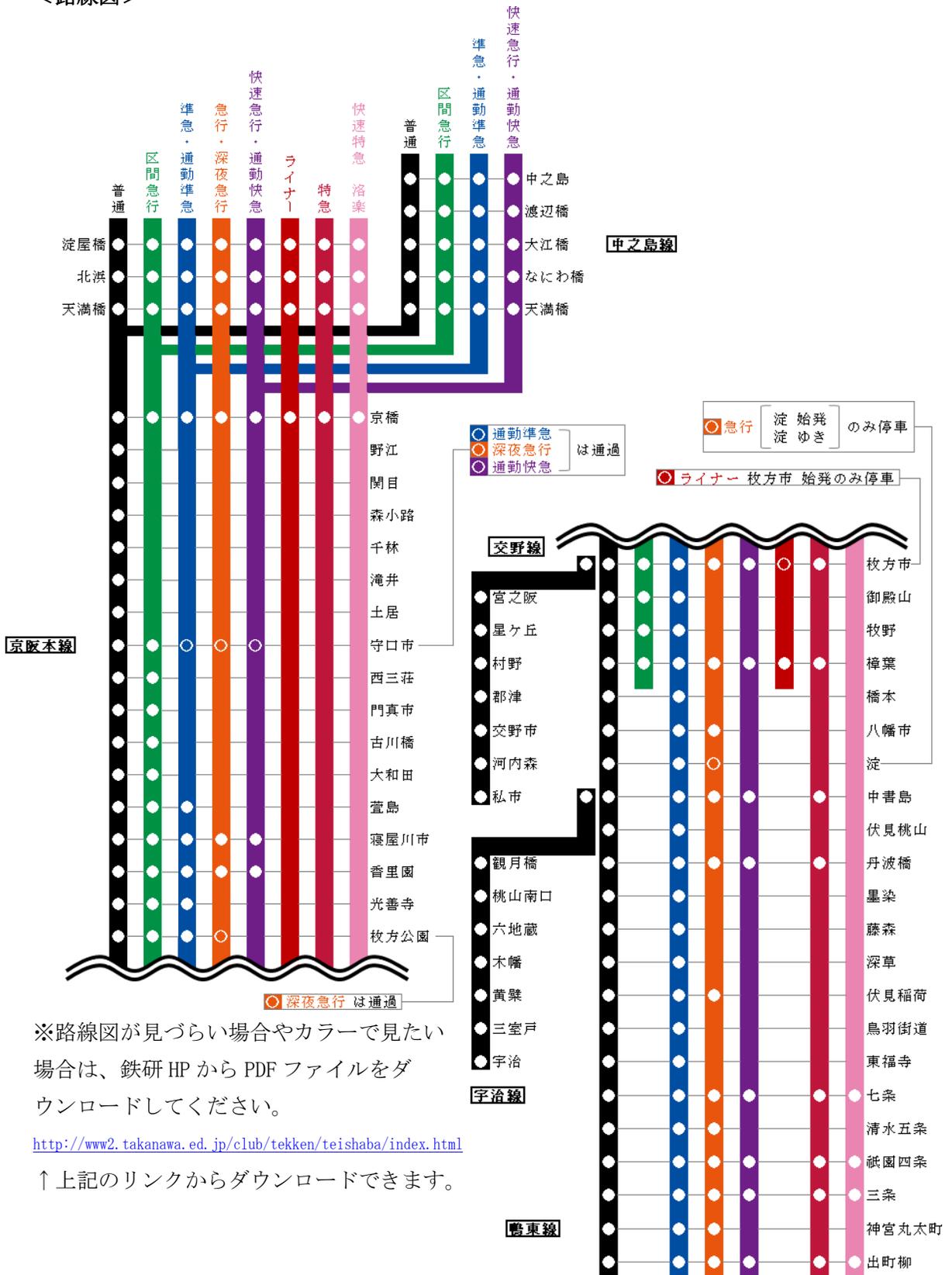
京阪線の最速達種別。運行区間は淀屋橋駅～出町柳駅で、平日の上りは9時台に、下りは17・18時台にそれぞれ2本ずつ、休日の上りは9～11時台に、下りは16～18時台にそれぞれ5本ずつ運行している。停車駅は淀屋橋、北浜駅、天満橋駅、京橋駅、七条駅、祇園四条駅、三条駅、出町柳駅で、大阪の京橋駅と京都の七条駅間をノンストップ、約35分で運行する。現在、使用車両は3000系のみである(行楽期には8000系も使用される)。



▲3000系による「洛楽」

▲8000系による「洛楽」

<路線図>



※路線図が見つからない場合やカラーで見たい場合は、鉄研 HP から PDF ファイルをダウンロードしてください。

<http://www2.takanawa.ed.jp/club/teken/teishaba/index.html>

↑上記のリンクからダウンロードできます。

### 3. 歴史

ここでは、京阪電車の主な歴史について説明する。(画像は京阪ホールディングス HP より引用)

1906年11月19日……京阪電気鉄道(株)創立。

1910年4月15日……大阪・天満橋～京都・五条間開通。

1913年6月1日……宇治線(中書島駅～宇治駅)開通。

1915年10月27日……五条駅～三条駅間開通。

1945年5月1日……交野電気鉄道(株)の事業を譲り受け、  
交野線とする。



▲天満橋駅～五条駅 開通

1954年9月3日……1800系によるテレビ付特急列車(テレビカー)運転開始。

1963年4月15日……京阪本線を淀屋橋駅まで延長。

1980年3月16日……京阪本線の天満橋駅～寝屋川信号所間の複々線化完了。



▲テレビカー

1983年12月4日……京阪本線・宇治線・交野線の架線電圧を直流600Vから1500Vに昇圧。

1987年5月24日……京阪本線東福寺駅～三条駅間連続立体交差・地下化工事完成。

1989年10月5日……鴨東線(三条駅～出町柳駅)開通。

2008年10月19日……中之島線(天満橋駅～中之島駅)開業。

2013年3月31日……8000系30番台(初代3000系)の営業運転終了によりテレビカー廃止。



2017年8月20日……京阪線で座席指定の有料特別車両

「プレミアムカー」が営業運転開始。 ▲中之島線開業

### 4. 車両紹介

現在京阪線で活躍している車両を紹介する。

・1000系(3代)

製造初年：1977年

制御装置：界磁添加励磁制御

京阪線電車線電圧の1500V昇圧に備え、700系の代替用として新造された。7両編成6本が在籍している。

現在、8000系・3000系以外の車両の塗装はこのような配色となっており、シティー・通勤ター(CITY COMMUTER)と呼ばれている。



・2200系

製造初年：1964年

制御装置：界磁添加励磁制御（一部車両は抵抗制御）

各停用の2000系に続き新造された急行用車両。車体は2000系を踏襲している。7両編成7本が在籍している。



・2400系

製造初年：1969年

制御装置：界磁添加励磁制御

2200系の増備用として新造された、戦後関西初となる冷房装置を搭載した通勤車両。7両編成6本が在籍している。



・2600系

製造初年：1978年

制御装置：界磁位相制御

2000系の代替用として新造された。2両～4両を1ユニットとしており、4両～8両編成に自由に組み替えることができる。2000系の車体や一部の機器を流用して製造された0番台と、増備および1800系代替用として新造された30番台が存在する。7両編成7本が在籍している。



▲0番台

▲30番台

## ・3000系(2代)

製造初年：2008年

制御装置：VVVF制御(IGBT素子)

中之島線開業時に快速急行用車両として新造された。10000系をベースに様々な改良を加え、1列+2列の自動転換クロスシートを付きの3扉セミクロスシート車としている。また、京阪線では唯一、シングルアーム式パンタグラフが採用され、各扉上にはLCD車内案内表示器が設置されている。最近では中之島線直通の快速急行が減少し、本来の運用であった3000系に至っては中之島線直通の快速急行が消滅、本線での運用も1日1本のみになってしまい、特急や快速特急の運用に就いている有様。さらに2017年には京阪特急のシンボルマークである「鳩マーク」や快速特急「洛楽」の文字やマークを表示できる液晶ディスプレイと装飾灯が設置された。愛称はコンフォート・サルーン(COMFORT SALOON)。8両編成6本が在籍している。

## ・5000系

製造初年：1970年

制御装置：界磁添加励磁制御

ラッシュ時の混雑緩和や乗降時間の短縮を目的として5扉車として製造された。ラッシュ時以外は5扉のうちラッシュ用ドアである2扉を締め切り、そのドア上部に格納されている座席を下ろして3扉車としても運転できるというユニークな車両である。現在でも朝ラッシュ時間帯の通勤準急などで活躍し、混雑緩和に貢献している。7両編成6本が在籍している。



▲前面液晶ディスプレイ設置直前の3000系「洛楽」用の装飾灯のみ設置されている。



▲前面液晶ディスプレイ設置後の3000系ロゴと車番の位置が変更され、中央には伝統の「鳩マーク」が表示されている。時々鳩が飛んでいくようなアニメーションも表示される。



### ・6000系

製造初年：1983年

制御装置：界磁位相制御

京阪線の電車線昇圧に際し、昇圧改造に対応できなかった車両の代替用として新造された。最近では、行先表示器を幕式からフルカラーLED式に変更、各扉上部にLCD装置設置などのリニューアルが順次進められている。現在京阪線では最多の、8両編成14本が在籍している。



### ・7000系

製造初年：1989年

制御装置：VVVF制御(GTO素子)

鴨東線開業時の増備用として新造された。車体は6000系を踏襲したが、6000系とは少し正面デザインが異なっている。京阪線で初めてVVVF制御が本格採用された形式である。7両編成4本が在籍している。



### ・7200系

製造初年：1995年

制御装置：VVVF制御(GTO素子)

輸送力増強のために新造され、7000系をベースに改良が加えられた車両。この正面デザインは9000系や10000系、京津線用800系にも受け継がれている。7両編成3本が在籍している。



### ・8000系

製造初年：1989年

制御装置：界磁位相制御

登場から30年近く経った今も京阪を代表する車両で、鴨東線開業時の特急増備用の2扉車として新造された。その後増備され、先代特急車の初代3000系は置き換えられたが、最後に残った初代3000系8両は8000系30番台と形式名

▼プレミアムカー改造中は7連で運行していた



を変更し、2013年3月31日まで走り続けた。

本形式は京阪で初めてワンハンドルマスコンを採用し、任意の速度での定速運転が可能になった。座席は2+2列の転換クロスシートを採用、また、京阪特急伝統の鳩マークやテレビカーが設置され、車内広告も一切無い。さらに1997年から1998年にかけては2階建て車両(ダブルデッカー)が製造、増結された。2010年からはリニューアルが始まり、運転席後部を除く車端部はハイバックロングシート化、各扉上部にはLCD装置が設置され、テレビカーはテレビが撤去され廃止となった。2016年からは6号車が有料座席指定車両の「プレミアムカー」に改造され、2017年8月20日より運行を開始した。愛称はエレガント・



サルーン(ELEGANT SALOON)。8両編成10本が在籍している。

▲ダブルデッカーの外観および車内の様子

#### ・9000系

製造初年：1997年

制御装置：VVVF制御(GTO素子)

輸送力増強、混雑緩和を目的として新造された。基本的には7200系と同仕様としたが、朝ラッシュ時の特急運用にも就くことを考慮し、3扉セミクロスシートを採用した。しかし、中之島線開業時に3扉セミクロスシートの3000系が登場したため、9000系はオールロングシートに改造された。7両編成4本と8両編成1本が在籍している。

#### ・10000系

製造初年：2002年

制御装置：VVVF制御(IGBT素子)

1900系や2600系の代替用として新造された。交野線・宇治線のワンマン運転に



対応し、主に4両編成で運行しているが、一部編成は7200系や9000系の中間車を組み込み7両編成として京阪本線でも運行している。4両編成4本と7両編成2本が在籍している。

・13000系

製造初年：2012年

制御装置：VVVF制御(IGBT素子)

現在京阪線では最新鋭の車両。2200系や2600系の代替用として新造された。0番台は交野線・宇治線用の4両編成、20番台は京阪本線・鴨東線用の7両編成となっている。4両編成7本、7両編成7本が在籍している(現在13023編成のみ、13022編成の13772号車を組み込み8両編成となっている)。



コラム①：京津線のハイスpekク車両 800系(2代)

現在御陵<sup>みきさぎ</sup>駅～びわ湖浜大津駅を結んでいる京津線。かつては三条駅～浜大津(現：びわ湖浜大津)駅を結んでいた路線で、1997年の京都市営地下鉄東西線開業に伴い三条駅～御陵駅が置き換えられ、その区間は廃線となった。そしてその東西線と直通する目的で、2代目800系は作られた。



京津線は急勾配・急曲線が多い路線であり、上栄町駅～びわ湖浜大津駅は併用軌道となっている。さらに東西線に直通するには地下鉄車両の基準も満たさなければならず、両線を直通するため様々な設備や最新の装置が搭載された。急勾配・急曲線・併用軌道に対応した台車や車体、ブレーキ装置はもちろん、京津線のATS装置に加え東西線のATC・ATO装置やホームドアにも対応、地下鉄の低い架線と併用軌道の高い架線に対応した京阪初のシングルアーム式パンタグラフ、IGBT素子を使用したVVVF制御装置の採用など高性能な4両編成の電車となっている。外観は京阪本線7200系を縮小したもので、先頭車2両は固定セミクロスシートとなっている。塗装は800系のオリジナルで、琵琶湖をイメージした水色とアイボリーの地に、京津線のラインカラー「荊安色」(黄色)の帯が延びている。なお、2017年より京阪本線の一般車の塗装に順次変更されている。

## 5. プレミアムカー

2017年8月20日、京阪電車では初となる有料座席指定車両の「プレミアムカー」の運行を開始した。既存の8000系特急車両の6号車を改造し、外観には京阪特急のカラーであ

る赤色を基調に、扉や帯には特別車両としての品格を表す金色が配色され、座席配置は従来の2+2の4列から2+1の3列となり座席数は40席に抑えられ、前後のシート間隔を100mm拡大、また、京阪電車初のリクライニングシートを採用し、1扉化することによりゆったりとした空間を実現した。各座席には大型テーブル(一部座席には壁面テーブルまたはインアームテーブル)とコンセントが配置され、無料Wi-Fiも使用できる。また、車内には大きな荷物やトランクも置けるラゲッジスペースが用意されている。

プレミアムカーには専属のアテンダントが乗車し、車内販売(プレミアムカーグッズ)やブランケット、携帯電話充電器の貸し出し(無料)などのサービスを行っている。

なお、乗車には運賃とは別にプレミアムカー券(400~500円)が必要で、京阪線の特急停車駅のインフォステーション等または予約専用サイト「プレミアムカークラブ」にて購入できる。



▲プレミアムカーの外観および車内の様子

現在、プレミアムカーは日中は毎時4本、主に特急またはライナー(平日下り朝ラッシュのみ)での運転となっているが、行楽期には快速特急「洛楽」で運転することもある。また、通常ダイヤでも寝屋川車庫、淀車庫からの入出庫の関係で、早朝と夜間のみ急行で運転する列車があるが、2018年9月15日のダイヤ改正でプレミアムカーは快速特急・特急・ライナー以外の種別の運用は廃止するとの発表があった。

プレミアムカーサービス開始以来、乗車率も好調で、京阪電鉄も今後さらにこのサービスを拡大していくと発表している。

そんな中、公式発表ではないが、2020年 を目処に3000系にもプレミアムカーを連結しほぼすべての特急がプレミアムカー付きで運行する方向で調整しているというニュースが。もしこれが実現されるならば、今後どうなるのか非常に楽しみである。



▲早朝の8000系の運用の急行出町柳行き 急行なので「鳩マーク」は掲出されない。



▲8000系の急行淀行き 豪華な急行である。

## 6. 様々な新しい試み

京阪電鉄は、昔から多くの日本初・関西初などの新たな事柄にチャレンジしてきた。まず、1914年に京阪本線で日本初の料金不要の急行の運転を開始、1931年には当時の京阪電鉄系列の、新京阪鉄道(現：阪急京都本線)が関西初の地下路線(京阪京都駅～西院駅、現：大宮駅～西院駅)を開業させた。

他にも、1967年には関西民鉄で初めてATSによる運転を開始し、1980年には日本初となる土曜ダイヤを開始した。

車両面においても様々な新しい試みがされており、1927年に製造された1550型は日本初の転換クロスシートを装備した車両で、1934年には日本初の連接車(台車が連結部に設置されている車両)である60型が登場した。また、1957年には空気バネ台車(KS-51)を日本で初めて採用した1810系が登場した。さらに、1970年に登場した5000系は日本初の5扉車であり日本で唯一座席昇降機構を備え、閑散時には2扉を締め切り収納されていた座席を下ろして3扉車としても運用できる。また、5000系は多扉車のため、ラッシュ時に冷房の効きが悪くなることを考慮し、車内に満遍なく冷風が行き渡るように「回転グリル」と呼ばれる独自の冷風ファンが開発、採用された。その後、1000系、2200系、2600系にも採用され、5000系を含め現在でも使用されている。



▲現在も残る回転グリル  
社章の付いたカバーが回転する。



▲5000系の閑散時のラッシュ用ドア部分  
ドアの前に座席があるとやはり違和感がある。



▲5000系の側面部分 銀色のドアには「ラッシュ用ドア」と記されている。



コラム②：阪急京都本線は京阪が作った？  
大正中期以降、京阪は拡大戦略のひとつとして淀川西岸への進出を試みた。西岸にはすでに北大阪電気鉄道が十三～豊津間に線路を敷設していたが、淀川を渡る橋梁建設費が出せずに延伸できなかった。そこで、京阪は1922年に新たに新京阪鉄道を設立、翌年1923年には北大阪電気鉄道を傘下に収め、1928年に天神橋(現：天神橋筋六丁目)駅～京都西院(現：西院)駅、1931年には京阪京都(現：大宮)駅まで開業させた。しかし、1930年に京阪に吸収合併され、戦中の1943年には京阪電気鉄道と阪神急行電鉄が合併し、京阪神急行電鉄(のちの阪急電鉄)となった。戦後の1949年に京阪は京阪神急行電鉄から分離し独立を果たしたが、元新京阪鉄道の京都線、嵐山線、千里山線、十三線は阪急に残る形となり、現在の阪急京都本線・嵐山線・千里線となった。



▲阪急京都本線 6300系「京とれいん」

## 7. 発車メロディー

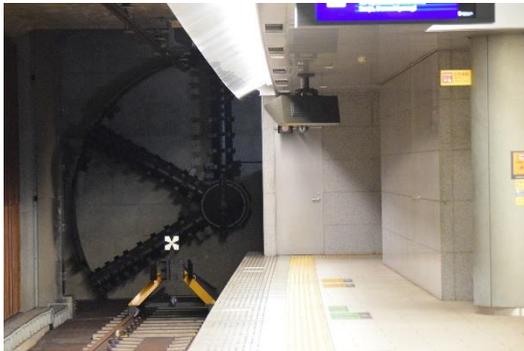
京阪線では、2007年(中之島線は開業時の2008年)から、フュージョンバンド「カシオペア」の元メンバーである向谷実氏作曲の発車メロディーが採用されている。現在、発車メロディーは快速特急、特急、一般(快速特急、特急以外の種別)のそれぞれの上下線計6パターンが使用されている。使用駅は始終着駅または4線以上のホームがある駅に限られていて、中之島駅、淀屋橋駅、天満橋駅、京橋駅、守口市駅、萱島駅、香里園駅、枚方市駅、<sup>きさいち</sup>私市駅、樟葉駅、八幡市駅、淀駅、中書島駅、宇治駅、丹波橋駅、深草駅、三条駅、出町柳駅の18駅である。例外として、八幡市駅は現在1番線と4番線の線路が撤去され使用されていないが、発車メロディーは使用されている。また、それぞれの発車メロディーは、その各駅のメロディーを繋げると一曲になるという工夫がされている。このようなしかけは東京メトロ東西線の発車メロディーにも採用されていて、同じ向谷氏が手掛けた曲となっている。

## 8. これからの京阪

プレミアムカーは利用状況も好調なことから、先程の「プレミアムカー」の項にも記述した通り、いずれ3000系にも連結される可能性は高いと言えるだろう。

京阪線延伸の可能性としては、中之島線延伸計画がある。現在、中之島線は天満橋駅～中之島駅を結んでいるが、開業以来利用客が低迷し、開業当初に見込んでいた1日当たりの平均乗降客数8万人を大きく下回った2万人となっている。しかし、京阪電鉄は大阪府・

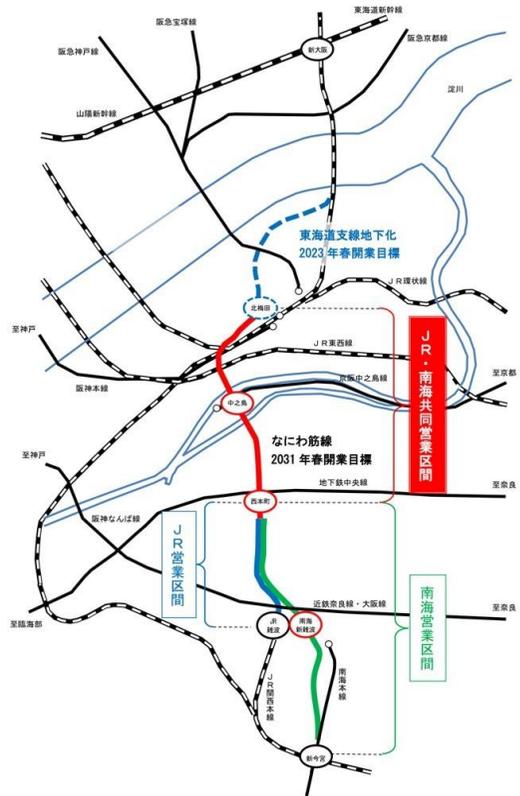
市が夢洲に、2024年に開業が予定されている統合型リゾート(IR)や2025年開催の万国博覧会(万博)の誘致に成功した場合中之島線を、夢洲への延伸を予定している大阪メトロ中央線の九条駅まで延伸し、そこから中央線に乗り入れる考えを示した。さらには九条駅から西九条駅への延伸も考えているという。ところが、中之島線が中央線に乗り入れる場合給電方法や電圧、車体の大きさなどの違いがあり、それらを克服しなければならないという課題も残されている。また、西九条駅はユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)方面へ向かうJR桜島線や、JR大阪環状線、神戸方面等へ向かう阪神なんば線が乗り入れているため、西九条駅へ延伸することでUSJや神戸方面から京都方面へのアクセスが確保されることになる。さらに、2031年春には北梅田駅(仮称)とJR関西本線のJR難波駅および南海本線の新今宮駅を結ぶなにわ筋線が開業を予定しており、中之島駅も経由する予定で、なにわ筋線からの乗り換え客や周辺の開発により利用客の増加が期待できる。



▲中之島駅の最奥部に設置されているシールドマシンのカッターのモニュメント  
この先へ線路が延びる日は近いのかも知れない。



▲中之島線延伸のイメージ(画像は毎日新聞HPより引用)



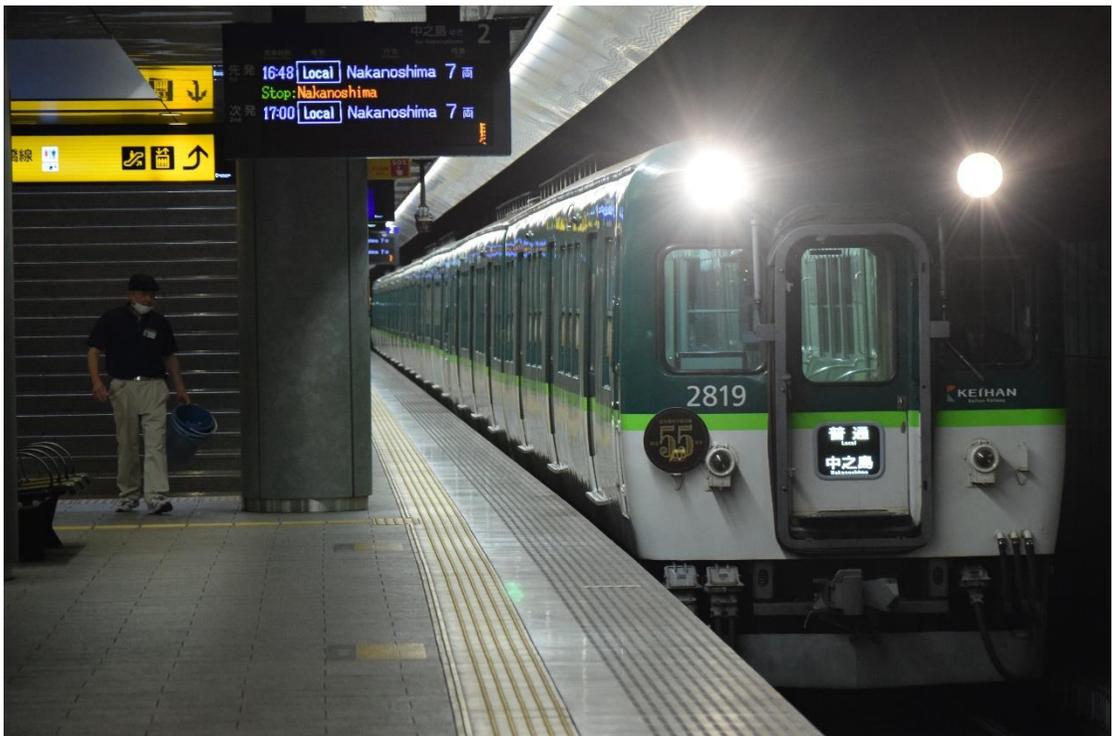
▲なにわ筋線のイメージ(画像は大阪市HPより引用)

## 9. あとがき

期限ギリギリまで書き終わりませんでした。京阪電車について少しは興味を持っていただけでしょうか...? 大阪・京都を訪れた際は是非、京阪電車に足を運んでみてください。

## 10. 参考文献

- ・京阪電気鉄道株式会社ホームページ
- ・京阪ホールディングスホームページ
- ・大阪市ホームページ
- ・京阪電気鉄道 - Wikipedia
- ・京阪本線 - Wikipedia
- ・京阪中之島線 - Wikipedia
- ・新京阪鉄道 - Wikipedia
- ・京阪特急 - Wikipedia
- ・京阪電鉄：中之島線、西九条延伸検討 USJ アクセス向上 - 毎日新聞
- ・PDF「京阪グループ長期戦略構想の策定について」
- ・書籍「京阪電鉄のひみつ」 編者 - PHP 研究所
- ・その他各車両 Wikipedia、ブログ等





高1 前島一心

# 1.はじめに

こんにちは、停車場執筆 2 回目の高1の前島です。下手な文章ではありますが、読んでいただくと幸いです。

昨年(2017年)、訪日外国人の数は過去最高を記録し、東京五輪も2年後の2020年に迫るなか、東京の空の玄関口である羽田空港へのアクセス改善は喫緊の課題となっています。ここでは、現在の羽田空港アクセスの状況や課題、そして羽田空港への新路線計画について書いていきたいと思ひます。

## 2-1.現在の羽田空港アクセス

現在、羽田空港への公共交通機関でのアクセス方法は、京浜急行電鉄空港線・東京モノレール羽田空港線、東京空港交通や京浜急行バスをはじめとした各社が運行する空港連絡バス(路線バスを含む)や自家用車・タクシーなどです。

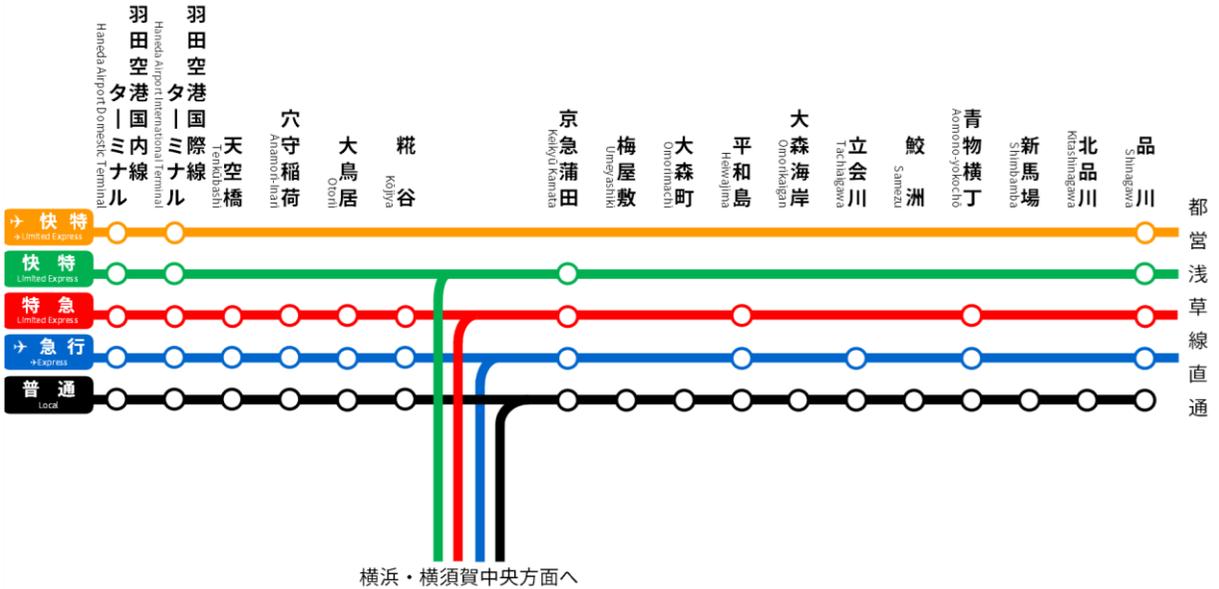
7年前のデータですが、平成23年度(2011年)の国土交通省の航空旅客動態調査(右図)によると空港利用者が利用する交通機関の割合は私鉄・地下鉄(京浜急行線)、モノレール(東京モノレール)がともに3割弱、空港バスが約2割、自家用車が1割強となっており、鉄道利用が合計6割弱とバスなどの他の交通機関に比べ圧倒的に利用されていることが分かります。



図-17 利用交通手段の構成比(羽田空港)

次に、各アクセス手段についての概要について書いていきたいと思ひます。

## 2-2.京浜急行線でのアクセス



### ▲京浜急行線の路線図

京浜急行線では都営浅草線・品川方面と横浜・金沢文庫方面の2方面から羽田空港への直通列車を運行しており、日中は都営浅草線・品川方面は都営浅草線・京成線直通の快特が10分に1本(40分に1本は品川-羽田空港国際線ターミナル間ノンストップの▶快特)、横浜・金沢文庫方面は▶急行が10分に1本運行されています。

朝晩は両方面とも▶急行が中心で都営浅草線・品川方面は10分に1本程度、横浜・金沢文庫方面は10分~30分に1本程度運行されており、朝晩も各方面からのアクセスが確保されています。

所要時間は羽田空港国内線ターミナル-品川が▶快特で14分、羽田空港国内線ターミナル-



### ▲京浜急行電鉄の▶快特

横浜が▶急行で28分となっています。都心部へは羽田空港国内線ターミナル-浅草で直通35分、羽田空港国内線ターミナル-新宿では品川乗換JR線経由で33分となっています。

また、一部列車は京成成田スカイアクセス線または京成本線を経由し成田空港へ直通しており、空港間のアクセスも確保されています。

上記のような長所はあるものの、他社線へ直通するため列車の行先が多岐にわたり、利用者にとって分かりづらくなってしまおうという点があります。そのため、他の路線よりもわかりやすい案内標示が求められており、実際に駅にアテンダントを配置しているほか、多言語での案内標示もなされています。

## 2-3.東京モノレールでのアクセス



### ▲東京モノレールの路線図

東京モノレールでは日中は最速達である空港快速、準速達である区間快速、そして普通列車がそれぞれ12分間隔(全種別でみると3~4分間隔)で運行されています。

平日の朝夕ラッシュ時や土休日の朝はほとんどの列車が普通列車となり概ね4分~5分間隔で運転されています。また、土休日の夕方は17時台以降は空港快速・区間快速が概ね20分間隔、普通列車が概ね10分間隔で運転



▲東京モノレールの列車

されており、全時間帯にわたり高頻度運転で羽田空港へのアクセス本数が確保されており、これは京浜急行線に比べ勝る点でもあります。

東京モノレールの場合、他路線へ列車が直通していないため上記のように本数が充実している点、行先も限られ、乗客にとって分かりやすいという点が長所として挙げられますが、都心や各観光地へ行くために終点のモノレール浜松町駅でJR線などに乗り換えが必須となってしまう点が短所として挙げられます。

また、こちらでも京浜急行線と同様に多言語での案内標示などの外国人観光客に対する配慮が多くなされています。

# 2-4. 空港連絡バスでのアクセス

羽田空港発着の空港連絡バスは東京空港交通や京浜急行バスをはじめとした40社以上(共同運行含む)が運転しており、関東(・甲信)地方の各地と羽田空港とを結んでいます。

羽田空港のバスターミナルでは日中でもかなりの高頻度で空港連絡バスが発着しており、都心方面の路線では日中に5分~10分間隔で運転されている路線もあります。

空港連絡バスでのアクセスで、多くのバス会社が運行しているため都心や各観光地へ直通している点や鉄道に比べ圧倒的に本数が充実している点、そして快適性が長所として挙げられますが、道路を通るため、所要時間が道路渋滞などの交通状況に左右されてしまう点が短所として挙げられます。



▲羽田空港第2旅客ターミナルのバスターミナル。関東(・甲信)地方各地へ(から)多くのバスが発着している。

いる点、そして快適性が長所として挙げられますが、道路を通るため、所要時間が道路渋滞などの交通状況に左右されてしまう点が短所として挙げられます。

羽田空港発着バス路線一覧(空港内路線バスを除く)

	運行路線(行先のみ)				運行路線(行先のみ)			
	ICAT	丸の内・大手町	東京駅(KQ)	秋葉原・九段・後楽園・目黒エリア	東急バス	たまプラーザ駅(KQ,RK)	センター北駅・センター南駅(KQ)	
東京空港交通	新船エリア	池袋エリア(KK)	八木本・赤坂エリア	芝・東比古・品川エリア	東急バス	武蔵小杉駅(武蔵新線)・久が原駅(線) (KQ)	大崎駅(TQ)	
	日比谷・汐留・銀座エリア	お台場・有明エリア	豊洲駅	浅草・錦糸町・東横町エリア	東急トランセ	渋谷エリア(LM・KQ)		
	渋谷エリア(KQ・TT)	一之江駅・葛西駅	新船エリア(LM)	新船エリア(LM)	京成バス	葛西駅・小笠原・一之江駅・葛西駅	東横町駅・豊洲駅・お台場(LM)	
	亀戸駅・小笠原・一之江駅・葛西駅	吉祥寺駅(KQ,OQ,KB)	石神井公園駅・和光市駅(SB)	東京ベイ交通	TDLエリア(KQ,KS,LPLM)	JR津田沼駅・京成津田沼(LM)	船橋駅・西船橋駅(KQ)	
	尾花・八王子・目黒エリア(MK・NB)	南大沢駅・京王多摩センター駅・聖蹟桜ヶ丘駅(LM)	浦和エリア(KK)	京成トランス	千葉エリア(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CV)	千葉エリア(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CV)	幕張エリア(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CV)	
	国分寺駅・武蔵小金井駅・府中駅	池袋・新船エリア	浅草・秋葉原・東京駅・銀座エリア	成田空港(LP)	TDLエリア(KQ,KS,LPLM)	新船エリア(LM)		
	所沢駅・東所沢駅(SB)	本川越駅・川越駅(SB,EG)	TDLエリア(KS,BC,LPRQ)	京成トランス	市川・行徳エリア(LM)	市川・行徳エリア(LM)		
	大宮エリア(KQ,SB,KK)	本川越駅・川越駅(SB,EG)	TDLエリア(KS,BC,LPRQ)	ちばシティバス	千葉エリア(千葉市海浜エリア)(KQ,KS,LM)	千葉エリア(千葉市海浜エリア)(KQ,KS,LM)	幕張エリア(千葉市海浜エリア)(KQ,KS,LM)	
	船原駅・鹿谷駅・森林公園駅・坂戸駅(UO)	市川エリア	市川・行徳エリア(LM)	千葉内陸バス	白河道・稲毛エリア(LM)	白河道・稲毛エリア(LM)		
	JR津田沼駅・京成津田沼(KS)	千葉エリア(千葉市海浜エリア)(KQ,KS,CV)	千葉内陸バス	千葉中央バス	大崎・千葉市東南部エリア(LM)	大崎・千葉市東南部エリア(LM)		
四街道・稲毛エリア(CN)	千葉エリア(千葉市海浜エリア)(KQ,KS,CV)	千葉中央バス	小湊鉄道	木更津エリア(KQ,NL,LM)	五井駅・東金駅・蘇我駅(KQ)	大多喜駅(シブツグーニ始発)(KQ)		
大宮・千葉市東南部エリア(CC)	木更津エリア(KQ,NL,LM)	宇都宮・佐野エリア(TV,KJ)	小田急バス	市原臨海BT・長南・茂原駅(KQ)	市原臨海BT・長南・茂原駅(KQ)			
伊勢崎・相生・太田・大宮・館林エリア(NC)	前橋・高崎エリア(NC,LM)	宇都宮・佐野エリア(TV,KJ)	小田急バス	吉祥寺駅(LM,KQ,KC)	新百合ヶ丘駅(TQ,KQ)			
東京駅(LM)	渋谷エリア(LM・TT)	吉祥寺駅(LM,OQ,KB)	小田急バス	箱根湯本・箱根桃源台・御殿場(KQ)	箱根湯本・箱根桃源台・御殿場(KQ)			
大宮エリア(SB,KK,LM)	TDLエリア(KS,BC,LPLM)	木更津エリア(NL,LM)	関東バス	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
千葉エリア(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CV)	千葉エリア(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CV)	千葉エリア(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CV)	西武(観光)バス	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
日立・水戸・石岡エリア(KH,D)	鎌倉駅・藤沢駅	センター北駅・センター南駅(TQ)	京王バス南	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
横浜駅・YCAT	横浜・YCAT(新船エリア)	たまプラーザ駅(TQ,RK)	京王バス南	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
赤レンガ倉庫・みなとみらい地区・山下公園	東戸塚駅・港南台駅・上谷台駅・戸塚駅(KN)	京王バス中央	京王バス中央	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
新横浜駅・新横浜・つばき(RK)	海老名駅(KW,SO)	新百合ヶ丘駅(OQ,TQ)	京王バス中央	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
南町田駅・相模大野駅・町田バスセンター(PE)	田村車庫・本厚木駅(KW)	柏駅(BE)	京王バス東	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
海田駅・武蔵野線(シャトルバス)	蒲田駅(長中経由)	シヤトルバス	西武東武バス	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
海田駅(日の出通り経由)シャトルバス	川崎駅(シャトルバス)	イーグルバス	イーグルバス	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
武蔵小杉駅(武蔵新線)・久が原駅(線)(TQ)	東京ビッグサイト(お台場エリア)経由	国際十王交通	国際十王交通	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
大崎駅(TQ)	大井町駅・品川シーサイド駅	二子玉川駅(TQ)	京王バス東	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
新船エリア	東京スカイツリータウン(TB)	北千住駅・千住大崎駅(TB)	京王バス東	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
王子駅・赤羽駅・川口駅(KK,QJ)	福川駅・上尾駅(BW)	船橋駅・西船橋駅(KS)	東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
ふじみ野駅・志木駅・朝霞台(BW)	五井駅・東金駅・蘇我駅(KQ)	君津・鹿山(横浜線始発)(NT)	東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
大多喜駅(シブツグーニ始発)(KQ)	市原臨海BT・長南・茂原駅(KQ)	つくばセンター(KR)	東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
水郷蒲生・鹿島神宮駅(KQ)	船泊・石和・甲府駅・竜王(YK)	品川駅・富士山駅・河口湖駅(FV)	関東自動車	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
箱根湯本・箱根桃源台・御殿場(OH)	白馬(冬のみ)(AP)	鬼怒川温泉・日光(TN)(横浜始発)	日本中央バス	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
箱根駅(横浜始発品川)シャトル(線)(SB)	箱根駅(横浜始発品川)シャトル(線)(SB)	立川バス	立川バス	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
横浜駅(YCAT)(深夜のみ)羽田行	川崎駅・蒲田駅・大倉庫(早朝深夜のみ)	東武バスセントラル	東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
二子玉川駅・渋谷駅・六本木エリア(早朝深夜のみ)	横浜駅・品川駅・大井町駅(早朝深夜のみ)	東武バスセントラル	東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
横浜駅(YCAT)・新横浜駅	みなとみらい地区(早朝深夜のみ)	東武バスセントラル	東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
川崎駅(横浜線)・新横浜・つばき(RK)	たまプラーザ駅(TQ,KQ)	東武バスセントラル	東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
池袋中央交通	東戸塚駅・港南台駅・上谷台駅・戸塚駅(KQ)	東武バスセントラル	東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
神奈川中央交通	海老名駅(KQ,SO)	田村車庫・本厚木駅(KQ)	東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
神奈川中央交通	南町田駅・相模大野駅・町田バスセンター(KQ)		東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
江ノ電バス線	鎌倉駅・藤沢駅・大船駅(EN)		東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
相模バス	二河川駅(KQ)	海老名駅(KQ,KW)	東武バスセントラル	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)	吉祥寺駅(LM,OQ,KC)			
国際興業バス	池袋エリア(LM)	浦和エリア(LM)	大宮エリア(KQ,SB,LM)	王子駅・赤羽駅・川口駅(KK,QJ)	王子駅・赤羽駅・川口駅(KK,QJ)			

▲羽田空港発着の空港連絡バス一覧(参考)

## 3-1.羽田空港に関する新線計画

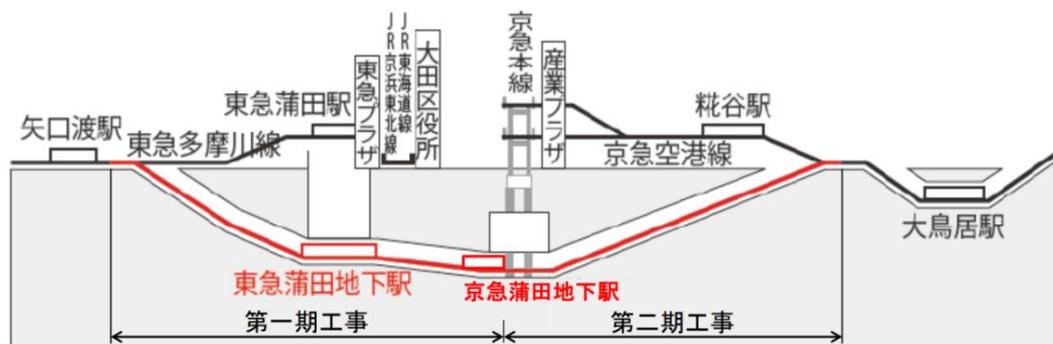
羽田空港へ到着した訪日外国人が最初に目指すのはどこでしょうか？やはり、渋谷・新宿・上野といった繁華街でしょう。

しかし、現在では鉄道で乗り換えなしではそういった都心の繁華街へはアクセスできず、そのような繁華街への直行アクセスにはリムジンバスしかありません。多くの訪日外国人は浜松町や品川などで、混雑している山手線や京浜東北線などへの乗り換えを強いられています。

このような空港アクセスにおける課題を解決すべくいくつかの路線が計画されてきました。そのような路線に、国土交通省が推進していた「都心直結線」や「東京モノレール延伸」、大田区や東京急行電鉄が推進する「新空港線(蒲蒲線)」やJR東日本が推進する「羽田空港アクセス線」があります。ここでは、「新空港線(蒲蒲線)」と「羽田空港アクセス線」の2路線の概要や課題、必要性について書いていきます。

## 3-2.新空港線(蒲蒲線)の概要と効果

新空港線(蒲蒲線)は東急多摩川線と京浜急行空港線を結ぶことによって、羽田空港へのアクセスや蒲田駅で分断されてしまっている大田区内の東西移動の利便性を向上する路線として計画されており、最も新しい計画案(新大田区案)では以下のような計画になっています。(下図:平成28年度大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会活動報告より)



▲新空港線(蒲蒲線)ルート断面図

新空港線(蒲蒲線)は現在の東急多摩川線の矢口渡駅～蒲田駅間から複線地下に潜り、東急蒲田駅と京急蒲田駅の地下に途中駅を作り、京浜急行電鉄空港線の糎谷駅～大鳥居駅間で合流するとされています。

交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」では「矢口渡から京急蒲田の事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき」

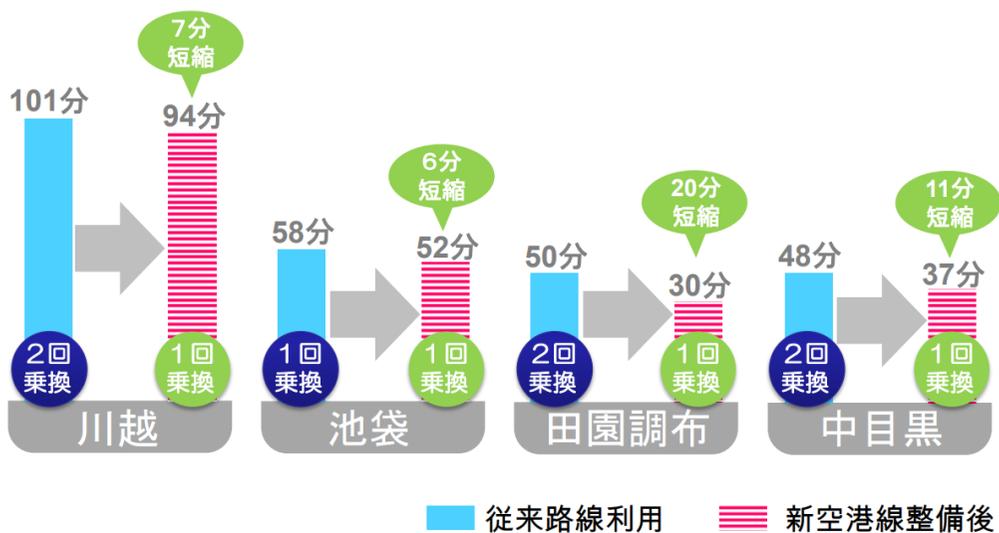
とされ積極的な整備が望まれるものとされていますが、「大鳥居までの整備については、軌間が異なる路線間の接続方法等の課題があり、さらなる検討が行われることを期待。」とされ、整備を早急に進めるべきものとはされていません。これに対し、大田区は答申に沿い、2020年の京急蒲田地下駅までの暫定開業(東急多摩川線の延伸)を第一段階とし、京急蒲田地下駅～大鳥居に関しては京急蒲田地下駅までの暫定開業後に調査を進めるものとしています。

また、2020年の京急蒲田までの開業時には東急多摩川線の全列車を、全線開業時に東急東横線・東京メトロ副都心線・東武東上線・西武池袋線からの列車を新空港線に直通させるとしています。

新空港線(蒲蒲線)の事業費は1,260億円、1.0を超えると有益性があるとされる費用便益比は1.5とされ、整備することには有益性があるとされています。

運営については、東急電鉄等と第三セクターを設立するとされています。

平成28年度大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会活動報告によると、全線開業時の羽田空港までの所要時間は下のグラフのようになるとされています。



#### ▲新空港線(蒲蒲線)が開業した際の各地への所要時間

埼玉県や東京23区北部からのアクセスに関しては従来路線の利用より10分弱程度、東京23区南部からのアクセスに関しては10分以上の時間短縮が見込まれ、新空港線の整備効果も大いにあるとみられます。

また、大田区の試算によると経済効果はおよそ2385億円とされ、多大な効果が見込まれています。

### 3-3.新空港線(蒲蒲線)整備の課題

新空港線(蒲蒲線)整備の課題は多くあり、まず、東急多摩川線沿線への影響としては、蒲蒲線直通列車によって現行の本数が確保できるのか、直通列車は多摩川線内に停車するのか?ということです。

大田区の整備案によると、近隣にマンション群や大企業の本社があり、乗降客数が比較的多い下丸子駅には優等列車が停車するように要望するとのことですが、実現できるかは不透明です。また、その他の駅付近の踏切は増発により、開かずの踏切になる可能性や蒲田駅周辺の動線が変化してしまうことにより、商店街への影響も少なからずあると思われます。

次に、京浜急行電鉄への影響です。新空港線は空港線への直通が予定されていますが、京浜急行線とは軌間が異なります。この課題に対し、大田区はフリーゲージトレインを開発するとしていますが、フリーゲージトレインの開発には多大な費用がかかり実現性も低いため、三線軌条などを利用するのが現実的かと思われます。また、京急蒲田までの開業では、地下駅である京急蒲田地下駅と高架駅である京急蒲田駅の間で乗り換えが必要となり、利用者にとって負担となるのではないかとということです。



▲現在の東急蒲田駅

最後に、東京急行電鉄への影響です。東急池上線と東急多摩川線は現在、東急蒲田駅での平面乗換が可能ですが、新空港線開業により地下への乗り換えとなり東急池上線⇄東急多摩川線間の利用者は不便を強いられることとなります。

また、東急多摩川線の車両は現在配置されている雪が谷検車区から元住吉検車区への移管が予定されています。しかし、元住吉検車区の車両収容数はすでに限界を超えているほか、相鉄・東急直通線の開業やこれに伴う東急目黒線・都営地下鉄三田線・東京メトロ南北線の8両編成化により、車両収容数は限界をさらに超えてしまう可能性もあり、新空港線(蒲蒲線)・東急多摩川線の車両の収容は不可能なのではないか、ということがあります。



▲現在の東急多摩川線の列車

# 3-4.羽田空港アクセス線の概要と効果

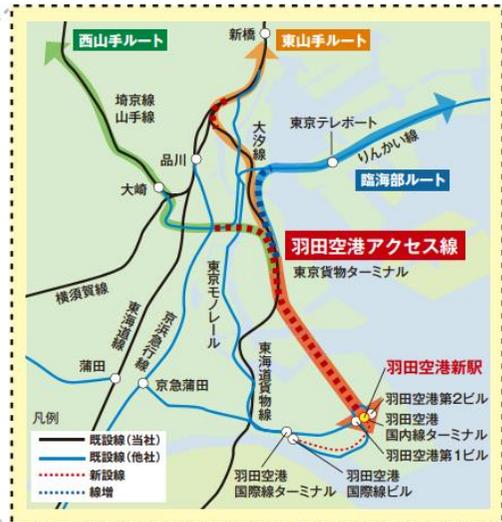
羽田空港アクセス線は羽田空港⇄都心を乗り換えなしで直結させることを目的として、JR東日本が計画を進めている路線です。2018年7月に発表された、JR東日本のグループ経営計画「変革2027」では、次のように示されています。

## 【トピックス】羽田空港アクセス線構想の推進

グループ理念 行動指針 経営環境の変化 基本方針 グループの強み 変革2027 概要 都市 地方 世界 目標等

### ■主な効果

- ・多方面からのダイレクトアクセスによる「シームレスな移動」の実現(時間短縮、乗換解消)
- ・鉄道の輸送力増強(現状の約1.8倍)、リダンダンシーの向上による移動ニーズ(首都圏の各エリア～空港間)のさらなる増加への対応



新宿～羽田空港	所要時間	乗換
東京モノレール経由	約48分	1回(浜松町)
京浜急行経由	約43分	1回(品川)

東京～羽田空港	所要時間	乗換
東京モノレール経由	約28分	1回(浜松町)
京浜急行経由	約33分	1回(品川)

新木場～羽田空港	所要時間	乗換
東京モノレール経由	約41分	1回(天王洲アイル)

西山手ルート	所要時間	乗換
	約23分	なし

東山手ルート	所要時間	乗換
	約18分	なし

臨海部ルート	所要時間	乗換
	約20分	なし

羽田空港アクセス線は上記の図のように、西山手ルート・東山手ルート・臨海部ルートの3つのルートが計画されています。この3ルートは、羽田空港から東京貨物ターミナル付近まで新線を建設し、西山手ルートはりんかい線・埼京線を経由し新宿・池袋方面へ、東山手ルートは既存の東海道線の貨物支線であり、休止中である「大汐線(おしおせん)」を活用し上野東京ラインを経由し東京・宇都宮・高崎・常磐線方面へ、臨海部ルートはりんかい線・京葉線を経由し新木場・房総方面へ直通する予定とされています。

また、2016年4月に出された交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」では、「久喜駅での東武伊勢崎線と東北本線の相互直通運転化等の工夫により、さらに広域からの空港アクセス利便性の向上に資する取組についても検討が行われることを期待。」とされており、東武線の日光方面からの特急やJRの常磐線特急「ときわ」・「ひたち」などの羽田空港乗り入れも考えられます。

また、JR東日本は概算事業費をおよそ3200億円とし、1.0を超えると有益性が見込めるとされる費用便益比(30年)は1.5としています。

## 3-5.羽田空港アクセス線整備の課題

現行の京浜急行線や東京モノレールの利用よりも、圧倒的に時間短縮が見込めることは長所でもあります。課題でもあります。それは、既存の京浜急行線や東京モノレールへの多大な影響です。この羽田空港アクセス線が羽田空港⇄都心間のアクセスで独り勝ちし、既存の京浜急行線や東京モノレールや空港連絡バスが大幅に減収してしまうのではないかと、といったことです。具体的な対策は示されてはいませんが、様々な面で同業他社への配慮が求められます。

また、臨海部ルートではりんかい線への直通が必須となるため、りんかい線を運営する東京臨海高速鉄道との間で運賃収受等の問題が発生しますが、JR 東日本が東京臨海高速鉄道を買収するとの報道も一部であったため、この後の動向に注目です。

その他にも、自社(JR 東日本)の路線に幅広く直通するため、路線やダイヤの大規模な再編が必要となり、それによって不利益を被る地域もあると思われるためそのような地域への配慮も求められます。

## 3-6.計画2路線の比較

まず、新空港線(蒲蒲線)と羽田空港アクセス線が競合する区間においての所要時間を比較してみると新空港線は池袋~羽田空港で52分、羽田空港アクセス線では新宿~羽田空港で23分であり、池袋~新宿のJR 埼京線での所要時間はおおよそ5分~6分であることを考慮しても羽田空港アクセス線の方が圧倒的に短時間で羽田空港へアクセスできることになります。

また、交通政策審議会答申第198号に向けて東京都都市整備局が2015年7月に発表した、「広域交通ネットワーク計画について」に掲載されている、時間短縮便益(その計画路線の開業の有無における所要時間の価値の差を計測したものの)値が100以上である地域は、新空港線(蒲蒲線)に比べ、羽田空港アクセス線の方が圧倒的に広がっています。(参考:右図)

以上より、一概には言うことはできませんが新空港線(蒲蒲線)に比べJR 東日本の羽田空港アクセス線の方が開業する必要性があると思われます。

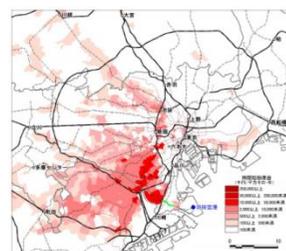


図4 新空港線「蒲蒲線」の羽田空港への時間短縮便益

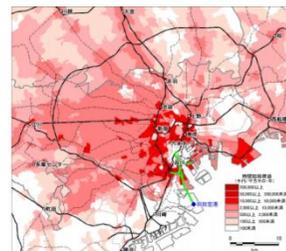


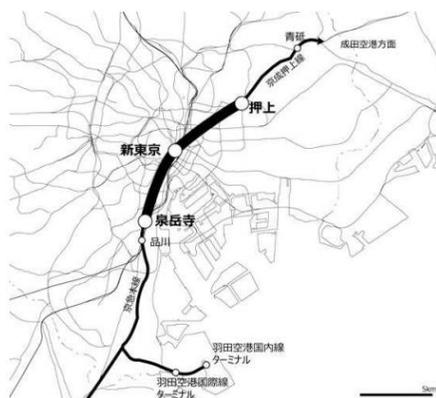
図5 JR東日本羽田アクセス線の羽田空港への時間短縮便益

▲計画2路線の時間短縮便益

## 3-7.都心直結線について

現在では「新空港線(蒲蒲線)」と「羽田空港アクセス線」が羽田空港アクセス改善のための新線として有力ではありますが、以前は「都心直結線」という計画も有力とされていました。ここではその「都心直結線」について書いていきたいと思います。

都心直結線とは、都営浅草線の泉岳寺駅から東京駅付近を經由し押上駅までを結び、現在の都営浅草線のバイパス路線として建設される計画となっている高速新線で、現在の都営浅草線の空港直通列車を中心とした列車が都心直結線に移される計画となっています。



▲都心直結線のルート

国土交通省の調査によると、所要時間は下の表のようになります。

	東京→羽田空港	東京→成田空港
現在	45分(最速)	51分(最速)
開業後	18分(最速)	36分(最速)

▲都心直結線開業時の所要時間(現在の所要時間は各社公式サイトを参照)

東京→羽田空港は現在の半分以下、東京→成田空港は現在の7割程度とかなりの時間短縮が見込め、この点ではJR東日本の羽田空港アクセス線とも競合できる程度となっています。また、この路線の途中駅として設置される「新東京駅」でつくばエクスプレスの東京駅延伸線と接続するとされており、つくばエクスプレス沿線、特に茨城県内から羽田空港への時間短縮も見込めます。

ではこの路線が整備について優先的に検討すべき路線から外れてしまったのでしょうか。それは、この路線が都心の大深度地下に建設されるため、他路線に比べ建設費が4400億円程度と莫大になってしまうこと、そして東京都都市整備局の「広域交通ネットワーク計画について」にあるように費用便益比が1.0を下回り、JR東日本の羽田空港アクセス線と当路線が両方整備された場合に両線の収支採算性に問題があるとされているからです。そのため、当の東京都はこの「都心直結線」には乗り気ではないとみられ、かつての猪瀬東京都知事も「東京から成田まで車で1時間で行けるし、電車も速くなっている。成田から羽田を電車で結ぶ必然性はない」と苦言を呈するほどでした。

以上のようなことから都心直結線は整備について優先的に検討すべき路線からは除外されてしまい、実現性が低下してしまったのです。

## 4.羽田空港アクセスの未来

ここまで書いてきた新空港線(蒲蒲線)や羽田空港アクセス線の開業によって羽田空港から各地へのアクセスは飛躍的に向上するでしょう。

上項には書いていませんが、交通政策審議会第198号答申には京浜急行電鉄空港線の羽田空港国内線ターミナルの引き上げ線設置についても記述されています。この計画によって京浜急行電鉄空港線の増発が可能とされておりこの計画にも注目です。

## 5.あとがき

2回目の停車場執筆となる今回は、2020年の東京オリンピックやグローバル化に向けてさらに注目度が高まっている羽田空港アクセスのこれからについて書いてみましたがいかがでしたでしょうか？もしも筆者の個人的な考察や空想が若干含まれていたらすみません…(笑)

この文章で少しでも羽田空港アクセスやこれに係わる交通機関への理解を深めていただければ幸いです。

最後までお読みいただきましてありがとうございました。

## 6.参考文献

- ・東京圏における今後の都市鉄道のあり方について  
(交通政策審議会第198号答申(平成28年・国土交通省交通政策審議会))
- ・平成28年度大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会活動報告  
(大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会)
- ・JR東日本グループ経営ビジョン「変革2027」(JR東日本)
- ・平成25年度航空旅客動態調査(国土交通省 航空局)
- ・広域交通ネットワーク計画について《交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ》  
(東京都 都市整備局都市基盤部交通企画課)
- ・リムジンバス時刻表2018年夏号(東京空港交通)
- ・京浜急行バス時刻表 vol.45(京浜急行バス)
- ・東京モノレールホームページ:[www.tokyo-monorail.co.jp/](http://www.tokyo-monorail.co.jp/)
- ・羽田空港アクセスガイド(京浜急行電鉄):<http://www.haneda-access.com/bus/>
- ・京浜急行電鉄オフィシャルサイト:<http://www.keikyu.co.jp/>
- ・京急時刻表2017(2017年10月21日改正版)
- ・東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会(第3回)議事概要  
(国土交通省 東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会)
- ・wikipedia-「都心直結線」,「羽田空港アクセス線」,「蒲蒲線」



高1 中田 和志

こんにちは。停車場初執筆の高1中田です。今から15年前、2003年3月19日に首都圏で新たな相互乗り入れ運転が始まりました。その相互乗り入れ運転はその路線を利用する人をより便利にただけでなく、車両運用やそれぞれの路線のダイヤをより制約するものになりました。今年で相互乗り入れから15年、再び大きな変化をむかえようとしています。東急田園都市線、東京メトロ半蔵門線、東武伊勢崎線(スカイツリーライン)・日光線の現状について書いていきます。

## 1. 相互乗り入れとは

東京の私鉄路線網は戦後間もない頃から山手線の駅をターミナルとする状況が続いていた。そのため、朝夕の混雑時間帯は新宿、渋谷、品川などのターミナル駅で各私鉄線からJR(旧:国鉄)への乗り換え客で溢れかえる状態だった。

一方、山手線内部では地下鉄網が発達していた。学校の最寄り駅の泉岳寺を通る浅草線や北千住から上野、秋葉原、築地、銀座などを通り中目黒までを結ぶ日比谷線などは比較的古くに作られた路線だ。

これらの路線は都市部をより便利にもしたが、開業当初から私鉄との乗り入れを行っているのが特筆すべき点のひとつである。

浅草線は1960年12月から京成電鉄と、1968年6月からは京急電鉄との直通を開始、日比谷線は1962年5月から東武伊勢崎線、1964年8月からは東急東横線との直

通を開始(ただし東横線との直通は2013年3月に終了※<sup>1</sup>)した。

直通運転によって私鉄沿線から日本橋・秋葉原・新橋などの都心部に乗り換えなしでいけるようになった。それに伴い、ターミナル駅で乗り換えをする人も少数ではあるが減少した。

現在では日比谷線・浅草線だけでなく、その他多くの地下鉄で私鉄との乗り入れ運転が行われている。



左図: 西馬込の車庫に集合した浅草線ネットワークの車両たち

浅草線を中心とする3社直通運転は今年で50周年をむかえ、首都圏における地下鉄との直通運転の先駆けである

(大江戸線が紛れているのは気にしない)

※1: これは東横線が副都心線に乗り入れるようになったためだ。結果として日比谷線は東武伊勢崎線・日光線との直通をさらに強化した。

## 2. 半蔵門線を中心とした3社相互乗り入れはどのように形成されたのか

東京メトロ(2004年までは帝都高速交通営団)半蔵門線は1978年8月1日に渋谷から青山一丁目の区間で開通した。開業当初から東急新玉川線※<sup>2</sup>、田園都市線※<sup>3</sup>と直通運転を開始した。その後も半蔵門線は小刻みに開業を続け、1990年には東京都中央区にある水天宮前まで開通した。



新玉川線(田園都市線)と半蔵門線は開業当初から乗り入れをしている。渋谷駅はその中心となっており、各所で東急とメトロのサイン類が見られる。



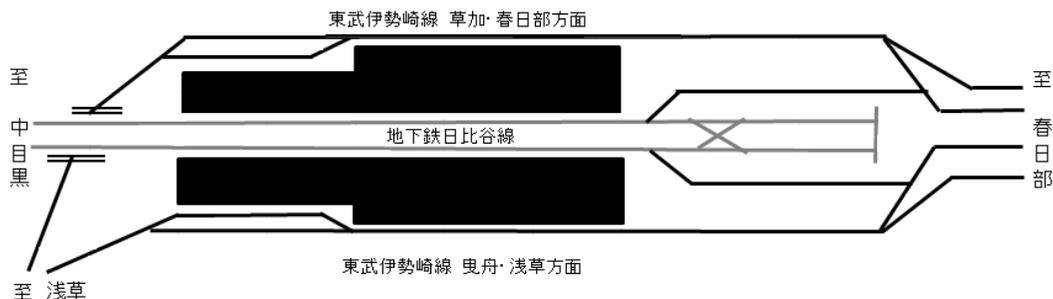
半蔵門線が水天宮前まで開業した頃、朝の東武伊勢崎線北千住駅では乗り換え客による混雑が悪化していた。その当時、北千住駅から都心部に出るにはJR常磐線、地下鉄日比谷線、地下鉄千代田線の3路線があった。しかし、3路線とも北千住に着くまでに相当混雑していたため、北千住からこれらの路線に乗ることは大変困難だった。

当時の北千住駅には、切欠きホームが存在した。切欠きホームとはホームの一部を削り、その空いた土地で新たに作られたホームのことだ。有名な例を挙げると東京都大田区にある京急本線の京急蒲田駅だ。この駅は2012年に高架化された際に切欠きホームを設けることで、当該駅で列車の通過待ちや接続ができるようになった。

しかし、デメリットもある。その一例が当該駅で乗り換える乗客はわざわざ切欠きホ-

ムまで移動しなければならないことだ。これは乗客にとって負担であり、さらにゆっくり歩いていたりすると切欠きホームから列車が発車してしまうこともある。

北千住駅でも同様に日常的に切欠きホームを使用して普通列車が特急電車の通過待ちや準急電車の待ち合わせを行っていた。しかし、度重なるダイヤ改正で列車の本数が増える一方、ホームの本数は変わらないので列車が詰まったりすることも日常茶飯事だったという。



上図:当時の北千住駅の配線図。現在とは大きく違う。

捌ききれない乗り換え客と足りないホーム。北千住駅はこの二つの大きな課題に悩まされていた。そんな中、1992年に北千住駅改良工事が始まった。この改良工事は混雑の緩和とホームの分散、そして東武の新たな都心乗り入れルート模索という野望を乗せているものだった。工事開始から4年後の1996年に北千住駅は現在の4面7線の二重構造の駅に生まれ変わった。

これまで同じ階層に存在していた日比谷線のホームと伊勢崎線のホームは日比谷線のホームが3階に移動することで階層を分散することに成功。さらに2面3線となり日比谷線内の輸送力改革にも貢献した。

一方の伊勢崎線ホームも2面4線のホームに生まれ変わった。普通列車と優等列車は対面で乗り換えられるようになり、乗客はわざわざ切欠きホームに移動しなくても容易に乗り換えられるようになった。また、下りの館林、日光方面ホームの先端には「特急専用ホーム」というものが出来た。



北千住駅の特急専用ホーム  
この先にホームがある



日比谷線直通と浅草方面との列車は完全にホーム階層が分かれる

ちょうど北千住駅で改良工事が始まったころの1993年に営団は半蔵門線延伸の免許を取得した。そこで東武は営団に半蔵門線と直通できないかと打診し始める。その後、半蔵門線と伊勢崎線は東武が押上から曳舟を建設することで直通することに決まった。

その後も半蔵門線の工事は順調に進み2002年頃に延伸区間の水天宮前～押上が完成した。同時期に東武が建設した曳舟～押上も完成し、それぞれ試運転が行われた。半蔵門線を介した田園都市線中央林間から東武線南栗橋まで全長100kmにも及ぶ直通運転の始まりは目前だった。

※2:2000年までは二子玉川～渋谷の地下区間は新玉川線と呼ばれていた。

※3:この当時の田園都市線は大井町～中央林間を表す。2000年には大井町～二子玉川が大井町線として分離して、それ以外の区間が新玉川線と統合されて現在の田園都市線が完成した。

### 3. 3社直通運転の黎明期

2003年3月19日、半蔵門線水天宮前～押上と東武線押上～曳舟が開業し、それと同時に東急田園都市線、営団半蔵門線、東武伊勢崎・日光線の相互乗り入れが開始された。



上図:押上駅を介してつながった半蔵門線と東武線

押上駅では両社のサイン類などが一気に見ることが出来る。

田園都市線、半蔵門線からは日中毎時3本の列車が東武伊勢崎線の東武動物公園、日光線の南栗橋まで直通し、東武線からは同じく日中毎時3本が田園都市線中央林間までの乗り入れを開始した。夜間帯にはそれぞれ毎時一本ずつ増発され毎時4本の列車が、朝ラッシュ時間帯には毎時6本の列車がそれぞれ直通した。直通種別には田園都市線からは急行、各停が、東武線からは区間準急、通勤準急が用いられた。このうち、通勤準急は朝夕のラッシュ時間帯のみの運転で、東武線から半蔵門線への主力列車は区間準急となった。また、半蔵門線内は押上方面行が東武線内の種別、渋谷方面行が東急線内の種別に揃えて運転された。なお、3社をまたぐ列車で東急線内の種別が各停の列車が東武線内は区間準急になるという規則性は特に存在しない。

2003年の直通開始当初と現在と比べると直通本数自体はかなり少なく、実際に不便な点も多数あった。その中で最も有名なものは途中駅での時間調整だ。当時、田園都市線は15分ヘッドのパターンダイヤ<sup>※4</sup>で1パターンに急行1本と各停2本があり、1時

間で12本の列車が運転されていた。12本全ての列車が半蔵門線に直通していたが、途中の清澄白河で折り返す列車が毎時4本存在しており、ここから先は毎時8本の列車が走ることになる。この当時から、半蔵門線では日中時間帯は5分間隔で列車が来るダイヤが組まれていた。しかし、清澄白河で一部の列車が折り返すと、清澄白河～押上の各駅で10分電車が来ない時間帯ができることになる。そのため、途中駅でダイヤを調節して清澄白河～押上の各駅にはなるべく7～8分おきに電車が来るように設定された。

しかし、押上から先の東武線に入る列車は毎時3本、東武としては20分間隔で走らせたいが、半蔵門線は7～8分間隔で来るのでまた押上や曳舟で時間調整をしなければならなかった。

さらに、不便な点は東武線内の種別にも関係していた。当時、日中の直通種別であった区間準急は上下線共にせんげん台駅で浅草始終着の優等列車(当時の準急)に抜かされていたため、遠距離客はせんげん台駅で準急列車に乗り換えた方が目的地に早く着いた。

また、半蔵門線直通列車は10両だったのに対し、浅草から来る準急列車は6両という短い編成だったのも問題だった。

以上のように度重なる時間調整、需要に合わない両数など初期の直通列車は数多くの問題点を抱えていた。そのような理由により、東武線上りの半蔵門線直通列車はいつも北千住を過ぎるとガラガラだった。確かに錦糸町や住吉という下町を通っているので千代田線や日比谷線に比べれば都心部までの時間はかかるが、大手町や永田町という都心部まで乗り換えなしで行けるメリットもある。しかし、時間を重要視する客にとっては北千住で千代田線や日比谷線に乗り換えて目的地まで早く着くことが好まれた。



左図:東武線内で並走する東急5000系と東京メトロ03系。直通開始する前には並ぶこともなかった両者が並んだのも直通運転のおかげだ。

そんなあまりメリットのなさそうな東武からの半蔵門線直通であったが、朝ラッシュ時間帯にはこれまで日比谷線直通の各駅停車でしか成し得なかった東武沿線からの都心乗り入れに半蔵門線直通の通勤準急と区間準急が加わることで従来よりも遠距離からの優等列車での都心乗り入れが可能となった。特に北越谷から北千住までの複々線区間では急行線を走るので今までの都心直通列車よりも格段にスピードが上がった。朝ラッシュ時間帯や夕方の帰宅時間帯には途中駅での時間調整というデメリットを背負いながらも東武線内のスピードのおかげもあって徐々に利用客に好まれていった。

※4:ある一定の周期で列車のダイヤが組まれていること。

#### 4. 3 社直通運転の繁栄。その裏の運用制約。

相互乗り入れ開始から3年が経った2006年、大規模なダイヤ改正が行われた。直通列車の種別名を変更し区間準急を準急に、通勤準急を急行に変更して、日中の直通列車を急行と設定。本数も毎時3本だったのを毎時6本に増発。また、半蔵門線内のダイヤも変更してこれまで毎時4本あった日中の清澄白河行を毎時2本にまで減少。途中駅での時間調整の見直しなどもして半蔵門線内の利便性を向上させただけでなく、東武線からの利便性も格段に向上した。同時に、直通区間を伊勢崎線の久喜まで延長した。

東武線内の日中の主力列車が浅草からの6両編成の準急から半蔵門線直通の10両編成の急行に変わったことで、同線内では速達列車の混雑緩和に貢献したことも、このダイヤ改正での利点の一つである。その一方、東武線浅草駅では日中の主力列車を半蔵門線直通に奪われたのもまた事実で、そのターミナルとしての風格をより失うことになることになった。



左図：早朝の東武浅草駅 上図：浅草駅構内

現在の浅草駅からも太田や館林までの区間急行・区間準急列車は運転されているがそれは朝夕に限る。

しかし、この直通によって制約をかけられた車両もいた。

直通開始前の田園都市線の車両は今とあまり変わらず8500系、5000系が主力でその他に8590系や2000系がいた。直通運転を開始するにあたって東武の車両が東急線内とメトロ線内で、東急、メトロの車両が東武線内で試運転をしなければならなかった。東武からは直通用に製造された30000系が、メトロからは08系と8000系がそれぞれ直通運転に使用されることになった。

しかし、東急は直通車両に5000系全車両と8500系の一部の車両しか使用しないことにした。なぜ8500系の一部と2000系、8590系は東武線に乗り入れることが出来ないのか？

簡単に言えばそれらの車両の編成数が少ないからだ。8590系は2編成、2000系は3編成しか存在していなかった。直通車両が増えるとその分試運転をする時間を取らなければ

ならない。8500系や5000系はたくさんいるので乗り入れ対応も行われたが8590系と2000系は編成が少ないため東武線に乗り入れることが出来なくなってしまった。そのため東武線に入る運用に入れなくなってしまい自然と稼働する回数も少なくなってしまった。これら東武線に乗り入れることのできない(=半蔵門線の押上までしか乗り入れることが出来ない)東急車は通称「サークルK」と呼ばれている。

現在は新車の2020系も「サークルK」に指定されているが、現在東武線内で試運転を行っておりそう遠くないうちに「サークルK」を解除されるものと思われる。



8500系は幕の車も「サークルK」に指定されている。現在では合計10編成がサークルKになっている。(内訳は2020系5編成、8500系2編成、8590系2編成、2000系1編成)サークルKの車両には右の写真のようにKと書かれたステッカーが貼られている。

お次は3社を走る個性豊かな車両を紹介。東急→メトロ→東武の順で紹介します。

## 5. 車両紹介(情報は2018年8月現在のものである)



東急2020系(10両編成5本在籍)

今年3月30日に走り始めた田園都市線の期待の新車。40年近く走っている8500系や8590系を置き換えるために導入された。現在は半蔵門線押上までしか乗り入れてないが今後は東武線にも乗り入れる予定だ。デビューから3ヶ月は記念ヘッドマークを付けていた(画像右参照)が、現在では剥がされている。



東急 5000 系(10 両編成 18 本在籍)

2002 年に営業開始した東急が誇る 5000 系列の長男。姉妹車として東横線にはピンクの帯をまとった 5050 系が、目黒線には紺色の帯をまとった 5080 系が在籍する。また、大井町線の急行用車両の 6000 系、6020 系田園都市線の新車 2020 系も 5000 系列の車両だ。

2003 年の東武線直通開始当初から東武線に乗り入れている。最近までは一部編成が 6 ドア車を編成中 3 両(!)も組み込んでいたが、ホームドアを設置する際に障害となるので全てが廃車された。

種別部分には全編成がフルカラーLED を採用しているが、このうち行先表示部分が 3 色 LED の編成はもともと種別の部分が幕だった。



東急 8500 系(10 両編成 24 本在籍)

田園都市線の最主力車両。全車が車齢 30 年以上のベテランでその大半は製造当初から田園都市線で走っている。この車両はとにかくバリエーションが多く、一般的な塗装(画像真ん中)が大多数だが赤帯をまとったもの(画像右上:8634 編成)や伊豆急の塗装をしたもの(画像右下:8614 編成)、ドアがカラフルになったもの(画像左上:8637 編成)、幕車(画像左下:8606 編成)などがある。基本的には界磁チョップ制御を採用しているが、

試験的に vvvf インバータを採用している編成(8642 編成)もいる。

この車両はとにかく走行音がうるさく、8500 系が高速で駅を通過するときはけたたましい音を放って通過する。今後は 2020 系に順次置き換わってゆく予定で、一部編成はその動向が注目されている。

また、長野県を走る長野電鉄や静岡を走る伊豆急行電鉄にも同じ車両が走っており、全国各地で乗ることが出来る。



東急 8590 系(10 両編成 2 本在籍)

東急 2000 系(10 両編成 1 本在籍)

こちらの方々は少数派なのでまとめて紹介する。8590 系はステンレス車体の 8500 系を軽量化した車両だ。軽量化するために 8500 系に比べ丸っこいのが特徴だ。元々は東横線に所属していたが、東横線のダイヤ改正による運用減によって 1997 年に一時的に田園都市線に転属した。しかし、2003 年に田園都市線に 5000 系が導入されたことで再び東横線に戻った。そして、2006 年に東横線に 5050 系が導入されたことで再び田園都市線に帰ってきた。

2000 系は 1993 年に田園都市線に配属された。この車両は 9000 系をベースに製造されていて、9000 系と似ている点も多くある。GTO - vvvf を採用しており京王 8000 系や西武 6000 系のようなモーター音をしている。10 両 3 編成が在籍していましたが、2020 系導入により 2 編成が運用離脱した。今後は大井町線に転属するのでは？と言われており今後は注目されるとともに、田園都市線での活躍がいつまで続くのかも注目だ。

これら 2 形式に共通することは「サークル K」であることである。そのため運用に制約がかかり沿線で見物しようとしてもなかなか来ない。ダイヤ改正ごとに運用も変わるが現在のダイヤだとサークル K の車に 1 日中動く運用もある。これらの車両の写真を撮ったり乗ったりするのは早めにするのが良いのかもしれない。



田園都市線には大井町線の車両も来る。左から 6020 系、9000 系、8500 系、6000 系だ。



東京メトロ 8000 系(10 両編成 19 本在籍)

東京メトロ 08 系(10 両編成 6 本在籍)

半蔵門線の車両は上の二車種である。8000 系は半蔵門線開業時から活躍…はしていない。実は半蔵門線が開業した 1978 年当時、半蔵門線の渋谷～青山一丁目の運用は東急 8500 系がすべて担当していた。8000 系が半蔵門線での営業を開始したのはその 3 年後の 1991 年のことだった。当初は 6 両編成・8 両編成が中心だったが、田園都市線の混雑などもあり 1994 年には全編成が 10 両編成になった。また、一時的に東西線での運用実績もある。それは、当時東西線では混雑が悪化していて(現在でも十分酷いが)運用数の増加により既存の編成数だけでは足りなくなったために、その当時の最新車両の 8000 系を暫定的に東西線仕様にして運用するというものだった。その後、東西線には 05 系が導入されて、8000 系は半蔵門線に転属した。

08 系は 2003 年の水天宮前～押上延伸・東武線直通による編成数の不足によって製造された車両だ。08 系は営団として最後に製造された車両だった。

どちらの車両も東武線乗り入れに対応しており、中央林間から久喜・南栗橋の幅広い範囲で見ることが出来る。また、東京メトロ半蔵門線は 2022 年度から新型車両が導入されることが公式に発表されている。今後も半蔵門線の車両動向から目が離せない。



東武 30000 系(10 両編成 2 本在籍)

30000 系は地下鉄直通に合わせて 15 編成 150 両製造された車両だ。10 両の地下鉄直通運用に就きつつ本線の 6・8 両運用に就くことが出来るようにするため 6 両+4 両の組成

になっている。しかし、田園都市線内では間に挟んだ先頭車の部分が非常に混む<sup>※5</sup>ため、半蔵門線直通の主力を50050系に譲り、2編成を除いて東上線に転属してしまった。

しかし、直通黎明期には分割できる強みを生かして田園都市線中央林間から東武日光線の東武日光や伊勢崎線の太田まで臨時列車を走らせるということもした。(太田や東武日光は6両までしか入れないため途中の南栗橋や館林などで切り離し作業を行った)

※5:5000系の6ドア車は30000系の中間先頭車と同じところに設置されていたといえ、30000系の中間先頭車がどれだけ迷惑かが分かるだろう。



30000系の側面行先表示機は非常に長い。「押上」の二文字だと寂しく感じる。



東武50050系(10両編成18本在籍)

50000系は先代の半蔵門線直通車の30000系が持つ思わぬ弱点が分かった東武が2006年の直通運転区間拡大に合わせて本線系統<sup>※6</sup>では初めての10両固定編成で製造した車両だ。30000系が製造開始された当時、東武では10両がそのまま収まる検査場(車両の日々の整備をしていたり全般検査をする場所)がなかったが、その後南栗橋に10両が収まる線路が出来たため50000系は10両固定編成で製造された。(もちろん他にも理由はあるが)

この車両は東武線を走る他の車両に比べて非常に乗り心地が良く、製造当初ほかの東武電車とは一線を画していた。それは、今までの東武電車が30000系のように茶色みたいな色だったのに対し、50000系はオレンジを基調として製造された。

2016年から2017年にかけては春日部をモチーフにしているアニメ「クレヨンしんちゃん」とコラボして車体に個性豊かなキャラクターをラッピングして色まで変更していた。(画像右参照)

※6:本線系統とは東武東上線、越生線を除いた路線のことをいう。

次は東武線と田園都市線についてちょっとだけ詳しく書いていくよ。



## 東急田園都市線

東急田園都市線の歴史は意外にも浅く、その名前が歴史上に記されたのは1963年のことである。この当時の田園都市線の区間は大井町～溝の口で、現在の大井町線の区間と全く同じである(田園都市線と改称される前は大井町線と名乗っていた)。この3年後の1966年、溝の口～長津田が開業し現在の形に近づいた。1966年当時の田園都市線沿線は現在と異なる点が多く、とても高級住宅街とはほど遠いものだったという。それはダイヤにも表れており、鷺沼～長津田は2両編成の車両が30分間隔で走るといふ今現在からは想像もできないものだったという。しかし、徐々に乗客も増えて、それに伴って両数や本数も増えていった。

1966年に長津田まで延伸した後も1968年に長津田～つくし野、72年につくし野～すすかけ台、76年にすすかけ台～つきみ野と開通していった。

1977年には「新玉川線」として渋谷～二子玉川が完成した。それまで田園都市線沿線から都心へ出るルートは自由が丘で東横線に乗り換えるルートが定番だったが、新玉川線開業により二子玉川で乗り換えて渋谷に出るといふ選択肢もできた。また、田園都市線からも新玉川線直通列車として「快速」を導入した。この「快速」の停車駅は現在の準急の停車駅からあざみ野を抜かしたもので日中毎時2本が設定された。

1978年に新玉川線は半蔵門線と直通を初め、同時に田園都市線から新玉川線への直通列車であった快速も半蔵門線への乗り入れを開始した。

その翌年の1979年、田園都市線は二子玉川～大井町を大井町線と系統分離をしてほぼ全ての列車が新玉川線・半蔵門線との直通を開始した。これによって田園都市線沿線から都心への利便性は大幅に上がり、これ以降も両数・運転本数の増加が相次いだ。

1983年には現在の主力優等列車となった「急行」を導入。今まではすべての列車が新玉川線内各駅停車だったが、急行導入により速達化が図られた。なお、登場当初の急行は朝夕のラッシュ時のみの運転で昼間の優等列車はすべて快速だった。

1984年にはつきみ野～中央林間が開業して田園都市線は全線開業した。1986年には新玉川線開業時からの主力優等列車として活躍してきた「快

上図は田園都市線の路線図

速」が廃止され、優等列車が急行に統一された。これと同時に長津田～中央林間で110km/h運転が始まり、1999年には新玉川線の最高速度を75km/hから90km/hに上昇させ、田園都市線は多摩田園都市と東京都心をより高速で結び始めた。



日中の「急行」は桜新町で先行する各駅停車を追い越し、鷺沼、長津田で各駅停車に接続するため、長距離を移動する際には急行の利用が便利だ。けどとても混んでいます…

2000年8月6日、新玉川線の名称消滅、渋谷～中央林間が田園都市線となった。

長年親しまれた名前が消滅するのは悲しいですが、そもそもなんで今まで新玉川線と田園都市線と名前を分けていたのかも分からないことだ。

その後も2002年にはあざみ野に急行が停車、2003年には東武線に乗り入れを開始し、30000系も乗り入れるようになった。

2006年に新種別の「準急」が登場した。登場当初の準急は朝ラッシュ時間帯に運転され、それまで朝ラッシュ時間帯に運転されていた急行を置き換えた。

それまでの朝ラッシュダイヤは各停1本に対し急行1本があるダイヤだった。急行は長津田を出ると藤が丘、江田、梶が谷、桜新町で各駅停車を抜かしていた。このため、長津田～二子玉川の各駅から渋谷・半蔵門線方面に急ぐ場合は急行に乗った方が早く目的地に着くようになっていた。そのため、急行の混雑は凄まじく、各停の混雑は比較的緩かったのだ(それでも渋谷到着時には混んでいるが)。

そんな混雑を解消しようと導入されたのが新種別の「準急」。中央林間～二子玉川を急行と同じ停車駅で走り新玉川線内を各駅に停まることで桜新町での退避を解消し、溝の口から先はすべての列車が都心部まで先に到着するようになった画期的な種別だった。これによって準急と各停の間の混雑の差も是正された。準急はダイヤ改正のたびに運転時間が増えていき2014年には日中時間帯の運転と下り中央林間方面への運転も開始した。

急行と比べれば渋谷まで(から)の時間は少しかかりるが、日中の場合急行より空いている場合も多く、座っていききたいけど速達性も確保したい場合にはおすすめしたい列車だ。田園都市線優等は日中でも座れない場合が多いけどね…。



朝ラッシュ改革に参入すべく突如舞い降りた新種別「準急」  
今では昼間に急行を支える役割もある。

更に、2009年には大井町線が溝の口まで延伸。二子玉川～溝の口を複々線とすることで田園都市線の混雑緩和にも努めた。また、朝夕の一部列車は田園都市線鷺沼まで運転、休日日中の急行の一部は中央林間まで運転されることになり、多摩田園都市からファッションの街自由が丘、自社の病院がある大岡山、池上線との乗り換えができる旗の台、お台場へのアクセス抜群な大井町まで乗り換え無しで行けるようになった。

右図:溝の口で並ぶ大井町線 6000系  
と東武 50050系



2012年、田園都市線にナンバリングが導入された。ナンバリングは「DT」というもので田園都市線の略称「田都」を略したような感じだ。

2017年、田園都市線に期間限定ではあったが史上初の「特急」が導入された。これは某都知事がやっている「満員電車0計画」のキャンペーンである「時差Biz」の一環として導入された。

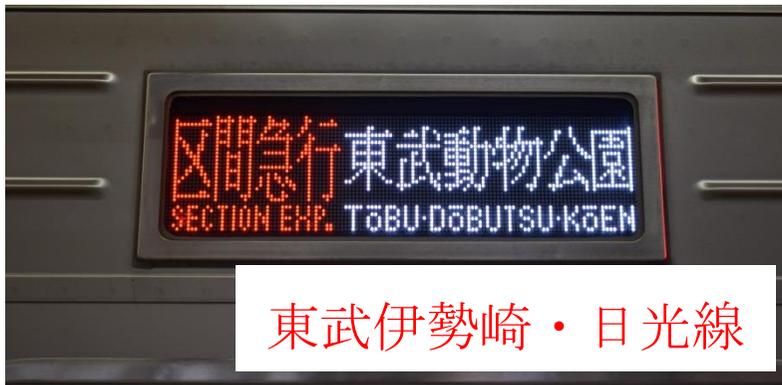
そんな特急の停車駅は中央林間を出ると長津田、あざみ野、溝の口、渋谷(以降各駅)で他社線との乗換駅のみに絞った形になった。特に溝の口から渋谷までノンストップという功績は大きいように感じた。





時差 biz ライナーは中央林間 6 時台に出発ととても早い時間帯に設定された。

これからは 2020 系が増えていくであろう田園都市線、それに伴い消えていく名車の記録をしていきたい。次は東武のターンだよ。



東武伊勢崎線は東武鉄道の代表路線で日光方面に向かう観光特急「スペーシア」や足利・両毛地域へと向かう特急「りょうもう」が主力になっている。特急も走るがこの路線はどちらかというと通勤輸送に力を入れている。特に、朝ラッシュ時間帯の上り北千住駅には急行線と緩行線を合わせて一時間に 39 本もの列車が到着する(西新井駅 7:30 ~8:30 基準)。そんな東武伊勢崎線だが長年「車両の両数」に悩ませ続けられていた。

1899 年、東武伊勢崎線は北千住～久喜で開業した。開業当時の途中駅は西新井、草加、越谷、春日部、東武動物公園と非常に少なかった。その後も路線の延長、駅の新設を繰り返し 1910 年には浅草～伊勢崎の全区間が開業した。それから遅れること 19 年、1929 年に東武日光線の東武動物公園～東武日光が開業した。

戦後、焼け野原になった東京の街は山手線を中心に復興した。しかし、東武線のターミナルの浅草には山手線は来ない。それどころか東武伊勢崎線の駅と山手線の駅がある駅が無く、東武は窮地に立たされた。

しかし、1962 年に伊勢崎線は営団日比谷線との乗り入れを開始して沿線から都心部まで乗り換えなしで行けるようになった。これとほぼ同時に沿線では大規模な団地が乱

立(武里団地や松原団地など)し、朝の伊勢崎線の混雑が悪化していった。



現在日比谷線では新型車両のメトロ 13000 系、東武 70000 系に置き換えが進んでいる。現在の伊勢崎線を作り上げたのは日比谷線のおかげといっても過言ではない。時に日比谷線は「東武日比谷線」と比喩されることも...

日比谷線乗り入れ開始時の直通列車は 4 両で直通区間も北越谷までだったが、1966 年にはこれを 6 両にして北春日部まで、1971 年には 8 両となった。

乗客は北越谷・春日部という遠距離から日比谷線直通列車を利用する傾向にはなかった。それは日比谷線直通列車が「各駅停車」だからだ。当時から東武線は長距離を利用する乗客のために優等列車を運転していた。その中でも最も頻繁に運転された「準急」は春日部を出ると途中せんげん台、越谷、草加、西新井、北千住の順に停まっていき、全区間を各駅停車で乗るよりも早かった。しかし、近距離の客は日比谷線直通の各駅停車も好む。そのため、北千住駅到着時には準急、各駅停車の双方が非常に混雑した状況で到着することになった。

そこで、東武はこの混雑状況を打破するために伊勢崎線の複々線化を計画する。1971 年には北千住～西新井で複々線化を実現し、同区間だけでも準急のスピードアップや列車の増発が出来るようになった。その後も 1974 年には竹ノ塚まで、1988 年には草加まで複々線は到達し、88 年改正では朝ラッシュ時間帯だけではなく昼間の時間帯の準急を毎時 4 本から 6 本に、日比谷線直通列車も同じく毎時 4 本から 6 本に増発することが出来た。

しかし、複々線化をしても治らない問題が一つだけあった。それは、伊勢崎線の終着駅の浅草駅のホームの長さである。1971 年に 8 両になった日比谷線直通列車に対し、東武線浅草へと向かう列車は浅草駅のホームの関係で 6 両編成の短い編成で運転しなければならなかった。しかも、浅草への列車は朝から夜まで主力優等列車の準急であったため、準急は常に混雑していた。

右図：  
当時の準急の主力車両は  
8000 系(左)と 10000 系(右)



さすがに朝ラッシュ時の主力列車が6両だと大変なことになるので、東武は浅草まで行かない準急を設定した。

浅草まで行かない準急には北千住行や曳舟行、さらには業平橋行(現在のとうきょうスカイツリー駅)などもあった。これは北千住から業平橋までの各駅が10両編成に対応していたためにとられた救済措置であったが、そのおかげもあって東武線の朝の混雑は少しマシになった。また、浅草行の準急も、北千住や曳舟まで4両を増結して10両編成で運転することで少しでも朝の輸送を楽にしようと努力していた。



10030系による区間急行。  
「準急」は名前を「区間急行」  
に変えて今も運転されている。

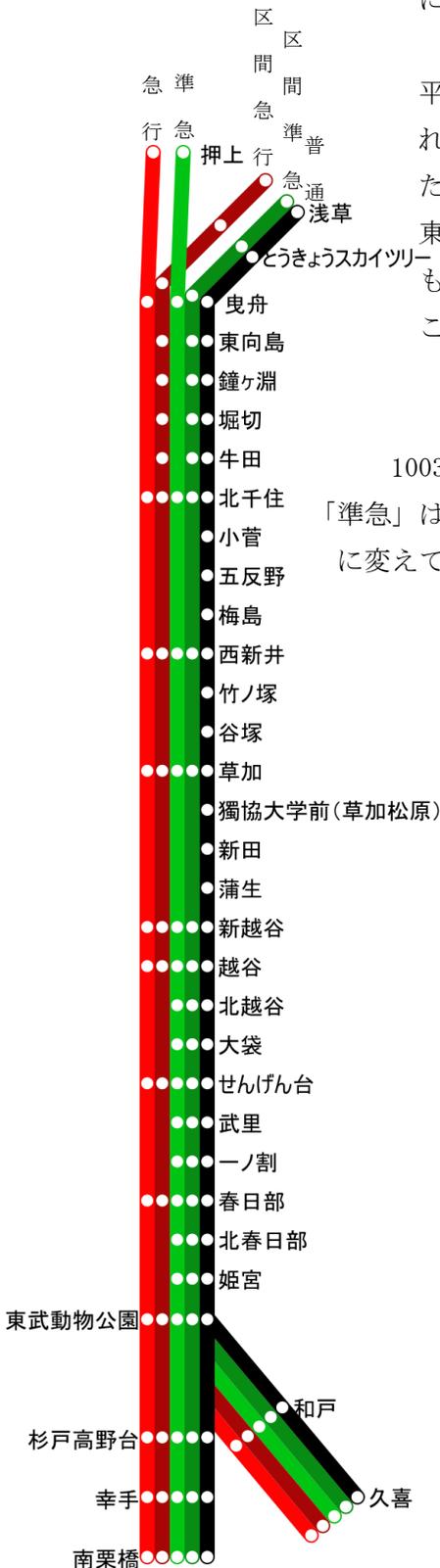
さて、伊勢崎線の複々線であるが88年に草加まで到達した後も97年には越谷まで、そして2001年には北越谷まで到達し、これにて伊勢崎線複々線化事業は終わった。

複々線が最初に開業した1971年から30年にわたって工事された東武の長年の夢がかなったその2年後、伊勢崎線・日光線は地下鉄半蔵門線、東急田園都市線との乗り入れを開始する。

これまで朝ラッシュ時に運転されていた業平橋行の準急は大多数が半蔵門線に直通し種別を「区間準急」(現在の準急相当)に変更、急行線では10分の間に浅草行準急(10両)、北千住行準急(10両)、半蔵門線直通区間準急(10両)が走り、一時間で180両もの列車が北千住まで駆け抜けることになった。



当時の区間準急と現在の区間準急とは別物だ



2003年に半蔵門線直通を開始した当初、東武は浅草を拠点としつつ一部を半蔵門線に乗り入れさせる体制をとっていた。そのため、直通種別も「区間準急」「通勤準急」と準急とどちらが早いかわからなかった(ちなみに、通勤準急は現在の急行と同じ)。そこで東武は2006年大規模なダイヤ改正を実施。半蔵門線直通を朝から夜まで10分間隔で走らせると同時に浅草直通の優等列車の大幅減便を実施。無料優等種別も名前を変え、半蔵門線直通列車を「急行」「準急」とし浅草直通を「区間急行」「区間準急」とした(急行と区間急行の差は北千住～曳舟を各駅に停まるか否か、区間準急と準急の差も同じだ)。このとき、一般種別も「急行」を名乗れるようになったが、この改正まで急行は特別料金を取る列車だった(JRの急行と同じような立場だった)。



改正前の急行は300系、350系などの車両が担当したが、改正後の急行は30000系、50050系を始め、メトロや東急の車両も担当するようになった。ちなみに画像左の車両は350系で、現在は特急として活躍している(ただし、特急料金はスペーシア等と比べると安い)

2006年の大規模ダイヤ改正後、日中の伊勢崎線は半蔵門線直通急行と日比谷線直通各駅停車が大半を占めるようになった。2013年改正までは日中に区間準急が浅草～久喜で運転されていたが、同改正以降は浅草～竹ノ塚の各駅停車に置き換わった。

13年の改正以降、日中の浅草方面の優等列車は2時間に1本の区間快速(快速)に限られた。

区間快速・快速は日光方面への無料優等列車だった。13年改正までは1時間に一本走っていたが同改正で本数をほぼ半減された。しかし、日中に運転される区間快速は快速区間を浅草～東武動物公園から浅草～新大平下まで延長され、長距離利用客により便利になった。



快速・区間快速の停車駅は浅草を出るとときょうスカイツリー、北千住、春日部、東武動物公園、板倉東洋大前、新大平下…で北千住を出ると春日部まで止まらなく、途中で急行も抜かしたため春日部市民にとっては便利だった。

しかし、2017年改正で快速・区間快速は新型特急リバティに置き換わった。特急リバティは3両を基本編成として運転しており「リバティけごん」「リバティきぬ」「リバティりょうもう」「リバティ会津」などがあり3両+3両で運転することできめ細やかな需要に応えることができるようになった。

500系リバティは3両でも運転される



今後も東武線は大きく変わると思われる。去年8月には日光地区でSL大樹が運転を開始した。また、50050系にもLCDが導入されることが決まり、今後の動向から目が離せない。

あとがき

~~締め切り5分前に書き終わってませんでしたスマン~~

現在、2020年の東京オリンピックに向けて各社新型車両を積極的に導入しています。東急では2020系、半蔵門線は未定、東武では既存車両のリニューアルなどを積極的に行っておりこれからが楽しみな点が多々あります。最後に、文字ばかりで読みにくい記事ではあったと思いますがここまで読んでいただきありがとうございます。この記事を読んで各線の魅力やめまぐるしい努力を知ってもらいながら乗ってもらえるとうれしいです。

## 参考文献

- ・フリー百科 Wikipedia
- ・東武鉄道ホームページ
- ・東急電鉄ホームページ
- ・東京メトロホームページ
- ・東京都ホームページ
- ・時差 biz 運営事務局ホームページ
- ・京浜急行公式ホームページ
- ・その他個人のサイト・ブログ・SNS など



また来年…会えますかね？



ここまで見てくれてありがとう！

# #車両技術のリツイート!



## JR東日本の新系列

となかまたち

高2 HP 班 宗像 佐斗史

はじめに…この文章には、車両の工法の名前や、車両の形式名を多用しているため、分かりづらいかもしれません。そのため、後ろのページに、まとめの写真を載せましたので、そちらもぜひご覧ください。また、「JR」と表記した場合、断りがなければJR東日本を指します。便宜上、「総合車両製作所」合併前の「東急車両」および「JR東日本新津車両製作所」で製造された車両に関しても、「総合車両製作所製」と記す場合があります。なお、情報はすべて2018年8月現在のものです。

JR東日本は、膨大な車両を保有する鉄道会社の一つであるが、そんな車両たちが、私鉄にも大きく影響を与えていたのである。今回は、そんなJR東日本の車両や、それをもとにした車両について紹介しようと思う。

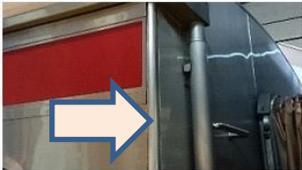
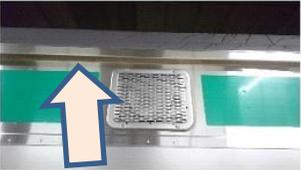
### 1. JR東日本の「新系列」の大まかな歴史

1993年、JR東日本は、それまでの鉄道車両の常識を覆すような車両を導入し始めた。

その車両は209系といい、京浜東北線や南武線で導入が始まった。「重量半分・価格半分・寿命半分」の3つのコンセプトを掲げ、コストダウンや、さらなる省エネルギー化に、大いに貢献した。コストダウンのため、製造方法(いわゆる工法)は各製造会社の自由としたため、同じ形式でも車両により若干の違いがみられる。

次頁に掲載するのは、川崎重工製の標準車両と、その他の会社が製造した標準車両の相違点である。

## 川崎重工製造分とその他の車体における違い

	川重	その他
車体妻面 (車両と車両の間の面) ※京急新 1000 形を除く  E233 系で比較	 ビードにより強化	 ビードレス
車体側面と妻面の接合部  京急新 1000 形で比較	 曲線	 フラット
外板の貼り合わせ  E233 系で比較	 外板が貼り合わされている	 貼り合わせはない
ドアの接着 (E233 系のみ)  E233 系で比較	 接着剤が厚い	 接着剤が薄い
E231 系以前の場合 E721 系の車体	ドア横が川重はプラスチック、それ以外はステンレス レーザー溶接を駆使	E231 系以前と同じ工法

209 系は直流の通勤形電車であるが、この技術は JR 東日本の近郊形電車やローカル線にも導入され、横須賀・総武快速線用(近郊形電車)の E217 系、常磐線向け交流車の E501 系、北陸・甲信越向けの E127 系、東北地方向け交流車の 701 系など、多くの派生系列が生まれた。



209 系(写真は地下鉄千代田線直通対応の 209 系 1000 番台。この顔は、地下鉄東西線直通対応である E231 系 800 番台にも受け継がれた。)

2000年には、209系の改良型である、E231系と呼ばれる車両が登場した。VVVFインバーターと呼ばれる制御装置が、209系におけるGTO(ゲート・ターンオフ・サイリスタ)から、IGBT(絶縁ゲートバイポーラトランジスタ)となったことが、最大の変更点である。また、制御装置など、主要な機器は、ほぼすべて「TIMS」と呼ばれるシステムで集中管理される。このE231系からは、従来、通勤形電車と近郊形電車と形式を分けていた(前述の209系とE217系など)ものを統一し、「一般形電車」を名乗っている。

このころから、大手私鉄などが、JR東日本の車両をベースとした車両設計をするようになった。その代表例としては、相鉄10000系、東急5000系、都営地下鉄10-300形などがある。



左から、相鉄10000系、都営10-300形、東急5000系列

2006年、E231系にさらなる改良を施した、E233系が登場。地下鉄直通仕様の車両(2000番台:常磐緩行線向け)を除いて、前面が衝撃吸収構造(衝突時に特定の箇所をあえて潰れるように作ることで、乗客や運転士への衝撃を緩和するもの)となった。

このE233系では、内外装ともに大きな改良があった。外装では、行先表示器をフルカラーLED化し、ドアボタンは、世界トップシェアを誇るeao製の発光機能付きドアボタンを採用、視認性が良くなった。また、内装では、床材で優先席及びドア前を明確にマーキングし、戸当たり部や優先席付近の手すりにも黄色いマーキングを施した。また、E233系のドアは、ドアガラスが複層となったことで保温性が高まるとともに、ガラスの頂点がより角ばったことで、少し窓の面積が広がった。



E233系(写真右。写真は地下鉄千代田線・小田急線直通対応のE233系2000番台。)

2018年には、E233系を発展させた、E235系が登場。VVVFインバーター装置に炭化ケイ素(SiC)を用いることで、さらなるエネルギー削減を果たした。ドアエンジンには、電気ラック式を採用したことで静粛性が増した。また、従来の「TIMS」の発展型である「INTEROS」を採用したほか、デジタルサイネージも搭載された。

製造には、総合車両製作所の「sustina」と呼ばれる工法を採用、屋根部分がよりすっきりとした。



「sustina」構体と標準車体の違い

(写真左は E235 系、写真右は東急 5050 系で撮影。屋根が張りあがっている方が「sustina」構体である。一部の編成では、このように 2 種類の車体を見比べることができる。)

## 2. 私鉄にも「新系列車両」のなかまたちが！

JR 東日本の新系列車両が鉄道車両の業界に与えた影響は大きく、一部の私鉄にも浸透していった。どのような会社が、JR 東日本の技術を取り入れたのだろうか。主な会社を記載する。

(会社名は略称もしくは愛称で記載)

### ① 東京臨海高速鉄道

東京臨海高速鉄道の 70-000 形は、りんかい線開業時、JR 東日本の当時の最新型車両 209 系をベースに、同時期登場の都営 6300 形の技術も駆使しつつ設計された。私鉄で JR 東日本の車両をベースにした最初の例である。



東京臨海高速鉄道 70-000 形

### ② 都営地下鉄

都営地下鉄では 2005 年、新宿線向けに、JR の E231 系 800 番台をベースとした 10-300 形と呼ばれる電車を導入した。また、10-300 形の派生車である 10-300R 形は、先頭車のみを新造、中間車は既存の車両(10-000 形)からの流用とした。

2013 年には、大規模なマイナーチェンジをした 10-300 形(10-300 形後期車と呼ばれる)がデビュー。こちらは、JR における E231 系 800 番台の改良型である E233 系 2000 番台をもとに設計した。

また、2018 年には、浅草線向けに 5500 形を導入。こちらは E235 系を設計のベースとしている。



都営 5500 形



都営 10-300 形後期車

### ③ 相鉄

相鉄では、早くから JR 東日本ベースの車両を導入し始めた。現在、JR 東日本ベースの相鉄車両には、2002 年に登場した E231 系ベースの 10000 系と、2009 年に登場した E233 系ベースの 11000 系の 2 種類がある。



相鉄 11000 系

### ④ 東急・横浜高速鉄道

東急では、2002 年に、E231 系ベースの車両である 5000 系を、田園都市線に導入し、同時期に製造された JR 山手線向け E231 系 500 番台とともに、車内案内表示器に LCD(液晶)を採用した、最初期の車両の一つとなった。この 5000 系では、ドアエンジンやドアチャイム、主要機器類が東急オリジナルのものとなっているため、E231 系とはまた違った雰囲気を醸し出している面もある。

2003 年から、目黒線向けに 5080 系が、2004 年には、東横線向けに 5050 系がデビューした。その後も、2007 年には、池上線・東急多摩川線向けに 7000 系が、2008 年に、大井町線急行向けに 6000 系がそれぞれデビューしたことで、世田谷線、大井町線各停とこどもの国線を除く東急全線に JR 仕様の車両が広まった。

2018 年には、E235 系をベースにした新型車両が、田園都市線と大井町線急行に導入された。田園都市線向けが 2020 系、大井町線急行向けが 6020 系と呼ばれる。2020 系および 6020 系においては、主要機器やドアエンジン・ドアチャイムなどを E235 系と共通化し、より一層「JRらしさ」が出た車両といえる。

また、横浜高速鉄道では、東横線に直通するみなとみらい線用の車両として、東急 5000 系と共通仕様の Y500 系と呼ばれる車両を製造した。



東急 6020 系

### ⑤ 小田急

小田急では、東京メトロ千代田線直通用に、2007 年から 4000 形と呼ばれる電車を製造。千

代田線を介した JR 常磐緩行線直通を見据えて、JR 東日本の E233 系と共通設計とした。2016 年から、常磐緩行線への 4000 形による直通運転が開始されると、千葉県や茨城県でも 4000 形が見られるようになった。



小田急 4000 形

## ⑥ 京王

京王は、2008 年に、京王線向け 9000 系と、井の頭線向け 1000 系のマイナーチェンジ車を導入した。日本車両開発の「日車式ブロック工法」を採用した 9000 系に対し、井の頭線の 1000 系は、JR 東日本の車両に近い構造となっている。

また、2017 年から、京王線に 5000 系と呼ばれる新型車両を導入し、京王線で運用している。E235 系をベースにしつつ、デュアルシート(ロングシートとクロスシートを転換できる座席)を採用し、有料座席指定列車「京王ライナー」としての運用に対応している。また、KEF 社製のステレオスピーカーを搭載し、車内自動放送などはすべて高音質で流される。三菱製(セサミクロと呼ばれる高速処理エンジンを搭載)の車内案内表示器を、京王電鉄では初めて採用した。

また、「京王ライナー」用の車内チャイムが搭載されている。この車内チャイムは、「株式会社スイッチ」の福嶋尚哉氏が作曲された、オリジナルの曲である。

ちなみに、福嶋氏は、京王線明大前駅の「明治大学校歌」の接近メロディーも制作されていて、他に東京メトロや JR 東日本の駅メロディーも制作されている。



京王 1000 系後期車



京王 5000 系

## ⑦ 京急

京急では、2002 年から新 1000 形の製造を開始したが、2007 年登場の 6 次車から、ステンレス製の車体となった。ステンレス車の構体は、E231 系をベースにして製造した。

初期のステンレス車は車体の下半分のみ赤色であったが、2015 年製造の 1800 番台からは、車体全面にシールを貼り、「京急らしさ」をイメージした。また、2017 年製造の 1200 番台からは、ステンレスの上に全面塗装を施し、「京急らしさ」をさらに引き出している。



京急新 1000 形ステンレス車

#### ⑧ 静岡鉄道

静岡鉄道(静鉄)では、東急 7000 系と、JR E235 系をもとに、新型車両 A3000 形を製造した。E235 系に採用されているような「sustina」構体を採用し、すっきりとした見た目が特徴的である。12 編成が導入予定だが、うち 7 編成は 1 編成ごとに異なる七色の車両となる。残る 5 編成は、銀色の車体となる予定だ。



静岡鉄道 A3000 形

#### ⑨ 南海

南海では、2007 年製造の 8000 系において、JR 東日本の E231 系をベースにしたデザインとし、2014 年まで製造を続けた。

製造を担当したのは JR 東日本の車両も手がけている東急車両製造およびその後継の総合車両製作所である。2018 年現在、関西の私鉄で JR 東日本の車体をベースにした車両が在籍するのは南海のみである。

2015 年より、南海の車両導入は、近畿車両で製造の 8300 系に移ったことで、現在は、南海向けの JR 東日本ベースの車両は製造されていない。



南海 8000 系

#### ⑩ ローカル線向け

東北地方のローカル線では、主に JR 東日本の第 3 セクターを中心に、JR 東日本の車両と設計を同一にした新型車両を導入する傾向にある。その例は、仙台空港鉄道 SAT721 系、青い森鉄道青い森 701 系および青い森 703 系、IGR いわて銀河鉄道 IGR7000 系などである。また、今後、阿武隈急行が、E721 系をベースとした AB900 系を導入する予定である。甲信越では、えちごトキめき鉄道の ET127 系 (JR から譲渡) が運行されているほか、しなの鉄道に、E129 系をベースにした新型車両を導入予定である。



E721 系

⑪ 新交通システムの車両(ニューシャトル 2000 系、シーサイドライン 2000 形)

埼玉新都市交通ニューシャトル向けの 2000 系、およびそれをもとに横浜新都市交通シーサイドラインに導入された 2000 形は、ほぼ共通設計であるが、シーサイドライン 2000 形の方が後の製造になるため、ドア部の黄色マーキング、車内情報装置の LCD 化などの相違点がある。また、前者は川崎重工製、後者は総合車両製作所製であり、妻面などに前述の JR 東日本の車両のような相違点を見つけることができる。

3. JR 東日本の車両をもとにした車両部品

JR 東日本をベースにした車両でなくとも、一部の部品が JR 東日本をもとに設計されたものである場合がある。その例を見てみよう。

① ドア・ドア周辺

JR 東日本では、209 系から、ドアのデザインを一新。当時まだ普及していなかった接着式のドアガラス支持を積極的に採用、ドアの取っ手も右側のみの設置となった。また、2004 年製造分の一部から、ドアの内側上壁にドアランプを設置した。

ドアチャイムは、G 音→D 音が 3 回鳴るものであるが、一部車両を除き、音をよく聞くと、チャイムの 2 回目と 3 回目の間で一旦音が途切れているので、2 回鳴るものと 1 回鳴るものを組み合わせていると考えられる(このチャイムが 1 回鳴るものは JR E129 系のドア開時、2 回鳴るものは JR E129 系のドア閉時および小田急 30000 形「EXE $\alpha$ 」で使用)。このドアチャイムを採用している車両は、森尾電機、三菱電機、日立製作所のいずれかの案内装置を取り付けているが、各社間で音色や音階が微妙に異なる(森尾電機製は比較的大きくはっきりとした音であるのに対し、三菱電機製は少し音がこもっている。日立製作所のは音色が前述 2 社と異なり、音も半音高い)。また、車両間貫通扉も、全部または一部に JR 東日本の技術が採用されている。

② 手すり・つり革、網棚

E233 系以降、JR 東日本では、湾曲した形で、優先席付近に、オレンジのマーキングがされた手すりを導入した。これにより、握りやすさが向上し、優先席がつり革を見ずとも容易に判別できるようになった。

私鉄でも、この手すりを採用した車両が多く登場し、今や「標準仕様」となりつつあるのだ。

つり革も新開発の抗菌のものを採用した。JRの車両では黒色(優先席ではオレンジ)であるが、その後、紺色(ゆりかもめ7300形など)、緑色(山手線向けE235系)、肌色(東急2020系など)といった、様々な色のものが登場した。

また、JR東日本の最近製造された車両の網棚はアルミ製の今までより頑丈なものとなったが、これは後に東急の車両にも採用された。

### ③ 車両製造の工法

川崎重工開発の「2シート工法」は、JR東日本向け車両のために開発された技術だが、これは、阪神9000系やJR西日本の223系(0番台、1000番台を除く)といった、JR東日本の車両をベースとしていない車両にも採用された。

総合車両製作所開発の「sustina」も、JR東日本の車両を進化させた技術だが、タイはバンコクの、「バンコク・メトロ パープルライン」の車両にも採用された。

## 4. ～みんな違って、みんないい！～「新系列車両」たちの、各社間の相違点

第2項で、「新系列車両」のなかまを紹介したが、その中にも、JR東日本と私鉄、また私鉄同士で、各々の違いがある。似ているように見えて、各社間で様々な相違点が見える。例えば、手すりは普通のものに加え、エンボス加工されたものや、電解加工されたものなどがあり、手すりにつながっている網棚も、パイプ状のもの、網目状のもの、アルミでできた板状のものなどある。また、乗務員室仕切扉は、大手私鉄での開閉窓に対し、JR東日本や静岡鉄道は固定窓で、京急新1000形はそれ以前から続く京急オリジナルのもの、南海8000系やE721系では引き戸になっている。また、客用扉に関しては、内側化粧板の有無、ドアガラスの形状(単板ガラスか複層ガラスか)、ドアの取っ手の左右など、様々な組み合わせがあり、ドアだけでその車両を特定できるといっても過言ではない。このほかにも、様々な場所に、各形式の個性が表れている。

## 5. さいごに

JR東日本の車両がいかに広まっているかがおわかりいただけたらだろうか。鉄道ファンの中には、このような車両に「安っぽい」というイメージを持っている人もいるが、私は、JR東日本の革新的な車両に対する観方の転換や、様々な技術の改良によって生まれた、「次世代の交通機関」にふさわしい車両だと思っている。

【補足】写真で見る

① ドア、ドア周辺

いろいろなドアの例

車両の例	取手の位置	ドア車内側	ドアガラス	ガラス支持
205系100番台	両側	無塗装	単板	接着
209系、E231系、都営10-300形前期車 相鉄10000系、東急5000系列前期車 京急新1000形ステンレス車(～2015製造) 静鉄A3000形、南海8000系 など	右側	無塗装	単板	接着
E233系、E235系、相鉄11000系 小田急4000形、東急5000系列後期車以降 京王5000系	右側	化粧板貼り	複層	接着
E721系、HB-E210系、SAT721系、青い森703系 都営10-300形後期車、都営5500形	右側	無塗装	複層	接着
E129系、東臨70-000形後期車 京急新1000形ステンレス車(2016製造～)	右側	化粧板貼り	単板	接着
京王1000系後期車	左側	無塗装	単板	接着
京王8000系更新車、京王1000系更新車	左側	化粧板貼り	複層	接着
東臨70-000形前期車	右側	化粧板貼り	単板	金具押さえ
209系910番台	右側	無塗装	単板	金具押さえ

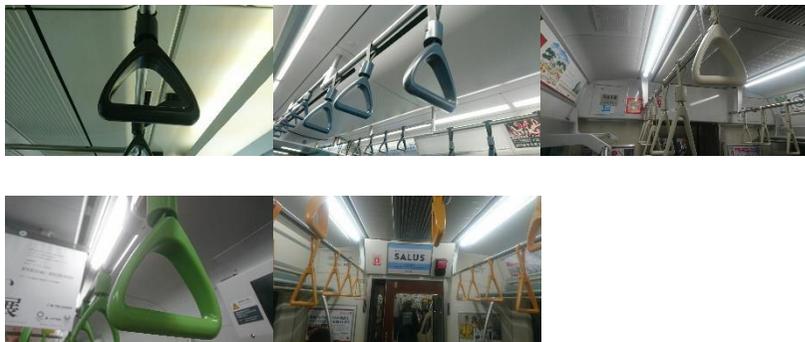
※205系100番台は、横浜線に導入された6ドア車だが、209系製造開始後の製造であったため、配管などの構造を205系と合わせたほかは209系の仕様を踏襲している。

※東臨70-000形は、車外側の取手のみ両側である。

※上記は一例である。JR東日本の車両、およびその車両をベースにした車両から派生したドアを掲載している。

② 手すり・つり革、網棚

A) カラフル! 抗菌つり革



※停車場冊子(白黒)でご覧の皆様

黒	紺	白
緑	橙	の順に並んでいます

- B) ドアの取手が左側に配置された、京王の車両のドア



- C) 「sustina」構体の車両 車内にあるバー



車両強化のため、車内の手すりと垂直方向にバーが張り巡らされている。

- D) 板状の網棚



小さな物の落下も防ぐことができる。写真は東急 5050 系より。

#### 【おまけ】 筆者の生態

いつから鉄道好きになったの？

3歳のときくらいかなあ…

好きな車両は？

今好きなのは、JR西日本の207系と、都営地下鉄10-300形だゾ!

好きな路線は？

東海道線など近郊路線。【ムーンライトながら 大垣ゆき】によく乗ります!←地味に方向幕のフォント使うなっw

何鉄？

撮り鉄、音鉄、音響鉄、乗り鉄、車両鉄、もじ鉄…多すぎてこれもうわかんねえなあ。

## 【参考文献】

Wikipedia (<https://ja.wikipedia.org/wiki/>)

- JR 東日本 209 系電車 ([https://ja.wikipedia.org/wiki/JR 東日本 209 系電車](https://ja.wikipedia.org/wiki/JR_東日本_209_系電車))
- JR 東日本 E231 系電車 ([https://ja.wikipedia.org/wiki/JR 東日本 E231 系電車](https://ja.wikipedia.org/wiki/JR_東日本_E231_系電車))
- JR 東日本 E233 系電車 ([https://ja.wikipedia.org/wiki/JR 東日本 E233 系電車](https://ja.wikipedia.org/wiki/JR_東日本_E233_系電車))
- JR 東日本 E235 系電車 ([https://ja.wikipedia.org/wiki/JR 東日本 E235 系電車](https://ja.wikipedia.org/wiki/JR_東日本_E235_系電車))

乗りものニュース (<https://trafficnews.jp/category/railway/>)

- 「横から見たら同じ車両？ 首都圏の鉄道で採用広がる「標準車両」とは」  
(<https://trafficnews.jp/post/80632>)

## 【今回題材とした鉄道会社】

東日本旅客鉄道、東京臨海高速鉄道、東京急行電鉄、横浜高速鉄道、京王電鉄、東京都交通局、小田急電鉄、京急電鉄、相模鉄道、静岡鉄道、南海電鉄、IGR いわて銀河鉄道、青い森鉄道、えちごトキめき鉄道、しなの鉄道、阿武隈急行、埼玉新都市交通、横浜新都市交通

## 【使用フォント】

MS 明朝
MS ゴシック
ロダン M
スーラ DB
新ゴ(学参) DB
リュウミン(学参) M
国鉄方向幕書体

## 【イラスト素材】

いらすとや

(<https://www.irasutoya.com/>)



## ●著者紹介 宗像 佐斗史〈むなかた さとし〉



2001 年、東京都渋谷区に生まれる。幼少期からよく線路沿いで電車を眺めており、当時の新旧いろいろな車両を見ていく中で、「車体にいろいろな形があって面白い」との理由で鉄道ファンに。中学・高校では、旅行・鉄道研究部 HP 班に所属。鉄道クイズ大会での優勝経験がある。バスや車の知識も少しある。旅行・交通以外の趣味は、ネットサーフィン、ネットゲーム、アニメ鑑賞、カラオケ、トイレ研究、エレベーター研究、フォント研究、音楽鑑賞・制作、YouTube、Twitter、ラーメンを味わうことなど。推し歌手は NONA REEVES、Mr. Children など、推し声優は水瀬いのり氏、花澤香菜氏。好きな駅弁は「叙々苑焼肉弁当」「牛肉どまん中」、好きな飲料は、「贅沢バニラミルク」「モンスターエナジー」。好きなミスドはチョコレート・ストロベリー系。

疲れた…

# ハードすぎるみさきまぐるきっぷ旅

## 前置き

どうも。中一の保田です。当然初執筆なので日本語がおかしかったり文章が拙かったりしますがご了承下さい。

今回は茨城県に住んでいた時に行った「みさきまぐるきっぷ」を使用した旅について書きます。



## 登場人物と行程

・保田 雄翔 執筆者。京急富岡付近に住んでいる。キレやすく落ち着きのない。要は問題児。

・ポン酢 同行者。当然仮名である。茨城県の某市に住んでいる。ついでにその市には**電車が**ない。なので電車に乗った回数は片手で数えられるらしい。

行程…

朝 5 時半頃佐原駅集合

佐原 5 時 52 分発 → 成田線 426M 普通 千葉行 → 成田 6 時 29 分

成田 6 時 45 分発 → 成田・総武快速線 3644F 快速 逗子行 → 品川 8 時 6 分

品川 8 時 16 分発 → 京急本線・久里浜線 762H 特急 京急久里浜行 → 京急久里浜 9 時 14 分

京急久里浜 9 時 17 分発→京急久里浜線 962 S H 快特三崎口行→三崎口 9 時 29 分  
 三崎口→ 京急バス (時間忘れた) → 三崎港  
 三崎港から観光 にじいろさかな号 2 号  
 うらりでお買い物試食しまくってやるぜビュッフェ  
 三崎港→ 京急バス (時間忘れた) →三崎口  
 三崎口→ 京急久里浜線 快特 青砥行き →三浦海岸  
 昼御飯「廻転寿司 海鮮」  
 三浦海岸 12 時 19 分→多分京急久里浜線・京急本線 1203A 快特泉岳寺行→横浜 13 時 04 分  
 横浜→みなとみらい線 (時間 ナニソレオイシイメ) →元町・中華街  
 中華街王府井 小籠包  
 徒歩で山下公園へ移動  
 山下公園でダラダラゲー…のんびり  
 元町・中華街まで徒歩  
 元町・中華街→ みなとみらい線 F ライナー (時間ねえー。) → 横浜  
 横浜→ 京急本線 快特 泉岳寺行 → 京急川崎  
 京急川崎→ 京急電鉄大師線 普通 小島新田行 → 川崎大師  
 川崎大師観光  
 川崎大師→ 京急大師線 普通 京急川崎行 → 京急川崎  
 京急川崎→ 京急本線 快特 泉岳寺行 → 品川  
 品川 → 京浜東北線 各駅停車 大宮行 → 東京  
 東京 → 高速バスかしま号 →鹿島セントラルホテル  
 筆者宅で解散

## 0. いざ出発!

「ベクション」あー明日旅行なのに風邪をひいてしまったようだ。まあ無理やり行くんだけどね。

さて旅行の準備をしよう。まずリュックにお金と飴と行程表、カメラも必要だ。  
 …中略…

…1 時間後…

「はあ疲れた。寝よう。」・・・

翌日

おはようございます。時刻は午前 3 時 30 分。車で佐原駅まで向かいます。  
 佐原駅についたころにはもうポン酢は待っていた。さて旅行の始まりだ。

# 1. 上京

さて佐原駅に着いた。乗車電(乗る電車のこと)までは時間があるのでベンチで休む。にしても静かだった。

また「B. B. BASE」の乗車目標があった。



そんなことをしていたら電車が入線してきた。まあ209系なんですけども。



(撮影は成田駅) 今気づいたけど地味にトップナンバーじゃんw

209系C401編成 佐原5時52分 → 成田6時29分

無事ボックス席を確保し、間もなく電車は発車した。

電車は山と田んぼを縫い、途中幾つかの小さな駅に停車し、成田に到着した。

成田からは成田始発の快速久里浜行に乗車する。



E217 系

成田 6 時 45 分発→成田・総武快速・横須賀線 快速久里浜行→品川 8 時 6 分



車内の画像

発車メロディもしっかり鳴り、BOX シートも確保できたので気分がよかった。

にしてもイス硬すぎ。ケツが痛いなんていっていたらあっという間に品川に着いた。



品川 (J017)

そうしたら急いで高輪口に移動する。  
高輪口で購入するものは…分かるよね？

## 2. いざ！みさきまぐろきっぷ

高輪口に移動した私たちはあるものを買いに券売機に並んだ。

それは「みさきまぐろきっぷ」だ。

みさきまぐろきっぷは、品川―三崎口の往復分とバス乗り放題のきっぷ、幾つかの店舗から選べる食事券、そして三崎、三浦で観光やおみやげと引き替えるのにつかえるおもひで券の3つがセットとなっている。

3500円を券売機に投入し、みさきまぐろ切符を手に入れた。

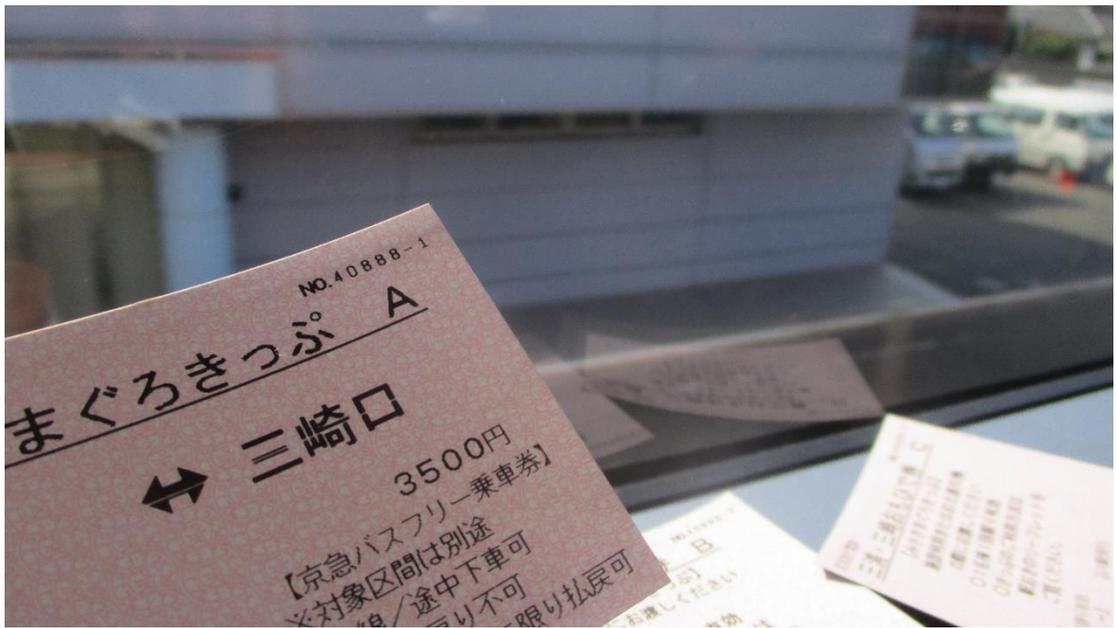
品川駅のホームに上がり暫く雑談をしていると乗車車両が入線してきた。

車両は1041編成だった。

品川 8時16分発→京急本線・久里浜線 762H 特急 京急久里浜行→京急久里浜 9時14分  
車両 新1000形 1041編成 1041号車



1041編成 (後日撮影)



みさきまぐろきっぷ

京急は早いとポン酢で紹介していたが、生憎朝なので速度は遅かった。

当時はリラックマとコラボがあったので上大岡駅で「かみがおおおか」の駅名標を車内から撮った。



(かみがおおおか駅)

そして私に縁のある杉田、京急富岡、能見台を立て続けに通過し、気がついたら京急久里浜に着いていた。

京急久里浜も

「京急リラック久里浜」になっていたのもやはり二人で写真を撮っていた



そこからは反対に止まっていた快特三崎口行きに乗り、三崎口に向かう。

車両はステンレスの新 1000 形だった。

ついでにこの運用は京急久里浜始発の三崎口行きである。

これが何を表すかということ各駅に止まるということだ。

快特なのに各駅に止まるということかなり不思議なものだ。

YRP のびたとか冗談を言っていたらあつという間に三崎口に着いた。



三崎マグロ駅

そこからは京急バスに乗った。

京急バスはみさきまぐろきっぷで乗車可能なのでかなりお得だ。

広告で「みさきまぐろは鮮味楽」とうるさかった

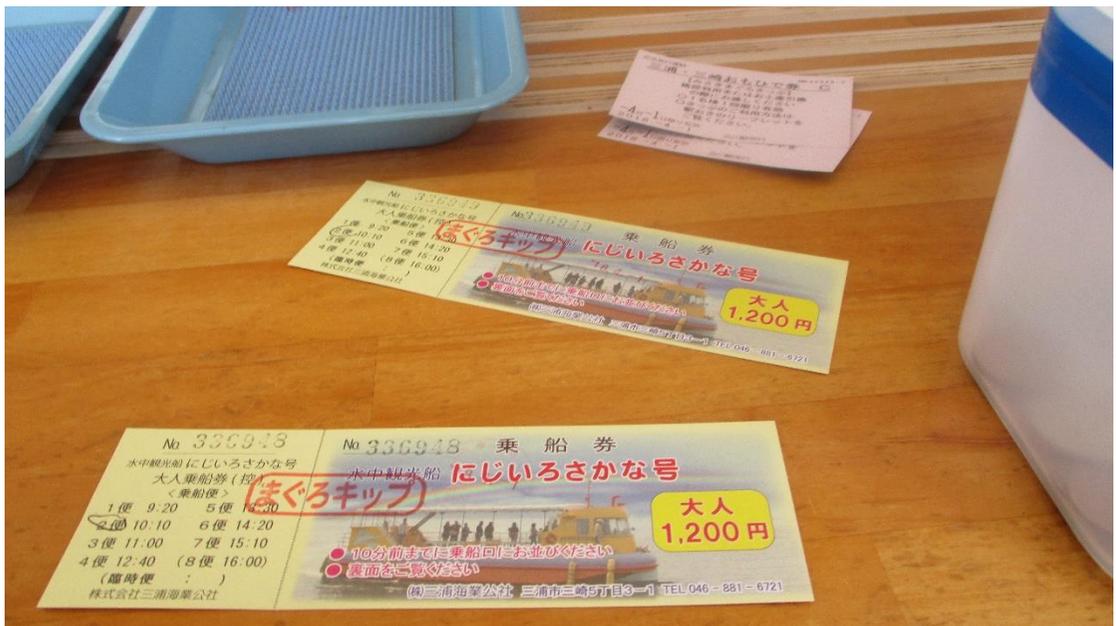
おまけ 鮮味楽にいった

後日鮮味楽に行って参りました。普通においしかったです。はい。

そしてうらりマルシェについたので「にじいろさかな号」にのる

海中遊覧船で、ここにしかないらしい

みさきまぐろきっぷでも行くことができます。



鳥が多い→

そしてかもめの餌を買う (なおかつぱえびせん)。

カモメの餌を食べていた。かつぱえびせんおいしい。



しばらくすると魚を見るポイントについた。



キレイダナー



上からの景色。きれいだなー

そんなことをしていたら、あっという間に終わってしまった。  
そしてバスまで時間もあるのでうらりで買い物をした。



そしてバスを使って戻り、三崎口から三浦海岸へ移動する。



←乗車車両

そしてそこから「廻転寿司 海鮮」で食事をする。



まぐろの珍味などもあり、貴重な経験だった。

私たちはすんなりと席に着けたが、食べ始める頃には待っている人もいた。本当に運がよかった。

その後は三浦海岸へ戻り、横浜へ向かう。2100形だった。ポン酢は寝てしまった。

その後横浜から中華街へ向かう。

横浜→

みなとみらい線

→元町・中華街



中華街



そして小籠包で有名な王府井へ向かう。



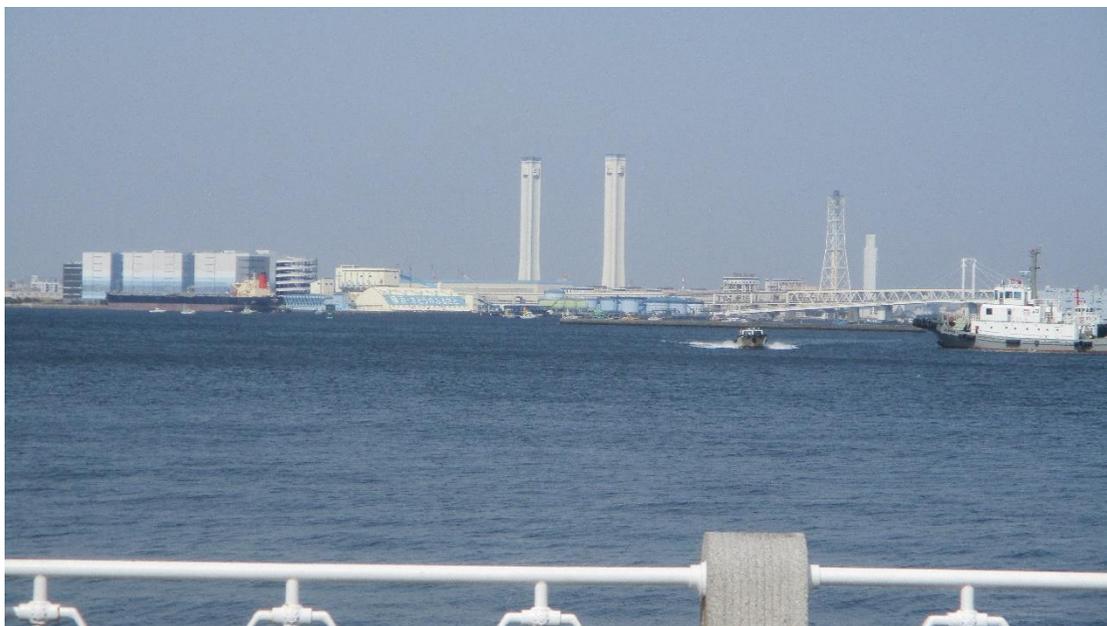
なお6つも食べきれないので、シェアした。

スープもおいしかった。一番おいしかったのは緑色の翡翠<sup>ひすい</sup>だった。

スープを少しこぼしてしまっただが気にしない。

そして徒歩で山下公園へ向かう。

山下公園ではずっとマインクラフトをしていた。←おい



山下公園で相談する。

僕「どうする？時間余ってるけど。川崎大師とかいく？」

ポ「行こう！」

こんな流れで急遽川崎大師へ行くことになった。

元町中華街に戻り、電車に乗車する。

が、目の前で行かれた。悔しい。

そんなことを思っていたら電車が入線してきた。だが車体が見慣れない緑色だった。

そう。まさかの青ガエル塗装に遭遇したのだ。(画像ないです。すいません。)

そして横浜に着いたらまた 2100 形の快特に乗車し京急川崎に向かった。

そして大師線に乗車する。地味に初乗車だった。

そこから川崎大師までかなり迷った。正しい入り口がわからない。

結局裏の方から入った。



川崎大師

おみくじを引いた。結果は覚えていない。

また屋台なども出ていたので何か買おうかなと思ったがやめた。

そして川崎大師駅に戻ると外国人で券売機には列が。そして目の前で 1521 編成に行かれた。

そして京急川崎に戻ったときには、くたくただった。

これが運の尽きだった。

その後、また 2100 形に乗り品川に戻った。運良く途中で座れた。

そして品川について、1025 編成（ドレミファ）が来たので撮影しようとしたらシーフライヤーに被られた。

その後京浜東北線に乗り込んだらなにやらトラブルがあったらしく運転見合わせ。

10 分ほどで再開したが後続との間隔調整でしょっちゅう止まった。

東京駅につき高速バス停をみると長蛇の列。暫く待合室でゲームをしていたが列が全然減らない。

1 時間たっても空かないので並んでバスに乗った。

並んで座れた。

寝てしまい、いつのまにか鹿島セントラルホテルに着いた。

その後ボン酢の車で送ってってもらいハードすぎる日帰り旅行は幕を閉じたのだ。

あとがき

ハードすぎましたね。川崎大師へいったのは失敗でしたね。

まあ小学校の卒業前の思い出作りにはちょうどよかったです。

皆様もみさきまぐろきっぷで是非一度旅行してみてください。



# 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。



1日目: 3月11日

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。



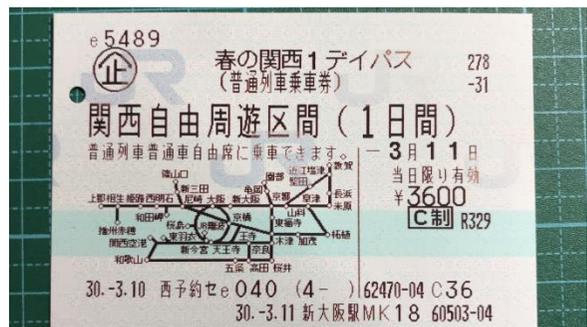
▲ JR東海と西日本が保有するN700A



▲ 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鳳(おおとり)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（みさぎ）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（さんのみや）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（さんのみや）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。

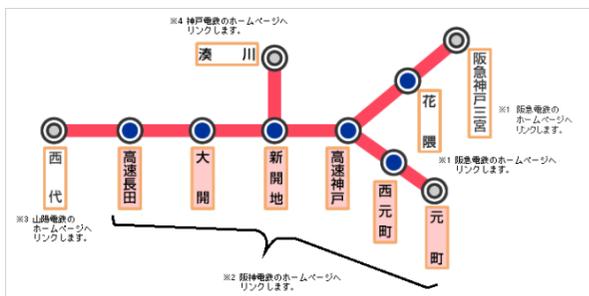
すると、次々に阪急7000系、阪神の8000系などがやって来ました。

## 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(にしだい)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は、この専用改札を通過した時に料



▲和田岬の駅名標

金が徴収されることになります。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。



▲和田岬駅付近の踏切を通過する103系

**[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。疲れていたなので、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、西中島南方（にしなかじまみなみがた）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3000系

撮影したかった3000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

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。



▲次々に電車が出発し到着する阪急梅田駅



▲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。



停車場の執筆は三度目となります中三の淺沼 亮です。去年までは研究発表を書いていたが、今年は趣向を変えて旅行記を書かせていただきました。関西地区の撮影記になります。読み仮名をつけたのは、どっかの大学と読み間違えてはいけないからです。まずは自己紹介から

名前	淺沼 亮
クラス	中学三年B組
最寄り駅	構内踏切のある京成本線の駅
何鉄か	乗り鉄、撮り鉄、模型鉄…
好きな車両	都営5500形
好きな路線	京成本線
居住地	千葉県市川市

#### 注意 CAUTION

- ・執筆者は14歳の人間です。過度な期待はしないでください。
- ・不快な思いをさせてしまうことがあるかもしれません。その時は申し訳ありません。

以上のことを留意した上で、お読みください。

# 第 1 章 ! 2018/1/2 編

皆様明けましておめでとうございます。2018 年となりました。

竜田川 10:36 発→→近鉄生駒線 ワンマン普通 生駒行き→→→生駒 10:54 着

旅の始まりは近鉄生駒線。10 月の勢野北口～竜田川間での土砂災害による徐行運転の影響で、4 本/h から 3 本/h へと減便されてしまっている。普段はワンマン運転だが、車両不足の時などは、8810 系などで代走して、ツーマン運転となるが、私は見たことがない。そんな生駒線で生駒へ向かう。生駒に到着。奈良線に乗り換え。

生駒 10:58 発→→近鉄奈良線 区間準急 尼崎行き→→→→→東花園 11:12 着  
(停車駅：すべての駅)

東花園 11:14 発→→近鉄奈良線 普通 尼崎行き→→→→→河内花園 11:15 着

撮影を開始(形式は一番前に連結されている車両)



左：8800 系(前 4 両) (急行 奈良) まさかのトプナン(?)

中：阪神 9000 系 (普通 東花園)

右：9820 系 (準急 大和西大寺) シリーズ 21 の一列



左：21000 系 (回送) アーバンライナーplus

中：9020 系(前 2 両) (急行 奈良) 志摩スペイン村ラッピング車両

右：1252 系(前 2 両) (快速急行 奈良) 関西私鉄では珍しい 10 両編成



左：1026系（普通 東花園）

中：1026系（区間準急 大和西大寺）まさかの連番

右：5820系（快速急行 奈良）



左：9820系（普通 大和西大寺）

中：8600系（急行 奈良）

右：阪神1000系（快速急行 奈良）

河内花園 12:24 発→→近鉄奈良線 普通 尼崎行き→→→→→→→鶴橋 12:40 着

河内花園で撮影した後、普通列車で鶴橋へ。まさかの阪神車。鶴橋でも撮影



左：5820系（快速急行 神戸三宮）

中：5800系（区間準急 尼崎）ロング、クロス両用のL/Cカー

右：9820系（区間準急 尼崎）



前頁左：9820系（急行 大阪難波）

前頁中：21020系（特急アーバンライナー 大阪難波） 名阪特急70th HM車両

前頁右：3200系（普通 大阪難波） 京都市営烏丸線乗入れ対応車。

鶴橋 13:06 発→→近鉄奈良線 **快速急行** 神戸三宮行き→→→→大阪難波 13:12 着  
(停車駅：すべての駅)

南海難波 13:27 発→→南海本線 **普通**(←ここ重要) 和歌山市行き→→粉浜 13:34 着  
(停車駅：南海難波、新今宮、天下茶屋、天下茶屋から各駅)

粉浜 14:04 発→→南海本線 **普通** 和歌山市行き→→→→→→堺 14:12 着  
(停車駅：すべての駅)

堺 14:18 発→→南海本線 **空港急行** 関西空港行き→→→→→羽衣 14:23 着  
(停車駅：堺、羽衣)

羽衣 14:29 発→→南海高師浜線 **普通** 高師浜行き→→→→→高師浜 14:33 着

高師浜 14:38 発→→南海高師浜線 **普通** 羽衣行き→→→→→→羽衣 14:41 着

粉浜で撮影したが、諸事情で全カットさせていただく。乗りつぶしがてら高師浜線へ。とりあえず普通に乗り、堺で先行する空港急行へ乗り継ぎ、羽衣へ向かう。羽衣駅は現在、連続立体交差化事業が進められており、下り線(関西空港・和歌山市方面)が高架、上り線(南海難波方面)と高師浜線が地上となっていた。高師浜線を往復し、羽衣で改札を出る。

東羽衣 14:50 発→→JR東羽衣線 **普通** 鳳行き→→→→→→→→鳳 14:53 着

続いてはJR羽衣線。高架化工事のせいで道に迷った。ホームに上がり、数分待つと、予想していた通りの水色の電車が現れた。そう、103系だ。3月のダイヤ改正で223系、225系に置き換えられると聞いて、撮影しに来た。



こんな日常も、残り短い。

鳳 15:10 発→→JR 阪和線 紀州路快速 大阪方面行き→→→三国ヶ丘 15:14 着  
(停車駅：鳳、三国ヶ丘)

三国ヶ丘 15:19 発→→JR 阪和線 普通 天王寺行き→→→→→浅 香 15:23 着



左：223 系 0 番台(関空快速 関西空港+紀州路快速 和歌山) 外国人へのトラップ  
中：281 系(特急はるか 関西空港)  
右：205 系(普通 熊取) 残り少ない 205 系



左：225 系 5100 番台(関空快速 関西空港+紀州路快速 和歌山)  
中：225 系 5100 番台(普通 熊取) 無駄に快適な普通電車  
右：289 系(特急くろしお) 高輪の某女性英語教師の地元へ

223 とか 225 に埋め尽くされたもはや阪和線でなくなった阪和線を撮影。有名撮影地なのでキャパシティが余っているかと危惧していたが、先客は 1 人。なんとかあった。よかった。お目当てとしていた 205 系も来てくれて満足した。

浅 香 16:50 発→→JR 阪和線 普通 天王寺行き→→→→→天王寺 17:07 着

天王寺 17:17 発→→JR 大和路線 大和路快速 奈良行き→→→王 寺 17:36 着  
(停車駅：天王寺、久宝寺、王寺)

王 寺 17:50 発→→近鉄生駒線 ワンマン普通 生駒行き→→竜田川 17:57 着

この後は特に話すこともないのでパス。帰宅した。

## 第2章！2018/3/31 編

つづいては、春の帰省中の遠征を。3月31日。中学2年生最後の日だ。明日からは中学3年生。実感湧かない。

竜田川 9:57 発→→近鉄生駒線 ワンマン普通 生駒行き→→→→生駒 10:15 着

生駒 10:22 発→→近鉄奈良線 **快速急行** 神戸三宮行き→→→→大阪難波 10:44 着  
(停車駅：生駒、鶴橋、大阪上本町、近鉄日本橋、大阪難波)

旅の始まりはいつもの近鉄生駒線。説明はいらないよね？生駒からは速くて便利な快速急行。奈良県生駒市の生駒駅から大阪環状線接続駅の鶴橋までノンストップで飛ばしてくれる、素晴らしい列車だ。この区間を普通で行くと、生駒、石切、額田、枚岡、瓢箪山、東花園、河内花園、若江岩田、八戸ノ里、河内小阪、河内永和、布施、今里、鶴橋と止まっていく。遅すぎ。すぐに鶴橋に到着。そのまま数駅乗車し、大阪難波まで。大阪難波で下車。

なんば 10:50 発→→大阪市営地下鉄御堂筋線 新大阪行き→→→→淀屋橋 10:56 着

中学2年生最終日の自分。それと同じように最終日を迎えているものがあつた。そう。大阪市営地下鉄。翌日4月1日からは、民営化されてOsaka Metroとなる。そんな最終日の大阪市営地下鉄に乗車した。といっても、御堂筋線の数駅間のみだが。

大阪市営地下鉄のロゴマークとなっていた「マルコマーク」も撮影してきた。



今まで当たり前のように見られていた「マルコマーク」が見られなくなる。今まではあまり意識して見ていなかったが、どこか寂しさを感じる。もし都営地下鉄と東京メトロが経営統合される時も、こんなことを考えるのだろう。本当に統合されるかはわからないが。

淀屋橋で大阪市営地下鉄に別れを告げた(とは言ってもこの日の夜に四つ橋線とポートタウン線に乗車するが)後は、続いてプレミアムカーのある京阪に向かう。プレミアムカー、あれは正直言って神。普通に8000とか3000でも快適なのに、それにさらに豪華な座

席を提供してくれる。課金しても座れる保証のない JR○日本の 2 階建てグ○ーン車とは大違いだ。このプレミアムカー、京急 2100 形でも真似してほしいところだ。話を京阪に戻そう。京阪のプレミアムカーは、8000 系に続いて 3000 系にも導入されるようだ。儲かっているのだろう。

淀屋橋 11:10 発→→京阪本線 **特急** 出町柳行き→→→→→→→京 橋 11:17 着  
(停車駅：淀屋橋、北浜、天満橋、京橋)  
京 橋 11:21 発→→京阪本線 **普通** 萱島行き→→→→→→→土 居 11:31 着

はじめは特急に乗車。8000 系ダブルデッカーを期待したが、残念ながら 3000 系。8000 系の場合は、折り返し時に一旦ドアを閉め、少し移動した後、再度ドアを開ける。家の近くの都営新宿線本八幡駅でも一旦ドア閉め乗車は実施されているが、移動はしない。移動するのはここぐらいではないか。しかし、3000 系ではこのようなものはない。そのため、どのドアの前に並ぶかが勝負となる。私は勝負に負けてしまった。が、前のほうへ移動していると、窓側が空いている席があったのだ。奇跡だ。しかし、その極楽はたった数駅。京橋で普通に乗り換えなくてはならない。京橋で下車し、普通に乗り換える。土居で下車し、撮影を開始。



左：8000 系(特急 淀屋橋) 3 両目がプレミアムカー  
中：6000 系(特急 淀屋橋) 特急は特急でも快適ではないと思う  
下：2200 系(準急 淀屋橋) 大津線 4 駅 駅名変更 HM

土 居 12:11 発→→京阪本線 **普通** 枚方市行き→→→→→→→門真市 12:19 着  
撮影を終了し、続いては大阪モノレールに向かう。乗換駅の門真市で下車した。

門真市 12:23 発→→大阪モノレール 大阪空港行き→→→→→→→沢良宜 12:32 着

京阪の次は、大阪モノレール。この日は、万博記念公園桜まつりで、臨時列車が運行されていた。ただ、お目当てはこれではなく、京急のラッピングをした車両。京急を好きになってしまった人間にとって、これを撮らないわけにはいかない。最初は沢良宜(さわらぎ)で撮影。



左：2000系(門真市) 大阪万博誘致ラッピング車両

右：1000系(門真市) なんてことのない1000系

途中、お目当ての京急ラッピングが逆行きの千里中央行きで来たので、乗車。

沢良宜 13:08 発→→大阪モノレール 千里中央行き→→→→南茨木 13:10 着  
(臨時列車のため時刻はおおよそ)

南茨木で降りて、折り返しを待つ。



左：1000系(門真市) 青色

右：1000系(門真市) なんか痛々しいラッピング





左：8000系(急行 梅田) ヘッドマークで車番を隠すのはやめてほしい

右：1000系(普通 梅田) 大阪万博誘致ヘッドマーク

石橋 14:56 発→→阪急宝塚本線 急行 宝塚行き→→→→→宝塚 15:13 着  
(停車駅：すべての駅)

撮影を終了し、石橋を出発。大阪万博誘致のラッピングやらヘッドマークやら、今回だけで何回見たことか。ここからは、宝塚歌劇で有名な宝塚へ向かう。急行だが、豊中以北は各駅に停車する。何駅か進むと、出会い系スポット？の宝塚中央図書館の最寄り駅、清荒神駅に到着。先頭車両に乗っていたが、その車両に乗ってきたのはおじさん一人だけであった。一駅で宝塚に到着。

宝塚 15:16 発→→阪急今津線 普通 西宮北口行き→→→→→甲東園 15:26 着

お待たせしました。「阪急電車～片道15分の奇跡」の舞台、阪急今津線。宝塚から西宮北口へ向かう。次は宝塚南口。駅間にある縁結びの神様、「生」のモニュメントは見逃してしまった。もったいない。宝塚ホテルの最寄り駅、宝塚南口に到着。次は逆瀬川。逆瀬川に到着。電車を飛び降りて階段を駆け上がって…、とはいきません。次は小林。「こばやし」ではなく、「おばやし」と読む。討ち入り帰りの寝取られ女に向かって「花嫁さん」と言うのはやめようね。小林に到着。いい駅らしいけど、降りている暇はない。次は仁川。車内でカップルの喧嘩は起きずに済んだ。やれやれ。阪神競馬場の最寄り駅、仁川に到着。阪神競馬場の最寄り駅のため、多客対応のために引き上げ線が宝塚寄りに1本と、上り線に降車専用ホームがある。この引き上げ線は、映画の撮影でも活用されていたらしい。次は甲東園。甲東園に到着。撮影をしたいので一旦下車。



5000系 5012編成(普通 西宮北口) 大阪杯HM

甲東園駅。この駅は関西学院大学の最寄り駅。関西学院大学、聞き覚えのある方が多いのではないだろうか。そう、アメフトで日大の選手に反則タックルを食らったところ。「かんさいがくいん」ではなく「かんせいがくいん」と読む。駅に降りてみると、小説の通り、大学生や高校生が多い。私の家の近くにある京成線の国府台駅のようだ。

甲東園 15:36 発→→阪急今津線 普通 西宮北口行き→→→→西宮北口 15:40 着

甲東園を出発。次は門戸厄神。朝の都営浅草線のようにうるさい女子高生はいなかったのよかったです。門戸厄神に到着。次は西宮北口。車内は結構混んでいる。そして終点、西宮北口に到着。出会い系スポット?の階段を上り、コンコースへ。そして神戸線へ乗り換え。

西宮北口 15:45 発→→阪急神戸本線 特急 梅田行き→→→→→梅田 15:58 着  
(停車駅：西宮北口、十三、梅田)

混雑する特急に乗車し、一気に梅田へ。今津南線にも乗りたかったが、曜日と予算の関係で断念した(曜日で断念したというのは、平日は阪神の快速急行は今津駅を通過するためだ)。阪急梅田。噂に聞いていた通り、なんていうかすごい。阪急梅田半端ないって！

大阪 定刻 16:13 発→→JR 大阪環状線・大和路線 大和路快速 加茂行き→王寺 定刻 16:49 着  
(停車駅：大阪、福島、西九条、弁天町、大正、新今宮、天王寺、久宝寺、王寺)

大阪駅まで歩き、大阪環状線ホームへ向かう。JR 京都線だか神戸線だかの沿線火災でどうやら遅延しているようだ。きっと防護無線を食らったのだろう。環状線列車を見送り、2本目の大和路快速に乗ろうとしたのだが、環状が発車してから、なかなか大和路快速が来ないのだ。このあとは鉄研旅行で21:00に大阪南港へ行かなくてはならなかったのだから、かなり焦った。ちなみに、遅刻したら愛媛へ向かうフェリーに乗船できなくなる(鉄研旅行の詳しい旅程については別の記事をご覧ください。私は大阪南港から途中参加しました)。やっと来たと思いきや乗車したものの、新今宮、天王寺、久宝寺、王寺と新今宮から各駅、駅の手前で停止信号。王寺に着いた時には20分くらい遅れていた。もちろん、近鉄生駒線の電車には間に合わなかった。

王寺 17:15 発→→近鉄生駒線 ワンマン普通 生駒行き→→竜田川 17:22 着

仕方なく次の電車で帰宅。このあとは急いで風呂入って夕飯食べて支度して大阪南港へ向かった。大阪上本町でバルブしたりしたが省略。



お読みいただきありがとうございました。

スペースが余ったので、最近消えてしまった車両と、登場した車両を





こんにちは。停車場初めての執筆となる高2の加藤です。

今年の7月、私は、同じく高2の宗像と2泊5日の山陰・九州旅行に行ってきました。その様子を綴ろうと思います。下手な文章になりますが、最後まで読んでいただくと幸いです。

軽くメンバー紹介

名前	学年	紹介文
加藤雄己	高2	鉄研HP 班班長。この旅行の計画者。恐らく鉄研の中で最も鉄道の知識が薄い部員。鉄研屈指のJリーグファン兼浦和レッズサポーター。趣味は、サッカー観戦と弾丸旅行。
宗像佐斗史	高2	鉄研部員。鉄研一のムードメーカー兼問題児。鉄道に関しては幅広い知識を持ち、鉄道模型コンテスト鉄道クイズ大会、男子校フェスタ鉄道クイズ大会の高輪の優勝に大きく貢献。鉄研屈指の声優好き。遅刻魔。



4月某日、私はサンライズ出雲を使い中国地方を巡る旅行を計画した。芸備線・木次線・一畑電車などに乗りながら、厳島神社・出雲大社などの観光スポットを巡るというものだった。スケジュール調整やホテル予約も早い段階に済ませ、さらに、サンライズ出雲の切符を取ることに成功した。あとは、旅行に行くだけだと思ったが、まさかあんな悲劇が起こるとはこの時は思いもしなかった…。

7月8日、旅行の約2週間前のこの日、私にあるニュースが飛び込んできた。西日本豪雨に関するニュースだった。私は、大変だなと思って見ていたが、交通機関の状況のニュースが流れたとき、私に衝撃が走った。なんと、芸備線を始め旅行で利用する予定の多くのJRの路線が土砂災害を受け、復旧のめどが

立たないというのだ。私は、真っ先にサンライズ出雲のことが思い浮かんだ。サンライズ出雲は伯備線を通る寝台特急のため、当然この日は運休となった。私は、旅行前に復旧することを願っていたが、調べてみたところ、伯備線の被害が私の想像よりもはるかに大きいことが分かった。そして、その約1週間後、無情にも私の乗る予定のサンライズ出雲の運休が JR 西日本の HP にて発表された。さらに、この他にも大きな問題があった。それは、私が東広島市内のホテルを予約していたということだ。実は、私たちが広島に行く予定の日は、コンサートや花火大会があった影響で広島市内のホテルがすぐに埋まってしまうていた。そのため、私は隣の東広島市内のホテルを予約したが、西日本豪雨により、東広島市は大きな被害を受けてしまい、ホテルまで行く手段として利用する予定だった山陽本線も復旧のめどが立たない状況になってしまった。そのため、ホテルまで行く手段が新幹線のみとなってしまった。当然、かなりの額が追加でかかるため、私たちにはホテルに行くためだけに新幹線を利用するということには抵抗があった。私の中では旅行中止も過った。

かなり悩んでいた私だったが、ふと夜行バスのサイトを見ていたら、あるものが目に飛び込んできた。なんと、私たちが広島に行く予定の日の広島～福岡の夜行バスに空席があったのだ。この日は、広島市内のホテルの空室がないと同様に、夜行バスにも空席がないのかと勝手に思い込んでいたが、このバスは数席空いていた。私は急いで予約し、そして、旅行先を中国地方から山陽・九州地方に切り替えるという決断をした。九州地方のホテルはそれなりに空室があったため、私ほうまいこと計画を立てることが出来た。実に旅行のわずか1週間前だった。私は、5日間にも及ぶ壮大な旅行をわずか1週間前に計画するというのは初めてだったが、うまいこと計画を立てられたときにはかなりの爽快感があった。そして、運命の旅行当日を迎えた。



▲無駄となってしまったサンライズ出雲の切符

線区	1ヶ月以上の長期の運転見合わせ区間	主な被害内容
山陽線	三原～海田市 駅間	土砂流入、盛土流出【写真①】、土砂堆積【写真②】、変電所水没
	柳井～徳山 駅間	斜面崩壊、変電所水没
姫新線	上月～新見 駅間	土砂流入
津山線	野々口～牧山 駅間	土砂流入
伯備線	豪渓～上石見 駅間	土砂流入、変電所水没
芸備線	新見～下深川 駅間	橋桁流出【写真③】、橋桁変状、土砂流入
福塩線	府中～塩町 駅間	土砂流入
因美線	津山～智頭 駅間	土砂流入
呉線	三原～海田市 駅間	土砂流入、斜面崩壊、土砂堆積
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜 駅間	土砂流入、盛土流出

▲1ヶ月以上の運転見合わせの路線はこんなにもあった



## 1、旅行当日の朝

私は、朝 4 時半頃に起床した。外は、夏だからかすでにうっすらと明るかった。私は、4 時半まで起きていることは、たまにあるのだが、4 時半に起きることは、旅行時以外ほぼないので、私はこれから長旅に出かけるのだなと実感させられた。そして、旅行前ながらこの旅行の最初の山場を迎えた。それは、旅行の相棒・宗像を起こすことだ。彼は、私とのサッカー観戦の約束に 2 回連続で 1 時間以上遅れるという不名誉な記録を持つほどの遅刻魔だ。~~約束の相手と内容も問題だが…~~彼を起こさなければ、この旅行が始まらないし、計画も狂う。しかし、私は「絶対に起きろよ！(フリではありません。)」と念を押すくらいしか対策をしていなかった。私は、とりあえず電話をかけてみた。

「そもそもスマホの電源ついてなかったら終わりだよな…。」

「あいつの眠りの深さを考えると、マナーモードにしていた場合、起きるのに時間かかるよな…。」

そんな不安が頭の中で過った。そして、彼は 1 回目の電話には出なかった。私の不安はさらに増したが、スマホの電源がついていることは分かったため、粘ってもう 1 度電話をかけてみた。しばらく待っていると、電話の発信音が突然止まり、彼の声が聞こえた。そう、彼は起きていたのだ。彼曰く、1 回目の電話に出なかった理由は気付かなかっただけで、その 15 分ほど前に起きていたらしい。私は、一安心し旅行の準備をした。彼に偉そうに電話をしておきながら、私は旅行の準備が長引き、ギリギリ間に合う時間に家を出ることとなった。

## 2、ひたすら西へ

新橋 7:45→→→東海道本線 普通 熱海行→→→熱海 9:31

来た車両は、E233 系だった。東京では当たり前のように見かける車両だが、この車両が 3 日以上見ることができなくなると考えると、これから行く旅行の長さを実感させられた。品川で宗像がこの列車に乗ってきて、その時に合流する予定だったため、私は、自分のいる号車とドア番号を彼に伝えた。しかし、品川に着いても彼は私の元に来なかった。あまりに来ないので確認してみると、なんと、私の伝えたドア番号が間違っていたのだ。何でも自分が合っていると思うのは本当に良くないなと思知らされた。結局、彼と合流できたのは、列車が平塚を過ぎた頃だった。

熱海 9:37→→→東海道本線 普通 島田行→→→興津 10:34

熱海駅では、元東急 8000 系が停まっていた。そして、私たちの乗る島田行列車も停まっていた。車両は、313 系 2000 番台だった。いよいよここから~~地獄~~のロングシート区間突入となる。車内は、それなりに混んでいたが、私たちは、運良く座ることが出来た。三島駅で伊豆箱根鉄道駿豆線の下派手なアニメラッピング車が停まっていたり、普通は「次は ○○」となるはずの車内案内表示器が東田子の浦の時だけ「次 東田子の浦」となっていたりしたのが、印象的だった。

興津 10:43→→→東海道本線 普通 浜松行→→→浜松 12:15

興津ではそれなりに待ち時間があったが、貨物列車の通過などがあり、面白かった。そして、私たちの乗る車両が来た。来た車両は 211 系 5000 番台だった。車内で今日このからどのような日程にするか話し

合っていたら、あっという間に浜松に到着した。

お腹がすいてきたため、浜松で休憩がてら昼食を摂ることにした。私はご当地の料理が食べたかったため、駅構内にある浜松餃子の店で浜松餃子を食べることにした。少々並んでいたものの、回転率が早かったためかすぐに店内に入れて、料理もすぐに来た。味は、やはり美味しかった。浜松餃子の特徴であるもやしもちちゃんと付いてきており、たれとの相性も抜群だった。



▲熱海駅に停まっていた元東急 8000 系



▲浜松餃子。美味しかった。

浜松 13:20→→東海道本線 普通 豊橋行→→豊橋 13:55

ここでようやくロングシート区間脱出かと思いきや、来た車両は、ロングシートの 211 系 5000 番台だった。この車両が来た瞬間、私以上に宗像がショックを受けていた。そして、列車は静岡県を抜け、愛知県に入り、あっという間に豊橋駅に到着した。

豊橋 14:02→→東海道本線 快速 大垣行→→大垣 15:32

私たちが豊橋に到着したとき、私たちの乗る車両は入線していた。車両は、313 系 5000 番台だった。ようやく、**地獄**のロングシート区間が終わり、転換クロスシートの区間に入った。私は、ようやくロングシート区間から解放されたからか、列車が岡崎を発車した頃に寝てしまい、気付いたら岐阜だった。そのため、名古屋周辺の名鉄との並走区間は全く見る事が出来なかった。そして、起きてからあっという間に大垣に到着した。

大垣 15:37→→東海道本線 普通 米原行→→米原 16:12

ここでは、先ほど私たちが乗っていた大垣行列車が米原行に変わっただけなので、実質乗り換え不要だった。この現象を鉄道ファンの中では「化ける」とよく言われている。私は、これは体験するのが初めてだったため、違和感だらけだった。そして、列車は岐阜県を抜けて滋賀県に入り、米原に到着した。

225 系 100 番台と 223 系 1000 番台を求めて

ここから JR 西日本管内に入る。この時、宗像はあるものを楽しみにしていた。それは、225 系 100 番台と 223 系 1000 番台の 2 つのレア車に乗ることだ。彼は、過去にこれらの車両に乗るチャンスが 2 回あったが、不運なことに 2 回とも逃していた。そのため、今回の旅行で列車を何本でも待ち、何が何でもど

ちらかの車両乗ると決めていたのだ。早く大阪で観光をしたかった私には、はた迷惑な話だが…。

米原 16:17→→→東海道本線 新快速 播州赤穂行→→→近江八幡 16:36

車両は、223系2000番台だった。いきなり目的の車両が来るという奇跡は起こらなかった。そして、宗像曰く、最も目的の車両に遭遇する確率が高いという山科まで行く予定だったが、米原発車から約2分後にある車両とすれ違った。225系だった。私にはよくわからなかったが、宗像がそれに気づき、「225系の0番台か100番台だから、どこかの駅でその列車が米原から折り返してくるのを待とう。」と言いだしたので、近江八幡駅で待つことにした。

近江八幡 16:54→→→東海道本線 快速 網干行→→→野洲 17:01

宗像の読みは当たり、225系が来た。しかし、残念ながら0番台だった。しかし、「0番台でも乗ろう。」と宗像は言ったため、少しの間乗り、野洲で新快速に乗り換えることにした。この時、快速に乗ったままの方が早く山科に着くということは、知る由もなかった…。

野洲 17:13→→→東海道本線 新快速 姫路行→→→山科 17:36

野洲駅の1番線ホームは、単式ホームで片側がフェンスになっていたため、線路と垂直ではなく、線路と真逆のフェンス向きのベンチがあり、ベンチからの景色が寂しすぎて面白かった。来た車両は、223系2000番台だった。そして、あっという間に山科に到着した。

山科 18:01→→→東海道本線 快速 網干行→→→大阪 18:50

山科には、草津線や湖西線から東海道本線に乗り入れる列車も来るため、頻りに列車が来た。宗像がここで待とうと言った理由もわかる。待っているときに、レトロな緑の車体の113系や117系も来たが、宗像は、それに見向きもせず目的の車両を待っていた。そして、網干行の快速が来た。「おー225系じゃん。しかも100番台じゃん！」彼は大喜びしていた。そう、目的の車両の225系100番台が来たのだ。私も一緒に待っていたからか、目的の車両が来て嬉しかった。そして、それに乗り大阪に向かった。



▲野洲駅の寂しいベンチ



▲念願の225系100番台



▲225系100番台の行先表示器

### 3、大阪の空の玄関口へ

大阪 19:02 → → 大阪環状線(内回り) → → 天王寺 19:23

ここで、宗像がりんくうタウンに行きたいと言っていたので、どうせなら関西空港まで行こうと提案したら、賛成してくれたため、関西空港まで行くこととなった。そのため、関空快速を待っていたところ、なんと323系が来た。323系は、宗像も私も乗りたかった車両なので、関空快速を待たずに乗ることにした。夜の大阪の街を眺めていたら、天王寺に到着した。

天王寺 19:30 → → 阪和線・関西空港線 関空快速 関西空港行 → → 関西空港 20:21

来た車両は、225系5000番台だった。列車は、阪和線を抜け、関西空港線に入った。そして、いよいよ関西国際空港連絡橋に差し掛かる。私は、関西空港線初乗車だったので、この橋を渡るのを密かに楽しみにしていた。そして、景色を見るために私は先頭車の一番前に向かった。先頭車からは、空港から漏れる光が煌めく夜の海が見えた。鮮やかで綺麗だった。先頭車には、外国人の乗客が多くいた。恐らく母国に帰るのだろう。日本を離れる前にこんな絶景を見ることが出来るなんて羨ましいなと思っていたら、関西空港駅に到着した。

関西空港駅到着後、すぐに大阪に戻るのはつまらないと思った私たちは、夕食を摂るついでに関西国際空港を散策することにした。夕食は、第2ターミナル内にあるバーガーキングで摂った。旅行中にも味わえる物を食べるのもまたいいものである。そして、私たちは、空港内であることに気付いた。それは、このまま関西空港を出てもホテルに24時頃に到着するということだ。私たちは、急いで関西空港駅に戻り、乗りたかった南海のホームに向かった。

関西空港 21:28 → → 南海空港線 空港急行 難波行 → → りんくうタウン 21:33

車両は、9000系だった。ホームの反対側には、ラピートαも停まっていた。列車は暗闇の中を駆け抜けて、りんくうタウンに到着した。ここまで来た目的は、宗像がこの駅に行きたがっていたからなので、私たちは、ここで降りた。



▲唯一撮れた空港っぽい写真

▲JR側のホームには、はるかがいた

▲一方、南海側にはラピートαが

りんくうタウン駅は非常に面白い駅だ。この駅は、関西空港駅と同様にJRと南海の共同使用駅であるが、南海とJRの乗り場がホームを挟んで隣同士である。そして、コンコースと改札も両社共用だ。私たちは、この駅でJRに乗り換えるために改札外へ出ることにした。駅の外からは、関西国際空港連絡橋へ延びる

高速道路を眺めることが出来た。これらの高速道路に囲まれているのも、この駅の大きな特徴である。

りんくうタウン 21:44→関西空港線・阪和線 関空快速 天王寺行→天王寺 22:26

来た車両は、225系 5000番台だった。車内には、キャリーバッグを持った乗客が多くいた。恐らく海外旅行から大阪に帰ってきたのだろう。今思うと、私たちも同じように大きいバッグを持っていたため、それと同じような乗客だと周りの人から勘違いされたのかなど考えてしまう。そして、そんな客を乗せながら、列車は天王寺に到着した。

天王寺 22:32→大阪環状線(内回り) 普通 天王寺行→大阪 22:53

車両は、行きと同じ323系だった。しかし、後から確認したところ、なんと323系のトップナンバーだった。私は、トップナンバーの車両に出会えるとは到底思わなかったの、嬉しかった。



▲まさかのトップナンバー



▲323系の特徴である行先表示器

大阪 23:00→東海道本線・山陽本線 新快速 網干行→姫路 0:04

来た車両は、223系 2000番台だった。車内には、飲み会終わりの大学生などがいた。すると、宗像は「後ろの4両見に行ってくる。」と言い、尼崎で後ろの4両へ行ってしまった。数駅過ぎたら戻ってくると私は思っていたが、なかなか戻らず、結局、加古川を過ぎても彼は戻ってこなかった。私は、「車内のどこかで寝ているんじゃないか。」と思い、姫路までの間、車内を探し回った。なぜなら、姫路で寝過ごすと、大阪方面の終電が終わっているため、姫路に戻るにはタクシーしか方法がないからだ。しかし、前8両に彼の姿はなかった。そして、目をまたいで、列車は姫路に到着した。すると、彼は、後ろの4両からしれっと出てきた。そして、ある事実に気付いた。それは、後ろの4両が、彼の乗りたがっていた223系 1000番台だったということだ。私は思わず、その事実を教えてくれなかった理由を彼に問い詰めたところ、なんと、彼のスマホの電池が切れ、LINEでの報告が出来なかったという理由が返ってきた。「私も不運に巻き込まれて、車両に乗れなくなることがあるんだな」とこの時思った。なお、私の読みは当たっていたらしく、彼は後ろの4両で寝ていて、姫路到着直前に起きたらしい。人騒がせな奴だ。

姫路到着後、近くのビジネスホテルへ行き、そこで一泊した。こうして、激動の1日目が終わった。



## 1、いよいよ広島へ

2日目の朝を迎えた。この日は、この旅行の中では朝遅いほうだったので、ホテルで朝食を摂り余裕を持ってチェックアウトした。そして、私たちは列車に乗る前に駅の北口へと向かった。夜に暗闇に隠れていた世界遺産・姫路城を見るためだ。せっかく姫路に来たのだから、遠くからでもこれは見ていこうと私は思っていた。そして、北口を出ると、道の奥にそびえたつ姫路城がすぐに現れた。朝の城もなかなかいいものだ。私は、朝からいいものを見ることが出来て、気分がよくなった。

姫路 8:01 → → → 山陽本線 普通 岡山行 → → → 岡山 9:29

来た車両は、115系だった。朝だったため、私は眠たかったが、この日は夜行バスで1泊するため、夜行バスでいち早く寝るために眠気に耐えることにした。そして、音楽を聴きながら頑張っていたら、岡山に到着した。

岡山 9:46 → → → 山陽新幹線 みずほ 605号 鹿児島中央行 (自由席) → → → 広島 10:21

私たちは、広島観光の時間をなるべく取りたかったため、ここから新幹線を使うことにした。そして、私たちは東京では乗ることのできない「みずほ」に乗ることにした。私にとっては、新幹線はこの旅行初どころか今年初だった。そのため、私は発車直後に衝撃を受けた。「何だこのスピードは!? 速すぎる…。」18きっぷで在来線に乗りまくっていた私にとっては、異次元のスピードだった。速すぎて、景色に目がついていかないほどだった。そして、あっという間に広島に到着した。宗像が車内で買ったアイスを食べきれないほどの早さだった。16歳にして、こんなにも新幹線に衝撃を受ける学生はなかなかないだろう。しかし、これも鉄道旅行での醍醐味なのかもしれない。



▲姫路駅北口からの景色。奥には世界遺産姫路城が。



▲東京では乗ることのできない新幹線みずほ

## 2、広島のある有名世界遺産へ

広島駅 10:46 → → 広電 2 号線 普通 広電宮島口行 → → 原爆ドーム前 11:02

広島駅には、赤い服を着た人が多くいた。私は一瞬、私と同じレッズサポかなと思ったが、よく見たら全員カープファンだった。そう、この日は夜から広島東洋カープの試合があるのだ。私はいきなり、広島に来たことを実感させられた。私たちは、コインロッカーに荷物を預け、広島観光をすることにした。そして、私たちは広島駅の目の前に停まっていた広電に乗り込んだ。

私たちは、真っ先に原爆ドームに向かった。原爆ドームは、広島を象徴する世界遺産だ。広島といえば原爆ドームと言っても過言ではないだろう。そして、近くで眺めてみた。やはり本物の原爆ドームは、教科書に載っている写真などでは感じられない雰囲気を醸し出していた。その横には、灯籠流しで有名な元安川も流れており、私たちは、その周辺を散策した。「これが写真とかでよく見る景色か！」と思うような場所がいくつもあった。そして、私たちは原爆ドーム前停留場に戻る予定だったが、停留場から離れた場所まで歩いてきてしまったため、急遽、隣の本川町停留場まで行くことにした。



▲原爆ドーム



▲元安川越しからも撮ってみた

本川町 11:37 (通常 11:29) → → 広電 2 号線 普通 広電宮島口行 → → 広電宮島口 12:39 (通常 12:21)

私たちは、乗る予定の電車が停留場の直前まで来ていることが分かったため、急いで停留場に向かった。

そして、停留場の目の前に到着したが、信号待ちをしている間に、電車は発車してしまった。~~それくらい待ってくれよ~~。そのため、私たちはその8分後にある電車を待つことにした。しかし、その電車がなかなか来なかった。そして、電車は8分遅れで来た。車両は、GREEN MOVER こと広電5000形だった。私にとっては、乗りたかった広電の車両の1つだったため、嬉しかった。そして、電車は広電西広島を過ぎ、山陽本線との並走区間に入った。途中、227系に追い抜かされたりもした。さらに、電車左側に瀬戸内海が見える区間もあった。この日は快晴だったため、車窓から見える瀬戸内海は、鮮やかで美しかった。そして、奥に宮島が見えることもあった。電車が進むにつれ、宮島が大きく見えるようになった。そして、電車は最終的に18分遅れで広電宮島口に到着した。何故こんなにも電車が遅れたかは未だに謎なままだ。

### 3、日本三景・宮島へ

宮島口 12:55 → → JR 西日本宮島フェリー 宮島行 → → 宮島 13:05

私たちは、JR 西日本宮島フェリーで宮島に行くことにした。このフェリーには、2つの大きな特徴がある。1つは、厳島神社の大鳥居のすぐ近くを通るということ。そして、もう1つは、青春18きっぷで乗船できるということだ。青春18きっぷでフェリーに乗るというのは、とても不思議な感覚だが、この感覚がまたいいものだ。

私たちは、宮島口12時40分発のフェリーに乗ろうとしたが、広電宮島口に着いたのが出港のわずか1分前だった。広電宮島口停留場からフェリー乗り場までは近かったものの、結局間に合わず、私たちは15分後のフェリーに乗ることになってしまった。フェリーは3階建てで、屋内客室もあったものの、私たちは大鳥居を近くから見たかったため、2階の展望デッキに向かった。展望デッキからは、美しい瀬戸内海を間近で見ることが出来た。そして、いよいよ大鳥居の最接近スポットに差し掛かった。そこからは、大鳥居のみならず、厳島神社や五重塔がはっきりと見えた。それはまさに絶景で、日本三景の素晴らしさを感じた。そして、ものの10分ほどで宮島に到着した。

宮島到着後、私たちは真っ先にお好み焼き屋に向かった。店内は外国人観光客や団体客などもいて、結構混んでいた。しばらくすると、お好み焼きが出てきた。中にはチーズや餅が入っており、とても美味しかった。そして、広島風お好み焼きの最大の特徴である麺も、ソースや他の具材との相性が抜群だった。

そして、私たちは広島のもう1つの世界遺産・厳島神社へ向かった。途中、たくさんの鹿と遭遇した。中には、寝ている鹿もあり、可愛かった。そして、厳島神社に到着した。この神社は、海の上にあるのが有名だが、私たちが来たときは潮が引いており、砂浜の上にあるような状態になっていた。私は、普段写真などで見かけるものとは違う光景を見ることが出来て嬉しかった。しかし、砂浜からの高さをもろに感じてしまい、少し怖かった。私たちは、お参りをした後、おみくじを引いた。ここ厳島神社のおみくじには「大吉」「末吉」などとは書いておらず、詳しい結果のみが書いてあった。私のおみくじの「勝負」の欄には「勝つべし」と書いてあった。

私たちは、その後大鳥居に向かった。大鳥居の辺りは、水たまりが多くあったものの、人が目の前まで来ることが出来るほど潮が引いていたので、私たちは間近で見ることが出来た。大鳥居は、原木の形や模様がくっきりと表れており、歴史を感じた。さらに、大鳥居から厳島神社本殿の間に、潮が引いた時にしか見ることが出来ない謎の川が出来ていて、印象的だった。私たちが、その川を渡ろうとして水浸しになったとは言わない。

そして、私たちは五重塔へと向かった。五重塔は高台の上にあり、高台からは先ほどまでいた厳島神社全体が見下ろせた。そして、高台の下からはあまり分からなかったが、五重塔が意外と高いことに驚かされた。五重塔の隣には、千畳閣という建造物があった。そこは、重要文化財に選ばれるほどの建造物で、中はまるで異空間のようだった。そして、その高台にも鹿がいた。どうやって、高台まで登ってきたのか今でも疑問に思う。

そして、フェリーまで時間があつたため、宗像は帰り道にソフトクリームを食べていた。すると、突如宗像は鹿に襲われた。そして、持っていたソフトクリームをあっけなく鹿に奪われてしまい、あっという間にコーンごと食べられてしまった。突然の光景に、宗像を含め周囲にいた人たちはみんな唖然としていたが、私は一人だけ大笑いしていた。まさか鹿よりも卑劣な人間が一人いたとは…。そして、思わぬハプニングに見舞われながらも、私たちはフェリー乗り場に到着した。フェリー乗り場の中は、JRの駅ようになっていた。



▲お好み焼き。美味しかった。



▲「日本三景 宮島」の看板



▲大鳥居と美しき瀬戸内海



▲大鳥居。近くで見ると意外と大きい。



▲五重塔



▲宗像のソフトクリームに反応する鹿

宮島 15:40→→JR 西日本宮島フェリー 宮島口行→→宮島口 15:50

私たちは、歩き疲れていたため、フェリー1階の屋内客室で過ごすことにした。屋内客室には、大きなソファと大きな窓があり、美しい瀬戸内海の景色を低い視点から眺めながら、快適に過ごすことが出来た。そして、あっという間に宮島口に到着した。

#### 4、サンフレッチェ広島 vs 浦和レッズ

宮島口 16:03→→山陽本線 普通 海田市行(通常 瀬野行)→→新白島 16:28

西日本豪雨の影響で山陽本線の三原～海田市の区間の列車が全て運休だったため、広島方面の電車はすべて海田市行となっていた。JR 西日本の中でも重要な区間であるため、是が非でも早く復旧してほしい。そして、列車が来た。来た車両は Red Wing こと 227 系だった。ステンレス製の車体がかっこよかった。車内は、大量のカープファンと数 10 人のレッズサポで埋め尽くされていた。つまり、車内はほぼ赤い人で埋め尽くされていたのだ。~~私が一般客だったら絶対に乗りたくないな…。~~そして、満員電車で揺られること 25 分で新白島に到着した。

新白島 16:50→→アストラムライン 普通 広域公園前行→→広域公園前 17:22

新白島駅は、JR とアストラムラインの乗換駅として、つい 3 年前にできたため、かなり新しい駅だった。そして、アストラムラインの方の駅舎は、まるで現代アートのような見た目面白い駅だった。なお、駅の電光掲示板には、この日広島で行われる予定だった花火大会の中止の案内が流れていた。そして、列車が来た。来た車両は 6000 系だった。私たちは、アストラムライン初乗車だったが、広島の街並みを離れ山奥に入っていく様子をはっきりと見る事が出来て面白かった。~~広島版ゆりかもめとは言わない。~~

広域公園前駅は、一面サンフレッチェカラーである紫に染まっていて、サンフレッチェ広島の過去の写真などが飾られていた。私たちは、帰りの切符を買い、エディオンスタジアムへ向かった。そう、この日はサンフレッチェ広島 vs 浦和レッズの試合があり、私たちはその試合を見に行くのだ。途中、上り坂が多くて大変だったが、ものの 10 分でスタジアムに到着した。スタジアム周辺には、多くの屋台が出店していた。私は、そこで「パリおこ」という、普通のお好み焼きをパリパリに焼いた麺で挟んだ料理を食べた。この日 2 度目のお好み焼きだったが、美味しかった。美味しいものは、1 度食べたくらいじゃ飽きないと感じた。そして、試合前にはサンフレッチェ広島の選手たちが募金活動を行っていた。さらに、ハーフタイムには 1 分間、花火が上がっていた。この日の広島での花火大会の中止を知っていた私は、得した気分だった。そして、試合は 1-4 で浦和レッズが勝利した。~~本当は、試合のことを 5 ページ分くらい書きたいのだが、今回はやめておこう。~~私は、厳島神社でのおみくじで「勝負」の欄に「勝つべし」と書いてあったことを思い出し、この勝利は神がもたらしてくれたものなのと思った。神様ありがとう！~~こんなことに勝負運を使っているのか…。~~とにかく楽しいサッカー観戦だった。



▲紫に染まる広城公園前駅



▲パリおこ美味しかったです



▲ハーフタイムの花火。綺麗でした。

広城公園前 21:32→→アストラムライン 普通 本通行→→新白島 22:04

広城公園前駅には、駅の外まで電車に乗る人の大行列が来ていた。私は、相当な待ち時間を覚悟していたが、行列の進み具合が以上に早く、私たちはものの10分ほどで電車に乗ることが出来た。車両は、またしても6000系だった。宗像は、1000系にも乗りたかったため、少しショックを受けていた。車内は、サンフレッチェサポとレッズサポで埋め尽くされていた。まさに異様な光景だった。そして、勝利の余韻に浸っていたら、あっという間に新白島に到着した。

## 5、夜行バスでいよいよ九州へ

新白島 22:20→→山陽本線 普通 海田市行→→広島 22:22

新白島駅では、北口改札から入ろうとしたが、なんと駅員がいなかった。しかし、駅員のいる南口改札と繋がるカメラがあり、18きっぷの私たちも入場できた。まさにハイテクだ。そして、来た車両は115系だった。海田市行だったため、車両の行先表示器が作動していなかったのが、印象的だった。そして、広島駅の改札付近には、ほぼカーブファンとレッズサポしかおらず、まさにカオスだった。

広島駅 22:51→→広電2号線 普通 広電本社前行→→紙屋町東 23:03

広島駅到着後、コインロッカーから預けていた荷物を取り出して、広電に乗った。車内では、2人してずっと荷物整理をしていた。

広島バスセンター23:35→→広福ライナー→→博多バスターミナル 6:43(通常7:01)

バスセンターの中ではWi-Fiが繋がっており、今日の試合のハイライトなどを見て、快適に過ごすことが出来たが、インターネットに夢中になりすぎて、ギリギリの乗車となってしまった。バスでは、2人離れた席に座る予定だったが、キャンセルが出たのか一番後ろの2席が空いており、私たちはそこに案内された。そこは、まさに特等席だった。一番後ろのため、リクライニングが下げ放題な上、車内のトイレに最も近いので、トイレに行く手間が最小限で済むのだ。そして、隣が知らない人という状況ではなくなったので、遠慮なく眠ることが出来た。こうして観光三昧の2日目が終わった。



私が起きたのは、6時半頃だったが、起きてから10分ほどで博多バスターミナルに到着した。予定より18分早い到着だったが、私は博多駅でのんびりする時間が増え、嬉しかった。博多では、小雨が降っていた。

### 1、天然地獄めぐり

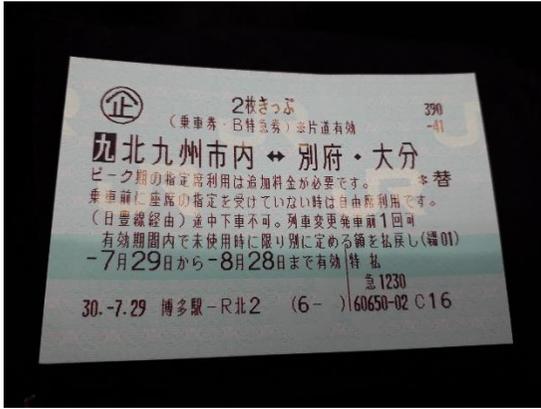
私たちは、博多駅であるものを購入した。それは、「2枚きっぷ」だ。この切符は、2枚つづりの切符で、九州の特急に通常より安い金額で乗車できるお得な切符だ。私は、北九州市内→別府・大分の切符を購入した。この切符の場合だと、通常3710～4190円かかるところ2980円で済むのだ。さらに、この日はピーク期だったため、指定席だと追加料金がかかるが、ピーク期ではないときは、追加料金なしで指定席に乗れる切符もあるので、便利でおすすめな切符だ。

博多7:46→→鹿児島本線 快速 小倉行→→黒崎8:38

博多駅には、783系や811系が停まっていた。そして、来た車両は、811系だった。私たちは、小倉までこの列車に乗り、ソニックに乗り換える予定だった。しかし、列車の発車時刻を見たときに、私はあることに気付いた。それは、私が、この日が日曜日であるにも関わらず、平日の時刻表を見て日程を組んでいたということだ。そして、休日の時刻表だと小倉到着前にこの列車がソニックに追い抜かされるということに、私は気付いた。そのため、私たちは急遽、小倉以外の北九州市内の駅である黒崎で降りた。もし、気付いていなかったら…。

黒崎8:42→鹿児島本線・日豊本線 特急ソニック5号 大分行（自由席）→別府10:14

来た車両は、885系だった。私は、883系を期待していたため、少し残念だった。黒崎発車後、車窓からはスペースワールドの跡地が見えた。意外にも、まだまだその面影は残っていた。そして、小倉発車直後に私は寝てしまい、気付いたら別府到着時刻の3分前だった。そのため、私はソニックでの記憶が全然ない。



▲購入した2枚きっぷ



▲乗車した885系

別府駅西口 10:20→→→亀の井バス 立命館アジア太平洋大学前行→→→海地獄前 10:38

別府では、空模様が怪しかったものの、雨は降っていなかった。そして、バス車内には外国人観光客が多くいた。それらの客のほとんどが、私たちと同じ海地獄前で下車していた。

私たちは、海地獄に向かったが、その途中であるタクシーの運転手に話しかけられ、こう訴えかけてきた。

「君たち真っ先に海地獄行こうとしているの？それはもったいないよ！おっちゃんが龍巻き地獄と血の池地獄案内してあげるから来なよ！」

私たちは、その情熱に負け、案内してもらうことにした。タクシーでは、運転手に巻地獄と血の池地獄と海地獄のみが天然の地獄で、あとはすべて人口の地獄だということを教えてもらった。そして、タクシーでもものの5分ほどで龍巻地獄に到着した。

龍巻地獄は、30～40分に1度噴出する地獄だが、私たちが到着したのは、噴出中の時だった。そのため、私たちは運よく待たずして、噴出を見ることが出来た。目の前で温泉が勢いよく噴出していたため、大迫力だった。これが天然だと思うとまた一層素晴らしく感じた。そして、5分ほどで噴出が終わった。そして、私たちはタクシーで血の池地獄へ向かった。

血の池地獄は、龍巻地獄のすぐそばだった。血の池地獄は、本当に真っ赤だった。だが、温泉の下の泥が赤いため赤く見えるせいか、温泉は少し透明に見えた。そして、この地獄からは硫化水素の匂いが多かった。そして、私たちはタクシーで海地獄へ戻った。車内では、「海地獄が一番すごいから、絶対最後に見るべき！」と運転手が絶賛していた。

海地獄前到着後、案内してくれたタクシーの運転手とお別れし、いよいよ海地獄の目の前に来た。そこは、多くの煙に包まれた真っ青な地獄だった。奥では、温泉が勢いよく噴出しており、息をのむような美しさだった。さらに、温泉から湧き出る煙の勢いも凄まじく、私たちが煙に巻き込まれることもあって、面白かった。そして、私たちは近くの売店でお土産を購入した後、「鬼石の湯」という温泉施設に向

かった。道中では、鬼石坊主地獄の中を少し眺めることが出来た。



▲噴出中の龍巻地獄



▲血の池地獄



▲海地獄

鬼石の湯の中には、室内風呂が1つと露天風呂が2つあり、どれも気持ちよく、旅も疲れを癒すことが出来た。そして、風呂でのんびりしていたら、なんと鬼石の湯を出るのが予定のバスの時刻の2分前となってしまった。私たちは、急いでバス停へ向かったが、バス停の場所が分からず迷っているうちに、バスは行ってしまった。そのため、私たちは急遽、バスの本数が海地獄前バス停よりも多い鉄輪バス停まで歩くことにした。

鉄輪 12:34 → → 亀の井バス 別府駅前行 → → 別府駅前 12:56

私たちは、鉄輪バス停まで歩いていたところ、なんと別府駅前行のバスに追い抜かされてしまった。しかし、追い抜かされた場所が鉄輪バス停の50mほど手前だったため、私たちは全力疾走し、何とか追い抜かれたバスに間に合うことが出来た。しかし、温泉で癒したはずの疲れが再び襲ってくることとなってしまった。そして、当初の予定の12分後に別府駅前に到着した。

## 2、特急ゆふいんの森！しかし…

別府駅では、駅前のレストランでとり天を食べる予定だったが、行列ができるほど混雑していた。私たちは、どうしても乗らなければならない電車がなかったため、仕方なく駅前でラーメンを食べた。これが、案外美味しかった。そして、代わりに駅でとり天弁当を買った。何故こんなにも電車の時刻を気にしているかという、ある観光特急に乗るためだ。それは、ゆふいんの森だ。ゆふいんの森は、全車指定席でピーク期には切符を取るのも難しい人気の高い特急だが、私たちは旅行1週間前に奇跡的に由布院から鳥栖までのゆふいんの森の切符を取る事が出来た。そのため、私たちはゆふいんの森に乗るのを楽しみにしていた。しかし、あんな悲劇が起こるとは…。

別府 13:29 → → 日豊本線 普通 臼杵行 → → 大分 13:42

来た車両は、815系だった。そして、車窓からは、別府湾と先ほどまで私たちがいた別府の街並みを見ることが出来た。

大分駅到着後、乗り換え時間が長かったため、私たちは改札の外に出ることにした。すると、改札の前

に「台風12号に伴う列車運休について」というものが書き出されているホワイトボードがあった。実はこの日、東から西へ行くという珍しい軌道の台風12号が九州に迫っていたのだ。広島の花火大会の中止もこの台風の影響だ。そして、ホワイトボードには加えてこんなものが書かれていた。

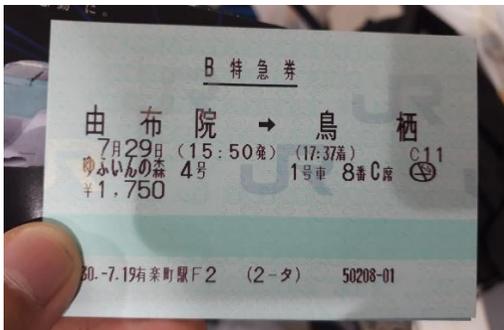
「ゆふいんの森4号(14:59発) 大分～博多間運休」

私は、一瞬にして絶望感に襲われた。そう、私たちはこのゆふいんの森4号に乗る予定だったのだ。この旅行では、サンライズ出雲に続いて2度目だったため、私はショックが大きかった。そして、宗像は茫然としていた。

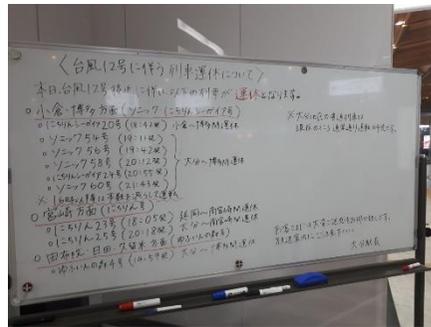
私たちは、大分駅のみどりの窓口へ駆け込み、この日は長崎まで行く予定だったため、駅員と長崎まで行く方法を相談した。すると、駅員から「2枚きっぷを使い、博多経由で特急を使って行くのがいいと思いますよ。」と提案されたため、私たちはその提案に乗り、切符を払い戻すことにした。ありがたいことに、ゆふいんの森の切符だけでなく、長崎まで乗る予定だった特急の切符も無料で払い戻してもらえた。

そして、そのお金で2枚きっぷを購入したが、元の切符の乗車券で学割を使っていたのにも関わらず、1000円以上余った。2枚きっぷお得すぎる…。~~これで、2枚きっぷにも学割が使えたらなー。~~

私たちは、宗像のパソコンの充電と、私の精神を回復させるためにロッセリアで休憩した後、ホームへと向かった。



▲残念ながら無駄となってしまったゆふいんの森の切符



▲大分駅に置かれていた運休列車一覧

○ 田布院・日田・久留米方面 (ゆふいんの森号)  
○ ゆふいんの森4号 (14:59発) 大分～博多間運休

▲アップになると…

### 3、台風に進めながら

大分 14:45 → → 日豊本線・鹿児島本線 特急ソニック 38号 博多行 (自由席) → → 博多 16:47  
 車両は、883系だった。行きのソニックでは乗れなかった車両のため、私は少し嬉しかった。車内は、それなりに席が埋まっていたが、一番端の7号車だけすいていたため、私たちは難なく座ることが出来た。そして、ここで大分とはおさらばだ。大学生になったら、久大本線をリベンジするためにまた来たい。そして、車窓からは行きのソニックで寝ていて見ることが出来なかった風景が見えるはずだったが、台風の影響で大雨が降っていて、あまり見ることが出来なかった。そして、今日2度目の博多に到着した。  
 博多 16:55 → 鹿児島本線・長崎本線 特急かもめ 31号 長崎行 (自由席) → 長崎 18:52

車両は、今日2度目の885系だった。車内は、ソフトバンクファンなどもいて、2人離れて座ることを覚悟させられるほど混雑していたが、一番端の6号車にだけ、2席揃って空いている席が1つだけあり、私たちは2人まとまって座ることが出来た。何故かこの日は一番端の車両ばかり空いていた。車窓からは、相変わらず大雨の街ばかり見えたが、列車が進むにつれ雨は弱まり、最終的に肥前山口を過ぎたあたりから雨はやみ、鉛色の空のみとなった。そして、車内では別府駅で買ったとり天弁当を食べた。弁当に付属していたポン酢との相性が抜群で、美味しかった。そして、食べ終わる頃には長崎に到着していた。

長崎駅には、「世界新三大夜景 NAGASAKI」という看板があったが、台風の影響によるロープウェイの運休が発表されていたため、私たちは、夜景を見ることが出来なかった。悔しすぎる。そして、私たちはホテルへ向かった。長崎駅前と書いてあるにもかかわらず、徒歩で10分以上かかった。これが後に悲劇を招く…。

#### 4、夜の長崎観光

私たちは、ホテルで1時間ほど休憩した後、ちゃんぽんを食べに駅前に戻った。本場のちゃんぽんはやはり美味しかった。By 宗像 なお、私は魚介類全般嫌いなので、食べることが出来ません。その代わりに、ネギラーメンを食べたが美味しかった。~~ぶっちゃけちゃんぽんよりこっちの方が美味しいんじゃない？※あくまで個人の感想です。~~そして、店を出た頃には、雨が降っていた。

長崎駅前 21:47 → 長崎電軌 3 系統 普通 蛍茶屋行 → 公会堂前 (現 市民会館) 21:52

私も宗像も人生初の長崎電軌乗車だったが、あつという間だった。そして、私たちの訪れた公会堂前だが、8月1日の改名により、現在は市民会館という名前になっている。改名の3日前に来たのだから、駅名標の写真くらい撮っておけばよかった…。

私たちは、眼鏡橋へ向かった。眼鏡橋は、ライトアップされていて綺麗だった。その近くの袋橋や東新橋も立派なアーチが光によってはっきり見え綺麗だったが、何よりその下を流れる中島川が多くの光を川面に映し出し綺麗だった。これらを上から眺めることが出来たらなど想像してしまったが、長崎の名所を十分楽しめた。そして、帰り道にはかわいい猫がいた。撫でようとしてすぐに逃げられたとは言わない。

公会堂前 (現 市民会館) 22:39 → 長崎電軌 3 系統 普通 赤迫行 → 長崎駅前 22:44

車内では、ジャパネットたかたで有名な高田明さんのアナウンスなどが流れていて、長崎に来たことを実感させられた。

雨に濡れながらも、私たちはホテルに戻った。こうして、トラブルに巻き込まれ、いつの間にか1日5食となってしまった3日目が終わった。



▲夜景はまた今度に



▲眼鏡橋



▲美しい中島川



## 1、大トラブル発生!!!

この日、私たちは長崎 7:10 発の鳥栖行の普通電車に乗る予定だったが、ホテルの出発が電車の発車時刻の7分前となってしまった。その詳しい理由は、私に直接聞けば隅から隅まで教えてあげるよ♪私たちは、昨日まで台風が迫っていたことがまるで嘘のような快晴の中、急いで長崎駅へ向かったが、改札を通り終えたタイミングで乗る予定の電車は発車してしまった。これにより、私たちは特急に乗らざるを得ない状況となってしまった。すると、突然宗像が、「荷物を家に届けるためにホテルに戻りたい」と言い出したのだ。私は、その時ちょうど目の前に停まっていた 7:42 発の快速シーサイドライナーに間に合うように戻ってこいと言い、彼をホテルに行かせた。しかし、私たちが乗るべきだったのは、7:42 発の快速シーサイドライナーではなく、7:28 発のかもめ 6 号だったのだ。このかもめ 6 号に乗れば、諫早で私たちが乗り損ねた鳥栖行の普通電車に追いつくことが出来るのだ。しかし、その事実気付いた頃には、宗像の姿は駅にはなかった。そして、無情にも彼が戻ってくる前にかもめ 6 号は発車し、さらに、目の前の快速シーサイドライナーも彼が戻ってくる前に発車してしまった。そして、彼は焦った表情で駅に戻ってきた。私は、その顔を見て思わず大笑いしてしまった。出た出た鹿より卑劣な人間。結局、私たちは 8:46 発のかもめで肥前鹿島まで行くことにした。追加で 2290 円かかってしまったが、2 枚きつ

ぶで得した分と、ロープウェイの運休により浮いた分のお金で何とか賄うことが出来たような気がする。そして、空いた時間でお土産を買うことも出来た。さらに、ホームでは885系のサガン鳥栖ラッピング車が入線していた。~~場違い感半端ねえー~~。そして、何故か長崎駅に到着する電車の多くが遅れていた。

長崎 8:46 → → 長崎本線 特急かもめ 10号 博多行 (自由席) → → 肥前鹿島 9:52

車両は、787系だった。3日目には乗れなかった車両のため、私は結構嬉しかった。そして、車内のシートはふかふかで気持ちよかった。ここで、長崎とはおさらばだ。大学生になったら、天気警戒しながら、夜景を見るためにまた来てやる。そして、寝ていたらあっという間に肥前鹿島に到着した。~~ここは茨城か？~~

肥前鹿島 10:03 → → 長崎本線 普通 鳥栖行 → → 鳥栖 11:16

来た車両は、817系だった。途中、車窓からは弥生時代の遺跡で有名な吉野ヶ里遺跡を眺めることが出来た。そして、鳥栖に到着した。



▲サガン鳥栖ラッピングの885系



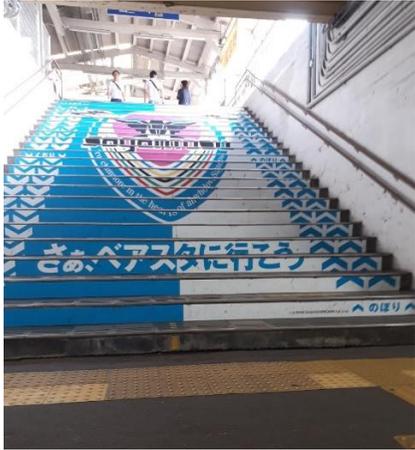
▲私たちの乗った787系



▲私たちの乗った817系

## 2、ピンクと水色まみれ

鳥栖駅は、サガン鳥栖カラーのピンクと水色で染まっており、駅からは、サガン鳥栖のホームスタジアムであるベストアメニティスタジアムがはっきり見えた。そして、駅構内には、選手や監督の等身大パネルや選手のサイン入りユニフォームが飾られていた。私たちは、どうせならベストアメニティスタジアムの周りを一周することにした。この日は試合がなかったため、スタジアムの周りには、静寂で包まれていた。そして、そこからはスタジアムのスタンドをうっすらとみることが出来、私は、今度は試合のある日に来たいなと思った。駅に戻ると、鹿児島本線の大野城駅で普通列車の車両屋根上から煙が出るというトラブルにより、鹿児島本線のほとんどの電車が遅れているということが分かった。長崎駅に来る長崎本線の電車の多くが遅れていたのも、これが原因である。そのため、鳥栖駅では、電車の到着ホームの変更などが行われていて、駅構内は混雑していた。



▲何だこの雰囲気は…

▲駅構内に飾られていたユニフォーム ▲選手と監督の等身大パネル

鳥栖 12:20→→鹿児島本線 普通 八代行→→大牟田 13:03

私たちは、唯一遅れていなかった鳥栖始発のこの電車に乗ることにした。車両は、815系だった。ホームの混雑のわりに、車内はすいていた。そして、定刻通りに大牟田に到着した。

### 3、いざ西鉄！いざラーメン！

大牟田 13:23→→西鉄天神大牟田線 特急 西鉄福岡行→→西鉄福岡 14:25

私たちは、ここから西鉄に乗ることにした。私にとっても宗像にとっても初めての西鉄だ。車両は、3000形「水都」だった。車体は、柳川の花火や花や祭りをモチーフにしたデザインが描かれており、カラフルでゴージャスだった。車内には、文化財レプリカの刀や扇子が飾られていて、この電車に普通料金で乗っていることに違和感を覚えた。そして、列車は、JRとの並走区間や、この車両のコンセプトとなった柳川の街並みや、ホーム幅がかなり狭いことで有名な味坂駅を抜け、西鉄福岡に到着した。

西鉄福岡駅は、私が西鉄に乗る際は是非行ってみたいと思っていた駅だったので、来ることが出来て嬉しかった。この駅は、西鉄唯一のターミナル駅であるため、8000形「水都」の他にも9000形ク9500などが停まっていた。



▲ベストアメニティスタジアム ▲1号車側から見た水都 ▲6号車側からだど… ▲文化財レプリカ

私たちは、福岡名物の豚骨ラーメンが食べたかったため、「元祖長浜屋」に行くことにした。本来なら、バスもあったが、時間がなかったため、私たちはタクシーで向かった。しかし、天神の街は、多くの人や車で混雑しており、中心街を抜けるだけでも7分ほどかかった。私が運転手だったら、相当ストレス溜まるだろうな。そして、車内では、運転手が長浜エリアの豚骨ラーメンの魅力を熱く語っていた。

10分ほどで「元祖長浜屋」に到着した。店内は、2時半過ぎにも関わらず、多くの客がいた。そして、メニューは「ラーメン」「替え玉」「替え肉」と飲み物類のみだった。これだけでも、ラーメン一本で勝負し続けていることが伝わってきた。そして、入店からわずか3分ほどでラーメンが出てきた。やはり美味しかった。スープは、こってりしすぎず、肉は、いい塩加減で、麺は、スープとよく絡んでいて、豚骨ラーメンの美味しさが存分に出ていた。細麺のため、私はあっという間に食べ、替え玉までしてしまった。そして、私たちは店を出て、赤坂駅まで歩いた。

赤坂 15:27→→福岡市営地下鉄空港線 普通 福岡空港行→→博多 15:35

来た車両は、JR九州でも走っている305系だった。車内は、床に大量のQRコードが貼られており、面白いデザインだった。

#### 4、さらば九州

博多 15:46→→鹿児島本線 快速 門司港行→→小倉 16:55

これで、今回の旅行3度目の博多駅だ。相変わらず大きい。そして、来た車両は、811系だった。車窓からは、前日に雨のせいで見えにくかった景色をはっきりと見る事が出来た。途中、宗像という地名の場所を通ったりもした。~~なんて神聖な地名なんだ…~~。By 宗像そして、小倉に到着した。

JR小倉駅・新幹線口 17:20→→阪九フェリー連絡バス→→新門司第一ターミナル 17:55

バス車内には、意外にも家族連れが多くいた。車内からは、文字の街並みなどを見ることが出来た。そして、~~夫袈裟~~すぎるがまるで首里城のようなフェリーターミナルの新門司第一ターミナルに到着した。

新門司港 18:40〜〜阪九フェリー つくし 神戸港行〜〜神戸港 7:10

新門司港からは、阪九フェリー「つくし」に乗船した。船内は、ホテルのような豪華な内装となっており、売店や風呂やレストランやゲームセンターがあり、設備が充実していた。船内には、団体客の学生が多くいた。そして、私たちの部屋は、2等指定Bの1人部屋だった。といっても、1室の巨大な部屋の中に壁と鍵付きのドアによって形成された10室の個室があるようなものだった。しかし、その分値段が結構安かったため、私にとっては嬉しかった。私たちは、部屋で少し休憩した後、夕食を摂るためにレストランへと向かった。他のフェリーでは、~~無駄に高い~~バイキング形式のレストランが多いが、このフェリーは注文形式だった。そして、私はピザを食べたが、船の上で食べる料理とは思えないくらい美味しかった。そして、部屋に戻った私は、~~友達にイタ電をかけることくらいしか~~やることなく、疲れていたためか22時頃に寝てしまった。こうして、朝のトラブルの印象が強すぎる4日目が終わった。



▲ラーメン美味しかった



▲フェリーでの部屋



▲フェリーでの夕食



私は、6時ごろに起床し、フェリーの甲板へ向かった。そこからは、美しい瀬戸内海と昇りきった朝日を見ることが出来た。そして、奥にはうっすらと本州の街並みも見えた。私は、前日に風呂にも入らずに寝ていたため、朝風呂に入ることにした。風呂には、窓がついており、そこからは青く輝く瀬戸内海を眺めることが出来た。「夜に風呂に入っていたら、暗闇しか見ることが出来なかったんだろうなー。」と思うと、得した気分になった。そして、風呂から出た後、再び甲板へ向かうと、フェリーが本州に近づいているのがはっきりと分かった。そして、部屋に戻って下船準備をし、完了するなり受付に部屋の鍵を預けた。一方その頃、宗像は、無事に起きていたが、下船準備に時間がかかりすぎたためか、受付に部屋の鍵を戻すのが遅すぎて、アナウンスで呼び出されていた。ナイスアナウンス。そして、神戸港についてすぐに、私たちは下船した。

5日目の計画に関しては、宗像が計画を立てたいと言っていたため、計画に関して下記の条件を付けて、宗像にすべて任せることにした。

- 22:30 までに東京に戻る。
- 昼食・夕食をゆっくり摂れる時間がある。
- お金(私鉄代など)がかかりすぎない。

これらの条件が一体どうなったのか。突然だが、ここからは計画者である宗像に続きを書いてもらおう。

ということで、5日目は私、宗像がお送りする。

## 1、3日ぶりの関西

神戸フェリーのりば 7:23 → → 阪九フェリー連絡バス → → アイランド北口駅 7:30

フェリーを降りると、私たちは連絡バスに乗り、アイランド北口駅で下車した。ここからしばらくはいつの日かの鉄研旅行でも同じルートをたどった覚えがある。

アイランド北口 7:36 → → 神戸新交通六甲アイランド線 普通 住吉行 → → 魚崎 7:40

アイランド北口から六甲ライナーに乗って、魚崎で阪神電車に乗り換える。六甲ライナー乗車は4分という短い時間で終わりを迎えた。六甲ライナーは路線自体が短く、路線図がそれを感じさせる。また、余談ではあるが、周辺住民のプライバシー保護のため、「瞬間くもりガラス」なるものも導入されている。最近のテクノロジー、すげえ…。

魚崎 7:59 → → 阪神本線 直通特急 梅田行 → → 尼崎 8:14

魚崎からは阪神電車に乗って、大阪難波駅を目指す。車両は8000系だった。車内はリニューアルされており、落ち着いた雰囲気を醸し出していた。車両はこの時間ともなると、車内は満員だ。少しだけよみがえった通学の時の感覚を、直通してくる近鉄や山陽電鉄の車両とすれ違いながら感じるのであった。

尼崎 8:14 → → 阪神なんば線 快速急行 近鉄奈良行 → → 大阪難波 8:29

ここから阪神なんば線に乗り換える。来た車両は近鉄の1026系だった。近鉄の車両はマイナーチェンジをした時の編成番号から形式名を取るといったことがあるため、近鉄の車両は形式を覚えるのが難しい。ほかに端数が出る形式には、1201系、1233系、1422系、6441系などがある。う～ん…覚えられん…。

難波駅到着後、近くのSTARBUCKS COFFEEで加藤とともに少しくつろいだ。いつもよく飲んでいる「抹茶クリームフラペチーノ」を味わいつつ、今後の行程についての案を組んでいた。

難波 9:55 → → 南海本線 区間急行 和歌山市行 → → 天下茶屋 9:59

なんば駅に到着し、南海電鉄のホームへと向かう。なんば駅は、正式には難波駅なのだが、「なにわ」との混同を防ぐため、ひらがな表記にて案内されているのが特徴だ。

駅に入るとまず、「住吉大社へ 行こう！」のPOPが目立つ。あれ…銀の文字の下に赤文字…どっかで見たことあるような…

人々人々人々人々人々人々  
—  
> 5000兆円 欲しい! <  
—  
YΛYΛYΛYΛYΛYΛY

一寸懐かしいそのデザインに、少し笑ってしまった。

ホームに入ると、私は、自分の記事用に南海8000系を撮っていこうと思った。そして探してみると…いた!

写真を撮りつつ、他の車両の写真も撮っていたら、8000系は発車してしまった。と思っていたらもう一本8000系がいる! そうだ、これ乗ろー! って回送じゃん!

あ、1000系のリニューアル車が止まっている! 乗ってこ。

という、感情の揺らめく10分間を体験した後は、モーター音を聞きながら、天下茶屋へ向かった。1000系のインバーターは、日立製作所の後期GTO-VVVFである。また歯車は小さい歯車の歯数が14(歯車比は14:99)であり、これが高速で走行するとたまらなくいい音を出す。甲高いインバーターの音、モーターの回転する音、歯車の噛み合う音、~~水素の音(ないです。)~~、それらすべてが一つになって、まるで、所謂「テンションの上がる曲」のようだった。液晶画面(三菱電機製「セサミクロ」)も設置されていた。なんだか関東の雰囲気をも醸し出していた。

天下茶屋 10:10→→大阪メトロ堺筋線・阪急千里線・阪急京都本線→→茨木市 10:51

さて、天下茶屋からは、大阪メトロ堺筋線に乗って、阪急を通過して京都河原町へと向かう。さっそく電車に乗ろうと思うと、両方のホームに阪急の車両が止まっている。阪急の車両が多いのか、それともメトロの車両(66系)が少ないのか? など考えながら乗り込む。車両は阪急7300系のリニューアル車、東芝製のフルハイビジョン液晶がついている。これにしばらく乗車していると、茨木市駅で、後続の特急の待ち合わせをすることが分かり、そちらに乗ることにした。

茨木市 10:57→→阪急京都本線 特急 河原町行→→河原町 11:23

車両は9300系だった。東洋電機製造製のIGBT-VVVFに小歯車16系列(高速域の音の重なりが8度)の組み合わせである。この組み合わせのモーター音はほかに、名古屋市営地下鉄N3000形でも聞くことができるが、ここまで高速で聞けるのは、9300系ならでのことだ。

しばらく乗っていると、JR西日本の223系2000番台と並走を開始した。住宅や道路の傍を駆け抜ける熱いレースだった。

さて、レースが終わると、電車は地下区間に入る。もう河原町は目前だ!



▲例のフォントの広告…



▲南海 1000 系のリニューアル車



▲阪急 7300 系のリニューアル車

祇園四条 11:35→→京阪本線 準急 淀屋橋行→→東福寺 11:40

河原町駅で降りると、祇園四条駅まで少し歩いた。途中、四条大橋を渡ることができ、そこから見た鴨川は絶景だった。鴨川を見たことによって、京都に来たことを実感させられた。京阪電車(京阪線系統)に乗るのは実に久しぶりだ。東福寺で降りるために特急を見送る。プレミアムカーを生で見たのは初めてだ。私たちが乗ったのは 9000 系。車内に成田山のお守りがあったのが印象的だった。東福寺ではすぐ隣に奈良線のホームがあったので、乗り換えた。

東福寺 11:52→→奈良線 普通 京都行→→京都 11:54

東福寺駅の改札は、多くの外国人客で混雑していたため、18 きっぷを使う私たちは、改札を通るだけでも時間がかかった。電車を待っていると、列車接近案内用の行灯から、「電車がまいります。ご注意ください。」という声が流れてきた。JR 東日本の俗にいう「仙石型放送」の女声の方、戸谷美恵子氏の声である。調べてみると、どうやら三共電子という放送機器会社の専属アナウンサーさんのようだ。また、男性専属アナウンサーは山田吉輝氏であり、「仙石型放送」の男声の方も担当されている。そのあとは、駅全体のスピーカーから、永楽電気製の放送と、接近メロディー。それとともに姿を現したのは、205 系である。体質改善され、とても綺麗になっている。車内も JR 西日本の雰囲気が強くなっている。いつも乗車する東日本の 205 系と同じ形式なのに、何か違う、不思議な車両だった。それは、同じく元 205 系であった富士急 6000 系に初めて乗った時と同じ感情だった。

京都到着後、私たちは鶏そばを食べることにした。鶏そばは、柔らかい鶏のチャーシューが乗っており、白湯スープが効いていて美味しかった。そのため、私はいつの間にか汁まで完食していた。そして、鶏そばには八つ橋もついてきた。京都らしい。

京都 12:41(通常 12:37)→→東海道本線 快速 米原行→→大津 12:50(通常 12:46)

と、ここで電車が少し遅れた。ということで、私たちは少しでも米原方面に行くため、快速に乗車。大津到着前、後続の新快速に乗るという計画に変更した。



▲四条大橋から見た鴨川



▲鶏そば美味しかった



▲この日は、新快速が遅れていた

大津 13:09 (通常 12:25) →→→ 東海道本線 新快速 野洲行 →→→ 野洲 13:27 (通常 12:43)

大津から野洲行の新快速に乗った。しかし、野洲からの電車の連絡がなく、私たちは野洲で待つこととなった。

ここで加藤が、静岡県内のレストラン、「さわやか」を検索していた。

しかし、ここから割と時間がかかり、「さわやか」に行くことはできなかった。加藤には、この場を借りてお詫びいたします orz (←軽いなおいw)

野洲 13:43 (通常 12:58) →→→ 東海道本線 新快速 長浜行 →→→ 米原 14:08 (通常 13:23)

ここから、ようやく米原行新快速に乗車。車両は 223 系 1000 番台だ。来た瞬間、私と加藤は大喜びだった。223 系 1000 番台は、ビードプレス付き、初の新快速車両ということで貫録があるし、補助席使用時に背もたれ部分が出てくるので座り心地がいい (223 系 1000 番台以外はコストダウンのため座席収納部の空洞がそのまま) ことや、東京メトロを連想させるモーター音でいながら 130km/h 運転をするなど、興味深くて好きな車両のひとつである。

## 2、さらば西日本、そして名古屋地区へ…

米原 14:30 →→→ 東海道本線 普通 大垣行 →→→ 大垣 15:05

米原から、ついに JR 東海管内に入った。JR 東海のオールマイティ車両こと 313 系がやってきた。行先表示が幕式の車両だった。これに乗って大垣に向かう。クロスシートだったが、空いていたので、二人で並んで座り、談笑していた。

大垣 15:11 →→→ 東海道本線 特別快速 豊橋行 →→→ 名古屋 15:44

大垣からは、特別快速で飛ばす。またしても 313 系だったが、今度はかなり新しい編成で、行先表示は LED 式で、車内も LED 照明が使われていた。特に、岐阜を超えると、名古屋までの停車駅は尾張一宮だけだ。そのため、西日本の新快速ほどではないが、かなり爆走していた。

名古屋 15:56 →→→ 名古屋市営地下鉄桜通線 普通 徳重行 →→→ 丸の内 15:59

名古屋到着後、全国地下鉄制覇の夢を果たすべく、名古屋市営地下鉄のホームへと歩を進めた。まず、桜通線に乗って丸の内へ向かう。車両は 6000 形だった。この車両は、なんだか東急 9000 系を彷彿とさせる車両だ。側面が本当にそっくりだ。ドアチャイムも、鳴動の仕方は違っても、音色は同じだ。

丸の内 16:10→→名古屋市営地下鉄鶴舞線 普通 豊田市行→→上前津 16:15

鶴舞線。ホームにつくと、さっき乗った阪急 9300 系と同じモーター音を奏でる N3000 形が…発車していった…。仕方なくホームで待っていると、最古参である 3000 形がやってきた。引退が近いようなので、もしかしたら最初で最後の乗車になるかもしれない。

上前津 16:22→→名古屋市営地下鉄名城線(左回り)→→金山 16:25

名城線に乗り換える。名城線は、全車が 2000 形という比較的新しい車両で構成されている。また 2000 形は、名港線でも共通で運転される車両である。名城線と名港線は、名城線と名港線は金山駅で接続をとるため、金山駅は 2 面 4 線で構成され、とても大きい駅だと感じた。

金山 16:35→→東海道本線 新快速 豊橋行→→豊橋 17:27

金山から豊橋まで、新快速に乗っていった。この旅行で「新快速」という種別に乗るのもこれが最後。豊橋から熱海までの所謂「静岡地区」に入った途端、普通列車のオンパレードなのだ。

### 3、怒濤の各駅停車、静岡地区！

豊橋 17:42→→東海道本線 普通 浜松行→→浜松 18:17

豊橋からは、静岡地区に入ったが、車両が同じである分、実感はあまりわかなかった。しかし、駅のナンバリングが長さを感じさせた。これから私たちは、豊橋(CA42)を出て、欠番もなく、しかも各駅に止まり熱海(CA00)を目指すのだ。実に 42 区間の乗車が始まった。新幹線と並走しながら、電車は浜松へと走っていく。

ここからしばらく、静岡地区の間は、駅ナンバリングを交えて駅を表そうと思う。

浜松 18:26→→東海道本線 普通 興津行→→静岡 19:38

浜松(CA34)から乗り換えをして、静岡(CA17)へ向かう。静岡についたころには、もう時刻は 19 時を回っていた。ここから、僕は静岡鉄道の A3000 形の撮影のために、静岡鉄道に乗ろうと提案したが、あろうことか、静岡鉄道では旧型車(1000 形)しか来なかった挙句、私、宗像だけ乗り遅れるというハプニングが発生した。

新静岡 19:47→→静岡鉄道静岡清水線 普通 新清水行→→草薙 19:59

乗り遅れたということで、加藤は新静岡駅から静岡鉄道 1000 形に乗車、私は急いで静岡駅に引き返した。A3000 形については、8 月に、鉄研部員 3 人とまた別の旅行に行った帰りに無事撮影できた。

本日何度目の乗車になるだろうか。313 系が止まっていた。何とか間に合ったと汗をぬぐい、そのまま乗車した。静岡鉄道では 9 駅ある新静岡から草薙(S01→S10)だが、東海道線静岡から草薙は、東静岡を挟んで 2 駅(CA17→CA15)だ。

草薙到着の際の電光掲示板の英語表記が、何かのミスなのか、「We will soon make a brief stop at Higashi-Shizuoka. (まもなく東静岡に到着します。)」になっていた。

【宗像】静岡 20:04→→(下記の電車と同じ)→→草薙 20:10

草薙 20:10→→東海道本線 普通 熱海行→→熱海 21:23

ということで、無事合流できて、一件落着。熱海までは、もう十数駅だ。

草薙を出てすぐ、清水(CA14)まで静岡鉄道と並走した。こちら側に駅は一つとしてなかったが、静岡鉄道側にはいくつか駅があった。一度だけ、新型車両 A3000 形とすれ違った。

原(CA05)の次駅表示「次は 原」がバグを起こして「次は 原 E」というような表示になっていた。

沼津(CA03)にて、長時間停車(と言っても6分だが…)があったので、飲料を購入したり、少し外の空気を吸ったりした。

4日ぶりのJR東日本管内はもうすぐだ！

沼津を出ると、またしても大きな駅、三島(CA02)に到着した。ここでもたまたま長時間停車があるようだが、今回はすぐに発車した。そして、JR東海管轄区間最後の駅、函南駅(CA01)へと到着した。函南駅を出てすぐ、トンネルに入り、しばらくすると見覚えのある車両とすれ違った。E231系だ。JR東海への直通運用だろう。トンネルを出た先にはJR東日本の駅名標で、「来宮」の文字。伊東線だけ止まる駅だ。来宮を通過したということは…、なんて思うより前に「まもなく、終点、熱海に着きます。」とアナウンスされた。「ドアから手をはなしてお待ちください。」という放送を聞けるのもここまでだ。そしてついに、熱海に到着した。

#### 4、ついに東日本へ！

熱海 21:28→→東海道本線 快速アクティー 東京行→→東京 23:08

ここから快速アクティーに乗った。通過駅があるのも少しだけ久しぶりだ。

小田原に到着。小田急・箱根登山線、大雄山線に挟まれ、熱海のようなにぎやかさがあつた。そのあとは、二人で「マリオカート」の対戦をしながら東京を目指していった。相鉄や京急の車両との並走が、東京が近くなったことを感じさせる。

そして東京到着。私は加藤と有楽町で別れ、山手線と東急線を使って帰りましたとき。

めでたしめでたし。

まあ、22:30到着は達成できませんでした。てへぺろw



再び加藤です。今回は、最後まで読んでいただきありがとうございました。今回は、受験前最後の大型旅行でしたが、本当に自分自身楽しめたと思います。そして、駐車場の執筆は、鉄研引退までにやってみたかったことだったので、嬉しかったですし、この執筆が旅行をいろいろと振り返ることが出来るいい機会になったと思います。ただ、慣れていないせいか、長ったらしい文章になってしまいましたね。また、サンライズ出雲やゆふいんの森の運休で、少し鉄道ネタに欠ける部分があると思います。しかし、それは私と宗像の悪運のせいもあるかもしれませんが、一応は天候のせいなので、お許しください(笑)。そして、私は、旅行記の執筆は分かりませんが、旅行は大学生になっても続けていこうと思います。今回、行くことのできなかつた場所は、その時に行こうと思います。この旅行記を見て、広島・九州に行ってみたなと思ってくれたら、嬉しいです。

#### 参考文献

えきから時刻表 [https:// http://www.ekikara.jp/top.htm](https://http://www.ekikara.jp/top.htm)

Wikipedia <https://ja.wikipedia.org/>

皆さん、旅行では台風に気を付けましょう！



鈍行列車で巡る  
北海道を満喫  
する旅

廃止予定線区を巡り日本最北へ

文・写真 中田好星



はじめに

皆さんこんにちは。執筆 4 度目の中田です。

さて、今回の旅の舞台はというと…北海道!! 北海道といえば廃止になるかならないかで話題になっていますが、今回はその渦中にある廃止予定線区を中心に回って来ました。その様子も伝えられればと思います。では、2泊3日の北海道旅行、どうぞ最後までお楽しみください。

その前にちょっとした登場人物紹介

名前	学年	特徴
中田	高校 2 年	旅をするのが好き。乗り鉄であったが、最近は一眼（Nikon D5300）を買ったこともあり、撮りもかじり始めた。国鉄型車両や木造駅舎など年季が入っているものが好物。好きな車両はキハ 40。
友人	高校 2 年	旅をするのが好き。前回、前々回の旅行の友人と同じ。今回の旅行でキハ 40 が好きになった。

今回もこんな二人で旅をします～

# 第一章

A photograph of an ANA airplane wing and tail section on a runway. The tail fin is blue with the ANA logo. The wing is white with some markings. The background shows a clear sky and a distant cityscape.

# 空の旅

## 1. 早すぎる朝

来たる旅行初日の7月31日火曜日、時刻は午前3時半。起床して朝食を食べています。なぜこの時間かと言うと、私はこれから羽田6時50分発の飛行機に乗らなければいけないのです。今回は2泊3日の行程で北海道を回るということで、行きと帰りは飛行機の過密スケジュールとなっているのです。

私は仕度をし、4時半に家を出た。外はまだ夜が明けたばかりで涼しく、空は快晴だった。そして電車だと遅いため、最寄り駅から少し行った駅で羽田空港行のバスに乗り、空港を目指す。渋滞して遅れるのではないかと気を揉んだが、早朝だからか渋滞もなく定刻6時過ぎに羽田空港第2ビルに着いた。

## 2. はじめてのひこうき

羽田空港 6:50〜〜ANA4711便 新千歳空港行〜〜新千歳空港 8:20

私は飛行機に乗るのは4回目であるが、一人で乗るのは今回が初めてである。なので、前日の夜やバスの中でも搭乗の流れなどを入念にチェックしたが、やはり初めてなので少し緊張していた。ターミナル内は早朝にもかかわらず夏休みだからか、かなり混雑していた。搭乗時間が迫っているため、私は足早に自動手荷物預け機(ANA BAGGAGE DROP というらしいが)でリュックを預け、身軽になった状態で保安検査場へと向かう。保安検査場はかなりの混雑でどのレーンも行列ができていた。列に並んで待っていると、私の乗る便の5分前に出発する便の保安検査終了時刻が迫っているというアナウンスが流れ、焦った。しかし何とか列は流れ、6:25過ぎに検査が完了した。私の乗る便の搭乗口は検査場から

かなり遠く、動く歩道を数回乗り、ようやく 15 分前に搭乗口に到着した。  
今回座る席は右列の通路側で 30F だった。快晴の中離陸すると、AIRDO 共同運航便だからか、飲み物と北海道産の豆を使った手のひらサイズのみめパンが配られた。そして 1 時間半後、どん曇りの新千歳空港に着陸した。



▲どん曇りの新千歳空港。



▲新千歳空港駅



## 1. 友人との合流

「おにぎり温めますか？」

空港内のローソンで昼食用のおにぎりを買った時、店員に言われた言葉だ。私は聞いた瞬間、ああ北海道に来たんだなあと思った。空港内は羽田と比べて明らかに体感気温が低くなっていた。しかし、羽田空港から 1 時間半で来てしまったからか、北海道に来た実感があまりない。地下にある新千歳空港駅に向かい、改札口で JAL の便で 30 分後に到着した友人と合流した。今回の旅行で使う、北海道&東日本パスを自動改札機に入れ、駅に入った。新千歳空港駅はデンマーク国鉄と共同制作した駅でデンマークをイメージしたデザイン

ンが特徴的だが、2018年12月に北海道をイメージしたデザインに変更される予定だ。

## 2. 夕張支線へ

新千歳空港 9:45→→→JR 千歳線 快速エアポート 97号札幌行→→→千歳 9:52

最初の目的地を目指すため、とりあえず千歳へ向かう。車両はちょっと間抜けな顔の721系だった。721系は片開き3ドアで、各ドアにデッキがついていて特徴的だ。トンネルを抜け広い構内の南千歳駅を過ぎ、千歳駅に到着し降りる。千歳駅からは多くの人が乗車していった。千歳駅は2面4線の高架駅だ。駅の入り口は二重になっていて、ホーム上の階段の入り口には囲いがあり北海道を感じさせる。



▲721系



▲3ドアすべてにデッキがついている

10時13分頃、夕張行のキハ40系1両が入線してきた。電化された高架駅の長いホームに1両の気動車とは何だか不釣り合いである。今回はこの列車に乗って、来年3月末で廃止される予定である夕張支線を目指す。早速乗車すると、車内が暑かった。実は、北海道のキハ40にはほとんど冷房がないのだ。窓は酷寒地対応の二重窓だが、夏の時期は内側の窓は上に固定されている。窓の大きさは本州のものに比べ一回り小さい。座席は国鉄型らしく青色のボックスシートで、デッキが両端にある。席に座り、早速窓を開ける。廃止前最後の夏休みなので混んでいるかと思ったら、それほど混まず、各ボックスに1人~2人ほどだった。ほとんどの人が夕張支線目当ての様子だ。



▲入線してきたキハ40形夕張行き



▲青色のボックスシートが並ぶ

千歳 10:38→→千歳線・石勝線・夕張支線 普通夕張行→→→夕張 12:26

10時38分、列車はガラガラというディーゼルの音とともに出発した。列車は電化された高架線を行く。ぼんやりと流れる景色を眺めていると、いきなり貨物列車が通り過ぎ驚いた。窓を半分以上開けているため風がどんどん入ってきて涼しい。空はまだ重い雲が居座っている。南千歳駅では6~7人が乗車。南千歳を発車すると列車は単線非電化の石勝線へと入っていく。森を抜けると牧草地が広がり、牧草を丸めた「牧草ロール」が至る所に置かれていて、北海道らしい風景だ。私は以前、鉄研旅行でこの区間を特急で通ったことがあるが夜だったため、景色を見るのは今回が初めてだ。スノーシェッドを抜けると列車はいきなり停車した。よく見ると、横にもう一本線路があるため交換所のようなのだ。(後で調べると駒里信号場だった)数分するといきなり特急「スーパーとがち」がもの凄い勢いで通過していった。広大な牧草地の中を進んでいると、列車はトンネルに入った。窓を開けているためトンネル内の轟音が車内に入ってくる。しかしトンネルの空気は涼しく、心地良かった。トンネルを抜けると室蘭本線の2本の線路が合流し、追分駅に到着した。



▲ずらりと並ぶ「牧草ロール」



▲北海道らしい風景が広がる

### 3. 追分駅・川端駅での長時間停車

追分駅では12分停車する。地元客が数人降りた。車内にいるのも暇なので、外に出て散歩してみることにした。空を見るといつの間にか晴れていて気温が上がってきた。追分駅は今ではそれほど規模の大きくない駅だが、昔は貨物輸送で栄え機関区や運転所があった。広々とした構内とホーム横の使われなくなった側線がかつての賑わいを今に留めている。11時12分、白をベースとした新塗装のキハ261系が入線してきた。乗客の乗降が終わると慌ただしく帯広に向けて発車していった。長時間停車の理由はこれだった。

列車は追分駅を発車すると、室蘭本線と別れ、畑や牧草地の中を走っていく。しばらく走ると川端駅に停車した。川端駅では7分停車する。暇なのでまた外に出る。川端駅は普通列車しか停車しないような駅だがホームが異常なほど長い。駅の両端がスノーシェッドであった。少しするとキハ283系特急「スーパーおおぞら」が猛スピードで通り過ぎて行った。



▲長いホームにポツンと1両の気動車が停まる



▲特急「スーパーとがち」に追い越される



▲川端駅の駅舎 右：川端駅の駅名標



▲駅舎内の様子。すっきりしている。



▲右：駅名標とスノーシェッド

右：旧型客車が置かれていた



川端を出ると夕張川を鉄橋で渡る。鉄橋の横には橋脚が数本残されており、夕張線複線時代の名残なのだろう。列車は夕張川に沿いはじめ、滝ノ上<sup>たきのうえ</sup>に到着した。構造は川端とほぼ同じ。滝ノ上を発車するとやがて家が見えはじめ、新夕張に到着した。

#### 4. 夕張の盛衰

かつて夕張支線は支線ではなく、れっきとした石炭輸送の幹だった。

夕張支線の歴史は古い。1892年（明治25年）夕張支線の前身となる北海道炭礦鉄道<sup>たんこう</sup>が追分～夕張間を開通させた。そこからは1930年（昭和5年）夕張鉄道（現在の夕鉄バス）の野幌<sup>のっほろ</sup>～栗山間の開通まで夕張周辺では登川支線や三菱鉱業大夕張鉄道線、夕張鉄道といった石炭輸送を目的とする数々の路線が誕生し、最盛期を迎える。しかし1960年代以降、海外からの安価な石炭の輸入やエネルギー転換を理由に炭鉱の閉鎖が相次ぎ、それに伴い使命をなくした多くの路線も廃止に追い込まれ、また1990年（平成2年）南大夕張炭鉱<sup>みなみおおゆうばり</sup>を最後に夕張から全ての炭鉱が閉山した。そして夕張市は炭鉱から観光へ舵を切ったが振るわず、2007年（平成19年）事実上の財政破綻に陥った。また、人口もピーク時の1960年の11万人から激減し、現在はピーク時の1割以下の8千人にまで減った。

そして来年3月、唯一残った鉄道、夕張支線も姿を消そうとしている…

#### 5. 夕張支線乗車レポ

ここから列車は、廃止予定の夕張支線へと入っていく。新夕張を発車すると、石勝線から別れ、90度方向を変え夕張市街を目指す。田んぼの中を列車は進み、沼ノ沢、南清水沢と停まっていくも乗降はほとんど無し。沼ノ沢駅は駅舎内部にレストランが営業している。かつて使われたホームは雑草が生い茂り自然に還りつつある。そして清水沢駅に到着した。清水沢駅の駅舎はいい木造駅舎であった。廃止になっても残してもらいたいと思うほどだ。そして清水沢駅はかつて三菱鉱業大夕張鉄道線が接続していたため広い空地がある。昔は構内をまたぐ跨線橋があったが、今は線路があったところにコンクリートの歩道が整備されている。地元客1人と鉄道ファン1人が下車した。

清水沢駅を出ると、夕張支線唯一のトンネルに入る。横には複線時に使われたトンネルが残っていた。トンネル内部はレンガで積まれている箇所もあり歴史を感じる。進行方向右手にサイクリングロードのような細い舗装路が並行してきた。この舗装路はかつての夕張鉄道の廃線跡を利用したものだ。鹿ノ谷駅は廃止された夕張鉄道が乗り入れていたため広い空き地が広がっている。駅舎は清水沢駅同様、立派な木造駅舎が建っている。鹿ノ谷駅を出ると、次第に住宅が現れ、終点夕張駅に到着した。夕張駅の滞在時間はわずか8分しかない。ちょうど昼食時であるが、駅舎や列車を撮るだけで終わってしまった。以前訪れた三江線石見川本駅では1時間半ほど停車時間あったため昼食をとることができ、地元も廃線バブルの恩恵を受けることができただろうが、この停車時間では駅横のホテルで販売している記念入場券すら買うのが難しい。ちなみに次の列車は3時間後だ。



▲夕張川を渡る鉄橋の横に橋脚が残されていた



▲沼ノ沢駅。手前に使われなくなったホームが。



▲木造駅舎が残る鹿ノ谷駅



▲夕張鉄道の跡らしき舗装路



▲清水沢駅。立派な木造駅舎が残る。駅舎までは歩道が整備されている。



▲夕張駅駅舎。後ろはホテルマウントレースイ



▲夕張駅に止まるキハ40形



▲夕張支線廃止（Restart）まであと243日！



▲駅ノートと安田さんonちゃん



▲夕張川。悠々とした流れだ。



▲新夕張駅。1981年に建てられた。

## 7. 帰路

夕張 12:34→→→石勝線・夕張支線 普通千歳行→→→追分 13:31

行きと同じ20人程度の乗車で夕張駅を発車、来た道を引き返す。南清水沢では地元客1人が乗車。沼ノ沢では3人ほど地元客が下車。また家族連れが列車を見物に来ていた。最後、夕張川を渡り、新夕張に到着した。

新夕張では6分の停車時間があるため、駅舎を撮りに外に出る。地元客が1人下車した。滝ノ上、川端と停車し、追分に到着した。友人は疲れからか寝ていた。



# 第三章 存廃に揺れる 根室本線へ

## 1. 冷房に感動！

ここから、私たちは追分駅で 26 分のんびり停車する千歳行きに別れを告げ、室蘭本線に乗り継ぎ、北上する。追分では 30 分ほど時間があるが、駅周辺に売店は見当たらない。仕方なく自販機で飲み物だけ買う。気温も上がっていて外を出歩く気にもなれず、広い空を撮影したりしてぼーっとする。



▲広々とした畑



▲苫小牧行と千歳行が並んだ。わずかに活気づく。

追分 14:05→→→室蘭本線 普通岩見沢行→→→岩見沢 14:50

やがて先ほど乗っていた千歳行きの列車がようやく発車し、数分すると目的の岩見沢行の列車がやってきた。友人と日高色がいいなと期待していると本当に日高色がやってきて嬉しかった。列車は畑や牧草地の中を走り、岩見沢駅に到着した。JNR と書かれた数台の扇風機が空気をかき回していたが車内は暑かった。

岩見沢 14:55→→函館本線 特急ライラック 21号旭川行→→滝川<sup>たきかわ</sup> 15:22

岩見沢からは特急に課金し滝川を目指す。やってきた特急列車の車内に入ると、冷房が効いていて、非冷房のキハ40から乗り継いだ身からすればとても涼しく快適で感動した。しかしその感動も30分ほどで終わり、滝川でまた蒸し風呂地獄のキハ40へ乗り継ぐ。



▲日高色のキハ40形



▲乗車した789系特急「ライラック」

## 2. 蒸し風呂+満席

滝川 15:28→→根室本線 普通東鹿越行<sup>ひがししかごえ</sup>→→東鹿越 17:31

わずかな乗り換え時間で根室本線へ乗り継ぐ。駅員さんに東鹿越行へ乗り換えの人は早くするように急かされる。私たちは跨線橋を渡り、目的の東鹿越行に乗車した。1両だが廃止予定の線区へ向かうし、そんな乗客いないだろうと高をくくっていたが、車内は満席…。デッキに立つしかなかった。車内は人の熱気も加わり蒸し風呂状態。立っただけで汗が出てくる。

滝川を出て、東滝川に停車し数人の下車。しかし席は空かず。個人的に大きな街の名前に方角がついている駅はホームと小さな待合室だけの印象だったが、東滝川は立派な木造駅舎だった。次の赤平<sup>あかびら</sup>駅でまとまった下車があったが、4人掛けのボックス席が丸々空くことはなく、相変わらず立つ。赤平のある赤平市はかつて炭鉱で栄えた町だった。しかしその後夕張市と同じ運命をたどり、市とはいえども人口は1万人ほどしかない。近くにある歌志内<sup>うたしない</sup>市に至っては人口約3千人で、日本一人口が少ない市になっている。

茂尻<sup>もしり</sup>は立派な木造駅舎。次の平岸<sup>ひらぎし</sup>では富良野からの観光客を乗せた、特急「フラノラベンダーエクスプレス」と交換した。車両はキハ183系「クリスタルエクスプレス」だった。そして列車は芦別<sup>あしべつ</sup>市の中心駅、芦別駅へ到着した。ようやくここで十数人が下車し、ボックス席が空き、座ることができた。よく見ると、座った座席の壁に「MANABU♡1992」とよくありがちな感じで彫ってあり、もう26年前のものか…とってしまった。野花南<sup>のかなん</sup>では滝川行きの列車と交換した。野花南を出ると滝里トンネルに入る。このトンネルは滝里ダム建設のため新しく掘られたもので、かつて野花南駅と島ノ下信号場（2017年3月までは駅だったが廃止）の間には滝里駅があったが集落とともに湖底に沈んだ。長いトンネルを抜けると空知川<sup>そらちがわ</sup>を渡り、富良野<sup>ふらの</sup>に到着した。



▲茂尻駅の木造駅舎。腐食化が進んでいる



▲野花南駅では反対列車と交換した

### 3. 分断された鉄路、そして廃線へ

富良野駅では12分停車する。その間に友人は飲み物を買に行った。ホームにはたくさんの中国人観光客がいた。そして向かい側に札幌行の特急「フラノラベンダーエクスプレス」が入線してきた。車両はキハ183系「ノースレインボーエクスプレス」だった。ホームにいた中国人観光客はそれに乗車していった。

根室本線。石勝線開通前は、札幌から道東方面に向かうとき、根室本線起点の滝川、富良野を経由するという、今考えれば遠回りのルートしか無かった。2016年8月、大きな転機となる出来事が起きた。台風9号および台風10号の被災により富良野駅～音別駅間が運休となったのだ。その後東鹿越～新得間を除いて復旧したが、東鹿越～新得間はバス代行となってしまった。JR北海道は復旧のコストが高く、復旧したとしても採算が見込めないなどの理由で2020年度を目途に富良野～新得間の廃止を予定している。

乗客は富良野到着前と変わらず20人ほどで発車。列車は田んぼの中を走っていく。山部<sup>やまべ</sup>では5人が下車。下金山<sup>しもかなやま</sup>駅はホームと駅舎の間に空き地が広がり、かつて線路やホームがあったことが分かる。金山駅は立派な木造駅舎だった。金山を出ると、長いトンネルへ入る。トンネルを抜けるとかなやま湖を渡り、湖が両側に広がり幻想的な風景が広がった。そして山の中で列車は停まり、東鹿越駅に到着した。ちなみに山部以外の駅で乗降は見られなかった。東鹿越駅から新得方面に向かう乗客は多く、私たち以外の全員が代行バスに乗車した。道路を挟んで向かい側にはかなやま湖が広がっている。家は一軒も見当たらない。



▲キハ183系「ノースレインボーエクスプレス」



▲田んぼの中をのどかに走る



▲駅舎は木造だ

▲右：駅名標

中段右：代行バス

中段左：

かなやま湖



▲東鹿越駅のホーム。緑豊かな山々が広がっている。

#### 4. 車内はパニック

東鹿越 17:40→→→根室本線 普通富良野行→→→富良野 18:20

駅の撮影も終わり、車内に入ると、新得方面からのバスからの乗り継ぎで3人乗車していた。私たちはボックス席に座り窓を半分ほど開けた。他の3人は両端のボックス席に座っていた。列車は東鹿越を発車しトンネルを抜け金山駅に停車。ここで悲劇が起きた。

私がぼーっと席に座っていると、なんとミツバチがいきなり現れ、私たちの開けた窓を出たり入ったりし始めたではないか！私たちは怖がって窓を閉めることもできず、お願いだから出ていけと祈りながら、早く列車が発車するのを待っていた。しかし！列車が発車すると同時にミツバチが入ってきてしまった。そして私たちは思わず車内後方へと逃げてしまった。(ほんと情けない…)そしてミツバチはブンブンと羽音を立てながら車内を飛び回り、前にいた2人の地元の男子高校生の方へ近づいていき、そのうち1人が驚き思わず、デッキへ逃げデッキの扉を閉じ避難。車内はパニックになった。

しかし、その状態は長くは続かなかった。ミツバチはデッキと車内を仕切る壁に止まり、休み始めた。そこをすかさず、逃げなかった方の高校生が「パンッ」と、紙で潰した。するとミツバチは落ち、死んだ。そして、ミツバチの死骸を窓の外に投げ捨て、事態は収束し、避難していた私たち3人はほっとした。私たちはその後お礼を述べ、席に戻りしっかりと窓を閉めた。まだ今回はミツバチ1匹で済んだものの、もしスズメバチとかが何匹も入ってきたらと思うとぞっとした。その後、後ろのロングシートにいた高校生1人が山部か<sup>ぬのべ</sup>布部のどちらかで下車。やはり少ないとはいえ、夕張支線にせよ根室本線の富良野～新得間にせよ、それなりの地元利用客がいることが分かる。そして富良野に到着した。



▲富良野駅に停車するキハ40形快速「狩勝」

右：富良野駅に進入するキハ150形旭川行き



#### 5. ようやく今宵の宿へ

富良野 19:14→→→富良野線 普通旭川行→→→旭川 20:23

富良野では1時間ほど時間があり、夕食を食べるか迷ったが旭川で食べることにして、駅のホームで列車を待つ。夕方になり観光客の姿はまばらで人通りは少なかった。太陽は山裾に隠れ、徐々に薄暗くなっていく。19時頃まばらな乗客を乗せ、快速「狩勝」が到着し、東鹿越に向け発車していった。この列車にも代行バスが接続している。

やがて2両のキハ150形がやって来た。先ほどの快速「狩勝」とは違い、車内から多くの乗客が降車する。折り返しのため10分ほど待ったのち、ドアが開き乗車する。2両目のボックス席に座ると、周りは中国人観光客で埋まっていった。私たちは靴を脱ぎ前の席に足を乗せ、冷房の効いた快適な車内で眠りに着いた。真っ暗闇の中列車は走り、やがて旭川駅に到着した。



旭川駅はまだ夜8時というのに人はほとんどいなかった。駅の外に出て、目当てのラーメン屋に向かったが混雑で店に入れず…。仕方なく、駅前のイオンモールと近くのセイコーマートで済ませ、今宵の宿である東横イン旭川駅東口へ向かう。ホテルでセイコーマートで買った「ホットシェフ」のパンと100円パスタを食べたが、値段の割に美味しかった。明日の朝は早いので、早めに就寝した。

## 第四章



北海道の朝は冷えるなあと思いつつ、駅へ向かう。気温は22℃位だろうか。旭川駅のホームに向かうエスカレーターを上り、ホームに着くとそこには3両の気動車がエンジン音を響かせ停まっていた。これから私たちには6時間ひたすら北へ向かう過酷な行程が待

ち受けていた…

旭川 6:03→→宗谷本線 普通<sup>わっかない</sup>稚内行→→→稚内 12:07

おはようございます。8月1日水曜日、旅行2日目となりました。現在私は稚内行の普通列車の中にいる。これからおよそ6時間、私たちはひたすら北上し日本最北端の駅、稚内駅を目指す。車両は稚内方からキハ54+キハ54+キハ40(←名寄で後ろ2両は切り離し)となっている。一番後ろのキハ40にはほとんど乗客はいなかったが、二両目のキハ54は15人程度、一番前の稚内行のキハ54は20人程度の乗車で旭川を出発した。一番前の車両は稚内目当ての旅行者が8割だったが、高校生を中心に地元利用客もちらほら乗車している。友人と一列車で六時間なんて、初めてだなあと談笑していると、定刻6時3分、列車は稚内へ向けて歩みを始めた。ついに六時間の旅が始まる。多分一生モノだろう。



▲先頭の稚内行キハ54形

▲最後尾の名寄行キハ40形

列車は重い曇り空の中、灰色の高架橋を走っていく。最初の停車駅、旭川<sup>あさひかわよじょう</sup>四条は高架駅だ。牛朱別川<sup>うしゅべつがわ</sup>を渡ると高架から築堤の上を走り、木造<sup>ちくぞう</sup>駅舎の新旭川<sup>せきほくほんせん</sup>駅に到着。この駅を起点に網走<sup>あぼしり</sup>へ分かれていく。新旭川を出ると、進行方向右手に旭川運転所が現れた。たくさんの気動車が留置してあり、中にはキハ40形を置き換える新型車両H100形もいた。しかしこの旅行の後、8月初旬、JR北海道は驚くべき発表をした。それは、国からの資金がJR北の求めた金額よりも少なく、資金確保が難しいため19年度から予定していたH100形による置き換えは当面見送るというものだった。正直、国鉄型車両が好きな私にとっては少しほっとした発表だったが、置き換えをしないととなると老朽気動車であるため、故障や廃車による減便も懸念されるだろう。

旭川運転所を過ぎ、これまた木造駅舎の永山<sup>みなみびつが</sup>駅に到着。ここから先の二駅、北永山、南比布は通過する。どちらも板張りのホームと小さな待合室の乗降場タイプだ。トウモロコシ畑や田んぼの中を<sup>びつが</sup>行き、比布に到着。北比布は乗降場タイプ。蘭留<sup>らんる</sup>で数人乗車した。小説『塩狩峠』の舞台で知られる、塩狩<sup>しほり</sup>駅では旭川行のキハ40形3両と行き違<sup>わっさむ</sup>う。和寒<sup>わっさむ</sup>で高校生が5人ほど乗車。北海道らしいどこまでも続く畑の中を進み、北海道らしい名前の東六線<sup>ひがしろくせん</sup>に到着。畑の中に街並みが見えてくると剣淵<sup>けんぶち</sup>町の中心駅、剣淵に到着。ここでようやく6時間のうち1時間が過ぎる。次の北剣淵は林の中にある板張りのホームと木造の待合室の乗降場型の駅。北剣淵を出ると鉄道林の中を<sup>しべつ</sup>行き、士別<sup>しべつ</sup>に到着。ここで10人程が下車。

次の下士別は乗降場型の駅。多寄<sup>たよろ</sup>では高校生が乗車。風情のある小さな待合室がある瑞穂<sup>みずほ</sup>は乗降場型。曇り空の下、広々とした畑の中を列車は進む。やがて小さな町が現れ、交換設備のある風連<sup>ふうれん</sup>に到着。このあたりから天気予報の通り、ぱらぱらと雨が降ってきた。東風連では高校生が1人下車。そして、旭川から一時間半（私はもっと長く感じたが）、名寄<sup>なよろ</sup>に到着した。20人ほどが後ろ二両を中心に下車した。



▲旭川運転所にいた H100 形



▲永山駅の木造駅舎



▲南比布駅の待合室



▲塩狩でキハ 40 形 3 連と交換



▲和寒駅。数人の高校生が乗車した。



▲剣淵駅。和寒駅と少し似ている。



▲北剣淵駅の待合室。一見するとそうは見えない。



▲多寄駅の駅舎



▲重い雲の下、川を渡る。



▲広大な畑を進んでいった



▲瑞穂駅。個人的に好きな雰囲気だ。



▲名寄駅の駅名標



▲後ろ二両を切り離れた

## 2. 降りしきる雨と、寒すぎる風

名寄では、列車の交換、後ろ二両の切り離しが行われ、8分停車する。友人はこの間、食料がないからと近くのセブンイレブンに行こうと計画を立てていたが、雨が降っているし、行けそうにないのであきらめていた。私は長ズボンと、半袖に七分丈のシャツを着ていたが、外に出てみると寒かった。20℃もないくらいに感じた。てきぱきと切り離しの作業が行われ、列車はついに一両、定刻に発車した。発車時点で20人ほどが乗車していた。列車は相変わらず広大な畑の中を進む。最初の停車駅、日進は板張りのホームとトタンの待合室。日進を出ると、徐々に両側から山が迫ってくる。このあたりから車窓からはっきりは見えないが、天塩川が進行方向左側に寄り添ってくる。その後、天塩川はおおよそ100km先の幌延まで、線路と並行する。次の駅は、秘境駅ファンに人気のある北星駅だ。「北」に「星」という名前がいい響きだ。「毛織の★北紡」という看板を掲げた木造の待合室が印象的で、ホームは板張り。周りは広大な原野が広がっていた。北星を出ると、空を覆っていた厚い雲の合間から青空が現れてきた。次の智恵文は余剰になった車掌車を改造して作った待合室が特徴の貨車駅で小さな集落が駅前にある。智北は物置のような待合室がホーム横にあった。南美深は板張りホームに緑色の待合室の乗降場タイプ。南美深を過ぎると徐々に青空が広がり、雲が薄くなった。雨はいつの間にか止んでいた。美深町の中心駅、美深では地元客が5人ほど下車した。ここからはかつて「日本一の赤字路線」と評された美幸線が仁宇布まで結んでいた。次の初野は板張りホームと物置のような待合室の乗降場タイプ。初野を出ると離れていた天塩川が急接近する。とはいえ川との間に木々があるためはっきりとは見えない。難読駅名の紋穂内は表面がボロボロになった車掌室の待合室があった。窓を開けていたので、馬糞のにおいが漂ってきた。小さな集落のある恩根内は新しめの駅で、駅前に名士バスのバスが停まっていた。そして、5分の停車時間がある、豊清水に到着した。せっかくなので外に出てみる。谷の裾にある、島式ホームの交換駅だった。ホームで駅名表を撮っていると、稚内方から幕を「特急」にさせた、キハ183系がやってきた。なぜここにキハ183?と思ったが、この日はキハ261系の代走でキハ183系が運用されていたらしかった。列車は家も畑もない森の中を進み、次の天塩川温泉は乗降場タイプ。暎来は砂利敷きのホームに小さな待合室があった。また徐々に厚い雲が覆いか

ぶさってきて、気温が下がってくる。そして、音威子府<sup>おといねっぶ</sup>に到着した。ここで三時間が経過、ようやく半分が過ぎた。



- ▲日進駅の待合室。ホームからは距離がある。
- ▲緑色の外壁が特徴の南美深駅の待合室。
- ▲初野駅の待合室。物置のような外観だ。
- ▲天塩川温泉駅。板張りのホームと待合室。

- ▲北星駅の待合室。「毛織の北紡」が印象的。
- ▲智恵文駅の外壁が改修された車掌車の待合室。
- ▲豊清水駅で行き違ったキハ 183 系特急列車
- ▲音威子府駅に止まる稚内行き。3分停車した。

### 3. 寒さはついにピークに

音威子府では数人が下車。かつてこの駅からは<sup>はま頓別</sup>浜頓別や<sup>おにしべつ</sup>鬼志別を經由し南稚内で再び合流した、<sup>てんぼくせん</sup>天北線が分岐していた。音威子府駅が位置する音威子府村は道内で一番人口の少ない自治体で、人口はおよそ 800 人の小さな村だ。音威子府を出ると、天塩川が寄り添ってきた。次の<sup>おさしま</sup>箴島は貨車駅で車掌車は修繕されている。箴島を出ると、また天塩川が接近する。川の向こう岸は家一軒もない。ここから次の佐久までは 19 分の長い道のり。車内を見渡せば、友人を含めて多くの人が寝ていた。佐久を出ると、すでに車内の扇風機を消し、窓も少し閉めたていたが、ついに私は寒さに耐えきれなくなり、使わないだろうと思って持ってきた薄手のジャンパーを着た。体感的には 16~17℃位だろうか、東京では 30℃を優に超えているのにこの寒さとは、一体ここは夏なのか？とってしまう。天塩中川を出ると車窓は森の中から広大な牧草地帯に変化する。徐々に晴れ間が広がり、若干寒いが気持ちがいい。歌内と<sup>うたない</sup>問寒別は貨車駅で<sup>ねかなん</sup>糠南は乗降場タイプ。小さな物置が板張りのホームにポツンと置いてある。ここで昨日の夜、セイコーマートで買った、おにぎり「ホットシェフ」のクリームパンを食べる。糠南を出ると天塩川が列車のすぐ横まで近づいてくる。<sup>おのつがない</sup>雄信内では二人ほど保線員らしき人が作業をしていた。立派な木造駅舎で降りたくなるが、降りたら次に列車が来るのはなんと 8 時間後、我慢する。<sup>やすうし</sup>安牛は貨車駅だが待合室はボロボロで、駅前は無入地帯となっていて寂しい光景だった。<sup>みなみほろのべ</sup>南幌延は乗降駅タイプで、白い小さな待合室がある。今まで、音威子府から乗降が無かったが、ここでようやく一人おじいさんが乗車した。発車すると、馬糞のにおいが鼻につく。上幌延は貨車駅だ。そして、22 分停車の幌延に到着。さあ、息抜きタイムだ！



▲天塩川と並走する。人煙まれない山の中を行く。



▲晴れてきた。なだらかな牧草地の中を走る。



▲糠南駅。ホームの板が張り替えられていた。

▲右：雄信内駅の木造駅舎

▼南美深駅の待合室

▼右：完全に晴れた。天塩川と並走する。



▲安牛駅。腐食が進んだ車掌車の待合室と無人地帯になった右の奥の駅前通り

#### 4. ラストスパート！

長かった六時間の旅もあと一時間少しで終わる。外に出ると、空は晴れていて気温が上がってきた。薄手のジャンパーはもう必要ない。寝ていた乗客たちはいつの間にか起きて、息抜きにと外に出ていた。私は向こうのホームから列車を撮ろうと、跨線橋を渡ろうとした。跨線橋の階段を上がり終えて通路に出ると、「ブーン」。なにやら不穏な音が…ハチやアブやらその他もろもろ、たくさんの虫が住み着いているようだ。一度ためらったがなんとか振り切り渡り切った。私は虫は決して嫌いではなくむしろ好きな方だが、ハエやアブやハチはあの羽音が無理なせいで苦手だ。他の乗客たちは撮影したり記念乗車券を買ったりしていて、楽しんでいた。ただ、駅前に店がなく食料のない友人は困っていた。



▲乗客が全員降りてしまった車内



▲虫だらけの跨線橋内部



▲幌延駅に停車する稚内行きハ54

幌延を発車して数分、悲劇は起きた。私はなんか首の後ろに違和感があるなあと考えていた。さては服の間に何か挟まっているなと思って、手を入ると出てきた…虫の死骸か！気持ち悪！きつとあの跨線橋で入ったのだろう、あ〜びっくりした。そんな悲劇もよそに、列車はどこまでも続く牧草地の中を走り、貨車駅の下沼<sup>しもぬま</sup>に到着。この待合室は他とは違い、かわいくペイントされていた。下沼を出て、また牧草地の中を進んでいると、牧場で牛が牧草を食みながら休んでいた。牧草地は飽きるほど見てきたが、ここでようやく食べる側の牛に出会えた。写真に写った、のんびりした姿に少しほっこりした。

次の豊富<sup>とよとみ</sup>では6分停車で名寄方面の列車と交換する。5~6人が乗車し、名寄行のキハ54と交換する。次の徳満<sup>とくみつ</sup>はプレハブの待合室、兜沼<sup>かぶとぬま</sup>は交換駅で小さくきれいな待合室がある。兜沼を出て数分、また牧草を食む牛たちを見ることができた。勇知<sup>ゆうち</sup>は貨車駅。次の木造駅舎が素晴らしい、抜海<sup>ばっかい</sup>では親子が撮影をしていた。そしてここから列車はなだらかな丘を登っていき、“晴れていれば”利尻富士が海の向こうに見える絶景ポイントに到達…するも海の向こうは曇っていて何も見えず…残念。海が見える区間はたった10秒で過ぎ、列車は丘を下っていく。稚内の街並みが見え、南稚内を過ぎると、高架になり下りると稚内に到着した。旭川から六時間、長かった旅路がようやく終わりを迎えた。旭川から稚内まで乗り通した人は私たちを含め15人ほどいた。長かったが辛いという訳ではなく、広大な畑や牧草地、牛、コンスタントに現れる様々なタイプの駅舎、途中駅での長時間停車など楽しめる要素がたくさんあったため楽しかった。駅には最北に関する色々なモニュメントがあり最北に来たぞという実感がわいてくる。駅近くの食堂で海鮮丼を食べ、バス停に向かう。



▲ゆるい感じのイラストが描かれた下沼駅の待合室

▲どこまでも続く牧草地



▲のんびりくつろぐ牛たち

▲豊富駅に停車する稚内行



▲兜沼駅の駅舎



▲利尻富士がよく見える場所。石碑がある。



▲わずかだが海を見下ろす区間があった





▲4枚：稚内駅と海鮮丼



## 1. 宗谷岬へさらに一時間

稚内駅前バスターミナル 13:20～宗谷バス 音威子府行～宗谷岬 14:10

これから私たちはバスに一時間揺られ、日本最北端の地「宗谷岬」を目指す。バス停に着くとたくさんの観光客で行列ができていた。これは座れないなど思いながら駅の営業所で買った記念乗車券でバスに乗車、案の定座れなかった。バスは稚内市街の中を行き、地元客を拾っていく。やがて片側二車線だった道が一車線になると、左側に海、右側に広大な草原が広がる。そして道は延々と続くようになっすぐになり、北海道らしい絶景の中を走っていく。時々、バスが遅いのか後続のクルマに抜かされる。わざとバスが速度を遅くし譲るときもあった。まっすぐな道は終わり、海沿いの集落の中を縫うように走っていく。そして目的地、宗谷岬に到着し、私たちは観光客とともに降りた。

## 2. 野生動物と遭遇！

多分海風があるせいだろうか、稚内市街より全然寒い。早速観光客とともに宗谷岬のモニュメントへ向かう。ついに日本最北端へ来たのだという実感が湧き、人生で一度は来てみたかった場所なので嬉しかった。皆さん思い思いに記念撮影に興じていて、中々モニュメントに人がいないカットが撮れない。なので、モニュメント前のベンチに座って、観光客の波が引くのを待った。観光客の中には、さっきの列車にいたなという人が何人かいた。観光客はそれほど多くなく、20分ほど待つと人はまばらになった。人のいないカットを撮影した後、記念写真撮りましょうかと言ってくれた方がいたので、撮ってもらった。



▲日本最北の地のモニュメント。ついにここまで来た。

道路を挟んで向かい側に小高い丘があって、暇なので登ってみることにした。上の海側は展望台のようになっており、街並みや海が見渡せた。しかしやはり曇っていて樺太は見えなかった。あの海の向こうは樺太なんだと想像すると、私たちは凄<sup>からふと</sup>いところまで来てしまったんだと感じた。丘の陸側は草原と小高い丘が続いていて Windows XP のデスクトップの背景みたいだ。いい景色だなあとボーとみていると、なにか黒い馬かシカのようなものがこちらにむかって走ってくる。

私 「あれなんだ？」

友人 「シカじゃないか？」

私 「あっ！シカだ」

シカでした。まさか会えるとは思わなかった。私たちは思わずテンションが上がった。そしてシカは草原の中を走り、ススキの中へ入って止まった。よく見るとそこで草を食べているようだった。友人が「おい、シカ！」と叫ぶとシカがなぜか通じたのか振り向き、奇跡的に下の写真が撮れた。数分後、シカは悠々と去っていった。



▲草を食べているシカを捉えることができた

### 3. 次の目的地へ

宗谷岬 15:01～～宗谷バス 稚内駅前バスターミナル行～～稚内駅前バスターミナル 15:53

バスに乗って、また稚内駅に戻る。一時間ほどの滞在だったが、シカにも遭遇したし満足できた。稚内駅に戻った私たちはセイコーマートで今日の夕食を、駅の窓口で記念乗車券を買った。そして、駅前に停まっていた一台のタクシーに乗車した。

## 第六章



### 1. ついに利尻富士が！

「抜海駅まで、お願いします。」

こう告げると運転手さんは「ああ、あの無人駅ね」と言い車を走らせた。これから私たちは日本最北の無人駅、そして日本最北の木造駅舎がある抜海駅へと向かう。私は旅の計画の段階で2泊3日という限られた時間の中で、秘境駅の一つくらいは降りたいと思っていた。そこで私の頭の中では、北星、雄信内、抜海が出てきた。しかしやはり前二つは降りたら次の列車が来るのは7~8時間で、途中特急を使っても稚内と宗谷岬に行くことは不可能だった。そこでいろいろ試行錯誤した結果、帰りの列車まで余裕がある稚内からそう遠くない抜海駅までタクシーで行ってしまおう、ということになった。

市街を抜け、小高い丘を越えたとき、海が現れ、輪郭だけであるが利尻富士が姿を現した。利尻富士は普段中々姿を現さない山として知られているため、見られて嬉しかった。タクシーは絶景の中、オロロンラインをひた走り、左折して少し行くと抜海駅が見え到着した。

### 2. 抜海駅を散策

運転手さんにお礼を言い、クルマを降りる。目の前には念願の抜海駅が。白色の板で覆われているが、木造駅舎の風格は十分すぎるほどであった。入口の扉をガラガラガラと音を立てながら開けるとまた扉。どうやら二重扉のようだ。その扉間の空間にはトイレがあった。二つ目の扉を開けると待合室に入った。様々な掲示物や展示物がたくさん置かれていた。なんだか駅ではなく、家のようにほっと落ち着く空間だ。荷物を置き、ホームに出ようとホーム側の扉を開けた。するとまた扉があり、ここも二重扉の構造。扉間の空間には除雪道具や掃除道具、そしてなぜか風鈴が吊るされていた。最初の扉から数えて4つ目の扉を

開けると外に出た。ホームは砂利敷きだった。扉の周りには鉢にたくさんの花が植えてあり、ハチやアブがブンブン飛び回っていて少し尻込みした。構内踏切で向こう側のホームに渡ると駅舎や砂利敷きのホームがいい味を出して、最果て感を漂わせていた。いやー、この雰囲気好きだ。私たちは夢中で写真を撮った。駅舎内を散策すると、駅ノートが置いてあり、私と友人が記念に書き込んだ。過去の駅ノートも冊子にしてたくさん置いてあった。他にもSL時代の写真やぬいぐるみ、ポスターなど様々なものが貼ってあったり置いてあったりしている。しばらくトイレに行っていなかったので、トイレに行こうと扉と扉の間にあったトイレに入る。ガラガラと恐る恐る木の扉を開けると、虫はいなかったが、少し悪臭がした。まさかのボットン便所ようだ。済ませて外に出ると、大型トラクターが道路を走行していた。



▲抜海駅の駅舎内と稚内行の特急列車

### 3. ネコと遭遇

友人が突然「ネコがいる！」と言った。行ってみると、草の中にこげ茶色の猫が歩いていた。二人で鳴きまねをしてみると、歩き出し、駅からどんどん歩いていく。着いて行ってみると、近くの民家の玄関にたどり着いた。そこで腰を下ろしリラックスの体勢になった。ここの家のネコかもしれない。

駅に戻ると稚内行の特急列車が通り過ぎて行った。乗客は驚いただろう。駅に戻ると、先程の利尻富士を見たくなり、友人に行ってくると告げ、駅を出る。友人は歩いていく私を入口で見送っていた。グーグルで調べると徒歩10分の道のりだったが、まっすぐで平坦な道だからか、中々進んでいる気がしない。周りは広大な畑と原野しかなく、人っ子一人いないのでとても心細くなった。しかし五分ほど歩くと、先程の丁字路に無事到着。ほっとした。利尻富士は輪郭だけではあるが、姿を現し、その壮大な姿は心細かった私を勇気づけてくれた。友人に戻ると告げ、同じ道に戻るとさっきのネコが変わらず民家の玄関にいた。友人は入り口の前に立っていた。駅舎の中に入ると、家に帰ってきたかのようにほっとした。その後、駅舎をバックに友人と記念撮影をし、帰りの列車を待つ。帰りの列車に乗るため、反対側のホームに行こうとすると、民家の庭にいたネコが戻ってきていた。別れを告げに来たのだろうか。私たちは抜海駅に再訪を誓い、列車に乗り込んだ。



▲抜海駅にいたネコ



▲まっすぐな道。気が遠くなる。



▲最果て感漂う抜海駅



▲ついに帰りの列車がやってきた



▲うっすらと見える雄大な利尻富士の美しい山並み



抜海 18:21→→→宗谷本線 普通名寄行→→→名寄 21:49

列車はすでに 25 人ほど乗車していた。中には行きの稚内行で見たなという人がちらほら

いた。これだけ本数が少ないと行程も限られるのだろう。この列車は幌延から先は名寄方面の最終列車だ。地元利用客も多く、豊富、幌延、天塩中川で数人だが乗降があった。徐々に日が暮れていき、いつの間にか外は真っ暗になった。友人を含め、多くの乗客が寝ていた。音威子府では12分の停車。あの有名なそば屋はとっくのとうに閉まっていた。音威子府からは一人が乗車、美深でも数人の乗降がある。そして名寄に着く。



▲日が暮れた雄信内駅の木造駅舎



▲音威子府そば。すでに閉まっていた。

名寄 22:05→→→宗谷本線 普通旭川行→→→旭川 23:39

名寄からはキハ40の2連に乗り換える。私たちは空いている後ろの車両に行きくつろぐ。名寄でも乗車はあった。発車時点で、乗客は15人ほどだ。士別、剣淵、和寒で数人の乗降がある。やはり特急停車駅では普通列車でも、ある程度の利用客がいるようだ。そしてようやく旭川に到着。コンビニに寄って、昨日と同じ東横インへ宿泊。明日も早いのでHTBの「おにぎりあたためますか」を見た後、なるべく早く寝た。おやすみ～



▲暗闇の名寄駅で顔を合わせる、2つの列車。



▲五時間半かけて旭川駅に到着

## 第八章

# 唯一の始発列車

### 1. 眠い

旭川 5:18→→→函館本線 特急ライラック 2号札幌行→→→札幌 6:43

おはようございます。8月2日木曜日、旅行3日目となりました。時刻は午前4時、まだ頭が覚めない中、シャワーに入り午前5時ホテルを出発した。

無事三分前に列車に乗り、空いている車内で朝食を食べ、寝ながら着いたのは札幌。今回の旅行で初登場の札幌だが、滞在時間は数十分。その間に飲み物や駅弁を買っておく。

札幌 6:58→→→札幌線 普通石狩当別行→→→石狩当別 7:38

眠気が頂点に達した私と友人はほとんど寝ていた。いつの間にかビル街を抜け、周りは畑や田んぼしかなかった。

### 2. 混雑激しい札幌線

石狩当別 7:45→→→札幌線 普通新十津川行→→→新十津川 9:28

まあ予想はしていたが、一両で唯一の新十津川行の列車はすでに席はほとんど埋まっていた。私たちは空いている席に座った。次の北海道医療大学で10人ほどが下車。石狩金沢と本中小屋は貨車駅だが、待合室は腐食が進んでいた。列車は田んぼの中を進み、23分停車の石狩月形に到着。乗客は半分以上降り、散策を始めた。記念入場券を買い、しばらくすると反対方面の列車が入線してきた。

次の豊ヶ岡は言わずと知れた秘境駅。木造の待合室があり、降りたい衝動に駆られる。難読駅名の札幌比内、晩生内はどちらも同じような形の小さな木造駅舎があった。やがて浦臼

町の中心駅、浦臼駅に到着。ここで地元客は全員降りた気がする。ホームと小さな待合室しかないような小駅を停まっていき、終点の新十津川に到着した。



▲石狩金沢駅の色褪せた車掌車の待合室



▲石狩月形駅の木造駅舎



▲石狩月形駅。左側のキハ40形400番台はドアが緑で塗装され、貫通路に帯はない特徴がある。



▲豊ヶ岡駅の木造待合室

▲右：晩生内駅の駅舎

右：新十津川駅に止まるキハ40形





▲新十津川駅の駅舎。小さいながらも味がある。

### 3. まさかのテレビ取材

新十津川駅は列車から降りた乗客と、それを迎えた地元の方やファンで人はごった返していた。札幌から案外近いし、滝川からもバスで来られて、しかも列車は一日一本。行っておこうというファンが集中するのだろう。その混雑の中テレビ取材も来ていた。ただ撮影しているだけかなと思って歩いていたら、いきなり声をかけられ意外とぐいぐい来て、半ば強制的に取材を受けることになってしまった。多分二人とも一眼を持っていたからかその後々思った。札沼線についていろいろ聞かれたが当たり障りのないような感じで返した。その後も撮った写真見せてもらえますかと言われ色々やり取りが続いた。取材を始めて十分ぐらい経ちようやく終わった。紋章には HBC と書いてあった。(なんだ HTB じゃないのか…) どこで放送されるかは言われなかった。

記念乗車券を買い新十津川村役場にあるバス停に向かった。取材について色々愚痴をこぼしながらバスに乗る。

新十津川役場前 9:50〜〜北海道中央バス滝新線 滝の川団地行〜〜滝川駅前 10:04  
街の中をバスは走り、石狩川を渡り滝川に到着。すぐだった。

# 第九章



## 1. 留萌本線るもいほんせんに乗車

滝川 10:22→→→函館本線 特急カムイ 9号旭川行→→→深川 10:35

滝川は2度目の訪問だ。ホームには国鉄時代の「いい日旅立ち」の自販機コーナーが残っている。ホームには特急「フラノラベンダーエクスプレス」が停車していた。発車を見送ると、私たちの乗る特急「カムイ」がやってきた。次の停車駅、深川ふかがわで降りる。

深川 11:10→→→留萌本線 普通留萌行→→→留萌 12:07

深川は昭和の長方形駅舎。ホームで列車を待っていると、キハ54形2両がやってきた。後ろ1両は回送のため乗車できなかった。前の車両は真ん中の2つのボックスだけテーブルがついており、私たちはそこに座った。20人ほどの乗車で発車、函館本線から分かれ畑の中を進んでいく。次の北一巳きたいちやんの駅舎は廃止された深名線宇津内駅しんめいせんの駅舎を移築したものである。ただ大部分が板で補修されている。秩父別ちちぶべつは木造駅舎で数人が下車。北秩父別は通過する。石狩沼田はかつての札沼線の終点駅。数人が乗降する。次の真布まつぶは板張りのホームに木造の待合室。恵比島えびしまはNHKの連ドラ「すずらん」でロケ地になった駅だ。今もセットが残されている。恵比島を出ると、徐々に山に入っていく峠下とうげしたに到着。立派な木造駅舎がある。発車すると山を下っていき、幌糠ほろぬか、藤山、大和田と小駅を停まっていき、終点留萌に到着した。



▲深川駅。直線的な昭和の駅舎。



▲テーブルがある2つだけの特等席



▲外側がかなり舗装された北一巳駅の駅舎



▲手前が本当の駅舎、奥が映画のセットの駅舎だ



▲昭和の雰囲気が漂う留萌駅の駅舎



▲跨線橋の微妙に飛び出した場所、羽幌線のホームに続いていた。 ▲留萌駅に停車するキハ54形

## 2. 帰り

留萌 12:18→→→留萌本線 普通深川行→→→深川 13:13

十分ほどの滞在で留萌を離れる。もう少しいたかった。どこまでも続く畑を見ながら、札幌で買った駅弁を食べた。



## 1. 暑さの中、苫小牧へ

深川 13:19→→→函館本線 特急ライラック 24号札幌行→→→滝川 13:32

滝川 13:36→→→函館本線 普通岩見沢行→→→岩見沢 14:24

深川から特急「ライラック」に乗り、3度目の滝川へ。滝川から時間があるため普通列車で岩見沢へ向かう。車両はキハ40形2両で車内は暑く、温度計は30℃を指していた。田園風景の中、列車は走り岩見沢に到着。岩見沢で夕食を買い、室蘭本線で苫小牧<sup>とまこまい</sup>へ向かう。

若見沢 15:06→→室蘭本線 普通苫小牧行→→苫小牧 16:37

やがて日高色のキハ 40 形 1 両がやってきた。追分までは昨日と同じだ。追分からはトウモロコシ畑や牧草地の中を進み、苫小牧に到着した。

## 2. 日高本線へ

苫小牧 16:56→→日高本線 普通むかわ鶴川行→→鶴川 17:26

苫小牧からは日高色のキハ 40 形に乗り、鶴川を目指す。列車は広々した草原の中を走り、鶴川に到着。ここからさまに様似方面へ代行バスが接続する。

鶴川 17:53→→日高本線 普通苫小牧行→→苫小牧 18:23

三十分ほどのんびりと過ごし苫小牧へ戻る。



▲夕日に映える日高色。鶴川駅にて。



▲苫小牧駅に停車するキハ 141 系

苫小牧 19:04→→室蘭本線・千歳線 特急すずらん 11 号札幌行※自→→新千歳 19:22



▲乗車した 785 系特急「すずらん」。2 本しかないためレア。 ▲先頭車を中間車改造している



新千歳 19:24→→千歳線 快速エアポート新千歳空港行→→新千歳空港 19:27

実はこの列車で初めて今回の旅行でロングシート車に乗った。

新千歳空港 20:30〜〜 ANA82 便 羽田空港行〜〜羽田空港 22:05

ついに新千歳空港到着。時間があつたので空港内のラーメン屋で味噌ラーメンを食べた。ラーメンは旭川で食べられなかったのでとても美味しかった。そして、30 分後の便で帰る友人と別れ搭乗口へ向かった。離陸すると噴火湾沿いの街の夜景が見え、寂しくなった。一時間半で東京に到着。飛行機から出た瞬間、北海道とは違う蒸し暑さを感じた。そして

まだ耳には三日間何時間も乗った気動車のあのエンジン音が響いていた。



最後まで読んでいただきありがとうございました。長かったですね。今回はついに 40 ページの大台を突破してしまいました。

今回の旅行は北海道の廃止予定線区はどのような状況なのか見てみたいのと、ゆったりと北海道を気動車で普通列車の旅をしてみたいと思いなるべく普通列車を中心に旅行しました。やはり普通列車の旅はかなり時間がかかって疲れまし、快適かと言われるそうではありませんが、とても楽しめました。特急列車とは違い、途中駅での長時間停車で外に出て散歩することができ、また窓を開けて風を感じながらゆったりと雄大な北海道の列車旅を満喫することができました。

ニュースや新聞などで話題になっていますが、JR 北海道の状況は厳しいです。今回は夏休みシーズンであり、地元客がいない区間も私を含め鉄道旅行をしている人たちが乗車していましたが、普段はほとんど乗客がいないかもしれません。しかし列車はそんなこともよそに廃止されるその日まで毎日黙々と走っています。

私はこの旅行記を通して北海道の普通列車の旅の楽しさが伝わればよいと思っています。どこまでも続く畑や草原、牛やシカ、そしてそれぞれ個性のある駅たち、たまには秘境駅で下車してのんびりしてみるのもいいでしょう。北海道には魅力がたくさんあります。ぜひ皆さんも普通列車で旅をしてみてください。私は今回で駐車場の執筆は最後になります。寂しいですがそろそろ引き際なのかもしれません。四年間ありがとうございました。

※参考文献・・・フリー百科事典ウィキペディア <https://ja.wikipedia.org/wiki/>

# 基礎から学ぶ座談会 〔キノザダ〕

## 前書き

「この座談会は、旅行・鉄道研究部の未来を担うはずだった現高2部員が『とりあえず座談会開いて停車場に載せてみようぜww』という発言から始まったものである。」  
もはや伝統と言っても過言ではないこの前書き。  
それはさておき、私たちは終業式後、錦糸町のサイゼリヤと亀戸の歌広場で昼から夜まで鉄研HP班高2〔5人〕で鉄研生活の5年間を語りつくしました。  
その中から厳選して公開できる会話を書きます。  
鉄オタ高校生たちが鉄研の友達の黒歴史を晒しながら過去を振り返っていきます。  
ちなみに、題名は高2のある先生のネタのパロディです。

## メンバー紹介

中田… 5人の中で鉄道へのパッション〔情熱〕が一番ある文化部最大勢力の鉄研を率いる**部長**。  
毎長期休暇に5日間くらい18切符とかの安い切符で日本中を鉄道で旅行している。  
今回の座談会では基本的に何もしゃべってない《部長なのに…》。

小加藤… 前顧問が二人の加藤を区別するために「小加藤」と呼びはじめたことで、  
小加藤と先輩からも後輩からも呼ばれるようになった **HP 班班長**。  
浦和レッズファン。だが、部活中にもそれをアピールしすぎなのでよくネタにされる。  
鉄道や一般常識があまりに分からないのでみんなから情弱〔情報弱者〕扱いされている。

石川… 高2になり鉄道への興味を完全に失った **HP 班副班長**。

埼玉西武ライオンズファン兼競馬ファン。

約一年前からツイッターを開始しており鉄研高2HP班ツイッターの第一人者。

高野… 今回の座談会を録音したやつを一から聞いてワードに起こしている**著者**〔ESS部長〕。

録音した音源をただワードに起こしているだけなのに著者と名乗る。

著者になった理由は、いざ録音するときに他の4人のスマホの電池の残量が死んでいて自分のスマホで録音することになり そして… 流れです。

宗像… 鉄研の**ネタ要員**。いつも調子に乗っている。遅刻癖がある。《鉄研部員としては死活問題だよ…》。

好きなものまねは東京モノレール羽田空港国際線ビル駅の韓国語アナウンス。

エレベーター・トイレ・フォントオタクそしてアニヲタ〔推し声優は水瀬いのり〕。

好きなアニメキャラ〔2018年現在〕は「はたらく細胞」の「血小板」。母サヨシ。

## 座談会 2018 スタート (at サイゼリア錦糸町楽天地店)

### ◆石川が来てからスタート

石川「ごめん」

他「ういっすー」

小加藤「メットライフ〔西武ドーム〕にでも行ってるんじゃないかと思った」

全員「www」

石川「今日ナイトゲームだよ」

高野「録音してからの初めての会話がメットライフかよw」

### ◆この学校に入学した経緯

小加藤「小学校の頃（高輪の）文化祭やオープンキャンパス行った？」

石川・高野「行ってない」

中田「文化祭行った、文化祭で（この学校）いいなと思って」

他「ああ【納得】」

小加藤「オープンキャンパスも文化祭も全く行かなかったなあ」

石川「入試のとき初めて来た」

高野「そうだよね」

小加藤「日能研で試験会場としては行ったことある」

中田「ああ…」

小加藤「学校の雰囲気があったから良かった」

高野「高輪第一志望？」

中田・小加藤「第一」

石川「第何か分からなかった」

他「www」

石川「なんか入試の時に受験票が来て、そこに校長先生のメッセージで

『数ある中学校の中から高輪中学・高等学校を選んでくれてありがとう…』みたいなのが来たな」

他「覚えてねえよww」

石川「割と感動した」

小加藤「なんかあんとき自分にはこんな偏差値高い学校似合わないんじゃないかってとても不安だった」

中田「(学校内の)メガネ率www」

高野「今いる四人でも二分の一じゃん」

小加藤「まあ、ただ単に視力悪いだけなんだけどね」

高野「なかなか…」

小加藤「メガネとコンタクトだったらコンタクトのほうが高いでしょ」

高野「俺メガネしてないからその辺についてはあんまり詳しくない」

小加藤「コンタクトやった事ない」

中田「怖いよね、直接目に入れるの」

小加藤「あと、メガネかけないとブサイクって言われる。いや、メガネかけてもブサイクだけどwww」

## ◆初めて鉄研メンバーが集まったときのそれぞれの印象

高野「鉄研として初めて集まったときに宗像の印象が強すぎてそれくらいしか覚えてない」

小加藤「初めて鉄研行ったときの記憶ってK瀬君がいたことくらいしか覚えてない」

高野「俺も同じクラスだったからU木とK瀬が仲良かったな、今も仲良いけどね」

石川「いざ鉄研入ってみたら全然思っていたのと違ったから…」

高野「正直なところ中田と石川って中一の時の記憶があんまない」

石川「いやぁ…もう普通に鉄研辞めようと思っていた」

他「辞めようとしたの!?!」

## ◆デストレイン

小加藤「とりあえずHP〔ホームページ〕班入ったけどパソコンの知識ゼロだったから…」

中田「BVE※とかやったら頭がパンクしそう《衝撃発言》」

高野「BVEが嫌だから路線研究課に入ったのもあるよね」

中田「それ【返答】」

高野「中田、高野、益（元生徒会長）とかそんな感じだよな」

小加藤「BVEとかはデストレイン※とかで…」

他「デストレインwww」

石川「(中一の)痕跡デストレインだけだ…」

小加藤「中一の痕跡ってデストレインくらいしかないwww」

石川「あと強いて言えば中野島くらい」

他「www」

小加藤「中野島くらいしかやってないじゃん」

高野「中一の功績デストレインと中野島だけかよ」

## ◆宗像の印象について

小加藤「宗像の印象ねえ～ おもしろいイカ臭いやつみたいなの」

他「イカ臭いwww」

石川「(宗像とは)車内で隣だったんだけどお菓子とか座席や床にぶっ散らかして…

クッソ汚かったよねwww」

小加藤「で、そのあと吐いたからねwww」

高野「酷すぎるだろwww」

小加藤「本当、特急のシートめちゃくちゃだったからねwww 菓子のカスマみれだったからねwww」

参考：BVE

鉄道運転シュミレーターソフトの一つ。

参考：デストレイン

小加藤が考案したBVEのルートをぶっ壊すように自由に作ること。

参考：中野島

鉄道運転シュミレーターソフト「BVE」にて、小加藤が再現した南武線の駅。

## ◎鉄研夏の中一入門旅行

高野「中一入門旅行参加した？」

小加藤・中田「した、した」

石川「したけど、俺は本当に誰ともしゃべってないから…」

小加藤「入門旅行のほうが鉄研旅行よりも参加者が多いという事態が起きた…」

高野「あ一分かる」

小加藤「先輩たち結構参加していたよね」

高野「言うて参加しやすかったと今も（先輩になってみて）感じる…」

石川「入門でも割とキツイな〜と思ったよもう…、

内房線の帰りはほんとにきつかったあ…、ずーっと千葉まで行く2時間半。」

小加藤「木更津と君津の間ずーっと寝てたから記憶がない…」《木更津から君津は7分〔1駅間〕》

### ◆安房鴨川駅周辺での自由行動

高野「正直さあ、安房鴨川で自由行動はじめてだったから、なんもできなかつたんだけど」

小加藤「とりあえず浜辺でそば食ってて」

中田「そうなの…」

小加藤「ざるそば食ったんだよ なぜか浜辺で」

中田「浜辺で？」

高野「安房鴨川駅に1時間いて、

そしてそれから…海岸まで歩いたんだよ…それくらいしか記憶ないよ…」

中田「僕は地元のイオン行ってた」

小加藤「あー」

中田「地元のイオンの本屋行って、なんか本読んでた」

小加藤「U木君〔旅行行程作成者〕の案ではなんか鴨川シーワールドに行行って推奨していたけど…  
（時間がなさ過ぎて）無理だよ」

高野「そうだよ」

小加藤「一応クーポンは持っていたんだよ。鴨川シーワールドの。だけど、行けなかった…」

石川「入門旅行でここまで話ができるとは思わなかった」

## ◎中一冬旅行

### ◆大糸線で体調不良者続出事件

小加藤「まず、ムーンライト信州がめっちゃ遅れて」

石川「大糸線で吐きそうになった」

小加藤「俺も大糸線で気持ち悪くなって…」

中田「僕もその時、体調崩して…」

石川「みんな体調崩してんじゃんww」

高野「怖い怖い怖い」

小加藤「行きのムーンライト信州で宗像と隣になったんだけど…

宗像が寝る体勢崩して、肩にずっと乗っかってきて…」

他「www」

小加藤「その頃まだ8時間睡眠ずっとやってたからねww〔今は3時間〕

初めての2時間睡眠で… あいつ〔宗像〕がずっと肩に乗っかってきて

揺らしても起きないんだよ【怒り】」

高野「強行手段に出ないとダメだって」

石川「俺なんか一回下諏訪で起きて西島先生に起こされたよ」

中田「それで白馬に着いて」

石川「俺 白馬で吐いたわww」

### ◆小加藤小牛田で JK に Dis られる事件

⇒小加藤仙台で列車内に荷物忘れる事件※

重要：この部分だけ別日に収録したので宗像がいます。石川と中田はいません。

小加藤「小牛田の忘れ物事件は何だろうねえ… JK〔女学生〕に傷つけられたショックを紛らわすために寝ていたら、荷物を網棚の上に置いていたのを忘れた」

高野「JK と忘れ物を合わせて小牛田事件だよね」

小加藤「小牛田のことずっと『こうしだ』ってずっと読んでた」

宗像「弘前のこと『ひろまえ』って読むよりは…※」

高野「それはヤバい」

小加藤「まず、トイレに行こうとして… トイレのドアの近くにいた JK に dis られて…」

宗像「『何あの人～ww キモ～い wwww』って」

小加藤「で、結局トイレ我慢したというね

そして、仙台駅に網棚に荷物置いたままいっちゃって…

それで、牛タン食べに行ったら西島先生に『お前、背中に持っている大きい荷物は？』って…」

宗像「あの時牛タン待っていたよな」

補足：ひろまえ〔弘前〕

○ 村君が真面目に話していたときに  
出た衝撃発言

小加藤「奇跡的にその列車の折り返し時間を覚えてて、  
その時間をおもいきり過ぎて『あっ、終わったな…』って」  
他「・・・」  
高野「絶句じゃねえかよ！！」  
他「www」  
高野「結局荷物はどうなったの？」  
小加藤「着払いで 1300 円」  
他「あーあ」

## ◎ 中一→中二春旅行

### ◆ 宗像壬生川 4 時間待機案作成事件

小加藤「あのとき宗像が自由行動旅行案考えていてそれが壬生川に四時間いるっていうやつで」  
他「www」  
小加藤「やる事がメシを食うだけという…  
けど実際壬生川行ってみたら松崎先生もあきれくらいいなもなくで…」  
高野「結局その案になったの？」  
小加藤「いや、なってないよ それで西島さんが『お前ら頭おかしいんじゃないか』ってw」  
他「www」  
小加藤「結局西島さんがスマホで調べて、こんびらさん行ったりとかした」  
高野「そりゃそうでしょ」  
小加藤「ほぼ西島さんが作った旅行案と言っても過言ではない」  
高野「さすがに（宗像案は）ひどいよww」  
小加藤「そのせいか高知駅でも結構余裕を持たせておいて  
集合が朝の 8 時くらいだったけど 9 時何分か電車で乗って予定にも影響が出なくて済んだ」  
中田「(ウチの班の) O 村とうなぎ屋行っただけど定休日だったからさあ、  
高知のイオンのフードコート行った」  
小加藤「俺が不思議に思っていたのはさあ… 一日目豊橋で駅弁屋行っただけど、  
O 村ウナギ弁当食ってて…」  
中田「www」  
小加藤「そのあと、O 村が『二日目の夜はウナギです』とか言ってて…  
『二日連続でウナギ食うの?』って」  
高野「バブリーww」  
小加藤「あと、新快速〔JR 西〕内のボックスシートで高野、O 村とかの四人で座って  
駅弁食うんだけど… 一人ずつ食おうっていうゲームになって…  
誰か一人食うまで他の人は食ってはいけないというルールで  
俺一人だけめちゃくちゃゆっくり食って、O 村が『お前早くしろよww』ってww」

高野「俺、そのとき居たよねwww」

小加藤「京都から尼崎くらい〔30分強〕までずっと食ってて…」

他「www」

中田「京都から尼崎って結構長いよねwww」

高野「今思えばなんでそのルールに従っていたのか謎だった」

石川「4番目の人が損するだけのゲームじゃんwww」

## ◆宗像遅刻神話

高野「中二くらいから宗像が愛されキャラになっていったよね」

小加藤「でもさぁ… 宗像遅刻神話みたいなのがあってさぁ…

アイツがいると絶対遅刻系のハプニングが起こるっていうのが

中二の間ずっと続いてたんだよね…」

石川「クッソ疫病神じゃんアイツwww」

小加藤「まず中二の夏旅行でさぁ 京都までの自由行動で遅れたしさぁ

冬旅行では電車が遅れてムーンライトながらに間に合わなくて名古屋から…

春旅行では名古屋駅で味噌煮込みうどんの店に行ったら、うどんの注文が通ってなくて

2時17分の電車に乗る予定が2時02分くらいにうどんが来て、10分くらいで食って

ホームまで結構距離あったんだけど3分くらい全力で走った…」

高野「可哀想に【皮肉】www」

小加藤「OBの人は宗像の荷物持ってきて…」

高野「宗像マジ疫病神やんwww」

中田「宗像毎回ガラガラ〔スーツケース〕で来るよねwww」

高野「そうだわwww」

中田「西島先生毎回さぁ 宗像にいつも『ガラガラで来るなよ』って言ってたよねwww」

高野「確かに言ってた」

石川「荷物を分けるのがよくないとか言ってた」

小加藤「荷物は一つにまとめるべきなんだけど…」

石川「そうそう」

小加藤「アイツ昔非常食を旅行にたくさん持ってきてたりしていたよね」

石川「アイツそれを全部散らかしたった」

小加藤「それで荷物整理に五分間かかった」

高野「本人登場しないまではめっちゃアイツのこと言ってるねwww」

小加藤「宗像の『今から行く』は絶対信用できないよね」

高野「まあまあ」

小加藤「今から行くって電話かけた20分後にまた電話しても『まだ家』とか言っているからねwww」

他「www」

遅刻モンスター宗像が遅れて到着。ここから話が変な方向に…。

---

## ◎ 中二→中三春旅行

### ◆ 別府タワーのトイレ

高野「別府タワーがすごい印象に残っている」

小加藤「別府タワーがこう…意外と怖かったあ」

高野「別府タワーあれなんか窓ガラスが割れてたね…」

小加藤「割れてたよね…」

宗像「なぜか（別府タワーの）トイレがさあ、薄水色〔うすみずいろ〕のタイル張りあるじゃん。あの公衆トイレとかでよくある感じかなーと思ったら中に最新のウォシュレットだった」

小加藤「そう」

宗像「たしかアプリコットだった」

高野「知るかよw」

宗像「ネオレストではなかったと思う」

石川「ネオレストはTOTOだよ」

宗像「ネオレストは全自動だな」

小加藤「知らねーw」

石川「アプリコットってどこ（製）？」

宗像「アプリコットはTOTO（製）だけど…なんだろう既存の便器を置き換えるためのだから、なんだろう…置き換え用のやつ…」

高野「あの一　なんでトイレの話になってんのw」

宗像「いや、俺もねえ、結構トイレのことを研究したりしてたりするから…」

高野「じゃあ、一応…」

石川「（時間制限あるしサイズを）出ないといけないから…」

高野「じゃあ、出る？」

宗像「どうします？」

高野「じゃあ、出ようか。」



▲ネオレスト AHタイプ



▲アプリコット F3AW

# 場所をカラオケ歌広場亀戸店に移して座談会再開

## ◎ 中三→高 1 春旅行

### ◆ 前日までアメリカのホームステイ先にいた宗像

小加藤「とりあえず、一日目から振り返る？」

高野「一日目、アレじゃんwww」

小加藤「そう、一日目はめっちゃ（内容が）濃かったよ」

宗像「野沢ー野沢ーセブン顔した…♪ {後ほど}」

高野「まず上野から（旅行）スタートで…」

小加藤「鉄研旅行のときずっといのりん〔水瀬いのり〕の話してたよなあ…」

石川「ずっーーーーーといのりんの話してたよね」

宗像「（いのりんに）火いーついたのあの時だからwww」

高野「ハピツリ※とかもあのときだよねwww」

補足：ハピツリ（ウィキペディア）

アメリカ発のフラッシュアニメ作品「Happy Tree Friends」の略称。

作品は一見コミカルで可愛らしいが、残虐でグロテスクな表現が毎回ある。PG-12 指定されている

小加藤「アメリカのホームステイ先の人もハピツリ知っていたでしょ」

宗像「そうそう、ホームステイ先の人がさあ

『Did you see Happy Tree Friends yesterday?』って聞いてきてさあ…

そしたら（自分は）『Oh yes yes yes !』で返したら 『××自主規制××!』って言われて…」

他「www」

宗像「でもね結構それで盛り上がったのがよかったw」

小加藤「そんな感じでハピツリにはまってたから…」

### 話を本題に戻す

高野「それで、スペーシア乗って、鬼怒川（温泉）行って、それで会津鉄道乗って…」

中田「マウントエクスプレスね…」

小加藤「俺が、一人孤独にイナイレ〔イナズマイレブン〕やってた会津マウントエクスプレス…」

宗像「かわいそwww」

小加藤「二時間ずっとイナイレしてレベルは上がったけど…」

## ◆話は会津若松からの長い一日について

高野「会津若松で俺がやらかしかけたっていうね…」

小加藤「会津で温泉に行こうって」

高野「温泉に行こうってなったけど温泉が見つかったのが（出発時間に）結構ギリギリで…」

小加藤「焦り過ぎて、真逆のルートに行っちゃってそれで引き返して…」

高野「結局、K瀬がお風呂は入れなかったという…」

小加藤「結局僕は体洗わずに湯船だけ入ったというね…」

高野「めっちゃギリギリだった…」

その後、磐越西線に乗り新潟に向かう予定だったが、

喜多方駅で現高2のY本が忘れ物をしたことが発覚した。

Y本と、一緒の自由行動メンバーだった高野と宗像が、

荷物が届けられているという野沢駅で下車。

荷物をとってホームに向かうも、

階段を降りるときにはディーゼル音とともに列車が発車してしまった。

その間、荷物はほかの部員たちに託しておいたが、

3人は野沢駅で置いてけぼりにになってしまった。

さらに、次の新潟方面の列車は**2時間後**だった…。

宗像「ほんとあれ絶望だったからね…」

高野「あの絶望感はヤバい」

宗像「ぶるるるるるるるるるるゆうんん

〔宗像と高野の前で磐越西線の車両が発車していったときの音のモノマネ〕

高野「www」

高野「今だったら笑えるけどさあ マジでヤバかったんだからねwww」

宗像「でも、野沢駅の駅員さんの誠意があって あそこでの時間はものすごく良かったけどね」

高野「二度と忘れられない、あれは忘れられない。」

宗像「(野沢駅の駅員さんは)『言ってくれていたら待っていたのに～…

暇だったら駅の外でも探索するといいかも』たかいったた…

いやーさあ。本当に忘れられないんだけど～【懐古】」

当時の写真を見ながら…

宗像「これ（写真）？あはは（↑）【上機嫌】」

宗像「会津信金バンクとかさ会津信用金庫とかね

あとそれから、会津町にさわやかトイレだっけな… そんな名前の謎のトイレがあった。※」

高野「よく覚えてるな、俺ですら覚えてないよ…」

補足

道の駅にしあいつに、さわやかトイレは実在しました。

彼の言ったことは間違いではなかった…

感謝

あのときの野沢駅の駅員さん。本当にありがとうございました。



その後無事目的地の新潟駅に到着し、

食事をとろうとしたが…

宗像には新潟駅に黒歴史があった。

それは、彼が中一のときに駅前の和屋

〔某牛丼チェーン店〕で食べ過ぎて

店を出した後、

店の前の道路で吐いてしまうというものだった。

そして彼は、その黒歴史を卒業しに、中学生最後の日にそこを再訪した。

宗像「黒い歴史を一個潰して思い出にイオン結合したなあ（？）」

小加藤「なんかイ木がさあ、（野沢駅でおいてけぼりになったときに車内に残してあった）

荷物をさあ、お前ら〔宗像&高野〕に返したじゃん

それがまさかの聖地〔吐いたところ〕の前とかいうねwww」

中田「僕たちの班はラーメン食って」

小加藤「僕らロイホいって、その後宗像班と合流してクレープ食った覚えがある」

高野「それで小加藤が（宗像に）おいてけぼりにされたじゃんwww」

小加藤「そう、それでゴミだけ渡されておいてけぼりにされた…」

他「wwwwwww」



その後、新日本海フェリーに乗り、私たちの中学生最後の日が幕を閉じようとしていた…

小加藤「高校生になる瞬間〔4月1日午前0:00〕をフェリーの上で過ごした」

宗像「ねっ【返答】」

小加藤「俺はトイレで高校生になった…」

宗像「俺らは甲板でごちうさ（の曲）聞きながら高校生になったわ」

高野「あのときのハシャぎかたはやバかった」

宗像「で、お前〔小加藤〕はトイレwww」

小加藤「俺はトイレで歯みがいていたんだけど、歯みがき粉床に撒き散らしちゃって、それを掃除したら高校生になっちゃった…」

高野「小加藤らしいなwww」

小加藤「まあ、掃除しながら高校生になるのもまだいいんじゃないかな… と思うけど」

## ◆リゾートしらかみ号 20 周年の日⇒TJT 先生鉄研旅行電撃参戦

高野「秋田から 20 周年のやつ乗れたのよかったね」

小加藤「まさか、ねえ」

高野「それで、紅白まんじゅうもらったじゃん」

小加藤「あとなまはげと写真撮ったじゃん」

中田「あー撮ってたね」

そして、話は、リゾートしらかみで新青森駅で列車から降りる際のドアの前のホームで仁王立ちをして待っていた高2の学年所属のTJT先生※の話へ…

高野「新青森についたらあの人が登場したよね」

小加藤「ちょうど扉の向こう側にいたよね」

宗像「シュー…テェレンテェレン…〔ドア開閉音の音マネ〕」

石川「(あの人)『ようこそ、新青森へ』っていったよね」

高野「(先生を見たら) うおー (↑) ってなったよね」

他「うおー (↑) www」

高野「全員そこ〔ドア前〕に集まっていたよね」

宗像「あの人さあ、扉の位置合いすぎじゃねw」

宗像「あとそのあとの仙台(地下鉄)でもさあ

たまたまこうやってきてさあピュシュー〔ドア開閉音〕ってね」

高野「あれは偶然だろw」

宗像「一風堂と牛タンと二郎※www」

他全員「wwwwww」

高野「牛タンが一番仙台らしいじゃん」

宗像「まあね」

補足：当時の鉄研は顧問が少なく、鉄研旅行に同伴する先生が足りなかったためなぜか現高2所属の鉄研とは全然関係のないTJT先生が新青森から鉄研旅行に参戦した。

補足：仙台に行った際TJT先生が同伴していた宗像班は仙台でラーメン二郎を食べることになっており、TJT先生はめんどくさかったためその班から逃げてしまったが、偶然、地下鉄内で高野班に出会った。

高野「それでも本当にすごかったよね…

仙台の地下鉄でドア開いた時『ああ～何しているんですか先生』ってw」

全員「wwwww」

## ◆函館山小加藤置き去り事件⇒

### 函館のホテルのトイレで宗像盗撮未遂事件

宗像「函館山といえば、置き去り事件でしょ」

小加藤「マジでなんだったんだよあの事件」

宗像「こんな感じでしょ『あれ？小加藤は？あれ？あれ？あ、マジか大変じゃん！』『大変じゃん！』…・

大変じゃんとかいいながら下りのロープウェーの列まで立ち止まらず歩き続けるというwww」

小加藤「奇跡的に行列に並んでいる高野たちを見つけて何とかなっただけ…」

高野「その後、×××××××〔店名〕いったんだよね」

宗像「俺がホテルで俺がカレー食っている時にO村が

『俺、ちょっと下痢になっちゃったかも、すごい××自主規制××ってなるけどいい？』とか聞いてきてさあ、ねえ、もう、俺さカレー食っている時にさあ、そういわれてさあ、

俺もうカレー吹き出しそうになったからさあwww」

他「wwwwwww」

宗像「別に言われただけでカレー食えなくなるってことはないけど…

でも、カレー食うときにちょっと抵抗があったからさあ

『いいから早く行ってこいやボケがあw』って言って、

それで(彼が)行って、入ったときなんかもうねえ…音が本当に絶望的だったからねえ…」

他「www」

宗像「だから、スマホのカメラのシャッターを切る音を録音していたから、

事前に画面消して、トイレのドアの下の隙間にスマホ差し込んで、

『カシャ！』って鳴るように仕掛けたら…×××××自主規制××××って」

中田「wwwww」

宗像「『撮ってないよ(↑)』って(言って)」

小加藤「マジであれ面白いなあ」

宗像「あれ、ほんとヤバイから

www」



## ◎高1の夏旅行

### ◆水上混浴事件

中田「高1の夏(旅行)は3つ臨時列車乗る予定だったのが…

NO DO KA もぐらが取れなくて… リゾートやまどりとSL水上だけになった…」

高野「でも、そのおかげで土合駅行けたのよかったじゃん」

小加藤「いや、でもあれがあったじゃん」

石川・宗像「混浴う—————(↑) で一も一、女性是一人しかいない—————(↑)」

小加藤「なにその言い方」

高野「キモい【直球】」

宗像「ただ単にきもい—————(↑)」

高野「まあ、そういうことで」

小加藤「T君がまず、水上駅で後輩たちも温泉に誘おうとして大西とか後輩たちを誘い出します  
温泉に行きました、**徒歩17分**と聞かされてました。

その時点で頭おかしい(ほど遠い)ですが、結局たどり着いたのは**25分**でした」

高野「マジ? **25分**もかかったの?」

小加藤「そして、行ってみたらまさかの**混浴・屋外**」

高野「泣くしかないだろww」

中田「それを、(T君は)あらかじめ分かった上で案を作っていた…」

小加藤「『ネタだから、ネタだから』とか言って」

高野「ネタでもやっていいことと悪いことがあるだろww」

小加藤「そして出るときには**徒歩25分**の道を帰る気力もなくタクシーで帰りました【怒り】」

## ◎高1→高2春旅行

### ◆新宿⇒塩尻⇒名古屋〔在来線〕

小加藤「まず最初中央線に乗ったんだよね」

中田「ずーっと乗っていたよね」

石川「あれはアホ」

中田「しかも(中央東線は)ロング(シートの車両)しか来ないし」

石川「塩尻からクロスシートだったよ」

小加藤「あれはキツかった」

小加藤「で、それで名古屋まで行って…」

中田「僕たちは名鉄乗って…」

小加藤「で、僕らは大阪市営地下鉄最後の日だったから大阪まで行って…乗りまくったよ!」

## ◆オレンジフェリー⇒四国

小加藤「で、フェリー乗ってみんなオールしたよね」

高野「俺は1、2時間寝て、中田と石川オールしたんだよね」.

中田「ああ」

小加藤「俺は2時間半くらい」

中田「フェリーの後のバスで爆睡したわ」

石川「寝てたからバス早かった」

高野「ずっと特急いしづちの中で寝てたよね」

小加藤「てかさ、旅行中益君めっちゃ眠そうだったよね」

高野「かわいそうだったよね」

小加藤「なんか生徒会の大会(?)みたいなのがあったとか…」

中田「ああ、あったあった」

小加藤「それまで大会が4日間あってずっと寝不足だったから…」

高野「ていうかあの鉄研旅行のイメージとしては『寝不足』っていうイメージが強い」

小加藤「バスでも寝てて…」

高野「特急の中でもずっと寝てたもんね」

中田「みんな、謎のテンションだったよね」

高野「寝不足って怖い、本当」

石川「そのあとずっと大富豪やってたよね」

小加藤「あと、大西〔高1の後輩〕とUNO やったら大西にめっちゃタメ語使われて」

中田「タメ語ww」

小加藤「『おい、情弱!』とか」

高野「別に大西はいいじゃんww」

## ◆ここで話は脱線。みんなカラオケがしたくなり…

高野「もう疲れてるだろお前らww」

宗像「なんかカラオケ欲にかられて…」

石川「カラオケがやりたいだけ」

宗像「まあでも最後の旅行だしね」

高野「そう」

宗像「『最後の旅行の終わりを告げて〜』」

小加藤「告げねえわww」

高野「告げてほしくないけど… 鉄研旅行のおかげで個人旅行も行けるようになったね。ステップとして」

宗像「これから行きま〜す (7月) 26日にね」

小加藤「27日ね」

宗像「27だわ、26はもいっかいカラオケ行くんだわ」

小加藤「もう一回いくんか まあ、いいけど」

高野「カラオケ行きすぎでしょww」

宗像「歌広場安いじゃんだって1時間に400円くらいでしょ」

石川「フリータイム810円。野獣(810)だよ。」

宗像「えっ今日フリタ!？」

石川「フリタで野獣です」

宗像「フリタハチイチゼロ!？ えっ野獣!？ フリーター野獣!？ 嘘でしょ! 安スギィ!」

石川「やったぜ」

宗像「イエーイ ラーメン食うくらいの値段じゃん イエーイ 素晴らしいなこれは…〔語録無視〕」

## ◆高松のCoCo 壱番屋宗像600g事件《あんま事件じゃない…》

高野「中田初のココイチ」

宗像「あっ、あれか俺が600gくらいのを頼んで、俺だけ遅っせーなーと思っててさあ、

あんまり600gが多いとは思ってなくて」

高野「600gってめっちゃ多いよw」

宗像「で、みんなより腹減っているし… まあ、大丈夫か。と思って… なんか長いな〜と思っていたら

カレーを持ってきた時の手と皿の大きさの比重を見て俺はびっくりした！

『えっ、あれウエイターの水とかをかさねて持ってくる皿じゃないか!』って」

高野「お盆ね」

宗像「『おっ、お盆じゃねえか!!』と思って」

石川「お盆より多いよw」

宗像「『しかも、お盆にしては底が深いじゃないか!!』とおもって」

高野「www」

宗像「もう全部カレーだった」

中田「www」

宗像「いや、でもね本当に美味しかった」

## ◆高松(栗林)⇒徳島・松山(宇和海)

高野「栗林駅すぐじゃなかった?」

中田「うん」

高野「栗林駅って駅構内が国鉄のままだった」

中田「それで徳島に着いて」

高野「徳島のロッセリアで

(遅れている部員の)生存確認して」

小加藤「僕らは7時くらいの特急いしづち乗って

松山行って宇和海乗って…酔って…」



宗像「イエーイ」

高野「どうでもいい」

小加藤「まあいいんだけどね」

## ◆小加藤『コンビニ飯は微妙』問題発言事件

宗像「小加藤高松行ったときさあ お前さあ

なんか『セ〇ンイレブンのコンビニ飯は微妙だからミスドに行く』とかいうさあ

『姫路は微妙だから』的発言※したよね」

他「www」

小加藤「いやでもそうじゃん～ コンビニ飯つまらない…」

高野「ミスド飯もつまんねえよ！！」

宗像「そうだよ！！しかもお前さあ 特急が発車する7分前に  
なんでミスドに行くの？

お前が帰ってきたの特急が発車する1分前だからね【怒り】」

小加藤「ちゃんと計算してたし…時計もリセットされてなかったし…※」

・・・

カラオケ（『ハナミズキ』一青窈）「な一つは一暑すぎで…」

宗像「本当だよ、暑すぎだよ！今年は特に暑いわ※」

高野「確かにね」

補足：『姫路は微妙だから嫌』

鉄研部員のY本君が旅行の計画をして  
関西でホテル泊する場所を決めるとき  
に放った一言。

姫路は微妙な都市じゃないぞ。

補足：宗像は時々小加藤の腕時計

計をイタズラで時刻をリセット

して小加藤を困らせる

## ◆4日目にして宗像青春18切符紛失事件

宗像「高知からどこ行ったんだっけ」

小加藤「自由行動で？」

宗像「俺確かその時に334系撮ったはず」

小加藤「それ3日目ね」

宗像「お前4日目何した？」

小加藤「4日目は自由行動で松山行ってた」

宗像「あっ！もしかして4日目ってそうか、Y本君があれを落とした日か？」

小加藤「お前が切符落とした日だよ【怒り】」

宗像「じゃあね！きっぷ！（可愛い声で）」

小加藤「お前が切符なくて焦っていたときの写真持っているからね【怒り】」

宗像「えっ、伊予松田だっけ切符なくしたの？」

高野「阿波池田だよ」

宗像「『田』しか合っていないwww」

他「www」

宗像「でも4日目だったからよかった」

小加藤「これ〔写真〕だからねお前が非常に焦ってたときの写真」

補足：2018年の夏は平年を超える記録的猛暑になった。



▲鳴門駅にて

他「www」

中田「ああ～ww ヤバい」

高野「ほんと宗像の絶望的な顔が浮かび上がってくるわww」

小加藤「俺らは呑気に松山城行ってたわ」

高野「呑気だなあ」

↓内輪ネタなのでめんどくさい人は飛ばしてください

中田「窪田先輩とウノ！」

高野「ああ～」

宗像「あ、あれね『窪田先輩とウノ！』」

小加藤「なにコイツ」

宗像「『窪田正孝先輩と会いました！！みんなでウノしてます！！』って」

高野「懐かしい」

宗像「で『うちらわ、ズツ友♡』とか言ってさあ

まさかの人物遠藤が乗ってきてさあ『わたしもうあがっちゃって、ひまなの…』とか送ってきて」

小加藤「正孝って俳優じゃなかったっけ？」

高野「俺が間違えたんだよ」

宗像「『あなたはひとりぢゃないよ だからあんしんして うちらわズツ友♡』とか送って」

小加藤「頭おかしいでしょ」

## 話はまた紛失事件にもどる

宗像「本当にさあ、フリー切符を失くしても何とか食いつなげるっていうことに気づいた瞬間から

『あっ 失くしてもよかったんだ!!』って」

高野「よくねえよ!!!」

小加藤「よくねえよ、馬鹿!」

宗像『『いいーぶぶぶぶぶぶぶー(?)』ってなって…』

小加藤「2日目だったらマジで地獄だったよ」

宗像『『4日目で良かったー!!!』って安堵の気持ちでいっぱいになった』

石川「1日目の時点でやらかしそうだな…って思っていたよ!!!」

終

## 編集後記

今回の座談会ではいきなりトイレの話になったり、全員発狂するようなこともありました。

でも、無事に終わらせることができました。宗像は最後の最後にやらかしてしまいましたね…



## 追記

サイゼの時に最後のほう隣にいたラテン系グループがスペイン語で大声で話してたせいで何も聞こえなかった…

座談会を錦糸町（と亀戸）でやった理由はほぼ全員の家から一本で帰れるからです。

最後のほうになってくると全員疲れの顔が見えてきたので、カラオケでアンパンマンのマーチを流して座談会をするようになっていました。

私〔高野〕がこの記事を編集している間にも宗像・小加藤はカラオケ・九州旅行に行っていました。

## ああ憧れのポケモンスタンプマスター

松崎 武志

小学1年の長男が、昨年末辺りから『ポケットモンスター』にはまり始めた。幸い『ポケモンGO』には興味を示していないが、『モンスターコレクション (モンコレ)』を頻繁にせがむようになった。当然のことながら、夏休み恒例の『ポケモンスタンプラリー』にも強い関心を持った。

『ポケモンスタンプラリー2018』は、まず首都圏のJR東日本の駅で配布されている専用の台紙を入手し、スタンプを置いてある55駅の中から6駅分のスタンプを集め、指定されているゴール (主にNEWDAYS) に持っていくと、『パスケース』と『スタンプ帳』がもらえる。これで終われば話は簡単なのだが、2つ目の賞品『スタンプ帳』が厄介である。この『スタンプ帳』には全55駅のスタンプを押す欄があり、これを全て集めると今年度は特製ビニールバッグがもらえるという企画なのである。既に集めた6つのスタンプは、台紙から切り取ってスタンプ帳に貼ればよいので、残り49駅を巡れば全駅達成となる。

8月9日(木)、東京都小平市に卒業生を訪ねる約束があった私は、妻から横浜・大船・大井町・恵比寿・品川・川崎のスタンプが既に押してある台紙を託され、中央線方面へと向かった。青春18きっぷを利用し、大崎・新宿・高円寺・荻窪・吉祥寺・武蔵小金井・立川・八王子でスタンプを押した。

8月13日(月)は長男を連れて10時頃家を出た。蒲田・浜松町・有楽町・神田・秋葉原・上野・錦糸町・船橋・津田沼・千葉・蘇我・稲毛海岸・新浦安・武蔵小杉・桜木町・石川町・東戸塚を押した。帰宅したのは19時過ぎだった。

翌14日(火)も長男とともに9時頃出発した。日暮里・北千住・亀有・松戸・柏・取手・牛久・新三郷・越谷レイクタウン・武蔵浦和・大宮・蓮田・上尾・桶川・浦和・赤羽・田端・巣鴨・大塚・池袋・高田馬場・四ッ谷・市ヶ谷・東京を押した。これで全55駅制覇なのだが、その手帳を池袋駅または東京駅の特設ゴールに持参しなければならない。しかも受付時間が10:30~17:00ということで、既に18時を過ぎていたため、その日は帰宅した。

8月15日から18日までは家族で北海道へ旅行していたため、18日(土)に羽田空港からの帰宅途中に東京駅へ赴き、念願のオリジナルポケモンビニールバッグを手に入れた。長男はビニールバッグを手に入れたことよりも、ひたすら電車に乗りまくった2日間のことの方が楽しかったようだ。しかし、私には猛暑の中、乗っては降り、乗っては降り、を繰り返した辛さしか残らなかった。道中、私と同じように息子さんや娘さんを連れて途中下車の旅をしているお父さんやお母さんにたくさん出会った。本当にお疲れ様でした。また来年の夏休みに向けて、英気を養おうと心に誓った。



2年前の本誌で『震災に遭う街』という拙文を書いた。それは、その年の鉄研の春旅行で九州を訪れた半月後に熊本を二度の震度7の地震が襲った、という内容だった。そして、今年は春旅行で四国や岡山を訪れたが、7月に『平成30年7月豪雨』が愛媛や岡山を襲った。

鉄研春旅行の4日目となる4月3日(火)の午後、私は中一(現中二)部員5名とともに予讃線に乗り、坂出方面へと向かっていた。生徒たちと同じ車両の離れたボックスシートに一人座っていると、年配の男性が同じボックス席に腰掛け、話しかけてきた。生徒を引率して旅行をしている、明日の夜には東京に戻ることを伝えると、自分もかつて東京の田町近辺に勤めていたことがあり、現在は引退して出身地に戻り暮らしている、といった身の上話を始めた。そして、今回は10日間くらいかけて九州を巡り、別府から八幡浜までフェリーに乗り、愛媛県にある自宅まで帰るところだと話していた。男性は伊予小松駅で下車していった。私は今、あのおじさんが元気でいてくれることを願っている。



現在の高校3年生が中学入学時の学年主任は丹羽真人先生だった。丹羽先生は私が高輪に着任してから最もお世話になった先輩教員の一人である。しかし、丹羽先生は彼らが中学二年に進級してすぐの5月に、急な病で亡くなられた。

彼らの中二修了時には10名の部員がいた。しかし、高2引退時まで活動したのは5名であった。部長は中学二年次には上級生からあまり信頼されていなかったが、徐々に頭角を現し、部長になってからはムードメーカーとしても活躍した。副部長は毎学期末には指名補習や成績認定課題と格闘しているが、黒板やホワイトボードに書く字は教員をも凌ぐほど上手であった。引退時に名残惜しさを隠さず、高3進級前の春旅行に参加した部員がいた。模型班班長は高い学力と天然さを持ち合わせていたが、ご家族からも多大なご協力を頂いた。高学祭執行部との太いつながりやを遺憾なく発揮し、駐車場の編集に力を注いだ部員もいた。かつて部員が少なかった時代はこのように高3部員一人一人への贅辞を残らず載せていたのだが、近年は部員の増加によりそれができなくなっていたので、今年は徐々に復活させることができた。

文部科学省による私立大学への入学定員厳格化により、今年3月に卒業した部員の中には再挑戦している先輩達が少なくない。どうか君達には来年4月から大学生になって、新しい勉強を始めて欲しい。

昨年四月に高輪中高に赴任し、鉄道については門外漢ながら、鉄研顧問として一年半の時間を部員たちと過ごしてきた。初めての宿泊を伴う鉄研旅行となった春の四国旅行では、中二（当時）の三人のグループに同行した。旅行三日目の自由行動で、徳島駅で昼食に徳島ラーメンを食べてから室戸岬を目指した行程が印象に残っているので、ここに書き記しておく。

### ①今年一番美しかった桜

J R 牟岐線で海部駅に到着し、そこから甲浦までの三駅は阿佐海岸鉄道の阿佐東線で移動するという。トンネルを抜けてホームに滑り込んできた電車に乗ってみて驚いた。車内の天井や壁、窓がピンクを基調としたLEDライトや桜の造花と白のぼんぼりで飾られていた。深い赤色の座席と、白や淡いピンクの飾りは色味がよく合っていて車内全体が華やかだった。車内ポスターによると、このお花見列車は3月10日～4月15日までの期間限定イベントだそうだ。

我々4人と、鉄道好きらしい大学生風の男性を乗せて、阿佐東線が走り出す。電車がトンネルに入ると、思わず「わあ」と声を上げてしまった。暗闇の中で天井のLEDライトが光り、車内を飾る桜の造花がまるでライトアップされた夜桜のように見えたのだ。

予想外のお花見と高架からの景色を楽しんで終点の甲浦駅に到着すると、駅の待合室で室戸岬に向かうバスを待つことになった。今回の自由行動案を出した部員が、阿佐海岸鉄道は乗客数が少なく経営状態が芳しくないこと、2020年に経営改善と観光客誘致を目指して、線路を走る列車と道路を走るバスを融合したDMVを国内で初めて導入することを教えてくれた。彼は待合室のメッセージノートに「桜のライトアップ、きれいでした。たった3駅でも、その中にたくさんものがありました。これからもDMVになっても、頑張って走り続けてください。また来るので待っていてください。」と書き残しており、その熱いコメントに思わず涙腺がゆるんだ。彼が「先生は若者限定四国フリーきっぷを持っていないから、特急券を買ってください」等と、私が若者（25歳以下）でないことを連呼していた（おそらく悪気はない）のも、水に流すことにする。

今の阿佐東線の姿を見られるのもこれが最後かもしれない。私は待合室を出て、途切れた高架橋上に停車した阿佐東線を見上げた。ヘッドマークに桜の絵と「しだれざくら」の文字を掲げて、わずか三駅の区間、地元民や観光客を乗せて運行する一両だけの白い車体は、堂々とした佇まいだった。経営が苦しくても、将来電車が姿を変えることが決まっても、決して多くない乗客を楽しませようとのお花見列車を企画した人々の心遣いに胸が熱くなる。この旅行中随所で車窓から満開の桜を見たが、この日阿佐東線で見た桜のライトアップが、一番美しく鮮明に心に残っている。

## ②室戸岬へ

待つこと一時間四十分 (!)、ようやく到着した高知東部交通バスに乗り込んだ。バスはかなりのスピードを出して海岸線すれすれを走っていく。カーブでは海に投げ出されそう。真横を向いて窓の外を眺めていると、頭を進行方向に傾けても後方に傾けても見渡す限り海、海、海。まるで海上を走っているかのようにだった。

普通列車を乗り継ぎ、甲浦駅では一時間四十分待ち続け、バスで海岸線を走り抜け、ようやく室戸岬に辿り着こうとしている。今日初めての観光スポットに心躍る一方で、しかしなぜか、目的地に辿り着いてしまうのが惜しいような、このままずっと岬に向かい続けたいような、不思議な感覚に襲われた。

鉄道ファンではない私は、普段なら、多少値段が高くても一刻も早く目的地に着くために最短ルートを選択する。プライベートな海外旅行や温泉旅行で、「目的地に向かう新幹線や飛行機の時間が一番すばらしかった」などということはおそらく起こりえない。しかしこの時はいつもと時間の流れ方、自分自身の時間の感じ方がまったく違った。鉄研部員たちが観光名所や地元の名物に目もくれずにひたすら電車での移動を楽しんでいるのと同じように、室戸岬に向かう今日の旅の行程そのものをいとおしくかけがえのないものと感じている自分がいた。この時、初めて私は高輪中高の鉄研の正式名称が「鉄道研究部」ではなく、「旅行・鉄道研究部」であることの意味を理解したように思う。

そうして辿り着いた室戸岬は、ちょうど日没が近づいていて、西の方角に目を向けると岩場の向こうにゆっくりと沈んでいく夕陽が見えた。私は波が打ち上げる大きな岩の上によじ登って寄せては返す波を飽きずに見ていたが、同行者たちは、海や夕陽を眺めるのもそこそこに土産物屋を探しに行っていた。いくら目的地までの過程が大事とはいえ、もう少し到着の感動を味わってもいいのでは？！

四泊五日、何かとトラブルの多い旅行だったが、甲浦駅のメッセージノートの件だけでなく、電車内や街中で話しかけてくる大人に対してきちんと受け答えをしたり、さりげなく席を譲ったりという、部員の新たな一面を見ることができたのはよかった。次回の春旅行はどんなドラマが生まれるのだろうか。平和に終わるといいのだが。

## のざりんより 2

野沢 良一

今年も停車場に投稿することにしました。

### デジタルとアナログ

言葉だけで考えてみると、デジタルの方がアナログより優れているというイメージが多いと思います。私もそのように思っていました。

長い歴史をもっているアナログ放送。デジタル放送が始まって、画像を見てみると、「すごくきれい！！」その違いに驚嘆しました。

そういえば、営団地下鉄（東京地下鉄？）「銀座線」で当初から列車の安全装置がついていました。「打子式ATS」と呼ばれるものですが、私はしばらく打子式（だこしき）と思っていました。仕組は、線路軌道の脇にある打子（個人的には棒のようなものだと思っている）があり、赤信号の時は、打子のアームが立ち上がり、車両が通過しようとする、車両についているレバーにあたり、機械的にブレーキがかかる装置です。

簡単に言えば、赤信号の時は、打子のアームが立ち上がり、電車が通過しようとする、アームにあたり、機械的にブレーキがかかり、青信号になると、引っ込むのでそのまま通過というシステムです。

昔、銀座線か丸ノ内線で棒（アーム）が上下するのを見て、「これは何だろう？」と思っていましたが、現在になって、あれが安全装置だと気づいてびっくりしています。

現在の「安全装置」は様々なものがあり、また細かい制御ができます。安全装置あまり関係ないかもしれませんが、最近、山手線に新車両（試作車）が導入されたとき、初日から車両制御システム問題でトラブルが発生してしまいました。原因は、ソフトウェアの不都合といわれています。

### パソコン室の中間モニター

この夏にパソコン室の更新がありました。

・・・細かいことは省いて、パソコン室の「中間モニター」について書きたいと思います。更新前の「中間モニター」は15ピンのRGBケーブル（アナログ）で接続されていました。アナログのケーブルを使用していたので、ケーブルの劣化や距離によって、ノイズの発生が多くなったりしていました。そのため授業で少しでも使いやすくするために、今回はデジタル接続を選択しました。

結果は全モニターともクリアな画像で満足しています。

しかし、いくつかの問題がありました。

パソコンから出力、モニターもデジタル入力ができるので、ただデジタル対応のケーブルでつなげればいいじゃん！と思っていました。しかし、実際にはそのように簡単にはいきませんで

した。

理由は、セレクター（切替機）に接続される機器すべてがデジタル出力であると問題が無いのですが、入力ソースに RGB、ビデオ端子等があり、出力には音声（アンプに接続されるのでアナログ出力が必要）があり、おのおの変更するためにコンバーターが必要となりました。また、それぞれのコンバーターには、電源が必要とのことで、配線がかなり複雑になってしまいました。また、入力ソースも、信号ごとに解像度などを切り替えるため、かなり時間がかかるようになってしまいました。

## デジタルカメラ

昔から写真を撮るのが好きで、フィルム時代から撮影していました。

しかし、（私は）貧乏だったので、写真を撮って、現像のみ行い、焼き増しをしません（できません?）。そのため、家に大量のネガフィルムがあります。

2005 年にレンズが交換できるカメラを購入したから、デジタルカメラを使っています（電車の中に置き忘れて無くしてしまったのは秘密ですよ）。

それから、デジタルカメラの性能が良くなり、夢のような ISO6400、ISO12800 でも撮影できるようになりました。その上、デジタルカメラで撮影したものは、データに、撮影した日時、撮影機材、レンズの焦点距離、絞りの値、シャッタースピードなどが記録されています。あとで、写真データを整理するときは便利です。

・・・しかし、GPS 機能を有効にしておくと、撮影場所がわかって便利ですが、インターネットなどに写真を公開するときには、撮影場所（自宅などで撮影した場合）を把握されたくない場合、位置情報が残ったまま公開されてしまうという場合がありますので注意が必要です。また、撮影した写真は、印刷をしなくてもパソコンの画面で見ることができ、撮影後のランニングコストは激減しました。

文章に写真を貼り付ける場合や、ホームページで使用する場合はデジタルカメラの写真データだとそのまま加工してすぐに使えますが、ポジやネガフィルムなどは、フィルムスキャン等でデータを取り入れなければ使用できず、その上、スキャンしたものに、ほこりやノイズがあった場合は修正という手間が入ってしまい、デジタルカメラのデータは格段に使い勝手が良くなっています。

欠点は、バッテリーが必要なこと。（長年使用してきたカメラは、電池がなくても使用することができました。）

また、メモリーの空き容量があれば写真を何枚でもとれるので、撮影枚数が多くなることでしょうか？



長年使用してきたフィルムカメラ

夏休みで一番楽しかった鉄研旅行

今年の夏旅行は満喫しました。

上野駅→会津若松駅→DLばんえつ物語乗車→新津駅→新潟駅→東京駅

という旅行でしたが、楽しかった！！

集合から日比谷線の上野駅に移動。電車を待っていたら、私が好きな、日比谷線の03系入線。思わず、シャッターを切りました。



日比谷線の03系

次に、北千住駅ホームで電車を待っていた時に、なんか見たことがある電車だなあと思っていたら、電車が近づいてきたところ、なんと！！！！

半蔵門線の8000系！！

またもや興奮してしまいました。

会津若松に到着後、せっかくだから写真を・・・ということで、撮影したところ、なんと行き先が「野沢」行。思わず撮影してしまいました。



半蔵門線の8000系

みんなで、温泉にということで、駅前の「富士の湯」に入湯。今までの疲れが一気に吹っ飛ばすような開放感、いや、爽快感！

満喫しました。

昼食を食べるラーメン屋さんを探していたところ駅前踏切の遮断機が下りました。

これから我々が乗車する「DLばんえつ物語」の列車

入れ替え作業が始まったのでした。

ヘッドマークは「DLばんえつ物語」となっていました。すごい、仕事が早いです。

もともとは「SLばんえつ物語」だったんですが、蒸気機関車（C57 180）が故障のため、急遽、ディーゼル機関車（DE10 1700）が牽引することになったそうです。



踏切を渡ろうとしたら、遮断機が下り、踏切上での入れ替え作業が始まりました。



静止画だとわかりませんが、機関車は止まっています。



切り離しをしたところです。

私たちは、鉄道が好きなので、喜んで入れ替え作業を見ていましたが、一般の方は、



「まだか！まだか！」と気持ちで見えていたかもしれません。

車両に張ってあるプレートも、「DLばんえつ物語」となっていました。

列車内では、(私も含めて) みんな満喫しているようでしたが、顧問の先生は少々お疲れ気味でした。



発車時は「蒸気機関車」では無いので、蒸気機関車独特の煙のにおいは感じられませんでした。しかし、機関車が牽引する「客車」と、普段乗っている「電車」とは乗り心地の違いを味わいました。

しばらく行くと、「野沢駅」に長時間（10分程度）しました。



「野沢駅」で看板を撮影したり、一緒に写してもらったり楽しみました。

列車の車内で、マグネットをもらいました。

今回は「野沢駅」と「津川駅」の2個。一緒にもらったパンフレットを見ると、日時によってもらえるマグネットが違い、「野沢駅」のマグネットは、旅行の前日（8月18日）の「新津行」と、旅行当日（8月19日）の「新津行」の2日間のみとわかり、運命を感じました。ラッキー！！



#### いただいたマグネット

次に、じゃんけん大会があり、1車両で、勝ち残った4名にオリジナルストラップを景品としてもらえるそうです。

じゃんけんで、私は一回目で負けてしまい、脱落・・・・・・・・。

とおもいきや、最後で全員が脱落とのことで、リターンマッチ。二回目で運が良く、勝ち抜き、オリジナルストラップをいただきました。ラッキー。

そういえば、「野沢駅」に停車するとき、「霊験あらたかな・・・・・・・・野沢駅・・・」と車掌さんが紹介していました。霊験で勝ったのかなあ・・・・・・・・。

このような感じで、イベント、写真撮影などが有り「ばんえつ物語」を満喫することができました。感想としては、車掌さん、係のお姉さん・・・・・・・・など列車に乗車している方々の「ばんえつ物語」への気迫と深い愛情を感じました。

デジタル・アナログでいろいろ書いてきましたが、デジタル > アナログ でもなく、デジタル < アナログ でもない。デジタルにはデジタルの良さ、アナログにはアナログの良さがあります。

昨年の停車場にも書きましたが、私はEF62が好きです。

昔、NゲージでEF62が発売になっていないとき、どうしても欲しかったので、別の機関車を改造してEF62もどきにしようと考えました。しかし、独特の台車配置（C-C）の機関車は見当たらず、結局あきらめることになりました。そのときにもしかしてと考えたのが、今回の旅行でお世話になったDE10です。DE10も独特の台車配置（AAA-B）で、その台車（AAA）の部分を使ってみようと考えてみたものです。今回は、その機関車が引く列車に乗れたので感激しました。

最後に、旅行中気になったことを書きたいと思います。

電車の中での移動が多すぎること、声大きいこと。

他にもお客さんが乗っていますので、何回も車内を動き回ると迷惑です。もちろん、今回の「ばんえつ物語」は「列車好き」、「鉄道好き」の人が多く乗っていますので、ある程度は黙認

されるかもしれません。しかし、乗車しているお客さん“すべて”がそうでは無いはず。具体的に例をあげると、車内の通路にたっただま話をする、大きな声で話をする……。通路は移動するためのものです。また、車内移動トイレに行かれる方もいますし、別の車両に行かれる方もいます。これが、「貸切バス」や「校内の場所」でしたら、ほとんど外部の方に迷惑がかりません。しかし、“車内”では君たち以外にもお客さんがいます。そのお客さんも皆さんと同じように、旅を楽しみに来ているかもしれませんし、用事があってたまたま乗っているのかもしれません。“偶然”皆さんと出会ったために“嫌な思い出”にならないように、そして、お互いに“楽しい思い出”になるようにしましょう。

## ■編集後記

---

みなさんこんにちは。

今日は高学祭および旅行・鉄道研究部の出展にお越しいただきありがとうございます。

2018年度停車場編纂委員長の高校二年、中田です。

今年の『停車場』、いかがだったでしょうか。今年度は昨年度に比べると大幅にページ数が多くなり、内容も充実しました。しかしその分、編集作業や表紙作りが色々と大変でした…。

さて、時が経つのは早いもので、もう高校二年生です。

長いようで一瞬で過ぎたこの四年間、本当に色々なことがありました。一番印象に残っているのは鉄研旅行です。鉄研旅行は旅をすることの楽しさを教えてくれました。私は今夏の鉄研旅行以外は全ての旅行に参加しました。気の合う先輩や同級生、後輩たちと約 40人で旅をするのですから、それは楽しかったです。毎回ハプニングの連続でしたが、それも今では楽しい旅の思い出です。鉄研旅行以外でも、鉄研旅行で培ったノウハウを生かして、鉄研で知り合った友人たちと旅をすることが何度もありました。鉄研旅行と違い、予算の上限がないため、時々飛行機や新幹線などを使いながら鉄研旅行では中々行けないようなところにも行きました。数え切れないほどの旅をしていく中で、一通りは日本全国を回ることができたかなと思います。

毎週火曜日と金曜日の放課後、パソコン室に行けばお馴染みの仲間たちがいる。そんな日常もあと二ヶ月。楽しい鉄研生活の陰にはじわじわと「卒業」の文字が忍び寄っています。私が部長に就任した去年 11 月から約 10 ヶ月間、およそ 60 人いる鉄研部員をまとめることは簡単なことではなく、苦労の連続でした。しかし様々な部員との関わり合いの中で、一歩成長できたかなと思います。

最後になりますが、編集、修正をしてくれた部員の皆、そして先生方、表紙の印刷をいただいた東京カラー印刷様、製本をいただいた有限会社 PSP 様にこの場を借りまして感謝を申し上げます。

鉄研と『停車場』に今後更なる発展を祈りながら、この辺で筆を置きたいと思います。

これからも旅行・鉄道研究部をよろしくお願いします。

四年間、色々な思い出をありがとう。

表紙・裏表紙・目次写真：Photo by K.Sasaki, K.Makino, K.Tsunoda

全 体 監 修 : K.Nakada