



◆鉄研旅行記

P. 3	【2021 年度夏期】上毛電気鉄道デハ 101 系貸し切り！！	路線研究課
------	---------------------------------	-------

◆研究発表

P. 6	車止めの美学 APPEND	高 2 生井 晴海
P. 13	高輪築堤から見る鉄道の史跡～史跡指定記念～	高 2 岡崎 航志朗
P. 18	★ご当地メロディーを研究してみよう★	高 2 奥村 匠生
P. 40	東急東横線のあれこれ	高 2 栗田 陽平
P. 52	#中央線が好きだ	高 1 中嶋 隆貴
P. 62	横浜市営地下鉄ブルーライン～市営交通 100 周年おめでとう～	中 3 稲川 雅大
P. 80	国鉄型特急 185 系定期運用を終えて	中 2 竹内 律登
P. 92	東急大井町線	中 1 八田 和樹
P. 102	JR 東日本 E331 系	中 1 田中 駿

◆個人旅行記

P. 106	四国紀行～サンライズ瀬戸路～	高 2 新井 和樹・岡崎 航志朗
P. 135	鉄研貸し切り列車撮影旅	高 2 佐々木 啓仁

P. 153 千葉に撮影に行ってきた話

中 3 半田 一真

P. 160 長野日帰り旅行 ～国鉄の面影を探して～

中 2 大野 真ノ介・金山 央太郎

P. 170 ～仙台で豪遊！！～ 東北本線の旅

中 2 大戸 琉晴・高木 俊輔

◆寄稿

P. 178 豈臣不行座談乎。～座談のあたり？～

高 2 有志

P. 209 鉄道公安官とホームタウン急行

顧問 松崎 武志

P. 212 終点と私

顧問 大塚 健臣

P. 213 のざりんより 4

顧問 野沢 良一

P. 217 駅 ― 流れに立ち現れる泡沫

顧問 小西 隆太

P. 219 編集後記

高 2 岡崎 航志朗

◆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。

ま え が き

この度は高輪学園 旅行・鉄道研究部の部誌『停車場』をご覧いただき、誠にありがとうございます。

昨年度は新型コロナウイルスの影響で史上初となるオンラインの公開となってしまいましたが、今年度は何とか冊子として刊行することが出来ました。

ぜひ最後まで楽しんでお読みいただけると幸いです。



こんにちは。路線研究課です。今回は、8月26日に実施した、上毛電気鉄道での貸切について書いていきたいと思います。新型コロナウイルス蔓延の影響で、一昨年の冬に長野電鉄での貸切旅行を実施した以来の全体旅行となりました。コロナ渦での開催となったため、マスク、手洗い、消毒、密状態の回避を入念に行ったうえで実施しました。

上毛電気鉄道（以下、上毛電鉄）は群馬県の前橋市と桐生市を結ぶ全長 21.3 キロの路線で、京王井の頭線で活躍していた 700 系が主力車両として使われていることでも有名です。今回は、普段は営業列車としては登場しない臨時列車用の電車、モハ 101 系を旅行・鉄道研究部として貸切、運行しました。前回（四年前）にも一度、モハ 101 系の貸切運転を当部活で行っていて、その時も筆者は乗車していたので非常に懐かしかったです。前述のとおり、貸切運転でしか乗車することのできない車両なので、再び乗車することが出来てとてもうれしかったです。



大胡→→貸切→→中央前橋
中央前橋→→貸切→→西桐生
西桐生→→貸切→→大胡

上毛電鉄の車庫は起点の中央前橋と終点の西桐生の間付近に位置している、大胡駅にあります。貸切専用の車両のため普段は車庫に留置されているので、車庫のある大胡駅からのスタートとなります。デハ 101 系は一両しか現存していないため、今回は感染症予防の観点から座席数が半分に減らされ、午前と午後の二回に分けての開催となりました。

た。この列車は大正 6 年製造のため、今では珍しくなった吊りかけ駆動での走行なので、モーターの音色が非常に心地よく乗車を楽しむことが出来ますが車両には冷房設備がなく、扇風機のみが設置されているので夏はとても暑いです。群馬の夏はとても暑いので。夏の群馬を舐めてはいけません。



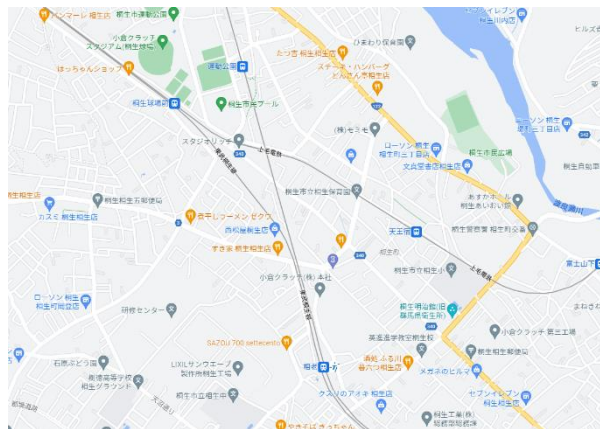
運転士の方も汗をぬぐいながら乗務しておられました。また、この列車、速度計の設置がないため運転士は線路脇に等間隔で設置されている棒を見ながら棒と棒との間を等速で走ることによって速度を確認しているそうです。すごいですね・・・

そのような特殊な車両である為、普段は車両の整備や点検、車庫への出入を担当している方が運転されていました。このようなレトロ車両に私たちが乗車できるのはこうした方々の日々の整備のおかげですからこうした方々に非常に感謝です。

大胡駅を発車し、上毛電鉄の起点である中央前橋駅へ。中央前橋駅は JR の前橋駅とは芭蕉が異なり、JR 前橋駅から北へ一キロほどすすんだ別の場所にあります。中央前橋駅と JR 前橋駅を結ぶシャトルバスが運行されているので利便性は良いです。駅には列車の利用者が無料で借りることのできるレンタサイクルが設置されていました。同様のレンタサイクルが、大胡駅や西桐生駅にもあります。これは所と県の駅には絶対になくとも便利なサービスですね。サイクルトレインを実施している上毛電鉄ならではのサービスかもしれません。中央前橋駅では時間調整ののち方向転換をして再び大胡駅方面へ。今度は終点の西桐生駅を目指します。貸し切り列車の運行は通常の定期列車のダイヤの合間を縫って運行されるので専用のダイヤを引いて下さりました。単線（上毛電鉄は全線単線）で臨時ダイヤを組むというのはなかなか難しいことだと思います。今回は大胡駅を通り過ぎ、東へ。この先の新川駅で撮影班の佐々木君がこの列車を撮影してくれるとのことだったので、みつけようとしたところ、あっ、いました、いました。彼はこの後の車庫見学から合流してくるようです。そうしているうちに東武線との境界駅、赤城駅へ。上毛電鉄には 4 つの有人駅がありますが、そのうちのひとつがこの赤城駅です。東武線と同じ駅を使っていることから東武線との結びつきが強く、ルールもつながっているため東武線から貨車を乗り入れたりしたこともあります。東京方面との唯一の同一駅での連絡駅ということになります。赤城を過ぎるとわたらせ渓谷鉄道を横断し、渡れ瀬川を超えると終点西桐生です。西桐生駅はレトロ駅舎で、重要文化財にも指定されている

のでとても重厚感があり昔からの歴史を感じさせる駅舎です。西桐生駅で後続の普通列車折り返しを見送ってから出発しました。

今回は貸し切り乗車の後、車庫も案内していただけることになっていたのですが、大胡駅に到着後みんなで車庫を見学しました。車庫では、床下機器や昔使われていたタブレット、車両の前面につけられていたヘッドマークなどを見学したり、パンタグラフの上げ下げを体験させてもらったりと様々な体験をさせていただきました。車庫見学の詳細は、高2の佐々木君が詳しく書いていると思うのでそちらの記事も合わせてご覧ください。



▲上毛電鉄・東武桐生線・わたらせ渓谷鉄道のクロスポイント。



▲のどかな風景。



▲渡良瀬川を渡る。

車止めの美学

APPEND

1 はじめに

去年に引き続き、「車止めの美学」を書かせてもらっております生井と申します。

私は車止めの魅力に憑りつかれ早 14 年、今まで車止めの魅力、美しさを他人に共有する機会は全くありませんでした。去年の停車場で初めて皆様にご紹介した車止めの面白さを、一人でも多くの方が分かっていたいただけたのであれば、それは私としてはうれしい限りです。

しかしまだ車止めの魅力を伝えるには足りない、と思ひまして今年も執筆させていただくことにしました！今年は車止めの見た目、機能等の面からではなく、「なぜ車止めは美しいのか」という面から皆様に魅力を伝えたいと思います。



Y. Y 君撮影 上野駅の日本車両製オンレール緩衝式車止めと電気機関車

2 車止めの「美」

車止めの美しさ――それは一体どこから生まれて来るのだろうか。

そして、それはどのようにして（ごく一部の）人の心をつかむのだろうか。

車止めの「美」は、意図して作られたものではないだろう。確かに、鉄道会社はデザインを大切にすることは多くある。数多くのブルーリボン賞受賞車を輩出した小田急電鉄や、奇抜な見た目の車両を作り出した西武鉄道、それ以外にも駅や付近の町までもに「美」をもたらしている事業者は多いだろう。しかし、車止めにも「美」をもたらす会社はあるのだろうか。それをデザインしても、乗客が増えるわけでもなければ、沿線のイメージアップ、宣伝につながるわけでもない。むしろ車止めにそのような労力の使い方をするのであれば、万が一の衝突時にも安全に止まれることに尽くした方がよいはずだ。車止めの「美」は所謂「機能美」であるといえるだろう。

次のページから、彼らの「美」について部位ごとに分けて見ていこうと思う。



府中競馬正門前駅の車止め。

自然が介入することによって生まれる「美」もあるかもしれない。

A: 車止標識

車止めには欠かせないモノ。車止めが自己を車止めだと主張するもの。子供のころの通称「バッテン」。白と黒のコントラストが美しく見える。

この標識にもいくつかヴァリエーションが存在していて、オーソドックスなものは速度制限標識のようにバラストに突き刺さっているもの、豪華なものでは夜に光るもの、油圧式車止めや第二種車止めに直で貼ってあるもの…などなど。個人的には、油圧式車止めから鬼のツノのように伸びているものが好きだったり。

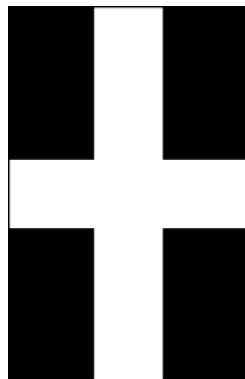
この標識の持つ幾何学的模様がやはり「美」であろう。なぜこのような形に決まったのか、なぜこの色使いなのか。それらは分からないことであるが、何か「カッコいい」と感じるようなところがあるように感じる。

彼らはあくまで「標識」であり、それ自身が体を張って衝撃を受け止め、事故被害の軽減へと役立つというわけではない。ただ、光ったり反射材がついていたりして運転士に注意を促すことによって間接的に被害の抑止には繋がっているのかもしれない。

余談 幼少期に見た狭間駅高尾方の保線基地にあった車止めには、車止標識の代わりに車両停止標識が設置されていた。なぜだろう…



上毛電鉄西桐生院駅の車止標識



車両停止標識（画像引用元：
Wikipedia）

B: 車止め装置本体

主役。多種多様な装置形態、設置場所、そしてその場の雰囲気。全国 30 万人の変態(的なものに興味を示す)鉄道ファンの皆様は、みなこの「美」に惹かれたことだろう。車止めには前作でも話した通り、4 つの種類が存在していて、それぞれ用地や設置駅の利用者数とかによってどのような種類の車止めが設置されるかが決まる。地方の過疎路線では頭端式ホームなのに第一種車止めを採用したり、逆に大手私鉄の終着駅ではそれほど利用客が多くないにもかかわらず高価な油圧式車止めが用いられていたりして、このあと降りる終着駅ではどんな車止めが待ち受けているのだろうと想像するのも面白いかもしれない。車止めそれぞれに個性があって、草をかぶっているもの、車止標識がはげかけているもの、納入されたばかりで塗装がピカピカなもの…今後は「車止め系撮り鉄」なんてものが流行るかもしれない。いや流行る。こういった「個性の美」を持っているからこそ車止めは面白いのであろう。下に自分のおすすめを紹介する。

1: 相鉄横浜駅



連結器を受け止めるものがあるのが特徴。
車止標識は壁に貼り付けされていて、
アーム型の油圧式。

2: 京王府中競馬正門前駅



君の愛車が！
いや、車ではないか…
君の愛「美」が！！

第二種+砂利+しましまの板という
合わせ技が個人的おすすめポイント。

3: 西武新宿駅



一気に三種類もの車止めを観察できて
しまうお得な駅。西武さん、いいん
ですか？

なぜこんなにも多種類の車止めを用い
ているのかは不明だが、その理由を考
えてみるのもまた面白いだろう。



一番線 日車製アーム型



二番線 日車製オンレール型

影の主演。むしろ鉄道安全を守る上ではこれらの方が重要。

そもそも、鉄道車両は日常的に車止めの衝突することを前提としていない。車両が車止めに衝突した場合、一応事故扱いになる。そういった事態を未然に防いでいるのが、上で挙げた保安装置類である。元々列車事故防止のために作られたものであったのだが、後に曲線での脱線事故防止、そして終端部防護のためと機能が拡大されていった。

終端部の保安装置の「美」といえばやはりその場での装置の挙動や地上設備であろう。有名なものを挙げるとすれば、ATS 時代の京王高尾山口駅であろうか。あの駅は地上子と呼ばれる装置によるスピードチェックが入念に行われていた。そのためいくつもの地上子が車止め前までずらっと並び、その光景は圧巻であった。それ以外にも、「ORP 15km/h」とか書かれている標識があったり、終端部専用のスピードチェックが行われることを示す標識などが設置されていたり、地上設備は皆無でも車内信号によるパターン照査が行われていたり、などなど…ある私鉄では ATC による終端防護の対策によほど自信があるのか、大都会の駅にもかかわらず第一種車止めを採用している駅が存在する。車止めへの衝突は大きな衝撃が発生し、乗客への危険性が否定できない。我々を車止めに衝突する危険からだけでなく、様々な事故から守るために今日も保安装置は運転台の上で運転士を導き続けているのである。

<宣伝>

私生井が課長を務める「BVE 課」では、様々な保安装置機器類の挙動の勉強をすることが出来ます。

ほかにも、線路の曲線や坂道、電車の性能等も一緒に勉強することができますよ。



高尾山口駅の ATS 地上子の様子。

(画像 : Wikipedia より)

3 編集後記

正直ネタがもう少なく、かなり薄い内容になったことをお許してください。。

次回は車止め写真集でもやろうかと思えます。ぶっちゃけ、車止めは語るよりも目で見た方が面白いです。2歳のころ東京駅に設置されていた車止めを1時間以上観察した人がいるんですから、間違いありません。

最後に…

また期限遅れました。すみません。



ごめん



>今年はおれじゃねーのかよっ！



はじめに

5月18日、港区教育委員会・JR東日本の高輪築堤の見学会に招待していただき、鉄研の有志で様子を見学させていただきました。それではどうぞお楽しみください！

そもそも…高輪築堤とは何？

そもそも、高輪築堤とは何なのだろうか。——それは、新橋～横浜間の鉄道建設が決定した1869（明治2）年まで遡る。一説によると、当時、^{ひょうぶしょう}兵部省（現・防衛省）から「高輪周辺の土地は国防上必要」とのお達しが入ったため、高輪海岸～品川停車場の約2.7キロは海上に築堤を建設し、鉄道を通さざるを得なかったと言われている。それが「高輪築堤」なのである。

では、なぜ高輪築堤が発掘されたのだろうか。それは2019年の4月の品川駅改良工事と11月の山手線・京浜東北線の線路切り替え工事が大きく関係している。

まず、4月の改良工事の際に石垣の一部が見つかり、既に取り壊されていると考えられていた高輪築堤の存在が確認された。更に、11月の線路切り替え工事後に試掘調査が行われ、この高輪築堤が発掘されたのである。

余談だが、11月の線路切り替えでは京浜東北線の田町行きや山手線の上野折り返しを撮影しに向いていたのだが、まさか歴史的貴重な遺跡が眠っているとはまだ知る由も無かったのである。



▲赤線は主な築堤発掘場所。ここ以外に、品川駅寄りでも発掘されている。

1869 (明治 2) 年	11 月	新橋～横浜間の鉄道建設決定
1870 (明治 3) 年	10 月	高輪築堤工事着手
1872 (明治 5) 年	5 月	品川～横浜 (現・桜木町) 間仮開業
同年	9 月	高輪築堤完成
同年	10 月	品川～横浜 (現・桜木町) 間正式開業
1876 (明治 9) 年	12 月	新橋～品川間複線化
1899 (明治 32) 年	12 月	新橋～品川間 3 線化 (築堤拡張)
1914 (大正 3) 年		品川車両基地部埋め立て工事完了

▲鉄道開通と高輪築堤の歴史年表



▲高輪築堤も国史跡になるかも…？ (読売新聞 2021 年 5 月 30 日付)

高輪築堤を見てみよう！！

見学の日は生憎の雨…。だが、一生に一度の機会かもしれない。非常に胸が高鳴る。



▲築堤全体。石垣の他に水路や橋も発見された。

これは本当に素晴らしい！およそ 150 年前の遺跡がこんなにも美しく残っているなんて…！

この上を汽車が通っていたと想像してみよう。——この築堤がどれだけ歴史的価値を持っているかよく分かるかもしれない。



▲海側の石垣。何色かの石が使われている。

▲右端の短い棒は「群杭（杭列）」。

こちらは海側の石垣。最大で 15 段確認されている。「胴木^{どうぎ}」と呼ばれる角材で土台を作り、30 度の傾斜をつけて 1 段ずつ積む「布積み」という手法で積まれている。一方で山側は石を斜めにして積んでいく「谷積み」という手法が使われている。

石垣の石をよく見ると、赤茶色や灰色、黒色など、様々な色の石が使われていることが分かる。色々と調べてみたのだが、その理由は分からなかった。



▲^{はしげた}橋桁部。下は用水路で、小さい船で行き来があったらしい。



▲拡大写真。よく見ると…？

本当に 150 年前の物とは思えない橋桁である。さて、上の写真、よく見ると手前と奥で石の断面が異なっているのにお気づきだろうか。——ではなぜ、このようになっているのだろうか。先程の年表を参考に考えてみよう。

正解は、1899 年 12 月の「新橋～品川間 3 線化」に伴う築堤拡張である。よって、手前の平らな断面の橋桁が開業当時のもの、奥でこぼこな断面の橋桁が 3 線化した時のものと分かる。また、海側と山側の石垣の積み方が異なっていたのもこれが理由である。

単線→複線→3 線と変化していったのは、人口増加による輸送力強化のためなのだろう。



▲海側の石。



▲山側の石。貝殻が付着している。



▲群杭と海側の杭。かなり太く、ずっしりとしていた。

最後に、石や杭を見させていただいた。石垣に使用されていた石には、恐らく貝殻の化石と思われるものや、貝殻そのものが付着していた。当時の生活や地理も読み取ることが出来る。150年前は海岸だったから…貝殻が見られるのももっともである。

30分程見学をさせていただき、現地見学会は終了した。

おわりに

いかがだったでしょうか。

約150年前の遺跡がこんなにも良い状態で見つかったことは本当に貴重です。

線路切り替え以前はこの上を山手線・京浜東北線が頻繁に通っていたにも関わらず、完全に壊れていないのです。当時の建設技術には脱帽です。日本が世界に誇る技術だとも言っても過言では無いと思います。

また、高輪築堤や当時の鉄道についてもっと知りたいという方は、ぜひ高輪図書館や鉄道歴史展示室、港区郷土資料館へ足を運んでみてはいかがでしょうか。

最後までお読みいただきありがとうございました。

<参考文献>

- ・「高輪築堤」現地見学会資料（当日配布されたもの）
- ・学芸員さんのお話
- ・Google Earth <https://earth.google.com/web/>

<追記>

8月23日、何と高輪築堤が明治の文明開化の象徴として新たに国の史跡に指定されることが決定しました！！これは本当に嬉しいです！！

今後は既に史跡に指定されている「旧新橋停車場跡」に「高輪築堤跡」を追加し、「旧新橋停車場跡および高輪築堤跡」となるようです。

★ご当地メロディーを研究してみよう★

高2 奥村 匠生

1. ご当地メロディーとは？

ご当地メロディーとは、その駅が所属する地域に関係のある曲が発車メロディーや接近メロディーになっているものを指します。今回は主に首都圏のご当地メロディーについてみていきましょう。

2. ご当地メロディーについての歴史

「ご当地メロディー」というものを最近よく耳にしますが、なぜ使われ始めたのか、またこの駅で最初に使われたのかという疑問が以前からあり、今回はご当地メロディーに関する歴史について説明したいと思います。

ご当地メロディーに関する歴史の前に発車メロディーの歴史について説明したいと思います。発車メロディーは1970年代ごろから大手私鉄で使われ始めました。国鉄・JRではもともと金属製のベルや電子音のベルが使われていました。しかしその評判が悪かったため発車ベルが廃止されていき、1989年3月ヤマハで新しく開発された発車メロディーが新宿駅・渋谷駅で使用が開始され、徐々にいろいろな駅で使用されることになりました。

こうしてだんだん発車メロディーが使用されていく中1990年代後半にその地域を曲で知ってもらいたいというその地域の人の思いがあり、少しずつご当地メロディーが採用されていくことになりました。地方では以前から使われていたところもあったそうですが、首都圏で一番初めに採用されたのは1997年2月に使用が開始された、JR京浜東北線蒲田駅の蒲田行進曲です。

3. JR 東日本（首都圏）のご当地メロディーの使用状況

JR 東日本（首都圏）でも最近多くのご当地メロディーが使われ始めましたが、どの路線で一番多くご当地メロディーが使われているのか気になったので、考察していきたいと思っています。JR 東日本（首都圏）の全路線を考察するのは少し大変なのでご当地メロディーが沢山使用されているような路線に絞っていきましょう。沢山使用されていると予想した路線は京浜東北・根岸線、埼京線、常磐線（上野～勝田）、高崎線（大宮～高崎）、中央線快速（東京～高尾）、東海道線、南武線、山手線、横浜線（八王子～東神奈川）、両毛線です。それではこの10路線のどの駅でどのような発車メロディーが使われていて（2021年8月時点）、それがご当地メロディーであるかどうか、またご当地メロディーが使われている駅の割合や使われている駅の数がどれくらいなのかについてみていきたいと思っています。

① 京浜東北・根岸線

駅名	発車メロディー（大宮方面）	発車メロディー（大船方面）	ご当地メロディーが使われているのか
大宮		Vamos Ardiya 希望のまち	●
さいたま新都心	希望のまち	JR-SH5-3	●
与野	希望のまち	JR-SH5-3	●
北浦和	希望のまち	JR-SH5-3	●
浦和	希望のまち	Keep On Rising	●
南浦和	春	mellow time	×
蕨	春	教会の見える駅	×
西川口	春	mellow time	×
川口	せせらぎ	教会の見える駅	×
赤羽	春	mellow time	×
東十条	春	mellow time	×
王子	シンコペーション	mellow time	×
上中里	春	mellow time	×
田端	春 NewVer	教会の見える駅	×
西日暮里	春 NewVer	教会の見える駅	×
日暮里	春 NewVer	教会の見える駅	×
鶯谷	春 NewVer	教会の見える駅	×
上野	ベル	ベル	×
御徒町	春 NewVer	教会の見える駅	×
秋葉原	線路の彼方	cappuccino	×
神田	春 NewVer	教会の見える駅	×
東京	JR-SH5-1	JR-SH5-1	×
有楽町	JR-SH5-1	JR-SH5-1	×
新橋	JR-SH1-1	JR-SH1-1	×
浜松町	スプリングボックス	メロディー	×
田町	スプリングボックス	メロディー	×
高輪ゲートウェイ	フラワーショップ	恋の通勤列車	×
品川	チャイム	おはよう	×
大井町	四季・春 第1楽章	四季・秋 第3楽章	×

大森	春	高原	✕
蒲田	蒲田行進曲	蒲田行進曲	●
川崎	春	高原	✕
鶴見	Water Crown	Verde Rayo	✕
新子安	Water Crown	Verde Rayo	✕
東神奈川	Verde Rayo	Water Crown	✕
横浜	Water Crown	Verde Rayo	✕
桜木町	線路は続くよどこまでも	線路は続くよどこまでも	●
関内	熱き星たちよ	熱き星たちよ	●
石川町	Water Crown	Verde Rayo	✕
山手	Water Crown	Verde Rayo	✕
根岸	JR-SH4-1	JR-SH3-1	✕
磯子	Verde Rayo	Water Crown	✕
新杉田	JR-SH4-1	JR-SH3-1	✕
洋光台	JR-SH4-1	JR-SH3-1	✕
港南台	Water Crown	Verde Rayo	✕
本郷台	Water Crown	Verde Rayo	✕
大船	Water Crown		✕

※ご当地メロディーが使われているのかの●、✕は

●：使用されている ✕：使用されていない

です。(ほかの路線も同様)

上の表から京浜東北・根岸線は 47 駅中 8 駅 (約 17%) ご当地メロディーが使われていることがわかります。

② 埼京線

駅名	発車メロディー (大宮・川越方面)	発車メロディー (大崎・新木場・海老名方面)	ご当地メロディーが使われているのか
大宮	コーラルリーフ	新たな季節	✕
北与野	コーラルリーフ	新たな季節	✕
与野本町	コーラルリーフ	新たな季節	✕
南与野	コーラルリーフ	新たな季節	✕
中浦和	コーラルリーフ	新たな季節	✕
武蔵浦和	コーラルリーフ	新たな季節	✕

北戸田	コーラルリーフ	ああ わが戸田市	●
戸田	コーラルリーフ	ああ わが戸田市	●
戸田公園	コーラルリーフ	ああ わが戸田市	●
浮間舟渡	せせらぎ	高原	×
北赤羽	せせらぎ	高原	×
赤羽	せせらぎ	高原	×
十条	せせらぎ	高原	×
板橋	せせらぎ	高原	×
池袋	高原	mellow time	×
新宿	夏色の時間	mellow time	×
渋谷	JR-SH3-1	JR-SH1-1	×
恵比寿	第三の男	第三の男	●
大崎	小川のせせらぎ	ホリデイ	×

上の表から埼京線は 19 駅中 4 駅（約 21%）ご当地メロディーが使われていることがわかります。

③ 常磐線快速（上野～勝田）

駅名	発車メロディー（上野・品川方面）	発車メロディー（勝田・仙台方面）	ご当地メロディーが使われているのか
上野	see you again	遠い青空 あゝ上野駅	●
日暮里	sunrise	線路の彼方	×
三河島	春 NewVer	教会の見える駅	×
南千住	春	春	×
北千住	常磐 3 番 常磐 2 番	陽だまり	×
松戸	せせらぎ SF10-68	春風 SF10-68	×
柏	突き進め柏	チュニジア	●
我孫子	すすきの高原 あびこ市民の歌	河童音頭 cappuccino	●
天王台	教会の見える駅	春 NewVer	×
取手	SF10-38 春 NewVer	せせらぎ 春 NewVer	×

藤代	Water Crown	Gota del Vient	✕
竜ヶ崎市	RYU とぴあ音頭 かえるの合唱	白鳥の湖 かえるの合唱	●
牛久	オー・シャンゼリゼ	グリーン・グリーン	●
ひたち野うしく	Water Crown	Gota del Vient	✕
荒川沖	風の贈り物	きらきら星変奏曲	●
土浦	風の贈り物	きらきら星変奏曲	●
神立	風の贈り物	きらきら星変奏曲	●
高浜	Water Crown	Gota del Vient	✕
石岡	ここで君を待ってる よ 石岡のお囃子	バラが咲いた	●
羽鳥	Gota del Vient	Water Crown	✕
岩間	ジェンカ	幸せなら手をたたこ う	●
友部	上を向いて歩こう	明日があるさ 幸せなら手をたたこ う	●
内原	Gota del Vient	Water Crown	✕
赤塚	Gota del Vient	Water Crown	✕
偕楽園（臨）	なし	なし	✕
水戸	大都会の雑踏の中で 聞こえるチャイム	日本庭園の水と草木	●
勝田	Gota del Vient	Water Crown	✕

※我孫子駅のあびこ市民の歌、河童音頭は期間限定

上の表から常磐線快速（上野～勝田）は 27 駅中 12 駅（約 44%）（我孫子駅をのぞいたら 11 駅（約 41%））ご当地メロディーが使われていることがわかります。

④ 高崎線（大宮～高崎）

駅名	発車メロディー（大宮・上野方面）	発車メロディー（高崎・前橋方面）	ご当地メロディーが使われているのか
大宮	Water Crown	Cielo Estrellado	✕
宮原	JR-SH4-1	JR-SH4-1	✕
上尾	上尾市歌	上尾市歌	●

北上尾	上尾市歌	上尾市歌	●
桶川	JR-SH8-1	JR-SH8-1	✕
北本	JR-SH3-1	JR-SH3-1	✕
鴻巣	HANDS-大きな手から 小さな手へー	HANDS-大きな手から 小さな手へー	●
北鴻巣	HANDS-大きな手から 小さな手へー	HANDS-大きな手から 小さな手へー	●
吹上	HANDS-大きな手から 小さな手へー	HANDS-大きな手から 小さな手へー	●
行田	夢伝説	夢伝説	●
熊谷	熊谷市歌	熊谷市歌	●
籠原	熊谷市歌	熊谷市歌	●
深谷	おねぎのマーチ	おねぎのマーチ	●
岡部	ベルの響き	ベルの響き	✕
本庄	JR-SH7-1	JR-SH7-1	✕
神保原	木々の目覚め	くるみあそび	✕
新町	秋桜	秋桜	✕
倉賀野	ベル	ベル	✕
高崎	Gota del Vient	Gota del Vient	✕

上の表から高崎線（大宮～高崎）は 19 駅中 9 駅（約 47%）ご当地メロディーが使われていることがわかります。

⑤ 中央線快速（東京～高尾）

駅名	発車メロディー（東京方面）	発車メロディー（高尾・甲府方面）	ご当地メロディーが使われているのか
東京		JR-SH1-1 JR-SH2-3	✕
神田	sunny islands	ホリデイ	✕
御茶ノ水	JR-SH2-1	JR-SH1-1	✕
四ツ谷	せせらぎ	春	✕
新宿	すすきの高原 海岸通り	木々の目覚め 小川のせせらぎ	✕
中野	JR-SH1-1	JR-SH3-3	✕
高円寺	せせらぎ	春	✕

阿佐ヶ谷	たなばたさま	たなばたさま	●
荻窪	Water Crown	Gota del Vient	✕
西荻窪	せせらぎ	春	✕
吉祥寺	twilight	すすきの高原	✕
三鷹	めだかの学校	めだかの学校	●
武蔵境	JR-SH2-3	JR-SH1-1	✕
東小金井	JR-SH2-3	JR-SH1-1	✕
武蔵小金井	さくらさくら ムーンストーン 木もれ陽の散歩道	さくらさくら	●
国分寺	電車ごっこ	電車ごっこ	●
西国分寺	一番星見つけた	一番星見つけた	●
国立	JR-SH2-3	ホリデイ	✕
立川	瞬く街並み 花のほころび	線路の彼方 美しき丘	✕
日野	古いオルゴール	海岸通り	✕
豊田	たき火	たき火	●
八王子	夕焼け小焼け	夕焼け小焼け	●
西八王子	Water Crown	Cielo Estrellado	✕
高尾	Verde Rayo 四季・春 第1楽章 四季・秋 第3楽章 Water Crown	Verde Rayo 四季・春 第1楽章 四季・秋 第3楽章	✕

上の表から中央線快速（東京～高尾）は24駅中7駅（約29%）ご当地メロディーが使われていることがわかります。

⑥ 東海道線

駅名	発車メロディー（東京・上野方面）	発車メロディー（熱海・沼津方面）	ご当地メロディーが使われているのか
東京	ベル	ドリーム・パーク	✕
新橋	陽だまり	春風	✕
品川	鉄道唱歌 遊園地のある駅 SF10-68	鉄道唱歌	●

	ナイスガイ		
川崎	上を向いて歩こう	上を向いて歩こう	●
横浜	JR-SH1-1	JR-SH2-3	×
戸塚	Gota del Vient	Cielo Estrellado	×
大船	Gota del Vient	Cielo Estrellado	×
藤沢	東海道 3 番	東海道 4 番	×
辻堂	浜辺の歌	浜辺の歌	●
茅ヶ崎	希望の轍	希望の轍	●
平塚	たなばたさま	たなばたさま	●
大磯	Water Crown	Cielo Estrellado	×
二宮	朧月夜	朧月夜	●
国府津	Water Crown	Gota del Vient Cielo Estrellado	×
鴨宮	Water Crown	Cielo Estrellado	×
小田原	お猿のかごや	お猿のかごや	●
早川	Water Crown	Gota del Vient	×
根府川	Water Crown	Gota del Vient	×
真鶴	Water Crown	Gota del Vient	×
湯河原	Gota del Vient	Water Crown	×
熱海	JR-SH5 JR-SH5-1 Water Crown	Water Crown JR-SH5	×

上の表から東海道線は 21 駅中 7 駅（約 33%）ご当地メロディーが使われていることがわかります。

⑦ 南武線

駅名	発車メロディー（川崎方面）	発車メロディー（立川方面）	ご当地メロディーが使われているのか
川崎		川崎市歌	●
尻手	JR-SH2	JR-SH5	×
矢向	JR-SH2	JR-SH5	×
鹿嶋田	dance on	sunny islands	×
平間	JR-SH2-1	JR-SH5-1	×
向河原	JR-SH2-1	JR-SH5-1	×

武蔵小杉	ナンバーワン野郎	ナンバーワン野郎	●
武蔵中原	FRONTAL2000	FRONTAL20000	●
武蔵新城	JR-SH2-1	JR-SH5-1	×
武蔵溝ノ口	近郊地域 19 番	近郊地域 19 番	×
津田山	ホリデイ	遠い青空	×
久地	ホリデイ	遠い青空	×
宿河原	夢をかなえてドラえもん	すいみん不足	●
登戸	きてよパーマン ドラえもんのうた	ぼくドラえもん	●
中野島	ホリデイ	遠い青空	×
稲田堤	ホリデイ	遠い青空	×
矢野口	稲城繁盛節	稲城繁盛節	●
稲城長沼	ホリデイ 春待ち風	浜千鳥	×
南多摩	春待ち風	浜千鳥	×
府中本町	twilight	星空の下	×
分倍河原	春待ち風	浜千鳥	×
西府	春待ち風	浜千鳥	×
谷保	春待ち風	浜千鳥	×
矢川	春待ち風	浜千鳥	×
西国立	春待ち風	浜千鳥	×
立川	春待ち風 mellow time		×

上の表から南武線は 26 駅中 6 駅（約 23%）ご当地メロディーが使われていることがわかります。

⑧ 山手線

駅名	発車メロディー（内回り）	発車メロディー（外回り）	ご当地メロディーが使われているのか
大崎	遊園地のある駅 海の駅	教会の見える駅 SF10-38	×
五反田	JR-SH2-3	Cielo Estrellado	×
目黒	Water Crown	dance on	×

恵比寿	第三の男	第三の男	●
渋谷	花のほころび	小川のせせらぎ	×
原宿	原宿 a	原宿 b	●
代々木	春	せせらぎ	×
新宿	新たな季節	twilight	×
新大久保	ベル	ベル	×
高田馬場	鉄腕アトム	鉄腕アトム	●
目白	春	せせらぎ	×
池袋	メロディー せせらぎ	スプリングボックス	×
大塚	春	せせらぎ	×
巣鴨	春	せせらぎ	×
駒込	さくらさくら	さくらさくら	●
田端	春	せせらぎ	×
西日暮里	春	せせらぎ	×
日暮里	春	せせらぎ	×
鶯谷	春	せせらぎ	×
上野	ベル	ベル	×
御徒町	春	せせらぎ	×
秋葉原	小川のせせらぎ	スプリングボックス	×
神田	せせらぎ	せせらぎ	×
東京	JR-SH3-3	JR-SH3-3	×
有楽町	JR-SH2-1	JR-SH2-1	×
新橋	Gota del Vient	Gota del Vient	×
浜松町	せせらぎ	せせらぎ	×
田町	せせらぎ	せせらぎ	×
高輪ゲートウェイ	スイートコール	キッズステーション	×
品川	せせらぎ	海の駅	×

上の表から山手線は 30 駅中 4 駅（約 13%）ご当地メロディーが使われていることがわかります。

⑨ 横浜線（八王子～東神奈川）

駅名	発車メロディー（東 神奈川・大船方面）	発車メロディー（八 王子方面）	ご当地メロデ ィーが使われ ているのか
----	------------------------	--------------------	---------------------------

東神奈川	窓の花飾り	窓の花飾り 木もれ陽の散歩道	✕
大口	Water Crown	Verde Rayo	✕
菊名	Water Crown	Verde Rayo	✕
新横浜	Water Crown	Verde Rayo	✕
小机	We are F・Marinos	We are F・Marinos	●
鴨居	Water Crown	Verde Rayo	✕
中山	Water Crown	Verde Rayo	✕
十日市場	Water Crown	Verde Rayo	✕
長津田	Water Crown	Verde Rayo	✕
成瀬	Water Crown	Verde Rayo	✕
町田	Water Crown	Verde Rayo	✕
古淵	Water Crown	Verde Rayo	✕
淵野辺	銀河鉄道 999	銀河鉄道 999	●
矢部	Water Crown	Verde Rayo	✕
相模原	Water Crown	Verde Rayo	✕
橋本	Verde Rayo	Water Crown	✕
相原	遠い青空	春待ち風	✕
八王子みなみ野	Verde Rayo	Water Crown	✕
片倉	JR-SH2-3	JR-SH2-3	✕
八王子	夕焼け小焼け	夕焼け小焼け	●

上の表から横浜線（八王子～東神奈川）は 20 駅中 3 駅（約 15%）ご当地メロディーが使われていることがわかります。

⑩ 両毛線

駅名	発車メロディー（新前橋・高崎方面）	発車メロディー（小山方面）	ご当地メロディーが使われているのか
新前橋	星空の下	sunrise	✕
前橋	チューリップ	チューリップ	●
前橋大島	JR-SH1-1	JR-SH1-1	✕
駒形	JR-SH1-3	JR-SH1-3	✕
伊勢崎	ジュピター	通勤ステップ	✕
国定	なし	なし	✕
岩宿	なし	なし	✕

桐生	八木節	八木節	●
小俣	なし	なし	×
山前	なし	なし	×
足利	渡良瀬橋	渡良瀬橋	●
あしかがフラワーパーク	Fine Day	Fine Day	●
富田	ベル	ベル	×
佐野	キッズステーション	海辺の散歩	×
岩舟	なし	なし	×
太平下	なし	なし	×
栃木	栃木市民の歌～明日への希望～	栃木市民の歌～明日への希望～	●
思川	なし	なし	×
小山	Water Crown		×

上の表から両毛線は 19 駅中 5 駅（約 26%）ご当地メロディーが使われていることがわかります。

⑪ ランキング

①～⑩の結果を踏まえたうえでご当地メロディーが使われている駅数とその割合の上位 3 路線はこのようになります。

順位	駅数ランキング	割合ランキング
1 位	常磐線快速（上野～勝田） 12 駅	高崎線（大宮～高崎） 約 47%
2 位	高崎線（大宮～高崎） 9 駅	常磐線快速（上野～勝田） 約 44%
3 位	京浜東北・根岸線 8 駅	東海道線 約 33%

こう見るとご当地メロディーが沢山使われている路線では約半分の駅にご当地メロディーが使われていることがわかりました。

⑫ その他の主なご当地メロディー（常時）

駅名	ご当地メロディーが使用されている路線	使用されているご当地メロディー
赤羽	湘南新宿ライン	俺たちの明日 今宵の月のように
伊東	伊東線	みかんの花咲く丘
宇佐美	伊東線	みかんの花咲く丘
宇都宮	宇都宮線 日光線	カリフォルニア・シャワー

海浜幕張	京葉線	We Love Marines
笠間	水戸線	ジェシカ 幸せなら手をたたこう
木更津	内房線	証城寺の狸囃子
蘇我	京葉線 内房線 外房線	Over
館山	内房線	Forever Love
新座	武蔵野線	鉄腕アトム
西国分寺	武蔵野線	国分寺市の歌
西立川	青梅線	雨のステーション
舞浜	京葉線	Zip-A-Dee-Doo-Dah It's a small world

⑬ 期間限定の発車メロディー

駅名	ご当地メロディーが 使用されている路線	使用されているご 当地メロディー	使用期間
北朝霞	武蔵野線	集まれ！踊り人	彩夏祭開催 1 カ月前から 最終日まで
南越谷	武蔵野線	阿波踊り	毎年 8 月

⑭ 現在計画中のご当地メロディー

駅名	ご当地メロディーの使用が検討されて いる路線	検討されている発車メロデ ィー
久喜 東鷲宮	宇都宮線	笑顔のまち永遠なれ
栗橋	宇都宮線	下総皖一が手掛けた童謡や 唱歌（どの曲にするかは不 明）
大船	東海道線など	松竹映画の音楽（どの曲にす るのかは不明）
稲田堤	南武線	丘を越えて

4. 東京メトロのご当地メロディーの使用状況

東京メトロは営団時代から、発車ベルが使われていました。しかし、1991 年から次第に多くの駅に発車メロディーが使用されるようになり、2012 年からその駅のある地域にちなんだ曲や、地域の町並みなどをイメージしたメロディー（いわゆるご当地メロディー）が使用されるようになりました。今回はそんなメロディーについて紹介していきたいと思います（南北線と半蔵門線はほぼ全駅ご当地メロディーなので路線ごとに紹介していきます）。

① 南北線

駅名	発車メロディー（目黒・東急目黒線方面）	発車メロディー（赤羽岩淵・浦和美園方面）	ご当地メロディーが使用されているか
目黒	ベル	車両搭載スピーカーを使用	✕
白金台	テラコッタ	銀のしずく	●
白金高輪	エメラルド・グリーン	躍動する都会	●
麻布十番	カリンの実	ミントベル	●
六本木一丁目	陽だまり	さざ波	●
溜池山王	天然水	poco a poco	●
永田町	希望の夜明け	明日への階段	●
四ツ谷	ソフィアの鐘の音	午後のひととき	●
市ヶ谷	オアシス	明るい水辺	●
飯田橋	水の戯れ	坂のある街	●
後楽園	Take Me Out to the Ball Game	Take Me Out to the Ball Game	●
東大前	銀杏の並木道	花咲く学び舎	●
本駒込	屋敷のある街	Next Step	●
駒込	ツツジ、咲く	ビスマス	●
西ヶ原	風のゆくえ	桜並木を望んで	●
王子	ノッカー	地図を広げて	●
王子神谷	いつもの駅で	小さなオルゴール	●
志茂	月は南に	時のしらべ	●
赤羽岩淵	リズムガーデン	ティー・スプーン	●

白金台～永田町…大使館が多く国際的な雰囲気です都会的なスタイリッシュさをイメージした曲が使用されております。

四ツ谷～東大前（後樂園は除く）…大学・高校・神社などが多く緑豊かな都心をイメージした曲が使用されております。

後樂園…東京ドームの最寄り駅であるため野球にちなんだ曲が使用されております。

本駒込～赤羽岩淵…江戸から近代への歴史をイメージした曲が使用されています。

② 半蔵門線

駅名	発車メロディー（渋谷・中央林間方面）	発車メロディー（押上・久喜・南栗橋方面）	ご当地メロディーが使用されているか
渋谷	ベル	ベル	✕
表参道	薫風	エントランス	●
青山一丁目	サヴァラン	朝陽のシャワー	●
永田町	今日もどこかで	黎明	●
半蔵門	てんつつ	寿式三番叟	●
九段下	センスオブワンダー	手を取って	●
神保町	ブックマーク	夕涼み	●
大手町	マーキュリー	メトロでGo!	●
三越前	お江戸日本橋	お江戸日本橋	●
水天宮前	川の辺	糸竹の道	●
清澄白河	カットグラス	万華鏡	●
住吉	深呼吸	花霞	●
錦糸町	光彩都市	五月雨	●
押上	紫電 ライブラリー 見上げる空に	スタートアップ	●

半蔵門…近くに国立劇場があるため日本の伝統芸能にちなんだ曲が使用されています。

三越前…駅からほど近い日本橋にちなんだ曲が使用されています。

③ 其他のご当地メロディー

駅名	ご当地メロディーが使われている路線	ご当地メロディー名
----	-------------------	-----------

秋葉原	日比谷線	恋するフォーチュンクッキー
浅草	銀座線	花
上野	銀座線	さくら独唱
神田	銀座線	お祭りマンボ
銀座	銀座線 日比谷線	銀座カンカン娘（銀座線） 銀座の恋の物語（日比谷線）
九段下	東西線	大きな玉ねぎの下で ～はるかなる想い～
溜池山王	銀座線	ビジネス街である溜池山王を イメージした曲
日本橋	銀座線 東西線	お江戸日本橋
乃木坂	千代田線	君の名は希望
三越前	銀座線	お江戸日本橋

5. 東急のご当地メロディーの使用状況

東急では基本は発車ベルが使われているがそんな中でも一部の駅ではその駅だけのご当地メロディーがある駅が存在します。また期間限定で流れた発車メロディーもいくつかあります。これからはこのような発車メロディーについてみていきたいと思います。

① 常時使われている発車メロディー

駅名	ご当地メロディーが 使われている路線	ご当地メロディー名
渋谷	東急東横線	Departing from New Shibuya Terminal
新丸子	東急東横線	FRONTALE RABBIT
武蔵小杉	東急東横線	轟け!青き魂
元住吉	東急東横線	FRONTALE RABBIT

② TOKYU CHRISTMAS WONDERLAND 2016 -Disney CRYSTAL MAGIC-のとき（2016年11/1～12/26）の発車メロディー

駅名	期間限定メロディー が使われていた路線	期間限定メロディー名
大井町	東急大井町線	アンダー・ザ・シー

渋谷	東急東横線	ミッキーマウス・マーチ
自由が丘	東急東横線 東急大井町線	星に願いを（東横線） ハイ・ホー（東横線） 帝国のマーチ（大井町線） スター・ウォーズ メインテーマ（大井町線）
たまプラーザ	東急田園都市線	モンスターズ・インク 君はともだち
二子玉川	東急田園都市線	夢はひそかに ビビディ・バビディ・ブー
武蔵小杉	東急東横線	フレンド・ライク・ミー ホール・ニュー・ワールド

この期間限定メロディーは全部ディズニー関連の曲です。

- ③ TOKYU CHRISTMAS WONDERLAND 2017 -Disney CRYSTAL MAGIC-のとき（2017 年 11/1～12/26）の発車メロディー

駅名	期間限定メロディー が使われていた路線	期間限定メロディー名
青葉台	東急田園都市線	君はともだち エンジン
大井町	東急大井町線	Hakuna Matata
渋谷	東急東横線	スター・ウォーズ メインテーマ
自由が丘	東急東横線	スター・ウォーズ メインテーマ
二子玉川	東急田園都市線	雪だるまつくろう Let It Go～ありのままで
武蔵小杉	東急東横線	スター・ウォーズ メインテーマ

この期間限定メロディーは全部ディズニー関連の曲です。また TOKYU CHRISTMAS WONDERLAND 2017 -Disney CRYSTAL MAGIC-以降は普段の発車メロディーや発車ベルが使われています。

6. 東武のご当地メロディーの使用状況

東武では 1991 年に初めて東武宇都宮駅に発車メロディーが導入されました。2000 年代前半までは一部の始発駅でしか発車メロディーが使われていませんでしたが、2000 年代半ばになると途中駅でも発車メロディーが使用されるようになりました。そして 2010

年ごろから次第にご当地メロディーが使用されるようになりました。これからはこのようなご当地メロディーについてみていきたいと思います。

駅名	ご当地メロディーが使われている路線	ご当地メロディー名
池袋	東武東上線	アレグロ メヌエット アレグロ・マ・ノン・トロップ
春日部	東武伊勢崎線 東武野田線	オラはにんきもの
鎌ヶ谷	東武野田線	ファイターズ讃歌
川越	東武東上線	人の優しさ・小江戸感 旅の楽しみ・期待感
川越市	東武東上線	ふるさとの思い（おかえり） 出かける人を応援
鬼怒川温泉	東武鬼怒川線	東武ワールドスクウェアテーマソング
新鎌ヶ谷	東武野田線	ファイターズ讃歌
とうきょうスカイツリー	東武伊勢崎線	「ソラカラちゃんダンス！」 ソラカラちゃんの「テーマソング」
東武動物公園	東武伊勢崎線 東武日光線	東武動物公園の歌
東武ワールドスクウェア	東武鬼怒川線	東武ワールドスクウェアテーマソング
船橋	東武野田線	オープニングカリヨン

7. 西武のご当地メロディーの使用状況

西武では1990年代後半には一部の始発駅で発車メロディーが使用されていました。その後、路線毎で発車メロディーが統一されるようになりました。しかし2008年ごろから一部の駅でご当地メロディーが使用されることになりました。これからはこのようなご当地メロディーについてみていきたいと思います。

駅名	ご当地メロディーが使われている路線	ご当地メロディー名
入間市	西武池袋線	茶つみ

大泉学園	西武池袋線	銀河鉄道 999
上井草	西武新宿線	翔べ！ガンダム
狭山市	西武新宿線	七夕さま
椎名町	西武池袋線	おれは怪物くん
新狭山	西武新宿線	コアラのマーチ CM ソング ガーナチョコレート CM ソング
西武球場前	西武狭山線	吠えろライオンズ
西武秩父	西武秩父線	旅立ちの日に
高田馬場	西武新宿線	マルコメ味噌
所沢	西武新宿線 西武池袋線	さんぽ（新宿線） となりのトトロ（池袋線）
西所沢	西部狭山線	吠えろライオンズ
練馬高野台	西武池袋線	きれいな川 楽しい場所
東村山	西武新宿線 西武国分寺線 西武園線	東村山音頭
本川越	西武新宿線	愛の季節

8. 小田急のご当地メロディーの使用状況

小田急では元々2000年以降に登場した車両に搭載している乗降促進メロディーが使用されていましたが、2006年に祖師ヶ谷大蔵駅にご当地メロディーが使用されてから徐々に他の駅にもご当地メロディーが使用されるようになりました。これからはこのようなご当地メロディーについてみていきたいと思います。

駅名	ご当地メロディーが 使われている路線	ご当地メロディー名
海老名	小田急小田原線	SAKURA
黒川	小田急多摩線	イタリア 「ニュルンベルクのマイスタージンガー」第1幕への前奏曲
狛江	小田急小田原線	水と緑のまち
渋沢	小田急小田原線	揺れる想い 負けないで

祖師ヶ谷大蔵	小田急小田原線	ウルトラセブンの歌
登戸	小田急小田原線	きてよパーマン 夢をかなえてドラえもん
本厚木	小田急小田原線	YELL
向ヶ丘遊園	小田急小田原線	はじめてのチュウ ドラえもんの歌

9. 京王のご当地メロディーの使用状況

京王では元々JR 東日本の発車メロディーで使用されていたものと同じ音楽を使用していたが、現在では自社オリジナルのメロディーが使用されるようになりました。こうした中で 2010 年代になって一部の駅にご当地メロディーが使用されるようになりました。これからはこのようなご当地メロディーについてみていきたいと思います。

駅名	ご当地メロディーが 使われている路線	ご当地メロディー名
稲城	京王相模原線	With you Victory
久我山	京王井の頭線	山のワルツ おはなしゆびさん
京王多摩川	京王相模原線	Shall We Dance?
京王多摩センター	京王相模原線	ピューロマーチ
京王八王子	京王線	ヒーロー あとひとつ
国領	京王線	西部警察メインテーマ 太陽にほえろ！のテーマ
柴崎	京王線	今日の日はさようなら
聖蹟桜ヶ丘	京王線	カントリー・ロード
仙川	京王線	おもちゃの兵隊のマーチ
高幡不動	動物園線	森のくまさん
多摩動物公園	動物園線	うさぎとかめ 序奏と獅子王の 行進曲 象
調布	京王線	ありがとう
つつじヶ丘	京王線	思い出のアルバム

飛田給	京王線	東京ブギウギ You' ll Never Walk Alone
西調布	京王線	新選組！メイン・テーマ
初台	京王新線	ガーランド・ワルツ 凱旋行進曲
布田	京王線	いつでも夢を
府中	京王線	ぶんぶんぶん
明大前	京王線	明治大学校歌

10. 京急のご当地メロディーの使用状況

京急では2008年7月に主要駅を対象に接近メロディーを募集しそれぞれの駅にあったご当地メロディーが使用されていくようになりました。これからはこのようなご当地メロディーについてみていきたいと思います。

駅名	ご当地メロディーが 使われている路線	ご当地メロディー名
青物横丁	京急本線	人生いろいろ
井土ヶ谷	京急本線	さくら
浦賀	京急本線	ゴジラのテーマ
追浜	京急本線	熱き星たちよ
金沢八景	京急本線	道
金沢文庫	京急本線	MY HOME TOWN
上大岡	京急本線	夏色
京急蒲田	京急本線	夢で逢えたら
京急川崎	京急本線	上を向いて歩こう
京急久里浜	京急久里浜線	秋桜
品川	京急本線	赤い電車
逗子・葉山	逗子線	LIFE
立会川	京急本線	草競馬
生麦	京急本線	ニューヨーク・ニューヨーク
羽田空港第1第2ターミナル	空港線	赤い電車
羽田空港第3ターミナル	空港線	パプリカ
平和島	京急本線	いい湯だな

堀之内	京急本線 京急久里浜線	かもめが翔んだ日
三浦海岸	京急久里浜線	岬めぐり
三崎口	京急久里浜線	城ヶ島の雨
港町	大師線	港町十三番地
横須賀中央	京急本線	横須賀ストーリー
横浜	京急本線	ブルーライトヨコハマ

11. ご当地メロディーに関する思いや記事を書いた感想

この記事を書いてみて、私は身近な路線にもたくさんのご当地メロディーが使われていることがわかりました。今はコロナで現地に行ってお当地メロディーを聞いたり、録音したりするのは困難ですが、行ける機会があれば、現地に出向いて実際に聞いてみたいです。

次に私のご当地メロディーに関する思いですが、まず私が今回挙げたご当地メロディーの中で一番好きなのは、茅ヶ崎駅の希望の轍のイントロバージョンです。他にも熊谷駅の熊谷市歌、JR 以外だと京急の横浜駅のブルーライトヨコハマなども好きです。ここに挙げた以外にも好きなご当地メロディーは沢山ありますしご当地メロディーが増えることにはいいことだと思いますが、ご当地メロディー以外にも好きな発車メロディーがあるのでそれは消えないでほしいと思っています。

12. 参考文献

<https://ja.wikipedia.org/wiki/発車メロディ>
http://7-pref.com/gotochi_gotochi.htm
<http://hassya.net/>
<http://kaigansansei.sub.jp/index.html>
<https://takumick.com/tobu-melody>
<https://takumick.com/odakyu-melody>
https://www.hatsumelo.com/melody_odakyu/
https://www.hatsumelo.com/melody_keio/

東横線のあれこれ

高 2A 栗田陽平

こんにちは。停車場初執筆の高 2A 栗田です。

住みたい路線ランキング上位にランクインする東横線。私はそんな東横線に馴染みがあるので東横線について書いていきたいと思います。

初執筆なので読みにくい部分もあると思いますが、最後までお読みいただけると幸いです。

1. 東横線の歩み（東急電鉄自体の歴史も含みます）

東横線の歴史は今から 95 年前の 1926 年 2 月に遡ります。東急電鉄の前身の 1 つである東京横浜電鉄の丸子多摩川駅（現在の多摩川駅）～神奈川駅（かつて反町駅～横浜駅間に存在した駅、既に廃止）が開業、目蒲線との相互乗り入れ、及び目黒駅～神奈川駅間での直通運転を開始し、続いて翌年 8 月、渋谷駅～丸子多摩川駅間が開業、渋谷駅～神奈川駅間で直通運転を開始し、路線名を「東横線」に改められました。1932 年 3 月、渋谷駅～桜木町駅間が開業し、ようやく全線で開通します。1939 年、(旧)東京横浜電鉄が目黒蒲田電鉄に合併、1942 年 5 月、小田急電鉄と京浜電気鉄道(現在の京浜急行電鉄)を合併、東京急行電鉄へと社名を変更します。

また、1935 年 2 月には急行運転を開始し、2 度ほどの休止を経て 1955 年に復活、1964 年 8 月には北千住駅～中目黒駅～日吉駅で営団地下鉄(現在の東京メトロ)日比谷線と相互直通運転を開始します。1988 年 8 月には日吉駅改良工事に伴い、相互直通運転区間が菊名駅まで延長されます。また、2001 年 3 月のダイヤ改正から特急の運転が開始され、2003 年 3 月のダイヤ改正で中目黒駅が特急の停車駅に追加されます。

2004 年 1 月末をもって、高島町駅～桜木町駅間の営業を終了し、東白楽駅～横浜駅を高架線から地下線に切り替え、反町駅と横浜駅を地下化したうえで、横浜高速鉄道みなとみらい線の元町中華街駅までの相互直通運転を開始します。さらに、2013 年 3 月、渋谷駅～代官山駅間が地下化され、東京メトロ副都心線と直通運転を開始します。それに伴うダイヤ改正が実施され、東京メトロ副都心線経由で西武線・東武線と相互直通運転を開始する一方で、約半世紀続いた日比谷線との直通運転に終止符を打つ事となりました。

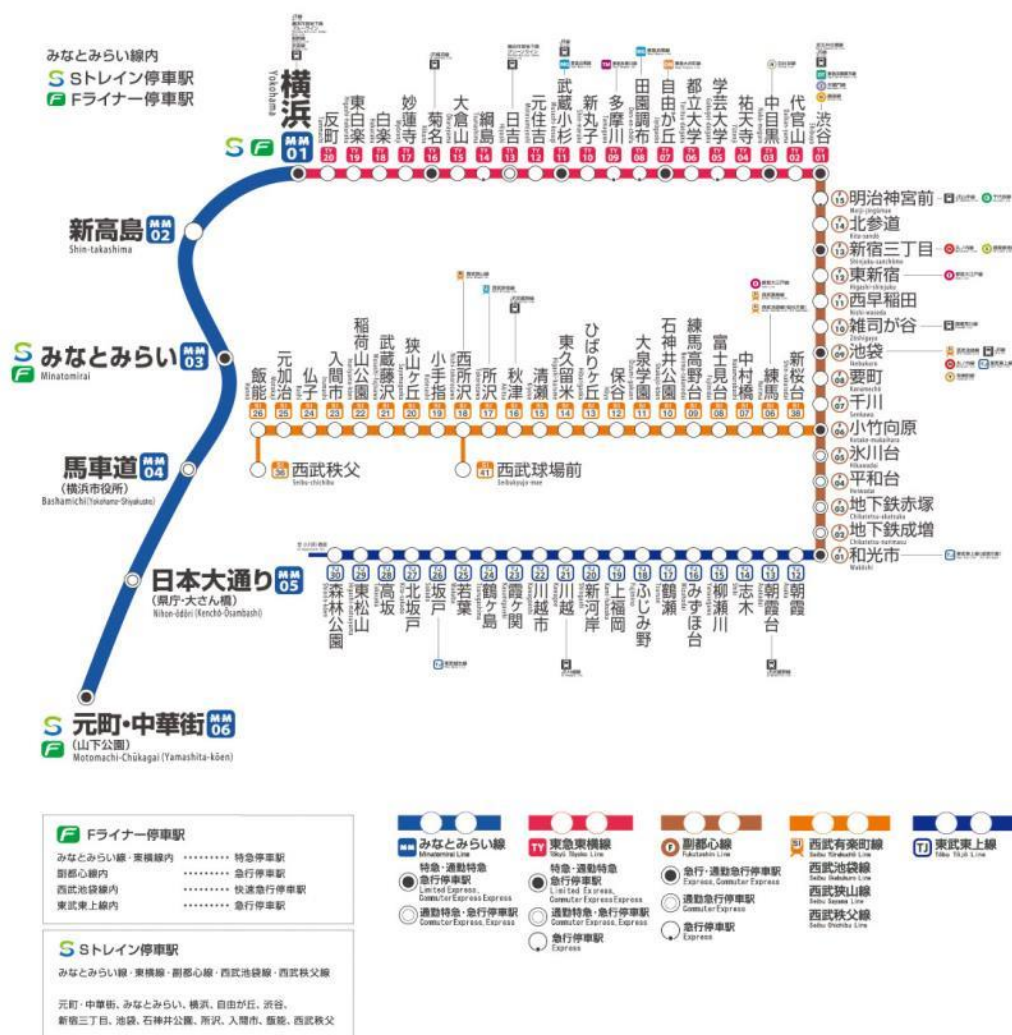
※目蒲線とは

目蒲線はかつて目黒駅と蒲田駅を結んでいた東急電鉄の路線です。

2000 年 8 月に多摩川駅を境に分割され、「目蒲線」という名称は消滅しました。

多摩川駅～蒲田駅間が多摩川線、目黒駅～多摩川駅～武蔵小杉駅(分割と同時に武蔵小杉駅まで延伸、2008 年 6 月に日吉駅まで延伸)に分割され、現在に至ります。

2.路線図



※みなとみらい線 HP より拝借

3.種別の紹介

①各駅停車

終日運転され、5000系・5050系・Y500系・7000系の8両編成の車両が運用に就きます。平日と土休日ともに日中は毎時10本程度が運転されており、元町・中華街駅発着の各停は日中、菊名駅・自由が丘駅で急行・Fライナー特急を待避し、菊名駅発着の各停は元住吉でFライナー特急の待避のみを行います。平日の朝夕ラッシュ時は元住吉駅で急行を待避する各停や、祐天寺駅で急行または通勤特急を待避する各停が存在します。土休日は元住吉駅や祐天寺駅でS-TRAINの待避を行う各駅停車も存在します。因みに、祐天寺駅の通過線は2017年3月25日より運用を開始しました。また、副都心線

との境界駅である渋谷駅で待避を行う運用も存在します。

行先は元町・中華街、横浜、菊名、日吉、元住吉、武蔵小杉、自由が丘、渋谷、新宿三丁目、池袋、小竹向原(終夜運転時のみ)、和光市、石神井公園、保谷、清瀬、所沢、小手指、飯能、志木など様々です。

②急行

特別料金不要の種別としては特急、通勤特急に続いて3番目に速く、10両編成又は8両編成で終日運用されます。

停車駅は渋谷駅、中目黒駅、学芸大学駅、自由が丘駅、田園調布駅、多摩川駅、武蔵小杉駅、日吉駅、綱島駅、菊名駅、横浜駅、みなとみらい駅、馬車道駅、日本大通り駅、元町・中華街駅です。基本的に自由が丘駅と菊名駅で各駅停車の待避を行います。一部は元住吉駅や祐天寺駅で各駅停車を追い抜く場合もあります。因みに、2駅以上連続で停車する区間が自由が丘駅～多摩川駅間の3駅、日吉駅～綱島駅間の2駅、みなとみらい駅～元町・中華街駅間の4駅と計3ヶ所あります。

副都心線内では朝夕の一部が通勤急行か急行で運用される以外は、日中は殆どの急行が各駅停車に格下げとなり、途中の東新宿駅で通勤急行か急行の待避を行いますが、東横線内では基本的に待避は行われる事はありません。そのため、日中は東新宿駅より先の急行停車駅(池袋駅・小竹向原駅・和光市駅)へ行く場合、東横線内特急電車が先に到着するという事が多くなるので注意が必要です。

行先は殆ど元町・中華街と和光市ですが、一日を通して見ると横浜、菊名、武蔵小杉、渋谷、池袋、石神井公園、保谷、所沢、小手指、飯能、志木、川越市、森林公園、小川町など多岐にわたります。

③特急・Fライナー特急・通勤特急

特別料金不要の種別としては最速の種別です。Y500系以外の10両編成のみ運用に就きます。2001年3月のダイヤ改正で湘南新宿ラインに対抗する輸送力強化の為に設定されました。Y500以外の10両編成のみ運用に就きます。停車駅は渋谷駅・中目黒駅、自由が丘駅・武蔵小杉駅・横浜駅・みなとみらい駅・元町・中華街駅です。因みに、中目黒駅は目黒区総合庁舎の移転や同駅周辺の再開発事業が進み乗降客数が増えた事と、日比谷線との乗り換えを考慮し、2003年の3月のダイヤ改正より追加されました。

一部が副都心線内各駅停車に格下げされる以外は、副都心線内では通勤急行又は急行(Fライナー急行)で運用されます。2016年3月のダイヤ改正よりみなとみらい線・東急線内特急・副都心線内急行・東武線内急行 or 西武線内快速急行の組み合わせとなる列車には”Fライナー”の愛称が付与された為、愛称無しの特急は激減しました。副都心線の小竹向原駅では西武線直通電車は有楽町線からの東武線直通電車に、東武線直通電車は有楽町線からの西武線直通電車に接続する事が多いですが、ダイヤ乱れ時には変更され

る場合があります。

通勤特急は特急停車駅に日吉駅、馬車道駅、日本大通り駅の3駅を加えた種別で2003年3月のダイヤ改正より運行を開始しました。現在では平日の朝夕ラッシュ時間帯に上下計69本運転されています。

行先としては元町・中華街、横浜、渋谷、新宿三丁目、池袋、和光市、保谷、所沢、小手指、飯能、川越市、森林公園、小川町です。日中のFライナー特急は飯能行又は小手指行と、森林公園行が15分毎に運転されています。

☆おまけ S-TRAIN☆

2017年3月25日より運行を開始し、西武40000系が運用に就きます。副都心線・東急線・みなとみらい線では初の座席指定制の列車です。平日は通勤目的の為、東京メトロ有楽町線に乗り入れ、土休日は観光目的の為、東京メトロ副都心線・東急東横線・みなとみらい線及び西武線の西武秩父駅に直通します。

列車名は、

- 通勤・通学・観光など様々なシーン「Scene」に使える
- 指定席による快適な座席「Seat」
- 直通運転による乗り換えなし「Seamless」

これらに共通する頭文字「S」に由来しています。

☆運行形態☆

平日

通勤輸送に特化した運行形態となり、小手指駅・所沢駅～豊洲駅間を西武池袋線・西武有楽町線・東京メトロ有楽町線で直通運転されます。運行本数は豊洲行2本、小手指行が5本です。豊洲行は朝のみの運転であり（新木場まで回送し、折り返し新木場始発所沢行各駅停車で運転）、小手指行はラッシュ時の運転となります。西武線内は小手指駅（下り降車のみ）・西所沢駅（下り降車のみ）・所沢駅・保谷駅・石神井公園駅・練馬駅（下り降車のみ）、有楽町線内は飯田橋駅・有楽町駅・豊洲駅のみに停車し、上りは飯田橋駅～石神井公園駅間、下りは飯田橋駅～練馬駅を挟まない乗車は出来ません。

土休日

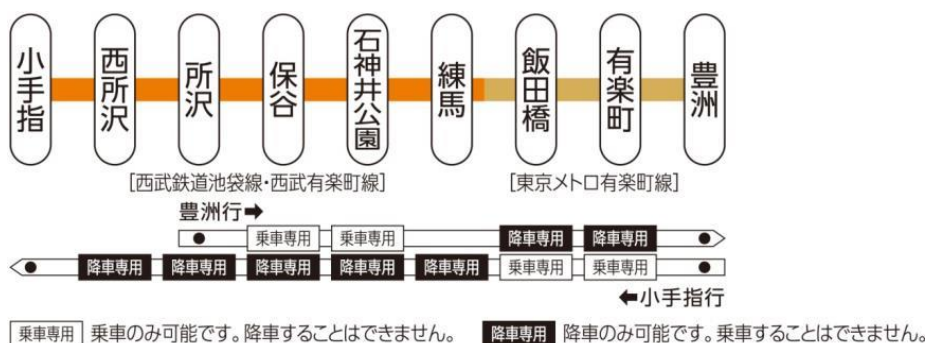
土・休日は観光輸送に特化させた運行形態となり、西武秩父駅・飯能駅・所沢駅～元町・中華街駅間を西武秩父線・西武池袋線・西武有楽町線・東京メトロ副都心線・東急東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線で直通運転されます。平日の東京メトロ有楽町線系統とは異なり、池袋駅にも停車しますが、上下線とも池袋駅との乗車は出来ず、降車のみ扱いとなります。また、みなとみらい線内・副都心線内のみの座席指定券は発売されません。

運行本数は上り元町・中華街行 2 本（西武秩父発 1 本、飯能発 1 本）、下り所沢行 1 本、飯能行 1 本、西武秩父行 1 本（全て元町・中華街発）です。（朝の上り 1 本は元町・中華街駅まで長距離回送し、折返し西武秩父行となります）。

東急線・みなとみらい線では S-TRAIN として元町・中華街駅到着後は武蔵小杉駅まで回送され、元住吉検車区に入庫し、午後に同検車区を出庫して日吉駅より元町・中華街駅まで回送される運用があります。

西武秩父行が朝、飯能駅発は午前中に、それ以外は夕方に運転されます。なお、西武秩父駅～元町・中華街間（営業キロは 113.8km）は東京メトロ直通列車の最長距離を運転する列車となります。

平日 上り：所沢→豊洲 下り：豊洲→小手指



土休日 西武秩父⇄元町・中華街

※「(副) 池袋」は副都心線池袋駅です。



4.使用車両の紹介

東急電鉄・横浜高速鉄道→東京メトロ→西武鉄道→東武鉄道の順に車両を紹介していきます。

東横線・みなとみらい線の車両は全て元住吉検車区に所属しています。

東急東横線 5000 系(田園都市線から転属)・5050 系・5050 系 4000 番台
横浜高速鉄道みなとみらい線 Y500 系

Y500 系は 2004 年 2 月、5050 系は同年 4 月、4000 番台は 2011 年 9 月より営業運転を開始した車両です。

2021 年 7 月現在、5000 系は 8 両編成×4 本、5050 系は 8 両編成×25 本、4000 番台

は 10 両編成×11 本、Y500 系は 8 両編成×6 本が所属し、活躍しています。

ここでは、5050 系の基本データを載せておきます。

基本データ

運用線区・所属：東横線（元住吉検車区所属）

営業運転開始日：2004 年（平成 16 年）4 月 1 日

在籍数：8 両編成 25 本（200 両）

保安装置：ATC-P、新 CS-ATC、T-DATC、ATO、西武 ATS、東武 ATS（TSP）

営業最高速度：110km/h

ラインカラー：桜色

種別表示器：フルカラーLED 式（鉄道車両としては世界初）

行先表示器：白色 LED 式（営業車両としては日本初）

種別・行先表示は日本語と大文字表記の英語を交互に表示。

案内表示：15 インチ（一部 17 インチ）LCD (TIP) を各ドア上に 2 台搭載。

左側はおもに CM を放映する TOQ ビジョン、右側は次駅・乗り換え案内・ドア開閉方向などを表示。

2・7 号車に車椅子スペースを設置(5177・5178F は全車両に設置されている)



↑ 通常の 5050 系



↑ 渋谷ヒカリエ開業1周年を記念して 2013 年 4 月 26 日より運転を開始した、Shibuya Hikarie 号です。

渋谷ヒカリエをイメージしたカラーリングとなっており、従来の赤×ピンク色の車両と比べるととてもかっこいいと個人的には思います。

1ヶ所にハートのマークをあしらった手すりがあり、見ると幸せになれると言われてます。僕は走り始めた頃に乗りに行って見つけた事があります。皆さんも探してみてください。はいかがでしょうか。



↑ 青ガエル 90 周年記念ラッピング



↑ SDGs トレイン『美しい時代へ号』

東横線の開業 90 周年を記念して 2017 年 9 月より行われているラッピング車両です。昔、東横線を走っていた車両をモチーフにしています。懐かしいと感じる人もいるのではないのでしょうか。当初は 1 年間の予定でしたが、現在も走り続けています。最近、関心が高まってきている SDGs をモチーフに近畿の阪急電鉄・阪神電鉄と共に東横線・田園都市線で 1 年ほど前から走り続けています。車内には SDGs が掲げる 17 の目標が詳しく書かれた広告や、映像が流れています。これに乗った人が SDGs について考えてくれる事を祈っています。

横浜高速鉄道 Y500 系

2004 年 2 月の横浜高速鉄道みなとみらい線開業及び、同線と東急東横線との相互直通運転開始に伴い、横浜高速鉄道保有の車両として製造された車両であり、8 両編成 6 本（計 48 両）が製造されました。田園都市線用の 5000 系と共通の設計であり、2003 年～2004 年にかけて導入されました。急行や各駅停車で活躍しています。車両故障など不測の事態が起こった際には代走に入った例もあります。



東京メトロ副都心線・有楽町線 7000系・10000系・17000系

7000系

有楽町線用車両として、1974年の同線開業に際し新たに製造されました。2004年（平成16年）4月の営団民営化にともない、東京メトロに継承されました。

1989年（平成元年）までに10両編成34本、計340両が製造されました。

2008年の副都心線開通に伴い、10両編成×6本、8両編成×15本となりました。更にカラーの変更も行われ、デビュー時の黄色い有楽町線カラーは消滅しました。

後述の17000系のデビューにより、置き換えは加速化、現在は10両編成×1本、8両編成×13本が所属し、活躍しています。数を減らしているの、撮影するのなら今のうちです。2022年度にはすべての7000系が17000系に置き換えられる予定です。

東横線内では全種別で活躍しています。



10000系

2008年6月に開業した副都心線における運行本数増加に対応するため、また有楽町線用の7000系の副都心線対応改造時の予備車確保のため、さらに同系列の置き換え用と

して製造されました。先頭車両の丸いデザインが印象的です。行先表示器はフルカラーLED、3色LEDの車両が存在します。2度ほど8両化され、東横線内で各駅停車の運用に就いていた事も過去にはありましたが、2021年8月現在、10両編成×36本が所属し、東横線内では優等種別として活躍しています。



17000系

有楽町線開業50周年および副都心線開業15周年に向け導入される車両で、2021年度より運転を開始した、副都心線・有楽町線用の車両としては最新型の車両です。

10000系で印象的だった先頭の丸みは無くなり、シュッとしたデザインで、グッドデザイン賞を受賞しています。

前述の7000系を2022年度中にはすべて(10両編成×6本、8両編成×15本)置き換える予定です。東横線内では全種別で活躍しています。



西武池袋線 6000系・40000系

6000系

西武池袋線と帝都高速度交通営団（現東京メトロ）有楽町線の相互直通運転用車両として 1992 年度～1998 年度までに 10 両編成×25 本が製造されました。従来の「黄色い電車」のイメージから大きく変わり、新たな西武電車の標準を作り上げました。西武では初の 10 両固定編成で、この形式が投入されて以降、西武線における日中の優等列車 10 両編成化が進みました。今では、6000 系は西武池袋線においての主力車両となっています。東横線内では優等種別として、活躍しています。



40000 系

老朽化した 9000 系の置き換えと前述の有料座席指定列車「S-TRAIN」への導入を目的に製造された車両であり、2017 年 3 月に運用を開始しました。「人にやさしい、みんなと共に進む電車」をコンセプトに開発され、2016 年度から 2019 年度にかけて 10 両編成×8 本が導入されました。2017 年にグッドデザイン賞を受賞し、デュアルシート車両とロングシート車両の 2 形式が存在し、それぞれ 0 番台、50 番台と区別されています。

東横線内では優等種別として、活躍しています。



左は 0 番台、右は 50 番台

50070 型

50070 型は有楽町線・副都心線、東横線・みなとみらい線への直通運転用として 2007 年 6 月より運用を開始しました。10 両編成×7 本が所属し、東横線内では優等種別として活躍しています。



9000 系・9050 系

東武東上線と営団（現・東京メトロ）有楽町線との相互直通運転用の地下鉄対応車両として製造された車両です。20m 級両開き 4 ドア車体、全編成が 10 両編成で、東上線のみにも所属しています。他にマイナーチェンジ型として 9050 系があり、2 つの形式合わせて 10 両編成×10 本が活躍しています。後継車両である 50070 型とともに、東上線と有楽町線・副都心線・東横線・みなとみらい線の直通運転列車で主に使用されています。



なお、東武の車両は東横線に直通している編成数がとても少ないので巡り合えたら嬉しいと個人的に思います。

5.おわりに

ここまで自分の好きな東横線を語れるだけ語ってきましたが、いかがだったでしょうか。

実は去年の春に計画していた大阪への旅行記を載せようとしたのですが、コロナの影響で断念し、旅行すら行くことができませんでした。それでも記念として停車場を書きたいという強い思いから、自分に馴染みのある東横線についての記事を書こうと決断しました。

私は生まれてから長く東横線沿線に住んでいるのですが、東横線の歴史についてはあまり詳しく知らなかったので、新しい発見も沢山ありました。

また、高2で部活を引退する前の記念という意味も含めて自分の好きな路線について語ることが出来て本当に良かったです。

さて、今注目すべきトピックと言えば、来年度に予定されている相鉄線との直通運転に向けての工事でしょう。

東急側では目黒線・東横線の2路線が直通候補として挙げられています。現時点ではどちらと繋がるかは不明ですが、個人的には東横線と繋げるとダイヤがパンクし、捌く^{さば}ことが難しくなるので、目黒線と繋がるのではないかと思います。

いずれにせよ、東急電鉄の歴史はここ数年で大きく変わろうとしている事には変わりはありません。そのようなことに注目しつつ、また新型コロナウイルスの収束を願って、ここで筆を置きたいと思います。

最後までお読みいただき、ありがとうございました。

参考文献 一覧

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

https://www.mm21railway.co.jp/info/route_map.html みなとみらい線 ホームページ

<https://ameblo.jp/gh19881226/entry-12479003158.html> Blue のブログ・アメブロ

<https://icoca0701.exblog.jp/28178800/> エキサイトブログ

<https://www.seiburailway.jp/express/s-train/about/index.html> 西武鉄道ホームページ



#中央線が好きだ

高1 中嶋隆貴



皆さんこんにちは、高 1 の中嶋です。去年は E231 系の大転配について記事にした気がしますが、今年は私の地元路線である中央線の車両を中心に上げようと思います。

まず初めにこの記事を読む際必要になりそうなことを 1 つだけ。

中央線は東京～塩尻間の中央東線と塩尻～名古屋間の中央西線に分類されます。前者は JR 東日本が、後者は JR 東海が管轄しています。今回私が取り上げるのは前者の中央東線の車両です。

今回はページの都合で路線の生い立ち等は省くので知りたければググってください。
(は?)

1 豊田車両センター

まず取り上げるのはオレンジ色の電車の所属区、豊田車両センター(以下車両センターは車セで表記)です。

豊田車セは豊田～八王子間に本所、武蔵小金井～国分寺間に武蔵小金井派出があり、所属略号はハトタ。

E233 系 0 番台が 692 両(T1-T42 H43-H59 青 460-青 467 青 660-青 669 T71)の所属、209 系 1000 番台が 20 両(T81 T82)、201 系が 1 両(Tc201-1)の合計 713 両が所属しています。

武蔵小金井派出に配置車両は無く、全車両が豊田車セ本所に配置されています。

E233 系 0 番台

中央快速線 青梅線 五日市線の主力車両である E233 系 0 番台。

2007 年のデビュー以降、10 年以上に渡り活躍しています。

昔から 103 系や 201 系などの名車と呼ばれる通勤型の新形式はまず中央線に導入してきたことから、E233 系もそのような車両に劣らないようなものを目指して開発したという逸話もあります。

2021 年 3 月ダイヤ改正時点での定期営業範囲は

- ・ 中央線東京～大月間
- ・ 青梅線立川～奥多摩間
- ・ 五日市線拝島～武蔵五日市間
- ・ 八高線拝島～高麗川間
- ・ 富士急行線大月～河口湖間

となっています。

また、諏訪湖花火大会の際に中央線小淵沢～篠ノ井線松本間での営業実績が、工場入出場や試運転の際に

- ・ 中央線大月～塩尻間
- ・ 篠ノ井線塩尻～長野間
- ・ 東海道線小田原～根府川間
- ・ 東海道貨物線蛇窪(信)～小田原間
- ・ 横須賀線武蔵小杉～逗子間
- ・ 山手貨物線田端(操)～品川間
- ・ 東北貨物線田端(操)～大宮間
- ・ 東北本線大宮～東大宮操間
- ・ 川越線大宮～南古谷間
- ・ 武蔵野線東浦和～西国分寺間
- ・ 信越線新津への入線実績があります。

定期検査は基本東京総合(以下 TK と表記)で行われますが、2021 年現在、中央快速線グリーン車導入に備え車両に対する改造も行われており、長野総合(以下 NN と表記)や大宮総合(以下 OM と表記)でもその姿を見ることができます。



209 系 1000 番台

先述したグリーン車導入改造に伴い、一時的に E233 系が不足することが見込まれたため、松戸車セより捻出され転属してきた形式です。

グリーン車が導入される直前の 2023 年度末には中央快速線から撤退することが最初から決定しており、帯色の変更程度の改造しか施されず、自動放送や半自動ドアボタンも無い上、E233 系加減速の挙動が異なるため、乗務員目線では非常に使い勝手が悪くなっているそうです。八王子支社の労働組合に当たる八王子地本が公開している資料にも「サービス低下につながるため廃車にしてほしい」という趣旨の申し入れをしたと記載されており、先が思いやられます。

2021 年 3 月現在の運用範囲は

中央線東京～高尾間

青梅線立川～宮ノ平間

のみとなっています。

また、工場入出場や試運転の際に

- ・東北本線大宮～東大宮操間
- ・東北貨物線大宮～別所信間
- ・武蔵野線別所信～国立間
- ・中央線高尾～大月間
- ・山手貨物線新宿～大崎間

の入線履歴があります。



201系0番台

1979年に試作車の900番台が、1981年に量産車の0番台が製造され、豊田車セでは2010年まで活躍していました。

最盛期には710両が豊田車セに配置されていました。引退後はほとんどが廃車解体されましたが、Tc201-1のみが豊田車セで静態保存されています。車セでの保存のため除籍はされず、同車がJR東日本で最後の車籍を残した201系となっています。(現在は倉庫として使用されているそう。)



2 松本車両センター

次に取り上げるのは主に特急型車両が在籍している松本車両センターです。松本車セは松本駅の横に設けられており、2021年8月現在、E353系が213両(S101-S120、S201-S211)、E127系が24両(A1-A12)、E257系が9両(M-111)の合計246両が配置されています。所属略号は長モトです。

E353系

2015年に量産先行車が、2017年に量産車が製造された特急用車両です。2019年までに213両が製造されました。

2018年3月ダイヤ改正までに老朽化が進んでいたE351系を、2019年3月ダイヤ改正までにE257系0番台を置き換え、中央線特急の定期列車は全列車がE353系に統一されました。

先代のE351系やE257系と比べても乗り心地は格段に向上しており、また車体傾斜装置の採用等により速度向上も実現されました。

その後はホリデー快速富士山を格上げした特急富士回遊号、中央/青梅ライナーを格上げした特急はちおうじ/おうめ号にも投入され、中央線の広い範囲で目にすることが出来ます。

現在の運用範囲は、

- ・中央線東京～塩尻間
- ・総武線千葉～御茶ノ水間
- ・篠ノ井線塩尻～松本間
- ・大糸線松本～南小谷間
- ・青梅線立川～青梅間
- ・富士急行線大月～河口湖間

となっています。

また、工場入出場や試運転の際に

- ・横須賀線逗子～蛇窪(信)
- ・大崎支線蛇窪(信)～大崎間
- ・山手貨物線大崎～田端(操)間
- ・東北貨物線田端(操)～大宮間
- ・東北本線東大宮操～上野間
- ・武蔵野線国立～別所(信)間
- ・篠ノ井線松本～篠ノ井間
- ・信越本線篠ノ井～長野間

の走行履歴があります。

また長野地本の資料によると、現在同車両の検査は NNで行っていますが、今後同車両の検査は OMに移管されとのことなので、定期的に大宮まで来ることになると考えられます。



E257系0番台

2001年から2002年にかけて154両が製造され、同線に残っていた183/189系を全車置き換えた車両です。武田菱と呼ばれる戦国武将武田氏の家紋をモチーフにしてデザインされた塗装が特徴的な車両でした。主に特急あずさ号やかいじ号や中央/青梅ライナー号、かつては湘南ライナー号にも充当されていました。しかし、先述したように2019年までに定期運用はE353系に置き換えられましたが、2021年上旬まで波動用編成として3本が中央線での活躍を続けていました。最終的には、基本編成は16本中13本がリニューアルの上伊豆方面の特急へ転用、先述した残りの3本も波動用改造の上大宮総合車両センター東大宮センターへ転属、付属編成は全車廃車解体されました。

定期時代の営業範囲は

- ・中央線東京～塩尻間
- ・篠ノ井線塩尻～篠ノ井間
- ・信越本線篠ノ井～長野間
- ・大糸線松本～南小谷間
- ・青梅線立川～青梅間
- ・総武線千葉～御茶ノ水間

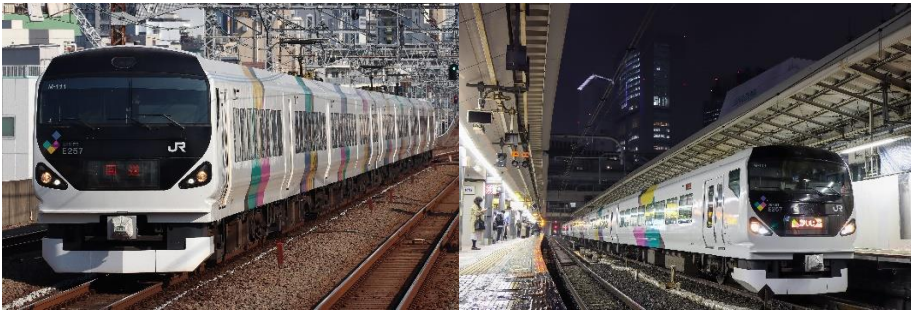
試運転や入出場、臨時列車運転の際に

- ・東海道線熱海～東京間
- ・横須賀線逗子～品川間
- ・大崎支線大崎～蛇窪(信)間
- ・山手貨物線大崎～田端(操)間
- ・東北貨物線田端(操)～大宮間
- ・上野東京ライン東京～上野間

- ・ 宇都宮線上野～宇都宮間
- ・ 日光線宇都宮～日光間
- ・ 高崎線大宮～高崎間
- ・ 上越線高崎～宮内間
- ・ 信越本線宮内～新潟間
- ・ 京葉線東京～蘇我間
- ・ 外房線千葉～菅田間
- ・ 内房線蘇我～館山間
- ・ 武蔵野線西船橋～鶴見間

等への自走での入線実績があります。

最後まで松本車両センターに残っていたのはモト M-111 編成で、同編成が 2021 年 8 月 24 日に NN へ回送され入場したことにより、松本車両センターから E257 系は全撤退、また武田菱塗装が消滅となりました。



E127 系 1000 番台

1998 年に導入され、主に大糸線で活躍している車両です。塗装は同地区の 115 系と同じ信州色が採用されました。

現在の運用範囲は

- ・ 大糸線松本～南小谷間
- ・ 信越本線長野～篠ノ井間
- ・ 篠ノ井線塩尻～篠ノ井間
- ・ 中央本線小淵沢～塩尻間、旧線含む

となっています。

ATS の関係でこの範囲より外に出ることはないようです。

3 長野総合車両センター

先ほどから何回か出てきたこの車両センター、211 系 193 両（N601-N614、N301-327、N331-N339）が所属しています。（今回は小海線の車両については割愛）
所属略号は長ナノ。

211 系

2013 年、当時中央線の普通列車の主力は 115 系でした。しかし 115 系は国鉄時代の車両で老朽化が進んでいました。そこで、209 系や E233 系の投入によって捻出された幕張車セと高崎車セ、田町車セの 211 系を転用することになりました。転用改造は OM NN AT の各総合車両センターで行われ、2015 年度までに転用改造は終了しています。当初の予定では田町車セの 211 系付属編成も転用予定でしたが、計画変更により解体されました。



なおその 211 系も製造から 30 年が経過し、また界磁添加励磁制御という古い制御システムを採用しているため E233 系による置き換えが検討されていますが、捻出元であるさいたま車セの E233 系に関しては更新工事をしながら使い続けるという方針が公表されたため、置き換えられるか不透明な状況になっています。

営業範囲は

- ・ 中央線立川～塩尻～中津川間(旧線含む)
- ・ 篠ノ井線塩尻～篠ノ井間
- ・ 信越本線篠ノ井～長野間
- ・ 大糸線松本～信濃大町間
- ・ 飯田線辰野～飯田間
- ・ 富士急行線大月～河口湖間

となっています。

その他の入線実績のある路線は文献によって書かれていることがまちまちだったので割愛させていただきます。

4 幕張車両センター

幕張車両センターは主に房総半島の車両が所属している車両センターですが、E257系500番台の一部が中央線で活躍しています。今回はそのE257のみ解説します。

中央線では主にNB-10編成～NB-12編成が活躍しています。先述した3編成は豊田車セに貸し出され専用塗装になっていました。主に臨時の富士回遊で活躍していましたが、2021年6月以降その臨時富士回遊が設定されておらず、またNB-10編成がATへ入場したため、残りの2編成も順次波動転用による5500番台化が推測されます。



(余談ですが、NB-10編成は赤、NB-11編成が灰色、NB-12は緑色の塗装が施されているのですが、一説によると189系グレードアップあずさ色から色を取ったという話があります。)

5 大宮総合車両センター

先ほどから言及しているように、幕張車セと松本車セからE257系が転入した同車セ。今後中央線での活躍が見込まれる形式の解説をしようと思います。

E257系 5000番台

先述したE257系0番台の内波動用編成は、2021年に入り順次改造されており、2021年5月にモトM-105編成改めオオOM-91編成が、8月にはモトM-107編成改めオオOM-92編成が出場し、8月に入場したモトM-111編成に関しても同様の改造が施されると推測されます。

営業に関しては2021年8月の臨時さざなみ・新宿さざなみから開始しており、今後は中央線特急への充当が見込まれます。

改造に関しては、前照灯の変更、車内棚部の貼り紙変更、車体色の変更のみにとどまっており、座席のモケット等に武田菱塗装が残存していることが確認されています。



E257 系 5500 番台

幕張車セの欄でも少し触れた 5500 番台、こちらはここ数年間波動運用の多かったマリ NB-08 編成～マリ NB-12 編成が転属対象となっています。

こちらは 2021 年 5 月に出場後、この記事執筆している 8 月までに営業運転はしておらず、どのような営業をするのかはいまだ不明ですが、ホリデー快速や特急富士回遊号等への充当が推測されます。



今回は E259 系や E231 系 0 番台、EF64 等については主な活躍線区が異なることから割愛します。

あとがき

ただの自己満記事になっちゃいましたごめんなさい。来年はちゃんと書きます。

参考文献

・ 1st-train ・ 2nd-train ・ 4 号車の 5 号車より ・ その他鉄道ニュースサイト



横浜市営地下鉄ブルーライン ～市営交通100周年おめでとう～

こんにちは。執筆 3 回目の中学 3 年の稲川です。近所でちょうど 100 周年を迎える横浜市営地下鉄があったため、書いてみました。グリーンラインはよく分からなすぎているので書いていません。例のごとく読みにくい文章だったり、間違いがあるかもしれませんが、最後まで楽しく読んでいただけると幸いです。

注意事項

- I. 情報は 2021 年 8 月現在の情報を基にしています。
- II. ダイヤは 2021 年 6 月 26 日改正のダイヤを基にしています。
- iii. 上りは湘南台→あざみ野方面、下りはあざみ野→湘南台方面を表します。

1. 大雑把な路線紹介。

横浜市営地下鉄ブルーラインは、湘南台とあざみ野を結ぶ、鉄道路線である。横浜市交通局によって運行されている。正式名称は 2 つに分かれ、湘南台駅～関内駅間は「横浜市営地下鉄 1 号線」、関内駅～あざみ野駅間は「横浜市営地下鉄 3 号線」となっている。駅は 32 駅あり、全駅に「B」のナンバリングがされている。湘南台駅は藤沢市、下飯田駅～踊場駅は横浜市泉区、戸塚駅～舞岡駅は戸塚区、下飯田駅～上大岡駅は港南区、弘明寺駅～吉野町駅は南区、阪東橋駅～桜木町駅は中区、高島町駅～横浜駅は西区、三ッ沢下町駅～片倉町駅は神奈川区、岸根公園駅～新羽駅は港北区、仲町台駅～中川駅は都筑区、あざみ野駅は青葉区に属している。

路線図→



2. 車両紹介。

運行中の車両

3000A 形

製造年…1992~93 年 製造…東急車輛 製造本数…6 両×8 編成 3241~3311 編成

新横浜~あざみ野間開業に併せて平成 4~5 年に東急車輛で製造され、1992 年 7 月 6 日より 3241 編成が運用に入り営業運転を開始した。また新横浜~あざみ野開業時は営業 1 番列車として運用され、特別装飾がなされていた。横浜市営地下鉄で初となる CTC(列車集中制御装置)、三菱製 GTO 素子を利用した VVVF インバーター、MAP-148-75V32 制御装置、3 色 LED を採用した。顔は全体的に丸みのある顔つきとなり、評価を集めた。また 1000 形に習い運転席後ろにボックスシートが採用された。沿線人口増加に伴い、混雑が進行しているため、2000 形より 30mm 拡大し 1500mm ドアとなった。なお登場時、3000 形 1 次車と呼ばれていたが、2005 年よりに行われた ATO 化改造が施された頃より、3000A 形と呼ばれ始めた。ATO・ワンマン化改造は、新羽車両基地から搬出され、東急車両で施行された。また、他形式と同じ変化として、2003 年に女性専用車・全席優先席の設置、2010 年 2 月頃にワンマン運転用のモニターを隠す黒フィルムの貼り付け、2014 年に転落防止幌の撤去、2015 年 2 月頃より快速対応の方向幕・自動放送 ROM への更新、ドア上路線図を快速対応のシールの貼り付けが行われている。屋根部のスポット溶接の亀裂や内装の劣化が見受けられ、老朽化が進行しているため A 形に大規模改修を行うことが検討されていたが、かかるコストが新型車両を導入するよりかかるため、2022 年より 3000V 形 3621~3681 編成を営業運転に投入し置き換えていくことが決まった。なお 3000V 形 3611 編成が 2017 年 4 月に導入されているのにもかかわらず、まだ置き換えは行われていない。また 2020 年 9 月頃より車内の蛍光灯が暖色のものから白色のものに変更されており、現在暖色蛍光灯を搭載している編成は、3271 編成の残り 1 編成となっている。さらに、2021 年 4 月頃より、3251,3261,3281,3301,3311 編成において中間動力車間で音のハモリが発生しており、3000A 形の中でバラエティに富んだ時期ということが出来る。



3000N 形

製造…7 編成 42 両、3321～3381 編成 製造…東急車輛
所属…3321～3371 編成 6 編成 36 両 製造年…1999 年
戸塚～湘南台開業に併せて平成 11 年に東急車輛で製造された。3000N の N は「New(新しい)」を意味する。1999 年 6 月 3 日より 3321 編成が運用に入り営業運転を開始した。また、営業運転開始時より、1998 年 10 月 10 日に誕生した横浜市交通局のキャラクター「はまりん」が大きく装飾され、「はまりん号」の装飾が施された。また 3321 編成は開業時の営業 1 番列車列車として運用され、「はまりん号」の装飾に加え、開業の特別装飾がなされていた。バブル崩壊後の登場車両であるため、1 編成当たり 8 億 8 千万円の 3000A 形よりも約 1 億円安い 7 億 7 千万円となっている。3000A 形の丸みのあるデザインを廃止、先頭車運転席後ろのボックスシートを廃止、蛍光灯カバーを廃止、ドアの室内側はステンレス無塗装、路線図とスクロール機器のシンプルな配置...などと、様々なところでコストダウンが図られている。三菱製 IGBT 素子を利用した VVVF インバーター、MAP-148-75V77 制御装置が採用された。



なお登場時、3000 形 2 次車と呼ばれていたが、2005 年よりに行われた ATO・ワンマン化改造が施された頃より、3000N 形と呼ばれ始めた。ATO・ワンマン化改造は、3000A 形同様、新羽車両基地から搬出され、東急車両で施行された。また、他形式同様、2010 年 2 月頃にワンマン運転用のモニターを隠す黒フィルムの貼り付け、2014 年に転落防止幌の撤去、2015 年 2 月頃より快速対応の方向幕・自動放送 ROM への更新、ドア上路線の快速対応化が行われている。3000N 形のみの車両の機能更新としては、2014 年ごろにバゲットシートの交換と、車内照明の LED 化が行われた。

2005 年 12 月 16 日から、3331 編成は横浜港開港 150 周年記念のラッピング車両として運行されていたが、2015 年 7 月 7 日の営業運転・翌日の検査入場を以って終了、同 8 月 8 日の試運転時は前面ラッピングだけ剥がした状態で走行した。

2011 年 11 月 1 日から 12 月 9 日まで、「はまりん号」の装飾の上に「しんりん号」の装飾が施されたことがある。三井物産フォレスト株式会社との連携で車内外に森をイメージし、車内では、森の中にいるような雰囲気を体感出来るようになっていた。

交通局がアドトレイン機能を持たせる 3000V 形 3611 編成のデビュー予定や、ラッピングの老朽化などもあり、2016 年 11 月 7 日に 3321 編成「はまりん号」の運行を終了していたが、5・6 号車のみのシールをはがした状態で、14 日まで運用されていた。現在も、他の 3000N 形よりも大きいはまりんシールを張り付けている、車体側面にシール跡が残っている、など、はまりん号時代の面影を見ることができる。

3381 編成は、2019 年 8 月 29 日 8 時 35 分の、701b 列車が踊場駅引き込み線でオーバーランを起こし車両損傷が発生、2020 年 3 月 31 日に廃車(車籍抹消)、2021 年 4 月 26 日に 3384～3386 号車の 3 両が陸送搬出、同 28 日に 3382・3383 号車の 2 両が陸送搬出され

た。3381 号車に関しては、交通局の従業員の安全意識向上のため、安全研修に活用する事が発表されている。

しんりん号の車内外



▲はまりん号時代の面影がある 3321 編成



一番左:

横浜港開港 150 周年記念ラッピング 3331 編成

右から 2 番目:

はまりん号 3321 編成

はまりんフェスタ 2012 にて

3000R 形

製造…14 編成 86 両、3391~3521 編成 製造…日本車両 製造年…2004~06 年

老朽化が進んだ 1000 形の置き換えを目的として、2004 年から 2005 年にかけて日本車輛で製造、導入された。2003 年 12 月 3 日より上永谷車両基地に陸送搬入された。その後試運転などが行われ、2004 年 3 月 28 日に関内→新羽→関内の区間で 3000R 形試乗会が行われた。そののち同 30 日に 3391 編成と 3401 編成が運用を開始し、3000R 形のデビューとなった。3000R の R は「Replace(置き換える)」を意味し、1000 形を順次置き換えた。3000N 形のデザインを参考にした上、車体には 2001 年に開発された日車ブロック工法を採用した。それにより 3000N 形まで付いていた、側面のピードは廃止となった。また、側面帯の色配置は、青色・水色・青色となっている。内装に関しては、6 両全車両に車いすスペースを設置、6 人のクロスシート間、3 人と 3 人に分けるところで手すりを設置、吊革の高さを 2 種類にするなど、バリアフリーにも対応した車両となっている。登場時、制御装置は 3000N 形全くと同じ MAP-148-75V77 が採用された。2005 年製造の 3471~3521 編成は ATO・ワンマン運転に対応していたが、2004 年に製造された 3391~3461 編成は ATO・ワンマン運転に対応していなかったため、3000A・N 形式同様、2007 年に ATO・ワンマン化改造が行われた。これらの編成のみ新



羽車両基地で行われた。

また、他形式同様、2010年2月頃にワンマン運転用のモニターを隠す黒フィルムの貼り付け、2014年に転落防止幌の撤去、2015年2月頃より快速対応の方向幕・自動放送ROMへの更新、ドア上路線の快速対応化が行われている。前照灯が電球色のHIDであったため、2015年にLED化された。さらに3000R形から登場から約15年が経過し、床下機器の劣化による故障を防ぐため、2019年頃から2020年頃にかけて制御装置の更新が行われた。3391編成の更新から始まり、3511編成の更新で終了した。三菱製ハイブリッドSIC「MAP-148-75V77A」を採用している。

利用者によりわかりやすい案内表示とするため、車外の方向幕を3000V形と同じような仕様のフルカラーLEDのものに更新、車内に関してはドア上の文字スクロール機器の案内機をLCDに交換している。現在の3000R形の車内案内表示器には、3種類混在しており、3471,3521編成が文字スクロール式、3391~3441編成が、ニュースが文字で表示される、3000V形と同じタイプのLCD、3451・3461・3481~3511編成が映像広告、運行情報、写真付きのニュースが表示される「YS-VISION」という機能のあるLCDを搭載している。いずれもLCDはNECのリースを利用している。さらに、今年度より座席モケットの交換も行われている。

[写真]3000R形とS形の車内。バリアフリーのため手すりが設置された。



3000S 形

製造…8編成 48両、3531~3601編成 製造…日本車両

所属…3541~3601編成 7編成 42両 製造年…2005~6年

1985年に登場した2000形がホームドア・ATOなどに対応できないため、この形式が製造された。2004年から2006年にかけて日本車両で製造、導入された。2005年1月24日より3531編成が上永谷車両基地に搬入された。3000S

のSは「(お客様に)満足(Satisfaction)」を意味し、2000形を置き換えた。前にも記載したが、2000形は20年ほどしか使われていなかった中で、床下などの老朽化が進んでいな



かった。そこで 2000 形の台車、連結器、補助電源装置、ブレーキ装置などを整備したうえで、搭載させた。それにより車両価格も他形式より抑えることができ、1 編成あたりの価格は 5 億 4 千万円である。車体設計・内装は 3000R 形と全く同じであるが、床下機器・外装は異なっている。外装に関して、3000R 形の前面の運転台下はステンレス剥き出しの銀色だったのに対し、3000S 形は水色で塗装された。側面帯の色配置は、水色・青色・水色となっている。

また、他形式同様、2010 年 2 月頃にワンマン運転用のモニターを隠す黒フィルムの貼り付け、2014 年に転落防止幌の撤去、2015 年 2 月頃より快速対応の方向幕・自動放送 ROM への更新、ドア上路線の快速対応化が行われている。3000R 形同様、前照灯が電球色の HID であったため、2015 年に LED 化された。その上、床下機器の劣化による故障を防ぐため、2019 年頃から 2020 年頃にかけて制御装置の更新が行われた。三菱製ハイブリッド SIC「MAP-148-75V77A」を採用している。3000S 形の車内にも、全編成に 2019 年度中に映像広告、運行情報、写真付きのニュースが表示される「YS-VISION」という機能のある LCD を搭載された。いずれも LCD は NEC のリースを利用している。内装では、(車両番号を見ない限り)3000S 形と 3000R 形が区別できない状態になっている。

2019 年 6 月 6 日 5 時 22 分頃、湘南台駅始発 532a 列車に充当されていた 3531 編成が、下飯田駅～立場駅間にて脱線した。その後 2020 年 3 月 31 日に廃車(車籍抹消)、2021 年 4 月 12 日に 3534~3536 号車の搬出、同 14 日に 3531~3533 号車の搬出が行われた。

3000V 形

製造…1 編成 6 両、3611 編成 製造…日本車両 製造年…2017 年

製造された当初、3000A 形の老朽化に伴う車両更新に伴う予備車捻出のため、この車両が製造された。しかし、更新するよりも廃車し新型車両を製造した方がかかるコストが安いことから、3000A 形の置き換え用となった。5 次車の「5」をローマ数字で表すと「V」であるため、「3000V 形」と名付けられた。3611 編成は、2016 年 12 月 17 日から 18 日にかけて甲種輸送、20 日朝に陸送で上永谷車両基地に搬入、試運転などを済ませた後に、2017 年 4 月 8 日に上永谷→あざみ野で試乗会、9 日より営業運転を開始した。



車体形状は 3000R 形以降とほぼ同じであるが、前照灯を釣り目にしている。車体前面・側面の線の配置を変更し、側面はブルーラインのラインカラーである青を基調に「ヨコハマを象徴する海を連想させるデザイン」になった。車体の横方向に伸びる水・青の線を水平線に見立て、ドアの脇にはヨットの帆をイメージしたグラデーションを配置した。これにより海に浮かぶヨットを表現し、駅ではホーム柵の上をヨットが走るイメージになるという。ドアの斜め上にはカモメも配置している。車内は床・座席モケットを青、車内の壁などを白とし、清潔感のある内装となった。室内灯は京急 2100 形と同様の間接照明・LED を採用した。連結間の扉には「赤レンガ」や「ベイブリッジ」など、横浜の観光名所をア

ピールするイラストが描かれている。前面方向幕は 3000A 形並みに大型化、側面幕は、快速運転を考慮し「次は ○○」という表示を追加している。制御装置は、ハイブリッド SIC-VVVF を用いた MAP-148-75V303 を使用している。また、1 号車湘南台寄りと 6 号車あざみ野寄りの台車には、PQ モニタリング台車を設置し安全性の向上も行っている。今後、3000A 形の置き換えで今年度中に 3621 編成が納入のうち、来年度より運行を開始し、3631~3671 編成が来年度中に納入、3681 編成が 2023 年度中に納入される予定だ。車体や台車などの部品はすべて契約済みで、車体は川崎重工が製造する予定だ。



3000V 形試乗会

~~もっと書きたいことはあるんですけどここらへんで~~

廃車済みの車両

1000 形

製造年…1971~85 年 製造…東急車輛・川崎重工・アルナ工機

製造本数…6 両×14 編成 1011~1141 編成

横浜市営地下鉄開業、上大岡~伊勢佐木長者町間の開業とともに 1972 年にデビューした。内部構体に普通鋼を使用し、車体外板にのみステンレス鋼を利用したセミステンレスとなった。主電動機は抵抗制御を採用していた。1972 年の開業に合わせ 3 両 7 編成が導入された。また 1976 年の上永谷~上大岡、伊勢佐木長者町~横浜間の開業に合わせ、追加で 1081~1141 編成の 3 両 7 編成が導入された。なお全編成が 3 両編成であったので、1977 年に需要増加のため、川崎重工業で製造された中間車 3・4 号車 2 両を 14 編成導入し 5 両化、1985 年の上永谷~舞岡、横浜~新横浜の開業に合わせアルナ工機で製造された中間車 5 号車を 14 編成分導入し、全編成が 6 両編成となった。また、すべて非冷房であったため 1989 年から 1992 年にかけて東急車輛にて冷房化などの更新が行われた。その更新後、運転席後ろにボックスシートが設けられた。その後 3000A 形・N 形の導入が行われていく中で、老朽化が進行していった。そこで車両の老朽化、ホームドア設置時規格が合わないことなどあり、2004 年から 2006 年まで 3000R 形への置き換えが行われた。置き換え中、2005 年 10 月 27 日新横浜駅下り線にて発生した主電動機ツナギ箱及び内部配線の火災が発生したこともあった。そこで 2006 年 12 月 13 日の 1141 編成ラストランを以て引退した。現在、新羽車両基地に開業時トップナンバー 1011,1012,1016 号車の 3 両と、金沢区



写真上:1011 編成

はまりんフェスタ 2012・上永谷車両基地

写真下:1051 編成

2005 年頃上永谷で撮影・父より

にある焼却工場に 1041 号車が静態保存されている。また上永谷車両基地内にある安全教育センターには、1081 号車の前面が実物大で保存されている。

2000 形

製造年…1983~4 年 製造…東急車輛 製造本数…6 両×8 編成 2151~2231 編成

上永谷~舞岡間、横浜~新横浜間の開業に併せて 1983~4 年に 6 両編成、9 本が登場した。試作車であった 2151 編成は、1983 年 12 月に上永谷車両基地に納入された。その後試運転などを経て、1984 年 6 月 21 日より営業運転を開始している。顔は営団 6000 系に近い顔となった。また地下鉄車両としては全国で初めての冷房車両である。主電動機は電機子リサイスタチョップ制御を採用



している。1000 形はセミステンレス車であったのに対し、オールステンレス車両で耐久性を高めた。2005 年時、1000 形ほど車両の老朽化は進んでい

ない中、ホームドア設置時規格が合わないことがあり、2004 年から 2006 年に 3000S 形への置き換えが行われた。なお台車、連結器、補助電源装置、ブレーキ装置、握り棒、転落防止幌などの多くの機器類やなどの設備品を整備し、再利用をし、3000S 形へ流用させた。書類上はなお交通局で必要編成数の見直しが行われ、2000 形の製造本数が 8 編成なのに対し、3000S 形の製造本数が 7 編成となっており、2161 編成は台車などを含めすべて解体された。

2. 種別

快速

ブルーラインが結ぶ主要駅間の利便性の向上として、2015 年 7 月 18 日より運転を開始した。あざみ野⇄湘南台で運行され、停車駅は、湘南台、下飯田、立場、中田、踊場、戸塚、上永谷、上大岡、関内、桜木町、横浜、新横浜、新羽、仲町台、センター南、センター北、中川、あざみ野である。平日は 10 時頃~16 時頃、土休日は 9 時 30 分頃~20 時 30 分頃まで、30 分おきに運行される。下りの快速は、新羽で新羽始発の普通湘南台行、上永谷で湘南台始発の踊場行に接続し、上りの快速は、上永谷で踊場始発の普通あざみ野行、新羽で湘南台始発の普通新羽行(終着接続)に接続する。いずれも普通車の接続を行うことで、利便性を高めている。また快速の車両の方向幕に表示される種別カラーは決まっており、赤である。

普通

始発駅から終着駅まで、すべての駅に停車する。区間は、次の区間で運行される。

- | | | |
|--------------|----------------|--------------|
| I. 湘南台⇄あざみ野 | II. 踊場⇄あざみ野 | iii. 湘南台⇄新羽 |
| IV. 湘南台⇄上永谷 | V. 新羽⇄あざみ野 | VI. 上永谷⇄あざみ野 |
| VII. 横浜→あざみ野 | VIII. 新横浜⇄あざみ野 | IX. 湘南台⇄横浜 |
| X. 湘南台→上大岡 | XI. 上大岡→あざみ野 | |

日中(快速運転時間帯)に運行されるのは、I~iii であり、30 分サイクルのパターンダイヤ

で運行される。Ⅱのうち、下りの踊場行は、上永谷 1 番線に進入し湘南台行の快速に接続、上りのあざみ野行は、上永谷 3 番線に進入し快速あざみ野行に接続する。Ⅲのうち、下りの湘南台行は、始発駅・新羽で快速から接続、上りの新羽行は終着・新羽で到着後、快速に接続する。

朝・夕方には、ⅠをメインとしてⅠ、Ⅳ、Ⅴ、Ⅵ、Ⅶ、Ⅷ、Ⅸ、Ⅹ、Ⅺが運行される。

朝・夕方に時間帯についての途中駅止まりの列車は、基本的に発車待ちは行われない。あざみ野・湘南台では、ホームを使用し、横浜では、上りホームに停車したままの状態、新横浜・上大岡・踊場・関内では、引上線を使用した停泊が行われる。また上永谷・新羽に車両基地が設けられており、車両基地から車両の出入庫が行われているほか、上永谷・新羽駅で始発に備えホームでの停泊も行われている。



1223a 普通新羽行:3000S 形 3541 編成

1213a 快速あざみ野行:3000V 形 3611 編成

回送

回送は、毎日運行される定期回送と、不定期回送がある。定期回送は、Ⅰ.上永谷車両基地⇔湘南台または踊場 Ⅱ.新羽⇔あざみ野間の、大きく 2 通りで運行され、車両の出入庫が行われる。不定期回送は、主に新羽⇔上永谷間で運行され、車両の諸事情により運行される。1000 形や 2000 形の廃車回送も行われたことがある。事故などのダイヤ乱れ時に臨時で運行されることもある。



3025a 回送: 3471 編成

3025a 回送:3291 編成

下り線を渡る

試運転

車両の重要部検査・全般検査出場、新造時の性能確認や、新人運転士の乗務員訓練のため運行される。また検査出場時の本線試運転では、横浜市交通局が検査事業を委託している東急テクノシステムの作業員が乗車する。また、2017年4月8日に行われた3611編成の試乗会には、貸切幕が存在しないため、試運転幕が用いられたことがある。



4092d:3421 編成 乗務員訓練のため試運転

3. 横浜市営地下鉄ブルーラインの歴史について。

市電の運行環境の悪化・市営地下鉄の計画

地下鉄が走る前、横浜では1904年より市電が走っていた。その登場より市民の足として親しまれていた。

時代は高度経済成長期、自動車の普及とともに渋滞が慢性化し、1960年から順次、市電軌道内での自動車の通行が認められてから、市電の定時運行を困難にし、市電の経営を悪化させ、赤字が続いていた。また、鉄道網は、横浜駅から放射状に延びており、多くの乗降客が横浜都心部に集中していた一方、郊外部では鉄道の行き届かない地域が広大に存在していた。そこで1965年「横浜の都市づくり将来計画の構想」6大事業が発表され、地下鉄の建設が発表、そして1966年に市営地下鉄の正式事業化された。その一方で、その1966年には、市電を昭和40年代に全廃することが決定した。なお6大事業発表時は、鶴見～綱島～荏田の15.6 kmと、綱島～新横浜～横浜～上大岡～長後の32 kmの2本が計画された。1967年3月7日に2号線の北幸町(現横浜駅)～山下町(横浜マリンタワー付近)、1号線の上大岡～関内の鉄道事業免許を取得した。

市営地下鉄の工事・市電の廃止

一番初めに地下鉄が開業するのは、交通渋滞が激しく、最も早期に渋滞の改善が求められた、1号線上大岡・関内のうち、上大岡～伊勢佐木長者町と決定した。伊勢佐木長者町～関内が着工しないのは、首都高速1号横羽線の延長が決まり、それとぶつからないようにするためにルートを変更しなければならなかった。1968年10月1日に横浜市立桜岡小学校校庭にて起工式を実施した。それから地下鉄を通すために、吉田新田が生まれた当時からあった派大岡川を埋立てるなど、建設工事は急ピッチで行われた。しかし、工事は吉野町付近の軟弱地盤にも泣かされたという。そこで1970年7月1日の集中豪雨で、上大岡～吉野町間3kmに大岡川の50万トン水に水没した。排水に時間がかかったために、漬かってしまった建設機械の修理に時間を要した。続く1972年9月には昭和47年台風第20号がやってきて、完成間近の伊勢佐木長者町駅に約2万立方メートルの汚水が流れ込んだ。

そんな難工事の中でも着実に開業に近づいていた横浜市営地下鉄ではあったが、伊勢佐木長者町という駅名決定に問題が発生した。もともと駅の所在地は長者町であり、隣接する

伊勢佐木町からクレームがついた。この問題はとうとう横浜市議会にまで持ち込まれて継続審議となり、約1年揉めた結果、1972年5月26日、「横浜最大の繁華街である「伊勢佐木」を駅名に入れよう」として、「伊勢佐木長者町」という駅名が決定した。

昭和40年代に全廃することが決定していた市電は、市民に惜しまれつつ1972年4月1日に全廃した。市電の車両は、横浜市電保存館や、野毛山動物園、久良岐公園公園などに保存された他は、すべて解体された。

1000形の車両搬入・市営地下鉄の開業

開業1年9ヶ月前の1971年3月16日深夜、川崎重工で製造・本牧操駅より陸送された1011編成が、蒔田駅付近の鎌倉街道の開口部より搬入された。作業予定はいつの間にか近隣住民に知れ渡っており、100人以上の市民が作業を見守ったというエピソードもある。続いて1071編成まで、搬入作業が行われた。その後、1971年3月29日より地下鉄の試運転を開始した。

1972年12月16日、横浜市営地下鉄1号線 上大岡～伊勢佐木長者町間が開業した。開業時は1011編成に「開通」と書かれた特別装飾がなされた。また1976年の開業時までは上大岡の引込線・伊勢佐木長者町での折り返し運転を行っていた。また、伊勢佐木長者町から関内間は、循環の無料バスが運行されていた。



(搬入される1011編成と、特別装飾をした1011編成(いずれも横浜市交通局 Facebook より))

1号線延伸、3号線関内～横浜開業と1000形の追加導入

1972年12月16日の1号線開業からも建設は急ピッチで行われ、1976年9月4日には、1号線の上永谷～上大岡間、伊勢佐木長者町～関内間の延伸と、3号線の関内～横浜間の開業が行われた。開業した駅は、1号線には、港南中央、上永谷と、関内で、3号線では、高島町、横浜であった。本来伊勢佐木長者町～関内間は1号線開業時に同時開業したかったと思われるが、首都高速1号横羽線の延長が決まり、それとぶつからないようにするためにルートを変更し、免許の取得が遅れたしまったことが原因であった。また、延伸に伴い、当時非冷房の1000形1081編成～1141編成(Mc1-M2-Tc6)が日本車両で製造された。これから両数増加や改造が行われることとなるが、これで1000形14編成が出そろったこととなる。

その後、需要増加のため、1974年から1975年にかけて製造された1000形の5両化が行われた。日本車両で製造された中間動力車4、5号車が導入された。1977年6月15日より5両編成の営業運転を開始した。これで4M1Tの編成となった。

また、1977年6月より上永谷車両基地が使用開始した。指令所は、1975年5月より使用

している万代町運転指令所を引き続き使用している。

1 号線の舞岡～上永谷間が延伸と 3 号線横浜～新横浜延伸、2000 形の導入

またまた建設工事は急ピッチで進み、1985 年 3 月 14 日、1 号線には、1 号線の舞岡～上永谷間の延伸、横浜～新横浜間の延伸が行われた。開業した駅は、1 号線においては、下永谷、舞岡であり、3 号線においては、三ツ沢下町、三ツ沢上町、片倉町、岸根公園、新横浜の合計 7 駅である。この 3 月 14 日は、JR のダイヤ改正に合わせた日であり、東海道新幹線「ひかり」の停車本数が 1 時間あたり 2 本となった。なお「ひかり」の停車自体は、1976 年 7 月 1 日より、1 日 1 往復のペースで始まっていた。また、増備目的で製造されていた 2000 形は、1984 年 6 月 21 日より営業運転を開始していた。当時は、地下鉄車両の初の冷房車であった。

3 号線のこの区間の計画で・着工前、計画ルートは、民有地の下をほぼ直線で通過するものであったが、地元住民の反対を受け、1974 年 9 月 11 日、3 号線建設問題発足会が発足した。これを受けて交通局は、できるだけ公道の下を通るものに変更した。実際乗車してみると、カーブの多いように感じる。

1985 年 7 月 11 日、運輸政策審議会の第 7 号答申にて、横浜市営地下鉄 1 号線の湘南台～戸塚～舞岡、3 号線新横浜～港北ニュータウン(現センター南・北付近)～あざみ野、を延伸し、日吉～高田町～港北ニュータウン～横浜線方面(中山)など、4 号線(現グリーンライン)を開業させるべきだとされた。

1 号線の戸塚～舞岡間が延伸

1985 年の延伸時、上永谷～戸塚駅までの延伸が計画されていた。しかし、戸塚駅西口の直下に駅を設置する予定であったが、西口の再開発事業が難航していたため、駅の位置を急遽変更した上、軟弱な地盤により国鉄直下の委託工事が難航した。また戸塚駅開業 100 周年となる 1987 年 5 月 24 日に開業ができるように、暫定開業に最低限必要な国鉄直下の 11m と東口バスターミナル・ラピス戸塚 2 の直下を使った、4 両分のホームを持つ仮設駅として暫定開業した。戸塚駅の開業時は、6 両編成の 2 両をドアカットして対応していた。その後、横浜市制 100 周年・横浜博覧会の会期中に間に合わせるべく急ピッチで工事が行われ、1989 年 8 月 27 日、6 両分のホームを持つ本設駅として本開業した。

2 号線計画・3 号線の区間延伸計画の中止

1988 年 10 月 3 日、横浜市議会の全員協議会で、3 号線の尾上町～山下町の建設を断念することを決定。その上 1990 年 4 月 19 日、2 号線の関内～山下町の鉄道事業免許の廃止を申請の上、許可された。これにより、同日付で横浜高速鉄道に横浜高速鉄道みなとみらい線の鉄道事業免許が発行された。そのため、関内駅の 1・3 番線ホームは、いつもは使われない、幻のホームとなり、車両の試乗会時・停泊時のみで使用される留置線という扱

いになった。

3000A 形の運転開始と 3 号線の新横浜駅～あざみ野駅が開業

1974 年より東急田園都市線の開発により大規模な宅地開発が進み、目覚ましい発展を続けてきたあざみ野にも、1993 年 3 月 18 日地下鉄が開通した。開業した駅は北新横浜、新羽、仲町台、センター南、センター北、中川、あざみ野である。これにより横浜・新横浜方面への利便性が向上し、田園都市線の混雑緩和にも貢献した。またあざみ野駅以外の駅周辺でも、センター南駅周辺では港北ニュータウンとして宅地開発やショッピングモールの建設、仲町台駅周辺では都市の郊外にあることなどを利用して宅地開発などが行われ、地下鉄の需要は大きいものだった。増備目的で東急車輛にて製造された 3000A 形の 3241 編成は 1992 年 7 月 6 日より営業運転を開始し、続いて 3311 編成までの合計 8 編成が出そろった。また開業時、3000A 形のどれかの編成に特別装飾がなされていた。(新造時期から予測すると、3311 編成と思われる)また、「地下鉄 3 号線と東急田園都市線の接続駅をあざみ野駅にする」というものは、横浜市と東京急行電鉄が 1984 年 11 月 7 日に決定していた。

3000N 形の運転開始と 1 号線戸塚～湘南台開業

1999 年 8 月 29 日、戸塚～湘南台間の踊場、中田、立場、下飯田、湘南台の 5 駅が開業した。これにより横浜市南西部の交通の便が大幅に改善され、湘南台駅での小田急との接続で戸塚・横浜方面の利便性が向上、沿線の住宅街開発も進められた。また増備目的で東急車輛にて製造された 3000N 形を 1999 年 6 月 3 日から 7 編成導入し、この日より運転を開始した。3000N 形の運転開始とともに、3321 編成には踊場～湘南台開業装飾と、新しく登場した横浜市交通局マスコットキャラクター「はまりん」の装飾がなされ、「はまりん号」として運転を開始した。

女性専用車の正式導入 2003/12/1 全席優先席の導入

2003 年 3 月 24 日、横浜市交通局では、痴漢や迷惑行為を防止する一環で、平日始発から 9 時までの全列車において、4 号車に女性専用車を試験的に導入した。その後、肯定的な意見が多く集まったため、引き続き同 7 月 1 日より正式に導入した。関東の鉄道事業者においての女性専用車の導入は、京王線に次いで 2 番目であるが、朝ラッシュにおける女性専用車の設定は初めてである。現在、女性のほか、小学生以下、身体障害者とその介護者の人も乗車できるようになっている。

2003 年 12 月 1 日より導入された全席優先席は、席を必要とする人が車両の片隅に追いやられる優先席ではなく、全席優先席としてどこでも譲ってもらえるように、という理念で設けられた。

2003/12/3 3000R 形搬入・2005/8/1 3000S 形搬入・現存車両の置き換え開始

1972 年以来運行してきた 1000 形の老朽化が進み、バリアフリー対応の 3000R 形にて置き換えることとなり、1985 年以来運行してきた 2000 形がホームドアに対応しないため、使用可能な部品を再使用の上、バリアフリーに対応した 3000S 形で置き換えることとなった。3000R 形トップナンバー3391 編成は 2003 年 12 月 3 日より上永谷車両基地に搬入された。その後試運転などが行われ、2004 年 3 月 28 日に関内→新羽→関内の区間で 3000R 形試乗会が行われた。その後、同年 3 月 30 日より 3401 編成とともに営業運転を開始している。その後、2005 年 7 月 27 日の 3521 編成の営業運転開始により 3000R 形の導入が完了した。3000S 形トップナンバー3531 編成は、2005 年 1 月 24 日に上永谷車両基地に搬入された。その後 2000 形 2201 編成からの譲渡部品などの整備や、試運転が行われたうち、2005 年 10 月 28 日より営業運転を開始した。それから、1000 形・2000 形の廃車が進み、2006 年 12 月 13 日に定期運用を離脱、同 16 日の臨時列車の 1141 編成・2161 編成のラストランをもって 1000 形・2000 形の運転は終了した。16 日の臨時列車運転後、1141・2161 編成は新羽車両基地で行われた、はまりんフェスタにおいて展示された。1000 形・2000 形全編成は、高架の新羽車両基地から地上へクレーンで運び出され、新羽車両基地隣にある敷地で、重機により解体された。

ATO 化・ホームドア稼働開始・ワンマン運転開始

横浜市交通局の市営交通 5 か年経営プランの一環によるもので、ワンマン化をすることで大幅な人件費等の経費削減が見込まれていた。ワンマン化を助ける ATO 装置も取り付けられた。簡単に言うと ATO 装置は、ボタン 1 つ押すことで自動運転が行える装置である。ワンマン化・ATO 化に対応していなかった編成には、2005 年より改造が施された。先頭車床下に ATO の装置の取り付けや、運転台にドア開閉ボタン・ATO 発車ボタンなどの取り付け、運転室にホームの状況を確認できるモニターが設置された。またホームにも、車両にホームの状況を送信できるカメラが多数設置された。3000A 形・3000N 形の ATO 化・ワンマン化改造は東急車輛で行われた。新羽車両基地より搬出・搬入されたそうだ。3000R 形のうち 2004 年に製造された 3391~3461 編成は、新羽車両基地で改造が行われた。それ以降、3471~3521 編成は登場時より ATO・ワンマン運転に対応している。2007 年 1 月 10 日より ATO 運転を開始した。また同 12 月 15 日よりワンマン運転を開始した。ホームドア設置工事は、1000 形・2000 形引退後の、2007 年 4 月 7 日のあざみ野駅より開始し、同 9 月 15 日の湘南台駅設置により完了した。ホームドアは設置された当日より稼働を開始している。ホームドアを運搬する列車には、「工事」幕が使用されていたようだ。

これにより人件費を削減したことで、横浜市交通局は黒字化した。

全席優先席廃止・ゆずりあいシート誕生

2003 年 12 月 1 日より採用していた全席優先席であるが、認知度は高いものの、全席優先

席に関する意識調査では、53.9%が反対し、反対が上回ってしまった。また車内でも「席が必要なのに譲られたことがない」という声が多かった。そこで2013年4月1日、各車両のあざみ野側に「ゆずりあいシート」を設定した。

2015/7/18 ダイヤ改正・快速運行開始

1972年開業以来、数度の延伸開業を重ねていき路線が長くなる一方、所要時間が長くなり、市民より速達性の向上についての期待や要望が寄せられるようになった。そこで平成24年度に策定した「市営交通中期経営計画」において、「快速運転の実施に向けた検討を行うこととし、現行設備の有効活用を基本とした快速運転について検討を進め、郊外部と都心部の一体化など横浜市域のバランスある発展」を目的に快速運転の予定が発表され、その後2015年7月18日より快速運転が始まることと決定した。運行開始までに、2015年2月より快速に対応した方向幕・自動放送ROMや、車内ドア上のスクロール機器・路線図も快速対応のものに変更、全編成に施行された。また5月頃より新羽⇄上永谷を往復し、快速停車駅のみ通過する快速試運転も行われた。出発式はあざみ野駅で行われ、あざみ野駅長・交通局長・担当乗務員などによりテープカットが行われた。また一番列車はあざみ野9:30発1002b列車で、当時はまりん号であった3321編成が充当された。なお、いち早く運転開始したのは9:27湘南台始発の快速あざみ野行であったが、出発式と合わせて出発した1002b列車が一番列車と言われるようになっている。

2017/3/4 ダイヤ改正・快速運転時間の拡大

2015年のダイヤ改正では、快速の運転は、平日が10時頃から16時頃まで、土休日が9時30分頃から16時頃までであったが、今回の改正により、土休日の運転時間が延長され、20時30分頃までとなった。休日の行楽帰りなどの利便性を向上している。なお平日のダイヤは変わっていない。

3531 編成脱線事故

2019年6月6日5時22分頃、湘南台駅始発532a列車に充当されていた3531編成が、下飯田駅～立場駅間、下飯田駅より132.7m走行した地点にて脱線した。この事故の原因は、保線車両用の留置線を分岐するための横取り装置が、本線上に設置されており、乗り上げていたことが原因であった。横取り装置を基に戻すのを忘れたいたと考えられる。脱線時の速度は55km/hで、非常ブレーキを投入してから76.3m走行した地点で停車した。最悪、死者は出ず、負傷者は腕の打撲を打った運転士のみであったが、車両損傷が激しいものであった。6号車から2号車までのうち8台車16軸が脱線していた。また床下機器や台車にも変形が生じ、車体にも傷ができるほどだった。事故後、JR東日本や東急などの保線員も派遣された。復旧中はすべてあざみ野⇄踊場を往復する、臨時ダイヤとなり、不通区間には横浜市交通局、神奈川中央交通、相鉄バスによる代行バスが運行された。線

路への車両復旧が終了後、10日昼に湘南台駅に10日深夜より3601編成の牽引で上永谷車両基地へ回送された。車両の返却後、車体・台車及び電機品各装置の製造業者による車両診断を行った結果、安全な運行が出来ないとの結果が出て、2020年3月31日付で廃車・登録抹消された。2年近く上永谷車両基地の9番線にて留置されていたが、2021年4月12日に3534～3536号車の3両が陸送搬出、同14日に3531～3533号車の3両が陸送搬出された。千葉の某所で解体された。

この事故を受けて、「横取り装置の定位確認」、「今後も同様の事象が発生するおそれがないかを確認・整備を行う」こと、「規程に基づき業務が遂行されていることを管理するための仕組みを構築する」ことを今後の改善の取り組みとしている。

3381 編成オーバーラン・車両損傷事故

2019年8月29日8時35分、3381編成701b列車が踊場駅引き込み線進入時に運転士が居眠り運転をし、停止目標から4.1m先に進み、踊場駅引き込み線の線路終端に衝突した。

1号車の前面が大破、1軸目と2軸目が進行方向左側に脱線、床下機器や配管の一切変形が発生した。その衝突の衝撃により2号車から6号車までにも大きな損傷が発生した。車両復旧中は、快速運転を中止し、あざみ野⇄湘南台を往復する運転となった。事故後、一番損傷のあり、脱線している3381号車を残して、3382～3386号車を牽引して上永谷車両基地へ輸送、その後3381号車は、9月8日早朝深夜、3251編成の牽引により上永谷車両基地に輸送された。その後、3531編成同様、同編成が車両・台車など電機部品の製造業者などの検査を受けた結果、修理不可能だと判明し、2020年3月31日付けで廃車・登録抹消となった。しばらくは2年近くの間、上永谷車両基地12番線に留置されていた。

2021年4月26日に3384～3386号車の3両が陸送搬出、同28日に3382・3383号車の2両が陸送搬出された。陸送された車両は、千葉の某所で解体された。また、損傷の激しい3381号車に関しては、交通局の従業員の安全意識向上のため、安全研修に活用する事が発表されている。現在、3381号車はブルーシートを被った状態で、上永谷車両基地工場2番線に留置されている。

この事故を受けて、今後の再発防止対策として、「オーバーラン防止装置の導入」「運転士の睡眠改善に向けた取組」「職場の環境改善」「仕業の見直し」を今後行うとしている。

また、これらの 2 編成が事故を起こし、運用に入れることができないため、2020 年 1 月 31 日に運用数を減少させ、ダイヤ改正を行った。オーバーラン事故時からダイヤ改正前は車両基地に予備車を置くことができなかった。



3382 号車陸送準備完了時の様子

4. 参考文献

Wikipedia

歴史で巡る鉄道全路線 横浜市交通局

横浜市交通局「横浜市営地下鉄ブルーラインの快速運転開始について」

横浜市営地下鉄開業のことを書かれていらっしゃったブログの方々

(申し訳ないのですが、多すぎて覚えていません...)

5. あとがき

最後まで読んでくださいまして、ありがとうございました。締切日に間に合わなくて、遅れて提出することになったのですが、こうして形にすることが出来たので、良かったです。地元路線で取り上げてみたこの話、交通局 100 周年、事故車両の搬出が完了...ということので書きやすいかな、と思ったので取り上げってみました。意外と過去のことを知らなくて、歴史の部分は書きにくかったような気がします。今回新しく分かったこともありました。地下鉄開業から来年で 50 周年、3000V 形 2 次車の続々導入、駅のリニューアル工事など

などで続々と進化していく横浜市営地下鉄。これからも頑張してほしいものです。



国鉄型特急 185系

定期運用を終えて

中 2 竹内 律登

2021年3月12日、ダイヤ改正に伴い、元国鉄185系電車が定期運用を終了しました。185系は1981年3月から営業運転が開始され、これまでに観光用として特急や急行運行のほか、臨時、団体専用、通勤通学客の輸送と多岐に渡り活躍してきた車両です。

富士山や海をバックに白い車体と特徴的な緑ストライプの列車が走行するシーンは、一度は目にした方も多いと思います。その、昭和➡平成➡令和と40年の長い期間を走り抜いた、首都圏最後の国鉄型電車がいよいよ引退する事となり、大きなニュースになりました。

引退を目前に、JR 東日本を始めとした企業により豪華企画や記念グッズなどが次々発表、発売される中、残念ながら新型コロナウイルスの影響を受けて一部は中止、縮小もされましたが、最終日のラストランは停車、通過駅ともに沿道に至るまで、老若男女問わず大勢のファンが見守る中で、185系は定期運行を終えました。

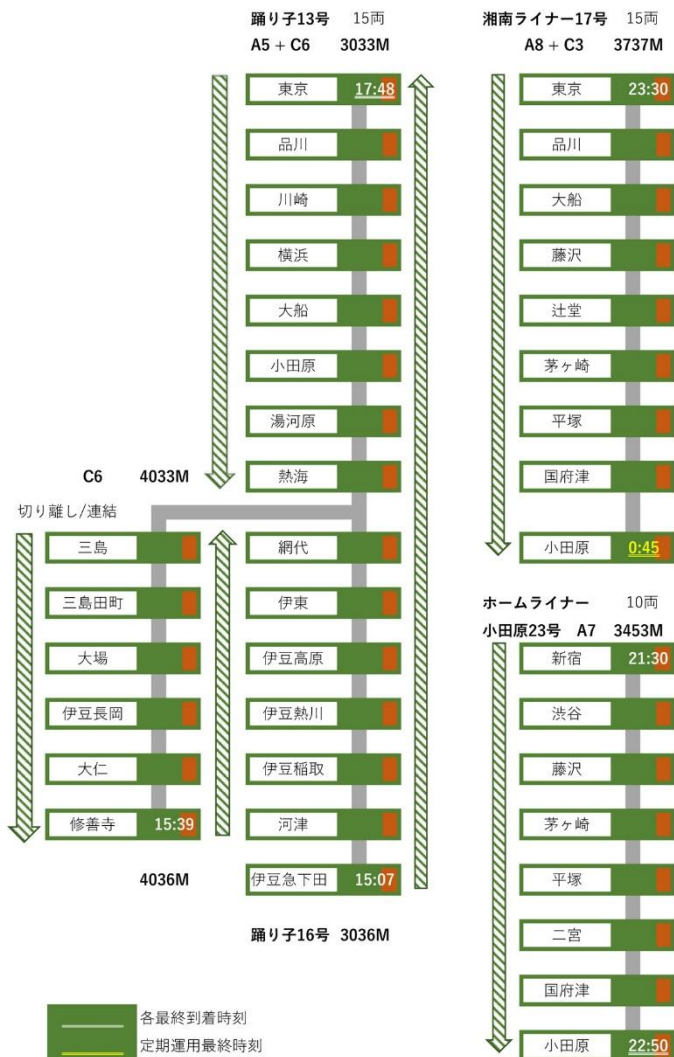
現在(2021年8月)、引退から5ヵ月が経ちましたが、185系人気は今も衰える事なく、臨時運用のツアーは発売と同時に満席となり、撮影する大勢のファンの姿が見られます。

残された車両もわずかとなる中で、185系のラストランとその後を追いかけてみようと思い



ました。今回は初原稿ですが、宜しくお願いします。

▶▶▶ラストランを振り返る



2021年2月12日は185系で運用される踊り子号のラストラン乗車指定券の発売日でした。

既に阪急交通とクラブツーリズムの団体予約枠に相当数抜かれていた事もあり、残り座席を確実に確保する為には、10時打ち^{*1}が必須な状況でした。

ラストラン当日は上下で5本の運行^{*2}を予定していましたが、11時にはほぼ全ての座席が満席となり、特に踊り子号としての大トリ、上り16号のグリーン車(伊東編成のみ2両連結)は瞬殺だったようです。

その為、3月13日は各2両ある自由席を巡って伊豆急下田や修善寺駅では長い待機列が形成されていました。連休の新幹線自由席並に混雑した様ですが、185系に代わるE257系リニューアル車では自由席を廃止、全席指定(または座席未指定券購入)となる為、ラストの自由席に乗車するのもレアだったかも知れません。

また、夜の湘南ライナー号乗車券については、乗車駅のライナー券売機にて乗車当日、発車の概ね1時間前からの販売となる為、東京駅9番線ホームは23時30分の最終運行、ライナー17号に乗車する人の列、見送りの大勢のファンとテレビの生中継も入って、深夜

にも関わらず大盛況でした。

▶▶▶ラストランを振り返る 2

2021年3月12日金曜日15時7分、伊豆急下田駅から最終の上り「踊り子16号」が発車しました。

ホーム上では駅長の挨拶の後、駅員と大勢のファンによる盛大なお見送りが行われ、発車後は上空からヘリの追走が、車窓からは伊豆箱根鉄道の社員や沿道で手を振る人々の姿が、次々と中継映像として映し出されました。

185系40年の歴史を振り返るトーク番組まで用意されるなど、著名人のような扱いです。

伊豆急下田駅から発車の10両伊東編成踊り子は、熱海駅にて先に修善寺から来ていた5両編成と連結を行います。

(先頭が修善寺編成 C6、5両＋伊東編成 A5、10両)



185系最後の連結が見られるとあって、熱海駅も大勢のファンが詰めかけていました。

【豆知識】踊り子号では、走行区間での管轄が違う為、運転士、車掌とも途中で乗務員に交代があります。

■■■■■ 修善寺編成

三島 ← 修善寺 <伊豆箱根鉄道乗務員>

熱海 ← 三島 <JR 東海乗務員>

■■■■■■■■■■ 伊東編成

伊東駅 ← 伊豆急下田駅 <伊豆急行乗務員>

東京 ← 伊東 <JR 東日本乗務員>

その為、車内ではラストランの放送も、それぞれの車掌さんによる違いが楽しめたかも知れません。

到着時刻に近づくにつれ、東京駅8番線には到着の瞬間を待ち構えるメディアとファンが続々と増えてきました。

17時51分、定刻より3分遅れで東京駅に16号が到着をする頃には、Twitter上に「185系」「ラストラン」「踊り子」などの関連ワードが続々とトレンド入りをしました。ホーム上の売店も大忙しだったようです。人気ぶりが伺えますね。

この後185系は湘南ライナー号に充当されます。





各 TV 局より

▶▶▶ラストランを振り返る 3



最終湘南ライナー17号

発車までのシーンを再現

しました

最終湘南ライナー17号の入線

/// 接近メロディー ///

アナウンス(以下A):「到着の電車は、23時30分発小田原行き、湘南ライナー17号小田原行です。湘南ライナー号として運行致します、最後の列車となります」

最終湘南ライナー17号停車

【業務放送、ライナー係員はドア扱い願います】

A:「運行開始当時より、現在停車中の列車、185系が使用されて、多くのお客様にご利用頂きました所から、1992年平成4年のダイヤ改正より、オール二階建て車両の215系が導入をされました。昭和、平成、令和と30年以上に渡り多くのお客様とともに歩みを続けて参りました。

その間には、東日本大震災や、現在のコロナ禍の状況など多くの事がございましたが、今日まで走り続ける事が出来たのは、ご利用頂きました多くのお客様のお陰です。本当にありがとうございました。来週3月15日からは新しい特急湘南がデビューを致します。えきねっとチケットレスサービスなどにより、お客様に利用しやすいサービスを実現してまいります。新しい東海道線特急にこれからどうぞご期待下さい」

/// 拍手 ///

【ライナー発車2分前です】

/// プシュー (ブレーキ調整音) ///

A:「繰り返しのお客様へのお願いとなります。

湘南ライナー号発車の際には新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、大きな声でのお見送りはご遠慮下さい。湘南ライナー発車の際には、大きな拍手、また手を振ってお見送り頂けますよう、お客様のご協力お願いを致します。」

【ライナー発車1分前です】

A:「ただいまの時刻を以て、湘南ライナー号のライナー券の発売は終了致しました。長い間のご愛顧ありがとうございました。来週からは、特急湘南がデビューを致します。引き続きのご愛顧をお願い致します」

/// ドリームパーク (9番線発車メロディー) ///

【ライナー側灯オーライ】

【ライナー側灯オーライ承知、グリーン側灯オーライ。湘南ライナー号発車致します。多くの拍手、手を振ってのお見送り、お願い致します】

/// ジリリリリリリリ (発車ベル) ///

湘南ライナー17号小田原駅に向けて発車

/// フィィィィー ~ (長音の警笛) ///

【ホーム下がって下さい。危ないですよ】

/// ウィィィン (MT54モータ音) ///

A:「どうぞ皆様、大きな拍手、また手を振ってのお見送りお願い致します」

/// フォオン (短音の警笛) ///

~~—走行中の車内で一部残念な人達の雄叫び—~~

A:「安全な撮影にご協力頂きまして、ありがとうございました」

/// フォン・フォン・フォン・フォオオオン ///

(ア・リ・ガ・トー!と聞こえた最後の警笛)

/// 大きな拍手 ///

湘南ライナー17号発車後

(お疲れ様でした！)

	特急踊り子 1981年10月のダイヤ改正より、それまで185系で運用されていた急行伊豆が格上げされ、特急踊り子が誕生した。 伊豆急下田行きの10両と修善寺行きの5両を連結した15両の長編成定期列車として毎日運転されている。他に7両+5両の12両編成や、6両+4両での10両といった臨時運用が存在した。
	湘南ライナー 1986年11月国鉄最後のダイヤ改正に、湘南・小田原地域から首都圏へ通う通勤通学の足となる着席列車として誕生した。 平日のみ朝夕の運用で、東海道線上の横浜、川崎は通過となる。全席指定席で事前にライナー券が必要。(座席は自由) 下りの大船駅以西は快速列車の運用となり、ライナー券が不要。
	おはようライナー 湘南ライナーと同じく、平日朝夕に運用される渋谷、新宿方面行きの全席着席列車。東海道貨物線経由で走行する。大船、武蔵小杉、大崎、恵比寿は通過となる。湘南ライナーでは朝夕で呼称は同じだが、おはようライナーの下りはホームライナーとなる。 下りの藤沢駅以西は快速列車の運用となり、ライナー券が不要。

もはや幕回し以外でお目にかかれない貴重幕





/// あまぎ

踊り子号の前身、急行伊豆と統合により消滅

/// はまかいじ

横浜から松本までを走行

/// 新幹線リレー号

上野に延伸される前の新幹線接続用に運用

/// 草津

上野から長野原草津口を走行

/// シュプール

スキー客用に上越白馬方面へ運行

/// 谷川

水上温泉郷への観光客輸送用に運行

▶▶▶ 185系 JR 東日本の豪華イベント企画

185系の引退に伴い、JR 東日本では2020年11月より「MEMORIAL185」と称した専用特設サイトが開設されました。車両の説明、軌跡、JR 東日本社員が自ら撮影した185系の写真展、オリジナルPV、といった豪華コンテンツに加え、「185系思い出めぐりスタンプラリー」が企画されました。更にNewDaysやJRE MALLと連携したオリジナルグッズの販売も開始されました。

記念乗車券はJR 東日本と伊豆急行各社が発売、JR 東日本版はオリジナル方向幕を付けた踊り子、湘南ライナー、草津の3セットが用意され、伊豆急行では絵葉書に硬券のセットが販売されました。

どちらもネットでの発売がメインとなりましたが、JR 東日本版は、踊り子幕、湘南ライナー幕から完売し、伊豆急行は応募多数の為、購入は抽選となりました。

また、第三弾まで用意された記念グッズは、NEW DAYSの店舗により取扱う種類が違う為、スタンプラリーさながらで集める必要がありました。

(*グッズ販売とスタンプラリーは新型コロナウイルスの影響により予定より遅れて開始)

/// JR 東日本の本気 ///

185 系デザインマスク、巾着、トートバック、方向幕ピンバッジ、方向幕ステッカー、アクリルキーホルダー、生写真、ステッカー、タオル、クリアファイル数種類、ペン、ノート、185 系ラベルミネラルウォーター純金製 185 系セット 1000 万円 (太客に購入された模様…)、走行音 CD、記念 DVD、有明ハーバーコラボ、コロンバンフルセックコラボ、崎陽軒、大船軒、祇園とのコラボで 185 系記念弁当、東京ばな奈コラボ……。以下略。コラボしすぎ。



非常に購買意欲をそそられますが、買いすぎにはご注意ください。

後日レールヤード大宮店でお話を伺った所、やはり 185 系は大人気商品だそうで、こちらでの一番人気商品はミニ方向幕との事でした。ちなみにおすすめは携帯ケースだそうです。

スタンプラリーは東京、品川、川崎、横浜、大船、小田原、湯河原、熱海、伊東、伊豆急下田、三島、修善寺の踊り子エリアで 6 駅達成となり景品のクリアファイル交換。12 駅で抽選応募の権利を獲得。更に、前橋、高崎、古河、大宮、上野の 5 駅を加えるとレア商品に抽選応募可能となっていました。青春 18 切符を活用し、2 日でコンプリートしましたが、1 日コンプは猛者を除き無理かと思われます。

▶▶▶既に廃車された編成

編成番号	廃車日	廃車回送	
A 2	2015/07/23	EF64 1031 牽引	湘南ブロック塗装のまま廃車
A 3	2021/03/25	EF64 1031 牽引	定期運行終了後初めての廃車
A 4	2016/10/04	EF64 1032 牽引	A 2 と同様
A 6	2021/06/19	自走	一部のサロ (G 車) に防弾ガラスを使用
A 8	2021/07/15	EF64 1031 牽引	湘南ライナー17 号ラストランで使用
C 3	2021/8/25	EF81 139 牽引	窓が全開出来る
B 1	2014/05/13	自走	編成単位の初の廃車
B 2	2018/08/03	自走	8 両編成は使い勝手が悪かった
B 3	2018/08/29	自走	はまかいじ専属編成
B 4	2018/09/12	自走	B 3 と同様
OM 0 1	2014/06/26	EF64 1031 牽引	OM編成のトブナン

OM02	2014/05/29	EF64 1030 牽引	OM05の一週間後に廃車
OM03	2020/12/24	自走長野疎開後廃車	シングルアームパンタを生かせず廃車
OM05	2014/05/22	EF64 1030 牽引	編成単位で2番目の廃車
OM06	2014/06/20	EF64 1030 牽引	7両中3両をOM07へ組込み
OM07	2015/05/26	EF64 1031 牽引	OM編成では珍しい10両
OM09	2021/04/01	EF64 1032 牽引	一番お世話になりました

A編成はサロ（グリーン）が連結された仕様であり、団体臨時などにはほぼ使用されず、順次廃車に回されました。**B**編成は「はまかいじ」等の運用終了に伴い、余剰車両分が廃車に回されました。**C**編成は4両のC7を除き臨時運用にはついていませんが、現時点では留置されています。**OM**編成は03・04・08・09編成を除き、高崎線特急の運用を651系1000番台に譲り、余剰に。



A6編成とB編成はPS24形のパンタグラフを採用しており、長野の狭小トンネルに対応。自走にて廃車回送されました。OM03編成は唯一のシングルアームパンタ搭載車両で、こちらも自走にて廃車回送されました。

*回送写真は小宮健吾くん提供

残らずか 現存している編成

編成	製造日	車両	留置
A1	1981/1/29	10両	東大宮総合車両センター 185系トプナン
A5	1981/6/25	10両	東大宮総合車両センター 普通車のトイレが洋式
A7	1981/8/25	10両	東大宮総合車両センター ホームライナー小田原のラストラン
B5	1982/6/1	6両	東大宮総合車両センター はまかいじ対応
B6	1982/6/14	6両	東大宮総合車両センター 団臨に充当、現存車両で一番多忙

B 7	1982/6/25	4 両	東大宮総合車両センター ムーンライトながらなどに使用
C 4	1981/8/6	5 両	東大宮総合車両センター オルゴールチャイムの状態が良い
C 6	1981/7/1	5 両	東大宮総合車両センター A 5 と共に踊り子ラストランに使用
C 7	1981/7/1	4 両	東大宮総合車両センター 臨時の踊り子に使用されていた
OM 0 4+C 1	1982/3/4 1981/2/5	7 両+5 両	尾久疎開 お召列車に使用されていた
OM 0 8+C 2	1982/6/15 1981/3/26	7 両+5 両	尾久疎開 一次国鉄特急色の塗装がされていた オルゴールチャイムの状態が悪い
C 5	1981/8/6	5 両	大宮駅疎開 現在軀体のみの状態で留置

/// 現時点で疎開されているのは、5 編成で、次は C4 編成が廃車にされるのではと言われています。A 編成、OM 編成は長野で解体、C 編成は郡山で解体されています。

現存する車両で並べてみると、圧倒的に B6 編成の活躍が目立ちます。次いで B5、B7、C7 の順でしょうか。やはり団臨では、6 両でサロ（グリーン車）の無い編成の使い勝手が良いのでしょうか。

個人的には 5 両編成でサロ車の無い C 編成も使われて欲しいです。

コロナ禍で臨時運用が次々中止になる中、1 編成でも多く使用される事を願うばかりです。

▶▶▶ 引退後から現在までの臨時運用（予定含む）

2021/04/16 9724M 修学旅行臨時 B 6+C 7 10 両

2021/04/24～25 快速あしかが大藤まつり 1 号、2 号 上野～桐生 B6 6 両

快速あしかが大藤まつり 3 号、4 号 大船～桐生 B5 6 両

2021/06/05、06、12、13、19、20 快速鎌倉あじさい号 青梅～鎌倉 B6 6 両

※12 9855M クラブツーリズム団体 高崎～鎌倉 B5+B7 10 両

2021/07/03、04 快速谷川岳山開き号(夜行) 上野～土合 B6 6 両

2021/07/10 9528M クラブツーリズム団体 新宿～甲府 B6 6 両

~~2021/07/17 クラブツーリズム団体 東京～伊豆急下田 6 両 運休~~

~~2021/09/04 びゅうトラベル 団体臨時列車 185 系で行く「国鉄ドリーム」号 日帰り旅
両国～五井 勝浦～両国 6 両 運休~~

~~2021/9/11 12 びゅうトラベル 団体臨時列車 ぐるっと北総水郷 185 千葉～銚子～千葉~~

……残念ながら、新型コロナウイルス感染拡大防止対策で次々と中止になっています。



▶▶ おわりに

東海道線沿線で育った私にとって、185 系は日常の風景で昔からとても身近な存在でした。湘南色の E231 系に交じって走る緑のストライプ車両はいつも颯爽としていて、MT54 のモーター音を響かせて走行する姿を、追っていました。

伊豆方面への列車は 1990 年 4 月に運行を開始した「スーパービュー踊り子」に加え、2016 年「伊豆クレイル」2017 年「THE ROYAL EXPRESS」と、次々に豪華な観光列車が投入されましたが、そんな中で、古すぎる、MT54 の爆音がうるさくて声も聞こえない、と散々文句を言われながらも飄々と走り続ける 185 系は孤高の存在でした。

しかし 2020 年 3 月に 651 系 1000 番台「伊豆クレイル」と、251 系「スーパービュー踊り子」が次々に引退、「スーパービュー踊り子」の後継として E261 系電車「サフィール踊り子」が登場、と同時に、E257 系 2000 番台「リニューアル踊り子」の運用が開始されてしまいました。

これで、185 系の引退は待たなしになりました。

運用当初は同料金で踊り子に乗車するなら、新しい E257 系を選ぶ人が多かったのですが、2021 年に入ってから 185 系の人気が沸騰、編成写真を収めるファンの姿が日に日に多く見られるようになりました。

私事ですが、2021 年「185 系で行く伊豆初日の出号」の 10 時打ちに成功したのに、新型コロナウイルスの感染拡大防止により残念ながら運休となってしまった事は無念でした。

リベンジに成功し、無事乗車出来た「あしが大藤まつり号」、引退 1 週間前に乗れた OM09 編成踊り子グリーン車と、185 系との思い出は尽きません。

今は鉄道ファン、特に撮り鉄への風当たりが強くなっていますが、マナーを守りながら最後の廃車回送まで、185 系を追って行きたいと思っています。

185 系好きの人、この記事を読んで 185 系に興味を持って頂けた人がいたら嬉しいです。拙い文章ですが、最後までお読み頂きありがとうございました。



/// 参考文献、資料、メディア

鉄道ファン 2018 年 10/号 No. 690 ◇ 交友社

ありがとう 185 系 旅と鉄道増刊号 ◇ 天夢人

185 系特急電車の記録 登場から終焉まで活躍の軌跡 ◇ フォトパブリッシング

ありがとう 185 系！南田裕介さんと時刻表編集長が、JR 東日本の担当者に話を聞いてきた
◇ るるぶ Kids 特集

MEMORIAL 185 特設サイト ◇ JR 東日本

CNN (朝日放送) ◇ NNN (日本テレビ) ◇ JNN (TBS N スタ) ◇ FNN (フジテレビ)

SBS (静岡放送) ◇ 日テレ鉄道 NEWS

旅と鉄道・堀田勝彦さん

スーツ交通さん

/// Thank you for your cooperation.

インタビュー ◇ レールヤード 大宮駅西口コンコース店

EF64 写真提供 ◇ 小宮健吾くん

・10 時打ち^{*1}：JR の座席指定券はみどりの窓口、指定席券売機、インターネット予約とも、
1 か月前の 10 時に一斉に発売される為、10 時丁度にキーを打つ事を指す。

・ラストラン当日は上下で 5 本の運行^{*2}：下り 3 号(東京→伊豆急下田/修善寺)
5 号(新宿→伊豆急下田)
13 号(東京→伊豆急下田/修善寺)
上り 8 号(伊豆急下田/修善寺→東京)
16 号(伊豆急下田/修善寺→東京)



※資料、数字は全て 2021 年 8 月 31 日現在のものです。

東急大井町線



中一 八田和樹

自己紹介

今年、高輪中学に入学してきました 1 年の八田和樹です。見苦しい文章ではありますが最後まで読んでいただけると幸いです。

大井町線について

大井町線は品川区の大井町駅から川崎市高津区の溝の口駅までを結ぶ全長 12.4 キロメートルの路線である。また、この路線は路線ごとのバイパス的な役割をしている。

全線複線化、直流電化されている。大井町線は各停、急行の二種別が両種別ともに、最高速度は 95 キロである。比較的遅い部類には入るが、駅区間が短い東急の路線と考えると逆に速いとも考えられる。また、いい意味で常識はずれな路線である。その点を踏まえて読んでいただけると嬉しい。

路線形態

日中時間帯の本数(2021 年ダイヤ改正)

急行が毎時 3 本、各停が毎時 9 本運転されている。

各停について

各停のうち 6 本は二子新地、高津には停車しない。1 ページ目から各停という概念が壊れてしまった。ちなみに各停と広辞苑で調べてみると、「行先までのすべての駅に停車する列車。鈍行。」と記載されているが、大井町線は二子新地、高津には止まらない。しかし、停車する列車も少なからずある。

停車する列車としない列車の見分け方がある。

まず駅に行くと電光掲示板がついている。その中で、緑色で各停と書かれているのが二子新地、高津を通過する列車で、青色で各停と書かれているのが二子新地、高津に止まる列車である。しかし電車が来てしまい電光掲示板が見られなかった場合は運転室、車掌室の中にある種別表示機を確認すると G 各停、B 各停と表示されている。(夜間やトンネル内などの場合カーテンが閉められていて見えないこともある)G 各停が二子新地、高津を通過する列車で、B 各停が二子新地、高津を停車する列車となっている。他にも見分け方があるがこの二つの見分け方でほとんどは見分けることができる。この文章を読んでなぜ二子新地、高津に通過する列車と停車する列車があるのかと思った方も少なくないと思うが、これについては今から私の憶測で話すので間違っているかもしれない。私が思うに、二子玉川から溝の口までの配線が関係していると考え。二子玉川から溝の口までは大井町線と田園都市線が並走しており複々線となっている。

大井町線は上下線ともに複々線の内側に線路が敷かれている。それに対し、田園都市線は

上下線ともに外側に線路が敷かれている。ここで注目したいのが二子新地、高津の駅構造だ。両駅は田園都市線用の外側の線路に対向式の2面2線のホームになっている。そのため、内側を走る大井町線は両駅に停車するには田園都市線用の外側の線路に転線させないといけない。田園都市線は日中でも本数が多く、大井町線から転線させるのがきつく、毎時3本しか二子新地、高津に停車する列車を作れないと考える。

急行について

大井町線の急行停車駅は大井町、旗の台、大岡山、自由が丘、二子玉川、溝の口である。朝ラッシュ時間帯は溝の口行きが多いが、日中時間帯になるとほとんどの列車は中央林間行きとなり、タラッシュ時間帯のほとんどの列車は長津田行きになる。

大井町線のダイヤについて

大井町線は基本的に朝ラッシュ(7時台～10時台)、日中(11時台～15時台)、タラッシュ(16時台～22時台)、それ以外の時間帯(5時台～6時台、23時台～24時台)の4つに分かれる。

朝ラッシュ時間帯は毎時14～20本ほど走っており、毎時20本の時は急行が6本、各停が14本走っている。(この時間帯の各停は全列車G各停)

日中時間帯は毎時12本走行している。急行は全列車中央林間行きで毎時3本。各停はG各停が6本、B各停が3本走っている。

タラッシュ時間帯は毎時11本～17本走っており、毎時17本の時は急行が3本、G各停が14本走行している。

それ以外の時間帯は各停が多めとなっていて、夜の一部各停は鷺沼行きとなる。

また、この毎時〇本は大井町線の時刻表を基にしているため、駅ごとに異なる場合がある。

歴史

大井町線の前身である目黒蒲田電鉄が1927年に大井町～大岡山を開業。1929年には二子玉川まで延伸。また、年から1979年までは田園都市線と名乗っていた。

2006年からは土日・休日に田園都市線との直通急行が運転を開始し、大井町線内では各停として運転された。

2008年には大井町線内の急行列車も設定され、急行専用の6000系も製造された。

同じく2008年には保安装置の変更がなされ、ATSからATCに変更された。

2013年には戸越公園駅のホームの有効長の延長によりドアカットがなくなり大井町線内でのドアカットは九品仏駅のみとなった。

2018年には大井町線の急行の混雑率緩和のため急行用車両の6000系の7両化が完了し

た。

2018年には6020系全編成、6101編成、6102編成の3号車にQシート車両が連結され、12月からはQシートの運行が開始され、現在では毎日6本の列車がQシート運用をしている。

前面展望

ではここからは駅の紹介を合わせた大井町から溝の口までの沿線の風景について乗車しながら紹介する。

今回は二子新地、高津を通過するG各停に乗ることとする。大井町線に乗った事がある方も乗った事がない方も想像しながら読んでほしい。また、2021年7月現在の情報である。

りんかい線、京浜東北線に乗り換えられる大井町駅を爽快に発車した。大井町駅の高架下にある商店街を横目に見ながら溝の口方面へと進む。下神明に着く前には品川区の区役所やJRの東京総合車両センターも右手に見えた。そしてあっという間に下神明駅に到着。大井町から下神明までは0.8キロと非常に駅区間が短い。

下神明駅を発車した直後、鉄道ファンにはたまらないトリブルクロスに入る。このトリブルクロスとは、東海道新幹線、大井町線、品鶴線（横須賀線の支線の俗称）が立体交差するところである。テレビでも取り上げられており、なかなか面白いところなので是非、見に行ってみてほしい。

トリブルクロスを通ると直線が続き、戸越公園に着く。戸越公園は駅名にも入っている通り、戸越公園がある。戸越公園は元細川藩の庭園を公園化したものである。東京都にあるとは思えないような自然が残る公園である。

戸越公園を発車すると、カーブをしながら高架区間に入り、高架駅である中延に到着する。中延駅は浅草線に乗り換えることが可能である。しかし、地下通路などでつながっているわけでもなく、改札を出て道路を50メートルほど歩かないと浅草線の出口に行くことができない。中延にはチャーハンがおいしい中華屋がある。

中延駅を発車すると、カーブをしながら高架を降りる。荏原町に到着する直前、旗岡八幡神社という建立1000年という歴史神社の横を通る。すると荏原町駅に着く。

荏原町駅からは隣の旗の台駅が見えており、駅区間はなんと0.5キロである。荏原町を発車すると直線が続き高架区間に入り、旗の台駅に到着する。旗の台では池上線と乗換えができる。

旗の台を発車すると中原街道などをまたぎ、高架区間を少し走り地上区間へと降り北千束に着く。

北千束を発車するとトンネルに入る。トンネルを走行すると右手に引込み線があり、運が

いいと甲種輸送中の列車や検査のための回送列車などが見られる。そして大岡山に着く。この駅は目黒線に乗り換えられる。

大岡山を発車するとカーブしながら高架区間に入り、緑ヶ丘に到着した。カーブのところには脱線防止ガードがついていたため、結構なカーブということがわかる。

緑が丘を発車すると直線が続く、最高速度に近い 85 キロほどを出していた。

そして後ろのページで使用車両の紹介があるのだが、その写真を撮った場所も通過し自由が丘駅に到着する。自由が丘は東横線との乗換駅でもある。

自由が丘を発車すると、留置線を横目に見ながら高級住宅街を横目に直線を快走し、九品仏くほんぶつに着いた。しかし、1 号車のドアが開かない。ドアをのぞいてみるとまずホームがないのだ。

これはドアカットといい、駅の有効長が足りないときに行われる。九品仏は溝の口方 1 両分のホームがなく開けようにも開けられないのだ。このようにドアカットをする駅はなんと 2013 年まで戸越公園駅もそうであった。他にドアカットをする駅は横須賀線田浦駅や東武鉄道浅草駅などが有名だ。

九品仏を発車すると直線区間が続く、尾山台に着く。車内放送を聞いて始めて知ったのだが東京都市大学世田谷キャンパスの最寄り駅らしい。

尾山台駅からは隣の等々力駅が見えていた。そして駅を発車すると直線区間が続く、あっという間に等々力に着いた。そして放送で聞こえたのが東京都市大学の等々力キャンパスの最寄り駅と聞き、東京都市大学はすごいなと思った。

飽きてきた方も多くいると思うがあと少しで溝の口に着くのでもう少し読んでいただきたい。そして、等々力駅を発車すると右手に川がちらちらと見えてきた。これは 23 区内で唯一の溪谷、等々力溪谷だ。そんなことを言っている間に上野毛についた。上野毛は五島美術館の最寄り駅らしい。五島美術館は五島慶太が造ったものである。

そして、上野毛を発車すると S 字カーブを通り二子玉川ライズなどが見えてくる。そして二子玉川駅に着いた。また、二子玉川で各駅停車の中央林間行きに接続をした。また、発車する際に車掌が「二子新地、高津には停車しません。ご注意ください」と放送があった。そして、二子玉川を発車すると 90 キロ近くまで出し、二子新地、高津を軽快に通過していった(ホームがない線路を走るから通過とはいえないかもしれないが・・・)

そして、ついに溝の口に着いた。さて皆様はどんな大井町線を想像してくれただろうか。大井町線は都会も走れば自然も走るような面白い路線である。是非乗ってみてほしい。

また、東急全線が乗り降り自由な東急ワンデーパスがおすすめだ。大人 680 円、子供 340 円とすごく安いので東急沿線に用事があるときにも使うといいかもしれない。

車両紹介

9000 系



当時、東横線で活躍していた 8500 系、7000 系を他線に転属させるために 1986 年に登場した形式である。8 両 14 本と 5 両 1 本の計 112 両が製造された。また 9007 編成のみ、製造時から大井町線用として 5 両で製造された。しかし、2007 年からは東横線に 5050 系が増備され、大井町線への転属が始まった。

パンタグラフが菱形からシングルアーム形に変更された。



また、行先表示機が幕式からフルカラーLED、白色 LED に変更された。東横線から転属した車両は 1 編成あたり 3 両を抜き取るため、42 両が余剰となった。ほとんどの車両は廃車となったが、一部は武蔵小杉の東急スクエアの展望デッキの資材となっている。また、9000 系のインバータは最近では数を減らしている日立製 GTOVVVF インバータ制御である。



日立製の GTO は 1990 年代に登場した車両に搭載されていたが、機器更新によってこの音を奏でる車両は東武 100 系、JR 四国の 8000 系などがある。

台車はボルスタレス台車、ブレーキは回生ブレーキ付きの電気指令式である。

席はロングシートと東急では珍しい車端部にあるクロスシートの配置である。車歴も長いため

早めの記録をおすすめする。

(上から 2 枚目の写真は友人の川島君撮影) ~~撮影に行けず、写真不足で、川島君に写真をもらったのはここだけの話。~~

川島君、本当にありがとうございました。

余談になるが、9000 系は自分の中で 2 番目に好きな車両である。~~一番好きなのは 189 系である。~~



6000 系



2008 年 3 月に大井町線に急行が設定されることに伴い、新製された車両。6 編成 44 両が製造された。

「人と環境にやさしい車両」をコンセプトとしている。2002 年から導入されている 5000 系をベースとしており、同車と共通の 5000 系と共通のステンレス製である。登場時は 6 両編成であったが、2017 年からは 7 両化されている。また、大井町線の Q シートサービスが 2018 年から始まるため、6101F、6102F の 3 号車に Q シート車両が連結されている。6000 系のインバータは東芝 IGBT 素子インバータである。台車はボルスタレス台車で、ブレーキは回生ブレーキと全自動ブレーキの両方の機能を持っている。席はオールロングシートで、パンタグラフはシングルアーム形である。

内装はアイボリーホワイトをメインに 5000 系の内装を大井町線のイメージに変更した。

ここで Q シートについて解説する。

Q シートは 2018 年から始まった大井町線の有料座席サービスである。

コンセプトは「乗客が羽を休める車両」である。急行用車両の 6020 系と 6000 系の一部の編成の 3 号車に連結されており、夕方～夜間の急行の一部の車両で乗車が可能である。

一部駅の窓口、専用のサイト「Q シートチケットレスサービス」から指定席券を購入できる。指定席券は一律 400 円である。大井町、旗の台、大岡山、自由が丘、二子玉川は乗車のみが可能な「乗車専用駅」となっている。溝の口、鷺沼は「降車専用駅」、たまプラーザ、あざみ野、青葉台は指定席券を持っていなくても乗車が可能なフリー乗降駅となっている。400 円で乗車可能なので疲

れているときや、お出かけの帰りに使ってみてはどうだろうか。また、緊急事態宣言等によって Q シートの営業がしていない時があるので乗車の際は東急のホームページを確認してほしい。

6020 系



大井町線の急行の輸送力強化のために 2 編成 16 両が製造された。2020 系をベースとしている。また、登場時は Q シートが連結されていなかったが登場から 8 か月たった 2018 年 11 月に Q シートが連結された。インバータは三菱製のフル SIC 素子のインバータを使用し、ブレーキは回生ブレーキ併用電気指令式空気ブレーキを使用している。JR が開発、使用する INTEROS を搭載しており異常時でも走行を可能にしたり、速度制限の変更などにも対応している。台車はボルスタレス式の空気ばね台車を使用する。また、2020 系、3020 系とも部品などを共通化することによるメンテナンスの効率化も図っている。

9020 系



田園都市線で走行していた 2000 系を 2018 年に改造し、大井町線に転属させた車両である。

9000 系をベースに 1992 年に製造された 2000 系だが、ほぼ 9000 系と同じである。しかし車番を見ずに見分ける方法がある。それは屋根上のクーラーの数だ。9000 系は冷房のカーバーが 4 基なのに対し、9020 系は 2 基である。簡単な見分け方なのでぜひ試してほしい。

8500 系(現在は田園都市線で活躍)



現在は大井町線では走ってはいないが田園都市線で走っているため、紹介する。1975 年から新玉川線(今の田園都市線の一部)に導入された。界磁チョップ制御車と VVVF インバータ制御車がある。大井町線からは 2019 年をもって引退したが、2022 年に田園都市線からも引退する予定である。

さて、大井町線で走行していたり、かつて走行していた車両たちはどうだっただろうか。

引退が近い車両もあれば最近デビューしたばかりの車両もいる。ぜひ全形式乗ってみてほしい。

おすすめ撮影地

ここで今回の記事に乗せた写真を撮った撮影地をざっと紹介する。なお、撮影する場合はマナーに気を付けて撮影してほしい。



緑が丘 2 号踏切（自由が丘～緑が丘間）

自由が丘駅から 4 つ目の踏切。

自由が丘から来る列車をアウトカーブで撮ることができる。

周りは遊歩道になっていて、昼間はまあまあ交通量(意外に自転車がが多い)ので周囲に配慮して撮影を。また、望遠(300 ミリ)でないと撮りづらい。9000 系の上から 3 枚目の写真と 6020 系の 2 枚目の写真をここで撮った。

旗の台駅



3、4 番線の大岡山方から撮影。キャパは 2、3 人と少ない。

撮影の際は車掌さんの邪魔にならないように。

急行との接続の各停は 3 番線に入るので撮影の際は注意を。

引きすぎてしまうと信号機が映ってしまう。

おすすめは 200mm 程度の望遠レンズである。

たまプラーザ駅



田園都市線内にはなるが大井町線の車両も撮れないこともないので掲載しておく。

キャパは 5、6 人程度。

標準～望遠レンズで撮ることができる。

午前は順光である。車掌さんの邪魔にならないように気を付けてほしい。

駅にはベンチや売店がある。

銀だこや、サーティワン、ケンタッキーなどもあり、長時間の撮影にもおすすめだ。

大井町線のほかにも田園都市線の撮影地を紹介した。ほかにもたくさんの撮影地があるのでぜひ自分の好きな撮影地を見つけてほしい。

ということで、大井町線の紹介はどうだっただろうか。
少しでも大井町線について興味を持ってもらえたら幸いです。

参考にしたサイト、本など

Wikipedia 各項

裏辺研究所 <http://www.uraken.net/rail/>

東急ホームページ <https://www.tokyu.co.jp/index.html>

鉄道コム <https://www.tetsudo.com/>

鉄道チャンネル <https://tetsudo-ch.com/column>

ジョルダン <https://www.jorudan.co.jp/>

東京時刻表 2021 年首都圏大改正 交通新聞社

東急電鉄 200 の謎 ぴあ株式会社

新しい東急電鉄の世界 トラベルMOOK

東急電鉄の世界 トラベルMOOK

東急電鉄沿線アルバム 山田 亮

広辞苑 岩波出版

ご覧いただきありがとうございました！！！！



JR 東日本

E331 系



次世代技術を搭載しまくった不運な電車

中一 田中 駿

はじめに…

初めまして、中学一年生の田中駿（たなかしゅん）と申します。「停車場」に執筆するのは今回が初めてです。初めてだからきっと（絶対）読みにくいと思います。それでも読者の皆様にはあたたか〜い目で読んでほしいなぁと僕は思っています。

初めて書く電車は JR 東日本の E331 系です。それではどうぞお読みください。

1. 開発経緯

当時の JR 東日本はオンボロで古い電車であふれかえっていました。そんな電車たちを淘汰するために次世代の電車を開発する必要がありました。そのため、JR 東日本は E331 系の元となる E993 系（AC トレイン）を製造することとなりました。そして E993 系から得られた試験データを元にして E331 系が製造されたのです。E331 系は、元々中央線に導入される予定だったが増解結の作業が多かったので固定編成の E331 系は増解結の作業が少ない京葉線に導入されることになりました。

2. 車体構造

車体は軽量ステンレスで構成されています。

前面はなにかと元山手線の E231 系に似ているような…
両数は一編成で 14 両です。「なんでこんな長い!? これじゃあ 20×14 で 280 メートルじゃないか!!」と思う人もいるかもしれませんが、連接台車だったので（7・8 号車は、片方のみ連接台車となっている。）普通の 20 メートル×10 両の 200 メートルの電車となんとか合う長さになりました。先頭車の 1・14 号車、14 両の半分に当たる 7・8 号車は 16.5 メートル、その他の車両は 13.4 メートルとなっています。

車体断面については拡幅車体を採用していますが E231 系と比べ 39 ミリメートル広がっています。

ドアは車体が短いので 3 ドア、窓は下段固定・上段下降式となっています。

主電動機には永久磁石同期電動機（PMSM）が使用されていて、この主電動機は直接車軸とつながっている車軸直接駆動方式（ダイレクトドライブ）となっている。（これが E331 系の不運につながる）



VVVF インバーターには東芝製の IGBT 素子を使用。発車時はチョップの非同期音から一度変調し無音となります。(停車時はその逆)

車内はロングシート、先頭車 1・14 号車は可変座席となっています。(個人的には可変座席は平たいし直角なので体に悪そうな感じしかしない…) 表示器は JR 東日本で初めて LCD を使用。そしてドアチャイムとドアランプを搭載、京葉線では初めての自動放送が導入されました。ドア下には専用の格納式電動スロープを設置しました。ドアモーターは新開発のモーター駆動ベルト式を使用しています。



3. 運用と離脱の繰り返し

E331 系の東京寄り 7 両は 2006 年の 3 月 9 日から 3 月 10 日にかけて甲種輸送され(東急車輛)

蘇我寄り 7 両は同年の 3 月 20 日から 3 月 22 日にかけて甲種輸送されました(川崎重工) 所属はケヨ AK1 編成になった。京葉線では 201 系、205 系、209 系 500 番台を置き換えるために導入しました。2006 年 3 月 27 日から約 1 年にわたる試運転をして(長くね?) 2007 年 3 月 18 日のダイヤ改正で土休日のみでの運用(95 運用)が始まりました。(可変座席のせいで平日ラッシュでの混雑が起こらないようにするため)



そして悲劇は訪れる

なんとわずか 3 日で運用を離脱。同年 4 月以降は京葉線を走らなくなってしまいました。~~(いきなりのニートレイン生活)~~ 理由としては接続部分の強度が足りなかったため亀裂が入る事故が起こってしまったためです。

メーカーへの部品返品や一部改良などをほどこし試運転をして 2008 年 12 月 23 日に再び土休日運用（95 運用）に復帰しましたが、またもや 2009 年 5 月頃に運用離脱して、2010 年 4 月 3 日に運用復帰、2011 年 1 月 16 日に 3 度目の運用離脱その離脱以降の運用復帰はありませんでした。そして 3 年間雨風さらされつづけるニートレイン生活を送ったあと、長野総合車両センターに回送され廃車（重機のエサ）となってしまいました。在籍期間はわずか 8 年と JR 東日本にしては異例の短命でした。

4. 余談

京葉線のケヨ 34 編成は知っているでしょうか。京葉線で唯一の 209 系 500 番台の編成です。この電車がなぜ E233 系 5000 番台に淘汰されなかったのか理由を紹介します。

元々 E233 系 5000 番台は 10 両×25 本の製造予定でしたが製造過程の都合上 10 両×24 本の製造となってしまいました。その頃（2010 年）の E331 系は復帰できないニートレイン生活の真っ最中でした。もう JR 東日本は E331 系を見捨てているので代替の電車を必要としました。そのため 201 系、205 系、209 系 500 番台の中で、最も新しい 209 系 500 番台を選びました。そのため、京葉線に一本だけ 209 系 500 番台が残っているのです。



おわりに…

予定ページ数を 8 ページと書いたのに 4 ページしか書けませんでした。（悲しい…）僕は国語力がないので文章がおかしいところもあったかもしれません。来年も書くかもしれませんが読みにくい文章を覚悟してください。最後までお読みくださりありがとうございます。

参考文献

Wikipedia（E331 系のページ）

<https://ja.wikipedia.org/wiki/JR%E6%9D%B1%E6%97%A5%E6%9C%ACE331%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A>

四国紀行～サンライズ路～

高2 新井 和樹・岡崎 航志朗

はじめに

こんにちは。今年で駐車場の執筆も3度目となります、高2 岡崎です。

今回は、春に、高2 新井君と共にサンライズ瀬戸に乗車して四国へ行ってきました。四国の玄関口である高松から松山や宇和島、高知を経由して一周するルートを取りました。それでは、どうぞお楽しみください！

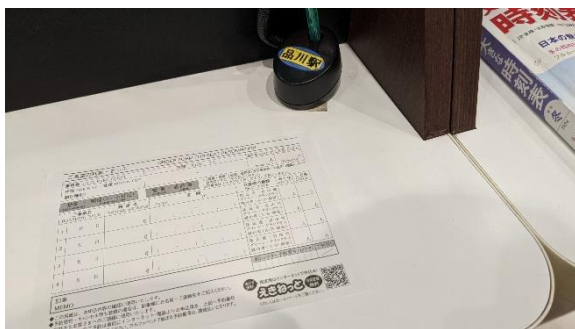
第0章 はじめての10時打ち

皆さんは寝台列車に乗ったことはあるだろうか？恐らく、大人の方なら、「北斗星」や、「あけぼの」、「さくら」などが代表的であろう。それはともかく、私は一度も寝台列車に乗ったことが無いので、せめてサンライズには…と我ながらずっと思っていたのである。

出発日の1か月前の9時半。私は品川駅のみどりの窓口にいた。勿論、恒例行事「10時打ち」をするためだ。いや、私にとっては今回が初なのだが。二人旅なので1編成に4部屋しかない「サンライズツイン」を第一希望にして申込書を提出。後から新井君も合流した。

——10時。ポーンと時報が鳴ると同時に、係の方がキーを何度か押した。——沈黙、ハシリ。取れなかったか…？と落胆しかけていたその時、係の方が口を開いた。「ええと、

取れたんですが…。」何やら申し訳なさそうなトーンだ。どうやら、取れたのは喫煙席だったようだ。だが、サンライズツインが取れただけでも奇跡なので、大丈夫ですと答えた。



▲特急寝台券の申込書(不慣れで2回書き直したのは内緒)―
乗車券は後日学割を使って購入した。あとは当日を待つのみ…。

第1章 はじめてのサンライズ瀬戸

1日目

時刻は 20:30。サンライズが東京駅に入線するのは 21:25 なので、いかばかり時間がある。車内で食べる軽食は持ったし、ちゃんと「トキ」のりんごジュースも買ったし…。

ちなみに、この「トキ」は、谷川連峰の天然水「From AQUA」で有名な acure が発売している青森りんごシリーズの一つであり、トキをはじめ、ふじやきおう、ジョナゴールドなど 6 種類が発売されている。なお、私は青森県限定のきおう以外は全て飲んだことがある。お薦めなのは 6 種の中で最も甘い「王林」である。このとろける甘さは何と表現すればいいのやら…。——いや、acure のりんごジュースの布教のお時間ではない。これではタイトル詐欺だ—

ホームで目まぐるしく発着する列車を見て時間を潰していたら、入線の時間になった。



▲ここから高松までの旅が始まる…

▲サンライズの入線！ハイビーム(泣)…

接近放送が流れ、遠くに線路を照らす黄金色の明かりが見えた。やけに眩しいと思ったらまさかのハイビームで撃沈…。ホーム上では鉄道ファンをはじめ、多くの人々がカメラやスマホを向けていた。登場から 23 年経っても、やはりその姿は多くの人を虜にするのだろう。



▲幕回しのお時間

さて、開扉準備が整ったようで、ドアが開いた。早速車内に入る。ここからは何もかも人生初である。興奮が止まらない。



▲3号車のラウンジ。良い雰囲気。

▲シャワーカード券売機。もう売切れ！

——シャワーカードの売り切れの速さは本当に驚いた。発車 10 分前で既に売り切れなのである。今後サンライズを利用予定の方は十分注意されたい。

少し撮影をした後、部屋に入った。サンライズツインは階下だったため、通路から急な階段を下りる。さあ、ドアを開けると…



▲これがサンライズツイン！

▲ドア側はこうなっている。

これぞ、鉄道の本などでお目につけた部屋である！天井は低いが、そもそも私は小柄なので何ら問題も無く、部屋自体もさほど狭くない。これぞ走るホテルとでも言えよう。



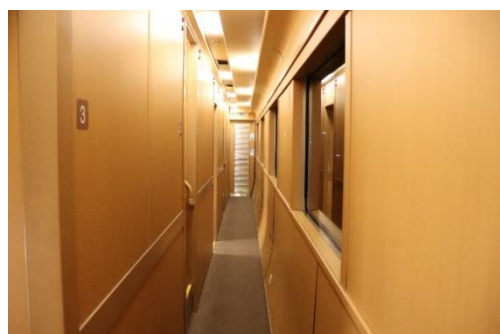
▲サンライズのマーク。



▲連結面。翌朝、岡山で切り離される。

発車1分前。東京駅ではお馴染みの「ドリームパーク」が流れ出す。まるで旅の始まりを告げているようだ。——21:50。ドアが閉まり、ホーム上で見送る人々を横目に、列車は東京駅を発車した。スマホを部屋のスピーカーに付けて録音を開始すると、直に車内放送が流れた。車掌さんの肉声放送が流れ終わるまで7分かかり、右手は死にそうだった(汗)。

一段落着いたところで、童心に帰って車内探検をしよう。勿論、寝ている方もいるので静かに手短かに済ませる。



▲通路は一人ぎりぎり通れる程である。



▲1998年のグッドデザイン賞。



▲B寝台の通路。



▲B寝台ソロの様子(空室)

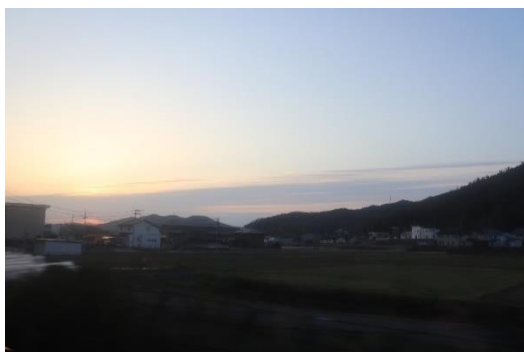
B寝台ソロはサンライズの中で一番部屋数が多く、当日でも購入できる。狭いスペース好きの私にはさぞかし快適なのだろう。

気づけばそろそろ日付が変わる頃。流石に明日もハードなので、部屋に戻って寝ると

しよう。この先、浜松を1時12分に発車した後、姫路まで止まらない。

第2章 四国上陸！ 高松～宇和島篇

2日目



▲岡山到着前の朝焼け

おはようございます。時刻は5時半。初めての寝台列車であり寝られなかったが、これもまた旅の醍醐味であろう。列車は5時26分に姫路を発車した。次は岡山に6時27分に到着する。6時をまわり、おはよう放送が流れた。朝支度をしようと洗面所に向かうと、人で一杯のラウンジが見えた。岡山での切り離しを見るための人ばかりなのだろうか。——岡山到着の放送が流れ、岡山駅にゆっくりと入線していく。



▲岡山に到着！



▲奥で解結作業が行われている。



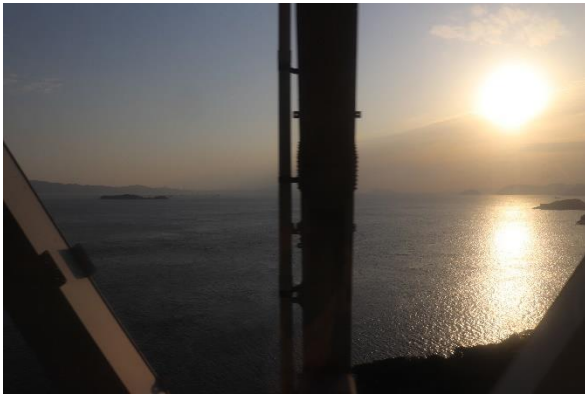
▲駅の発車標。



▲朝の岡山駅。少し肌寒かった。

切り離しが終わり、定刻通り6時31分に岡山を発車した。あと小1時間で高松に着

く。——列車は 6 時 53 分に児島を発車。ここからがサンライズ高松のもう一つの見どころとも言えよう。そう、瀬戸大橋である。朝日の昇る瀬戸内海を堪能できるのだ。



▲朝日に照らされ美しく輝く水面。

▲川崎重工業の坂出造船所

やはり瀬戸内海は本当に美しい。朝日に照らされ、より輝いて見えた。さて、列車は 7 時 09 分に坂出を発車し、終点の高松を目指す。



▲高松に到着！初めての四国！！

着いて早々、「さぬきうどん駅」には笑ってしまった。東京から 804.7 キロ、およそ 9 時間半。まずは改札を出て朝飯を食べよう——とその前に、昼食・夕食を調達しなくてはならない。この先の道中で得るのはかなり厳しいからだ。まずは駅弁を 2 食分購入。

さて、朝食を取ろう。勿論、食すは讃岐うどんである。めりけんや高松駅前店に入った。



▲釜玉うどんとサツマイモの天ぷら

さて、エネルギーも補給出来た。しかし乗る電車までは時間に余裕があるので、高松

駅前を散策してみる。



▲高松駅の「たかまつえきちゃん」。可愛らしい名前！ ▲こちらは高松港方面。

駅前の高松シンボルタワーの展望台に行こうとしたが、残念ながら時間が早すぎて開いていなかった。

~~3年前に鉄研部員2名がここで大喧嘩をしたという駅前広場を散策し、駅構内に戻り、撮影に勤しむ。~~



▲アンパンマントロッコ。ラッピングが華々しい。 ▲サンポート南風リレー号。

このアンパンマントロッコ、どこか東急7000系を彷彿とさせるものが…。実はこの列車、2012年に東日本大震災の被災地の子どもたちに元気と笑顔を届けるため、石巻線や気仙沼線など9路線で運行されたことがある。

9時04分発のサンポート南風リレー号に乗り、多度津を目指す。坂出までは来た道に戻るが、瀬戸大橋を渡る手前で分岐し、愛媛方面に向かう。

多度津には9時37分に到着。さて、ここからが今日一番地獄なのだ…。

何を隠そう、ここから4時間20分程普通列車に乗って松山まで行くのである。ちなみに、特急いしづち・しおかぜを使えば2時間ほどで着く。私たちはなぜこんな耐久をしているのかって…？——金銭的な理由と予讃線の線形的な理由と——とにかく色々あったのである。それにしても、なぜこんなに時間が掛かるのだろうか…。

さて、始発の普通列車伊予市行に乗る。程なくして、岡山からやって来た南風3号が

入線してきた。またしてもアンパンマンが登場。こちらは特急形のアンパンマン列車である。



▲アンパンマン列車と、四国まんなか千年ものがたり。 ▲ピカピカな側面。



▲7000系。



▲瀬戸内海。一面のきれいな青。

9時44分に南風3号が発車した後、9時48分に多度津を発車。列車は瀬戸内海の海辺を走り抜けていく。

10時20分に^{かんおんじ}観音寺に到着。なんと、発車は10時35分。そう、先程の答えは「停車時間が異様に長い駅があるから」である。



▲しおかぜ・いしづちの待ち合わせ。



▲まだまだ旅は続く・・・。

観音寺駅のある観音寺市は香川県最西端の市であり、ここを抜けると愛媛県に入る。

列車は10時35分に観音寺を出発し、瀬戸内海に沿って進んでいく。10時47分に箕浦を発車し、とうとう愛媛県に入った。

1時間程走り、11時42分に伊予西条に到着。ここでは何と24分も停車するのだ。大

半の人が降り、車内はガラガラになった。何せ 24 分も時間があるのだから、ゆっくり駅構内を散策してみよう。



▲伊予西条駅の全貌。ここにもアンパンマンが！（流石に座り…ませんでした）

色々撮影をし、トイレを済ませてふと駅の時計を見たら 12 時 04 分ではないか。急いで 3 番線ホームへ戻ろう。もしも乗り遅れたら——それは言わずもがなである。

さて、列車は 12 時 06 分に伊予西条を発車。そろそろお腹が空いてきたので今朝高松駅で買った「あなご飯」を食べるとしよう。



▲中身はこんな感じ。穴子づくしである。

これは美味しい！焼き穴子に刻み穴子煮、穴子を堪能できる逸品である。お腹も満たされ、眠くなって意識が朦朧とする中、タオルで非常に有名な今治に着いた。ここでは 9 分停車し、岡山方面のしおかぜ・いしづちと交換する。



▲今治駅も大きい！そして…本日 2 度目の 8600 系のご登場。

13 時 01 分に今治を発車。さあ、松山まで残すところあと 1 時間だ。松山に近づくにつれてまた車内が混んできた。



▲「大西駅」(鉄研のネタ要員です)

▲少しずつ海が遠のいていく…

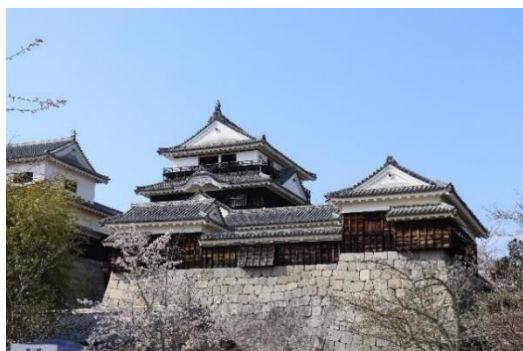
時刻は 14 時 09 分。多度津から 4 時間 21 分。松山駅に到着！ちなみにこの列車は伊予市行なので松山から更に 50 分弱、14 時 57 分に伊予市に着くようだ。

さて、松山駅前から伊予鉄市内線に乗って松山城を目指す。路面電車というと都電荒川線くらいしか乗ったことがなく、非常に楽しみである。JR 松山駅前から警察署前までは市内線 5 系統を使えば最短コースで行けるのだが、時間に余裕もあり少し遠回りしたい気分なので、市内線 1 系統に乗車しようと思う。電車は JR 松山駅前を出ると古町や本町六、鉄砲町、上一万を経由して進んでいく。程なくして高浜線（郊外電車線）との接続駅である古町に到着。ここでは市内電車線と郊外電車線が平面交差する光景を目の当たりに出来るのだ。

20 分程乗車して警察署前に到着。ここから 5 分松山ロープウェイ商店街を歩くと、松山城ロープウェイ乗車口に着く。検温と消毒をしてチケットを購入する。松山城へはロープウェイかその真横を併走しているゴンドラのいずれかで行くことができる。



▲松山ロープウェー商店街 ▲松山城ロープウェイ乗り場 ▲リフトからの眺め
ロープウェイも良いが、リフトで眺望を堪能するのも良いと思い、リフトに乗車す
る。少しばかり桜が咲いていた。ゆらゆら揺られながら松山城に到着！



▲松山城。現存 12 天守の一つである。

▲大きな打込接うちこみはぎの石垣の美しさよ！

松山城は 1603 年、加藤嘉明かとうよしあきによって築かれた平城である。「松山」という名称が使わ
れるようになったのもこの時からである。21 棟の建造物が重要文化財に指定されてお
り、日本 100 名城にも登録されている。

そして何より、この松山城は完全な城郭建築であることに驚いた。本丸や本壇の内部
に櫓や門が多数存在しており、まるで城攻めをしているかのような気分を味わえる。



▲かくれもんつぎやぐら隠門 続 櫓（重要文化財）



▲一ノ門（重要文化財）



▲北隅櫓
きたすみのやぐら



▲穴蔵（重要文化財）
あなぐら

さて、重要文化財である穴蔵から大天守の内部に入ろう。中の階段をひたすら上って行くと…

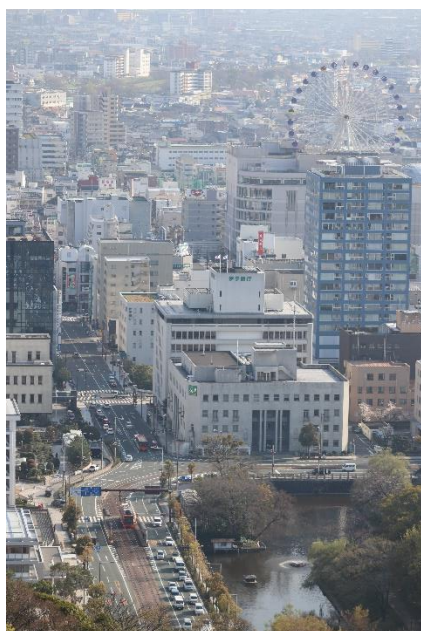
天守閣に辿り着いた！これはかなり良い景色だ。松山市街地も一望できる。



▲天守閣からの眺め。



▲本丸もよく見える。



▲松山市街地と市内電車のショット。

市内電車との良い写真も撮れ、時間が時間なので下に降りる。最後に桜を撮って松山城を後にした。勿論帰りもリフトでゆっくり山を下る。



▲綺麗に咲く桜。奥には天守閣。



▲^{ばんがき}番傘が飾られていた。

さて、今度は市内3号線に10分程乗って道後温泉へ向かう。



▲1965年製の2005編成。(旧京都市営)



▲道後温泉駅外観。スタバもある！

道後温泉と言えば——夏目漱石の「坊ちゃん」が一番有名であろう。また、「千と千尋の神隠し」の油屋のモデルにもなっている。



▲これぞ歴史を感じる温泉旅館だ… (なお令和4年頃まで工事が行われる予定)。

湯婆婆の気配が今にもしうだが、こんなに立派な温泉を見たのは初めてでとても感銘を受けた。今回は時間が無かったが、いつか湯巡りをしてみたいものである。確かに、外国人旅行者の方たちも湯巡りを楽しんでいるようであった。

17 時半を回り、少しお腹も空いて来たので「一六茶寮」で休憩しよう。



▲一六名菓セット（一六タルトと坊ちゃん団子）

柚子の風味がするタルトも、可愛い大きさの団子もかなり美味しかった。目の前には道後温泉本館が見え、お店の雰囲気も凄く良かった。また来たいと思う。

1 日の疲れを癒せたところで、時刻は 18 時。そろそろ出発しなくてはいけない。夕日に照らされる道後温泉に別れを告げ、市内電車で松山駅に戻る。



▲坊ちゃん列車。土休日・祝日に運行される。



▲道後温泉駅前。



▲2017 年デビューの 5001 編成。



▲綺麗な運転台。

市内線 5 系統で松山駅に戻る。やってきたのは伊予鉄では最新形式の 5000 形。まさかのトップナンバーであった。25 分程乗車して松山駅に到着。4 時間半ぶりに帰って来た。駅舎の外観からは分からないが、2024 年の高架化完成に向けて工事が行われている。

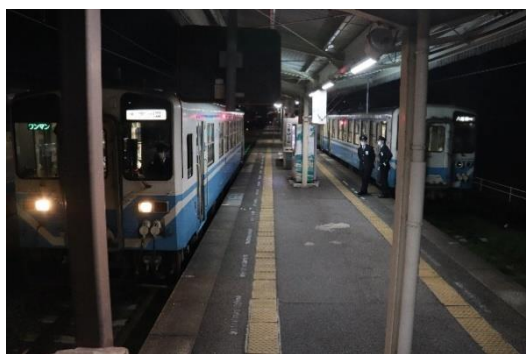


▲松山駅外観。



▲キハ 32 形。(伊予市にて)

18 時 55 分発の八幡浜行きに乗る。ここから 3 日目まで気動車の旅が始まるのだ。途中、伊予市で内子経由の伊予大洲行きに接続する。



▲接続風景。



▲隣の向井原から分岐する。

松山行の特急 宇和海を見送り、19 時 27 分に伊予市を発車。——時刻は 20 時を過ぎ、お腹がペコペコになったので今朝高松駅で買った「幕の内 高松」を食す。



▲かなりボリュームミーで良き！



▲伊予大洲駅の木目調の改札。

20 時 33 分に伊予大洲に到着。この駅にて伊予市で接続した列車と再び合流する。発車間際、ナムコのゲーセンの袋に景品を沢山入れた高校生数人が駆け込んできた。そういえば…小学生以来ゲーセンに行っていないような…。おっと失礼。少し経って 20 時 57 分に八幡浜に到着。既に松山から 2 時間経ったのか…。次は 21 時 05 分発の宇和島行きに乗り換える。



▲八幡浜駅。



▲キハ 54 形の運転台。

もう外は真っ暗。今日はこれで最後の列車だと思うと、疲れがどっと出てきた。



▲そして誰もいなくなった——

途中駅で数人降り、とうとう私たち以外誰もいなくなっていました。少しずつ怖さが増すような気が…。

北宇和島で予土線と合流し、21 時 56 分に宇和島に到着した。結局私たちを含め 4 人程しかいなかった。それもそうである——この列車は宇和島行き普通列車の終電なのだ。後続の予土線からの普通列車と特急 宇和海 2 本を以って列車の運行は終了する。



▲宇和島駅。



▲左は予土線から来た列車。

予土線から来た列車は 0 系のホビートレインであった。車内には実際の 0 系のシートが設置されており、ショーケースに鉄道模型が飾られていた。



▲団子っ鼻だ～！



▲0系のシートと鉄道模型。



▲JR 四国の車両が飾られている。

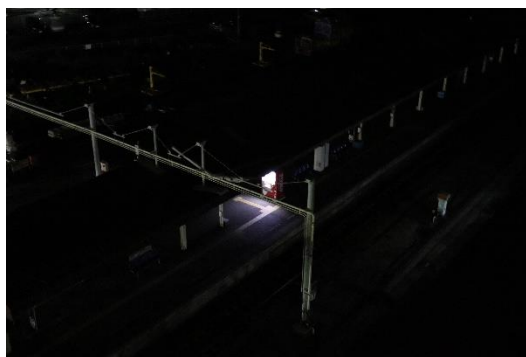


▲後続の特急 宇和海。

さて、改札を出よう。今日泊まるのは「JR ホテルクレメント宇和島」である。このホテルは駅舎の上にあるので本当に便利だ。チェックインを済ませ、部屋に入る。



▲部屋はこんな感じ。



▲明かりが落とされた駅のホーム。

部屋からは明かりの消えた宇和島駅ホームが見える。自販機だけ明かりがついており、少し怖さを感じるような…。終電後の世界とはこうなっていたのか…。

とにかく、もう体が悲鳴をあげそうなので今日は寝るとしよう。おやすみなさい。

さて、ここから旅の記録は新井君にバトンタッチをする。

おはようございます。3日目の今日は高知を経由して高松に戻ります。本当は宇和島市内散策もしたかったのですが残念ながら今回は時間の都合上割愛しました。



↑ JR 宇和島駅。ソテツが南国の雰囲気を呈している。



↑ 宇和島駅前にある宇和島鉄道1号機関車のレプリカ。

「四万十グリーンライン」の愛称がついている予土線で高知県へ。この予土線は本数が極端に少ないので、行ってみたいと思われる方は事前に時間を調べてからいった方が良いでしょう。今回の旅行も旅行案を作る際にこの予土線がネックになりました。



▲しまんトロッコ塗装の車両。この日、トロッコ車両は未連結だった。

宇和島→→(JR 予土線)→→窪川

1両編成の車両は宇和島駅を発車し、次の北宇和島駅を過ぎると列車は予讃線と別れ進路を大きく右にずらして木々を切り開くように進んでいきます。予土線は愛称にもなっているように全線に渡り四万十川と沿っているように思いますが、実は江川崎～窪川間だけなのです。その他の区間で線路と沿うようにして流れている川は支流の川となっています。しかし、どの川も国内有数の透明度を誇っていて、特に四万十川は「最後の清流」とも呼ばれているほどです。



▲美しい四万十川。エメラルドの川面が映える。

列車は宇和島市を抜け、全国の鬼北町へ。全国の地方公共団体で唯一「鬼」の文字が入る鬼北町では「鬼のまちづくり」をコンセプトに町おこしを進めていて、予土線でも7月4日から「鬼列車」が走っています。（走らせています。）また、鬼北町からは絶景が広がる四国カルストへと抜けることができるので、少し足を伸ばして行ってみるのもいいかもしれません。鬼北町を抜けると松丸駅へ。

この駅は駅舎内に温泉「森の国ぽっぱ温泉」が併設されている珍しい駅で、降りてみたかった駅の一つです。

松丸駅を発車し、吉野生駅を超えると西日本で一番短い駅、真土駅。駅のホームが25メートルしかなく、列車1両分の長さしかありません。そして四万十市に入り予土線の主要駅である江川崎駅に到着。予土線の半数がこの駅で折り返すような大きな駅で、待ち合わせ設備が備わっています。

また、ここ江川崎は2013年に日本最高記録の41.0度を記録したことでも有名なところなので夏場はとて暑くなることでしょう。江川崎からは四万十川沿いに列車は走って行きます。四万十川には「沈下橋」と呼ばれる川がいくつもかかっています。「沈下橋」とは増水時に川に沈むように設計された欄干の無い橋のことであり、四万十川でいくつも見るができます。次の半家（はげ）駅は名前こそ凄いです、駅は特に変わった駅ではなく普通のローカル線の駅と行った印象です。十川、土佐昭和と進み、木造のログハウス風の駅舎が趣のある土佐大正駅へ。しまんトロッコ運転時には江川崎からこの土佐大正駅までの区間で窓がなく開放感のあるトロッコ車両に乗車することができます。



▲半家駅の駅名標。ここを出ると四万十川を渡る。



▲未だに国鉄表示の駅案内。



▲趣深い木造駅舎。

次の打井川駅が最寄りの海洋堂は予土線にホビートレインの「かっぱようよ号」を走らせています。車内を「カッパの世界」に催している面白い列車です。他にも予土線では鉄道ホビートレインを走らせていて、こちらは車両が0系を模したデザインになっている鉄道ファンにはたまらない列車です。前回、鉄研旅行で訪れたときにはこの鉄道ホビートレインで窪川～宇和島間を移動することができました。車内には、実際に0系新幹線で使われていた転換シートや様々な車両の鉄道模型、新幹線の運賃表があり、車内もとても楽しめる仕様になっています。打井川を発車し、家地川を過ぎると土佐くろしお鉄道中村線との合流ポイントである川奥信号場を通ります。

もともと土佐くろしお鉄道は国鉄中村線でしたが、国鉄がJRとなって民営化した際に、第三セクターとなり土佐くろしお鉄道が運行することになったという経緯があります。

川奥信号場を過ぎると土佐くろしお鉄道の駅若井駅に到着。宿毛方面に向かう土佐くろしお鉄道との連絡駅になっています。この駅の面白いところは、予土線が通っているにもかかわらず駅の管轄が土佐くろしお鉄道というところで、そのために青春18きっぷなどのJR線の乗り放題切符では隣のJRの駅との差額が別途生じてしまいます。これも中村線を第三セクター化して複雑になった点の一つだと思いました。



▲若井駅の駅名標。木で出来ておりオシャレ。

列車は予土線の終着、窪川駅に到着。JR線だけの切符を持っている人が窓口で精算をしていました。



▲窪川駅。すぐ横には四万十町役場がある。

窪川→→（土讃線 普通）→→高知

時刻はちょうどお昼を回ったので、駅の向かいにある「末広食堂」で昼食をとることにしました。



▲窪川豚のカツ丼。お肉が本当に美味しかったです。

お店の雰囲気もととてもよく、地元の方も多くいらっしゃいました。隣のテーブルには何とお遍路さんもありました。また四国に来る機会があれば訪れたいです。

さて、お腹も満たされたので高知を目指しましょう。しかし、高知に抜ける際にネックになってくることがあります。それは、窪川からの土讃線の本数です。高知方面への列車は15本と予土線の本数よりは多いですが、この路線も四国屈指の本数僅少路線なのです。その中でも今回乗車した普通列車は一日5本と非常に少ないですが、予土線からの乗り換えの待ち時間がちょうどお昼時に当たったので（上手く活用できて）良かったです。実は窪川を9時台に出る普通列車があったのですが、直前の3月のダイヤ改正で無くなってしまいとても驚きました。普通列車が無くなる、そんなことがあるんですね・・・。

まずは窪川駅高知方面6時間ぶりとなる普通列車で高知へ。列車は影野駅を過ぎると大きな勾配にさしかかります。隣の土佐久礼駅との間には峠があり、昔は交通の難所となっていたそうです。また、長きにわたって土讃線の全通を妨げてきた区間でもあります。最大？パーミルの勾配が上がったり下がったりしていくのはSL時代にはとても大

変なことだったでしょう。今でも 10 分程かかるこの区間なので、当時の苦勞が偲ばれます。

峠を越えると土佐久礼駅に到着。土佐久礼には中土佐を代表する久礼大正市場があり朝市はとても賑わうようです。この区間を走る観光列車「志国土佐 時代（トキ）の夜明けのものがたり」ではここ土佐久礼駅での長時間停車の間に地域の名産物が販売されるなど、地元の方からのおもてなしがなされます。次の安和駅ではホームの目前から雄大な太平洋を臨むことができます。内海と外海という違いがあったからでしょうか、高松から松山に行った時に乗った予讃線の車窓から見た瀬戸内海とはまた異なる海の風景が見られた気がしました。

その後、私がうとうとしている間に車内は学生で超満員になっていました。そして、「仁淀ブルー」と呼ばれる清流仁淀川、鏡川と二つの川を超えると高知市内に入っていきます。伊野駅からはとさでん交通の路面電車と並行するようにして走っていきます。この伊野からは通勤、通学時間帯に短距離輸送で高知まで増便されています。それだけこの区間の需要があるのは満員の車内を見渡しただけでもすぐに分かりました。私たちは高知駅の一つ手前、入明駅で下車しました。駅名標は明治維新を彷彿とさせるような背景になっていて、さらに駅前には坂本龍馬の像があり、やはりこれも「入明」という名前の雰囲気からでしょう。



▲入明駅下の坂本龍馬の像。



▲入明駅駅名標。デザインが格好いい。

入明駅から少し歩き、高知城に着きました。高知城は土佐 24 万石の山内一豊によって造られました。そして、四重六階の望楼型天守と本丸御殿をはじめとする本丸建物群が現存する、国内で唯一の城郭遺構なのです。15 棟の建造物が重要文化財に指定されており、勿論日本 100 名城にも登録されています。



▲高知城天守閣



▲天守閣を見上げる。



▲ドヤ顔で何かを狙う方の図でどうぞ査収ください。

高知城前→→（とさでん交通 伊野線）→→はりまや橋



▲はりまや橋。朝方のみ「トリプルクロス」が見られる。

とさでん交通は総営業距離 25.3 メートルと日本で一番運行距離の長い路面電車で、いの町、高知市、南国市にまたがって走行しています。路面電車の街として一番印象にあったのは縦横無尽に路面電車網が張り巡らされている広島だったので、広島電鉄の路面電車こそ一番距離が長いと思っていたのですが、とさでん交通のほうが長いと知って驚きました。高知城を見学した後、そんなとさでん交通で高知を代表するがっかり名所、はりまや橋へ。また、はりまや橋交差点では路面電車が十字に交わっており、四方向に延

びていることでも有名で路面電車好きの方なら一度は行ってみたいと思う場所なのではないでしょうか。本当にこのクロスを見るだけでも一見の価値があると思います。

はりまや橋を渡った後は「ひろめ市場」へ。高知城・ひろめ市場・はりまや橋はすべて至近に位置しているのでとても便利です。



▲ひろめ市場の外観。招き猫がお出迎え。



▲美味しそうなカツオのたたき。酢と塩でいただきます！！

さて、ひろめ市場から高知駅へ向かいます。22 時までには高松に辿り着かなければいけないので、そろそろ高知ともお別れです。

大橋通→→（とさでん交通 はりまや橋経由）→→高知駅



▲とさでん交通の高知駅前。



▲高知駅前外観。



▲土佐三志士の像。左から武市半平太、坂本龍馬、中岡慎太郎。

高知→→（土讃線 特急）→→高松



▲今回乗車した 2700 系「しまんと」。



▲2000 系「あしずり」。

JR 四国が誇る、“高速振り子式特急”「しまんと」で四国山地を超えて高松へ。振り子式特急&山や谷を駆け抜けるという条件から結構左右に揺れるので、酔いやすい人は酔い止め必須の特急です。前回の鉄研旅行ではこの区間を普通列車で走破したので相当な時間がかかりましたが、今回は「しまんと」のおかげで僅か 2 時間で走破することができました。

2 日目朝以来の高松駅です。僅か 1 日で四国を回るといって何ともハイスピードな行程…（笑）。その後高松駅前から路線バスに乗り、「スーパーホテル高松駅前」で宿泊しました。明日はこの 3 日間で一番大変なので早めに寝ます。おやすみなさい！

最終章 鈍行列車 13 時間の旅！いざ東京へ！ 4 日目

最終日は「中国大返し」で東京へ。いよいよ四国を抜けて本州に戻ってきます。
さようなら、そしてありがとう、四国。(卒業旅行でまた来るかもしれませんね 笑)
まずはスーパーホテルの最寄り駅、琴電琴平線の瓦町駅に向かいます。

瓦町→→(琴電琴平線)→→高松築港



▲京急カラーの琴電。



▲元京急 600 形。



▲高松築港駅。駅前にはモニュメントも置かれていた。

高松→→(JR 瀬戸大橋線 快速)→→岡山

瀬戸大橋線(本四備讃線)には 2021 年現在、普通電車が通っていないので本州と四国を結ぶ電車の特急と快速だけということになっています。今回は特急券なしで乗車することができる快速「マリンライナー」号で本州に向かいます。「マリンライナー」は先頭車(岡山行は最後部の車両)に JR 四国 5000 系(5100 形)の 2 階建て車両(指定席・グリーン指定席)を連結しており、前面展望や後方展望を楽しめるようになっています。指定席やグリーン指定席となっているので別途料金は必要になりますが、それでも瀬戸内海の優美な風景を一番いい席から眺められると思うと、一度は乗車してみたい気もしました。

岡山→→(JR 山陽本線 普通)→→相生
相生→→(JR 山陽本線 普通)→→姫路



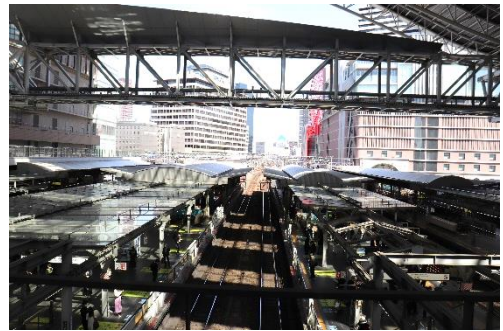
▲岡山駅の駅名標。



▲岡山地区の 115 系

岡山に着いた後、私たちはすぐに昼と夜の駅弁を購入してこの先の長旅に備えました。山越えて兵庫県相生市へ入りました。ここで播州赤穂からの普通電車に乗り換えて終点姫路に到着。

姫路→→(JR 神戸線・京都線 新快速)→→大阪
大阪→→(JR 京都線・琵琶湖線 新快速)→→米原



▲大阪駅。本当に大きいターミナルです。

姫路からは毎度おなじみの爆速列車新快速でぶっ飛ばして JR 東海との連絡駅米原へ。

途中大阪で駅メロ収集をしたりしましたがあっという間に戻ってきました。青春 18 きっぷでの旅行にとって、快速電車の存在はとても素晴らしいものです。



▲米原駅に到着～！ここからは JR 東海へ！

米原→→(JR 東海道線 普通)→→大垣

「天下分け目の関ヶ原」で名高い関ヶ原を超えて、東海地方に入り、周波数も 50Hz へと変わります。

大垣→→(JR 東海道線 特快)→→豊橋

豊橋→→(JR 東海道線 普通)→→浜松

浜松→→(JR 東海道線 普通)→→静岡

高松から豊橋まではクロスシートの快適な普通・快速列車ですが、ここからさきは 18 キッパ (青春 18 きっぷを使って鉄道旅をしている人のこと) にとっての「魔の静岡区間」。ロングシートでトイレなしの車両が多く、長距離乗車の 18 キッパを悩ませます。

静岡→→(JR 東海道線 ホームライナー沼津)→→沼津



▲ホームライナー沼津。320 円の追加料金でふかふかシートは心地良い！

そこで活路を見出したいのがこのホームライナー。320 円の座席指定券を購入すれば乗車できる通勤時間帯のみに運転される電車です。特急型車両を使用しているので、トイレの心配もなくテーブルを出してゆっくり食事をとることができます。私もホームライナーには初めての乗車でしたがとても快適に沼津までの時間を過ごすことができました。18 きっぷではじめて東海道線を制覇する、という人にもおすすめしたい列車だと思います。

沼津→→(JR 東海道線 普通)→→熱海
熱海→→(JR 東海道線 普通)→→東京

7804 メートルもある丹那トンネルを抜けると、熱海駅に到着しました。

ここからは首都圏お馴染みの 15 両編成の東海道線で、ひたすら北上し東京に到着。実に 13 時間、804 キロもの距離を普通電車のみで帰ってきました。

おわりに

いかがだったでしょうか。かなりハードな 4 日間でしたが、四国 4 県のそれぞれの特色を感じることが出来たと思います。気動車や路面電車など、普段あまり乗れないものにも乗ることができ、非常に思い出に残りました。流石に多度津から松山までの 4 時間半耐久はキツかったですが・・・(汗)。

四国は自然豊かで人情に溢れた本当にいい場所です。今回訪れた場所以外にも数え切れないくらい沢山の観光名所があります。首都圏から四国に向かう場合、飛行機を利用して 1 時間半で行くのが一番早いですが、勿論サンライズ瀬戸もお勧めしますよ！！

時代の変貌とともに消えつつある寝台特急。国内唯一の定期寝台列車サンライズ瀬戸・出雲も今のうちに乗っておいた方が良いでしょう！

大変長くなってしまいましたが、ここまでお読みいただき、本当にありがとうございました。

【参考文献・訪問先などの HP アドレス】

- ・ JR 四国 <https://www.jr-shikoku.co.jp/>
- ・ 松山城 <https://www.matsuyamajo.jp/>
- ・ 道後温泉 <https://dogo.jp/>
- ・ 伊予鉄 <https://www.iyotetsu.co.jp/>
- ・ 高知城 <https://kochipark.jp/kochijyo/>
- ・ とさでん交通 <https://www.tosaden.co.jp/>
- ・ ひろめ市場 <https://hirome.co.jp/>



高校2年 佐々木啓仁

はじめに

こんにちは。個人としては初めて執筆をさせていただく、高校2年生の佐々木です。中学生時代から周囲に「(停車場)書いてみなよぉ～」と言われ続け、その度に「いつかやるよぉ～やるやるぅ～」と曖昧に返事をしてきて気付いたらもう今秋引退の身。引くに引けなくなってしまったのでね、今回は書きます！！~~はぁ、だりい~~(やめちまえ笑)。

今回は撮影紀を書いていきます。私は鉄研部員を名乗っている割には、他の部員よりも鉄道の事について浅識です。あくまで「撮り鉄」なので、研究記事よりも撮影記(旅行記)の方が自分には相応しいと感じたという所存です。言い訳がましいですが、初めての執筆なのでつたない文章が続出してしまうかもしれません。予めご了承下さい。

第1章 旅はまだ始まらない(…え？)

2021年8月25日(水)・22時30分、撮影機材と財布、予備のマスクをリュックにしまい翌日の準備が整った。

同日23時00分、翌日の行程を確認してベッドにダイブ。

23時30分、なかなか眠れないので原因を探ると、扇風機が仕事をしていない事に気が付いた。すぐさまコンセントを繋ぎスイッチを入れる。働け扇風機。それにしても8月の夜はとても蒸し暑い。再びベッドへ。

2021年8月26日(水)・0時00分。おかしい。全然眠れない。何かがおかしい。

同日0時30分、佐々木は寝る事を止めた。とは言ってもする事が無いので、この記事の「はじめに」からこれまでの出来事を書いてみる事にした。なかなか鉄道の話題にならないのはその為である。しばしお付き合いいただきたい(はよ旅に出ろ)。

1 時 00 分。私が地元「南武線」の初電に乗るまでまだ 4 時間もあるので、今のうちに今回の撮影旅のメインとなる 2 種類の車両について書いていこうと思う。

～メイン①～ 上毛電気鉄道デハ 100 型-101 号(旅行・鉄道研究部貸し切り列車)



今回の本命となる「上毛電気鉄道(以降、上毛電鉄)デハ 100 型-101 号(以降、デハ 101)」は、1928 年(昭和 3 年)10 月 3 日に川崎車輛製造により新造され、同路線の開業から走っている車両。高松琴平電気鉄道(香川県)120 号・300 号が今年引退する事により、阪堺電気軌道モ 161 号と並んで「日本最古の現役鉄道車両」の肩書きを担う同車は今年で 93 歳、生え抜きの超古豪である。またモーターは車軸と台車枠の間に橋渡された状態、すなわち吊り掛けられた形から「吊り掛け式」と呼ばれ、古典方式でウーウーと唸る独特の低駆動音が車内にじかに伝わり、その昔懐かしさが鉄道ファンや沿線住民を魅了している。

今回はそんな貴重なデハ 101 をなんと社内では前代未聞(?)の、午前班と午後班の計 2 往復も貸し切りさせていただける事になった。ちなみに私はこの貸し切り列車には乗らずに、沿線で待ち構えて撮影する事になっている。今回の貸し切り旅の主催者であるにも関わらず撮影したいと駄々をこねた私を、寛大な心で許してくれた同級生の皆と顧問の先生には感謝してもしきれない。滅多にないチャンスなので、一瞬一瞬を丁寧に撮影していきたいと思う。(写真は 2017 年 8 月撮影)



もう 1 種類のメインは「オール 2 階建て新幹線」でお馴染みの E4 系「Max」だ。初代オール 2 階建て新幹線車両の E1 系の発展型という位置付けで、併結機能を装備しているほか、バリアフリー設備や車内販売の為のワゴン用エレベーター装置の充実、騒音低減などが盛り込まれている。特に座席定員数は、基本 8 両編成を 2 本繋いだ 16 両編成の場合、高速列車の中では世界最大の 1634 名を誇る。2019 年の台風 19 号で E7 系・W7 系が、当時全 30 編成中 10 編成が水没してしまった事による同形式の保有両数不足の為延命措置が講じられた。しかしそんな E4 系も今年 10 月を以て 24 年の歴史に幕を閉じる事になる。

私自身、人生で初めて乗った JR 東日本の新幹線車両が東北新幹線時代の E4 系だった。今でこそ運用路線・種別・カラーリングは変わってしまったが、とても思い出のある車両なので引退してしまうのは少し寂しい。しっかり記録したいと思う。(写真は 2017 年 2 月撮影)

文章を書いたり直したりしている内に時刻は 4 時半を回っていた。5 時過ぎの南武線の初電に乗る為、着替えと歯磨きを済ませやや足早に駅へと向かった。駅には、私が貸しを作っている HP 班長の Y 澤君が迎えに来てくれているはずだ。

第 2 章 先行き不透明

5 時 00 分、地元駅に着いた。改札口に行くと…なんと!そこには Y 澤君の姿は無かった…。実は内心、Y 澤君はおそらく迎えに来てはくれないだろうと思っていた。理由は簡単で、何を隠そう Y 澤君は約束した集合時間の通りに来た覚えが殆ど無かったからである。「流石に今日は部活旅行だし来てくれるだろう」と根拠の無い期待をしていた私も悪かったが(笑)。地元の駅を出発しまずは高崎線(上野東京ライン)に乗り換える川崎駅に向かう。

そして 5 時 10 分、列車は武蔵小杉駅に停車した。そこで乗ってきたのは…あの Y 澤君だった。そして私と顔を合わせた本人の第一声はというと…

“よお”

ダメだこりゃ…。旅はまだ始まったばかりであるのに、何故か早速不安になってきた。どうか、何事も無く旅が出来ますように。とは言っても、旅行に事故は付き物だとよく聞くので覚悟は出来ている。まあ一発目はもはや人災だった訳だが。

地元駅 5:0?～～JR 南武線 各駅停車 川崎行き～～川崎 5:23



↑ JR 南武線(イメージ)

5 時 23 分、川崎駅に着いた。ここで Y 澤君が持っている「青春 18 きっぷ」に私の分の入鉄印を押してもらおう。Y 澤が寝坊した事で買う羽目になった地元駅からの切符(皮肉全開)を改札機に通して一度外に出た。が、何を血迷ったのか無人改札から出てしまい、反対側の有人改札まで遠回りをして歩いた。まだ 11 分もあると安心していただけの乗り換え時間は徐々に無くなっていった。有人改札に着いて入鉄印を押してもらいホームへ降りた時、Y 澤君がグリーン券を奢ってくれると言うのだが、それを買っている内に列車が来てしまった。発車ベルが鳴り今にもドアが閉まりそうという時に間一髪で発券が完了し何とか乗る事が出来た。それにしても、何というグダグダな旅の始まりであろうか。もう一度言うが、不安である。果たして無事に旅を終える事が出来るのだろうか(と言うかもう既に無事ではない)。何がともあれ、とりあえずこの高崎線に乗ればあとは終点の高崎駅に向かい両毛線に乗り換えるのみである。高崎駅に着くまでの間、特にこれといった事は無かった。強いて言えば、午後に撮影する予定の E4 系と上野駅を過ぎた辺りで並走した。

川崎 5:34～～JR 東海道線・上野東京ライン・高崎線 普通 高崎行き～～高崎 7:49



↑ JR 東海道線(イメージ)

7 時 49 分、定刻で高崎駅に着いた。2 分後に発車する両毛線に乗らなければならないので、寄り道をせずに乗り換える。ただホーム間を移動しただけなので流石に何事も無く小山行きの列車に乗る事が出来た。今回の撮影に誘った高校 1 年生の Y 田君とも車内で合流し、3 人で前橋駅へと向かった。

高崎 7:51～～JR 両毛線 普通 小山行き～～前橋 8:05



↑ JR 両毛線 普通 小山行き

第 3 章 ノビ～ってしていたら IC 使えなかった件

8 時 20 分、前橋駅に着いた。長かった普通列車耐久が終わり、ホームに降り立つや否や深呼吸して思い切り体を伸ばした。体がどんどんほぐれていく。ノビ～～～～～～。。。。ああ、これがまた凄く気持ち良い。この快感を味わうと、頑張って普通列車に揺られて遠くまで来たのだと実感する。「感動のノビ～」である(笑)。ノビ～～～～～～。。。。。

きつつつつもちいいいいいい!!!その場に立ち止まって 30 秒はノビ～をしていたと思う(長えよ)。ちなみに、一生ノビノビ座席(※)でノビノビしている(?)というような野次馬は受け付けていないので、どうか気にせずに読み進めていただきたい。もうじきノビノビタイム終わるから(やかましいわ)。

さて、今から上毛電鉄に乗り換える。と言っても、JRの「前橋駅」から上毛電鉄の「中央前橋駅」までは徒歩 18 分と、乗り換えと言うには多少無理のある距離だ。両駅間でバスが走っているが、なんと 100 円も払わなければならないのだ。ノビ～をして体も十分ほぐれたので歩く事にした。



↑ 100 円で乗れるバス

前橋駅から歩く事 20 分、中央前橋駅に着いた。いきなりどうでもいい事を言うが、駅名にわざわざ「中央」を付けて JR をやや格下の配置にしようとしている(のかは分からないが…)のがとても面白い(失礼)。駅舎内に入り改札口を見て「ある事」に気が付いた。無いのだ、ピッとする機械が。IC カードをピッとする機械が。そう、すっかり忘れていたが上毛電鉄は IC カードをピッと出来ない路線なのだ。もし IC カードにお金を沢山チャージして現地に行っても上毛電鉄に乗れないので、乗りに行く時は現金を多めに持って行く事をオススメする。窓口で「赤城南麓 1 日フリー切符」を購入し、ホームへと行った。



←中央前橋駅舎。文字が見やすい。



↑ 中央前橋駅改札口。自動改札機は無い。

「特 AKAGI 南麓ワンデーフリーパス」

数量限定だが、赤城駅発行分が余り過ぎたのか中央前橋駅にも流れていた。残り僅かではあったのでラッキーだった。→

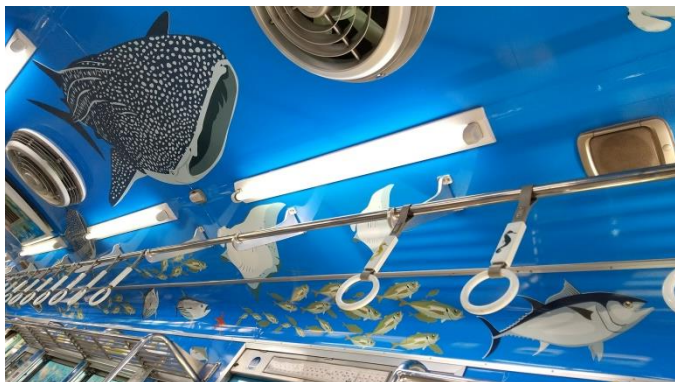


※ノビノビ座席…寝台特急サンライズエクスプレスの5号車と12号車にある、寝台料金が不要の簡易寝台の名称。

第4章 いざ、決戦の地へ



↑ 上毛電鉄 700 型 第 4 号車 (サンライトイエロー塗装)



↑ 車内にはいつも…お魚さんたちが泳いでいるよ! (笑)

8 時 45 分、西桐生行きの列車に乗って中央前橋駅を出た。この列車で目的の撮影地の最寄り駅である「新川駅」へと向かう。乗っている車両は元京王電鉄 3000 系の 700 型で、上毛電鉄の定期列車は全てこの 700 型で運転されている。列車は住宅の多い地域を抜けてのどかな田園風景の中の単線を軽快に走って行く。

9 時 03 分、列車は「大胡駅」に停車した。大胡駅の隣には、今回貸し切るデハ 101 が眠る「大胡電車庫」がある。すなわちこの駅が貸し切り列車の起点となる為、それに乗る Y 澤君とはいったんここでお別れとなる。バイバイ Y 澤君。他の客も結構降りたようで、大胡駅を発車した西桐生行きの列車内はとても空いていた。



←ちなみに上毛電鉄はワンマン運転を行っている。

中央前橋 8:45～上毛電鉄 西桐生行き～新川 9:19

車内を泳ぐお魚さんを無心で眺めながら更に列車に揺られる事 15 分、新川駅に着いた。Y 田君が「うわ、何もねえ!」と割と大きな声で言っていた。鉄研のネタ部員であった某 OB の O 西さん(もう名前を言ってしまうようなものだが)が、私が入部する 2 年前に行われた鉄研旅行の際に真岡鉄道の益子駅で言い放った言葉に酷似していた。だが新川駅は無人駅で、当然のように周囲には誰も居なかったのでセーフという事にしておく。徒歩 5 分で目的の撮影地「第 84 号踏切道」に着いた。この踏切は新里駅～新川駅間の新川駅寄りにある。新里駅方を望むと、真っ直ぐに敷かれた線路に勾配が上下にかかり V 字を描いている様子ははっきりと見る事が出来て実に地方ローカル線らしい。貸し切り列車がここを通過するまで 2 時間近くあるので、それまで普通列車を撮影してシャッターの切り位置や露出の感覚を掴んでおく事にする。リュックからカメラを取り出して設定をしていると西桐生方面から早速列車が来たので、ようやく撮影を開始する(お待たせして申し訳無い)。次項の写真は、貸し切り列車が来るまでに撮影した 700 型である。



↑ 第1号車(フィヨルドグリーン塗装)



↑ 第5号車(ジュエルピンク塗装)



↑ 第2号車(ロイヤルブルー塗装)



↑ 第3号車(フェニックスレッド塗装)

列車を1本1本撮影する毎にアングルの微調整を繰り返していると、10時40分くらいに踏切横の家から1人のおばあさんが出てきて線路脇の草刈りを始めた。この時の気温は35℃。何をどう考えても草刈りをするには全く適していない環境だった(そもそも撮り鉄ですら自分だけでなく、カメラの本体温度の上昇にも気を配る必要があるのだが)ので、そのおばあさんが心配になり私も手伝う事にした。

「今日暑いですね。」

「いやいや、夏の群馬なんかこんなもんだよ。」

「そうなんですか!？」

「だから雑草が無駄によく育っちゃうんだよ。」

「そうなんですね、無理しないで下さいね。」

「あんたもね。」

「……(笑)。」

「それにしても今日はどっから来たんだべさ？」

「僕は神奈川の川崎です!」

「こんな所に何しに来たんだい？」

「電車を電車の写真を撮りに来ました!」

「上電(上毛電鉄)とか物好きだねえ、あんた。ちなみにここら辺はここのご時世のせいかな、首都圏ナンバーの車を見ただけで気が立っちゃう人がいっぱい居る。電車で来て正解だったね。手伝ってくれてありがとうね。缶コーヒーと、それからこれ(4段の脚立)使えば楽に撮れるでしょ？」

「ありがとうございます!!」

という事で、なんと缶コーヒーを貰い脚立を貸していただいた。これがあるだけで撮影の難易度が格段に下がるのでとてもありがたかった。~~やっぱり善い行いをする~~と良い事になって返ってくる。

第5章 デハ101 追っかけ作戦と車庫見学

この時点で11時00分、私が予測した貸し切り列車の通過時間まであと9分というところまで迫っていた。車内でデハ101を堪能しているであろうY澤君に連絡すると、デハ101は新里駅の2駅前の「^{かすかわ}粕川駅」に着いているらしい。つまり、私の予想通りである(ドヤァ)。最後にもう一度アングル、ピント、シャッターの切り位置、カメラの設定を確認し、深呼吸をして精神を戦闘モードへと切り替える。ここからは集中し過ぎていたのか記憶が薄い。これがアスリートで言うところの「ゾーン」なのかもしれない。

11時09分、もはや「1人オリンピック」をしている気分の私の横の踏切の警報器が鳴り、長い長い直線区間の奥から1両の全面茶色のレトロな車両が姿を現した。デハ101だ。当然ながら心臓はバクバクである。息を止めてタイミングを合わせてシャッターを切った。



～デハ 101 旅行・鉄道研究部貸切「ツリカケカーたかなわ号」～

とても格好良い。ファインダー越しに見ると、まるで小さな古民家が走っているようだった。一応、デハ 101 の前面に装着されていたヘッドマークについて説明させていただく。

～特製ヘッドマーク「ツリカケカーたかなわ～」

JR 西日本の欧風客車「サロンカーなにわ」のテールマークのデザインを基とし、背景の城の部分で、高輪学園の横にある「泉岳寺」のシルエットに変更し、また下部の縞模様には高輪学園のネクタイの色(赤・緑・青)をあしらえた。私がデザインを担当したのだが、細部にまでこだわったために手書きをしてしまい、編集を担当してくれた BVE 課長の N 井君には苦勞させてしまった。この場を借りてお詫びとお礼を申し上げる。N 井君、ごめん。そして、本当にありがとう。

自分がデザインしたヘッドマークを装備して走る列車を撮影する事が出来て、思わず小さくガッツポーズをしてしまった。余韻に浸りたいところではあるが、この後新川駅をすぐに発車する西桐生行きの列車に乗って西桐生駅までデハ 101 を追いかけていなければならない。借りた脚立を先程のおばあさんにお礼を言って返し、新川駅に戻ってすぐに来た列車に乗った。Y 田君はデハ 101 の折り返しを別場所で撮影するらしいので、ここでお別れである。6 時間ぶりにまた 1 人になった。

新川 11:19～上毛電鉄 西桐生行き～西桐生 11:37

11 時 37 分、西桐生駅に着いた。隣のホームに停車しているデハ 101 にすぐさまカメラを向ける。今乗ってきた列車でまた大胡駅へ先回りしなければならないので、やや急ぎ目に撮影する。



～デハ 101 の車内。木製の吊り革や荷物棚、昔ながらの中吊り広告がレトロだ。～



↑デハ 101 の運転台。速度メーターが無いので運転は目利きで行われる(…多?)。

車内をざっと撮影し、先程の普通列車に乗り込む。ただ、運が悪い事に地元の高校の下校時間に当たったらしく、車内を埋め尽くす女子高生たちの視線が物凄く痛かった。グサッ。この時Y橋君が「キャバ電車じゃん ~~www~~」と言っていた。~~いやマジで全然嬉しくねえよ。あんなん拷問列車だわ。……ノビ~~~~~!!!!~~(今それ関係無いやろ)

西桐生 11:46~~上毛電鉄 中央前橋行き~~大胡 12:21

途中駅で学生たちもどんどん降りていき、車内が行きと同じくらいの空き具合になったところで大胡駅に着いた。ちょうど午後班の後輩たちが車庫見学を終えてホームに入ってくるところだった。顧問の松崎先生に挨拶をした私を、彼らは一様に「え、誰?この人…」と言わんばかりのしらけた顔をして見ていた。と言うより、そんな言葉が聞こえたきがしたぞ!?(被害妄想)更には「集合写真を撮りまーす」と言うまで僕の存在に気付いてすらいなかった部員も居た。そんなに覚えられていないのかなぁ、悲しすぎるだろ。なぁ、泣くぞ!?!ぴえん(勝手に泣いとけ)。私の後を追うように、午前班を乗せたデハ 101 はすぐに大胡駅に戻ってきた。集合写真を撮影し終わると、午後班はテキパキとデハ 101 に乗った。こういう時の鉄研部員の迅速な行動は大変優秀である。ただ、「こういう時」だけが(笑)。

午後班を見送った後は、同級生たちが固まっている午前班と一緒に大胡電車庫内の見学をした。見学の詳細は本誌内の路線研究課の記事を読んで欲しい。折角なので中央前橋から折り返して来るデハ 101 を、普段は撮影出来ない車庫の敷地内から構えてみる事にした。暫くするとデハ 101 がやって来た。



ここまで線路に寄って大迫力な写真を撮影出来る場所は上毛電鉄の営業線上には絶対に無い。おまけにデハ 101 の吊り掛けサウンドを間近且つ真横で聴く事が出来て嬉しかった。101 を見送って車庫内にある車両を少しだけ撮影した。



↑ 第7号車(ミントグリーン塗装)



↑ 第 8 号車(ゴールデンオレンジ塗装)



↑ 第 6 号車(パステルブルー塗装)

これにて 700 型全 8 編成コンプリートである。見学が終わり、車庫に居残った私たち高 2 生は記念撮影をしようという事になった。とは言ってもただ並んだだけの集合写真ではない。先代部員たちの、どんな事でもどんな時でもネタへと走ってしまう行為を散々見せられてきた私たちは、とある「パクリ写真」を撮影する事にした。それがこちら。



写真左から筆者(路線研究課長/写真課長)、Y 吹君(模型班長)、A 井君(部長)、Y 橋君(自動車研究課長)、O 崎君(副部長)、N 井君(BVE 課長/写真課長)、そしてしゃがんでいる Y 澤君(HP 班長)となる。歴史の教科書で誰もが目にした事があるであろうこの構図。そう、「リットン調査団」である(迫真)。「折角車庫に来るんだから線路を使ってネタ写真撮ろうよ!」と普通の人ならそうはならない。車庫や車両を背景にするだろう。これには車庫の人も驚きを隠せていない様子で「なんか学生時代に見た事が…(苦笑)」と言っていた。良い思い出にはなったので結果オーライである。

第 6 章 さらば上電

N 井君は赤城駅から東武特急で帰る為、A 井君は O 崎君と一緒に一足早く前橋の方に戻って温泉に入る為大胡駅でお別れとなった(O 崎君とは前橋駅で後程合流予定)が、他の皆

は帰りの高崎線の列車まで一緒だ。定刻の 15 時 01 分に戻ってきたデハ 101 を大胡駅前で撮影し、同車の入庫を見守ってから大胡駅を出発した。



↑ 帰ってきたデハ 101。貫通扉が格好良い。

入庫する碎石輸送サボを装着したデハ 101。

N 井君のエゴにより激レア物が拝めた ↑

大胡 15:21 ～～ 上毛電鉄 中央前橋行き ～～ 中央前橋 15:38

車内では Y 橋君と Y 吹君、それからいつの間にか合流していた Y 田君と今日の撮影の成果を話していたので時間は短く感じ、すぐ中央前橋駅に着いた。私たちは一番後ろの車両に乗っていた為、改札を通るまで少し時間がかかった。ようやく改札を出て、朝に見た「100 円のバス」に乗ろうとしたその時だった。なんと改札の列の前の方に並んでいた人たちのみを乗せたバスが、私たちの目の前でドアを閉めて行ってしまったのだ。何故列の前に並んでいた人は乗れ、列の後ろに並んでいた私たちは乗れないのか。普通に考えて、同じローカル線の列車に乗ってきた人たちが駅舎から出てくるのを確認してから発車しなければ接続している意味が無い。器の大きい Y 橋君でさえこれにはとても腹を立てていた。16 時ちょうどに JR の前橋駅を発車する高崎行きの両毛線に乗らなければいけないので急ぎ足で駅に向かう事になった。がしかし、皆疲れていたのか足取りが重い。このままでは 16 時の列車に間に合いそうにないと察した私と Y 橋君は残りの 3 人をどんどん突き放して焦らせる作戦に出た。

15 時 58 分、前橋駅に着いてホームに上がると、ちょうど高崎行きの列車が到着したと

ころだった。皆バラバラに急いで乗り込む。ドアが閉まり列車は発車し、私は一番後ろの車両に皆を集合させた。前橋に先回りしていた O 崎君と私と一緒に居た Y 橋君は当然間に合っており、Y 田君と Y 澤君も何とか乗れた。だが、悲報はすぐに私の耳に入る事となる。

“Y 吹君が乗り遅れた。”

どうやらあの状況で切符を買っていたらしい。そりゃあ乗り遅れるわ(笑)。おそらくその場に居た誰もが思った事だろう。さよなら、脱落の Y 吹君(辛辣で草)。

前橋 16:00～～JR 両毛線 普通 高崎行き～～高崎 16:14

第 7 章 巨電現る

定刻で高崎駅に着き Y 田君とお別れをして、残る私たち 4 人は新幹線ホームへと移動した。2 面 6 線(内通過線 2 本)の構造で最大 16 両がすっぽりに入るような長くて広いホームだが、人の影はまばらで、階段付近に 10 人居るか居ないかくらいの少人数であったと記憶している。E4 系の同業者と思われる人も反対側に 1 人だけ。ちなみに現在(2021 年 8 月時点)、高崎駅などの上越新幹線の駅に入線する最長の車両は E4 系(8 両 1 編成)を 2 本繋げた 16 両編成なのだが、その E4 系が引退する事によって E7, W7 系の 12 両編成が最長となる。つまり、あと 2 か月もすれば上越新幹線の各駅のホームは 4 両分無駄になるのだ。ホームいっぱい停車する車両が消えてしまうのは少々寂しいが、それよりもその余分な 4 両分のホームの処遇が気になった。ホームの先端に行き、私たち 4 人だけでのんびりと談笑しながら 2 本の E4 系を待つ。

遠くから E4 系が姿を現すと、もはや巨大な壁が押し寄せて来るようにしか見えない。まさに「進撃の巨電(笑)」である(上手い事言わんでええねん)。そんな変な事を考えながらシャッターを切った。



↑ P52 編成 Max たにがわ 412 号(16:29 撮影)



↑ P14 編成 Max とき 330 号(16:46 撮影)

高崎駅を去って行く巨体を見ていると、やはり思い入れのある車両の引退は寂しいものだと感じた。4人で余韻に浸りながら帰りの高崎線に乗り、長いようで短いたった1日の撮影旅は幕を閉じた。

～おわりに～

とある1人の高校生撮り鉄の波乱の1日を紹介してみたつもりですが、少々ふざけ過ぎました(笑)。最初で最後の停車場の個人執筆、やってみると割と楽しいものでした。予告通りつたない文章になってしまいましたが、ここまで読んでくれた方々、本当にありがとうございます。そして、鉄研がこれからも鉄オタの高輪生たちのコミュニケーションの場となる事を願い、終筆とさせていただきます。



[追記]今年10月に最後の2階建て新幹線「E4系」"Max"が24年間の運行に終止符を打ちました。見たり乗ったりする度にワクワクしたのを覚えています。今までお疲れ様でした。沢山の夢と希望をありがとう。

～ *thank you Max!* ～

これでホントのホントに僕の記事は終わりです。ありがとうございました(2回目)。



千葉に撮影に行ってきた話

中学三年 B組 半田一真

どうも、今回停車場を初めて執筆させていただく中三の半田です。私は主に電車や貨物列車を撮影している撮り鉄です。今回は夏休み中に行ってきた千葉県への撮り鉄主体の旅の様子をお届けしたいと思います。最後までお楽しみください！

第0章 無計画な前日

私はもともと今年の夏新潟へ撮影旅をする予定だったのですが、日に日に増えていくコロナウイルス感染者の数からその旅を泣く泣く断念しました。そこで代案として京成旅をすることにしました。しかし旅の前日、私はオリンピックのサッカーの準決勝の試合をテレビで母親と見ていて計画を何も立てていませんでした。しかし私は試合が終わった後そのまま寝てしまったため、旅が行程のない状態で始まってしまったのでした。

第一章 京成線で撮影地へ！

小伝馬町 7:22 発→(日比谷線)→上野 7:27 着

旅の始まりは最寄りの小伝馬町駅から。とりあえず京成上野駅へ向かうため日比谷線の上野駅まで向かいます。

私は普段京成上野なんて使わないので日比谷線と京成線の乗り換えは地上で乗り換えるものだと勝手に思っていたんですが、東京メトロの上野駅って京成上野駅と地下の通路で繋がっているんですね。普通に近かったです。猛暑の中では大変ありがたい...

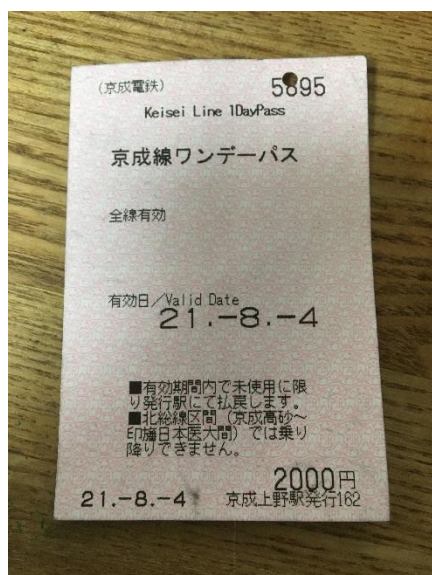
京成上野駅に到着した私は今回使う切符を購入しました！

その切符とは京成線ワンデーパスです。値段は 2000 円とそこそこ高めですが、成田空港と上野を一往復すると元が取れてしまう優れたもの。これを使って千葉県撮影地を巡りました。

京成上野 7:33 発→(京成本線)→青砥 7:52 着 普通京成大和田行き

京成上野にいても何も始まらないので、とりあえず青砥駅へ出てきました。

青砥駅では暇つぶしも兼ねて撮影・どの形式がどの運用に入っているか観察しました。



▲京成線ワンデーパス



▲青砥駅で撮影した一枚

青砥駅でベンチに座っていると、独特のブレーキ音とともに白い車体の 3400 形が二階のホームに滑り込んでいました。運用表を見るとどうやらこの後西馬込駅で折り返して京成本線にやってくるようで、その列車の撮影に向かうことにしました。

しかし、ただ普通に京成本線で撮影地に行っても面白くないので少し遠回りをしていくことに。

青砥 8:08 発→(成田スカイアクセス線)→空港第 2 ビル 8:53 着

アクセス特急 成田空港行き

というわけで、やってきたアクセス特急の京成 3100 形に乗って空港第 2 ビルを経由して京成本線に抜けるルートを使いました。

普段なら運賃が高すぎて乗ることができないこの成田スカイアクセス線も、フリー切符を使えば運賃を気にすることなく乗り倒すことができます。

私もかなり久しぶりに成田スカイアクセス線に乗りました。

また、乗車した京成 3100 形はここ数年の間にデビューした新型車両の中で一番好きな車両だったりします。座席に腰かけて京成 3100 形のモーターの音を聞きながら一路空港第 2 ビルへ向かったのです。

空港第2ビル 9:03 発→(京成本線)→京成佐倉 9:19 着 快速特急京成上野行き
空港第2ビル駅で成田スカイアクセス線を降りて京成本線に乗り換えましたが、
割とスーツケースを持った人が多くて驚きましたね。
乗り換え対象の快速特急は京成 3700 形で、しかも唯一の下枠交差パンタグラフを装備
した編成でした。



▲下枠交差パンタグラフ(写真は別形式)

▲京成 3700 形(別日撮影)

京成佐倉 9:25 発→(京成本線)→京成臼井 9:30 着 快速京成高砂行き
佐倉駅からはなんと引退が差し迫っている都営 5300 形に乗り換え！
京成線内で都営 5300 形に乗るのは初なような気がします。
地下鉄とはまた違った雰囲気で行ったです。



▲都営 5300 形の写真(別日撮影)

第二章 京成電車と偶然来た珍客

京成臼井駅から 10 分ぐらい歩き、撮影地の踏切についた後、カメラのセッティングをして
いると突然踏切が鳴りだしました。何が来るのかと見ていたのですが、「試」の一文字
を掲げながら京成 3500 形の 4 両編成がやってきてしまいました。
これはいわゆる「動揺測定試運転」という、二か月に一回走る試運転列車です。

その二か月に一回を私はどうやら引き当ててしまったようです。

※動揺測定試運転：金町線と成田スカイアクセス線を除く全区間を走る試運転列車

というわけで私は無行程で旅に行くことに決めた昨日の私に感謝しながら、京成の車両の撮影にいそしんだのでした。その写真たちがこちらです。



▲撮影地で撮影した写真

狙っていた京成 3400 形のほかにも上野動物園のパンダのヘッドマークを装着している京成 3000 形も来て短時間の撮影ながら大満足でした。

さて、目当ての京成 3400 形も撮影することができたので、友人から試運転の時間を送ってもらい、先ほどの試運転の撮影に向かいました。

京成臼井 10:40 発→(京成本線)→青砥 11:23 着 快速西馬込行き

この時期この試運転はどれも逆光なので、ホームが二階建てで上の階の影響から太陽の状況を気にせず撮影できる青砥駅で撮影しました。



▲青砥駅で撮影した試運転とほかの電車

試運転に急行灯がついていなかったのが残念です。

青砥 12:17 発→(京成押上線)→押上 12:26 普通羽田空港行き

試運転は押上駅で15分ほど停車するので押上駅に撮影へ移動しました。

◀普段は京成3500形が押上に入線することはないので、駅名表と絡めて撮った...つもり



▲※人が映っているのもモザイク？かかっています。

押上 12:43 発→(京成押上線)→青砥 12:52 普通京成高砂行き

青砥駅に再び戻ってきたところで京成の撮影を終了し、別の場所へ移動するのです。

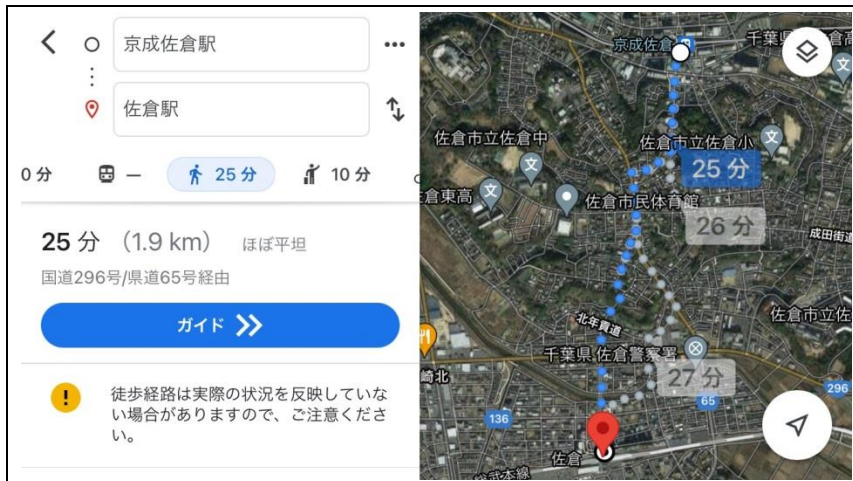
第三章 大波乱の総武線撮影

青砥 12:55 発→(京成本線)→京成佐倉 13:46 着 快速成田空港行き

タイトルにもある通り京成線をいったん抜け出して総武線に撮影へ行きました。

なんで京成佐倉で降りたかというとなんて JR の佐倉駅と乗り換えるためだったのですが...

佐倉駅同士の徒歩乗り換え経験者として言わせてもらいます、死にます、マジで。



▲1.9 kmもあるらしい... (画像は Google Map より拝借)

頑張って徒歩乗り換えをし、撮影地となっている四街道と物井の間の踏切へと向かいました。

佐倉 14:34 発→(総武本線)→物井 14:37 着(4分遅れ) 快速東京行き

物井駅では同行者 S 君と合流し撮影へ、行ったのだが....

彼が駅で階段を踏み外して足をひねってしまい歩くスピードが二分の一くらいに...

しかも道を間違えたり、途中で物井駅より四街道駅のほうが近かったことに気づいたりさんざんでございました。

やっと踏切についたところで S 君が財布を落としたことに気づくという...

ちなみに狙いは EF65-2127 号機、通称「カラシ」が牽引する貨物で、その便は夕日を浴びてやってくるのです。私たちはその写真を撮りにきたのです。

その写真がこちらです！



▲EF65-2127 の貨物



▲総武線の車両

満足いくものがたくさん撮影できて大満足です！

帰った後分かったことなのですが、この踏切心霊スポットだったらしいです。

だから S 君は財布落としたのかもしれないですね。

S 君は財布を落としていて帰れないので、母親に車で迎えに来てもらって帰ろうとしたところ、警察署から電話がかかってきて**財布が見つかった**と言われ取りに行くという... 私はついでに車に乗せてもらい京成線の勝田台駅まで送ってもらいました。本当に助かりました。感謝しかないですね。

このように帰り道もなかなかは大波乱でした。

あとがき

今回は千葉に行ってきた弾丸旅の様子でした。この日は半端じゃないほど疲れましたね。あんな歩くとは....

ここまでだいぶ読みづらい文章を長々と書いてきてしまいました。最後まで読んでくれた方には感謝しかないです.....

多分来年も書くと思うので、来年はもっといい文章が書けるよう頑張りたいと思います。本当に最後まで読んでくださりありがとうございました！

スペースが余ったので私の好きな機関車の写真を貼っておきます。





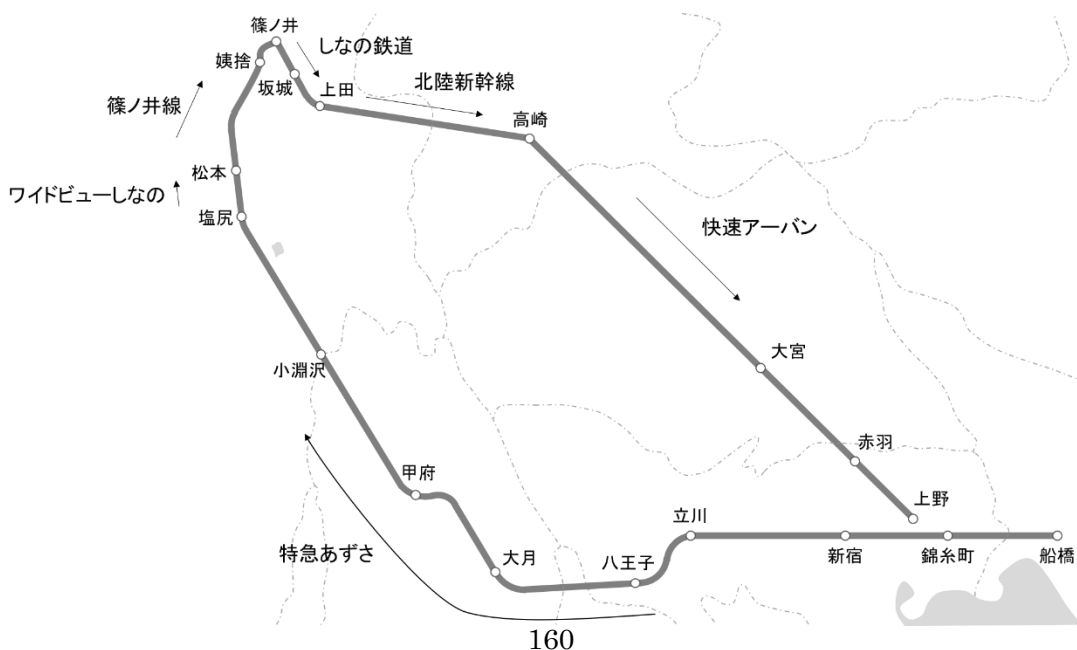
長野日帰り旅行 ～国鉄の面影を探して～

中2 大野

中2 金山

こんにちは。初めて停車場を執筆させていただきます。EF64 を見るために日帰りで長野に行ってきましたので、その記録を綴りたいと思います。稚拙な文章ですが、最後までお読みいただくと幸いです。

《旅のルート》



第一章 『あずさ』で塩尻へ

特急あずさ 3 号 船橋 06:53 → 錦糸町 07:08 → 塩尻 10:13

おはようございます。こちらは船橋駅です。船橋駅のプラットフォーム先端は撮り鉄の撮影地となっています。今回は二人で旅行したのですが、それぞれ最寄りの駅が違うため、あずさ車内での待ち合わせとなりました。ホームであずさを待っていると列車通過警告が鳴り響き始めたので、何が来るのかな？と少しワクワクしながら待っていると、やってきたのは B.B.BASE

(写真 1, 2) ! 今回見たのは両国までの送込回送だと思えます。

B.B.BASE

正式には、BOSO BICYCLE BASE という名前です。南武線 209 系を改造したもので、千葉県房総地区で団体列車「サイクルトレイン」に充当されています。土・日曜に両国駅を発着として B.B.BASE 内房・外房など房総・銚子方面で活躍しており、車内に輸行袋を使わず自転車を乗せることができるのが特徴です。

錦糸町駅ではあずさは 3 番線に入線！(写真 3) 列車が入線する際に車体が傾いたため、錦糸町駅 3 番線のホームは曲線を描いているのだと分かりました。車内の混み具合はまあまあという感じです。しかしこの後、新宿で沢山の人が乗車し、ほとんど満席になりました。乗客の服装や、小淵沢から岡谷辺りで多くの方が下車したところを見ると、登山客が多かったようです。

なお、新宿駅で車内からホームの電光掲示板を見ると、乗電のあずさの下に「団体」と書かれていまし



(写真 1)



(写真 2)



(写真 3)

た。

これはクラブツーリズム主催の 185 系による甲府行臨時列車です。ホームには 185 系の撮影目的と思われる方が多くいました。また、(写真 4) は途中の景色ですが、写真右部分に車が数台止まっていて、同様に 185 系の撮影を目的とした方々だと思います。

さて、新宿を出ると中野、三鷹と西に進みます。途中、荻窪の辺りで先程の 185 系団体臨時列車の送込とすれ違いました。三鷹を過ぎると、複々線から複線になるのと同時に、進行方向左側に三鷹車両センターが見えます。しかながら、この時、留置されている車両の大多数は東京メトロの車両でした。国分寺を通過して、立川に到着しました。国分寺は特急扱いの列車に乗車した時くらいしか通過する機会がないため、新鮮に感じました。

豊田の側線でロングレール輸送車であるキヤ E195 系を見下ろす形ですれ違いました。どうやら大月へのレール輸送の帰りのようです。またしばらく乗っていると、高尾から大月辺りまではぶどう畑をたくさん見かけるようになり、山梨県が日本におけるぶどうの年間収穫量一位ということを肌で感じる事ができました。

その後、8:30 に大月に到着。ここで私たちが乗っている松本行と河口湖行とに別れました(写真 5)。私たちが乗っている松本行きが先発だったため、実際に分かれて行くところは見られず、少々残念でした。上諏訪から下諏訪間では車窓から諏訪湖を望むこともできました(写真 6)。



(写真 4)



(写真 5)



(写真 6)

第二章 塩尻散策

塩尻駅は6番線まであり、中央本線の東京、名古屋方面と、長野・松本方面を結ぶターミナル駅です。11時少し前に、今回の旅の目的の一つであるEF64-1010、1020の重連が塩尻に入線しました（写真7, 8, 9）。塩浜（四日市）常備のJR貨物タキの返却でした（海外から輸入した石油を毎週月、火、日曜以外に一日一度、塩浜から長野に運んでいます）。ちなみに、何故EF64を見たかったかという、今年3月でJR貨物所属のEF64は関東運用を撤退し、簡単には見る事が出来なくなったためです。

昼食は塩尻駅で売られていた「とり釜めし」です（写真10）。中には食べやすいサイズに切られた鶏の唐揚げが入っており、通常はお弁当に唐揚げを入れるとカリカリ感が損なわれがちですが、この唐揚げは、しっかりと食感が残っていて美味しかったです。ご飯は長野名物である野沢菜ご飯でした。

また、長野といえば蕎麦も有名ですが、塩尻駅には数人しか一度に入店できない蕎麦屋さんがあります（写真11）。店内が満席になった場合には、厨房を挟んで向かいにある待合室でも



（写真 7）



（写真 8）



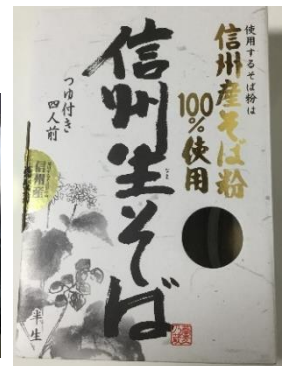
（写真 9）



（写真 10）



（写真 11）



（写真 12）

食べることができるようになっていきます。
待合室をのぞいてみると、駅員さんも食べていました。今回は、この蕎麦屋さんには入らなかったのですが、お土産に NewDays



KIOSK で信州生そばを買って帰りました（写真 12）。

塩尻駅のホームの端にはちょっとしたぶどう園もあり、きれいな房がついていました（写真 13）。

↑このぶどうは巨峰なのですが、熟す前はマスカットのよう



（写真 13）



ホーム上にあった塩尻駅オリジナル！？ワイン樽↑

第三章 日本三大車窓「姨捨」へ

ワイドビューしなの 7号 塩尻 11:55→松本 12:04

11:55 発のワイドビューしなのに乗って、楽しかった塩尻ともおさらばです。（写真 14、15）

ワイドビューしなの

主に車両は 383 系を使用し、名古屋～長野間を定期列車が 13 往復する。383 系は制御付き自然振り子方式の車両で、前後で顔が違うのも特徴。

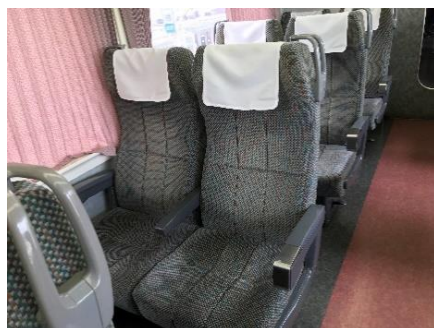


（写真 14）



（写真 15）

ワイドビューでは自由席に乗ったのですが、グリーン車によくある足置きのようなものが設置されており快適でした（写真 16）。



（写真 16）

篠ノ井線 松本 12:29→篠ノ井 13:33

松本駅では普通列車の篠ノ井線に乗り換えました（写真 17, 18）。ここで『なぜ、松本で下車したのだ。そのままワイドビューに乗っていればもっと早く篠ノ井に着けたのではないか。』と思った方もいらっしゃると思います。その理由は、松本～篠ノ井間にある姨捨（オバステ）は日本三大車窓のうちのひとつだからです！



（写真 17）



（写真 18）

姨捨

姨捨駅から見下ろせる善光寺平（長野盆地）（写真 19）は、かつて戦国時代の大名、武田信玄と上杉謙信が戦った「川中島の戦い」の場所でもあります。



(写真 19)



(写真 20)



(写真 21)

本数が少ないため、途中下車はできていませんが、下り特急列車の通過待ちで5～10分間停車していたため、少しの間、すばらしい景色を堪能することができました（写真19, 20, 21）。

姨捨駅を発車するとスイッチバックをしたのですが、そこまでは下調べができていなかったのが驚きました。また、ワンマンカーだったため、後ろの運転席横のスペースが開いており、特等席を独占できたかのような気分になりました。

また、途中で2度トンネルを通りましたが、片方のトンネルはもう一本線路を引けそうなほどに幅が広がっており興味深かったです。

第四章 115系 スカ色

しなの鉄道 篠ノ井 13:57 → 上田 14:26

この旅行で長野に来たもう一つの目的が、しなの鉄道、もっと言えば115系スカ色に乗ることでした。この115系は、この七月末で二編成が引退となるため、まだ車両が残っているうちに乗りたかったのです。



(写真 24)

電車が入線する前のホームの電光掲示板には「2両ワンマン」と書かれていて、新型のSR1系に運用が差し替えられたのかと心配になりましたが、入線したのはスカ色でほっとしました(写真 22, 23)。

列車は千曲川(チクマガワ、信濃川のこと)に沿うように走り、車窓から田園風景を眺めることができます(写真 24)。

途中の坂城(さかき)には現役の石油専用線があり、ちょうど止まっていたブルーサnderと石油輸送専用車(写真 25)が見えました。この路線はしなの鉄道に直通するため、しなの鉄道には私鉄では珍しく貨物運用があるようです。また、坂城は多くの工場が点在するテクノロジーの町であり、それを伺わせる名前の駅もあります。坂城駅の隣の「テクノさかき」という駅で、しなの鉄道で唯一、カタカナとひらがなだけの駅名になっています(写真 26)。



(写真 23)



(写真 22)

↓坂城駅石油専用線のスイッチャー

第五章 北陸新幹線で高崎へ



(写真 25)



(写真 26)

あさま 620 号 (W7 系) 上田 14:40 → 高崎 15:14

この旅行で前日までに買っておいたのは最初のあずさの切符だけです。予定変更や紛失に備えてそうしたのですが、上田に到着後、時間があまりなく、少し急いで切符を購入して乗り換えました (写真 27)。



(写真 27)



(写真 28)

ワイドビューと同じく、あさまも自由席です。

あさまの運用では珍しく JR 西日本の車両で、W7 系特有の社内チャイム「北陸ロマン」が流れました。コロナ禍のためか上田駅での乗客は少なかったものの、軽井沢では人が結構乗ってきました。

その後、高崎で下車しました。高崎で降りたのは SL/EL 横川ナイトパークを見るためです。在来線ホームに入線しており、さすがは D51、迫力がほかの SL とは桁違い！

(写真 28)

前方には電気機関車 EF65-501 もいました（写真 29）。この機関車が高崎地区の SL/EL 運用に就くことは稀で、いつ廃車されてもおかしくない機関車です。通称「P トップ」と呼ばれていてファンからは人気があり、SL を撮影する人以上に電気機関車側を撮る人が多かった印象でした。

↓ 高崎駅ホームの駅名表示も SL 仕様



(写真 30)



(写真 29)

快速アーバン 高崎 16:26 → 上野 18:05

その後、快速アーバンに乗って帰宅しました。

久々の鉄道旅行、日帰りでしたがまだまだ書きたりないほどの充実した旅でした。

《参考文献》

Wikipedia - BOSO BICYCLE BASE, しなの（列車）



最後までお読みいただきありがとうございました！

～仙台で豪遊！！～

東北本線の旅

中二 F 大戸琉晴・高木俊





私達は 8 月 5 日に仙台へ日帰り旅行に行ってきた。今回はその様子を皆さんにお伝えしたいと思う。なお、これは私達の初執筆なので、細かいミスなどは見逃していただきたい。

8 月 5 日、上野駅で待ち合わせた。いよいよ旅の始まりである。

今回使う切符は、小さな旅ホリデーパスと、「えきねっとお先にトクだ値スペシャル」を使って買った乗車券付き特急券だ。なんとこのえきねっとお先にトクだ値スペシャルは、東北新幹線に限り通常価格の半額で新幹線に乗れるというとても便利なものだ。ただ、半額になるのは期間限定の設定なので注意していただきたい。

そんなことはさておき、E5 系の 6:46 発やまびこ 203 号 U1 編成に乗車し、一路仙台を目指す。本当は帰りに仙台から乗りたかったのだが、時間の都合上行きに乗ることにした。乗る号車は何と 1 号車。グランクラスと呼ばれている車両である。サービスなしではあるが、大宮～仙台乗車券込みで 8480 円なのだ！この機会を逃すまい！ということで人生初のグランクラスに乗車。2 時間とすこし乗車した。

驚いたことは座席の間隔の広さで 170cm の男が足をフルに伸ばしても前の座席につかないことだ。

普通座席の自由席だと伸ばしきれなかった足がのびのび足を伸ばせるようになったのだ。筆者は少し感動した。

しかし小山を通過した頃から異変に気づく。

グランクラスに乗ってくる客が筆者以外にいないのである。

これは大事件だ！…結局仙台までグランクラスに乗車する客はおらず、結果的に上野～仙台まで貸切乗車ができたのだ…！

E5系と別れを告げ、まず初めに向かったのは松島海岸駅。

乗車するのは仙石東北ラインの特別快速石巻行きだ。

外見はE131系の様でなんだか既視感があった。しかし、構体はE235系と同じらしい。

そんな車両を後にして高城町に到着した。そのあとは仙石線で1駅戻り松島海岸駅に到着した。ここは「松島や、あゝ松島や」という有名な俳句が詠まれた場所。恐らくコロナ禍以前では多くの外国人観光客やもちろん日本人の観光客で賑わっていたのかと思った。



松島海岸駅を出発すると同線の宮城野原駅に向かった。

途中205系が全力疾走しているのを体感し、現役バリバリの時の面影を感じた。

宮城野原駅は楽天イーグルスの本拠地、楽天生命パークの最寄り駅なので公式スポンサーなので駅一面楽天イーグルスの色で埋め尽くされていた。筆者2人はそれぞれジャイアンツとベイスターズファンなので終始アウェーの雰囲気が消えなかった…



次は同線終点のあおば通に向かった。

やってきた車両はセカナンの石ノ森章太郎作品ラッピングだ。

車内にも一部ラッピングが施されており、全体的に楽しい仕上がりになっている。

ちなみに、筆者この発車メロディーが好きで、わざわざ録音しにやってきたのである。

そして昼食を食べる予定の味太助に向かう為、仙台市地下鉄南北線に乗った。

地下鉄仙台駅から2駅目の勾当台公園駅（こうとうだいこうえんえき）で降車した。

この駅から歩いて5分程で仙台牛タン発祥の店、味太助に到着する。

（ここからはほぼ食レポになる）

この店は前述の通り仙台牛タン発祥の地なのでそれなりの開業年数を感じる店内の雰囲気だった。筆者はこの店のメインメニューである牛タン定食を注文した。

まず食べて感じたのは牛タンの歯応えである。そしてしっかりとした塩味があることによって麦飯が進む。またこの麦飯が絶妙で主張し過ぎず味うす過ぎず牛タンの味を引き立てているのである。牛タン2枚を食べ終わったらテールスープが食べごろである。

テールスープは人によって好みが分かれるだろうがこのテールスープはあっさり系である。

テールスープの汁も塩味でそれを具のテールと白ネギがうまく合わさり最高だった。最後の牛タンに付属の薬味を乗せて食べると味変わりになり辛い牛タンが食べられる。



さて、味太助で空腹も満たされたところで、一旦仙台駅に戻ることにした。

そして勾当台公園駅から地下鉄を使うのだが、仙台で売られている IC カードの icsca で乗車することにした。



(ちなみにこの icsca、東京など、仙台以外の都市では使えない...)



仙台駅に着き、これから郡山まで向かうことにした。お土産など見たが、時間的に早すぎた為郡山で買うことにして、14:00 発白石行きの列車に乗り南を目指した。

そして白石には 14:48 着。

すぐに乗り換え 14:51 発の普通福島行に乗車した。

しかし、この辺りから段々と暗くなり上空には雲が出始めた。

そして福島駅に 15:25 に定刻で到着した。しかし、「なんだか様子がおかしい」そう思い電光掲示板を見ると、なんと大雨の影響で松川まで運転を見合わせていた。そのため、在来線で南に向かうことができない。



結局福島駅で足止めを食らってしまい、駅前を散策したが特に喫茶店などもなく、仕方なく新幹線課金をして郡山まで行った。

ただ、この時乗った E3 系の自由席で筆者は、いつも以上にシートピッチが狭く感じた。おそらくではあるが、朝グランクラスに乗ったせいで頭がバグってしまったのだ ((



そんなこんなで福島県で人口が一番多いのに県庁所在地ではない都市、郡山に着いたが、まだ帰りの新幹線まで2時間ほどある。しかし、2時間で観光できそうな場所が見当たらなかった為、結局ドトールで時間を潰すことになった。

とどのつまり福島で1時間、郡山で2時間ほど時間を余してしまった。

何かが一つ狂うとその他も狂ってしまう、という良い教訓を得られた。

余った時間で筆者が買いたかった仙台名物喜久福をさがすことはできたが売ってなかった。(こんな大都市になぜないのだろう...)

そして、ようやく新幹線の発車時刻も近づき、お土産や夕食を買った。

乗車するのは「やまびこ 218 号」、E2 系の充当だ。

乗る号車は9号車、グリーン車である。本来は指定席に乗るはずだったのだが、35%オフしか空いておらず、グリーン車の50%オフと変わらなかったため、グリーン車に乗った。

中学生の分際でこのような豪遊をするのはどうかとも思ったが、有り難く割引制度にあやかっけ行き帰りともに、上級座席を利用してしまった...



列車は、郡山の次の停車駅である新白河に着いた。しかし発車する様子が一向にない。不思議に思っていると、アナウンスがはいった。それによると、どうやら遅れている在来線を待っての停車だったようだ。

そして 15 分ほど遅れて新白河を発車。

那須塩原、宇都宮、小山と順調に停車し、大宮に 10 分遅れての到着。

いよいよ旅も終わりが近づく。

武蔵浦和や、有名なビュースポットである北とぴあを横目にあっという間に日暮里だ。

ついにトンネルに入り上野に 20:48 に到着。

そして私たちはホームに降り立った。

実に 14 時間の日帰り旅が終わった。

しかし、疲労がほとんどないことには驚いた。

それだけグランクラスやグリーン車が凄い座席であり、また今回の旅がとても楽しかった、ということを実感した。

終わりに

近年、一部の鉄道「ファン」の治安悪化が否めなくなっている。

黄色い線の外側にはみ出す以前にホームから身を乗り出していたり、一般客に罵声を浴びせたり…これらの暴走行為を見ると本当に鉄道「ファン」なのか疑わしく思えてくる。

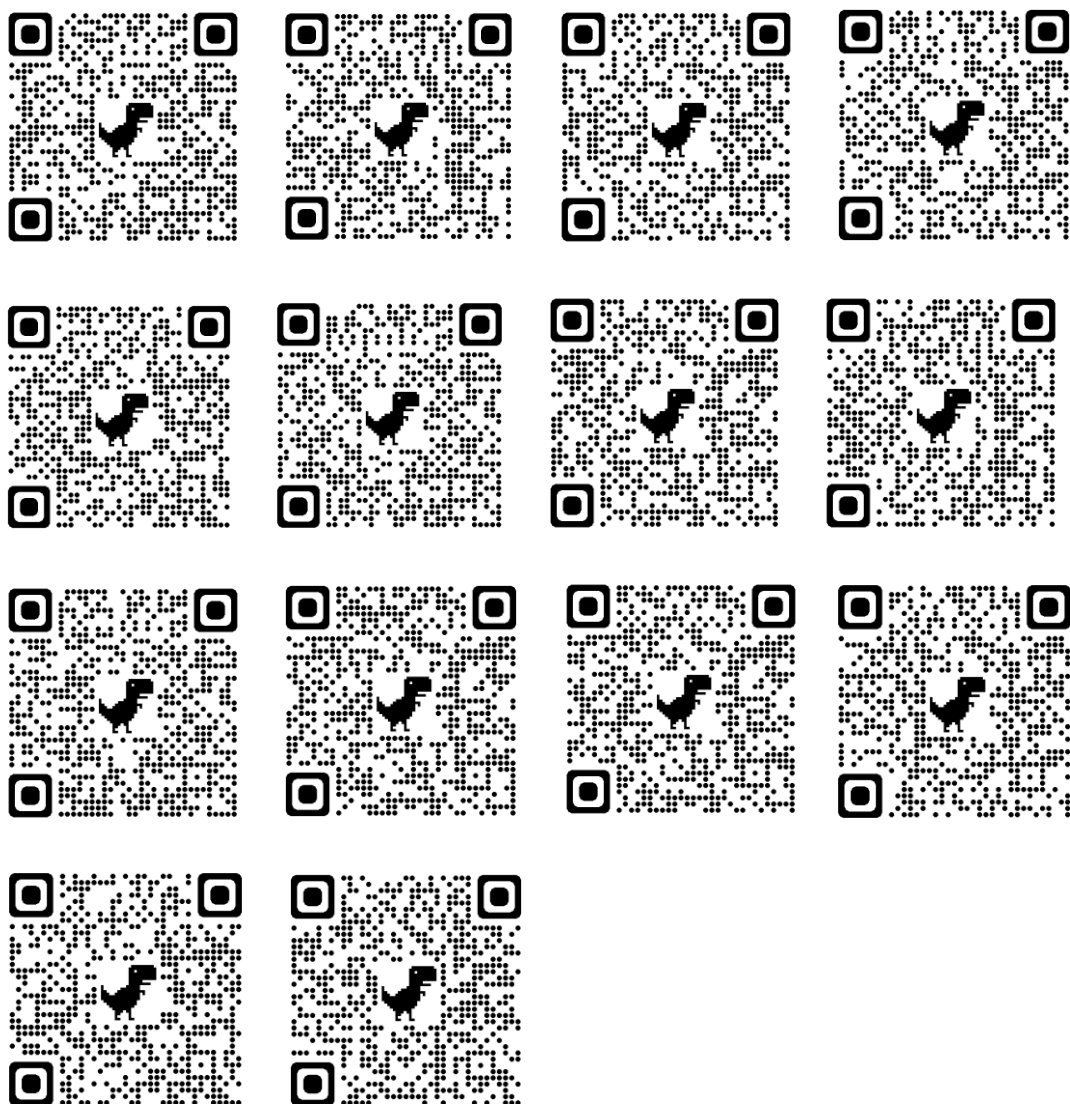
このように暴走行為を続けるとメトロ 03 系の様に突然引退する方式を取らざるを得ない状況になるのである。つまり、引退の事前公表や引退イベントは収入を増やしたいという思惑もあるだろうが主はファンサービスなのである。その鉄道会社の恩を一部の鉄道「ファン」は仇で返しては自分の首は愚か、鉄道ファン全員の首を絞めているのである。

だからこそ暴走行為を行なっている鉄道「ファン」がいたら自分がいかに愚行をしているかを分からせる事が必要だと思う。ただ SNS に晒すなどではなくその場で教えなければならないと思う。もうこの流れを完全に無くす事は出来ないだろうがこれを読んでいる鉄道ファンだけでもいいので実行して欲しいと思う。そしてこの趣味を 10 年後も堂々と続けられるように 1 人 1 人が行動を起こす時である。

※今回の旅行では感染症対策を行い、十分注意して旅行しております。どうか、暖かい目で見ていただけたら幸いです。

また、次頁に、ここに載せきれなかった写真の QR コードがあります。

ぜひご利用ください。



豈臣不行座談乎。～座談のあたり？～

豈臣不行座談乎。座談会をやったよ、って意味です。鉄研では例年「座談会」と称して鉄研卒業を間近に控えた高2生が鉄研旅行の思い出や黒歴史を語り合うというのをしています。今回はカラオケ ビッグエコー横浜西口駅前店で実施しました。最後までご覧になっていただけたらうれしいです。鉄研のことがもっとよく分かるかも???

2. メンバー

新井…路線研究課所属。乗り鉄。この文章の筆者。部長。ビジホにはまっている

岡崎…BVE 課所属。音鉄。偉大なる副部長。タイピングが爆速。うまびよい¹。

奥村…BVE 課所属。撮り鉄?? 卓球部と兼部している。

佐々木…路線研究課課長。撮り鉄。不眠伝説を持つ。

生井…BVE 課課長。撮り鉄。クセが強い。六代目 TRKKSB²。映像制作のプロ。
うまびよい。

柳澤…BVE 課所属。HP 班長。撮り鉄。尼將軍³。七代目 TRKKSB。どこでも寝られる。うまびよい。

八橋…自動車研究課課長。自動車研究課創始者。

バレエ部から鉄研に来たという異色の経歴を持つ。

矢吹…模型班班長。いじられキャラ?? 全国各地を飛び回っている。

井上…写真部部长。家に帰れなかったため時間をつぶしに来ている。座談会には参加していない。

3. 本編

～鉄研入部&新入生歓迎旅行～

新井「じゃえっと、入学の時は生井と柳澤と奥村と佐々木と岡崎と菅山と・・・」

奥村「栗田と富田と・・・」

岡崎「あと片山・・・」

一同「あ一片山いたよね。」

奥村「で、菅山が一人だけ模型班で・・・」

新井「で、どうする?・・・」

(中略)

佐々木「じゃあ、デハ⁴から行こう」

柳澤「まずどのタイミングでみんな入ったかだね」

佐々木「どのタイミング・・・?」

柳澤「一番最初になんか説明会みたいのあったよね」

岡崎「あーあったあった」

(ポテトの話になったので中略)

新井「えっとじゃあ貸切!」

佐々木「貸切。デハ 101」

新井「今年も8月にやって、その前(中学一年生当時)は午後で暑くて・・・」

佐々木「固定ダイヤだった」

¹ うまびよい

² もっとも優秀(笑)な部員に贈られる別称

³ 「顔が尼將軍(北条政子)に似ている」by 生井

⁴ 上毛電鉄デハ 100 形のデハ 101 編成のこと

新井「あとなんか車庫弁⁵みたいのあった」
佐々木「そうそう」
新井「それを先輩たちが・・・」
柳澤「注文してた人でしょ？」
新井「そうなの？」
新井「先輩だけで食っちゃった気がする。うちらまで回ってこなかった気がする」
新井「あれ参加したのって・・・岡崎と・・・」
岡崎「俺いなかった」
柳澤「参加したのは・・・」
生井「俺と・・・」
奥村「俺参加したと思う」
柳澤「それ以外いない？」
岡崎「多分、このなかでいなかったの俺だよ」
佐々木「俺はいた」
柳澤「あー佐々木いたね」
生井「主要なメンツは割といた」
新井「主要なメンツ・・・」

～矢吹、鉄研入部～

新井「矢吹っていつ入ったんだっけ？」
岡崎「し`ち`が`つ`た`よ`」
一同「笑笑笑」
岡崎「七月だっけ、なんだっけ、何月だっけ矢吹入ったの」
生井「中間の後だったから俺ら・・・」
奥村「なんか俺に、鉄研ってどういうところって聞いたのが始まりじゃない？」
矢吹「おまえらいつだっけ」
生井「俺はだから正式入部は中間の後」
柳澤「でも仮入部はみんなしてたでしょ」
奥村「多分夏休みぐらいじゃね」
矢吹「だよね、俺夏休みの前」
矢吹「夏休みのギリギリ前に入って、でそれで倉本先生⁶に（入部届を）出して・・・」
矢吹「多分、中間の前だね。中間の前に俺が直接模型班に行って、入りまーすって言って入って、でお前ら知らなかったんだよ HP 班だから」
奥村「でも俺は矢吹から鉄研ってどういうところって相談受けてた」
矢吹「お前は最初っから仲良かったから」
奥村「まあね」
矢吹「で交流もあったじゃん」
矢吹「でも他の佐々木とか柳澤とかは知らなかったから」
(個人的な話題になったので割愛)

～中一夏旅行？～

新井「次、夏旅行」
新井「夏旅行、もぐら・・・」

⁵ 貸切電車の車内で配られた特製弁当。現高2生では食べた人がいなかったなので内容は不明

⁶ 元鉄研顧問

佐々木「もぐら⁷、チケット取れなかったやつ」

柳澤「夏旅行参加勢は？」

奥村「はい参加した」

新井「柳澤と生井と奥村と岡崎と佐々木だけ・・・あと菅山もいたね」

岡崎「菅山もいた。確か一緒に行動した気がする」

佐々木「あと T⁸もいた」

(個人的な話になったので中略)

新井「その時(中一)って模型班栄えてたよね」

佐々木「栄えてた」

新井「部長とか模型班だったし」

佐々木「ジオラマショーとかすげーちゃんとしてたし」

生井「あの一矢吹がテツし始めてから、なんかすごい学年的に注目されるようになって・・・」

佐々木「あーそれな」

柳澤「急接近し始めた」

生井「あーなんかお前がカメラ持ち始めたタイミングで矢吹がめちゃくちゃネタにされはじめた気がする」

岡崎「そうね、そっから結構(先輩との絡みが)来たかな」

新井「でもあんとき窪田先輩とか前川先輩⁹とかいて」

奥村「あー懐かしい」

新井「でもそのときで全盛期が終わり・・・」

岡崎「そこから下り坂」

佐々木「あーでもさ、僕的には俺たちより 2.3 以上の先輩たち・・・」

柳澤「偉大なる世代ね」

佐々木「そう。あそこが一番良かった」

奥村「いい世代だったね」

～再び夏旅行の話題～

新井「夏はあの～・・・」

佐々木「ゆめぞら¹⁰！」

新井「ゆめぞら上映されなかったよね」

柳澤「えーっとまず夏旅行は・・・」

岡崎「そうだね、まずそこから」

柳澤「行程から説明すると、確かまず上野集合して、で大宮からやまどり¹¹の臨時・・・」

岡崎「臨時だっけあれ」

柳澤「それで渋谷で降りて・・・」

岡崎「渋谷か」

柳澤「そこで SL みなかみに乗って、であの一喫煙¹²しながら水上行って・・・」
一同「笑笑笑」

⁷ 2018 年まで運行されていたジョイフルトレイン「NO.DO.KA」

⁸ 元鉄研部員の富田。バス研究課の創始者。

⁹ 今は社会人となられている先輩たち

¹⁰ 北越急行で運転されているシアタートレイン。トンネル内で映像が上映される

¹¹ 485 系で運転されるジョイフルトレイン。臨時列車として運行される

¹² SL の煙を浴びるの意

生井「喫煙の意味が違う」

柳澤「でそれから、指をくわえて NODOKA を見て、それでそこから自由行動で・・・」

佐々木「水上までバスだったんだよね」

柳澤「あ、そうだっけ」

岡崎「あれ最終的に新潟行ったんだっけ？」

柳澤「最終的に長野で集合だったはず」

岡崎「あー長野か」

柳澤「長野で集合してそこから、シカンセンスゴ¹³ カタイアイ¹³を貪り食いながら・・・」

岡崎「あーそうだ、懐かしいなあ」

奥村「アイス食ったわ」

(検閲により削除)

佐々木「じゃあ次！」

佐々木「メインですよ、大メイン」

新井「大メイン？」

佐々木「中一の冬旅行。」

新井「ちょっと待って。あの一（夏旅行で）もぐら取れば最高のルートだったんだけど、取れ無かった。」

岡崎「そう、もぐら取れなかった」

柳澤「だって 3B¹⁴しかねえから取れる訳ねえんだよそもそも」

矢吹「もともともぐら取る予定だったの？」

柳澤「そうそう」

岡崎「本来はね」

柳澤「でそこで完全にやる気なくなって・・・」

岡崎「で指くわえて発車見送った」

柳澤「でもやまどりはめっちゃ楽しかった」

岡崎「座席の間のシートピッチ（の幅）もあるよね」

佐々木「あ、でもなんか十日町～長野までずっとさ、岡崎のマリオカートやってた」

岡崎「あ、そうだそうだ、やったやった、懐かしい」

柳澤「あと（同じ車内に）のざりん¹⁵もいた」

岡崎「いたいた」

柳澤「俺の班はどうだったっけ・・・」

奥村「え待って俺が善光寺下のあそこでコケたことしか覚えてないんだけど」

柳澤「あーあった、あった！」

生井「あった」

佐々木「何それ」

柳澤「確かね、俺の班が俺と奥村とあと T だったはずなんだよ」

岡崎「あ、そうなの」

柳澤「うん。そんで水上解散した後、北越急行やらなんやら撮って直江津行った後、信越本線通って長野出るルートだった」

柳澤「そのあと長野でめちゃくちゃ時間余ったのね、でそんで長電¹⁶ちょびっと乗ろうぜとかいう話になって・・・」



¹³ 新幹線の車内販売で買うことができる冷え冷えのアイス。現在は販売していない

¹⁴ 3両編成の列車のこと

¹⁵ 現鉄研顧問の野沢先生公認の愛称。自分の記事でも「のざりん」と自称している。

¹⁶ 長野電鉄の略

生井「俺が提案した」
佐々木「え、なに一駅だけ乗ったの？」
柳澤「うん。なんか行けるとこまで行こうってなって」
岡崎「すごえな」
生井「それで善光寺下まで行ったんじゃない？」
柳澤「そこでなんか古い階段みたいのだったかな・・・」
佐々木「あーあったあった一番端っこ」
柳澤「そこに奥村が行って、何かあるから見てみようぜってなったの」
一同「笑笑笑」
柳澤「そのあと、ウワァーみたいな感じで戻ってくるときにコケたんだよ」
一同「笑笑笑」
奥村「でなんかそれで、あそこに呪いがあるぞ、みたいな」
岡崎「そういう感じだったんだ笑」
新井「あとはあれじゃね来栖先輩¹⁷が Shukura¹⁸乗ってた」
新井「当日買って乗ってたよね」
佐々木「当手中三だった」
岡崎「あーあったね思い出した」
柳澤「あっそうだ、このときにあの世代との交流が始まったような記憶がある」
一同「そうそう」
佐々木「俺、あれだわ、越後湯沢出てすぐ East-I¹⁹とすれ違った」
岡崎「あーあったあった！来るよって言ってたね」
佐々木「それで来栖と話したのがきっかけ」
柳澤「なんか来栖が、East-I がくるぞ、とか言って・・・」
佐々木「いきなり言い出したよね」
岡崎「それでだから前面展望でかぶりついて、」
柳澤「そうだ、なんかその時にね、やまどりの車内でフリースペースみたいのがあって・・・」
一同「あーあったあった」
柳澤「あそこでみんながたむろってんの見て、おっ、って思ってお邪魔してたら、
来栖の靴が臭いって話になって・・・」
一同「笑笑笑」
佐々木「そうそうそう！」
佐々木「俺もさ、新井と車内探検したときにお座敷？の所でさ、お前らがいたんだよ、
そしたら角田²⁰が、クッーとか言ってて、」
柳澤「来栖の足が臭いって話になって、そこから交流が始まったような記憶がある」
柳澤「で、その時に生井と一緒にいたんだけど、伝説を残して・・・
確か高崎到着直前で●夢ほんへを流し始めるっていう」
一同「笑笑笑」
柳澤「これが生井の6代目 TRKKSB 認定の瞬間でございます」
岡崎「そういう経緯があったのか」
生井「そのあと倉本先生が、うるさい、うるさいって言ってこっち来たのよ」

¹⁷ 現大学1年の先輩

¹⁸ 車内で地酒を楽しめることで有名な臨時列車 Shu＊Kura

¹⁹ JR 東日本の検測車

²⁰ 現大学1年の先輩

佐々木「気づかれずに済んで良かったなあ！」
柳澤「あの頃確か 115²¹いたんだよね。」
岡崎「そうだわ」
柳澤「後続のデハ²²、115 だった記憶がある」
佐々木「そうなん？」
柳澤「うん。」

～今度こそ冬旅行の話題へ～

佐々木「で次、冬旅行！」
新井「うちらは修善寺に倉本先生と栗田と富田と行って、他の人たちはどうしたの？」
奥村「俺と岡崎と菅山は最初富士についた後、富士宮に戻ってやきそば
食ったんだよね」
岡崎「そう。確かあの時松崎先生と一緒に来てくれたんだよね」
奥村「で（食べ終わった後）そっから静鉄²³行って・・・」
岡崎「そうね。それで静鉄フルで乗ったんだっけ？」
奥村「うん」
岡崎「だよね」
新井「それじゃあ、中二の冬はそんな感じですかね」
岡崎「あんま覚えてない」

矢吹「ポテト遅えんだけど」
一同「笑笑笑」

～いよいよ波乱の春旅行へ～

奥村「春旅行行っちゃっていいよね」
新井「行っちゃおう」
佐々木「春は盛りだくさんだから～」
奥村「春は盛りだくさん！」
佐々木「でも俺は行ってないんよ」
奥村「行ったのが俺と新井と柳澤しかいないよね？」
新井「うん」
八橋「あー高松？」
一同「笑笑笑」
矢吹「それは詳しく聞きたいよね」
新井「中二の時岡田が荒れてて・・・²⁴」
八橋「笑笑笑」
佐々木「でも高松の前に 1 個あるよね？」
新井「え、何？」
佐々木「フェリー²⁵」
新井「あ、待ってその前に岡田が入部したのって・・・」
矢吹「テストの前ぐらいに入部した」
新井「岡田は僕と富田が誘って入部させたから」

²¹ 国鉄型列車 115 系

²² 気動車のこと

²³ 静岡鉄道の略

²⁴ 岡田君は今は荒れてません。普通の真面目な生徒です。

²⁵ 大阪南港～東予港を結ぶ「オレンジフェリー」

八橋「なんで誘ったんだよ」

新井「なんか岡田が鉄道知識を知ったかし始めたから、じゃあ鉄研入る？、って誘った」

八橋「笑笑笑」

(個人的な話になったので省略)

奥村「とりあえず春旅行に話を戻そう」

(ポテトが来たので中断)

新井「あーそれで岡田と(富田が)まずひと悶着あって・・・

フェリーの中で喧嘩して・・・それで高松の流血事件に」

奥村「その前にさ、俺がやらかしてね」

新井「そうだね。奥村が瀬戸大橋線乗った時に・・・」

柳澤「その前に私が(春旅行の)キーパーソンでございます」

新井「そうだ。柳澤が18きっぷ²⁶を買い忘れたんだった」

佐々木「えっ」

柳澤「まず(春旅行は)この話からしよう」

佐々木「その話して」

(生井が変な食べ方をしたので中断)

佐々木「で、柳澤その話して」

(ポテトの話になったので中断)

矢吹「続けましょう」

佐々木「18きっぷ」

柳澤「まずこの話は夏旅行の時に代金に18きっぷとか指定席券とかいろいろ、ゲホッ」

一同「笑笑笑」

矢吹「汚ねえw」

岡崎「柳澤くう～ん。ちょっと慎もうか」

柳澤「は、黙れよロリコン」

一同「笑笑笑」

～旅の始まりは柳澤のやらかし!?～

柳澤「夏旅行の時に18きっぷの値段が含まれてたから、俺はてっきり含まれてると(18きっぷ代が)思ってたのよ。」

柳澤「で、当日上野駅にいったら、無かったわけですよ。

で、金は大量に持ってきてたわけね、一応。」

柳澤「そんで旅行開始直後に指定席券売機に行き12000円を突っ込むっていうことをやらかしたわけ」

柳澤「そんで金欠になって、コンビニ飯で耐えしのぐっていうことが続いたのよ」

新井「そのおかげで柳澤が(3日目に)宇和島で鯛飯を食えなくなって」

柳澤「でもなんとか(1日目は)大阪までたどり着いて、でフェリー乗るっていう話になったじゃん。」

柳澤「であの後に(フェリー内で)富田と岡田が朝ドンパチやってて、それで大西²⁷呼びに行った記憶があるんだよね。」

柳澤「でそのあとは事態は沈静化したように思えたんだよ。あ、ちなみにこの時岡田は目を負傷していました」

新井「この時だっけ」

²⁶ 長期休暇中に発売される「青春18きっぷ」の略

²⁷ 現大学1年生の先輩。4代目TRKKSB。

柳澤「この時じゃないわ。まだだわ。」

～2日目。いよいよ四国上陸？～

柳澤「で東予港上陸した後、四国に来たのに何故かまた本州に戻って頭の悪い行動をやって、井原鉄道とかいう国鉄に見放された路線に乗って、『**岡山の県北**（**総真**）』に行ったわけ。まあ、県北行ってないけど」

一同「笑笑笑」

柳澤「で岡山に戻ってなんか飯食ったんだよな。各自で飯食ってて、ここで大事件が起きます。奥村さんどうぞ」

～奥村の忘れ物～

奥村「えっと、18きっぷが入ったスマホを岡山駅のベンチに忘れてって、でそれを気づかずにマリンライナー²⁸乗って、で途中で気づいて早島で降りて、で20分位そこで待たされて普電で岡山戻って、それで忘れ物センターに行ったらあったから良かったけど無かったら詰みだったから・・・」

柳澤「この時最初に奥村から聞かされてたのは『ゴミ箱に捨てたかもしれない』ってことで・・・」

奥村「そう、俺はそう言った。弁当と一緒にゴミ箱に捨てたかもって」

奥村「で結局あって、その後のマリンライナー乗って急いで・・・ちょ待てよ！」

井上「話聞いてやれ」

柳澤「佐々木君とか見てよ、みんな話しちゃってるから、かわいそうに」

奥村「でそれで貸し切りに遅れて・・・」

新井「そういえば途中から来たね」

奥村「うん」

柳澤「仏生山²⁹で合流した？」

奥村「車庫見学はできなかった」



柳澤「一方こちら本隊です。本隊は高松行って琴電³⁰乗って瓦町の最寄りで宿泊したんだけど、この時に（高松駅で）次の分の切符を買っちゃおうってなって俺と松崎先生がみどりの窓口に行ったんだよ。」

奥村「行った行った」

柳澤「その間に事件が・・・ その時松崎先生と一緒に戻ってたら・・・」

スタサブ「ピンポーン」

²⁸ 瀬戸大橋線の快速の名前

²⁹ 琴平電鉄の駅

³⁰ 琴平電鉄のこと

(生井がスタサブ³¹をやり始める)

一同「笑笑笑」

佐々木「おいお前、スタサブやってるだろ w！」

柳澤「そんで戻ってきたらなんか岡田が泣いてるし、富田は行方不明だし・・・」

奥村「高松城の堀に落ちて死ぬ！って言って・・・」

八橋「なんだよそれ w」

新井「なんか一人で（岡田と）喧嘩した後歩いて行っちゃって・・・」

奥村「喧嘩して、それで・・・最初どういう喧嘩してたんだっけ？」

(生井がスタサブ継続中・・・)

矢吹「うるせえんだけど」

柳澤「ちょっとうるさいんだけど！やめてくれるう！よろしくう～³²」

新井「最初揉めだして、そしたらいつの間にか富田が岡田に引っ搔いて・・・」

奥村「引っ搔いて（岡田の目から）血が流れてたから、一瞬『えっ』ってなって」

新井「それでみんな戻ってくる前に二人の乱闘が終わって・・・」

奥村「富田が『高松城の堀に落ちて死ぬ！』って言うから俺、本気にしてるんじゃないかって」

新井「心配してた」

奥村「岡田も岡田で目から血出してるから、さすがにこれはやばいなってなった」

柳澤「眼の中に血が入ってるみたいな、そんな感じだったよね」

新井「その日の夜の初スーパーホテル³³の話する？」

佐々木「うん。する」

新井「ビジホ³⁴の原点を」

柳澤「私がさせていただきます」

柳澤「で、その（富田と岡田が喧嘩した）後、富田抜きで瓦町行ったんだよ、
まあ富田はどこ探しても見つからないってことであいつはどうにか来るだろうって
ことで」

新井「こっちはみんなではなまるうどん行った」

奥村「でさ、ホテル行った後にはなまるうどん」

新井「そう」

柳澤「ホテルついた後にはなまるうどん行って、僕は金欠だったので一番安いのを
食いまして・・・」

岡崎「かけ³⁵？」

新井「かけ？」

佐々木「かけ？」

柳澤「200 円だっけ？」

佐々木「250 円くらい」

柳澤「めっちゃ安くて何ものってない、めっちゃ量少ないやつを食って、むなしい思い
をしながらホテルに戻ってそれで寝ました、と」

奥村「で、ここで！」

³¹ リクルートが運営する「スタディーサブリ English」

³² 元高輪教師の A 先生の口癖

³³ ビジネスホテルチェーンの 1 つ。鉄研旅行でお世話になることが多い

³⁴ ビジネスホテルのこと

³⁵ うどんの種類のこと

～柳澤のやらかし&3日目～

柳澤「基本鉄研旅行ってさ、ホテル二人一つ³⁶なんだよ。ところが柳澤君だけどうやら一人部屋みたいで」

新井「あーそうだ！」

柳澤「あれっ、あれれ、あれれれれれ」

一同「www」

柳澤「その時僕はしっかり目覚ましをセットしてそれでなんか・・・」

矢吹「あーそういうことか」

柳澤「でしかもホテルのカギも閉めちゃって、なんかチェーンもやっちゃって、寝たんですよ、次の日『あれ、ドアのほうからダンダン音がするぞ』って、おかしいじゃんまだ目覚まし鳴ってないぞ、ってなったのよ」

岡崎「笑笑笑」

柳澤「起きたら松崎先生で、時間は集合時間のちょっと前でした！集合時間ってうちの班の集合時間のことね」

新井「あーでもその時、間に合ったんだよね」

柳澤「あれヤベェってなって、あらかじめやばいことを見越してすぐ着替えられるようにしてたから速攻で5分以内に荷物まとめて出たんだけど」

柳澤「その時下で朝ごはん³⁷やってて軽く食ってそのあとに本隊と合流して、高松駅に行って、そのあと琴平行って、岡田は病院に行き³⁸、僕はコンビニに行き・・・」

岡崎「笑笑笑」

新井「みんなで喪に服してるコンビニ³⁹行ったよね」

一同「笑笑笑」

柳澤「喪に服してるコンビニ！」

柳澤「琴平駅のセブンイレブンがさ、環境に配慮してるんだか何だか分かんないんだけど黒と白なのよ。喪に服してる！って言って」



一同「笑笑笑」

新井「あーそれでなんだっけ」

柳澤「で、貸切ね」

新井「あーそうだ、スーパーホテルのスーパールームの話してないよね？」

柳澤「スーパールームなんだあれ。スーパールーム俺よく知らない」

新井「スーパールームって二人で泊まる部屋でツインじゃなくて一つが二段ベットみたいになってて、上がロフトベットで人権無いっていう問題が発生して・・・
そういう意味では（ツインのある）東横インのほうがいいのかもしいない」

³⁶ 鉄研旅行で泊まる部屋は2人部屋が基本

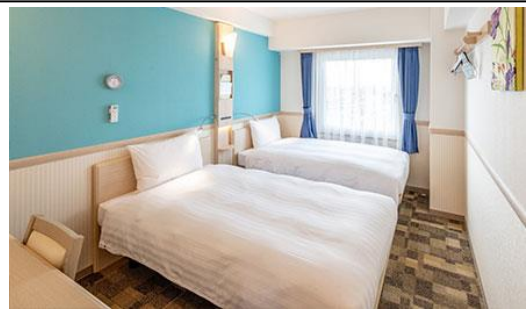
³⁷ スーパーホテルで提供される無料朝食

³⁸ この時岡田君は保険証を持っていなかったので高額な医療費だったそうです。
旅行には必ず保険証を持っていくようにしましょう。

³⁹ 景観保護の観点から白黒になっている



↑ スーパーホテル



↑ 東横イン

柳澤「専門家からの・・・」

新井「柳澤君が寝坊したのはスーパーホテルの“ぐっすりお休みください⁴⁰”っていう（コンセプトの）・・・」

一同「笑笑笑」

柳澤「スーパーホテルで遅刻するというのは本当でした。先輩方、本当でございました」

（日程が混乱してきたため中略）

柳澤「2 日目はひたすら普電で行って、坪尻⁴¹行った。その時にまた柳澤君がやらかします、っていう」

奥村「あれ、柳澤なの？」

柳澤「あの一坪尻で蜂がいたんだよね。それでメチャメチャびびってて、待合室の中にあったゴキジェットを持っていつでも発射できるようにしてて、で何かの拍子にピクッってなって発射しちゃって、松崎先生に『なにやってんだよ』って怒られた」

八橋「笑笑笑」

奥村「その時に僕と新井は駅の周りを探索してたんだよね」

新井「そうそう。なんかマムシに注意とかいう看板があって・・・」

八橋「笑笑笑」

矢吹「いないのにゴキジェット出したの？」

柳澤「いや違う。周りうようよいて、それで入ってくるかもしれないなあ～と思って装備して待ち構えてた」

佐々木「はあ」

奥村「でも国道行こうと思ったけど諦めたんだよね」

新井「無理だった」

柳澤「でもその時確か四国 2000 系⁴²の多度津の出場回送みたいのがあって・・・」

新井「危なかったなー。あれ轢かれそうになったもんね」

八橋「なんか聞いたことあるわそれ」

柳澤「時刻表に通過表示ねえからさ単機回送⁴³だし。臨時だったから」

新井「すぐトンネルだし」

佐々木「トンネルから音するぞ、ってなったの？」

新井「トンネルが曲がってて、急に来るから・・・」

⁴⁰ スーパーホテルのコンセプト

⁴¹ 山奥の秘境駅として有名。鉄道以外でのアクセスは困難

⁴² 現在は運用離脱しているが、当時は「特急南風」に充当されていた。現在は「特急あしずり」、「特急むろと」、「特急宇和海」のみの運用となっている。

⁴³ 先頭車両のみでの回送運転

八橋「あーなんか線路かなんか渡ってたんだっけ？その時」
新井「線路のそばにいて、そしたら急に一機ですんごいスピードで来て」
佐々木「やば。怖すぎるよ」
新井「よく人身事故起きないなあって思ってた」
八橋「危ねーよ、ほんと」



左上:坪尻駅 右上: 単機の 2000 系
左下:スイッチバックの坪尻駅 右下:この奥が国道

柳澤「そのあとは無事に普通列車で高知に到着して」
新井「阿波池田のバスターミナルに僕と富田で行って、その時がバス研⁴⁴の始まりって
いうか」
八橋「おおーそれが原点？」
新井「原点じゃないけどね。なんかいろいろいて面白かった」
八橋「そうなんだ」
佐々木「それは初めて知ったわ」
柳澤「高知で夕飯を探しに行くっていうまた面倒くさいことが・・・」
柳澤「富田が、カツオが食いたい、と申しまして」
新井「みんなで先輩と一緒に食いに行った」
柳澤「10 人くらいでめっちゃ来てくてく歩いて行って押しかけて、みたいな」
新井「そうそう」
新井「でそのあとその日は平和に終わって、次の日」

～4 日目。四国脱出～

柳澤「高知から普通列車やら特急列車やら乗って」
柳澤「予土線乗って宇和島着いたんだよ」
新井「ホビートレイン⁴⁵乗ったよね」
柳澤「0 系ね。なんかめっちゃ混んでたよね」



⁴⁴ 自動車研究課の前身であるバス研究課の略。

⁴⁵ 予土線で運転されている、0 系新幹線を模した普通列車のこと。

柳澤「そんで宇和島着いたときに、みなさん鯛めし⁴⁶を食いに行くと。でも僕はお金が無いと。で、そこにはファミリーマートもあると。導き出される結論は何かっていうと、僕だけファミマの飯を食うっていう」

新井「いやセブンだったよ」

柳澤「ファミマだった気がする」

新井「四国はセブン」

柳澤「コンビニで弁当を買って、一人寂しく食った」

新井「あー鯛めしうまかったなあー」

柳澤「鯛めし旨かったでしょうね！！（怒）」

岡崎「笑笑笑」

新井「お代わり自由だったしうまかったなー」

柳澤「それでそのあと・・・ この日四国脱出か」

新井「結構強行軍だったよね」

新井「その日は岡山に泊まるんで、22時までに岡山につかないといけなかった」

柳澤「特急やらなんやら使って四国脱出した」

新井「なんとか特急を最小限の乗車区間で済むように調整して乗り継いで・・・」

柳澤「ちなみにこの時僕は大阪市営地下鉄の最終日の切符を落としました」

新井「一日目の3月31日がちょうど大阪市営から大阪メトロに代わることで、両方とも僕たちは乗れたっていう」

奥村「そうか」

新井「行きは大阪市営で帰りが大阪メトロ」



↑ 大阪市営時代の「マルコマーク」

～5日目 東京へ帰還～

新井「で（話を戻すと）岡山出て中国大返し⁴⁷で東京戻ったんだよね」

柳澤「でその時にまた僕が伝説を起こします、と」

柳澤「帰りの新快速の中で立ちながら寝るっていう偉業を達成したから」

奥村「帰りってさ、なんだっけ」

新井「あ、しまかぜ⁴⁸」

柳澤「そうだ大阪からしまかぜ乗ったんだった」

新井「あー乗ったね」

奥村「で、快速みえ乗って・・・」

新井「うちら六号車だったから展望車両みたいだった」

柳澤「名古屋着いて・・・」

奥村「でその時に俺花粉症でやばかったじゃん」

新井「ずっと目充血してたね」

奥村「それで普電の中ずっと目の痒さと戦ってて」

奥村「熱海で乗り換えた後ぐらいに目が痛痒くなってきた大変だった」



～ここで井上が帰宅～

～そろそろ皆さん飽きてきたので次の旅行へ～

佐々木「やっと春旅行終わった」

生井「長かった」

⁴⁶ 宇和島の郷土料理。炊き込みではなく刺身で鯛を味わう。

⁴⁷ 普通電車を乗り継いで帰ること

⁴⁸ 近鉄が誇る豪華特急「しまかぜ」

柳澤「だって俺がやらかしまくったんだもん」
新井「それで夏どこだっけ」
岡崎「ばんえつ物語⁴⁹。SLがDL⁵⁰になったやつ」
一同「あー」

岡崎「野沢駅でのざりんと記念撮影して・・・」

柳澤「この回は平和でしたね」

新井「世田谷学園⁵¹がいた時だ」

佐々木「世田谷学園の鉄研もいたんだ」

新井「それで『日帰りで行くんですか!?!』ってびっくりしてた」

岡崎「笑笑笑」

新井「鉄研でSLに乗るときはいつもDLになるっていう」

柳澤「鉄研はSLに乗れないというジンクスがあって・・・」

新井「それでばんえつ物語乗って、新津行ってそこから新潟行って新幹線で帰ってきた」

新井「夏旅行はそんな感じかな？」

岡崎「そうね」

新井「で冬が、碓氷峠⁵²の手前の横川解散で・・・」

岡崎「うちらはバス⁵³に乗って軽井沢に・・・」

新井「バス乗って軽井沢行って、富田とバスの車庫見学行って散策して、115系乗って・・・その特別の班だった柳澤は？」

柳澤「その時行ってない」

新井「じゃあうちらだけか」

新井「で帰り姨捨⁵⁴行って、それで帰った」

岡崎「初めて（姨捨に）降りてびっくりした」

新井「長野県の主要駅は駅前に遅くまでやってるお店が無くて、それは気をつけなきゃいけないなあと思った」

岡崎「あーそうだよな」

新井「帰りかいじ⁵⁵乗って・・・」

岡崎「かいじ確か257⁵⁶のトブナンだった気がする」

新井「257乗れたのそれが最後だった」



～路線研究課の冬旅行編～ 参加者：新井、佐々木、生井のみ

生井「俺にとっては夜行バスは初めてだったから」

⁴⁹ SLばんえつ物語号のこと

⁵⁰ ディーゼル機関車のこと

⁵¹ 世田谷区にある私立世田谷学園中学高等学校

⁵² 群馬県と長野県の県境に位置している峠

⁵³ 群馬県の横川駅と長野県の軽井沢駅を結ぶJR 関東バス。碓氷峠を超えるこの区間では鉄道が廃止されてしまったので、普通電車で長野方面に行く場合にはバスに乗る必要がある。

⁵⁴ スイッチバックの駅として有名。風光明媚な場所にあるこの駅から見る景色は日本三大名景の一つにも数えられるほどの絶景。

⁵⁵ 中央線を走る「特急かいじ」のこと

⁵⁶ 257系特急列車。「特急あずさ」「特急かいじ」として活躍した。

新井「僕も」

佐々木「俺も」

生井「そもそもバスに長距離乗るっていうのが・・・」

佐々木「学校の行事とかでしかなかった」

生井「あの4列でさ一番前に時間書いてあってさ、『高輪中学校の皆さん、

こんにちわ〜』っていうやつ」

一同「笑笑笑」

佐々木「そうそう」

生井「そういう感じのバスしか乗ったことがなかった」

佐々木「バス乗ったらいきなり、『**おやすみなさい**』とか言われて何言ってんだろってなった ww」

佐々木「しかも個室感覚だったしメチャクチャ良かった」

生井「俺は新井に某ギャルゲーをやったら、音漏れしてるって言われて」

新井「笑笑笑」

新井「めっちゃくちゃ音漏れしてたよ ww」

生井「イヤホンカナル式だったから漏れないだろうと思ってたら爆音になった」

新井「なんでカナル式なのに？」

生井「俺が聞きたい」

一同「笑笑笑」

佐々木「あとスマホの光が漏れてる区画見てみるとみんな鉄研部員なんだよね w」

新井「佐々木がイヤホン無くて貸してくれて言ってたよね」

佐々木「あー言った。あれはメチャクチャ助かった」

新井「新型クレイドルシート⁵⁷だったよね」

佐々木「メチャクチャ乗り心地良かった」

生井「良かったけど眠れなかった」

新井「下げるタイミングが分からなくてあんま下げられなかった」

生井「夜行列車でもそうなんだけど興奮して寝れない」

佐々木「すごい初体験だった」

新井「1時間30分くらいしか寝れなかった」

生井「俺はそこで寝なかったから寝坊したっていう気もしなくもない」

一同「笑笑笑」

佐々木「それで定刻で富山駅着いたんだよね」

新井「定刻より20分くらい早かった」

新井「これさ、自分のスーツケースなんだよね ww」

一同「笑笑笑」

新井「自分で撮ってて気づいてないんだよね」

生井「これでどうしたの？」

新井「車庫まで取りに行った」

生井「わざわざ行ったのかよ ww」

新井「もともと行く予定だったから」

佐々木「車庫に？」

新井「北鉄⁵⁸に乗るためにもともと金沢で降りる予定だったから、そのついでに取りに行った」



↑トランクの中に自分のスーツケースがあるの気づいていない

⁵⁷ JR 西日本バスの「グランドリーム号」に設置されている快適なシートのこと。

⁵⁸ 北陸鉄道の略

佐々木「それでなんやかんや行って、で俺と生井で行こうと思ってたショバ⁵⁹は
入れなくて」
生井「え、そうだっけ全く覚えてない」
佐々木「雨だったし立山連峰見えないし柵で入れなくなってたし」
生井「ああー」
新井「どういうルートで行ったの？」
佐々木「越中荏原の鉄橋に行った」
佐々木「で何にもなくて生井と、あー荏原町ダメだったね、とか言って w」
佐々木「荏原町⁶⁰じゃないっていう」
一同「笑笑笑」
佐々木「荏原町にしか見えなくて、しかもそこに來たのが東急車だったから」
生井「そのあとどこ行ったっけ、寺田だっけ」
佐々木「新宮川で上市からスイッチバック⁶¹してきたところを撮ったじゃん」
生井「レッドアロー⁶²撮れた」
佐々木「レッドアローがすごいカッコよかったのを覚えてる」
佐々木「結局何時間も待って収穫がレッドアローくらいしかなかった」
生井「フンマン w」
佐々木「ワイパーが列車の機器に隠れてワンマン⁶³がフンマンに見えたっていう ww」
新井「楠の話が強すぎて他の話全然覚えてないわ w」
佐々木「笑笑笑。それはまだクライマックスだから」
佐々木「でそのままコインロッカーのために富山戻って、そこから第三セクター⁶⁴」
佐々木「南富山で降りて、貨物を撮ろうってことになって、南富山駅の駅員さんが
印象的だったよね」
生井「駅員配給來た、やべえってなって」
佐々木「やべえと思ったらなんか日報⁶⁵くれたっていうね」
生井「あと傘貸してくれた」
佐々木「やさしいなあってなった」
生井「田舎は優しい」
佐々木「しかも俺たちが撮ろうと思ってたやつが臨時で無駄になるかもしれないけど
通るかわからないから一応待ってみようって時間をつぶしてたわけよ」
佐々木「で駅員が來て、今日あるよっていわれてやった一って思った」
佐々木「で來てみたらカシ釜⁶⁶だった w」
一同「笑笑笑」
佐々木「凄く強運だった」
佐々木「そのあとも電車來るまで 30 分くらいあって、待合室でストーブ炊いてくれて」
生井「そうだったね。正直あれはカシ釜よりも駅員が良かった」
新井「そっちそんな感じだったんだ」

⁵⁹ 鉄道用語で、場所のこと

⁶⁰ 東急線の駅

⁶¹ 列車を折り返し運転させるための鋭角的な線路のこと

⁶² かつて西武線で活躍していた「特急レッドアロー号」 富山地鉄で観光列車として
第二の人生を送っている。

⁶³ 車掌が乗車しておらず、運転士一人で運行されている列車のこと

⁶⁴ ここでは、あいの風とやま鉄道のこと

⁶⁵ 駅に來る列車の情報。

⁶⁶ EF510 形電気機関車のこと

佐々木「そう。でそのまま行っただけで高岡かどこかでとやま絵巻に乗り換えて
そこで一心⁶⁷に遭遇したんだよね」

佐々木「そのあと金沢でみんな合流したんだよね」

新井「上原さん⁶⁸いたっけ？」

佐々木「いなかった。でもおっさん⁶⁹はいた」

新井「そういや僕一人で浅野川線⁷⁰行っただよね w」

佐々木「笑笑笑」

新井「こっちの班は駅前のロッテリアで朝飯食って金沢の車庫に電話して、そのあと
地鉄⁷¹行って中滑川で降りてバスに乗り換えて、途中でフィーダーバス⁷²に乗換
るっていう、バスからバスに乗り換えることをした w」

一同「笑笑笑」

新井「そしたら部長⁷³が疲れちゃって・・・」

一同「笑笑笑」

新井「金沢でリタイヤってことになった」

佐々木「で特急課金⁷⁴したんだ？」

新井「で金沢でさらばして、一人で浅野川線行っただ」

佐々木「財閥⁷⁵は違うな」

新井「あときときと市場⁷⁶行かなかったっけ？」

佐々木「俺たちは行ってない」

新井「氷見とか行った？」

佐々木「行ってない」

新井「僕たちは高岡から万葉線⁷⁷乗って

新湊のきときと市場行っただ」

生井「あーそれか路面電車って」

新井「なんかドラえもののやつがはしってる所」

佐々木「あれ狙って乗ったって言ってたよね？」

新井「狙ってないけどまたまた来た」

佐々木「なんかドラえもんトラム

割と凝ってるね」



67 現大学1年生の先輩。

68 現大学1年の先輩で元部長

69 大西先輩の愛称。

みんなから呼ばれていた

70 北陸鉄道浅野川線

71 富山地方鉄道の略

72 富山ライトレール（現富山地方鉄道富山港線）に接続する路線バスのこと。

73 =上原先輩

74 特急券を支払って特急に乗ること

75 =上原先輩

76 新湊にある市場

77 高岡市と射水市を結ぶ路面電車

生井「なんかこれやばくね、軽便鉄道だろ」

新井「路面電車ってこんなもんだよ」

佐々木「やばすぎる」

佐々木「え、古っ！」

生井「なんだよこれ www」

新井「路面電車って結構古いの多いよ」

生井「放置されたコンテナじゃん」

新井「笑笑笑」

佐々木「こっち行くのもありだったな」

新井「それで帰りは新能町で降りて氷見線の能町に乗り換えてそれで氷見に行った」

生井「ベルもんた⁷⁸ってこれ何 w はやとの風⁷⁹じゃん ww」

一同「笑笑笑」

生井「これはドラえもん電車ですか？」 →

佐々木「笑笑笑」

新井「IR⁸⁰だよ ww」

新井「金沢出た後、例のやつあるじゃん」

佐々木「三連続通過 ww」



一同「笑笑笑」

新井「ひどくない？これなかなかないよね」

佐々木「これどこ？」

新井「なんか途中の駅」

佐々木「あ、そうだそれ俺が言ったんだよな。酷っ、とか言って」

生井「これなんで三連続なの？」

佐々木「サンダーバード⁸¹、貨物、貨物」

生井「あーww」

佐々木「それで福井のルートイン行ったんよな」

新井「東横イン⁸²じゃない？」

生井「うん。だってあそこで俺が東横インのカード作った」

佐々木「刑務所の証明写真みたいなやつ ww」

生井「ゲバ⁸³担いで黒いパーカーでさ」

佐々木「笑笑笑」

佐々木「あの日、飯どうしたっけ？」

生井「おっさんと一緒にラーメンかなんか行った」

⁷⁸ 観光列車。

⁷⁹ JR 九州の観光列車

⁸⁰ 第三セクターの IR いしかわ鉄道

⁸¹ 関西圏と北陸を結ぶ「特急サンダーバード」

⁸² ビジネスホテルチェーンの 1 つ。鉄研旅行でお世話になることが多い

⁸³ 三脚のこと

新井「五番ラーメンだか、一番ラーメンだか」
佐々木「そうなの！俺はパジャマでファミマ行ったから・・・」
新井「笑笑笑」
佐々木「福井駅前で大麻に見せかけた袋を交番の前で落として逃走する、みたいな
おふざけ動画を撮ったやつが逮捕されたじゃん、覚えてる？」
生井「覚えてるよ」
佐々木「あの現場の角っこにあるコンビニで買った」
生井「何その謎の情報 ww」
一同「笑笑笑」

佐々木「今だから擁護するけど、あれはしょうがなかった。だって起きるの5時だよ」
生井「俺は単純に起きようと思ってタイマーかけるつもりだったんだけど・・・」
佐々木「タイマ w」
生井「大麻 w」
一同「笑笑笑」
佐々木「アラームな w」
生井「アラームかけようと思って寝たんだけど寝れなかった」
新井「アラームかけようと思って寝落ちした？」
生井「そうそう。俺徹夜する用にポップコーン2袋買って、ゲームでもしながら食って
ようかなと思ってたわけね」
佐々木「そんなことやってしかも寝ないように、って言って当時の高1たちの部屋に
行って電 GO⁸⁴とか見てたのに、それでも寝落ちしたから」
生井「で次の日起きて、あやべえってなって鏡見て寝癖を直そうと奮闘してたら・・・」
佐々木「こいつ起きたと思ったらいきなり、今から行くから～って連絡来て、ちょっと
お前飯は、って言ったら、食ってから行く、って言われたからはあ～怒、って
思ってる」
生井「飯結局食ってないよ」
佐々木「良かった！」
生井「電車の中でポップコーン食ってた w」
新井「そのあと名古屋の知り合いのどこ行くとかなんとか」
佐々木「知り合いが働いてるラーメン屋行くとか言い出して」
生井「いやついでだしいいかなと思って」
佐々木「ちなみに生井が寝坊しておいてった時、福井で前日に南富山で見たカシ釜の
返しを見た」
佐々木「これ見たよね？」
新井「僕は部長とだったから行ってない」
佐々木「あ、そっか」
新井「部長と朝からえちぜん鉄道乗って芦原温泉のほう行ってた。えちぜん鉄道
乗りながら生井にずっと電話かけてた」
佐々木「俺も敦賀行の電車の中でおっさんと一緒に電話かけてた」
新井「そしたら三国あたりで生井に電話した時ちょうど起きて・・・」
佐々木「俺がちょうど長浜駅の写真を撮った直後に起きた」
佐々木「なんやかんや行って名古屋着いて」
生井「そんなときしらさぎ⁸⁵で」

⁸⁴ 電車で GO の略

⁸⁵ 北陸と関西圏を結ぶ特急列車

佐々木「生井が3時間遅刻しててその時暇だったから、一旦しまかぜの送り込みだけ撮って、また名古屋戻ってきてそしたらちょうどいいかなと思って」

～一方そのころ生井は～

生井「米原で降りて乗り換えて関ヶ原通ったのは覚えてる。ああーここが1600年のあれ⁸⁶かーって思いながら」

生井「それで大垣から新快速で名古屋行って」

佐々木「俺たちは大垣ダッシュした」

生井「俺はしなかった」

佐々木「ムーンライト⁸⁷じゃないのに大垣ダッシュ⁸⁸させられた。そば⁸⁹がめちゃくちゃせっかちで走らされた」

生井「それしかっただけじゃんw？」

佐々木「でも乗ったは乗ったけど席も取れないみたいな」

生井「え、大垣の新快速は普通に席座れたんだけど」

佐々木「お前は3時間後だから。ちょうどよかったんだよ」

新井「大垣の新快速で座れないことって・・・」

佐々木「俺たち平日の通勤ラッシュかかったから」

佐々木「それでお前を待ってる間に貨物と牛乳パック⁹⁰重連とNG出場」

生井「NG出場？」

佐々木「名古屋出場。快速みえ用の気動車が試運転来て撮って、それで先に四日市に先回りしてるねって言ったじゃん、そしたらお前がラーメン食ってから行くとかいうから、こいつ何言ってんだ人待たしといてって思った」

佐々木「その時は怒り狂ってて何が何だかわからなかったけど、とりあえず快速みえで桑名まで行って、で桑名に着く直前にカーブしてたからここで撮れそうだなと思って撮ってたなら四日市貨物来て」

生井「結局俺のことを待ってて良かったねw」

佐々木「良かったのよw 良かったけど来なかったから楠案件よ」

佐々木「楠行くじゃん、最初この踏切で撮ってて、そしたら生井が、もう着く、って言ってきて、あーもう着くのか、良かった。え、次の電車？ そうだよ、って言って、でその電車がこれ」

佐々木「その2分後くらいにまた来たんだけど、生井は歩きながらでっかいポップコーン食ってたww」

生井「笑笑笑」

生井「ずっとポップコーン消費しながら名古屋まで来てた」

佐々木「ほんとにイラついて」

佐々木「そこからすぐにストレートのほう行ったんだよね」

生井「行ったね」

佐々木「いろいろ撮ったよね。伊勢志摩ライナーとビスタカー⁹¹が印象的だった」

佐々木「あと、ポップコーンこぼしまくったよなww」

⁸⁶ 徳川家康と石田三成が東軍、西軍に分かれて戦った「関ヶ原の戦い」

⁸⁷ 東海道線を走っていた夜行快速「ムーンライトながら」 現在は引退している

⁸⁸ 大垣駅で「ムーンライトながら」から乗り換える時に普通電車の座席を争う意

⁸⁹ 現大学1年生の中田先輩のこと

⁹⁰ EF64形電気機関車

⁹¹ 近鉄の主力特急列車。ビスタカーは現在走っていない

生井「そうそう ww」

佐々木「で線路の溝の所にも落ちちゃって、電車来るたびにパチッって ww」

新井「何それ w まず何でポップコーン買ったの ww」

生井「富山で寝坊しないようにと思って夜の宴会用にポップコーンを」

佐々木「結局夜食わなかったよな w」

新井「朝飯買っとけよ ww」

生井「1袋じゃ足りないなと思って2袋買っといたから1袋残ってて、だから桶で開封して」

新井「笑笑笑」

生井「それで消費しようとしたら風が強くてポップコーンがポロポロポロって ww」

一同「笑笑笑」

生井「線路にも飛ぶし、畑のほうにも飛ぶしほんとご迷惑おかけしました」

佐々木「www」

新井「なんか12時くらいに家に帰ったとか言ってたよね」

生井「そうそう。当時まだ東海道新幹線に一度も乗ったことがなかったから、じゃあこれを貫き通そうと思って、普通に帰った」

新井「今もまだ乗ったこと無いの？」

生井「中三の夏にのぞみ99号乗って、全線乗り通して大阪行った」

佐々木「言うてさ、名古屋から東京まで普通電車で行ってもそんなに疲れないよな」

生井「俺途中で腹壊してそこがきつかった」

新井「ライナー⁹²乗ればよかったのに」

生井「乗ろうと思ったけど時間が合わなかった」

生井「で熱海から最終電車で帰ってきた」

新井「僕たちがながら乗ってて、豊橋だか浜松だかに着いたときにまだ生井家に着いてないって、って言ってたのを覚えてる」

新井「僕たちは福井からえち鉄のって三国港行って、勝山も行ってえちぜん鉄道乗り通して、永平寺⁹³とか行ってた」

生井「永平寺？」

新井「正月の鐘つきの」

新井「それで永平寺お参りした後、バスで福井戻ってきてそこから福武線⁹⁴乗って、武生からしらさぎで米原出た。米原からは新快速で名古屋行って、名古屋で部長と解散して、近鉄で四日市に行った」

新井「四日市で佐々木と落ち合って、そしたらちょうど生井が特急に乗って帰っていくところで、それからあすなろう⁹⁵いったんだよね」

佐々木「夕方のラッシュに巻き込まれて・・・ それで日永に行った
日永のホームがデルタ状で凄かった」

⁹² 通勤時間帯に静岡県を走るライナー列車

⁹³ 曹洞宗の総本山。

⁹⁴ 福井鉄道福武線。路面電車から郊外電車へ変化する2段活用。えちぜん鉄道と直通運転している。軌道線では珍しく急行運転をしている。

⁹⁵ あすなろう鉄道のこと



↑ 日永駅



↑ 寺田駅

生井「なんかもう寺田⁹⁶じゃん」

新井「それで何もせずにまた四日市に帰ってきたんだよね。やっぱナローゲージ⁹⁷狭かったなあ」

佐々木「ラッシュに当たったから一列になって立ってたの覚えてる」

佐々木「そのあと四日市戻ってきて、そこからだよな」

新井「夜景⁹⁸行った」

佐々木「俺が滞在時間 40 分くらい引き延ばしたんだよね」



新井「それで名古屋まで戻ってきてから名鉄⁹⁹行っているいろいろ撮った」

佐々木「名鉄撮るのはあのくらいの短時間ならいいよな」

佐々木「飽きなかった」

佐々木「ながらは俺が窓側に座っちゃって、で新井が案の定寝るのよ、それで浜松で停車するんだよね」

新井「僕が寝てて、佐々木が窓側だったから降りられなかったっていう」

佐々木「浜松で 10 分くらい停車時間があって、バルブ¹⁰⁰しようと思ったけど新井が寝てるからいけなかった ww」

新井「爆睡してたでしょ？」

佐々木「www」

新井「豊橋—浜松間で爆睡しちゃってそのまま放送¹⁰¹の前まで起きなかった」

生井「笑笑笑」

新井「それで、オルゴール¹⁰²撮ったよね」

新井「そういえば夜の名古屋さまよったよね」

⁹⁶ 富山地方鉄道の駅。寺田駅もホームがデルタ状なことで有名

⁹⁷ 軌道幅が 792mm の超狭軌鉄道のこと。ちなみに JR は 1064mm。

⁹⁸ 美しい工場夜景で有名

⁹⁹ 名古屋鉄道のこと

¹⁰⁰ 鉄道用語で、鉄道を撮影する、の意

¹⁰¹ おはよう放送のこと

¹⁰² 185 系のなかでも珍しいオルゴールチャイムのこと

佐々木「寿司おいしかったけど量が少なかった」
新井「佐々木二日間くらい全然寝て無かったよね。初日は夜行バスであんまり寝てないし、次の日は東横インで30分しか寝てないし。あと食べないしさ」
新井「夜、寿司行った時も今日初めての食事って言ってたじゃん」
生井「www」
新井「恐ろしいでしょ」
佐々木「そこからだよな、俺の不眠伝説」
新井「体力凄いわ」

～再び波乱の春旅行へ～

新井「で春旅行だ。また奥村がやらかしたやつ」
矢吹「どこまで行った？」
新井「中二の春旅行。矢吹と九州行った時のやつ」
矢吹「あーOK。やっと俺が出るわ」
新井「そのころになってだいぶ岡田が落ち着いてきた」
柳澤「その時は和田¹⁰³もいた」
新井「(和田は)一緒のクラスで、僕が旅行に行くって言ったら『面白そうだね』って言ってきて、来る？って言ったら鉄研に来た」
岡崎「そういう流れだったんだ。確かに数か月しかいなかったもんね」
矢吹「好きな車両はトーマスです」
一同「笑笑笑」
佐々木「大井川のトーマス¹⁰⁴ってことだったのかな」
矢吹「違えよ、きかんしゃトーマスだよ」
佐々木「マジのキャラクターのほうじゃん」
矢吹「面白いなあ」
新井「で九州行くとき行きは神戸からさんふらわあ¹⁰⁵で大分(港)」
矢吹「別府(港)！」
新井「別府から僕たちはバスで由布院行ったんだけど・・・」
矢吹「ww」
新井「それもなんか可笑しい話だよww あの時もいろいろあったけどまずそっち(柳澤、生井)の班から」
柳澤「まず最初に言いたいのは、フェリーで雑魚寝¹⁰⁶は絶対にやめましょうって話ですね」
新井「その時往復だったんだよね」
柳澤「フェリーで雑魚寝は絶対にやめましょう！ マジでやめてくれって」
新井「雑魚寝はきついよな」
八橋「なつみ¹⁰⁷は？」
矢吹「そこらへん触れちゃうと多すぎてキリがないから・・・」

柳澤「この時、前部長の浅沼¹⁰⁸ってやつが案を立てたんだけど、その案が往復フェリー雑魚寝っていう恐ろしく人権のないやつで」

¹⁰³ 元鉄研部員

¹⁰⁴ 大井川鉄道で運転されている機関車のこと

¹⁰⁵ 関西と九州を瀬戸内海経由で進むフェリー「さんふらわあ」

¹⁰⁶ 2等寝台のこと

¹⁰⁷ 卒業した先輩の彼女の名前

¹⁰⁸ 現高3の元部長。

新井「今は幽霊部員でいっぱいの高1（当時の中一）に支持されて投票されてっていう
多数決の悪いところだった」

柳澤「その時に大事件が起きて、みんなフェリーの中の密室状態の部屋で騒ぐから
どんどん気温が高くなって死ぬほど熱くなった」

柳澤「気温が暑くてどうしようもなかったから俺はロビーでずっと耐久してた」

新井「それで別府行ってそっちはにちりん¹⁰⁹乗って・・・」

柳澤「この時地獄めぐり¹¹⁰を大西っていう偉大な先輩たちと一緒に行動してた
だけど、日豊本線をひたすら下ってるときに新しい年号が発表されて」

新井「うちらは久留米だったけど」

生井「俺あんとき寝てたなあ」

新井「うちらは別府から由布院までなぜかバスで行って、由布院観光しようと
思ったんだけどまだ朝だったから全部お店が閉まってて、それで何もせずに
由布院から普電で久留米行ってそこから新八代まで行ってそこから新幹線で
鹿児島行って」

柳澤「そうだわ」

新井「それで僕が鹿児島で城山¹¹¹行きたいって言って、それで地元のタクシーで行って
そしたら前の旅行案は貸切の集合が鹿児島中央駅前になって、それが最終版
では鹿児島駅に変更されてたのを見落として歩いて城山から40分くらい歩いて
鹿児島中央駅に行ったら誰もいない、ってことになって」

新井「それで先輩に連絡してそしたら鹿児島中央に市電を止めてくれたっていう・・・
おとしの座談会でこの話題に触れてたと思うんで、これは僕たちが
やりましたってことで（あの時はご迷惑おかけしました）」

新井「そのあと（貸切終了後）僕たちは桜島行ってそれで終わり」

柳澤「俺たちも降りた後ラーメン食ったな」

新井「それでその次の日の行程が長崎まで一日で移動せよっていう馬鹿みたいな行程で
僕たちは肥薩線に乗って、それはなんやかんやっていうと岡田が肥薩“おれんじ”鉄道
のほうを肥薩線¹¹²とか言って・・・」

一同「笑笑笑」

新井「そしたら矢吹が山線¹¹³のほうの特急取っちゃってみんなで山線のほう行った」

矢吹「あったね」

新井「それで山超えて人吉行ったら、飯食ったときにみんな外国人に間違えられるって
いう・・・」

八橋「えっ」

新井「和田と矢吹と僕と岡田で行って間違えられた」

新井「そのあとSLとか乗って長崎まで・・・
でもあのあと肥薩線止まっちゃったから良かったね」

矢吹「あの四日間でさ、一番楽しかったのがこの日だね」

新井「そう？」

矢吹「あの日はあんまり喧嘩してなかったから」

奥村「俺らその時熊電¹¹⁴乗ってた」

¹⁰⁹ 日豊本線を走る「特急にちりん」

¹¹⁰ 別府の温泉を周遊すること

¹¹¹ 鹿児島市内を一望する山で桜島を望むことができる。西郷隆盛自刃の地としても有名

¹¹² 海沿いを走るのが「肥薩おれんじ鉄道」、山を越えていくのが「JR 肥薩線」

¹¹³ 肥薩線のこと

¹¹⁴ 熊本電鉄の略

柳澤「こっちの班は旧鹿児島本線¹¹⁵をひたすら上って熊本まで行って、熊本電鉄乗ったんだけどその時今まで誰も公開しなかった大事件が起きました」

柳澤「熊電の車内にキャリーケースを二人一緒に忘れた」

八橋「フォーフォーウ」

奥村「俺が最初にキャリーケースがないことに気づいて・・・」

柳澤「それで奥村に、何バカなことやってんだよ、って言ったら、あれ俺もない！ってなって」

一同「笑笑笑」

柳澤「そしたら折り返してきたやつの中にあっただけど、運転手に『気を付けてね』っていわれたっていう」

柳澤「ちなみにこのあと僕は当時禁じられていた一人行動を行いました」

奥村「やったの？」

柳澤「JRに補充券で特急券を売っている駅があってみんなそこに連れて行くわけにもいかないから自分一人で行こうってなって、一人で行って次の日使う特急券の補充券ゲットして富田たちと合流したんだよ」

柳澤「そのあと確か鳥栖から特急みどり乗って佐世保行って大村線乗って長崎行った」

新井「こっちは夜飯遅くなっちゃって長崎のコンビニで買って食った気がする」

矢吹「そっからだな」

一同「笑笑笑」

矢吹「915号室事件」

一同「笑笑笑」

柳澤「あの時ほんとひどかった」

矢吹「和田が隣で泣いてるのにこっちでやってて」

生井「笑笑笑」

新井「あの時うちの部屋で和田が急に『つらい』とか言って泣き出して・・・」

八橋「笑笑笑」

新井「それで倉本先生に『嫌なら自分で旅行案立てなさい』とかって諫められてたけど・・・」

矢吹「笑笑笑」

新井「その時に僕は行ってなかったけどそっちの部屋で・・・」

柳澤「次の日、始発の特急だったから早く寝たかったんだよ」

新井「でもその時もう0時くらいじゃなかった？」

柳澤「それで早く寝てくれてって言ったのよ、そして手が汚れてたから手を洗おうかなって思ってユニットバスのドアを開けました、お察してください」

一同「笑笑笑」

柳澤「お楽しみ中失礼しました！」

一同「笑笑笑」

柳澤「次の日はダッシュで長崎駅行ったということだけ言っとく」

新井「僕たちの班は海線¹¹⁶の東園行って、そのあと唐津城行った」

新井「この日は和田と栗田交換したんだよね」

新井「和田が『つらい』とか言ってたから、交換する？って言って富田と連絡とって栗田がこっち来て和田がそっちに行った」

新井「そっちの班は特急乗りっぱなしだから楽でしょ、って言って」

新井「でうちらは普電で移動して城とかも登るし大変だからって言ってwww」

¹¹⁵ 現在の肥薩オレンジ鉄道

¹¹⁶ 長与経由の長崎本線のこと

矢吹「ほんとにひどいよね、自分で旅行したくて入ったのに『つらい』って言うのはおかしい」

矢吹「まあ鉄研旅行は旅行じゃなくて修行だから（名言）」

柳澤「こっちの班は長崎本線行って途中から唐津線行ってそこから福岡市営のほう直通して、博多行ってラーメン食って門司港行った」

奥村「それで九州鉄道記念館行って・・・」

新井「それで筑肥線の中で・・・」

矢吹「いろいろあったね～www」

新井「矢吹がスマホを・・・」

矢吹「いや18きっぷを忘れたと思って降りたの、降りて唐津駅でありますか、って言ったら無いって言われて、そしたらお前から電話掛かってきて、電車のシートの際間に挟まってたって」

矢吹「最悪だわって思って」

矢吹「なんか鹿児島本線遅れるし・・・」

矢吹「次最終日行こう」

新井「帰りは小倉まで行って、門司からバス¹¹⁷で・・・」

矢吹「遅れてたじゃん、あの日」

新井「えっ」

矢吹「電車が遅れててやばかった」

新井「でも遅れてたから矢吹が間に合ったんじゃない」

矢吹「まあそうだけど。それでも結構遅れてた」

柳澤「バス待ってる間目の前にあるミスドに行ってポンデ¹¹⁸買い占めてきてた」

新井「そっか」

柳澤「祭りが始まります」

新井「そういえばフェリーの中でみんな食ってたなー」

柳澤「みんなで食ってて、現大学一年生がいろいろやっちゃってそれでもまあ無事に神戸港に着きまして」

矢吹「はい、じゃあ最終日」

新井「僕たちは新大阪まで和田を送り届けて、和田は一人で新幹線乗って帰ってった」

矢吹「あの後が楽しかったよなー」

新井「もともと行程で揉めてて、僕たちは大阪観光したくてAシート¹¹⁹も乗りたくなかったから、（神戸港から新大阪に向かう）快速の中で、和田を送り届けるからって言って勝手に離脱して」

矢吹「www」

佐々木「www」

矢吹「岡田あの後ちゃっかりAシート乗ってんだよ」

新井「そうそう」

矢吹「こっち来いよ、とか言うんだけど、バイバーイって言ってw」

一同「笑笑笑」

八橋「でドア閉まったんだ」

奥村「あの時松崎先生から『和田どうした』って聞かれてて・・・」

新井「僕たちは和田を送り届けた後、中学生だから自由行動勝手にしちゃいけないって言われてたけど・・・」

¹¹⁷ フェリーの連絡バスのこと

¹¹⁸ ポンデリングの略

¹¹⁹ 一部の新快速の6号車に設置されている有料座席サービス

矢吹「道頓堀とかミナミとかを回ってた」
新井「たこ焼き食った」
矢吹「懐かし」
矢吹「Lineで岡田がふざけんな、とかってめっちゃ言ってきてwww」
新井「僕たちは京阪のプレミアムシートで」
矢吹「Aシートより絶対いいやん」
奥村「和田を送り届けなきゃいけないんだからしょうがない？」
新井「和田を新幹線乗り場まで連れてった」
新井「で帰りは中央本線経由で帰った」
奥村「10両¹²⁰から2両¹²¹は流石にね」
矢吹「帰りはあんまり触れること無い」

～高1夏旅行～

柳澤「その次の夏記憶にないんだけど」
新井「どこだっけ？」
柳澤「あ、なんか中三がいろいろやった回だ」
新井「僕たち行かなかったんだわ」
佐々木「ボイコットした」
新井「キラキラうえつ¹²²に新潟から村上まで往復して乗るとかいう訳のわからない」
矢吹「あーあったね」
柳澤「流石にそれは無茶でしょ、って思ってた行かなかった」
新井「あの時は秋元だけ行った」

矢吹「じゃあ冬行きましょう」
佐々木「生井、俺たち出番だぞ」

～八橋、鉄研入部&冬旅行～

八橋「俺は中学バレー部引退して高校バレー部に上がって、まず最初のバレー部の合宿に行ったわけ。それで都大会も出れたし満足してもういいかな、って思って暇だし鉄研入るか、ってなって・・・」
矢吹「なんでそういう流れになるの？」
八橋「俺はまず中一の時に鉄研か理科研¹²³で迷ってバレー部に入った人間なので」
岡崎「凄いな」
矢吹「意味が分からない」
八橋「俺も意味が分からないけど気づいたらバレー部に入ってたの」
八橋「それでようやく鉄研に入りました、ってとこで初の旅行だった」
矢吹「じゃあ長野行きましょう」
佐々木「俺的に3500系¹²⁴を貸し切りたくてみんなに聞いて回ったのよ。そしたら全会一致だったっていうね」
新井「あーそうだったね」
佐々木「でそのまま当日の昼まで特に何事もなく」
新井「僕たちが善光寺行ったときか」

¹²⁰ 中央本線名古屋～中津川間の両数。

¹²¹ 中央本線中津川～塩尻間の両数

¹²² 485系で運転されていた臨時列車「きらきらうえつ」 現在は引退している

¹²³ 理科学研究部の略。高学祭大賞をとることが多い

¹²⁴ 元日比谷線の車両

佐々木「そう。みんな行ったよね善光寺」
佐々木「それから例の団体乗る人と写真を撮る人（佐々木と生井）に分かれて、で俺は朝日で耐久してた」
生井「善光寺行ったときに卍が書いてあって、それを根本¹²⁵にみんなで送ってた」
一同「笑笑笑」
佐々木「そしたら根本が返信で、裏も見して、って言ってきて ww」
生井「やばすぎ」
生井「俺こんなことをやっといてよくご利益があったな、って」
岡崎「笑笑笑」
佐々木「後にご利益があったね」
八橋「で、団臨乗って？」
柳澤「その前に俺が長野のミスドでボンデリング買って」
新井「あーみんなで食ったなー」
生井「貸切の車内で販売会やってた」

～毘にはめられた矢吹～

八橋「それで貸し切り乗ってた沿線に矢吹がいて、でみんなで顔出して、イエーイって」
佐々木「笑笑笑」
矢吹「ほんとお前らあれひどいよ。バリバリ順光だったのにさお前らが顔出すから」
一同「笑笑笑」
柳澤「佐々木と生井が行った撮影地は、停車場に使うから顔出さな、って指令を出してたから大丈夫だった」
矢吹「マジお前らやってるってホントに」
一同「笑笑笑」
佐々木「俺たちが撮る撮影地で顔出し禁止してたから・・・その時の鬱憤を多分」
柳澤「矢吹がいるぞーって車内でなってみんな顔出して w
松崎先生も手を出して w」
矢吹「おい！」
一同「笑笑笑」
八橋「それでその時の運転手が高輪の OB だった
斎藤さん」
柳澤「結局斎藤さん高学祭に呼ぶの？」
八橋「そうだ俺手紙のやり取りしてたんだって」
八橋「ここ一年くらいしてないわ」
矢吹「俺あの時行ってなかったよね？なんでばれたの」
柳澤「ツイート上げてたんだよ。ツイート見て、やばいあいつ来てる、ってなって」
(中略)
八橋「でも俺復路は斎藤さんと話して、ここに同級生がいるんでって・・・
そしたらだいたい遅く走ってくれた」
柳澤「しかも満面の笑みで」
生井「直前まで雲がメチャクチャあって、これはだめだなあと思ってたら」
佐々木「そしたら通過 1 分前に露出全開になって」
生井「ウオーッ、激アツ～ってなって」
佐々木「それであの名カットが生まれたっていう」



¹²⁵ 11 月現在の生徒会長。ヲアシスト

生井「㊿㊿言ってたけどご利益があった」

岡崎「笑笑笑」

(中略)

佐々木「そのまま特に何もないまま帰ったかな」

(帰りは蕨崎から特急あずさで帰ってきました)

～コロナ渦で春、夏旅行中止→高2夏の旅行へ～

生井「ヘッドマーク作りまして」

佐々木「サロンカー¹²⁶のパロディーな。俺が手書きで細かくやりたかったから手書きで
書いてちゃって、生井がメチャクチャ苦労してた」

生井「アナログからデジタルは難しい」

岡崎「手書きしちゃったんだっけ？」

生井「そう。だからどうしてもゆがむのよ」

佐々木「でも実際に完成したやつ見たら全然なかった」

生井「俺が修正したんだよ」

柳澤「君のために」

佐々木「ありがとうございます～」

岡崎「笑笑笑」

生井「アナログだったから線がやっぱり完璧な直線にはなくなって」

佐々木「俺デハ¹²⁷の撮影地いたとき絶対に手を出すなっていったじゃん」

生井「言ったね」

佐々木「言ったときに俺がシャッター切ろうと思ってた位置で、デハ来るじゃん、で
おっ、おっちゃんとしてくれてるじゃんと思って、デハがギリ位置来る
じゃん、パシャって撮ったらその瞬間に手が出てきて」

生井「笑笑笑」

佐々木「ちょっと待って、柳澤の手だった。あんだけ注意したのに」

柳澤「そうだった？」

佐々木「そう。だからギリ位置でやられてそれでコンマ 0.5 秒くらいですぐ修正して
ギリ位置かえて」

矢吹「あぶな」

柳澤「あの時統制してたんですけど」

矢吹「お前統制してて自分で手出したのかよ。最低だな w」

一同「笑笑笑」

佐々木「V カット¹²⁸撮れたからいいんだけど」

生井「V カットは作るものだから。合成で消せばいい」

八橋「あれお前だっけ、架線柱消したの」

生井「架線柱消したよ」

佐々木「午後の便の復路、ヘッドマークもらうためにずっと大胡^{おおご}にいたのよ、で」

生井「DaiGo¹²⁹、DaiGO」

佐々木「やめろ w」

一同「笑笑笑」

佐々木「でデハが来るじゃん、なんかうしろに碎石輸送とか付いてて・・・」

¹²⁶ JR 西日本で運行されている臨時列車

¹²⁷ 貸し切り車両のデハ 101 系のこと

¹²⁸ 素晴らしい出来栄の鉄道写真のこと

¹²⁹ 近頃なにかとお騒がせの高輸出身のメンタリスト

生井「笑笑笑」

佐々木「なにこれってなって。あと打ち合わせで矢吹がずっと話してたおじさんに
もしかして矢吹君？って話しかけられて」

佐々木「で違います、俺は矢吹の隣で指示を出していた者ですって言って」

柳澤「黒幕」

佐々木「正直黒幕だったじゃん」

新井「草刈ったの誰だっけ？」

佐々木「あれ、アウトなんで」

柳澤「でも地元の人にコーヒーもらいましたよね？」

佐々木「もらった」

岡崎「笑笑笑」

佐々木「線路わきの草むしり手伝ったからもらった」

八橋「笑笑笑」

佐々木「でもどうみても上毛電鉄が立てている杭の内側だったから」

八橋「草刈ってさ、手でむしるわけ？」

柳澤「矢吹の場合は凶器を・・・」

八橋「鉋みたいなやつか」

柳澤「これだめだと思うんですよー」

生井「矢吹って雑草食ってんじゃないの？」

柳澤「おゝれゝやゝきゝなゝんゝたゝよゝねゝ」

一同「笑笑笑」

佐々木「でそのおじさんに碎石輸送なんで付けてんですか？って聞いたら、生井って
子がすごい気にいったからって」

生井「え、あれついてたの？」

佐々木「入庫してるとこ撮ったら、碎石輸送って

意味わかんねーよ w

そんなのつけていいんですか、って聞いたら

サボ¹³⁰はいいんだよ、って言われた w」

一同「笑笑笑」

八橋「てかさ、西桐生でさ地元の高校生がめっちゃ

いてさ、超ガン見されたんだよね」

佐々木「そうそう。西桐生ですぐ折り返さなきゃ

いけなくて折り返そうと思ったら改札口からぞろぞろ女子高生が入ってくる

じゃん、入ってきて当然電車に乗るじゃん」

八橋「あれは明らかに男女比がおかしかった」

佐々木「マジで男 1、女 9 みたいな感じだった」

八橋「そうそう。でさ、あの電車貸切たくね、みたいな」

生井「笑笑笑」

矢吹「ほんとお前やばい。思想が汚い w」

柳澤「ちなみに上毛電鉄の貸切は 10 万円からできますんでみなさんよろしくお願
いします」

佐々木「あれは乗っちゃいけない電車だった。そのままデハ乗ればよかった」

新井「暑すぎて帰りに風呂行った」

矢吹「え、そうなの？」

岡崎「車庫見学暑かったよね」



¹³⁰ 列車についている行先表示板のこと

矢吹「あの日凄い暑かったよね」
 柳澤「車庫見学でメチャクチャ暑くて、で中に社員向けの冷蔵庫があったんだよ」
 生井「あったあった」
 柳澤「それで飲み物百円で買っていいよ、っていう感じになってみんな箱の中に百円を
 パカパカ入れて買ってた」
 （生井が勝手に曲を入れる）
 八橋「あ、次お前の番じゃん w 歌え歌え ww」
 矢吹「なんで始まんだよ怒」
 八橋「矢吹～～！！」
 矢吹「歌わない！歌わない！！」
 八橋「矢吹～～～～！！」
 矢吹「歌わないって！！怒怒」
 一同「笑笑笑」

最後に・・・

いかがだったでしょうか。やはり最後がグダグダになってしまいました（笑）
 時間の都合上、ハイペースになってしまい、途中行程が分からなくなったり混乱した部分などもありましたがそれでも大部分はお伝え出来たかなと思います。
 去年と同じく 30 ページの大台を超えてしまいました・・・
 ここまで読んでくださった方と、ここまで鉄研を支えてくださった先生方に感謝して
 筆をおきたいと思います。また、コロナの感染が収まって、泊りで鉄研旅行ができる
 ことを切に願って・・・

↓↓↓高2の夏に実施した上毛電鉄貸切の際に大胡駅で撮影↓↓↓



鉄道公安官とホームタウン急行

松崎 武志

令和元年 12 月 21 日、当時中学二年の学年主任だった私は、英語科の青山教諭とともに、翌年 10 月実施予定の西日本探訪に向けた実地踏査のため、沖縄へと旅立った。下見には JTB の岩佐則彦氏が同行した。岩佐さんと名刺交換をした際に、私の「旅行・鉄道研究部顧問」という肩書きを見て、「先生、鉄研の顧問なんですね」と満面の笑みを浮かべた。その日の夜、夕食をともにした際、「先生、昔の『鉄道公安官』ってドラマ、覚えていますか？」と尋ねてきた。思い浮かばなかった私は「いつ頃のドラマですか？」と聞き返すと「昭和 54 年頃のドラマです。僕、DVD ボックス持っているので、良かったらお貸ししましょうか」と薦められた。

年が明けて、1 月に東京で再度岩佐さんと会い、DVD ボックスをお借りした。鉄道公安官とは、国鉄時代に車内の治安を守るため、列車に警乗した公務員であり、それをモデルとして制作されたドラマが『鉄道公安官』である。『鉄道公安官』は 1979 年 4 月から 1980 年 3 月までの 1 年間にわたってテレビ朝日系で放送された、全 42 話のドラマである。

私は約 1 年をかけて全 42 話を見たが、すばらしい作品であった。男性の公安官達は勤務中にデスクにて平気でタバコを吸い、逮捕前の容疑者を殴る蹴るなど、現在ではコンプライアンス的に問題のある内容だったが、それでも今は亡き名優たちの共演がすごかった。そして、何より国鉄時代の寝台特急や新幹線 0 系など、今では見られない車両が次々と登場し、昭和生まれの私にはただただ垂涎のドラマだった。

そして、『鉄道公安官』の主題歌は、サーカスが歌う『ホームタウン急行』であり、この曲が全話のエンディングで流れるが、編曲を坂本龍一が担当しており、名曲中の名曲である。DVD をレンタルするなどして、是非一度ご覧頂きたい。



私は小学 4 年生からプロ野球に興味を持ち始めたが、母親にテレビの視聴を禁止されていたため、仕方なくラジオで実況中継を聴いていた。私は大学に進学するまで千葉県君津市に住んでいたことから、AM 放送が最も受信しやすかったニッポン放送の『ショウアップナイター』を楽しみにしていた。私が小中学生の頃のショウアップナイターは主に深沢弘アナウンサーが実況を担当しており、「打球はライトへ、ライトバック、あるいはホームランかっ」という語り口に引き込まれたものである。

深沢アナの訃報に接したのは 9 月 8 日のことだった。深沢アナは高輪高等学校の卒業生である。そして、深沢アナのお孫さんも高輪中高の卒業生である。孫の健一氏が中三のと

き、生徒進学講演会で深沢アナに講演してもらったことがある。自己紹介、長嶋茂雄・王貞治・落合博満との交流、在校生へのメッセージでちょうど 50 分にまとめた構成に、さすがアナウンサーと思ったのを鮮明に記憶している。深沢アナに会って、お話しできたことは、高輪の教員になって良かったと感じた思い出の一つである。

私は 2001 年から川崎に住んでいるが、深沢アナは川崎市川崎区の出身で、進学講演会の数年後、川崎駅近くの書店でお見かけしたことがある。コロナ禍で無ければ、きっと盛大なお別れの会が開かれ、蒼々たる参列者が弔問に訪れたことだろう。それが残念でならない。本校図書室の鈴木則子教諭に懇願し、深沢アナの著書紹介コーナーを設置してもらった。

鉄道や鉄研とは関係無い話題と思われるかも知れないが、高輪にとって偉大な卒業生である深沢アナに敬意を表し、停車場へ追悼文を寄稿したことをどうかご理解頂きたい。

◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇

昨年度着任し、旅行・鉄道研究部顧問を務めた江戸教諭が、今年度は写真部顧問となり、鉄研を離れた。昨年 12 月に実施した中一部員限定「鉄研旅行入門」が、江戸教諭と引率した最初で最後の旅行となった。

私も四十代後半となり、そろそろ後継者を考えるようになった。しかし、秋田県の写真部強豪校出身の江戸教諭は、高輪の写真部を名門にすべく、写真部の顧問を希望した。それは 23 年前の自分と重なった。かつて廃部寸前の旅行・鉄道研究同好会の顧問を任された時の初心を思い出した。

江戸教諭に代わって、英語科の小西教諭が顧問に加わった。小西教諭はこの夏休みに実施した「上毛電鉄貸切」の引率をするにあたり、初めて自分で乗車券や特急券を手配したと語っていた。そんな小西教諭も私より年上であり、4 人の顧問の中で私が一番年下となった。私が第一線を退くのは、まだまだ先のようなのである。

◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇

現在の高校 3 年生は中一の時に半年間だけ、かつて鉄研の顧問であった西島教諭が最後に受け持った生徒達であるが、昨年春からの新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、高 2 での海外学校交流が中止となり、国内代替学習もできなかった。高 1 から高 2 の春休みにかけての、最後の 4 泊 5 日の鉄研春旅行も実施できなかった。現高 3 部員も中学一年時には 15 名が在籍していたが、生徒会役員や VR の世界に活躍の場を移していった生徒もあり、高 3 まで在籍していたのは 8 名である。

この代の部長は一見何もしなかった。これで他の部員はついてくるのかと思ったが、それでも部活はまわった。もしかしたら、これが理想のリーダー像なのかも知れないと思っ

た。模型班の班長は後輩の面倒をよく見てくれた。どこの代にもいる、もはやお約束ではあるが、指名補習や成績認定課題の常連もいた。

高輪では後期学年にあたる最後の2年間がコロナ禍に見舞われ、高輪伝統の行事が軒並み中止になってしまったが、高学祭をオンラインで行うなど可能な限り後輩達に伝統を伝えようと努力していた。来年4月にはそれぞれが進学した大学で、2年間でできなかった思い出に代わる何かを取り戻せることを切に願っている。

終点と私

大塚 健臣

今年人生 50 年を迎える私にとって、鉄道の終点の駅は記憶に残る場所が多くあります。
*京浜東北線…私の実家は港南台 or 大船駅が最寄り駅でした。この路線は学生時代頻繁に利用していましたが、中高生の行動範囲としては北向しても横浜までが限度でした。終点の大宮など想像すらできない土地でした。当時大船駅に隣接する駅ビルが建設されましたが、昔ながらの市場や小店舗もまだ存在しており、「下町」感のある土地柄でした。

*横浜市営地下鉄…何かに挫折した際、電車を遠乗りする習性が私にはあるようです。高校受験当日。試験を終え、横浜市営地下鉄で受験校から帰宅する途中、試験の手応えが悪かった私はぼーとしながら当時の終点上永谷駅まで行き、駅前の立ち食いそば屋でやけ食いしました。駅周辺はイトーヨーカドーが目についたくらいで、高層団地が立ち並ぶばかりという地味な印象があります。数年後戸塚駅まで延伸しました。身近にある路線が他の路線と繋がると、地元が「都会」になっていくような高揚感があります。その後、あざみ野駅に延伸してブルーラインと呼ばれ、加えて、中山～日吉のグリーンラインが開通して複数路線に「進化」するとは想像もできませんでした。

*箱根登山鉄道…大学四年で教員採用試験を受験した日。東京から東海道線で帰途についた私は試験に失敗した挫折感から気分転換したいと考え、そのまま小田原へ。乗り換えて箱根湯本に着いた頃には「小旅行」気分でした。調子に乗って、乗り継ぎ強羅駅に至りました。その日は八月末の日曜日であり、駅前には多くの観光客で賑わっていました。ガイドブックも何も持たない私は、観光スポットがどこかも分からず、急に不安感に襲われた私は結局そこで折り返し帰路につきました。中途半端な行程で強羅駅の記憶も残っていませんが普段使わない電車に乗っただけで満足できました。

*東急東横線…一人暮らしをする際、通勤地からのアクセスと映画鑑賞に都合の良い路線を検討しました。映画館が多くある渋谷に通いやすく、最終回上映後に終電で帰る都合を考えると、その終点元住吉駅がうってつけの最寄り駅でした。駅前には地元でも有数の商店街（「ブレーメン通り」「オズ通り」）があり、惣菜屋も充実しているので独身生活者が生活するには便利な駅でした。

*南北線～埼玉高速鉄道…元住吉から移住する際の第一優先は「とにかく座って通勤する」ことでした。白金高輪駅を始発とする南北線は帰路に最適であり、さらに続く埼玉高速鉄道でも、朝の乗客が少ないであろう終点近くを最寄り駅にしました。転居した当初は、寝過ごして終点浦和美園駅の改札を出ると、夜の街灯の少なさとまだ開発途中の空き地が広がる非常に物寂しい場所で、埼玉スタジアム開催 J リーグ浦和レッズ戦の時だけ活気のある駅という印象でした。周辺も開発が進み周辺の住民が増加しており、朝の車内もほとんど空席が無い状態になっています。今後岩槻駅まで延伸する計画が進行するとどんな混雑が生まれるのだろうか心配している今日この頃です。

のざりんより 4

野沢良一

今年も停車場に投稿することになりました。今年も私が気になったことを記載したいと思います。

山手線品川駅ホーム

品川駅山手線外回りを見ていますが、3番線にあった京浜東北線北行のホームが突如移動され、工事が始まりました。見てみると、3番線にあった線路を撤去し、旧3番線、4番線のホームを伸ばし、京浜東北線北行きから山手線の外回りと対面で乗り換えができるようにするようです。現在、電車の左右にホームドアが設置されています。

2021年10月に渋谷駅の工事が行われ、2021年12月5日より、品川駅の山手線外回りのホームが変わるそうです。



信濃町駅監視カメラ

信濃町駅の改札を出て、駅構内をあるしていると何人かのカメラを持って写真を撮っている人を見かけました。何かと思いレンズの先を見てみるとそこには防犯カメラが……。

よく見るとそこにツバメの巣がありました。私も持っていたタブレットであわてて撮影を始めました。

何日か後に同じ場所を見てみると、ツバ



メの巣が真下に囲いがおかれていました。そして親ツバメと思われるツバメがしきりに餌をとりに行き、子ツバメに餌を与えていました。

駅にはなんとツバメの子育ての看板がありました。なんとも微笑ましい出来事でした。

そういえば、国鉄（日本国有鉄道）ならびに九州旅客鉄道（JR九州）に「ツバメ」という特別急行列車があることを思い出しました。やはり、ツバメは日本人にとって特別なもののなのでしょう。



215系

品川駅や高輪ケートウェイ駅から、よく見られた215系。初めての全車2階建車両。正確には先頭車両の一階の座席はありません。話題になっていましたが、2021年3月12日をもって定期運用から外れました。それまでは、「湘南ライナー」として走っていました。私は何となくこの車両が好きだったので最後に乗車しようと思い、品川駅で「ライナー」兼を購入し、終点小田原まで乗車することにしました。帰りは小田原から小田急のロマンスカーが新宿に戻ってくるという計画でした。

部員に聞いたところ、「ライナー」で「185系」は難しいが、「215系」だったら乗車できるのではとのこと。実際予定通り「ライナー券」は購入でき、乗車できました。シートは倒せませんでしたが、終点まで楽しく乗車できました。

夕方の暗い時刻でしたので、思ったほど人は集まっていませんでしたが「最終便出なかったこと、185系ではなかったこともあり」撮影している人が多数見かけられました。

215系を思いながらこの文章を書いていると先日、215系の鉄道模型が「来年発売」と発表されました。前車先日、予約をしてきました。模型については、来年の「停車場」で記載しようと考えています。

ある程度年をとってくると、新しい車両よりも昔、若い頃乗っていた車両が恋しくなります。みなさんも、大きくなったときに今の私の気持ちがわかるでしょう。

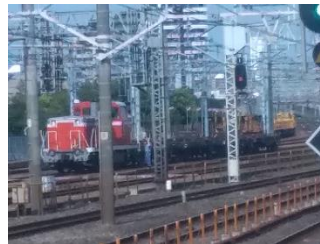
ちなみに、215系は全車廃車になり、ほぼ全車解体されたそうです。





キヤ195

私は新小岩駅を利用しているためか、レール輸送のチキ、ロンチキなどをけん引している列車を時々見かけていました。その列車を見るのを楽しみにしていましたが、ついに廃止の時が来たようです。



黄色のキヤ195が走行シーンを見かけてしまいました。

鉄道会社としては機関車の入れ替えが必要ない、合理的なキヤ195はいいのでしょうか、今まで見ていた者としてはさみしく思います。

列車を撮影するときのマナーについて

最近、鉄道ファンが撮影に夢中になり許可されない場所で撮影されたと言うようなニュースを見かけます。私が小さい頃は、カメラはフィルムカメラしかなく、電車の写真を撮影するというのには結構ハードルが高くあまり多くの人を見かけませんでした。現在では、スマートフォンなどで、気楽に写真を撮ることができるようになりました。

しかし問題があります。気軽に誰でも撮影できるということは、被写体になる車両があれば大勢の人が集まると言うことです。誰でも、「良い写真を撮りたい」と思うのは当たり前です。しかし、列車が動いている場所は危険な場所が多いです。

岩崎宏美

みなさんは、「岩崎宏美」という歌手をご存じですか。1975年にデビューし、現在も現役で活躍しています。

私は昔から彼女のファンで、地方から東京に出てきて一番うれしかったことは「岩崎宏美」のコンサートに行けたこと、と未だに思っています。それまでは地方都市に住んでいたもので、なかなかコンサートには恵まれません。

彼女の魅力といえはなんといっても歌声でしょう。とくに、ライブ音源が素晴らしいです。同じ歌でもその時によって全然違います。

最近、初期の彼女の歌声を聞いているのですが今聞いても凄い。嘘でしょう！と思うくらい。昔はテレビなどで歌声を聞いていましたが、今になって聞いてみると、涙が出てきます。こんな細かいところにも気を遣って歌っていたんだと。

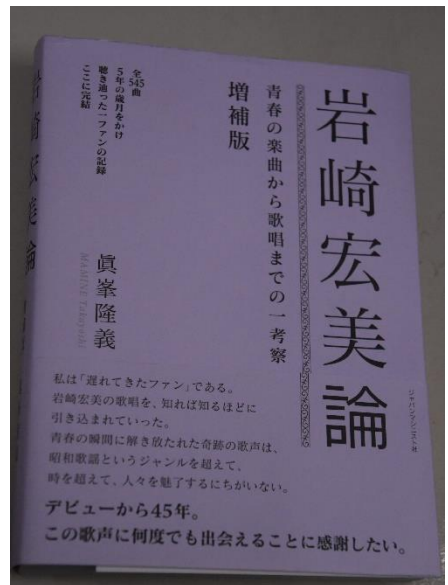
最近、「岩崎宏美論」なる書籍が出版されました。この本は異例の本で、彼女の写真は1枚もありません。ほとんど文字で説明のイラストがあるだけです。本当に論文のような書籍です。

彼女のどこか好きかと考えてみました。容姿、声、歌、歌唱・・・・・・・・とを考えていたら私が好きなのは、「歌声」かなあと思っています。繰り返しますが彼女の歌は素晴らしいです。

ちなみに、性格は「竹をたたき割った」ような男らしい性格です。

私は鉄研旅行にも iPod や iPad に入れて電車の中で聞いています。特に日が暮れたときなどぴったりです。

YouTube などにも彼女の歌唱が載っているので一度聞いてみてください。



駅 ― 流れに立ち現れる泡沫

小西 隆太

年輪年代学（dendrochronology）という学問は樹木の年輪を調べることで樹の置かれていた当時の環境や気候、宇宙からどれだけの放射線が降り注いでいたのかなどを調べることができるそうです。もちろん、当時の気候や環境などは歴史の資料をみてみればわかることと思うかも知れませんが、私がここで言いたいことは、樹が環境によって育ち、そしてその環境を樹自体のなかに包み込むように、私たちひとり一人が歴史のある一部分に立ち会い、それに「包まれつつ、（記憶の中に）包んでいる」と言うことです。ですから、駅がどれだけ変わったかという単なる空間的なことではなく、そうした現在の変化が私の記憶とどのように繋がっているのかをお話ししようと思います。

私の中でもさまざまな駅の記憶や思い出があります。私が子どもの頃は改札はまだ有人でした。国鉄のひとが一枚一枚切符の端を切り手渡していました。改札を通る私の目の高さからもその日に使われた切符や切った切符の端が駅員さんの足下やステンレスの台の上に積もっているのが見えたりしました。高校生になり、定期券で通学していた頃まで改札にはまだ人がいたことを覚えています。あるとき学校からの帰宅途中の車内で、私は定期券の期限が切れていることに気がつきました。前日もその失効した定期で気づかずに通学していたにもかかわらず、いざ気がついてしまうと私はとても苦しくなりました。この難局をどう乗り越えるべきか。しばらく良心との葛藤がありました。電車が到着すると人の集団が改札に流れてゆくのを何度か見送ったと思います。そして私は覚悟を決め一番見ていなさそうな駅員さんを見分けて横をすり抜けようとしてしました。改札に向かいながら私の考えは何度も反転しましたが、結局私は駅員さんの横で立ち止まり、素直に事情を話したのでした。

私がよく利用した駅も大きく変わりました。吉祥寺駅はきれいに建て替えられ、井の頭線にはヒカリエができて駅は拡張されました。祖母とよく行ったロンロンは今ではもうありません。また駅に直結したマンションができていたりする駅もあります（三鷹駅）。久しぶりに行くと様変わりした相貌に驚きます。私が子どもの頃はどちらの駅も周辺は自転車であふれていましたが、光景はまるで違います。もう利用することがなくなりましたが、学生の頃よく利用した渋谷駅も、今ではニュースでハチ公前やスクランブル交差点を見るくらいですが、周辺の再開発もあってずいぶん変わったと聞いています。銀座線の階段を地下に下りて行ったところに、友だちとの待ち合わせによく使ったカフェがあったのですが、副都心線など新しく渋谷に入る路線が増えたため、渋谷駅の地下は学生の時よりずいぶん深くなったようで、10年くらい前、渋谷駅を利用した際に探した時にはもうありません

でした。

日々変わりゆく駅やその周辺の風景。新たな「現在」が私たち一人ひとりの人生の中で形成された記憶に流れ込んでくことを考えると、方丈記の次のような文に通底するものを感じます。

流れにうかぶうたかたはかつ消え、かつ結びて、とどまりたるためしなし

◆編集後記

みなさんこんにちは。

2021 年度停車場編集委員長兼副部長の高校 2 年岡崎です。

今年度の部誌『停車場』はいかがだったでしょうか。

さて、時が経つのは早いもので、もう高校 2 年生の秋です。この 4 年半は本当にあっという間でした。

一番印象に残っているのは、やはり鉄研旅行です。上毛電鉄の貸し切りを行ったり、同じ仲間と共にグルメ堪能をしたり、珍しい車両に乗車したり…。数えきれないほどの経験や出会いがありました。そのような経験から綿密な計画を立てるスキルが身に付いたり、また体力がついたことで秒単位での行動が出来るようになったりと、鉄研旅行から得るものもたくさんあったように感じます。学年で行く校外学習とは違って様々な制約が無い反面、自分達で犯したミスは自分達で償う、という「自己責任」・「連帯責任」の重さを感じました。

色々と思い出がある中、たった一つ後悔していることがあります。それは、泊りがけの春旅行です。私は春先に体調を崩しやすいため一度も参加していなかったのですが、最後の春旅行は参加しようと思っていました。しかしその年明けからコロナが流行り出し…。何事もやれる・出来る時にやっておいたほうが良いと身をもって痛感しました。

ですが、この 4 年半は私にとって本当にかけがえのない思い出です。

副部長として 2 年。コロナ渦で様々な制約を受けながら、部長の新井君とともに 90 余名もの部員がいる「鉄研」を引っ張っていくことは本当に大変なことでしたが、常に最善を尽くしてきました。ここまでやってこられたのは支えてくれた部員の皆や顧問の先生方のおかげです！本当にありがとうございました！

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、表紙の印刷及び製本をしてくださったフクシマ様にこの場を借りて感謝申し上げます。

鉄研と『停車場』の更なる進展を願い、この辺で筆をおかせていただきます。

今後も高輪学園 旅行・鉄道研究部をどうぞよろしくお願いします。

表紙・裏表紙・目次写真：Photo by K.Sasaki, K.Okazaki

2021 年 11 月 24 日
高校 2 年 岡崎 航志朗



Thank you Max! ～2021 年 10 月 1 日ラストラン～

