



鉄研旅行記

- | | |
|---|-------|
| P. 2 【2018 年度冬旅行】 みんな!信州行こうよ!! しな鉄・E 2 5 7 系乗ろうぜ!!! | 路線研究課 |
| P. 4 【2018 年度春旅行】 九州半端ないって!! | 路線研究課 |

研究発表

- | | |
|--------------------------------|----------------------|
| P. 15 池多摩日和 ～都会のローカル線～ | 高 2 前島 一心 |
| P. 26 京急 1 5 0 0 形 | 高 2 中田 和志 |
| P. 40 7 0 0 系 C 編成特集 | 中 1 稲川 雅大 |
| P. 49 平成～令和 列車撮影レポ | 中 3 佐々木 啓仁・高 2 牧野 敬介 |
| P. 58 直流形電気機関車 E F 6 5 | 高 1 中原 舶登 |
| P. 63 近鉄奈良線 ～阪神直通 1 0 周年おめでとう～ | 高 1 浅沼 亮 |
| P. 87 貨物線とは一体なんだろうか? | 中 2 佐藤 琉太 |

個人旅行記

- | | |
|--------------------------|---------------------|
| P. 91 北陸旅行記 ～冬の北陸路を往く～ | 中 3 新井 和樹・高 2 上原 豪太 |
| P. 101 1 泊 2 日で行く仙台・松島旅行 | 中 3 岡崎 航志朗 |
| P. 116 名古屋に日帰りで行った話 | 高 1 有志 |
| P. 134 寝台特急で行く一畑電車の旅 | 高 2 宇佐美 諒 |
| P. 146 大西日本遠征記 | 高 2 大西 多幸宝 |

寄稿

- | | |
|-----------------------------------|-----------|
| P. 181 [タイトルを入力してください] ～題名の無い座談会～ | 高 2 有志 |
| P. 210 T O K Y O 2 0 2 0 問題 | 顧問 松崎 武志 |
| P. 212 旅する読書 | 顧問 倉本 綾 |
| P. 213 のざりんより 3 | 副顧問 野沢 良一 |
| P. 216 編集後記 | 高 2 上原 豪太 |

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!信州行こうよ!! しな鉄・E257 系乗ろうぜ!!!

こんにちはは路線研究課です。今回は甲信越方面に行って来ましたので、その時の様子を報告します。今回の行程は

上野→(高崎線)→高崎→(信越本線)→横川→※自由行動※→小淵沢→(中央東線)→新宿です。まず朝の 7 時 10 分に上野駅の翼の像前に集合し、旅行が始まりました。

上野 7:24→JR 高崎線 普通・高崎行→高崎 9:10

上野駅を出発した列車は朝日を浴びながらビルや住宅街の中をさっそうと走り抜けます。大宮から先は緑も多くなり、途中の籠原駅では前より 5 両の切り離しをして、定刻通り高崎駅に到着しました。

高崎 9:23→信越本線 普通・横川行→横川 9:57

高崎からは信越本線に乗り、浅間山にむけて進みます。途中の安中駅では構内入替用のスイッチャー(小型ディーゼル機関車のこと)を見ることができました。横川からは小淵沢駅まで長時間自由行動となりました。長時間自由行動では事前に決定した班で別れて、各自自由行動案を立てたうえで行動しました



横川駅 10:10→JR バス関東・軽井沢駅行→軽井沢駅 10:44

横川から軽井沢の間はバスを使って山を越えます。この区間には有名なヨコカルこと信越本線の碓氷峠越えの区間がありましたが、北陸(長野)新幹線の部分開業の影響で廃止されてしまいました。バスはカーブの連続する国道 18 号線バイパスを走って、軽井沢駅に向かいました。軽井沢到着後、僕たちは駅前にある草軽交通(バス会社)の車庫を見学した後、徒歩で雲場池付近を探索したりと、有意義な時間を過ごすことができました。その後東雲交差点付近にある「風林茶家」という蕎麦屋で蕎麦を食べました。信州名物のクルミそばを食べている人が多く、サイドメニューとして皆で蕎麦饅頭という名前の通りそば粉でできたお饅頭を食べました。



軽井沢 13:45→しなの鉄道 普通・小諸行→小諸 14:09

軽井沢での探索を終え、僕たちはしなの鉄道に乗りしました。しなの鉄道では 115 系という JR の前身である日本国有鉄道(国鉄)時代に作られた車両が走っており、令和の今でも昭和のころの雰囲気を残しています。2017 年 4 月からは国鉄~JR 時代にまもっていた塗装(初代長野色や湘南色、横須賀色、2 代目長野色、コカ・コーララッピング)が復活し、鉄道ファンなどから注目を浴びています。それに合わせてしなの鉄道ではラッピング電車の運用を発表しており、旅行当日は残念ながらラッピング電車には乗ることはできない予定でした。しかし! いざ軽井沢駅のホームに降りてみると横須賀色の車両が入線してきま



した。どうやら運用変更があったそうです。
僕たちは横須賀色の車両に揺られて、小諸駅に到着しました。

小諸 14:23→しなの鉄道 普通・長野行→篠ノ井 15:15

小諸で長野行に乗り換えました。ちなみにしなの鉄道の 115 系には塗装のバリエーション以外にも導入時期などでいろいろな種類があります。大きく分けて、しなの鉄道開業時(1997 年)に JR 東日本から購入し、その後しなの鉄道独特のリニューアル改造が施工された S1 編成～S11 編成と、2013 年に JR 東日本から購入した 2 両編成の S21 編成～S27 編成、2015 年の北しなの線開業時に導入された JR 東日本仕様のリニューアル改造が施行された S12 編成～S16 編成の 3 種類があります。軽井沢から小諸まで乗った横須賀色の車両は S16 編成だったのですが、小諸から乗った車両も S12 編成と両方とも 2015 年に導入された編成でした。列車は長野県のど真ん中を走り抜けます。

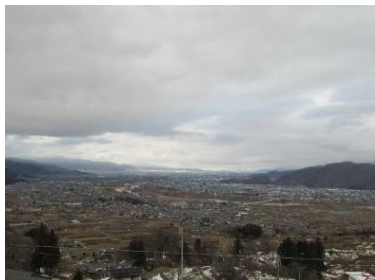


篠ノ井 15:19→JR 篠ノ井線 普通・松本行→姨捨 15:40

篠ノ井からは JR 篠ノ井線に乗車します。筆者は篠ノ井線といえど 3 両の 115 系という固定観念があったんですが(笑)、やってきた車両は E127 系で自分も年を取ったな。と思いました。列車は姨捨山を目指してどんどん登っていきました。そして姨捨駅構内にはいり、列車は松本方にある突っ込み線に入線し、その後バックで姨捨駅に入線しました。



軽井沢に到着後、僕たちは散歩した後そばを食べました。姨捨(おぼすて)駅です。姨捨駅直前にはスイッチバックのため 2 回停車し、姨捨駅に到着しました。姨捨駅は、「姨捨山伝説」で有名な姨捨山や姨捨 SA 近くに位置する駅で、スイッチバックと駅から見える絶景で有名です。駅舎は、木造でできていて、重厚感があります。



駅から見える絶景は、日本三大車窓の一つとなっています。残りの二つは根室本線新内駅付近と矢岳駅付近の二つ駅です。今回は乗りませんでしたが、「リゾートビューふるさと」(松本⇄南小谷)が、夜には姨捨駅からの夜景を楽しむ「ナイトビュー姨捨」(長野⇄姨捨)が一往復ずつ運行しており、どちらも姨捨駅で長時間の停車時間を設けています。また、千曲駅と屋代駅から千曲市営のコミュニティーバスが出ているので、本数は少ないですが、時間が合えば電車よりも早く移動することができます。TRAIN SUITE 四季島も長時間停車を設けるらしく専用のラウンジ「更級(さらしな)の月」がありました。

姨捨 16:37→→(JR 篠ノ井線・JR 中央本線) 普通 甲府行→→小淵沢 18:37

小淵沢で始発の大月行に乗り換えます。小淵沢駅は中央本線と小海線が交わっており、八ヶ岳への玄関口で、ターミナル駅です。また、山梨を代表する駅弁を数多く取り揃えています。ホームには山小屋をイメージした温かみのある色彩の待合室があり、中も暖房が利いていてとても暖かったです。来た車両は、211系の寒冷地向けボックスシートの1000番台+ロングシートの3000番台のトップナンバーでした。

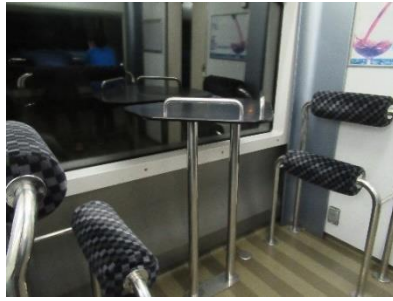


小淵沢 18 : 59 → (JR 中央本線) 普通 大月行 → 甲府 19 : 38

甲府駅は山梨県庁の近くに位置するターミナル駅で、中央本線と富士駅に向かう身延線が交わっています。甲府からは始発の特急かいじ号が約15本、松本方面からの特急スーパーあずさが約15本、計30本以上が新宿方面に直通しています。

甲府 20 : 03 → (JR 中央本線) 特急かいじ 124号 新宿行 → 新宿 21 : 40

終点新宿駅で降り、新宿駅改札外で解散しました。2018年の3月16日の改正をもって、E257系は定期運用を終了してしまったので、乗っておいてよかったと思いました。



九州半端ないって！！

こんにちは、路線研究課です。今回は 2018 年度の春に行ってきた九州旅行の鉄研旅行記を書いていこうと思います。日によって執筆者が異なるため、文章の書き方に違いが生じてしまいますが、ぜひ最後までお楽しみください。

3 月 31 日(1 日目)

おはようございます。今日から 5 日間の春旅行の始まりです。大阪までひたすら東海道線を下っていきます。最初に乗車するのは上野東京ラインからやってきた熱海行です。

東京 7:42→→JR 東海道本線 普通 熱海行き→→→熱海 9:31

日曜日ということもあり車内は行楽客で終点の熱海まで混んでいましたが、なんとか席に座ることができました。

熱海 9:37→→JR 東海道本線 普通 島田行き→→→興津 10:34

熱海からは JR 東海に入ります。車両は 211 系でした。やはり青春 18 きっぷシーズンのため多くのお客さんが熱海行きから乗り換えたのとさきほどより短い両数が相まって車内は始終混雑していました。静岡地区の東海道線は A→B→C→D と駅があるとなると、A→C、B→D のような区間列車が多く存在するため、途中の興津で下車し次の興津始発の列車へ。

興津 10:43→→JR 東海道本線 普通 浜松行→→→浜松 12:15

興津からは当駅始発の浜松行に乗り。車両は 313 系でした。車内は先ほどと比べると空いていました。

浜松 12:20→→JR 東海道本線 普通 豊橋行→→→豊橋 12:55

浜名湖を眺めつつ豊橋に到着しました。ここを超えれば名古屋まであと少しです。

豊橋 13:02→→JR 東海道本線 快速 大垣行→→→大垣 14:32

豊橋からは速達列車の快速に乗り。名古屋、岐阜を過ぎ終点の大垣に到着。大垣は快速ムーンライトながらの終着駅としても有名ですね。

大垣 14:41→→JR 東海道本線 普通 米原行→→→米原 15:16

大垣からは関ヶ原越えの区間に入ります。両数が先ほどより減るため、多くのお客さんが乗っていました。

米原 15:17→→JR 琵琶湖線・京都線 新快速 播州赤穂行→→→大阪 16:42

米原から JR 西日本に入ります。車両は 225 系でした。駅の乗車位置には 3 月のダイヤ改正より誕生した「A シート」の案内を見ることが出来ました。新快速は最高速度 130 km/h で走るため草津からの複々線区間からは普通列車や快速列車を瞬間に抜いていきます。

梅田 17:00→→阪神本線 直通特急・山陽姫路行→→→阪神御影 17:27

阪神の直通特急に乗り。梅田駅は 10 月に大阪梅田へと駅名を変えます。春の選抜高校野球が甲子園で行われていたため車内は混んでいました。御影駅到着後、夕食と明日の朝食をローソンで購入し、連絡バスへ。

阪神御影 17:55→→連絡バス→→フェリーさんふらわあ乗り場 18:30

阪神御影からは連絡バスに乗りします。他の時間帯にも連絡バスがあったのですがこのバスが最終であったので、多くの鉄研部員がこのバスに乗りしようとしたため、2 つ先の JR 住吉駅では積み残しも発生していました。ちなみに乗れなかった人のために増発バスが出たそうです。

神戸港 19:00→→フェリーさんふらわあ 大分港行→→→大分港 06:20

ここからはフェリーに乗り船し大分へ、今回はツーリストが取れなかったため二等(いわゆる雑魚寝)でした。



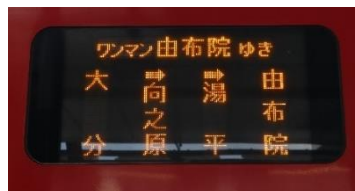
4月1日(2日目)

九州上陸1日目、この日は大分港から鹿児島駅前電停まで自由行動となりました。ここでは、湯布院温泉を経由し、鹿児島へ向かった班の行程について紹介します。

神戸港からのフェリーさんふらわあは大分港(西大分港)に朝の6時20分頃に定時に到着し、私達と宮崎経由で鹿児島に向かう班は下船後に大分交通のバスに乗り、大分駅(府内中央口[北口])まで向かいました。しかし、バスに大勢の乗客が乗り込んだためバスは定刻より遅れて大分駅へと到着しました

大分 07:24→久大本線 普通 由布院 行→由布院 08:35

宮崎経由で向かう班は時間がギリギリで間に合わなかった人もいたようですが、私達は時間に余裕があったため、駅ナカのコンビニに寄ってから久大本線の普通列車の由布院行に乗りしました。由布院駅に到着すると春であり、桜が咲いていたのにもかかわらず雪が降っており、標高が高いことを実感しました。由布院駅からは徒歩で温泉に向かい、温泉に行った後は駅前で弁当を購入しました。ちなみにこの時は菅義偉官房長官が新元号「令和」を発表した時間でした。



由布院 12:09→久大本線 特急 ゆふいんの森2号 博多 行→久留米 13:45

由布院駅からは特急ゆふいんの森に乗り、新幹線へ乗換をするために久留米へと向かいました。車内や由布院駅周辺は中国人などの外国人旅行客がかなり多く、むしろ日本人の方が少ないほどでした。車内では由布院駅前で買った2,000円以上する豊後牛の弁当を食べましたが非常においしかったです。



久留米 13:55→九州新幹線 みずほ607号 鹿児島中央 行→鹿児島中央 14:58

久留米駅からはダイヤ改正で久留米駅に停車するようになった、みずほ607号に乗りしました。春休みにもかかわらず自由席は比較的空いており、鹿児島中央駅まで快適に移動することができました。車内の電光掲示板には新元号が「令和」に決まったというニュースがひたすら流れていました。



鹿児島中央 15:16→日豊本線 普通 都城 行→鹿児島 15:20

鹿児島中央駅からは2両編成の都城行に乗りしました。さすが九州第四の都市とあって結構混雑していました。鹿児島駅は工事中とあって県庁所在地の駅とは思えないほど簡素な作りでした。到着後は集合時間までだいぶ余裕があったため、筆者は駅前で鹿児島交通などのバスや市内電車を撮っていました。

鹿児島駅前 16:30頃発→鹿児島市電 貸切 谷山 行

→谷山(市電)17:20頃着

鹿児島駅前で集合し、参加者全員で市電の貸切に乗りしました。車両はカボチャ色の塗装の500形でした。桜島がちょうど小規模噴火しており、鹿児島ならで



はの光景も見ることができました。

谷山 18 : 03 発→指宿枕崎線 快速なのはな・山川行→指宿 18 : 58 着

貸切終了後、他の参加者と別れ、指宿の温泉へと向かいました。指宿での折り返し時間(50 分)に行く予定であったため、かなり急いで温泉に入ることになってしまいました。温泉に行った後、太急ぎで指宿駅へ向かい、なんとか鹿児島中央行の普通列車に間に合うことができました。

指宿 19 : 48 発→JR 指宿枕崎線 普通・鹿児島中央行→鹿児島 20 : 53 着

指宿からは普通列車に乗車し、鹿児島中央駅へと向かいました。ここでは各自バスを撮ったり夕食を購入したりと分かれて行動し、ホテルへ向かいました。

4 月 2 日(3 日目)

3 日目は鹿児島中央から長崎まで終日自由行動です。

鹿児島中央 04 : 51→→JR 指宿枕崎線 普通・山川行→→山川 06 : 03

山川 06 : 13→→JR 指宿枕崎線 普通・枕崎行→→西大山 06 : 23



おはようございます。今朝は駅前のビジネスホテルを早く出て、日本最南端の JR の駅西大山に向かいます。その後の移動もあるので始発で指宿枕崎線の初列車に乗車しました。改札口にはまだ駅員がおらず、僕たちは無言で青春 18 きっぷを見せて通りました。鹿児島市内はまだ真っ暗でしたが指宿市内に入り、徐々に明るくなってきました。山川からは、枕崎行の始発列車に乗り換えです。ホームでおそらく一緒に列車で来たであろう鉄道ファンの方と話しました。その人は終点枕崎までいったようでしたここから枕崎方面に進んで

いくにつれて、列車は山側に進んでいき山川、指宿までの車窓とは異なります。



←本州最南端の有人駅。ここから先は終点枕崎まで全て無人駅。

山川 06 : 13→→JR 指宿枕崎線 普通・枕崎行→→西大山 06 : 23

朝日の昇る西大山駅に降り立ったのは僕たちだけでした。北緯 31 度 11 分に位置しています。同緯度の世界の都市にアレクサンドリア（エジプト）、上海（中国）などが位置することに驚きました。写真奥にそびえる山は開聞岳で、その周りを廻るようにして線路が敷かれています。ちなみに JR 最北端（日本最北端）の駅は稚内、JR 最東端（日本最東端）の駅は東根室、JR 最西端の駅は佐世保、日本最西端の駅はゆいレール那覇空港駅、



日本最南端の駅はゆいレール赤嶺駅です。西大山駅前には観光客目当ての商店や投函すると幸せになれるという黄色いポストや幸せの鐘があったり、インスタ映えを意識したフォトプロップスで観光客の誘致に努めているようでした。広い駐車場があったので、遠方から車で訪れる人々も多いと思いましたが、個人的には列車で訪れてほしいな、と思いました。駅前の商店では到着証明書なるものを発行しているようでしたが、朝早かったのもあり、商店が閉まっていたり貰うことが出来ず残念でした。

↑撮影ポイントより開聞岳と駅碑を撮影

駅前で指宿市のフリーWi-Fi が使えるのが面白かったです。観光客のコメントで埋ま

った駅ノート（秘境駅などによく存在する）に一言書き記してこの地を後にしました。

西大山 07：03→→JR 指宿枕崎線 普通・鹿児島中央行→→鹿児島中央 08：51

枕崎からの初電だったのと通学時間帯だったのもあり、行きの車内よりは混雑していましたが、往路では暗くて見えなかった鹿児島湾もよく見ることができてよかったです。

鹿児島中央 09：26→→JR 日豊本線・肥薩線 特急はやとの風・吉松行→→吉松 11：11

さて、本題はここからです。ホテルに戻って朝食を食べていたらギリギリになりましたが、なんとか間に合いました。朝から詰め込みすぎましたね(笑)やはり時間には余裕を持って行動することを改めて学びました。息が切れながらの出発です。長崎まで 500km 超の移動が始まりました。特急はやとの風は、2004 年にデビューした観光特急でキハ 47 型を改造して誕生しました。主に土日を中心に運行しています。車内では、地元の物産品を中心に車内販売を行っています。自由席もありますが、2 両のうち 0.5 両分しかないので指定席を事前に押さえておいたほうがよいです。



事実自由席は大変な混雑でした。もともと普通列車用の車両なので、揺れはひどいです。あくまで「観光」特急であり、メインは途中駅での観光や車窓です。列車は鹿児島湾沿いを桜島を望みながら進み、隼人まで進みます。隼人とはこの地域に古代移住していた、一部族です。隼人から肥薩線に入りだんだんと山深くなってきます。いさぶろうは嘉例川、霧島温泉と歴史のある駅に停車し、終点吉松駅に到着です。乗車時間の割に一駅一駅を観光したので、とてもあっという間に感じました。終点吉松は鹿児島県北部の湧水町に位置し、吉都線との乗換駅です。駅前は何もないと思いきや C552 号が静態保存されており、SL 会館では食事を食べることができ、弁当や地域の物産品を購入することができます。また、隣の「鉄道の資料館」では、肥薩線の歴史や鉄道模型があったり、当時の駅員服などが展示されていたりと、見どころが意外とたくさんあったので今度来たときはもっといたいと思いました。

吉松～人吉間はこれまたキハ 47 系の、快速「いさぶろう・しんぺい」（一部普通）で日本三大山越えの「矢岳越え」をします。全国でもここだけの、スイッチバックが連続する区間で列車本数も一日にわずか三本と列車本数も格段に少なくなり、なかでも普通電車は一往復しかありません。いさぶろう・しんぺいは 1996 年に誕生した観光列車で途中の真幸、矢岳、大畑いずれの駅でも停車時間を五分以上設けており、歴史ある駅舎の見学や周辺の観光を行うことができます。名前の由来は、矢岳越えを通した当時の鉄道省 山縣伊三郎、関東大震災から東京を復興させたことでも知られる、後藤新平の名から名付けられました。

吉松 11：49→→JR 肥薩線 普通しんぺい 2 号・人吉行→→人吉 13：08

吉松～人吉間のうち吉松、真幸、矢岳、の三つの駅はいずれの駅も違う県に位置しています。吉松駅は鹿児島県、真幸駅は宮崎県、矢岳駅は熊本県になっています。日本屈指の山岳区間のため、トンネルが幾つもあり、中でも矢岳第一トンネルは多くの殉死者を出して開通させました。

最初の停車駅真幸駅は 1911 年開業で駅のホームには名前より真の幸せと読めることから、幸せの鐘が設置されていて、停車時間に多くの乗客が鐘を鳴らしていました。矢岳第一トンネルを抜けると、次の停車駅矢岳に停車します。矢岳は 1909 年開業で駅前には人吉市 SL 展示館があり、D51170 が静態保存されています。その脇では地元の方々による、物産品の展示会があり乗客にはその場で即決する能力が求められます(笑)続いてループ線を廻り、スイッチバックを 2 回行くと大畑駅に到着します。大畑駅は 1909 年開業で桜の樹がとてもきれいです。今までは周辺に店舗がありませんでしたが、この春にフレンチレストラン「ループ」がオープンします。今度来たときは列車の時刻に気を付けながら寄ってみたいな、と思います。列車は最後の橋梁を渡り、人吉駅に到着です。人吉では観光

特急「かわせみ・やませみ」に乗り継ぎが可能なので、熊本方面に向かう乗客が多く乗り換えました。僕たちは次の SL に乗ることが目的だったので、人吉駅で食事ついでに観光することにしました。人吉駅は人吉市北部に位置する駅で、1908 年に開業しました。肥薩線の主要駅で、熊本方面と鹿児島方面（隼人）に抜ける交通の要所です。駅前には 2015 年オープン「人吉鉄道ミュージアム MOZOKA ステーション 868」があり、肥薩線の魅力を伝えています。ミニトレイン&レールバイクもあった為か、親子連れが多く来館していました。入館料は無料ですが、結構広い建物だったのでこっだけで半日は楽しめると思います。（今回は時間がなく行くことができませんでした・・・残念）鉄道ファンにとっては SL の整備を行っている線路の向こうの転車台や機関車庫が気になるかもしれません。さて、いろいろとさまよったところでお昼探しです。立ち売りなどを行っている弁当屋があいにく休みだったので、店で昼食を食べることにしました。

人吉 14:38→→JR 肥薩線 快速 SL 人吉 2 号・熊本行→→熊本 17:14



↑日本三大車窓の一つ真幸～矢岳間から山々を臨む。
左からえびの高原、韓国岳、桜島



↑人吉駅にて「かわせみやませみ」と「いさぶろう・しんぺい」の並び。元はどちらも同じキハ47系



↑SL 人吉

地元の米や野菜を使った精進料理に舌鼓をうち、急いでホームに戻り、SL の前部と後部を撮影し鐘の鳴る中急いで乗り込むと、程なくして汽笛をけたたましく鳴らして出発。肥薩線では列車の本数が少なく観光列車では乗客の乗り遅れを防止する為、乗務員が鐘を鳴らして出発時間を合図するサービスを行っています。毎回毎回停車ごとにぐるぐる鳴らして合図するのはとても労力が要ると思われました。

さて、列車は球磨川沿いを下っていきます。それにしても、中国の方々の多さ！乗客の半分はいるのではないかという感じです。SL 人吉は長期休みを中心に熊本～人吉間を一往復している九州の D&S 列車の代表格ともいえる存在です。大正 11 年生まれの 58654 (通称：ハチロク) が現役で走っているのはここだけという、大変貴重な SL なので、もともとは矢岳駅前に静態保存されていましたが、改修工事をへて 2007 年に奇跡の復活を果たしました。人吉を出発した SL 人吉は渡、一勝地、白石、坂本、八代、新八代を経て熊本まで約 2 時間 30 分の旅が始まります。車内は展望ラウンジ、売店、多目的トイレなど充実の設備で、他の JR 九州 D&S 列車と比べても一番に設備がよいと思いました。展望ラウンジは常に人でいっぱい、皆食い入るように車窓を眺めていました(笑) 停車駅のうち一勝地、白石、坂本では観光時間があり、駅舎を見学したり、地元の方から名産品などを購入したりと沿線を楽しめます。僕たちは坂本駅のホームで突然現地のケーブルテレビの取材を受けました(途中で鐘鳴って強制終了w) そんなこんなで球磨川の下流へ。ハイライトは瀬戸石～鎌瀬間の鉄橋。汽笛を力強く響かせながら迫力満点で渡っていきます。球磨川を渡るのとはここと有名撮影地の第二球磨川橋梁の二つしかありません。球磨川とも別れを告げて鹿児島本線との合流駅、八代に到着です。八代では思ったほど人は下車しませんでした。新幹線との乗換駅である次の新八代で多くの乗客が降り、展望スペースも空いてきたので旅の最期をここで飾ります。三角線との分岐点、宇土を過ぎると間もなく熊本です。SL を見送ってまだまだ僕たちの旅は終わりません。ここからはひたすら宿泊場所の長崎を目指します。



↑熊本駅に着いた SL はこの電気機関車にひかれて車庫に戻っていきました。



↑天草方面に向かう観光特急「A列車で行こう」

熊本 17:50→JR 鹿児島本線 普通・銀水行→大牟田 18:38

銀水行は最新の 817 系。車内はクロスシートですが、凄いのはシートが革張りなところ！JR 九州の財力を感じます(笑) 西南戦争の激戦地田原坂や炭田で栄えた荒尾などを通り過ぎ、電車は福岡県最南端の都市大牟田に到着。この電車は銀水行ですが、終点の銀水は快速が停車せず接続がないため一つ手前の大牟田で始発の快速に乗り換えです。



大牟田 18:42→JR 鹿児島本線 快速・門司港行→鳥栖 19:17

大牟田からは福岡の近郊区間に入り、博多、小倉と三つの都市をまたぐ快速列車が登場し、列車の本数も格段に多くなります。また、門司からは下関行の接続があり本州へ渡ることができます。僕たちの目的地は長崎なので長崎本線との分岐点鳥栖で乗り換えです。

鳥栖 19:28→JR 長崎本線 普通・肥前大浦行→佐賀 19:56

鳥栖からの長崎本線には、博多方面からの特急かもめ、みどり、ハウステンボスなどが乗り入っていますが僕たちは先発の普通電車に乗って、佐賀で後発の特急に乗り換えます。

佐賀 20:00→JR 長崎本線 特急かもめ 41 号・長崎行→諫早 21:02

本当は長崎まで普通電車で行きたいところでしたが集合時間に間に合う列車の接続がなかったので、やむなく特急を使いました。佐賀で多くの乗客が降りることを知っていたので、僕たちはあらかじめ自由席を取っておいていました。すると本当に仕事帰りの大部分の通勤客が下車し、車内はガラガラでした。九州の列車らしく車内はとても豪華で特急とは思えないほどでした。車内がとてもすいていたので車内探検をしました。グリーン個室がほぼあいていて、この時間ならではだとおもいました。晴れている時間なら有明海を右に臨めるところですが、真っ暗で何も見えなかったのは残念でした。列車がとてもカーブしたので、海沿いをぐるりとしているのは分かりました。

諫早 21:11→JR 長崎本線 快速シーサイドライナー・長崎行→長崎 21:44

あっという間に諫早に着きました。佐賀から諫早までは 2 駅でした。かもめは長崎行だったので本当はおりなくても良かったのですが、なるべく青春 18 切符を使いたかったので接続のある諫早で乗り換えることにしました。車体に SEASIDE と入った、大村線からの直通列車シーサイドライナーが現れました。列車は途中の難読駅名の一つである現川で列



車行き違いを行った後、長崎本線で最も長い長崎トンネルを越え、長崎市の市街地へと入って行きました。ちなみに、長崎本線の諫早～長崎間には旧線（長与経由）と新線（市布経由）がありますが、特急列車は全て新線の長崎トンネルを経由することによって時間が短縮されています。唯一の旧線経由特急列車は、観光特急「ななつ星」のみで、これは乗客に線路沿いに壮大に広がる諫早湾の風景を眺めてほしいという意図からです。市内に入ると長崎新幹線の建設が始まっている様子を見る事ができました。新幹線が出来れば特急列車の数は少なくなってしまうのでこの光景は今だけだと思います。長崎駅は3面6線の大きなターミナル駅で駅前には多くの店舗があります。宿泊場所のビジネスホテルまでは5分ちょっとで着くみたいでしたが、集合時間ギリギリで着いて危なかったです。ちょっと計画が過密過ぎましたかね、メンバーの人たちが疲れ果てていました(笑)今日の到着も遅く、明日の出発は早かったので泊まるだけになってしまい、市電に乗れなかったのはとても残念でした。今度行ったときは長崎観光もしたいと思います。



4月3日(4日目)

この日も終日自由行動となりました。今回は唐津線や筑肥線に乗り、九州鉄道記念館に行った班について紹介します。この日は朝 5:30 に起床しました。学校の修学旅行とかじゃあり得ないですね(笑)

長崎 6:25→長崎本線 特急かもめ 4号・博多行→肥前山口 7:45

来た車両は「白いかもめ」こと 885 系でした。起床時間が早かったのでみんな寝ていました。朝日がとてもきれいで疲れを癒されました。途中茨城からやってきた 415 系 FM1501 編成に出会いました。

肥前山口 7:47→長崎本線 普通・鳥栖行→久保田 7:56

肥前山口からは2駅だけ普通列車に乗りました。通勤・通学時間帯だったので車内は混雑していました。

久保田 8:03→唐津線 普通・唐津行→唐津 8:59

久保田からは唐津線に乗車しました。途中バルーンのイベントがある際だけ使われるバルーンさが駅や蒸気機関車が使われていた際に使用されていた給水塔などを見ることができました。ちなみにこの列車の唐津方に連結されていたキハ 125 は「佐賀」幕で久保田駅に入線していました。(本来であれば「唐津」幕)

唐津 9:10→筑肥線 普通・筑前前原行→筑前前原 9:52

唐津駅からは筑肥線に乗車しました。今回乗車した車両は 103 系 1500 番台で、昔常磐線などで聞いた爆音を耳にすることができました。また、途中では唐津城を見ることができました。



←乗車した列車。

左上から乗車順に並んでいます。

筑前前原 10:07→筑肥線 普通・福岡空港行→姪浜 10:30

筑前前原からは福岡市営地下鉄 1000 形に乗りしました。途中、開業したばかりの「糸島高校前」に停まりました。

姪浜 10:40→福岡市営地下鉄空港線 普通・福岡空港行→博多 10:59

姪浜についた際反対側のホームにちかまる号が止まっていたので、急遽乗り換えしました。ちなみに車両は 2000 形で制御装置に日立 GT0 を使っているので西武 6000 系と似たような音を奏でていました。博多駅で JR に乗り換えようとしたところ、早朝に鹿児島本線で発生した人身事故の影響で最大 2 時間の遅れが発生していました。そのため私たちは博多駅外で食事をする予定だったのを、ホーム上の博多ラーメンのお店で食事することになりました。おいしくてつついっ替え玉を頼んでしまいました。

博多 11:50 頃→→鹿児島本線 区間快速・門司港行→→福岡 12:15 頃

ラーメンを食べ終わりホームに向かったのですが、乗る予定の方面に向かう列車が全く来ません。とても心配しましたが、25 分遅れでやっと来てくれました。しかし、あまり乗る人はいないため余裕で座ることができました。

福岡 12:20 頃→→鹿児島本線 快速・小倉行→→小倉 12:55 頃

疲れて寝ていたところ、車内放送で後続の快速列車が先の発車となるということなので大急ぎで乗り換えしました。

小倉 13:32→→鹿児島本線 普通・下関行→→下関 13:49

小倉についた僕たちは関門越えを体験するために、小倉発下関行の列車に乗りしました。車両は国鉄形の 415 系 100 番台で運よくボックスシート車が来てくれました。この列車も接続の関係で 2 分ほど遅れて運転していたため下関での滞在時間が短くなってしまいました。そのため予定を変更し下関発の列車を 1 本遅らせました。それにより下関では JR 西日本の末期色の 115 系などを見ることができました。

下関 14:21→→鹿児島本線 普通・小倉行→→門司 14:28

また 415 系 100 番台に乗って九州へ戻ります。この時みんなでデットセクションの録画をしました。門司についた後、門司港行の列車を待っていたところ EH500 形電気機関車の重連がやってきました。EH500 形には運転総括制御は設置されていないので、各運転士さんが汽笛で連絡を取り合って運転する姿には感動しました。

門司 14:52→鹿児島本線 普通・門司港行→門司港 15:00

EH500 形を見送った後、僕たちは門司港へ向かいました。門司港到着後、復元工事が終了した門司港駅舎を撮影し九州鉄道記念館へ向かいました。ここには数多くの貴重な国鉄形車両が保存しており、飽きの来ない内容となっています。

九州鉄道記念館を満喫した後、僕たちはフェリー乗り場への連絡バスが発車する門司駅に向けて、本旅行最後の JR 九州の列車に乗車しました。

門司港 17:13→鹿児島本線 快速・荒木行→門司 17:19

先ほども書いた通りこの列車が本旅行最後の JR 九州の列車となります。みんな口には出していませんでしたが、九州を去るのはさみしいものでした。

門司駅前 17:40→西鉄バス 阪九フェリー乗り場行→フェリーターミナル 18:00 頃

門司駅前からは連絡バスに乗ってフェリーターミナルへと向かいました。部員全員がこの連絡バスに乗ったため、臨時増発バスが運転されましたが、それでも混雑していました。

新門司港 18:40 頃→→阪九フェリー 神戸港行→→神戸港翌 7:10

阪九フェリーでも二等(いわゆる雑魚寝)に泊まりました。今回は疲れたからか、風呂に入った後すぐに寝た人が多かった印象です。

4 月 4 日(5 日目)

5 日目は自由行動中の乗車列車の時間の記録がないため一部割愛しています。

神戸港→連絡バス→アイランド北口→神戸新交通 六甲ライナー→住吉→JR 神戸線 快速→JR 神戸線 普通→三ノ宮→三宮・花時計→神戸市営地下鉄海岸線→新長田

神戸港到着後は連絡バスでアイランド北口駅へ、そこから六甲ライナーに乗車し JR の住吉駅へ向かいます。住吉からは神戸線の快速で兵庫駅へ兵庫駅からは和田岬線が分岐しています。「兵庫」と県庁所在地の名前を使っていますが、速達の新快速は停車しません。京急の神奈川駅みたいな感じですね。同行者がどうやら和田岬線の撮影に行くらしいので、一旦改札を出て同行者を見送った後、私は三ノ宮駅へ戻り、空気輸送で有名な神戸市営地下鉄海岸線に乗車します。海岸線の三宮・花時計前は JR 線の三ノ宮駅と離れているため上、筆者が方向音痴のため移動に少々時間を費やしましたが、なんとかたどり着けました。乗車した時点では席が 4 割ほど埋まる乗車率でしたが、和田岬を超えると車内は 1 両に人が片手で数えるほどしか乗っていませんでした。神戸市は JR に和田岬線の廃止を提案しましたが、和田岬線はほとんどの列車が朝夕にのみ運転と乗客の需要が旺盛な時間帯にしか運転しないため営業係数(100 円の利益を出すためにどれだけの経費がかかるか)が良かったため、JR が廃止するわけもなく、現在も海岸線の半数の駅で 1 日の利用者が 2000 人を切っているそうです。ちなみに海岸線の愛称は「夢かもめ」らしいのですが、定着しているかは不明。

新長田→JR 神戸線 普通→兵庫→JR 神戸線 普通→大阪→JR 大阪環状線 普通→新今宮→JR 大和路線 普通→JR 難波→JR 大和路線 普通→新今宮→JR 大阪環状線 普通→京橋→JR 学研都市線 快速→放出→JR おおさか東線 普通→新大阪→JR 京都線 新快速→米原→JR 東海道線 普通→大垣→JR 東海道線 快速→名古屋

新長田からは JR 神戸線に乗り換え大阪へ。大阪からは JR 大阪環状線に乗り換え新今宮へ、そこから JR 難波駅まで移動します。JR 難波からは北梅田へと抜ける「なにわ筋線」の構想があります。JR 難波から新今宮、環状線に乗り換え京橋へ向かい、そこから JR 学研都市線へ乗り換え、放出(はなてん)へ、放出からは 2019 年 3 月のダイヤ改正で開業したおおさか東線の北部分に乗車し



ます。今まで奈良方面から新大阪へ抜けるのには混雑した大阪駅を乗り換えに使う必要がありましたが、現在は大阪駅での乗り換えも無くなり便利になりました。また、11月から12月上旬の土曜・休日に1日1往復、新大阪と奈良をおおさか東線経由で結ぶノンストップ特急「まほろば」が運転されるそうです。新大阪で京都線の新快速に乗り換え米原へ、やはり新大阪からだとは新快速には座れませんね(笑)米原駅から先はJR東海の管轄となります。米原駅から313系に乗って名古屋駅へ向かいました。

名古屋 15:24→JR 中央本線 快速・中津川 行→中津川 16:39

名古屋駅からは中央西線の快速で中津川駅へ行きました。車内は名古屋からの買い物客で混み合っていました。中央西線の快速の通過駅は新守山、神領、定光寺、古虎溪のみですが、駅間が長いめかなりスピードを出していました。中津川駅では特急ワイドビューしなのを見ることができました。

中津川 17:00→JR 中央本線 普通・松本 行→塩尻 18:50

中津川駅からは中央西線の普通列車で塩尻駅へ向かいました。中津川駅から塩尻駅までの間、2両編成と短くまた普通列車の本数が2時間に1本近くになるため、混んでいました。塩尻からはJR東日本の管轄になります。

塩尻 19:20→JR 中央本線 普通・茅野行→上諏訪 19:40

塩尻駅で夕食の駅そばを食べてから普通列車で上諏訪駅へ行きました。上諏訪駅から新宿駅までは中央線の特急あずさで移動しました。

上諏訪 19:46→特急あずさ 34号・新宿行→新宿 22:07

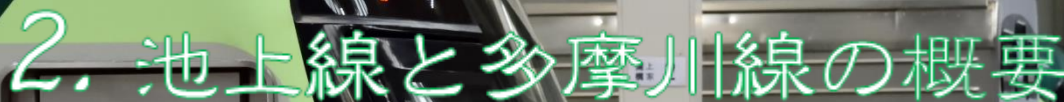
特急あずさは3月17日のダイヤ改正ですべて新型車両のE353系になったため、とても快適でした。新宿駅に到着後解散となり、5日間の鉄研旅行は終了しました。



▲E353系(別日撮影)



ここでは一昨年に全線開業 90 周年を迎えた東急池上線と一昨年に全線開業から 95 年を迎えた東急多摩川線について書いていきたいと思います。



東急池上線
Tokyū Ikegami Line

15

線と接続する多摩川からキヤノンの本社がある下丸子を経由し、JR 京浜東北線、そして池上線とも接続する蒲田駅へと至る総延長 5.6 km のとても短い路線ですが、一部区間は東急電鉄の前身である目蒲電鉄が最初に開業した路線であるため東急電鉄発祥の路線でもあります。かつては現在の目黒線と併せ、目蒲線という名称であったためこちらの名称の方に親しみがあるという方もいらっしゃるのではないのでしょうか。（他路線との混同を避けるため、「東急多摩川線」が書類上は正式名称となっていますがここでは「多摩川線」として紹介する場合があります。）



日中(平日の 10 時から 16 時、土休日の 7 時～16 時)、池上線は 5 分～7 分間隔、多摩川線は 6 分間隔で運行しており、全列車全区間(蒲田～五反田・蒲田～多摩川)での運転となっています。朝ラッシュ時の池上線の五反田方面は 5 時から 8 時台にかけて雪が谷大塚始発の五反田行が 7 分～8 分間隔で、蒲田始発の五反田行きは 6 時から 9 時台にかけて 2 分から 5 分間隔で運行されています。池上線の蒲田方面は 6 時から 9 時台にかけて 2 分から 5 分間隔で、6 時台には雪が谷大塚始発の蒲田行が数本運行されています。朝ラッシュ時の多摩川線は蒲田方面・多摩川方面共に 3～5 分間隔で運転されています。また、両路線ともに朝ラッシュ終盤には雪が谷大塚にある雪が谷検車区への入庫列車が数本ずつ運転されています。

夕ラッシュ時には五反田方面は 3 分から 6 分間隔で運行しており、一部列車は雪が谷大塚への入庫列車になっています。蒲田方面も同様に 3 分から 6 分間隔で運行しており、一部列車は雪が谷大塚への入庫列車になっています。この時間帯の一部列車は蒲田で折り返して、池上線と多摩川線を直通する列車もあります。また、深夜になると雪が谷検車区への入庫列車が多くなります。さて、次の章では池上線と多摩川線それぞれの歴史を振り返ってみたいと思います。

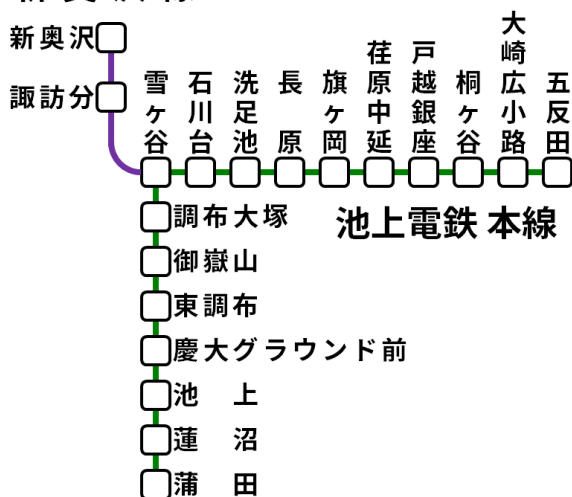


池上電気鉄道は名前からわかる通り、日蓮宗の大本山である池上本門寺の門前町である池上への参拝客輸送を目的に大正 6 年(1917)6 月に設立されました。当初は鉄道院線(当時・のちの国鉄)大森から池上を経由し、呑川に沿って目黒へ至る計画でした。大正 11 年(1922)10 月には第一期線である蒲田～池上間が単線で開業、続いて大正 12 年(1923)5 月

には第二期線である池上一雪ヶ谷(現・雪が谷大塚)間が単線で開通します。

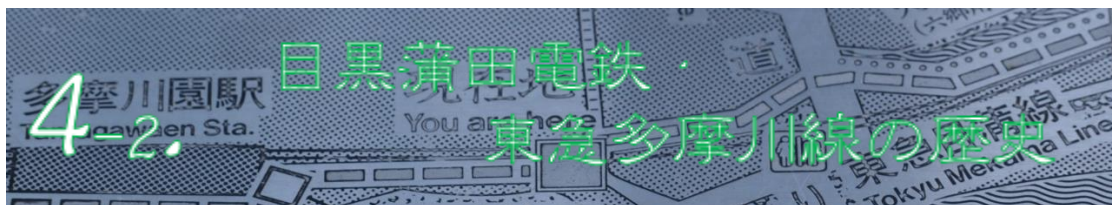
しかし、池上電鉄の計画区間と同様である目黒―蒲田間を計画し、すでに大部分を開通させていた目蒲電鉄とのバッティングを避けるため、路線変更を鉄道省に申請します。大正14年(1920)には路線変更が認可され省線(のちの国鉄)五反田駅への接続へと変更されます。昭和2年(1927)7月には既設区間の複線化完了、8月には雪ヶ谷―桐ヶ谷(廃止)が複線で開業します。このころ、池上電鉄は五反田―中延―馬込で乗合バス事業を開始し、続々とバス路線を開業させたほか、雪ヶ谷―国分寺間や池上―大森間や五反田―白金猿町間などの免許を得ますが後者2つは完全に頓挫してしまいます。10月には桐ヶ谷(廃止)―大崎広小路間の開業と順調に路線を開業させていきます。昭和3年(1928)6月には大崎広小路―五反田間が複線高架で開業し、現在の池上線と同様の路線網となりました。同年10月、池上電鉄は上記の路線とは別に雪ヶ谷―新奥沢(廃止)に新奥沢線を開業させます。この路線は当初は国分寺線として計画されたものですがここでも目蒲電鉄とのバッティングにより頓挫してしまいます。

新奥沢線



▲新奥沢線開業当時の池上電鉄の路線図

ついに、昭和8年(1933)7月にはライバルであった目蒲電鉄の事実上の傘下となってしまいます。10月には正式に合併され、池上電鉄は消滅します。昭和10年(1935)には新奥沢線が廃止、昭和26年(1951)には旗ヶ岡駅の移設による旗の台駅での大井町線との接続、昭和47年(1972)には長原駅付近の地下化、平成元年(1989)には荏原中延駅付近の地下化が実施され、平成29年(2017)に全線開業90周年を迎えています。



目黒蒲田電鉄は荏原郡(現在の世田谷区の大部分・大田区・目黒区・品川区にあたる)などでの都市開発を目的とした田園都市会社の鉄道事業を分離して設立されたもので、大正11年(1922)9月に設立されました。目蒲電鉄は田園都市会社から大井町線(大井町―洗足間(後に大岡山に変更))と目黒線(目黒―丸子間(現・沼部))、武蔵電気鉄道(後の東京横浜電鉄)から蒲田支線(丸子―蒲田間・のちに蒲田線と呼称)の免許を譲り受け建設・経営を

することになります。大正 12 年(1923)3 月には目黒線が全線開通します。9 月末には蒲田線の竣工が予定されていましたが、9 月 1 日に関東に大損害を与えた関東大震災が発生し、一時工事が中止されますが 11 月に全線が開通し、目蒲線に改称されます。昭和 14 年(1939)には目蒲電鉄は東京横浜電鉄を吸収合併し東京横浜電鉄に改称、昭和 17 年(1942)には戦時統制の為、京浜電気鉄道や小田急電鉄を吸収合併し、東京急行電鉄と改称されます。この後、下丸子駅や鵜ノ木駅、本門寺道駅(後に道塚に改称・廃止)の開業や各駅の改称等があり昭和 21 年(1946)には矢口渡―蒲田間の新ルートが開業し、現在の路線とほぼ同様となります。平成 12 年(2000)には都営地下鉄三田線・営団(後の東京メトロ)地下鉄南北線への直通運転開始に伴い、目蒲線は多摩川駅を境に分断され、多摩川駅以南は多摩川線・多摩川駅以北は目黒線となりました。



▲分断直前の東急目蒲線路線図



東急池上線・東急多摩川線では令和元年(2019)現在、形式としては 7000 系・1000 系の 2 種類が活躍していますが、1000 系には改造が施された 1500 番台や「きになる電車」ラッピングが施された車両が存在します。昨年 11 月末まで活躍し、養老鉄道へと譲渡された 7700 系を含め、5 種類をここでは紹介します。



7000 系(2 代目)は雪が谷検車区に 3 両編成 15 本の合計 45 両が所属しています。2007 年～2011 年にかけて 7 編成が増備されましたが、計画変更のため、一時的に増備が取りやめられていました。2017 年～2018 年にかけて再び増備が再開され、老朽化していた 7700 系を置き換えています。基本的な設計は東横線を走る 5000 系と同一となってい

ます。



1000 系(1500 番台を除く)は雪が谷検車区に 3 両編成 8 本の合計 24 両が所属しています。かつて東横線・目蒲線用で 4 両編成で運用されていた編成と池上線用に製造されたものの当初は 4 両で落成し、目蒲線で運用されていた編成が存在します。いずれも 3 両編成化されて池上線用へ転用されています。



1000 系 1500 番台は雪が谷検車区に 3 両編成 8 本の合計 24 両が所属しています。1724 編成を除く 7 編成はかつて東横線で日比谷線直通用に運用されていた 1000 系を 3 両編成化したうえで改造したのですが、1724 編成は池上線用として 4 両で目蒲線に投入され、3 両に改造後にしばらく運用していたものを改造したものとなっています。



「きになる電車」ラッピングは戸越銀座駅の木になるリニューアルの一環として 1017 編成に 2016 年 3 月から施されています。ラッピングはかつて目蒲線や池上線などで活躍していたデハ 3450 形のツートンカラーを踏襲し、車内には木製の素材が多用されています。



7700 系は雪が谷検車区に 3 両編成 6 本の合計 18 両が所属していました。(2018 年 4 月当時)すべての編成が東急旧 7000 系を改造したもので 4 両で目蒲線に投入された後に 3 両化され池上線に転用されています。中には車齢が 50 年を超えるものもありましたが養老鉄道への譲渡が決まり、2018 年 11 月に東急からは完全引退しています。

6. 池多摩各駅の紹介



五反田駅

開業…昭和3年(1928)

乗降客数…115,363人(平成30年(2018))

JR山手線の高架線路のさらに上にある珍しい構造の駅で、駅舎は駅ビル「レミィ五反田」と一体化され、JR五反田駅との間に連絡改札があります。かつてはこの駅から白金方面への延伸計画がありましたが頓挫してしまっています。



大崎広小路駅

開業…昭和2年(1927)

乗降客数…8,537人/日(平成30年(2018))

当初は池上線の終点として開業した駅で五反田駅延伸に伴い途中駅化しました。平成20年(2008)～平成26年(2014)にかけて山手通りの架道橋架替工事のため、リニューアルが行われました。五反田駅へは徒歩で行けるほど駅間距離が短くなっています。



戸越銀座駅

開業…昭和2年(1927)

乗降客数…20,860人/日(平成30年(2018))

全国的にも有名な戸越銀座商店街の最寄駅で木になるリニューアルが実施され、駅舎やホーム上屋が多摩産木材で造られています。かつては隣の大崎広小路駅との間に桐ヶ谷駅が存在しましたが1953年8月を持って廃止されています。



荏原中延駅

開業…昭和2年(1927)

乗降客数…13,881人/日(平成30年(2018))

平成元年(1989)に連続立体交差化により地下化されました。また、目蒲電鉄が荏原町駅と中延駅を先に開業させたために、池上電気鉄道は中延駅を仮称としていましたが現駅名へ変更したと言われています。



開業…昭和 2 年(1927)

乗降客数(池上線のみ)…14, 808 人/日(平成 30 年(2018))

開業当初は旗ヶ岡駅という駅名で現在とは異なる位置にありましたが、大井町線旗の台駅との統合に伴い現在の形になっています。この駅でも木になるリニューアルが行われ、ホーム上屋が木造となっています。



開業…昭和 2 年(1927)

乗降客数…16, 124 人/日(平成 30 年(2018))

昭和 48 年(1973)に駅至近にある環七通りの踏切解消のために地下化されました。駅舎上階には、東急ストアなどの店舗が入居しています。また、池上線・多摩川線では珍しく改札内にファストフード店が入居しています。



開業…昭和 2 年(1927)

乗降客数…19, 202 人/日(平成 30 年(2018))

駅名の通り、駅前を中原街道を渡った先には沿線有数の桜の名所であり、日蓮宗の創始者である日蓮が足を洗ったことが名の由来といわれる洗足池があり、今年 9 月に開館した勝海舟記念館のほか勝夫妻の墓もあります。



開業…昭和 2 年(1927)

乗降客数…15, 525 人/日(平成 30 年(2018))

開業当時は石川駅という名称でしたが昭和 3 年(1928)に石川台駅に改称しています。

周辺は呑川などの影響により地形の変化が激しいため、駅の洗足池駅寄りには掘割になっている一方、雪が谷大塚駅寄りには築堤となっています。



開業…大正 12 年(1923)

乗降客数…25,649 人/日(平成 30 年(2018))

開業当時は雪ヶ谷という駅名でしたが昭和 8 年(1933)の調布大塚駅との統合を経て、昭和 18 年(1943)に雪ヶ谷大塚駅に改称、昭和 41 年(1966)に現駅名に改称しています。

雪が谷検車区が隣接しており、入出庫列車は当駅発着となっています。



開業…大正 12 年(1923)

乗降客数…27,422 人/日(平成 30 年(2018))

東海道新幹線・JR 品鶴線(横須賀線・湘南新宿ライン)の線路の真上にある珍しい駅。駅名の由来は近隣の御嶽神社に由来しています。乗降客数は池上線内では五反田・蒲田・池上に次いで第 4 位の多さとなっています。



開業…大正 12 年(1923)

乗降客数…16,637 人/日(平成 30 年(2018))

開業当時は末広駅という名称でしたが昭和 3 年(1928)に東調布駅、昭和 11 年(1936)に久ヶ原駅、昭和 41 年(1966)に現駅名に改称しています。駅の東側は東急によって分譲地として開発されたほか、大田区でも有数の高級住宅街となっています。



開業…大正 15 年(1926)

乗降客数…16,483 人/日(平成 30 年(2018))

開業当時は慶大グラウンド前駅という名称でしたが昭和 11 年(1936)に現駅名に改称しています。臨時駅として開業したものの、後に一般駅となっています。また、多摩川線と池上線との並行区間のため、下丸子駅や武蔵新田駅への距離は近くなっています。



開業…大正 11 年(1922)

乗降客数…36,929 人/日(平成 30 年(2018))

池上電気鉄道設立の所以である池上本門寺の門前町で、10 月の御会式と呼ばれる祭りの際には 30 万人以上の人々が集まります。

東急唯一の構内踏切があるほか、駅ビル建設(令和 2 年(2020)完成予定)により、駅舎は建て替え中で仮駅舎にて営業しています。



開業…大正 11 年(1922)

乗降客数…8,597 人/日(平成 30 年(2018))

終点の蒲田駅からの距離が近いいためか、乗降客数はあまり多くはありません。駅前には多摩堤通りが通っており、蒲田駅発着の多くのバス路線が通っています。(いずれも東急バスが運行)



開業…大正 11 年(1922・池上電鉄)

乗降客数…169,257 人/日(平成 30 年(2018)・池上線と多摩川線の合計)

池上線と多摩川線の両路線のターミナルとなっており、乗降客数は圧倒的に多くなっています。駅ビルである東急プラザ蒲田の「かまたえん」には都内唯一の屋上観覧車があります。



開業…大正 12 年(1923)

乗降客数…25,908 人(平成 30 年(2018))

開業当時は矢口駅という名称でしたが昭和 5 年(1930)に現駅名に改称しています。かつては当駅と蒲田駅との間に道塚駅がありましたが昭和 21 年(1946)に廃止となっています。日体大付属荏原高校の最寄駅の為、学生の利用が多くなっています。



開業…大正 12 年(1923)

乗降客数…26,788 人/日(平成 30 年(2018))

開業当時は新田駅という名称でしたが翌年には現駅名に改称されています。駅名の由来は新田義貞の息子である新田義興を祀っている新田神社が至近にあることです。また、駅近くには大田区コミュニティバス「たまちゃんバス」が乗り入れています。



開業…大正 13 年(1924)

乗降客数…36,883 人/日(平成 30 年(2018))

キヤノンの本社があることや多摩川沿いの工場跡地を利用した大型マンションの建設により乗降客数は多摩川線内では蒲田駅に次ぐ多さとなっています。かつては蒲田駅や大森駅、渋谷駅などからのバスが乗り入れていましたが現在は廃止されています。



開業…大正 13 年(1924)

乗降客数…20,162 人/日(平成 30 年(2018))

目蒲線時代には 4 両編成で列車が運行されていましたが当駅は 3 両分のホームしかない為、1 両分のドアカットを実施していました。また、近隣の嶺町小学校は今ではポピュラーとなった「揚げパン」の発祥の地であり、駅には売店も付属しています。



開業…大正 12 年(1923)

乗降客数…11,058 人/日(平成 30 年(2018))

開業当時は丸子駅という名称でしたが大正 13 年(1924)には武蔵丸子駅、大正 15 年(1926)には現駅名に改称されています。多摩川の土手からはかなり近く、天気の良い日には土手からは遠く富士山を望む事が出来ます。



開業…大正 12 年(1923)

乗降客数(池上線のみ)…4,082 人/日(平成 30 年(2018))

大正 15 年(1926)に丸子多摩川駅に改称、昭和 6 年(1931)には多摩川園駅、平成 12 年(2000)に目蒲線の南北分割とともに現駅名に戻りました。かつては駅の近隣に多摩川園遊園地がありましたが廃園となり、跡地は田園調布せせらぎ公園となっています。



最後まで記事をお読みいただきましてありがとうございました。池上線は全線開業 90 周年を記念して「生活名所」プロジェクトや池上線乗車フリーデー、「池上線全線祭り」などがあり世間でも注目を集めたのではないのでしょうか。(他路線でもこの成功例を利用して全線フリーデーが行われたり…)

「池多摩」は都会にありながらもどこか懐かしい雰囲気を残した路線となっています。10 月 11 日～13 日には池上駅近くの池上本門寺で御会式(日蓮上人の命日に際し行われる日蓮宗の法要のこと)も盛大に行われます。ぜひこの際、「池多摩」沿線を訪れてはいかがでしょうか。

出典

東京急行電鉄 50 周年史(編・東京急行電鉄社史編纂委員会)

東京急行'82(編・東京急行電鉄広報室)

東京急行電鉄ホームページ「2018 年度乗降人員」

<https://www.tokyu.co.jp/company/business/railway/passengers/>

Wikipedia-「東急池上線」「東急多摩川線」「東急目蒲線」「目黒蒲田電鉄」「池上電気鉄道」



高校 2 年 中田 和志

皆さんは京急に乗ったことがありますか？高輪に来る際に使う人も多いですね。羽田空港に行くときや三浦半島にマグロを食べに行ったりするときにも使ったことがあるのではないかと思います。そんな京急には、現在 600 形、2100 形、1000 形、**1500 形**の 4 種類の旅客車両が走っています。



▲左から 600 形、2100 形、新 1000 形(ここではステンレス車)です。どれも似たような顔をしていますね。しかし 1500 形はというと…



こ れ が 1 5 0 0 形 だ

これまで見てきた 3 車種と全く違うデザイン！なんだこの車両は！

このように、600 形等と 1500 形との間には大きな違いがあります。

そんな今の京急の中で異彩を放っている 1500 形について書いていきたいと思います。



▲ちなみに旅客車両のほかには事業用、救援用としてDET 11・12 形、DET 15・16 形、DET 17・18 形が在籍しており、黄色い車体色に赤帯が特徴になっています。写真左がDET 11・12 形で写真右がDET 17・18 形です。

1 1500 形との特徴

1500 形は 1985 年(昭和 60 年)に登場した、3 扉ロングシートの旅客車両です。1958 年(昭和 33 年) に登場した 1000 形以来の浅草線直通用車両として開発されました。製造時の大半の車両は界磁チョップパ制御を採用しており、加減速を重視した 800 形(1978 年登場)と高速走行を重点に置いた 2000 形(1982 年登場)の間をとったような性能になりました。車内も特に派手ではないものの、着席者にとっても立ち客にとっても快適な環境になり、全体的にバランスの取れた車両になりました。



▲現在は車内の水準を当時の最新型である新 1000 形アルミ車と同程度にする車体更新工事を実施したため、登場時の内装を保っている編成はいませんが、立ち客にも着席者にも快適な環境になっています。各ドア上には LED スクロール式の案内板(写真右)が設置されており、乗っている列車の種別・行先や次の駅の案内・乗換案内などを流すことができます。

また、1500 形の特徴として鋼製車とアルミ車の二種類いることが挙げられます。鋼製車は 1501 編成から 1517 編成までの 5 編成、その他大多数の編成はアルミ車です。が、外見上に大きな差はありません。ちなみに昔の鋼製車には下の写真のような幅 340 mm の戸袋窓が備わっていました。



▲実車の写真がないので CG で再現してみました。側面に 3 つあるドアの横にある窓が戸袋窓です。この戸袋窓が付いた 1500 形は鉄研制作の bve 京急本線・空港線にも登場しているのでぜひ探してみてください！

2 1500 形の歴史

ここでは、1500 形(と京急)の歴史を写真も交えて紹介します

1985 年…4 連の営業運転開始(1501 編成、1505 編成、1509 編成の鋼製車)



▲意外かもしれませんがこう見えて 35 年ランナーなのです。

登場当初は普通運用や 4 連を 2 本つなげて急行・特急・快特運用に就きました。

今でこそすべての車両と連結できる車両ですが、後々登場する 600 形、2100 形、新 1000 形や 3 扉改造後の 2000 形が出てくるまでは 1500 形同士でしか連結できませんでした。

1988 年…6 連・8 連の営業運転開始(アルミ車)

1989 年…浅草線への乗り入れ開始(定期列車は 8 両編成のみ)



▲今では京成線の青砥・佐倉、北総線の印旛日本医大にもいきます。

1990 年…vfwf 制御の車両が登場(1700 番台・8 両編成のみ)

1992 年…朝ラッシュ上りの浅草線直通特急が 1500 形に統一(金沢文庫～川崎は 12 両)



▲1997 年には平和島・青物横丁のホーム延伸を受けて、浅草線直通の特急も品川まで 12 両運転を開始しました。たまに黄色い電車や青い電車も 12 両の運用に入ります。

ちなみに 12 両運転自体は 1974 年に金沢文庫→横浜で始まっています。(開始当時は平日朝の上り品川行きの特急 4 本のみ)

1995 年…一部の車両を除き京急線内快特の 120 km/h 走行開始(品川～横浜のみ)



▲現在では名物になっている(?)快特の 120 km/h 運転ですが、95 年以前は最高 105 km/h と 15 km/h も遅かったのです。ちなみにその時の日中の快特は品川～横浜を川崎のみの停車で 15 分で走っていました。(今は 19～20 分ぐらいです)

1997 年 4 月…1533 編成が土砂に乗り上げ損傷を受ける。1 年後に復帰。

1999 年…浅草線直通の快特の 120 km/h 走行開始

2001 年…車体更新工事開始

2006 年…主回路換装工事(界磁チョッパ制御から vfwf 制御に変更)開始



▲皆さんは電車が発車(停車)するときに流れる「音」を聞いたことがありますか？この音は制御装置という電車の床下に装着されている物から発せられており、有名なものと京急新 1000 形アルミ車の「ドレミファインバーター」というドイツ・シーメンス社製のものがあります。実は 1500 形から発せられる音は全部で 4 種類あり、この 4 種類によって車両の形態・経歴を見分けることもできます(上級テクニックですが…)

2009 年…車体更新工事終了

2010 年 5 月…京急蒲田駅の上り線が高架化



▲この改正にて新種別「エアポート急行」が誕生しました。従来走っていた品川方面に加え、20 分間隔と本数は少ないものの横浜方面にも急行が走るようになりました。実は 99 年まで横浜方面にも急行が走っていたのですが、今回誕生した急行の停車駅は昔のそれとは大幅に違うものになりました。横浜方面のエアポート急行には 1500 形を始めとする京急車に加えて、都営浅草線の車両も充当することがあります。

参考 昔の急行と今のエアポート急行の停車駅の違い(京急川崎～金沢文庫間)

今：京急川崎、京急鶴見、神奈川新町、仲木戸、横浜、日ノ出町、井土ヶ谷、弘明寺、上大岡、杉田、能見台、金沢文庫

昔：京急川崎、(鶴見市場)、京急鶴見、(花月園前)、生麦、子安、神奈川新町、横浜、日ノ出町、黄金町、(井土ヶ谷)、(弘明寺)、上大岡、京急富岡、(能見台)、金沢文庫

※鶴見市場、能見台、井土ヶ谷、弘明寺は混雑時間帯に停車、花月園前には競輪開催時に一部列車が停車。いずれの急行も金沢文庫以南は各駅に停車。

このように、かなり異なることがわかります。新規停車駅の一つの仲木戸は JR の東神奈川駅と連絡通路で結ばれており、乗り換えに便利な駅です。

2010 年 10 月…羽田空港国際線ターミナル駅が開業

従来国内線だけの発着だった羽田空港が再国際化したことに伴い京急と東京モノレールはそれぞれ新駅を作り、新しいターミナルへのアクセスを図りました。

この国際線ターミナル駅は現在京急で一番新しい駅です。

ちなみに 2020 年 3 月には現状国内線の対応に使われる第 2 旅客ターミナルでの国際線対応に伴い、「羽田空港国際線ターミナル駅」は「羽田空港第 3 ターミナル駅」に、「羽田空港国内線ターミナル駅」は「羽田空港第 1・第 2 ターミナル駅」となります。

2012 年 9 月…1701 編成が追浜～京急田浦間で土砂に乗り上げ廃車。1500 形初めての廃車が発生。



▲1500 形初めての廃車になったのは京急で初めて **v**v**v**f インバータを積んだ 1701 編成でした。この事故により、金沢八景～逸見間は数日の間運休しました。また、1701 編成の品川寄りの先頭車の 1706 号車は、金沢検車区(金沢文庫～金沢八景間にある車庫)で脱線復旧訓練機材(実際の車両を使って脱線時のシミュレーションをするための車両)として残されています。

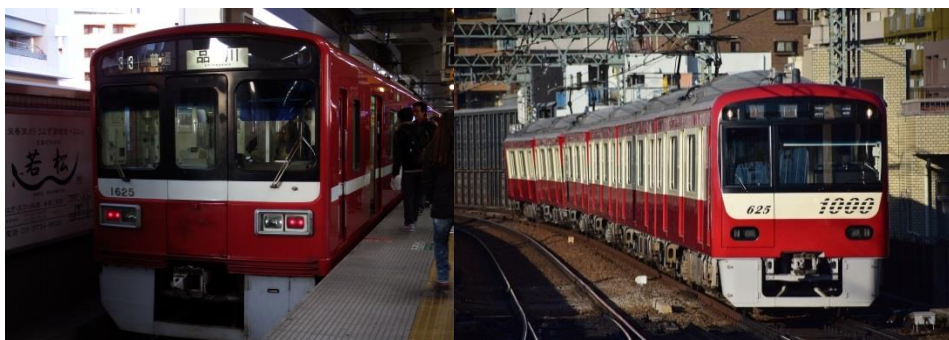
2012 年 10 月…京急蒲田駅が完全に高架化



▲(少々画像が小さくてわかりにくいですが)左から地平時代(工事中)・上り線高架後・現在(工事完了後)の京急蒲田駅を大体同じような場所から撮った写真です。現在の京急蒲田駅はその見た目から「蒲田要塞」と揶揄されることもあります。

ちなみに左 2 枚の写真にある踏切は、毎年 1 月 2 日・3 日に行われる箱根駅伝の時に出ていたあの有名な(?)踏切です。

2013 年…1600 番台の車両の 1500 番台化が始まる。



▲いろいろな事情があつて 1600 番台を名乗る 1500 形は改番せざるを得なくなりました。詳しくは後程…。ちなみに上の二つの写真はどちらも 1625 編成です。

2014 年 5 月…川崎大師の大開帳奉修に合わせ 1501 編成が「大師線赤札号」に。



▲一番左が「大師線赤札号」です。白帯がないと違和感ありますね…。こんなに派手なラッピングなのに 1 ヶ月しか走りませんでした。

2015 年…主回路換装工事終了

2016 年 1 月…前面幕の led 化が始まる。なお 3 か月弱で工事が終了した模様。



▲before(左)&after(右) ちなみに側面は変わらずに幕を採用しています。

この LED 化に伴い、当時の京急車は 800 形と 2000 形を除きすべての車両が前面幕の LED 化が達成しました。もっとも今の時点では 800 形と 2000 形は鬼籍入りしているので…

2016 年 6 月…1600 番台の車両の 1500 番台化が終了。

2018 年 2 月…1521 編成が「京急 120 年の歩み号」に。一年間走行。



▲4 両の 1521 編成が 4 両それぞれ違う塗装になりました。浦賀方から大正時代のデ 51 形の塗装、赤・黄色の昭和中期の塗装(一番右の画像)、普通の 1500 形の塗装(白帯)、600 形や 2100 形の塗装(太い白帯)になっていました。この車両は普段は大師線を中心に走っていましたが、稀に本線、逗子線、久里浜線を走ることもありました。



▲文章中に出てきた「デ 51 形」。今はファインテック久里浜で静態保存されています。毎年 5 月に行われる京急ファミリー鉄道フェスタで見ることができます。

2018 年 7・8 月 城ヶ島マリンパーク号・成田山号運転



▲2018 年の 7 月と 8 月の 4 日間、かつての名物(?)だった城ヶ島マリンパーク号と成田山号が復活しました。その運用には京急から 1707 編成、京成から 3038 編成が充当して話題を呼びました。城ヶ島マリンパーク号は京成成田→三浦海岸を京成線内は特急、京急線内と浅草線内を快特で走り、成田山号は三崎口→京成成田を全区間特急(京成押上線内各駅と京成小岩にも停車)で走りました。

3 複雑すぎる(!?)1500 形の経歴

1986年に製造・営業開始、1993年には全166両が出揃った1500形ですが、実は登場当初から2015年ごろまでは複雑な組成変更、工事(更新工事やVVVF化改造)、更には車番変更が行われていました。そんな1500形の特徴、運用範囲などをグループに分けて解説していきます。

グループ1 4両編成 (1501編成～1517編成)

グループ1に分類されるのは1500形の中でも最初期に作られた4両編成5本です。すべての車両は鋼製車です。このグループの特徴は製造から比較的動きが少ないことで、他のグループの車両が編成組み換え、車番変更…など変更点が多い中、このグループの車両は登場時のままの編成を維持しています。また、このグループの車両は1995年に行われた線内快特の120km/h化に伴う非常増圧ブレーキの装備工事をしなかったため、このグループの車両は快特として走ることができません。

運用範囲…大師線を中心に本線・逗子線・久里浜線を走行(特急以下の種別で本線も走る)



▲**グループ1**の1505編成(左)と1509編成(右)。普段は大師線にこもっていることが多いですが、写真右のように本線を走ることもあります。専ら普通車ですが。

ちなみに平日朝の横浜方面からの特急羽田空港行は一部、金沢文庫で前に4両神奈川新町行を増結するのですが、その増結車にはよく**グループ1**の車両が運用に入ります。

グループ2 6両編成(1529編成～1593編成)と4両編成の一部(1521編成、1525編成)

グループ2に分類される大半の車両は今の6両編成の1500形です。一見普通の6両編成に見えますが、彼らの中で製造当初の編成を保っている編成は少数です。

現在グループ2で活躍している6両編成の多くは8両または4両で登場時から活躍していました。(一部の車両は製造直後の組成変更に伴い6両編成で活躍していました。)

グループ1の車両が鋼製車なのに対し、グループ2の車両はアルミで車体ができています。アルミ車体にしたことで車両が軽量化された結果、鋼製車とは仕様が若干変更され、前面の雰囲気もどこか異なる形になりました。

彼らが製造された当初、8両編成には1600番台の車番、4両編成には1500番台の車番を付けていました。8両編成の1600番台はすべての車両が電動車という訳ではなく、付

随車を2両連結した組成になりました。この付随車には1900番台の車番が与えられました。



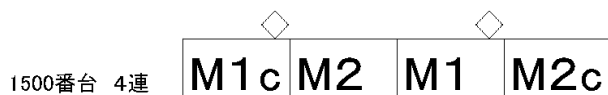
▲8両編成の1600番台は他の8両編成と区別なく運用され、羽田空港～印旛日本医大の急行や泉岳寺～三崎口の快特にも充当されました。

一方、4両編成の1500形も他の車両と区別されることなく走っていました。



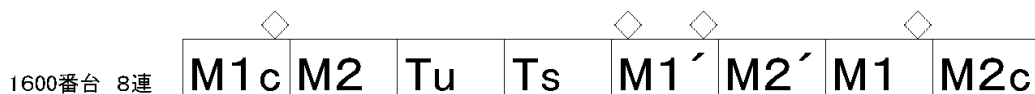
▲当時の4両編成は普通運用のほか、羽田空港～浦賀・新逗子を結ぶ列車にも使用されていました。これらの列車は羽田空港を特急浦賀(新逗子)行として発車、京急蒲田駅で進行方向を変えて川崎手前で泉岳寺からの快特を退避、そのまま京急川崎で快特の後部に連結します。その後、金沢文庫駅まで連結して、解結後は普通として浦賀(新逗子)まで向かうものでした。

ここから複雑になるからいったん編成表に



浦賀方

品川方



▲ここまでの話をまとめるとこんな感じになります。記号「M」の意味は電動車(Motorcarの頭文字)(1500番台・1600番台の車両)で「T」の意味は付随車(Trailerの頭文字)(1900番台の車両)を指しています。(1600番台の一部はTuとTsを抜かした6両編成)

1991年にグループ2最後の1549編成が落成したことでグループ2の車両が揃い、計104

両と 1500 形の中で最大勢力を誇るようになりました。(後に 6 両がグループ 3 に編入)

車両が出揃っておよそ 10 年たった 2002 年、新 1000 形の製造が始まりました。今でこそ 6 両編成も相当数存在するこの形式だが、2012 年までは 8 両編成と 4 両編成のみ製造していました。これは新 1000 形に限らず、2100 形も 600 形も 1500 形(一部除く)も 8 両編成 or 4 両編成のみの製造にとどまっていた。そのため 2002 年当時の 6 両編成は、800 形と旧 1000 形が多数と 1500 形が少数存在という、最新車がほとんど入っていない状態でした。

そんな中、新 1000 形の増備によって旧 1000 形が廃車されると、6 両編成が大幅に足りないことになりました。そこで京急は、4 両の 1500 形(1500 番台)と 8 両の 1500 形(1600 番台)を 1 本ずつ用意してそれらを組み替えして 6 両編成×2 にしよう！！という計画を生み出しました。



▲旧 1000 形(左)と新 1000 形アルミ車(右)。旧 1000 形は総計 356 両が製造された昭和の京急の顔でした。(その大半+800 形+2000 形を置き換えた新 1000 形って一体…)

その計画に基づき、2006 年頃から新 1000 形の 4 両編成と 8 両編成が 1 本製造される度に 1500 形の 8 両編成と 4 両編成が本線から離脱していき組成を変更していきました。

しかし、この計画には一つ問題がありました。

前のページの編成表を見てもらえれば分かりますが、8 両と 4 両を一本ずつ揃えた 12 両の 1500 形には電動車が 10 両に付随車が 2 両います。このまま 6 連化すると 6M0T(元 1500 番台の車両 4 両と 1600 番台の車両で構成)と 4M2T(元 1600 番台の車両で構成)の編成ができてしまい、このうちの 4M2T の編成は加減速が悪くダイヤに遅れを生じさせる可能性が出てしまいました。

そこで、4M2T の編成を vvvf 化して性能を上げ、更に 6M0T の編成も一気に vvvf 化しようという計画ができました。この計画は順調に進められ、2015 年に計画上のすべての編成の vvvf 化が完了しました。なお、1521 編成と 1525 編成はセットになる 8 両編成の

不足からvvvf化と6連化が見送られ、4両編成の界磁チョッパ制御のまま残ることになり、結果として「グループ1」の編成に近くなりました。

この工事が終盤に近付いた2012年、新1000形に6両編成が誕生しました。当時はステンレス車の製造に切り替わっており、1300番台の車号が与えられました。1300番台は主に当時20編成以上残っていた800形を置き換えるために導入されました。

しかし1300番台を製造していくとある問題が生じるようになりました。新1000形は1000番台～1100番台が8両編成、1400番台が4両編成、1300番台が6両編成という形で製造されていましたが、これに基づく、1300番台の車両が16編成しか製造できなく、これでは800形を置き換えることができませんでした。

では残る1500番台～1900番台はというと、1800番台を除き1500形が使っていたのです。ちょうどその頃、かつて8両編成を示した1600番台の多くの車両が6両編成になっており、仕様もかなり1500番台の6連に似てきたことから、1600番台の車両を1500番台に改番しよう！！という計画が実行されました。

当時残っていた1601編成～1649編成の9編成は、1601編成→1561編成、1607編成→1565編成…という形で順次改番され最後に1625編成が1577編成に改番されたことで2005年頃から始まった1500形の一連の大変革が終わりました。

それ以降、1500形に大きな動きはなく、現在まで推移しています。

運用範囲…(1521編成・1525編成)：大師線中心に本線、久里浜線、逗子線、空港線
その他の編成：本線普通・エアポート急行運用中心



▲8両編成と4両編成で大半が製造された「グループ2」の車両でしたが、結果として大半の車両が6両編成となり、8両編成に至っては消滅してしまいました。

ちなみに、編成変え中に4両編成を示すはずの1500番台の車両が、6両にするための1600番台(当時の1600番台は8両が基本)の入場に伴い2両のユニットを2つ貰ったことで8両編成を組んだこともあるようです。

1541編成と1545編成がその対象で、共に他の8両編成と変わらず運用されていました。

「グループ3」 8両編成(1707編成～1731編成+1701編成)

グループ3に分類されるのは1500形の中でも最後の方に作られた今の8両編成です。このグループの車両は京急初のVVVFインバーターを搭載した車両として登場して、1990年の登場時から現在まで組成を変更することなく活躍してきた車両です。

1701編成・1707編成・1713編成が完全に新製された車両だけで組成されたのに対し、1719編成・1725編成・1731編成はそれぞれ1601編成・1607編成・1637編成に入っていたサハ(1900番台)を抜き取って組成されています。(ちなみに1601編成と1607編成は他の編成の電動車を抜くことで再度8連化、1637編成はそのまま6両編成になりました。)

現在は他の8両編成と区別されることなく、三浦半島から千葉県の方まで走っています。(成田スカイアクセス線には通常入りません)

なお、1701編成は2012年9月の脱線事故により廃車となりました。

運用範囲…京急本線・逗子線・久里浜線・空港線

都営浅草線・京成押上線・京成本線(青砥～宗吾参道)・北総線



▲羽田空港へのアクセスや貸切列車までやってしまう1500形の最終形態です。製造時から一度も変化しないその組成に変化が来るときはあるのか注目です。



▲ここ最近、京急では主要駅にホームドア設置工事を行っており、2019年度は京急蒲田、京急川崎、横浜、上大岡の各駅に設置されます。そんなホームドア輸送に1500形が使われることがありました。この日は1725編成+1501編成が使われました。

4 あとがき+α

ここまで長々と一つの形式について書いてしまいました。書き始める前は写真もあるし資料もあるしすぐに書き終わるだろうと思っていたものの、結局提出期限一日前まで書き続けてしまいました。特に「グループ2」の部分の説明、言いたい内容をかなり無理やり詰め込んだかったので説明がかなり飛んでいたり細かい部分までは書けませんでした。もっと詳しい1500形の歴史や組成変更を知りたい場合は下にある参考文献を買ってみたりして読んでみることをおすすめします。正直この形式沼です

最後に。鉄研ブースの運転体験シミュレーター(bve)頑張ったので楽しんでください！京急線のシナリオにはあのカラフルになった1521編成や1600番台の1500形、戸袋窓がある鋼製車なども登場します！（もちろん南武線とかも楽しいですよ！）



▲こんな感じで登場します。(コイツは1700番台なのに何故か6両ですが…)

参考文献

- ・鉄道ピクトリアル NO.935 京浜急行特集号
- ・京急1000形 半世紀のあゆみ
- ・Wikipedia
- ・各種ブログ・個人運営サイトなど
- ・(私の記憶)

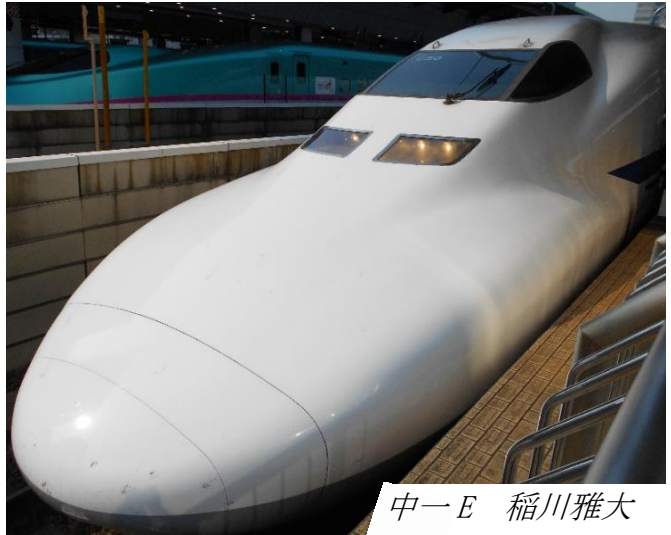
ちなみに私は1500形より新1000形の方が好みます。



700系



編成特集



中一E 稲川雅大

●挨拶

私は乗り鉄だが、葬式鉄でもある。最近の私の葬式鉄活動は「引退間近の700系に乗る」ということだった。(5300形✕快特も乗りに行ったが。)7月25日にあった鉄研の活動から一時的に抜け、品川ー東京駅間で、700系の定期運用であるこだま652号で当時最古参のC50編成に乗りに行った。

●簡単な700系の説明

皆さんは700系に乗車したことがあるだろうか。700系には0番台でJR東海所属のC編成と3000番台でJR西日本所属のB編成、7000番台で西日本所属のE編成に分かれていて、現在廃車が進んでいる。(ここではC編成にスポットライトを当てます)

700系0番台は0系や100系の置き換え用として1997年から2003年にかけ日本車輛製造・日立製作所・川崎重工にて16両編成60編成960両が新造され、登場時は300系と共にのぞみやひかり運用に入ったが、2007年3月からのN700系Z編成が導入され、定期運用のぞみが減少し、ひかり・こだま運用へ順次転用されていった。2009年のダイヤ改正により山陽新幹線内博多発着ののぞみから撤退、2010年から東京ー博多間ののぞみから撤退し、C編成の8編成が余剰となり、C11～18編成がJR西日本に転属した。(ただし臨時のぞみは博多まで走ることがある)そして2012年、のぞみ219号を最後にのぞみ定期運用から離脱し、N700系1000番台運用開始により順次離脱(廃車)が始まった。(今も臨時のぞみの700系は現役)さらにそれから5年経った2017年には東海道新幹線内「ひかり」から運用離脱。よって、東海道新幹線開業「時から続いたひかりの喫煙車」は52年の歴史に幕を閉じた。現在の残りはC50, 51, 52, 53, 54編成のみとなっていて、全般検査切れの編成の順番で廃車進行中だ。なおC編成は2019年度末で引退するが、B編成は山陽新幹線内ではしばらく走り続けるだろう。

(700系の全般検査の最後は2017年1月10日のC54編成なので、C54編成が最後まで残ると思われる。)

前ページ語注

*N700系Z編成…  (スモールA) に改造されたため、現在は存在しない。

*N700系1000番台…2013年に登場したJR東海所属の車両。通称「N700A」と呼ばれる。

運用中の編成

編成番号	製造	新製日
C51	日本車輛	03. 5. 23
C53	日本車輛	03. 8. 2

東京交番検査車両所所属(大井)

編成番号	製造	新製日
C50	日立	03. 5. 15
C52	日本車輛	03. 6. 27
C54	日本車輛	03. 9. 10

大阪交番検査車両所所属(鳥飼)

■廃車済みの編成

編成番号	製造	新製日	参考
C1 (9000 番台)	各社	97. 9. 28	量産先行車 13. 1. 16 で廃車 リニア・鉄道館に静態保存
C2	日立	99. 2. 3	13. 3. 4 付けで廃車
C3	日本車輛	99. 2. 5	13. 3. 12 付けで廃車
C4	日本車輛	99. 3. 2	11. 7. 4 付けで廃車

C5	川崎重工	99. 3. 5	13. 3. 21 付けで廃車
C6	日立	99. 4. 2	13. 5. 29 付けで廃車
C7	日本車輛	99. 5. 19	13. 10. 9 付けで廃車
C8	日本車輛	99. 6. 27	14. 1. 15 付けで廃車
C9	川崎重工	99. 7. 23	14. 2. 19 付けで廃車
C10	日立	99. 8. 25	14. 3. 31 付けで廃車
C19	日本車輛	00. 11. 28	13. 7. 18 付けで廃車
C20	日立	00. 12. 13	13. 11. 18 付けで廃車
C21	日本車輛	01. 2. 1	14. 7. 23 付けで廃車
C22	川崎重工	01. 2. 28	14. 5. 14 付けで廃車
C23	日立	01. 3. 27	14. 11. 17 付けで廃車
C24	日本車輛	01. 3. 14	14. 9. 9 付けで廃車
C25	日立	01. 5. 22	14. 10. 16 付けで廃車
C26	日本車輛	01. 4. 20	14. 12. 8 付けで廃車
C27	日立	01. 7. 18	15. 3. 30 付けで廃車
C28	日本車輛	01. 6. 19	15. 2. 20 付けで廃車
C29	川崎重工	01. 8. 24	15. 8. 24 付けで廃車
C30	日本車輛	01. 9. 2	15. 6. 2 付けで廃車
C31	日立	01. 10. 10	16. 1. 14 付けで廃車
C32	日本車輛	01. 11. 6	16. 2. 5 付けで廃車
C33	日立	01. 12. 5	16. 5. 11 付けで廃車
C34	川崎重工	02. 1. 9	16. 8. 26 付けで廃車
C35	日本車輛	02. 1. 23	17. 2. 8 付けで廃車
C36	日立	02. 2. 13	16. 9. 23 付けで廃車

C37	日本車輛	02. 3. 5	17. 1. 13 付けで廃車
C38	川崎重工	02. 4. 25	17. 3. 21 付けで廃車
C39	日本車輛	02. 4. 5	16. 10. 18 付けで廃車
C40	日本車輛	02. 5. 15	17. 5. 19 付けで廃車
C41	日本車輛	02. 6. 18	17. 9. 29 付けで廃車
C42	日立	02. 8. 2	17. 8. 25 付けで廃車
C43	川崎重工	02. 10. 9	17. 10. 30 付けで廃車
C44	日本車輛	02. 11. 13	18. 1. 5 付けで廃車
C45	日立	02. 12. 18	17. 11. 29 付けで廃車
C46	日本車輛	03. 1. 15	18. 9. 14 付けで廃車
C47	日本車輛	03. 2. 14	17. 6. 27 付けで廃車
C48	日立	03. 3. 11	19. 1. 9 付けで廃車
C55	日本車輛	03. 9. 9	18. 5. 4 付けで廃車
C56	日立	03. 9. 18	18. 8. 20 付けで廃車
C57	日本車輛	03. 10. 16	18. 7. 5 付けで廃車
C58	川崎重工	03. 10. 27	18. 12. 10 付けで廃車
C59	日本車輛	03. 11. 25	19. 3. 29 付けで廃車
C60	日立	03. 12. 26	19. 2. 18 付けで廃車

JR 東海→西日本に転属した編成（2010 年から東京－博多間ののぞみから撤退し、C 編成の 8 編成が余剰となり、C11～18 編成が JR 西日本に転属）チャイムはいい日旅立ちに変更された。（廃車は浜松ではなく、博多南で廃車。）

C11	川崎重工	99. 9. 8	17. 2. 10 付けで廃車
C12	川崎重工	00. 5. 17	16. 8. 29 付けで廃車
C13	日立	00. 5. 17	15. 10. 13 付けで廃車

C14	日本車輛	00. 6. 7	17. 1. 19 付けで廃車
C15	川崎重工	00. 6. 27	16. 10. 6 付けで廃車
C16	日本車輛	00. 7. 18	16. 1. 16 付けで廃車
C17	日立	00. 9. 6	16. 4. 1 付けで廃車
C18	日本車輛	00. 9. 21	16. 6. 30 付けで廃車

●特別塗装・ラッピングなど

2003 年の新幹線品川駅開業と東海道新幹線 40 周年に合わせ、「AMBITIOUS JAPAN!」キャンペーンが開始されるのに伴い、C1 編成の先頭車では「AMBITIOUS JAPAN!」と書かれたシールが貼られた。2005 年 9 月ごろからの全般検査により撤去された。

●2100 形・700 系・5500 形乗車記（泉岳寺～東京～泉岳寺）

14 時 52 分、泉岳寺駅へ行くと、接近メロディーが流れ出し、京急 2157 編成 13A 快特京急久里浜行きがのろのろと入線してきた。両開きのドアが開いた。いつもと同じ形式であるというのに、これから旅に出るという高揚感でワクワクさせながら 14 時 55



分、ドアが閉まり、泉岳寺駅 1 番線を発車。

14 時 57 分、品川駅に着いた。7 号車付近に乗っていた私は、ダッシュで京急線改札を降り、東海道新幹線切符売り場に行った。券売機で切符を買い、すぐ改札に行った。東京方面の発車標を見て、自由席と番線を確認。15 時 10 分発こだま 652 号、21 番線、自由席は 1-7、13-15 号車だった。つぎにデリカステーションという駅構内売店で静岡茶を購入（151 円）。（本当はお茶じまんが買いたかった）



購入後はすぐホームに行った。N700 系でもいいから 1 編成でも多く見たかったからだ。号車は 1・2 号車を選んだ。東京駅で折り返しをするからだ。



ひかり 520-X14



のぞみ 20-F3



のぞみ 2??-X23



そして、こだま 652 号の一本前であるのぞみ 20 号が発出したから、いよいよ 700 系に乗車する。駅の自動放送で「こだま 652 号 東京行が…おタバコが吸えるグリーン車は…」とあった。700 系だ。ヘッドライトは電球色。明るい。どんどん近づいてくる。ホームに入ってきた。車輪の音と、IGTB-VVVF のモーター音が重なり、音がホームに響く。ホームに停車した。まず私は編成を確認。C50 編成。最古参だ!!と思い、車掌さんは「700」と書かれた停止位置が正しいか確認した後、ドアを開けた。私は乗車する。早速客室に入り、(2011 年以来 700 系に乗っていないので) 懐かしい気持ちがよみがえる。リクライニングが思う存分できる場所を探し、(1 号車にはなく、2 号車に移って) 着席。そして、品川駅 22 番線を発車。まずは荷物を下ろし、リクライニングを思う存分する。最高だ。なんという落ち着きだろうか。N700 系のように静かすぎもせず、0 系程うるさくない音が丁度いい。なんでこんな素晴らしい車両を廃車にするのだろうか。不思議である。荷物を置いてデッキへ出る。電話室があった。(N700 系にはない) 電話室に入ると、「AMBITIOUS JAPAN!」の終着駅チャイムが流れ出し、あと 700 系車内にいることができるのはあと 3 分であることが分かった。寂しい。洗面台があった。電球蛍光灯が採用されているのは 700 系だけだ。これも撮影する。席へ戻り座席で 700 系の走行音、揺れを楽しんでいるとあっという間に東京駅 14 番線に到着。僕は到着後すぐにデッキに行き、HITACHI 2003 の製造銘板を撮り、ついに東京駅 14 番線のホームに降り立った。降りると幕を回していたので、静止画にして撮った。車番や N700 系より丸みのある車体を撮り、先頭に移動し、僕は次のように感じた。N700 系より丸みのある車体が美しい。顔がカモノハシのようでかわいい。15 分ほど待つと運転士が運転席に入り、ライトが点灯した。そこから 10 分ほどたった 15 時 41 分、のぞみチャイムが鳴り、700 系 C50 編成が発出した。C50 編成は 14 番線を後にした。「切符持ち帰りをお願いします」と駅員にいい、無効印を押してもらい、新幹線改札を出て、東京駅八重洲口に出た。すぐ PASMO



を取り出し在来線改札に入場。東海道線 E233 系 3000 番台 6 号車に乗り、ドリーム

パーク（発車メロディー）が鳴り響き、東京駅 10 番線を発車し、6 分で品川に到着。到着後、ダッシュで京急線ホームに行き、16 時発の快速成田空港行の（31T）5501 編成だ。品川駅を発車し 2 分程で泉岳寺。汗だらけの状態でパソコン室に戻った。



●2019 年度 700 系定期運用

通常の場合、700 系で運行。N700 系による代走の場合あり。乗車時は確認してください！

こだま 631 号 C 編成

東京（06:33 発）➡名古屋（09:09 着）

こだま 652 号 C 編成

名古屋（12:34 発）➡東京（15:16 着）



こだま 683 号 C 編成

東京（19:26 発）➡新大阪（23:26 着）

ひかり 441 号 B 編成

新大阪（06:03 発）➡博多（10:11 着）



ひかり 444 号 B 編成

博多（20:51 発）➡新大阪（23:32 着）



こだま 696 号 C 編成

新大阪（21:33 発）➡名古屋（22:35 着）

こだま 636 号 C 編成

名古屋（08:34 発）➡東京（11:16 着）



この他にも、現在も臨時のぞみとして博多や新大阪、広島まで走る列車もいくつかあります！臨時の 700 系のぞみが大増発される時期やのぞみ号を利用する機会があったら、700 系をお勧めします。

●自由席・指定席購入時における 700 系の見分け方

- ① 通常通り、（自由席・グリーン車でも）指定席を選択「新幹線 指定席」
- ② 方面を選択。「東海道・山陽/九州」
- ③ 乗車駅を選択。
- ④ 降車駅を選択。

- ⑤ 乗車日を選択。
- ⑥ 乗車時間帯を選択。
- ⑦ 人数を選択。(ここまでは N700 と同じ)
- ⑧ 喫煙ルームのない車両を選ぶ。

ここで自由席・指定席・グリーン車を選ぶ
(喫煙席も選べる)

- ⑨ 指定席の場合座席指定
- ⑩ 運賃を払う



編集後記

僕はこれまで 700 系について 3700 文字を打ち込んできた。これらを見ていると「俺ってこれだけ 700 系が好きだったのか〜」と再び感じるものである。これから引退まで入場券や学校から新幹線が見えることを利用して 2020 年 3 月引退の 700 系を見守っていこうと思う。これから引退までの 7 ヶ月間、700 系には頑張ってほしい。お読みいただきまして、ありがとうございました。

参考文献

J R 時刻表・JR 東海発行東海道・山陽新幹線時刻表

<http://blog.livedoor.jp/densuki7/tag/%E6%B5%85%E8%8D%89%E7%B7%9A>

JRCP オンラインショッピング (静岡茶)

700 系 0 番台・9000 番台編成表 ↓

<https://sirasagi683kei.wiki.fc2.com/wiki/%E6%96%B0%E5%B9%B9%E7%B7%9A%E7%B7%A8%E6%88%90%E8%A1%A8>

700 運用情報 ↓

<https://tubetrain.jimdo.com/700%E7%B3%BB%E9%81%8B%E7%94%A8%E6%83%85%E5%A0%B1/>

東海の部屋 ↓

<http://tokai-heya.cocolog-nifty.com/blog/2011/04/post-4b54.html>





2019/8/17 のぞみ 189 号

品川にて B3 編成

↓期待の新車、N700S 系 9000 番台 (通称 N700S)

2019/8/20 9:00 (ジャスト)

回送 981 号 品川にて J0 編成

JR 東海さん、全面 LED ライトが明るすぎですよ。





平成～令和 列車撮影レポ

中3 佐々木 啓仁 高2 牧野 敬介

～はじめに～

停車場執筆1回目の佐々木と牧野です。お察しがつくとは思いますが、これを書く以上私たちは「撮り鉄」です。昨年度の停車場の表紙写真も、表紙を佐々木が、裏表紙を牧野がそれぞれ担当させていただきました。

そんな私たちが執筆する撮影レポートをどうぞご覧ください。



昨年度の停車場表紙↑と裏表紙→の写真に選出された2枚

JR 貨物、西日本 山陰本線迂回貨物列車 (2018/8/28~10/8)



2018 年 7 月に発生した西日本豪雨による山陽本線不通の影響により、同年 8 月 28 日からの約 1 ヶ月間、岡山～米子～益田～新山口間で迂回貨物列車が運転された。

このうち伯備線内を EF64 形電気機関車が、山陰本線・山口線内を DD51 形ディーゼル機関車がそれぞれ牽引した。

小田急7000形 LSE 引退 (2018/10/13)



「LSE(Luxury Super Express)」の愛称で親しまれた、小田急電鉄のロマンスカー7000 形が 10 月 13 日のさよならツアーをもって営業運転を終了した。尚、同月 20,21 日に海老名検車区にて開催されたファミリーフェスタで展示された後、翌 22 日の朝に相模大野まで廃車回送され、38 年間の歴史に幕を下ろした。

また、最後まで残った 7004×11 編成の先頭車両は、2021 年春にオープン予定のロマンスカーミュージアムに展示される予定。写真左は、10 月 8 日に引退ツアーの一環で運転された団体列車。右は同年 7 月まで運行していた定期列車。

東急7700系引退（2018/11/24）



11月24日、東急電鉄7700系の引退を記念したイベントが開催され、雪が谷検車区の7901編成を団体臨時列車として、多摩川―蒲田―多摩川、多摩川―蒲田―雪が谷大塚間でさよなら運転が行われた。

先頭車デハ7701の前面LED表示機は、幕をイメージしたステッカーが貼られ、一部列車を除いて特製のヘッドマークを掲出して運転された。

JR 東日本 D51 498 復活30周年記念装飾（2018/11/10～）



11月10日より、JR 東日本高崎支社のD51形蒸気機関車(通称デゴイチ)498号機の復活30周年を記念したイベントに伴い、同機に30年前のオリエント急行牽引時をイメージしたオリジナル装飾とヘッドマークが掲出された。(2019年5月装飾及びイベント終了)

東急大井町線 有料指定席サービス「Q SEAT」開始(2018/12/14)



東急電鉄は12月14日より、大井町線で有料座席指定サービス「Q SEAT」を導入した。対象は平日夜の大井町始発の田園都市線直通長津田行き急行列車で、3号車に36席を設けている。指定席券は乗車当日の朝6時から、会員専用のチケットレスサービスで予約できるほか、大井町駅、旗の台駅、大岡山駅、自由が丘駅の窓口でも購入できる。尚たまプラーザ駅からは一般客の乗降も可能となる。

JR 東日本 篠ノ井線「おはようライナー」運行終了(2019/3/15)



3月15日、2004年から塩尻～長野間で運転されていた快速「おはようライナー」が翌16日のダイヤ改正で廃止される事になり、同日、最終列車が運転された。長野総合車両センターの189系6両編成（N102編成）が使用された。

JR 北海道 夕張支線廃止(2019/4/1)



3月31日をもって、JR北海道石勝線の新夕張—夕張間（夕張支線）が需要低下などの理由により営業を終了した。

同月16日のダイヤ改正で事実上の定期運行は終了となっており、それ以降は臨時列車として3両編成に増結の上運転された。

JR 西日本「サロンカー令和」号運転(2019/4/30～5/2)



4月30日から5月2日にかけて、団体臨時列車「サロンカー令和」が大阪—出雲市間の往復で運転された。網干総合車両所宮原支所の14系欧風客車「サロンカーなにわ」を使用したもので、同所のDD51形1191号機が牽引した。

横浜市営地下鉄ブルーライン 令和装飾(2019/5/1)



横浜市営地下鉄は改元に伴って、ブルーライン 3611 編成の前面に 5 月 1 日限定で「令和 R-1」の文字が書かれたステッカーを掲出した。

あらかじめホームページで運行表が掲示されており、当日多くの鉄道ファンの姿が見受けられた。

JR 東日本「信州カシオペア紀行」運転(2019/5/3～4)



5 月 3 日から 4 日にかけて、団体臨時列車「信州カシオペア紀行」が上野—長野間で運転された。

カシオペア用の E26 系客車が使われ、当初の牽引予定であった EF64 形 1053 号機に不具合が発生したため、EF64 形 37 号機牽引による運転となった。

JR 東日本 急行「津軽」運転（2019/5/18～19）



5月18日と19日、多客臨時列車急行「津軽」が湯沢―弘前間の往復で運転された。全区間で秋田車両センターのED75形767号機が高崎車両センターの12系客車6両を牽引した。

全区間において、特製のヘッドマークが掲出された。

京急 800 形引退(2019/6/16)



「ダルマ」の呼称で親しまれた京急電鉄 800 形が 6 月 16 日、品川―久里浜工場間のさよなら運転をもって 40 年の歴史に幕を閉じた。2016 年に復刻塗装となり、800 形のなかで最後まで残った 823 編成で運転され、だるまの形をした小型のヘッドマークが掲出された（写真右）。尚、同形の引退により、京急の片開き及び 4 扉の車両は消滅した。

箱根登山鉄道モハ1形 103-107号引退(2019/7/19)



箱根登山鉄道のモハ1形 103-107号が7月19日のさよなら運転をもって引退した。モハ1形は、1919年の箱根登山鉄道開業時からの車両であるチキ1形を改造したもので、車齢的には今年でちょうど100年となる。

また当編成は吊り掛け駆動方式を採用しており、台車から車内へ直に伝わる駆動音は多くの鉄道ファンから人気を博していた。尚、引退の1か月前から車両内外に引退記念装飾がなされた。当編成の引退により、モハ1形は104-106号の1編成のみとなっている。

JR 北海道「風っこそうや」運転 (2019/7/27~9/8)



7月より約1カ月間、JR 北海道宗谷本線（旭川～稚内間）において JR 東日本仙台支社のキハ48系「風っこびゅうコースター」を使用した多客臨時列車「風っこそうや」号が週末を中心に運転されている。

JR 東日本 ジョイフルトレイン「海里」 甲種輸送(2019/8/9)



8月9日、新造された HB300 系 4 両が新潟車両センターへ輸送された。この車両は、現在の羽越本線のジョイフルトレイン「きらきらうえつ」の代替用として製造され、10月5日から「海里(かいり)」として新潟―酒田間で営業運転を開始する予定。

～おわりに～

いかがでしたでしょうか。去年の高学祭終わってから今年の夏休みまでに運転された臨時列車や引退した車両などを撮影し、その中から厳選して掲載しました。駄文続きで解りにくかったかもしれませんが、最後までお読みいただきありがとうございました。





高 1A 中原 船登

0. はじめに

この記事は主に田端運転所に所属する EF65 の 1000 番台について書いてあります。駄文ですが最後まで付き合いいただけると嬉しいです。

1. EF65 とは

鉄道によく乗られる方、鉄道が好きな方は見かけたことがあるのではないだろうか？

車体の上の方にライトがあり、青とクリーム色に塗り分けられた機関車「EF65」は 1960 年代の急速な経済成長に伴って

増加した貨物、旅客需要に対応するため、系列としては国鉄の電気機関車最大の 308 輛が製造された。(うち、0 番台 135 輛 500 番台 17 輛 1000 番台 139 輛)



2. EF65-1000 とは

EF65-1000 は 0 番台 (一般型)、500 番台 (P 型/F 型) の欠点 (寒冷地対策、走行性能などにおける脆弱性) を改良し、旧型機関車の淘汰、0 番台、500 番台の置き換え用として製造されたもので、貨客に広く運用できることから PF 型と呼ばれる (P は客を表す passenger、F は貨物を表す Freight である)。そのため、製造当初から東北、上越線での重連運用等を念頭に置き、貫通扉が設けられている。製造期間が 1968 年～1978 年の 10 年間にわたり、前期型、中期型と後期型に分類される。

	ナンバープレート	パンタグラフ	扇風機	その他
前期型	切り抜き	菱形	無し	20系客車牽引装備有
中期型	ブロック		有り	20系客車牽引装備無
後期型		下枠交差		

ちなみに発注ごとに1次型～8次型で区分され1次型は当初ひさしを未装備で竣工している（後年、改造によって取り付けられている）

3. こんにちは！JR

国営企業だった日本国有鉄道(国鉄)は明治時代から選挙に当選するための公約に鉄道誘致を掲げるなど政治利用が相次ぎ、無計画な支線建設によって赤字が増大していた。その経営体制を1980年代に国会が問題視し、国鉄は不採算路線を廃止の上、日本電信電話公社(後のNTT)、日本専売公社(後のJT)とともにJR北海道・東日本・東海・西日本・四国・九州・貨物に分割、民営化された。それに伴い、JR東日本には1000番代139輛中41輛(1011・1013-1030・1052・1053・1098-1116・1118)が全車田端運転所に転属、配置された。(PF自体は貨物機が1986年11月1日のダイヤ改正で職員訓練のために転属)

民営化に伴い1978年3月31日発、1978年4月1日着で「旅立ちJR号」が上野・東京駅から民営会社6社の本社所在地(東日本は例外的に仙台)に向かって運転され、九州号にEF65-1129が、西日本号にEF65-1134が、東日本号にEF65-1016が充当され、日付変更後最初の停車駅で各機関車にJRのロゴが張り付けられた。

4. 減る運用、始まる廃車

民営化当初寝台特急7往復(出雲2往復・瀬戸1往復・彗星1往復・あけぼの3往復)、寝台急行4往復の定期運用があった田端のEF65だが列車の他系列化や高速バスの台頭による夜行列車の廃止などで運用が減少、1993年のダイヤ改正で寝台特急あけぼのの牽引機が同運転所のEF81に変更され、上野口の定期運用が消滅し(当時は東北新幹線の東京延伸に伴う上野東京連絡線撤去で上野口、東京口と区別されており、東海道線の運用をする機関車は旧田町車両センターに留置されていた)残された東京口の運用も1997年に寝台急行ちくまがJR東海の383系に、1998年に出雲、瀬戸が285系「サンライズ出雲・瀬戸」に引き継がれ、残すは寝台特急出雲1往復と寝台急行銀河のみになった。上記の

運用の減少により、1995年～2001年に初・中期形である

1011・1013-1030・1052・1053・1098・1099号機が廃車、1101・1116号機がJR貨物に譲渡された。

運用が減った1990年代だが悲しいことばかりでは無く、1998年にEF65-1118がスーパーエクスプレスレインボーの専用機関車として塗装が変更され、変更後はチェリーレッドを地色として側面に「EF65」と大きく白色でレタリングがなされ、オタクの間で虹釜と呼ばれていた。前ページの写真は同様の塗装変更を受けたEF81-95である。



5. 定期列車からの撤退

出雲、銀河での活躍が続いていた同機関車であったが2006年3月のダイヤ改正で出雲が、2008年のダイヤ改正で銀河が廃止され東京口においても定期列車が消滅、2009年までは臨時でEF66形充当の寝台列車の代走についた。

2009年、富士・はやぶさが廃止されると同機関車はイベント列車、工事臨時列車に使用されるのみとなり1100・1108-1114号機が廃車になった。2015年には1106・1107・1118号機が廃車となった。

1118号機については同年10月17日に高崎線北本～鴻巣で車両故障(後に復旧不可能と判断)を起こし、後続の貨物列車で北本駅まで回送、田端機関区所属のEF81-133号機が北本～田端運転所を牽引した。同機関車は先述の通り特別な

塗装であり、廃車予定は 1105 号機だったと考えられており、同塗装の EF81-95 が全般検査後も特別塗装を保っていることからこの機関車も故障してなければ現存すると考えられ、悲運な最後を迎えている。

6. 近年の運用

近年は専らレールなどの輸送に活躍しており高崎方面、小田原方面など直流機関車で運用できる範囲で運用されている。

また乗務員の訓練のため、田端運転所と黒磯駅の間を不定期で EF81 と共に E26 系（牽引機が 1 機の場合通常の編成が、2 機の場合は E26 系の電源車であるカヤ 27-501 を挟み込む形で使用されている。）

最も見やすいのは配 8936レ・配 8937レ(通称：宇都宮配給)でホッパー車を牽引する姿を見ることができる。同列車は不定期列車であるが、毎週水曜日に尾久～宇都宮貨物ターミナル間で運転されており、配 8937レは尾久発車が 16 時 37 分ごろであるから学生などでも撮影がしやすいのでおすすめです



ある。(紹介した両列車とも EF81 の牽引の場合があるので注意が必要である。)

学生に撮影しやすい時間とはいえ、「停車場」が皆様の手に渡るころには薄暗く、日光下の撮影は難しいほぼ、不可能である

7. 田端運転所に現存する PF

右の図の通り田端運転所には現在 5 機の PF が所属している。以上のことから、現在所属しているのは全

	竣工日	製造	配置	スノープラウ
1102	S53.8.9	川重・東洋電機	東京機関区	有
1103	S53.9.6	川重・富士電機		
1104	S53.9.13	川重・東洋電機	↓	
1105	S53.4.20	川重・富士電機		
1115	S53.8.23	川重・東洋電機	田端運転所	無

車が寝台特急牽引用として国鉄時代に落成している。

8. 直流形電気機関車 EF65 のこれから

JR 貨物の PF は最近も全般検査がなされており、今後も 10 年ほどは安泰であると考えられるが JR 東日本は 2021 年度から 2024 年度までに機関車を全廃すると発表しており、それに合わせて 2017 年に JR 東海のキヤ 97 系をベースに耐寒、耐雪機能を強化したキヤ E195 系を開発、試運転を開始している。

田端の PF は 7 章の落成年から逆算すると今年で車齢 31 年を迎え、一部の機関車は前回の全般検査から 10 年弱が経過しており、休車期間があったとはいえ先は短いと考えられ、今後の動向から目が離せない。

9. 用語集

田端運転所：JR 尾久駅、または尾久車両センターに隣接する電気機関車のみが配置されている車両基地である。なお、入れ替え機として高崎から DE10 形が出張している

上越線での重連運用：上越線は越後山脈を越える急勾配を持ち、つい最近まで貨物列車は機関車を複数繋げないと登れない難所であった。現在は 1 機で高い出力を持つ最新の機関車によって、単独での山越えが可能となっている。

切り抜きナンバー：切り文字を車体に直接貼りつけたタイプ、現存するものとして高崎の EF65-501 や EF64-37

ブロックナンバー：車体修繕の作業の簡略化などを目的としてナンバープレートが取り外せるようにプレートの上に鋳物の番号を貼りつけるという手法で文字が表記されている。

スーパーエクスプレスレインボー：国鉄が 14 系/12 系から改造したジョイフルトレイン EF65-1118 号機：本来、2015 年に廃車されるのは 1118 号機ではなく 1105 号機の予定だったらしい。PF の虹も撮りたかった、

全般検査：国土交通省が法で定める検査で車両のすべての機器類を取り外し、全般にわたり細部まで検査を行うことで、定期検査としては最も大掛かりなものであり、車体の修繕と台車や機器類などの分解・検査・整備、車体の再塗装や内装のリフレッシュ等も同時に行い、ほぼ新車の状態にする

スノーブロー：日本語にすると雪かき器

休車：当面使用予定がない車両や使用頻度の低い車両について 30 日から最長で 48 か月間を限度に施行するもの。この措置により走行距離及び期間毎に規定される車両の検修時期がその期間分延長される。

因みに、現在 JR 貨物に所属している PF は新たな保安装置（運転状況記録装置）の搭載の有無(民営会社は未搭載)を区別するため、元の番号に 1000 が加えられている。

10. 最後に…

なんの考えもなく、ただただ脈絡のない文章を垂れ流し、突然田端の PF にフォーカスを狭めてしまいました。もっと田端の PF って個体差あったと思うんですけど……

本文中で JR 貨物に転属した 1101 号機に触れましたが、この機関車は今も現役で活躍しています。一時は JR 貨物更新色になりましたが、塗料の値段が高騰しているとかの理由で国鉄色に、従来の決まりであれば青であるはずのナンバープレートがクリーム色になっていて、貨物機としては原形に近い姿に戻っています。国鉄色化はうれしいんですけど、最近は更新色がめっきり見られなくなりましたね。

筆者の自宅はある有名撮影地の近くなんですが、その撮影地に PF が来るのは午前 4 時過ぎ…夏場はともかくとしても冬場は無理です。スジ屋さんお願いします、隅田川 7 時くらい発の PF の貨物設定してください、お願いします。

最後の最後にお詫びと戒めを…

本来は岡山への旅行記を書く予定でしたが、予定日に台風 15 号が西日本を縦断、主要幹線はじめ、支線も運休。やむを得ず近場の PF について書くことにいたしました。編集委員の皆様迷惑かけてごめんなさい。

今年の春旅行の九州で車内放送の機材を置いたまま乗り継ぎ、見事に忘れ、(新元号の発

表でところがぴょんぴょんしていました。はい。南宮崎駅から博多に遺失物輸送を掛け合いましたが、返答は NO…後日着払いで到着しました。

数日前うっぶん晴らしに奈良線に撮影に行き、スマートフォンをなぜか車内で紛失、すぐに JR と警察に届け出たがそれらしきものは無い様子…

翌々日、東京に帰る車の中でもう一度照会予約をかけるとその後電話が…「JR 西日本京都駅忘れ物センターの〇〇と申します…」ありました。また、着払いで送られてくるそうです…（お小遣いが orz）

追記：1015 円でした…

担当して下さった忘れ物センターの方の話を聞いて考えてみたところ車内清掃が外注の場合、車内の遺失物は当日の夜に JR のほうに登録されるようですね…翌日の和歌山線撮影もショックで取りやめにしたので損害は大きいです。車内に忘れ物をした場合はこまめに照会をかけましょう。

原稿はスマホで書いていたのももちろん書き直しが生まれ、PC とにらめっこする 1 日を過ごしています(もう日付変わっちゃったし…)

整理整頓が苦手なので撮影した写真はハードディスクに蓄積されていきます。撮った記憶はあるのに探し出すのが大変です。そしてうまく撮れていたはずの写真は傾いていて宇都宮配給の PF 牽引のまともな写真がありませんでした。(81 はあったのに…)

記事の 1/5 を最後になが占めているのももう終わります。長い文章にお付き合い、ありがとうございました。来年もどこかでお会いしましょう。

追記：本文とは関係ないですが八丁畷からは尾久車両センターは見えませんが、まじで。

近鉄奈良線



～阪神直通 10周年おめでとう～



高1B 浅沼 亮

自己紹介

ついに駐車場の執筆も4回目となりました、高校1年の浅沼です。例によって読みにくい文章ですが、最後まで読んでいただけると幸いです。

近鉄難波線・奈良線

Kintetsu Namba Line, Nara Line

難波線は大阪府大阪市天王寺区の大阪上本町駅と同市中央区の大阪難波駅を結ぶ2.0kmの路線。奈良線は大阪府東大阪市の布施駅と奈良県奈良市の近鉄奈良駅を結ぶ26.7kmの路線。戸籍上はこの区間だが、一般的には大阪上本町駅と布施駅の間の大阪線も含めて大阪難波駅から近鉄奈良駅までの路線として案内されているため、この記事でも大阪難波駅と近鉄奈良駅を結ぶ路線として扱う。

全線複線だが、大阪上本町駅と布施駅の間のみ大阪線(五位堂、伊勢志摩、名古屋方面)の列車も並走し、方向別複々線となっている。大阪線列車は一部の特急を除き大阪上本町駅～五位堂方面の運行となっている。

相互直通運転が行われ、大阪難波駅から先、阪神なんば線、阪神本線へと乗り入れ、神戸三宮まで直通運転が行われる。逆方向では、神戸高速線新開地駅を始発とする近鉄奈良行きも存在する。この直通運転は、今年3月に10周年を迎え、記念イベントやラッピング電車の運行が実施され、ラッピング電車は現在も運行している。

路線図

↑ ↑ 西代、山陽姫路方面 ↑ ↑

新開地 (HS35)				▼ 快速急行	神戸高速線
高速神戸 (HS34)				▼	
西元町 (HS33)				▼	
元町 (HS32)				▼	
神戸三宮 (HS31)				●	阪神本線（快速急行停車駅のみ）
魚崎 (HS23)				●	
芦屋 (HS20)				●	
西宮 (HS17)				●	
今津 (HS16)				○	
甲子園 (HS14)				●	
武庫川 (HS12)				○	
尼崎 (HS10)	●	●	●	●	
大物 (HS09)	●	●	●	●	
出来島 (HS49)	●	●	●	●	
福 (HS48)	●	●	●	●	
伝法 (HS47)	●	●	●	●	
千鳥橋 (HS46)	●	●	●	●	
西九条 (HS45)	●	●	●	●	
九条 (HS44)	●	●	●	●	
ドーム前 (HS43)	●	●	●	●	
桜川 (HS42)	●	●	●	●	
大阪難波 (HS41)	●	●	●	●	

武庫川は平日ラッシュ時は通過

今津は平日は通過

阪神なんば線

大阪難波 (A01)	●	●	●	●	●	近鉄難波線
近鉄日本橋 (A02)	●	●	●	●	●	
大阪上本町 (A03)	●	●	●	●	●	近鉄大阪線
鶴橋 (A04)	●	●	●	●	●	
今里 (A05)	●	●	●	●	●	
布施 (A06)	●	●	●	●	●	
河内永和 (A07)	●	●	●	●	●	
河内小阪 (A08)	●	●	●	●	●	
八戸ノ里 (A09)	●	●	●	●	●	
若江岩田 (A10)	●	●	●	●	●	
河内花園 (A11)	●	●	●	●	●	
東花園 (A12)	●	●	●	●	●	
瓢箪山 (A13)	●	●	●	●	●	
枚岡 (A14)	●	●	●	●	●	
額田 (A15)	●	●	●	●	●	
石切 (A16)	●	●	●	●	●	
生駒 (A17)	●	●	●	●	●	近鉄奈良線
東生駒 (A18)	●	●	●	●	●	
富雄 (A19)	●	●	●	●	●	
学園前 (A20)	●	●	●	●	●	
菖蒲池 (A21)	●	●	●	●	●	
大和西大寺 (A26)	●	●	●	●	●	
新大宮 (A27)	●	●	●	●	●	
近鉄奈良 (A28)	●	●	●	●	●	

普通 区間準急 準急 急行 快速急行

種別紹介

1. 普通 Local



全線で終日運転される。各駅に停車し、一部の列車は阪神なんば線尼崎駅まで運行する。編成両数は、大半の列車は 6 両編成で、大和西大寺～近鉄奈良間の区間列車に 8 両や 10 両の列車が存在するほか、早朝の東花園始発近鉄奈良行きと深夜の生駒始発大和西大寺行き、平日夜間に 1 本のみ運転される近鉄奈良始発新田辺行きが 4 両、早朝の石切始発近鉄奈良行きが 8 両となっている。日中は、大阪難波、尼崎～東花園、大和西大寺(一部は近鉄奈良)間の列車が、それぞれ 20 分毎で運転され、大阪難波～東花園間では約 10 分毎に普通が走る。東花園以東は、区間準急が各駅に停車して本数を補っている。ラッシュ時には東生駒、瓢箪山発着、早朝深夜には石切発着の列車も運転される。深夜に 1 本のみ、生駒始発の列車が走る。また、一部に、大和西大寺駅到着後、天理行きや橿原神宮前行きとなる列車も存在する(逆パターンもあり)。

2. 区間準急 Sub Semi Express



停車駅は、大阪難波・近鉄日本橋・大阪上本町・鶴橋・布施・河内小阪・東花園と、東花園からの各駅。阪神なんば線尼崎までの直通電車も走る。阪神なんば線内は各駅に停車する。すべての列車が 6 両編成で、近鉄車と阪神車が使用される。日中は、大阪難波、尼崎～大和西大寺(一部は近鉄奈良)間の列車が 20 分毎に運転され、東花園以東では普通列車としての役割も果たしている。

3.準急 Semi Express



朝夕のみ運行される種別。停車駅は、大阪難波・近鉄日本橋・大阪上本町・鶴橋・布施・河内小阪・東花園・石切と、石切からの各駅。阪神なんば線尼崎までの直通電車も走る。阪神なんば線内は各駅に停車する。すべての列車が6両編成で、近鉄車と阪神車が使用される。急行が走らない朝ラッシュ時は、快速急行がスルーしてしまう東大阪市内(石切～布施)での優等列車としての役割を果たす。

4.急行 Express



停車駅は、大阪難波・近鉄日本橋・大阪上本町・鶴橋・布施・石切・生駒・学園前・大和西大寺・新大宮・近鉄奈良。近鉄花園ラグビー場で大規模な試合が開催される際は、一部列車が東花園駅に臨時停車する。一般種別では唯一、阪神線への直通列車がない。6両編成または8両編成で、通常は近鉄車のみが使用されるが、ダイヤ乱れや走行距離調整で阪神車が使用されることもある。石切駅のホーム有効長と、布施駅の信号設備の関係で、10両編成は走らない。このほか、大和西大寺～近鉄奈良間には、京都線からの列車も走り、京都発着や京都市営地下鉄烏丸線国際会館発着の列車が存在する。国際会館発着の列車には、近鉄車のほか、京都市営地下鉄の車両も使用されている。京都線からの列車は全て6両編成。日中は、大阪難波～近鉄奈良間の列車が20分毎に運転され、特急以外の種別には抜かれることがない

5.快速急行 Rapid Express



近鉄奈良線の顔ともいえる種別で、終日にわたって運行される。停車駅は、大阪難波・近鉄日本橋・大阪上本町・鶴橋・生駒・学園前・大和西大寺・新大宮・近鉄奈良。近鉄花園ラグビー場で大規模な試合が開催される際は、一部の列車が東花園駅に臨時停車する。近畿大学附属幼稚園・小学校に通う児童のために、平日朝の下り快速急行1本が、菖蒲池駅に臨時停車する(開校日のみ)。阪神本線の神戸三宮までの直通電車が多く、土休日の朝には、神戸高速線新開地駅始発の近鉄奈良行きも走る。阪神線・神戸高速線内は、新開地・高速神戸・西元町・元町・神戸三宮・魚崎・芦屋・西宮・今津(土休日のみ)・甲子園・武庫川(平日の日中と土休日のみ)・尼崎・西九条と、西九条～大阪難波間の各駅に停車する。6両、8両、10両の列車が走り、近鉄車と阪神車が使用されるが、尼崎以西では6両編成しか走れないため、8両、10両編成の列車は尼崎で増解結を行う。また、神戸三宮以西の阪神線、神戸高速線、山陽電鉄方面には、近鉄車は入線できないため、新開地始発の列車は全て阪神車で運行される。近鉄側でも、輸送量に応じて大和西大寺で増解結する列車が存在する。日中は、神戸三宮～近鉄奈良間で20分毎に運行されている。奈良県内の生駒を出ると、12駅を通過し、大阪環状線接続駅の鶴橋までは止まらない。鶴橋を出ると、もう一方の大阪環状線接続駅である西九条駅まで各駅に停車し、西九条を出ると、次は兵庫県尼崎市の尼崎駅で、奈良県と大阪環状線内各駅、そして兵庫県内を直結するため、日中でも非常に混雑している。特に阪神車6両編成は酷い。急行が走らない朝ラッシュ時は、奈良県内各駅からの乗客の大半が快速急行を利用する(※)ため、混雑は激しく、関西でもトップクラスの混雑率(関東と比べると圧倒的にマシだが)の中、生駒～鶴橋間の15分を過ぎさなくてはならない。近鉄線内は全区間で先着する。朝夕は、上り大阪難波行きや尼崎行き、下り大和西大寺行きも走る。種別表示は、近鉄線内は赤色、阪神線、神戸高速線内は水色と異なり、いずれの列車も、大阪難波～桜川間で、表示を切り替えている。

(※)…朝ラッシュ時の一般列車は、快速急行、準急、普通が走るが、準急は石切駅で快速急行に追い抜かれ、普通はいろいろな駅で快速急行、準急に追い抜かれる。

	近鉄線内	阪神線内
近鉄車 前面		
近鉄車 側面	 基本的には、直通開始前と同様	 表記やフォントが異なる
阪神車 前面		
阪神車 側面	 赤地のものが新たに用意された	



右：途中駅で切り離される車両には、「この車両〇〇まで」と表示される

左：尼崎駅での切り離しの様子



6.特急 Limited Express

「近鉄特急」は、この奈良線でも運行されている。しかし、大阪線や名古屋線などに比

べると本数は圧倒的に少なく、大和西大寺以西では、平日は朝夕のみ、土休日は毎時1本程度となっている。停車駅は、大阪難波、大阪上本町、鶴橋、生駒、学園前、大和西大寺、近鉄奈良で、快速急行と2駅のための違いで、所要時間もほぼ変わらないが、必ず着席できるため、ラッシュ時は利用客が多い。大阪難波～近鉄奈良間の列車のほか、京都線からの列車が大和西大寺～近鉄奈良間を走る。車両は、「ビスタ EX」「ACE」などの汎用特急が用いられることが大半だが、間合い運用で、「伊勢志摩ライナー」「アーバンライナー」車両が使用される列車も存在する。4両～10両の列車が走る。阪神線への乗り入れは、定期列車では行われていないが、検討はされている(詳細は後述)。

主要駅の紹介

1.大阪難波(A01 HS41)

所在地…大阪府大阪市中央区

駅構造…2面3線

停車種別…普通、区間準急、準急、急行、快速急行、特急

乗り換え… 阪神なんば線(直通運転)

 南海本線(南海難波駅)

 南海高野線(南海難波駅)

 大阪市高速電気軌道御堂筋線(なんば駅)

 大阪市高速電気軌道四つ橋線(なんば駅)

 大阪市高速電気軌道千日前線(なんば駅)

 JR 大和路線(JR 難波駅)

近鉄の起点とも言える駅。この駅で阪神なんば線と接続し、相互直通運転が行われている。会社境界駅だが、乗務員交代は行われず、近鉄の乗務員が隣の阪神なんば線桜川駅まで乗務する。桜川方に引き上げ線が1本あるが、折り返し本数の割に引き上げ線の本数が少ないため、一部列車は阪神なんば線桜川駅のドーム前方に2本設置されている引き上げ線で折り返す。よって、阪神に乗り入れない車両(特急含む)でも、大阪難波～桜川間は回送列車として走行する。近鉄奈良線方面の列車のほか、名古屋、伊勢志摩方面の特急も発着している。近鉄難波ビルの地下にホームが位置する。



2.大阪上本町(A03 D03)

所在地…大阪府大阪市天王寺区

駅構造…地上 7 面 6 線 地下 2 面 2 線

停車種別…普通、区間準急、準急、急行、快速急行、特急

乗り換え…**D** 大阪線

T 大阪市高速電気軌道谷町線(谷町九丁目駅)

S 大阪市高速電気軌道千日前線(谷町九丁目駅)

近鉄大阪線の起点駅で、近鉄の直系母体である大阪電気軌道の開業時からのターミナル駅。地上ホームと地下ホームに分かれ、地上ホームには大阪上本町発着の列車(大阪線系統の列車)、地下ホームに大阪難波方面の列車(奈良線系統の列車と特急の多く)が発着する。地下ホームが 1・2 番線、地上ホームが頭端式で 3～9 番線となっている。9 番線は、近鉄最大のホーム番号(2015 年 3 月までは、近鉄四日市駅の 10 番線が最大であったが、内部線の経営分離により、同駅の 9・10 番線が四日市あすなろう鉄道のホームとなった)である。



3. 鶴橋(A04 D04)

所在地…大阪府大阪市生野区

駅構造…2 面 4 線

停車種別…普通、区間準急、準急、急行、快速急行、特急

乗り換え…**D** 大阪線

O JR 大阪環状線

S 大阪市高速電気軌道千日前線

大阪環状線との乗換駅で、乗降客数が非常に多い。近鉄全駅の中で、乗降客数は南大阪線の大阪阿部野橋駅に次いで 2 位となっている。1 番線が、大阪難波からの列車、2 番線が、大阪上本町始発の列車、3 番線が、大阪難波方面行きの列車、4 番線が、大阪上本町行きの列車となっている。全種別が停車する。大阪環状線との連絡改札が、数多く並んでいて、ひっきりなしに人が通過するのに対し、通常の改札は、近鉄・JR 共に非常にこじんまりしている。ちなみに、JR の駅には、BOOKOFF と直接出入りできる改札口が存在したが、2019 年 3 月 20 日の BOOKOFF 閉店



に伴い閉鎖された。駅周辺は、戦後に在日韓国人によって作られた「コリア・タウン」が広がり、焼肉店や中華料理店が多い。この賑わいは、環境省の「かおり風景 100 選」に選ばれた。駅東側には、「大阪鶴橋鮮魚卸売市場」があり、伊勢湾などで水揚げされた天然物の魚介類が近鉄の鮮魚列車によって入荷される。ちなみに、この鮮魚列車は、行商人以外は乗車することができない。過去には、国鉄や京成電鉄などでも運行されていた行商人専用列車だが、現在では近鉄のみとなった。ホームにはファミリーマートが設置されているが、1・2 番線ホームの今里寄りにあるファミリーマートは、「日本で一番小さなファミリーマート店」と言われている。

4. 布施(A06 D06)

所在地…大阪府東大阪市

駅構造…2 面 8 線

停車種別…普通、区間準急、準急、急行、特急(大阪線方面の列車数本のみ)

乗り換え…**D** 大阪線

この駅で大阪線と分岐する。戸籍上の奈良線の起点駅だが、当駅を始発終着とする列車は存在しない。分岐駅だが、特急の大半は通過し、快速急行は奈良線・大阪線とも全て通過する。東京メトロ銀座線・丸ノ内線赤坂見附駅、京成本線・押上線青砥駅、京急本線・空港線京急蒲田駅、京王線・相模原線調布駅のような二層式ホームとなっており、3 階が大阪線、4 階が奈良線のホームで、両線共に 1 面 2 線で、その両側に通過線を持つ。鶴橋方面の列車の場合、大阪線は終点まで、奈良線は阪神線尼崎まで待避ができない。奈良線河内永和方面と大阪線俊徳道方面を乗り継ぐ場合、当駅を通過する列車を利用する場合のみ鶴橋駅での乗り継ぎが認められている(今里駅で乗り継ぐ場合は認められない)。

5. 東花園(A12) 花園ラグビー場前

所在地…大阪府東大阪市

駅構造…2 面 4 線

停車種別…普通、区間準急、準急

花園車庫の最寄り駅。花園ラグビー場の最寄り駅でもあり、試合開催日には急行・快速急行の一部が臨時停車する。2014 年 9 月 21 日に高架化され、ホーム有効長が 10 両編成となり、ラグビー開催時の快速急行停車が可能となった。車庫の最寄り駅のため、当駅始発・終着の列車が日中でも多数設定されている。日中の普通の半数は当駅で大阪難波方面に折り返す。その代わりに、東花園～近鉄奈良間では区間準急が各駅に停車する。

6.生駒(A17 G17 C27)

所在地…奈良県生駒市

駅構造…3面6線(奈良線はそのうちの1面2線)

停車種別…普通、区間準急、準急、急行、快速急行、特急

乗り換え… 生駒線

 けいはんな線

 生駒鋼索線(鳥居前駅)

奈良県内最初の駅。生駒線、けいはんな線との乗換駅で、1番線が、けいはんな線の学研奈良登美ヶ丘方面、2番線が新石切、長田、本町、大阪港、コスモスクエア方面、3番線が、奈良方面、4番線が、大阪難波、尼崎、神戸三宮方面、5・6番線が、生駒線の王寺方面となっている。生駒鋼索線(生駒ケーブル)の鳥居前駅とも近接している。第4回近畿の駅百選認定駅。けいはんな線と奈良線・生駒線の間には中間改札が設置されている。奈良線の大阪難波方面行き快速急行、特急は、この駅を出ると鶴橋駅までの途中12駅を通過する。



7.学園前(A20) 帝塚山学園前

所在地…奈良県奈良市

駅構造…2面2線

停車種別…普通、区間準急、準急、急行、快速急行、特急

奈良線のための駅としては一番乗降客数が多い。1941年に開校した帝塚山学園の帝塚山中学校の最寄り駅として当駅が設けられた。バスの乗り入れが非常に多く、平日朝には交通規制も実施されている。「長谷エアーベスト住んでみたい街(駅)ランキング 2007」では、奈良県内では1位となった。



8.大和西大寺(A26 B26)

所在地…奈良県奈良市

駅構造…3面5線

停車種別…普通、区間準急、準急、急行、快速急行、特急

乗り換え…**B** 京都線
B 橿原線

奈良線と京都線・橿原線が平面交差しているだけでなく、駅東側には西大寺検車区もあるため、ポイントの数が非常に多い。列車本数も多いため、鉄道ファンに人気の駅だ。駅の西側の「菖蒲池 8 号踏切」は、奈良線と京都線の両線が通過するだけでなく、踏切上で減速や信号待ちを行う列車が非常に多く、全国的に有名な「開かずの踏切」となっているが、立体化の見通しは立っていない。



9.近鉄奈良(A28)

所在地…奈良県奈良市

駅構造…4 面 4 線

停車種別…普通、区間準急、準急、急行、快速急行、特急

近鉄奈良線の終着駅で、東大寺や奈良公園など、奈良観光の玄関口となっている。現在は地下駅だが、昔は地上駅で、駅までの数百メートルは見かけ上は併用軌道であったが、扱い上は「踏切」となっており、日本一、幅の広い踏切であったが、地下化され廃止された。



通勤用車両紹介

近鉄奈良線では、多くの形式の車両が運行されている。また、阪神と京都市営地下鉄の車両も乗り入れてくる。近鉄の通勤車両は、各形式の編成数が少なく、形式数が非常に多いのが特徴だ。外見のみでは見分けることが難しい形式も、多数存在している。そんな近鉄奈良線の各形式を、乗り入れてくる阪神と京都市営地下鉄の車両とともに、紹介していこう。

1021 系、1026 系、1031 系、1233 系、1249 系、1252 系、8810 系、9200 系



1026 系

快速急行 神戸三宮行き @ 鶴橋



1021 系

回送 @ 富雄 ~ 学園前

1026 系は 6 両、1021 系・1031 系・8810 系・9200 系は 4 両、1233 系・1249 系・1252 系は 2 両編成。各形式とも、奈良線、京都線、橿原線、天理線で運用されるほか、1021 系と 1031 系の大半はワンマン運転に対応しており、生駒線列車にも使用される。1026 系と 1252 系の一部は、阪神線直通に対応している。1026 系は 6 両編成なので、京都線の近鉄宮津以南と橿原線の普通列車には充当できない。1233 系は、名古屋線所属の編成もある。深夜の生駒始発大和西大寺行きは、生駒線で使用する車両を西大寺の車庫に戻す役割を兼ねているため、必ず生駒線ワンマン対応車両が充当されるが、車掌が乗務する。このほか、1233 系 1238 編成では、近鉄一般車初の LCD による車内案内表示が行われている。



1238 編成の LCD 案内

3200 系、3220 系



3200 系

普通 大阪難波行き@鶴橋



3220 系

普通 大阪難波行き@額田～枚岡

3200 系は、京都市営地下鉄烏丸線乗り入れ車両として登場、7 編成が在籍している。3220 系は、国際会館～近鉄奈良間直通急行の運転開始に伴って登場、3 編成が在籍している。両形式とも全編成が 6 両編成で、京都市営地下鉄烏丸線乗り入れに対応している。奈良線、京都線、橿原線、天理線と、京都市営地下鉄烏丸線で運用されるが、阪神線乗り入れには対応しておらず、他形式と連結しての運用も出来ないことから、運用はかなり限られている。その一方、京都市営地下鉄烏丸線への乗り入れに対応しているのは、この 2 形式のみのため、烏丸線国際会館発着の近鉄車両担当列車は、すべてこの 2 形式のどちらかが充当される。通常は、京都線や橿原線の急行、京都線近鉄宮津以北の普通・準急、烏丸線直通列車、奈良線の近鉄線内完結の 6 両編成列車のほか、烏丸線内折り返しの列車にも使用されている。

5800 系、5820 系



5800 系

区間準急 大和西大寺行き@富雄～学園前



5820 系

区間準急 尼崎行き@鶴橋

両形式とも、阪神線直通に対応した 6 両編成。ロングシートとクロスシートを切り替

えできる「L/C カー」で、列車や時間帯によりロングシートとクロスシートを使い分けているが、特に特別運用が組まれているわけではなく、1026系や9820系などと共通運用である。そのため、奈良線と、阪神なんば線、阪神本線(尼崎～神戸三宮)のほか、京都線、橿原線、天理線で運用される場合もあるが、京都線、橿原線、天理線運用時には、ロングシートで固定される。ロングシートとクロスシートを切り替えできる車両は、5800系が日本初で、この車両の登場以後、JR東日本205系、E331系、東武50090系、西武40000系、京王5000系、東急6020系、6000系などでも採用されている。

5800系5802編成は、「デボ1形復刻電車」として、2014年4月29日から運行されている。



デボ1形復刻電車

8000系、8400系、8600系、8800系



8400系

普通 大阪難波行き@額田～枚岡



8600系

普通 大和西大寺行き@富雄～学園前

8000系と8400系は3両または4両編成、8600系は4両または6両編成、8800系は4両編成。3両編成はワンマン運転を行う田原本線の全列車で使用される。阪神線への直通には対応していない。3両編成を除きワンマン運転に対応しないため、代走を除き生駒線には入線しない。奈良線系統では、田原本線を除き奇数両数での運用は存在しないため、3両編成が田原本線以外で運用に入る際は、2本を併結した6両編成で運行される(上の写真)。現在、8400系の2編成が、リバイバルカラーで運行されている。



リバイバルカラーの8400系

9020 系、9820 系



9820 系

区間準急 尼崎行き@額田～枚岡



9020 系(前 2 両と後ろ 2 両)

普通 東花園行き@大阪上本町

9020 系は 2 両編成、9820 系は 6 両編成。両形式とも阪神線直通に対応している。「人に優しい、地球に優しい」と、「コストダウン」をコンセプトに開発された、「シリーズ 21」の一系列。阪神線直通列車から、京都線や橿原線の普通列車まで、幅広く運用されている。

阪神 1000 系、9000 系



1000 系

区間準急 大和西大寺行き@大阪上本町



9000 系

快速急行 奈良行き@尼崎

1000 系は 2 両または 6 両編成、9000 系は全て 6 両編成。大阪難波～近鉄奈良間に乗り入れる。阪神本線の梅田駅や、山陽姫路駅にも入線するため、車両は 1 両 19m、3 扉で、乗車位置が異なる。両形式とも、瓢箪山～生駒間の急勾配に備え、抑速ブレーキを持つ。1000 系は、近鉄線直通に伴い登場。9000 系は、阪神・淡路大震災で被災した車両の代替として登場、当初は赤系の帯だったが、近鉄線直通に伴い、帯の変更、梅田寄り前面に貫通幌の設置、電気連結器の設置が行われた。走行距離調整で、近鉄線内のみの運用に充当されることもある。

京都市営地下鉄 10 系



竹田行き @ 竹田



急行 奈良行き @ 竹田

京都市営地下鉄烏丸線の開業時から走る車両。現在は全て 6 両編成で、国際会館～竹田～大和西大寺～近鉄奈良で運用される。奈良線には、大和西大寺～近鉄奈良間のみ乗り入れる。近鉄線内のみの列車は、ダイヤ乱れ時を除いて存在しない。

特急用、団体専用車両の紹介

近鉄特急は、奈良線でも運行されている。スナックカー、ビスタ EX、ACE のほか、間合い運用で、伊勢志摩ライナーやアーバンライナーの車両が使用されることもある。ほか、臨時列車や貸切列車として、「あおぞら」「楽」など、臨時列車用の車両が入線することもある。



12200 系「スナックカー」 @ 鶴橋



22000 系「ACE」 @ 米野(名古屋線)



左：21000 系「アーバンライナーplus」@米野(名古屋線)

右：23000 系「伊勢志摩ライナー」@斎宮～漕代(山田線)



左：30000 系「ビスタ EX」@斎宮～漕代(山田線)

右：50000 系「しまかぜ」@斎宮～漕代(山田線)



左：20000 系「楽」@斎宮～漕代(山田線)

右：15200 系「あおぞら II」@今里

阪神線との直通運転

2009 年 3 月、西九条駅が終着であった阪神西大阪線が延伸し、阪神なんば線と改称、大阪難波駅で近鉄線と接続した。これに伴い、近鉄難波駅は大阪難波駅へと改称。阪神本線の神戸三宮駅まで直通運転を開始した。定期の直通列車は、近鉄奈良線の近鉄奈良駅～阪神本線の神戸三宮駅の間で運行され、快速急行が近鉄奈良～神戸三宮間で、準急・区間準急・普通が近鉄奈良～尼崎間で運行される。車両の規格も両社で全く異なり、近鉄車が 1 両 21 メートル 4 扉、阪神車が 1 両 19 メートル 3 扉となっている。阪神線内の、近鉄車が停車する駅では、近鉄車が停車できるよう、ホームの延長工事が行われた。近鉄車の方が大型なので、梅田や、神戸三宮以西の神戸高速線、山陽電鉄線内には近鉄車は入線することができない。神戸三宮駅の 1・4 番線も、ホームドア設置が発表されており、近々、近鉄車は入線できなくなる。

直通運転に使用される車両は、阪神側からは直通開始時に新造した 1000 系と、1000 系登場時に 1000 系に合わせた塗装に塗り替えた 9000 系が使用される。どちらも、瓢箪山～生駒間の急勾配に備え、抑速ブレーキを装備している。近鉄側からは、シリーズ 21 の 9820 系、9020 系、5820 系と、通常塗装の 5800 系、1026 系、1252 系が使用される。このうち、5820 系と 5800 系は、ロングシートとクロスシートを転換できる「L/C カー」となっている。全て VVVF インバータ車両である。

その直通運転は、2019 年 3 月に、10 周年を迎え、記念ラッピング列車の運行や、特別乗車券の発売、記念の臨時列車の運行などが行われている。



阪神線尼崎駅にて
近鉄車と阪神ジェットカーの並び



近鉄線今里駅にて
阪神車と大阪線列車の並び



阪神のラッピング電車(1000 系)



近鉄のラッピング電車(1026 系)



左：阪神の神戸三宮駅に停車する近鉄 1026 系。近鉄車はここまでの入線

右：土休日の朝に 3 本のみ走る、神戸高速線新開地始発の奈良行き

他社線との関係

他社線と競合している私鉄は、近鉄のみならず多数存在する。京都～大阪の JR 京都線と阪急京都本線と京阪本線、大阪～神戸の JR 神戸線と阪急神戸本線と阪神本線、神戸～姫路の JR 山陽本線と山陽電鉄、大阪～関空&和歌山の JR 阪和線と南海本線、豊橋～岐阜の JR 東海道本線と名鉄名古屋本線、東京～横浜の JR 各線と東急東横線と京急本線、東京～成田空港の JR 線と京成線、福岡～大牟田の JR 鹿児島本線と西鉄天神大牟田線などなど…。

奈良と大阪を結ぶ路線は、近鉄奈良線の開業前に、既に現在の JR 大和路線と、JR 学研都市線にあたる路線が開通していた。しかし、両線ともに、生駒山地を避け、JR 大和路線は南に、JR 学研都市線は北に迂回していた。しかし、近鉄は生駒山を貫通する道を選んだ。現在、近鉄奈良線は、この 2 路線と競合関係と言えよう。ほかにも、今里～阪神なんば線桜川間で大阪市高速電気軌道千日前線と並行している。他の近鉄線でも、京都～奈良間で JR 奈良線、大阪～名古屋間で東海道新幹線、名古屋～鳥羽間で JR「快速みえ」など、競合している箇所がある。

生駒山を貫通するルートを選んだ結果、近鉄奈良線は、JR 線に比べて短いルートで大

阪と奈良を結んでいる。本数も、大阪～奈良間の JR 大和路線、大和路快速が日中 15 分毎、大阪難波～近鉄奈良間の近鉄奈良線が、快速急行と急行が合わせて 10 分毎と、本数面でも勝る。近鉄奈良駅も、JR 奈良駅と比べて、市街地や、奈良公園や東大寺などの有名スポットに近い。神戸まで直通の列車も、JR には存在しない※。JR 学研都市線は、大半の列車が 2 駅隣の木津止まりで、奈良駅に直通する列車は早朝深夜のみだ。これらの理由より、多くの乗客が近鉄を利用している。

※奈良と神戸を直通する列車は、学研都市線経由で存在はしているが、早朝の奈良始発西明石行き、深夜の西明石始発奈良行きがそれぞれ 1 本のみで、非常に限られた存在



大和路快速で使用する 221 系



JR 学研都市線で使用する 321 系

これからの近鉄奈良線

夢洲直通特急

2025 年、大阪湾の人工島「夢洲」で、大阪万博が開催される。それに伴い、大阪メトロ中央線を、コスモスクエアから夢洲まで延伸する計画がある。大阪メトロ中央線は、近鉄けいはんな線と相互直通運転を行っており、生駒駅では近鉄奈良線と近鉄けいはんな線ホームが並んでいる。現在、近鉄特急を、夢洲に直通させるという計画が存在するのだ。

線路自体は、生駒駅付近に奈良線とけいはんな線の間に渡り線を設けることによって、直通が可能となる。しかし、問題は電気方式。奈良線や大阪線など、一般的な近鉄線は架線集電だが、けいはんな線と大阪メトロ中央線は第三軌条集電で、車両限界も小さい。架線集電の路線と第三軌条集電の直通は、日本国内では今までに前例がなく、実現すれば日本国内で史上初となる。



第三軌条集電の近鉄けいはんな線

山陽電鉄への直通

現在、近鉄線は、阪神線と神戸高速線を経て山陽電鉄本線の山陽姫路駅まで線路がつながっている。しかし、現在、近鉄の車両は阪神本線の神戸三宮までの乗り入れだ。理由は、車両限界。阪神車と山陽車は1両19メートル、近鉄車は1両約21メートルと、近鉄車の方が大型となっているため。大阪難波～神戸三宮間は近鉄車も入線可能だが、尼崎～梅田や神戸三宮以西には入線できない。過去に何度か、山陽～阪神～近鉄を直通する団体臨時列車が運行されていて、定期列車でも土休日に神戸高速線新開地始発の近鉄奈良行きが存在するが、それらはすべて阪神車での運行だ。

近鉄特急の阪神線直通は、既に団体臨時列車として、神戸三宮までは行われている。しかし、その先へ直通するには、車両限界の問題が発生するため、阪神・山陽車の規格に合わせた近鉄特急車の新造が必要となる。また、「特急」という種別の位置付けが異なっているのも難しい問題だ。近鉄の特急は、特急料金を必要とする有料特急だが、阪神や山陽の特急は、特急料金を必要としない無料特急となっていて、阪神や山陽に特急券発売機はおろか、座席指定券や着席整理券といったものを発売する機械も存在しない(そもそも必要ない)。仮に直通できる車両が登場したとしても、団体臨時列車という形になるだろう。それでも、近鉄の広大なネットワークを生かして、名古屋、伊勢志摩、奈良などから神戸、姫路への直通列車を運行できるようになることは非常に大きい。ぜひとも実現してほしい。



山陽電鉄 5000 系

新駅の設定

2019年3月、河内永和駅/JR河内永和駅で近鉄奈良線と乗り換えられるJRおおさか東線が、放出駅から新大阪駅まで延伸した。これと同時に、JRの特定都区市内制度の「大阪市内」エリアが拡大され、JR河内永和駅も東大阪市内であるものの、特例としてエリアに含まれ、乗り継ぎが便利になった。また、JR大和路線に直通して新大阪～奈良(新大阪延伸開業前は尼崎～奈良)を結ぶ直通快速の停車駅に、JR河内永和駅が追加された。



大阪モノレール 1000 系

現在、大阪空港と門真市を結ぶ大阪モノレールが、2029 年、門真市から瓜生堂(東大阪市)まで延伸する。瓜生堂駅は、近鉄奈良線の八戸ノ里～若江岩田のほぼ中間地点に位置しており、近鉄側でも新駅の設置が予定されている。瓜生堂駅の開業と、大阪モノレールの延伸で、近鉄奈良線沿線から、大阪府の吹田市や摂津市、大阪空港へのアクセスが大きく改善することが期待されている。

大和西大寺駅の立体化、平城宮跡を横切る線路

世界遺産にも登録されている平城宮跡、そこを、現在の近鉄奈良線は横切っている。現在なら間違いなく反対運動が起きるような話だが、近鉄奈良線(当時は大阪電気軌道)が敷設された頃は、朽ち果てて農地となっていたのだ。平城宮跡の存在が認知されたのは、開業から 8 年後。その後の車両基地計画はさすがに反対運動が起き、車庫の予定地を変更、現在の西大寺検車区となった。平城宮跡を線路が横切ることについては、「車内から平城宮跡を眺められて良い」といった肯定的な意見と、「歴史的な土地を線路が横切るのは見た目が悪い」といった否定的な意見に分かれている。

その近くにある大和西大寺駅。奈良線と京都線・橿原線が平面で交差し、列車本数も非常に多い。そんな大和西大寺駅の西側には、京都線と奈良線を横切る踏切が存在する。この踏切は、ピーク時の踏切遮断時間が 40 分以上となる「開かずの踏切」で、大きな社会問題となっている。歩行者用の通路は近いうちに完成するようだが、自動車は通れない。

現在、大和西大寺駅の立体化と、平城宮跡を横切る線路の移設が計画されている。しかし、西大寺検車区の存在や、周辺住民への配慮など、さまざまな問題を抱えており、実現にはかなりの年月を要する見込みだ。



左：平城宮跡を走る阪神 9000 系

右：大和西大寺駅から大阪難波、京都方を眺める。手前が、有名な「開かずの踏切」

新型通勤車両の導入

近鉄では、特急用車両は新造されており、名阪特急向けの新型車両の登場が近い。しかし、一般車は、2000 年に「シリーズ 21」各形式が導入されて以降、新造されていない。

一般車両の改修は行われているものの、その規模は、他の大手私鉄と比べると小規模だ。どれくらい酷いかと言うと、デビューから 50 年以上経っている車両が、快速急行(近鉄線内のみの列車)や急行で使用されているのだ。このような会社は、全国を探してもなかなかない。そんな中、本当かどうかはわからないが、名阪特急向けの新型車両が一段落した後、新型の一般車を新造するという噂が流れている。どうやら、近鉄では珍しいステンレス製の車両となるらしい。久々の新型車両に期待したい。

最後に

今回、珍しく関西の路線についての記事を書かせていただきました。近鉄奈良線は、帰省で何度も利用してきた、思い出の路線です。この文章を読んで、近鉄奈良線に乗ってみたいと思っていただけると幸いです。ここまでお読みいただきありがとうございます。

参考文献

- ・近畿日本鉄道ホームページ
- ・Wikipedia
- ・近鉄時刻表 2018 年 3 月 17 日ダイヤ変更号
- ・開かずの踏切解消へ 官民連携でまちづくり(奈良日日新聞)
- ・世界遺産の敷地を走る複線電化の鉄道路線がある(マイナビニュース)
- ・大阪モノレール延伸、国が許可 南へ4 駅、近鉄とも接続(朝日新聞デジタル)
- ・近鉄特急の夢洲直通に「ふたつの課題」 2 回目の万博でも「新天地直通」なるか?(乗りものニュース)





中 2 F 組 佐藤琉太

1. はじめに

この記事を読んで頂いている皆さんは、「貨物線」というものをご存じだろうか。恐らく、「貨物線」と聞いて名前だけなら聞いたことがあるが、あまりピンとこないという人が大半だろう。今回は、貨物線の役割について詳しく解説しようと思う。この記事を読んでも読んで頂けたら幸いである。

2. 貨物線とは？

タイトル通り、「貨物線」とは何だろうか？「貨物線」というものは、皆さんがよく利用するであろう「旅客線」と比べて、ある意味複雑である。どこが複雑かと説明しよう。例えば、高輪学園の近くにある東海道貨物線は貨物線と名乗りながらも管轄しているのは貨物ではなく、JR 東日本なのである。つまり、都市部などで、「貨物線」と呼ばれている区間も大部分は JR 旅客会社が保有している。なぜなら、JR 貨物は線路を借りて列車運行を担当する「第 2 種鉄道事業者」だからだ。また、JR 東日本などの旅客会社は自社で線路を保有する「第 1 種鉄道事業者」に分類される。だからと言って、JR 貨物が管轄する路線は少なくはない。数少なく、短い距離の路線だが一応存在する。なので、その路線は JR 貨物の第 1 種鉄道事業区間になる。貨物ターミナル駅は JR 旅客会社と JR 貨物の 2 社との共同で管理している。こうして見るとなんだか、とてもややこしい...

3. 路線図に載られていない路線

なぜ、一般の JR の路線図にその貨物線という路線が載っていないのか。理由は単純である。文字の通り、「貨物線」だからだ。貨物列車しか走っていない路線なのである。貨物列車しか通らない路線は一般の乗客に見せる必要がない。なので、皆さんが日頃よく目

にする JR の路線図に載っていないのだ。貨物線というものは、我々が住んでいる関東地方だけではなく東北地方、関西地方、九州地方など全国あらゆる場所に存在している。皆さんも探してみると面白いだろう。

▼東海道貨物線を快走する EF210-10（桃太郎）牽引の 66 レ高速貨物列車

（川崎貨物ターミナル～新鶴見信号場）

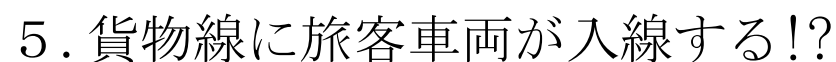


4. なぜ、貨物線というものがあるの？

大勢の方々は、「貨物線なんて何のためにあるの？」とか「貨物線なんて必要ないでしょ」などと思うかもしれない。しかし、貨物線はとても重要な役割を果たしているのだ。貨物線は大きな都市の近くにあることが多い。たとえば、札幌・東京・名古屋・大阪・福岡などである。なぜ、そのような地域に貨物線があるのか。皆さんも考えてみてほしい。その理由は、山手線や東海道線、また大阪環状線など大都市の JR の電車は「これでもか！」というほど本数がかなり多い。そういう、とても本数が多い旅客線に貨物列車を走らせるとすればかなり無理がある。だから、JR（国鉄）は旅客列車の走行の邪魔にならず貨物列車が走行できるように建設された路線、その名も「貨物線」が存在するのだ。また貨物列車は混雑している大都市の路線を避けるように、貨物線を利用して迂回している。つまり、貨物線は「バイパス路線」なのである。

例えて分かりやすく説明するとしよう。次ページの図（図 1）の武蔵野貨物線にあてはめるとする。関西方面から東海道本線を上ってやってきた貨物列車が東京駅、新宿駅、池袋駅を通らずに東北本線を通り東北方面に走っていくとしよう。図の中に書かれてある鶴見（新鶴見信号場）から川崎駅・東京駅・品川駅方面には行かず、左にそって南武線と平行している武蔵野貨物線に入り梶ヶ谷貨物ターミナル方面に向かう。府中本町駅で南武線と交差して武蔵野線に入る。そして、新座貨物ターミナルを経由して武蔵浦和駅の少し先にある別所信号場で武蔵野線と分かれる。別所信号場から東北本線とつながる連絡線を通り、与野で東北本線（宇都宮線）と合流して大宮に向かう。大宮からは、東北本線（宇都宮線）のルートをとって東北方面に向かう。今の説明から大宮駅は通過したもの、あの大きな 3 駅は通過していない。貨物線を通るとそのようなルートになるのだ。「貨物線」

▼武蔵野貨物線（図1）ウィキペディアから引用



▼朝の通勤時間帯に運転される「おはようライナー」(左)「湘南ライナー」(右) ▼

(藤沢～渋谷) (藤沢～品川)



6. まとめ

私は、今回停車場を初めて執筆したが如何だろうか？貨物線はあまり見えないところで役に立つ、つまり「縁の下の力持ち」の存在であるということが今回の研究で分かった。私は皆さんに貨物列車また、貨物線という路線に興味を持って頂けたら、私はとても嬉しいと思う。

7. 参考資料

○書籍

- ・「貨物列車のひみつ」 PHP 研究所
- ・「貨物時刻表」公益社団法人 鉄道貨物協会

○サイト

ウィキペディア

- ・ <https://ja.wikipedia.org/wiki/武蔵野線>
- ・ [https://ja.wikipedia.org/wiki/はるか_\(列車\)](https://ja.wikipedia.org/wiki/はるか_(列車))
- ・ <https://ja.wikipedia.org/wiki/東海道貨物線>

▼谷川岳に挑む EH200-23 (BULE THUNDER)
牽引の 2092 レ高速貨物列車(越後中里~土樽)





こんにちは。私たちは8人ほどで昨年12月に北陸方面への自由旅行に行ってきましたので、その様子を綴ろうと思います。稚拙な文章と下手な写真ですが最後まで読んでいただくと幸いです。

1 日目

22時の東京駅八重洲口からこんばんは。普段は東京駅で集合する際は鉄道での旅行をしますが、今回はグランドリーム金沢号というJRの高速バスに乗車して富山に向かいそこから北陸での鉄道旅を始めていく。

東京駅前 22:40→グランドリーム金沢号・金沢工業大学前行→富山駅前 06:00

というわけで八重洲口の改札を出てバス乗り場へ。普段はなかなか来ない場所であるため何もかが新鮮に感じられました。出発までのひとときを皆思い思いに過ごしています。さすが東京駅、様々なバスが次から次へと発着していきます。そんな中やってきたグランドリーム金沢号に乗車し、



一路富山へ、途中までは一般道を走行するため信号待ちなどのブレーキで揺れが多少あったが、高速道路に入ってからあまり揺れなかった。私は初めての高速バス乗車ということもあり寝られるかどうかなど心配でしたが、乗り心地が良く高速道路に乗ってからはあっという間に眠ることができました。

2 日目

富山 06:15→→JR 高山本線 普通・越中八尾行→→西富山 06:20

おはようございます、若干眠いですがバスは定刻通り早朝の富山駅に到着しました。ここからは宿泊する福井まで自由行動としたため皆は撮り鉄へと走る中、私と新井はJR高山線に1駅乗車しお隣の西富山へ。朝早いこともあって車内はガラガラでした。西富山に到着後は富山地方鉄道市内線の大学前駅までの約1.6kmの早朝ウォーキング



ングです（笑）。一応 Google map で下見はしたのですが、12月ということもあり空は真っ暗でコンビニ以外に明かりが無く大学前までたどり着けるか心配でしたが、なんとか発車2分前に到着し、一旦市内線の終点である南富山まで行った後に再び富山まで戻りました。

大学前 06：42→富山地方鉄道2系統 普通・南富山行→南富山 07：20

南富山 07：26→富山地方鉄道2系統 普通・大学前→電鉄富山駅・エスタ前 07：44

電鉄富山 08：03→富山地方鉄道線 普通・宇奈月温泉行→中滑川 08：42

中滑川 09：19→富山地方鉄道バス〔71〕水橋経由滑川線・富山駅前行→照蓮寺前 09：28

水橋漁港前 09：45→富山ライトレールフィーダーバス・岩瀬浜行→岩瀬浜駅前 09：58

岩瀬浜 10：01→富山ライトレール・富山駅北行→富山駅北 10：25

富山駅で時間が少しあったので富山地方鉄道(以下地鉄)の駅ビルにあるロッテリアで朝食を済ませた後、地鉄で中滑川まで移動し、そこからは地鉄の路線バスに乗り換えて照蓮寺前というバス停まで移動しました。バスの車内には他のお客さんがいなかったためノンストップで行くことができました。照蓮寺前到着後は少し歩いたところにある水橋漁港前というバス停まで歩いて移動します。ここからはフィーダーバスという富山ライトレールの主要駅までを結ぶバスに乗車します。このバスはすべての便が岩瀬浜駅でライトレールに平面で連絡します。



岩瀬浜駅からは富山ライトレール富山港線に乗車して富山駅北まで向かいます。この路線はもともと JR 富山港線として運営されていましたが、北陸新幹線開業による富山駅高架化の際に、利用者の少ない富山港線をそのまま高架にするのは費用対効果が薄いということで 2006 年 4 月 29 日からは富山ライトレールという第三セクター（国や地方自治体と民間が共同出資した会社）として運営されています。また富山港線の LRT(路面電車化)に伴い駅の増設・列車の増発・既存の軌道線との直通運転などにより利便性を高めるというもので、それに伴い本数が JR 線時代から約三倍に本数が増加しました。また来年には富山駅の完全高架化工事完成に伴い富山地方鉄道富山市内軌道線との南北接続を予定しています。南北接続後に富山ライトレール・富山地方鉄道両鉄道で均一運賃、かつ運行主体についても南北接続後に一元化する構想があり、富山地方鉄道が富山ライトレールを吸収合併する事が決定しました。これにより、国による買収から 77 年振りに富山港線は富山地方鉄道の路線に復帰することになります。

富山駅北に到着後、元北陸本線のあいの風とやま鉄道に乗り換え、富山県第二の都市である高岡へ移動します。

富山 10：46→→あいの風とやま鉄道線 普通・金沢行→→高岡 11：04

車両はあいの風とやま鉄道の 521 系でした。普通列車ですが駅間に距離があるので普通列車ですがかなりのスピードを出し、あっという間に高岡到着です

高岡駅 11：15→→万葉線 越ノ潟行→→越ノ潟 12：04



高岡からは万葉線へ、乗り潰しをするために終点の越ノ潟まで乗車します。車両は 1 編成しかないドラえもんトラムという車内外にドラえもんの装飾がなされた車両

です。詳細な運用については万葉線のホームページに載っています。

越ノ潟 12：07→→万葉線 高岡駅行→→東新湊 12：10



越ノ潟から少し来た道を折り返した東新湊駅で下車して徒歩約 10 分にある「きつときと市場」という場所に行き昼食を食べました。ちなみに「きつときと」というのは富山弁で「新鮮な」という意味で富山空港にも「富山きときと空港」という愛称がつけられています。

東新湊 13：10→→万葉線 高岡駅行→→新能町 13：33

能町 13：55→→JR 氷見線 普通・氷見行→→氷見 14：16

氷見 14：24→→JR 氷見線 普通・高岡行→→高岡 14：55



昼食後は再び万葉線に乗りし新能町に移動します。そこからは徒歩で能町駅まで移動し JR 氷見線で氷見まで乗車します。車内は混んでいたため座ることはできませんでした

たが、沿線からは荒れた日本海を望むことができました。氷見に到着後は高岡に戻り、ここからはあいの風とやま鉄道と IR いしかわ鉄道を経由して金沢駅へ移動しました。

高岡 15：04→→あいの風とやま鉄道線 普通・金沢行→→金沢 15：44

金沢 16：13→→JR 北陸本線 普通・福井行→→福井 17：56

金沢からは、JR 北陸本線の普通列車に乗りし福井へ、金沢から西の部分の北陸新幹線は未開業のため関西地方へ向かう「サンダーバード」や中部地方へ向かう「しらさぎ」などの数多くの特急列車が多く運転されています。そのため普通列車は途中複数の駅で特急列

車の通過待ちを行います。普通列車利用者にとっては少々鬱陶しい光景かもしれませんが、この日常の光景も数年後には見ることが出来なくなると考えると惜しい気がします。福井に到着後、夕食を調達し、某有名チェーンホテルで1泊しました。

3日目

今日は最終日。福井から名古屋を経て夜行で東京へ帰ります。

移動行程は、福井から第三セクターえちぜん鉄道に制覇し、その後武生までは福井鉄道に乗車し、武生からはJRで名古屋までという流れです。

福井 06:15 → えちぜん鉄道三国芦原線 普通・三国港行 → 三国港 07:05

三国港 07:11 → えちぜん鉄道三国芦原線 快速・福井行 → 福井 07:57



えちぜん鉄道には、北国船で栄えた三国港や北陸有数の温泉地である芦原温泉とを結ぶ三国芦原線と恐竜博物館の最寄り駅でもある勝山や永平寺へ行く勝山永平寺線の二路線があります。今回は三国芦原線に乗車後、福井まで戻り勝山永平寺線に乗車したいと思います。えちぜん鉄道福井駅は1929年に当時の京福電鉄下に誕生しました。



今の駅舎は2018年開業のできたてほやほやの駅です。駅舎内は木の温もりが感じられ、外が寒かったので助かりました。一階には改札口のほかに京福バスのチケットセンターなども隣接していたので、沿線地域の拠点となる駅だということが分かりました。二階はホームになっていて、まだ日の昇らぬ中、二両編成の電車が姿を現しました。

福井を定刻通り出発した各停三国港行きMC7000系は福井口で勝山永平寺線と分岐し、並走していた北陸本線とも別れを告げ高架線を降ります。田原町では福井鉄道と合流し、鷺塚針原まで並走します。福井鉄道は2016年からフェニックス田原町ラインとしてえちぜん鉄道に乗り入れを行っており、そのため鷺塚針原までの各駅には路面電車方式をとっている福井鉄道乗り入れ用の専用ホームが設置されています。私鉄と第三セクターが乗り入れをすることは全国的にも珍しいことですが、これにより周辺地域の利便性が向上されたと共にJR線との競争も活発になったといえるでしょう。鷺塚針原でフェニックス田原町ラインとも別れて、単線となってあわら温泉を目指します。次の停車駅太郎丸エンゼルランドは、何があるのかと思いきや福井県児童科学館「エンゼルランドふくい」があったからでした。近くの福井空港はえちぜん鉄道の西春江ハートピア駅とJRの春江駅の間にあるみたいですが、どちらからも1.5キロ以上離れているのでどこにあるかはわかりませんでした。次の停車駅西長田ゆりの里駅は三国芦原線8つのうちの一つの有人駅で、ゆりの里公園ユリウム春江の最寄り駅

となっていますが、徒歩だと 20 分以上かかるのでバスかタクシーの利用が好ましいかと思われます。また、駅からはえちぜん鉄道提携のテクノポートバスが企業事務所の集まるテクノポートまでデマンド運行しており、そのことから有人駅である理由が伺えます。次の有人駅あわら湯のまち駅は、あわら市西部に位置しています。JR 芦原温泉駅より温泉街に隣接している駅のように、駅周辺には温泉宿が立ち並んでいます。



あわら湯のまちを出発すると進路を西に変え、一路日本海を目指し進みます。終点三国港は昔からの港町。バスではかの有名な東尋坊にもアクセスでき、その他にも見どころいっぱいだと思います。今回は時間がなくて折り返すだけでしたが、今度来たときはゆっくり見たいと思います。すぐの快速で福井まで引き返しましたが、快速運転の列車は一日一本だけだったので珍しい種別に乗れてよかったです。

福井 08 : 05→→えちぜん鉄道勝山永平寺線 普通・勝山行→→勝山 09 : 01

勝山 09 : 20→→えちぜん鉄道勝山永平寺線 普通・福井行→→永平寺口 09 : 45

勝山行は 6000 系での運転です。列車は同じく福井口で分岐し、今度は東に向かって勝山を目指します。観音町を過ぎるころから九頭竜川と並走し、永平寺の最寄り駅である永平寺口を過ぎると、だんだんと山の中へ入っていきます。終点勝山に近づくころには自然豊かな風景が左右に広がって、終点勝山に到着しました。駅舎はレトロな感じで喫茶店が併設されており、駅前ロータリーの中央には恐竜の模型が展示されています。今回は永平寺に行く予定だったのでここも残念ながら飛ばします。乗ってきた同じ電車でもた折り返し



ました。標高を下っていき、白塗りの洋風な駅舎の永平寺口駅に到着しました。永平寺口は一応永平寺への最寄り駅ではありますが永平寺は山の上にある上、相当な

距離があるので本数の多いバスを使うのが妥当だと思います。



永平寺口 10 : 15→→京福バス [87] 芦原丸岡永平寺線 永平寺行→→永平寺 10 : 28

永平寺口駅を出発した京福バスは山をどんどん登っていき、永平寺参詣道の入り口にある蕎麦屋の前にあるバス停に停車しました。蕎麦屋の女将さんと思わしき人が店内から出てきて、これから参拝に行く僕たちの荷物を預かってくれました。その代わりに、割引券を渡して店に来てほしいという魂胆なのでした(笑) そのお店が偶然バスの整理券の発売も行っていたので、帰りのバスの切符を購入することができて良かったです。

沢山の店舗が立ち並ぶ参道を登っていき、「曹洞宗永平寺」の石碑のある境内の前に着きました。ここからは境内の並木道を通ってお寺の前の受付まで進みました。寺内はとても荘厳で静か、まさしく修行の場というような感じでした。寺社仏閣に興味がおありの方は一度行ってみても良いかもしれません。

永平寺 11 : 30→→京福バス 永平寺ライナー 福井駅東口行→→福井駅東口 11 : 59

旅の安全を祈念し、永平寺バス停まで戻った僕たちは福井駅東口行の直通急行バス永平寺ライナーに乗車し、福井駅に戻ります。車両は普通的高速バスと同じ形式のタイプで大きな荷物もトランクに積むことができました。1時間に1本と本数も多いようで、バスの方がアクセスしやすいなと思いました。来た時に比べあつという間に福井駅に到着。今のところ順調に計画を遂行中です。福井駅前には北陸新幹線の延伸準備中で工事用車両がたくさん動いていました。



福井駅 12 : 37→→福井鉄道 普通・越前武生行→→越前武生 13 : 36

お昼の駅弁を駅構内で買った僕たちは、西口駅前の福井鉄道の乗り場から越前武生行に乗り、福井駅を後にしました。乗り場が駅前にあったのはとても便利でした。福井鉄道は路面電車ではありますが、広島電鉄のように駅周辺と郊外ではずいぶんと様子が異なります。駅周辺では車と併用軌道の路面電車、郊外になっていくにつれて併用軌道を外れ、ローカル線のような感じになっていきます。線路はほぼJR線に沿って敷かれていてJR線の方が格段に速いですが、一駅一駅の駅間が長いことや本数が少ないことなどに比べ福井鉄道は20分に1本と格段に本数が多く沿線住民の足となっています。福井駅を出発するとデパートなどの大型店舗のある通りを進み、列車の進行方向を変えるために、福井城址大名町の駅手前で方向を返します。そして運転手の移動を行なった後、武生方向へと舵をきりました。普通の電車ではやすやす出来ないことを難なくこなせるのは路面電車ならで

はです。僕は驚いて周りをぐるぐるしてしまいましたが、地元の方達はいつものことのような感じで平然としていました（そりゃそうですね）電車は商工会議所前を過ぎると、併用軌道を離れて住宅街の中を進みます。近くにある J R 越前花堂駅は越美北線と分岐駅する主要駅ですが、花堂駅は急行の止まらない小さな駅でした。次の停車駅ベル前やその先のハーモニーホールなど地域の施設を冠した名前の駅が多くあり、地域密着感が強く出ている印象でした。乗客の入れ替えもある中でまるで J R 鯖江駅を取り囲むように走ります。福井駅のように隣接しておらず、少し離れています。

J R 線でも武生までは鯖江から一駅なので、鯖江市を出ると越前武生まではあと少しです。武生からは J R 線での移動が主になるので私鉄ともしばしお別れです。最後の方は疲れが出て意識がなかったので越前武生に着いた時に起きました。

武生 13 : 50→→JR 北陸本線 特急しらさぎ 60 号・米原行→→米原 14 : 45



越前武生駅で福井鉄道の土産を買って、急いで JR 武生駅に向かいました。越前武生駅と武生駅は徒歩で 5 分ほど離れているのでギリギリでした。幸いにも特急が 5 分ほど遅れていたのでも余裕があって良かったです。特急しらさぎは金沢～米原（一部名古屋）を運行し、中京圏と北陸とを結んでいます。金沢～敦賀間には他にも大阪行きのサンダーバードが走っていますが、こちらは湖西線経由となるため、

米原を経由しません。武生を出発した特急しらさぎ 60 号は峠を越えあっという間に敦賀です。今まで乗っていた列車はどれも速度が遅かったのでとても早く感じました。本当は普通電車で名古屋まで行こうと思っていたのですが、名古屋での待ち合わせ時間に間に合わないためやむなく米原まで特急を使うことにしました。敦賀を出発すると急に山に入り、新正田までは上り線はループ線で下り線がトンネル線と岐れて山を越えます。このループ線は有名撮影地となっています。ここを抜けると福井県最後の駅新正田に通過しました。トンネルに挟まれた小さな駅でした。そして、長い深坂トンネルを越え、いよいよ滋賀県です。次の通過駅である近江塩津を通過すると分岐線が見えますが、こちらは京都方面に向かう湖西線となっており北陸本線、東海道本線とともに琵琶湖をぐるりと回る路線のうちの一部です。近江塩津を通過すると余呉のあたりで広い湖が見えますがこれは琵琶湖ではなく余呉湖という別の湖でつながってはいません。次の通過駅木ノ本駅から米原駅までは SL 北びわこ号が長期休暇中を中心に運転していて、予約困難の人気列車となっています。じきに停車する長浜駅で一番琵琶湖に近くなり、車内からは琵琶湖に臨む長浜城を見ることができます。長浜を出るともうすぐ米原です。

米原 15 : 00→→JR 東海道本線 普通・大垣行→→大垣 15 : 35

米原からは東海道本線。特急が遅れたので接続がギリギリでしたが向かいのホームだったので余裕でした。米原からは関ヶ原越えをして中京圏に向かいます。醒ヶ井を出た電車

は近江長岡、柏原と山を避けるようにして大きく迂回します。左手に伊吹山を望みながら関ヶ原駅にはかの有名な「天下分け目の関ヶ原」の布陣図が看板に掲示されており、訪れるファンも多いと思いました。関ヶ原～大垣間には垂井駅がありますが、垂井駅を通らない通過線が設けられており、特急列車や寝台特急「サンライズ瀬戸・出雲」もこちらを経由します。大垣駅に近づく頃左側から線路が合流してきますが、これは美濃赤坂に向かう東海道本線の支線です。

大垣 15 : 41→→JR 東海道本線 新快速・豊橋行→→名古屋 16 : 14

大垣からは豊橋まで直通の中距離快速が多く運転されており、名古屋に近づくにつれ乗客もだんだんと増えてきます。岐阜～名古屋間、名古屋～豊橋間は名鉄と並行していますが JR 線は直線区間が長いため、早さでは名鉄に勝っています。

近鉄名古屋 16 : 21→→近鉄名古屋線 急行・松阪行→→近鉄四日市 16 : 54

名古屋で先輩方と解散し、ここからは違う班の友達と合流しに近鉄四日市へ行きます。名古屋での乗り換え時間が極めて少なかったので慌てて乗り換えを行いました。近鉄線も JR 線と並走していますが、なによりここの JR 関西本線の本数が少ないため近鉄線の方がアクセスしやすいです。長島駅では「なばなの里」に関するアナウンスが流れ、沿線の観光地についての情報を聞くことができました。弥富の次の桑名駅からは大垣までを結ぶ養老鉄道や、あすなろう鉄道と同じくナローゲージの三岐鉄道北勢線が走っています。富田を過ぎるとまもなく四日市です。近鉄四日市駅と JR 四日市駅は 1 キロ離れており、伊勢湾側が JR の駅になっています。近鉄四日市駅ではちょうど名古屋に戻る近鉄特急「しまかぜ」を待ち受けられるのでここで撮影しようということになりました。ホームの行先表示板はまだ幕式が生き残っていて面白かったです。撮影の後は珍しいナローゲージが走っているあすなろう鉄道に乗車しました。あすなろう鉄道は近鉄四日市駅に接続していますが、これはもともと近鉄の路線であったことを物語っています。



あすなろう四日市 17 : 43→→四日市あすなろう鉄道八王子線 普通・西日野行→→日永 17 : 47

日永 18 : 04→→四日市あすなろう鉄道八王子線 普通・あすなろう四日市行→→あすなろう四日市 18 : 09



改札口へ向かうと確かに小さな電車がホームにとまっているのがうかがえました。
乗り込むと上も横も手が届きそうなくらいで通勤時間帯だったこともあり、少し圧迫感を感じました。実際に乗ってみて揺れもすごかったですがいい体験になりました。僕たちは日永駅で降りました。この駅はデルタ状のホームで面白かったです。四日市

コンビナートの夜景を見たかったのであすなろう四日市へ戻った後、友達を誘って夜景を撮りに行きました。

あすなろう四日市駅……徒歩約 30 分……大正橋

四日市コンビナートの撮影地を調べた中で大正橋付近から見た夜景がとてもきれいだったのでそこへ行きました。バスもあったのですが時間が合わなかったので、徒歩でとても時間がかかりました。JR 四日市駅付近の撮影地でも十分きれいなので訪れたい方はそこを推奨します。一緒にいった友達のほうがハマってしまい、結局 40 分くらい滞在していました。



大正橋……徒歩約 15 分……JR 四日市駅

四日市 19 : 39 → JR 関西本線 普通・名古屋行 → 名古屋 20 : 30

早歩きで四日市駅に戻るとまもなくオレンジ線の入った 313 系が暗闇から姿を現しました。普通電車ということもあり、行きより時間がかかりましたが車内はとてもガラガラで夜景の余韻に浸ることができました。

名古屋 23 : 20 → JR 東海道線 快速ムーンライトながら・東京行 → 東京 05 : 05

名古屋に戻り、まだ夕食を食べていなかったのもので

近くで店を探して寿司を食べました。東京よりも安くて居心地の良いお店でした。食べ終わった後まだ時間があったので、名鉄名古屋駅で入場券を買い時間まで電車撮影を行いました。名鉄は一度も撮ったことがありませんでしたが、本数が多く短時間でたくさん撮れました。ようやく JR 名古屋駅で夜行臨時快速「ムーンライトながら」を待ち受けました。185 系での運転で、国鉄時代からの一般形特急車両です。この電車は、普通乗車券＋快速券で乗れるため新幹線・特急に乗れない青春 18 きっぷ利用者にとってとてもありがたい

列車なのです。そのため下り（東京から大垣まで）は即日完売もしくは即時完売なのでなかなか取れませんが、上り（大垣から東京）は下りに比べると空きがあり取りやすいといえます。僕たちが乗車する10号車は一番前の車両だったので列車が来るまでホームで待っている間風が吹き抜けて寒かったです。名古屋を出発した列車は東海道本線を進み豊橋、浜松、静岡、沼津と停車し横浜には04:41、品川04:57そして終点東京に到着します。

（2019年3月ダイヤ改正現在）このうち浜松で29分の停車時間、静岡で下り「ムーンラ



イトながら」と列車行き違い、横浜駅直前でおはよう放送が流れます。ちなみに浜松からは夜行列車らしく到着放送が入りません。息抜きなどで降りる際には十分注意が必要です。僕は浜松駅直前で寝落ちし、おはよう放送で起きました。疲れていたののでしっかり寝られてよかったです。まもなくして品川駅に着きました。品川駅では駅員がしきりに「指定席券をお持ちでない方はたとえ一駅だけであってもご乗車にならないでください」と言っていました。全席指定ですが、自由席があるものと思って乗ってきてしまう人も多いのでしょう。終点東京には定時到着。到着直前には鉄道唱歌のチャイムが鳴って長い旅が終わったことを実感しました。行先表示の幕回しをみて、行きと同じ東京駅八重洲南口で解散しました。思い返せば長い旅でしたが、これまでにない充実した三日間で楽しかったです。

〈参考文献〉

- Google map
- Wikipedia

（一部写真提供）

- 中三 佐々木より夜景の写真をお借りしました。



最後までお読みいただきありがとうございました！



1泊2日で行く 仙台・松島旅行

中三 岡崎 航志朗

はじめに

こんにちは。初めて停車場を執筆させていただく、中三 岡崎です。

今回の旅は、1泊2日で「杜の都 仙台」と、「日本三景 松島」へ行ってきました。

私は歴史が好きで、この春に徳川家の歴史を巡る旅行をしていました。そして、今度は「越後の龍（上杉謙信）」の新潟か、「独眼竜（伊達政宗）」の宮城に行くか迷った結果、東北新幹線に乗りたい願望により、仙台に行くことにしました。また、「松島や ああ松島や 松島や」という有名な句で知られる松島も訪れました。どうぞ最後までお楽しみください！！

第一章 いざ、杜の都仙台へ

7月30日

1.旅行の計画

2019年、ゴールデンウィーク。夏休みに、車で伊達政宗か上杉謙信を巡る旅行をしたいという話になった。しかし、どちらも車では遠いため、新幹線で行くことにした。方面は、悩んだ末に杜の都・仙台となった。それなら、松島も見に行こうかという話になったのである。最終的には、瑞鳳殿・仙台市博物館・仙台城を巡って牛タンを食べ、翌日に大崎八

幡宮に行き、本塩釜で寿司を食べ、松島へ行くスケジュールになり、綿密な下調べを余儀なくされたのであった…。

2. ついに仙台へ参る！

7月30日、木曜日。起きて時計を見てみたら、時刻は朝の5時をちょっとまわったところであった。天気予報を見ると、横浜も仙台も天気は晴れ。楽しみだなあ、初めての仙台と思いながら、家を6時過ぎに出た。

新横浜駅に到着。ここから東海道新幹線に乗って、東京に出る。在来線の激混みが嫌であったからである（笑）。



▲新横浜駅



▲朝は回送が多い…

東海道新幹線 こだま 800 号 東京行 新横浜 7:00→東京 7:20

蒸し暑いなかホームで新幹線を待っていると、通勤の方たちがどんどん並んできた。

すると、N700系ラージA車のこだま号がホームに入線してきた。三島始発だが、そこそこ人が乗っていた。無事席に座れ、東京へ向かった。品川を出たところで、田町車両センターに埼京線のE233系が停まっているのが見えた。

東京に到着後、急いで東北新幹線の改札へ向かった。そして、ホームに上がると、私が乗るE5系と、連結されたE6系が止まっていた。H5系ではなかった…。飲み物を買っているうちに車内清掃が終わり、車内に入った。

東北新幹線 やまびこ 205 号 仙台行 東京 7:44→仙台 10:06



▲E5系



▲側面表示

7時44分。列車が出発した。すると、指定席は満席とのアナウンスが入った。私は帰

省や旅行する人の多さに驚いた。列車は御徒町付近でトンネルに入って上野駅に着き、日暮里付近でトンネルから顔を出した。そして、埼京線と並走して大宮駅に滑り込んだ。大宮駅では、たくさんの人が乗ってきた。私が乗っている 8 号車も、あっという間に満席になった。

列車は、途中、宇都宮と郡山ではやぶさ・こまち号の通過待ちをした。また、郡山や白石蔵王で降りる人が多かった。窓の外を流れる景色を見たり、車内チャイムを録音したりしているうちに、列車は仙台に到着した。

車両は回送になるため、降車後すぐにドアが閉まったが、たくさん撮影した。また、E5 系と E6 系の連結部分も初めて見ることで嬉しかった。

改札で駅員さんに乗車記念印を押してもらった。



▲仙台駅名標



▲仙台駅外観

第二章 る一ぷるで伊達政宗のもとへ参る！

1. る一ぷる仙台初乗車！

まずキャリーバッグをホテルに預けたあと、地下鉄の仙台駅で「る一ぷる仙台・地下鉄共通 1 日乗車券」を購入した。

る一ぷる仙台乗り場でバスを待っていたら、どんどん人が並んできた。やがて「る一ぷる仙台」が到着した。



▲る一ぷる仙台



▲る一ぷる仙台・地下鉄共通一日乗車券

「る一ぶる仙台」とは、仙台駅前を出発し、仙台市中心部の観光スポットを結んで仙台駅前に戻ってくる循環バスである。また、バスの運転手さんが、朝ドラ「なつぞら」の主人公に纏わる話をしてくれて、車内はとても盛り上がり面白かった。15 分ほど経ち、瑞鳳殿に到着した。

2.伊達政宗が眠る ずいほうでん 瑞鳳殿

瑞鳳殿は、1636 年に 70 歳で生涯を閉じた伊達政宗公の遺命により きょうがみね 経ヶ峰に埋葬されその翌年に造られた おたまや 霊屋であり、本殿・拝殿・御供所・ねはん 涅槃門からなる。また、桃山風の廟建築が特徴で、1931 年に国宝に指定された。しかし、1945 年の空襲によって焼失し 1979 年に再建された。



▲ ずいほうでん 瑞鳳殿



▲ ねはん 涅槃門



▲ 感仙殿（二代藩主伊達忠宗公の霊屋）



▲ 善応殿（三代藩主伊達綱宗公の霊屋）

杉並木の参道にあじさいが咲いており、藩政時代からの歴史を感じた。また、九代藩主周宗公・十一代藩主斉義公夫妻の墓所である妙雲界廟も訪れた。

資料館に行ってみると、1974～1983 年に行われた瑞鳳殿の発掘調査によって発見された眼鏡や手箱などの遺品が展示されており、保存状態がとても良く、驚いた。

3.伊達政宗の生涯に迫る 仙台市博物館

る一ぶる仙台で瑞鳳殿を出発すると、坂を登ったり下ったりした。また、電柱に「大手前」（だったかな…）と書いてあり、この辺は仙台城の一部だったのだなあと思った。仙台市博物館最寄りの、博物館・国際センター前で降りた。



▲仙台市博物館 外観



▲企画展「戦国の伊達氏」

仙台市博物館には、伊達家から寄贈された文化財などが約 9 万 7000 点収蔵されている。また、企画展「戦国の伊達氏—^{たねむね}植宗から政宗へ—」（7 月 12 日～9 月 1 日）も一緒に見た。伊達政宗の具足や、当時の日常品が展示されていた。

縄文時代や弥生時代の遺跡が残っており、古くから仙台が栄えていたことに驚いた。また、当時の書物や手紙がたくさん残されており、中には、徳川家康との手紙も見られ、非常に興味深かった。

4.伊達政宗が築いた城 仙台城跡

博物館・国際センター前から 3 回目のる一ふる仙台に乗ると、山道をぐいぐい登って行く。大きな石垣も見えてきたところで仙台城跡に着いた。伊達政宗がここに城を築いたんだと思うとワクワクする。

天然の要害（^{とりで}砦）である青葉山に建つことから「青葉城」とも呼ばれる仙台城は、400 年以上前に藩祖・伊達政宗公によって築城された。標高は高いところで 131.4m、東は広瀬川への断崖、南は竜ノ口狭谷が固めるその地形ゆえに、守りに有利な城であった。

本丸の土木工事は 1601（慶長 6）年から始まり、天守閣は築かれなかった。これは、家康公に敵意のないことを示すためとも言われている。

また、東側の崖にせり出すようにして建てられた 5 つの櫓があり、京都の清水寺の舞台にすごく似ていて興味深かった。

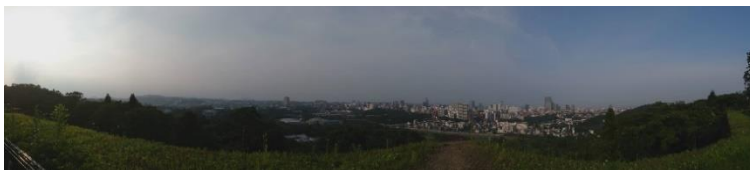
青葉城資料展示館にも行き、伊達政宗書状や、政宗着用の鉄黒漆五枚胴具足、政宗の^{てつくりうるしごまいどうぐそく}お抱えの刀工・山城大掾藤原國包の刀などをじっくり見た。

その後、横にあるフードコートでお茶をしようと思ったら、時間が遅くて閉店しており、ショック…。

そして、遂に伊達政宗の像を見る時が来た！



▲伊達政宗像



▲仙台城から仙台中心部を望む

いやあ、仙台藩 62 万石の藩主・伊達政宗はすごかった〜！！特に、兜の前立ての三日月がかっこいいと思った。また、仙台城からの眺めが素晴らしかった〜！しかし、道がとても混んでいるのが見えた…。

第三章 仙台名物「牛タン」を食べに参る！

1.初めての仙台市営地下鉄東西線・南北線に乗車！

もうる一ふるは運行終了しているので、市営バスを待つ。バスは 6 分遅れで到着。しかも、1 時間に 1 本しかない系統のため、とても不安だった。そして、仙台市営地下鉄東西線の八木山動物公園駅に着いた。

東西線は、2015 年 12 月 6 日に開業したばかりであるため、駅構内や車両がとてもきれいだった。また、車両側とホーム側の段差が無く、乗り降りしやすかった。ドアが閉まってから電車が発車するまでのタイムラグがとても短く驚いた。

仙台市営地下鉄東西線 荒井行 八木山動物公園 17:44→仙台 17:56



▲東西線の車両



▲ドアと LCD



▲ノンステップな東西線



▲八木山動物公園駅ホームの様子

仙台市営地下鉄南北線 泉中央行 仙台 18:10→勾当台公園 18:13

南北線は、1987年7月15日に開業しており、横浜市営地下鉄の案内板のようなレトロさを感じた。また、地下鉄のホーム上では、「荒城の月」が流れていた。

〈「荒城の月」コラム〉～ホームで「荒城の月」が流れている理由～

「荒城の月」は、滝廉太郎が作曲、土井晩翠^{どいばんすい}が作詞をした曲である。作詞者の土井晩翠は、1871（明治4）年に仙台に生まれ、有名な詩人であり、英文学者でもある。

彼が28歳の時に作詞した「荒城の月」は、彼が仙台城や会津若松城の城跡を訪れ、イメージして作詞したそうである。よって、仙台駅でも「荒城の月」が流れているのである。

ラインカラーが、南北線は緑、東西線は水色であり、車内の自動放送の声優さんも東京メトロと一緒に面白いと思った。



▲南北線の車両



▲勾当台公園駅の様子

2. 仙台名物「牛タン」をいただく！

勾当台公園駅から3分程歩いて牛タンのお店に着いた。今回牛タンを食べるお店は、「旨味 太助」。（ここよりも行列ができるほど人気が高いのは「味 太助」なのだが、こちらが定休日だったため、「旨味 太助」に行くことにした。）

牛タン定食は、肉が4・5・6枚から選べるそうなので、奮発して6枚にした（笑）。

注文してすぐに牛タンが運ばれてきた。肉厚で一枚が大きい！食べ応えがあるなと思った。そして麦飯とテールスープが到着し、早速いただきます！



▲旨味太助



▲牛タン定食 6枚

うん、とても旨い！！程良い塩加減と、炭火の焼き加減が絶妙である。テールスープも肉の旨さがしみわたっていて美味しい！！麦飯や野菜の一夜漬けも最高に美味しかった。本場の牛タンはこんなに美味しいのかと改めて思った。

お腹も一杯に満たされて、南北線に乗り、ホテルに戻った。

チェックインを済ませ、部屋に入った。疲れがドッと出た…。もうヘトヘトである。

YouTube でサンドウィッチマンのネタを見たりしているうちに 22 時を回ったので、寝た。今日は眠りにつくまでが速かった。

第四章 大崎八幡宮へ参る！

7月31日

1.ホテルの朝食にて

時刻は 6 時半を少しまわったところで目が覚めた。朝日が入り込んでくる。今日もハードになりそうだなあ…と思いながら、テレビをぼーっと見ていた。

7 時半ごろにホテルのバイキングで朝食をとった。郷土料理の芋煮汁や笹かま、手作りのずんだぶりがあって、とても美味しかった。朝食に満足し、支度をした。

9 時前にホテルを出発し、仙台駅へ向かった。しかし、ここで事件は起こった…。キャリーバッグが古く（ロッカーに入る大きさのものはこれしか無かった）、車輪に亀裂が入っているのではないかと…。おまけに転がすと異様なほど音が出る。とりあえずロッカーに預けたが、最悪の場合手で持って運ばなければいけないかもしれない…。

2.きらびやかな国宝 大崎八幡宮へ参る！

…という事件は置いておいて、仙台駅から市営バスに乗った。7 月 30 日・31 日は東北大学のオープンキャンパスがあるため、車内は高校生などですごく混んでいた。バスに 20 分弱乗って、大崎八幡宮に着いた。

鳥居が大きい～！一の鳥居をくぐると、造られた当時の趣を感じた。参道を歩いて御社殿に向かう。



▲一の鳥居



▲御社殿



▲参道

御社殿は、伊達政宗公の命により 1604（慶長 9）年から 1607（慶長 12）年にかけて造られ、絢爛豪華な装飾が見事。本殿・石の間・拝殿が一体となった権現造りの建造物では、国内最古とされ、国宝に指定されている。

ちょうど 1 週間後（8 月 6 日～8 日）に仙台七夕まつりが行われるため、装飾がなされており、短冊に願い事を書いて笹の葉につるした。願い事が叶うといいな一。

瑞鳳殿や大崎八幡宮で見たように、伊達家は豪華で派手なものが好きなのかなと思った（笑）。

御朱印をもらい、だるまを買って、おみくじを引いた。運がいいことに、大吉が出て嬉しかった（笑）。

第五章 本塩釜へ寿司を食べに参る！

1.初めての仙石線

大崎八幡宮で歴史を感じた後、市営バスに乗ってあおば通駅に戻った。帰りもバスは激込みだった…。

仙石線	普通	東塩釜行	あおば通 11:35→本塩釜 12:05
-----	----	------	----------------------

仙石線を走る列車は、山手線や埼京線で使われていた車両を改造した 205 系 3100 番台である。また、一部の車両はクロス・ロングシートに転換可能な 2WAY シートになっている。尚、2000 年にあおば通から陸前原ノ町付近まで地下化された。

仙台を出ると東北本線とやや並走するが、乗換駅は無い。本塩釜に近くなると、海が近くなってきた。あおば通から 30 分乗車して、本塩釜に着いた。



▲仙石線



▲本塩釜駅

2.寿司を堪能！

駅から徒歩3分で「すし哲」に到着。ここのお寿司はとても評判がよく、気になったので行ってみた。

にぎりのメニューが何種類かあったので、またもや奮発して特上にぎりを頼んだ。しばらくして、にぎりが到着！！皿の盛り付けが美しい…。早速、いただきまーす！



▲すし哲外観



▲特上にぎり

中トロマグロが口の中でとろけて最高に美味しい！！甘えびに似た食感が特徴的だった。たばたんえびや、プリプリとした食感のほっき貝も絶品だった。また、穴子の身の柔らかさに驚いた。食後にお手製の桃アイスが出された。とても満足した！！朝からハードだったので、ちょっと休憩する…。

第六章 日本三景 松島へ参る！

1.松島島巡り観光船「仁王丸」に乗船！！

仙石線 普通 高城町行 本塩釜 13:21→松島海岸 13:31

寿司を堪能した後、仙石線に再び乗って松島海岸へ向かう。どんどん海が近くなってきた。10分程乗車して、松島海岸に到着。



▲松島海岸駅



▲駅名標

まずは松島をゆっくりと見るため、観光船に乗った。50 分間のクルーズだが、様々な島々を見ることができて面白かった。観光案内所の方が、外国の方と英語で楽しそうに話していて驚いた。



▲ユニークな岩の仁王島



▲4つの穴が特徴的な鐘島

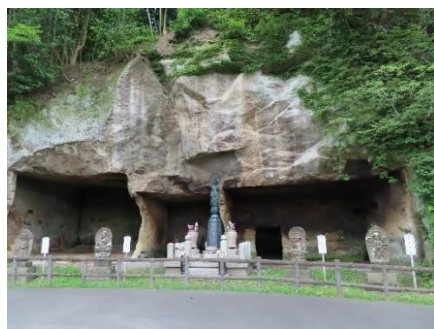
2. 桃山文化の貴重な国宝 ^{ずいがんじ} 瑞巖寺へ参る！！

次に、観光船乗り場のすぐ近くにある瑞巖寺に向かった。

瑞巖寺は、平安時代の初め 828（天長 5）年に慈覚大師により開かれ、天台宗延福寺と称した寺が前身である。現在の寺は、1604（慶長 9）年に工事が始まり、5 年の歳月をかけ完成したもので、桃山時代の代表的建造物である。



▲本堂



▲洞窟遺跡群

庫裡から本堂の中に入った。藩主の御成の間である「上段の間」や、明治天皇が座られ

たとされる「上々段の間」を見ることができ、豪華絢爛で素晴らしかった。また、室内への入り口を画す「唐戸」や「欄間」の総透かし彫りの彫刻がとても美しく、当時の職人の技術の高さに驚いた。

中門や明治天皇が通られた御成門は、当時からの歴史を感じた。

松島ではいたるところに洞窟遺跡が見られ、洞窟の中に供養塔がたくさん祀られていた。瑞巖寺でも御朱印をいただいた。そろそろ小腹が空いてきた。

3.甘味処でずんだスイーツを食べる！！

円通院を参拝した後、甘味処で私はずんだソフトクリームを食べた。枝豆の食感を楽しめて絶品であった。家族はずんだシェイクを飲み、甘酒の麴が入っていてとても美味しかったそうだ。

4.光宗の霊屋 円通院へ参る！！

瑞巖寺のすぐ隣にある円通院にも寄った。ここでは、数珠作り体験ができるとのことで、時間ギリギリだったが、体験させていただいた。

30分弱で数珠が完成した後、パワーストーンの解説を受けた。欲張ったつもりはないが、様々な色の玉を使ったことで色々な功德のある数珠になったようだ(笑)。



▲光宗の霊屋 さんけいでん 三慧殿



▲円通院

三慧殿は、伊達政宗の嫡孫の光宗の霊廟として1647（正保4）年に造られ、別名 御霊屋とも呼ばれている。また、国の重要文化財に登録されている。

光宗は19歳という若さで亡くなっており、毒殺説と病死説が伝えられている。

三慧殿の外観は何かの気配を感じて少し怖かった…。

バラの庭には、日本最古といわれるようバラもあってとてもきれいで、遠州の庭も美しかった。こちらでも御朱印をいただいた。

第七章 仙台から東京へ帰る…

1.松島を後に…

松島を思う存分堪能し終えて、松島海岸駅へ向かった。仙台に行く電車が1時間に2本しかないため、時間には焦った。

仙石線	普通	仙台・あおば通行	松島海岸 16:44→仙台 17:24
-----	----	----------	---------------------

帰りはロングシート車に乗った。東北本線と並走しながら、海が遠くなっていった。

2. 仙台駅で

仙台に近くなるにつれて人が乗ってきた。40 分程揺られて、仙台に着いた。乗る予定の新幹線まで時間があるので、各ホームへ降りて写真を撮った。



▲E721 系 0 番台と 1000 番台の並び



▲「ひたち」停止位置目標（6 番線にて）



▲仙台空港アクセス線 仙台空港行（SAT721 系）



▲切り欠きホームの 3 番線



▲仙石東北ライン 快速 石巻行（HB-E210 系）



▲仙台駅の装飾

30 分程撮影をしていた(笑)。来年春には常磐線が全線開通するので、品川から特急ひたちで仙台まで来てみたいと思った。

仙台駅構内で金崎の笹かまとずんだ茶寮のずんだ餅、そして萩の月をお土産に購入し、駅弁も購入した。

忘れずにロッカーからキャリーバッグを出した。…タイヤが壊れそうなので、仕方なく持って運ぶことになった…。東京駅で乗り換えをする際に転がせなさそうなので、対策を

練ることに…。

3.さようなら、仙台

新幹線出発まであと 10 分を切ったので、ホームへ上がった。

もう外は暗くなっている。19 時 04 分。やまびこ 54 号 東京行きが入線してきた。



▲入線するやまびこ



▲側面表示

またもや E5 系…。実際、H5 系は特定の列車の運用にしか入っていないらしく…。

車内に入った。私を含め、結構たくさんの人が乗り込んだ。

席について一息つくと、列車は発車した。あっけなかった。

東北新幹線 やまびこ 54 号 東京行 仙台 19:10→東京 21:12

窓の外を覗くと、うっすら夕焼けが見えた。この 2 日間は相当ハードだったが、綿密に予定を組んでいたおかげで予定通りに巡ることができた。美味しいものも食べることができて何よりだった。

20 時頃に、購入した駅弁を食べた。買ったのは、秋田の比内地鶏を使った「こだわり鶏めし」である。とても美味しかった。



▲こだわり鶏めし



▲三陸かきめし

途中、宇都宮ではやぶさ・こまちの通過待ちをした。紫色の帯が横を通り過ぎて行った。念願の H5 系である(笑)。動画もしっかり撮っておいた。

ぼーっと YouTube を観たりしていたら、大宮まで来た。臨時のとれいゆつばさなどの発着用に使われる 15・16 番線ホームが見えたので、写真を撮った。

車内チャイムが鳴り、東京に着くアナウンスが流れた。仙台からおよそ 2 時間。東京に到着した。

いやー、東京に戻ってきたなあとほっとしながら、少し撮影した。

4. 帰りも東海道新幹線



▲N700系（回送）



▲新横浜駅発車標

東海道新幹線 ひかり 537 号 名古屋 東京 21:30→新横浜 21:49

東京からは、東海道新幹線で帰った。

壊れたキャリーバッグを持って走って汗だくになりながら、何とか座席にありついた。一息ついて眠くなってきたなと思っていたら、新横浜に着くアナウンスが流れ、新横浜に到着した。二日間たくさん歩いたので脚はパンパンでもう疲労困憊である…。

ひかり 537 号を見送って、バスもない時間なので、タクシーで家に帰った。

さいごに

最後までお読みいただきありがとうございました。

仙台には、歴史だけでなく様々な魅力があります。また、フィギュアスケート発祥の地である「五色沼」の近く、東西線の国際センター駅には荒川静香選手と羽生結弦選手のモニュメントが置かれています。私もフィギュアスケートが好きなので、ここは行くべきだったかなと思います（汗）。

とにかく牛タンが美味しかった！そして、素晴らしいところでした！皆さんもぜひ仙台に旅をしてみたいかがでしょうか。

〈参考文献〉

るーぷる仙台 loople-sendai.jp/ 瑞鳳殿 <https://www.zuihoden.com/>

仙台市博物館 www.city.sendai.jp/museum/index.html

青葉城本丸会館 <https://honmarukaikan.com/>

大崎八幡宮 www.oosaki-hachiman.or.jp/

せんだい旅日和 <https://www.sentabi.jp/guidebook/attractions/view/86/>

瑞巖寺 www.zuiganji.or.jp/ 円通院 www.entuuin.or.jp/

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

名古屋に日帰りで行った話

高1：今野 貴裕、浅沼 亮、山田 大輔、林 大地

1. はじめに

この旅行は、現在高一（当時中三）の4人で名古屋に日帰りで行ったお話である。

2. 自己紹介

今野：今回の記事では3から8を担当 停車場執筆は2回目（おい山田、6と7を押しつけるな）

浅沼：今回の記事では10から13を担当 停車場執筆は4回目

山田：今回の記事では9を担当 この四人の中で一人だけ千葉県民ではない。

林：同行者。 あれ記事ほぼ書いて無くない……？

3. 事の始まりは…

実は、去年のGWに一部の人たちと名古屋に行きたいと話していました。

しかし金銭的に無理な人が若干いて、実現ができなかったのです。

旅自体は可能でしたが、その時に出た案が飯田線乗り通しだったので、無理だってなりました。（飯田線がどんな路線かは後ほど）

その後、冬ならできんだろうと思い、行くメンバーを再び募集してみて、このメンバーになりました。

ちょうど愛知 DC の影響で安く行けるプランが出ていて、実行できる条件が全て揃ったので行くことにした、という感じです。

さて、話が一応区切りまで来たので、飯田線の何がヤバいのかについて説明していきたいと思います。

補足：飯田線とはどんな路線？

愛知県の豊橋駅と長野県の辰野駅を結ぶ**全長 195.7km の路線**。

昔あった集落ごとに駅をつくった感じの路線なので、長距離の割に停車駅が起点と終点を含めて**94 駅**ととても多い。そして大半は**無人駅**で、**車内で精算する必要がある**。（これ、よく覚えておいてください）。もう察しがつきましたか？

これを乗り通すとなると、なんと**7 時間**という膨大な時間がかかってしまう。

ここを走るのは313系で、流石にトイレは付いている。

トイレが付いているから、とは言っても流石に辛いので却下となった…という感じです。



▲ J R 東海の主力車両、313 系（2017 年、熱海で撮影）

4. JR 東海ツアーズへ

まず切符を買うのですが、その時に中学生以下の人だけで旅に行く場合、受付の方が保護者に必ず連絡をするので、保護者にすぐ電話に出られるようにスタンバイしてもらう必要があります。

これを知らなかったなので今回は少し時間がかかりました。

なんとか全員、親と連絡が取れて、切符は買えたので良かったです。

今回利用したのは、J H T 愛知■日帰り1day名古屋■首都圏発(注意:ツアー名です。)というものです。

このプランには、行き帰りの新幹線のぞみ指定席だけでなく、リニア・鉄道館の入館券、名古屋から鉄道館最寄りの金城ふ頭までを結ぶあおなみ線の往復切符が入ったものです。値段は14600円、かなり安いです。

ちなみに一部の日は22800円なので注意が必要です。



▲今回の新幹線の切符。普通に買うものより明らかに情報量が多い

参考:東京から名古屋まで新幹線で往復すると大人は 20720 円、学割だと 18000 円くらいになる。

ちなみに J R 東海ツアーズのある駅は高輪周辺ですと、品川駅に、もう少し範囲を拡大すると、新宿駅、東京駅付近にあります。

さあ、名古屋へ…出発進行！！

5. 出発

おはようございます。朝 5 時 30 分、早朝の東京駅です。

15 番線ホームに上がると、のぞみ 3 号はすでにホームに停車していた。自由席はこの時間ですでにサラリーマンたちが多く乗っていた。

車両は N700A 系 X7 編成、東海車で N700 系からの改造車だった。



▲入場



▲ホーム上の電光掲示板の表示

[のぞみ 3 号 博多行き] 東京 6:16→名古屋 7:51

6. 名鉄と大須観音

名古屋駅に到着後、名鉄の撮影に向かった。

名鉄の名古屋駅は、三面二線のホームだが、1 分経つとすぐに後続列車がやってくるといいう忙しい駅だ。

列車の行き先が鬼のようにあるので、最初はどれに乗ればいいのかわからなかったが、近くで電車に乗るのに並んでいたおじいさんが教えてくれたので、目指していた神宮前につくことができました。

[準急 東岡崎行き] 名鉄名古屋 8:04→神宮前 8:11

撮った車両紹介



▲3300 系

名鉄の通勤型車両で4両編成。

2019年8月現在、新型の9500系が営業運転を開始していないので、本線系統の中では最新型だ。

まったく同じ車体の3150系がいるが、そこらは2両編成なので見分けがつく。



▲2200 系

名鉄の特急型車両で6両編成。

前2両は特別車で、乗車には別途、特急券が必要だ。

ミュースカイ用の2000系の兄弟車といえる存在だ。



▲6000 系

1976年から運用を開始した通勤型電車。

廃車が始まっているが、ワンマン化改造を施された6000系は大規模な改造が施され、車内は新車同様となっている。



▲5000 系

ミュースカイを除く全車特別車廃止の方針によって廃車にされた、1000系から機器を流用して、車体のみを新造して生まれた通勤型車両。

関東の京成3400形のような機器車だ。



▲3500 系（左）と 1700 系

3500 系

名鉄でよく見かける顔をしている通勤型車両で 4 両編成。

同じ顔を持つ車両他に 3100 系、3700 系、6800 系がありますが、3100 系は側面が丸みを帯びていない 2 両編成で、3700 系は 3100 系の 4 両編成版、6800 系は、3500 系の 2 両編成版と考えれば見分けがつく。



▲1700 系

もともと 1600 系として登場したが 5000 系のところで述べた方針で、2300 系を組み込んで 1700 系となった。

特急型車両で、2000 系、2200 系とともに中部国際空港への特急運用につく。

眺望は期待できないように見えるが、「パノラマ Super」の愛称をもつ。



▲2000 系ミュースカイ

2004 年に登場した特急型車両で、2008 年からはミュースカイの専用列車です。現役で唯一の全車特別車の車両です。



▲1200 系リニューアル車

1991 年に登場した特急型車両。1000 系として登場したが、リニューアルしたことで 1200 系となった。

「パノラマ Super」の愛称をもつ。

神宮前は 2 面 4 線で外側が本線、内側 2 本が常滑線のホームです。

ある程度撮影したので、大須観音へ向かいます。

まず名古屋に戻って、そこから地下鉄で移動しました。

[急行 佐屋行き] 神宮前 8:35→名鉄名古屋 8:43

名鉄名古屋手前で、一気に減速した。

何事かと思ったら、ただ単に列車が詰まっているだけだった。

遅延が当たり前のように起こるのが原因かはわからないが、名鉄名古屋駅は四線に改良されることが決まっている。狭いホームに次々に電車が入ってくる光景はもうすぐ見納めになっしまう可能性が高い。

ここからは名古屋市営地下鉄に乗り換えて、^{さくらどりせん}桜通線で丸の内まで行きます。

桜通線は全駅にホームドアがついています。

乗車したのは6000系でした。

[桜通線 徳重行き] 名古屋 8:55→丸の内 8:59

ここからは、鶴舞線で大須観音まで向かいます。

乗車したのは名鉄100系でした。

鶴舞線は名鉄豊田線・犬山線と直通運転をしているので、名鉄の車両もやって来ます。

名鉄の車両はとても古そうだった。

[鶴舞線 赤池行き] 丸の内 9:07→大須観音 9:10



▲券売機が古そうだった。



▲桜通線 6000 形。



▲丸の内駅の駅名標。



▲名鉄 100 系。

ここからは大須観音までは、徒歩で向かった。

歩いて5分くらいなのですぐについた。

鳩が多くいて、おまけによく人になついていた。

理由として考えられるのは、えさを与えることができるからですかね。

赤い鳥居がすごく印象的で、全体的に赤を基調としているのがわかりました。

帰りに見つけた自動販売機が、モンスターエナジーを大量に売っててみんなで笑っていた。



▲赤い鳥居



▲本堂



▲大須観音に生息する鳩



▲モンスター大量の自販機

一通り見終わったので、リニア・鉄道館に向かうことにした。

名古屋までは行きと同じルートで戻り、最寄りの金城ふ頭へは、あおなみ線で向かいました。

大須観音で少し電車を待っていたら 3000 形がやってきた。

撮った後、丸の内方面の列車に乗り込んだ。また名鉄車だ。

丸の内に到着すると反対側に鶴舞線の新車、N3000 形が止まっていた。

やはり新車はカッコいい。

桜通線の乗り換え、乗車したのは 6050 形。

これで名古屋まで戻ります。

7. あおなみ線とリニア・鉄道館

名古屋駅に到着、次はあおなみ線でリニア・鉄道館だ。

時刻表をみると 15 分に 1 本の間隔で走っているようだ。

それを見て浅沼が『誰だよ、30 分に 1 本って言ったやつ』って言っていた。

すまん、それは私（今野）だ。

改札を通ってホームに上がると、もう電車は折り返しの準備をしていた。

あおなみ線は全線にホームドアが整備されていて、終点の金城ふ頭駅は車両と同じ高さくらいまであるスクリーンタイプのホームドアになっている。

ホームの先端で車両を撮り、乗り込む。



▲名古屋駅の駅名標



▲撮影は縦じゃないと厳しいです

[普通 金城ふ頭行き] 名古屋 10:30→金城ふ頭 10:54

金城ふ頭の手前からはリニア・鉄道館が見えます。

ここで、あおなみ線とリニア・鉄道館について補足したいと思う。

あおなみ線

正式名称は、名古屋市臨海高速鉄道あおなみ線。

路線総延長は 15.7 km で、駅数は、起点の名古屋駅と終点の金城ふ頭駅を含め 11 駅。

名前の由来はイメージカラーの青から「あお」、名古屋から「な」、港から「み」をそれぞれ採ったもの。

2004 年に開業したが、もともとこの路線は貨物線だったので一部の区間は 1950 年にはすでに開業していた。

もとは貨物線であるがゆえに、稀にあおなみ線内を貨物列車が走行する。

この路線の目的は、名古屋市を中心部と鉄道空白地帯であった港区南部（名古屋港金城埠頭）を結ぶことで、全線が立体交差で、途中の小本駅から金城ふ頭駅間が高架線となっている。

沿線には名古屋市国際展示場（ポートメッセなごや）、リニア・鉄道館、レゴランド・ジャパン、名古屋競馬場、イオンモール名古屋みなとなどの大型集客施設がある。

しかし、営業利益は赤字で、開業前に予測していた3割の乗車率という悲惨な状態だ。

そのため、開業2年で財政支援を受けていて2010年には経営母体が破綻してしまった。

SLの試験走行を行ったことがあり、その後運行に向けて鉄道会社と協議をしたようだが拒否されたようで白紙となっている。



▲SLの試運転（画像は鉄道新聞から）

リニア・鉄道館

鉄道車両39両、バス1台を保管している2011年に開館したJR東海の博物館。

中でも圧巻なのが0系、100系と言った歴代の新幹線がズラッと並んだところで、ずっと見ても飽きない。

中に入ることもでき、大人の方なら過去に乗った時の思い出が蘇るかもしれないですね。この時行った時には屋外展示の117系がランチトレインになっていますが、7月17日からはN700系X0編成に変更されている。

また屋内展示381系のパノラマ車が、もともと屋外展示だった117系に置き換わっている。コンセプトは、

高速鉄道技術の進歩の紹介

鉄道が社会に与えた影響について学習する場を提供

楽しく遊べるよう模型などを活用し、バリアフリーを徹底した設備の3つだ。



▲シンプルな外観が特徴だ。

金城ふ頭駅からリニア・鉄道館までは歩いてすぐなので案内に沿って向かった。



▲あおなみ線車内から外観を拝むことができる。

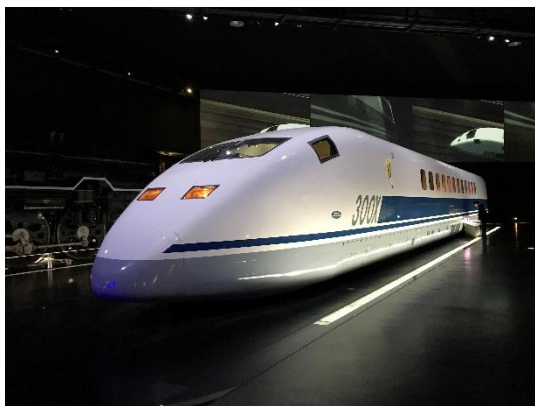


▲リニア・鉄道館の看板

リニア鉄道館にはいると、まず出迎えてくれるのが、C62、300X、そしてML X-01 だ。300X は東海の試験車両で、名前通り 300 キロ以上での運転を視野に入れて開発された。そしてこの先が、最強といっても過言ではない、歴代の新幹線がズラッと並んでいるところだ。



▲最高速度 129km を記録した C62-17 号機



▲最高速度 443km を記録した 300X



▲最高速度 581km を記録した MLX-01



▲圧巻。



▲モハ 52 形



▲ED11 型

ここからは自由行動だが、結局私（今野）と山田と林の三人は動くことにした。
700 系の運転台に入って写真が撮れる企画があったので、せっかくなので行ってみた。
新幹線の運転台に撮ってくれる人含め 4 人はちょっとキツかったが、普段は 1 人か 2 人なので、かなり余裕があるだろう。
そのあとは高速バスを見て、一旦昼ご飯にした。

普通にテーブルで食べるようなメニューやランチトレインで食べられる駅弁も売っているのでテーブルが混んでいる時はランチトレインを活用するのも良さそうだ。

私たちは全員がランチトレインで食べたかったので、駅弁を買って 117 系に乗り込んだ。



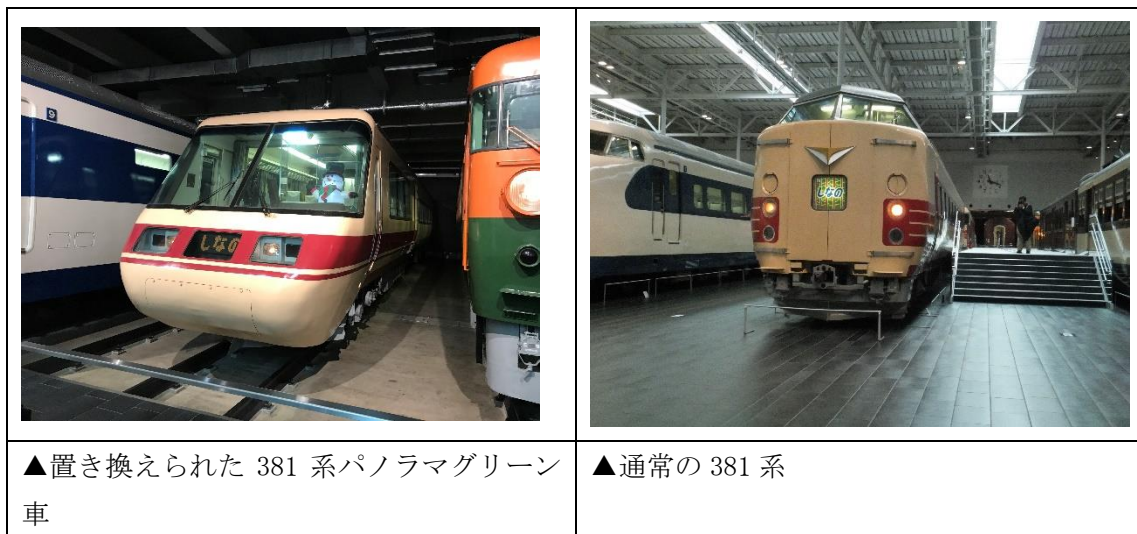
今展示されているのは N700 系なのでこの時よりももっと快適になっているだろう。

車内は現役時代そのままとなっている。

このあとは、歴代の新幹線の後ろに展示してある国鉄時代の車両を見た。

381 系は 2 種類展示されていて、0 系の隣に展示されているのが汎用型、奥にいるのがパノラマグリーン車です。

パノラマは先頭部分のみ違う素材でできていて、そのせいで前に負荷がかかっていてこの先の保存が難しいとのことで、117 系がランチトレインとしての役割を終える際に交代となりました。



0 系をベースにした 922 形ドクターイエローも展示されており、かなり見応えのある博物館です。他に、111 系などがいます。



▲922 形ドクターイエロー



▲111 系



▲モハ 63 形



▲キハ 48000 形



▲ED18-2 号機



▲左から 100 系, 0 系, 381 系, モハ 52 形



▲おまけ 2 (左から 700 系、300 系、100 系、0 系、381 系)



▲100 系の食堂車

※車両は一部割愛しています。ご了承ください。

そのあと、浅沼と山田は 313 系のシミュレーターをやりに行った。

感想を聞いてみたところ、ブレーキをかけるタイミングと、減速するスピードがわからないから難しかったらしい。

このあとはミュージアムショップに寄って、リニア・鉄道館を後にした。

金城ふ頭駅からあおなみ線に乗って名古屋を目指す。

この次は大曽根を目指すのですが、その前に一駅進んだ野跡^{のせき}駅であおなみ線を撮ることにした。

普通 名古屋行き] 金城ふ頭 14:14→野跡 14:17



▲名古屋寄り先端から



▲金城ふ頭先端から

金城ふ頭から来た電車を撮るとき、浅沼が曇ってくれと願ったが、晴れてしまった。

撮り終わったので、名古屋を目指す。

[普通 名古屋行き] 野跡 14:32→名古屋 14:52

そして名古屋到着後、事件は起こったのだった…

きんけつじけん 8. 金欠事件

名古屋に到着し、私（山田）が財布を開いたところで事件は発覚した。

とりあえず、浅沼からお金を借りて難を逃れることができた。

ありがとうございます・・・。

9. ゆとり～とライン&名鉄瀬戸線等

名古屋駅からは、新幹線の時間まで、乗り鉄へ。名古屋から、中央本線で大曽根まで向かう。東京都心からは既に撤退した211系に乗車。大曽根からは、ゆとりーとラインに乗車。この路線、「ガイドウェイバス」といい、見た目はバス（日野ブルーリボンシティ？）だが、電車の仲間で、高架上の、ガイドレールを備えた専用軌道を走る。大曽根～小幡緑地間 6.5 kmの路線だが、小幡緑地からは、一般道路に乗り入れ、高蔵寺方面などまで運行している。運行は、直通区間を含め、全区間で名古屋市営バスが行っている。駅は、モノレールや新交通システムを思わせるようなものであった。やってきた列車に乗車。時間がないので次のナゴヤドーム前矢田で下車

ナゴヤドーム前矢田からは、徒歩で名鉄瀬戸線の矢田駅まで向かう。名鉄瀬戸線は、ほかの名鉄線との乗換駅が一切ない、いわゆる「独立路線」である。大手私鉄で、このような「独立路線」は、西武鉄道の多摩川線などが存在する。そんな瀬戸線に乗車し、終点の栄町駅へ。終点の栄町駅は、地下駅であった。少し撮影していると、なんと、瀬戸線では1編成のみの3300系が。喜多山駅付近の高架化工事に伴い、本線系で使用する車両を、暫定的に瀬戸線で運用しているものだ。

瀬戸線に別れを告げ、栄町から栄まで歩く。栄から、名古屋市営地下鉄東山線に乗車し、名古屋へ向かう。さすがは最



ゆとりーとライン



瀬戸線 4000系

混雑路線、車内はかなり混雑していた。東山線は、全駅でホームドアが整備されている。



瀬戸線を走る 3300 系 (3306 編成)



地下鉄東山線 N1000 系

10. 名古屋駅

名古屋駅到着後は、新幹線の時間まで、各自行動した。



左：武豊線直通の区间快速 313 系



右：東海道本線の 311 系



左：313 系の快速米原行き

前頁右：211 系先頭の 10 両編成の多治見行き。高崎線などを思い出させる光景



左：313 系「ホームライナー瑞浪」

右：愛知環状鉄道直通の 211 系 瀬戸口行き



キハ 85 系「ワイドビューひだ」。置き換えが決定している

11. 帰京

いよいよ、帰京の時間となってしまった。新幹線ホームに向かい、新幹線を待つ。新幹線ホームから、313系「名古屋おもてなし武将隊」ラッピングや、700系「臨時のぞみ」を見ることができた。そして、やってきた新幹線に乗車。朝が早かったこともあり、すぐに寝てしまった。気づいたら、新横浜付近まで来ていた。東京駅到着後、解散した。お疲れさまでした。



700系「臨時のぞみ」

12. 番外編 ホームライナー千葉

ここからは、番外編。自宅まで帰るわけだが、千葉県民3人は、このあと、「ホームライナー千葉」に、秋葉原から船橋まで乗車することにした。山手線が京浜東北線(どっちだったか忘れた)で秋葉原へ向かい、秋葉原駅6番線でライナー券を購入し、到着を待つ。E257系500番台が入線した。秋葉原を出ると、船橋まで停車しない。この時間帯の総武線は、快速線、緩行線ともに混雑しており、非常に快適に帰宅することができた。ホームライナー千葉は、2019年3月のダイヤ改正での運行終了が発表されていた。最後に乗車できてよかった。



13. あとがき

拙い記事に付き合っただけ、ありがとうございました。

今回の旅、実はリニア・鉄道館から先の行程はその場で決めたもので、よくうまくいったなと思いました。

締め切り間に合いませんでした。来年は気を付けよう……。

来年は高2なので、座談会を載せたいと思います(予言)。

提出間に合うかなあ……。 (というか来年は編集側じゃん……)

寝台特急で行く一畑電車の旅

高校2年 宇佐美

まずはご挨拶

この度は、高学祭にお越しいただき、誠にありがとうございます。私は、高2にして初めてこの停車場の記事を執筆する宇佐美です。まずは簡単に自己紹介から

名前	宇佐美 諒
クラス	高校2年D組
最寄り駅	本文に記載されている
何鉄	乗り鉄、模型鉄
好きな車両	長野電鉄0系, 10系(OSカー, 新OSカー)

私は、ゴールデンウィークに一畑電車という電車に乗り、島根県にいきました。そのときの思い出をつらつらとこの記事で書かせていただきます。旅は平成最後の日を迎えようとしている4月29日に新川崎駅から始まります。まあ旅行記ですから、「こんな旅をしたのか」位に思っただけで読んでいただければ幸いです。ではいってみましょう。

旅行するに至った経緯

もともとこの旅行の計画は、約1年前の夏休みに立ち上がる。

昔は鉄研の旅行に夢を抱いていた。しかし、私が地方私鉄に興味を持ち始めたその当時から、あまりそこを訪れない鉄研の旅行にうんざりし始めていた。そこで、来年の夏休みが、高校生ではそこまで忙しくない最後の夏休みだったから、当初は高校2年生の夏休みにこの旅行を行おうという計画でいた。ちなみに当初は寝台特急で高松に行き「高松琴平電気鉄道」を乗りつぶす予定だったが、譲受車だらけの高松琴平電気鉄道自体にあまり魅力を感じず、（ただし、こちらもオリジナル車両は一応保有しているが、それらはイベント用）オリジナル車両が少なけれども定期運用についている一畑電車に魅力を感じた私は、そちらを乗りつぶすこととした。

その後、改元の時に10連休になることとなり、「改元の瞬間を寝台特急の車内で迎えたら結構いい思い出になりそうだろう」と思い、ゴールデンウィークにこの旅行を前倒ししたのだ。当初は4月30日の夜に出発し、5月2日に帰ってくる予定だったが5月2日に予定が入り、1日前倒しにした。その後、行きの寝台特急はチケットを確保したが、帰りの分の確保に失敗。結果この旅行では、当初予定していた、一畑電車の全線の走破と、出雲大社（どうやらいずもたいしゃとは読まず、いずもおおやしろと読むらしい）を訪れることをあきらめ、その上で4月30日の深夜に帰宅することにした上で行うことにした。

旅の前の小さな旅。

4月29日20時15分…。新川崎駅はいつものように1日の終わりを迎えようとしていた。そんな新川崎駅に私はやってきた…。

横須賀線、普通佐倉行		
新川崎 20 時 17 分発	→	品川 20 時 31 分着

やってきたのはE217系。この車両にも慣れてしまった。途中で新幹線に出会い、多摩川を渡り、湘南新宿ラインを分け、横須賀線に揺られること14分、品川に着いた。ここまでは通学時に使うから、通い慣れた道である。私はその後に東海道線に乗り換えるべく、6番線へと向かった。

東海道線、上野東京ライン 普通黒磯行き		
品川 20 時 40 分発	→	東京 20 時 48 分

ここで、横須賀線1本で東京駅に行けるのに、どうして乗り換えるのか、と思う方もいるが、横須賀線で東京駅に行くと、地下線に入ってしまう、この後の寝台特急への乗り換えが面倒だったからだ。さて、列車に揺られること10分、東京駅に着いた。

1、しんたいとくきゅう寝台特急での旅立ち

サンライズ瀬戸号、出雲号、 高松・琴平行、出雲市行	
東京 22 時 00 分発	岡山 6 時 27 分着
瀬戸号…岡山 6:31 発 出雲号…岡山 6:34 発	
瀬戸号…琴平 8 時 39 分着	出雲号…出雲市 9 時 58 分着

寝台特急のはっしゃじこく発車時刻は、22時00分。それまで1時間10分はあるから、入場券を買って新幹線ホームで時間をつぶして、21時30分に東京駅9番線ホームへとやってきた。21時40分、私が乗る寝台特急「サンライズ出雲、瀬戸」号がやってきた。使用車両は285系である。その後しばらくして、ドアが開いた。早速乗り込む。切符をみながら指定された個室を探す。この列車は基本的には1人個室しかないから、かなり快適なのだ。指定された個室に荷物を置いた私は、ホームにある売店に明日の朝飯とお茶を買いに行き、個室に戻って発車時刻を待った。そして22時00分、出雲市へと列車は動き出したのだ…。



コラム：285 系

285 系は 1998 年、当時はブルートレイン客車として運行されていた「出雲」「瀬戸」を置き換えるために開発された直流電車で 7 両編成 5 本が製造された。内 3 本が JR 西日本保有の 0 番台で、残りの 2 本は JR 東海保有の 3000 番台である。この車両は料金の高い順に「シングルデラックス」「シングル」「ソロ」といった 1 人用個室が基本だが、「サンライズツイン」「シングルツイン」といった 2 人用個室、さらには「ノビノビ座席」という、指定席特急料金 3240 円円と指定席料金 520 円で乗れる普通車座席指定席（とはいっても、雑魚寝のようなスペースがあるだけだが）もあり利用者のニーズに応じてこれらを使い分けることができる。ちなみに私は「シングル」を利用した。（シングル利用の場合区間に関係なく 7560 円の寝台料金が必要）

2 人生初の寝台特急

ここからは、寝台特急で起こったことについて書いていく

熱海までの道のり

東京

…

川崎

横浜

…

大船

藤沢

…

小田原

…

熱海

※主要駅のみ
表示

○

…

レ

○

…

レ

レ

…

レ

…

○

熱海までの途中
停車駅を記してお



いた。（…内はすべて通過。レ…通過、○…停車）ごらんの通り、熱海までは横浜にしか止まらない。窓の近くに FM ラジオがついていることに気づき、聴いてみた。ちなみに、左の写真は、その FM ラジオを撮ったものである。トンネル内や山間部では音声は砂嵐状態になってしまうため、少々不便だったのを覚えている。藤沢、小田原では、小田急電鉄の車両が見えるかと思って見てみたが、東海道線の上り電車で遮られ失敗。小田原駅を過ぎたあたりで、お休み放送が車掌から入り、岡山付近で行うおはよう放送までは停車駅が近づいても放送をしないため、注意してほしい旨が告げられた。そうこうしているうち、熱海についた。

浜松までは

ここからは JR 東海へと入る。沼津までは 17 分であつた。向かい側には、JR 東日本の E233 系が長旅を終えて止まっていた。



※主要駅のみ表記



浜松までの停車駅は上図のようにになっている。ちなみにこの図を見る限りはこまめに止まっていることがわかりだろう。静岡では、向かい側に 1 日の仕事を終えた 313 系が止まっていて、しばらくすると、車庫へと走り出した。左下の写真はその時の 313 系をとらえたものだ。時刻は 0 時 30 分を回った。旅の最終日である 2 日目が始まった。（実は 0 泊 2 日の旅なのだ。）ラジオの音声に耳を傾けつつ私はそして、数年前までは夢のまた夢

だった寝台特急に平成最後の日に初めて乗っていることが不思議に思えた。そして、浜松に着いた。時刻は 1 時 12 分。ここまで時刻通りに走っている。さて浜松から姫路まで途中通過駅は 119 駅、所要時間 4 時間 13 分の長い旅が始まった。下に停車駅表を載せておいたが、かなり多くの主要駅を通過していることがわかりだろう。（表にある※は運転停車といい、運転手が交代するために停車している。）

ここから一気にいくよー

程なくして浜名湖を渡った。ここまで来ると、駅も電気を消してしまい、いったいどこを走っているの



かがわからなくなってしまう。気がつけば名古屋を通り過ぎて岐阜のあたりにいた。

その後米原からはJ R西日本の京阪神区間に入ってしまったこの区間では130 km/h 運転を行っていた。ジョイント音（ガタンガタンという音のこと）もかなり激しさを増した。この音を聞いたのは実に5年ぶりだ。草津を通り過ぎ複々線区間に入った。東海道本線の複々線区間は小田原で貨物線と合流して複線になったとき以来だろう。サンライズ瀬戸、出雲は内側の線路に入った。そして少し走ると京都駅を通過した。だがここら辺で私は眠くなって、気づいたら神戸の手前の元町を通過していた。そして神戸を通過したところで東海道本線全線の走破という運びとなった。時刻は4時50分である。またここで眠



ってしまい、気づけば岡山の手前だった。というわけでいったんカメラを持ってドア口へと向かった。ここでサンライズ出雲と瀬戸が分割するのだ。時刻は6:27、まだ肌寒い岡山駅に私は降り立った。



←117系とマリンライナー

←岡山駅の駅名標。



分割作業が終わり、瀬戸号を見送って6:34、出雲号も発車した。次は倉敷である。倉敷まではたったの15分で着いた。倉敷を出



ると山陽本線と分かれ、伯備線に入る。

伯備線に入るとそれまで爆走していたサンライズ出雲も速度が遅くなる。こ

こで朝飯としよう。朝飯は東京で買ってきたサンドイッチ。今日も1日張り

切っていこう。列車は備中高梁、新見、米子、安来、松江、宍道、終点の出雲市に止まる。途中、宍道湖の絶景にうっとりしたり、様々な列車とすれ違ったりし寝台特急での残りの3時間はあっという間だった。そして9時58分にサンライズ出雲号は出雲市駅に到着した

3 一畑電車の旅

4月30日10時00分…。

電鉄出雲市駅はいつもと変わらぬ様子で列車を発着させていた。そんな駅に、私はやってきた…。

早速一畑電車フリー切符を買う。そしてホームにやってくると、一畑電車最新鋭の7000系がやってきた。（車



コラム：一畑電車

一畑電車は、松江を中心に、松江しんじ湖温泉から、電鉄出雲市までの北松江線と、途中の川跡から出雲大社前までの大社線を構える鉄道会社である。開業時は電化されていなかったが、その後電化した際に自社で設計した自社発注車両を大量に投入しており、それらが当時では最新鋭の車両だったこともあって、都会からの旅行客からは「こんな田舎に最新鋭の電車が」と驚くほどだったという。当初は一畑電気鉄道という名前だったが、2006年に一畑電車に社名を変更している。その後は1960年代から、西武鉄道や国鉄から、1990年代からは南海電気鉄道、京王帝都電鉄から車両を譲り受けて車両を近代化し、2010年代に入って実に80年ぶりとなる自社発注車両を導入している。

両の解説についてはコラムを参照のこと。）



コラム：一畑電車 7000系

この車両は、2016年に誕生した一畑電車のオリジナル電車である。最近、地方私鉄といえは譲受車が多いが、その中でも一畑電車はオリジナル電車を導入している。

経緯についてだが、元々一畑

電車には、南海電気鉄道からの3000系と京王帝都電鉄（現在の京王電鉄）からの2100系と5000系の総計18両が在籍していたが、これらが劣化して当初は東京急行電鉄1000系の日比谷線直通車が大量に余

剰になるから、そのうちから中間車 18 両を抽出してもらい、2 両編成 6 本と単行車 6 両の総計 18 両に改造してこれらを置き換える予定だった。ところが構造の問題から東急 1000 系は単行車に改造できないことがわかり、東急側から 8500 系もこのあと余剰になるからこれならば単行車に改造できるがどうだろうかという提案を受けるが、改造費用からすると新車を投入した方がよいと一畑電車が決断を下し最終的には予算の面から 1000 系改造車を 2 両編成 3 本に減らした上で、この車両を投入することにしたという。

ちなみに、Wikipedia 一畑電車 7000 系電車([https://ja.wikipedia.org/wiki/一畑電車 7000 系電車](https://ja.wikipedia.org/wiki/一畑電車_7000_系電車))には、東急 1000 系が他社からの引き合いが多くて必要数が確保できなかったからこの車両の導入に至ったという旨の記述があるが、これは誤り。

川跡からは出雲大社と松江しんじ湖温泉に行けるが、今回は出雲大社へは向かわず、松江しんじ湖温泉へと向かう。ホームで松江しんじ湖温泉行きの電車を待っていると出雲大社側からは松江しんじ湖温泉行きが、逆側からは出雲大社行きがやってきた。両方とも京王帝都電鉄からの車両だった。

普通松江しんじ湖温泉行き	
川跡 10:35 発	松江しんじ湖温泉 11:22 着



コラム：

一畑電車 2100 系(写真左)、
5000 系(写真右)

一畑電車の車両の近代化を行うべく、1994 年から京王帝都電鉄から 2100 系は 2 両編成 4 本が、5000 系は 2 両編成 2 本が一畑入

りした。一畑電車では初めての冷房付き車両である。2100 系については 2 本が 2 扉化された以外は塗装の塗り替えが行われており、また、軌間の違い（京王帝都電鉄は 1372mm に対して、一畑電車は 1067mm）から台車が交換されている。5000 系は台車交換のほかに 2 扉化、座席の交換（小田急 NSE3100 系の廃車発生品への交換によるクロスシート化）前面の貫通扉の封鎖により、顔が京王時代より少々異なっている。2100 系については 2018 年に 1 本が廃車され残った 3 本のうち 2 本が 15 年程度延命される予定である。5000 系については廃車はなく、2 本とも 15 年程度延命される予定だ。



私が乗ったのは写真左のピンクの車両だったが、車内に入ってみると床の化粧板はかなり傷だらけで本当にこれであと15年も使えるのか？と不思議に思えるくらいだった。さらに車内の座席には座っていたのは人だけではなかった！そう、ぬいぐるみがちょこんと座っていた。で、このぬいぐるみはなんなのかというと、「しまねっこ」という島根県のマスコットキャラクターらしい…。頭にかぶっている帽子は松江城の屋根をイメージしたものなのだろうか？

一方私はというと、寝台特急の車内でお茶を飲み過ぎたせいでトイレに行きたくなっていた。かといって次の駅で降りる訳にはいかない。雲州平田のあたりでトイレに行きたくなったから、終点の松江しんじ湖温泉まではかなりある。そして尿意にもだえ苦しみつつも、かろうじて松江しんじ湖温泉駅に着いた。

コラム：「湖遊館新駅」駅、変な駅名の謎

この駅は、一畑電気鉄道時代の1995年、宍道湖公園、湖遊館のアクセス駅として、誕生した。

出雲市が駅設置費用を負担して誕生した「請願駅」で、一畑電気鉄道では初めての請願駅であることをアピールするために「新駅」を名前に盛り込んだそうだが、駅名が「湖遊館新」駅となってしまうと違和感があるとして、「湖遊館新駅」駅という名前になったそうである。

4、温泉満喫

ここから約1時間半は温泉散策の時間がある。まずは温泉に入った。駅の近くに銭湯があって、そこに行った。温泉はかなり気持ちよかった。しばらくくつろいだ後、昼飯を食べるため銭湯を後にした。昼飯は近くの食堂で親子丼定食をいただくことにした。定食だったから親子丼のほかに煮物とアサリの味噌汁漬け物がついていてかなりうまかった。（ただかなり高かったが…。）さて、その後は土産ものを買うことにした。というのも今回は1人で来ているため、家族への土産物を買わない訳にはいかない。だが、出雲市でも一応土産を買えるところはあって、そこでいいものがあつたとき用と夕飯代に、少しだけお金を残しておいた。

5、さらば松江しんじ湖温泉

一畑電車,普通出雲大社行き	
松江しんじ湖温泉 13:21 発	川跡 14:09 着

普通電鉄出雲市行き	
川跡 14:11 発	電鉄出雲市 14:22 着



さて、まだこんな時間だが松江しんじ湖温泉を去らなくては行けない。上りのサンライズ出雲が取れていれば話は違っていたが…。まあ帰りも楽しもうと思いつつ松江しんじ湖温泉駅に戻る。ホームには東急 1000 系を譲り受けた一畑電車の 1000 系がいた。川跡までは約 50 分かった。川跡でいったん乗り換えることにした。なぜなら、この列車は出雲大社前行きであるから、である。さて、電鉄出雲市行き電車は、しまねっころッピングがされた 1000 系である。この列車では後ろ側の運転室のところにかじりついて展望を楽しむことにし

た。そして発車した直後出雲大社へと向かう線路を見て、私は「いつか、あの線路の先にある風景もこの目に焼き付けてやる!」と思った。今回は、川跡～大社前間には乗れず一畑電車の全線走破はかなわなかったが、乗れなかった区間はまた次の機会に乗ることにした。



コラム：一畑電車 1000 系

元々は東京急行電鉄 1000 系の日比谷線直通車だったが、東急東横線から日比谷線への直通が廃止され、もともと 8 両編成 7 本があった車両の内から池上線へ 3 両編成 7 本だけ抜き出して転用し、中間車 35 両が余剰となり、廃車となった。当初はこ

れらから一畑電車は 18 両を譲り受けて 2 両編成 6 本と単行車 6 両に改造するつもりだった。しかし、構造上の問題から単行車に改造できず、単行車は前述の 7000 系を新製して対応することになった。そのため、予算の面から 1000 系の譲受を 6 両のみとした上でそれらを 2 両編成 3 本に改造したのである。ちなみにこの車両の導入した際には結構な苦勞をしたそうで、前述の通り単行車に改造できないこともそうだが、たとえば 1000 系に搭載されているある装置からの高周波の電磁雑音によって、踏切の警報器（踏切に列車が近づいたときにカンカンカンカンと音を鳴らす装置）と遮断機を司る装置が在来のものでは正常に動かなかったり、JR 貨物に頼んで一畑電車仕様になった 1000 系を JR 線経由で運ぼうと思ったら、JR 貨物側の事情で運べなかつたりなどということがあったそうである。

電鉄出雲市には 14:22 についた。ここから、15:30 発の特急「やくも 24 号」までは 1 時間あるからお土産でも買おうか…。というわけで、土産物屋で家族への土産を買って駅へと向かった。

駅には左の写真のようなジオラマがあった。見たところ幼稚園児が作ったものらしい。園児にしてはよくできているなあ。と思った。あと、改札前にはピアノが置いてあって、おそらくアップライトピアノだったと思う。(写



特急「やくも 24 号」岡山行	
出雲市 15:30 発	岡山 18:38 着

真を撮るのを忘れてしまったのは残念だが…。) 中学生が熱心にそのピアノで何か弾いていたのを覚えている。

あと、こんなジオラマも展示されていた。おそらく中学生が作ったものだろうか、個人的にはよくできたジオラマだなあと思った。ちなみに、私が乗った 285 系も奥に置かれていた。

6、さらばだ！出雲よ！

さて、そろそろ出雲市を出るときが来てしまった。まあ、そう遠くないうちにまた訪れようと思った。特急「やくも 24 号」に乗るため、ホームへと向かった。使用車両は 381 系で（写真を撮り忘れてしまったが）たしか高速走行に向いている車両だった

そして、列車は出雲市を発車した。ついに出雲に別れを告げた。列車はここから岡山まで 3 時間 8 分かけて走る。途中宍道湖が見えた。同じ宍道湖を見ているはずなのに行きと景色が違って見えるのは、行きと逆方向に列車が走っているからというわけではなかった。松江の手前で宍道湖と別れ、米子からは山陰本線から、伯備線へと入っていく。ちなみに「やくも」の車内は結構揺れた。おかげで、テーブルの上でお茶が揺れて、時々テーブルから落ちてしまって大変だった。

私はぼんやりと不安を抱えていた。よほどのことがない限り東京に帰って来られるように行程表は組んでいても、その通りに事が運んでくれるかはわからないからだ。

倉敷から山陽本線に入った。時刻は 18:22。ちょっと前までは真っ暗だったが今はまだ明るい。夏が近づいていることを感じさせた。そして 18 時 38 分。岡山へと着いた。

帰りの新幹線までは40分はあるから、夕飯を食べようと思って、いったん改札を出た。だがなかなかよさそうな飲食店が見つからない。探している内に時間が過ぎてしまっていた。あと20分。これでは下手すると乗り遅れるかも?!と危機感を覚えた私は、やむを得ずマックに飛び込み、チーズバーガーとフライドポテトを注文した。あと18分…。注文から5分もたたないうちに注文したものが出てきた。というわけで、それらを急いで食べ、新幹線ホームへと向かった。

7、とうとう旅自体が終わりそうな今日この頃

東海道山陽新幹線、「のぞみ 56 号」東京行		
岡山 19:20 発	新大阪 20:06 発	東京 22:33 着

4月30日19時15分…。岡山駅新幹線ホームは、旅行客で溢れかえっていた。

ホームで待っていると、N700系がやってきた。山陽新幹線自体は4年前の冬に1回乗ったことがあったが、岡山から東京まで乗り通すのは初めてだった。ドアが開き、中に入って、切符に指定された席を探す。すぐに見つかった。座ってしばらくすると、岡山駅を発車した。いよいよ岡山ともお別れである。新幹線の中ではやることが何もなかった。

新大阪に着いたときには何も思っていなかったが、名古屋に着いたときに、もうそこまで来たのかと思い、新横浜についたときに、旅の終わりを実感した。そして、横須賀線の新幹線の窓越しに見たとき、もうそんな近所に来たのか…としみじみ思った。そして、とうとう東京駅に到着した…。

8、旅の終わりと始まり

4月30日22時23分…。

ここは東京駅。1日の運用を終え、回送電車になっている新幹線もいれば、まだまだ「こだま号」として三島まで頑張る新幹線もある。そこに私の乗る「のぞみ 56 号」が到着した。そして、ドアが開き私を含め、多くの客がホームへと降りてきた。

こうして、24時間23分にわたる行程を終えたが、まだまだ旅は終わっていない。今度はここから、家に帰らないといけない。まずは、改札へと向かった。そして、窓口で駅員の人に無効印を押してもらい、ちょっと休憩した後にもた改札へと入っていった。

9、旅のあとの小さな旅

東京 22:52 発	品川 23:00 着
------------	------------

私は1日ぶりに東京駅 9, 10 番線ホームにやってきた。昨日はここから出雲へと旅に出たが、今日はここから家に帰るのだ。さて、熱海行としてやってきたのは E231 系 1000 番台。この列車に揺られること 8 分、品川に着いた。

横須賀線普通久里浜行	
品川 23:12 発	新川崎 23:25 着

さて、品川へとやってきた。ここからは通い慣れた道だ。そして、列車がやってきた。1 日ぶりに E217 系を見た。この車両に揺られること 13 分、新川崎へとやってきた。

そして、その後、23:35 頃に家へと戻った。長い旅が終わったのだ。そして、この 25 分後に令和を迎えたのだった…。

10、終わりに

いかがでしたか。たった 2 日間の旅でしたが個人的には内容の濃い旅だったと思います。さらにこの旅の感動を停車場の記事という形で伝えられるということも私の中ではかなりうれしいことです。そして皆さんには、この旅行記を読んで「寝台特急の旅もいいなあ」と思っていただけでも幸いです。読んでいただき、誠にありがとうございました！

11、コラムの執筆に際しての参考文献

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

- JR 西日本 285 系電車([https://ja.wikipedia.org/wiki/ JR 西日本 285 系電車](https://ja.wikipedia.org/wiki/JR西日本285系電車))
- 一畑電車 7000 系電車([https://ja.wikipedia.org/wiki/一畑電車 7000 系電車](https://ja.wikipedia.org/wiki/一畑電車7000系電車))
- 一畑電車 1000 系電車([https://ja.wikipedia.org/wiki/一畑電車 1000 系電車](https://ja.wikipedia.org/wiki/一畑電車1000系電車))
- 一畑電車 2100 系電車([https://ja.wikipedia.org/wiki/一畑電車 2100 系電車](https://ja.wikipedia.org/wiki/一畑電車2100系電車))
- 一畑電車 5000 系電車([https://ja.wikipedia.org/wiki/一畑電車 5000 系電車](https://ja.wikipedia.org/wiki/一畑電車5000系電車))
- 一畑電車株式会社 (<https://ja.wikipedia.org/wiki/一畑電車>)
- 湖遊館新駅駅(<https://ja.wikipedia.org/wiki/湖遊館新駅>)

電車たちの「第二の人生」 梅原 淳 著

※2019 年 8 月現在の情報です。

特台寢園

東京方面 ↔ 山陽・九州方面

特急
さくら
はやぶさ
みずほ
新幹線

路線	区間	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻
1	山手線	普通	7:00	快速	7:10	普通	7:20	快速	7:30	11	丸の内線	普通	7:00	快速	7:10	普通	7:20	快速	7:30
2	山手線	普通	7:40	快速	7:50	普通	8:00	快速	8:10	12	丸の内線	普通	7:40	快速	7:50	普通	8:00	快速	8:10
3	山手線	普通	8:00	快速	8:10	普通	8:20	快速	8:30	13	丸の内線	普通	8:00	快速	8:10	普通	8:20	快速	8:30
4	山手線	普通	8:40	快速	8:50	普通	9:00	快速	9:10	14	丸の内線	普通	8:40	快速	8:50	普通	9:00	快速	9:10
5	山手線	普通	9:00	快速	9:10	普通	9:20	快速	9:30	15	丸の内線	普通	9:00	快速	9:10	普通	9:20	快速	9:30
6	山手線	普通	9:40	快速	9:50	普通	10:00	快速	10:10	16	丸の内線	普通	9:40	快速	9:50	普通	10:00	快速	10:10
7	山手線	普通	10:00	快速	10:10	普通	10:20	快速	10:30	17	丸の内線	普通	10:00	快速	10:10	普通	10:20	快速	10:30
8	山手線	普通	10:40	快速	10:50	普通	11:00	快速	11:10	18	丸の内線	普通	10:40	快速	10:50	普通	11:00	快速	11:10
9	山手線	普通	11:00	快速	11:10	普通	11:20	快速	11:30	19	丸の内線	普通	11:00	快速	11:10	普通	11:20	快速	11:30
10	山手線	普通	11:40	快速	11:50	普通	12:00	快速	12:10	20	丸の内線	普通	11:40	快速	11:50	普通	12:00	快速	12:10
11	山手線	普通	12:00	快速	12:10	普通	12:20	快速	12:30	21	丸の内線	普通	12:00	快速	12:10	普通	12:20	快速	12:30
12	山手線	普通	12:40	快速	12:50	普通	13:00	快速	13:10	22	丸の内線	普通	12:40	快速	12:50	普通	13:00	快速	13:10
13	山手線	普通	13:00	快速	13:10	普通	13:20	快速	13:30	23	丸の内線	普通	13:00	快速	13:10	普通	13:20	快速	13:30
14	山手線	普通	13:40	快速	13:50	普通	14:00	快速	14:10	24	丸の内線	普通	13:40	快速	13:50	普通	14:00	快速	14:10
15	山手線	普通	14:00	快速	14:10	普通	14:20	快速	14:30	25	丸の内線	普通	14:00	快速	14:10	普通	14:20	快速	14:30
16	山手線	普通	14:40	快速	14:50	普通	15:00	快速	15:10	26	丸の内線	普通	14:40	快速	14:50	普通	15:00	快速	15:10
17	山手線	普通	15:00	快速	15:10	普通	15:20	快速	15:30	27	丸の内線	普通	15:00	快速	15:10	普通	15:20	快速	15:30
18	山手線	普通	15:40	快速	15:50	普通	16:00	快速	16:10	28	丸の内線	普通	15:40	快速	15:50	普通	16:00	快速	16:10
19	山手線	普通	16:00	快速	16:10	普通	16:20	快速	16:30	29	丸の内線	普通	16:00	快速	16:10	普通	16:20	快速	16:30
20	山手線	普通	16:40	快速	16:50	普通	17:00	快速	17:10	30	丸の内線	普通	16:40	快速	16:50	普通	17:00	快速	17:10
21	山手線	普通	17:00	快速	17:10	普通	17:20	快速	17:30	31	丸の内線	普通	17:00	快速	17:10	普通	17:20	快速	17:30
22	山手線	普通	17:40	快速	17:50	普通	18:00	快速	18:10	32	丸の内線	普通	17:40	快速	17:50	普通	18:00	快速	18:10
23	山手線	普通	18:00	快速	18:10	普通	18:20	快速	18:30	33	丸の内線	普通	18:00	快速	18:10	普通	18:20	快速	18:30
24	山手線	普通	18:40	快速	18:50	普通	19:00	快速	19:10	34	丸の内線	普通	18:40	快速	18:50	普通	19:00	快速	19:10
25	山手線	普通	19:00	快速	19:10	普通	19:20	快速	19:30	35	丸の内線	普通	19:00	快速	19:10	普通	19:20	快速	19:30
26	山手線	普通	19:40	快速	19:50	普通	20:00	快速	20:10	36	丸の内線	普通	19:40	快速	19:50	普通	20:00	快速	20:10
27	山手線	普通	20:00	快速	20:10	普通	20:20	快速	20:30	37	丸の内線	普通	20:00	快速	20:10	普通	20:20	快速	20:30
28	山手線	普通	20:40	快速	20:50	普通	21:00	快速	21:10	38	丸の内線	普通	20:40	快速	20:50	普通	21:00	快速	21:10
29	山手線	普通	21:00	快速	21:10	普通	21:20	快速	21:30	39	丸の内線	普通	21:00	快速	21:10	普通	21:20	快速	21:30
30	山手線	普通	21:40	快速	21:50	普通	22:00	快速	22:10	40	丸の内線	普通	21:40	快速	21:50	普通	22:00	快速	22:10
31	山手線	普通	22:00	快速	22:10	普通	22:20	快速	22:30	41	丸の内線	普通	22:00	快速	22:10	普通	22:20	快速	22:30
32	山手線	普通	22:40	快速	22:50	普通	23:00	快速	23:10	42	丸の内線	普通	22:40	快速	22:50	普通	23:00	快速	23:10
33	山手線	普通	23:00	快速	23:10	普通	23:20	快速	23:30	43	丸の内線	普通	23:00	快速	23:10	普通	23:20	快速	23:30
34	山手線	普通	23:40	快速	23:50	普通	24:00	快速	24:10	44	丸の内線	普通	23:40	快速	23:50	普通	24:00	快速	24:10
35	山手線	普通	24:00	快速	24:10	普通	24:20	快速	24:30	45	丸の内線	普通	24:00	快速	24:10	普通	24:20	快速	24:30

執筆・写真
大西 多幸宝

路線	区間	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻	種別	時刻
1	山手線	普通	7:00	快速	7:10	普通	7:20	快速	7:30	11	丸の内線	普通	7:00	快速	7:10	普通	7:20	快速	7:30
2	山手線	普通	7:40	快速	7:50	普通	8:00	快速	8:10	12	丸の内線	普通	7:40	快速	7:50	普通	8:00	快速	8:10
3	山手線	普通	8:00	快速	8:10	普通	8:20	快速	8:30	13	丸の内線	普通	8:00	快速	8:10	普通	8:20	快速	8:30
4	山手線	普通	8:40	快速	8:50	普通	9:00	快速	9:10	14	丸の内線	普通	8:40	快速	8:50	普通	9:00	快速	9:10
5	山手線	普通	9:00	快速	9:10	普通	9:20	快速	9:30	15	丸の内線	普通	9:00	快速	9:10	普通	9:20	快速	9:30
6	山手線	普通	9:40	快速	9:50	普通	10:00	快速	10:10	16	丸の内線	普通	9:40	快速	9:50	普通	10:00	快速	10:10
7	山手線	普通	10:00	快速	10:10	普通	10:20	快速	10:30	17	丸の内線	普通	10:00	快速	10:10	普通	10:20	快速	10:30
8	山手線	普通	10:40	快速	10:50	普通	11:00	快速	11:10	18	丸の内線	普通	10:40	快速	10:50	普通	11:00	快速	11:10
9	山手線	普通	11:00	快速	11:10	普通	11:20	快速	11:30	19	丸の内線	普通	11:00	快速	11:10	普通	11:20	快速	11:30
10	山手線	普通	11:40	快速	11:50	普通	12:00	快速	12:10	20	丸の内線	普通	11:40	快速	11:50	普通	12:00	快速	12:10
11	山手線	普通	12:00	快速	12:10	普通	12:20	快速	12:30	21	丸の内線	普通	12:00	快速	12:10	普通	12:20	快速	12:30
12	山手線	普通	12:40	快速	12:50	普通	13:00	快速	13:10	22	丸の内線	普通	12:40	快速	12:50	普通	13:00	快速	13:10
13	山手線	普通	13:00	快速	13:10	普通	13:20	快速	13:30	23	丸の内線	普通	13:00	快速	13:10	普通	13:20	快速	13:30
14	山手線	普通	13:40	快速	13:50	普通	14:00	快速	14:10	24	丸の内線	普通	13:40	快速	13:50	普通	14:00	快速	14:10
15	山手線	普通	14:00	快速	14:10	普通	14:20	快速	14:30	25	丸の内線	普通	14:00	快速	14:10	普通	14:20	快速	14:30
16	山手線	普通	14:40	快速	14:50	普通	15:00	快速	15:10	26	丸の内線	普通	14:40	快速	14:50	普通	15:00	快速	15:10
17	山手線	普通	15:00	快速	15:10	普通	15:20	快速	15:30	27	丸の内線	普通	15:00	快速	15:10	普通	15:20	快速	15:30
18	山手線	普通	15:40	快速	15:50	普通	16:00	快速	16:10	28	丸の内線	普通	15:40	快速	15:50	普通	16:00	快速	16:10
19	山手線	普通	16:00	快速	16:10	普通	16:20	快速	16:30	29	丸の内線	普通	16:00	快速	16:10	普通	16:20	快速	16:30
20	山手線	普通	16:40	快速	16:50	普通	17:00	快速	17:10	30	丸の内線	普通	16:40	快速	16:50	普通	17:00	快速	17:10
21	山手線	普通	17:00	快速	17:10	普通	17:20	快速	17:30	31	丸の内線	普通	17:00	快速	17:10	普通	17:20	快速	17:30
22	山手線	普通	17:40	快速	17:50	普通	18:00	快速	18:10	32	丸の内線	普通	17:40	快速	17:50	普通	18:00	快速	18:10
23	山手線	普通	18:00	快速	18:10	普通	18:20	快速	18:30	33	丸の内線	普通	18:00	快速	18:10	普通	18:20	快速	18:30
24	山手線	普通	18:40	快速	18:50	普通	19:00	快速	19:10	34	丸の内線	普通	18:40	快速	18:50	普通	19:00	快速	19:10
25	山手線	普通	19:00	快速	19:10	普通	19:20	快速	19:30	35	丸の内線	普通	19:00	快速	19:10	普通	19:20	快速	19:30
26	山手線	普通	19:40	快速	19:50	普通	20:00	快速	20:10	36	丸の内線	普通	19:40	快速	19:50	普通	20:00	快速	20:10
27	山手線	普通	20:00	快速	20:10	普通	20:20	快速	20:30	37	丸の内線	普通	20:00	快速	20:10	普通	20:20	快速	20:30
28	山手線	普通	20:40	快速	20:50	普通	21:00	快速	21:10	38	丸の内線	普通	20:40	快速	20:50	普通	21:00	快速	21:10
29	山手線	普通	21:00	快速	21:10	普通	21:20	快速	21:30	39	丸の内線	普通	21:00	快速	21:10	普通	21:20	快速	21:30
30	山手線	普通	21:40	快速	21:50	普通	22:00	快速	22:10	40	丸の内線	普通	21:40	快速	21:50	普通	22:00	快速	22:10
31	山手線	普通	22:00	快速	22:10	普通	22:20	快速	22:30	41	丸の内線	普通	22:00	快速	22:10	普通	22:20	快速	22:30
32	山手線	普通	22:40	快速	22:50	普通	23:00	快速	23:10	42	丸の内線	普通	22:40	快速	22:50	普通	23:00	快速	23:10
33	山手線	普通	23:00	快速	23:10	普通	23:20	快速	23:30	43	丸の内線	普通	23:00	快速	23:10	普通	23:20	快速	23:30
34	山手線	普通	23:40	快速	23:50	普通	24:00	快速	24:10	44	丸の内線	普通	23:40	快速	23:50	普通	24:00	快速	24:10
35	山手線	普通	24:00	快速	24:10	普通	24:20	快速	24:30	45	丸の内線	普通	24:00	快速	24:10	普通	24:20	快速	24:30

電車表
バス表
時刻表
路線
区間
種別
時刻
種別
時刻
種別
時刻
種別
時刻
種別
時刻
種別
時刻
種別
時刻
種別
時刻
種別
時刻

遠征記	A 台		B 窓	
	個室	下段	(客車二段式)	(電車二段式)
寝台料金	14,000円	10,000円	上段・下段 6,000円	上段・下段 5,000円

※…日曜児童会館(カルテット)の発売額はピンクの417ページをご覧ください。

◆主要駅間の運賃・特急料金…ピンクのページに早見表があります



昔人は歸省の爲の切符取れば壱ヶ月まへの巳の時より驛の窓口に並ぶなりき。飛行機は禦ろや、乗合自動車や自家用車も壱般庶たみにては普及せざりたる時代のことなり。……

ということなので 10 時打ちをする（唐突）

今回は大西日本遠征記と銘打っているの、取る列車は当然寝台特急『サンライズ出雲・瀬戸』号。乗車日は 8 月 5 日なので一ヶ月前は 7 月 5 日…金曜日、平日なので当然学校はあるし、しかもこの日は期末考査の前日、休めるわけがない。少し思案した私は旅行中に泊まる予定である大阪の祖父母宅に電話を掛けた。

明るる 7 月 5 日、13 時 15 分、学校が終わり校門を出た私は、真っ先に大阪に電話を掛け、結果を聞いた。結果は…○、お盆前の平日を狙った甲斐もあり、何とか寝台を確保することに成功した。私は切符を代わりに取ってくれた大阪の祖父母に礼を言い、明日からの期末考査に全力で取り組むことにした。

遅くなったが、筆者の自己紹介をしていなかったのここですておこう。

名前	学年	特徴
おおにし たから 大西 多幸宝	高 2 文系	鉄研部員、路線研究課所属。生徒会副会長。乗り鉄、J R の運賃制度やきっぷ、ダイヤなどに詳しい。最近では本業の生徒会活動が忙しくあまり鉄研に行っていないのが実情。今年度の執行部総務チーフなのでパンフに顔写真が載っているはず。趣味は旅行、長期休暇は必ずどこかに出かけている。 <u>ウサギ好き</u> （伏線）。

そしてもう 1 人、主に関西滞在期間に同行している杉村についても。

名前	学年	特徴
すぎむら はるき 杉村 春樹	高 2 理系	鉄研部員、BVE 課長。 頭のおかしい 鉄研高 2 勢の中で唯一の良心ともいわれるほどマトモな人。ザ・人徳。A 列車で行こう 9 というシミュレーションゲームを愛用。京阪電車をこよなく愛する京阪自治民。京阪乗る人、おけいはん。

ということで、次ページからはいよいよ旅行の様子をお届けしよう。

第一章

総武線快速
各駅停車

15面20:18
6面20:11

久里浜
千葉

いい日旅立ち、西へ...

2019年8月5日(月)21時35分、東京駅9番線ホームは様々な人々が行き交っていた。ホームで待っている人々は皆、一様にある列車の到着を待っていた。寝台特急『サンライズ瀬戸・出雲』号。かつて日本中のありとあらゆるところを縦横無尽に駆け回り、多くの人の夢と希望を乗せ続けた『ブルートレイン』、ひいては『寝台列車』、その最後の生き残りだ。21時38分、列車の接近を伝える放送が流れいよいよその列車は姿を現した。



285系、J R東海・西日本両社が衰退の一途を辿る寝台列車の生き残りを賭け開発した車輛だ。従来の寝台列車が纏い、『ブルートレイン』の語源にもなった青の塗装を捨て、ベージュと赤を基調とした夜明け

▲ いまや東京駅を発車する唯一の定期夜行列車になってしまった。

をイメージさせる明るい色調の塗装を纏い、まさに新時代の寝台特急を体現したような列車となった。登場からすでに21年。いまや日本唯一の寝台特急となってしまったが、その人気は健在であり、今日もすべての寝台が満席だという。前置きが長くなってしまったが、早速乗り込んでいくことにしよう。

今回私が利用する寝台はB寝台個室ソロという寝台だ。ソロはサンライズの基本個室であるシングルよりも狭い個室であり、最も安価な個室でもある。シングルとの値段差は約1,000円だが、体感的には値段以上の差を感じた。

写真ではあまり伝わりづらいが、個室はかなり狭い。個室で立っていられるのが入り口のわずかなスペースしかなく、ベットに扉が付いているだけの様な個室であった。



▲ 285系『サンライズエクスプレス』とB寝台個室ソロの室内

個室で準備などを行っているうちに、発車時刻の 22 時になり、発車メロディーが鳴り終わると扉が閉まった。これから始まる西日本遠征への期待を乗せ、列車が動き出す。そう思うと、なんともいえない高揚感で胸がいっぱいになった。列車は快調に速度を上げ、いつもと違う視点から見慣れた景色を見る戸惑いを感じながらも、併走する山手線の電車を追い抜き、品川駅を通過した。私はこのあたりでシャワー室に行くことにした。サンライズには瀬戸と出雲のそれぞれにシャワー室がある。このシャワー室は 320 円のシャワーカードを購入する事で利用する事が出来る。私は予めシャワーカードを 2 枚購入しておいたので、混雑する前に夜のシャワーを浴びる事にした。シャワーは 6 分間出る設定になっているが、頭や体を洗う程度なら十分な時間だと思った。旅行当時の季節は夏であり、外でかいた汗を流す事の出来るシャワー室は寝台列車には不可欠な設備だと感じた。



▲ シャワー室の様子

さっぱりした気分でシャワー室を出ると、列車は横浜を発車した直後だった。私は部屋に戻り、東京駅で買った晩酌を食べながら夜の車窓を眺めていた。個室で過ごしていると列車はあっという間に熱海に到着した。明朝の下車駅、岡山の到着時刻は 6 時 27 分、そろそろ眠くなってきたので今日はここで寝ることにした。



▲ 今夜の晩酌 たけのこは正義

東京 22:00

レ 寝台特急 サンライズ瀬戸・出雲号 高松・出雲市行

岡山 明朝 6:27



おはようございます。時刻は 5 時 30 分、丁度姫路を出たあたりだろうか。閉めていたブラインドを上げると眩しい朝日が窓から入ってきた。とりあえず朝のシャワーを浴びに行き、それから下車の準備をする事にした。はれの国、岡山はもう目の前だ。



2019 年 8 月 6 日（火）

『ご乗車ありがとうございました～、岡山～おかやまです。』ベテラン感漂う駅員の放送がかかり、私は岡山駅に降りた。これから先は山陽本線を暫し西に向かう予定であるので、駅の売店で朝食を購入し、次の列車が入る 2 番のりばへと向かった。



この列車で終点三原の一駅手前、糸崎まで向かう。

これから乗車するのは普通列車の三原行き、やってきたのは 117 系。かつて京阪神エリアで新快速として走り、ライバル私鉄との競争に明け暮れた列車だ。新快速から引退した後も山陽エリアや和歌山地区などに転属し走り続けている。編成は 4 両の列車を 2 本つなげた 8 両編成で、山陽本線の普通列車としては最長クラスになる長い編成だ。



岡山 6:45

レ 山陽本線 普通 三原行

糸崎 8:15

列車は岡山平野を快調に走り抜け、倉敷に到着した。しかし、このあたりから私の心配 ▲ どんよりとした雲が広がる瀬戸内海
 していた事が現実になってしまった。この日は台風 8 号が宮崎県付近に上陸しており、遠く離れた中国地方でも曇りや雨の予報が多かったのだが、ここに来てついに雨が降り始めてしまった。自分で言うのもなんだが、私は相当な雨男だ。しかも今日の目的地はよりもよって『屋外』なのだ。雨が降って行は行く意味が無い。そう思った私は予定の変更を考え始めた。列車内で 30 分ほど試行錯誤した結果、今日はそのまま西進し、比較的雨の確率が低い広島へ行くことにした。そんなことを考えているうちに列車はどんどん進み、気づいたときには糸崎に到着する旨の放送が流れていた。



▲ 広島の新車 227 系



分。車内は混雑していて、なんとか通路側の席に座る事が出来た。呉線の海田市～広島間は広島シティネットワークに組み込まれており、列車も 1 時間に 3 本と比較的本数が多いのも特徴だ。列車の車窓もだんだんと広島近郊のベッドタウンから市街地に移り変わり、マツダスタジアムが見えてくるといよいよ広島に到着した。

広島 11 : 15

レ 山陽本線 普通 岩国行

西広島 11 : 23

広島からは再び山陽本線の列車に乗り換え、西広島駅を目指す。列車は太田川を渡り、市街地を走るとすぐに西広島に到着した。西広島からは広島電鉄の宮島線に乗り換え、一路宮島口へ。目指すは厳島神社だ。(列車本数が多い為、広電時刻は省略) 今回は広電全線と宮島松大汽船が乗り放題となる一日乗車券を購入した。電車は路面電車の車輌とは思えない速さで進み、30 分ほどで宮島口に到着した。ここからはフェリーでいよいよ宮島に向かおうと思う。

糸崎 8 : 18

レ 117M 山陽本線・呉線 普通 広行

広 10 : 02

10 : 04

レ 5611M 呉線・山陽本線

レ **快速安芸路ライナー** 広島行

広島 10 : 53

糸崎からは海沿いを通る山陽本線のバイパス路線である呉線に乗り、広島を目指す。列車は次の三原から呉線に入り、三原の市街を高架線で駆け抜けた。このあたりからだんだんと眠くなってしまい、気づいた時には乗り換え駅の広に到着していた。ここで快速列車に乗りし広島までは約 50





宮島まではフェリーで約 10 分の船旅だ。
 出航すると瀬戸内の気持ちのいい海風が吹いてきた。
 風を楽しんでいるとあっという間に宮島についてしまった。
 10 分はあっという間だ。早速厳島神社に参拝する事にした。
 有名な海上に浮かぶ鳥居は残念ながら工事中のため見る事は叶わなかったが、歴史ある社殿などを見学する事ができ、非常に満足だった。神社を見学したあとは門前町でお好み焼きを食べる事にした。
 お好み焼きは広島風のそば入りで、チーズとの相性が非常によく美味であった。
 お好み焼きを食べたあとは次なる目的地である原爆ドームを目指す為、港へと向かった。

宮島 13 : 45

レ 宮島松大汽船

宮島口 13 : 55

宮島口 14 : 03

レ 山陽本線 普通 糸崎行

横川 14 : 26

J R の宮島口駅はいかにも国鉄時代の主要駅といった雰囲気駅の駅舎だった。ここから横川まで列車に乗るが、車内は宮島から広島市内へ向かう観光客でごった返していた。約 20 分で横川に着いた。ここから広電に乗り換え原爆ドームを目指す。



やって来た電車は 2013 年にデビューした 1000 形の第一編成、グリーンムーバーと呼ばれる超低床車の最新型だ。路面電車は市内を車と併走しつつ約 12 分で原爆ドーム前に到着した。

奇しくも訪れたこの日、8 月 6 日は今から 74 年前に広島に原爆が投下されたその日であり、予定変更が無ければここに訪れる予定も無かった。これも何かの運命だろうか。原爆ドームではこの日、多くの催し物が開催されていた。

私は 3 年前の冬に鉄研旅行で訪れた時との賑わいの差に



▲ 74 年前の惨劇を今に伝える原爆ドーム

一箇所目の寄り道は広島電鉄白島線、せっかく一日乗車券をもっているの、この際乗りつぶしてしまおうと思った。白島線は広電の路線の中で唯一独立した運行形態を持っており、朝夕の一部列車を除き白島線内で折り返し運転を行っている。路線長が短いからか白島線内乗り切りの運賃は 130 円と他の路線に比べて安く設定されている。原爆ドーム前から八丁堀まで行き、そこから白島線に乗り換えた。やって来たのは 1900 形、1957 年に京都市電に登場し、1978 年に広電に移籍した車齢 62 年の大ベテラン車両だ。

旧型車が淘汰されつつある広電においても収容力の高さや、車両の扱いやすさを買われ、現在も 16 両全車が広島市街を



▲ 既に京都市電時代よりも広電時代の方が長くなってしまった



駆け回っている。ちなみに駆動方式は吊り掛け駆動、2 年前に卒業した某先輩が喜びそうだ。片道 10 分ほどで終点の白島に着き、そこから折り返して再び八丁堀に戻ってきた。ここから二箇所目の寄り道先に向かう為、まず広島駅に戻る事にした。次にやって来た 2 系統の電車は非常に混雑していたので見送り、その後の 6 系統の電車に乗った。この電車では運よく一番前の座席に座る事が出来、路面電車の前面展望を楽しむ事が出来た。

広島 15:55

レ 山陽本線 普通 糸崎行

瀬野 16:15

広島駅から列車に乗車して約 20 分、列車は広島市の東端にある駅、瀬野に到着した。二箇所目の寄り道はこの瀬野駅に隣接するみどり口駅と山上にあるみどり中央駅を結ぶ広島短距離交通瀬野線、通称『スカイレール』

だ。この『スカイレール』は懸垂式モノレールとロープウェイを組み合わせたような世界で唯一の交通システムであり、1998 年に開業した。

みどり口 16:25

レ スカイレール

レ みどり中央行

みどり中央 16:30

16:40

レ スカイレール

レ みどり口行

みどり口 16:45



▲ 駅舎から山上に向かって伸びる

『スカイレール』



では、早速乗車していこう。

やって来た車輛は遊園地のゴンドラのような車輛で、車内

には座席が 8 席あった。私が乗車したときには既に座席は埋まっていたので、私は立って乗車したのだが、車輛の揺れで立っているのがやっとであった。写真ではわかりづらいがかなりの勾配をぐんぐんと上がっていつている。ちょっとした空中散歩のようだった。5 分ほど上り終点みどり口に到着した。

駅周辺はよく開発されたベッドタウンで、すこし私の地元に似ていると思った。駅周辺には家が立ち並ぶのみなので、私はすぐ次の便で折り返し、瀬野に戻る事にした。

二箇所目の寄り道を終え、瀬野に戻った私はいよいよ三原に向かうことにした。やって来た列車は本日 6 回目の乗車となる 227 系、広島地区は今年（2019 年）春のダイヤ改正からすべての列車が

227 系に統一されているので必ずこの車両が来るのだが…、少し前まで国鉄型車両であふれていたことを思い出すと、なんだか少し寂しい気がする。

私の乗車した瀬野駅とその東隣にある八本松駅の間は通称瀬野八と呼ばれる峠があり、かつてここを通る優等列車は補助機関車（通称補機）を連結しなければ登れなかったほどの急坂である。新幹線が開業し技術も進歩した現在においても、貨物列車においては補機を連結して運転している。列車はそんな瀬野八を悠々と走り去り、西条、白市を抜け、車窓に瀬戸内海が見え始めるとまもなく三原に到着した。私はホテルにチェックインした後、夕食を食べ準備をし、明日の予定を再確認しながら早々に就寝した。



瀬野 17:06

レ 山陽本線 普通 糸崎行

三原 18:00



2019 年 8 月 7 日 (水)

おはようございます。時刻は朝 6 時、昨日のどんよりした空は消え、今日は窓から朝日が差し込んで青空も見えている。天は私に味方したようだ。私はシャワーを浴びた後、ホテルをチェックアウトし、今日の目的地である大久野島へ行くため三原駅に向かった。

大久野島は瀬戸内海に浮かぶ面積 0.7 km²、周囲 4.3 km の小さな島である。なぜそんな小さな離島にわざわざ訪問するかというと、この島は島内に野生のうさぎが 900 羽以上生息する『うさぎの島』なのだ。そう、『うさぎ』である。冒頭のプロフィールを見てほしい。そこにもあるように、私は大のうさぎ好きなのである。今回の旅行は半ばこの島に行くために計画したようなものだ。そんなうさぎ島に行

くに当たってどうしても欲しかったモノ、それは天候だ。本来の計画であれば昨日行くはずだったのだ。しかし先述のように昨日の天気は雨、こんな天気ではうさぎと戯れられないじゃないか！ということで昨日は急遽予定を変更して広島に行き、満を持して今日、うさぎ島に行くことにしたのだ。今日のうさぎ島訪問の為に、昨日のうちに三原駅近くのスーパーでキャベツを買い占めて来た。これでうさぎの餌には困らないだろう。



▲ 昨日とは打って変わったの晴れ

三原 6:45

レ 呉線 普通 広島行

忠海 7:08

忠海港 7:40

レ 休暇村客船

大久野島 7:55



▲ 忠海駅と忠海港



前置きが長くなったが、いよいようさぎ島に向かうこととしよう。三原駅から昨日も乗った呉線に乗り、港がある忠海を目指す。三原の市街を高架で駆け抜けると、そこには昨日と違い太陽に照らされた美しい瀬戸内海が広がっていた。天気が違うだけでこんなにも変わって見えるものだと改めて感じているうちに列車は忠海に到着した。忠海からはいよいよ海を渡りうさぎ島へと上陸する。港に大きな荷物を預けた後、船に乗った。うさぎ島までは約 15 分の船旅だ。

船を降りると、そこは楽園でした。



船を降りて栈橋を渡るとそこはうさぎの楽園だった。島中どこに行ってもうさぎ！うさぎ！うさぎ！こんな素晴らしい島が他にあるだろうか、いやない。（反語）

私はレンタサイクルを借り、島中のうさぎに買ってきたありったけのキャベツを餌付けて回った。キャベツを必死に食べる姿はなんとも愛らしいものである。家に連れて帰りたいくらいだが、島のうさぎを勝手に持ち帰るのは窃盗になってしまうので当然してはいけない。もちろんうさぎを捨てるのも以ての外だ。



▲竹原いもタコカレー



▲美しい瀬戸内海に
囲まれた大久野島

大久野島 15:35

レ 休暇村客船

忠海港 15:50

忠海 16:20

レ 呉線 普通 三原行

三原 16:46

17:12

レ 山陽本線 普通 糸崎行

糸崎 17:16

17:27

レ 山陽本線 普通 岡山行

尾道 17:35

島に来てからかれこれ4時間ほどうさぎと戯れたらどうか、そろそろ屋外の暑さと空腹に耐えられなくなってきた。朝早いうちは活発に動いていたうさぎたちもこの暑さには敵わならしく、大半が巣穴に戻ってしまった。いい頃合なので昼食をとることにした。

この島で昼食が取れるところは、宿泊施設である休暇村大久野島内の2箇所のみだ。今回はそのうちの一つであるレストランの方で、『竹原いもタコカレー』を頂くことにした。いものホクホク感とたこ天からあふれるダシのコラボレーションがカレーにマッチしていてとても美味しかった。昼食を食べた後は再びうさぎと戯れることにしたが、暑さのせいであまり外に出ていない。仕方が無いので日陰やベンチの下などで

涼んでいる隠れうさぎたちを見つけて餌付けすることにした。再び3時間ほどうさぎたちと戯れているともうそろそろ帰りの船の時間になってしまった。時間が経つのは早いものである。私はうさぎたちとの別れを惜しみつつ島を離れることにした。

さて、時刻は16時ごろ、いまから大阪、いや浜松まで帰らねばならない。というのも、本来であれば今晚は大阪の祖父母宅に泊まる予定だったのだ。ところが旅行を始める3日ほど前に、『7日は泊めることができなくなってしまった』という旨の電話をもらってしまった。このままでは私は大阪の街中で路頭に迷ってしまう。ということで急遽、浜松に住むもう片方の祖父母の家に泊めてもらうことになったのだ。ここまで予定通りに行かない旅行も初めてだが、まあなんとかなるだろうという軽い気持ちで私は浜松までの”東”避行を始めることにした。

しかし、東に向かうにあたって一つ問題が発生した。

一日中屋外でうさぎと戯れていたおかげで服が汗でぐしょぐしょなのだ。おまけに非常に汗臭い。こんな格好では気持ち悪くて敵わないばかりか周囲の人々にも迷惑になってしまう。ということでまずは汗を流すことにした。地図で周辺の銭湯や温泉を調べる



と、どうやら尾道駅から徒歩3分のところに銭湯があるらしい。大きな荷物を持っているので駅から近いのは非常に助かる、ということで尾道に向かうことにした。忠海からの列車を降り、再び三原に戻ってきた。ここでは乗り換え時間が25分ほどある。ただ待っているのも暇なので駅構内を一回りしていた。三原はいかにも地方の主要駅といった雰囲気を出していて、新幹線もひかりが3往復停車する。新幹線のりばを案内する看板には今は亡き100系が残っていた。駅を回っているとそろそろ列車

▲ 三原駅の駅舎



▲ 真黄色の113系



の時間が迫ってきた。乗車する列車は次の糸崎止の列車だ。糸崎はJR西日本の岡山支社と広島支社の境界駅で、つい最近までそれぞれの支社を直通する列車が大半だったのだが、今年（2019年）春のダイヤ改正より、下りの1本を除いて東西を行き来する際はここか三原での乗換えが必要になってしまった。山陽本線はJRになってからも国鉄時代を髣髴とさせる長距離普通列車が数多く走っていたのだが、効率化には勝てなかったらしい。糸崎へはわずか4分ほどで到着した。出迎えてくれたのは113系、かつて三大都市圏を多くの乗客を乗せて走った国鉄の標準型近郊電車である。私の自宅がある房総地区でも2011年まで運転していて、私の最も思い出が深い車両だ。惜しいかな、塗装は私の良く知っているスカ色ではなく、車内も手が加えられ、転換クロスシートが立ち並ぶ姿へと変わってしまったが、その走りだけは今も昔も変わらない力強い走りであった。列車は海沿いを快調に走り抜け、尾道に到着した。



▲ 栗原温泉の外観

尾道に着いた私はさっそく駅から徒歩3分の銭湯『栗原温泉』に向かった。銭湯なのか温泉なのかどっちなんだと思わずツツコミたくなつたがとにかく行ってみよう。番台のおじさんにお金を払い、入ってみるとそこは私のイメージする昔ながらの銭湯ほぼそのものだった。おまけに他に客はおらず貸切状態だった。私はせっかくの1人で入れるのだからたっぷり湯に浸かってから出ることにした。30分ほど湯に浸かり、そろそろのぼせそうなので上がることにした。服を着替えていると私は自販機でコーヒー牛乳が売られているのを発見してしまった。これは飲むしかない、私は迷わず財布から130円を出し風呂上りの一杯を楽しんだ。

番台のおじさんにお礼を言い、銭湯を浴った私はさらに東を目指した。尾道から再び 113 系に乗り、20 分ほどで福山に着いた。福山では岡山へ先着する快速サンライナーに連絡しているので、こちらに乗り換えることにした。車両は 117 系、昨日朝乗った列車と同じ車両だ。福山は広島県に属する都市だが、距離的な関係で広島よりも岡山との交流が深い。そのため、岡山と福山を連絡する快速『サンライナー』が運行されている。かつては朝ラッシュ帯や日中時間帯にも運行されていたが、現在は夕ラッシュ帯に上り 7 本・下り 10 本が運転されるのみとなっている。列車は夕闇の山陽路を駆け抜け、50 分ほどで岡山に到着した。岡山からは新幹線に乗り換え、大阪を目指す。駅の券売機で新大阪までの自由席特急券を購入し、乗車するのはこだま号。本来ならのぞみ号かさくら号に乗り換えたかったのだが、自由席なので非常に混雑が予想された。反面、こだま号の自由

席はいつも空いている上、号車によっては指定席用の 2&2 シートに座ることができるので、こだま号に乗り換えることにした。やってきたのは 700 系のレールスター、予想通り自由席はガラガラだった。私は運よくデッキとの仕切り扉横にある 1 人掛けの座席に座ることができた。こだまとはいえさすがは新幹線、列車はぐんぐん速度を上げ

あっという間に次の相生に着いてしまった。私はここで夕食を食べることにした。今日の夕食は岡山駅で購入した駅弁、『穴子寿司』。穴子のタレとご飯の相性が非常に良い一品だった。夕食を食べ終える頃には列車は西明石に到着していた。荷こここでは後続の列車の通過待ちをするため、なんと 18 分も停車する。せっかくなので車外に出て写真を撮ったりした。3 本ほど抜かれた頃には発車時刻が迫っていたので車内に戻ることになった。西明石を出ると、新大阪まではあと 20 分ほどだ。このあたりで後ろの席に座っていた子供が騒ぎ出したと思ったら、なんと車窓から花火が見えているではないか。今回の旅行は運が良いのか悪いのか本当にわからない。花火を眺められたのは数分のみだったが、良いものを見られたと思う。

尾道 18:23
レ 山陽本線 普通 岡山行
福山 18:43
18:44
レ 山陽本線 快速
レ サンライナー 岡山行
岡山 19:36
19:49
レ 山陽新幹線
レ こだま 752 号 新大阪行
新大阪 21:14



▲ 快速の幕を誇らしげに掲げる



▲ 700 系レールスター
現在は主にこだまで運行している



▲ 岡山駅弁・穴子寿司

新大阪に着くと時刻は 21 時過ぎ、ここから浜松に向かうためには少し時間が遅すぎる。

ということで今夜は夜行バスで浜松まで向かう。実は、私は今回が夜行バス初体験だ。バスの発車時刻は 23 時過ぎなのであと 2 時間ほど時間がある。私はこの 2 時間の間にこれからの旅で使用する切符の手配などをし、残った時間でこの記事の冒頭を書いていた。そうこうしているうちに発車の 30 分前になったのでバスが発車するプラザモータープールへ向かうことにした。今回乗車するバスは JAMJAM ライナー。主に都市間の格安夜行バスを運行している会社のバスだ。予約した席は 3 列シート、車内に入ってみると 3 列シートなのにさほど広くない。座り心地は昼行なら十分だが寝るにはちょっと辛いなど感じた。それでも一日中活動して疲れていた私はいつの間にか眠ってしまっていた。

梅田（プラザモータープール）

23：20

レ JAMJAM ライナー

レ JX302 便 中部方面行

浜北 翌朝 8：05



▲ 乗車した JAMJAM ライナー

翌朝起きると丁度浜松駅に着いたようだ。体中が痛いが何とか眠ることができたようだ。他の乗客は浜松駅までに全て降りてしまったらしい。終点の浜北まで行くのは私 1 人だった。カーテンを開けるとまぶしい朝日が差し込んできた。眠い目をこすりながら車窓を眺めていると、どうやら浜北に着いたようだ。私は運転手さんに礼を言ってバスを降りたあと、迎えに来てくれた祖父の車に乗り、無事祖父母宅にたどり着いた。



2019 年 8 月 9 日（金）

今日は浜松から今度こそ大阪に行く、だがその前にせっかくだから寄り道として福井に行くことにした。まったく予定外の訪問だったので、当日は簡単な計画のみで後はかなり自由に行動していたがなかなか楽しむことができた。この日の行動は浜松駅からスタートだ。

浜松から乗車するのは数少ない豊橋を越えて運転される優等列車、特別快速の大垣行。8両編成で運転されるが、車内は既に混み合っていた。私は空いている座席に座り、祖母が作ってくれたおにぎりをほおぼった。

座席は浜松から4駅の新居町で埋まり、車内は立客が増えてきた。私は朝が早かったので、名古屋まで寝ることにした。

目が覚めると、真横に名鉄の赤い電車が併走していた。丁度金山の手前だろうか、私は名古屋で降りるので降り支度をした。列車は地下に潜る名鉄を尻目に広大な名古屋駅のホームに滑り込んだ。名古屋からは新幹線に乗り換えしらすぎと連絡する米原を目指す。乗車するのは名古屋駅始発のひかり号、自由席に座ったがかなり空いていた。列車はホームを飛び出し、濃尾平野を駆け抜ける。揖斐川橋梁を渡ると車窓一面に田畑が広がった。列車は20分ほどで米原に着いた。

自由席の乗客は大半がここで下車した。皆乗り換え改札に向かっているのも北陸方面に行く

のだろう。急に自由席に座れるかどうか心配になってきた私は足早に乗り換えることにした。

心配は杞憂に終わった。この日は多客期であるので6両から9両に増結されていたが、3両ある自由席はいずれも余裕があった。進路を一路北に変え、列車は米原を発った。長浜を過ぎたあたりか、車窓に琵琶湖を望みつつ列車は快調に北陸本線を駆け抜け、敦賀に到着した。この敦賀と南今庄の間にはかつて日本一の長さを誇った総延長約14kmの北陸トンネルがあり、通り抜けるのに約10分かかった。トンネルを抜けるとまもなく列車は下車駅、武生に到着した。



▲ 越前武生駅の発車票
直急と表示されている

浜松 6:01
レ 東海道本線
レ 特別快速 大垣行
名古屋 7:27
7:37
レ 東海道新幹線
レ ひかり 495号 広島行
米原 8:00
8:09
レ 北陸本線 特急
レ しらすぎ 51号 金沢行
武生 9:00



▲ 新幹線の発車票はいつの間にか
LCDになっていた



▲ 車窓からは琵琶湖が見える

武生からは私鉄の福井鉄道、そして第三セクターのえちぜん鉄道を利用し東尋坊を目指す。福井鉄道の越前武生駅はJR武生駅から歩いて3分ほどのところにある。これから乗車するのはえちぜん鉄道三国芦原線に直通する急行、鷲塚針原行き。地方私鉄同士の直通と路面電車型車両の

越前武生 9:12

レ 福井鉄道線・えちぜん鉄道三国芦原線

レ **急行** 鷺塚針原行

鷺塚針原 10:09

10:30

レ えちぜん鉄道三国芦原線

レ 普通 三国港行

あわら湯のまち 10:49

10:56

レ **京福バス [85]**

レ 三国観光ホテル行

東尋坊 11:23



▲ 福井鉄道の超低床車、F1000
形『FUKURAM』



▲ 元JR117系
新天地でも元気に走っている

急行運転という二つの意味で珍しい列車だ。

車輦は福井鉄道の超低床車 F1000 形、通称 FUKURAM (フクラム) だ。2013 年に登場した福井鉄道の最新型車輦だ。えちぜん鉄道に直通する列車は必ずこの車輦が用いられている。

列車は越前武生駅を出発すると途中の赤十字前までは通称鉄道線と呼ばれる区間を走行する。福井鉄道は赤十字前を境に南は鉄道線と呼ばれる通常の鉄道路線、北は軌道線と呼ばれる路面電車形式の路線といった風に南北で路線の性格が大きく異なっている。車輦は軌道線に合わせて路面電車型車輦になっているが、かつては鉄道線に合わせた高床車が多く存在していた。列車は鉄道路線の区間を時速 70km で快調に飛ばし、途中の小駅を何駅か通過しつつ 30 分ほどで赤十字前に到着した。ここからは軌道線区間となり各駅に止まる。速度も一段と落ち、福井市街に入っていく。



▲ 中心街にそびえる福井地方裁判所



▲ 鷺塚針原
奥には低床車用ホームがある

福井市街の路面電車区間を抜けると田原町駅に到着した。ここからはえちぜん鉄道に入るので運転手が交代し、列車は再び鉄道路規格である三国芦原線に入った。乗り入れ区間の最端、鷺塚針原にはそれから 10 分ほどで到着した。

鷺塚針原からは引き続き三国芦原線の電車に乗り東尋坊を目指す。やってきた列車はえちぜん鉄道 MC7000 系、JR 東海 119 系をえちぜん鉄道向けに改造し譲渡された車輦だ。車内は JR 時代とあまり変わらず、トイレが撤去されたのと座席のモケットが交換されたことが大きな変化だろうか。車窓には美しい空と田畑が広がっている。車窓を見ているうちにあわら湯のまちに着いたようだ。列車を降り、ここからはバスに乗り換え東尋坊へ向かう。



バスは 5 分ほど遅れてやってきた。乗車するとちらほらと座席が埋まっている。私は前方の空いている席に座った。バスは長閑な風景を走り、いつの間にか海岸線に沿って走っている。

▼ 東尋坊での風景

蒼い海と岩山の絶壁が広がる

いた。30 分弱でやっと東尋坊に到着した。

バス停を降り、岬へ向かうメインストリートを駆け上がるとそこには蒼い海が広がっていた。私は海風に吹かれながら、岩山の先端に向かって見ることにした。観光客が多く居る岬の一つ隣の岬

に行き、岩山の一番上に登った。登るとそこには地平線のかなたまで日本海がどこまでも続いていた。私は暫しその風景に見惚れていた。時間を掛けてきた甲斐があったと思った。

岩山から降りた後はあまりの暑さに近くの冷房の効いている店に駆け込んだ。どんな店かも確認せずにとにかく涼しいところへ行きたい一心で店に入ったので注文するものなどまったく考えていなかったのだが、どうやらこの店はカフェのようだ。メニューを見てコーヒーフロートを注文した。しばらくコーヒーフロートを啜りながら店で涼んでいると、そろそろバスの時間が迫ってきた。バスは 1 時間に 1 本しかないので逃せない。私は店を出て足早にバス停へ向かった。

次の目的地は永平寺だ。永平寺は 1244 年に曹洞宗の開祖、道元によって建立された歴史ある寺院であり、東尋坊とともに福井県の二大観光地の名を確立している。乗車したバスを 5 分ほどで降り、先ほど乗車した三国芦原線の終点、三国港駅から勝山永平

東尋坊 12 : 23

レ 京福バス [85]

レ 三国観光ホテル行

三国港 12 : 28

12 : 39

レ えちぜん鉄道三国芦原線

レ 普通 福井行

福井口 13 : 26

13 : 29

レ えちぜん鉄道勝山永平寺線

レ 普通 勝山行

永平寺口 13 : 49

13 : 55

レ 京福バス [88] 永平寺行

永平寺 14 : 09

寺線の乗換駅、福井口駅を目指す。

停車していた列車は MC6000 系、先ほどの MC7000 系とは違い、こちらは単行（1 両）で運転されている。この車輛はかつて愛知環状鉄道 100 形として走っていたものをえちぜん鉄道向けに改造し、譲渡されたものだ。列車は先ほどと同じ景色を逆向きに走り、私は再び福井市街へと入った。途中の福大前西福井から多くの乗客が乗車し、列車は 2 分ほど遅延して福井口に到着した。ここでの乗り換えは向かい側の列車に乗り換えるだけだが、2 分ほど遅れていたため間に合うか少々不安だった。私が向かい側に止まっている列車に乗り込むとすぐに扉が閉まった。ここからは進行方向を変え、永平寺口まで行く。列車は



▲ 永平寺口駅 永平寺線の使用していたホームが残る 右下は MC6000 系

さっそく永平寺の境内に入り、見学することにした。永平寺はこれまで見学したどの寺よりも広く感じた。私は寺院や仏教の知識には疎いが、それでもこの寺の持つ威厳のようなものを感じる事ができた。院内はお堂などが非常に多く存在していて、私のような素人にはどれも同じよ

うに見えたが、その一つ一つにどのように使われている部屋なのかという説明があり、非常にわかりやすかった。40 分ほど境内を見学した後、永平寺口の



▲ 胡麻豆腐ソフト

福井近郊の住宅街を抜け、20 分ほどで永平寺口に着いた。永平寺口からはかつて、えちぜん鉄道の前身、京福電気鉄道の永平寺線がこれから向かう永平寺の門前まで延びていたが、えちぜん鉄道に譲渡された際に廃線となってしまった。永平寺口駅には永平寺線の使用していたホームや線路の跡地などが残ってお

り、かつての面影を偲ぶ事ができる。乗車したバスは永平寺線の跡に沿って山を登り 15 分ほどで永平寺に到着した。



▲ 永平寺境内の様子

駅に戻ることにした。帰りがけにバス停の目の前

にあった店で胡麻豆腐ソフトなるものを購入した。胡麻のほのかな香りや風味が感じられ、さらに豆腐のまろやかさも感じることができ、とても美味しかった。

永平寺 15:01

レ 京福バス [88] 永平寺口行

永平寺口 15:15

15:20

レ えちぜん鉄道勝山永平寺線

レ 普通 勝山行

勝山 15:48

15:49

レ えちぜん鉄道勝山永平寺線

レ 普通 福井行

福井 16:42

さて、バスで永平寺口に戻ってきたが、せっかくなので勝山永平寺線の終点、勝山まで向かってみることにした。バスが到着して5分ほどで列車がやってきた。車内はそこそこ混雑していたが、運よく窓側の座席に座ることができた。列車は九頭竜川に沿って山間の町、勝山に向かって走り出した。

この区間は福井市街から離れ、川と山に囲まれた風光明媚な車窓を楽しむことができる。永平寺口から約30分で終点、勝山に到着した。勝山は恐竜の町として有名であり、駅からバスで15分の所には世界三大恐竜博物館と称される福井県立恐竜博物館があり、発掘



▲ えちぜん鉄道
福井駅



▲ 急遽、福井駅まで走行した FUKURAM

された化石などの展示が行われている。残念ながら今回は時間の都合上、訪問することは叶わなかったが、次回来た時には是非訪れたいと思った。勝山では降りた電車と入れ違いに発車する列車に飛び乗り、福井に戻ることとなった。帰りの列車では疲れからかいつの間にか眠ってしまい、気がつくと福井市街の高架線を駆け上がっている頃だった。福井に着いた私は、今朝乗り残した福井鉄道の福井駅～福井城址大名町間（通称駅前線・ヒゲ線）を乗り潰すことにした。ということで、福井駅から歩いて福井城址大名町へ向かったのだが、なんとここで福井鉄道がまさかの運転見合わせになってしまった。原因は軌道線区間内での自動車との接触だそうで、しばらく動かないかと思ったが幸いなことに10分程度運転再開し、急行鷺塚針原行きから急遽普通越前武生行きになった列車に乗車することができた。電車は福井駅までの一区間を歩くのと変わらないぐらいの時間で走り、6分ほどで福井駅に到着した。

福井からはいよいよ大阪に向かう。今日はちゃんと泊まれるようだ。乗車するのは大阪と北陸を結ぶ特急列車『サンダーバード』号、今日は通常の9両からさらに3両増結して12両で運転されるようだ。自由席の列に並び暫し到着を待つ。しばらくすると列車が到着した。乗車すると自由席はかなりの混雑率、私は何とか窓側の座席を確保することができた。列車は福井を飛び出し一路大阪に向けて走り出した。

福井 17:22

レ 北陸本線・湖西線 特急

レ サンダーバード 36号 大阪行

京都 18:53



▲ 福井駅駅舎

ところで、私の乗車したサンダーバード 36 号は停車駅が少々多いパターンの列車だ。

福井を出ると、鯖江、武生、敦賀と福井県内の主要駅全てに止まり、さらに湖西線内の近江今津、堅田にも停車する。特に湖西線内の 2 駅に停車する列車はとても少なく、上下合わせて 7 本しか停車しない。サンダーバードの定期列車は上下合わせて 50 本存在するから停車する列車はかなり少ないほうだろう。しかも停車する列車も朝の大阪方面、夕夜間の北陸方面と偏っており、主に湖西線内～大阪方面の通勤利用を想定した列車だと思われる。そんな中、夕方の大阪方面でこの 2 駅に停車するのはこの 36 号のみであり、かなりレアな列車に乗車したも

のだと思った。列車は北陸本線を快調に駆け抜け、近



▲ 京阪京津線の列車との併走シーン

江塩津で朝やってきた北陸本線と別れた。ここから先は湖西線に入る。湖西線は関西と北陸を短絡する為に作られた高規格路線の為、スピードも一段と上がる。車窓に夕焼けの美しい琵琶湖を望みながら、列車は時速 130km で湖西線を走り抜けた。山科を通過する前にふと車窓を見ると、なんと京阪京津線の列車が併走していた。それから数分も経たずに、列車は京都駅のホームに滑り込んだ。

ここからは JR 京都線の普通電車に乗り換え、今日の旅行は終了だ。この後、祖父母宅の最寄り駅に向かった。

ところで、この祖父母宅に向かう為に乗車した普通電車、これもまたラッキーなことが起きた。やって来た左の写真の電車、207 系だが、なんと量産先行車（試作車）の F1 編成。先ほどの京津線との併走といい、今日は



▲ 一編成しか存在しない 7 両固定編成 とても運が良い日だったようの 207 系。他の編成は 3 両と 4 両を合だ。わせた 7 両編成となっている。

第五章

うずしおの行方



難波 9:10

レ 南海本線 **特急サザン 9 号**

レ 和歌山港行

和歌山港 10:15

10:35

レ **南海フェリー 5 便** 徳島港行

徳島港 12:50



▲ 和歌山港駅に到着した

特急『サザン』

列車は乗務員交代を終えると港へ向かって走り出す。和歌山市駅から 5 分ほどで終点、和歌山港駅に到着した。

おはようございます。今日は大阪から四国東部にある未乗線区（乗りつぶしが終わってない路線）の制圧を目的とした遠征を行う。また、

今日から明日に掛けては、冒頭で紹介した杉村とともに旅行することとなっている。

では、早速四国へ向かうことにしよう。

今日のスタートは南海電鉄の難波駅、ここで杉村と待ち合わせをし、9:10 発の特急『サザン』号に乗車する。サザン号は私鉄特急としては非常に珍しい自由席を連結している。この自由席は一般型車両が使用されており、追加料金は不要だ。サザン号は自由席車 4 両、指定席車 4 両の 8 両編成で運転されている。今回は自由席車両に乗車した。列車はミナミの繁華街を抜け、JR 線との乗換駅、新今宮や、堺筋線との乗換駅、天下茶屋で新たな乗客を乗せ、一路紀州

を目指して走り出した。

サザン号は堺や岸和田、空港線が分岐する泉佐野などの主要駅に停車し、車窓に緑も増えてきた頃、イオンモールりんくう泉南（通称泉南イオン）の横を通過した。ここはかの有名な大物 youtube r、syamu game こと、濱崎順平氏がオフ会を開催し、見事参加者 0 人を記録した伝説の地である。余談だが、我々鉄研高 2 はかつてここに訪問し、偉大なる黒歴史を作り上げた。詳しくは座談会のページをご覧ください。本題に戻ろう。列車はみさき公園を出発し、大阪と和歌山の府県境にある孝子峠に差し掛かった。南海本線はこの峠を長さ 600m の孝子トンネルで貫いている。孝子トンネルを抜けると、いよいよ和歌山の市街に入って行

く。列車は紀ノ川を渡り、和歌山市駅に滑り込んだ。フェリーと連絡する和歌山港駅は次の駅だ、

列車を降りると、フェリーのりばへ向かう多くの乗客が見られた。南海フェリーに乗船するのは2回目だが、前回乗船した時は閑古鳥が鳴いていたので、思わぬ乗客の多さに少々驚きながらも、往年の繁栄を見ているようでなんだ



か嬉しくなった。フェリーに乗り込むと客室内は乗客であふれかえていた。何とか二人分の座席を確保することができたが、座席が確保できなかった時のことを考えると何とも恐ろしい。フェリーは定刻から5分少々遅れて和歌山港を出港した。四国徳島への約2時間20分の船旅だ。出港してしばらくは船内テレビでの甲子園中継や文庫本などを読んで過ごしていたのだが、船の揺れのせいか酔って気持ち悪くなってしまった。こういう時は寝るに限る、ということで暫し眠りにつく事にした。

▲ 和歌山港駅には昔懐かしい反転フラップ式発車票が残っていた



どれくらい時間が経っただろうか、船は列車と違いずっと

海上を進むので現在地が掴み難い。時刻を確認すると時計の針は12時半を指していた。徳島港入港は12時50分なので寝ている合間に随分と四国に近づいたようだ。ふと隣の座席を見ると、杉村もぐっすり眠

▲ 遙か彼方に四国を望む紀伊水道



▲ 徳島駅行き臨時バス



▲ 徳島駅

徳島 13:35

レ 高德線・鳴門線 普通 鳴門行

鳴門 14:08

っているようだ。しばらくすると徳島港に入港する旨のアナウンスが流れた。私は隣で寝ている杉村を起こし、下船の準備を始めた。甲子園の試合は勝負が付きかけていた。フェリーを降りると、そこには何度目かになる四国の大地が広がっていた。私たち二人はフェリーのりばの外に止まっていた徳島駅直行の臨時バスで徳島駅に向かった。バスは見知らぬ風景が続く道を快調に駆け抜け、15分ほどで徳島駅に到着した。

徳島駅からは未乗線区の一つである鳴門線に乗車する。列車に乗車する前に私たちは車内で食べられる軽食や、乗車券類などを購入した。徳島県は全国で2県しかない自動改札機が存在しない都道府県の一つだ。もちろん、県庁所在地である徳島駅も例外ではなく、現在も駅員による入検（スタンプ）が行われている。



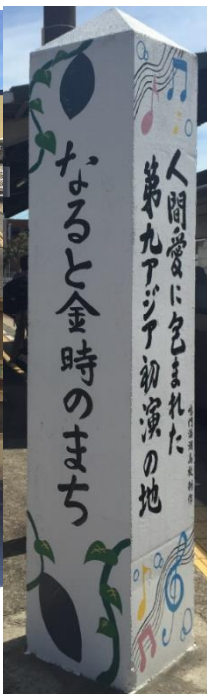
▲ 1200 形と徳島機関区

ちなみにもう一つの自動改札のない県は、同じ四国の愛媛県だ。

ホームに行くと、鳴門行の列車は既に停車していた。車輈は 1200 形の単行、気動車ながら 3 扉かつ中央の扉のみ両開きという少々特殊な構造をした車輈だ。車内はロングシートとボックスシートが千鳥に配置されたこれまた特殊な構造。JR 四国はこのような少し特殊な



▲ 上：鳴門駅の様子
終着駅の雰囲気は漂う



▲ 右：例の看板

構造が好みようだ。車内は思ったより多くの人が乗車していて、私たちは空いているロングシートの一角に座った。列車は発車時刻になるとエンジン音を唸らせながら徳島駅を発車した。列車は徳島

市街を抜け、車窓に田畑も多くなってきた頃、高德線との分岐駅、池谷に到着した。ここでは少数の乗客が入れ替わり、列車はいよいよ鳴門線へと足を踏み入れた。鳴門線に入ると駅間距離が短くなり、小さな駅を 5 駅ほど過ぎるといよいよ終点、鳴門に到着した。鳴門では多くの乗客が下車し、県都徳島との重要な交通手段になっていると感じた。鳴門はかつて鉄研旅行で四国を

徳島 14 : 16

レ 鳴門線 普通 徳島行

池谷 14 : 33

14 : 36

レ 高德線 特急うずしお 18 号

レ 高松行

高松 ~~15 : 31~~ → 16 : 05 (34 分遅れ)

再び鳴門線に乗車し、池谷で下車した。ここからは高德線の特急『うずしお』号で高松まで行く。列車は 3 両編成でやって来た。車輈は N2000 系、土讃線などで運用される 2000 系気動車を高德線向にアレンジした車輈だ。3 両のうち 1 号車の 16 席を除いた全ての座席が自由席というかなり自由席比率が高い特急である。そのため、指定席は 2 人掛けが埋まっているのにもかかわらず、自由席はかなり余裕があるというアンバランスな状態であった。

訪れた時に、一つ上の学年の先輩、3 代目 TRKSB こと宗●先輩が青春 18 きっぷを紛失した黒歴史の地だったりする。私は先輩が記念撮影をしていた看板を見つけ、写真を撮った。私たちはやって来た列車で折り返し、次は四国の玄関口、高松を目指す。



いることが特徴で、主に京浜急
また名古屋市営地下鉄から譲渡

高松築港 16:28

レ 高松琴平電鉄 長尾線

レ 普通 長尾行

長尾 17:07

17:14

レ 高松琴平電鉄 長尾線

レ 普通 高松築港行

高松築港 17:57

の連絡のためかなり海沿いに作られているので、高松の中心市街地は瓦町駅の方が近い。



▲ 終点長尾駅 線路はプツ
ツリと途切れている



▲ 乗車した 1300 形電車
京急の面影を多く残す

列車は車窓に播磨灘を望みつつ、快調に進んでいた。

ところが、池谷から 20 分ほどの三本松に停車中の時だった。発車時刻になっても列車が動かず、おかしいなと思っていると、車掌からこの先で沿線火災が起きているため運転見合わせとなっている旨のアナウンスがあった。これは思わぬところで足止めを食らってしまった。結局 30 分ほど停車した後、運転再開の一報が流れ、列車は動き出した。遅延しているためか、先ほどよりも速く走っているように感じる。列車は結局 30 分の遅れを取り戻すことはできずに、高松へは 34 分遅れた 16:05 に到着した。

高松からは高松琴平電鉄、通称ことでん唯一の未乗線区、長尾線を乗り潰す。ことでんは JR 高松駅から少し離れた高松築港駅から発車しているので、まずは徒歩で高松築港まで移動した。

ことでんは他社から譲渡された車輛を多く使用して

▲ 上: N2000 系『うずしお』 行電鉄や京王電鉄、
▲ 下: 車窓から眺める海 された古い車輛がこ

こ、讃岐の地で元気に走り回っている。今回乗車する長尾線の車輛は 1300 形、かつて京浜急行電鉄 1000 形として都心から三浦半島までを駆け抜けた往年の名車だ。塗装こそことでんカラーに塗り替えられているが、車内は京急時代ほぼそのままだ。電車は高松築港駅を発車するとお堀沿いに作られた急カーブを曲がり、高松市街を駆け抜ける。高松築港から 2 つ先の駅、瓦町はことでん 3 路線全てが集まるターミナル駅だ。JR 高松駅はかつての宇高連絡船と

瓦町からも多くの乗客を乗せ、電車は一路長尾を目指す。車窓に見える郊外の風景を楽しみながら電車に揺られること 30 分ほど、電車は終点、長尾に到着した。



▲ 長尾駅の駅名標と名所案内



▲ 高松駅前の讃岐うどん店『めりけんや』おすすめのうどん店

長尾で短い折り返し時間の後、同じ電車で高松築港に戻る。多くの乗客を乗せてきた往路とは打って変わって復路はガラガラ…と思ったら途中の白山から多くの乗客が乗って来た。乗って来た乗客たちの様子を見るに、どうやらプール帰りのようで調べてみると、白山駅前に屋外プールを併設した施設があるらしい。

プールでの楽しいひと時の余韻に浸る乗客たちを乗

せた電車は、途中の駅でこまごまと乗客を乗せ高松市街に入り、18 時前に高松築港に到着した。高松築港に着いた私たちは次の列車に乗る前に、少し早い夕食を取ることにした。高松といえば讃岐うどん、ということで私たちは鉄研旅行で訪れたことのある高松駅前の讃岐うどん店『めりけんや』に行くことにした。

私はざるうどん大、杉村は肉釜玉うどんをそれぞれ注文した。やはり讃岐うどんはコシが強く、食べ応えが

高松 18 : 40

レ 瀬戸大橋線 **快速**

レ **マリンライナー56号** 岡山行

岡山 19 : 33

19 : 49

レ **山陽新幹線**

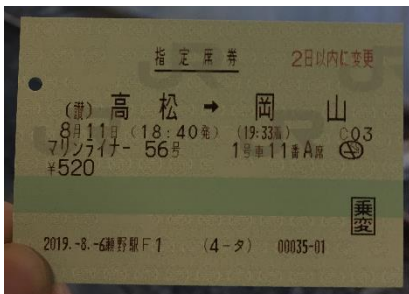
レ **こだま 752 号** 新大阪行

新大阪 21 : 14

ある。それになんと言っても値段が安い。讃岐うどんを食べ終え満足した私たちは、いよいよ大阪に戻ることにした。

大阪へ帰るためには、まず本州に出なければならない。私たちは四国へのターミナル駅、岡山に向かう快速列車『マリンライナー』号に乗車し、一路岡山を目指した。マリンライナーは本州の岡山と四国の玄関口高松を結ぶ都市間連絡列車であり、早朝深夜を除くほとんどの時間で1 時間に 2 本運転されている。高松方の先頭、1 号車

は2階建て構造の車両となっており、2階席はグリーン車、1階席は普通車指定席と2号車から後ろの普通車自由席と合わせて3クラスの座席を用意し、多様なニーズに答えている。



▲ マリンライナーの指定席券



▲ 快速マリンライナー 5000 形・223 系

列車は高松駅を出発し四国の出口、坂出に向かう。この高松～坂出間も未乗線区の一つだ。

列車は 15 分ほどで坂
出駅に到着した。私はこ
れで、香川県と徳島県の
全ての路線に乗車したこ
とになった。列車は夕焼
けの瀬戸大橋を約 15 分
で渡り、本州側の入口、
児島に到着した。児島は



▲ ここまで既視感のある表示も初めてだ

JR 西日本と JR 四国の境界駅であり、ここで乗務員が交代した。児島を出るとすっかり
日が沈み、車窓は暗闇に包まれた。それからおよそ 20 分で中国地方の一大ターミナル、
岡山に到着した。ここからは新幹線に乗り換え大阪に帰るのが、この列車名と時刻を見
たときに皆さんは何か気づかないだろうか。そう、私は 4 日前にもまったく同じ時刻の同
じ列車に乗車している。まさかこんな短い間隔でまったく同じ列車に乗車することになる
とは想像だにできなかった。前回と変わったことはせいぜい自由席から指定席に変わったこ
とぐらいだろうか。前回からまったく変わらないので、新幹線の様子は第三章をご覧頂き
たい。というわけで、新大阪に着いた後杉村と別れ、祖父母宅に帰ることにした。



2019 年 8 月 12 日 (月)



タイトルからして出
オチである。今日は上記
の通り高野山へ行き、そ
の後再び東進し浜松に
戻る。昨日と同じ、南海
電鉄の難波駅で杉村と

難波 8:00

レ 南海高野線 **特急**

レ **こうや1号** 極楽橋行

極楽橋 9:23

9:28

レ **高野山ケーブル** 高野山行

高野山 9:33

▲ 南海 30000 系『こうや』合流し、今日の一番列車である特急『こうや』1 号に乗車
橋本以南に直通する特急型する。当日はお盆に入っていて、高野山へ向かう『こうや』
『ズームカー』号も全ての座席が満席になっていた。この『こうや』号に

使われる 30000 系は橋本から高野山にかけての山岳線区に対応する為に、他の南海の車両が 20m の車体を基準としているのに対し、少し短い 17m の車体を基準としている。また、モーターに関しても平坦部で時速 100km 以上出せる性能と、山間部での急勾配を登ることのできる牽引力を持つ性能の二つの性能が遺憾なく発揮できるようなモーターが搭載されている。南海電鉄で



▲ 列車は緑あふれる山中を走る

は、このような山岳線区対応車両を『ズームカー』と呼び、他の車両と区別して運用している。列車は昨日と同じミナミの繁華街を抜け、岸里玉出で南海本線と別れる。車内で読書などをしていると、列車はいつの間にか平坦部の末端、橋本に到着していた。ここまでの所要時間は 40 分ほど、まだ半分ほど時間があるが、次の停車駅は終点の極楽



▲ 極楽橋駅の駅名標 隣駅はケーブルカーの高野山になっている

橋、高野線はここからが本番だ。列車は橋本を出るといきなり進路を 180 度変える急カーブに差し掛かった。ここを境に急カーブ急勾配が延々と続く山岳線区に入る。列車の速度も平坦部とは比べ物にならないほどグンと落ち、ゆっくりと高野山へ向かって行く。40 分ほどでようやく終点の極楽橋に到着した。ここから先へはケーブルカーに乗換えだ。

高野山ケーブルは今年（2019 年）の 4 月に 4 代目となる新型車両を導入したばかりで、真新しい真紅の車両が私たちを出迎えてくれた。ケーブルカーは『こうや』号を降りた多くの乗客を乗せて、高野山に向けて出発した。ケーブルカーの乗車時間はわずか 5 分だが、この間に約 400m もの標高差を一気に駆け上がる。途中で山を下るケーブルカーと交換し、あっという間に高野山に到着した。



▲ 新型のケーブルカー

高野山といっても、高野山の中心地へ向かうためにはここからバスに乗り換えなければならない。私たちは臨時運行のバスに乗り換え、10 分ほど乗車した後、中心地に程近い千手院橋というバス停で下車した。

バスを降りた私たちはさっそく有名な高野山金剛峰寺に向かった。バス停から歩いて 5 分ほどで金剛峰寺にたどり着いた。山門を潜り、境内に入ると本殿が現れた。ここから内部

に入る。内部は撮影禁止の場所が多く、あまり記録は取れなかったが、美しい枯山水が



広がっていたのは鮮明に覚えている。途中に茶室があったので寄ってみると、無料でお茶とお菓子を頂くことができた。更に茶室前方

では尼さんによる説法が行われており、お茶とともにありがたいお話も聞くことができた。

金剛峰寺を出た私たちは、次に壇上だんじょう伽藍がらんと呼ばれる高野



▲ 高野山金剛峰寺の境内

山の中心へ向かうことにした。金剛峰寺から歩いて 5 分ほどで壇上伽藍に到着すると、私たちが待ち受けてい

たのは根本大塔と呼ばれる塔だった。この塔は高野山、つまり真言宗の象徴とも言える存在で塔内には巨大な仏様が安置されていた。根本大塔を出た後は、引き続き金堂を見学した。金堂は高野山の総本堂であり、重要な仏事などはここで執り行われているらしい。残念ながら根本大塔も金堂も内部は撮影禁止だったので写真は用意できなかったが、外観の雰囲気だけでも是非楽しんでいただきたいと思います。壇上伽藍を出た私たちは最後に、



高野山の入口に当たる大門を見て行くことにした。道沿いに 5 分ほど歩くと迫ってくる山の狭間に大きな赤い門が聳っていた。これが大門だ。威厳を漂わせる赤い二重屋根の門はまさに、高野山の総門に相応しい風格を漂わせていた。大門を抜けた先には未開の山野が広がっていて、高野山が周囲から孤



▲4 壇上伽藍の根本大塔・金堂・西塔

立しているのが実感できた。

大門を見学し終えると、時刻は丁度正午ごろ。私たちはバスで高野山駅に戻り、そこで昼食をとる事にした。高野山駅に戻り、割引券の使える駅前の食堂に入った。私は牛丼を注文し、杉村は高野豆腐そばを注文した。しばらく待つと、商品が運ばれてきた。注文した牛丼は肉や玉ねぎにしっ

かりツユの味がしみこんでいて美味しかった。

昼食を食べ終え、時刻は 13 時近く、私たちはそろそろ高野山を降り、東へ向かうことにした。

行きと同じケーブルカーで今度は山を下り、再び極楽橋駅に戻ってきた。

ここから乗車するのは普通列車の橋本行き、車輌は 2000 系。普通列車用の『ズームカー』だ。

列車はケーブルカーとの連絡を取ると、すぐに発車し、山岳路線をゆっくりと下りだした。列車は山深い高野山を下りながら、山中にある小さな駅

に一つ一つ止まり、約 40 分かけて麓にある橋本に到着した。ここで難波方面に向かう急行列車に乗り換え、JR 線との乗換駅である新今宮を目指す。先発の特急列車を見送り、やって来たのは南海電鉄最古参車輌、6000 系。日本初のオールステンレス車で 1962 年に登場して以来、現在までなんと 57 年にもわたって高野線を走り続けている。そんな高野線の主こと 6000 系は、最古参車輌とは思えない快調な走りで、河内長野、金剛、堺東などの主要駅に停車し、橋本からわずか 45 分で新今宮に到着した。



▲ 高野山の入口 大門



▲ 昼食の牛丼



▲ 2000 系『ズームカー』と高野線の車窓



▲ 高野線の主 6000 系

高野山 13 : 01

レ 高野山ケーブル 極楽橋行

極楽橋 13 : 06

13 : 10

レ 南海高野線 普通 橋本行

橋本 13 : 53

14 : 08

レ 南海高野線 急行 難波行

新今宮 14 : 53



▲ 10分～25分ほど遅延していた

新今宮で大阪環状線に乗り換え、大阪駅に着くと、乗り換える予定のJR京都線が遅延していた。原因はJR神戸線の塩屋駅付近で発生した線路内火災とのことで、昨日に引き続き2日連続で火災による遅延の被害を受ける事となった。列車は主に快速列車が10～20分ほど遅れていて、乗車する新快速も前を走る快速列車の遅延の影響を受けて5分ほど遅延して大阪駅に到着した。遅れていた快速列車が立て続けに2本連続で来たばかりだったので、新快速は比較的空いていたが、それでも座席はすべて埋まり、立客が少々発生していた。大阪を6分遅れで発車すると、京都まで列車は外側線を走行し、遅れている普通列車や快速列車を次々に抜いていった。大阪からわずか30分足らずで京都に到着し、ここからは内側線を走行する。山科を抜け、大津に着くあたりまでは順調だったが、このあたりからだんだん遅れている前

の列車に詰まりだしノロノロ運転になっていった。能登川付近では一時停車までし、結局米原で下車する頃には遅れは約30分に増えていた。ここ米原からはJR東海の管轄であり、名古屋方面はここで乗換えとなる。すぐの乗り継ぎの17:22発新快速豊橋行きは、私たちの乗ってきた新快速をはじめ、大阪方面から遅れてきた列車との接続をとった為、非常に混雑していた。私たちは乗車するのを諦め、次の列車に乗車する事にした。

1本待った後の列車には無事、座る事が出来た。車輌は313系、JR東海の電化路線ほぼ全てで見ることができる標準型車輌だ。この後の列車は特に遅れることなく順調に岐阜、

新今宮 14:59

レ 大阪環状線 関空・紀州路快速

レ 大阪方面行

大阪 15:13

~~15:30~~→15:36 (6分遅れ)

レ 東海道本線 新快速

レ 米原経由敦賀行

米原 ~~16:54~~→17:22 (28分遅れ)

17:46

レ 東海道本線 特別快速 豊橋行

岡崎 19:31

19:33

レ 東海道本線 普通 浜松行

浜松 20:51



▲ 京阪神のスター 223系



▲ 中京圏の主役 313系

名古屋を通り、米原から1時間45分ほどで岡崎に到着した。私は豊橋から新幹線に乗車する杉村とここで別れ、向かい側に停車している浜松行きの普通列車に乗り換えた。乗車した列車は311系、1989年に中京地区の新快速用として登場した車両で、現在は普通列車をメインに活躍している。普通列車に揺られること約1時間20分、列車はようやく見慣れた浜松駅に到着した。この後、別の列車に乗り換え、祖父母宅へ向かった。



2019年8月17日（土）

浜松の祖父母宅に
の日、東京へ帰るこ
たる長い旅行は終わ
りは寂しいものだ。
特別な列車で帰るこ
っておきの列車を用
るとしよう。



▲ 朝日の眩しい浜松駅

今日の旅…といっても東京へ帰るだけだが、浜松駅からスタートする。最初に乗車する列車は土休日のみ運転のホームライナー静岡32号、東海道本線の静岡県内区間はロングシートの車両が闊歩しているが、このようにホームライナーを利用すれば、ロングシート区間を減らす事ができる。車両は373系、特急『ふじかわ』や『伊那路』などに使用される特急型車両だ。しかし、373系は座席こそリクライニングシートであるものの、ドアは両開きである上、デッキと客室に仕切り扉がないなど、特急型車両としては少し格落ち感が否めない車両だ。それでも、ロングシートよりは断然快適である。列車は浜松を発車すると、一路県都静岡に向けて走り出した。列車は静岡県西部の拠点駅である磐田、袋井、掛川に停車し、SLで有名な大井川鉄道との乗換駅、金谷を通過する

5日ほど滞在した私は、いよいよこととなった。今日で2週間にもわたる。毎回のごとく思うが旅の終わだから私は、東京に帰る日は少しが多い。今回も旅のラストに同意した。では、そろそろ東京へ帰

浜松 8:29

レ 東海道本線 ホームライナー
レ 静岡32号 静岡行

静岡 9:28

9:33

レ 東海道本線 普通 三島行
三島 10:43

10:52

レ 東海道新幹線
レ こだま638号 東京行

熱海 11:00

11:28

レ 東海道本線 特急
レ スーパービュー踊り子2号 東京行
東京 12:41



▲ ホームライナー静岡で運転される 373 系

と大井川を渡った。車窓に山並みと茶畑を望みながら列車は快調に進み、浜松から 1 時間足らずで静岡に到着した。静岡からは三島まで普通列車に乗車する。到着したホームの向かい側の列車のようだ。車輌は 211 系の 3 両編成、トイレが付いていない上、編成が短いのので、18 キッパーからは忌み嫌われる存在だ。しかし私は同じロングシートでも 313 系より 211 系の座席のほうが好みであるので、これは嬉しかった。私はドア

横の席を確保し、三島までの一時間ほど眠る事にした。私はこの区間を通るとき、昼間であれば、いつも必ず車



▲ 静岡ロングの 211 系

窓に映る富士山の写真を撮っているなので、今回も撮ろうと思い富士駅に着くあたりの時間に目覚ましをかけたのだが、旅の疲れからか、気づいたときには既に三島に到着していた。三島に着いてから少し時間が経っていたようで、時計を見ると時刻は 10 時 47 分、新幹線は 52 分の発車なのであと 5 分ほどしかない。私は網

棚からあわてて荷物を降ろし、急いで新幹線乗り場に向かった。三島から熱海の短い区間でなぜ新幹線に乗

るのかと言うと、JRには乗継割引という制度があり、新幹線と在来線を特定の駅で乗り継ぐと在来線の特急料金が半額になる。詳しくは割愛するが、今回の場合熱海から特急に乗るより、三島から熱海まで新幹線を利用し、熱海で乗り換えたほうが合計の特急料金が安くなるのだ。ということでわずか 8 分だけ新幹線に乗車し、熱海で降車した。さあ、熱海からはいよいよこの旅最後の列車に乗車する。乗車するのは特急『スーパービュー踊り子』号、最後の列車にふさわしい座席を用意した。指定した席は 10 号車の 1 番 B 席、いわゆる展望席だ。この座席を確保する為に一ヶ月前に 10 時打ちした甲斐があった。熱海駅の売店で売られていた冷たいお茶と冷凍みかんを持ち込み、いよいよ列車に乗車する。車内に入るとそこには前面を全て見渡せる特等席が待っていた。



▲ 最後の列車 251 系『スーパービュー踊り子』

熱海を定刻どおり発車した列車は首都東京を目指し駆け出した。座席からは小田原までは海岸沿いや多くのトンネルを走りぬけ、そこから先は、いよいよ首都圏の近郊区間に入る。列車の数も一段と増え、すれ違う列車も多い。途中、普通列車を何本か追い抜き、大船では真横に成田エクスプレスが併走し始めた。私は流れ行く景色に心を弾ませながら、旅の終わりをかみ締めていた。感傷に浸っているうちに



▲ 前面から海が見える

列車は横須賀線、そして相鉄線の列車と併走し、横浜駅のホームに滑り込んだ。いよいよあと一駅、残すは終点東京のみ。列車は横浜を出ると真横に見慣れた京急の赤い電車を見ながら、東京めがけて真っ直ぐ走る。京浜東北線の列車を何本か抜き、品川を通過した。左横に新駅、高輪ゲートウェイと、私が毎日通う高輪高校の校舎が見えた



▲ 大船駅付近で成田エクスプレス

と思うと列車はあっという間に見慣れた景色の中を走行していた。通学で使う新橋、有楽町を通過し、車内にも東京に到着する旨のアナウンスが流れ出した。そして、12時41分。列車は定刻通り、東京駅9番線に到着した。

2週間ぶりに降り立った、いつもと変わらない東京だった。



みなさんこんにちは。まずはここまで読んでいただき本当にありがとうございました。停車場執筆は2回目ですが、前回の研究発表とは違い今回は旅行記にチャレンジしてみました。結果、ページ数30超えととんでもない大作になってしまいました。私も今年の秋で鉄研を引退する身なので、引退する前にこのような『永久に残るモノ』を残せて大変嬉しく思います。執筆期限やページ数の都合上、載せられなかったことがあり、後半もやや駆け足になってしまったなと思いますが、どうか、温かい目で見てやってください（笑）最後になりましたが、この旅行に行くための資金を出してくれた両親と浜松・大阪の両親、また、絶大な協力をしてくれた同級生のT君と後輩の6代目に感謝の意を表して、終わりとさせていただきます。みなさん、本当にありがとうございました。

大西 多幸宝

[タイトルを入力してください]

～題名のない座談会～

高2 有志

—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のスタッフが『とりあえず座談会開いて停車場に載せてみようぜ(笑)』という発言から始まったものである。」
というかつての先輩方から代々使われているいつものテンプレ()。

さて、今回は2日間にも及ぶ長〜い座談会()

—場 所—

1 日目(07/22)…カラオケルーム歌広場 田町駅三田口店

2 日目(08/01)…サイゼリヤ 千葉あすみが丘店

開催するまでもにも筆者らと部長の間で長〜い話し合いが…()

—登場人物—

上原…鉄研部長。真面目そうに見えて実は…(以下略)な人。お金持ちであることから時々各方からイジられる。

大西…生徒会の副会長だが、鉄研ではもはやネタ要員。つりかけそば¹4代目を自称している。2日目の会場は実はこの人の自宅の近所。

前島…筆者。路線研究課とバス研究課の課長。ユーミンと村下孝蔵が好きだがソ連が好きな共産趣味者であるためよくアカと呼ばれる。~~一心と呼ばれることが多い~~

杉村…副部長であり、BVE課の課長。鉄研唯一の良心と言われているが実際そうなのかは不明。

來栖(1日目のみ)…やたらとSLを推してくる撮り鉄。妖怪ウォッチとポケモンが好き。

腰川(1日目のみ)…広報課の課長。アニヲタであり、バスヲタでもある。都営バス深川営業所自治()

角田(2日目のみ)…乃木坂46が好きなドルヲタであり、バスヲタ。毎回の旅行で推しの生写真などを持ち歩いている。

増田(2日目のみ)…副部長であり、模型班長。~~なんだか影が薄い感じもする。~~

以上のこのメンバー(全員高2)で座談会を行いました。

と、いうことで座談会開始。

¹ 鉄研で代々受け継がれているネタ的称号のこと。由来は初代のTwitterアカウント名から。

～前置き～

來栖「あ、飲み物持ってくる人いる？」

上原「なんでもいいや、お茶系があれば持って来てくれない？」

來栖「あのさ、誰か来いよ一人w」

前島「自分で行ってくればいいじゃん」

來栖「じゃお前らあの…」

杉村「いいよ先行って」

腰川「あ、來栖、なつみ²持って来て。なつみあったから確か下に」

來栖「OKOK」

上原「まあいいや…」

杉村「はあ…飯食お」

上原「さあ、中学1年生から振り返っていきましょう」

腰川「昨日何やったの？」

上原「昨日はね～あっ一応あのw」

腰川「いや、絶対騒音しか入ってなさそうだよね」

上原「いや大西の声が鮮明に入ってたよw ちょっと言っとくと」

腰川「てか、周りの人の声が普通に聞こえてるじゃん普通にさ」

～あまりにも長いので中略～

ようやく本題開始…

上原「いや、じゃあさあ、とりあえず座談会進めないと杉村が時間なくなっちゃうから」

來栖「ああOK、じゃあ座談会って何歌うの」

上原「中1から、最初の一番最初から」

來栖「ああそうっすね～やっぱ僕の思い出で」

前島「やっぱ中1だったら僕が最初にやらかしてるよね」

～中略～

上原「中1から行きましょう」

前島「じゃまず、じゃまず7月…」

腰川「旅行以前にさ、來栖の千葉みなと事件が一番印象に残ってんだけど」

來栖「何、何事件？」

腰川「え、千葉みなと」

上原「千葉みなと？」

腰川「BVEのアレ」

杉村「アレかw」

² オレンジジュース「なっちゃん」のこと

來栖「ああ、あれかw、そう鉄研に最初入ってさ、BVE のやつあったじゃん？あの時さ、俺らさ、あの Shift+F7³っていう裏技あってさ、なんか京葉線のあるじゃん、運転台がなんか消せるわけ、そしてさ、それをさ当時流行ってた、北朝鮮流行ってたじゃん？」

上原「うん」

來栖「今も流行ってるけどさ、それをさ、あの Shift+F7 ダッシュさせてさ、何秒で千葉みなとに着けるかっていうのをやったわけ。」

腰川「てかあれだよ、最初お前がさ、何かでオーバーランして…」

來栖「オーバーランして、もうどうでもいいやってなって…」

腰川「よくわからない」

來栖「で、今 Shift+F7 ってやってる？」

～中略～

來栖「あ、待って、昨日座談会って何話した？」

上原「昨日は別にないよ」

前島「昨日はなかったことにするって…」

來栖「じゃ今日からの…」

腰川「今日の内容を知ってるのはこれしかないからね」

前島「この人たちしかない…よね」

來栖「じゃ中1の話からしませんか…まじめに」

上原「じゃ中1の話からすればいいじゃない？」

來栖「中1って何やった？」

前島「だから、まあ旅行だったら僕が…」

上原「まずさ、最初のさ、中一はじめての鉄研の感じどうだった？」

來栖「あ～はいはいはい、あの、一心が投票したやつね」

前島「○井がいたよねw」

來栖「○井？懐かしいなw一応、M君にしとけwM君が…」

上原「ああM君w」

來栖「出す必要ないかな別に○井かわいそうだから」

前島「丸い顔してたw」

腰川「○井いたな～懐かしいなあ」

～個人情報になったので省略～

腰川「まだ角田が公園で遊んでる動画あるんだけど」

上原「早く座談会進めないとw」

³ BVE で列車の速度を倍速以上にできてしまうコマンドのこと。

～第一印象の話に…～

來栖「最初の思い出、じゃ第一印象言う？」

上原「あ、いいね、第一印象w」

來栖「俺はまあ、みんな普通の一般人のだなあってwみんな静かだったから、思ったの、で、みんな面白いんだなあって、そういうの詳しいんだなあって…」

上原「なんでお前(前島)そんな興奮すんのそれでw」

前島「してないしてないw」

杉村「楽しそうだね一心w」

前島「なんで…w」

來栖「一心楽しそうw人生楽しいって言えよw」

上原「楽しそうだよねw」

「あのさ、こいつ(前島)の第一印象はまじめだなあみたいに思ってたけど…」

來栖「みんなまじめだなあって思ってたんじゃないw」

前島「上原も真面目だなあって思ったwでもその後2年間くらいはずっとまじめだと思ってたけど…」

來栖「あ、俺も俺もw上原やばいからw本性がやばいw」

前島「本性現したねって感じだよねw」

來栖「そうそうw」

腰川「ブルジョアって言われ始めてから本性が現れたよねw」

來栖「そう本当にw」

杉村「俺なんでみんなBVE知らないのかなって思った」

來栖「俺も知らなかった本当にw杉村はすごいなって思った本当にw杉村は最初っからBVEの構文打ってたりさ」

上原「さすがw」

杉村「そうそうそう」

前島「中1からだとか覚えてないんだけどあんまり人の印象とかw」

上原「あ、そう？」

前島「大西がクソうるせえなあって思ってた」

上原「それは思ったw」

腰川「俺、中1でなんか考えてたかなあ…」

前島「中1の時、大したこと考えながら部活行ってなかったよw」

上原「まあ、そうね」

腰川「中1の時とか俺何もやってなかったし」

前島「中2ぐらいか中1ぐらい…なんかその頃にちょうど路研が出来たんだよね」

上原「そうそうそう…その1年ちょっと経ったぐらいな感じじゃなかったっけ？」

前島「出来たのがそこらへんなんだよ」

腰川「マジで中2の時資料箱とか漁ってただけじゃん俺…」

前島「その後、何かやったんだよ多分w まあその後、まあ旅行に行ったじゃないすか？」

～日光・烏山旅行(中1夏)～

前島「烏山の話する？じゃあ？」

上原「じゃあ烏山の話してよw」

前島「烏山、誰と行ったんだっけ？」

上原「ここ(上原)とこれ(筆者)と伊藤⁴と大西」

前島「ただだっけ？」

上原「中一F だけだよ中一F で角田以外」

前島「それでね、あの宇都宮…日光行ったわけですよ」

上原「東武 6050 系の快速でね」

前島「いいね～って言って日光行って、なぜか烏山に行こうってなったの」

上原「それは大西からの提案」

前島「なぜか、何を思ったか、烏山のところに有名な滝があったの、何とかの滝…あんまり覚えてないんだけど(龍門の滝というらしい)その滝に行こうってことで、僕と大西と一緒に 37℃ くらいの灼熱の中で」

來栖「何キロ歩いたの？」

腰川「烏山って和紙じゃないの？」

前島「まあ滝まで歩いたの。まあ滝まではそんな遠くなかったんだけど滝からが遠かったんだよ烏山の駅まで。そのなかを 30 分くらい 35℃ 以上の灼熱の中歩いて熱中症なりかけて…」

腰川「まず隣駅まで歩いたのがちょっとよく分からない」

來栖「それ」

前島「僕の方がわかんないよw」

來栖「なんで歩いたの？」

前島「大西が歩くって言ったんだよw なぜか小学校のなかを横断したしさw」

～中略～

上原「帰りは大西と伊藤が新幹線で帰ったんだっけ？」

前島「なぜかあいつら新幹線で帰ったよねw」

上原「僕とお前が新幹 s …在来線で帰ったのは覚えてる」

前島「宇都宮線で帰って…」

上原「ね、それ多分お前と宇都宮線で帰ったなw」

⁴ かつて所属していた高2部員。

～中一入門旅行・益子事件(中 1 夏)～

上原「じゃああの次、益子」

前島「益子は僕が…」

來栖「そう、一心がさ、あれなんかさ、みんなが旅行案出したよね、全員さ全員…でさ…」

前島「でもなぜかみなさん僕のに賛成したんですよw」

上原「いや僕は自分のに入れたからw」

來栖「俺も自分のに一票入れたんだけど、そしたらさ、一心のになって、へえそうなんだ一SL 乗れるからいいかなって思ったの」

上原「下館での乗り換え時間が短いw」

來栖「短いし、何か座れなくてロングシートになっちゃったし」

前島「僕座った」

來栖「俺座れたけど、ロングシートだったから…降りたのが謎の益子って駅でさ」

腰川「益子だったね」

前島「(大西が)ここ何もねえってw」

來栖「大西がここ何もねえって大不謹慎発言してさw」

前島「まあ実際何にもなかったんだけどw」

上原「なんで茂木にしなかったの？」

前島「たぶん時間が足りなかったんだと思う」

上原「両毛線乗ったから時間が足りなかったんだw」

來栖「両毛線 115 系だったよねw…(以下略)」

～都電荒川線貸切(中 1 夏)～

上原「都電貸切やって宇佐美だけ制服で来てたっていうのもあったよねw」

來栖「制服で来てたw革靴で来てたしw笑っちゃったもん俺」

前島「あの時➤快かなんかの…」

上原「➤快特だったよ緑の」

腰川「あーあれね」

上原「都電貸切とか結構最近の感じするけどねw」

來栖「都電貸切最近かと思ったけど結構…」

前島「割と前だよ」

來栖「俺さ、都電貸切、電車着いたら…現地解散かなって思って俺だけ先帰ってさw」

腰川「お前が先帰ったんだよなw」

來栖「現地解散的なこと言われたから電車降りたら帰っていいのかなって思ったらさ…」

前島「記念撮影があったw」

來栖「気づかなかったw」

腰川「帰ったのはマジで笑った」

來栖「だって手振ったらお前ら手振り返してきたしさw」

腰川「じゃあ俺らも帰るかってなったら写真撮るって言われた」

來栖「俺もさ、帰るのかなって…現地解散って電車の中で言ってなかったっけw」

上原「現地で解散するけど解散する前にやるって感じだった」

來栖「現地解散だったら着いた瞬間解散かと思ってたw誰も止めないからさw」

～広島冬旅行・新大阪&姫路事件(中 1 冬)～

腰川「中一の冬は広島行ったよな」

來栖「ああw広島行った」

腰川「ここで分かれてたんだよ」

來栖「もんじゃ焼き…じゃない、何だっけあの…」

杉村「広島焼きでしょ」

腰川「お好み焼きだろ？」

來栖「広島焼きでさ、…」

來栖「そしたらさ、俺と伊藤とほかのみんなで食った時さ、
伊藤が二玉頼んでさ、結構食うなあって思いましたw」

來栖「そこで不謹慎発言あったよねw」

前島「一番不謹慎だったのは、伊藤が原爆ドームボロいって
言ったことだよな…」

來栖「これは一応カットした方がいいと思いますね」

前島「原爆ドームボロいって言ってたってN島さん⁵が言ってた」

來栖「あ、俺も聞いたw原爆ドームってボロいって聞いたらN島先生突っ込んできたよな
んか」

上原「そりゃそうでしょ」

前島「原爆ドーム大西君撮影会っていうのがあって」

來栖「大西が靴紐結んでてなんか上にあがったらみんな撮り始めて…」

前島「大西もその気になってた」

腰川「その話をこっちは全くもって知らないから…」

杉村「俺らは厳島だった」

腰川「そう厳島だった」

來栖「何やったの？」

腰川「遊んでる。終わり。遊んだ。」

來栖「鹿いんだっけ」



▲原爆ドームでの大西

⁵ かつて、現顧問の倉本先生が来る前にいた鉄研顧問。多くの部員から親しまれていた。

腰川「鹿いるよ」

杉村「結構時間なかったよね」

腰川「結構時間なかった。めっちゃ並んでた。」

杉村「18 きっぷでフェリー乗って…」

前島「宮島のフェリーか」

杉村「そうそう」

腰川「宮島行って御朱印とか色々貰ってるうちになんかギリギリになって最終的に合流して…」

前島「広島ってあの時か…」

來栖「何が？」

前島「姫路じゃん」

腰川「そうだよ」

前島「新大阪」

來栖「あっはいはい」

腰川「姫路はね～よくわかんない」

前島「新大阪で、角田君が新快速の中に…」

來栖「新大阪で乗り換えするときに電車見送ったら鞆がないとか言い始めて…」

前島「荷物が無いとか言い始めて、あわてて新大阪で問い合わせ、ちょうど帰りに姫路通るから、取りに行こうってN島さんと言って、とりあえず新幹線で広島まで行ったんだよね」

來栖「新幹線でずっと角田の顔がめっちゃやべえって感じだった」

前島「その後、広島行って、例のお好み焼き屋さんに行ったわけですよ」

上原「そうなんだ」

杉村「俺らは駅前の…」

前島「駅前のビル」

腰川「いや、宮島口のね」

前島「うちらは広島駅前のビルだよ」

來栖「いっぱいお店が入ってる所」

杉村「なんか料理が全然出てこなくて、時間ねえよwみたいな感じになってみんなでめっちゃ早く食って、ギリギリ間に合った」

前島「食ってから安芸路ライナーに乗って広まで行ったんだよね」

腰川「新幹線乗って普通で移動しただけなんだけどw」

前島「広から 105 系の普通で」

來栖「呉線だっけ…なんだっけ」

前島「そう呉線呉線」「三原まで行ったんだけどまあこれね(写真)」

(中略)

前島「三原まで行ったら伊藤君が帰りの金がないことが分かってwとりあえず姫路まで行こうってなって、こだまレールスター乗って…ガラガラのね、それで岡山まで行ったの、岡山からのぞみかなんかに乗って姫路まで行ったの、それで、姫路で(荷物の)処理してもらった。その後、姫路から新快速乗って新大阪で大西が降りるのに金が足りないってなってN島さんに金を借りたんだよ」

～九州春旅行(中1→中2春)～

●宮崎⇒熊本

前島「春旅行はどこ行ったんだっけ」

上原「九州だよ」

腰川「熊本だよ熊本」

前島「N島さんが最後についてきた旅行だっけ」

～中略～

前島「九州の時どうやって行ったんだっけ？」

來栖「ムーンライトが取れなかったから…」

前島「神戸から宮崎カーフェリー乗ったんだよね」

「宮崎カーフェリー乗って宮崎まで行って…日豊線乗って…」

上原「吉都線じゃない？」

前島「都城まで特急で行ったんだよ」

上原「乗り換え時間がクッソギリギリで」

前島「都城で吉都線のヨンマルかなんかで青帯の…それ乗って吉松まで行って…吉松からSL乗ったんだっけ」

上原「いや、しんぺい2号」

前島「その中で事件があったんじゃないすか」

上原「あのワサビのやつじゃない？」

他「ワサビ？」

前島「大西がワサビの弁当を買ったの」

來栖「人吉で…」

前島「たぶん人吉着いてからだ、それが、何を思ってたのかわかんないんだけど、大西君はそれをワサビの弁当だと気付かなかったわけよ」

來栖「川魚の寿司の中にワサビが入ってたの」

前島「それを、食べられないからって言ってザキさん⁶に買い取ってもらってたの」

來栖「そう、定価で売ったんだよね」

腰川「なんか騒いでるなと思ったらそういうことだったのね」

⁶ 鉄研の顧問・松崎先生のこと。

(中略)

前島「優しいよねw」

上原「神でしょw」

(中略)

前島「君たちは城(熊本城)に行ったんだよね」

杉村「N島さんが外国人英語ペラペラで…」

前島「熊本市電の電停で…」

杉村「ウテシがさ、困ってた時に」

前島「めっちゃ流暢な英語で(説明してた)」

來栖「かっこいいなそれ」

上原「かっこいいなw」

杉村「なんかあの時新型来たんだっけ」

前島「水戸岡がデザインしたやつ」

～中略～

●大牟田事件

腰川「熊本は朝がヤバ過ぎるw」

來栖「なんか寝坊してた人いたね」

前島「うちらはちゃんと起きて、熊本駅前に行ったの。」

杉村「誰だっけ MNKT(先輩)⁷だっけ…」

前島「MNKT(先輩)とかジャンク(先輩)⁸とか…」

腰川「MNKT(先輩)とかジャンク(先輩)が寝坊して、誰か顧問残さなきゃいけないわけじゃん？」

前島「学年の先生だったんだよねN島さんが」

腰川「だからN島さんが残るってことになって、N島さんが引率だった俺らも残されるっていう」

前島「それで、すげえ遅れてきたんだよ…最初は熊電に乗って青ガエルいたじゃん。まだ、あの頃は。行こうと思ってたの。」

腰川「アレ(計画)全部なくなったからな…」

前島「アレ全部なくなって結局ほんとは行けたんだよ時間あったから。それで大牟田に行ったんだよ。大牟田で…」

腰川「はい戦犯w戦犯w」

前島「なんか特急券買ったんだよ。博多から小倉の。多分その時(特急)きらめき乗ったんだけど。まあその時に西鉄特急で 8000 が来ると思ってたの。全然待っても来ねえのw2 本待っても来ないから…あきらめて乗ったんだよ。でも、大牟田出た直後に 8000 とすれ

⁷ 現・高3の宗像先輩のこと。

⁸ 現・高3の鵜木先輩のこと。

違ってw」

腰川「しかもあのとき(所定通りの)時間だったら 8000 だったんだよ」

前島「本当許さねえって思ってwあれ僕は悪くないと思うからw結局その後福岡行ったんだよね、その後はバス乗って博多ポートタワー行ったんだよね。そこからシーサイドももちが見えたの」

上原「なにそのシーサイドももちって？」

腰川「いや、シーサイドももち地区ね」

前島「シーサイドももちって地区なの」

上原「へえ」

前島「百の道って書いて百道(ももち)っていうんだけど、それがなんかすげえ面白くてw」

腰川「なんか当時めっちゃ笑ってたよねw」

～中略～

前島「珍麺食ったんだっけ」

腰川「天神の珍麺屋でN島先生の電話番号を知って…それが後の事件につながるんだけど」

杉村「鉄道記念館行った人いないの？」

腰川「大西と蕎麦と、…」

杉村「門司行った人」

來栖「はいw」

杉村「博多南線も行ったよ」

前島「それで小倉(新門司)からフェリー乗って…」

●近鉄四日市事件

前島「四日市ってあのときなの？」

杉村「のざりん⁹がビアドパパのシュークリームを買ってきてくれて」

來栖「そしたら急行乗り遅れてw」

杉村「あすなろう乗って…」

腰川「何やったっけその時」

前島「うちらなんか適当に動いてなかった？なんか普通に名古屋行ったよね。何食ったのか覚えてないんだけど…弁当買ったんだっけ」

「名古屋の1番線のホームの先端のきしめん屋¹⁰で…」

來栖「いつものきしめん屋w」

腰川「これはいけない」

杉村「(大西は)誰におごってもらったんだっけ」

⁹ 副顧問である野澤先生のこと。

¹⁰ 野澤先生が大西が金欠であったためにきしめんを奢った店。後に同地で恩返しをしたらしい。

前島「のざりん。その後 313 の快速で蒲郡まで行った。蒲郡で伊藤がペットボトルを落としたのw」

このあと、中2の夏休みにあった数々の事件を話し出しましたが色々タブーな案件なので省略。そして大西から電話をし、後から来ることに。そして大西が来るまで歌で時間つぶしをすることに…(ここは省略)

～河口湖夏旅行(中2夏)～

大西「あの時はかいじで行ったんだよな」

上原「そう、かいじで行ったね」

～中略～

腰川「その時点でまだ蕎麦¹¹は蕎麦って呼ばれてないんだよ」

來栖「それはまだ」

腰川「まだ蕎麦になってないから」

杉村「なんかあったっけ河口湖って」

上原「フジサン特急乗って…いや水戸岡デザインの特急乗って…」

大西「フジサン特急じゃなくて(富士山)ビュー特急じゃね」

上原「それ乗って、河口湖でなんかご飯食べて帰ってきて大月で乗り換え時間が…中央線が遅れたせいで横浜線が…」

來栖「はいはいはい」

大西「中央線が 211 のボックスだった」

上原「それで、町田から小田原行って…」

大西「小田原でサヨナラララバイしたわw」

～中略～

上原「それで町田で宇佐美が活躍してw」

杉村・來栖「ダッシュ？」

大西「迫真の走りやめろw」

前島「その後どうなったの？」

上原「ロマンスカーで小田原行って、小田原で宇佐美と僕とザキさんと強羅行った」

來栖「確か大雄山線行ったんだよな」

上原「そのあと僕は離脱したから知らないわw」

～信州冬旅行(長電・中2冬)～

來栖「冬は長野行って、そういえばその時も乗り換えきつかったんだ」

上原「長野での湯田中ゆきの乗換がね」

¹¹ 高2のHP班の班長・中田のこと

來栖「前面展望のところでゴチャゴチャ…角田は席ないけど2席の間に…」

上原「入ってたね」

～北海道春旅行(中2→中3春)～

上原「北海道と言えば釧路難民かw」

杉村「釧路難民でしょw」

前島「その時は豊橋事件¹²起こしてたから知らないわ」

大西「こいつ不在だw」

腰川「釧路難民はさ、元凶が半分これ(部長)だからさw」

上原「僕…あの眠くて寝落ちしちゃったんだよねw」

腰川「寝落ちしてその後、角田があんなことに…」

腰川「釧路難民とフェリーのたこ焼きとあとなんだっけ…」

大西「ん？フェリーのたこ焼き？」

杉村「あと架線ごっこじゃないの？」

腰川「架線ごっことあと尺別だろ」

大西「架線ごっこ？w」

杉村「あのフェリーの中の」

上原「あったねw」

腰川「架線ごっことあと尺別¹³w」

～中略～

杉村「俺らだけ朝市行ったっていう」

大西「朝市？」

腰川「ああ、あれねw」

大西「海鮮丼食ったな」

杉村「食ったねw」

大西「美味かったぞ」

腰川「あれさ、俺毎年行ってるからさあそこ」

大西「それでヨンマル乗って…」

上原「大沼で降りたよね」

大西「ホームには降りたな」

「ナンバリングのところを大沼(先生)の顔にしてるコラ画像流行ったよなw」

～中略～

大西「誰も座談会する気なくてホント草」

上原「やりましょうやりましょう」

¹² 筆者が夜行快速・ムーライトながら号に乗り遅れ、豊橋駅で徹夜した事件のこと。

¹³ 根室本線の尺別駅(2019年3月に廃止)での列車待避時に行われた撮影大会のこと。

杉村「北海道と言えばC寝台だろw」

上原「あ〜あったねw」

大西「C寝台安定w (以下C寝台の解説が始まったので省略)」

杉村「北海道ってさ、最後…」

大西「僕がさんざん弁当を忘れたってことを昨日語った」

腰川「上野…」

杉村「13.5 番線事件w¹⁴」

大西「おっさんが被害者になった事件やんwおっさんは被害者にも加害者にもなった男だからw」

腰川「なんか知らんけどやけにイライラしてたんだよね」

(放送できない話が続いたので省略)

前島「まあその時は僕は豊橋だったからさw」

上原「ねw」

前島「ムーンライトながらに乗り遅れて…あの時謎だったのが」

大西「尾張一宮からなぜか名鉄に乗り換えて愚行を犯したことだろw」

前島「あの時各停に乗ってなぜか最終の鳴海行に乗ったんだよね」

大西「何やってんのマジでお前w」

～水上・信越夏旅行(中 3 夏)～

大西「臨時列車三本のやつw (NO. DO. KA) もぐらだけ取れなくてさ」

前島「ワイと大西で混浴して上原に金借りた回だw」

上原「ほくほく線の中でさ、大西が…」

前島「越後湯沢からさ、(ゆめぞら) 乗ったじゃん？あれ途中までつかなかったんだよね(プロジェクター的なものが)」

大西「ゆめぞらだろ？」

杉村「Shu*Kura 乗ったんだよねその時」

大西「Shu*Kura 勢はまた別勢」

～また同じ話になったので省略～

大西「で、直江津抜けた後」

前島「トイレ行ってその後…」

大西「そのとき中 1 だか中 2 となんか合流した気がするんだよね」

前島「柳澤じゃね」

大西「いたかあのとき？」

來栖「いたいたw」

¹⁴ 上野駅であった大西と腰川の間で起こった事件。詳しくは省略。

前島「柳澤はいた、あとなんかいた」

大西「まだ柳澤有能説をまだ知らなかった頃だからさ、ただのうるせえ中1だと思っ込んでいたからさw」

前島「そのあと、普通に長野行ったんだよね」

大西「そうそう、長野行っておっさんは NEW DAYS 行って、飯を買って、その後新幹線乗った。やっぱりその時の一番の思い出はおっさんと一心が宗像(先輩)達に連れてかれてさ、混浴風呂に行った」

前島「そうだ、水上の混浴だw」

大西「徒歩 15 分ってところをさ、25 分だか 30 分だか歩かされてw」

前島「帰りタクシー乗ったよねwそのせいで金が無くなったんだよ…」

大西「そうそう。やっと着いたと思ったらさ、風呂がまさかの混浴っていうw」

前島「でもさ、あれ決めたのは某T先輩でしょ」

來栖「誰？」

大西「Tだなww」

前島「T橋先輩」

大西「そうT橋先輩w」

腰川「あっ…そっかあ…」

大西「それに MNKT(先輩)とか小加藤(先輩)とかいつもの連中が付いてきてw」

前島「当時の路研課長(前部長)もいたw」

大西「行ったので、おっさんが、金魚の糞のようにくっついて行って、じゃけんおっさんも付いて行っていいですかねって言ったら、宗像がいいゾ〜コレって言ったらなぜか一心も付いてきてwそれマジで今になっても分かんないよなw謎」

前島「大西が付いて来ててって言ったんだと思う」

大西「それはちょっと分かんないんだけどとりあえず一心も来て、結局混浴風呂に入って着替えのところがマジヤバかったwマジ野ざらしでw」

前島「その後普通に水上から…」

大西「その時のタクシーぼったくられたなあwもともと電話で呼んで、送迎で金かかってんのプラス…」

前島「指名代と…」

大西「初乗りじゃ済まなかったんだよあの時」

前島「結構あったんだよねあの時」

大西「合計確かね、いくらだっけなあ 3、4,000 円くらい取られたんだそれを四等分して一人 1,000 円は間違いなく取られてた」

〜某元部員(先輩)の事件の話になったので省略〜

～山梨・静岡冬旅行(中 3 冬)～

腰川「静岡は蕎麦開示事件でしょ？だから」

杉村「あっ身延線？」

上原「身延線。蕎麦のドア挟まりだよw」

大西「行ってないから分かん」

前島「夏旅行も冬旅行も行ってないから」

～またも某元部員(先輩)の事件の話になったので省略～



▲ドア挟まり事件@甲府駅

～四国春旅行(中 3→高 1 春)～

●オレンジフェリー & たかまつ！

腰川「蕎麦が叫び始め、おっさんも叫び始め、あとポカリ 900ml 事件かw」

前島「琴平ポカリ落下未遂事件w」

來栖「未遂事件って何w」

前島「琴平の駅前に川あるじゃん？あそこで撮影しようってなって、ちょうど貸切の回送が来るから撮ろうってなって行ったんだよ。その途中で僕がポカリを落としたんだよw」

大西「結局あれは未遂で済んだんだっけ？」

前島「それで角田が蹴ったんだよwそしたら(川の)ギリギリで止まってw」

大西「危ねえ下手したら川ポチャだったんだw」

前島「土手にねw」

大西「四国はおっさんは一人行動をしてた時間が長いからさw」

上原「ああ」

大西「まず初日に伊予灘(ものがたり)にぼっちで乗るっていう偉業を成し遂げてしまったのでw」

前島「あの時、オレンジフェリー乗って行ったよねw」

大西「東予港まで」

前島「その時うちらは大阪で合流したんだよねw」

大西「割とマジでさ、おっさん…やべえこの時オレンジフェリー乗りに行くときにおっさんがゴテゴテの関東人が喋ってる関西弁をひたすらやって、周囲に…」

前島「めっちゃ変な目で見られたw」

大西「そうそうそう」



▲ポカリ落下未遂事件@ことடன்琴平駅前

前島「四つ橋線だっけ」

大西「そうそうw四つ橋線」

前島「大国町かなんかで乗り換えたんだよね」

大西「そうそうそう、で、おっさんが何を血迷ったが関東人が喋る関西弁を…」

杉村「エセ関西弁w」

大西「そうエセ関西弁をやってw」

～中略～

前島「その後トレードセンター前行ったじゃん？なんかさ、うちら以外遅刻してきたんだよねw」

大西「そうwヤバかったよなアレw」

前島「お前(腰川?)はいたのかもしれない」

大西「なんかめっちゃ遅刻してたよな」

杉村「アレは上原がいいって言ってたのw」

上原「ちょっと遅れるぐらいだけなら良いよとは言ったけどw」

杉村「だから俺そういう行程にしたのwギリギリ着けばいいかなって思ってw」

大西「結局1日目って皆さん何してた？」

腰川「1日目は…」

上原「中央線で…」

腰川「東京駅N島通話事件があってw」

大西「何それw」

腰川「いや、俺が間違えてN島さんに電話掛けちゃってワン切りするっていうw」

大西「当時N島さんもういなかったよね？w」

腰川「たぶん中1の珍麺食った時に電話番号交換したからしちゃったんだよ」

大西「繋がったの？」

腰川「ワン切り」

大西「四国上陸一日目、だから2日目何してた？2日目マジで一日中ぼっちだったからさw」

前島「その日はことでんを撮りに行ったんだよ」

杉村「あっ違う…何だっけ」

前島「伊予西条でしょ」

腰川「2日目…アレか」

大西「伊予西条？」

上原「そうそうあそこ…大歩危行ったやつ」

杉村「東予港着いて…」

前島「バス乗って伊予西条行って、」

腰川「俺ら大歩危行って、來栖に謎の妖怪ウォッチの画像送ったんだよ」

大西「あの時は松山行きのバス乗って」

前島「伊予鉄バスの？」

大西「それで横河原で降りて、宗像(先輩)達と一緒に横河原駅でウェーイして横川らに電車が来た瞬間に乗って、先頭の展望できる席乗って、客が来ないうちに朝飯を食った」

腰川「その日、あれだろ、瓦町のひな壇だろw」

前島「4月1日はまず琴平行ったんだよwそれで琴平の山登って…こんぴらさん」

杉村「こんぴらさんに行って…」

前島「その時なぜか僕がジェットカーって言われたんだよ」

杉村「ジェットカーだったんだもん」

大西「ジェットカーで草」

前島「その後うどん食べて、その後ポカリ未遂事件があったんだw…後なんだろ」

杉村「あとやひな壇でしょやっぱりw」

腰川「高松はひな壇とメイト¹⁵」

前島「瓦町ひな壇事件¹⁶w」

上原「松崎先生がめっちゃ呆れてたよwまた撮ってんのかってなんか…ホテルで言ってた」

前島「高松の瓦町」

大西「知らねえなそれは」

腰川「俺がホテルの近くのメイトに行ったやつだろw」

前島「大西の下着が上原の真上に落っこちてきたんだよw」

上原「そうそう、お前(大西)の下着が僕のベッドの上に置きっぱなしだったん…ですよ」

大西「えっと…えーごめん、高知だよな？僕、風呂入ってる時間かな？」

上原「たぶん高松…いや高松w」

大西「大変申し訳ございませんでした」

腰川「これはいけない」

大西「素直に謝罪です」

●高松→徳島→高知

大西「おっさんと腰川は高知と高松で同じような行動をしたんだよwJRの特急で短区間乗車をして、私鉄で戻るっていうw」

前島「高松で誰か寝坊しなかった？現中3で」

大西「誰かしてたな」

前島「ザキさんが(フロントの人に)来てもらってたよねwその後片原町に行って朝ラッシュ撮って、その後房前行ってw上原君がなぜか先に志度に行ったんだよw」

上原「そうそう、だって撮り鉄に興味なかったからw」

¹⁵ アニメイトのこと

¹⁶ ことでん瓦町駅で筆者と杉村と角田がことでんの列車をバルブ撮影したこと。筆者が三脚を立てていたことからこのように呼ばれる。

前島「その後、高松戻ってまたうどん食って…」

腰川「お前ら昼まで高松いたの？」

大西「食ったw食ったうどん」

前島「駅の中か駅の近くで」

大西「駅の近くだ近く、そこでぶっかけうどん食ったわw」

前島「たしか朝飯もうどんだったんだよたしか、それで徳島まで特急で行ったんだよ」

杉村「特急使いまくったじゃん」

大西「僕らは室戸岬におっさんと腰川と…」

腰川「上の数名」

大西「元会長と、部長たちと室戸岬まで行って…普通に徳島まで特急で行って、当時現役だったむろと1号で行って、ガラガラだったなあw」

腰川「その時俺がホテルでスマホを充電し忘れてw室戸岬で1%になって切れて、切れたのにわざわざ単独行動して…」

大西「ヤバかったこいつw」

前島「うちらはその時、徳島からよしの川ブルーラインで」

大西「高德線と言えよw」

前島「よしの川ブルーラインがいい」

大西「高德線と言えw」

前島「てか、よしの川ブルーラインは徳島線だよ」

大西「ん？あ、ほんとだ…徳島本線だ」

前島「それで阿波池田まで行ったんだよwそれで阿波池田まで特急で行って…」

～高德線と徳島線の勘違い話なので中略～

前島「その後高知行ったの…」

大西「それを語る前に僕たちの室戸を語らせてくれw」

上原「いいよ」

大西「結局ガラガラのむろと1号で行ったんだけど…牟岐まで行ったんだよ」

「僕らはなんだっけトランプかなんかしてたんだっけそうだなあ…僕の駅の後ろで、元・生徒会長が爆睡こいてるっていうw四国旅行の前日にNSCC¹⁷行ったらしくてさ…で、先輩たちがいたずらしようとしてたんだよなwなんか」

腰川「なんだっけ」

大西「なんか盗撮画像をコラったのと後、なんかいじってた気がするwで、そのあと降りてから乗り換えて、室戸岬行きバス乗ってひたすら揺れて行ってw」

腰川「てか待ったんだよね確か」

大西「待ったwめちゃくちゃ待った…そうそれで室戸岬行って普通に観光してたよね」

¹⁷ 全国高校生徒会大会のこと。

腰川「普通に観光して、飯食って…」

大西「トイレトイレw室戸岬のさ、バス停の目の前にあったトイレがさ、どう見てもクッソ汚い公衆トイレなのよwこれ入りたくねえって思いながら小だからいっかってなってw」

「誰だっけあの時誰が入ったんだっけ…石川先輩だったと思うんだけど…石川先輩が大の方入ったのね、そしたら出てきて、めっちゃウキウキしてなんか喜んで出てきて、どうしたんですかって聞いてみたらウォッシュレットだったってwめっちゃ汚いトイレだったのに無駄に洋式の方がきれいだったって言っててw」

腰川「で、室戸岬の観光をして…」

大西「観光協会のところに荷物置かせてもらって、観光したんだけど普通に楽しかったwあのね、その観光協会のところでクジラジャーキーを買うんだけどこれが後々伏線になって来るんだけど」

～中略～

大西「室戸から乗るバスで、中にりんとき¹⁸と玉眞先輩が居てw何で居るのっていうw」

前島「高知東部交通？」

大西「そう、高知東部交通」

～ここで杉村離脱～

腰川「なんで乗ってるのって思ったら単純に乗りたかっただけっていうw」

大西「あの人ら室戸岬回ってきてるのにそのまま通過していったっていうw」

前島「まああの人バスヲタだもんw」

とりあえず座談会その1はここで終わり、後日また土気(あすみが丘)で開催することに…

～ここから座談会2日目～

大西「で、高知着いた後何してたんだ？」

前島「高知着いたときにお前らがあしずりに乗ろうとしてたんだよ」

杉村「えっどっか行ったんじゃないの？」

前島「バルブしようとしてたよね」

杉村「バルブしたよ」

大西「(高知)東部交通で奈半利で乗り換えて高知行った後に高知で降りて、腰川ととりあえず夕飯食いにいったんだw駅前のラーメン屋に行って、飯食った後に、腰川と集合時間までどうするって話をして、で、結局あの時、特急乗り放題だったからさ、特急短距離利用…高松でもやったようなことをやって、伊野まであしずり乗って行って、伊野で降りて、伊野の駅前の電停からとさでんで高知まで戻ってくるっていうのをやって…とにかく伊野駅がクッソ恐かった。真っ暗なの」

増田「電停とJR結構離れてるでしょでも結構」

¹⁸ 現・大一の西山先輩のこと。

大西「歩いて3分くらいなんだけど、とにかく街灯がねえのw真っ暗w、で、腰川とヤベェよヤベェよって話をしながら電停に行ったんだけど、電停のところに明かりが一本だけあって、なんか超不気味な感じを醸し出してるとっていう」

上原「そんな暗かったんだw」

大西「言っちゃ悪いけど田舎wなんかものすごい違和感があった。何か田舎に市電があるっていうw」

前島「うちらはカツオ食べに行ったんだよねw」

上原「行った行った」

前島「あの商店街のところのね。その後、高知駅行ったんだけど集合があいまいでw」

大西「なんかあの時困惑してたよな」

前島「高知駅戻ったらあやちゃんは¹⁹居ただけけど…」

上原「その時高知共済会館で大西くんがザキさんから四国出禁って言われたんだっけw」

大西「その前に高知帰ってきた後、(中略)誰も居なくて、小腹空いてきたから何を思ったのか室戸岬で購入したクジラジャーキーを取り出して休憩スペースみたいなところで食べ始めたんだけど、バチクソ美味かったんだけど、匂いがすごかったのよw」

～中略～

大西「お前ら高知駅から(ホテルまで)歩いていったんだよな」

前島「誰と行ったんだっけ…」

杉村「なんか俺らだけ会館²⁰みたいなところに泊まったじゃん？城の近くの」

前島「お城のそこ通って、そこに変な奴がいてw」

杉村「チャリに乗ってる変な奴がいてw」

前島「あとなんかめっちゃオカマが居てw」

大西「草、誰か810号室と811号室当たったんだっけ」

前島「なんかお前、前部長と同じ部屋だったよね」

大西「だから気遣って早々に寝ちゃったんだけどさ…」

前島「うるさかっただろwそれで次の日がねw」

大西「はい伝説来ましたw」

●岡山県北²¹訪問案件

大西「あの時、2人で早起きして電停行ったんだよねwそしたらりんときが居てwしかも寝間着のままでw」

前島「その後、高知駅から南風乗って、児島まで行った」

大西「児島に行くまでの間は特に何もなかったよね」

¹⁹ 鉄研の顧問・倉本先生のこと。高2の学年の教師でもある

²⁰ ビジネスホテル・高知共済会館のこと。

²¹ 元々は2ちゃんねるなどの匿名掲示板でネタとなっており、現在ではニコニコ動画等でもネタとなっているコピペの舞台。詳しくは放送禁止用語が頻出してしまいうので省略。

～中略～

前島「それで岡山からヨンマル乗ってw」

大西「はいw津山w県北」

杉村「結構後に宇野行ったよね」

大西「津山ね、意外と遠いんだよw2時間くらい掛かってw」

杉村「俺らって0系乗ったんだっけ」

上原「乗った乗った」

杉村「ホビトレ乗って…」

大西「それで、こちらは“岡山の県北”に行って伝説の写真を撮ったわけだよw」

前島「最初に親子井屋行って…」

大西「まんじゅう屋でまんじゅう買って、県北の川の土手に行こうとしたら天満屋があったw」

前島「なんか鉄博あったよねw」

(汚い話と大西の親戚の話なので省略)

前島「あと姫新線だw」

大西「寝島ポカリ²²w伝説の素材、寝島ポカリが生まれたw」

上原「姫新線でどこまで行ったの？」

大西「津山から…新見だよw」

前島「新見クソ田舎だったw」

～中略～

大西「新見から岡山行きだっけ…いや赤穂線入る奴…備前片上行きで爆睡した思い出があるw岡山着いてから、お前はバスバブルしてただろw」

前島「それで、岡山駅の集合も曖昧だったんだよな…」

～中略～

大西「岡山は誰と泊まったっけな…？シングルだったのかなw」

前島「他は？」

上原「予土線は高輪生ばかりだったよなw」

前島「岡山には居なかったけどなw」

増田「そりゃそうでしょw」

～中略～

上原「松山まで特急で行って…そのあと児島で降りたんだっけ」

大西「ホテルでは特に何にもなかったよな、次の日は普電で上って大阪まで行ったんだよ、その時他のルートで行った奴いる？」



▲伝説の写真@吉井川土手(津山市)

²² 900m 1 ポカリを窓の横に置いて筆者が姫新線の車内で寝ていたところを大西に盗撮されたことによって生まれた素材。作ったのは筆者の友人。

杉村「和田岬行ったんじゃないねwなんか新快速で煽られたよw」

前島「和田岬まで行って戻ってきて兵庫で快速に乗り遅れたんだよwそれで普通に次の普通電乗って(以下略)」

大西「大阪から難波行ってそこからしまかぜだっけ」

～中略～

前島「その時隣があやちゃんだったんだw(以下略)」

大西「鳥羽で降りて…」

～中略～

角田「快速みえ、色々あったから分かんねえw」

前島「その時快速みえで名古屋行ったんだけどw(名鉄名古屋に)名鉄撮りに行ったよね」

角田「なんか先に帰った人達いたよな」

大西「先輩達とかだな」

角田「うちらは所定の時間で行ったんだよね」

杉村「大西は浜松で離脱したんだよね」

角田「俺とお前で(浜松で)スタバ行った」

前島「熱海でさけるチーズを買ってなぜかネタにされたんだよね」

上原「撮られたの？」

角田「今動画あるもんw」

前島「で、熱海から自由解散になったんだよね」

～福島夏旅行(高1夏)～

杉村「フリースペースでクッソうるさかったやつでしょ中1が」

大西「どういうルートで行ったの？」

増田「会津まで行ってSL乗って…新潟行って新幹線で…」

前島「例のラーメン屋また行ったんだっけ」

杉村「2回目行ったよ」

大西「行ったのかよw」

杉村「俺らリピーターだからw」

上原「某S学園の生徒もいてなんか車内がごちゃごちゃしてたよねw」

～長野冬旅行(高1冬)～

前島「初めて路研旅行案が外れた時だw」

上原「小海線で…」

前島「小海線で取り残されたって話聞いたなw」

角田「どっかで一両切り離されたってやつ」

上原「中込だったねw」

杉村「1時間くらい並んでたのになw」

大西「日帰りは行くところがネタ切れ感あるよね」

～九州旅行(高1→高2春)～

●泉南イオン²³訪問

大西「フェリーで2人個室取ったよね」

前島「案外安かった」

杉村「1日目が結構詰まってたよね」

前島「関空マルヨした回だw」

杉村「うちらは夜行バスで行って…」

大西「泉南イオン行った時ってどっから合流した？」

前島「難波だ南海難波」

大西「あらかじめ(泉北ライナー)のチケットを取っておいたらガラガラで、和泉中央から泉大津までバスで抜けて…」

杉村「俺らはその前におおさか東線乗って行った」

前島「これこれ」

杉村「ここ(泉南イオン)行ってwこれを購入し、」

前島「割と美味かったんだよねw」

大西「これはマジで今回のターニングポイントその1wカツカレーチャーハンw」

前島「その後、そのまま樽井に戻って、どっかで各自別れたんだよねw」



▲泉南イオンのイオンシネマ

●さんふらわあ騒動

杉村「蕎麦と腰川が一般人に混じってたよね」

前島「さっさと乗ったら部屋の壁の向こうがあやちゃんの部屋だったんだよwその時僕がザキさんと遭遇したんだよwそれでザキさんうちの部屋に来たよね」

大西「行きはとりあえず一心と平和に過ごしていたからいいんだけど」

増田「初っ端から乗った東海道線でボックス占領してw…熱海行って、対面じゃなかったから階段乗り換えで…」

杉村「なんか事件あった？」

前島「フェリーの中で柳澤がうちの部屋²⁴にミسدを持ってきたんだよね」

大西「行きも帰りも持ってきたのwあの旅行で柳澤が善い人間であることがよく分かつ

²³ 大物 YouTube r の syamu がオフ会を行ったものの1人も集まらず「オフ会0人」とされた舞台。正式名称はイオンモールりんくう泉南。ここでは syamu の自作レシピを再現している。

²⁴ この旅行では、神戸からのフェリーさんふらわあ・大分ゆきが雑魚寝席であったことに不満を持ち、筆者と大西は自ら本来の旅行とは別の2人個室を予約していた。

たw」

前島「その時に大西と蕎麦が叫んだんだw」

～中略～

大西「我々は深夜テンションで頭おかしかったね」

増田「はい2日目入りましょうかw」

●大分港→鹿児島&市電貸切

大西「1日目が濃すぎてw」

増田「みんな西大分まで歩いて…」

前島「うちらバス乗ったもん」

大西「うちらは鉄研強歩大会」

杉村「バスのウテシがすげえノロノロしてて…」

前島「うちら以外は特急がギリギリで…」

杉村「山田が特急間に合わないってなって…」

前島「それで久大本線乗って鈍行で由布院行ってw車内で551余ってたから食べてw」

上原「それで由布院行って」

前島「雪降ってたよね、で、なんか高輪生いたよね」

上原「いたいた」

前島「温泉がまだ外のお湯が溜まってなくて内風呂だけだったんだよね、そこでこいつがすげえ風呂長かったんだよね」

上原「そんな長くなかったよw」

前島「いやすごい長かった」

杉村「なんか話してたんじゃないの？」

前島「ずっと人の嫌味を話しててwいつもかw数の暴力ばかりで嫌だよなって話をしてやっと出たの。神社寄って…帰りにクソ高い弁当を買ったんよね」

大西「その時だwブルジョアブルジョアって言ったのw」

前島「そのときね、弁当買ったくらいの時に令和のアレが発表されたんだよw」

大西「令和 であります」

角田「ああそれねw」

前島「ゆふいんの森の展望席乗って、例の写真撮って、久留米まで行って、そっから新幹線で中央行って、鹿児島駅行ってバス撮ってた」

杉村「まずこれ乗って、4連ワンマンの787乗ってwどこまで乗ったんだっけ」

角田「延岡」

杉村「延岡で、來栖が無賃しててこの時w特急券買ってなくて。でもワンマンだから(乗務員が)来なくてwこいつが俺らが無賃だ

無賃だと言ってたら、延岡で駅事務室入って、なんか後から払った、らしいw払ったかは知らないw」

角田「払ったかは知らないw」

大西「行動がキチガイ」

増田「じゃあそっから先」

角田「その後、宮崎まで普電乗って…」

杉村「空港行って帰ってくるときに”令和であります”があった」

角田「俺はヲタクに会いに行ったw」

杉村「そこからどうしたんだっけ？」

角田「そっから俺も合流して…」

杉村「山田とバス研してた」

増田「西都城だっけ…」

角田「そうそうそこから特急乗ったんだよね」

増田「そこからきりしま 13 号に乗ってきたのを覚えてる、で、そのまま鹿児島」

大西「西大分まで強歩大会して…」

増田「で、普電で別府まで行って地獄めぐりして」

大西「その時に生まれた伝説の動画がおっさん足湯リポート事件で…海地獄の足湯がめちゃ熱いことを知らされて…で、とりあえず片足だけ突っ込んでみたら意外といけるやんってなって、そのまま足突っ込んでたら熱つつってなってw同時に入っていた観光客にも笑われるっていう」

～中略～

増田「それで別府戻って飯調達して…ソニック 9 号で…」

～中略～

杉村「で、貸切でしょ？」

前島「その時になんか車内で静かにしろとか言ってる人がいたんだよね」

大西「そうそう床の音を録りたいとか言ってたやつがいたな」

増田「当時の中 3 だっけ」

大西「間違えて鹿児島中央に行ってるバカがいたよなw」

増田「今の中 3 だったよなw松崎さんが鹿児島中央に止めて下さいって運転士に言ってた」

前島「その後…」

杉村「谷山行って…俺ら指宿勢だから」

前島「その後、こちらは指宿まで行って、伝説のあの…」

杉村「12 分くらいしか(風呂に)入ってないと思うあの時w」

前島「なんか温泉で無料で色々貸してもらってwさっさと入ってさっさと出たら」

杉村「あと何分しかなくてなってw降りた時にはもう 1 時間切ってたんだよ」

大西「よく行く気になったなw」

●鹿児島→熊本→長崎

杉村「まだこの時は腰川は起きていませんでしたw」

増田「いや草」

大西「腰川寝坊事件w」

～中略～

杉村「まず…」

上原「川内まで行った」

杉村「そっから新幹線で熊本飛んで、城行った」

大西「熊本でお前らに会ったんだよw」

杉村「全員集結してたw」

角田「俺らも会ったもんw」

杉村「腰川が寝坊した時に俺らが…バスターミナル行った」

前島「交通センター²⁵でしょ」

杉村「城行って、悲惨だなあ…って思って、そのあとバスターミナル行って…」

前島「すげえ本数多くてw」

杉村「毎分2台くらい来るwホントひっきりなしに来るからwそのあと熊本(駅)行ったら腰川がちょうど来てw」

前島「熊本来たらこいつ(角田)が(桂花)ラーメン食ってたんだよw」

大西「桂花ラーメン、うちらも食ってたけどw」

杉村「まさかの腰川が新幹線から登場w」

～中略～

杉村「そのあと、鳥栖行って(特急)みどり乗って…武雄温泉に行き…」

前島「そこでまた長話がw」

角田「また部長の黒い話が…w」

前島「そのあと(早岐から)国鉄色乗って」

杉村「そのシーサイドライナー乗って長崎行って、待ち合わせたんだっけ」

～中略～

大西「島原外港から島原鉄道乗ったんだけど、その時にいきなり騒がしくなって、見たらあやちゃんと鉄研中2勢がいてw」

～中略～

大西「それで、諫早で蕎麦に特急券奢ってもらったw」

「そっから長崎行って飯食いに…」

～中略～

前島「なぜか僕の部屋で会議やってたよねw今思えばなんなんだろうって思うけど」



▲再建中の熊本城

²⁵ バスターミナル・熊本交通センターのこと。バスの発着本数が日本一であるといわれる。

●長崎→小倉

大西「お前ら始発の特急(かもめ 2 号)乗ってた w」

杉村「あとなんか人身²⁶かなんかあってそのせいで銀釜²⁷が撮れたっていう」

大西「快速箱崎行きが爆誕してた」

前島「吉塚耐久を昼までやったんだよな w」

杉村「415 の 12 連が撮りたかったんだっけ」

～中略～

杉村「(薬院から)山田とにしてつバスに乗って、しばらくバスを撮って…」

前島「ソニック乗って小倉まで抜けたよね」

～中略～

大西「解体された後のスペワ²⁸がどうなってるのかっていうのを興味本位で見に行ったのよ腰川と w そしたら、マジで兵どもが夢の跡状態で w 特別な駅名標とか使ってるのに何もないのもう w スペワのほうに行く道が封鎖されてて跡がもう何もないの w」

杉村「悲しいなあ… w」

大西「それで小倉行って」

前島「にしてつバス乗って…にしてつバスの車内がクッソうるさかったんだよね」

大西「途中(門司駅前)から柳澤が乗ってきて」

前島「ミストを買ってきたんだ w」

●阪九フェリー事件

(放送できない内容が続いたので省略)

大西「ひたすら UNO か大富豪してたんだ」

増田「UNO か大富豪やっててうるさくて松崎先生から注意食らった…」

杉村「あのときさ、來栖がなんか松崎さんにかけられてたの」

増田「ファブリーズ w」

杉村「來栖がなんか僕もお願いしますって w めっちゃかけられてた w」

前島「あの時さ、めっちゃ下ネタ言ってるさ、中 1 がめっちゃ引いてたよね」

大西「一部の高 2 勢が深夜テンションを通り越してヤバイ頭のおかしい人間になり果てて w」

(神戸港→新宿の話は大して面白くもなかったなので省略…)



▲目的の 415 系 12 連(@吉塚)



▲新門司港までのにしてつバス

²⁶ この日、鹿児島本線の香椎～九産大前間で人身事故が発生し、ダイヤが乱れていた。

²⁷ EF81 形 303 号機のこと。

²⁸ かつて北九州市にあった遊園地・スペースワールドとスペースワールド駅(現存)のこと。

●遺 言

大西「Y澤ニキとN井ニキ(現中3)は強く生きて」

●総 括

大西「まあ、総括すれば僕らの鉄研旅行はくだらないってことでw」

●あとがき

ここまで鉄研生活を詳しく振り返ってみたのは初めてで本当にいろいろなことがあったなあ…と思います。(実際ありすぎて過去最長レベルになっているのですが(笑)…。)

入部してから4年、鉄研の部員は大幅に増え50人規模から90人規模に…。高2の方々は大変なことも多かったと思いますが、本当にお疲れ様でした。

また、鉄研の部員には「こんな部活に入らなければよかった…」などという人も多いのですが、実際振り返ってみると入ってよかったと思うことの方が多いなあ…。(もちろん失ったものも多くあるのですが(笑))

最後になりますがここまでお読みいただきましてありがとうございました！

文責 前島 一心(高2)

TOKYO 2020 問題

松崎 武志

東京オリンピック開会式まで1年を切った。来年の今頃にはパラリンピックも既に終了している。夏休みから2学期にかけて開催されるこのイベントのために、学校関係に限らず様々な行事が影響を受けている。

我が鉄研が毎年参加している『全国高等学校鉄道模型コンテスト』は、東京ビッグサイト西3ホールを舞台に、例年8月上旬に行われている。だが、今年はりんかい線東京テレポート駅近くの青海展示棟で、日程を前倒しし7月下旬に行われた。高輪の中学一年と二年はこの時期に3泊4日の体験学習が行われるため、中二学年主任の私は合宿行事の引率を余儀なくされ、コンテストには関われなかった。来年に至ってはまともにオリンピックと重なるため、この時期に実施できず、何と11月下旬の開催となる。

前述の中一および中二の体験学習も、例年は7月27日から30日の3泊4日で実施するものと日程が固定されているが、オリンピック期間中は大型バスの需要が高まるため、東京都私学部からの指導により、合宿行事はオリンピック競技開始日前日(7/21)までに終了するよう通達があった。そのため、来年に限り1学期は7月17日(金)をもって終了となる。それにより2学期始業式は2日早まり9月1日(火)となるので、中一から高2までの高輪生は注意されたい。

高輪は例年5月に、大井埠頭の陸上競技場を1日借りて体育祭を行っている。しかし、隣接する球技場がオリンピックではフィールドホッケーの会場となる。それに伴い陸上競技場も改修工事に入るため、来年は使用できない。このため、令和2年度の体育祭は川崎市の体育館を借りて実施する予定である。女子校ではよく見られる体育館での体育祭だが、男子校では極めて異例である。予備日を設定しなくてもよいというメリットもあるが、これまでと同じスケールでの実施はどうしても難しくなることから、あくまでも1年限りの措置であろう。

昨年の停車場でも書いたが、長男の強い希望により『ポケモンスタンプラリー2019』に今年も参加した。昨年の55駅から今年は43駅に減ったが、範囲は変わらなかったのも、全駅のスタンプを押すのに今年も丸3日かかった。まだ発表は無いが、『ポケモンスタンプラリー2020』が実施されることはないだろう。現時点でもオリンピック期間中、首都圏の鉄道や駅の混雑が懸念されている。そんな状況でスタンプラリーなど実施したら、混乱に更なる拍車がかかるのは目に見えている。

今年は夏休みに入るまでは夏日が少なく、久々の冷夏到来かと思ったが、終わってみれば例年通りの猛暑であった。来年も今年と同様の暑さだと、世界から集うアスリート達が熱中症で倒れる悲劇が続出するに違いない。『平成の米騒動』があった1993年ほどの冷夏でなくても構わないので、オリンピック閉会式の8月9日までは涼しい日々であって欲し

い。



通勤時に私は新聞を読んでいる。乗客のほとんどがスマートフォンを手にする車内にあって、私はよほどの混雑時でない限り、配達された朝刊に目を通している。だが自宅では落ち着いて読める環境に無いため、休日の新聞は読まずに保存されていく。そして、溜まった新聞は鉄研旅行の際に持参し、読み終えたら捨てていくことにしている。

今年の夏旅行でも過去の新聞を読んでいたが、気をつけているのは大きな事件や災害があった翌日の新聞はなるべく周囲の乗客に見せないようにしている。『天皇陛下、明日退位』などの見出しはすぐに古新聞だとわかるが、『北海道で大地震』という見出しは「えっ、いつ？」という衝撃を与えてしまうからである。

一年位前の新聞を読んでいた、その後困難に陥る有名人の記事を読むと、その人の未来が見えてしまって切ない気持ちになる。ある水泳の選手が素晴らしい記録で優勝したという記事を目にしても「この人は白血病にかかってしまうのか…」と思ったり、ある芸能人が出演した映画について語っている記事を見ると「この人はこの頃から薬物を使用していたのかな…」と思ったりする。

新聞には知識を増やすだけでなく、過去から歴史を学んだり、未来への想像力を養ったりできる力があることを、スマホ依存の中高生に伝えたいと思いながら、私は今日も電車内で新聞を読みふけている。



今年度の高校3年生のうち、引退まで活動を続けたのは11名であった。しかし、中学卒業時には15名在籍していたが、代替わり直前に数名が退部するという珍しい学年だった。現在92名が在籍し、全校生徒の6.5%が鉄研部員という大きな組織になったのは現高3部員はもちろん、途中で退部していった部員も含めて皆功労者であると私は考えている。

現高3は高学祭やオープンキャンパスで『エアトレインショー』などの新しい試みを始めた学年であった。そして、食にこだわりを持つ部員が多い学年でもあり、旅行の際の自由行動では観光の要素が強く、際立っていた。これらは長く後生に語り継がれることであろう。

『共通一次試験』に代わって1990年から導入された『大学入試センター試験』も再来年から『大学入学共通テスト』へと変わる。最後のセンター試験世代となる君達には、どうか来年4月から大学生になって、新しい勉強を始めて欲しいと切に願っている。

早いもので、旅行・鉄道研究部の顧問になって三年目です。フェリーの揺れを感じながら眠り、観光名所を素通りし、コンビニごはんを食いつないでひたすら鉄道に乗り続ける鉄研旅行にもすっかり慣れました。

8月上旬に大阪と名古屋に所用があり、移動手段をどうするか考えていました。新大阪から名古屋までは新幹線で一時間弱ですが、「在来線を使い続けたら3時間じゃないか」と考え、さらに、どうせなら青春18きっぷを活用して初日の東京～大阪間、そして二日目の大阪～名古屋間、三日目の名古屋～東京間、すべて特急や新幹線に乗らずJR線の普通・快速列車だけで移動しようと決めました。移動の総所要時間が18時間に及ぶその旅程を楽しむことができたのも、鉄研の引率で鍛えられたおかげです。

私が鉄研旅行で学んだ、疲労をためないための三原則は次の通りです。

①温泉や大浴場に入る ②荷物を極力少なくする ③こまめに仮眠をとる

今回の大阪・名古屋旅行でもこの三原則を遵守しました。静岡駅で途中下車し、サウナ好きな人たちの中で有名な「サウナしきじ」に立ち寄りました。熱海～豊橋間の東海道線はほぼすべてロングシートの普通列車で、この区間は18きっぷで旅行する人には「魔の静岡縦断」などとも呼ばれているそうですが、途中下車して半日分の汗と疲労を洗い流せたことで、苦痛を感じずにすみました。今後、鉄研旅行の旅行案を作る部員たちには、ぜひとも、スパや温泉に行く時間を確保したプランを立ててほしいと切に願っています。

鉄道旅行中、移りゆく車窓をぼうっと眺めたり、うつらうつらと眠る時間はもちろん魅力的ですが、私はやはり本を読んで過ごすのがとても好きです。宿泊を伴う旅行の際には三冊ほど文庫本を持っていくのですが、その本を選ぶのも楽しみの一つです。内容や文体がライトですぐ読み終わってしまうものや、内容が暗すぎて旅の思い出を浸食してしまうようなものはふさわしくありません。今年の春旅行に持参した本の中に、山口輝臣著『はじめての明治史』（ちくまプリマー新書）があったのですが、4月1日に「令和」という新元号が発表された際に、ちょうど「明治はどのように終わったのか」と題した最終章にさしかかり、それぞれの元号の終わりの雰囲気の違いを引き比べながら読み進めました。

本のページをめくってその世界に没頭することと、電車で揺られながら見知らぬ風景の中に身を置くことは、いずれも普段自分が生きている世界を離れて新しい自分を発見できる可能性のある行為だと思います。だからこそ、旅と読書は親和性が高い。最近はゲームなどの娯楽もあるし、本や漫画は電子書籍でという人も多いと思いますが、旅行に紙の本を持ち寄って部員同士で読み終わった本を交換するのも楽しいのではないのでしょうか。

のざりんより 3

野沢良一

今年も停車場に投稿することになりました。

115 系

今年の夏旅行で生徒が「115 系を見たい」と話していたのを思い出しました。結局は、見ることはできなかったのですが・・・・・・。「なんで 115 系」と聞いてみたら「珍しいから、もうなくなってしまうから」という答えが返ってきました。そうだ！と思い、昔乗った電車の思いを今年の停車場にと思い記載しています。

私が若いとき・・・(今も若い)、通学で電車を使っていました。当時、出来立ての 115 系の 1000 番台、なんと冷房準備車です。湘南色です。

編成は、クハ 115－モハ 114－モハ 115－モハ 114－クモハ 115 の 5 両編成で、モーター車が 5 両中 4 両という編成でした。現在の総武線



快速だとモーター車が 15 両中 6 両もしくは 11 両中 4 両となっているのでモーター車率が 80% ととても高かったことを覚えています。モーター音がうるさかったため、モーター車でない車両に乗ろうと思い、探すのが大変だった記憶が残っています。

当時はまだ、115 系電車のほかに、旧型客車が残っており、しばしば乗車したことを覚えています。5 両編成で、車両の両側にデッキがあり、ドアは手動で、客車のドアは手動で、自分で開けて乗車するタイプでした。旧型客車でしたが、全座席ボックスシートでブルーの布生地、木製の肘掛けなどを使った座席でした。照明は蛍光灯の車両もあれば、丸いものに覆われた白熱灯のようなものもあった。当然、冷房などは無く、車両上部に扇風機がついていて、窓と窓の間に扇風機のスイッチがありました。照明や扇風機の電源はどこから取っているのかと疑問を持っていた時期もありました。床下を見てみると、発電機のようなもの「車軸発電機」がついており、車両が動くとき発電機が回転し、バッテリーに充電しているそうです。

照明、扇風機等の電源は気になりましたが、暖房のことは全く気にしていませんでした。後で調べてみたら、客車に電気暖房が施され、それを利用して暖房していたことを後で知りました。・・・車両番号が 2000 番台だと、電気暖房対応とのこと。そういえば乗った車両も 2000 何番でした。当然電気暖房対応の機関車を使用していないと電気暖房を使用できません。

この客車をしている機関車は EF62 でした。EF62 は全車両、320kVA の電動発電機 (MG) を搭

載しています。以前の停車場でも書きましたが、私は電気機関車 EF62 が大好きです。そのため、機関車の隣の車両（一番前の車両）に乗車し、機関車が見える席に座り、カーブなどで機関車の動きを見ていました。

やばい、話がそれてしまいました。結局は小さなころに見かけた車両がなんとなく心の奥底に残り、大人になってからも思い起こすものです。今から何年か経つと「E231 系が好き」、「都営浅草線の 5300 形が好き」となるのではないのでしょうか。

485 系

私は、長野市に住んでいたためか、485 系の列車に乗る機会はほとんどありませんでした。と、いうより、東京に出てくるまでは、485 系を見たこともありませんでした。

1982 年に東北新幹線、上越新幹線が開業しました。その時に、余った電車がジョイフルトレインなどに改造されました。しかし、時が経ち、そろそろ車両の寿命がおとずれる時期になっています。

東京に来て・・・通勤電車（総武線緩行）

私が東京に来たとき、電車は、101 系、103 系、113 系の電車が走っていました。101 系は非冷房で扇風機のみ、103 系は冷房車がありましたが、全て冷房車というわけではありませんでした。遠くから電車を見てかまぼこ形のクーラーが見えるとラッキーと思ったものでした。しかし、冷房車は中抜けという車両がありました。冷房車は車両前何両、車両後何両で、乗ってみたら、非冷房車ということがありました。

101 系については、ほとんど非冷房車でした。しかし、通勤時は、冷房が無いという理由で 103 系の冷房車より空いていて、乗車してもそれほど暑くはありませんでした。

そして、中央線に 201 系が入りました。すべての車両が冷房車であり、扇風機ではなくサーキュレーター式の送風であり、冷風が当たり寒いと思うことが少なくなりました。また通勤電車であるのに、空気バネ台車だったためのり心地がかなり良くなっていました。同時期に、小田急線、京王線、など、私鉄ではすでに空気バネ台車が結構使用されていました。

快速列車（総武線）は 113 系で全編成、全車両冷房がついていました。しかし、車内の空気を回すための装置が無いためあまり涼しいという訳ではありませんでした。これは、115 系などの電車でも同様です。

それから、205 系が現れ、ステンレス車両になり、車体の色は、帯となりました。そのあと、209 系 500 番台が登場し、横幅が広い電車になり、定員数も増えました。E231 系が登場し、6 扉車両（平日朝 10 時まで座席の使用ができない）も登場し、定員数は増えましたが、座席数は減ってしまいました。しかし、空調については、TIMS(情報管理システム)による全自動空調制御のおかげで、寒い、暑いということがなくなりました。

プラレール

Nゲージではちょっと小さい、HOゲージ、16番だと高価なため簡単には購入できないし、レイアウトが大きくなってしまふ(小さなカーブレールを使用できない)と考えていましたが、あっ！そうだ！プラレールがあるじゃん！プラレールは手軽で、多くの人が持っているだろうと言うことで、プラレールを、HOゲージの線路で走らせることを考えました。今年の停車場にプラレールの車両を16mmのレールで走らせると記事を記載する予定でしたが、改造が間に合わず(正確には部品調達が失敗)来年の停車場で投稿する予定です。

生徒の皆さんへ

鉄研旅行などを生徒のみんなが考案し、みんなの前でプレゼンし、みんなの意見によって決定して旅行案が決まるということは、大変、すばらしいことだと思います。

ここで、皆さんにわかってほしいことがあります。学校の合宿・旅行については、旅行会社が切符・宿等を手配します。しかし、鉄研旅行に関しては顧問のM先生が、発売日にみどりの窓口に並んだり、電話やネットを使用してホテル等を予約しています。新幹線などの発行枚数が多い場合はあまり、問題にありませんが、発行枚数が少ないものについては難航します。また、旅行に行くためには、保護者の皆さんに経済的負担もあります。お世話になっているかたがたに感謝の気持ちを持ちましょう。また、最近はインターネット等を使用すると時刻表を使わなくとも、簡単に予定表を作成することがあります。しかし、安易に利用してしまうと、乗り換え時間等を考えず計画してしまう場合などもあります。ここでは鉄研旅行に関してのいくつか私の希望をあげておきます。

- ・せっかく旅行に行くのなら、みんなが楽しめるようにしよう。
- ・下車する駅などの様子をあらかじめ調べておこう。
- ・旅行の前から体調を整えよう。
- ・旅行の行程をシミュレーションしてみよう。

現在は、インターネットという便利なツールがあります。Google マップや、ストリートビューなどを利用すると、短い時間で調べることができます。また、下車駅なども、ウィキペディアなどを利用すると、歴史・駅構造・ホーム、周辺の施設など調べられます。また、その場所の名産などを調べてみたり、訪れた時に食べてみたりするのもいいと思います。

最初にあげた「みんなが楽しめるように」とは、自分たちが楽しければいいというわけではありません。一緒に行く仲間、そして車内などに会った人たちも含まれます。旅行の途中出会う人たちも皆さんと同様「旅行を楽しみにきています」その一般の方々も「楽しめるように」なってほしいです。そして、そのためには皆さんはどうすればいいかを自分自身で考え、行動できる人間になってください。

■編集後記

みなさんこんにちは。

本日は高学祭および旅行・鉄道研究部の出展へお越しいただき誠にありがとうございます。
2019 年度停車場編集委員長の高校 2 年上原です。

今年度の部誌『停車場』はいかがだったでしょうか。自分自身、今まで停車場制作にあまり関わっていなかったため、制作の過程で部員の皆や OB の方々、先生方に迷惑をおかけしたかと思いますが、今年度も何とか完成させることが出来ました。

さて早いもので、もう高校 2 年生です。中 1 の仮入部から今に至るまでの鉄研での約 4 年半は本当にあっという間でした。鉄研旅行では予期せぬトラブルが起こったり、オープンキャンパスや高学祭が計画通り進まなかったりと色々ありましたが・・・鉄研での全ての活動が私にとっての大切な思い出です。特に在来線の普通列車を使う鉄研旅行では都市の位置関係やその土地の人と出会うことで、新幹線や飛行機では味わえないような体験をすることが出来ました。また鉄研旅行は自由な反面、忘れ物、寝坊など基本的に全て自己責任のため、ミスをしてでも自分でそのミスを拭わなければならないということが、自分を一歩成長させたかと思います。鉄研卒業後も鉄研旅行で培ったノウハウを活かし、個人での旅行にもつなげていきたいです。

部長になってから約 1 年、この 90 人近くいる巨大な“鉄研”をまとめるということは、人前に立って話すことがあまり得意でない私には難しく、すべての部員の希望には答えることは出来なかったかもしれませんが、自分としては最善を尽くして来ました。

今日ここまで来ることが出来たのも部員の皆が支えて下さったおかげです！

最後になりますが、編集、校閲をしてくれた部員の皆、先生方、表紙の印刷をしていただいた東京カラー印刷様、製法をして下さった有限会社 PSP 様にこの場を借りて感謝申し上げます。

鉄研と『停車場』の今後の更なる発展を願い、この辺で筆を置きたいと思います。

今後も高輪学園 旅行・鉄道研究部をどうぞよろしくをお願いします。

2019 年 8 月 19 日
高校 2 年 上原 豪太