



鉄研旅行記

P.3 【2021 年度春旅行】 大井川鐵道鉄研旅行記 路線研究課

研究発表

P.11	～山の緑/海の青～	高2	中嶋	隆貴
P.17	183・189系について	中2	八田	和樹
P.34	JR 東日本 E217系	中2	田中	駿
P.40	小田急電鉄最新情報	中3	吉原	健

個人旅行記

P.52	特急に乗れるだけ乗ってみた～密を避ける近鉄旅～	中3	竹内	律登
P.65	大北日本遠征記	高3	柳澤	政太
P.89	Report Of Asahikawa 12/21 Namai route	高3	生井	晴海

寄稿

P.101	てんぷら☆サンライズ	顧問	松崎	武志
P.104	旅と、私の半生	顧問	佐藤	伶
P.106	終電と終点と私	顧問	大塚	健臣
P.108	のざりんより6	顧問	野澤	良一
P.112	編集後記	高2	藤長	大宙



2022年春・大井川鐵道鉄研旅行記

～車両基地見学&EL かわね路号客車貸切～

文・写真 路線研究課

皆さんこんにちは。初めて停車場を執筆させていただく路線研究課の睦好です。高輪学園旅行・鉄道研究部では、春・夏・冬の長期休暇を利用して、部員同士で行先や行程を決めて、日帰り又は宿泊で旅行に行くという活動をしています。

今回は、2022年3月31日に行った大井川鐵道への旅行記をお送りします。拙い文章ではあると思いますが、最後までお読み頂けると幸いです。

<今回の行程>

(集合)～東京～掛川～金谷～(徒歩移動)～新金谷(車両基地見学)～(自由行動)～千頭～(ELかわね路2号 客車貸切)～新金谷～(自由行動)～小田原～新宿(解散)

1. 集合時間に…

朝6時半頃、集合場所である東京駅へ行くために移動していると、路線研究課長のN君の「寝坊したから遅れる」というLINEが届きました。この日は、朝から遅れている路線もあったので他にも誰かが遅れて来るかもしれないと思っていましたが、集合時間の7時になっても来ていないのは、N君だけでした。

この記事を読んでいる皆さんは、寝坊して、遅刻しないようにしましょう。その後、無事N君も到着し、いよいよ鉄研旅行がスタートしました。

2. いざ大井川鐵道へ

東京駅からは7時27分発の東海道新幹線のこだま705号に乗車して、掛川で下車しました。掛川からは、東海道本線の普通列車に乗り換えます。ホームに入ってきたのは、この3月のダイヤ改正から静岡地区で運行されている313系8000番台でした。8000番台は元々、名古屋駅と中津川駅の間を結ぶ「セントラルライナー」向けに製造された車両です。金谷駅に着いて改札を出ると右に今回お世話になる大井川鐵道の金谷駅があるのですが、時間の都合上(本数が少なすぎて)私たちは金谷駅から車両基地がある新金谷駅までの約1.5kmを徒歩で移動しました。



3. 車両基地見学と大井川鐵道乗車記

新金谷駅は大井川鐵道の本社のある拠点駅です。ここで、大井川鐵道は、東海道本線の金谷駅から大井川に沿って北上して千頭までを結ぶ大井川本線と、今回は乗車しませんが千頭駅からさらに上流の井川駅までを結ぶ井川線(南アルプスあぶとライン)の2線に分かれています。大井川鐵道では、日本でも数少ないSL・EL牽引の客車の列車の運行やテレビアニメ「きかんしゃトーマス」のトーマス号の運行をしています。

そんな大井川鐵道さんに今回は、30分ほどであるが車両基地の中を見せていただけることになりました。車庫見学までは少し時間があり、一行は新金谷駅横にある広場で待機していましたが、広場からは新金谷駅構内がよく見えて、大井川鐵道で運行されている電車や客車が見えてみんな写真を撮ったりしていました。



↑ 集合時間に一人だけ遅れてきた路研課長のざりんに「寝坊しました」缶バッジをもらっていました。

少し経つと大井川鐵道の案内の方も到着して注意事項を説明されて、先に皆で集合写真を撮影してから車両基地見学が始まりました。まず最初に案内されたのは、SLの運行に必要な不可欠な石炭についてでした。蒸気機関車というのはボイラーで石炭を燃やして発生した熱で水を沸騰させます。



↑新金谷車両基地の石炭置き場
新しく導入される予定の南海 6000 系→



そして発生した水蒸気の圧力でピストンを動かすことで走っています。大井川鐵道の SL かわね路号では、新金谷～千頭の往復で、石炭を 800～1000 kg、水は 7000L ほど使うということでした。また石炭は輸入しているそうですが、燃えやすいけど煙などが少なくなる

ように改良して使っているらしいです。さらに、私たちが車両基地の奥へ進むと、南海電鉄から譲渡された南海 6000 系が留置されていました。南海 6000 系は大井川鐵道で現在運用されている元近鉄の 16000 系の老朽化に伴う置き換えを目的に 2020 年に大井川鐵道に搬入された車両で、見学した時は、車体がきれいな状態で留置されていて、大井川鐵道の方は「今年中には運行開始したい」と話していました。執筆時点(8月)では、運行を開始したという



整備工場内にあるギャラリーの様子↑

情報はありませんが、運行開始したらもう一度大井川鐵道を訪れてみたいと思いました。その後、私たちは整備工場の中を見学させていただきました。ちょうど、私たちが見学している時に SL の検査をしていました。普段は見ることのできない SL の姿を見ることができたのは貴重でした。見学通路の反対側には、ギャラリーのようなものがあり、大井川鐵道のプラレールから SL や車両のプレート、ヘッドマークなどが展示されていました。(検査中の SL の写真は、諸事情により掲載できません。)

その後は、車両基地の入り口まで戻り、そこで一度解散しました。新金谷の車両基地は、大きいところではないですが、他の車両基地にはない、SL を運行するための設備があったりして、面白さが詰まっている場所でした。

一人あたり 500 円という値段で見学できるので、団体で大井川鐵道に行くという方は、

行ってみてはいかがでしょう？

見学終了後、私たちは駅前で傍に停まっている電気機関車や新金谷駅をカメラに収めたりして、乗る予定の列車の時刻までを過ごしました。ちなみに、私は、駅の売店で売っていた E10 形のクリアファイルを購入しました。(筆者のお気に入りです)

しばらくすると乗る予定の千頭行の列車がやってきました。ホームに入ってきたのは、元近鉄の 16000 系でした。

新金谷 11:07 発→→→家山 11:36 着

16000 系は、近鉄で特急用車両として製造され、そのうちの 3 編成が大井川鐵道に譲渡されていましたが、現在は 1 編成だけが運行しています。私は、家族と大井川鐵道に乗りに来たことがあります。その時は、16000 系に乗車することができなかったので、今回乗車することができて嬉しかったです。

列車に乗り込むと列車内は、鉄研の部員と一般の乗客の方々に割と混雑していました。大井川に沿って列車に揺られること 30 分、私たちは、途中の家山駅で下車しました。この付近で、後続の EL かわね路 1 号を撮影する予定です。駅を出てすぐの川で撮影することにしました。この日は、曇りでしたが、それでも私たちの他にも数名が撮影されていました。家山は桜で有名な場所で、この季節にはとても綺麗な場所でした。撮影後は駅に戻り、後続の普通列車で、千頭駅に向かいました。



家山 12:50 発→→→千頭 13:32 着

この時に乗車したのは元南海の 21000 系で「ズームカー」という愛称で呼ばれています。

千頭駅に到着すると、先ほど撮影した EL かわね路号が停車していたので少しだけ見てから駅を出ました。千頭駅は、大井川本線と井川線との乗換駅で SL が折り返すための転車台があり、大井川鐵道の中では大きな駅です。私たちは、昼食をとるために駅周辺を回りましたが、いいお店が見つからず、駅に併設されている駅そばで食べることにしました。

私は、月見うどんを頼んだのですが、午前中に基地見学、撮影をした空腹の体には、うどんが染みわたりました。食べ終わってからは集合時刻まで駅周辺をぶらぶらしながら過ごしました。

駅にはSL資料館があり、次に来るときに時間があれば行ってみたいです。

ここからは、今回の旅行のもう一つの目玉であるEL かわね路2号の先頭客車1両の貸切乗車です。ホームには、機関車を前方に付け替えた状態でかわね路号が停車していました。牽引している機関車はE10形E101号機でした。

平日ということもあり、鉄研部員以外の方が少なく出発までの間、その姿をたくさん



カメラにおさめることができました。出発時間になり、客車独特の機関車に引っ張られて前後に車体が揺れる感覚を味わいながら千頭を出発しました。

千頭駅 14:53 → → → 新金谷駅 16:09

かわね路号は、大井川の流に沿って新金谷へ向かいます。車内では、車内販売の方が動輪焼きやプラレールなどを販売していて、購入している人もいました。車内販売の方に話を伺うと何十年もこの仕事をしているということで、車窓の撮影ポイントなんかも教えてもらえました。

さらに、かわね路には沿線の景色を紹介してくださる添乗員の方が乗車していて、車内放送で、季節やその車窓、場所にあった曲をハーモニカで演奏してくださるというものがあり、「証城寺の狸囃子(しょうじょうじのためきばやし)」、「茶つみ」などの曲を聴くことができ、かわね路号の旅がさらに楽しいものになりました。あっという間に、1時間15分の旅が終わり、私たちは新金谷駅に戻ってきました。



4. ホームライナーとロマンスカーの帰り道

新金谷駅から小田原駅までは自由行動になります。ほとんどの人が、かわね路号に接続している金谷行の普通に乗って、金谷駅に行きました。金谷駅からも多くの部員が次の16時32分発の沼津行で静岡方面へ向かうのですが…新金谷から来た電車の金谷駅到着は16時26分で、そこから20人ほどが切符を買うのですが、金谷駅はそこまで大きい駅ではないのに切符を買うのに慣れてない人も多くいたため、32分発の沼津行に乗れなかったという人がいました。私たちは、旅行前に切符を購入していたので、無事に乗車できたのですが…大人数の旅行の時は、念入りに計画することが大事ですね。

私たちは、ここから行程が同じだったA先輩と一緒に行動することになりました。この沼津行で途中の静岡駅へ向かい、そこで晩御飯を食べることにしました。

金谷駅 16:32 → → 静岡駅 17:02

静岡駅に着いたのは17時頃で、夕食は、静岡のご当地ハンバーグチェーン店の「さわやか」で食べることにしました。お土産屋さんを見たあと（見ただけ）、静岡駅近くのさわやかに向かったのですが、初めてで予約の方法がわからないまま時間が過ぎてしまい、席につくことができたのが、次に乗る列車の発車40分前くらいになってしまいました。せっかくのハンバーグを急いで食べて、走って静岡駅へ戻りました。焼きたてでとてもおいしいハンバーグだったので、次はゆっくり味わって食べたいですね…。

そうして、静岡駅からは、ホームライナー沼津6号に乗りました。ホームライナー沼津は、特急「ふじかわ」でも使用される373系で運行されている快速列車です。ホームライナーは、乗車券の他に乗車整理券（ライナー券）のみで乗車でき、特急と同じ車両でありながら、特急に乗るよりも安く乗ることができます。

急いでホームにあがると、すでに373系が停車していて、乗車すると、すでに席はほとんど埋まっていたのですが、先輩が席を譲ってくださったので、座席に座ることができました。先輩の優しさに感謝しながら、30分ほどの特急車両を堪能しました。



↑さわやかで頂いた
和風おろしハンバーグ



沼津駅に着くとホームの反対に停車していた 19：45 発の三島行に乗車しました。三島まではたったの

1 駅ですが、乗車した車両の案内表示が下曾我（御殿場線）行と誤表示していたため、みんな車内で少し混乱しました。列車がちゃんと三島駅に到着してよかったです（笑）。三島駅からは、熱海行に乗り、熱海駅で宇都宮行に乗り継いで集合場所である小田原駅に向かいました。



沼津駅 19：45 発→→→三島駅 19：50 着
三島駅 20：00 発→→→熱海駅 20：14 着
熱海駅 20：18 発→→→小田原駅 20：39 着

この時、熱海駅からは、この宇都宮行に乗らないと小田原駅の集合時間に間に合わないのですが、3分しかない乗換時間に、隣のホームにいた伊豆急の 8000 系に目を奪われた部員が乗り換えに間に合わずに残されてしまうという事が起こりました。幸いにも、今回は後続の列車で向かっても目的の列車の発車時刻に間に合いましたが、皆さんは、集合時間には間に合うように行動しましょう。



そうしているうちに目的地である小田原駅に到着しました。小田原駅からはロマンスカーに乗り新宿へ行く予定ですが、部員が全員そろうまでは改札に入れないので、私はその時間に小田原駅の NEW DAYS でうなぎパイをお土産として買いました。（なんで、静岡県内で買わなかったんですかね…）遅れた部員もそろって、いよいよこの日の旅行の最終列車である特急ロマンスカー さがみ 8 6 号新宿行に乗車します。車両は、70000 形 GSE でした。私は初めて GSE に乗ったのでワクワクしていました。GSE は、新しい車両ということもあり静かで快適でした。朝から動き続けていたこともあり、多くの人が、疲れて寝ていました。新宿駅に着くと流れ解散のような形で家に帰りました。

小田原駅 21：06→→→新宿駅 22：19

あとがき

最後までお読みいただきありがとうございます。いかがでしたでしょうか。

記事書いているのが8月の半ばで、提出期限ギリギリに書いているのですが、この旅行をしたのが3月の末なので、もう5か月くらい経ってから書いています。書き始めのうちは、「ちゃんと書けるくらい覚えているかな…」という感じでしたが、旅行の時の計画表とか写真とか見て、いろいろ思い出しながら楽しく書くことができました。

コロナ禍であまり旅行に行けなかった私には、この旅行はとても楽しいものとなりました。

私が、旅行案募集の時に、「そうだ 大井川、行こう」とか言い出したら、いろいろなことがありながらも大井川鐵道への鉄研旅行が実現しました。大きな事件もなく(?)、鉄研旅行を終えることができたのも、大井川鐵道をはじめ、利用させていただいた鉄道会社の方々、先生方、先輩方、友人、参加してくれた鉄研部員の皆さんのおかげです。本当にありがとうございました。



新金谷車両基地での集合写真 提供：のざりん

参考文献

大井川鐵道 HP

Wikipedia 大先生

見やすい2色刷りのJR時刻表 2022年3月号



～山の緑/海の青～

高校2年 中嶋 隆貴



まえがきとか

みなさんこんにちは、中嶋です。早いことであついに私も引退の時期、私が停車場を書くのはこれが最後かもしれないですね。ってことで最後は私をオタクにした電車の一つ、E257 について記事を遺して消えようと思います。まあ自己満です。

E257 系について ~~(ざっくり)~~

E257 系は 2002 年から製造された JR 東日本の直流用特急型電車で、現在 2000 番代・2500 番代が東海道線特急踊り子号・湘南号として、500 番代が房総特急として、5000 番代・5500 番代が波動用としてそれぞれ活躍しています。今回は各番代について細かいことは割愛しながら説明していくかも。細かいことくらい Wikipedia 見てくれま！

0 番代/2000 番代/5000 番代

・0 番代 * 消滅済

0 番代は 2002 年 12 月 1 日より中央線特急あずさ号・かいじ号として営業を開始した。基本編成として M-101 編成～M-116 編成の 9 連 16 本が、付属編成として M-201 編成～M-206 編成の 2 連 6 本が製造され松本車両センターに全車両が配置されたが、後継車両の E353 系の投入に伴い、2019 年 3 月をもって全ての編成が中央線特急・ライナー号の定期運用を離脱。運用を離脱した基本編成は順次リニューアル改造を施され、2021 年 12 月の M-111 編成→OM-93 編成の出場を持って全車のリニューアル改造が完了、付属編成は 2020 年に全車が除籍・解体されていたため 0 番代は消滅することに。この番代の最大の特徴のとしては、独特な塗装があげられる。戦国大名の武田家の家紋をモチーフとした塗装(通称 武田菱)が施されており、そのカラフルな塗装は各号車でロゴや塗装パターンが異なる。また、車内の座席にも武田菱の模様が入っており、後述する 5000 番代には塗装は引き継がれなかったものの、このモケットが引き継がれている。

特急あずさ・かいじ号、中央/青梅ライナーのほか篠ノ井・信越線の快速列車にも充当されていた。波動運用として臨時の房総特急や修学旅行向けの臨時(集約臨)等で活躍した。



・2000 番代

老朽化した 185 系の代替車両として、0 番代基本編成より改造された車両。伊豆半島の海をイメージした塗装となっており、公式のプレスリリースではペニンシュラブルーと称されている。(Peninsula:半島という意味)

2019 年 3 月に 1 編成目となる NA-09 編成が出場し、2020 年 3 月ダイヤ改正より特急踊り子号で運転を開始。その後も順次改造が行われ、2021 年 3 月ダイヤ改正で特急湘南号の運転開始とともにすべての 185 系を置き換え今日に至る。

NA-01 編成～NA-13 編成の 13 本全車両が大宮総合車両センター東大宮センターに在籍しており、東海道線特急踊り子号・湘南号で活躍している。この番代は転用の際に座席を交換しており、中央線時代と比べるとイメージはがらりと変わっているが、化粧板などにかつての名残を残しているのが、興味のある方は乗った際に探してみるといいかも。私的には特急湘南おすすめで横浜通過本当に楽しいので本当に一度乗ってみてください！



・5000 番代

0 番代の定期運用離脱後、M-105 編成、M-107 編成、M-111 編成の 3 編成はリニューアル工事を施工されず波動用編成として残存していたが、部品共通化等の目的から 2021 年 2 月よりこちらにもリニューアル工事が開始された。改造が開始された編成は 2021 年 5 月に出場し、2021 年 8 月のさざなみ号で営業運転を開始した。使用用途が異なるため番代区分がされ、5000 番代を名乗っている。塗装は緑色をベースとしたものに変更され、模様が笹の葉脈に似ていることからマニアの一部は笹と呼んでいる。OM-91 編成～OM-93 編成の 3 本が在籍しており、全車両が大宮総合車両センター東大宮センターに所属している。波動用ということで定期運用はないが、繁忙期に中央線特急や房総方面の特急の臨時便に頻繁に充当されているほか、集約臨にも頻繁に充当されている。車内は 0 番代の頃からほぼ手をつけられておらず、半室グリーン車等も残存している。2022 年夏休みには臨時列車として新潟県の上沼垂や静岡県伊東への乗り入れを果たしてお

り、今後は 185 系で行われていた臨時列車への充当が見込まれるため目が離せない車両である。



とまあこんな感じで 9 両編成の説明は終わり。私的にはこの電車で育ってきたみたいなのところがあるので山から海へ活躍の場を移したこの車両はやはり目が離せない。

500 番代/2500 番代/5500 番代

・500 番代

当時房総方面の特急に使用されていて老朽化が進行していた 183 系・189 系を置き換えるために投入され、2004 年 10 月 16 日より営業運転を開始した。愛称は BOSO EXPRESS。菜の花の黄色と太平洋の青をモチーフとした塗装が施されており、房総各線の特急列車に充当されている。NB-01 編成～NB-19 編成の 19 編成が製造され全編成が幕張車両センターに所属していたが、一部は転用の際に大宮総合車両センター東大宮センターに転属しており、現在は NB-01 編成～NB-05 編成と NB-15 編成～NB-19 編成の 10 編成のみの所属となっている。また 2019 年から 2021 年にかけて豊田車両センターに貸し出されていた編成も 3 編成存在し、それぞれ赤灰緑の塗装が追加されていた。



・2500 番代

修善寺踊り子置き換え用として 2020 年 7 月に改造出場、2021 年 3 月改正より運用入りした車両である。

コンセプト等は 2000 番代と共通であるので割愛。NC-31 編成～NC-34 編成の 4 編成が在籍しており、全編成が大宮総合車両センター東大宮センター所属。特急踊り子号および湘南号の付属編成として活躍している。



・5500 番代

首都圏の波動用車として 2021 年 6 月に改造出場。元豊田常駐編成等から改造されており、首都圏の臨時列車の多くはこの車両が使用されることが多い。コンセプト等は 5000 番代と共通であるので割愛。OM-51 編成～OM-55 編成の 5 編成が在籍しており、全編成が大宮総合車両センター東大宮センター所属。臨時の富士回遊号やホリデー快速鎌倉(発行時にはもう特急鎌倉かも。)に使用されることが多い。また首都圏の多くの臨時特急はこの番代で運転される。最近人気の 185 系波動編成のようにいろいろな用途で使用されることが見込まれます。



あとがき

高2の夏休み、やはり忙しくてかなり手抜きになってしまいました。満足とは言えませんが E257 のカッコよさが伝わってくれば幸いです。

参考文献

2nd-train

私の目と足

その他 E257 系について書いてあるいろんな資料

場所余ったんで適当に写真ペタします。



経路が変わってみられなくなった豊田 E233 の東北貨物線走行。あまり回数はなかったイメージ。

183・189系

について



～皆さんも183・189系沼にどっぷりハマりましょう～

中学2年E組八田和樹

こんにちは。去年は「大井町線について」という中身薄っぺらな記事を投稿しましたが、今年こそはもっといい記事をかけるように頑張りますので、どうぞ温かい目でご覧下さい。書き始めたのは中一の冬だというのはここだけの話。— 写真は Wikipedia から転載です。
~~189系が引退した2018年の僕は189系に興味なかった…~~

第一章 計画から製造

183系0番台は1972年7月の房総東線(今の外房線)の電化改開業や、総武線複々や房総東線・西線で運転されていた準急列車の特急格上げのため計画・製造された。

また、地下トンネル対策としてA-A基準(建物などに使われる火災対策の基準)も達成や、トイレの汚物処理装置設置、間合い運用や波動用に使われることも想定され、特急列車では珍しい2ドア車になっている。

ここまで聞くと当時としてはスペックは高く、柔軟性がある特急列車だと思う方も多いだろう。しかし、この183系0番台には、他の特急車両にはあった食堂車がなかったのである。そして、背面テーブルなしの簡易リクライニングシートが設置されており、新型車両183系に期待した当時の鉄道ファンや旅行者の評判は、非常に悪かった。

しかしこんな車両がバリエーションを多彩に変えて、約500両も製造されるとはだれも思っていなかっただろう……

車体構造は従来の特急型車両(181系等)を基本にしており、車体は普通銅で作られている。また、普通車は幅700ミリの片開きドアを各車両2つ設置し、グリーン車には片側には客車ドア、もう片方には非常ドアを設置した。出入口の高さは1155ミリである。車両側面には電動幕式の行先表示幕を設置、窓はほとんどが181系と同じ複層ガラスにすることで防雪対策をしている。



普通車の席はR51Nというものを使用している。これは、先述の背面テーブルなしの簡易リクライニングシートで、最大15°傾けることができるが、体勢を変えるとリクライニングが戻ってしまうというものであった。(後の改造でロック機能が付いた)生地は青色、横引カーテンを使用している。座席間を広く使うために背面テーブルを廃止するという、思い切った簡略化もされている。

↑問題のR51N

グリーン車はさすがに簡易リクライニングではなく、R27Nという181系にも設置されている座席を使用している。生地はえんじ色を使用している。

主電動機はMT54Dを使用している。(2021年度に定期運用を終えた185系が搭載していたMT54の派生形。)

また、台車は 485 系と同様の DT32E(M 車)、TR69E(T 車)、ブレーキ装置は抑速発電ブレーキ併用電磁直通ブレーキを使用する。

トイレは各車両の後位寄りに和式を設置している。183 系では新幹線を除く車両で初めてトイレの汚物処理装置を搭載している。乗務員室は高運転台とし、レール面から運転士腰掛座面までは 2800 ミリもある。

1972 年から 1975 年までの増備で 9 両編成 19 本とクハ 183、1 両の計 172 両が製造された。増備過程で変更点などがあるので大まかに解説する。

昭和 47 年(1972 年)増備車変更点

特急あずさで使用されていた 181 系置き換えのため製造。普通席を R51AN に変更。(座席を傾けたときにロックがかかるように変更した。)

また、座面の高さが 385 ミリから 410 ミリに変更された。

昭和 48 年(1973 年)増備車変更点

乗車率 200%まで対応の応荷重装置の設置。

昭和 49 年(1974 年)増備車変更点

1975 年の総武特急電車化用増備車。

ディスクブレーキを変更した TR69H に変更。

183 系 0 番台 登場時 編成表

			◇	◇		◇	◇		◇	◇	
クハ	サロ	モハ	クハ								
183	183	182	183	182	183	182	183	183	183		

←東京・新宿

安房鴨川・銚子・千倉・鹿島神宮→

183 系 0 番台は登場時は 9 両編成で、8 両編成・6 両編成が登場した。

特急しおさい・わかしお・あやめなどの房総特急に充当していた。



←特急しおさい

↓1996 年より一部編成は
前面表示器を LED 化した



第二章 1000 番台誕生

1973 年末～1974 年 2 月までにかけて、東北地方や北陸地方を中心に大雪が降った。(四八豪雪)そのため、特急ときで使われていた 181 系などの故障が絶えなかった。さらに、冬休みの帰省ラッシュの時期も故障が絶えず、社会問題となってしまった。そこで~~クレーン~~をつけられまくった国鉄は 181 系に代わる車両を投入することになった。そうして白羽の矢が立ったのが、183 系である。183 系に耐寒・耐雪対策をした 183 系 1000 番台を投入し、1973 年に運行を開始した。しかし、早急な置き換えが必要だったため、耐雪試験は行うことはできず、国鉄が 1976 年に製造した北海道向け通勤電車の 711 系のデータをもとに製造するしかなかった。1000 番台は雪や風の進入を防ぐため、前面は非貫通形とした。そして、故障のリスクを少しでも抑えるため、モハ 183 に集中していた機器のうち、パンタグラフや断流機をモハ 182 に移設している。座席は 0 番台増備車と同じ R51AN とした。(簡易リクライニングなことにはかわりないが)



↑ 181 系 特急とき



↑ 183 系 1000 番台

パンタグラフには防雪カバーを取り付けた PS16I を使用し、さらに、雪塊が飛散することによる機器の故障・破壊を防ぐため、形状の変更などが行われた。空気圧縮機はクハ 182 と先頭車の計 3 台搭載しているので利用可能な圧縮空気に余裕ができた。

昭和 49 年(1974 年)増備車

157 系で運転されていた特急あまぎ(現踊り子)、白根の置き換え用。

戸袋装置の変更点がある。

昭和 52 年(1977 年)増備車

1978 年の特急とき大增発のための増備車。

普通席の R51AN よりリクライニングのロック機能付きの R51BN を使用。~~や~~とまともに座席を傾けられるようになった

昭和 55 年(1980 年)増備車

生き残っていた房総地区の急行を特急に格上げするための増備車。総武快速線東京駅乗入のため ATC を搭載している。

183系 1000番台 特急とき 編成表(登場時)

		◇	◇		◇	◇		◇	◇		◇	◇	
クハ	クハ	モハ	クハ	モハ	サロ	サロ	モハ	モハ	モハ	モハ	クハ		
183-	183-	182-	183-	182-	183-	183-	182-	182-	183-	182-	183-		
1000	1000	1000	1000	1000	1000	1100	1000	1000	1000	1000	1000		

←新潟上野→

第三章 189系、遂に登場

特急ときと同様に老朽化も激しかった181系で運転されていた、特急あずさ・特急あさまの置き換えが検討されていた。高速運転を実施し、所要時間短縮のために381系と同じように振り子装置を積むことが計画されたがヨコカル(信越本線・横川～軽井沢)通過の際に脱線の恐れがあるので振り子は搭載されなかった。

冷房の故障等に備え、開閉可能な窓を設置した。ヨコカル区間でのEF63との協調運転の際に機関車側からカム軸数を変更できる(すなわち、189系側の電力を変更できる。)クハ182に抑速装置を搭載することで異常時に車掌が非常ブレーキをかけられるように車掌弁を設置した。下り(横川→軽井沢)の時にEF63の運転手は前が見えないままで運転するためである。また、ヨコカル間では勾配差が激しく、空気ばねを搭載すると揺れが激しくなり乗り心地が悪くなるため、ヨコカル間のみ空気ばねをパンクさせて使用を制限した。詳しくは次項のいまさら聞けない! ?ヨコカルのこと!!をご覧ください。



↑あさま色と呼ばれる塗装

↑国鉄一般色(国鉄色)と呼ばれる塗装

189系は最終的に155両が製造され、毎日特急あさまなどの運用をこなしていた。

↓登場時の編成図。地上設備の準備が整うまでは10両編成のみだった。

			◇	◇		◇	◇		◇	◇	
クハ	サロ	サロ	モハ	クハ							
189	189	189	188	189	188	189	188	189	189	189	

いまさら聞けない！？ヨコカルのこと！！

(聞けないわけじゃないけど)

Q、碓氷峠ってどこにあるの？ A、群馬県と長野県の県境にある峠だよ。

Q、なんで機関車と連結する必要があるの？ A、碓氷峠は中山道の途中にあったんだ。すごく峠が急なことで昔から知られているよ。国鉄で一番きつい勾配だったんだ。なんと 66.7%!!!これは 1000メートル進んだ時に 67メートル上に上がっているということなんだ。そのため、列車だけでは力不足なので機関車を連結して、押したり引っ張ってもらったんだ。

Q、ぜひ行きたい!! A、残念ながら今は廃線になってしまっているんだ。1997年9月30日に廃止になったんだ。横川⇄軽井沢のヨコカル区間は特急が中心の運転だったため、ほぼ普通列車は運転されなかったんだよ。

1997年10月に長野新幹線(現北陸新幹線東京から長野)が開業することに合わせ、廃線にされたんだ。今は一日 復の代行バスが横川と軽井沢を結んでいるよ。

Q、ヨコカルで使われていたものを残した施設はないの？ A、あるよ!!横川駅の隣にある碓氷峠文化むらという施設があるんだ。ここではヨコカルで走っていた EF63 や、189系、EF62などが展示されているよ!!なんと EF63の11号機、12号機、24号機、25号機が動態保存され、体験運転もできるよ。日本で唯一、本物の機関車を運転できるんだ。また、軽井沢駅にも2号機が保存されているよ。

Q、どうしてヨコカルに惹かれるの？ A、普通、機関車と電車が連結することが普通はないし、力を合わせて 66.7%という勾配の壁を乗り越えているのがすごく惹かれるんだよねえ。僕はヨコカルがあった時代にはいなかったけど、1997年9月30日のヨコカル最終日のニュースとかを見たときは感動したなあ。。。



地上設備が整うまで(長野車両運転所の留置有効長が10両だっただけ)は10両編成で運転された。そして、準備が整った1978年9月、特急あさま、そよかぜの11両化が行われた。

第4章 ついに11連・9連化

1978年9月ついに長野車両運転所の有効長延長がされ、11両の189系が誕生した。

また、それと同時期に9両編成の189系も誕生した。

189系10両編成 編成表

	クハ 189	◇ モハ 188	◇ モハ 189	◇ モハ 188	◇ モハ 189	サロ 189	◇ モハ 188	◇ モハ 189	◇ モハ 188	◇ モハ 189	クハ 189
N201	1516	11	11	10	10	112	7	7	8	8	1
N202	501	42	42	1	1	101	12	12	14	14	4
N203	512	16	16	501	501	111	47	47	18	18	13
N204	504	51	51	50	50	105	23	23	1521	1521	8
N205	502	13	13	48	48	102	46	46	41	41	12
N206	508	31	31	35	35	108	49	49	22	22	10
N207	509	3	3	9	9	109	4	4	5	5	11
増結用						1					

この増結用のサロ189-1はN203編成に組み込まれ、増6号車として運用された。

この編成はデラックス編成と呼ばれた。また、既存の10両編成を11両に変更する際に、車両不足に陥るため9両編成も編成させることで、車両不足を回避した。

189系9両編成 編成表

	◇ クハ 189	◇ モハ 188	◇ モハ 189	◇ サロ 189	◇ モハ 188	◇ モハ 189	◇ モハ 188	◇ モハ 189	クハ 189
N101	511	45	45	1117	43	43	44	44	2
N102	514	25	25	106	503	503	24	24	3
N103	513	20	20	103	30	30	15	15	6
N104	505	19	19	104	21	21	17	17	5
N105	506	6	6	1107	26	26	27	27	7
N106	507	37	37	113	28	28	52	52	14
N107	503	29	29	107	36	36	2	2	1015
N108	510	40	40	9	32	32	34	34	9
N109	8-602	39	39	110	33	33	38	38	8-102

N109編成の8-602はクハ188-602を表す。また、同様に8-102もクハ188-102を表す。

602はサハ481-115からの改造、102はサハ481-106からの改造である。なお、改造前

は中間車だったため車端部にあった乗務員準備室を取り壊し、車両の向きを逆転させ運転台とドアを設置し、先頭車化改造した。さすが魔改造のプロ、国鉄

そのため、クハ 188 は座席と運転室寄りのデッキの車歴が 10 年も違うのである。その後も 189 系は特急あさまを主な走行範囲として運行していた。そんな 189 系にも 1985 年、危機が訪れた。それは 187 系の計画の発表である。

特急あさまは一日に 20 往復以上もする国鉄でも屈指の稼ぎ頭であり、輸送増強・時間短縮が不可欠とされていた。そこで国鉄は停車駅を減らさず、時間短縮を図る方法を考えていた。そこで思いついたのが碓氷峠で EF63 を連結せず、自走することで連結・解結の時間を減らし、時間短縮を図ろうとしていた。

187 系は 4 両で 1 ユニット、グリーン車はハイデッカー構造とする方向性であった。

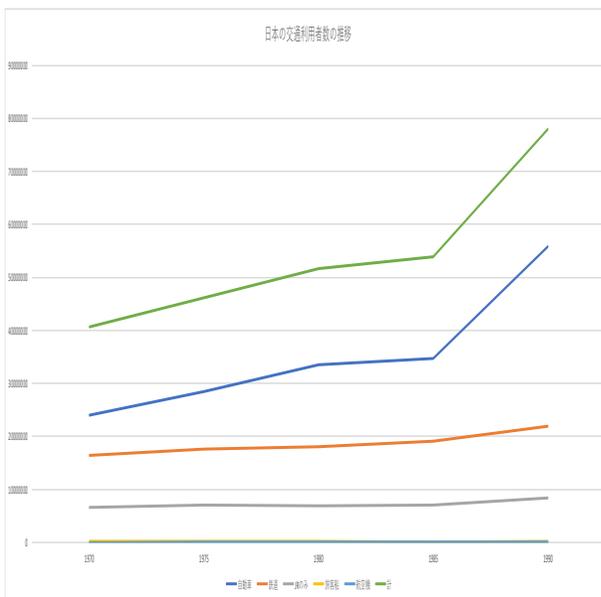
また、グリーン車はダイヤ改正で余剰となったサロ 183 を改造し、ハイデッカー構造にする予定であった。しかし、長野新幹線(現北陸新幹線)の計画もあり、そちらのほうが採算が取れると考えたのか 187 系は幻のものとなってしまった。

第 5 章 グレードアップ改造

1980 年代からは高速道路を利用した高速バスが台頭してきた。

高速バスが誕生する前の交通手段のシェアは以下の通りである。

出典は国土交通省 総合政策局情報政策課『交通関連統計資料集』



自動車の 85 年から 90 年までの伸びがほかの年と比べ、強いのがわかるだろう。

これは高速バスの台頭したことによるものである。1985 年 5 月号の鉄道ジャーナルの特集が「高速バスと鉄道」となっており、鉄道界に与える影響も絶大なものだったと考えられる。また、グラフには掲載できなかったが、2000 年代からの航空機の上昇幅もすごかった。1970 年～1990 年の航空機と旅客船は 0 の線に近いが・・・

そんなこともあり、鉄道の利用者数が減ると見込んだ国鉄は、需要が高い路線の高速化・特急のグレードアップ改造を行い、なんとか客を奪われないようにすることにした。しかし、そのころの国鉄は第三次中曽根内閣による国鉄民営化の対応に追われていた。そして、1987 年 4 月に国鉄民営化をされ、イメージ刷新のため「車両改善ワーキンググループプロジェクト」が行われた。

その一環であるグレードアップ改造は 183 系・189 系も対象となり、1987 年～1991 年ごろまで行われたグレードアップ改造が行われた。主な改造点は以下の通りである。

(1) 183 系あずさ用車両

- ・指定席の床を 170 ミリ上げ、ハイデッカー構造にする。
- ・側面の窓を 100 ミリ上昇させる。(そのままだと窓からの展望が悪くなってしまう。)
- ・指定席のシートピッチを拡大し従来の 910 ミリから 960 ミリへ(先頭車は 970 ミリ)
- ・グリーン車は 2 + 2 の席配置から 2 + 1 の席配置となった。
- ・各車両の仕切扉に文字情報表示機を設置し、次の停車駅や現在時刻、運行情報など表示できるようにした。
- ・荷棚は読書灯付きのものを設置した。
- ・グリーン車に公衆電話と荷物保管室を設置。
- ・グリーン車のトイレを和式から洋式へ変更。
- ・車体色を「グレードアップあずさ色」に変更した。

(2) 189 系あさま用車両

グレードアップあずさが好評だったことから、あさま編成もグレードアップ改造が行われることが決定した。

グレードアップあずさ編成とほぼ相違点はないが、

- ・普通車は背面テーブル付リクライニングシートへ交換、シートピッチを 910 mm→960 mm または 970 mm(3・4 号車)に拡大する。

が相違している。

そして、グレードアップ改造後は一定の客を獲得した。

第 6 章 ヨコカルの終焉

ここからは 1997 年 9 月 30 日以降について解説する。長野新幹線(現在の北陸新幹線の長野までの区間)が 10 月 1 日に開業することに伴い、機関車の連結が必要であり、負担が大きい信越本線横川～軽井沢が廃止されることになった。(詳しくは今さら聞けない！ヨコカルのこと～を参照していただきたい。)そして 1997 年 9 月 30 日 22 時 45 分に最終特急あさま 37 号が横川駅を発車。これが最後の峠越え営業列車であった。しかし、当日に発生していたあさま 33 号の衝突事故による遅れで、軽井沢まで行き、上り最終普通列車の 362M に軽井沢→横川で乗ろうとしたお客さんたちが数名乗り遅れてしまったため、9348M として救済臨時列車が走らした。ほとんどの車両がヨコカル廃止・特急あさま廃止により、廃車・解体になると思われていた。しかし、ここからが 189 系の人生の第二章の始まりとなるのであった。次ページの図が特急あさまなどで活躍していた 189 系が所属している長野総合車両センターの編成図である。斜線をひいた車両は 2004 年までに廃車された車両である。

	クハ 189	モハ 188	モハ 189	モハ 188	モハ 189	サロ 189	モハ 188	モハ 189	モハ 188	モハ 189	クハ 189
N201	1516	11	11	10	10	112	7	7	8	8	
N202	501	42	42	1	1	101	12	12	14	14	
N203	512	16	16	501	501	111	47	47	18	18	
N204	504	51	51	50	50	105	23	23	1521	1521	
N205	502	13	13	48	48	102	46	46	41	41	
N206	508	31	31	35	35	108	49	49	22	22	
N207	509	3	3	9	9	109	4	4	5	5	
増結用						1					

	クハ 189	モハ 188	モハ 189	サロ 189	モハ 188	モハ 189	モハ 188	モハ 189	クハ 188
N101	511	45	45	1117	43	43	44	44	
N102	514	25	25	106	503	503	24	24	
N103	513	20	20	103	30	30	15	15	
N104	505	19	19	104	21	21	17	17	
N105	506	6	6	1107	26	26	27	27	
N106	507	37	37	113	28	28	52	52	
N107	503	29	29	107	36	36	2	2	
N108	510	40	40	9	32	32	34	34	
N109	8-602	39	39	110	33	33	38	38	

信越線特急の廃止と、特急あずさ・かいじの運用減少・有害物質を含むアスベスト使用の建造物の使用を禁止する「建築基準法」改正により、アスベスト使用車両の使用中止に伴う、廃車であった。未グレードアップ改造編成が優先的に廃車となっていたが、2008年以降はグレードアップ改造車も余剰となると、廃車になるようになった。2008年までに生き残っていた189系は計9編成を残すのみとなった。

では、2010年時以降での各所属センターごとの車両について解説する。

① 大宮車両センター(宮オオ)

OM201 編成「彩野」



新宿～東武日光・鬼怒川を結ぶ特急「日光」の予備車両として登場。485系日光用車両・東武100系スペーシアが検査などで車両不足になった際に、代走をしていた。団体臨時列車の際には内房線、ホリデー快速河口湖の代走として走ったこともある

クハ 189 - 511	モハ 189 - 43	モハ 188 - 43	モハ 189 - 45	モハ 188 - 45	クハ 189 - 2
-----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	------------

② 田町車両センター(東チタ)



H101、H102、H61、H81 編成

H101、102 編成はグリーン車は連結していないものの、10 両編成と、最盛期を思い出すような編成であった。主に修学旅行臨、去年廃止が発表されたムーンライトながらも担当していた。他にも臨時あずさや、成田臨にも充当されていた。H61 編成は 6 両編成で両先頭車のみ 189 系で中間車は 183 系である。ホリデー快速河口湖や成田臨(宇都宮発)のほかにも団臨などで活躍した。H81 編成は 8 両編成で臨時あずさや団臨で活躍した。

	クハ 183	モハ 189	モハ 188	モハ 189	モハ 188	モハ 189	モハ 188	モハ 189	モハ 188	クハ 189
H101	1023	25	25	26	26	30	30	34	34	513
H102	9 - 509	19	19	21	21	38	38	41	41	11

H81	クハ 189 - 508	モハ 183 - 1013	モハ 182 - 1013	モハ 183 - 1020	モハ 182 - 1020	モハ 183 - 1018	モハ 182 - 1018	クハ 189 - 10
-----	-----------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	----------------

H61	モハ 189 - 504	モハ 183 - 1044	モハ 182 - 1044	モハ 183 - 1047	モハ 182 - 1047	クハ 189 - 8
-----	--------------	---------------	---------------	---------------	---------------	------------

豊田車両センター編成(八トタ)



M50 編成が所属していた。2013 年には大宮総合車両センターから 2 編成が転属し、M51、M52 編成が誕生した。ホリデー快速河口湖などは主に豊田所属編成が主に充当、臨時あずさ・かいじでも活躍。M50 編成はニューあずさ色、M51 編成は国鉄色、M52 編成はリニューアルあずさ色に塗装が変更された。

長野車両センター(長ナノ)



最後の 189 系である N102 編成も所属していた、長野総合車両センター。特急あさまが健在の頃には沢山の 189 系が所属していた。2010 年時点で N101 - N104 編成が所属していた。快速おはようライナー(平日のみ)の塩尻→長野や、長野新幹線から接続をする、妙高号の長野→直江津などであった。他にも臨時あずさ・かいじ、快速ムーンライト信州などでも活躍していた。N102 編成は引退から 4 年経った 2022 年 8 月でも長ナノ(長野総合車両センター)に留置されている。

	◇		◇			
N101	クハ 183 - 1525	モハ 189-28	モハ 188-28	モハ 189-37	モハ 188-37	クハ 183-1528
N102	クハ 189-9	モハ 189-32	モハ 188-32	モハ 189-40	モハ 188-40	クハ 189-510
N103	クハ 188-102	モハ 189-33	モハ 188-33	モハ 189-39	モハ 188-39	クハ 188-602
N104	クハ 183-1527	モハ 183-1032	モハ 182-1032	モハ 183-1054	モハ 182-1054	クハ 182-102

最後に、長ナノ編成が充当されていた運用に就いて詳しく解説する。

～定期運用 ver～

妙高号・・・1997 年～2015 年運転。区間：長野～直江津

長野新幹線の開業により、妙高高原・直江津方面の客の為、長野新幹線の接続を取りながらの運転。当初は「信越リレー妙高号」としての愛称がついていた。最盛期は一日 5 往復(快速 2 往復、普通 3 往復)の運転があったが、2015 年の廃止年には一日 3 往復(普通 3 往復)が走っていた。全国でも珍しい「愛称のある」普通として運転されていた。

二本木駅ではスイッチバックが行われるため、特急型車両がスイッチバックするという数少ない体験も出来た。2015 年に北陸新幹線開業・信越本線長野～直江津の第三セクター化により、廃止された。

おはようライナー・・・2004年～2019年運転。区間：塩尻～長野(2005年までは松本始発)

松本～長野は意外にも(?)離れており、その距離なんと60キロ以上である。そのため、普通電車で行くと1時間以上もかかってしまっていた。そのため、310円の乗車整理券を購入することで確実に座れる「おはようライナー」が誕生した。平日のみの運行であり、2019年のダイヤ改正で「おはようライナー」は、211系で運転される快速に置き換えられてしまった。

～季節臨時 ver～

快速しなのライナー・・・2011年7月～8月のみ運転。区間：上田～長野

JR車である189系がしなの鉄道に貸し出された。2011年7月以前までは急行型車両の169系9両で運転されていたが、篠ノ井～長野の保安装置の更新が行われたが、169系は老朽化が激しかったため、その装置の更新が行われなかった。その代走として1か月のみ運転された。その後、115系での運転となり、今ではSR1系で運転されている。

ムーンライト信州・・・2002年～2018年の土日や長期休みなどに運転。

区間：新宿～白馬

189系をこの列車から知った、という人も少なくないのではないだろうか。前身は急行アルプスで189系も担当していたことのある列車である。2002年に「快速ムーンライト信州」と改名した。快速列車であるため、青春18きっぷでも乗れることから人気の高い列車であった。他にも「ファンタジー舞浜」という、某ネズミの国と長野方面を一本で行ける列車も存在した。

成田臨・・・正月には関東で一番有名(?)の成田山新勝寺へお参りに来る人のために、毎年関東各地から臨時列車が運転されている。長ナノ車が運用によく就いていたのが「成田山初詣むさしの号」である。この列車は府中本町駅から、武蔵野線経由で成田まで直通する列車である。確認できる限りでは、2010年～2013年にはN103編成が充当していた。また、2010年にはN101編成が「成田山初詣青梅号」に充当された。

2010年代の成田臨は651系、E653系、485系、183系、185系、189系がメインで充当されていた感じがした。189系は幕張車両センター(千マリ)の車両が充当されることが多く、長ナノ車が充当されるのは大変珍しかったのである。

特急あずさ・かいじ・・・2003年より、長ナノの車両が増発の際に特急あずさやかいじの運用に入っていた。基本的に189系のあずさの増発は号数が70～90番台、かいじの増発の号数は180～190番台となっていた。定期運用のE257系やE351系とは20分ほど所要時間が増える。

快速富士山・ホリデー快速富士山・ホリデー快速河口湖・・・今の「特急富士回遊」であるが新宿～河口湖を運転していた。主に豊田車両センター所属であった 189 系 M50～52 編成が担当していたが、稀に長ナノ車が代走していた。長期休み中に 189 系を並べた河口湖駅留置線で行われる撮影会も好評であった。

木曾あずさ・・・新宿⇄南木曾を結ぶ臨時列車。信州デスティネーションキャンペーンが開催されることに伴い、定期運行では有り得ない中央東線・中央西線直通の列車が誕生した。2017 年・2018 年の夏休みに運転された。豊田車はあずさ幕、長野車は臨時、または団体幕で運転された。

はまかいじ・・・東海道線・横浜線直通の特急かいじ。鎌倉発松本行きが運行されていた。横浜線に入線するには ATC が必要だったため、土日に一日 2 往復運転されており、一本は ATC 搭載車の 189 系 N101 編成が、もう 1 本は同じく ATC 搭載の 185 系が充当されていた。189 系 N101 編成は 1999 年～2003 年までの運転であったが、運行を休止する 2019 年までは 185 系で運転していた。

団臨 ver.

団体臨時列車(略称:団臨)は数えきれない程運行されているので、全ては紹介しきれないが、私が個人的に驚いたものを紹介する。

2009・2010 年 11 月 28 日 両国→銚子→両国 総武線・成田線・総武線・東金線・外房線・総武線
2009・2010 年 11 月 29 日 両国→館山→両国 総武線・外房線・内房線・総武線
ぐるっとゆめ半島号 189 系 N101 編成

189 系では入線歴が少ない房総地区の運転。2010 年となると、113 系も 209 系に置き換えられる(今では 209 系が置き換えられているが。)とのことで、沿線の撮影地も 113 系や 189 系目当ての撮り鉄で賑わったようだ。海・陸・季節の花が描かれた専用の幕も用意された。

2014 年 4 月 5 日 立川→直江津 信州スイッチバック号 189 系 N103 編成

信州スイッチバック号は 189 系で直江津まで行き、そこから 583 系に乗り換え、新潟経由で翌朝に八王子まで戻ってくるという団臨である。直江津までは 189 系に乗車するわけだが、途中篠ノ井線・信越線のスイッチバック施設がある、姨捨駅、桑原信号所・二本木駅に停車しながら一路、直江津駅を目指した。

2014 年 7 月 5 日 松本⇄白馬 懐かしの大糸線 189 系号 松本⇄長野 懐かしの篠ノ井線 183 系号 183・189 系 N101 編成 183 系 N104 編成で運転

篠ノ井線・大糸線はお互いに松本駅から単線区間が約1キロほど並走しており(単線並列ともいう)、松本発車時に、なんと183系と189系の並走が見られた。夏の観光キャンペーン「Re Resort 信州」に伴う運転で、専用のヘッドマーク、側面表示が掲出された。昼間に183系や189系が篠ノ井線・大糸線を走行するのは2014年になると珍しかった。(おはようライナーやムーンライト信州は朝に同線を走行していた。)

2015年2月28日 軽井沢⇄直江津 189系N102編成 しのの鉄道線-信越本線

信越本線が北陸新幹線開業により、三セク化することにより、ありがたい信越線の団臨が設定された。往路はあさま幕、復路は1号車が快速幕、6号車が団体幕で運転をしていた。

2015年5月16・17日・2016年5月24・25日 2018年5月19・20日

長野→塩尻篠ノ井線 189系N101編成・N102編成 快速桔梗ヶ原ワイナリー号

塩尻市で開催されるワイナリーフェスタ向けに設定した団臨。往路のみ設定で、復路は運転されてなかった。

2017年9月4日 長野→姨捨・聖高原→上諏訪 189系N102編成 篠ノ井線・中央線

ハイキング客向けの団臨。長野→姨捨まで運行し、客を下ろしてから回送扱いで、留置設備がある西条まで運行。その後、折り返して聖高原から上諏訪まで客を乗せて運行した。

2018年2月17-18日 信濃松川⇄舞浜 189系N102編成 大糸線-中央線-武蔵野線-京葉線

某ネズミの国に朝に着くという団臨。TDR臨(東京ディズニーランド臨)とも言われる。コロナが流行る前は、関東近郊・全国から舞浜までの直通列車が設定されていた。基本的にTDR臨は地方・舞浜を夜出発・舞浜・地方に朝到着である。最近では日立-東京の快速 舞浜・東京ベイエリア号が設定された。(日立は早朝始発深夜到着であった。)

2018年10月27日 長野⇄軽井沢 189系N102編成 なつかしの189系メモリアル号

篠ノ井線-しのの鉄道線

特急あさまをイメージ。篠ノ井、戸倉、上田、小諸という途中停車駅の設定になった。JR線内は団体幕、しのの鉄道線線内はあさま幕で運転されていた。側面行先表示も往年の方向幕を使用した。

2019年3月28日 長野⇄軽井沢 189系N102編成 篠ノ井線-しのの鉄道線

189系N102編成が定期運用を離脱することに伴い、ラストランとして運行された。

全盛期の特急あさまをイメージして運行されており、途中停車駅も戸倉、上田、小諸となっていた。途中記念グッズも車内で配布され、特別仕様の釜めしも配られた。

189系もたくさんの臨時運用や、団臨をこなしてきた。

最後に、183系・189系が保存されている場所についてお話して、終わりにさせていただきたいと思う。

クハ 183-1529 群馬県伊勢崎市にある華蔵寺公園 2014年に搬入され、今は公園で全体公開されている。もともとはC61-20が保存されていたが、JRが動態復活するとのことで、183系交換、という形になった。C61-20はぐんま車両センター所属っており、「SLぐんまよこかわ」や「SLぐんまみなかみ」で使用されている。

クハ 183-21・クハ 183-1527・クハ 182-102 ポップの丘で保存。ポップの丘はその他にもキハ38や113系といった素晴らしい車両たちが保存されており、筆者も行ってみたいと思っている。クハ183-21は後述のゆめハウスあずさに置かれたいたものである。183系では唯一の0番台の保存車先頭部分のみでの保存ではあるものの、0番台特有の貫通扉がカッコいい。

クハ 183-1009・クハ 183-1020・モハ 189-31・モハ 188-31 大宮鉄道博物館で展示。クハ183の2両は屋外に展示されており、ランチスペースとして車内も開放されている。私も何度かここで弁当を食べた記憶がある。残りのモハ189と188は屋外でクハと連結されている。

クハ 183-1002 長野県上田市にある民宿、ゆめハウスあずさで保存されている。車内で寝泊まりができるように改造されているが、運転室にも入ることができ、車内アナウンスやドア開閉、ノッチ進段などの体験、警笛吹鳴などの体験も出来る。今、私が一番泊まってみたい民宿第一位。

クハ 189-506・クハ 189-5・モハ 189-5 碓氷峠鉄道文化むらで保存。クハ189-506は車内も開放されており、塗装は、国鉄色に変更されている。残りの車両はヨコカル廃止後に、横川-軽井沢の線路に放置されていたもの。盗難が多発したため、横川駅に移動させ、保存されている2両を除き、解体された。錆・汚れが激しかったが、2018年に綺麗にされ、お披露目式も行われた。

189系N102 編成 長ナノ内で廃車置き場と留置所を毎年のように行き来している。長野県が静態保存を計画しているためか、引退から3年以上たった今でも解体されていない。183系・189系が見れる保存場所は以上になる。是非、見に行ってください。

結びとなりますが、最後まで読んでいただきありがとうございました。皆様に183系・189系ひいては、国鉄型の魅力について知っていただきたいという思いで寄稿させていただきました。参考にしたもの（敬称略）

Wikipedia 183系、187系、189系(写真をお借りしております。)

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%9B%BD%E9%89%84183%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A>

189系長野車のページ ←めっちゃくちゃおすすめです。

<https://www.train-books.net/> JR 東日本公式ホームページ

鉄道ピクトリアル 2010年4月832号

スピード時刻表 1997年9月号

JTB時刻表 1997年7月号

鉄道ピクトリアル 2010年4月832号

スピード時刻表 1997年9月号

JTB時刻表 1997年7月号

引退してしまった丸の内線02系80番台やEF64、EF65、209系の写真で締めくくります。



JR 東日本

E217 系



中二 田中 駿

パンタグラフはひし形パンタグラフを採用しています。(なんだか小さい) 台車はボルスタレス台車です。列車の揺れを小さくするヨーダンパがついていましたが、今は外されています。グリーン車の4・5号車にはヨーダンパの跡があります。E231系 1000番台にも同じくついていました。

(ヨーダンパの跡→→→→→→→→→→)

ここからはこの形式特有の細々とした違いの代表例を書きます。(詳しく知りたい人はURLを提示しておきますのでそこから見てください。結構あります。)

量産先行車のY-1、Y-2編成、2～6次車、7次車以降にそれぞれ外見や内装に少し差があります。



左は量産先行車 Y-1 編成のドアステップ。真ん中のステップがない。一番右のドアステップはドアレールがない。右の写真の左側のステップが一般的。

(...なんか Y-1 編成の真ん中へこんでいませんか?)

ほかにもとても分かりづらいですが全面貫通扉が7次車以降では法改正で開かない仕様に変更されたという特徴があります。と、このように製造時期によって少し差があります。皆さんもぜひ違いを探してみてくださいはいかがでしょうか。

ちなみに貫通路が開く編成の内側からの写真 (Y-22 編成→傘が邪魔ですが扉を開ける手順があります。

なんかトイレのあれこれで先頭車の編成組み換えがあったらしいですが、複雑なので割愛します。

『更新時の前と後』

床下機器の制御機器には登場から 2012 年まではみんな大好き!!三菱 GTO-VVVF が使用されていました。(中央線 209系 1000番台と同じもの) 現在では三菱 IGBT-VVVF を使っています。(E233系のもの。)

帯色は未更新車には青 15 号、クリーム 1 号、更新車には青だけが 20 号に変更されています。転落防止幌に旧塗装が残っています。(かすれてますが)



スカートは強化型のものに変更され、ロゴは E217 系独特のものから「EAST JAPAN RAILWAY COMPANY」となりました。その他諸々の細かな変更点があります。

『車内』

E217 系は久里浜方から増 1 号車～増 4 号車、1 号車～11 号車の順となっています。シート配置は 4・5 号車がグリーン車、9・10・11 号車がセミクロスシートとなっています。平屋の車両は普通の席が青色、優先席が赤色となっています。グリーン車は 2 階が青色、1 階・平屋の席が赤色のような色をしています。つり革には 209 系からの五角形の灰色のつり革で、優先席は黄色の大型の三角形のつり革が採用されています。ドアに関しては田浦駅でのドアカットのために、久里浜方 2 両目のトンネル側一つ目のドアまでカットされる仕組みになっています。(ドアチャイムはいつも死にそう。)

3.運用範囲

1994 年より横須賀線（品鶴線）久里浜～東京間、総武快速線東京～千葉間にて運用開始、現在では横須賀線、総武快速線のほかにも総武本線千葉～成東間、内房線蘇我～君津間、外房線蘇我～上総一ノ宮間、成田線佐倉～成田空港・香取間、鹿島線香取～鹿島神宮間で運用されています。E217 系は基本的に 11 両+4 両の組成で運用されることとなり、2006 年 3 月 18 日のダイヤ改正までは大船電車区に 11 両 34 本、4 両 30 本が所属。(表記 F-○○) 幕張電車区には 11 両 17 本、4 両 16 本の所属 (表記 R-○○) となりました。

1999 年 10 月 19 日より総武快速線錦糸町～千葉間、2004 年 10 月 16 日より大船～西大井間にて 120km/h 運転が開始されました。2001 年 12 月 1 日から 2004 年 10 月 16 日までは湘南新宿ラインに充当され、新宿まで出向いていた時がありました。

そして 2006 年 3 月 18 日、(何の日かわかりますか?)E217 系 3 本が国府津車両センターに転属し、東海道線運用を始めました。

※イメージ→→→→→→→→→→

2004 年のダイヤ改正時、湘南新宿ラインが E231 系に統一されたことにより運用が削減され余剰車が発生していましたが、このダイヤ改正により増発された湘南新宿ラインでは車両の不足が発生していました。これにより F-01、F-02、F-03 編成と付属の F-51、F-52、F-53 編成が転属されました。転属されるにあたり 11 両+4 両の組成を方向転換し、



10 両+5 両の組成となりました。運用は半自動ドアなどがなかったため湘南新宿ラインの運用はなく、終日 15 両の東海道線（東京～熱海間）での限定運用でした。(回送の際は来宮まで) 2007 年のダイヤ改正で快速アクティーについてもありました。

2008 年には武蔵小杉駅の開業のための輸送力増強、更新工事による車両不足の理由で F-01、F-02、F-51、F-52 編成が鎌倉車両センターに帰ることになりましたが、2012 年には

F-02、F-52 編成が国府津車両センターへ戻ることになりました。なお 2015 年 3 月 14 日のダイヤ改正により東海道線のごたごたがありながらも全車が鎌倉車両センター所属となりました。(東海道線運用車以外は 2006 年 3 月 18 日のダイヤ改正にて所属。表記は Y-〇〇、付属編成は Y-1〇〇)

主に総武快速線の話になるのですが、なんか種別や愛称が消えすぎじゃないですか？(2016 年に特別快速の廃止、内房線の館山までいかなくなりました)、2017 年には『エアポート成田』の愛称廃止 (No!!)、2022 年 3 月 12 日のダイヤ改正で通勤快速が廃止されました。

『やばい併結集』

1994 年に既存車との併結を想定して 113 系と併結するという試運転が実施されました。~~(ついに血迷ったか JR 東日本…)~~ 結局試運転にとどまり営業運転の実現はなりませんでした。(個人的には実現しなくていい)

2005 年に湘南新宿ライン運用中の E231 系 1000 番 (S-10+K-12 編成) が自走不可となり E217 系 (R-02、R-32 編成) が品川駅まで救援することとなりました。

2014 年 12 月 25 日に東京駅にて Y-129+Y-12 編成のパンタグラフが架線の破損箇所に接触し、久里浜方に救援で Y-130+Y-23 編成をつなげて 30 両で走るといふ伝説級の列車が走りました。この後鎌倉車両センターに運ばれて行きました。(ある意味クリスマスプレゼント…)

2020 年には鎌倉車両センター内にて E217 系と E233 系 6000 番台が併結していることがありました。詳しいことはよくわかりませんが

と、このように様々な車両と併結しています。

4. 近づく引退

2018 年度に JR 東日本より横須賀線・総武快速線に E217 系全車 2023 年までの置き換えのため新型車両 E235 系の導入が発表され、2020 年 12 月 21 日より営業運転を開始しています。しばらく増備が止まっていたものの、F-14、J-14 編成の増備が再開され急ピッチに進んでいるのでもうすぐ見納めになるようです。

『現在の E217 系在籍編成』

基本編成

Y-1~Y-8、Y-12、Y-14~Y-24、Y-26~Y-42、Y-46 (Y-3、Y-16 編成は長野へ配給済み)

付属編成

Y-101~Y-104、Y-106、Y-108~Y-110、Y-112、Y-113、Y-116~Y-120、Y-122、Y-128~Y-134、Y-136、Y-138~Y-146

11 両 38 本、4 両 33 本、計 550 両

2022 年 8 月 3 日現在

終わりに

目いっぱい書いていたら 5 ページの予定だったのに 1 ページ超過してしまいました。小さいころから見て、今でも通勤の足として乗ってきた車両がいなくなるのは悲しいものです。2023 年で引退ですから 29 年の寿命です。もう少し走らせてもよかったのではないかなあと思うのですがやはりここで『走ルンです』が効いてきました。(特に Y-2 編成とか床がぼっこぼこ) まあ試作車の立ち位置もあったので、そう見ると全うしたのではと思います。ここまで読んでくださりありがとうございました。

『参考文献・筆者おすすめのサイト』

Wikipedia JR 東日本 E217 系電車

<https://ja.wikipedia.org/wiki/JR%E6%9D%B1%E6%97%A5%E6%9C%ACE217%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A>

E217 系・JR 東日本

<https://www.jreast.co.jp/train/local/e217.html>

E217 系変遷史

<http://geo.d51498.com/srd4858/e217history.html>

E217 系鎌倉車両センター本所編成表 (最新版) 4 号車の 5 号車寄り

<https://4gousya.net/jr/4105.php>

↑ 2022 年 8 月 3 日現在

【迷列車】【E217 系】迷列車で行こう 第八回 新世代の先駆車 ←おすすめ

<https://www.youtube.com/watch?v=CNI0YcEmHRk>

～30 両編成～ 横須賀線 E217 系 故障車両の救援列車運転 品川～戸塚追っかけ

30 Cars Commuter Train in Japan

↑ 例の 30 両のやつ おすすめ

<https://www.youtube.com/watch?v=4nL4s5VgpRY>

船橋駅にて撮影→



小田急電鉄最新情報

中三B組 吉原健



こんにちは。中三の吉原です。停車場初掲載ですがよろしくお願いします。

1. 小田急電鉄について

小田急電鉄とは、東京都・神奈川県に自社路線を持つ大手私鉄会社である。1923年に旧社の小田原急行鉄道が設立され、1941年に親会社の鬼怒川水道電気がこれを合併して小田急電鉄となった。1942年に第二次世界大戦の影響で、東京急行電鉄(大東急)に統合されたが、戦後の年に小田急電鉄として再発足した。2022年現在、後述する3路線を営業している。いずれも全線電化路線で最高速度は110km/h、また特記がなければ全線複線である。(この記事の情報は2022年8月現在のものである)

2. 路線

小田原線

小田原線は、新宿～小田原間を結ぶ路線で、小田急の本線であるとされている。駅ナンバリングは0Hである。登戸～向ヶ丘遊園間が三線区間、代々木上原～登戸間が複々線区間だ。小田原駅から箱根登山鉄道線に直通し、有料特急「ロマンスカー」も頻繁に運転されている。また、後述する江ノ島線や多摩線に直通する列車も多く、代々木上原で東京メ

トロ千代田線, JR 東日本常磐緩行線とも相互直通運転を行う。また一部の特急ロマンスカー(ふじさん)が JR 東海御殿場線の御殿場まで乗り入れる。新宿～小田原間と新宿～藤沢間は途中経路が異なるものの、JR 東日本の湘南新宿ラインと競合関係にある。かつては、箱根登山鉄道線箱根湯本まで直通運転する列車も多かったが、現在はロマンスカーと平日のみ運転する箱根湯本 7 時 47 分始発新松田行き各駅停車 1 本のみが直通運転を行う。新松田～小田原間に 8 両編成は乗り入れない。

江ノ島線

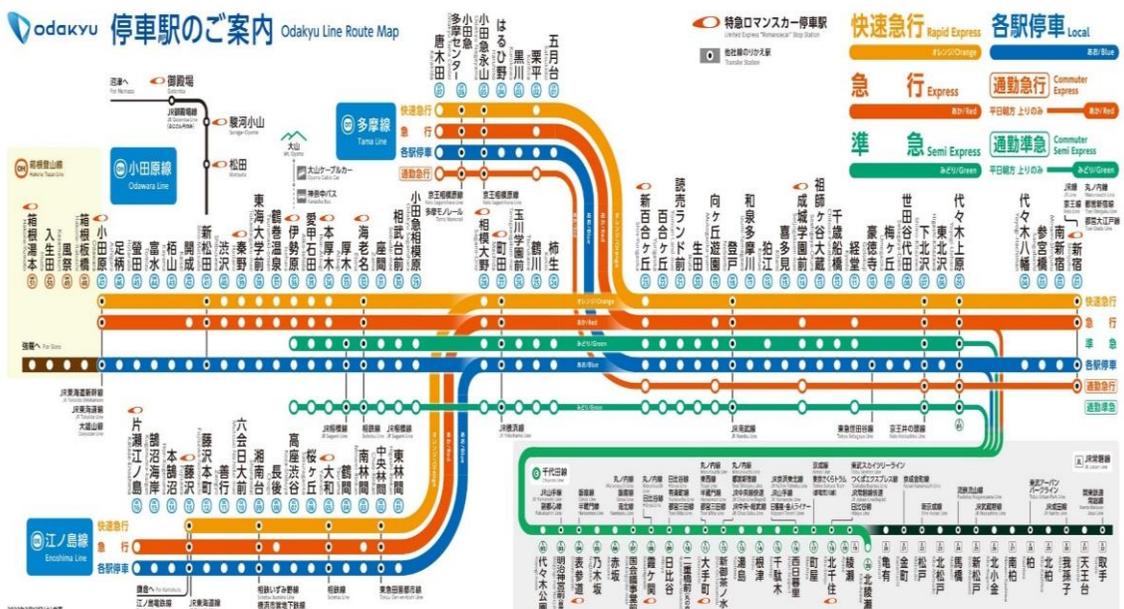
江ノ島線は、相模大野～片瀬江ノ島間を結ぶ路線で、駅ナンバリングは OE である。藤沢駅でスイッチバックを行う。各駅停車は全て 6 両、急行と快速急行は全て 10 両である。したがって、8 両編成は乗り入れない。2022 年 3 月 12 日のダイヤ改正で、藤沢～片瀬江ノ島間は、特急ロマンスカーと早朝の上り急行新宿行き 1 本を除いて各駅停車のみの運転となり、その各駅停車も早朝と深夜の一部列車を除き藤沢駅で系統分離された。

多摩線

多摩線は、新百合ヶ丘～唐木田間を結ぶ路線で、駅ナンバリングは OT である。小田急で最も新しい路線であり、現在も唐木田駅から相模原駅への延伸計画がある。2000 年から 2018 年までは、小田原線を経由して東京メトロ千代田線と JR 常磐緩行線との直通運転を強化していたが、2018 年 3 月 17 日のダイヤ改正で新宿への直通が強化される運行形態となった。一方で、東京メトロ千代田線や JR 常磐緩行線との直通運転は 2022 年 3 月 12 日のダイヤ改正で終了した。全線が高架化されており、踏切が存在しない。2016 年までは下り列車のみ特急ロマンスカーが設定されていたが、現在は廃止された。

松田連絡線(通称)

新松田～JR 東海の御殿場線松田駅を結ぶ路線で、全線単線である。定期列車では特急ロマンスカー「ふじさん」が使用する。下の図は路線図および種別の停車駅である。



特急ロマンスカー

特急ロマンスカーとは、小田急電鉄が運転する特急列車および特急車両の総称である。ここでは種別について説明する。臨時列車は紹介しない。

「はこね」

特急ロマンスカーのうち、新宿～箱根湯本間を結び、かつ新宿～小田原間の途中駅に停車するもの。停車駅は列車によって異なっており、毎時2本または3本が日中に走っている。現用車両の全てで運転される。なお、一部の列車は新宿～相模大野間を「えのしま」と連結して運転するが、(土休日のみ)こちらは30000形(EXEとEXEα)を使用する。また、新宿を10両で発着する列車は相模大野間または小田原で分割および併合を行う。上り列車は「モーニングウェイ」が、下り列車は「ホームウェイ」が運転される時間帯を除き終日運転される。

「スーパーはこね」

特急ロマンスカーのうち、新宿～箱根湯本間を結び、かつ新宿～小田原間をノンストップで結ぶもの。新宿～小田原間を最短59分で結ぶ。現在は土休日に下り(箱根湯本方面)列車が2本(1号と3号)のみ運転されている。現在、1号は30000形(EXEとEXEα)が、3号は70000形(GSE)が使用されている。

「さがみ」

特急ロマンスカーのうち、小田急小田原線内のみを運転するもの。主に新宿～小田原間を結ぶが、一部本厚木や海老名を発着する列車も存在する。現用車両の全てで運転される。停車駅は列車によって異なっている。1999年に「あしがら」とともに「サポート」に改称され、名称がいったん廃止されたが、2004年に「サポート」を「さがみ」に改称されたことで、名称が復活した。

「えのしま」

特急ロマンスカーのうち、江ノ島線内を走る新宿発着の列車。全列車が新宿～片瀬江ノ島間を結ぶ。停車駅は片瀬江ノ島、藤沢、大和、相模大野、新百合ヶ丘、新宿、と全ての列車で同じである。平日は夕方に下り(片瀬江ノ島方面)列車1本と夕方～夜に上り(新宿方面)列車3本が運転されるのみとなっているが、土休日は「モーニングウェイ」(上り列車の場合)と「ホームウェイ」(下り列車の場合)が運転される時間帯を除き終日運転される。土休日の列車の大半は新宿～相模大野間を「はこね」と併結して走る。現用車両の全てで運転されるが、新宿～相模大野間を「はこね」と併結して走る列車は30000形(EXEとEXEα)で運転される。

「ふじさん」

特急ロマンスカーのうち、JR 東海御殿場線に直通して、新宿～御殿場間を結ぶ列車。現在、一日 3 往復が運転されている。JR 御殿場線へ直通する優等列車は 1955 年から運転されており、現在の名称は 2018 年に「あさぎり」から改称されたものである。全列車が 60000 形(MSE)6 両で運転されている。

「モーニングウェイ」

特急ロマンスカーのうち、朝 9 時 30 分までに新宿駅に到着する列車。2018 年に運行開始した。最大運行区間は小田原～新宿間と藤沢～新宿間(いずれも上り列車のみ)である。2022 年に片瀬江ノ島～藤沢間の運転が取りやめとなった。現用車両の全てで運転されるが、現在江ノ島線系統の列車に 30000 形(EXE と EXE α)は使用されていない。

「ホームウェイ」

特急ロマンスカーのうち、17 時以降に新宿駅を発車する列車。最大運行区間は、新宿～箱根湯本間、新宿～片瀬江ノ島間(いずれも下り列車のみ)である。2000 年から 2016 年(土休日の運転は 2012 年まで)までは新宿～唐木田間(下り列車のみ)が運転されていた。また、2012 年までは小田原線系統と江ノ島線系統の列車が相模大野～新宿間で併結して運転する列車もあった。現用車両の全てで運転される。

「メトロはこね」

東京メトロ千代田線に直通する特急ロマンスカーのうち、箱根湯本まで運転する列車。全列車が北千住～箱根湯本間を結ぶ。平日は 1 往復、土休日は 3 往復(うち 1 往復は「メトロえのしま」と北千住～相模大野間で併結)が運転される。全て 60000 形(MSE)で運転される。北千住を 10 両で発着する列車は相模大野または小田原で分割および併合を行う。

「メトロえのしま」

東京メトロ千代田線に直通する特急ロマンスカーのうち、片瀬江ノ島まで直通する列車で、全ての列車が北千住～片瀬江ノ島間を結び、北千住～相模大野間で「メトロはこね」と併結して運転する。土休日に午前中に下り(片瀬江ノ島方面)列車 2 本、午後の上り(北千住方面)列車 1 本が運転される。全列車が 60000 形(MSE)4 両で運転される。

「メトロモーニングウェイ」

東京メトロ千代田線に直通する特急ロマンスカーのうち、大手町に 9 時 30 分までに到着する列車。本厚木～北千住間(上り列車のみ)で運転される。平日に 2 本、土休日に 1 本が運転される。2018 年に「メトロさがみ」から改称された。全列車が 60000 形(MSE)で運転される。

「メトロホームウェイ」

東京メトロ千代田線に直通する特急ロマンスカーのうち、大手町を17時30分以降に発車する列車。北千住～本厚木間(下り列車のみ)で運転される。平日に5本(そのうち1本が北千住始発、残りが大手町始発)、土休日に2本(いずれも北千住始発)運転される。全列車が60000形(MSE)で運転される。

快速急行

2004年に登場した種別。全列車、全区間を10両編成で運転する。日中は新宿～小田原間の列車と新宿～藤沢間の列車がそれぞれ1時間に3本運転されており、新宿～相模大野間では1時間に6本(両者合わせて)運転されている。新宿～小田原間の列車は新松田～小田原間で急行に種別変更する。江ノ島線内は急行で相模大野から快速急行となる列車も設定されている。2022年のダイヤ改正で藤沢～片瀬江ノ島間の運転を終了した。また、同改正で、2021年のダイヤ改正で設定された毎日運転の海老名5時7分発小田原行きを除き新松田～小田原間は全て急行となる。江ノ島線内では過去に運行されていた湘南急行と停車駅が同一となっている。江ノ島線の列車は藤沢で各駅停車と接続している。多摩線では2018年のダイヤ改正で運行を開始した。当初は平日朝夕に下り列車が、土休日の朝に下り列車と上り列車が、夜に下り列車が設定されたが、2022年のダイヤ改正で平日朝に下り列車が3本、平日夜に下り列車が1本土休日の朝に上り列車が2本以外は急行に置き換えられた。

急行

1927年に登場した。1944年～1949年は太平洋戦争の戦況悪化により運行が中止されたが、1949年に運行が再開され、現在に至っている。小田急線内系統は日中、新宿～唐木田間(多摩線内は各駅停車)の列車と町田または相模大野～小田原間(新松田～小田原間は各駅停車)の列車が1時間に3本運転されている。平日朝ラッシュ時の上りの相模大野～新宿間は快速急行および通勤急行に置き換えられたため、数本のみが走っている。その他小田原線内で区間列車も設定されている。基本的に10両で運転されるが、平日朝の新松田～小田原間の1往復と多摩線の一部列車は8両で、新松田で種別変更を行う列車および新松田始発の一部の相模大野または町田行きが6両で運転されている。江ノ島線内では朝夕のみの運行で、最大運行区間は片瀬江ノ島～新宿間である。平日朝上りには相模大野から快速急行となる列車もある。東京メトロ千代田線と常磐緩行線に直通する列車は全時間帯で運転される。日中は、向ヶ丘遊園～我孫子間で20分おきで運転されている。最大運行区間は伊勢原(着のみ)～北綾瀬(発のみ)と我孫子である。途中駅での分割併合や箱根湯本までの直通運転も以前は行われていたが、現在は廃止されている。

9 通勤急行

2018年のダイヤ改正で登場した。平日朝ラッシュ時に唐木田または小田急多摩センター～新宿間の上り列車のみ運転される。当初は1本のみ8両編成で運転されていたが2019年のダイヤ改正で全列車が10両編成で運転されている。

準急

日中は一部が向ヶ丘遊園～我孫子間で運転されるのみで、それ以外は朝夕の運転である。伊勢原～向ヶ丘遊園は平日に下り列車のみ運転される。全列車が東京メトロ千代田線(一部は常磐緩行線にも)に直通する。かつては箱根湯本～伊勢原間や多摩線、代々木上原～新宿間、江ノ島線を走る列車も設定されていた。全列車が地下鉄対応車の10両編成で運転される。

通勤準急

2018年のダイヤ改正で登場した。平日朝ラッシュ時に上り列車のみが運転される。当初、始発列車は本厚木と海老名に設定されていたが、2019年のダイヤ改正で伊勢原も始発駅に加わった。全列車が東京メトロ千代田線に直通し、一部はさらに常磐緩行線にも直通する。全列車が地下鉄対応車の10両編成で運転される。

各駅停車

開業当初から運転されている。小田原線では日中、新宿～本厚木間の列車が1時間に6本、新松田～小田原間(相模大野～新松田間は急行)の列車が1時間に3本運転されている。江ノ島線では日中、町田(土休日のみ)または相模大野～藤沢間、藤沢～片瀬江ノ島間で運転され、前者は1時間に6本、後者は1時間に5本運転されている。江ノ島線内の各駅停車は小田原線町田以東へ乗り入れない。2022年のダイヤ改正で藤沢をまたいで運行する列車は、早朝と深夜の一部列車のみとなった。多摩線では線内折り返しの列車が基本だが、新宿発着の列車もある。日中は線内のみの列車と多摩線内では各駅停車の急行を合わせて1時間に6本運転されている。東京メトロ千代田線と常磐緩行線に直通する列車も日中と土休日朝下りを除き運転されている。最大運行区間は伊勢原～北綾瀬と我孫子間である。新百合ヶ丘または相模大野で種別変更する列車は全て10両編成で、新宿発着の列車は10両と8両が混在している。新松田で急行に種別変更する列車と江ノ島線内を走る列車は全て6両で運転される。多摩線はほとんど6両編成(一部は8両または10両)小田原線成城学園前以西のみで運転されている一部の列車は6両編成である。その他平日のみ運転されている箱根湯本始発新松田行き1本など一部が4両編成で運転されている。ホームの長さの関係で8両と10両の列車は新宿～新松田と唐木田間で運転されている。

4. 車両

特急形車両

70000 形 (GSE)

一番新しいロマンスカーで、2018年3月17日に営業運転を開始した。7両編成で2本在籍している。50000形(VSE)以来の展望席付きのロマンスカーだが、接続台車を採用していない。GSEとは「Graceful Super Express」の略で、「優雅な」という意味を持つ「Graceful」を用いて名付けられた。



車体色は「ローズバーミリオン」とし、側面にはロマンスカーの伝統色の「バーミリオンオレンジ」の帯をあしらっている。座席にはロマンスカーで初めてコンセントを設置した。(ただし、リニューアルを含めれば、30000形 EXE α の第2編成以降がすでにコンセントを設置済み。)2018年10月3日に、グッドデザインベスト100を受賞した。また、2018年10月31日にグッドデザイン金賞(経済産業大臣賞)を受賞した。2019年5月23日にも第62回ブルーリボン賞を受賞している。小田原線および江ノ島線、箱根登山鉄道線小田原～箱根湯本で運用され、「はこね」「スーパーはこね」「さがみ」「えのしま」「モーニングウェイ」「ホームウェイ」に使用される。

60000 形 (MSE)

東京メトロ千代田線に直通することが可能なロマンスカーで、日本初の地下鉄線内に乗り入れる座席指定特急である。車体はフェルメルブルーにバーミリオンオレンジの帯というカラーデザインである。車内にはLED照明やワインレッドのカーペットを用いるなど、落ち着いたある居住空間を演出している。デザインは



50000形(VSE)と同様に岡部憲明氏が担当している。地下鉄に直通運転するため、展望席はない。先頭車の前面の形状は2種類存在し、6号車と7号車(いずれも貫通型先頭車)同士で併結して運転することもある。そのため、10両編成を6両と4両に分割が可能である。左側の写真の先頭車(1号車と10号車)正面には非常用の貫通扉を設けている。2008年3月15日に営業運転を開始した。当初は6両編成が2本と4両編成が1本のみであったが、

増備が進み、2015年までに6両編成5本と4両編成3本が出そろった。2011年10月には本厚木～新木場を東京メトロ有楽町線経由で臨時列車として1往復運転していた「ベイリゾート」の運転が終了した(東京メトロ有楽町線にホームドアが設置されたため)。2012年3月17日から新宿発着の列車(あさぎりなど)にも運用されるようになった。2018年に「あさぎり」は「ふじさん」へ改称された。現在、小田原線、江ノ島線、東京メトロ千代田の代々木上原～北千住間、御殿場線の松田～御殿場間、松田連絡線で運用している。全てのロマンスカーの種別で運転されている。1996年2008年の第10回ブルネル賞車両部門奨励賞を、同年度にはグッドデザイン賞を2009年にはブルーリボン賞を受賞した。

30000形(EXEとEXEα)

1996年3月23日より運行を開始した。当初は10両編成2本で1999年までに合計7本となった。これにより3100形(NSE)をゆめ70となった1本を除きすべて置き換えた。(その後、ゆめ70も廃車となった)。乗車定員を大幅に増やし、ロマンスカーの中で一番座席定員が多くなった。6号車と7号車は貫通扉が設置されており、6両と4両に分割が可能である。しかし、EXEには展望席がなかったため、あまり人気がなく箱根へ行くロマンスカーの利用は減っていった。結果、EXEはブルーリボン賞をロマンスカーの中で唯一受賞していない車両となった。ロマンスカーでは初めてVVVFインバータ制御を採用した。新宿へは10両で乗り入れてきたが、2003年～2004年に6両での乗り入れが初めて設定された。この運用はいったん廃止されたが、2009年に6両での乗り入れが復活した。2017年3月1日からリニューアルされたEXEα(右下の写真)が運行を開始した。デザイン設計は、岡部憲明アーキテクチャーネットワークが担当している。前面の列車愛称表示器が撤去されたことなどという違いがある。順次リニューアルが進んでいる。現在、小田原線、江ノ島線、箱根登山鉄道線小田原～箱根湯本間で運用され、「はこね」「さがみ」「えのしま」「スーパーはこね」「モーニングウェイ」「ホームウェイ」で使用されている。かつては「あしがら」でも使用されていた。



50000 形(VSE)

2005年3月19日より営業運転を開始した。10両2本があり、当初は「スーパーはこね」「はこね」でのみ使用されていた。(平日5往復、土休日6往復)2007年には「ニューイヤークスプレス」に充当され、初めて江ノ島線で営業運転を行った。2010年1月中旬より、7000形LSEと10000形HiSE(現在はどちらも引退済み)



は)は部品の一部に不具合が見つかったため、全面的に運用を離脱した。そのため、本来LSEまたはHiSEが運用される「ホームウェイ75号」に使用され、多摩線で初めて営業運転を行った。2016年3月26日のダイヤ改正で平日の「ホームウェイ85号」に使用されるようになり、江ノ島線での定期運行を開始した。それ以外にも「さがみ」や「えのしま」、「モーニングウェイ」にも使用されるようになった。しかし、車両の更新が難しいことからリニューアルされず2022年3月11日をもって定期運行を終了した。その後はイベント列車として運転され、2023年秋には完全に引退する予定である。

通勤形車両

5000 形(2代)

2020年3月26日に営業運転を開始した小田急で一番新しい車両である。1000形(未更新車とワイドドア車)と8000形(界磁チョップ制御車)を置き換える。2020年度、2021年度共に4編成が増備された。2022年度は3本が増備される予定で現在は10本が運用されているようである。10両固定編成であり、小田原線、江ノ島線(優等列車のみ)、多摩線で運用される。



4000 形(2代)

2007年9月22日より営業運転を開始したJR東日本のE233系をベースとした東京メトロ千代田線に直通するための車両。(千代田線での営業運転開始は2007年9月29日)従来、千代田線直通用車両は1000形であった。しかし、一部が6両と4両を併結した10両編成があり、地下鉄



線内の緊急時における乗客の避難に支障が生じる可能性が指摘された。このため、10両固定編成で運用するため、4000形は製造された。また、初代5000形を置き換えることともなった。4000形の増備により、まず1000形のうち4両編成と6両編成を併結したものが千代田線直通運用を外れ、初代5000形と5200形を置き換えた。その後、1000形の10両固定編成も千代田線直通運用を外れた。2007年度～2012年度と2016年度に増備され、10両編成16本がそろった。2016年3月26日より常磐緩行線での営業運転を開始した。現在は小田原線、江ノ島線、多摩線、東京メトロ千代田線、常磐緩行線で運用され、幅広く活躍している。なお、有効長の関係で小田原発着の各駅停車、江ノ島線の各駅停車、箱根登山鉄道線直通列車には使用されない。

3000形(2代)

2002年2月10日より営業運転を開始した。小田急で一番車両数が多い形式である。2600形、初代4000形、初代5000形、9000形の置き換えの目的で、2001年から2006年までに合計312両が製造された。6両固定編成と8両固定編成のほか、2011年には編成組み換えにより10両固定編成も登場した。現在は6両固定編成17本、8両固定編成8本、10両固定編成15本が在籍している。



2000形

1995年3月4日より営業運転を開始した。新宿発着の各駅停車の8両編成化を推進させるため、まず8両編成3本が登場した。その後は2600形8両編成の置き換え用として2001年までに合計8両編成9本が製造された。座席数を確保しつつ、客用扉の幅を拡大したのが大きな特徴である。乗降時間の短縮の一方で、座席定員の減少



が問題視された1000形のワイドドア車の客用扉の幅は2000mmであるのに対し、2000形は客用扉の幅を1600mm(通常の1000形は1300mm)にすることで、上記の目的を達成した。種別行先表示器は3色LEDであったが、2009年よりフルカラーLEDへの更新が進み、現在は全編成がフルカラーLEDとなっている。また2012年2月からは帯色が「ロイヤルブルー」から2代目4000形と同じ「インペリアブルー」へと順次変更されている。現在、2059編成以外は全てこのようになっている。かつては速達種別にも使用されていたが、現在は

新宿～秦野(一部を除き本厚木まで)および唐木田間の各駅停車でのみ使用される。

1000形



1988年3月22日より営業運転を開始した。2400形の置き換えおよび9000形に代わる千代田線直通対応車として登場し1993年までに4両25本、6両8本、8両1本、10両4本が落成した。小田急開通60周年記念も兼ねて導入された。1989年に東京メトロ千代田線への直通運転を開始した。1991年4月1日には客用扉の幅を従来の1300mmから2000mmへ広げたワイドドア車の運行を開始した。しかしその後、ワイドドア車の客用扉の開く幅は1600mmへ変更された。当初、ワイドドア車は4両6本と6両2本であったが、編成組み換えにより6両6本となった。千代田線には直通できない。2代目5000形への置き換えで、2022年にワイドドア車は全廃となった。また、2代目4000形への置き換えにより、2010年に東京メトロ千代田線への直通運転を終了した。2014年度以降、リニューアルがみ、帯色を4000形と同様の「インペリアブルー」へと変更された。2009年には赤塗装(右上の写真)の4両4本が塗装変更により登場した。主に箱根登山鉄道線の小田原～箱根湯本間で運行している。2020年8月には、箱根登山鉄道線が全線で運転再開したことを記念して、同月中に限り、赤塗装の編成が小田急線全線にて運行された。その後、赤塗装の車両や未更新車は廃車が進んでいる。10両固定編成化により8両編成は消滅した。

8000形

1983年3月22日より営業運転を開始した。当初は特別な塗装が施されている編成もあった。1987年までに4両編成と6両編成が各16本ずつ導入された。2002年以降に車体修理が、2003年以降はVVVFインバータ制御方式への改造が進められている。千代田線に直通する運用を除く全ての運用につけるように設計された。界磁チョップ制御の車両は2代目5000形へ置き換えられる予定だ。2019年6月19日の脱線事故により6両1本が廃車された。



クヤ 31 形

2004 年 4 月に運転を開始した小田急電鉄の検測車両。テクノインスペクターという愛称があり、日中に検査を行うことが可能で、通常の列車と同じような運用につくことが可能である。当初は 1000 形のうち 3 本(そのうちワイドドア車 6 両編成が 2 本、4 両編成が 1 本)に牽引されて運転されていた。2021 年 10 月以降は牽引する 1000 形が 3 本とも廃車となったため、現在は 8000 形 4 両 2 本が牽引している。



5. まとめ

いかがだったでしょうか。私は小田急線沿線に住んでいるので今回この記事を書いてみた。私は 5 年前の停車場で同じく小田急電鉄のことについて書いた人の記事から現在の小田急電鉄について書こうと思った。結構急いで仕上げたがこの記事を楽しんでいただけたらどうか。皆さんも機会があればぜひ小田急線に乗っていただきたい。

6. 出典

小田急電鉄公式サイト <https://www.odakyu.jp/>、

Wikipedia

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B0%8F%E7%94%B0%E6%80%A5%E9%9B%BB%E9%89%84>
写真を提供してくれた高3の佐々木先輩、ありがとうございました。



中3 竹内 律登

▶▶▶はじめに

2020年3月下旬頃から新型コロナウイルス感染症流行が始まり、もう2年半が経過しようとしています。緊急事態宣言が解除されたとは言っても、鉄道旅行に行くのも大声では言えない世知辛い日々です。しかし、今年の夏休みは行動制限無しの久しぶりの休暇となり、これは行くしかないとして1000kmを超える移動を目指しました。

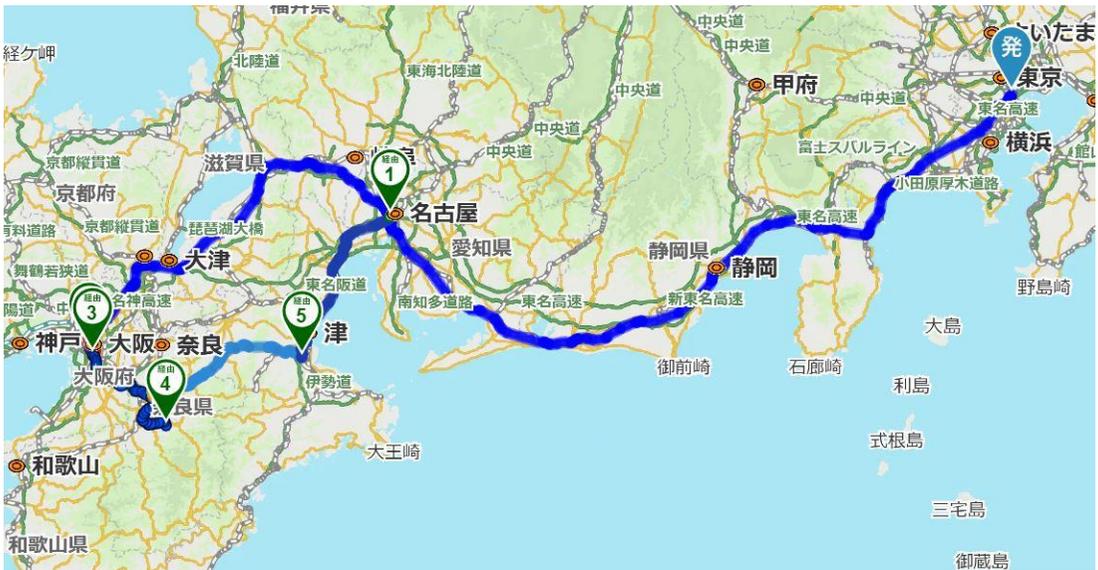
乗り鉄（兼撮り鉄）としては出来るだけ多くの電車に乗りたい、しかしなるべく密は避けて移動が出来ないかと考えて企画したのが今回の近鉄旅になります。

今回で2回目の停車場記事になります、楽しんで読んで頂けたら嬉しいです。

▶▶▶行程

自宅→品川→名古屋→大阪→奈良→三重→名古屋→品川→自宅

東海道新幹線で品川から乗車、名古屋で一旦下車し、近鉄線で大阪へ。大阪からは奈良、三重を回って再度名古屋に戻ってくるコースです。ほぼ全て特急を使いました。移動距離は品川発着で1000km超えの1157.8km(営業キロ)となりました。



▶▶▶乗車一覽

JR東海…東海道新幹線		乗車車両	発	着
品川			7:40	
	359.2km	N700S		
名古屋		ひかり	9:14	
	徒歩3分			
近鉄名古屋線・大阪線・難波線				
近鉄名古屋		80000系	11:00	
	189.7km	ひのとり		
大阪難波			13:08	
	徒歩3分			
メトロ御堂筋線				
なんば		21系	13:28	
	3.4km			
天王寺			13:35	
	徒歩3分			
近鉄南大阪線・吉野線				
大阪阿部野橋		16200系	14:10	
	64.9km	青の交響曲 往路	15:28	
吉野		青の交響曲 復路	16:04	
	25.2km		16:43	
近鉄吉野線				
橿原神宮前		8900系	16:53	
	3.3km		16:58	
近鉄橿原線				
大和八木		30000系	17:42	
	74.1km	ピスタEX	18:33	
近鉄大阪線				
伊勢中川		23000系	18:37	
	78.8km	伊勢志摩ライナー		
近鉄名古屋線				
近鉄名古屋			19:36	
	徒歩3分			
JR東海…東海道新幹線				
名古屋		N700A	20:14	
	359.2km	のぞみ		
品川			21:43	

東海道本線
稲沢
寄り道して撮影
9:41 名古屋発
9:51 稲沢着
10:14 稲沢発
10:33 名古屋着

名鉄
名古屋
名鉄名古屋駅連絡
改札があったので
少しだけ撮影

弾丸旅行でしたが、新幹線往復にしたおかげで、8路線、特急×4種に乗車出来ました。乗り換えの空き時間では、行きは JR「稲沢」駅へ寄り道して EF64 や離脱した DE10, DD51 を撮影、帰りは「名古屋」駅で名鉄の撮影が出来ました。

かなりカツカツのスケジュールになってしまったので不安がありましたが、利用した鉄道会社全てが遅延無し、定刻通りに運行してくれた事で無事達成出来ました。

▶▶▶近鉄旅行決行の理由

今回なるべく密を避けるというミッションを課したので、指定席が取れる列車、つまり特急が多く走っているエリアを路線図から探しました。そこで候補に上がったのが「名古屋」です。

名鉄、近鉄など多くの鉄道会社が乗り入れて、特急や観光列車の数も豊富で選びやすいこと、後はなにによりまだ行った事がなかったので、乗るしかない、撮るしかないと思いました。

青春 18 きっぷを使い東海道線で名古屋まで行く案も考えましたが、熱海以西グリーン車がなく密の可能性が高くなること、特急に乗れる時間が無くなってしまう事から、名古屋までは新幹線を利用しました。あとは、個人的に『ビスタ EX』には絶対乗車しなかったので、今回は近鉄推しの企画となっています。

■近鉄の主な特急

特急	系	乗車	走行区間
しまかぜ	50000系	×	賢島～大阪難波、京都、近鉄名古屋
青の交響曲	16200系	●	大阪阿部野橋～吉野
あをによし	12200系	×	京都～大阪難波、近鉄奈良
ひのとり	80000系	●	近鉄名古屋～大阪難波
アーバンライナー・プラス	21000系	×	共通運用(近鉄名古屋～大阪難波など)
アーバンライナー・ネクスト	21020系	×	共通運用(近鉄名古屋～大阪難波など)
伊勢志摩ライナー	23000系	●	共通運用(京都～賢島など)
さくらライナー	26000系	×	大阪阿部野橋～吉野
ビスタEX	30000系	●	共通運用(近鉄名古屋～賢島など)



■品川駅→名古屋駅 ～ ひかり N700S ～

せっかくなので「品川」から乗る新幹線はN700Sを選択しました。N700S運行予定を確認すると、夏休みで稼働率はかなり高く、すんなり窓席が予約出来ました。「品川」からの乗車率は50%も行かないくらいで、かなりのびのびしていましたが、「小田原」からは一気に満席となりました。※N700AとN700Sの違いと言えば、Aが『エアロダブルウィング型』、Sが『デュアルスプリームウィング型』で、前照灯が大きくなっています。車内は天井のデザインが変わり、飛行機のような感じに。Aでは窓側にしかなかった電源が、全席にコンセント設置となり便利です。車内の様子や音を聞いている間に、1時間34分で名古屋に到着しました。早い。

※名古屋駅は8路線が乗り入れる巨大ターミナル駅です。

関西本線/東海道本線/中央本線/名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）/名古屋鉄道
近畿日本鉄道/名古屋市営地下鉄（桜通線）/名古屋市営地下鉄（東山線）



名古屋駅ホームの有名な駅そばならぬ駅きしめん屋「住よし」8本のホームに11店舗があるらしい



HC85系
特急ひだなどに使われる新型車両



国鉄の211系
廃車も発生している

■名古屋駅→稲沢駅（寄り道）～ JR 東海道本線 ～

「近鉄名古屋」駅から『ひのとり』に乗車する時刻まで1時間46分程時間があったので、寄り道して東海道本線に乗り有名撮影地、「稲沢」駅に行ってきました。「稲沢」は最大規模の貨物ターミナルがあり、普段から多くのファンが集まります。

	
<p>JR 東海 稲沢駅 清州、熱田など近くにも有名撮影地が多い</p>	<p>EF64 国鉄色 稲沢での日常風景。 いつまで見られるのか</p>
	
<p>DF200 洗車中 保線の方が丁寧に掃除をされていました</p>	<p>DE10 1562+EF64 の休車群※恐らく全機離脱済 1機でも復活して欲しいところ</p>

「稲沢」駅は「名古屋」駅から11.1km、11分という立地にあります。平日朝の通勤時間帯を外していたからか、割と閑散としていました。1か月前ならEF66-27が撮れたかも知れなかったのですが、丁度京都鉄道博物館への展示輸送でお出掛けされており、完全にすれ違いになりました…。

※JR東海では秋から冬にかけて定期的に「さわやかウォーキング」という催しを行っており、今年も鉄道満喫コースとして、名古屋工場の一部公開やJR貨物富士駅での機関車やコンテナの見学、中津川駅開業120周年を記念した鉄分豊富なコースなどがあるとの事。JR貨物稲沢駅でも機関車を展示するイベントを行うようです。詳細は下記のURLから見られます。

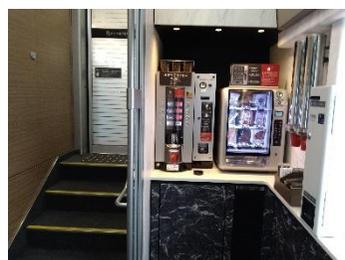
さわやかウォーキング <https://walking.jr-central.co.jp/>

■近鉄名古屋駅→大阪難波駅 ～ ひのとり ～

いよいよ『ひのとり』乗車です。近鉄名古屋駅では特急に合わせてホームのメロディが変わります。1本前の名阪特急『アーバンライナー』発車時には、「ドナウ川のさざなみ」が流れました。『ひのとり』発車時は「ひかりの鐘」が流れます。『ひのとり』最前列は人気で、一か月前の予約時に10時半打ち(近鉄は10時半が予約開始時間です)必須です。無事取れた最前列プレミアムシートはハイデッカー構造で、眺望はすこぶる良し。最高でした。



ひのたりの
ロゴ
かっこいい



車内販売はありませんが、カフェスポットが装備されています。

平日という事もあり、客層はほぼサラリーマンでした。新幹線で名古屋～新大阪は50分、ひのとりでは2時間弱かかるものの、グリーン車よりも豪華な列車が新幹線より安く乗れるとあって人気です。この日も満席。

シートを最大までリクライニングさせた範囲まで覆う「バックシェル」を全席に採用。心置きなく座席を倒せます。リクライニングは電動式で調整可。読書灯、電源も1席づつ用意され、マッサージ機能も搭載。

■大阪阿倍野橋駅→吉野駅→橿原神宮前駅 ～ 青の交響曲 ～

『ひのとり』終着駅の「大阪難波駅」から青の交響曲が発車する「大阪阿部野橋駅」までは地下鉄に乗車します。まず、近鉄「大阪難波駅」からメトロ御堂筋線「なんば駅」まで歩き、「天王寺駅」で下車。更に徒歩で「大阪阿部野橋駅」に向かいます。

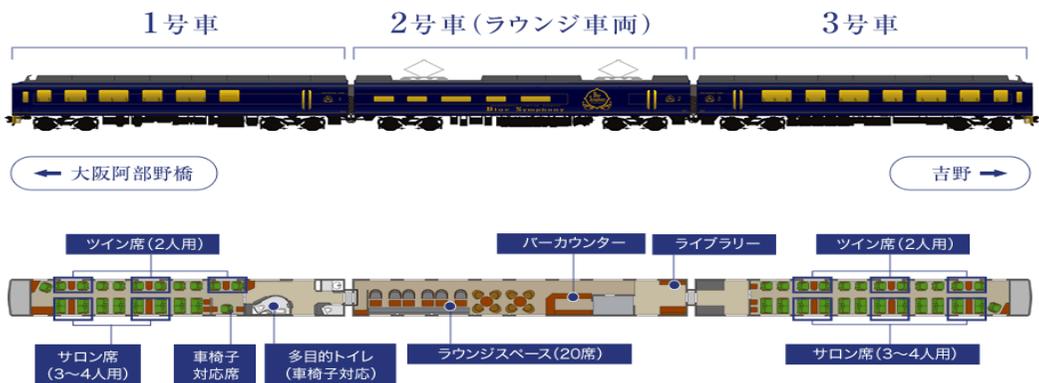
今回地下鉄を使いましたが、JRでも行けるらしいです。かなり分かりにくい。

そして、大阪ではエスカレーターが右側運用でした。文化の違い。



「大阪阿部野橋駅」に到着し、『青の交響曲』乗車します。『ひのとり』がかなりビジネス特急だったのに対し、こちらは完全に観光列車になります。対面座席のサロン席、ツイン席設置。

3両編成の中央はラウンジとして食事が楽しめます。全体的に木目で統一された落ち着いた内装で、かなりシック。『ひのとり』の赤から『青の交響曲』青一色への変化も楽しいです。



『青の交響曲』^{シンフォニー} 入線～車内の様子



大阪阿部野橋駅ホーム入線時



勉強机のような1人席



ラウンジ車両では食事が出来ます



扉も重厚感のある作り



3号車



終着駅の吉野 ひぐらしが鳴いていました

終着駅の吉野駅から吉野山へ登るロープウェイがこの日は運休。(桜のシーズンを除き、金・土・日・月曜日のみ運行) その為、駅前には観光用の土産物や飲食店が幾つかありますが、かなり閑散としていました。『青の交響曲』^{シンフォニー}の乗車率も50p%を下回るくらいで、かなり空いていました。観光をせず列車に乗るだけなら、ロープウェイ運休日が狙い目かも知れません。

駅の周りを少し散策した後、復路も途中駅まで『青の交響曲』^{シンフォニー}に乗車します。

■大和八木駅→伊勢中川駅 ～ ビスタ EX ～

『青の交響曲』を「^{シンフォニー}榎原神宮前」で降車し乗り換え、「大和八木」で降ります。この駅からいよいよ本命『ビスタ EX』に乗車します。「大和八木」では 40 分近く乗り換え時間があったのですが、次々来る近鉄列車達のお陰であつという間に時間が過ぎました。



アーバンライナープラス



近鉄では未だに 1980 年代の車両が健在



今回乗車するビスタ EX



不思議な構造のダブルデッカー



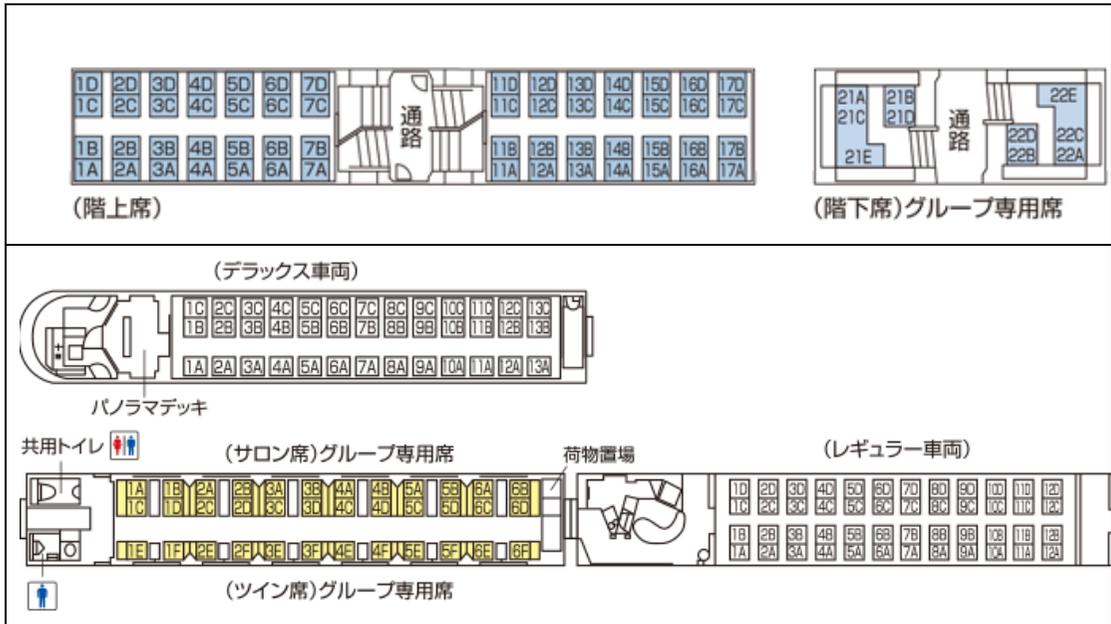
階下席の出入口両側に配置されているサロ



サロン室の間にある謎の人形

■伊勢中川→近鉄名古屋駅 ～ 伊勢志摩ライナー ～

「大和八木」駅から『ビスタ EX』初乗りでテンションが上がります。下が個室のダブルデッカーに加え、モーター音はひと世代前の抵抗制御を使用しており、扉は全国でも希少な折戸式と色々最高です。50分があつという間で、もっと乗っていたい気持ちでしたが、今回は「伊勢中川」駅で下車し乗り換え、旅のラスト特急『伊勢志摩ライナー』に乗車します。



上が『ビスタ EX』の二階建て車両、下が『伊勢志摩ライナー』の座席図。

「伊勢中川」駅から『伊勢志摩ライナー』に乗車。『伊勢志摩ライナー』は黄色と赤の2種のカラーリングがありますが、今回乗るのは赤色です。(通称伊勢海老ライナーというらしい)

デラックスカー1両、サロン席とツイン席1両、以降がレギュラーカーの編成で、デラックスは1人席があります。サロン席・ツイン席は座席の背もたれがかなり高く、半個室です。

『しまかぜ』より安く通勤にも利用される為、乗車率は高めでした。



■近鉄名古屋駅→名古屋駅(再) ～ 名鉄編 ～

大阪から6時間かけて名古屋に戻りました。(行きの『ひのとり』では2時間)

新幹線なら48分の距離です。旅をしたなあという充足感に浸って改札を出ると、SUICAの残額が3桁の表示になっていました。危なかった。

乗り換え時間が少しあったので、連絡口から入場券を購入し、名鉄へ入場します。名鉄といえば、名物DJブースが見られました。



名鉄名古屋駅名物のDJブース



期間限定のワンピースコラボラッピング車



■(再)名古屋駅 ～ 近鉄編 ～

帰りの新幹線時刻が迫る中、名残惜しく更に近鉄を撮り納め。



▶▶▶終わりに

企画から予約まではルートと時刻表を何度も確認しながら試行錯誤していたので、出発日が随分先を感じられた近鉄旅ですが、終わってしまうと本当にあっという間でした。

詰め込み欲張り過ぎてしまったので、撮れずに終わった車両も、もう少し乗っていたかった車両もあり、心残りはあるものの、無事に全ての特急に乗れたことでほっとしています。

近鉄では全線で Suica を使用出来るので、かなり乗り換えが楽で、行きやすい場所だと思います。今回は乗車出来なかった『しまかぜ』や『あおによし』『さくらライナー』や名鉄『ミュースカイ』など、また名古屋には行ってみたいです。

コロナ禍での旅行でしたが、気を付けた事での発見も多々ありました。久しぶりの遠征が楽しく終わった事に各方面へ感謝をしつつ、この旅行記を閉じたいと思います。

拙い文章ですが、最後まで読んで頂き、ありがとうございました。



<参考資料>

[近鉄線ホームページ](#)

[JR 東海ホームページ](#)

[JR 東海ツアーズホームページ](#)

ジョルダン

※資料、数字は全て 2022 年 8 月 20 日現在のものです。

（ライトエクスプレス）の食食車は予約制です。予約券は、1カ月前から5日前の23時まで、J R北海道、J R東日本、J R西日本、J R九州のみどりの窓口、J T Bなどのおもな旅行会社で発売します。詳しくはピンクの1045ページをご覧ください。

東京方面 ← 函館・苫小牧・札幌方面

Table with columns for train numbers (e.g., 8009, 8001, 45100), station names (e.g., 札幌, 函館, 青森), and arrival/departure times. Includes a '寝台特急' (Sleeping Car Special) section on the right.

東京方面 ← 秋田・青森方面

Table with columns for train numbers (e.g., 2021, 2022), station names (e.g., 秋田, 青森, 函館), and arrival/departure times. Includes a '寝台特急' (Sleeping Car Special) section on the right.

（カシオペア）・（北斗星）の食食車は予約制です。予約券は、1カ月前から3日前の23時まで、J R北海道、J R東日本、J R西日本、J R九州のみどりの窓口、J T Bなどのおもな旅行会社で発売します。詳しくはピンクの1045ページをご覧ください。

大
北
西

執
柳
筆
潭

写
真
政
太

遠
征
記



唐突だが、皆さんは高輪学園の高2が毎年秋に行っている研修旅行をご存知だろうか？近年は毎年行先がオーストラリアであり、当時高2であった我々も楽しみにしていた行事であった。しかしながら折からの世界的な新型コロナウイルス流行によってオーストラリア行きは当然ながら中止となり、我々の代はその代替として行先を北海道に変更しての開催となることが知らされた。

しかし、夏にその北海道研修も中止となる事が学校側から知らされた。そんな中、高2で仲のいいオタク達(非鉄オタ含む)が集まったLINEグループでこんな発言が出た。

「いっそ自分達だけで北海道行こうぜ」

どうやら冗談のつもりだったが皆それに賛成してしまい、それは実際に行われる事となった。早速準備が始まり、徐々に参加するメンバーや具体的な行き先も決まり、日程も2学期期末テスト終了後の12/23～12/28の5日間となった。

イカれたメンバーを紹介するぜ！

今更だがここで登場人物の紹介。ただし筆者と生井以外は鉄研部員でないので仮名とする。

柳澤	この紀行文の筆者、鉄研の元HP班長。側用人
生井	元BVE課長。異常な暑がり。この旅行の言い出しっぺ。
秋田	この旅行の首謀者で吹奏楽部。女装癖がある
熊谷	ミリオタ要素がある。ロリコン、よく中指立ててる
横井	横浜の奥地在住。今回の旅行では割と影が薄い
矢次	筆者と同じ川崎市民。名前をよく矢吹と間違えられる。
宇賀神	吹奏楽部所属、数少ない国立文系の選択者。

以上7名のオタクが北海道へ殴り込む。

秋田が中心となって遠征の計画が立てられていく中、自分は前々から考えていたある計画をついでに実行しようと思いつく。それは

「札幌まで普通列車だけで耐久チャレンジ」

頭のネジが 5 本くらい抜けたような人間しかやらないような完全に苦行でしかないのだが、それでも 1 度はやってみたいと思っていたのだ。

しかし、このようないつ発狂するかも分からない過酷な旅と言うよりもまさに修行に近い行為に、他人を巻き込む訳には例え鉄研部員の生井であってもいけない。よってこれは札幌で本隊と合流するまで単独で行動すると決めた。

早速この事を他のメンバーに伝えたと、もちろん彼らはそれを理解してくれたが、ここで生井から予想外の返答が返ってきた。なんと生井もこの過酷な修行についてくると言い出した。

これを敢行するためには飛行機で飛んでくる秋田たちより 2 日早く出発しなければならない。さらに彼らは JAL の旅行パックを使うのであるが、値段や時期の問題からホテルを合わせるのが難しい。よって我々は東横インを使うことにし、ホテルも別々となると言う最早ただ単に日を合わせて別々に旅行している状態となった。ちなみに東横インは 35 周年キャンペーンで 35 歳以下は 35%引きとなっており、さらに生井が東横インの会員である事も合わかり、値段はデラックスツイン(ツインが空いてなかった)の 5 泊で 25910 円、1 泊の 1 人あたりでは 2591 円と言う超お手頃価格である。

それでは前置きが長くなったが次のページからようやく本編だ。



第1章 行くぜ、 東北。

2021年12月21日午前4時、自分は目を覚ました。目を覚ましたと言っても昨日はあまり良く寝れなかった。布団から起きると急いで支度をし、心配になって忘れ物が無いか何度もチェックする。資金は余分にあるか、防寒具の装備は出来ているか。しかし、そんな心配は杞憂であった。

玄関の扉を開けると、冷気が一気に流れ込む。しかしこれから向かう北の大地はこれよりも何倍も寒いのだ、この程度で寒いとは言ってられない。意を決して外に出て扉を閉める。これから1週間この扉を自分が開くことは無い。そう思いながらエレベーターに乗り、自宅マンションを出た。

時間は午前4時半、マンションの前の道路には誰も居ない、大通りを僅かに走るトラックの音以外街は静かだ。そんな中自分はスーツケースの音をガラガラと響かせながら最寄りの武蔵小杉駅へ向かう。

20分ほど歩き、武蔵小杉駅に到着する。駅に入る前にファミマに寄って朝ご飯と飲み物、そして予備の食糧を購入しよう。補給可能な箇所が少なく、尚且つ何が起こるか分からない旅では食料は買える時に買うのが一番だ。

おにぎりやパン、ジュースを買ってファミマを出て駅に入る。いつも多くの人でごった返している改札には駅員を除いてだれも居ない。今回使うのは北海道&東日本パス(以下北東パスと表記)。これはJR東日本とJR北海道だけでなく北越急行やIGRいわて銀河鉄道、青い森鉄道といった青春18きっぷでは通過できない一部の第三セクターの普通列車が乗車可能で、有効期間も7日と18きっぷより2日長い上、値段も700円ほど安い。JR東日本管内以东のみを使うのであれば非常に心強いが、複数人での使用やバラバラに5回分を使える18きっぷと違って北東パスは1枚辺り連続した7日を1人で使用しなければならないので注意が必要だ。

そしてこの切符の最大が自動改札機を通せるということである…のだがこの時の自分は完全にそれを忘れており、駅員の居る有人改札の方へ向かってしまう。

改札で北東パスを若い駅員に渡すと、空白のスペースに入鋳印を押印すれば良いのだが何を思ったのか北東パスを右へ左へ傾け始める。「何やってるんだ？」と思ひ声をかけようとしたが 5 秒くらいその様子を見守っていると、駅員は横向きにスタンプを入れた。返却された北東パスを見て理由が何となく理解する。どうやら北東パスにどうしても穴を開けたかったらしい。さすがにまだ若い駅員にあのような事をするのは無理難題だったか…と思ひながらホームに下りる。



ホームに下りてしばらくすると、南武線の川崎行き始発列車が滑り込んで来る。乗車率はそこそこと言ったところか。これで川崎まで出て、そこから京浜東北線に乗り換える予定だ。

武蔵小杉 4:56 発

↓南武線 404F 普通川崎行

↓モハ E232-8017

川崎 5:07 着

▲まさか開けられた穴が原因であんな事になるなんて…

10 分程で川崎に到着する。東海道線はまだ始発まで 30 分待たなければならないので、5 分程で京浜東北線に乗り換える。やって来た京浜東北線の車内は混んでおり、立たなければならない。

品川で扉が開くと生井が乗り込んでくる、どうやら 1 つ前の電車に乗っていたようだ。これから先は彼と一緒に行動する。何やかんやで同行者が居るとあまり暇もしないので良いかもしれないと思った。そんな彼と我らがお膝元である高輪ゲートウェイに中指を立て横目にしながら話しているうちに東京駅に着く。ここから先は書類上は東北本線、つまり現在は盛岡まで 535.3km の長さの路線の起点である。

川崎 5:12 発

↓京浜東北線 420B 各駅停車大宮行き

↓クハ E233-1049

上野 5:48 着

上野で京浜東北線を降り、次は宇都宮行きの列車に乗る。ここでは 20 分程時間があるので生井は朝食などを購入しに行った。一方自分は北東パスに下車印を押してもらったので改札外へ出る。下車印とは本来長距離の乗車券で途中下車する際に押印される物であるが、近年は大抵 18 きっぷなどに記念として押してもらった事例が多い。(但しあくまで駅員さんの好意である)

改札外の「翼の像」を見に行く。ここは鉄研旅行で何度も集合場所として指定された場所、見ていると何だか昔の思い出が甦るような気がする。今回は無念の中止となった2020年の春旅行で行けなかった北海道のリベンジの意味合いもある。自分だけであるがこの地に「集合」したとも言える。

そろそろ改札内に戻ろう。北東パスが自動改札を通ることを思い出した自分は早速自動改札機に北東パスをぶち込む。この際北東パスには自動改札機によって穴がもう1つ開けられた。これが意味するところはきっぷの磁気情報の破壊である。つまりこれ以降この北東パスは自動改札機で読み取れなくなり、有人改札を使わざるを得なくなるのだが、それに気づくのは何時間も後の話である。

さて、これから乗る宇都宮行き普通列車だが、使用車両はE231系かE233系である。E233ならともかく、E231の初期車の一部(所謂『ヤマ初期』)は壊滅的に椅子が硬い。そんな状況で宇都宮まで座っていたら痔になること請け合い。それは避けたいのでグリーン車に乗る事にする。ちなみに自分は前日にわざわざみどりの窓口でグリーン券を買っている。

ホームに上がるとそこに居たのはE233系、当たりだ。スーツケースなどで大荷物なので荷棚がある平屋部分に座ることにした。

上野 6:08 発

↓宇都宮線 527M 普通宇都宮行き

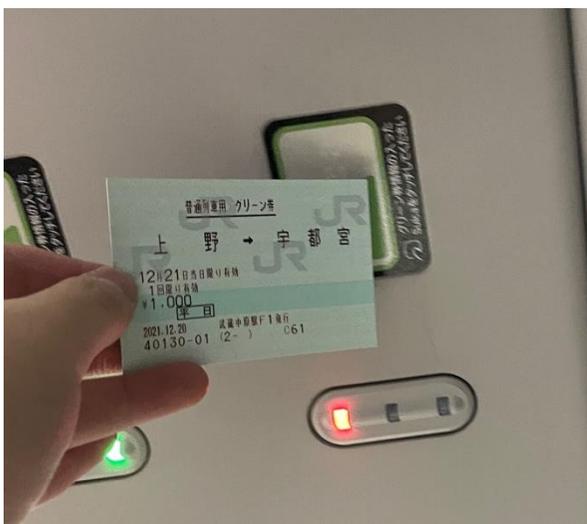
↓サロ E232-3029

宇都宮 7:51 着

▶かつて北の玄関口だった上野から北海道へ向かうのはテンションが上がる。



IC カード以外でここにタッチしても何も意味が無い。▼



座席に座るとテーブルを出してコンビニで買った朝食を食べる。食べている途中、荒川を渡る辺りで日の出となった。希望の朝だ。やはり冬の朝焼けは非常に美しい。

朝食を食べ終わるとリクライニングを全開にして仮眠をとる。

起きると宇都宮が近づいていた。車端部なので少々揺れたが、やはりグリーン車は快適でよく眠れた。早速我々は身支度をして降りる用意をする。

餃子で有名な宇都宮に降りる。やはり県庁所在地だけあって向かい側のホームにはたくさん人が並んでいる。……あれ？次に乗る列車ってこのホームからじゃないか？

次に乗る黒磯行きを待つ人は大量にいる。しかもこの列車は数駅前の小金井始発なので最悪の場合座れない可能性があるのであるが、我々は何とか待機列の1番前を確保出来た。そして荷物を生井に任せ、下車印を貰いに行く。貰ったまでは良かったが戻る時に自動改札を通ろうとした時に改札に弾かれてしまった。不思議に思いつつ北東パスを見てみるとそこにはあってはならない2つ目の穴が……北東パス最大の強みが無くなった事で若干の絶望をする自分であった。

さて、次に乗る黒磯行きがやって来る時間になった。ホームに滑り込んで来たのは首都圏を追われて栃木に流れ着いた湘南色の205系、それも所謂「メルヘン顔」の車両だ。この車両は2022年3月のダイヤ改正での引退が発表されていたので非常にタイミングが良かった。列車が止まりドアが開くその瞬間、我々が窓から見たのは恐ろしい程に詰め込まれた乗客たち。「こりゃ乗れないわ」などと思いながらドアが開き、乗客がぞろぞろ降りてくる。幸いにも車内の乗客の6割程が降車し、座席も何とか確保できた。座席に座ると中のスプリングによって身体が少し跳ね返される感覚がする。南武線の205系を見て育った自分としては非常に懐かしい感覚、発車してからも床下から響く音は南武線で良く聞いていたMT61形モーターの懐かしい音。これが関東近郊で感じれなくなるのは実に残念だ。

宇都宮 8:02 発

↓宇都宮線 635M 普通黒磯行き

↓モハ 205-608

黒磯 8:56 着

黒磯に近づくにつれて乗客は少なくなり、那須塩原からは我々が1両を占領する事となった。驚いた事に黒磯から先の列車はホームを1つ挟んだ更に向かい側、この荷物でそれは勘弁してくれ。

マジで何とかして…▶

スーツケースを持って階段を上り跨線橋を渡った先に待っていたのは常磐線でよく見る青い帯のE531系だ。この駅から少し北に行ったところに架線に流れる電気が直流1500Vから交流20000Vになる地点があるため、両方に対応しているこの車両が新白河までの短い区間を往復しているのだ。かつては番線毎に直流か交流かを選択でき、交流専用の車両も顔を出していたのだが、切り替えのミスなどが発生したためにこうなった。

黒磯 9:08→東北本線 4129M 普通新白河行き クハ E530-5006→新白河 9:32



新白河の駅に着いて次の列車のホームを迷うことは無いだろう。何故ならホームの中央で線路を分断するように車止めが置かれ、その反対側に乗り換えるべき郡山行きの列車が来るからだ。正直言って郡山まで直通してくれれば嬉しいのに…



次の郡山行きはまだ来てないようなので構内を探索する。と言っても全くと言っていいほど構内は何も無く。外に見える場外馬券売場か通過する貨物列車を眺めるくらいしかできない。

やがて郡山行きの列車が入ってくるが、我々鉄オタが毛嫌いする 701 系だ。まだ椅子が柔らかいだけマシだが、クロスシートの E721 系の方が何かと嬉しかったのだが…。

▲「白河の関」が南北を分断する。

新白河 9:52 発

↓東北本線 2129M 普通郡山行き

↓クモハ 701-1509

郡山 10:31 着

模型班長!♪▶

40 分程の乗車時間はあっという間に終わって郡山に到着する。またも 4 両の 701 系がドアが開いた向かい側に既に停車している、これが次の列車だ。車内に入ると座席は既に埋まっていた。仕方なく連結面にある運転台の解放されている助手席側に陣取る事にする。あそこならスペースが広いのでスーツケースを置いても余裕があるだろう。そう思って見てみると、前の乗客がそのままにしたのか助手席が引き出されている。これは有り難く使わせて頂こう。しかしいざ座ってみると、我々のようなデブが座ると少々キツイことが分かった。それと実は乗務員室扉の窓も開いていたのだが、開けたままにする事にする。と言うのも寒いからなのか、本来開けられているはずの車内の窓が全て閉められているのだ。このままではコロナも怖いし何より暖房が効き過ぎて暑い。



▲ある意味特等席かも？

郡山を発車すると、進行方向右手の郡山総合車両センターに役目を終えたロングレール輸送用の貨車(ロンチキ)が見える。今や事業用気動車(ロンキヤ¹)に仕事を奪われて死を待つだけの貨車はどこか寂しげであった。この郡山総合車両センターでは検査の他に、主に東北地方の太平洋側で役目を終えた車両の解体業務も行っているのだ。

関東近辺では普段決して座ることの無い乗務員室の助手席、前面の窓から見えるのは向かい側の編成の顔だ。ポイントを渡ったりする時に激しく揺れるのが非常によく分かる。窓から吹き込む風も車内の暑さを考えればちょうどいいくらいである。ちなみに助手席後ろにはアクリルの壁があるので他の客に迷惑を掛ける心配はほとんどない。



▲役目を終えた岩切ロンチキ(元C編成)



郡山 10:35 発

↓東北本線 1131M 普通福島行き

↓クモハ 701-105

福島 11:22 着

◀在りし日のロンチキ(B編成) 松戸にて

生井と交代しつつ、701系で最も特別な座席を楽しんでいるうちに、すぐに福島に着いてしまう。助手席と窓はしっかり元通りにしておこう。後で知ったのだが、どうやら大半の701系やE721系の助手席は施錠されているようで、今回乗った701系100番台だけ自由に引き出せる状態のようだ。

福島では駅舎に一番近いホームに着いた。次の白石行きは階段を渡った反対側であり、非常に面倒くさい。ホームに降りるとそこに居たのはまたもや701系、いい加減E721系に乗らせてくれ！ ▼みんな大好きプレハブ小屋



このホームの片側は山形方面へ向かう奥羽本線(山形線)のホームで一段高くなっている。そこには居たのはこの線区専用の719系5000番台。JR東海管内の東海道線や中央線の八王子以西で見かける211系と全く同じ見た目であるが中身は全く違う。特にこの線区は在来線でありながら新幹線と同じ標準軌となっているのが特徴で、そのためこの車両は標準軌の台車を履いている。

¹ レール輸送用事業用車であるキヤ E195 系のうちのロングレール輸送用の車両を指す。

福島 11:40 発

↓東北本線 1177M 普通白石行き

↓クハ 700-1505

白石 12:14 着

読者の皆様はお気づきでしょうか、この辺りはかなり細かく運行系統が分離されていて一列車当たりの乗車時間は意外と短く、すぐに次の乗り換え駅に着いてしまう。

そんな訳で次の白石は少し寝ていたらすぐに着いてしまった。次の列車は対面乗り換えであるがどうせ 701 系、大した期待もしていない。白石に着いてドアが開き、向かい側にいる車両をよく見ている。銀色の綺麗な車体に緑とピンクの帯、ふっくらした車体。あれ？これってもしかして…



うおおおお E721 だあああ！ロングシートよさらば！我が代表堂々着席す。

白石 12:19 発

↓東北本線 445M 普通仙台行き

↓クハ E720-1011

仙台 13:08 着

◀701 系の薄汚い車体とは全く違う。

♪ ʌ(´ω`)ʌ ♪

ガラガラの E721 系の少し硬いクロスシートに着席した我々は早速靴を脱いで反対側の座席に足を乗せる。実に快適だ。そして自分は肘置きを枕にして寝るのであった。

目を覚ますといつの間にか車内はとても混んでいる。東北一の都市である仙台的すぐそばまで迫っていたのだ。「しまった」と思い靴を履いてきちんと座席に座る。しかし既に次の駅は杜の都仙台であった。

仙台駅は数多くの路線が乗り入れ、ホームの数も多い。さらにここから常磐線の特急「ひたち」に乗れば東京まで在来線 1 本で行くことさえ出来るのだ。この駅での乗り継ぎ時間は 30 分ほどある。ここから先も余裕が無い乗り換えが続くのでこの隙を遺憾無く活用して昼食を食べることにする。仙台の食べ物と言えば何であろうか、牛タン？ずんだ？残念ながら我々にはそんな物を食べる時間も金も余裕がない。当然のように改札外の立ち食いそば屋に駆け込む。店内は混雑していたが、食券を買ってカウンターに出せばすぐに注文した蕎麦が出される。我々は温かい蕎麦を素早く、しかし味わいながら汁まで残さず完食した。今日初めて食べた温かい食事は文字通り身体を芯から暖めてくれるのであった。やはり温かい物は寒い時に食べると最高だ。

蕎麦を食べた後は多少時間があったので飲み物を買うついでに駅舎を見ることにする。新幹線開業に伴って造られた今の駅舎は非常に風格を感じる見た目で、東北の駅百選のうちの1つに選ばれている。構内の天井も和風な格子状のデザインとなっていて美しい。余裕があれば見ておくのも良いかも知れない。

駅前のペDESTリアンデッキから撮影▶



そんな事をしているうちに次の列車の時間が迫る。少し急ぎ目で改札を入り、最も近い1番線に次の列車は待っていた。車両は見慣れた701系、もはや一周回って安心感すら芽生える車内はかなりの混雑、当然我々の席などあるはずも無いので立つ事になる。

発車してから東仙台や岩切と言った仙台から2駅ほどしか離れていない駅で大半の乗客は下車した。いくら大きな都市圏とは言え、かなりの巨大都市という訳でも無いようだ。

それから20分程乗ると日本三景の1つである松島の付近を通過する。並走する仙石線の方がより海岸を走っているが、東北本線もそれなりに海岸を通るので松島の絶景を僅かであるが見ることができた。



仙台 13:39 発

↓ 東北本線 2539M 普通小牛田行き

↓ クハ 700-1027

小牛田 14:23 着

◀折角の松島も草と電線が邪魔で非常に見づらかった。

今回の乗車時間も45分程度と短い、小牛田まであっという間に着いてしまった。ところでこの「小牛田」の読み方が初見で分かる人は少ないだろう、正解は「こごた」である。そうは読まんだろと思うが残念ながらそう読む。そんな難読駅名である小牛田は陸羽東線と石巻線の2路線が分岐し、気仙沼線の一部列車も乗り入れる交通の要衝であり、この時も陸羽東線と石巻線の列車が停まっていた。陸羽東線用のキハ110系には路線愛称である「奥の細道湯けむりライン」にちなんで「奥の細道」と書かれたラッピングがされているのが特徴的だ。

このような交通の要衝には近隣に車両基地が併設されている事が多く、この小牛田もそのような例に漏れず小牛田運輸区(仙ココ)が併設されている。この小牛田運輸区にはキハ110系の他にトロッコ列車「びゅうコースター風っこ」やレール輸送車のキヤ E195系が所属しており、それらが佇む留置線はホームからよく見える。

この駅で次の一ノ関行きを待つ間、トイレに言っている間に生井から「ロンキヤが来た」とLINEが来ていた。どうやらレール輸送を終えて所属基地である小牛田に帰ってきたらしい。慌ててホームに戻るが、どうやらロンキヤは留置されている他の車両に隠れて見えない位置に止まってしまったようだ。

▼南武線で試運転を行うロンキヤ(2018年)



▲機関車に牽引される「風っこ」(2018年)

ここで小牛田は我々のような逸般の鉄研部員にとって聖地のような場所であることを思い出した。時は2014年度の鉄研冬旅行、後にHP班長になる某情弱先輩が見知らぬ女子高生に指を差されながら「何あの人~ww キモ~い wwwww」と陰口を叩かれた事件現場だ(なお当然ながら我々現高3生の入学前の話である)。

後輩達よ、鉄研でやらかすとこのように未来永劫語り継がれるので気を付けろ。

そんな実に下らない事を考えている間に次の701系がやって来た。またお前かと思うが、乗るしか無いのでだだっ広いロングシートに腰を下ろす。今日だけで5回これを繰り返している。



小牛田 14:44 発
↓東北本線 553M 普通一ノ関行き
↓クハ 700-1512
一ノ関 15:30 着

◀実家のような安心感



小牛田を発車して 15 分程、ふとスマホから顔を上げて外を見ると虹が目に入った、それも丁度根元の部分だ。この日はいつ車窓を見ても松島を除いては曇り空の下に広がる田畑か山しか見えなかったのがこれが何か大きな車窓の変化のように感じた。反対側の窓からも虹の根元が見える。この辺りが視界を遮る物が少ないお陰だろう、虹の両端を一度に見たのは初めてだった。

◀虹なんて見たのは自動改札を除いて久々だ。

そして一ノ関に到着。ここからは岩手県、実は 6 駅手前の石越駅から実に 3 回も県境を入ったり出たりしているが気にしない。これで仙台地区の緑の 701 系からは解放、そして我々がこれから乗るのが盛岡地区の紫色の 701 系だ。701 系からは決して逃れられない。丁度学校が終わる時間帯なのもあって車内は地元の学生で溢れ返っていたが、大荷物を持った我々を見かねた学生が席を譲ってくれた。人の温かさとは実にありがたいものである。

一ノ関 15:44 発

↓東北本線 1543M 普通盛岡行き

↓クモハ 701-1008

盛岡 17:14 着



プレハブは続くよどこまでも…▶

一ノ関を発車してしばらく、この辺りでようやく雪が積もっている風景が現れ始めた。12 月の東北と聞いて辺り一面雪景色となっているのを想像していたが、岩手県に入るまで全く雪を見ないとは思っていなかった。それと同時に段々空が暗くなってきた、この記事執筆している 8 月現在からは全く考えられない早さだ。車内を埋めつくした学生も段々少なくなり、北上で大部分が降りていった。

寝ている間に盛岡に着いた。一ノ関まで平均して 45 分程度の乗車時間に慣れていた我々にとって 1 時間半は非常に長いように感じた。そしてこの盛岡が東京から 530km 以上も続いた東北本線の現在の終点だ。これから先、青森までは 2002 年の東北新幹線の八戸延伸と 2010 年の新青森延伸に伴って JR から経営が分離された第三セクターの区間である。もちろん JR ではないので青春 18 きっぷなら青森まで追加で 5600 円ほど追加で支払い必要があるが、北東パスなら追加料金要らずで乗ることが可能だ。日によっては割引切符もあるが、それを考えても一日分の元が取れてしまう北東パスを使うのがおすすだ。

ところで盛岡に降り立った自分はここから先のIGRいわて銀河鉄道線のホームを探していた。流石に会社が別れたとは言え元々はJR線だから隣のホームとかだろうと思っていたが、どうやら改札外にでて専用の改札に入らないといけないようだ。その改札もJRの改札のすぐ脇とかでは無く、割と離れている場所にあるので非常に面倒くさい。それを考えると時間に余裕は無い、2階の改札を出た我々は案内に従い左に曲がって小走りでコンコースを進み、エスカレーターで1階に降りてIGRいわて銀河鉄道の改札へと向かう。ちなみにJR花輪線の列車も好摩までいわて銀河鉄道線の線路を走る関係上、他のJR線と隔離されたこの改札内のホームから出るようだ。もはや虐めである。

改札に入ると我々を待っていたのは701系…ではなくIGR7000系だ。と言っても経営分離時にJRから譲渡された車両なので型式名と色以外は701系と全く変わらない。ただし、経営分離後に新造された編成はセミクロスシートなので運が良ければロングシートから解放される。しかし我々が乗車したのは例に漏れずロングシート車である。ふざけんな



盛岡 17:26 発

↓いわて銀河鉄道線・青い森鉄道線

↓4539M 普通八戸行き IGR7001-4

八戸 19:13 着

◀花輪線乗車時も改札が違うことに注意

▼残念ながら「紅魔」ではなく「好摩」だ。

車内は帰宅するサラリーマンで満員であったが、何とか先頭車の運賃箱の横の辺りにスペースを確保する。流石にこの時点で座ることは出来なかった。そして、立っている場所的に前面展望ができるポジションだったので前を見ても乗務員室には運転士だけでなく車掌も乗務していた。それと恐らく移動中の運転士も1人居た。車掌が先頭の乗務員室に居るのは恐らく無人駅における切符の回収がやりやすいからだろうと考えた。無人駅では列車の1番前のドアしか開かないからだ。



盛岡発車時にあれほど乗っていた乗客も花輪線との分岐駅である好摩までにだいぶ減り、いわて沼宮内では列車の乗客は6人程度になった。先程の車掌と便乗中の運転士もいわて沼宮内で降りていった。東北新幹線で最も乗降客数が少ない事で知られるこの駅であるが、いわて銀河鉄道線の乗降客数はそこそこあり、当駅折り返しの列車も多数設定されている。

いつの間にか車内の客は我々と1人になっていて、最後尾の2両目は誰も居なかった。前面展望にも飽きてきた頃なので自分は最後尾の乗務員室の解放された助手席部分に向かって後面展望をすることにした。乗務員室部分は完全に消灯されており、窓への反射の映り込みは全く無かった。鉄オタと言うのは何かと前面展望しがちであるが、後面展望はあまりしない傾向にあり、自分もそうだ。しかし、列車のテールランプがレールと標識に赤くぼんやりと反射し、踏切や街灯の光が暗闇に吸い込まれていく光景は何処か惹かれ、ついつい見入ってしまった。

去りゆく景色を見ているうちに列車は目時駅に到着し、遂に青森県に突入する。それと同時に、岩手県がメインで出資のIGRいわて銀河鉄道から青森県出資の青い森鉄道に路線が変わる。しかし目時駅は上下に1本ずつホームがあるだけの小さな駅なので、運行形態としてはIGRの列車が八戸駅まで直通している。

それから30分もすると列車は八戸に到着する。ここまで来れば勝ったも同然、青森までは次の列車に乗れば目と鼻の先だ(当社従来比)。



◀盛岡から乗ったIGR7000系と駅名標。

青い森鉄道ではIGRと同じく、701系が青い森701系として走っている。型式名に漢字が入るのも現代日本ではここだけだろう。この他にE721系ベースの青い森703系も2編成のみ在籍しているが、今回も例に漏れず701系ベースの青い森701系、しかもセミクロスシートの編成ではなくまたもロングシートの編成。頭にきますよ！



八戸では大湊線直通の快速しもきたを先に発車させてからの発車だ。自分は発車時刻1分前になって唐突に飲み物を買おうと目の前にあった自販機に向かう。流石にここまで来るとPASUMOが使えず焦ったが無事に買えた。この後は三沢駅で出張のサラリーマンと思われるグループが乗車して車内が少し騒がしくなった以外は何も無かった。

▲やたら水色だが青い森701系も所詮701系だ
ついに行先に「青森」の文字が！▶

八戸 19:25 発
↓青い森鉄道線 591M 普通青森行き
↓青い森 700-6
青森 20:58 着



八戸発の普通列車を降りた時から青森駅は雪の中、今や無駄となった 6 番線まである長いホームには 2 両編成の短い列車が止まるのみであった。ここが東京から営業キロにして約 740km の距離にある真の東北本線の終点とも言える駅だ。所要時間は実に 15 時間、乗り継ぎが非常に上手く行き過ぎているため乗車していた時間は 12 時間半で、そのうち

8 時間近く 701 系の車内で過ごしていた。もはや実家と言っても過言では無い。ここまで過酷なもの初めてである。ホームの駅名標見た瞬間に異常なまでの達成感に包まれた。そして、青函連絡船亡き後も北海道新幹線開業まではまだ賑わっていた青森駅のホームには我々以外誰も居ない。折角なので当時の遺構を探すことにする。

◀ここは紛れもなく青森だ、長かった。



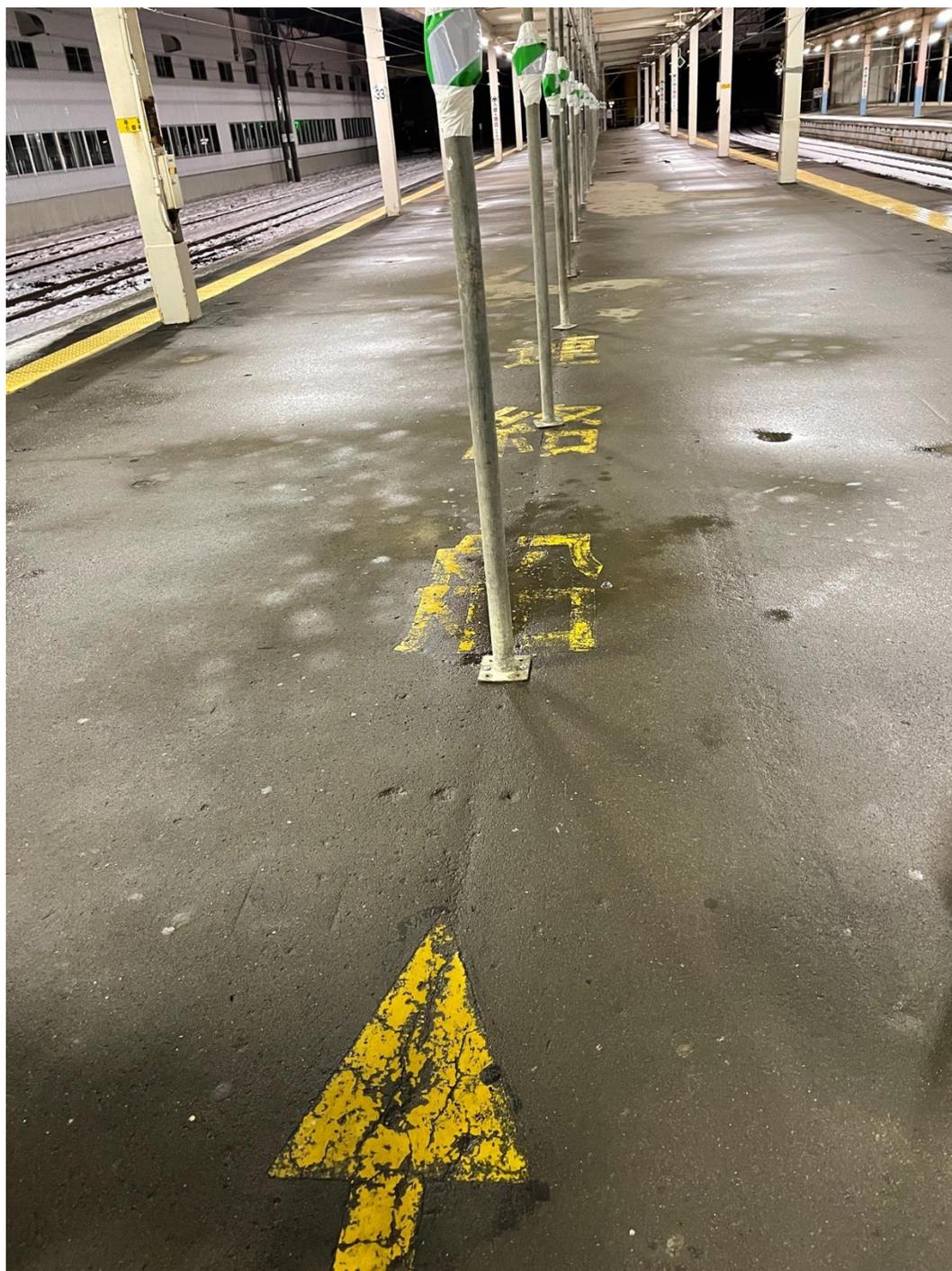
まず目にしたのは北海道新幹線開業と共に姿を消した函館行き特急「スーパー白鳥」の乗車位置目標と、それと同時に廃止された日本最後の定期急行「はまなす」の物と思われる乗車位置目標だった。

◀スーパー白鳥も廃止から 6 年と聞くと時間経過と年齢を感じてしまう。

▶恐らく業務用の表示、14 系客車の 9 号車で「〇キ」は禁煙車である事を示しているのだろうが、「ボ」とは何を指しているのだろうか？

そして極めつけが次のページの写真だ。





工事のための支柱と経年劣化で分かりにくい「連絡船↑」と書いてあり、青函連絡船が廃止されてから33年経った今でも乗り換え客を待ち続けている。この矢印の先には連絡船に乗り換えられる跨線橋があったが、今は駅の東西を結ぶ通路として開放されてホームへの階段は閉鎖されている。なお、栈橋跡地には車両搬入のための可動橋と共に青函連絡船「八甲田丸」が博物館船として保存されている。

一通り構内の遺構を見たところで改札へ向かい、駅を出る。駅舎は 2021 年 3 月から使われ始めた新しいもので駅舎内はまだ綺麗だった。まずは夕飯を食べようということになり、駅前の商店街にある吉野家に入店する。ちなみに自分は吉野家には入るのは始めてだったりする。まあいつも泉岳寺のなか卯か白金高輪のサイゼリヤしか行かないからね0

店内に入って座った席の隣では 2 人組の中学生が雑談をしているようだ、横から聞こえてくる言葉は津軽弁で全く関東人の我々には分からない。注文を取りに来た店員さんもすこし訛っており、頑張って標準語を話しているような感じがした。当たり前だけどマジで



津軽弁って話されてるんだ！という驚きもあったが、ここが東京から遠く離れた場所であることを改めて実感した。

注文したのはチーズ牛井の特盛²、完全に 1 度やってみなかったと言う理由だけで注文したがその割には 3 種のチーズじゃないし温玉も無い。それでもとにかく空腹だったのでたくさん食べられる特盛は胃の中を満タンにしてくれた。

◀「すみません、チーズ牛井の特盛に…(以下略)」

腹を満たした後は風呂に入りたくなった。ちょうど近い場所に温泉があるのでそこへ向かうことにする。雪が積もった道でスーツケースを転がすと雪が下部にまとわりついてすぐに動けなくなってしまうので持ち上げながら進む。10 分ほど歩くと「青森まちなかおんせん」と書かれたビルが見える。ここは青森駅近辺で唯一の入浴施設でしかも天然温泉だ。さらにこのビルの 3 階からはビジネスホテルになっており、宿泊客は無料で入浴できるらしい。早速入って靴を脱ぎ、鍵付きの下駄箱に投入する。我々のような人間はここで好きな鉄道車両に関する番号を選びがちであるが我々も例外では無い。そして券売機で券を購入、入浴料金はおとな 450 円に貸したオルの 200 円だ。券が出てくるとそれを持ってフロントにそれを出してタオルを貸してもらい、スーツケースを預けさせてもらった。大浴場は 2 階にあるので階段かエレベーターを上がる必要があった。大浴場はとても広く、サウナや露天風呂まであった。こんなに広い風呂は久々なので少々テンションが上がってサウナの後に生井と水風呂耐久チャレンジをした。露天風呂は低い気温と温かい温泉の感覚が同時に体感できて最高だ。ところで、最近サウナで「ととのう」というのが流行っているが自分はサウナにはあまり長く居られないタイプの人間なので全く気にせずサウナに入っていた。まあ個人的にはサウナより温かい風呂に入るほうがよっぽどリラックス

² 「暗い雰囲気のおタク」を意味するスラングでもある。鉄研に多い。

できるのだが。



風呂から上がって体重計で絶望し、服を着た後は自販機で瓶のコーヒー牛乳を買って飲む。高輪の地下の自販機でも紙パック形式のコーヒー牛乳は売ってはいるのだが、やはり瓶のコーヒー牛乳とは中身が同じはずなのに何かが違うように感じてしまう。瓶だと何か特別感のようなものを感じるのだろうか？少し美味しいような気がする。ちなみに脱衣場を出た後にも欲望を抑えきれず自販機でペットボトルのコーヒー牛乳を買った。完全にアホである。

今から外に出ると湯冷めは不可避免なのでしばらく1階で休むが、閉館時間が近かったのであまり長居はしなかった。

◀できれば家に瓶のコーヒー牛乳をストックしたい。

フロントで荷物を受け取って再び外に出ると既に24時前、タクシーに乗るべく青森駅に向かって歩き始める、今日の宿はフェリーだ。ただしさっき出てきた東口ではなく、跨線橋を渡ってかつて余りにもショボイことで有名だった西口へ向かう。かつてそのショボさで名を馳せた西口には立派な新駅舎が立っていたが、この辺りは閑静な住宅街になっているので時間帯的に人気が無く、タクシーの1台も止まっていない。タクシー乗り場にある電話番号に電話して配車してもらおう。

こっち側に来た理由は簡単に言うとタクシー代節約の為だ。東口から乗るとフェリーターミナルまで跨線橋を渡る関係上遠回りを強いられるのだ。

5分程度でタクシーはやって来た。早速トランクにスーツケースを積み込んで出発する。どうやら運転手さんが言うには2週間ほど前までは雪が積もって無かったが一晩でかなり積もったそう。そんな感じで話しているうちに青森港フェリーターミナルに到着、早速スーツケースを取り出してターミナルに入る。今回利用するフェリーは津軽海峡フェリー、青函航路のフェリーだ。この航路には津軽海峡フェリーの他に青函フェリーがあり、そちらは設備が少し劣る代わりに運賃が非常に安いのが特徴だ。

~~コミュ障~~に優しい自動チェックイン機でチェックインと発券を済ませ、まだ1時間ほど時間があるのでターミナルの上の階にある待合室で時間を潰す。待合室にはコンセントとフリーWiFiがあり、ベンチもその気になれば寝れるくらいの大きさなので迷惑にならなければ仮眠もできそうだった。



やがて乗船開始時刻が迫ってきたので荷物を持って移動する。このターミナルにはボーディングブリッジもあるが、我々が乗る便の乗船口までは外を歩いて行かなければならないようだ。外に出ると海からの猛烈な風に晒される。自分は風呂を出たついでに暖かい服装に着替えているが、生井は下着の他にセーターとコート1枚だけ、それでも彼曰く「それほど寒くない。」との事。5年間友人やってるがやはりこいつ頭おかしい。ちなみに彼の家は冬まで扇風機が出ているらしい。一番手前に見えるフェリーは青函フェリーの「あさかぜ21」号、しかし我々が乗るのは津軽海峡フェリーなのでこれではない。「あさかぜ21」の前を通り過ぎると我々が乗る船が現れた。船尾を大きく開けながら乗船客を待ち構えていたのは2014年に就航した「ブルーマーメイド」、真っ白い船体に大きく「津軽海峡フェリー」と書かれているのが非常に目立つ。どうやら我々のような徒歩乗船の客も船尾の車両甲板から入るようであるが、少し来たのが早すぎたようでチェーンで柵がされていた。待っている内に雪が降り始め、猛吹雪となって吹きさらしの我々を襲いかかる。それでも10分ほどすると、乗船開始時刻の前であるが係員が社用車でやって来て、ロープを外してくれた。どうも準備ができていないので客室までは行けないが車両甲板までは入れてくれるらしい。風雪を凌げるだけでもありがたい。我々はランプウェイを渡り、車両甲板に入る。外を見ると白い雪の粉が暴れ狂っていた。



▲青函フェリー「はやぶさ21」



我々が乗船する「ブルーマーメイド」▲

▼吹雪の中いざ船内へ！



車両甲板に入ると海水の磯臭い匂いがする。客室へ続く入口の前で待っていると脇を勢いよく大型トラックが何台も滑り込んで行く。この航路は本州と北海道を結ぶ大事な物流の一部を担っている。入ってくる自動車に自家用車はあまり見られない。そうこうしているうちに乗船開始時刻になり、エスカレーターで船内のエントランスに入る。

比較的新しい船なので船内は綺麗だ。我々が使うのは先頭にある指定席「ビューシート」、この座席は昼間であれば船首からのオーシャンビューが望めるが夜はカーテンが閉じられて外は見えない。しかし座席のリクライニングがほぼフルフラットになるので便利だ。本来は自由席のカーペット席でも良かったのだが、生井はカーペットより座席の方が寝られるそうなのでこちらにした。

座席にはブランケットが置かれており、壁にはコンセントもある。更にフリーWiFiもある。自分はここぞとばかりに電源タップを取り出し、ありとあらゆる電子機器の充電を始める。フェリーでは座席によってはコンセントの争奪戦になるので持っておいた方が良いだろう。2019の鉄研春旅行では実に痛い目にあった。

出航の時間になってある事に気が付く。我々以外に乗客の気配を全く感じないのである。気になって船内を回ってみると我々の他にはカーペット席にバックパッカーが1人寝ているだけで誰も居ない。恐らくは大半がドライバーズルームを利用しているトラックドライバーで、一般客はほぼ居ないのだろう。

ここまでガラガラなのは想定外だがこれは幸い、隣の座席からブランケットを拝借してより暖かくして寝よう。そして座席のリクライニングを全開にするが何か違和感がある。この座席はフットレストが無いので足がそのままぶら下がる状態になってしまうのだ。そ

こでスーツケースを足置き代わりに置くことで靴を脱いで足を伸ばせる状態にした。



青森港 2:40 発

↓津軽海峡フェリー3便「ブルーマーメイド」

函館港 6:20 着

◀空気輸送状態の「ビューシート」の様子

遠征 2 日目

朝 6 時、函館港到着を告げる船内放送で目を覚ました。急いで下船の準備をして接岸の時間を待ち、やがて接岸が終わると下船の案内がされたのでエントランスの下船口へ向かう。函館港では青森港と違ってボーディングブリッジが接続されて扉が開かれる。この先は紛れもなく試される大地北海道だ。

ボーディングブリッジを渡り終えて北海道の土を踏むが感慨に浸っている暇は全く無い。そのまま小走りで階段を下り、ターミナルを出る。出口の前には運良くタクシーが止まっていたので乗り込み、五稜郭駅まで乗せてもらう。本来このターミナルの最寄り駅は徒歩 20 分程度の道南いさりび鉄道の七重浜駅であるが、次の列車は七重浜 6:40 発なので間に合わない可能性がある。そのため 1 駅先の五稜郭駅までタクシーで先回りする方法を選んだ。その上、五稜郭~函館は JR 函館本線の線路を走るのだから北東パスが利用可能だ。



五稜郭駅は典型的な地方の有人駅と言った感じで改札も自動改札機は存在しない。この駅では列車毎に改札が行われている為、改札が開始される列車の発車 5 分前にならないとホームには上がれない。改札を抜けて跨線橋を渡り、ホームに降りると、2 本向こうの線路では本州から来た貨物列車の機関車をディーゼル機関車に交換する作業が行われていた。この駅は本州と北海道を結ぶ貨物列車にとって

重要な駅だ。なお、この駅は五稜郭跡からは徒歩 30 分ほどかかる位置にあるため、五稜郭跡を見たい人は気をつけよう。

4 分ほどで道南いさりび鉄道から来た 2 両編成の函館行き普通列車が入線する。車両はこの鉄道特有の黄色いキハ 40 系、JR 北海道から譲渡された車両だ。道南いさりび鉄道はかつて JR 江差線だったが、2016 年の北海道新幹線開業に伴い経営分離された路線だ。全列車が函館まで乗り入れるが、前述したように五稜郭~函館は JR 函館本線の扱いのためこの区間ではれっきとした JR 線の列車だ。

五稜郭 6:48 発

↓ 函館本線 1151D 普通函館行き

↓ キハ 40 1812

函館 6:53 着



函館駅には僅か5分ほどで着く。次の列車まで1時間以上あるので朝ごはん調達のついでに駅前で函館市電を撮影することにした。



朝の函館駅前にやってくる函館市電の様々な車両。路面電車を撮影するのは初めてだったので他の自動車に被られたりして大変だった。右上の写真に写っている718号は2022年6月に車両故障で廃車になったらしい(不確定情報)。

お詫び

期限に間に合わなかった。

ごめん。

続きは **Teishaba-Online** に出せるようにします。

(リンク:<http://www2.takanawa.ed.jp/club/tekken/homepage/>)

敬具

令和4年9月6日 高3 柳澤政太



「写真が小樽じゃねーか！」

第一章 ～もう一つの12月24日～

詳しい説明は柳澤がしていると確信して話を進める。

旭川駅で秋田たち五人と合流し、柳澤と別れた後に、我々は旭山電気軌道に乗車した。社名からもわかるように、これはレアな北海道の私鉄…ではない。純粋なバス会社である。ではなぜ「電気軌道」？と思うかもしれないが、70年代までは本当に電車を動かしていたそう。その鉄道線がバスに転換し今の姿となったわけだ。社名を変更しないのはこの会社の拘りだそう。

さて、車窓から天花の一面に咲く街並みを見つつ、ほかの面子と駄弁っていると、なにか面白いことに気が付く。停留場名が、「4条9丁目」「4条11丁目」「4条14丁目」…といった具合に、似すぎなのだ。内地にも、「山王二丁目」「山王三丁目」とかはあるけれども、ここまで〇〇丁目が多いのはここだけではなかろうか。ちなみに、「旭川駅」を出てから、「旭山公園入口」までの30分間、こんな調子が続く。変な停留所の名前を見つけて愉しむということは、このバス路線ではできないようだ。

旭川駅	07:40発	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
2条緑橋通	07:42着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
4条9丁目	07:44着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
4条11丁目	07:45着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
4条14丁目	07:46着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
4条18丁目	07:48着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
4条21丁目	07:50着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
4条24丁目	07:51着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
豊岡4条1丁目	07:53着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
豊岡4条2丁目	07:54着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
豊岡4条3丁目	07:55着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
豊岡5条4丁目	07:57着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
豊岡8条5丁目	07:58着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
豊岡10条5丁目	07:59着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
豊岡13条6丁目	08:00着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
豊岡14条7丁目	08:03着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]
豊岡14条9丁目	08:04着	[時刻表] [周辺地図] [ここから乗換]

何だこれは。

第二章 ～雪山の中の動物園～

さあついた。時刻は午前 11 時半過ぎ。筆者はヨンマルの中で寝てきたので眠くない。けもフレ趣味で知り合った友人（筆者は兄貴とか兄ちゃんって呼んでる）に旭山に着いたことを写真と一緒に報告してみる。私と同様に雪になじみが深い場所の人間ではないので、この風景に驚き感動している様子であった。



旭山動物園のようす

さあて、オタクとして写真を撮らなくちゃいかんね。私はもともと撮り鉄をやらせていただいている身なので、何か被写体がある場所に来るとどうしてもカメラを振り回したくなってしまう症候群なのだ。いままでも井の頭公園、多摩動物公園、上野動物園、掛川花鳥園…いろいろな場所でカメラを構えてきた。今回もぶん回してやろうじゃないありませんの。

次のページからは、撮ったフレンズ動物の写真を軽い解説と共に紹介していく。



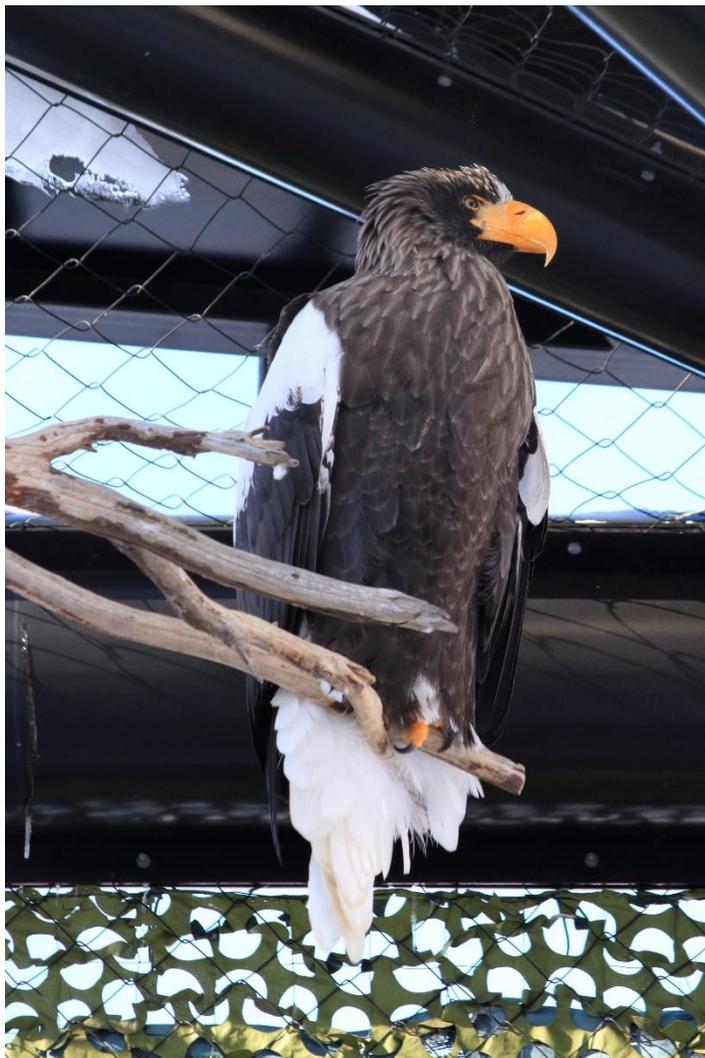
1. シセンレッサーパンダ

哺乳綱食肉目レッサーパンダ科レッサーパンダ属レッサーパンダ亜種

いわずと知れた動物。なんか千葉県動物園からブームが始まったらしい。

小さい目に、かわいなおみ足。耳や明るい褐色のフワフワした毛も愛らしさを非常に増強させている要素となっている。このかわいらしい動物が美しい雪の上を歩いている様子は、どうしてもときめいてしまわずにはいられないと思う。私にとってあまり関心のない動物ではあったものの、この写真を撮った瞬間に惚れてしまった。

名前について「パンダと全然違うじゃねーか！」と思う人がいそうだが、元の意味を紐解いていくとよくわかる。「レッサー」というのは「小さい」という意味で、「パンダ」というのは「竹を食べるもの」を意味する言葉。ジャイアントじゃない小さい竹を食べる奴がレッサーパンダということだ。ちなみに、「パンダ」と呼ばれるようになったのはレッサーパンダのほうが先。



2. オオワシ

鳥綱タカ目タカ科オジロワシ属

どうです？この美しくて凛々しい姿。「ワシ」という名前に相応しい、かっこいい見た目。整った毛並み、キリッとした目、尖った嘴、すべてがカッコイイを構成している。ただ個人的には、お尻(?)のあたりの白い羽毛がかわいらしいなと思っていたり。

旭山動物園のHPを見る限り、動物園の職員の方々もオオワシを「美しい」と評価しているようで、もしかしたら動物の外見ではかな一りのイケメンたちなのかもしれない。その美貌を俺にも分けてくれよ。

日本でも北海道に越冬しに来た際に見られ、運が良ければ本州でも見られるようだ。オオワシに恋してしまった人たちはぜひ探してみしてほしい。



3. ホッキョクグマ

哺乳綱食肉目クマ科クマ属

個人的「なんか寒いところにいそうな動物ランキング」No.1のホッキョクグマ。名前のにも寒そうというイメージが出てくる。

こいつの撮影にはなかなか苦労した。どういうわけか飼育されている檻の中が暗い。しかしカメラ側は雪の白さを明るいと認識してしまい、iso感度をオートから解除しなくちゃならない。そしてウロウロ歩き回っているのでブレる、ブレる、ブレる。なかなかの曲者であった。

そういえば、なんか同じ場所を行ったり来たりしていたのだが、あれはどのような行動だったのだろう。我々の前で横たわったりどっか行ってしまったりを繰り返していた。兄貴に聞いてみたところ、

「ホッキョクグマが行ったり来たりするのは、野生下ではずっと移動する動物だからその習性が飼育下でも出ている」

とのこと。なるほど、落ち着いてはいらんないのね。



4. オウサマペンギン（キングペンギン）

鳥綱ペンギン目ペンギン科オウサマペンギン属

やべー！！このペンギンでけー！！

このでかさのペンギンはそうそういない。フンボルトペンギンとかマゼランペンギンとかよりもずっと大きい。そしてムチムチボディー。オウサマとかコウテイはけもフレの影響で好きになった。やっぱり彼女たちのハイレダの検閲により削除。可愛さは一番の特徴だろう。

ちなみに茶色い個体がいるが、これはふ化したばかりのヒナ。ヒナではあるけれども、それにはすでに大きなペンギンとしての貫禄が感じられる。



5. ミナミイワトビペンギン

鳥綱ペンギン目ペンギン科マカロニペンギン属

お前！！ここにもいたのか！！

私が執筆した一昨年・昨年度の駄作記事「車止めの美学」を読んだことがある方々なら、この怖い感じの見た目のペンギンに見覚えがあるのではなかろうか。そう、あの「ごめん」と言っている（言っていない）ペンギンである。あのペンギンは今は無き京急油壺マリパークで出会ったイワトビちゃんだったのだが、まさかこのクソ寒い旭川にもいたとは。再会できてうれしい。

こいつの特徴はなんといってもこの結構怖めな見た目だろう。この見た目に相応しく、結構性格も棘があるようだ。しかし、イワトビペンギンがびよんびよん跳ねながら移動している様子からは、可愛らしさを十分に摂取できる。



俺のこと知ってるよな！？



6. キタキツネ

哺乳綱食肉目イヌ科キツネ属アカギツネ亜種

本命キタ！！前々から撮りたかったキタキツネちゃん！！

最初にキタキツネを知ったのはやはりけもフレの影響。けもフレでは「ねえ、げーむしよ？」と誘ってくる、金髪のシャイな美少女。よし、おじさんと 検閲により削除。

もちろんキタキツネの魅力はけもフレだけではない。この犬のようなルックスは多くの人を魅了するのではないだろうか。この写真は喧嘩の真っ最中(?)であったので、あまりかわいいといえるような表情はしていないが、一度お手元のスマートフォンまたはパソコンで「キタキツネ」と検索してみしてほしい。めちゃくちゃかわいい写真が上位にヒットする。かわいい。好き。

ちなみに、キツネの鳴き声というと皆さんはどのようなイメージをもっているだろうか。おそらく「コンコン」という鳴き声だと思っている人が多いと思う。しかし、実際は…

「にゃあああああ！！にゃあああああ！！！」

※野生のキツネに触ることは、感染症に感染する危険があります。お控えください。

さて、動物の写真はここまでである。電車の写真ばかり見てきた読者の方々にとっては、いい休憩になったのではなかろうか。

こうして他のメンバーと行動しながら写真を撮っていると、時刻は十二時半。ご飯にはちょうどいい時間である。旭山動物園にあるレストラン「カムイチカブ」（アイヌ語で「神の鳥」の意）に行って昼食をとることにしてみる。



こちらが カムイチカブさんの
しょうゆラーメン ジンギスカントッピングです
うっひょ~~~~~！

…これが生井晴海、人生初のジンギスカンデビューとなった。うん、おいしい！なんだ、両親が口をそろえて「ジンギスカンは癖が強い」だの「あんまり美味しくない」だの言ってたけど、全然そんなことないじゃん。バリうまじゃん。いや羊だけど。

そうして昼食を食べ終えた我々は、軽くペンギンショーを見たのちに、バスに乗って一路旭川駅へと戻っていったのであった。

第三章 ～余談～

-全ての元凶-

思い返せば、北海道旅行を提案したのは私だった。当時の高2学年（所謂「後藤学年」）では、昨今の社会情勢を鑑みて、修学旅行が中止となるという事態が起きていた。最初は行き先が豪州から北海道になるという話で、国内旅行をもっぱら好む私にとっては、うれしい話であったのだが、その北海道旅行さえもコロナ感染拡大の煽りを受けて中止となってしまった。思春期を共に過ごしてきた芝蘭の友たちと、青春の終わりの代名詞ともいべき修学旅行に行くことができないと知った私は、冗談半分で「北海道旅行の代わりに北海道行かぬ？」と提案してみた。ほんとに冗談半分で、本気で誘ってるつもりではなかったのだが、この提案についていち早く興味を示してくれたのが、秋田だった。そしてほかの五人が私の計画に飛びついてきてくれて、私の冗談は具体化の方向へと進んでいったのである。

今思うと、私は秋田と柳澤に多大な迷惑をかけてしまった。言い出しっぺが「在来線で北海道まで行きたい」だの「帰りに飛行機を使うのはありきたりで面白くない」とか、我儘を散々まき散らしたのは子供っぽくて情けない話ではあるが、そういった私の我儘をちゃんと聞いてくれたのは、北海道旅行計画の一番の立役者であった秋田（生井は提案しただけでなにもしなかった！）と、行動を共にすることが多かった柳澤である。この場を借りて、最大限の感謝の意を述べる。ありがとう。

-うどん-

秋田たちと合流する前に、私は旭川のイオンの中にある「はなまるうどん」で柳澤と共に朝食を摂った。私ははなまるうどんに行くと必ず「かけ大、ライス大」と注文する。このときも、私はこのようにオーダーした。

さて、時は流れて2022年8月中旬。鉄研の前部長である新井と、はなまるうどんに行く機会があった。店に入り、トレーを取ってしばらくすると、店員が注文を尋ねてくる。

「かけ大、ライス大で」

「えっ？」

と新井。

「えっ？ってなんだよ」

「はなまるの大は3玉だよ？」

「えっ？3玉って一人分じゃないの？」

「えっ？」

これは私がおかしいのだろうか。ぜひどこかのタイミングで教えてほしい。

☆参考サイト☆

① 旭山動物園 公式サイト

<https://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/asahiyamazoo/>

② Navitime

<https://www.navitime.co.jp/>

③ Pixiv 百科事典

<https://dic.pixiv.net/>

☆Staff Credit☆

執筆

生井 晴海

写真

生井 晴海

校閲

柳澤 政太

旅行・鉄道研究部部員

スペシャルサンクス

秋田

宇賀神

熊谷

矢次

横井

柳澤

兄貴

兄貴には動物の解説をしてもらいました。ありがとう。

てんぷら☆サンライズ

松崎 武志

小学5年生の長男が「(寝台特急) サンライズに乗ってみたい」と、6月位に言ってきた。寝台列車に最後に乗ったのはいつだろう。鉄研の旅行では8年前に寝台急行『はまなす』に乗ったことはあったが、あの時私はドリームカー(指定席)に座っているので、純粹に寝台を利用したとなると、2003年に寝台急行『銀河』のA寝台に乗って以来ということになる。久々に寝台に乗ってみたいという興味半分、親バカ半分で、まずは川崎駅のみどりの窓口に並んでみた。

読者の方はご存知だろうが、JRの指定席券は乗車日1ヶ月前の午前10時から発売される。そして、『サンライズ』の指定券は人気私立中学校の説明会同様、受付開始から数分で満席となってしまう。以前は発売当日の早朝から予約を受け付けてくれた窓口もあったが、現在はほとんど無い。川崎駅は10時ちょうどの発券は行なっておらず、窓口が2つしかないため、仮に1ヶ月前の指定券購入の列で先頭に並んだとしても必ず購入できるとは限らない。2回並んでみたがいずれも取れず、ここでは無理だなと悟った。その後、鉄研夏旅行の団体乗車券購入のために通った品川駅のみどりの窓口では10時ちょうどの発券をしてくれることに気づいた。そこで、次からは品川駅に並ぶことにした。



品川駅は10時の時点で開けている窓口が3つなので、待機列の3番までに並べば10時ちょうどの発券が可能である。しかし、品川駅の1回目と2回目はいずれも3番までに並べず、案の定取れなかった。そして、3度目の正直とばかりに並んだ7/12(火)は2番目だった。9:50になると1ヶ月後の指定券購入を希望する客が順番に窓口案内され、事前に記入しておいた申込用紙を見ながら、乗車日と希望の列車、席種を確認していく。私の窓口の担当の方はつい先日、偶然にも団体乗車券の購入の際に担当してくれたM山さんだった。M山さんは10時ちょうどの瞬間からの発券操作を何度も予行練習し、確実にプラチナチケットを確保できるよう、最善を尽くしてくれた。そして、時報の音がスピーカーから流れる中、サンライズ瀬戸の方のシングル2席が確保できた。私はM山さんに心の底から「ありがとうございました」とお礼を述べた。

そして、8/12(金)の夜がやってきた。横浜駅6番線ホームから1号車に乗車した。B寝台というと、私は4席一セットの寝台を思い浮かべていたが、実際には東海道線のグリーン車のような2階建て車両で、右側と左側に個室が、進行方向に平行に並んでいた。長男は1階2番、私は2階28番と離れていた。突然発生した台風8号が接近しており、運休の可能性さえあったが、その日の『サンライズ』は幸い定刻通り運転していた。しかし、2階屋根の窓には時折激しい雨が打ち付け（前ページ画像参照）、1～2時間ごとに目が覚めた。それでも岡山切り離しだけは必ず見ようと思っていた。そして6:25、岡山に着いた。私は到着前に7号車へ移動し、到着後にホームに出ると7号車と8号車の間には既に人だかりができていた。私はスマートフォンで切り離しの一部始終を動画におさめたが、サンライズ瀬戸の方はすぐに出発するため、そそくさと車内へ戻った。岡山駅を出発したサンライズ瀬戸は瀬戸大橋を渡って四国に入り、定刻通り7:28に高松へ着いた。

高松駅近くのうどん屋で長男とともに朝食として讃岐うどんを食べながら、夜のうちに横になって眠りながら移動できる寝台列車のありがたみを感じた。定期的に運転している寝台列車がサンライズだけとなった令和の時代は、昭和・平成に比べて便利なのだが、反面さみしい時代だなと思った。

ちなみにタイトルの『てんぷら☆サンライズ』は、谷山浩子が1982年にリリースした楽曲『てんぷら☆さんらいず』から引用している。



昨年度鉄研の顧問だった小西教諭はダンス同好会の専任顧問に戻り、今年度から本校に着任した佐藤怜教諭が鉄研の顧問に加わった。前節で述べた『サンライズ』のチケットが取れた時、それまでの5度にわたる挑戦について佐藤教諭に話すと、「サンライズのチケットは『えきねっと』でも取れますよ」と教えてくれた。えきねっとで取れても感動を分かち合ってくれる人はいない。昭和生まれの私としては、みどりの窓口のMARS（マルス）に勝る発券方法は無いと信じているが、一方で豊富な鉄道知識を持っていると直感し

た。夏旅行案のプレゼンテーションをした生徒に「(北陸新幹線の) かがやきは全車指定席のはず」と冷静に指摘するなど、とても頼もしく感じた。

野澤技術職(のざりん)も還暦を迎え、もう1人の顧問である大塚教諭は生徒会と映画研究部の顧問を兼ねている。今後は佐藤教諭に鉄研を任せていきたいと考えている。



現在の高校3年生は高校進学と同時に新型コロナウイルスの感染が拡大したため、高校の3年間は部活動が思うようにできなかった。高2の晩秋、11月に1日限りの非公開高学祭が終わり、引退してからも、更には高3に進級してからも、やり残したことがあるのか、彼らは鉄研に顔を出し続けた。

現高3部員は中学一年時には13名が在籍していたが、そのほとんどが高3まで活動してくれた。4泊5日の春旅行に出かけたのは中一と中二の2回だけだった。中一の四国では自由行動で引率した部員のほぼ全員が忘れ物など、必ず何かやらかしてくれた。中二の時は春旅行に参加するために2月下旬に入部し、4月早々に退部した者もいた。

部長は人格者で、後輩からは慕われていた。部長もその期待に応えようと、目を赤くしながら頑張っていた。そして、副部長も部長の右腕として尽力してくれた。模型班の現高3部員は2名しかおらず、班長は指名補習や成績認定課題と格闘していたため、会計のもう1名が後輩の面倒を見ていた。鉄道模型コンテストが初めて11月に、しかもオンラインでの開催となり、第1回から続けていた出展が途絶えるかと思われたが、何とか作品を完成させ、しかも作品動画まで制作してくれた。5月のゴールデンウィーク最終日の翌朝にサンライズで東京駅へ戻ってくる計画で個人旅行をしたが、乗車したサンライズが大幅に遅延し、連休明け初日の昼頃に登校してきた猛者もいた。鉄道写真に魅せられ、将来の進路として写真学科を志望する者もいた。活動曜日が重ならないために、6年間卓球部との両立を成し遂げた部員がいた。また、中学時代はバレーボール部に所属し、引退後に鉄研へ参加した者がいた。そして、百周年記念館にレガシーとして放置されていた実物運転台の再活用に挑み続けた者もいた。

中学の3年間は毎年体験できたリアルな高学祭が、高校では経験できなかったが、それは入学前には予想していなかった事態であろう。この原稿執筆時点では最後の実施となっている中三の時の西日本探訪で、最終日に訪れる予定だった首里城がその当日に炎上したのは皆鮮明に記憶しているはずである。高2の海外学校交流ではオーストラリアに渡航できず、代替学習で予定されていた北海道にも行けず、関西への1泊2日の研修となってしまった。そういえば中三の春休みに、鉄研では北海道に旅行するはずだった。今後、大学生そして社会人になってからどんな予期せぬ出来事に直面しても、きっと君達なら動じることもなく、冷静に対応できるものと確信している。

旅と、私の半生

佐藤 怜

私は、今年から旅行・鉄道研究部の顧問になった。「鉄道研究部」という名前で活動している学校も多いはずだが、「旅行」の二文字が付いている。私と「旅行」は、切っても切れない縁のようだと思った。自己紹介にかえて、私の旅行遍歴を綴りたいと思う。

私の母は旅行が好きで、幼いころから旅行に行くことが多かった。長期休みには必ずと言っていいほど、どこかに行ったり、どこかに連れて行かれたりした。今も昔もだが、美術や芸術に全く興味のない私は、旅先で美術館や宝物庫に連れて行かれるたび、飽きてすぐ外に出てしまった記憶がある。

とはいえ、そういう家庭に育ったこともあるのか、旅行やそのときに乗る鉄道が好きになったのだろう。大学に入り、私は旅行のサークルに入った。旅行のサークルとは何かと言われると困るが、年に2~3回泊りがけの旅行に行ったり、休日や授業後に東京周辺の観光地を巡ったりするサークルである。このサークルが、かつて最長片道切符を最初に旅したサークルであると知ったのは、しばらく後の話である。

大学生という時期もあいまって、このころから、仲間うちで行くグループ旅行が多くなった。グループ旅行は、自分たちで行く場所を相談する楽しみもあり、また一方で想定していなかったようなトラブルがたくさん起こる。トラブルが起きても、それが笑いのネタになってしまうくらいには、楽しいものである。お金がない。でも体力と時間はある。往復夜行バス、しかも4列シートで0泊3日の京都旅行をしたこともあった。そんな旅行が心から楽しめるのはこのときだけだったと思う。

よく「大学生」とひとくくりにされるが、実際にこういう大学生活は1年生や2年生くらいのものである。文系であれば3年生からは就職活動が始まり、理系でも3年生あたりで研究室に配属され、忙しくなっていく。文系で大学院に行った私は、ひとり時間をもてあましていたのかもしれない。アルバイトで貯めたお金もそれなりにあって、このあとは一人旅に没頭することになる。

一人旅はまたそれはそれで楽しいものだった。自分の体力と時間とお金が許す限り、自由に行程を組むことができる。というか、行程を組むことそのものが、一人旅の楽しさだ

ったと言っても過言ではない。調整して日程を空け、好きなように行程を詰め込み、10時打ちからパックスツアーまで、様々な手段で切符や宿をできる限り安く用意する。一から十まで自分でやらなければいけないが、自分でやるのが楽しい。

そんな頃に出会ったのが、乗りつぶしという趣味である。今も続けているのだが、行程を組むのが楽しい人間にとって、これほど合う趣味はなかったし、可能な乗り継ぎを見つけては実行に移すのも、楽しいものである。おかげで日本中様々な場所に行くことができるし、また行きたいという場所もどんどん溜まっていく。

家族旅行・グループ旅行・一人旅と、年齢を重ねるなかで様々な旅行を経験してきたが、どの形態の旅行も、それぞれの良さがあり、その年齢や状況だからこそ楽しめるものもあるのだろうと思う。まだ人生道半ばどころではなく、3分の1かといったところだが、様々な旅に出会い、また違う旅の側面を楽しみたいと思っている。

翻って、交通機関としての鉄道は、一部ではその役目を別の手段に譲りつつあることもまた事実だ。鉄道趣味の人間にとっては悲しいことだが、今この瞬間にしか見ることでできないものがある。磐越西線や米坂線の被災は記憶に新しいし、今後被災した路線が復旧されないまま廃線となる可能性もあるのだろう。

今できる旅行もいつかはできなくなり、今見られる鉄道もいつかは見られなくなる。そんな感覚を持って、みなさんには旅行趣味・鉄道趣味を存分に楽しんでほしいと切に願う。



乗りつぶしの経過を最後に記しておくこととしたい。

JR 乗車キロ : 16273.4km (83.62%)

民鉄乗車キロ : 5601.8km (71.53%)

(2022年8月22日時点)

終電と終点と私 大塚健臣

苦い記憶を残す路線や駅がある。全て、成人後に最終電車（に限定しないが）で寝過ごして着いた駅の思い出だ。（前回投稿とややだぶります。記憶があやふやな点をご容赦ください）

＊東海道線大磯駅…実家（京浜東北港南台駅）から通勤していた頃、スキー学校の引率があった。当時の移動はバスで長野を往復、クリスマスイブ前夜？に終わる日程だった（はず）。当然帰路は雪とレジャー客の影響で大渋滞が発生、東京の解散が夜 22 時近くになった。一段落して品川駅から東海道線下りに乗り込んだ。満員の車内で、古い車両に多かったボックス席に座れたところまではラッキーだった…気が緩んだ。座席足下にある暖房の温風が普段は高温に感じるのに、その日は心地よい眠りを誘ってきた。気づくとそこは大磯駅。慌てて下車し、歴史を感じる駅舎の前にあるロータリーでタクシーを待つことになった。せっかく暖まっていた足もすっかり冷え切ったのだった。いずれの乗り過ごしでも言えることだが、このような失敗は、そこまでの追加料金やそこから自宅までの交通費等が実際の負担として発生するし、失敗した挫折感も半端なく、後々まで自分の心に残るものとなる。「乗り過ごし」を甘く見てはいけない。

＊JR 山手線池袋駅…私が乗ったのは東京駅から。まだ夜も 21 時台だった。当時住んでいた元住吉に帰るはずだった。あまり慣れていない山手線車内なのに、うとうとしてしまい…。二三度目覚めてはいる…。ただ、ぼーっとしながら「大崎」「品川」の文字を見て、乗り継ぎ駅の目黒はまだ…と安心して目を閉じてしまった。おそらく 2 周はしたのだろうか。

＊総武線快速成田駅…鎌倉に出かけた時のこと。夕食を済ませ、帰宅するため乗車した総武線快速が鎌倉駅を出たのはちょうど夜 20 時あたりだったと思う。ここでもうとうとし…気づくとそこは成田駅。もう 23 時近く、東京まで戻ってもそこから先は電車が無いという状況だった。「千葉は奥が深い…」上り電車を待つ駅のホームから同僚の先輩にメールで送った一言である。先輩は偶然にも総武線沿線に住んでいた方だった。私は途中下車し車で送っていただくという幸運を得た。今でもその親切な先輩に深く感謝している。この半年後、勉強合宿が潮来で実施された。私は潮来までの往路に JR を利用した。当時発行の『停車場』で「我孫子駅のでかい唐揚げのそばに注目」という記事が気になっていたため、この機会に堪能しようと思ったからである。食べ終えて潮来に向かう途中成田駅を通過したが、乗り過ごした記憶が鮮明に蘇ってきたのだった。東川口→潮来という千葉横断のコースも結構時間のかかるものであった。あらためて「千葉は奥が深い」と再認識したのであった。

＊東武伊勢崎線館林駅・春日部・北越谷…浅草で夕食をとることがしばしばある。他の路線で帰った方が堅実な方法だと分かっているが、夜の小旅行をする気分で私は必ずといっていいほど東武線浅草駅を帰路に選択してしまうのだった。浅草駅から新越谷駅で下車→JR 武蔵野線南越谷乗り換え→JR 東川口駅で帰ろうとしたが…うとうとした結果、慌てて折り返したケースが何回もある。春日部駅までの乗り過ごしは一度。まだ 23 時台だったので上り電車があり、これ以上の被害は無かった。北越谷駅の場合は複数回経験した。当駅・越谷駅・新越谷駅のホームはいずれも「同じ風景ではないか」を思えるほど似ていたし、「…越谷駅」という駅名の表示

板も慌てて降車する際は同じ駅名に見えてしまい、私を混乱させた。この三駅間を往復した記憶は何回も経験した…。東武浅草駅から「普通に乗車」できる下り電車は夜 22 時以降の行き先は北千住 or 春日部 or 館林となり、下手をすると「埼玉越え」するという、絶対に寝過ごしてはいけない路線の一つといえる。この路線での失敗直後はいつも「東武浅草駅を甘く見ていた私が悪かった」と深く反省させられる。

*追伸として…利用する南北線+埼玉高速鉄道の岩槻駅延伸計画に前回触れたが、最近の報道で「白金高輪駅から品川駅までの延伸」が大きく取り上げられた。この延伸のほうが先に完成するようなので、「始発駅から座って帰る」恩恵がなくなるのかと憂慮する今日この頃である。

のざりんより6

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。

215系 昨年の停車場の続き

2022年2月に模型が発売になり、すぐに購入してしまいました。(本当は予約していましたが) 約束どおり全座席に人形を入れ、室内灯を入れてみました。



↑ 先頭車の様子です。近距離の撮影のためピントが合っていないところがあります。



↑ 中間車の室内を暗くして撮影してみました。



全車両を掲載するとページがなくなってしまうので、一部の紹介とします。

2階建車両の1階の部分は、改良の余地があります。合計で、1,000位の人形を配置したため手間はかかりましたが見応えはあります。

タブレット導入で5キロ痩せた！

中一から高1の4学年にかけて教育活動で使用するタブレットをご家庭で購入してもらいました。

タブレット導入で業者とのやりとりや、トラブルの対応のため5キロ痩せ（5キロ痩せれました。（委員長のS先生はもっと大変だったはず）

ここで記載するのは生徒の皆さんにタブレットの使い方を考えて欲しいからです。ストレートにいいです。

保護者に新たに金銭的負担をかけてしまったこと

皆さんが教材として有効に使用して欲しい。インターネットが普及した現在いろいろなことができます。YouTubeなども見たいと思うでしょう。しかし、タブレットを上手に使わないと犯罪にも加担してしまいます。もちろん YouTube を閲覧するだけでは犯罪にはなりません。ただ、せつかく購入してもらったものを上手に使用して欲しい。そして、私もタブレットが欲しい！私が中学生だったら、興味あることを、Wikipediaなどで検索し、そこに興味あることがあったら、次々に閲覧するということをしてみたい。

ゲームなど、その場では楽しいことがあります。それは我慢します。（社会人になったらゲームなどは簡単に買えますよ。）中学、高校生時代は、いろいろな知識を手に入れたり、自分で新しいことを考えたりして欲しいと思います。

越中島のホキ 800 について

私は新小岩駅を利用しているためか、レール輸送のチキ、ロンチキなどを牽引している列車を時々見かけていました。レール輸送に使われていた、チキが廃車になり、ホキ 800 も廃車が決定しているそうです。最近、私学事業団総合運動場付近に行ったときに線路側にホキ 800 が見られました。

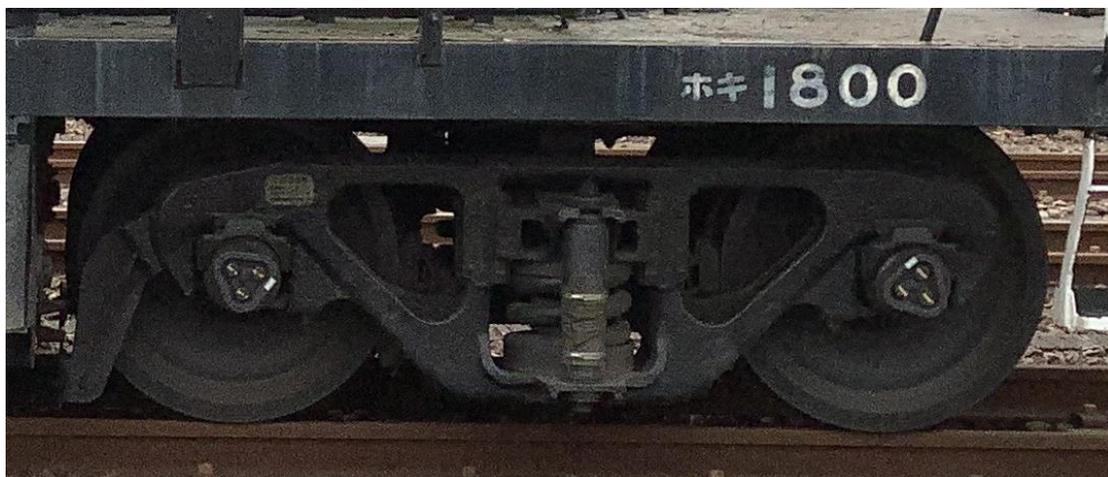
ホームから黒いホキ 800 を目にするのが当たりでしたが、これからは見られなくなるそうです。なんとか模型で表現したいと思っていましたが、9月にホキ 800 のセットが発売になります。越中島のホキ 800 のうち 11 両が「TR225」、5 両が「TR41C」となっているので、2セット用意して、5両の台車を「TR41C」に交換してイメージを模型に残そうと考えています。来年の停車場に記載する予定です。



先日、撮影に行ったところ以前 16 両あったホキ 800 が 8 両になっていてびっくりしました。



ホキ 1636 TR41C 台車



ホキ 1800 TR225 台車

ロンチキについて

ロンチキとはロングレール輸送専用貨車（長物車）の略称で、線路で使用するロングレールを運搬する車両です。



ロンチキ 2019.7.23



キヤ E195系 2022.8.24

ロングレール輸送用として使用されていた JR 東日本のロンチキが廃車になってしまいました。以前は、新小岩駅で、DE が牽引していた車両を見ることができましたが、現在は見られません。代わりに、E195 系気動車が配置されたようです。先日、新小岩駅から見ることができました。

鉄研旅行について

コロナが落ち着いてきて、とりあえず日帰り旅行は実施できるようになりました。

ここで、「鉄研旅行」について記載したのは、旅行を実施するに当たってある先生の尽力があって実施できるということを理解して欲しいと思ったからです。そのある先生は鉄研顧問の「M先生」です。皆さんは知らないと思いますが、切符や宿の手配は旅行会社が関わっていません。つまり先生が手配しているということです。具体的には、発売日に現金を用意し、全員分の切符の購入のため、みどりの窓口に並んだり、ホテルなどは、ひとりひとり申し込んでいるのです。特に、レアな指定券は発売枚数が少ないので、旅行参加者全員分を獲得するのは大変です。

このように鉄研旅行に関してもいろいろ人の尽力により開催でき、それらお世話になっている人に感謝する気持ちを持ってください。もちろん、旅費を出してくださるご父兄にも感謝を！

■編集後記

皆さんこんにちは。

2022年度 停車場編纂委員長兼旅行・鉄道研究部部長の藤長です。

今年度の部誌『停車場』は、いかがでしたか。新型コロナウイルスの感染拡大が続く中で発行となりました。さらに私自身、停車場の記事を執筆したことがなかったので、記事の管理や校閲で非常に苦労しました。

さて、個人的な話になりますが、私は中学受験時代、高輪のオープンキャンパスや高学祭に何度か足を運んでいました。そして、毎回、飽きることなく鉄研へ向かいました。そこで出会った鉄道運転シミュレーターやジオラマのクオリティーに感動し、中学受験での目標を高輪の鉄研に入ることになりました。その後、努力の甲斐があり、2018年4月に晴れて高輪中学校に入学することが出来ました。そこで鉄研の仲間たちに出会い、オープンキャンパスや貸切列車の運行、鉄研旅行などのかけがえのない体験をすることが出来、鉄研以外でも大切な仲間たちと共に体育祭や修学旅行、高学祭などの行事を乗り越えることが出来ました。楽しいことだけではなく、多くのトラブルにも見舞われましたが、高輪生活の全てが私にとっての一生の思い出です。

今年1月、私は部長に就任しました。しかし、昨年の高学祭が新型コロナウイルスの感染拡大による影響で延期されたのを受け、部長選挙が遅れてしまい、私の任期も例年より短くなってしまいました。ですが、短い任期ながら非常に充実した部長生活を送ることが出来ました。中学受験時代からの夢であった高輪の鉄研に入ることが出来、部長として職務を全う出来たことを誇りに思います。これまで至らぬ点多々あったかと思いますが、私なりに全力を尽くしたつもりです。

最後になりますが、表紙の印刷をして頂いた東京カラー印刷様、製本をして頂いた有限会社PSP様、そしてこの9ヶ月間、支えて下さった部員、OBの方々、顧問の先生方にこの場を借りて感謝申し上げます。

鉄研と『停車場』の今後の更なる発展を祈り、この辺で筆を置きたいと思います。今後とも高輪学園 旅行・鉄道研究部を宜しくお願い致します。

皆さん、今まで本当にありがとうございました。

2022年9月
高校2年 藤長 大宙