鉄研部員共同編集、見やすい２色刷り。

停車場

駅の旅行センター・みどりの窓口でも使ってほしいです。

平成10年創刊　令和6年9月28・29日発行（毎年1回発行）第27巻第1号通巻28号

2024
9

定価（税込）0円

➢ 今年度の貸し切り列車旅！
錦川鉄道 / 上田電鉄

➢ 鉄研部員がお送りする鉄道の世界
—鉄研旅行記・個人旅行記・研究発表・座談会

- 個人旅行記　「三重県探訪記」「東急線 サイコロの旅」「山陰・北陸横断旅行」
- 研究発表　「魅惑の鉄道 鹿島臨港線」「大規模イベントと地方交通の在り方」「EF65のすゝめ」

目次～Contents～

鉄研旅行記

P.4	2024 年　春旅行記	高２	高木 俊輔
P.17	東急 1000 系を貸切＆撮影会でとことん味わう夏休み	高１	妹尾 律

研究発表

P.22	魅惑の鉄道　鹿島臨港線	高１	海老澤・吉澤
P.49	大規模イベントと地方交通の在り方	高２	高木 俊輔
P.56	EF65 のすゝめ	高２	本折 駿
P.83	廃線跡のすすめ　～鹿島鉄道の廃線跡を踏破して～	高１	西谷 峻太朗
P.92	～首都圏の複々線・三複線～	中一	石黒 稜
P.106	SERIES E257　～定期から臨時まで～	高２	竹内 律登
P.121	東北新幹線	高２	水野 裕太

個人旅行記

P.129	三重県探訪記	高１	田中 駿
P.136	銚子小旅行談	高１	田中 駿
P.140	3/16　敦賀延伸一番列車より	中一	諸石 光郎
P.149	東急スタンプラリーは子供向けじゃない！！	高１	佐藤 晴斗
P.160	東急線五反田→渋谷　サイコロの旅	中一	藤巻・大竹
P.168	山陰・北陸横断旅行	中二	新名 銀太

寄稿

P.182	キソザダ！(基礎から学ぶ座談会)2024	高２	有志
P.190	さよならトロリーバス＆ガルベ	顧問	松崎 武志
P.192	2024 年、みどりの窓口縮小に思う	顧問	佐藤 怜
P.194	「50 音順で駅にまつわる一言述べてみる」	顧問	大塚 健臣
P.198	部活紹介・コラム	高２	磯部 泰佑
P.205	編集後記	停車場編纂委員会	

前書き

皆さんこんにちは。部長の高木です。

さて、今年もこの季節がやってきました。我々の中で「停車場」はもはや季語です(?)

今回は愉快な鉄研生の旅行記だけでなく、鉄道会社さんに取材協力していただいた記事なんかもあります。(正直羨ましい…)

今年も分厚めになってしまいましたがその分、より皆様に楽しんでいただける１冊に仕上がったと感じています。

ぜひ第６感まで働かせる勢いで、最後まで読んでいただけると幸いです。

2024 年 8 月　部長　高木 俊

お手軽なスマホ版
ここだけのディレクターズカットも！

デジタル
停車場
mobile

分厚くて読むの大変

出先で読みたい！

そんな方必見！！！
停車場はWEBでも公開中！

バックナンバーから最新版まで
詳しくは以下のリンクから！

https://takanawa-tekken.theblog.me/pages/5652422/teishaba

-2024 年　鉄研春旅行記-

櫻舞う　九州・中国満喫旅

旅行・鉄道研究部

写真提供:錦川鉄道株式会社

-intro-

皆さんこんにちは。部長の高木です。

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、部員企画による部活旅行を行っています。そのうち春旅行は年唯一の泊りがけ、4 泊 5 日で行います。

今回は 2024 年春に行った、九州・中国地方への旅行の模様を皆さんにお届けしたいと思います。ぜひ最後までご覧ください！

〈全体行程〉

Day1 3/30	東京 ： →(のぞみ号)→ 新大阪 ： → 〈自由行動〉 →神戸港フェリーのりば 18:00 神戸港フェリーのりば 20:00→(阪九フェリー)→〈船内泊〉
Day2 3/31	〈船内泊〉 →(阪九フェリー)→ 新門司港 8:30 →(送迎バス)→ 小倉駅 小倉駅 → 〈自由行動〉 → 博多 21:00 まで
Day3 4/1	終日自由行動 (7:00 - 21:00)
Day4 4/2	博多 8:15 →(のぞみ 12 号)→ 広島 9:17 → 〈自由行動〉 → 岩国 10:40 〈錦川鉄道　貸切・キハ 40 見学会〉 岩国 15:33 → 〈自由行動〉 → 岡山 21:00 まで
Day5 4/3	7:00 - 〈自由行動〉 - 18:00 岡山 18:20 →(のぞみ 50 号)→ 東京 21:45

-day1. 西へ-

3/30　6:40 東京駅に集まる。4 泊 5 日の長旅の始まりだ。
といいつつ、私は途中からの参加なので行程の紹介にとどめておこうと思う。
「部長がなぜ全行程参加しないんだ」という声が聞こえてきたが、それは...ごめん。
ということでダイジェストでお送りしよう。

東京　7:01 →(東海道線普通)→ 熱海 8:59
熱海 →<自由行動>→ 神戸港フェリーターミナル 18:40

熱海からは自由行動で神戸まで。
様々な選択肢があるこの移動を自分でプロデュースしてほしい、という願いを込めて、とても長い距離だが自由行動とした。
新幹線課金をして一気に移動したり、18 きっぷでゆっくり行ったり、近鉄を使ったり、皆それぞれのルートで楽しんでくれたようだ。

阪九フェリー(ここで参戦)
<神戸港 20:00→新門司港翌 8:30>
連絡バスで神戸港は阪九フェリー乗り場に降り立つ。
待合室に入ると、意外にも家族連れや若い人たちなどでにぎわっていた。春休みということもあってだろうか。
しばらくして 19 時近くなったころ、乗船開始の合図がかかった。
初めて乗る阪九フェリーへの期待に胸を膨らませながら、ボーディングブリッジを歩く。
実際に乗ってみると、とても船の上とは思えないほど豪華な空間だった。
レストランで軽く夕食を済ませ、出航の様子を甲板に見に行く。
20:00、オレンジの灯りを遠くに揺らすコンビナートを眺めながら、汽笛とともに出航する。意外とスピードが乗っている。

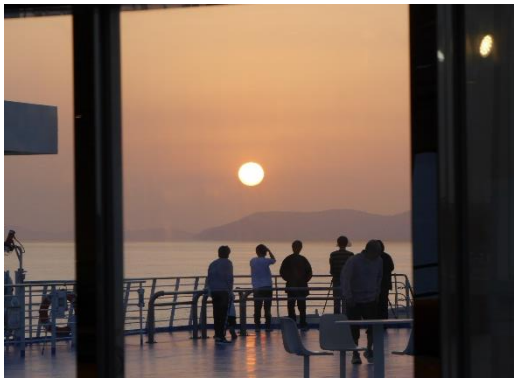
▲様々な種類があった。筆者は(~~タルタルチキンッ~~)チキン南蛮。

▲オレンジに光る魚崎の工場群

甲板は寒いので中に戻ってきた。テレビで世界ふしぎ発見の最終回が放送されている。
なんとなくテレビを眺めていると、ほどなくして明石海峡大橋が近づいてきた。
大きな橋をくぐるとあって甲板には多くの人が出ている。
後になって考えるとたいした事ないのだが、橋を下から見るという珍しい経験を目の前にしてみると圧倒された。
夜も更けてきたので、今度は風呂に入ってみる。大浴場は船の中とは思えないくらいしっかりしている。さらには露天風呂まであるじゃないか。
熱めのお湯と吹き込んでくる冷たい風のコントラストが気持ちいい。
さっぱりした後は、数人を集めてトランプをした。こういうのも鉄研旅行の醍醐味だ。

-day2. 九州上陸！-

朝５時半、かけておいたアラームで目が覚める。寝ぼけ眼でカメラを取り出し甲板へ向かう。
するとそこには神秘的な景色が広がっていた。日が昇るとともにオレンジに染まっていく空、輝きを増していく瀬戸内海。「一生このまま」なんて思ってしまうほど綺麗だった。



▲ほかの部員も甲板に出て写真を撮っていた

▲朝焼けとファンネル(XR RIKENON 50mm f2 / Kodak ColorPlus200)

あっという間に新門司に到着する。奈良時代の大極殿を模したターミナルビルを横目にシャトルバスに乗り込む。目を閉じると次の瞬間小倉の駅に着いていた。

自由行動<小倉→博多>

小倉で解散した後は、博多のホテルまで終日自由行動だ。
例として１つご紹介したいと思う。

-ぶちょーの西鉄ふたり旅-

小倉 9:43 →(こだま 835 号)→ 博多 10:00

小倉で合流したＩ氏とともに新幹線で福岡へ向かう。乗車したのは 500 系での運行だった。初めての 500 系を楽しむ暇もなく、20 分足らずで博多へ到着した。

西鉄に乗るため、地下鉄に乗って天神へ移動する。

~~ただいまー！天神天神天神～と口に出してしまいそうなのを抑えながら~~、天神の駅に到着。

西鉄福岡駅の改札をくぐり、ここから西鉄旅が始まった。

西鉄福岡 11:00 →(天神大牟田線特急)→西鉄二日市→(大宰府線普通)→大宰府 11:30

二日市までの特急は観光列車「旅人」の車両が充当されており、ちょっと気分もアゲ気味で大宰府の駅に着いた。

駅を出てまっすぐに仮殿に向かい参拝する。現在、太宰府天満宮の本殿は工事中らしく、「仮殿」というものが建てられている。

これもまた、屋根の上に緑があってとても興味深い建築だ。

神様に春の模試の結果を祈った後は、参道のグルメを楽しむ。

色々見て回ったが、やっぱり外せないのが梅ヶ枝餅。

できたて熱々の餅はやはりおいしかった。

（ちなみにここで別の部員に遭遇した。部員にとっても人気スポットだったようだ。）

そうこうしているとお昼時になってきたので、お昼を食べに移動したいと思う。

大宰府 12:50 →(大宰府線普通)→ 西鉄二日市 12:56

西鉄二日市 13:16 →(天神大牟田線特急)→ 西鉄久留米 13:32

ここで楽しみにしていた昼食タイムだ。駅徒歩５分のラーメン屋「麺志」に行く。

少し並んで店内に入ると、明るい接客で出迎えてくれた。

オーソドックスな久留米ラーメンなるものを頼んだらとてもおいしく、大満足で店を出た。

腹を満たした後は、散歩がてら久留米市中央公園へ向かう。途中の五穀神社というところでは桜も咲いていた。

公園に行ってみると、広い芝生も広がっていて、市民

憩いの場となっているようだった。
子供たちが走り回っているのを見て穏やかな気持ちになったところで、駅に向かう。

西鉄久留米 15:24 →(天神大牟田線特急)→ 西鉄福岡 15:56
クロスシートを期待している我々の前にやってきたのは、オールロングの 9000 形。少し落胆したものの、さすがの西鉄特急は 30 分で福岡に着いてしまった。
ホテルにチェックインして休憩した後は、別の友人と合流し焼き鳥を楽しんでこの日は終わった。

(参考:Youtube 櫻坂チャンネル「【Vlog 巡り】ゆーづの西鉄ひとり旅【福岡】」)

2 泊目、3 泊目とお世話になるのは、アパホテル<博多駅筑紫口>CENTRAL 。
まぁ普通の「アパホテル」といった感じだった。

-day3.　1 日自由行動-

福岡で迎える 3 日目の朝、部員たちは各々自由行動をする。朝早く起きて出かける者もいれば、ゆっくり起きて出かける者もいる。
そんな部員たちの自由行動はそれぞれ興味深いのだが、軽く 2 つほど紹介して終わろうと思う。

-今日はいい日になりそうかもめ。長崎市内満喫旅-
博多 8:54 →(特急リレーかもめ/かもめ 13 号)→ 長崎 10:32
博多駅のホームに上がるとすでに列車が入っていた。車両はシックなカラーが映える 787 系だ。定刻、車掌からの合図をピストル代わりに博多駅を飛び出す。
鹿児島本線と長崎本線を駆け下り、かつてのかもめは武雄温泉で N700S にバトンを渡した。
ここからは新幹線の魅せ所。新進気鋭の若造は、各駅に停まりながらも 30 分で長崎まで駆け抜けた。
とりあえず長崎市電の 1 日乗車券を購入した。
まずは原爆資料館へ向かう。日本人として 1 度は行っておかなければならない。

▲対面乗り換え、すごく便利。

▲原爆資料館の入り口

広島とは違い、キリスト教施設に関する展示もあった。
そして戦争、原爆の生々しい歴史に触れて、言葉を失ってしまった。今平和に過ごせていることがどんなに大切なことなのかを実感し、施設を出た。

▲ただの浮き輪も様になる

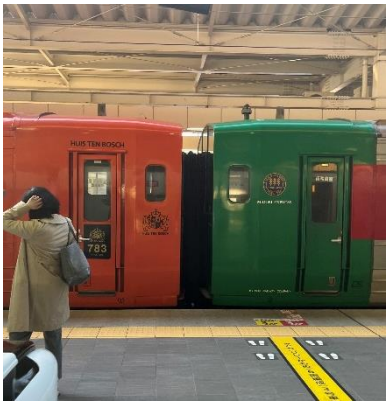
時間もお昼時だったので「出島ワーフ」へ向かう。
日蘭交流 400 周年を記念して 2000 年に建てられた複合商業施設だ。いくつかレストランも入っている。
テラス席が気持ちよさそうなお店でタコライスを食べた。海風に吹かれながら食べるご飯は美味しかった。

腹も満たされ次の目的地へ向かう。
向かった先は「オランダ坂」。西洋建築が並び、雰囲気ある通りとなっている。
元々ロシアの領事館だった建物などいくつか見学することもできた。

▲様々な車両が走る長崎市電

そのまま歩いていくと大浦天主堂が近づいてくる。
中に入ると綺麗な装飾に圧倒される。さらに隣の建物にはキリスト教の歴史についての展示もあった。
ゆっくり見ていたら残り時間が少ない。市電で長崎駅まで急ぐ。
長崎駅ではお土産を買ってから新幹線に乗り込んだ。

長崎 17:13 →(かもめ 88 号/特急みどり 48 号)→ 博多 18:49



行きと同じく武雄温泉で乗り換えると、こんどは 783 系ハウステンボス/みどりがやってきた。緑とオレンジ色の連結面がカラフルだ。車内は 787 系に比べると、「一昔前の特急」感が漂っていた。
気づくと、いつの間にか博多が近づいていた。

これにて長崎日帰り旅、終了。
明日も、いい日になりそうかもめ。

九州貨物撮影記

文:吉澤怜生

3 日目の自由行動では、ED76、EF81 牽引の貨物列車の撮影を行いました。

1. 九産大前駅～香椎駅

ここでは、4081 列車単機の EF81-403 と、1063 列車の ED76-1021 を撮影しました。
どちらも代走で、この機関車が入ったようです。

2. 水城駅～都府楼南駅(大宰府信号所)

ここでは、4083 列車の ED76-1015 を撮影しました。
2 両目、3 両目の貨車がコンテナを載せていなかったのが少し残念です。

3. 千早駅

ここでは、1091 列車単機の ED76-81 を撮影しました。
この車両は ED76 形機関車の最後の 0 番台であり、5 月末を最後に、運用を離脱してしまったため、撮影することができて本当に良かったです。
ちなみに旅行後、ついこの機関車の N ゲージをポチッてしまいました(;^_^)

4. 博多駅

ここでは、8056 列車の EF81-452 をラーメン屋と絡めて撮影しました。
この車両は、他の EF81 と比べ、前照灯が運転席より下についている少し変わった機関車です。

-day4. 錦川鉄道貸切＆見学会-

朝早く目を覚ます。朝食を調達し、推しが出ている情報番組を見つつ準備を進める。
いざ駅へ向かおう、そう思ったら衝撃の情報が耳に入る。隣の部屋から反応がないらしい。
~~(気持ちは大阪府警の勢いで)~~部屋をノックしながら電話を掛けていると、やっと扉があいた。何とか起こして駅に向かう。忘れ物をしたらしく一人が遅れてきたが、何とかホームに上がることができた。

山陽新幹線
〈博多 8:15 →(のぞみ 12 号)→広島 9:17〉
入線前にホームに上がる。今回の座席は 16 号車。我々の貸切状態になるかと思ったが、1 組家族連れがいた。気の毒に思いつつ広島まで 1 時間。
テレビ局を横目に旧太田川を渡り、広島の駅に入線する。
さすが中国地方の中心都市だけあって駅も大きい。

山陽本線
〈広島 → 〈自由行動〉 → 岩国〉
広島駅は 1 番のりばに行く。想像を超える～末期色の世界～なんて歌いたくなる入線メロディと共に 227 系が入線してくる。もう黄色のアイツはいないみたいだ。
広島からは岩国まで在来線だ。車内は観光客でごった返している。
列車が宮島口に着くと大半の乗客が降りた。そこからは平和だった。

錦川鉄道
〈岩国 11:10 →(増 527D)→ 錦町 12:17〉
岩国駅に着き、錦川鉄道のホームへ移動する。厳密にはここはまだ JR なので社員の方はいなかった。しばらくすると乗車予定の列車がやってくる。桜模様が可愛げなピンクの車両がやってきた。今回は繁忙期なのもあり乗務員さんの手配が難しい、ということで定期列車に増結して貸し切るという形で運行していただいた。

〈貸切車両 file〉
NT3000 形
・新潟トランシス製造
・2007 年から 2008 年にかけて 4 両が製造、運行開始
・4 両それぞれに異なるラッピング

沿線の景色に心躍らせていたらあっという間に錦川駅に到着。ここから延伸する計画があったらしく、線路がまだ伸びそうな形をしている。

駅舎に下りると営業の方が出迎えてくれた。
点呼を取ったらいよいよ車両見学会だ。
線路を回りこんで車庫へ向かう

すると目の前にキハ 40 がすでに停められていた。
社員さんに導かれて線路に入る。先ほどまで立っていたホームを反対から見るのは新鮮だ。
まずは撮影。普段なら絶対に撮れない構図でたくさん写真を撮ることができた。
その間に社員さんが説明もしてくれる。
この車両を購入するときの裏話なんかも聞かせてくれた。

また、車庫なだけあって使い終わったブレーキパッドも置かれていた。
半ば冗談で「持って帰るかい？(笑)」と言われたが、触ったら錆で手が大変なことになり諦めた。

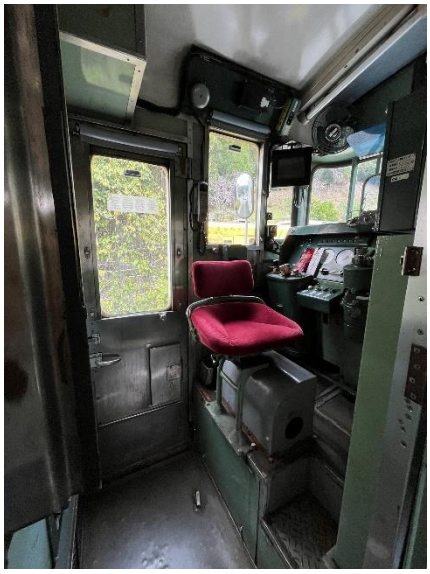
〈貸切車両 file〉

キハ 40-1009

・1987 年 4 月製造
・2017 年頃まで JR 東日本烏山線で活躍
・現在は車内を改装して観光列車として活躍。
　検査時などは定期列車としても走る。

今度は車内に乗車する。全員乗ったらエンジンをかけて扉を閉めてくれた。
ここからは車内見学会を楽しむ。JR マークや JNR マークの残る車内を隅々まで楽しむ。
窓の外には桜も咲いていて、ノスタルジーな雰囲気が漂っていた。
さらには質問コーナーなんかも設定してくださって、とても楽しませてくれた見学会だった。

楽しい時間も終わりに近づき車両を降りる。すると、ここで幕を回してくれた。
JR 時代の幕も入っており、普段絶対に見れない幕を出してくれてとても嬉しかった。
最後に集合写真を撮影して見学会は終了。駅舎に戻り、帰路の列車を待った。



<錦町 14:24 →(増 532D)→ 岩国 15:33>

時間まではお土産購入タイム。私も知人に教わった「れんこんせんべい」を買ってみた。
薄く甘いせんべいに塩味の豆が紛れていて、とても美味しかった。
さらには社員さんが、見学会の硬券の入場券に入鋏させてくれた。
後ろ髪をひかれつつホームに上がると、往路と同じ車両が待ち構えていた。

発車の時間も近づき、社員の皆さんも見送りに来てくださった。
扉が閉まりディーゼルエンジンがうなりを上げる。最後部からお世話になった社員の皆様と手を振りあい、名残惜しくも、錦町駅が遠ざかっていった。
今度はみんな疲れたのか寝ている人が多かった。
かく言う私もいつの間にか意識を手放していた。

〈自由行動〉

岩国→岡山

岩国からは自由行動だ。

~~一部部員の圧に負けて~~岡山に泊まることになってしまったので、だいぶ長距離の移動となる。

部員のみんなに「ちばけとったらおえんで」と思いつつ一旦解散となった。（ちばけとったらおえんで：岡山弁でふざけたら駄目だよの意）

真っ先に岡山に行って休む者もいれば、厳島を満喫した者など、皆それぞれ楽しんでくれたように思う。

この日の宿は、目の前を岡電が走る「岡山ワシントンホテルプラザ」。クラシックで一昔前といった雰囲気のホテルだった。

-day5. 岡山満喫、そして東京へ-

ついに最終日の朝、窓の外は雨が降っている。ここまでよく耐えたと思いつつも少し残念な気持ちだ。

朝食をとる前に、貴重品を持って岡山の駅に向かう。

行ってみると、9:05 発やくも 5 号がホームに停まっていた。

今日で引退の 381 系「スーパーやくも色」、平成の特急を感じさせる紫が基調のリバイバル塗装だ。

見たのは初めてだが、どこか懐かしい。

最後に見れてよかった。

2024 年 4 月 3 日撮影

フィルムで撮ったら令和とは思えない仕上がりになった

満足したところで朝ごはんを買いホテルへ戻る。

テレビをつけると「津波警報」の文字が...

どうやら台湾沖で大きな地震があったようだ。旅行に影響はなさそうでホッとしたが、沖縄と台湾の人々が心配だ。

と思わず書いてしまったが、今日も自由行動。

ここで別の部員の自由行動を紹介したいと思う。

Last381

文:吉澤怜生

5 日目の自由行動では、主に 381 系や、貨物列車の撮影を行いました。

1. 井倉駅～方谷駅(井倉鉄橋)

ここでは、3082 列車の EF64-1022 や、381 系を撮影しました。
伯備線貨物の EF64 も、じきに置き換わってしまうと考えられるため、撮影できて良かったです。

2. 方谷駅～備中川面駅

ここでも、国鉄色やくもなど 381 系を撮影しました。
雨も降り、中々大変な撮影でした。

3. 岡山駅

ここでは、スーパーやくもや、偶然来た瑞風を撮影しました。
1 年前に来た時と比べ、鉄道ファンが増えており、やはり最後の国鉄型特急車両の引退は影響力があるのだなと感じました。

東海道新幹線

岡山 18:20 →(のぞみ 50 号) 東京 21:33

18:00 に岡山駅に集合し、ついに東京へ向かう新幹線に乗る。
銀河鉄道 999 の接近チャイムが、4 泊 5 日の長旅も終わりが近いことを感じさせる。
やってきた列車に乗り込む。
岡山の景色がどんどん横に流れていくのが寂しい。ここから 3 時間のラストスパートが始まった。

夕食に買っておいた弁当を食べて窓を眺めていたら、いつの間にか瞼が閉じていた。
気が付くと新横浜が近づいていた。下車組と別れ東京へ。
自分にとって最初で最後の春旅行が幕を閉じようとしている。長旅の最後というのは、意外とあっけなく寂しいものだ。
見慣れたゲートウェイも過ぎ、東京へ着いた。後は改札を出て解散するだけ。

最後の最後まで何があるかわからないので気を張っていたが、なんとか無事に終わることができた。
東海道線ホームにはサンライズが止まっている。これから旅に出たくなってしまいそうだ。でもさすがに疲れたので家で寝よう。名残惜しい気持ちを押し殺して、家路についた。

文　：高木俊輔
協　力：吉澤怜生
写　真：高木俊輔 / 吉澤怜生 / 佐藤怜 / 本折駿
写真提供：錦川鉄道株式会社

2024年鉄研春旅行「櫻舞う　九州・中国満喫旅」
協力：錦川鉄道株式会社
企画：高木俊輔 / 本折駿（何とは言わないが元凶）

旅行・鉄道研究部の出展にお越しいただきありがとうございます。
部員の妹尾です。この記事では、今年の 8 月 6 日に行なった「夏旅行」の様子を、
発案者の私が写真を交えてご紹介いたします。最後まで読んでいただけると幸いです。

8 月 6 日　6:50　集合

集合場所は鉄研旅行おなじみの、東京駅丸の内北口です。
ここ東京駅 7:24 発のあさま 603 号に乗車します。車内で朝食をとる部員が多くいました。

9:01　上田到着、上田電鉄乗り場へ

無事に新幹線あさま号は上田駅に到着しました。上田電鉄の乗り場に移動し、9:21 発の定期列車に乗車し、途中の下之郷で下車します。

9:37　下之郷到着、撮影会開始

下之郷駅に到着しました。ここには上田電鉄の車庫があります。いよいよ車庫見学・撮影会が始まります。
上田電鉄の方から路線や車庫についての説明を受け、ひと通り回り終えたところで撮影に入ります。上田電鉄に譲渡後の 1000 系には東急多摩川線・池上線時代の行先表示幕が残っており、幕回しで「蒲田」や「雪が谷大塚」が表示された際には歓声があがりました。

以下、撮影会の画像が続きます、是非大きい画像でお楽しみください。

幕回しタイム　↓[試運転]

東急時代の幕が残る　↓[蒲田]

また、運転台に入れさせていただき、運転士目線を味わうことも出来ました。
↓1000 系の運転台。東急時代から大きな手は加えられていない。

↓マスコンを動かすために必要なマスコンキー。　持っているのは運転士さん。

2 時間にわたる撮影会を終え、ここからは先ほどまで撮影していた 1001 編成に乗車し上田に向かいます。貸切電車の運転士さんはなんと高輪 OB でした。
発車前に高輪の先生のお話をしたり、車内で高輪の校歌を歌って盛り上がりました。

12:00　貸切電車、発車

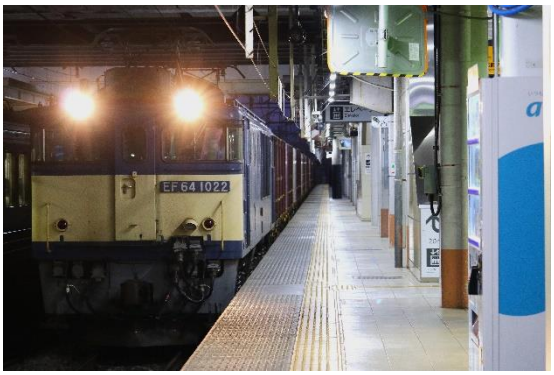
運転士さんの「高輪学園専用列車の、”快速 上田ゆき” 発車します。」のアナウンスの後、貸切電車は各駅に運転停車をしながら上田に向かいます。沿線では田んぼの緑が鮮やかでした。

12:17　上田到着、自由行動開始

楽しかった撮影会・貸切電車もここで終了です。上田電鉄の改札を出たら、長野まで 7 時間の自由行動が始まります。
私たちのグループは JR の長野総合車両センター(通称:NN)に向かい、解体目前の E217 系を見に行きました。

その後バスで長野駅まで戻り、長野駅前でバスの撮影を楽しみました。

その後、集合時間まで時間があったので、長野駅のホームでしばらく撮影をしていました。特に時間を調べていなかった EF64 の貨物列車が来たときはびっくりしました。



19:30　長野集合

長かった自由行動を終え、部員全員が長野駅新幹線改札前に集合します。
私は新幹線の中で食べる食料を調達して、集合場所に向かいました。
新幹線の改札を抜け、乗車する新幹線をしばし待ちます。

21:20　東京到着、解散

19:56 に長野を出発した新幹線かがやき号は、1 時間半足らずで東京に到着しました。
ここから流れ解散し、各自家路につきました。

おわりに

鉄研旅行で過去何度も訪れている長野ですが、自由行動により毎回違った楽しみ方ができるところも一つの大きな魅力だと感じました。また上田電鉄で高輪 OB の運転士さんと出会うなど思いがけないことも多々あり、発案者の立場から見ても非常に楽しめた旅行だと思っています。

ここまでお読みいただきありがとうございました。この先の記事も是非お楽しみください。

魅惑の鉄道

鹿島臨港線

高校１年　海老澤 快羽・吉澤 怜生

まえがき

皆さんは鹿島臨港線という鉄道路線を知っていますか？鹿島臨港線は貨物専用の鉄道路線で日本各地にある臨海鉄道の一つです。なかでも鹿島臨港線はほかの臨海鉄道には無い特徴をもっているなど、人間の興味を引き立てるような路線です。この記事ではそんな鹿島臨港線の魅力を皆さんにご紹介します。途中、退屈な内容もあるかもしれませんが最後まで読んでいただけるとありがたいです。またこの記事を制作するにあたっては鹿島臨海鉄道様にご協力いただきました。重ねてお礼申し上げます。

路線紹介

鹿島臨港線は、鹿島サッカースタジアム駅を起点に神栖駅を経て奥野谷浜駅に至る総延長(営業キロ)19.2km の貨物鉄道です。臨海鉄道にしては珍しく高架橋やトンネル、立体交差もある特徴的な路線です。閉塞方式は鹿島サッカースタジアム～神栖間で特殊自動閉塞式(電子符号照査式)、神栖～奥野谷浜間ではスタフ閉塞式が採用されています。貨物列車が鹿島サッカースタジアム～神栖間で 4 往復/日、神栖～奥野谷浜間で 1 往復/日運転されているほか大洗鹿島線で運用される 6000 形気動車や 8000 形気動車の回送列車が鹿島サッカースタジアム～神栖間で 3 往復/日運転されています。

路線の歴史

鹿島臨港線は、鹿島臨海鉄道の本流とも言える鉄道路線で SDGs やトラックドライバー不足が叫ばれる昨今、その重要性はますます増しています。ここでは鹿島臨港線がどのような路線なのか建設の経緯などを開業まで遡って紹介します。

鹿島臨海鉄道の設立

昭和 30 年代に入り高度経済成長期が始まると、地域開発の一大拠点として鹿島臨海工業地帯の開発が開始されました。そこで物流を担うことを目的として、昭和 44 年 4 月 1 日に日本国有鉄道（以下「国鉄」）、茨城県、進出企業 20 社の共同出資によって鹿島臨海鉄道が設立され、鹿島臨港線の建設が進められていきました。茨城県は当初、国鉄鹿島線の貨物支線として鹿島臨港線を開業させることを希望していましたが、鹿島臨海工業地帯への企業進出の遅れや国鉄鹿島線の建設の遅れにより、実現に至りませんでした。

鹿島臨港線の開業

国鉄鹿島線の開業から 3 ヶ月が経った昭和 45 年 11 月 12 日、鹿島臨海鉄道は鹿島臨港線北鹿島(現鹿島サッカースタジアム)～奥野谷浜間の運輸営業を開始しました。当初は昭和 45 年 4 月の営業開始が予定されていましたが、用地買収に難航したため半年遅れて開業しました。初荷列車は、進出企業 6 社の製品を満載した 17 両の貨車が KRD 形機関車 2 両に牽引され、同日の午後 3 時 30 分に神栖駅を出発しました。同月 15 日午前 10 時には神栖駅で当時の運輸大臣や茨城県知事、神栖町長などが招かれ出発式が開催されました。また午後 12 時半からは茨城県立鹿島高校の体育館で来賓者 1000 人余りが招待され開業披露式が行われました。このように鹿島臨港線は多くの人に歓迎され第一歩を踏み出しました。

貨物輸送開始

華々しく開業した鹿島臨港線ですが、昭和 45 年度の運輸成績は営業開始の遅れなどが響き、当初の計画 201 千㌧を大幅に下回る発送 75 千㌧、到着 13 千㌧の合計 88 千㌧となりました。

昭和 46 年度は、輸送形態の改善などの努力が実り輸送量は順調に推移したものの、不況により荷主企業の生産調整や新たな企業の進出遅れなどのため、計画通りに出荷数が伸びませんでした。さらに 9 月の台風 25 号の被災後の復旧に時間を要したことも影響し、当初の計画 856 千㌧を大幅に下回る発送 357 千㌧、到着 74 千㌧の合計 431 千㌧となりました。

昭和 47 年度は、前期に引き続く不況により前年同期比 9%増の成績にとどまったため、当初の年度計画 550 千㌧から 500 千㌧に改定されました。その後不況は徐々に解消されたものの貨物輸送量は発送 411 千㌧、到着 74 千㌧の合計 485 千㌧にとどまりました。

昭和 48 年度は、石油危機による出荷減退や雪害による相当な輸送障害が発生したものの、発送 589 千㌧、到着 122 千㌧の合計 711 千㌧で対前年度比 147%と好転しました。

昭和 49 年度は、石油危機を契機とする不況により生産、流通の両面から急ブレーキがかかり貨物輸送量が大幅に減少しました。状況は時間を経るごとに悪化していき最終的に発送 509 千㌧、到着 125 千㌧の合計 634 千㌧となりました。またこの年には 2 度の貨物営業キロ程の改定が実施されたものの、それでも赤字から脱却することはできませんでした。

昭和 50 年度は、年度計画 700 千㌧と策定されていましたが、長引く不況により発送 539 千㌧、到着 124 千㌧の合計 663 千㌧となりました。

昭和 51 年度は、前年より多少改善し発送 664 千㌧、到着 94 千㌧の合計 758 千㌧となったのに加え、経費節減などが功を奏し、開業後初めて単年度赤字からの脱却に成功しました。

新東京国際空港航空燃料暫定輸送

昭和 52 年度より、鹿島臨港線では新東京国際空港（現成田国際空港。以下「成田空港」）への航空燃料の輸送を開始しました。これは成田空港から千葉港へ敷設するパイプラインの建設の遅れによる一時的なものでしたが、新東京国際空港公団や沿線自治体を巻き込む一大事業でした。奥野谷浜駅に接続する鹿島石油の専用線を介して臨港線を経由、その後成田駅へと運ばれていました。しかしこれは成田空港建設反対派の反感を買い、機関車焼き打ちや鹿島神宮駅付近の橋桁切断などの過激派によるゲリラ活動に苦しめられました。

これらの事態を重く見た沿線自治体は、当初は航空燃料輸送に反対していましたが、何度も行われた話し合いや航空燃料輸送期間中の鹿島臨港線の旅客営業を約束したことなどにより、航空燃料輸送を継続することができました。輸送は昭和 58 年に終了しましたが、これらの輸送は鹿島臨海鉄道の輸送量に大きく寄与しました。

・航空燃料輸送列車の車票・

※航空燃料の年度別輸送実績　　単位：両、ﾄﾝ

	昭和 52	昭和 53	昭和 54	昭和 55	昭和 56	昭和 57	昭和 58	計
車数	1, 865	41, 962	52, 869	55, 447	58, 149	59, 520	15, 588	285, 445
発送	938	20, 992	26, 434	27, 728	29, 098	29, 760	7, 766	142, 716
到着	927	20, 970	26, 435	27, 719	29, 096	29, 760	7, 822	142, 729
ﾄﾝ数	40, 251	901, 918	113, 5874	1, 192, 259	1, 251, 204	1, 279, 680	334, 218	6, 135, 404
発送	35, 644	797, 696	1, 004, 492	1, 053, 664	1, 105, 724	1, 130, 880	295, 108	5, 423, 208
到着	4, 607	104, 222	131, 382	138, 595	145, 480	148, 800	39, 110	712, 196

国鉄解体から現在まで

航空燃料輸送の終了した昭和 58 年から平成初期にかけては、国鉄の貨物営業縮小の影響を受けて貨物輸送量が不安定になりました。また国鉄の貨物ヤード縮小などに伴い、車扱貨物のコンテナ貨物への移行やトラック輸送化が進み、車扱貨物の取扱量が急激に減少しました。平成 21 年度をもって車扱貨物は消滅し、現在では全ての貨物がコンテナによって運ばれています。

専用線を介した貨物輸送

貨物駅と荷主の工場等を結ぶ線路を専用線と呼びます。かつては鹿島臨港線各駅にたくさんの専用線がありましたが、現在は奥野谷浜駅の ENEOS マテリアルの専用線のみです。ここではそんな専用線を紹介します。

神栖駅の専用線

開業時は鹿島臨海通運の専用線のみがありました。その後、昭和 48 年に全国農業協同組合連合会の専用線が敷設され神栖～宇都宮貨物ターミナル間の列車が運行を開始しました。昭和 49 年には昭和産業の専用線が敷設されましたが、これらは現在までに全て廃止されています。

※神栖駅の専用線一覧

設置時期	専用者	作業方法	作業キロ(km)
開業当初	鹿島臨海通運	社機	0.2
昭和 47 年追加	全国農協連	社機	1.5
昭和 49 年追加	昭和産業	移動機	1.8

知手駅の専用線

開業時は旭電化工業、鹿島ケミカル、鐘淵化学工業の 3 社の専用線がありました。その後、昭和 46 年にクラレの専用線、昭和 50 年には旭硝子の専用線が敷設されました。これらのうち旭硝子の専用線が最後まで使用され平成 12 年前後に廃止、知手駅の取扱貨物は消滅しました。平成 22 年に側線が撤去された後、平成 30 年 3 月 17 日に正式に廃止されました。

※知手駅の専用線一覧

設置時期	専用者	作業方法	作業キロ(km)
開業当初	旭電化工業	社機・移動機	0.6
	鹿島ケミカル	社機・移動機	0.5
	鐘淵化学工業	社機・移動機	0.8
昭和 46 年追加	クラレ	社機・移動機	0.4
昭和 50 年追加	旭硝子	社機・移動機	1.1

奥野谷浜駅の専用線

開業時は日本合成ゴム、三菱油化、信越化学工業、鹿島アンモニア、鹿島電解の5社の専用線がありました。その後、昭和47年に武田薬品工業の専用線が敷設されています。現在では日本合成ゴムの専用線として開業した現在のENEOSマテリアルの専用線のみが現存しています。三菱油化の専用線は平成23年まで三菱化学の専用線として存続し塩浜駅との間で輸送が行われていました。さらに遡り平成21年までは武田薬品工業の専用線が三井化学の専用線として存続しタンク車による輸送が行われていました。これが鹿島臨港線の最後の車扱貨物輸送でした。また鹿島石油の専用線もあったはずですが、資料が見当たらないため割愛します。

※奥野谷浜駅の専用線一覧

設置時期	専用者	作業方法	作業キロ(km)
開業当初	日本合成ゴム	社機・(移動機*)	0.9
	三菱油化	社機・移動機	1.6
	信越化学工業	社機・移動機	1.8
	鹿島アンモニア	社機・移動機	1.9
	鹿島電解	私有機	1.8
昭和47年追加	武田薬品工業	社機・移動機	1.6

＊昭和48年追加

ENEOSマテリアルの専用線

鹿島臨港線に残る最後の専用線がこの専用線です。奥野谷浜駅のENEOSマテリアルの専用線は路線の開業と同時に使用開始されました。専用線は一度休止状態になった後、平成2年に復活しました。平成3年度の専用線からの出荷量は合成ゴム18,000㌧、ラテックス8,300㌧の合計26,300㌧でした。総出荷量の44%が鉄道コンテナによって輸送されました。ラテックス輸送はタンク車の老朽化などの理由から平成9年に全てISOタンクコンテナによる道路輸送に切り替えられましたが、コキ200形式貨車が開発されたため再び一部が鉄道輸送に切り替えられました。2005年に鹿島工場でのラテックス生産が終了したためラテックス輸送はなくなりましたが現在でも専用線からの鉄道コンテナによる出荷が行われています。

専用線の荷役作業の様子　　（引用:『Monthly かもつ』1992 年 11 月号）

この頃はまだラテックス輸送にタンク車が使われている。

専用線を出発する貨物列車　　（引用：『Monthly かもつ』2002 年 9 月号）

ラテックス輸送はタンク車から ISO タンクコンテナへと変わっている。

貨物列車運行の現場

ここでは、神栖発鹿島サッカースタジアム行きの 92 列車の運行を例に、どのように鹿島臨港線の貨物列車が運行されているのかを紹介します。

列車編成

この日の 92 列車は、牽引機関車が KRD5 号機で 15 両の貨車という編成でした。貨車にはタンクコンテナと通常のコンテナが少し積載されている程度で、半分以上空いている状態でした。

・手前側の機関車がこの列車を牽引する KRD5 号機・

出発

出発の準備が整うと 92 列車は神栖駅 3 番線へ進入し出発まで待機します。

・3 番線で待機中の 92 列車・

定刻になると発車し渡り線を渡って本線へ合流します。

・渡り線を渡る 92 列車・

沿線風景

神栖駅を出発した 92 列車は、駅を出てすぐ左にカーブし鹿嶋市方面へ向かいます。しばらくは工場などのある地域を走行し少し進むと田園地帯に抜けます。

・田園地帯を走る列車・

さらに田園を進んでいくと鹿島臨港線唯一の高架区間を通ります。

・高架区間にさしかかる列車・

その先には、時には登り切れないこともあるという鹿島臨港線内最急勾配である 15‰の上り勾配が待ち構えます。ここで臨海部の神栖市から台地上の鹿嶋市まで一気に登ります。

・最急勾配の上り勾配に挑む列車・

列車はそのままを登り続け、トンネルを通ります。

・トンネルを通る列車・

その後しばらく住宅街を通り、もう一つのトンネルを通り抜けると、まもなく鹿島サッカースタジアム駅に到着です。5 番線に進入します。

・鹿島サッカースタジアム駅に進入する列車・

貨車の引き渡し

鹿島サッカースタジアム駅に到着すると、JR 貨物の機関車が待機しています。92 列車で牽引してきた貨車はこの機関車に引き渡します。

・貨車を切り離す・

・水戸方面へ引き上げた KRD5 号機・

次に 3 番線へ進入し、信号機の手前で停車し出発信号を待ちます。

・出発を待つ KRD5 号機・

単機で折り返し

92 列車は折り返しに牽引する貨車が無いため、単機で神栖駅へ引き返します。

・たくさんの渡り線を渡り鹿島臨港線神栖方面へ引き返す KRD5 号機・

神栖駅から登ってきた坂を軽い足取りで下っていきます。そして神栖駅に着くと 3 番線に進入し貨物列車の運行が終了します。

・神栖駅に到着する KRD5 号機

他に運行されている貨物列車

92 列車のように、神栖～鹿島サッカースタジアム間を走行する貨物列車の他に、神栖～奥野谷浜間を走行する貨物列車が平日に 1 往復運転されます。

・神栖～奥野谷浜間を走行する貨物列車・

車両紹介

ここでは、臨港線で働く貨物牽引車両と車庫のある神栖駅まで回送列車で乗り入れる旅客車両を紹介します。

貨物牽引車両

KRD 形

この車両は、鹿島臨海鉄道の開業当初から働く朱色のディーゼル機関車です。

KRD 形は国鉄 DD13 形を模してエンジンを高出力にして鹿島臨海鉄道が自社発注した車両です。1 号機から 5 号機までの計 5 両を製造しましたが、現在では昭和 54 年 1 月に製造した KRD5 号機のみ運用しており、4 号機が 5 号機の部品取りとして神栖駅構内に保管されています。

DD13 を模しているため鉄道ファンからも人気の高い車両です。

左図:奥が部品取りの 4 号機、手前が現役の 5 号機

中央図:鹿島サッカースタジアムでの試合開催日に特別仕様になった 5 号機

右図:田園風景を行く 5 号機、単機回送

下図:自社発注の車両のはずが真ん中に JNR マークが書かれている扇風機

KRD64 形

この車両は KRD 形の後継車両として導入された臨港線の主力機関車です。

ボディーカラーは、上からグレー、白、赤、青のカラーリングで、これは鹿島臨海鉄道社員の公募によるものです。

64-1 号機は平成 16 年 3 月に、64-2 号機は平成 22 年 3 月に製造したもので、KRD 形よりも排気量は小さくなっていますがエンジンはより高出力になっています。実際にエンジン音を聞いてみても KRD 形より格段に静かになっています。

車両重量がネーミングの由来となっています。

ちなみに 1 号機と 2 号機の違いはマスコンの刻みにあり、1 号機は 5 つ、2 号機では 7 つで、2 号機の方が運転しやすく改良が加えられています。

左図:神栖駅に停車中の 1 号機

右図:15 両の満載のコキ(貨車)を引く 2 号機

車号	竣工	概要
KRD1	昭和 45 年 9 月 16 日	平成 6 年 8 月 31 日 廃車
KRD2	昭和 45 年 9 月 16 日	昭和 58 年 10 月 18 日 廃車(仙台臨海へ売却)
KRD3	昭和 45 年 9 月 16 日	平成 19 年 3 月 31 日 廃車
KRD4	昭和 52 年 6 月 08 日	平成 23 年 3 月 31 日 廃車(現在、部品取り)
KRD5	昭和 54 年 1 月 26 日	令和 6 年現在 現役
KRD64-1	平成 16 年 3 月 06 日	令和 6 年現在 現役
KRD64-2	平成 22 年 3 月 20 日	令和 6 年現在 現役

旅客車両

1. 6000 形

大洗鹿島線開業に合わせて 1 次車 6 両が新造され、その後もメイン車両として導入し、6 次車まで計 19 両が製造されました。その後、老朽化や 8000 形の導入により令和 6 年 4 月現在では 7 両までに減りました。

ボディーカラーは赤に白のラインと窓付近には黒が塗装されています。

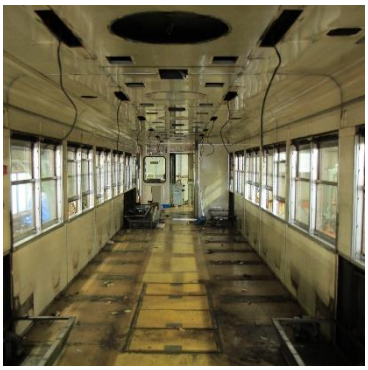
この車両は両運転台式の 20m 級気動車で、セミクロスシートが採用されています、更に今では珍しい手動でギアチェンジを行う手動変速機が使われています。

※

左図:現在、現役最後の 1 次車である 6006 の整備風景

右図:ギアチェンジを行うための変速ハンドル

右下図:整備のため座席などを取り外された 6006



2. 8000 形

6000 形の後継車両として、平成 27 に第 1 号車が新造されました。

全席ロングシート化により乗車定員が増え、ドアも 3 ドアのため乗降がスムーズになりました。

また、低騒音の新型エンジンや空気バネ式の台車により、乗り心地も向上しています。

※鹿島臨海鉄道株式会社 HP より

ボディーカラーは沿線に広がる鹿島灘の海と空をイメージしたブルーと、砂浜と大地をイメージしたブラウンのツートンカラーに地域に支えられ発展していく大洗鹿島線をイメージした赤色のラインが引かれています。
計画的に新型 8000 形の導入を進めており、令和 6 年 4 月現在は 7 両(8001 号～8007 号)が運行しています。

・北浦湖畔駅付近を走る 8000 形・

各駅紹介

ここでは鹿島臨港線の各貨物駅について起点駅から順に紹介します。すべての駅が昭和45年7月21日に開業され、今では駅の半分が廃止されています。

鹿島サッカースタジアム駅

前身は国鉄鹿島線の「北鹿島」という貨物駅であり、平成5年に始まったJリーグ人気の高まりにより、サッカーファンの利用が見込まれたため、平成6年に「鹿島サッカースタジアム駅」と改称され臨時旅客駅として開業しました。

構造は、旅客駅としては島式ホーム1面2線ですが、神栖駅から来た貨物を隅田川や越谷、東京などの貨物ターミナルへ運ぶために当駅で機関車を付け替えるため、5番線まであります。

普段は貨物駅、旅客列車の信号場として機能し、カシマサッカースタジアムでサッカーの試合が行われる日のみ旅客扱いを行います。

左図:JR貨物機関車と貨物を付け替え後、旅客1番線に進入するKRD5

居切駅(起点より7.5km)

開業当初は貨物駅でしたが貨物の発着実績はなく、昭和53年に旅客営業を開始しましたが同年11月1日に廃止されました。

現在では駅跡付近に分岐器が残っており、新居切踏切から見ることが出来ます。

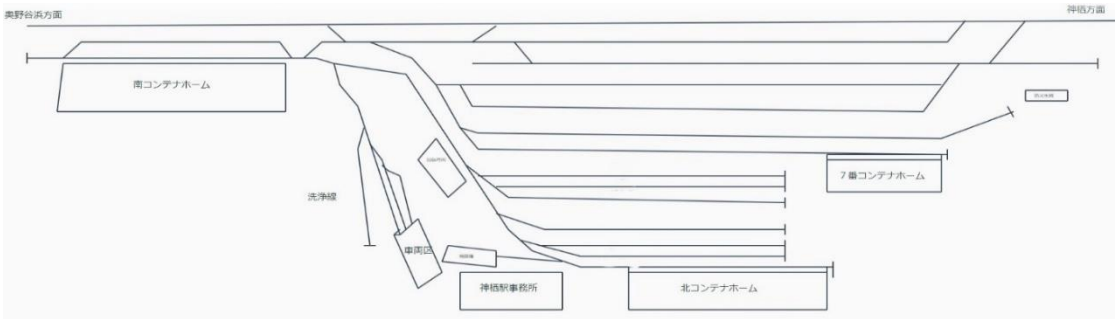
※Googleマップより

神栖駅(起点より 10.1km)

この駅は知手駅(現在は廃止)と奥野谷浜駅を発着する貨車を集約し、鹿島臨海、JR 貨物の貨物列車の分解、組成業務を行う鹿島臨港線の主要操車場です。さらに鹿島臨海鉄道の車両基地でもあるため貨物機関車や旅客車の保守、検査等も行っています。
また、平成 19 年から 20 年までは駅構内で鉄道車両の解体作業を請け負っており、解体予定の JR415 系や貨車(ワム)が当駅まで回送されることがありました。

※上図:神栖駅総合事務所

当駅発着の輸送実績は、発送:18 万トン程度 到着:9 万トン程度と発送貨物は、到着の約 2 倍あり、発着共に化学工業品・化学薬品が多くを占めるためタンクコンテナの扱いが多いです。
南コンテナホームでは 12ft までを北コンテナ・7 番線コンテナホームは 20ft までを取り扱っています。
昭和 53 年から 58 年までは旅客扱いもしており、遺構として一番線にはホームが残っています。
また、東日本大震災時には構内全域で液状化等により線路が波打ち被災した駅ですが、その爪痕が 1 番線の一部に残っています。



左図:1 番線に残る旧旅客ホーム
右図:震災の爪痕、他の道床よりも一段沈んでおり線路は波打っている
下図:神栖駅構内図、最上が 1 番線で 14 番線まである
　　左が奥野谷浜方面 右が鹿島スタ方面

神之池駅(起点より 13.0km)

貨物駅として開業しましたが、貨物の利用実績がなかったため昭和 51 年 1 月頃に廃止されました。

現在でも一部の分岐器や側線が残っていますが、衛星写真か貨物列車からしか見ることが出来ません。

知手駅(起点より 16.4km)

臨時の車扱貨物の取扱駅であり、神栖駅と奥野谷浜駅を結ぶ貨物列車が運転停車を行っていました。

かつては、当駅周辺の工場の専用線がそれぞれ当駅から分岐していましたが、平成 30 年 3 月 17 日に廃止されました。現在ではレールは残っていませんが空き地となり眺めがいいため撮影地となっています。

左図:現在の知手駅跡

右図:左図と同じ橋から撮った安全確認試運転列車

奥野谷浜駅(起点より 19.2km)

専用線発着のコンテナ貨物、または専用線発着車扱貨物の取扱駅となっています。

当駅の平成 18 年度のコンテナ発送量は 57,000 トンでした。

現在でも現役で一日一往復のみ貨物列車が発着します。

神栖駅の廃貨車

ここでは神栖駅で利用されている珍しい貨車について少し紹介します。

1. タキ 49982(タキ 9900 形)

タキ 9900 形貨車とは昭和 37 年に製造されたガソリン専用の 35t タンク貨車です。

この貨車は現在、防火水槽として使用されていますが、おそらく現存唯一の 9900 形タンク車で、台車は現存しないものの連結器や車両銘板なども残されている貴重な車両です。

この車両は昭和 40 年、三菱重工により製造され、現役当時は塩浜駅で常備されていました。

2. ワム 282512(ワム 80000 形)

ワム 80000 形は、国鉄が昭和 35 から製造された、15t 積み二軸有蓋貨車です。

かつては全国各地で見ることのできた貨車で、ワムハチの愛称で親しまれていました。

この車両は昭和 51 年、川崎重工業により製造され、紙輸送などに使われていました。

現在は神栖駅の倉庫として使われています。

あとがき

いかがでしたでしょうか。この記事を通して鹿島臨港線に少しでも興味を持っていただければ嬉しいです。また鹿島臨港線を運営する鹿島臨海鉄道は大洗鹿島線という路線を運営しています。茨城県の水戸から大洗を経て鹿島神宮まで列車が運行されています。途中には霞ケ浦の一部である北浦を通っている風光明媚な路線です。また途中駅である「長者ヶ浜潮騒はまなす公園前」は、読み仮名で数えた時の長さが東日本では一番長いことで有名です。もし茨城県に行く機会があればぜひ乗ってみてください。もしくはこれを目当てに訪れてみるというのもいいかもしれません。

そして最後に、取材協力してくださった鹿島臨海鉄道様に深くお礼を申し上げます。誠にありがとうございました。

長くなりましたが最後までご覧いただきありがとうございました。

出典

・鹿島臨海鉄道ホームページ　https://www.rintetsu.co.jp/

・鹿島臨海鉄道株式会社 30 年史

・鹿島臨海鉄道株式会社創立 50 周年記念誌

・鉄道公報昭和 46 年 3 月 1 日(月曜日)第 6431 号

・鉄道公報昭和 46 年 8 月 11 日(水曜日)第 6568 号

・鉄道公報昭和 46 年 9 月 20 日(木曜日)第 6609 号

・鉄道公報昭和 48 年 2 月 28 日(水曜日)第 7028 号

・鉄道公報昭和 49 年 2 月 27 日(水曜日)第 7324 号

・鉄道公報昭和 50 年 3 月 29 日(土曜日)第 7646 号

・『JR 貨物ニュース』2000 年 9 月 15 日号

・『JR 貨物ニュース』2007 年 10 月 15 日号

・『Monthly かもつ』1992 年 11 月号

・『Monthly かもつ』2002 年 9 月号

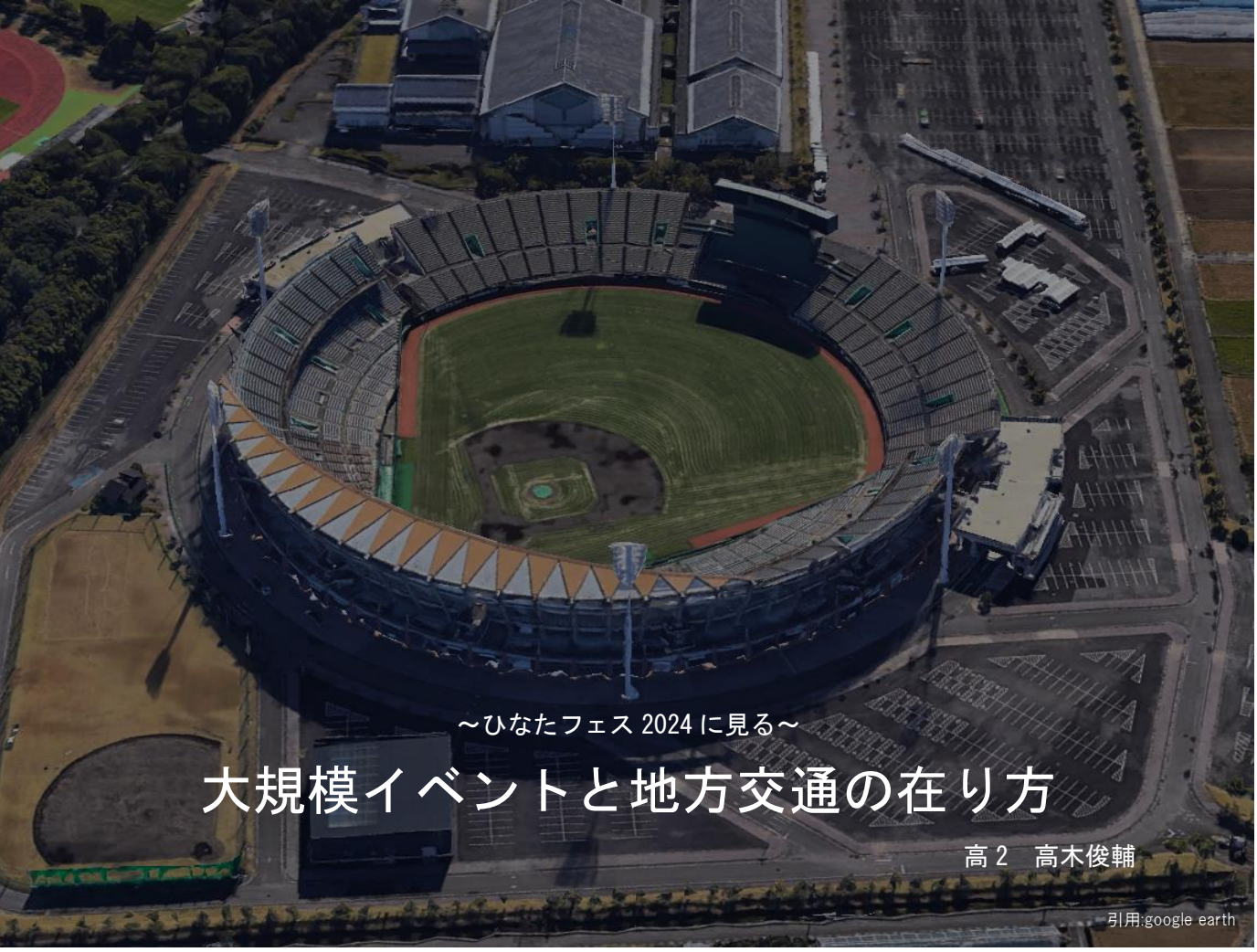
・貨物時刻表 2024

・鹿島臨海鉄道専用線略図

・その他提供資料

取材協力

鹿島臨海鉄道株式会社



～ひなたフェス 2024 に見る～

大規模イベントと地方交通の在り方

高 2　高木俊輔

引用:google earth

-Overture-

2024 年 4 月 7 日の夜、横浜スタジアムに衝撃が走る。
この日、同スタジアムでは日向坂 46「5 回目のひな誕祭」が開催されていた。

－「皆さんにお伝えしたいことがあります！」

そう切り出したキャプテン、佐々木久美から発せられた言葉は、宮崎でのフェス開催だった。
かつて、冠番組での「伝説」ともいわれるロケを行った宮崎でのライブ開催。おひさまこと日向坂ファンにとって最高の告知だった。

2 日間で 3 万人を超える規模のイベントとあって盛り上がりを見せたが、一部のファンの間ではある”悪夢”が頭をよぎることとなる。

-M01.よみがえる悪夢-

その悪夢とは...W-KEYAKI FES.のことである。
かつて、現 櫻坂46の前身である 欅坂46 と日向坂46の前身である けやき坂46 が行っていた「欅共和国」というライブから続く”聖地”として、山梨県にある富士急ハイランドコニファーフォレストで行われた同ライブ。
「欅共和国」時代から言われてきたこととして、「交通アクセス悪すぎ問題」が挙げられる。実際に複数回にわたって参加している人からは、アクセスに関して「~~マジでクソ~~」「世界で一番悪い会場」と返ってきた。中には「日本で(どこからでも)一番遠いライブ会場」と言う人もいた。
とまぁ、散々な言われようをしているコニファーでのライブを経験してきたファンにとっては、今回の発表は覚悟を要するものだっただろうと推測できる。

-M02.明らかになる詳細-

そんな心境を抱くファンもいる中、徐々にイベントの詳細が明らかになっていく。
まず特別協力としてMRT宮崎放送が、後援には宮崎県、宮崎市と市の観光協会がつくことが発表された。
宮崎市制100周年ということや、ひなたサンマリンスタジアムでのイベント開催が初ということもあって、地元も一体となって開催されることが明らかになったのだ。

一方で交通方面の発表はないかと思われたが、チケットの売り出し方として、各地からの航空券と宿泊や日帰りバスと宿泊などを抱き合わせた販売も行われた。
やはり客層の多くを占める都市部在住のファンを意識してのことだろう。

さらに、協力として、宮交HD(バス会社)とJR九州の文字があった。
これはどういうことか。公共交通の協力とあって、おそらく会場アクセスのバックアップが行われるということだろう。
実際、JR九州は7月のプレスリリースで臨時列車の運転を発表した。
また宮交バスも臨時便を出すことが発表された。

主催・企画
Seed & Flower合同会社

特別協力
MRT宮崎放送70th

後援
宮崎県／宮崎市／宮崎市観光協会

協力
ソニー・ミュージックレーベルズ／Y&N Brothers／
MRTアド／宮崎県スポーツ施設協会／JTB宮崎支店／宮交ホールディングス／宮崎交通／JR九州／宮崎県タクシー協会

制作
ライブエグザム

運営
キョードー西日本

引用:ひなたフェス2024特設サイト

-M03.臨時特急「おひさま」「日向坂 46」-

先述のとおり、JR 九州は終演後の観客輸送を見据えた臨時列車のプレスを発表した。
その内容は以下の通りだ。

2　臨時列車の運転時刻（到着時刻）
※座席には限りがあるため、ご乗車できない場合があります。

臨時特急列車（南宮崎発　延岡行き）
特急日向坂 46 号：６両編成（１号車グリーン席、２号車指定席、３～６号車自由席）

南宮崎発	宮崎発	佐土原	高鍋	都農	日向市	門川	南延岡	延岡
22：38	22：42	22：52	23：01	23：17	23：33	23：39	23：47	23：52

※ひゅうが 16 号の時刻で運転（ひゅうが 16 号は運休）

臨時特急列車（宮崎発　鹿児島中央行き）
特急おひさま１号：４両編成（１号車グリーン席・指定席、２～４号車自由席）

宮崎発	南宮崎発	都城	西都城	国分	隼人	鹿児島	鹿児島中央
21：49	21：53	22：39	22：45	23：24	23：32	0：00	0：05

特急おひさま３号：４両編成（１号車グリーン席、１～２号車指定席、３～４号車自由席）

宮崎発	南宮崎発	都城	西都城	国分	隼人	鹿児島	鹿児島中央
22：42	22：48	23：35	23：38	0：16	0：24	0：50	0：55

会場最寄駅（木花駅）～南宮崎駅までの列車運転本数について（定期列車及び臨時列車）

運行区間	コンサート終演後 19:30 以降～最終列車迄
木花駅～南宮崎駅	12 本以上

※詳細な列車の運転時刻は、**8 月 23 日以降 JR 九州ホームページの駅別時刻表**をご確認ください。

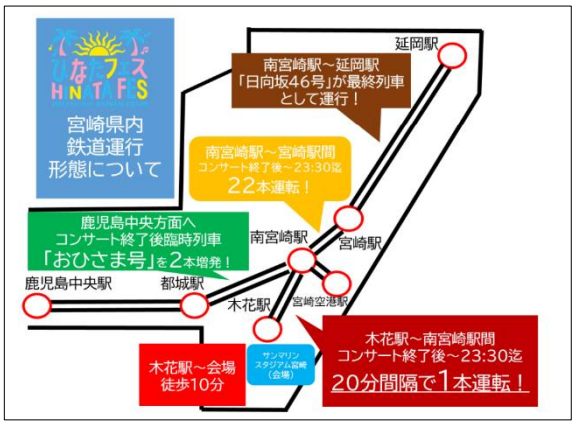
引用:JR 九州 News Release(2024/7/18)

・定期特急「ひゅうが」16 号を「日向坂 46」号として運転
・臨時特急「おひさま」号の運転
・終演後 19:30 以降終電まで、日南線 木花-南宮崎間で 12 本以上運転

といった具合に定期列車に加えていくつか臨時列車が運転される。
筆者の中ではこれは相当な驚きであった。
定期特急の名前を変更しただけでなく、わざわざ特急を 2 本も仕立てるというのは想定外も想定外だ。運営が気合を入れたのか、それとも行政からの要請か、はたまた JR の判断なのか、真相はわからないがこれは相当異例ともいえることの気がする。

加えて、指定席を発売する列車の名称に「おひさま」「日向坂 46」というアイドルグループの名前が入っている。つまりマルスの券面や MV の端末にこれが表示されるということだ。
これもなかなか異例といえるだろう。
JR でアーティストに関する名称の列車が走るのは、知る限り JR 東海の「ラブライブ！サンシャイン!!」号(これもいろいろな意味で衝撃だったが)くらいしか前例がないのではないか。

これだけ豊富に列車が運行されれば、最終に乗れないなんてことは避けられるのではないかと思う。



▲宮崎県内の運行形態図

引用:JR 九州 News Release(2024/7/18)

787 系 4 両が走るとして定員は 190 人程度、これが 2 本鹿児島へ向かうほか、定員 280 弱の 787 系 6 両が延岡方面へ向かい、さらに定期列車もあるなら十分ではないだろうか。

これ以外の人は宮崎に宿泊し翌日から移動、もしくはバスで九州の多方面へ向かうと思われるので、当日中の輸送はこの程度でまかなえると考察する。
実際、通常 B737 や A321 運用の ANA 宮崎-羽田線に、ライブ期間は B767 や B787,B777-200 などワイドボディ機が充当されがちなのが飛行機利用者の多さを物語っている。

-M04.日向市と日向坂-

さて、ここまで宮崎市に焦点を当てていたが、北へ約 70km 進んだところに日向市(ひゅうがし)がある。
ここもまた、日向坂とのかかわりが深い場所だ。
最近でいうと 4 期生の加入ティザーが同市で撮影されたり、メンバーの写真集のロケ地に日向市駅や市内が選ばれたりもしている。

◀裏表紙の写真は日向市駅構内で撮影された。

引用:日向坂 46 上村ひなの 1st 写真集「そのままで」

@Loppi&HMV 限定表紙・背表紙・裏表紙

撮影:藤原宏/主婦と生活社

そんな日向市だが 7 月末、衝撃の情報が発表されることとなる。

-M05.「日向坂 46」駅-

日向市の中心となる駅に JR 日豊本線 日向市駅がある。
この駅は 1 日に 16 往復の特急が止まる大きな駅である。
この日向市駅をめぐり、7 月末に衝撃の発表がなされた。
それは 8 月下旬から 10 月末まで、同駅を「日向坂 46」駅として運用することが JR 九州と日向市の連名で発表されたのだ。
駅の名前を変える、そんな発想があっただろうか。前代未聞だと思う。

とはいえ、2カ月近くにわたって駅名を変えて運用するということによって、イベントに参加できない人も呼び込めるのではないだろうか。
日向市には「聖地」も多くあるため、ファンを呼び込み観光につなげることができる。
推測ではあるが、そういう狙いも大いにあっただろう。

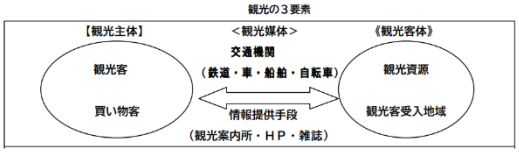
引用:JR九州/日向市　ニュースリリース(2024/7/29)

https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afieldfile/2024/07/29/20240729_Hinatazaka_46_Hyuga_City_JR_Kyushu_We_are_starting_the_Miyazaki_bustling_project.pdf

-M06.地域観光と音楽と鉄道-

さて、ここまではひなたフェス2024を中心としてみてきたわけだが、こうしてみると結構鉄道が深くかかわっていることが見て取れる。
やはり観客が多いだけあってその輸送というのは運営(今回の場合のSeed & Flower合同会社)にとっても、受け入れる自治体にとっても喫緊の課題だ。

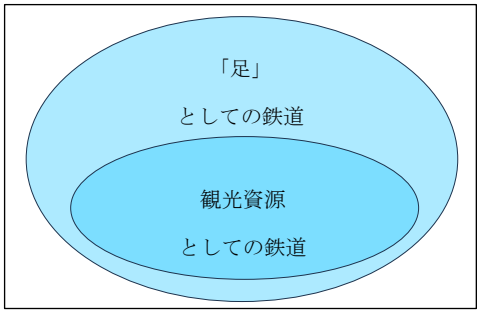
一方で、観光という面でも鉄道は重要なファクターといえる。
現に観光と交通は相関関係があるといわれている。
単なる「足」として見られがちな鉄道だが、観光振興において鉄道というのは様々な価値を持つ。



引用:国土交通省　観光と交通の相関関係

たとえば変化に富んだ自然景観などの車窓風景や、非日常的な乗車体験というのは、それだけで魅力になる。
また、鉄道に関連する施設も観光資源になる。今回でいえば「日向坂46」駅がそれにあたるだろう。
つまり、鉄道が(一般の人にとっても)旅行の目的に十分なりうるわけだ。
(鉄オタに関しては日常的にそのような旅行を多くしているが)

つまり裏を返せば、鉄道目的の旅行が自然に「足」となり、周辺地域の観光にもつながる、ということではないだろうか。



また、ミュージックツーリズムという言葉が世の中にある。
これは音楽と観光が結びついた音楽観光事業のことだ。
聞こえは難しいが、要は聖地巡礼やライブの遠征などがこれに含まれる。
これは相当な可能性を秘めているといえる。
アーティストの聖地をめぐるうちにその地域の他の魅力を発見する可能性は十分だ。
今回のひなたフェス 2024 に係る観光振興がまさにミュージックツーリズムといえるだろう。
しかし、聖地巡礼にしろライブ遠征にしろ、そこに向かうための「交通」は必ず必要となるだろう。

つまり、先ほど記述した鉄道と観光の関係性に音楽が加われば相当な力を発揮するのではないか。
観光振興がうまくいけば、地方交通の盛り上げも期待できると考えている。
今回の「日向坂 46」駅がどのような効果を発揮するか、その動向に注目したい。

-M07.おわりに-

ここまでおひさま鉄オタの素人がつらつらと書いてきたわけだが、今回のフェスがこれからの日向坂だけでなく、様々な音楽イベントにとっての試金石になると思っている。
これは坂道オタクとして、ライブ・イベント好きとしての、素人意見だ。
しかし、官民一体となって地域全体で盛り上げている状況を見ると自然と期待に胸が膨らんでこういう考えになってくる。
ひなたフェス 2024 がいい成功例となって、ほかのアーティストに広がり、それが音楽業界や地域振興、いずれは地方交通も盛り上げていってくれることを願っている。

結論として、地方開催の大規模イベントと地域交通は、お互い密に関わってぜひ地域全体を盛り上げていく存在であるべきだと私は思う。

-EN. あとがき-

最後に、ここまで読んでくれた方に感謝を示すとともに、書いていて思ったことを書いておこうと思う。
まず、編集時点は開催前だ。日向灘での地震もあったしどうなるかわからない。
しかし、ここまでの盛り上がりを見せてくれるイベントはなかなか少ない。
さらに、メンバー4 人の卒業が発表され、新シングルの「しょげかほ」Wセンターも発表されるなど、変化の時代を迎えている日向坂にとってもこのひなたフェスは重要なイ

ベントだ。これが無事開催され、成功を収めてくれることを本当に願っている。

最後に、停車場制作に関わる全てへの方へ感謝申し上げるとともに、これをご覧でフェスへご参加の方に、若干の嫉妬と羨望を含んだ「え、本当に？」を送ってこの記事の終わりとさせていただこう。

2024 年 8 月　部長　高木俊輔

-W-EN. 引用・参考-

日向坂 46　ひなたフェス 2024 特設サイト(含:同サイト内各ページ)
https://www.hinatazaka46.com/s/official/page/hinata_fes2024

JR 九州 News Release 各種
https://www.jrkyushu.co.jp/news/__icsFiles/afieldfile/2024/07/18/20240718_In_conjunction_with_Hinata_Fes_2024_special_trains_nicknames_Hinatazaka_no_46_and_Ohisama_no.pdf

https://www.jrkyushu.co.jp/news/__icsFiles/afieldfile/2024/07/29/20240729_Hinatazaka_46_Hyuga_City_JR_Kyushu_We_are_starting_the_Miyazaki_bustling_project.pdf

ANA 国内線空席照会
https://www.ana.co.jp/

上村ひなの 1st 写真集「そのままで」
https://www.shufu.co.jp/bookmook/detail/978-4-391-15900-4
https://x.com/hinanonano1st/status/1691737445182963768?s=46

八木良太「ミュージックツーリズムの概念と日本導入の可能性に関する一考察」
https://www.jstage.jst.go.jp/article/jitr/30/1/30_37/_pdf/-char/ja

国土交通省「観光の視点からの地域鉄道の再生・活性化の方策」
https://www.mlit.go.jp/common/000991950.pdf

国土交通省「観光と交通との相関関係」
https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/suishinchousa/pdf/h13/seisakuchouseikanshitu/1sho.PDF

テレビ東京「日向坂で会いましょう」

～～～EF65 のすゝめ～～～

高二 本折

～～～はじめに～～～

こんにちは。高校 2 年の本折です。最初で最後の停車場の執筆で、文章中に変な部分があると思いますがご了承ください。(校閲でマシになると思います)
と、いうわけで今回は何の面白みもなさそうで実は奥が深い EF65、PF の沼へ読者の皆様をご案内いたします！

⚠️注意⚠ ないとは思っていますが誤っている情報がありましたらすいません。また、この記事の写真は Web バージョンの方が見やすいと思います。

第一章「EF65、PF とは？」

EF65 とは日本国有鉄道(つまり国鉄)が 1965 年に開発した平坦路線向け直流用電気機関車で、0 番台と 500 番台と 1000 番台、そして 1000 番台の改番である 2000 番台がこの世に存在します。今回は 1000、2000 番台だけを見ていくので 0,500 番台を詳しく知りたい人はググってね!!(ちなみに 500 番台の中でも P 型と F 型がいるよ♡)
PF とは、英語で旅客を表す”Passenger”の”P”と、貨物を意味する”Freight”の”F”を組み合わせたものです。つまり、旅客列車、貨物列車の両方に使用することが可能な万能機関車ということです。この万能機関車は 1969 年から 1979 年の約 10 年間に 1001 号機から 1139 号機までの 139 両が製造されました。また、PF というのはいろんな人に勘違いされがちなのですが、EF65 のすべてを指すわけではなく、
EF65 の「1000 番台と改番された 2000 番台」のこと「だけ」を指します。

第二章「頭に入れといて！」

PF を皆様に説明するにあたって、各部の呼び方的なものがありますのでとりあえずこれを覚えてね！

1, 釜…機関車のことを指します。

2,ハシゴ…貫通扉に時々ある白い棒で、機関士が点検時、屋根上に昇降する際に使用する梯子のこと。
右の写真の貫通扉の窓の中にある棒の部分。

3,製造銘板…車両の製造履歴がわかるように取り付けられている板。
PF は車両の両側面に付いている。下の写真の丸の部分。

4,誘導員ステップ…車両の入れ替えなどの時に誘導員が乗るステップ。
下の写真の丸の部分。

5, 1,2 エンド…簡単に言えば機関車(釜)の前後を表すものです。釜の主たる運転用操作機器のある運転台側が 1 エンド側、つまり前位で反対が後位、2 エンドとなります。PF のエンドの見分け方は簡単で、ジャンパ栓受けの有無でわかります。下の写真の丸の部分の KE70 形ジャンパ栓受けがあれば 1 エンド、なければ 2 エンドです。

↑1 エンド側

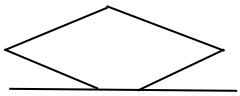
↑2 エンド側

第三章「とりあえず大量にいる PF を分類していく」

まず PF は初期型、中期型、後期型があり、この中でさらに 1~8 次車がいます(既に複雑)。とりあえず初期型から見ていきましょう!

～～～初期型～～～

初期型というは、1 次車～3 次車が該当します。特徴としては、全車菱形の PS17 型パンタグラフを搭載しており、ナンバーは切抜き文字となっています。また扇風機がついていなかったため、屋根上の扇風機カバーはなく、前面に通気口がついています。そしてテールランプは内バメのものが搭載されました。この初期型で現在も残っているのは東京都品川区にある中央研修センターにて保存される 1001 号機のみだと思われます。
続いて中期型です。

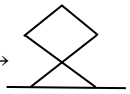
菱形パンタグラフはこんな感じ→ 

～～～中期型～～～

中期型というのは、4、5 次車が該当します。初期型との違いとしては中期型以降扇風機が搭載され、前面の通気口は廃止された上に、扇風機の設置に伴い屋根上に扇風機カバーがついたことにより、避雷針が前寄りに移動したこと、テールランプが前期型の内バメから外バメに変更、そして KE59 ジャンパ栓の廃止、という違いがあります。中期型で現在も残っている釜はいないです。最後に後期型です。

～～～後期型～～～

後期型は、残りの 6 次車～8 次車が該当します。後期型になると、今までとは大幅な違いが出てきます。まずナンバープレートが切抜き文字からブロック式(プレート式)に変更、さらにパンタグラフを下枠交差式の PS22B に変更、乗務員扉の後方に梯子掛けの設置、屋根上にあるランボードの高さが高いものに変更されました。後期型は現在も沢山生き残っています。

下枠交差式パンタグラフはこんな感じ→ 

さてさて、ここまで初期型から後期型の違いの説明をしましたが如何でしたか？少し難しいかもしれませんが気合いで覚えましょう！

次に 1 次車から 8 次車までの違いを説明していきます!

～～～1 次車(初期型)～～～

1 次車は 1001 号機から 1017 号機までが該当します。1969 年の 10 月から 11 月に製造されました。特徴はこの区分のみ前面窓ひさし、前照灯ひさしがついておらず(前面窓ひさしは後で取り付けされた。）また、前面ステップは長い物が装備されました。さらにテールライトは内バメのものになっています。

～～～2 次車(初期型)～～～

2 次車は 1018 号機から 1022 号機が該当します。1970 年 1 月から 4 月にかけて製造されました。1 次車との違いは製造時から前面窓ひさし、前照灯ひさしが装備されているくらいです。

～～～3 次車(初期型)～～～

3 次車は 1023 号機から 1039 号機までが該当します。1970 年 4 月から 9 月にかけて製造されました。1,2 次車との違いは前面ステップが短いものに変更されました。

～～～4 次車(中期型)～～～

4 次車は 1040 号機から 1049 号機までが該当します。1972 年 1 月から 3 月にかけて製造されました。KE59 ジャンパ栓が廃止に伴い、それがついていたスカートの部分には穴が空いている特徴があります。

～～～5 次車(中期型)～～～

5 次車は 1050 号機から 1055 号機までが該当します。1972 年の 9 月に製造されました。4 次車との違いは KE59 廃止に伴い穴が開いていたスカートが 5 次車になると塞がれている点のみです。

～～～6,7,8 次車(後期型)～～～

後期型のこの 3 つの区分には差がないためまとめて製造年月と製造車両だけ書きます。
6 次車…1976 年 12 月から 1977 年 12 月にかけて 1056 号機から 1091 号機まで製造。
7 次車…1978 年 4 月から 9 月にかけて 1092 号機から 1118 号機まで製造。
8 次車…1979 年 4 月から 8 月にかけて 1119 号機から 1139 号機まで製造し、これにて PF の製造が終了。

と、いう感じに細かく区分されています。皆様お分かりいただけましたか？と、言っても読者の皆さんが huh?という顔をされている未来が見えますので、分かりやすく画像付きで説明しているサイトがありましたので、最後のページにリンクを貼っておきます。是非見ていって下さい。

第四章「ナンバープレートの色の差」

現在(2023 年夏休み)、PF のプレートは赤プレートのみしかいませんが過去には、他の色がありました。それを説明していきます。

～～～クリームプレート～～～
これは 1056 号機から始まったものです。これまで号車番号の表記が切り文字式からブロック式(プレート式)に変更されたというのは後期型の説明の際にしました。そのときにできたもので、これ以降の PF はこのクリームプレートがつきました。最近までは、2101 号機が唯一装着していましたが廃車となりました。

～～～青プレート～～～
このプレートは日差しがある時にクリームプレートだと反射して見えづらいと理由で誕生したプレートです。最近までは 2093,2095 号機が装着していましたが、廃車となりました。

～～～赤プレート～～～
このプレートは常用減圧促進改造車という改造をした機関車についきました。現在稼働している貨物 PF はこのプレートしかいません。

～～～白プレート～～～
1990 年代から 2000 年代前半までの更新色の EF65 は全て白プレートでした。その後、青プレートに徐々に変わっていき、一時消滅しました。しかし、2015 年の全般検査で 2094 号機、2016 年の全般検査で 2050 号機が白プレートで出場したことにより復活を遂げましたが、現在は 2 機とも廃車になりまた消滅しました。

第五章「1000 番台から 2000 番台へ」

2012 年、100km/h 超の運転をする車両は、省令改正の際に新しい保安装置を取り付けるよう国土交通省から義務付けられた関係で、旅客会社の PF と区別するため元の番号に 1000 を足した 2000 番台が登場しました。現在、JR 貨物所属の PF は全て 2000 番台となっています。

第六章「本題!!少しずつ異なる PF たちの紹介!」

今までは大まかな区分と形態差を紹介しましたが、この章では現在も稼働している PF たちを紹介させていただきます!しかしすべての紹介は量が多く面倒くさ i…ので申し訳ないのですが JR 貨物所属(2060 号機から先の生き残り)と JR 東日本所属だけにさせて頂きます!他のネタ釜を知りたいのなら「google.com」で調べましょう！

EF65-2060,2063　　※追記※　両機とも廃車になりました
この 2 機の他の釜との違いは塗装で、これがネタ釜とされる理由です。数年前まではこの「大宮更新色」というのが一般的な塗装でしたが、この数年でだんだん塗装が「国鉄色」に戻っていったことで数を減らしていき、現在(2023 年夏休み)にはこの 2 両のみとなってしまいました。ちなみにこの 2 機の見分け方は 2 つあり、1 つ目は屋根上にあるホイッスルのカバーの有無で、有るほうが 2063、無いほうが 2060 です。2 つ目は 2063 号機の方が貫通扉の上のステーが短くなっており、こちらの方が見分けやすいと思います。

2060 号機 1977/2/16 製造→

↓2063 号機 1976/12/9 製造↓

EF65-2065　　※追記※ 廃車になりました
ステップの色が前面を中心に白く塗装されている釜です。

↑2065 号機 1977/1/13 製造↑

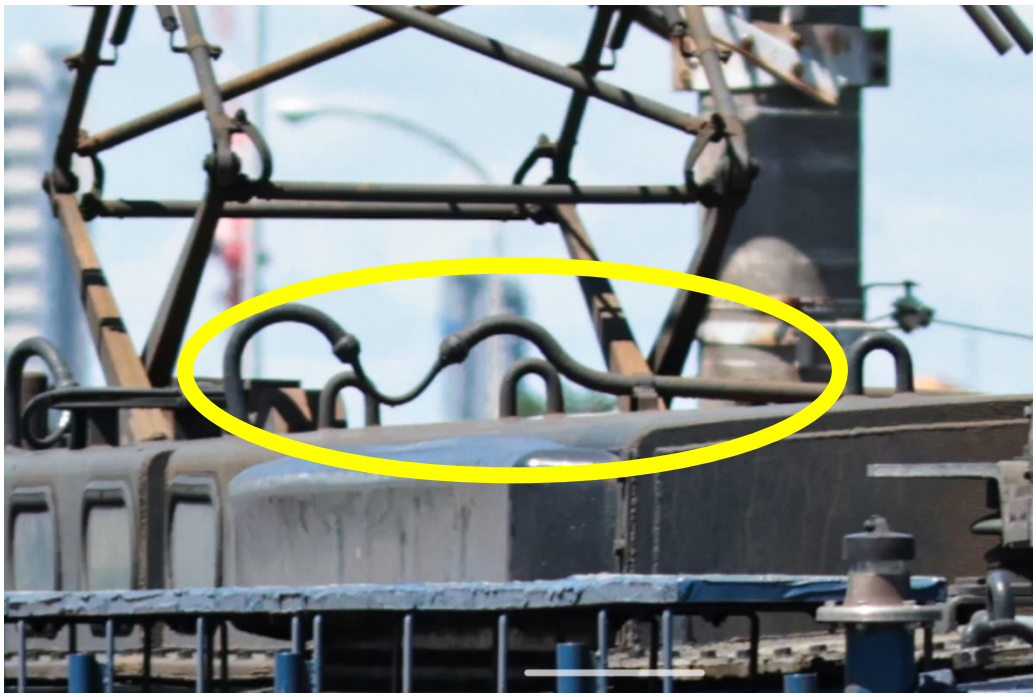
EF65-2066　　※追記※ 廃車になりました
誘導員ステップの取付け足の 3 本線とスカートの間の距離が一番近い釜です。
こんなところまで見ているのがオタク君です。恐ろしい....
左下の写真の左側のステップのところです。

↑2066 号機 1977/1/27 製造↑

EF65-2074
2024 年になり、ハシゴが緑色に塗装された釜です。写真は白黒になってしまい、わかりづらいかもしれませんが、Web バージョンを見ていただくとわかりやすいと思います。また、常磐無線アンテナの準備工事跡がある釜でもあります。

2074 号機
1977/6/15
製造→

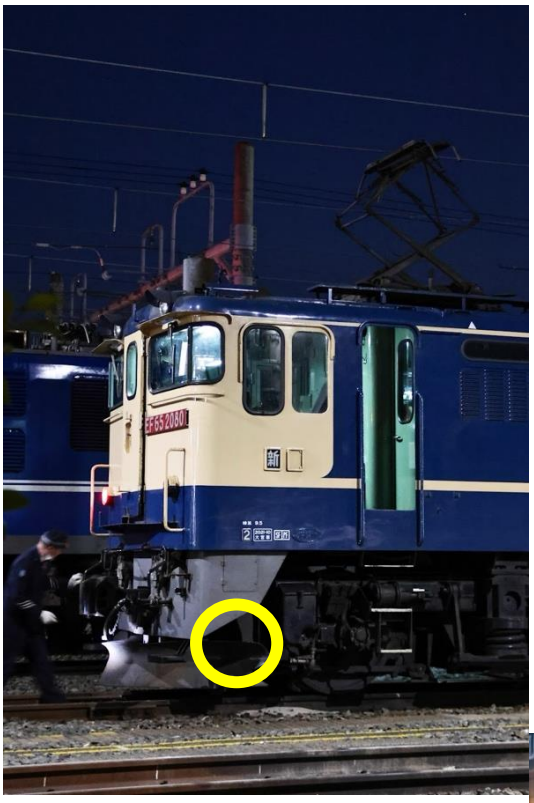
EF65 2080,2081,2083 2085
こちらの 3 機の特徴としては先ほどの 2074 号機でもチラッと紹介した常磐無線アンテナ取付座の準備工事跡がある。1エンド寄りの屋根上に付いている。下の写真の楕円の部分。



↑代表して 2080 号機↑

↑常磐無線アンテナ取付座がない 2068 号機↑

EF65 2080(追加説明)
この釜の特徴は 2 エンドの運転台側、下のスノープラウの付け根あたりにあるはずの手歯止め受けがないことです。下の写真の丸の部分。



←手歯止め受けがない 2080 号機

1 エンド側ではあるが 2074 号機の
手歯止め受け→→→

↑2080 号機 1977/5/25 製造↑

EF65-2084(追加説明)
下の写真の 1 エンド側、運転台から見て右側の製造銘板がない釜です。

↑2084 号機 1977/6/29 製造

EF65-2085(追加説明)
2 エンド側の運転席側の誘導員ステップの踏面形状が網目状になっており、他の釜と違う特徴を持っています。EF64-0 の代物とか言われてますが、わかりません。また、同じ 2 エンド側の貫通扉が少しハゲているというちょっとした見分け方もあります。

↑貫通扉がハゲる前の 2085 号機

↑左右の誘導員ステップの形状が違うのがわかる↑

(Web バージョンの方がわかりやすいかもしれないです)

↑貫通扉が少し禿げている 2085 号機
1977/7/6 製造
(この写真も Web の方がわかりやすいです)

EF65-2089

この釜の特徴は側面に蛍光灯取り付けカバーがあります。これは車体に広告を掲載し、夜間でも広告を見やすくするために改造され、取り付けられました。しかしこの広告を掲載する計画は実現することはなく、その跡だけが現在も残っています。これにより形状が唯一違う釜となりました。

↑JR マークの上にある蛍光灯カバー

↑2089 号機 1977/11/30 製造

EF65-2090

この釜はスノープラウの代わりに「ATS 保護板」というものがついています。名前の通り床下にある ATS 車上子を保護するためのものです。これにもいろいろ差があり、2090 の場合は、ステーの幅に合う狭めの幅狭と言われているタイプです。また、保護板は 4 本ボルト止で、4 箇所にある縦 3 つの穴の内、真ん中にボルトが打ってあるタイプで他の保護板の釜と見分けることができます。

↑2090 号機の ATS 保護板↑

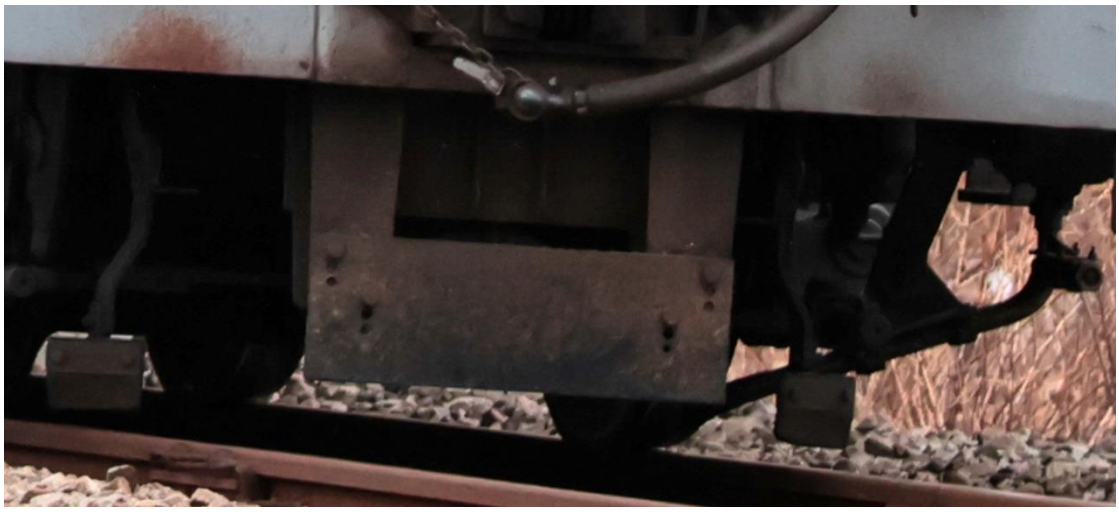
↓2090 号機 1977/12/13 製造↓

EF65-2091

こちらも先ほどと同じ ATS 保護板が付いている釜です。幅狭の保護板ということには 2090 号機と変わりませんが止め方が異なります。4 箇所にある縦 3 つの穴があるところまでは同じですが、縦 3 つの穴の内、一番上にボルトが打ってあります。

この釜はすでに大宮に廃車回送されました。

↓2091 号機の保護板。前ページの 2090 号機とは止め方に差があることがわかる↓



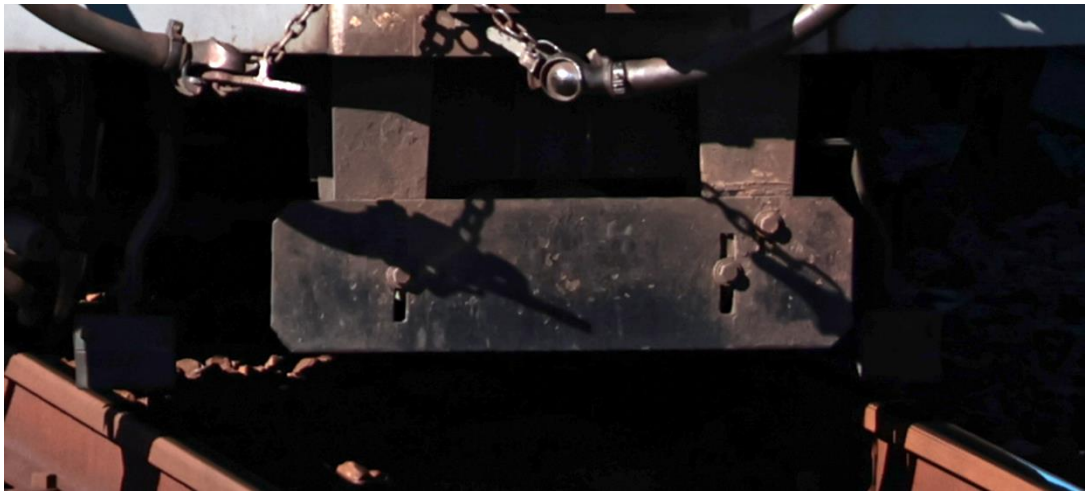
↓2091 号機 1977/12/20 製造↓

EF65-2092

こちらもまた ATS 保護板の釜。しかし今までに紹介してきた保護板と違い、ステーよりも、幅が広いバージョンとなっています。止め方は変わらず 4 本ボルト止となっていますが、止める場所の形が違います。説明するより下の写真を見ていただいた方が早いと思います。さらに保護板の角が 45 度削られています。

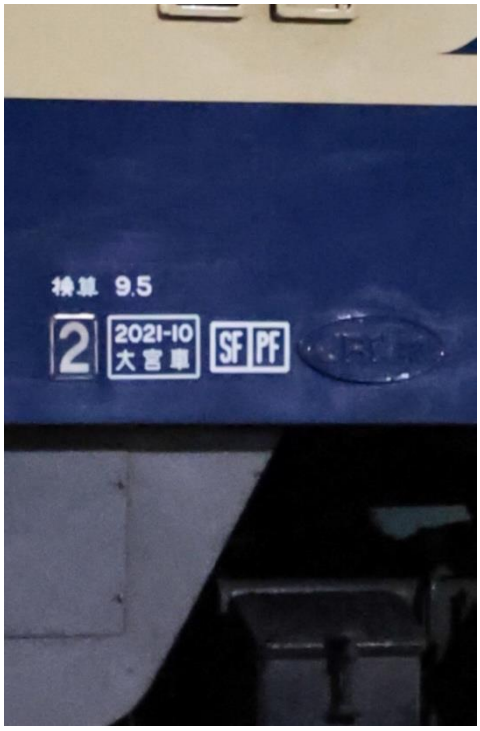
また、無線アンテナの位置が他の釜よりも、左奥にずれているというのも特徴です。

↓中央の 2 つの止め穴の長さが長い↓



また、写真の様に 2092 号機は車体の側面にある保安表記と JRF 銘板の間が少し広くなっていたりもします。

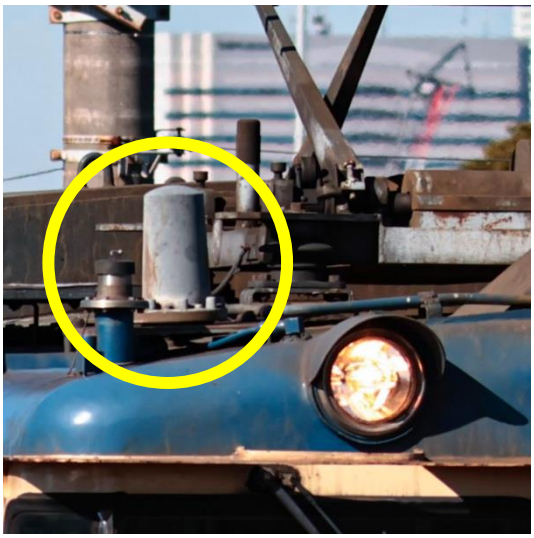
↑2092 号機(知り合いより画像を拝借)↑



↑2080 号機↑

他にも、無線アンテナの取り付けてある位置が通常の場合、補助席側の前照灯の真上あたりにあるのに対し、2092 号機は左奥に寄っていたりもする。下の画像の丸の部分が無線アンテナ。

↓2092 号機↓



↓2070 号機↓

↑2092 号機 1978/4/8 製造↑

EF65-2096

現在数少ない川崎重工/東洋電機製の釜です。また、最近になり、2065 号機同様白ステップになっていますが、この釜は側面までしっかりと塗ってあります。また、クラーダストの色が特急色の PF の場合は、濃い灰色であるのに対し、この釜は更新色が纏っているような薄い灰色になっているのが特徴です。

↑2096 号機 1978/5/18 製造↑

↑誘導員ステップが黒色の頃の 2096 号機↑

EF65 2097

2096 号機同様、数少ない川崎重工/東洋電機整であり、誘導員ステップの塗装が側面まで白く塗られている釜です。また、この釜のステップは白くなったり黒くなったりしています。

↑2097 号機 1978/6/13↑

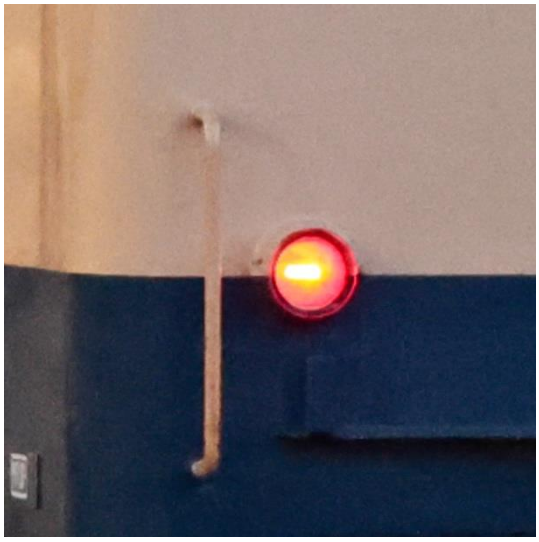
↓誘導員ステップが黒色だった頃の 2097 号機↓

EF65-2101　※追記※ 実質廃車

この釜の一番の特徴と言ったら前面はクリームプレート、側面は青プレートだということでしょう。要するにこの釜は常用減圧促進改造をされていないということです。

その他スノープラウが前期型ということや、尾灯が LED ということ、2092 号機と同様に、保安表記と所属銘板の間が空いている、という特徴があります。現在は隅田川貨物駅に疎開されています。

↑2101 号機の LED の尾灯↑



↑2066 号機の尾灯↑

↑2101 号機 1978/7/26 製造↑

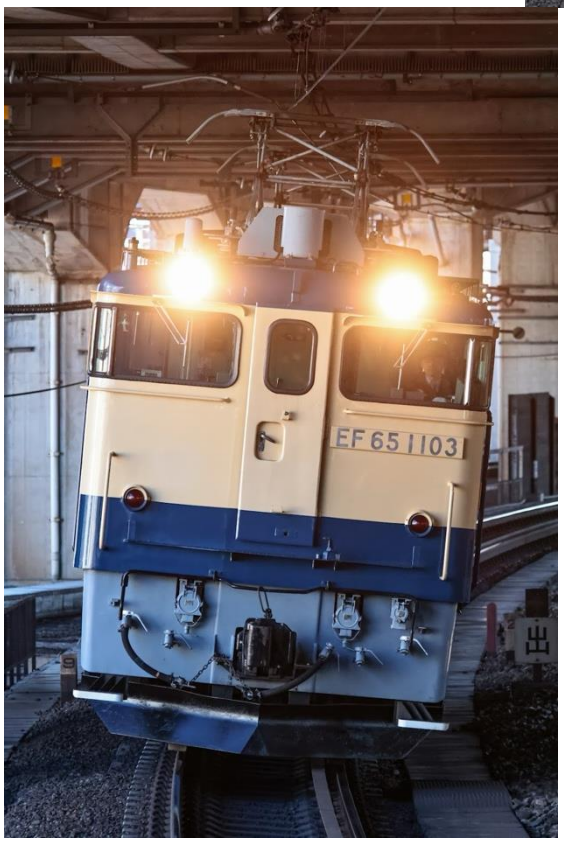
EF65-1102、1103

こちらの釜は JR 東日本所属尾久車両センター所属機。誘導員ステップは白ステップで、1102 号機は右の写真のように、スカートと、助手席側の誘導員ステップの取り付け足の 3 本線の距離が一番離れています。

また、貨物機とは屋根上や、連結器周りに差があります。

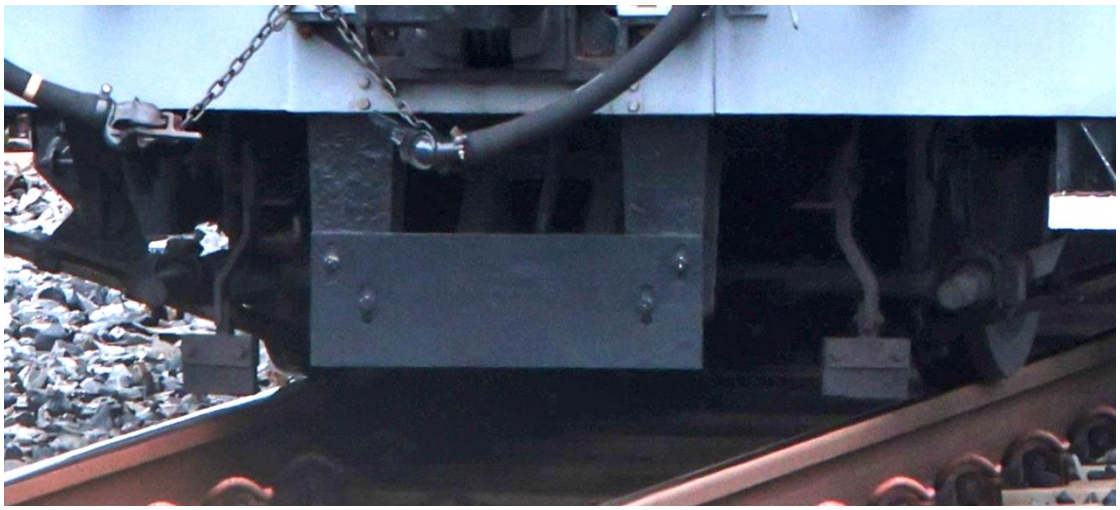
↑1102 号機 1978/8/9 製造↑

↓1103 号機 1978/9/6 製造↓



EF65-1115

1102,1103 号機と同じく JR 東日本尾久車両センター所属。白ステであることは共通しているものの幅狭の ATS 保護板をつけている。4 本ボルト止で、恐らく 2090 号機と同じ止め方をしています。



↑1115 号機の ATS 保護板↑

↑1115 号機 1978/8/23 製造↑

EF65-2127

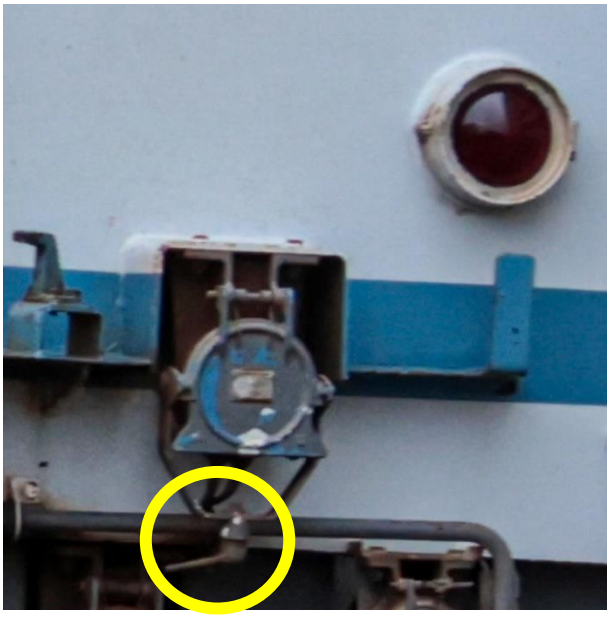
PF 唯一の広島更新色。皆さんがよく知っている「カラシ」という塗装です。この釜の最大の特徴である貫通扉の塗装が黄色で、この色がからしみたいだということで名付けられました。また、大宮更新色とは青色の色合いが違い、少し水色っぽくなっていました。

その他 5 つほど違いがあるので説明していきます。

1 つ目は。この釜は 2092 号機同様、幅が広い ATS 保護板をつけていることです。しかし他の保護板と違い、2 本のボルト止になっているのも特徴的です。(下の写真)

↑2092 号機と同じで、保護板の角が 45 度削られている↑

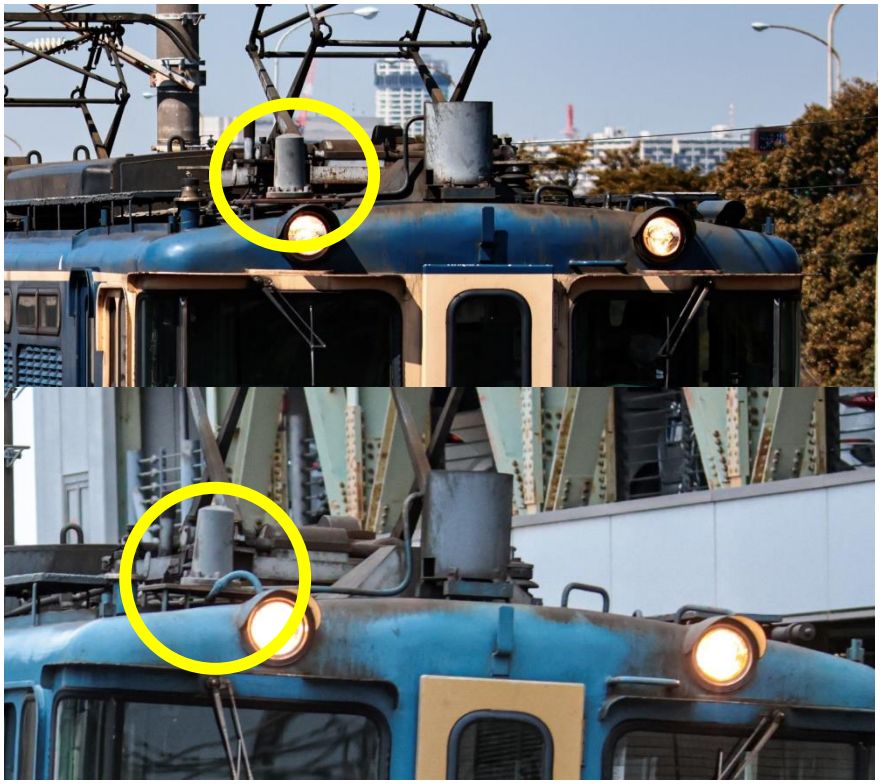
2 つ目は、1 エンド側にしかない KE70 形ジャンパ栓受けに保温用ヒーターが付いています。これは説明し忘れていましたが 2089 号機も同様です。もともと PF は製造当初、寒冷地での使用を視野に入れており、1 エンド側のジャンパ栓受けに保温用ヒーターを付けていましたが、寒冷地で使用しないことから他の釜は切断されていました。



←丸がついているところが保温用ヒーター

3 つ目は 2 エンド側の左右の手摺の R(半径)が異なることです。下の写真をよく見ていただくと、運転席側の手摺のほうが微妙に緩やかになっています。

4 つ目は無線アンテナの位置です。ノーマルの PF(ここまで差が出るとノーマルがわからなくなってきます)だと、無線アンテナの位置は助手席側のライトのちょうど真上ぐらいにきますが、カラシの場合、少し左にずれて設置されています。下に写真を貼るので見比べてみてください。上がノーマルの無線アンテナの位置、下がカラシの無線アンテナの位置です。



5 つ目は現在動いている PF の中で唯一、所属銘板がないことです。その代わりに、ボディーに JRF のマークが入っています。

↑区名札の上にある JRF マーク↑

↑2127 号機 1979/8/1 製造↑

第七章「終わりに」

さて、如何だったでしょうか？思ったより個体差がありましたよね？実は他にも紹介しきれなかった、クーラーダストの大きさや区名札の字体差、砂撒き菅ヒーターの有無、といった細かい個体差もありましたが、そんなことまで書いていたら 30 ページを越えそうになったのでやめました(笑)　　((PF だけでなく桃太郎も結構個体差がありますよ！))
また、時間を置いて書いていたため、廃車が発生していたりだとか、もう稼働してねえよ！と言われそうな釜も載っています。しかし見た目は同じに見えてもこんなにも多くの個体差があり、とても魅力的な「機関車」であることが伝わっていただいたら幸いです。

私をこの鉄道界隈に引き込んだ元凶でもあり、中高生活で緩く追っかけ続けてきたこの機関車は現在では運用も減ってしまい、廃車も発生したことで、見られる機会、撮れる機会が少なくなり忘れ去られる運命の機関車ですが、一人でも多くの人がこの機関車のことを知っていて欲しい、また全国を駆け巡っている他の機関車について興味を持って欲しいと思ったためこの記事を書かせていただきました。
最後に写真と URL を貼って、私はここらへんで筆を置こうと思います。

あとは託しましたよ！某氏！

~~~今回の執筆で使わせていただいたサイトや、おすすめのサイト~~~
↓1~8 次車の形態差などがよくわかるサイト↓
http://syodendo.blog.fc2.com/blog-entry-136.html

↓いろいろ載っている wiki 様↓
https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%9B%BD%E9%89%84EF65%E5%BD%A2%E9%9B%BB%E6%B0%97%E6%A9%9F%E9%96%A2%E8%BB%8A

↓EF65 の運用を知りたい方用↓
https://4gousya.net/loco/9353.php　(わかりやすいサイトです)

https://kamo.apreed.com/uj-tuso65.html (貨物の運用を見る王道サイト)

↓カラシについて詳しく書いてあったサイト↓
https://rosennseisakubve5.blog.jp/archives/23229781.html
~~~

PFに想いを馳せて…

こんにちは。今年度初めて停車場を執筆することとなった、高１の西谷です。拙い文章ではありますが、どうか最後までお読みいただけると幸いです。よろしくお願いします。また、レイアウトの都合により写真がかなり小さくなっております。オンライン版では拡大してご覧いただけるので、ぜひそちらもご利用ください。

0. はじめに

あなたは「廃線」という言葉を聞くと、どんな印象を思い浮かべるだろうか。「廃止になるような路線なのだから、荒廃した雰囲気の他は何もないだろう」といった印象の方も多いと思う。私も以前までは同じような考えで、廃線跡というものに興味がなかった。しかし、ふとしたきっかけから「鹿島鉄道」の廃線跡の存在を知り、興味を持って実際に訪れたところ、すっかり廃線跡の虜になってしまった。そこで今回は、私が鹿島鉄道線の廃線跡を踏破した際の記録などから、読者の皆様に廃線跡の魅力を伝えていきたいと思う。

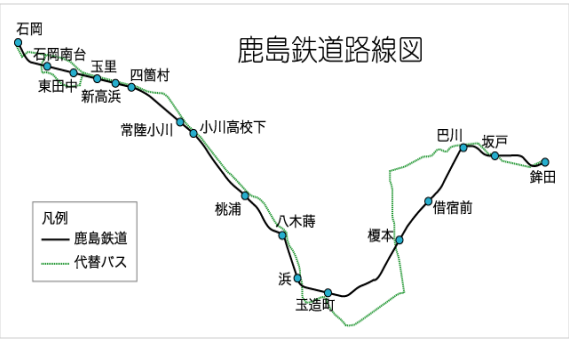
1. 鹿島鉄道とは

まずは、鹿島鉄道の大まかな概要を解説する。

鹿島鉄道は、茨城県の鹿島神宮への参拝客の輸送を目的として 1924(大正 13)年に営業を開始し 1929(昭和 4)年に全線が開業した、常磐線の石岡駅から鉾田駅(廃駅)を結ぶ全長 27.2km の非電化路線である。霞ヶ浦の湖畔に沿って走行する区間や筑波山を背景に田園地帯を走行する区間もあり、良い景色の中をレトロな気動車などが走る路線として、鉄道マニアからも人気のある路線であった。愛称は「かしてつ」。1967 年には年間乗客数はピークを迎え 300 万人超となっていたが、マイカーの普及に伴い以降は減少し、2004 年には 84 万人まで落ち込んでいた。沿線にある航空自衛隊百里基地への燃料輸送のため石岡駅～榎本駅間で貨物列車が運行されており大きな収入源となっていたが、2001 年度をもってパイプライン老朽化のため廃止。経営の支えを失った同社は親会社である関東鉄道からの支援により存続していたが、つくばエクスプレス開業に伴う関東鉄道の業績悪化のため 2006 年度で支援を打ち切られた。沿線の中学生・高校生で結成された「かしてつ応援団」等多数の団体の要望もむなしく、自力での経営は困難と判断され 2007 年 3 月 31 日を

もって 83 年間の歴史に幕を閉じた。

廃線後の跡地について当初は一切の計画がなくレールを撤去したのみとなっていたが、代替バスが国道 355 号線の渋滞により遅延することを受け、石岡駅～四箇村駅間をバス専用道(BRT)として整備する計画が廃線翌年に策定。2010 年に完成し供用開始となった。現在も廃線跡の大部分においてバラストやホーム、待合室などが残っているほか、使用車両も多くが有志の団体によって保存されており、かつての面影を見ることができる。



左図:鹿島鉄道の路線図(Wikipedia より引用)。
右図:2001 年度まで運行されていた貨物列車(撮影:長津博樹 様)。

次に、廃線当時に使用されていた車両についても解説する。

① **KR-500 形(4 両)**…1989 年から導入された、新潟鐵工所(現:新潟トランシス)製、16m 級車体の自社発注車。主力車両として活躍した。塗装はクリーム地に 1 両ずつ紫、赤、緑、水色の 4 色の細帯が巻かれていた。現在は KR-501 号車と KR-505 号車の 2 両が保存されている(1 両は非公開)。

上図:ほっとパーク鉾田にて保存されている KR-505 号車(撮影:筆

② **キハ 430 形(2 両)**…1973 年に導入された 16m 級の中古車。元は 1957 年・東急車輛製造製の加越能鉄道キハ 120 形。車体が短いため冷房を後付けできず、最後まで非冷房であった。ワンマン化改造は施され、主力として活躍した。2 両とも保存されている(1 両は非公開)。

上図:小川南病院にで保存されているキハ 432 号車(撮影:筆者)。

③ **キハ 714 形(1 両)**…1976 年に導入された 20m 級の中古車。元は 1953 年・新潟鐵工所製の夕張鉄道キハ 250 形。既に十分古いがまだ上がいるのである…。扉配置の関係からワンマン化改造は施されず、朝ラッシュ時にキハ 600 形と連結して運用された。保存されている(非公開)。※非公開のため写真なし

④ キハ 600 形(2 両)…1965 年に導入された 20m 級の中古車。廃線時全国最古の現役気動車かつ唯一の戦前製気動車であった。元は 1936 年・川崎車輛製造/鉄道省大宮工場製の鉄道省キハ 42500 形(キハ 07 形)。幾度にも及ぶ大改造を受け、原型はほとんど留めていない。ワンマン化・冷房改造も施され、車齢 71 歳で廃線になるまで現役で活躍した、とてつもなく長寿な車両であった。現在はキハ 601 号車の 1 両が保存されている。

上図:ほっとパーク鉾田に保存されている キハ 601 号車(撮影:筆者)。

その他にもディーゼル機関車などが在籍したが、廃線前にすべて売却されている。ちなみに衝撃的だったのが DD13 形 2 機で、中国に輸出された後に行方不明となり、ある時にネットオークションに出品されているのを発見されたものの、その後また行方不明になったそうだ。DD13 がネットオークションで買えるとは、なかなか興味深い話だが…。

2. 廃線跡探訪記

ここまでは鹿島鉄道についての解説をしたが、ここからは私が鹿島鉄道の廃線跡を踏破した際の様子を写真と共にお伝えする。

私が初めて鹿島鉄道の廃線跡を訪れたのは 2024 年 1 月 3 日、青春 18 きっぷの有効期限が切れないうちに朝早くから常磐線で石岡駅に向かった。同行するのは同学年の海老澤君。これから何 km 歩くかわからないので、石岡駅で食料などの準備をしておく。

最初に鹿島鉄道の始発駅、石岡駅の様子を観察する。かつて鹿島鉄道が発着していたホームはすでに撤去され、半分ほどの面積がバスターミナルとなっている。鹿島鉄道の代替バスである「かしてつバス」はここから発着する。途中の四箇村駅までは廃線跡がそのままバス専用道路となっているので、四箇村駅までは実際に BRT を使ってみる。

右上図:石岡駅のバスターミナル (撮影:筆者)。

右下図:廃線前の石岡駅の様子(撮影:長津博樹 様)。

かしてつ BRT は関鉄グリーンバス(現:関東鉄道)が運行を担当しており、車両も他のバスと同じ塗装である。どうやら専用塗装の車両も 2 台ほどいるようだが、残念ながら私たちは遭遇できなかった。

いすゞ・エルガに乗り、石岡駅を出発する。やはり専用道を走る BRT は平行する国道を走る自動車よりスムーズに進んでおり、代替輸送としての役割を正確に果たせていると感じた。全線をバス専用道にすればいいのではないかとは思ったが、地元の方によると廃線跡の土地を一部個人に売却してしまったらしく、用地の再買収ができないのだという。

しばらく走行すると鹿島鉄道で 1 つ目の駅、石岡南台駅に到着する。ここはニュータウン開発に伴い 1989 年に新設された鹿島鉄道で最も新しい駅で、駅舎とホーム、跨線橋が残存している。遠くから見ると現役の駅にも見えるが、入線してくるのはバス。かなり不思議な感覚だった。続く東田中駅・玉里駅はあまり形を残していないので、ここには記載しないこととする。

上図:石岡南台駅停留所の様子(撮影:筆者)。

やがて BRT は四箇村駅に到着。バス専用道はここで終了となる。一般車の誤進入を防ぐバーが設けられ、バスの接近を検知すると自動で開く。ただ一つ気になったのは途中にあった一般道との交差点にはバーがないことで、ストリートビューの撮影車も誤進入しているようだった…(2024 年 8 月 12 日現在も一部 BRT 区間の画像が掲載されてしまっている)。

上図:四箇村駅停留所の様子(撮影:筆者)。

ここから歩き出す。代替バスは国道をずっと走ってゆくが廃線跡は逸れてゆくため、私たちは細い側道を歩かなくてはならない。かなり森の中を歩くこともあるので、虫が苦手な人は夏場の廃線跡調査は避けた方がいいだろう。私も虫は苦手なので、わざと冬に行くことにした。

しばらく歩いていると、なんと「この先の踏切は幅員が狭く危険です」という迂回を促す旨の看板が。自治体名の表記が「玉里村」であるため、小美玉市に合併された 2006 年以前のままであることが分かる。踏切自体はすでに撤去されているが、この看板はなぜ生き残ったのだろうか。所々に残された痕跡を見つけ、その経緯を考えることも、廃線跡探索の大きな醍醐味だろう。

右図:四箇村駅～常陸小川駅間にあった看板(撮影:筆者)。

踏切を発見。廃線跡のレールはほぼ全て撤去されているが、踏切の部分だけはレールが残っている。おそらく踏切の道路は私有地ではなく国の土地だから、むやみに工事ができないのだろう。これ以降も終点まで、ほぼ全ての場所で踏切部分のみレールが残されていた。

上図:レールが残る踏切(撮影:筆者)。

常陸小川駅に到着。この駅にはかつて留置線が何本かあり、引退した機関車が静態保存されていたこともあった。現在はバスロータリーと駐車場になっている。ロータリーにはかしてつ BRT の経緯を記す看板もあった。写真はあまり撮れなかったので省略する。

歩いているうちに鉄橋を発見。この鉄橋、なぜか人が渡っていたのが見えたが誰だろうか…。不法侵入する鉄道マニアでないことを祈るばかり。廃線跡も私有地で、誰であろうと無断で立ち入ることは絶対に許されないことだ。それだけは留意したい。

上図:園部川に架かる鉄橋(撮影:海老澤君)。

次の駅へ行く前に、少し寄り道。現役当時の車両、キハ 432 号車の保存されている小川南病院に向かう。屋根がない環境にもかかわらず保存状態は良好で、大切に管理されているのだと感じた。画像は車両紹介に載せたものをご覧ください。

廃線跡に戻り、小川高校下駅に到着。ホームがまるごと残されている。線路はすでに草や木で覆われているが、ホームはベンチや屋根含め綺麗な状態で静かに列車の到着を待っていた。沿線の学生による団体「かしてつ応援団」により壁に描かれた「未来へ走れ！鹿島鉄道」という文字が哀愁を漂わせていた。

上図:小川高校下駅のホーム(撮影:筆者)。

廃線跡はしばらく霞ヶ浦のすぐ横を走る。確かに眺めはよく、もし現在まで路線が存続していれば、江ノ島電鉄線のように SNS で話題に上がっていたのかな…などとも想像する。また廃線跡は湖岸を走っていたらしく、築堤やガード下の跡なども残っていた。

上図:築堤の痕跡(撮影:筆者)。

桃浦駅に到着。ホームのみが残っており、線路部分にはソーラーパネルがびっしり並んでいた。おそらくこの土地は売却されているのだろう。信号機の柱もホームの脇に建っていた。公道からの撮影が難しかったため画像なし。

ここで唐突に野良猫と遭遇。とても人懐っこく擦り寄ってきて、思いがけず癒しをいただいた。廃線跡を訪れればこんなメリットもある(違う)。

右図:ねこ(撮影:筆者)。かわいい。

次の駅は本来なら八木蒔駅のはずなのだが、一向に見つからない。しばらく迷った末に、農作業をしていた地元のおばあさんに道を聞くことにした。おまけに鹿島鉄道の現役時代の話も聞いたが、よく使ったので廃線になったのは惜しいという。そして、言われた通り森の中の道を進むと…?

なんと、信じられない場所に駅があった。まさに森の中もいいところ。実際すでにホーム自体も森に侵食され始めており、もう十数年経てば完全に見えなくなるだろう。これは初見では気付けまい。ホームと小さな待合室が残っていたが、とても入れる状態ではなかった。

上図:八木蒔駅のホーム(撮影:筆者)。

玉造町駅に到着。この駅の跡地は完全に再開発され、新しそうな一軒家が多く建っていた。駅の手前にはコンクリート製の橋梁が残っており、頑丈そうではあるが放置されているようだった。しかしここで、深刻な問題が発生する。時刻はすでに 17 時を回り、これ以上遅くなると終電までに家に着けない可能性が浮上。今日は撤退することとなった。

上図:梶無川を渡る橋梁(撮影:筆者)。

一か月程で、再び玉造町駅に向かう。初め「1日で踏破できるだろう」と甘く考えていたが、廃線跡を探索するときはもっと時間に余裕を持って計画をすべきだと痛感した。

玉造町駅から少し進むと、ガード下がそのまま残っていた。高さ制限を発生させてしまう高架橋は廃線後すぐ撤去されてしまうことが多いが、ここは桁下 4.5m と高かったためか綺麗に残っていた。
(追記:本年 8 月に撤去されたそうだ。)

右図:現存するするガード下 (撮影:筆者)

前方に何やら見慣れないコンビニがあると思ったが、よく見るとセイコーマートである。北海道に多いセイコーマートだが、次に茨城県にも多く出店しているらしい。店内では北海道らしい商品も一部販売していた。なお、この次の駅である榎本駅は再開発が行われ現存しなかったため省略する。

右図:セイコーマート(撮影:筆者)。

借宿前駅に到着。この駅はホーム・踏切・待合室・ミラーなど大部分が残されており、これまで以上にしっかり駅だと認識できる。今にも列車が入線してきそうな雰囲気だった。ここでも地元の方にお話を伺ったが、「現役当時はあまり使っていなかったが、なくなってから便利さが分かって残念だ」という言葉が返ってきた。

上図:借宿前駅のホーム(撮影:筆者)。

借宿前駅～巴川駅間の一部区間のみ、廃線跡が一般道として整備されている。直前の踏切はレールが残っているのに、直後に舗装道路に変化するという謎状態が生まれていた。次の巴川駅も、原型を留めていなかったので省略する。

右図:一般道に転用された廃線跡(撮影:筆者)。

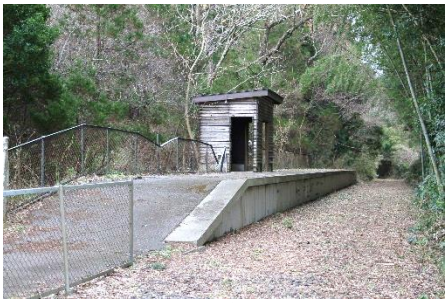
廃線跡に沿って歩いていたところ、なにやら美味しそうな和菓子屋の看板が。既に 3 時間程歩き続け疲れていたので、足が自然に向かい入店。すると、店の壁に常連客が描いたという鉾田駅のスケッチが飾ってあった。「関東の駅百選」に選ばれたような風情ある駅舎で、駅そばもあり店員さんもよく使っていたのだという。撮影をご快諾してくださった。

上図:「なかね製菓」さんに飾られていた鉾田駅のスケッチ(撮影:筆者)。

ここでもう一か所寄り道。保存車両の KR-505 号車とキハ 601 号車が展示されている「ほっとパーク鉾田」へ行った。この時はまさに車両の再塗装を行っており、保存車両への愛が感じられた。キハ 601 号車は台車などにキハ 42500 形時代の面影を残しており、ゴツゴツした板バネがかっこよかった。

右図:塗装作業中の KR-505 号車(撮影:筆者)。

次の坂戸駅は、地図を見ながら必死に探さないと見つからない場所に、先程の八木蒔駅と同じような佇まいで残っていた。この駅の待合室は丸太で組まれており、他駅に比べて落ち着きのある見た目になっている。また関東鉄道が不定期に催す鹿島鉄道の廃線跡を巡るツアーにおいて坂戸駅は活用されているようで、少し草刈りがなされていた。



上図:坂戸駅のホーム(撮影:筆者)。

歩いている間に、目を疑うものがあった。既に踏切部分も含め完全にレールは撤去された場所の近く、畑の中に踏切注意の道路標識が突っ立っているのだ。もう周りには何も痕跡は残っていないのに 1 本だけ立ち続ける孤高(?)の道路標識に心を打たれた。この付近では現在東関東自動車道の建設工事が進んでおり、じきにこの道路標識もなくなってしまうかもしれない。何にせよ、人生でここまで道路標識に感動したのは初めてであった。

右図:孤高の道路標識(撮影:筆者)。

そしてついに鹿島鉄道の終点、鉾田駅に到着。駅のホームが残っているのだが、東日本大震災において液状化の被害を大きく受けたらしくボコボコに歪んでしまっていた。また駅舎はすでに解体され、駅前には関鉄グリーンバスの営業所が広がっていた。

右図:歪んでしまった鉾田駅のホーム(撮影:筆者)。

ここまでで合計 12 時間ほど、歩数にして 8 万歩ほど歩いた。やはり、廃線跡に向かう時は徒歩以外の移動手段を「強く」おすすめする。こうして疲労困憊になった私たちは、新鉾田駅から乗った帰りの鹿島臨海鉄道 6000 形の車内で爆睡するのであった…。これにて私たちの鹿島鉄道廃線跡訪問記は終わりである。

3. 訪れた感想

今回、私が記事で紹介したものは実際に私たちが廃線跡で見つけたもののうち本当にごくわずかである。私が想像していた以上に、廃線跡というものにはそこに鉄道があったことを示す多くの痕跡、そしてその鉄道を利用していた人々の思いがあった。もちろん全ての廃線跡がこの通りとは言えないだろうが、鹿島鉄道の廃線跡で受けた多くの経験は私を廃線跡マニアにするには十分な刺激だった。これからも様々な廃線跡を訪れてみたい。

4. さいごに

さて、最初の質問に戻るが、読者の皆様は「廃線跡」についてどのような印象を抱くだろうか。この記事を読む前と後で少しでも廃線跡に対する気持ちが変わっているようであれば嬉しい限りだ。また、もし廃線跡探索の趣味を始めようと思ったようであれば、私からはぜひ鹿島鉄道をおすすめしたい。

そして最後に、写真を提供してくださった長津博樹様、店内の絵画の撮影・利用を快諾してくださったなかね製菓様、質問に答えてくださった大勢の沿線住民の方々に深くお礼を申し上げます。誠にありがとうございました。

5. 参考文献

・鹿島鉄道線 Wikipedia(https://ja.wikipedia.org/wiki/鹿島鉄道線)
・鹿島鉄道を守る会 ホームページ(https://kasitetu.sakura.ne.jp/)
・鉾田駅保存会 ホームページ(https://hokotaeki.jp/)
・鹿島鉄道保存会 Facebook(https://www.facebook.com/kashitetsu)

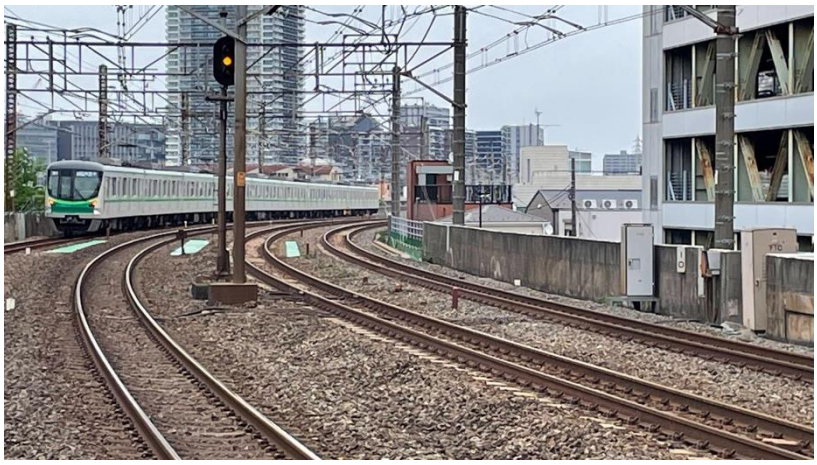
～首都圏の複々線・三複線～

中１　石黒 稜

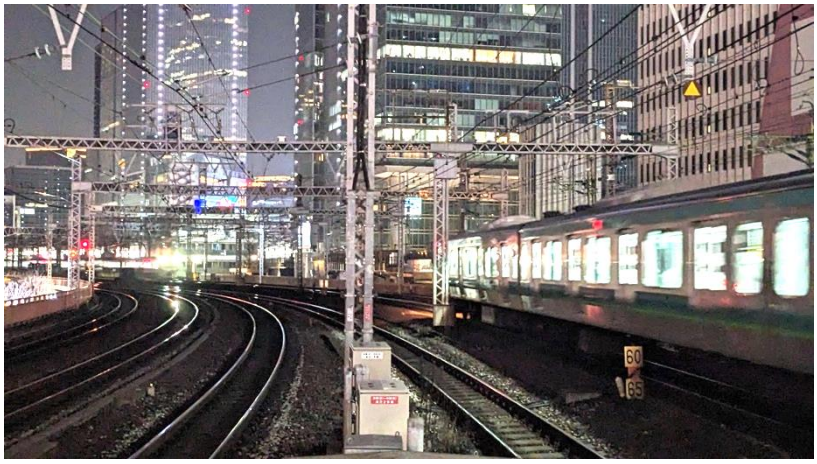
今回は首都圏の複々線・三複線についてまとめてみました。複々線には主要目的（通勤・貨物目的）の路線もあれば、時代の流れを感じる路線もあります。本稿では、複々線のことも紹介しつつ、歴史なども紹介していこうと思います。最後まで読んでくださると嬉しいです。

～複々線とは～

まず、複々線とは、複線が 2 つ連続で並んでおり、上り 2 路線下り 2 路線にわかれている 1 つの区間に 4 本の線路が敷かれている配線です。↓（複々線区間例：常磐線　亀有～金町間）



三複線は複線が 3 つ連続で並んでいる区間です。↓（三複線区間例：東海道本線　有楽町～東京間）



① JR 東海道本線（東京～小田原）

まずは日本の交通・物流を支える大動脈、**東海道本線**の複々線を紹介します。みなさんは、東海道線区間は上下一本だけの複線区間だと思いがちですが、通勤路線の山手線や京浜東北線も、東京～横浜区間は東海道本線の区間です。特に京浜東北線は東海道線区間の止まらない駅（有楽町・浜松町・田町・高輪ゲートウェイ・大井町・大森・蒲田・鶴見・新子安・東神奈川）の役割、いわゆる東海道本線の各駅停車的な役割を担っています。そして東海道線は普通列車と名乗りながらも、快速などの速達的な役割を担っています。

今では 2015 年に開業した上野東京ラインのおかげで、常磐線直通列車も品川まで行けるようになりました。

田町にて→

また、途中の鶴見からは品川（大崎）で分かれた**品鶴線**（旧東海道貨物線・横須賀線・湘南新宿ライン）と合流し、新（現）東海道貨物線は鶴見（京急花月総持寺駅）から、東高島-桜木町駅間（高島線）と、横浜羽沢-東戸塚駅間（羽沢線・相鉄直通線）に分岐し、羽沢線は東戸塚前の猪久保トンネルから小田原まで、名古屋・大阪方面を目指して貨物線が伸びています。よって、東京～小田原までが複々線区間となります。（東京～品川間は三複線）

東海道本線と並走して、東海道貨物線を走行している EF210 形電気機関車↑

② JR 中央本線（御茶ノ水～三鷹）

次は日本一の乗降数が多い新宿駅を通る**中央本線**の複々線を紹介します。朝夕のラッシュ時間帯にとても混む中央本線は列車の本数を増やし、なるべく混雑を避けるようにす

るために、古くから中央本線を緩行線（中央・総武線各駅停車　地下鉄東西線直通）と急行線（中央急行線）に分け緩急接続を取っていました。なお、御茶ノ水～三鷹間の複々線区間のうち、快速列車と優等列車が走る線路は JR 東日本社内では「中央急行線」と正式に名前はありますが、書籍や JR のプレスリリースでは東京～高尾、大月間を「中央快速線」と表しているため、「中央急行線」の表記はほとんど見られなくなりました。

中央急行線の快速は中央・総武線各駅停車が三鷹までなので、吉祥寺・三鷹から先は各駅にとまります。

吉祥寺にて→

中央本線の複々線区間は東中野から立川までは大した大きなカーブもなく、ひたすら直線に進んでいきます。

阿佐ヶ谷にて→

また、昔の中央本線中野～荻窪間は地上を走っており、国鉄の「中央線中野三鷹間線路増設計画」（中央本線複々線計画）に基づき 1961 年から高架化工事が開始され、1964 年に工費 260 億円をかけて完成し、同区間にあった踏切はすべて姿を消しました。この工事のおかげで、踏切事故をなくし、中央本線通勤通学路線に発展していきました。

③ JR 総武本線（錦糸町～千葉）

3 つ目は成田空港へ向かう特急成田エクスプレスや昔の房総特急ルートでもあった**総武本線**の複々線区間です。これも中央本線と同じく中央・総武線各駅停車との緩急接続を行っている路線で、錦糸町～千葉までが複々線区間です。通勤路線としての立場もありますが、錦糸町からは東京・新宿方面、千葉では君津、上総一宮、成田方面へ向かうことができ、千葉県民の交通手段としても活躍しています。また中央本線と同じく、総武本線の急行線の名称を「総武線快速」とも呼びます。そして、横須賀線との直通もあっ

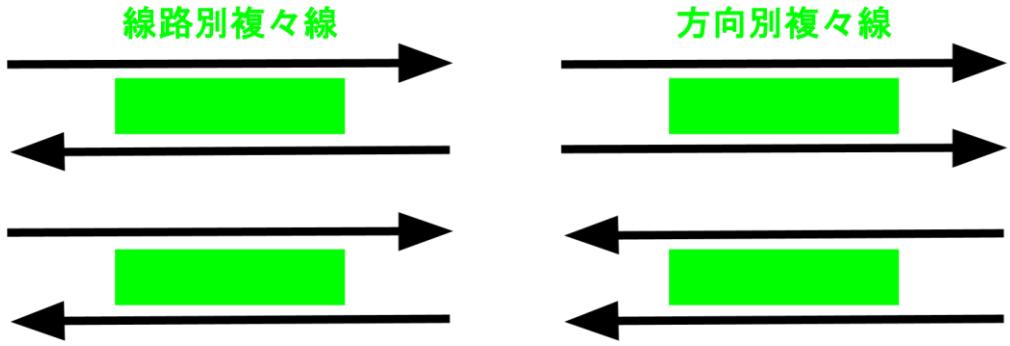
てか、113 系や E217 系などの車両には、「横須賀線-総武線」などの表記が古くからされています。

幕張車両センターにいる
E217 系と 255 系→

「横須賀線-総武線」の表記→

④ JR 常磐線（北千住・綾瀬～取手）

4 つ目は古くから北陸本線と同じく日本屈指の特急街道の**常磐線**の複々線を紹介します。ちなみに、これまで紹介してきた東海道、中央、総武などの本線の複々線は**線路別複々線**という左下の画像の向きに沿って列車が動いています。逆に山手線・京浜東北線（品川～田端間）のような同じホームに同じ向きで走っている複々線は**方向別複々線**という名称です。緩急接続、待ち合わせは方向別複々線のパターンが多いです。私鉄でもこの採用は多いです。（後に紹介します。）



さて本題に入りますが、常磐線は取手～藤代間に直流交流を切り替える**デッドセクション**があり、常磐線直流形電車（103 系・E231 系など）は取手までの運転となります。また、常磐線各駅停車も地下鉄千代田線直通のため、交直流型電車は走っていないので、取手までが運転区間となります。ちなみに常磐線各駅停車で日中は我孫子止まりの列車が多いのは、常磐線快速も天王台に停まるからです。（特別快速を除く）

ここで、常磐線の昔からのデメリットについて話したいと思います。
まだ国鉄だったころ、常磐線の複々線電化（北千住・綾瀬～取手間）が開業し、特急・急行・快速・普通などの様々な種別が出てきました。快速線と緩行線（いずれも複線）に分離し、緩行線は綾瀬から帝都高速度交通営団千代田線に直通運転を行うということになります。しかし、綾瀬に営団の車両基地があり、直通の駅が綾瀬であるため、綾瀬、亀有、金町の各駅には快速線のホームが設けられず、事実上**“千代田線の駅”**となり、上野へ出るにはホームの離れた北千住か、山手線に新設された西日暮里で乗り換えることになりました。

西日暮里乗り換えの場合、営団の運賃が合算されるため、北千住駅の混雑が激しくなりました。さらに、営団がストライキを打つと、綾瀬～北千住間には電車が運行されません。そのため、3 駅から都心の乗客はいったん松戸に戻って快速電車で引き返すことを強いられました。このため、常磐線の複々線化は**“迷惑乗り入れ”**と呼ばれる結果となりました。
また沿線のベットタウン化が遠方に広がると、取手以北の交流電化がネックとなりました。「中距離電車」、すなわち取手以北の各駅から直通できる電車は、交直流両用の 401 系・403 系・415 系のみ。いずれも 3 扉でセミクロスシートの近郊形だったため、混雑は激化する一方になりました。415 系は後にロングシート車が投入されたものの、4 扉の交直流電車は、1995 年登場の E501 系まで持ち越されるはめになりました。

常磐緩行線と地下鉄千代田線がすれ違います。

北松戸にて→

やはり特急の本数が多い常磐線。

北松戸にて→

⑤ JR 東北本線（東京～日暮里、田端・上中里、赤羽～大宮）

5 つ目はかつて北海道や東北に向かっていた寝台特急の街道、**東北本線**の複々線を紹介します。日暮里と赤羽の区間は中途半端な区間ですが、とてもややこしいと思うので、詳しく説明していきます。

まず、東京～上野、日暮里の区間は山手線、京浜東北線も東北本線として数えていきます。そこから、宇都宮線、高崎線直通の列車は日暮里から尾久車両センターの方へ行き、赤羽に合流します。一方山手線、京浜東北線の日暮里～田端間も、実は東北本線であり、一応複々線でもあるので含めさせていただきました。

京浜東北線はそこから上中里、王子、東十条と行き、赤羽に合流します。京浜東北線の田端～赤羽間も東北本線に含まれる区間です。しかし、田端～上中里区間は、一部複々線の区間ではないので、含めません。上中里からは山手貨物線（湘南新宿ライン）と合流し、複々線区間となります。さらに、日暮里で分かれた上野東京ラインの線路が王子で合流するので、王子から大宮までは三複線の東北本線区間が続きます。

そして、赤羽～大宮までは京浜東北線が各駅停車の役割で、宇都宮線、高崎線直通が快速の役割で緩急分離が行われています。この区間で、上野東京ライン、湘南新宿ライン、京浜東北線、東北貨物線、保線用作業車線路、そして武蔵野線や常磐線への貨物連絡線の数を数えると、川口～西川口間、蕨駅には 7 本、そして武蔵野線と東北本線との連絡線が与野で合流し、与野駅は、留置線も含めて 11 本、与野から先は 8 本、さいたま新都心駅の東北貨物線の留置線も含めて、16 本というものすごい複々線の数です。

赤羽～大宮間にはもう一つの東北本線の区間があります。それは埼京線の戸田公園、武蔵浦和経由の区間です。埼京線というのはあくまでも仮名称であって、正式名称は大崎～池袋間は**山手線**、池袋～赤羽間が**赤羽線**、赤羽～大宮間が**東北本線**、そして、大宮～川越間が**川越線**区間となっています。

東北本線と武蔵野線との連絡線を 2 つ紹介します。
1 つは武蔵野線北朝霞への連絡線です。西浦和の分岐から高架線を駆け抜けていき、埼京線の中浦和あたりからトンネルに入り、東北本線与野の手前から合流します。主に、「**むさしの号**」などが通る連絡線です。
もう一つは武蔵野線の連絡線で、武蔵浦和からです。武蔵浦和からの高架線を駆け抜けていき、これも与野の手前で合流します。主に、「**しもうさ号**」などが通る連絡線です。

⑥ JR 山手線（大崎～駒込）

6 つ目は、貨物輸送がメインだった**山手貨物線**が最近になって湘南新宿ラインや埼京線、りんかい線・相鉄線直通の旅客輸送に変わった山手線と山手貨物線（大崎～駒込間）の複々線です。メインポイントは、やはり原宿～代々木間の**宮廷ホーム**ですね。大正・昭和天皇が使用していた皇室専用ホームは正式名称を**原宿駅側部乗降場**と言いますが、通称宮廷ホームとも言われています。大正天皇が沼津御用邸や葉山御用邸等へ行く際に使うものでしたが、初めて葉山御用邸へ移動する際にしか使用しませんでした。その時が 1926 年だったので、葉山御用邸で崩御してしまったため、結果的に一度しか使用しませんでした。

ただし、昭和天皇の時代になると、須崎・那須御用邸などへ行く際に使用するほか、1979 年には 201 系電車の試作車展示用や、1988 年にはパビリオン列車「アメリカントレイン」の出発式といった、各種イベントにも用いられました。

⑦ 小田急小田原線（代々木上原・東北沢～登戸）

JR の説明は以上で、次からは私鉄を紹介いたします。まずは小田急からです。小田急といったらやはりロマンスカーですよね。箱根に行く観光客も利用されますが、小田急線はちゃんとした通勤路線でもあります。それに、地下鉄千代田線と直通運転も行っており、快速急行や昔あった多摩急行、普通や急行などの種別も多い線です。そのため、小田急は昔から生活路線やロマンスカーのような特急列車が行き交う過密路線でもあり、混雑やダイヤ乱れが続いて、代々木上原駅や下北沢駅などの駅は一時混雑率が 200%を超えるといった時もありました。このような状況を改善し、より快適に輸送サービスを提供できるように、小田急は東北沢～向ヶ丘遊園間に上下線を各 2 本ずつ計 4 本の線路にする方向別複々線化事業を行いました。複々線化事業は東京都の都市計画事業である連続立体交差事業と一体的に進め、計画から約 50 年、着工から約 30 年の年月を経て、2019 年 3 月をもって事業が完了しました。ちなみに登戸～向ヶ丘遊園間は、上下線計 3 本の路線で、複々線とは言えないので、複々線区間を登戸までにしました。

内側は急行線、外側は緩行線となっている方向別複々線の小田急線。

和泉多摩川にて→

⑧ 東急東横線・目黒線（田園調布～日吉）

8 つ目は他の鉄道会社との相互直通運転が多く、沿線に多くの人が住んでいる東急電鉄の東横線・目黒線の複々線です。特に目黒線は東横線のバイパス機能を果たしている路線で、田園調布から南は複々線区間となり、方向別 2 面 4 線方式のホームが目黒線の終点である日吉駅まで 6 駅連続しています。途中の元住吉駅は東横線急行や特急の通過線もあり、2 面 6 線の駅となっています。

やはり東急と直通している私鉄との並走は素晴らしいです！！

多摩川にて→

⑨ 東急田園都市線・大井町線（二子玉川～溝の口）

9つ目は同じく東急電鉄の重要路線である田園都市線と同じく直通する大井町線の複々線です。複々線区間は東京都世田谷区のターミナル駅の二子玉川から多摩川を渡り、神奈川県川崎市高津区のターミナル駅の溝の口を結ぶ区間です。大井町線の列車の一部は田園都市線二子玉川～溝の口間の駅二子新地・高津に止まりますが、ほとんどの大井町各駅停車・急行は通過し、一駅で着きます。田園都市線は多摩田園都市地域のニュータウン（港北ニュータウンほか）の住む乗客の需要対応のほか、地下鉄半蔵門線・東武伊勢崎線（東武スカイツリーライン）・日光線との相互直通運転も行っているので、二子玉川から同じく路線を走っている大井町線との複々線を 2009 年に完成し、一部の大井町線の急行は中央林間まで直通するような対策を取りました。

10 両編成の田園都市線各駅停車が停車し、5 両編成の大井町線各駅停車が通過するという常識を覆す光景です。

今では地下鉄半蔵門線として活躍している 8000 系ですが、昔は営団東西線を走っており、今では置き換えが進んでいます。

高津にて→

⑩ 京王線・京王新線（新宿～笹塚）

ついに 10 個目に入ります。10 個目は新宿～高尾間で中央線と競い、多摩センターまでは小田急と競う京王線の複々線です。しかし、新宿～笹塚間は京王線と都営新宿線直通用の京王新線の二手に分かれ、複々線というよりは普通の複線のように見えます。なぜそれを複々線と呼べるのか解説していきます。京王線は混雑緩和のために昔から複々線化の申請を行っていました。しかし、国の答申で地下鉄 10 号線（現在の都営新宿線のもとの路線）の整備方針が決定し、それに伴い、新設する路線は最初から地下鉄線と直通への前提とし

た形で建設が進められました。一般的な複々線ではなく、並行しつつも独自のルートが敷かれる複々線の形式で着工され、さらに旧来の京王線（本線）からは途中の初台、幡ヶ谷がなくされ、新線上にしかない駅となり、こうして現在に至ります。

今でも京王線で活躍している7000系・8000系と新線地下区間から顔を合わせる都営 10-300形。

笹塚にて→

⑪ 西武池袋線（練馬～石神井公園）

11 個目は秩父への特急 Laview が行き交う西武池袋線の複々線です。池袋からやってくる池袋線と地下鉄有楽町線・副都心線からの直通列車が小竹向原からの西武有楽町線が合流する練馬から、中村橋、富士見台、練馬高野台の 3 駅を過ぎて、石神井公園までの区間が複々線です。距離は短めですが、小田急線のように生活路線でもあり、そのため桜台駅付近～大泉学園駅付近間の連続立体交差事業・複々線化事業が行われ、2012 年に練馬～石神井公園間の複々線化が完成しました。ほとんど小田急線と同じなので説明は省きます。

少し多めのカーブ以外は中央本線と同じく、住宅街を高架線で駆け抜ける西武池袋線の複々線です。

練馬～中村橋間にて→

やはり東急線と同じく相互直通運転が多い路線で、緩行線に手前には東京メトロ有楽町・副都心線 10000 系、奥には横浜高速鉄道みなとみらい線 Y500 系が見えます。

中村橋にて→

⑫ 東武東上線（和光市～志木）

12 個目は埼玉県西方面のベットタウンと池袋を結ぶ通勤路線のほか、川越、秩父、長瀞方面の観光路線でもある東武鉄道東上本線の複々線区間です。和光市～志木間のたった 5.3km の短い複々線ですが、東上本線は途中の和光市から東京メトロ有楽町・副都心線との直通運転があり、内側には東上本線普通列車、地下鉄直通列車、外側には東上本線の優等列車が走るように役割があります。特に朝夕のラッシュ時間帯には複々線区間の端である志木から始発列車を設定することで混雑緩和に繋がり、複々線なので、速達列車も遅れを取らないようにシステムが構成されています。ちなみにこの複々線区間の延伸の計画は立っていません。短い複々線ですが、意外と通勤需要に重宝されています。

複々線が短いのかわかりませんが、緩行線、急行線にそれぞれの種別があるにもかかわらず、急行線にも各駅にホームが設けられている路線は珍しいです。

東上本線の普通列車も発着するとはいえ、本数が地下鉄直通列車の複々線区間のほうが多いです。

朝霞台にて→

⑬ 東武伊勢崎線（東武スカイツリーライン）（北千住～北越谷）

13 個目は日光・両毛地域を結ぶ東武特急や地下鉄乗り入れが多い東武伊勢崎線（東武スカイツリーライン）の複々線です。　東武伊勢崎線は古くからりょうもうやけごん、きぬなどの東武特急が走り、今ではスペーシア X などの豪華特急も行き交う特急が多い私鉄路線で、更には通勤需要に対応するために、北千住から東京メトロ日比谷線、曳舟から押上の連絡線を経由して東京メトロ半蔵門線が相互直通運転しています。複々線の区間が北越谷までなのは、北越谷までの区間は市街地や住宅地となっており、通勤需要が大きかったのに対し、北越谷から先は田園地帯が広がっている区間となっているからです。
とくに東武は緩急接続にこだわっており、北千住からの地下鉄日比谷線は緩行線を、曳舟からの地下鉄半蔵門線は東武伊勢崎線の急行線を走るようにそれぞれ役割が決まっています。どちらも伊勢崎線久喜駅、日光線の南栗橋駅まで直通運転を行っております。
（なお日比谷線は、有料着席保証列車の「TH ライナー」に限り、久喜まで相互直通運転を実施しています。）

日比谷線直通用として東武鉄道が開発した 70000 系と日光詣色のスペーシア 100 系。

西新井～竹ノ塚間にて→

1800 系バージョンの 200 系りょうもうが急行線を通過します。

小菅にて→

⑭ 京成本線（青砥～京成高砂）

さていよいよ最後です。最後は千葉の生活路線、成田空港アクセスに重宝されている京成本線の複々線です。青砥～京成高砂感の複々線はなんと 1 駅のたった 1.2km と私鉄の中でもはや複々線と呼べないほどの短い複々線が存在します。一応、青砥、京成高砂の両方

には引込線、車両基地があり、青砥には都営浅草線、京急線へと直通するための京成押上線、京成高砂からは下総の北側を走る通りの名前の北総鉄道、成田空港へのアクセスを手助けする成田スカイアクセス線と分岐し、様々な方面へ向かえるために複々線化を図ったのだと思います。（かつては京成金町線も含まれていました）
生活路線とはいえ、速達性、緩急接続を問わず、京成本線、押上線、北総線成田スカイアクセス線の電車が重複し、混雑を緩和する目的のために複々線化されたのだと思います。

京成の車両がたくさん並ぶ光景を見ると、なんだか過密路線見たく感じてきました。

京成高砂駅は京成の撮影スポットでもあります。やはり京成スカイライナーAE 形はかっこいいですね。

京成高砂にて→

さいごに

いかがだったでしょうか？先の方で紹介した JR の 6 つの本線、貨物線の複々線は実は昔から複々線化が進んでいた路線なのです。まず、最初に紹介した東海道、中央、総武、常磐、東北の 5 つの本線は国鉄が 1965 年に策定した「**通勤五方面作戦**」の流れに沿って、複々線化しました。

この国鉄が行った「通勤五方面作戦」について簡単に説明します。
「通勤五方面作戦」とは、国鉄が東海道新幹線などの輸送力増強に注力する一方で遅れていた大都市圏の通勤輸送力増強を目的とした**プロジェクトの通称**です。首都圏の国鉄路線の中で、東京都心への輸送を担っている東海道本線・横須賀線、中央本線、東北本線・高崎線、常磐線、総武本線の複々線化などを進め、大幅な輸送力増強を目指しまし

た。各線が東京南西から時計回りに放射状に 5 方面へ延びていることから、別名「**東京通勤五方面作戦**」ともいわれています。

この通勤五方面作戦が始まったころから、同じく私鉄の東武鉄道も伊勢崎線北千住～北越谷間の複々線化工事を開始し、2001 年に工事が終了し、私鉄最長の全長 18.9km の複々線が作られました。ちなみにこれまで紹介した私鉄の複々線が作られた年代は、以下の表の通りです。

路線名	作られた年代
京王線・京王新線	1978 年
京成本線	1985 年
東武東上線	1987 年
東武伊勢崎線	2001 年
東急田園都市線・大井町線	2009 年
東急東横線・目黒線	2012 年
西武池袋線	2013 年
小田急小田原線	2019 年

このように多くの私鉄も昔から乗客需要やダイヤに対応するために、複々線化工事を開始していたのです。

感想

私は首都圏 JR・私鉄各線の複々線を調べて昔からの時代の流れを感じ取ることができました。具体的にいうと、JR は、貨物線や連絡線の目的、複々線の種類、通勤五方面作戦の影響なども詳しく調べて理解することができました。そして私鉄は、なぜ複々線を作るかの目的や歴史、その需要などのこともよく分かりました。
みなさんも鉄道旅の中で複々線に注目してみてはいかがでしょうか。

参考文献

・JR 路線大全Ⅳ　（発行　天夢人　発売　山と溪谷社）
・特急マーク図鑑（発行　天夢人　発売　山と溪谷社）
・首都圏私鉄各社ホームページ

SERIES E257
EAST JAPAN RAILWAY COMPANY

～定期から臨時まで～

高二　竹内　律登

▶▶▶はじめに

高二竹内です。E257系は、定期運用で東海道線、伊東線、高崎線、吾妻線、総武本線内房線、外房線を走り、さらに波動用としては、もともと定期運用されていた中央線を始めとして、現在首都圏を縦横無尽に走行している特急列車です。
決して珍しい車両ではありませんが、身近に走るオールラウンダーな列車ならではの魅力がたくさんあります。其処彼処で活躍しているE257系について、停車場の記事にしたいと思います。今回で4回目の投稿になります、楽しんで読んで頂けたら嬉しいです。

▶▶▶E257系

E257系は国鉄型特急電車183系と189系の置き換えとしてJR東日本が開発、2001年（平成13年）12月1日に中央線を走る特急「あずさ」としてデビューしました。

その後は、0番台・500番台・2000番台・2500番台・5000番台・5500番台と次々リリースされています。

◎E257系開発のコンセプト

【～シンプルさの中でのくつろぎ～】

E257系特急型直流電車「新型あずさ・かいじ」は、「快適な車内空間と乗り心地の提供」を目指して設計されました。

車体のデザインは従来の国鉄型特急電車とは趣を変え、優しい印象を与える丸いフォルムと鮮やかな塗色（季節の彩りをテーマとした５色の菱形模様）が特徴です。

JR東日本が“走るアメニティ”を目指したと言う通り、下記のような細かい配慮が組み込まれた列車となっています。

・側窓の大型化
・空調機器の床下収納による低重心化
・振動・騒音を吸収する弾性床材の採用
・コンピューター制御による室温調節
・ベビーチェア（シート）付きトイレの新設

通勤にも観光にも運用可能で、トンネル・勾配線区に対応と、2024年現在ではやや古く感じられるデザインかも知れませんが、当時としてはかなり画期的な、何にでも運用出来る事を想定された全部乗せの車両でした。

その企画デザインが認められ、E257系は1990年の651系特急型交直流電車「スーパーひたち」、2000年のE26系寝台客車「カシオペア」に次いで、2002年第45回鉄道友の会ブルーリボン賞を受賞しています。

※ブルーリボン賞は、鉄道友の会（会長　馬渡一眞、会員4,500名）の全会員の投票をベースに選出される賞です。

先頭車に貼られた受賞記念シール

2002年の選考対象車両は29車種であり有効投票総数の約16.5%の得票により決定されました。

【JR東日本が受賞したブルーリボン賞】

年	車両	名称	型式
1990	651系	スーパーひたち	651系特急型交直流電車
2000	E26系	カシオペア	E26系寝台客車
2002	**E257系**	**新型あずさ・かいじ**	E257系特急型直流電車
2010	E259系	成田エクスプレス	E259系特急型電車
2012	E5系	はやぶさ	E5系・H5系新幹線電車
2015	E7系・W7系	あさま・かがやき・はくたか	E7系新幹線電車

▶▶▶Ｅ２５７系０番台

■国鉄183系電車、国鉄189系電車の置き換えの為、製造

■2001年－2019年の間、中央本線・篠ノ井線で特急として使用されていた

2001年　12月のダイヤ改正で中央線特急の新型「あずさ」として運用開始

2002年　新たに特急「かいじ」に使用、さらに同年7月からは「中央ライナー」「青梅ライナー」にも充当

2019年　3月のダイヤ改正で定期運用を終え、以降は臨時「あずさ」、「かいじ」などの臨時・団体列車で使用

2020年　6月に付属編成が廃車（E257系0番台は基本編成9両+付属編成2両）

2021年　8月に11編成が長野総合車両センターに5000番台改造の為自走回送にて入場し0番台としてのE257系が消滅した

メモ

■15 年以上前に、「湘南ライナー」として東海道線で使用されていたこともある。

■M-116 編成は大河ドラマ「風林火山」のイベント用に風林火山の LED 幕が出せる。た。

■□　編成　■□

□■　編成表　□■

編成	基本編成のリニューアル	改番後	付属編成※
M-101	2000番台化へ　転用済	NA-01	M-201　廃車
M-102	2000番台化へ　転用済	NA-02	M-202　廃車
M-103	2000番台化へ　転用済	NA-03	M-203　廃車
M-104	2000番台化へ　転用済	NA-04	M-204　廃車
M-105	5000番台化へ　転用済	OM-91	M-205　廃車
M-106	2000番台化へ　転用済	NA-05	—
M-107	5000番台化へ　転用済	OM-92	—
M-108	2000番台化へ　転用済	NA-06	—
M-109	2000番台化へ　転用済	NA-07	—
M-110	2000番台化へ　転用済	NA-08	—
M-111	5000番台化へ　転用済	OM-93	—
M-112	2000番台化へ　転用済	M-112	—
M-113	2000番台化へ　転用済	M-113	—
M-114	2000番台化へ　転用済	M-114	—
M-115	2000番台化へ　転用済	M-115	—
M-116	2000番台化へ　転用済	M-116	—

モノクロ印刷なのでカラーを想像して頂きたいのですが、車体側面の塗装された武田菱を模した大きな菱形模様は、黄・桃・緑・青・銀が使われ、号車ごとに配色が異なっていました。また、各車両の客用ドア横の号車番号表示にも、沿線の風物のイラストが号車ごとに描かれていました。凝りようが素晴らしいです。

▶▶▶Ｅ２５７系５００番台

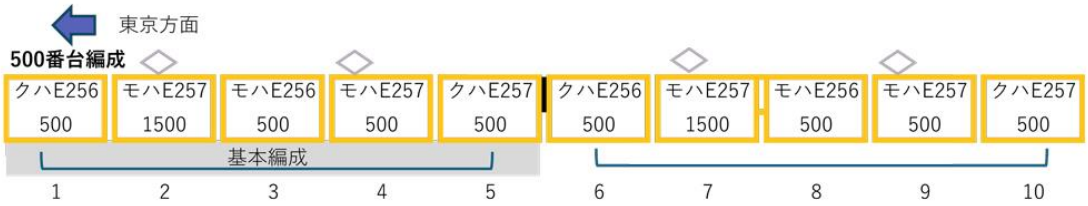
■国鉄183系、国鉄189系電車の置き換えの為、製造

■2004年－　総武本線、京葉線、内房線、外房線等で特急として使用されている

2004年　10月のダイヤ改正から房総地区の特急「さざなみ」「わかしお」として使用
　　通称「房総エクスプレス」
　　明るい陽光と房総に咲く菜の花がイメージされている
　　車内は5両編成でグリーン車はなく、普通車のみ
　　5+5の10両で組むこともある
2005年　12月のダイヤ改正で「しおさい」「あやめ」として運用開始
2015年　3月のダイヤ改正にて、「あやめ」が廃止
2019年　3月のダイヤ改正にて「ホームライナー千葉」が廃止
　　房総特急の運用削減により、その後2500番台、5500番台への改造が進む

メモ
500 番台は全車普通車という事もあり、
普通列車としても使われました。

■□　編成　■□



□■　編成表　□■

編成	基本編成のリニューアル	改番後
NB-01	運用中	
NB-02	運用中	
NB-03	運用中	
NB-04	運用中	
NB-05	運用中	
NB-06	2500番台へ　　転用済	NC-31
NB-07	2500番台化　　転用済	NC-32
NB-08	5500番台化　　転用済	OM-51
NB-09	5500番台化　　転用済	OM-52
NB-10	5500番台化　　転用済	OM-53
NB-11	5500番台化　　転用済	OM-54
NB-12	5500番台化　　転用済	OM-55
NB-13	2500番台化　　転用済	NC-33
NB-14	2500番台化　　転用済	NC-34
NB-15	運用中	
NB-16	運用中	
NB-17	運用中	
NB-18	運用中	
NB-19	運用中	

▶▶▶Ｅ２５７系２０００番台

■国鉄185系、JR東日本251系、JR東日本215系電車の置き換えの為、製造

■2019年－　東海道本線、伊東線などで特急として使用されている

※「あずさ」「かいじ」で運用されていた0番台のリニューアル車を使用

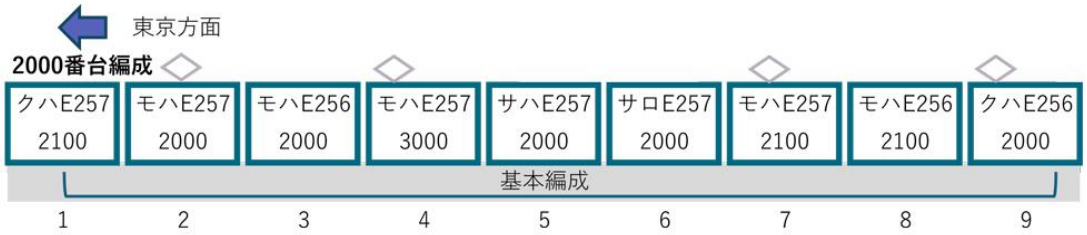
2019年　11月プレスリリースにて、東海道線の特急「スーパービュー踊り子」・「踊り子」で現在使用している251系・185系車両から、中央線や内房線・外房線などで使用していたE257系車両をリニューアルした車両(※2000・2500番台)への置き替えを順次行う事を発表

2020年　3月のダイヤ改正で、特急「踊り子号」として運用開始
※同じくE261系「サフィール踊り子」の運用も開始される

2021年　3月のダイヤ改正で、「踊り子」がE257系に全て統一
また、「湘南ライナー」「おはようライナー新宿」「ホームライナー小田原」などのライナー列車等の廃止に伴い、「特急湘南」の運用を開始
こちらもE257系に全て統一

2024年　現在もE257系のみで「踊り子」、「特急湘南」として定期運用中
※「サフィール踊り子」を除く

■□　編成　■□



□■　編成表　□■

編成	元の車両
NA-01	元M-101
NA-02	元M-102
NA-03	元M-103
NA-04	元M-104
NA-05	元M-106
NA-06	元M-108
NA-07	元M-109
NA-08	元M-110
NA-09	元M-112
NA-10	元M-113
NA-11	元M-114
NA-12	元M-115
NA-13	元M-116

メモ

2024 年夏に、国鉄 189 系「ムーンライト信州」を彷彿とさせる臨時特急「アルプス」が新設、これに 2000 番台が充当された。旅客運用では 0 番台の改造としてではあるが、5 年ぶりとなる中央線への里帰りを果たした。

▶▶▶Ｅ２５７系２５００番台

■国鉄185系、JR東日本215系電車の置き換えの為、製造

■2021年－　東海道本線、伊東線などで特急として使用されている

※「わかしお」「さざなみ」などで運用されていた0番台のリニューアル車を使用

2021年　3月のダイヤ改正で、運用開始
房総特急の運用が減ったことによる余剰編成が増えたために、余っていた編成が2500番台に改造された
2000番台が東京－伊豆、2500番台が東京－修善寺を結ぶ運用
その際、東京－熱熱間に於いては、2000番台と2500番台の併結運転が行われる（9+5の14両編成）

2023年　3月のダイヤ改正で、通常5500番台が使用されている特急「草津四万」、「あかぎ」にも臨時運用の代走として使用

メモ
2000 番台と 2500 番台の連結時、通り抜けは不可

■□　編成　■□

□■　編成表　□■

編成	元の車両
NC-31	元NB-06
NC-32	元NB-07
NC-33	元NB-13
NC-34	元NB-14

▶▶▶Ｅ２５７系５０００番台

■臨時運用で残っていた0番台3編成を改造

■2021年－　波動用として使用されている

2021年　5月にOM91編成が長野総合車両センターより出場
　　8月の臨時特急「新宿さざなみ」91号にて営業運転を開始

2024年　定期運用はなく、修学旅行、団体、臨時特急といった波動用として使用
　　「踊り子」号としては2000番台に交じり、臨時運用で伊豆急下田まで走行
　　内装は0番台の時と比べ大型荷物スペースの設置、カーテンの色、荷物棚の色
　　以外は何も変わっておらず、コンセントも付いていない

波動用という事もあり、稼働範囲がかなり広い
どこにでも出没する便利な車両
　「下田水仙まつり」号で下田へ、「犬吠初日の出」号で銚子へ、
　「開運成田山初詣青梅」号で青梅から成田へ疾走中

■□　編成　■□

□■　編成表　□■

編成	改造前
OM-91	元M-105
OM-92	元M-107
OM-93	元M-111

▶▶▶Ｅ２５７系５５００番台

■5000番台と同様、波動輸送用として製造

■2021年ー　波動用として使用されていたが、定期運用も開始

2021年　5月にOM52編成が秋田総合車両センターより出場

10月の臨時快速「武蔵野・青梅奥多摩」号で運用を開始

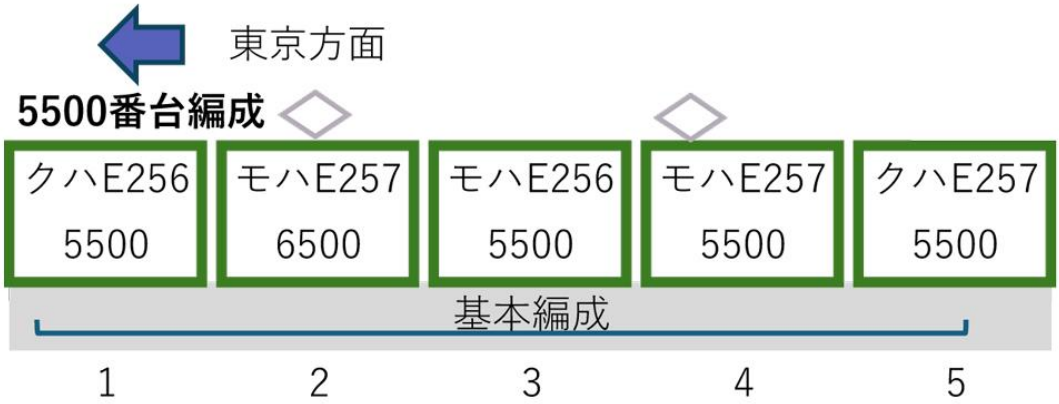
2023年　3月のダイヤ改正で、特急「草津」、「四万」、「あかぎ」として定期運用を開始

高崎線で当時使われていた651系の経年劣化が深刻なことにより、これを置き換える形となる

ただし運用に入るのは3編成で、残りの2編成は今まで同様、臨時列車といった波動用で使用

5000番台と同じく、棚の色と大型荷物スペースの設置以外何も内装が変わっておらず、コンセントに関しては編成によって設置されているのものと、されてないものが共存

■□　編成　■□



□■　編成表　□■

編成	改造前
OM-51	元NB-08
OM-52	元NB-09
OM-53	元NB-10
OM-54	元NB-11
OM-55	元NB-12

2024年、500番台にはコンセントが設置
しかし5500番台の2編成は改造後もコンセ
ントが設置されていない。改造車が改造前車
両より劣るという事実

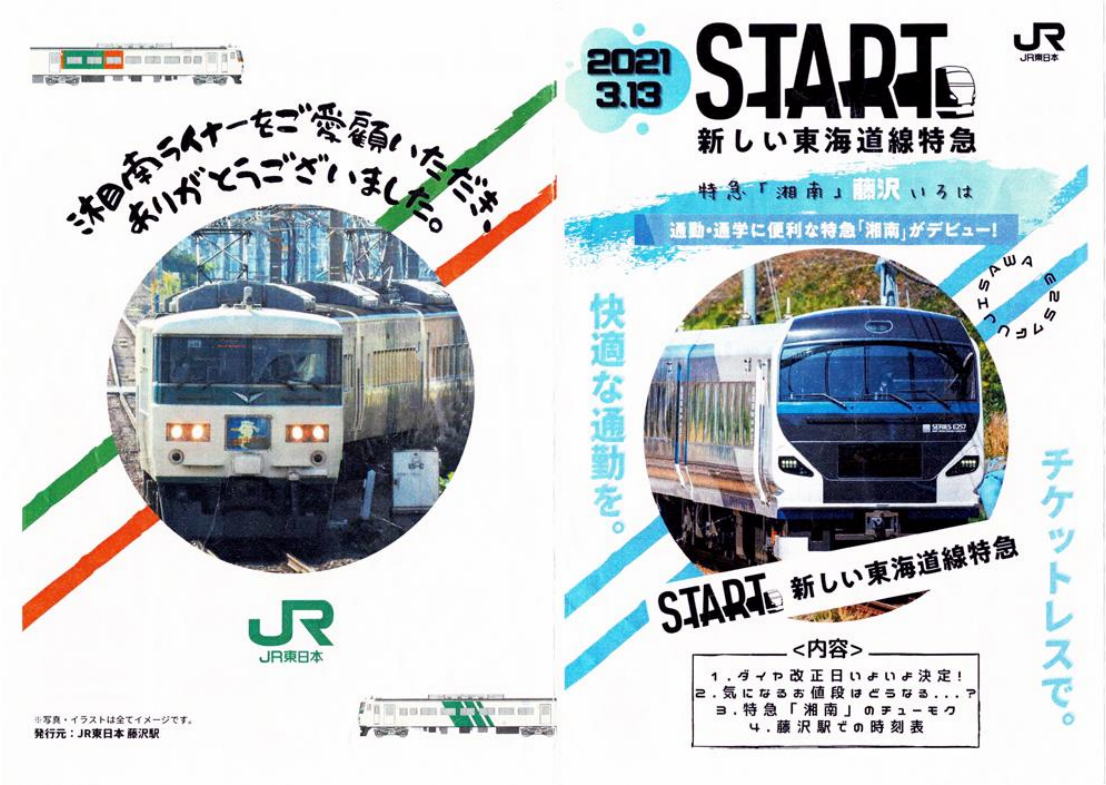
▶▶▶終わりに

旅行鉄道研究部に初めて記事を提出したのが、中2の時の2021年停車場Vol.25です。内容は185系ラストランについてでした。そして恐らく最後の記事となる予定の、Vol.28号に185系の置き換えとして登場したE257系の記事で締めくくる事が出来るのは、狙った訳ではありませんが、とても感慨深いです。

185系を追いかけていたので、当初はE257系を見かけても、この車両に取って変わられるのか…、と遺憾の気持ちすらありましたが、疲れが激しい日、定期テスト当日の駆け込み勉の際、部活帰り等々、「特急湘南」には本当にお世話になってしまい、愛着が沸きました。※こつこつ貯めたポイントを有効活用する術も覚えました。

定期でも波動でも対応出来るオールラウンダー、それもまたかっこいいです。

長くなってしまいましたが、ここまで記事を読んで下さった皆様、部活でお世話になった方々、本当にありがとうございました。



＜参考資料＞
JR東日本HP（プレスリリース含む）/ 鉄道友の会 / 月間鉄道ファン /
鉄道ファンの待合室 / レイルラボ / 4号車の5号車寄り /

※資料、数字は全て2024年8月13日現在のものです。

東北新幹線

高 2B　水野　裕太

皆さん初めまして、高 2B の水野です。初めての停車場執筆で見苦しい文章かもしれませんがよろしくお願いします。なお間違った情報がある可能性がありますが、その場合は目を瞑っていただけると幸いです。

1. 東北新幹線とは

東北新幹線は東京から新青森間を結ぶ全長 713.7km の路線です。また新青森から先、新函館北斗まで北海道新幹線と、盛岡から秋田新幹線、福島からは山形新幹線と直通運転を行っています。そして東京から大宮までは上越新幹線、北陸新幹線が直通を行っています。

2. 列車名

秋田、山形両線に直通するものを含めると 6 種類あります。また今回は上越、北陸両線のものは省略させていただきます。

A. **なすの**　東京―那須塩原・郡山間で運行されています。またすべての列車が各駅に止まります。使用車両は E2 系、E3 系、E5 系、E6 系、E8 系です。また稀に H5 系も充当されます。朝の上りと夜の下りに多く設定されており自由席も多めに設定されています。日中は 2 時間に 1 本郡山行きが各駅の輸送を担っています。

B. **やまびこ**　東京―仙台―盛岡間で運行されています。また一部は郡山、那須塩原を始発、終着とする列車も存在します。使用車両は E2 系、E5 系、E6 系、H5 系です。また一部の仙台始終着列車は東京－福島間でつばさ号と併結します。大宮から仙台までに停車駅があるかつ、郡山より先に行く列車はすべてやまびことなるため、かなりの停車パターンがありますが今回は省略させていただきます。

C. **はやて**　盛岡・新青森―新函館北斗間で運行されています。使用車両は E5 系です。また現在日本で運行されている列車名で一番本数が少なく 1 日 2 往復のみの設定です。昔は大宮―仙台無停車の列車がはやてを名乗っておりかなりの本数が運転されていましたが、順次はやぶさに置き換えられ現在は 2 往復まで減ってしまいました。またこの時は東京―盛岡間でこまち号と併結することもありました。なお東京に乗り入れていたころの車両は基本的に E2 系でしたが、E3 系を併結した E5 系など事情で 320km が出せない列車もはやてを名乗っていました。現在は繁忙期の臨時でも東京発着のはやてが設定されることは基本ありませんが、24 年 1 月に航空機事故の為、羽田空港が通常通り営業できなくなった際に、全車自由席の臨時東京行きのはやてが急遽設定された実績があります。なお定期のはやて号は全車指定席です。

D. **はやぶさ** 東京―新青森・新函館北斗間で運行されています。また一部仙台、盛岡発着の列車も設定されています。使用車両は E5 系、E6 系、H5 系です。大宮―仙台間無停車の列車かつ 320km で走行可能な列車ががはやぶさとなっています。また一部の列車は東京―盛岡間でこまち号を併結しています。

E. **つばさ** 東京ー山形・新庄間で運行されています。使用車両は E3 系、E8 系です。山形新幹線直通する列車がつばさです。一部のつばさ号は東京―福島間でやまびこ号を併結しています。なおつばさ号単独で設定されている列車もあります。

F. **こまち** 東京―秋田間で運行されています。使用車両は E6 系です。基本的に東京―盛岡間ではやぶさ号と併結しています。つばさ号とは異なり定期列車はすべてはやぶさ号と併結します。なお遅延時はこまち号単独で運行することもあります。

3. 使用車両

A. E2 系 1000 番台

E2 系 1000 番台は 2001 年に登場した車両です。昔は上越新幹線でも使用されていましたが、今では撤退し、東北新幹線でのみ使用されています。10 両×25 本が在籍していましたが廃車が進んでおり、現在運用に就いているのは新青森延伸時に増備された 10 両×6 本のみです。24 年 3 月改正まではつばさ号との併結運用に主に充当されていましたが撤退し、現在はなすの号主体の運用となっています。なお、臨時便等でつばさ号の連結運用に就く場合もあります。グランクラスがついていないので狙いたい場合は、時刻表でグランクラスマークがない列車を狙ってみてください。また 22 年から 24 年 5 月までは 200 系カラーの E2 系も存在しました。写真の左が通常塗装、右が 200 系カラーです。

B. E3 系 2000 番台

E3 系 2000 番台は山形新幹線用の 2008 年に営業運転を開始した車両です。7 両×12 本が製造されましたが後述する E8 系によって置き換えが開始されており、25 年度に全廃される予定です。また、1 本のみ昔の塗装をリバイバルした車両が運行中です。左の写真はリバイバルした車両、右は通常色です。

C. E5 系

E5 系は 2011 年に営業運転を開始した車両です。現在は 10 両×51 本と東北新幹線の顔として活躍しています。現在はミニ新幹線との定期併結運転は E5 系に統一されています。

D. E6 系

E6 系は 2013 年に営業運転を開始した秋田新幹線用の車両です。7 両×24 本が在籍しています。

E. E7、W7 系

E7、W7 系は 2014 年に営業運転を開始した上越、北陸新幹線用の車両です。東北新幹線では定期営業運転は行いませんが、小山までの定期回送や検査のため仙台にいくほか、試運転で盛岡まで入線実績があります。また E7 系は団体臨時列車で東北新幹線で営業運転を行った実績もあります。

F.　E8 系

E8 系は 2024 年に営業運転を開始した山形新幹線用の新型車両です。7 両×15 本が製造される予定です。

G. H5 系

H5 系は北海道新幹線開業の 2016 年に営業運転を開始した JR 北海道所属の車両で 10 両×3 本が在籍しています。E5 系との違いは帯が紫になっているほか、所々に差異が見られます。また 3 本しかいませんが運用は固定なので見るのは簡単です。(運用は各自調べてくれよな！)

H. E926 系

E926 系は E3 系をベースとした検測用の新幹線です。愛称は East-i です。東北、北海道はもちろん上越、北陸やミニ新幹線区間にも入線できます。ドクターイエローと役割は同じで 1 本しかいないのにドクターイエローより一般人気が圧倒的に低いのはなぜなのでしょうか…

I. E956 系

E956 系は次世代新幹線高速試験車です。愛称は ALFA-X です。基本的には仙台―新青森で試運転を行っていますが、週に 1 回ほどの頻度で大宮まで入線します。東京まで来てほしい…また東京方と新青森方で先頭車の形状が異なります。写真は新青森方です。

以上が東北新幹線を走行する車両です。

4. 2024 年 3 月ダイヤ改正

2024 年 3 月 16 日。ダイヤ改正当日です。今年のダイヤ改正は少々変化が大きかったので最後に改正の内容を執筆しようと思います。

A. E8 系デビュー

まず目玉は新型車両 E8 系のデビューです。山形新幹線では 2008 年に E3 系 2000 番台以来の新型車両となりました。

B. E2 系と E3 系の併結定期運用終了及び E5 系と E3 系の併結運用の開始

改正により E3 系の併結相手が E5 系に変更になり E2 系との併結運用の定期運用は前日の 15 日限りで終了しました。なお E5 系＋E3 系の併結は運用の都合か前日の 15 日より開始されています。また、つばさ 160 号と 121 号では 3 月 7 日に発生した滑走事故の対策として E3 系単独での運転を中止し、E2 系の回送をつなげることとなっていました。そのため 160 号と 121 号では E2 系＋E3 系の併結が未だに行われています。ただし現在では E8 系の固定運用となっており定期では見られなくなりました。しかし繁忙期には E3 系が入ることもありその場合は基本的に E2 系も併結します。

△左は E2 系＋E3 系の併結。これは 3 月に運用を終えた Magical Dream Shinkansen と銀つばの連結。右は 3 月より開始された新しい組み合わせ。

C. E3 系 1000 番台の引退

先述の E8 系の運用開始により 3 本残っていた E3 系 1000 番台が引退しました。このうち L54 編成と L55 編成は秋田新幹線からの転属車でした。

△E3 系 1000 番台。2000 番台とはライトの形等様々な違いがある。

D. E2 系 200 系カラーと Magical Dream Shinkansen の定期運用終了

E2 系の運用減により、200 系カラーの J66 編成とディズニーとコラボした Magical Dream Shinkansen こと J69 編成が定期運用を終了しました。J66 編成は 15 日のなすの 278 号で定期運転を終了、新潟に回送されましたが 4 月 5 日に仙台に帰還、6 日よりつばさ 160 号と 121 号の滑走防止回送でのみ運用に復帰しました。また 5 月 5、6 日の 160 号、6、7 日の 121 号は E2 系も客扱いを実施、改正後にも関わらず J66 編成が営業運転を実施しました。この J66 編成を使用した滑走防止回送は 5 月 29 日の 121 号まで実施され、30 日に新潟へ再び回送されました。余談ですが 29 日の 121 号、つばさ側の編成が銀のつばさのＬ65 編成だったのですよね。偶然なのですかね…？また J69 編成は同じく 3 月 15 日のやまびこ 157 号で定期運用を終了、その後 3 月 21 日に新青森、28 日新潟始発の団体臨時列車として東京まで運転、28 日の運転の後に新潟までそのまま回送、今日まで留置されています。

△Magical Dream Shinkansen

E. 北陸新幹線敦賀延伸

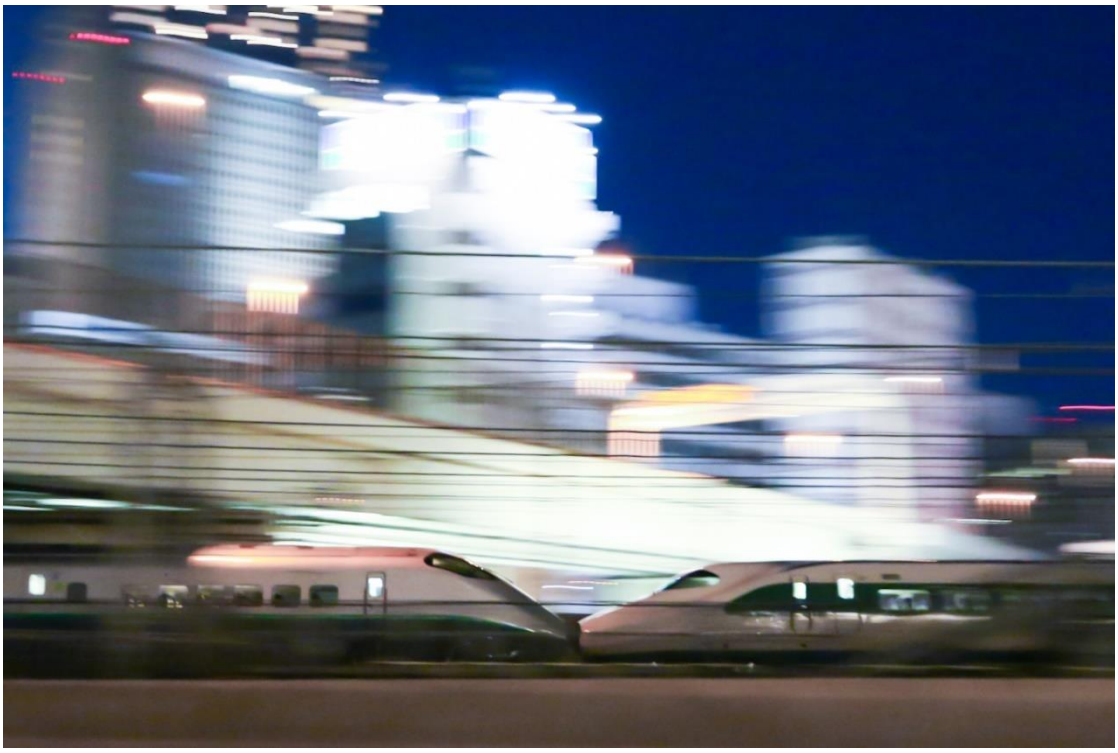
東の新幹線関連でこれも書いておこうと思います。ご存じの通り 3 月 16 日に北陸新幹線の金沢―敦賀間が開業しました。詳細な説明は省かせていただきます。

24 年改正の大きな点はこのような感じです。

5. あとがき

いかがだったでしょうか。色々省略してしまいましたが東北新幹線を解説してみました。東北新幹線は私の 1 番好きな路線で、いつの時代も様々な車種が走っていて、見ていてとても楽しい路線だと思っています。1 回くらいは停車場で好きな路線を執筆しようと思い、今回書かせていただきました。また先述のように 24 年 3 月改正はかなり変化が多かったです。そして、近い将来福島駅の新アプローチ線の完成、北海道新幹線の札幌延伸などまだまだ進化をする予定です。新幹線だと今年は東海道新幹線開業 60 周年やドクターイエロー、500 系の引退発表と西系統の新幹線の話題が多いですが、東の新幹線にも興味を持っていただけるとうれしいです。それではお読みいただきありがとうございました。

最後にペアを組んだ際には話題になった 200 系カラーと銀色のつばさの写真を載せます。



参考文献

https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E5%8C%97%E6%96%B0%E5%B9%B9%E7%B7%9A

三重県探訪記

高１　田中 駿

0. はじめに

皆さん、こんにちは、初めましての方がいればお久しぶりの方もいると思います。この記事の筆者の田中です。過去に私は 2021 年に E331 系、2022 年に E217 系の研究発表の記事を書いたのですが、この二つの記事は私の中では黒歴史同然となってしまい、去年は書く気が失せてしまいました。しかし、今年は「旅行記でも書こう！」と思い立ったのでこうして執筆しているのであります。

というわけで、昨年の 12 月に三重県に行った時のことを書いていきたいと思います。
※列車の発車・到着時刻等は筆者自身の記憶が~~悪い~~定かではないため記述しておりません。
※写真は全て自己満足です。写真解説は最後のページでします。

1. 12 月 21 日「いざ三重県へ」

ある日、私はこう思いました。「三重県には祖父母宅がある関係で今までたくさん行ってきた。でも鉄道旅や名所めぐりなどしたことがない。じゃあ予定を組み自分だけの楽しい旅行にしよう！」というのが事の発端でした。ここから 3 泊 4 日の日程で楽しみます。

21 日当日、総武線にある自宅最寄り駅から東京駅に向かい、のぞみ 19 号で名古屋まで向かいます。この日はとてもよく晴れていて、富士山がきれいに見えていました。ずっと景色を見ていても仕方がないので宿題を進めようと思いましたが、やっぱり外の景色に気を取られてしまい無事に名古屋に到着。

ここから名古屋駅南口方面を目指して JR と近鉄の連絡改札を目指しますが、道を間違えてしまい、遠回りをしつつ何とかメインの改札口にたどり着き近鉄名古屋駅に到着。次の日から使用する３日間フリー切符を購入して駅構内に入ると~~近鉄教信者である~~近鉄が大好きな私は思わず顔がにやけてしまいました。~~（←キモイ。）~~やはり近鉄名古屋駅は何か圧倒されるものを感じます。ここでいくつか車両を撮影しました。↓

そして祖父母が待っている駅を目指しつつ、あらかじめ目星をつけておいた駅で写真撮影をして１日目は終了…と行きたいのですが皆様に一つ小話を。冬の三重県はなめてはいけません。めちゃくちゃ寒かったです、なんなら途中で雪が降りましたからね。
指がマヒするんじゃないかってくらいの思いで各駅にて撮った写真がコチラ↓

2. 12 月 22 日「初めてのお伊勢参り」

私はこの日初めて伊勢神宮に行ったのですが「じゃあお前は今までどこに行ってたんだ？」と思われた方もいますよね。（多分いない）まあ、鈴鹿サーキットや志摩スペイン村とかなんですけどね。この２つもかなり楽しいのでオススメです。それはさておき、「伊勢神宮に行くなら近鉄特急！」という信念のもと近鉄特急に乗って伊勢神宮に行きます。事前に確認したところビスタカーが来るとのこと。ビスタカーと言ったらやはり２階建ての車両に目が行きますが、今回は２階席ではなく１階のグループ席を選びました。え？なぜかって？グループ席は半個室の作りで通常の特急料金で乗れてしまう素晴らしい席だからです！（ただし３人以上の利用が必須、要するに３人分の料金を払えば乗れる）

1978 年製のビスタカーですが、古さを感じさせることのない軽快な走りを見せて内宮最寄り駅の五十鈴川駅に到着。ここから内宮までバスで移動して念願の伊勢神宮に到着。今でこそ１日で行けてしまう伊勢神宮ですが、江戸時代の旅人はかなりの時間を要してここまで来ていたということで、その時の喜びはとてつもないものであったのでしょう。

～ここからは写真を交えて解説します～

・伊勢神宮内宮入り口

この場所の写真を見たことがある方はたくさんいると思います。ここは内宮の入り口であり、鳥居のから始まる橋の下には五十鈴川が流れています。ここから伊勢神宮が始まるわけです。鳥居の前で一礼してから天照大御神が祀られているお宮へ向かいます。

・皇大神宮の目の前へ

皇大神宮とは天照大御神が祀られているお宮です。この写真から見てわかるように、かなり厳かな雰囲気に包まれています。なお、鳥居から先は撮影禁止となっているので、「どうなっているか見たい！」と思う方は実際に行くことをお勧めします。

・おかげ横丁での昼食

写真は「てこね寿し」という料理です。場所は「すし久」というお食事処です。非常においしかったのですが、大盛にしたことや直前に伊勢うどん、赤福を食べたことで全て食べられなかったことが悔しかったです。スタミナをつけたところで次は外宮へ。

・伊勢神宮外宮入り口

ここからは後半戦です。外宮の入り口は内宮と比べるとあまりパッとしませんが、こちらも厳かな雰囲気が漂っています。こちらには豊受大御神という神様が祀られています。

以下引用

豊受大御神は内宮の天照大御神のお食事を司る御饌都神であり、衣食住、産業の守り神としても崇敬されています。

引用元→https://www.isejingu.or.jp/about/geku/

・外宮の中心、豊受大神宮
この奥に豊受大御神が祀られているわけです。私が参拝したときに、柵よりさらに奥まで宮司さんと入っている女性の方がいて、何か特別な参拝をしているところを見かけました。

・特別な白馬
外宮から出るときに白い馬がいました。名前は「笑智号」とあり、その横には「豊受大神宮御料御馬」とありました。神様に仕える馬とのことで、私より圧倒的に立場は上だということがわかります。当時見たときはそんなことはわからず、かわいいなぁと思っていましたね。

こんな感じで伊勢神宮の内宮・外宮を参拝したわけで、帰りは外宮から伊勢市駅まで途中お土産を買いながら徒歩で向かい帰るための特急を手配しました。しかし、直近の特急・急行が既に行ってしまい、次の特急が来るまでまあまあ時間がかかるということでした。寒すぎたので待合室にこもりつつ途中で来た車両をいくつか撮影。(下の写真)

しばらく待って特急が来たので、乗車して座席に座ったとたん一日中歩いた疲れが出てきて、目的の駅に着くまでの間爆睡してしまいました。ちなみに乗った車両は 22000 系「ACE」という汎用特急で、リクライニングを倒さずとも快適に座れました。

3. 12 月 23 日「三岐鉄道乗車編」

皆さんは三岐鉄道という会社をご存じでしょうか？少し紹介すると、三岐鉄道は以下の 2 つの路線から構成されています。

・三岐（さんぎ）線：近鉄富田駅/JR 富田駅～西藤原駅までの計 27.6km を結ぶ路線です。この路線はセメント輸送が有名なことで知られています。電気機関車はオリジナル車、元東武車、元富山地方鉄道車、旅客車両は全て元西武車ですが近々 JR 東海からの 211 系に置き換えられる模様です。

・北勢（ほくせい）線：西桑名駅～阿下喜駅までの 20.4km を結ぶ路線です。こちらの路線は元々近畿日本鉄道の路線でしたが 2003 年に三岐鉄道に譲渡されました。

それゆえ、旅客車両は元近鉄車です。またこの路線は全国でも三例しかない762mm軌間（ナローゲージ）を採用しています。（他は四日市あすなろう鉄道、黒部峡谷鉄道）

以下参考文献

三岐鉄道HP

https://sangirail.co.jp/

Wikipediaより三岐鉄道

https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%89%E5%B2%90%E9%89%84%E9%81%93#

とまあザックリとした説明をして本題に入ろうと思います。この日の旅の始まりは近鉄富田駅から、近鉄富田駅→東藤原駅→徒歩→阿下喜駅→西桑名駅という行程で三岐鉄道を満喫する予定です。（行程を間違えていたのは後で知ること）

まずは東藤原駅に目指すために西藤原行きの電車に乗りました。後で気づいた事なのですが、一番初めに乗った車両が851系というゲテモノだったのが驚きでした。（下の写真）何がゲテモノかって事故で片方の先頭車が廃車になったから、部品取りでもらった新101系を新しい先頭車にしてしまったから前後で顔が違うっていうやつです。

そんなこんなで緑広がる風景を眺めながらゆったりと走行していると、途中で電気機関車ED45形とすれ違い今日はセメント輸送があるのかと知りました。やはり地方の中小鉄道ですからレールの整備があまりなっていないので縦揺れが凄かったのを覚えています。まあそれも味があっていいんですけどね。ということで東藤原駅に到着。ここで「少し周りを散策しようかなぁ。」なんて考えているとED50形がホッパー車（ホキ1000）を牽いてやってきました。すっげぇ白飛びしてる。はっきりわかんだね、といった感じで写真をパシャリ。この後東藤原駅から北勢線の阿下喜駅まで歩こうと思い、駅員さんに道順を尋ねたところ東藤原駅からではなく、一つ隣の伊勢治田駅から歩いた方が近いと言われ驚愕。ずっと待っていても仕方ないので次に来る西藤原行きに乗車しました。東藤原駅～西野尻駅間は沿線に太平洋セメントの工場があるため、セメント工場の横を通過する際に物々しい雰囲気を感じました。西藤原駅に到着するとホームの隣にかつて三岐鉄道で活躍していたであろう保存車たちが安置されていました。かなり個性的な形をしており、その中には海外製の車両も含まれていました。

折り返し時間を利用してお土産にクリアファイルを購入し、伊勢治田駅に移動。ここからは徒歩で 30 分ほど歩き、阿下喜駅を目指します。なんでこんなことをするかというと、昔読んだ鉄道のライトノベルでこの区間を歩くシーンがあり、どれほど近いか経験してみたかったからです。先述の通り 30 分歩きました。遠かったです泣。これも一種の旅だということで阿下喜駅に到着。時刻表を見ると次の電車は 30 分後、それまで阿下喜駅周辺を散策しました。阿下喜駅の隣には昔使用されていた車両が展示してありました。小柄な車体に通常サイズの車両用のヘッドライトがついており、アンバランスな見た目が特徴的でした。この車両が展示されている場所は「軽便鉄道博物館」という施設で展示されており、特定の日には博物館の公開があるようです。残念ながら私が行ったときは公開していませんでしたが。暇つぶしをしていると目的の電車が来ました。北勢線は軽便鉄道という部類に入るのでその分車両にも様々な特徴が表れています。まず一番の特徴としては、「線路幅が極端に小さい」＝「車両も小さくなる」ということで車内が狭いです。写真でも見てもわかりやすいですね。→

また車体が小さいからと言ってパンタグラフは通常規格のものが使われているのでかなり上に伸びているように見えます。あとこれは北勢線だけの特徴ですが、一つ目に連接台車を採用している事です。特殊環境に特殊装備とかなり面白い感じになっています。二つ目に編成美がまるでなっていないことです。横から見ると編成長が異なる車両が連結して走っているのが驚きです。

阿下喜駅を出発すると、凄まじい轟音を立てて出発。北勢線の車両は吊り掛け駆動なので床下からの音と振動が凄いです。小柄な車体ながら時速 40 キロを出し、のどかな田園地帯を駆け抜けていきます。途中ニホンザルと遭遇しながら、二つ隣の駅の楚原（そはら）駅に到着。ここで降りた理由は某模型会社 T 社が手掛ける「鉄道むすめ」を見に行くためです。別に私自身にそのような趣味はないですが、目的があったために来たわけです。（理由はどうでも良いので割愛）そして折り返し列車に乗り再び西桑名駅を目指します。途中の東員駅ではクリスマス関連のイベントが催されていました。これ見とけばよかったと後悔しています。ｸﾞｽﾝ。そしてそのまま寝落ちして気が付くともう西桑名駅に到着。この日は疲れ果てたので少々撮影してから帰りました。

4．12 月 24 日「最終日」

この日は特に書くことがないとか言っちゃいけないですけど、本当に書くことがないです。この日の午前中は祖父母宅で過ごし、午後から活動開始。ここからは自宅に帰りつつ寄り道をしていくだけです。

まずは近鉄四日市駅で少し撮影、ここでは私が好きな車両 21000 系アーバンライナーplus が来ました。ハロゲン灯ではなくなってしまったので、顔の印象がかなり変わりました。これについて私はかなりガッカリしましたが、まだまだ走れるように改造されたのだと思うと「これからも走ってほしい。」と願うばかりです。

次に塩浜駅に行くと、そこにはモト 94・96 形という電動貨車がいました。形は京浜急行電鉄の「デト」に近いですが両運転台の車両×2 の構成です。用途としては軌間が異なる養老鉄道の車両を定期検査のため、桑名駅北側にある台車振替場から塩浜駅併設の車庫まで運ぶことです。（逆もしかり）この車両たちは経歴がやばいです。

ここからは一気に近鉄名古屋駅まで向かいます。ここでも写真を撮ったのですが、見せてもキリがないので新幹線ホームまでのコンコースまでに撮った写真をお見せします。

最近の新幹線ホームへの案内看板には N700 系列のアイコンが表示されていますが、一枚だけ 700 系のアイコンになっているのが驚きでした。こういうアイコンは新形式が出るたびに変更されているものだと思っていましたが、実際はそうでもなさそうでした。思い返せば姫路駅の新幹線アイコンは 100 系でしたね。~~「いつの時代だよ。」~~というのは置いといて、ここで私の「三重県探訪記」は終わりに差し掛かり、いよいよ新幹線で帰らなくてはいけない時間になりました。帰る時間は少し早くても遅くてもよかったのでひかり 658 号で帰ることにしました。あと JR 西日本所属だったこともありますが。

「いい日旅立ち」のチャイムを聞きながら日が暮れる中、ひかり 658 号は定刻通りに走り、無事に東京駅に到着。あとは総武線に乗り、自宅の最寄り駅までいつものスカ色の車両に揺られながら帰宅しました。

5．あとがき？

以上で「三重県探訪記」を終わらせていただきます。個人的には最高の 4 日間でした！というわけで続いては「銚子小旅行談」をしていこうと思います。だって私はまだ「三重県探訪記」を書き終わっただけですので。~~（←ウザイ）~~

銚子小旅行談

高１ 田中 駿

0. はじめに（2 回目）

もう挨拶する必要はないと思います。（そうだと思いたい）先ほどの「三重県探訪記」と短いですがセットで書かせていただきます。なぜもう一つ旅行記を書こうかと思ったのか、理由としては~~私がただ調子に乗って書こうとしたからです。~~さて、しょうもないことをしゃべってないで本題に入りましょう！（「調子」と「銚子」がかぶってる...）

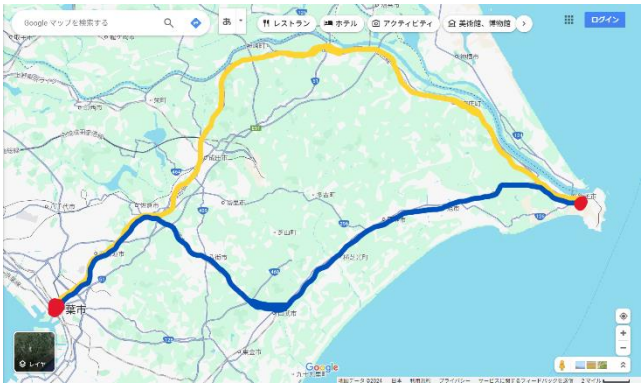
※列車の発車・到着時刻等は筆者自身の記憶が~~悪い~~定かではないため基本的には記述しておりません。

※写真は全て自己満足です。写真解説は最後のページでします。

1. 日帰りで行こう、銚子へ

私は以前 2 回銚子に訪れていますが、今回行った理由は野鳥を見に行くという目的がありました。というわけで野鳥の分野に詳しい理科研所属の友人 T 氏と共に行くことにしました。

決行日は今年の 2 月 1 日、私の自宅最寄り駅で待ち合わせをし、「快速 成田空港行き」に乗車。そこから成田駅まで行き「普通 銚子行き」に乗り換えます。ここからがものすごく長いんですよね。右図を見ての通り成田線（黄線）は総武本線（青線）に比べて長いですし、既に特急の定期運用も存在していないため、鈍行でいくと千葉から 2 時間半ほどかかります。ちなみに、総武本線を鈍行で行くと 40 分ほど早く着けます。この時間を一人で過ごすとなると話し相手もいないので退屈するときもありますが、今回は友人がいるので雑談をしているとあっという間に銚子駅に着いてしまいました。到着は午前 11 時前ぐらいで銚子駅の周りを少し散策してから早めの昼食をとりました。



昼食では銚子駅から徒歩3分程度にある「吉原食堂」という食事処に行きました。私は写真にある肉うどんを食べたのですが、非常においしかったです。銚子に行って昼食をとるなら、ここをオススメします。他はコンビニだったり、クチコミ評価の低いところばかりなので。

昼食を済ませた後、私とT氏は最近話題の銚子電鉄に乗り犬吠駅へ向かい野鳥を観察することにしました。観察する場所は犬吠埼灯台、ここは関東近郊で一番早く初日の出を見られる場所で知られています。しかし、ここで天候が悪化し今まで晴れていたのに曇り始めてしまいかつ、野鳥が全然現れない。全然姿を見せてくれない。ようやく撮れたものもあまり出来が良くありませんでした。悲しい。気持ちを切り替えて次は観音駅に向かいます。駅の名前の通り近くには圓福寺（えんぷくじ）観音堂があり、そこに行きました。まず目に入ったのは大きな五重塔、かなり立派でこのような建築物が銚子にあることに驚きでした。それよりも印象に残ったのは観音堂に向かう途中にいた野良猫が可愛かったです。（おい）

次に銚子港へ行き「今度こそ野鳥を観察しよう！」としたものの結局見れず。ﾄﾎﾎ。見れたのは銚子港で穫れた新鮮な魚がトラックの荷台から落ちて車に轢かれた無惨な死骸だけでした。当たり前ですがその写真は載せません。~~載せたらこの記事が不採用になるからね。~~

見るべきところを見終えたので後はもう帰るだけです。乗るのは鈍行... ではなく特急しおさい号です。特急しおさい号で使用されている255系が定期運用引退宣言がされていたので、折角の機会ですし乗ってみようと思いました。早速券売機で乗車券と自由席券を購入。このときはまだ255系で運用されていたのに券売機のアイコンにはE259系が表示されていました。仕事が早すぎる。私たちが乗るのは「しおさい 12 号 東京行き」、担当車両はトップナンバーBe-01。実車はこの記事を書いているときにはすでに廃車回送されてしまいました。車内に入り座席に座るととてもフカフカ、グリーン車の座席と大して変わらなそうというのは周知の事実。16時40分に銚子駅を出発、もう滅多に聴けないのであろう「ビューチャイム」を録音。停車する駅は飯岡、旭、八日市場、横芝、成東、八街（やちまた）、佐倉、千葉、錦糸町、終点 東京の順です。終点までだと都合が悪

いので私たちは千葉までの乗車にしました。ここでどうでもいいことを一つ、255 系の愛称は「Boso View Express」ですが、これらの頭文字をとると鉄道シミュレーターソフト「BVE」となります。これは偶然ではなく語源になってるとか何だとか。こんな無駄話をしてないで本題に戻しましょう。

行きに使用した成田線とは違い総武本線は「本線」とあるだけ線形が良く、かつ特急ということもあり銚子～千葉間を 73 分で走ります。外の景色を見ている間に 255 系は総武本線を快調に飛ばしていきます。長いようで短い乗車時間でした、もう千葉に到着。後は私の自宅最寄り駅まで T 氏と行動を共にして家路につきました。いや～とても楽しかったです。一人旅もいいですが友人と一緒に行く旅もまたいいですね。

・本編で載せきれなかった写真

写真右の銚子電気鉄道 3000 形。元京王電鉄かつ元伊予鉄道という経歴のため中古の中古車両です。銚子電鉄の中では私のお気に入り車両でしたが、最近導入された元南海の 22000 形の方がスタイルが良く、こちらが一番の気に入り車両となりました。

2. あとがき（本物）

最後までお読みいただきありがとうございます。「三重県探訪記」と「銚子小旅行談」いかがでしたでしょうか？読者の皆様が楽しんでいただけたら幸いです。研究発表を書くことが嫌いになったのに旅行記も書くのが大変で一時やめてしまおうかとあきらめかけたこともありましたが何とか書けました。

「三重県探訪記」では三重県の魅力をさらに深掘りするような構成、「銚子小旅行談」は都心の近くには、隠れた名所があるということをお伝えすることができたので私は満足しています。あとは読者の皆様がどう受け止めてくれるかです。

来年は「『見抜け！近鉄一般車形式別解説』なんてものを書こうかなぁ。」なんて考えていますが、これは私も読者の皆様も心が折れると思うので辞めておきます（苦笑）。来年も記事を書くと決めているので何事もなければまた来年お会いましょう！ではまた～。

～おまけ～　「写真解説の儀」

本記事にて何も注釈が書かれていない写真をここで解説していきます。写真は筆者が独断で選んだので、内容がしょうもないものもあると思いますがあらかじめご了承ください。解説する順番は上から下、左から右という形です。

・「三重県探訪記」12 月 21 日編

① よく X（旧 Twitter）でこのような切符の撮り方をしている写真が多くあったため真似

してみたかっただけ。それだけ。

② 富士山。この日はよく晴れていたため撮影した。それだけ。

③ 西浜松駅に留置されている 211 系。後で解体されるのだと思い撮影した。

④ 近鉄一般車の A 更新車。~~顔が非常に気持ち悪くなった。~~

⑤ 近鉄特急車 12600 系「サニーカー」。行先表示が幕なのがめちゃくちゃ良い。

⑥ 近鉄 5200 系列の座席。京急 2100 形のような座席だが、転換途中で力尽き背もたれが直立してしまっている。

⑦ 近鉄 1200 系。実は 3 形式からなる 4 両編成の車両（写真では後ろに 2 両増結されている)。しかもこれが 2 本いる。極めつけは制御装置が界磁チョッパ制御と抵抗制御が混在して平然と走っている。気になる人は「近鉄 1200 系+2430 系」で検索！結構沼。

⑧ 新旧名阪特急。こうしてみると車両が進化しているのがわかる。

⑨ 突然来た DF200 とタキ。撮影場所が四日市市だから石油コンビナートへの輸送のために来たのだろうか？

・同記事　12 月 22 日編

⑩ 近鉄 30000 系「ビスタ EX」。「かっこいい」の一言に尽きる。

⑪ ビスタカーのロゴ。近鉄において「ビスタカー」は 2 階建て車両を指す。

⑫ 階下席の半個室グループ席。リクライニングはないがフカフカかつ広いので快適。

⑬ 近鉄 1259 系「とばしまメモリー なみの章」ラッピング。何のラッピングのためなのか、未だにわからない。~~（筆者自身が調べてないだけ）~~

⑭ ミャクミャク様は天照大御神に喧嘩を売りに来ました（)

⑮ 大量の椅子。初詣用なのか何なのかはよくわからない。

・同記事　12 月 23 日編

⑯ 太平洋セメントの工場。写真では木に隠れてしまっているが迫力満点だった。

⑰ かつて使われていたであろう電気機関車。アメリカ製だった。

⑱ かつて使われていたであろう蒸気機関車。どこの国で作られたかはわからない。

・「銚子小旅行談」編

⑲ 銚子駅にあるクソデカ醤油樽。銚子に訪れた際に記念に撮ってみてはいかが？

⑳ 「切符の芯を配布しているだと！？」と非常に驚いたので写真を撮った。とりあえず私は 2 つもらった。今のところの用途はない。

㉑ 肉うどん。非常においしかった。JR の職員も来ていたので「吉原食堂」さんは JR 御用達なのかもしれない。

ここまでご精読いたただき、誠にありがとうございました！

つるがえんしんいちばんれっしゃ

3/16　敦賀延伸一番列車より

中学一年Ａ組　諸石　光郎

中学一年 A 組　諸石光郎

0.まえがき

皆さんは北陸新幹線に乗ったことはありますか？私は平気で 10 回は超えています。その北陸新幹線がめでたく敦賀延伸をするらしい、実家が福井にある私は行くしかないでしょう。拙い文章ではありますが最後まで読んでいただけると嬉しいです。

1.10 時打ち

2 月 16 日、学校を休み、近くの大きなみどりの窓口がある池袋駅へ。

池袋へ行くと、前に 8 人くらい同業者が、「10 時打ちですか？」と駅員に聞かれ、「はい」と答えるとこの 8 人くらいいる列に並ばされた。そして時刻に近づき、空気が緊迫してきた。

10 時になり、最初の 7 人くらいが切符を受け取りついに自分の番になった。切符を入手できた。

私が使用した切符。席はわざと伏せてある

2.東京駅へ向かう

時は飛んで 3 月 16 日、まだ夜も明けぬ午前 4 時に起きて朝食や身支度を整える。そして 5 時ぐらいに最寄りの駅から丸ノ内線に乗り東京駅へ。丸ノ内線東京駅から早歩きで新幹線ホームまで向かうともう車両が待っていた。開業式典のため、1・2 号車のドアが使えなくなっていた。そしてドアが開くまで待っていると目の前を浜辺美波が通って行ったらしい(親から聞いて初めて知った)。 6 時過ぎにようやくドアが開いた。胸をふくらませながら、荷物を自分の座席に置き、開業式典が行われる 2 号車南方へ向かった。そうするとちょうどテープ切りをやっていた。

[説明ゾーン]

・10 時打ち…レアな切符を確保するために販売が開始される瞬間に切符を買うこと。

式典を動画に収め席へ戻った。

（なんで E7 なんだよォォォォォ!!、北陸ロマン聞かせろォォォ）

テープ切りの瞬間　インターネットを探しても車内からの映像がなかった非常に貴重だ

３.東京～金沢

駅では開業記念の垂れ幕で見送ってくれた。６～７分後上野駅に到着。この駅でも垂れ幕を持った職員がいた。そして大宮に停車。普段とは違いここでの乗り降りは少なかった。

そして熊谷・本庄早稲田・高崎・安中榛名・軽井沢・佐久平・上田と好調に通過していき、大宮ぶりの停車駅長野駅に到着。ここで降りるビジネス客がいた気がする。

そして飯山・上越妙高と通過していき、糸魚川駅にて花火を上げるというのだ。

カメラを向けて待っていると実に派手な花火が打ちあがっていた。これを一つの自治体がやっているのだから、すごいものだ。糸魚川を過ぎ、次は富山に到着。

そして 2015 年から 2023 年までの終点金沢に到着。着物を着た人がお出迎えをしてくれた。

[説明ゾーン]

・北陸ロマン…W7 や 681 系の車内チャイム。すごーい人気

4.延伸区間へ

金沢を出発し待ちに待った延伸区間へ。まずは、重機等を製造しているコマツの企業城下町小松駅に到着。駅近くには 489 系が飾られている。

小松を出発したら次の駅は加賀温泉。実はこの駅 1970 年までは小さな田舎駅であった。しかし特急を走らせるとなり、隣の動橋と大聖寺のどっちに停めるかで大論争を巻き起こし、その妥協案として真ん中の加賀温泉駅(作見駅)に停車させた。

そして半世紀を超え新幹線駅まで成長した。この加賀温泉を発車するとかがやき 501 号は通過だが、芦原温泉駅がある。この駅は永平寺鉄道(京福電気鉄道)金津駅として開業。その後国鉄が乗り入れ金津駅を起点とする三国線も開業した。そして 1972 年金津駅を芦原温泉駅に名称を変更。そして 2024 年に北陸新幹線が乗り入れた。実はこの駅、実際の芦原温泉から 5 ㎞程離れた位置にあり、国鉄三国線も金津駅から温泉街である芦原駅(あわら湯のまち)間を輸送するためにできた路線である。

芦原温泉を出て数分経つと、九頭竜川という一級河川を渡る。しかしこの川を渡る橋、実は普通の橋とは一味違う特徴を持っている。なんとこの橋…道路と並んで橋がかけられているのだ。たしか某クイズ番組でもこれが問題として出されていた。そしてこの橋を渡りついに福井市に上陸。

えちぜん鉄道をまたぎ、福井駅に到着。実は昔、一部の雷鳥が通過していたというかなり面白い都道府県代表駅。今となっては「かがやき」も全停車となったが、かなり本数が減ってしまった。

そしてこの駅、都道府県代表駅なのに新幹線以外 JR がないというかなりひん曲がった駅なのだ。(一応越美北線は来る)

福井駅を出発し、次は新幹線単独駅越前たけふ駅。この駅はハピラインふくいが乗り入れている武生駅から少し離れた場所に位置しており、かつてこの駅付近には今では福井駅からたけふ新駅を結んでいる路面電車、福井鉄道が乗り入れていた。

[説明ゾーン]

・コマツ…重機を作っている。純利益 6000 億円。(ちなみに JR 東は 2000 億円)
・489 系…1971 年にデビューした特急型電車
・永平寺鉄道(京福電鉄)…後ページのえちぜん鉄道にて説明します。
・九頭竜川…福井県を通る一級河川
・越美北線…南福井駅～九頭竜湖を結ぶ鉄道路線
・越前たけふ駅…福井県越前市に位置する北陸新幹線単独駅
・福井鉄道…田原町停車場～福井駅～たけふ新停車場を結ぶ第三セクター会社
・ハピライン線…大聖寺～敦賀を結ぶ、元北陸本線の第三セクター会社

その路線が今でも残っていたら…という妄想を YouTube でやっている人がいたので是非興味がある人は見てみてください。そんな越前たけふ駅を出発した列車はハピライン線を交差し、新北陸トンネルを通ります。この新北陸トンネル、なんと 19760 m もあり、日本第 6 位の長さを誇ります。新北陸トンネルを通過すると、ついに終点敦賀駅です。敦賀駅は 140 年前から開業していた。鉄道が開業したのが 150 年前なのでわずか 10 年で開業していた、ということになる。しかしこの駅が 140 年ずっとあったわけではなく、まだ、敦賀駅が終点だった時代に、いまより少しだけ海よりに駅があった。さてようやく一番列車に乗り終えた。疲労半分眠気半分といったところでしょうか。

4 .敦賀を観光しよう !!

9：34 に敦賀駅に到着し、タクシーで赤レンガ倉庫まで移動します。赤レンガ倉庫にて昔の敦賀を再現したものがあったそうなので見にいきます。ここでは HO ゲージの SL やキハ 81 が走行していました。

倉庫の外には急行わかさが置かれていました。

赤レンガ館を出発し、歩いてガレットがおいしいお店へ移動。クレープとガレットを食べ、歩いてバス停へ移動し、バスに乗り駅前に帰ってきました。

5 .ハピラインに乗ろう！

3 月 16 日に開業した、北陸本線の敦賀、大聖寺間を引き受けた第三セクター会社です。敦賀 13:13～福井 14：04　1247M に乗車。JR 色でした。(欲を言うとハピライン塗装が来てほしかった)敦賀駅を出るとすぐに、在来線最長の北陸トンネルに入ります。その長さはなんと 13870m！普通の電車でも 8 分 30 秒もかかってしまいます。

[説明ゾーン]

・しらさぎ…名古屋・米原～敦賀を結ぶ新幹線接続特急？

・HO ゲージ…軌間 16.5mm の鉄道模型。ロクハンという呼び名も

・急行わかさ…東舞鶴から小浜線を経由し敦賀駅を結ぶ急行列車

そしてその後トンネルを出て、南今庄駅に停車、この駅は本線にしては珍しい開業当初から駅員がいない駅である。平均乗車人員は 13 人。高輪生の人数の 1%くらいである。(すっくねえなあおい)

そして今庄駅に停車し、湯尾、南条、王子保と順にとまり、武生駅との間にできる予定のしきぶ駅の予定地を一瞬だけ見て、武生駅に到着、続いて、鯖江駅に到着、この駅は武生駅と違って、昔は雷鳥・しらさぎが全列車停車していたが、残念ながら新幹線の駅もできず、第三セクターになり、定期代などの料金も上がり、不便になってしまった一番の被害を受ける可哀想な駅である。北鯖江駅に到着し、発車した直後に見える眼鏡の看板をカメラに収め、大土呂を出発、越美北線が乗り入れてくる越前花堂に停車。駅を出発し、南福井駅を横目に、福井駅に到着した。

6.ホテルに泊まろう！

福井駅から祖父・祖母の家へ行き、2 時間ほど滞在して祖父の車に乗り 50 分間乗り、三国にある休暇村に行きました。フグを食べたのですが…画像が消えてしまいました。

8.東尋坊へ GO！

朝起きてバイキングを食べて支度をしてバスに乗り東尋坊で降ります。バスから 5 分くらい歩いて東尋坊のメインの部分に到着します。そこから観光船に乗って一回外から見てみます。

その後、東尋坊を上から見下ろしていたら、ちょうどいい時間になったので、バスに乗車して三国港駅へ行き、えちぜん鉄道に乗車し福井駅へ向かいました。

[説明ゾーン]

・JR 色…ハピラインふくいでは、塗装変更の時間がなく、塗装を変えずに走っていた

・ハピライン塗装…ハピラインふくいで走るピンクと黄緑をまとった 521 系の塗装

・平均乗車人員…一か月の該当駅で乗車した人にその月の日数を割った数

・しきぶ駅…再来年開業予定のハピラインふくいの新駅

・雷鳥…サンダーバードの前身、大阪～富山を結んだ。

・第三セクター…私設鉄道や JR と民間企業や自治体が共同出資した会社のこと。

9.福井へ戻ろう

各駅案内の前にまずはえちぜん鉄道の歴史を紹介します。まあそんな 100 年前を深堀はしません。簡単に言うと、えちぜん鉄道の前身の京福鉄道が事故を起こしてしまい、路線は廃線となりました。それを復活させたのがえちぜん鉄道というわけです。それでは駅紹介へ行きましょう。

まずは始発駅の三国港駅。この駅の駅舎はなんと開業当時とほとんど変わっていないそうです。またホームの反対側に石のホームがあり、そのホームは国鉄時代のままのホームです。

続いては駅舎が 2018 年に改築された三国駅に到着、この駅では御乗印が売っています。もちろん私はこの旅行と別の旅行で買っている。三国神社駅に到着。(実は病院とか公共の設備は三国駅より多い)　この駅は名前の通り三国神社の最寄り駅である。ほかに特徴はあまりない。次の駅は水居、進行方向左側を見るとびっくりすると思うが田んぼの中に福井県坂井庁舎がある。この駅、小学校が最短でも 1.5 ㎞位離れている田舎駅である。

次はあわら湯のまち。芦原温泉の最寄りです。じつは芦原温泉にある温泉、すべて源泉が違うんです。まあそんなことはさておき、この駅は、先ほど書いたように国鉄三国線の終点駅です。この駅が京福電鉄の時は、すべて漢字表記だったそうです。そんなあわら湯のまち駅を発車し、番田、大関、下兵庫こうふくと停車していき、西永田ゆりの里に停車。この駅は、昔ハピラインの丸岡駅方面に線路が伸びていて、丸岡駅にて、スイッチバックを行い、日本に 12 城しかない天守閣のある城である丸岡城の城下町、本丸岡に行っていたそうです。その後も西春江ハートピアで対向列車とすれ違い、鷲塚針原に停車。この駅から路面電車との直通が始まる。鷲塚針原を出発し、年に 1 日しか使わない駅の仁愛学園中角グラウンド前を通過し、中角、新田塚、八ツ島、日華化学前と各駅に停車し、昔は平和堂があった福大前西福井を発車、福井鉄道との乗り換え地点の田原町、西別院、まつもと町屋と停車していき、車庫が近くにあり勝山永平寺線との乗換駅でもある、福井口に到着。新福井駅を出発し、終点の福井駅に到着した。福井駅で祖父、祖母、叔父に会い、割烹でお昼ご飯を食べました。

10.東京に帰ろう

お昼ご飯を食べくるふというお店がたくさん集まった所で、お土産を買いました。私は羽二重餅を購入。ちなみに私自身は食べたことありません。
ちょうどいい時間になったので、福井駅のホームへ。
ホームにつくと一本前のつるぎが発車していきました。数分ほど待つと、乗る予定のはくたかが到着しました。祖父母と別れ列車に乗車。福井駅を出発し、芦原温泉、加賀温泉、小松、金沢の順に停車、次の新高岡は城端線と交差するが交差位置に駅がなかったので、新駅が誕生した。その後富山、黒部宇奈月温泉に停車していき、糸魚川に到着。糸魚川駅には、日本最大級のジオラマが設置されている、ジオパルがある。そこにはキハ 52 と、トワイライトエクスプレスのレプリカがあります。
次は上越妙高。普通、複合駅名の駅名標の英語表記は真ん中に-線を入れるというルールがあるのですが(例：白金高輪　　英　Shirokane-takanawa)、この上越妙高駅、なんと英語表記が Joetsumyoko なんです。「じゃあ、複合駅名じゃないんじゃない」という方もいると思います。ですがこの駅は位置している上越市、上越地域の代表的な都市である妙高市を混ぜたれっきとした複合駅名なんです。上越妙高でかがやきに追い抜かされ、上田まで各駅に停まります。なんと敦賀から 14 駅連続停車！東海道新幹線のこだま東京～名古屋でも 12 駅なのに 14 駅！かがやきだったら 4 駅停車するだけでここについてしまいます。そんなこんなで上田を発車、佐久平を通過し、軽井沢に停車して碓氷峠へ GO！その後爆速で安中榛名を通過。上越新幹線との合流点である高崎に到着。高崎駅は一部のはくたかが通過する駅です。ちょうど今年で 140 年らしいですね。
次は埼玉の大宮駅。するとそこにはダイヤ改正でデビューしたばかりの E8 が！~~日頃の行いがいいとこうなるのですね。~~荒川を渡りようやく東京都に帰ってきた！
そして上野駅で下車し四季島を撮り、山手線で家へ帰った。1 か月前から始まった壮絶な旅行は終わりましたとさ。
[説明ゾーン]
休暇村…厚生省が整備を始めた、総合的休養施設。
東尋坊…福井県にある世界中類を見ない崖で、世界三大奇勝である。
えちぜん鉄道…福井～勝山、福井～三国港を結ぶ鉄道会社。第三セクターである。
丸岡城…1576 年に建てられた福井県坂井市に位置する城。日本百名城の一つ
平和堂…滋賀県を中心に置くスーパーマーケット
羽二重餅…永平寺町銘菓の特産和菓子
トワイライトエクスプレス…かつて大阪～札幌を結んだ豪華寝台特別急行
碓氷峠…横川～軽井沢に位置する峠であり、信越本線の難所とされた峠。
四季島…豪華クルージング列車

おまけ…東京～敦賀を色んな方向から考えてみる。

まずは一覧表にしてみましょう。

	北陸新幹線	東海道新幹線＋しらさぎ
時間	3 時間 08 分	2 時間 48 分
料金	16160 円	13740 円
乗り換え回数	0	1～2 回
本数	一時間に一本	一時間に一本

- 時間…さっき出てきたように、東京～敦賀だったら平気で東海道新幹線が勝ちます。
- 料金…2400 円くらい東海道ルートのほうが安いですね。
- 乗り換え回数…北陸新幹線がそりゃあ 0 乗り換え。東海道ルートは、のぞみを使うと 2 回、東京から米原までひかりを使うと 1 回になります。
- 本数…どちらも一時間に一本。これは引き分けですね。

考察

このことを考えてみると、安く行きたい人、早く行きたい人は東海道ルートを使ったほうがいいですね。お金と時間に余裕があって、乗り換えすらめんどくさいという人は(あんまいないと思うけど)北陸新幹線ルートですね。また、東海道ルートだと、北陸本線の区間は、最悪在来線でも行けるのが強みですね。

東急スタンプラリーは子供向けじゃない！！

高校１年　佐藤晴斗

0. はじめに

皆さんこんにちは、高校１年の佐藤晴斗です。今年も記事を書かせていただこうと思います。去年のごとく期限ぎりぎりでの執筆開始ですので誤字脱字は絶対あると思います(去年はひどかった…)。ご了承ください。

さて、今年の記事は関東民、特に神奈川、東京の人なら必ず見たこと、やったことがあるであろう東急スタンプラリーでございます。題名には子供向けじゃないなどと書かれておりますが、“ちゃんとやれば”子供向けの企画でございますので~~(タイトル詐欺)~~、ご安心ください(何に…?)。この流れでわかる通り、本企画ではちゃんとやっておりません。私の自己満足のみで成り立っております。真似をすることは個人の判断でお願いいたしますが、推奨はしません(苦笑)。

前置きが長くなってしまいましたが、次のページより本文を開始いたします。

追伸　本文は若干口調が変わります。

1. あらすじ

この企画をやることになったあらすじを説明しよう。大体東急スタンプラリーというのは、東急線の駅に設置されているスタンプや東急系列の施設に設置されているボーナススタンプを押して電車カードをもらい、集め、全部集めるとカードを収容できる記念台紙やその他副賞への応募券を受け取れるというものである。見るからに子供向け企画である。ではなぜそのスタンプラリーに私が今回参加しているのかというと、全 25 個あるこれらのスタンプを、“1 日で” 回ることができるのか？という疑問があったから、ただそれだけである。~~(ちなみに去年は失敗している)~~それでは、本編に入る。

2. 本編

7 月 31 日朝 10 時、私は横浜駅の東急線改札口に向かった。真っ先に駅員改札に行きスタンプ帳を受け取り、券売機へ行って東急のワンデーフリーパスを購入する。すると、お釣りになにやら見覚えのない顔が、はじめましての新札である。なにやら幸先がよさそうだ。

さて、スタンプ帳に書かれているスタンプ設置場所一覧を見てみる。ある意味ここが 1 番の肝だ。

↑スタンプ設置場所一覧

思っていたよりも悪くないことに安心した。おおかた頭の中で道筋は立てたので、横浜駅のスタンプを押し、制限時間 10 時～18 時までの 8 時間の旅へ出発する。

↑横浜駅のスタンプ(SDGs トレイン)

↑はじめまして北里さん。

横浜 10:12→東海道線　普通　高崎行→品川 10:29

品川 10:31→山手線外回り→五反田 10:36

東急スタンプラリーという名前から、東急だけを使う人も多いだろう。しかしそのような条件はどこにも書かれていないので、遠慮なく JR を使わせていただく。というか東急だけを使うともはや 1 日でのクリアは不可能である。(多分)

↑五反田駅

↑五反田駅のスタンプ(きになる電車)

五反田 10:46→山手線外回り→目黒 10:49

普通に書くことがなさ過ぎて目黒に進んでいる。おそらく東急を使ったときと 1 番時間の差が出るのがこの五反田～目黒間であろう。調べたところ東急だと 25 分前後かかかるようだが、JR を使うとたった 3 分である。これは存分に利用させてもらう。

↑目黒駅

↑目黒駅のスタンプ(3000 系)

恵比寿 11:05→日比谷線　中目黒行→中目黒 11:07

ここでそのまま山手線で渋谷まで行ったほうが良いという考えもありそうであるが過去に何度も渋谷駅で東横線→田園都市線の乗り換えをやっていることや中目黒→渋谷と行ったほうが今回はスタンプの流れ的にもちょうどよいと思い、そのまま渋谷まではいかず日比谷線で中目黒まで行くことを決定。うん、いい流れである。~~(自画自賛)~~

ちなみにこの時点で正規料金(定期含めず)だと東急ワンデーパス 1 日分以上の料金がかかる。

↑恵比寿駅(日比谷線)　　↑中目黒駅のスタンプ(8000 系)

中目黒 11:16→東横線　急行　和光市行→渋谷 11:19

　渋谷駅に到着。過去に 30 分以上ここのスタンプを探し回った経験があり道を覚えていたので、今回はスムーズに来ることができた。順調♪順調♪

↑渋谷駅　　↑渋谷駅のスタンプ(旧 5000 系)

渋谷 11:31→田園都市線　準急　中央林間行→三軒茶屋 11:36

三軒茶屋 11:45→世田谷線　下高井戸行→上町 11:52

　というわけで今度は世田谷線へ。三軒茶屋駅にもスタンプがあったのでついでに回収。今まで世田谷線のスタンプは下高井戸駅だったのに突然上町駅になったのはなぜだろうか。~~(まぁ無駄に長い世田谷線だから距離が短くなるのはありがたい限り)~~

↑三軒茶屋駅のスタンプ(玉電 200 系)　　↑上町駅のスタンプ(300 系)
(ページをまたいでしまって申し訳ありません。)

上町 12:01→世田谷線　三軒茶屋行→三軒茶屋 12:10
三軒茶屋 12:18→東急バス　弦巻営業所行→弦巻営業所 12:32
　さぁやっと初めてボーナススタンプの設置場所に来た。本来なら 12:07 三軒茶屋発のバスであったが、たまたま 10 分ほど遅れていたらしい。運が良い。~~(自画自賛(2 回目))~~

↑東急バスのスタンプ(電気バス)　　↑弦巻営業所

弦巻営業所 12:48→東急バス　渋谷駅行→三軒茶屋 13:01
三軒茶屋 13:08→田園都市線　中央林間行→二子玉川 13:18
　二子玉川へ向かっている途中に、JR 東日本アプリから、京浜東北線が人身事故を起こしたという通知が来た。それに巻き込まれて東海道線も止まっているという。運が良い。~~(自画自賛(3 回目))~~

↑二子玉川駅　　↑二子玉川駅のスタンプ(2000 系)

二子玉川 13:24→大井町線　各停　大井町行→自由が丘 13:34
　1 度田園都市線に行ってもう 1 度戻ってくるという変態的な行程を取っているが、このように行ったほうが効率的だという当時の考えである。自由が丘駅のスタンプといえば、去年 6020 系の 5 両編成 ver の 6050 系なるものがスタンプ台に描かれていたことで話題になった。ちなみに今年は 8000 系の快速自由が丘行であった。し、渋い…。

↑自由が丘駅のスタンプ(8000 系)

↑例のスタンプ台

自由が丘 13:39→東横線　急行　元町・中華街行→田園調布 13:41

　田園調布に到着。うん、しゃべることが何もない。(駅名標撮り忘れました)

↑田園調布駅のスタンプ(5080 系)

田園調布 13:49→目黒線　各停　日吉行→武蔵小杉 13:54

小杉駅前 14:25→川崎市バス　杉 40 系統→とどろきアリーナ前 14:35

　武蔵小杉に到着。ここで大トラブル発生。とどろきアリーナに行くバスのバス停を間違えたのだ。そのため 14:00 発のバスを逃してしまった。25 分待ちだ。ここにきて運が悪い。

↑武蔵小杉駅のスタンプ(1000 系)

↑等々力緑地のスタンプ

とどろきアリーナ 14:40→ランニング→武蔵中原 14:48

武蔵中原 14:57→南武線　各停　立川行→武蔵溝ノ口 15:01

　このあと溝の口方面に再度出る予定だったので、とどろきアリーナから武蔵中原駅まで猛ダッシュを決行。なんと、武蔵中原駅前にして目の前で 1 本前の電車が行ってしまった。絶望を感じた。そして武蔵溝ノ口駅に到着し、東急溝の口駅まで再度猛ダッシュ。めちゃくちゃ疲れた。ここから先焦り始めているため駅名標が少ないです。

↑溝の口駅のスタンプ(9000 系)

溝の口 15:05→田園都市線　各停　中央林間→宮崎台 15:12

　宮崎台で降りて電車とバスの博物館のスタンプを回収。ここはいつもスタッフが優しく、頑張りを励ましてくれる。今度は遊びに来よう。

↑電車とバスの博物館のスタンプ

宮崎台 15:21→田園都市線　各停　中央林間行→鷺沼 15:25

　次は鷺沼駅へ、鷺沼駅は急行停車駅であるが、本当に急行停車駅なのかと思う程物静かな駅である。(決して田舎だと言っているわけではない。)

スペースの都合上写真は次のページです。

↑鷺沼駅のスタンプ(一応 2020 系)。押すの下手くそ。

鷺沼 15:29→田園都市線　各停　中央林間行→青葉台 15:44

　最近東急バスが青葉台→日体大線に連節バスを導入したことで話題を呼ぶ青葉台。東急バスの連節バスは車体もデザインもかっこいいのでぜひ見てもらいたい。

青葉台駅のスタンプは 8500 系であった。引退したと思っていたがまた 4 両で復活とは…。

↑青葉台駅のスタンプ(8500 系)

青葉台 15:47→田園都市線　急行　中央林間行→南町田グランベリーパーク 15:54

　またここでボーナススタンプである。嫌なことにアウトレットの奥のほうのインフォメーションにスタンプが設置されていた。これまた猛ダッシュである。東急よ。やったな。

↑東急でんき＆ガス/東急カードのスタンプ(キャラの名前は知らない。)

南町田グランベリーパーク 16:05→田園都市線　急行　久喜行→長津田 16:08
長津田 16:15→横浜線　桜木町行→新横浜 16:30
新横浜 16:30→早歩き→KOSE スケートセンター16:37

えぇ残り 5 個スタンプがあるがもう 16:30 だ。もう結果が薄々わかってしまった(苦笑)。しかもあいにく新横浜駅周辺はゲリラ豪雨。猛ダッシュもできず。とりあえず新横浜までの過程でスタンプ 2 つ回収。

↑長津田駅のスタンプ(Y000 系)

↑スケートセンターのスタンプ

KOSE スケートセンター16:37→早歩き→新横浜 16:44
新横浜 16:54→東海道新幹線　ひかり　東京行→品川 17:05
品川 17:12→京浜東北線　各停　磯子行→大井町 17:15

ここが 1 番の醍醐味であるはずだったが、結果が目に見えているのでもはや放心状態で新幹線に乗車。とりあえず大井町駅と蒲田駅だけはスタンプを押して帰ろう。

↑無駄金(新幹線代 1290 円)

↑大井町駅のスタンプ(8090 系)

大井町 17:20→京浜東北線　大船行→蒲田 17:26

もう何も言うことがない。間に合わない。ここまで期待してくれた皆さんありがとうございました。飯抜きで頑張ってもこれだ。1 番の問題はどう考えても武蔵小杉 25 分待ちである。はい。では、画像を貼って後日談に移る。

写真の都合上次のページへ

↑蒲田駅のスタンプ(いけたまハッピートレイン)

3. 後日談

あの後東神奈川駅へ行き立ち食いそば屋の冷やしそばをやけ食いし、家に帰った。(ちなみに東神奈川到着時点で 18:00 だった。)

さて、後日談というわけであるけれども、2 日後に残りの 3 個スタンプを押して、無事完遂した。では 3 個のスタンプを一気に貼らせていただく。

↑日吉駅のスタンプ(3020 系)

↑菊名駅のスタンプ(5050 系)

↑しぶそばのスタンプ

4. おわりに(再度口調変わります)

まず 1 つ。企画達成できなくて申し訳ありませんでした。後から調べてみてわかったのですが、武蔵小杉 25 分待ちをするより武蔵中原から走ったほうが早かったみたいですね。このように東急スタンプラリーは“1 日で”やろうとすると全く子供向けではありません

ので、2 日以上かけてゆったりとやるのを推奨します。来年もチャレンジしてみようとは思いますが、結果だけ伝えるという方式を取ろうと思います。来年の記事は締切期限に間に合うように書きたいですね(苦笑)。最後に 1 つ、“東急スタンプラリーは東急を使え！！！”

参考資料

東急電鉄ホームページ：https://www. tokyu.co.jp/railway/

スペースが余ったのでいくつか写真貼ります。

↑絶望の瞬間

↑わかりにくすぎるスタンプ台(菊名)

↑日吉駅のツバメの巣

↑すべての電車カード

(反射ひどくて申し訳ありません)

東急線五反田→渋谷

サイコロの旅

中一Ｂ藤巻、中１Ｄ大竹共同編集

■はじめに

中一Ｂの藤巻と中一Ｄ大竹です。今回は東急で五反田⇒渋谷間のサイコロの旅を行いました。サイコロの旅は知る人ぞ知る企画だと思います。簡単に言えば北海道テレビで放送されていた水曜どうでしょうの一つの企画です。で、話を戻すとみなさんは五反田→渋谷は何で移動しますか？普通の人は山手線で移動しますよね。

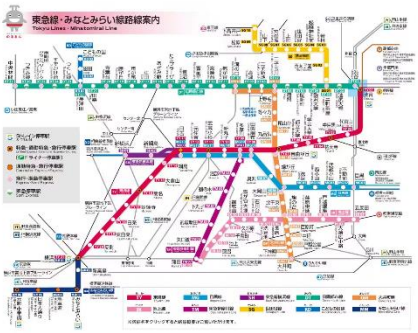
そこをサイコロを振って出た目の通りに移動するということです。

初の停車場執筆なので、

読みにくい文章ですが

最後まで温かく見守っていただけると幸いです

路線図です⇒



■ルール

6つの選択肢が書かれたボードに、その時点・場所で乗車可能な交通機関と行き先をリストアップし、何処に行くのかは、運命のサイコロを振って決める。サイコロの出た目と書かれた行き先がゴールとは逆方向であっても、必ずそこに行かなくては次のサイコロは振れない。

タイムリミットは18:00。

■登場人物

①藤巻　中一Ｂ　路線研究課所属

②大竹　中一Ｄ　BVE課所属

③mくん　中一Ａ　BVE・路線研究課兼班

場所は東急線五反田駅定期券売り場前。

時間は８時ちょうど。それではどうぞ

■平和な？序盤

おはようございます。

三人が東急五反田駅に集合し、ついにサイコロの旅が始まります。

今日一日お世話になる東急一日フリーパスを購入。

値段は780円と結構安めでした。では、五反田の改札に入っていきます。

最初の選択肢はこちらです。１、目黒２、中目黒３、大井町４、新綱島５、中央林間６、

横浜となっています。
最初なので、幸先よく渋谷に近づきたいところですが、果たして…？
出目は「1」！山手線であれば１駅である目黒駅に向かいます。
しかし、東急五反田から目黒は乗り換えだけでも一苦労です。
まずは池上線で旗の台に向かい、大井町線に乗り換えます。
旗の台駅はSDGsに配慮して木目が美しい駅舎となっていました。
ここから大井町線に乗って大岡山に向かいます。
大岡山駅では、またもや乗り換え！
目黒線に乗り目的地目黒に向かいます。
ＪＲの大切さがよくわかる一回目のサイコロでした。

目黒駅に着いたらすぐにサイコロを振ります。
選択肢は１、世田谷２、自由が丘３、こどもの国
４、学芸大学５、、日吉６三軒茶屋
今回はあまり外れはなさそうです。
サイコロの出目は…2！
自由が丘です！

目黒線に少々揺られて大岡山に戻ります。そこから大井町線に
また乗り換えると、すぐに自由が丘に到着しました。
自由が丘でぶらぶらとしていると、バンクシーが書いたかのような壁画がありました。
バンクシーの絵画を見つけるという大発見をしたのかと３人で騒いでいましたが、
これは本物のバンクシーではなく、
百樂さんというアーティストの方が書いた物だそうです。
いやー、本物かと思った…

せっかくなのでこの絵の前でサイコロを振ろうと思います。
1、横浜 2、桜新町 3、九品仏 4、下高井戸 5、五反田 6、代官山
結果は…5！五反田です！
…え？五反田？
はい、残念ながら振りだしの五反田に戻ることになってしまいました。
残念でしたがルールに従いましょう。（従いたくない）
大井町線で旗の台までいき、池上線で五反田に向かいます。
この日はここまで電車が非常に空いていましたが、
旗の台―五反田間は満員でした。
五反田の改札が一番近いからでしょう。後ろの号車は
すいていました。

■雲行き危険！中盤

改めてサイコロを振ります。

今回は横浜の近く、「新綱島」に向かいます。

まずは池上線で蒲田駅にむかいます。

今回乗った車両は「いけたまハッピートレイン」という最近運行を開始したレア車両です。

池上線、多摩川線を通ることから、それぞれの頭文字をとって

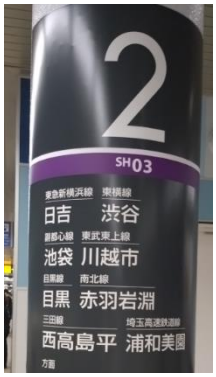
いけたまになったそうです。

乗ること約 25 分、蒲田に到着しました。

蒲田駅からは多摩川線に乗り多摩川まで向かいます。

蒲田駅での待ち時間中、本誌にものっている鉄研夏旅行で貸切撮影を

行った、赤帯の東急 1000 系を撮影できました。



撮影していたら気づけば乗車 1 分前…

時間ギリギリに多摩川線に乗車、これから多摩川線を全線乗車します。

多摩川線は非常に短く、一路線を完乗したのかと思うほどでした。

多摩川駅はカーブが素晴らしく、ここでも多くの写真を撮影できました。

多摩川から日吉駅、日吉駅からは２０２３年に開業したばかりの

「東急新横浜線」に乗車し新綱島駅に到着しました。

新綱島駅の行先の多さには何度行っても驚かされます。

羽沢横浜国大と比べたらマシな方ですが…

到着したのでまたサイコロを振ります。

1 徒歩で綱島 2 武蔵新田 3 大井町 4 山下 5 宮前平 6 田園調布

世田谷線に乗りたいので山下（宮の坂）、または腹ごしらえに武蔵新田にいきたい！

サイコロの出目は…4！山下（宮の坂）です！

狙った通りの目が出ました！これはうれしい！

新綱島から日吉で乗り換え、

日吉から自由が丘で乗り換え、自由が丘から二子玉川で乗り換える

という怒涛の乗り換えを経て、

渋谷は目と鼻の先、三軒茶屋に到着しました。

ここまで近づいたのに渋谷にいけないのはもどかしいですね…

複雑な心情で、この旅初の世田谷線に乗車します。

路面電車に初めて乗るようなわくわく感とロマンを感じながら乗車します。

音を立ててゆっくり走っていきます。

東京の私鉄でありながらピリピリした空気の

ない雰囲気で、乗っていて気持ちがよかったです。

宮の坂（山下）に到着、サイコロを振る前に昼食、そして観光をします。

かつて世田谷線を走っていた車両の内部が解放されていて、

食事も汚さなければ OK とのことだったので、この車両で昼食をとります。
近くにあったファミリーマートでそれぞれ
食べたいものを購入し、硬めのシートの上でいただきました。
この車両は老朽化したものを区民センターが購入したものです。
小さい頃はよく連れて行ってもらったような...（大竹）
お腹を満たしたので、本題の観光です。

宮の坂駅から歩いて 5 分ほどのところにある、
豪徳寺にお参りに行きました。
井伊直弼墓も、この豪徳寺にあります。
豪徳寺ではお参りをしました。
しかし旅はここから、大波乱となるのです…
豪徳寺の招き猫様は想像よりも小さかったですが、
外国の人たちも楽しそうに写真を撮っていました。

それではこのタイミングで、サイコロを振ります。
1、 中央林間 2、世田谷 3、武蔵小杉 4、池尻大橋 5、中目黒 6、多摩川
私情ですが、もう一回多摩川に帰って電車を撮影したい…
なので 6 を出したいところ。さて、サイコロの結果は…
出目は２！世田谷です！近すぎる！
世田谷までは５分もかかりません。
その間に頑張ってボードを書こうとしていましたが、
今回、残念ながら到着まで時間がなく、
ボードが書けませんでしたので、口頭で伝えることとしました。

1、鷺沼 2、長津田 3、多摩川 4、三軒茶屋 5、中目黒 6、横浜
今回のはずれは 6 各駅停車で行く横浜です。運命の
サイコロは…6！各駅停車で行く横浜です！これは
残念ですが、頑張りましょう。世田谷線で三軒茶屋まで行きます。
三軒茶屋のセブンイレブンで各自飲み物を買い、長期戦に備えます。

二子玉川までは準急が先着だったので準急で向かいます。
今回 4 回目の大井町線です。~~飽きました~~
自由が丘で渋谷ヒカリエ号を見ました。東京メトロ 18000 系で横浜まで
向かいます。座れてゆっくり行けたのでそこまで
悪い選択肢ではなかったように感じられます。
しかし、これが後々とんでもないことになるとは誰も予想できるはずがありませんでした。

■そろそろ終わるか！？終盤戦

横浜にようやく到着し、券売機の前でサイコロを振ります。

1、蒲田 2、桜新町 3、多摩川 4、恩田 5、武蔵小山 6、代官山

今回はさっきのサイコロで気に入った多摩川の 3

こどもの国線に乗って楽しみたい恩田の 4 があたりとなっています。

サイコロの出目は…4！恩田です！

横浜から恩田は非常に遠い区間となっていますが、

こどもの国線を楽しみに思っていたので、苦ではありませんでした。

東横線に乗車し、本日何度目かわからない

自由が丘へ向かいます。

自由が丘では、うれしいサプライズが！

二子玉川から長津田に乗り換えようとしていたところ、

一本で長津田まで行ける急行中央林間行きが入線してきたではありませんか！

これはちょうどいいと乗車し、車内では

京成電鉄の速達性について議論していると

あっという間に長津田に着きました。

結果的に京成の沿線の人からしたら京成線の快速は

素晴らしいものだが、客観的に見たら遅すぎるという

結論に落ち着きました。

東急田園都市線は「田園都市」という名前でしたが

緑はほとんどなく、住宅街が多くを占めていました。

もともとは英国の「田園都市構想」というものを

日本がまねしたもので、田園都市まで接続する

予定だったのですが、田園都市の「職場」を誘致できず、

名前だけが残ってしまったようです。

長津田には営団 8000 系がいました。

いつ引退するかわからない車両のため見ることができよかったです。

ここから隣の隣にあるこどもの国線ホームに向かいます。

こどもの国線は長津田、恩田、こどもの国の三駅しかなく、

歩ける範囲でもあります。なんなら、歩いたほうが速いかもしれません。

しかし、このローカル線にのることこそがロマンなのです。

こどもの国線はこどもの国へのアクセスが主な目的の路線です。

開業当時は小田急小田原線鶴川駅・玉川学園前駅への延伸計画も

あったようですが、おそらく横浜線があったので凍結されたの

でしょう。延伸した世界線も見てみたかった…

今回乗ったのは「うしでんしゃ」車両も非常にかわいらしいです。

外装はもちろん牛、内装ももちろん牛で、
すごく独特な雰囲気で、本当に電車なのかと目を疑うほどでした。
乗車し約３分、恩田駅に到着しました。
恩田駅はこどもの国線の通勤路線化を目的に作られました。
しかし周りは、いい意味で田舎、田園都市線と同じように
企業の誘致には失敗したようです…
恩田駅の近くには有名な撮影地があるとのことなので、行
ってきました。
電車が違えばもっとかっこよかったかもしれません…
しかしこれはこれでいい感じに撮影できたと思います。（満足）

それ以外にも恩田駅の近くには東急テクノシステムという企業があり、
そこで、東急 8500 系と感動の再会を果たしました。
しかも行先表示も「東急テクノシステム」
番号も 777！ラッキーセブンでした。スロット好きは飛び上がりますね。

では、恩田駅でサイコロを振ります。
1・2 渋谷 3 多摩川 4 中央林間 5 大井町 6 武蔵小杉
もう満足したので１か２をだして渋谷に帰りたいところ！
今回は…４！中央林間です！
普段であれば中央林間なんて遠すぎる、しんどい、
となるところですが、恩田から中央林間はわずか
６駅、非常に近いです。
そろそろ夕方となってまいりました。
渋谷に帰りたいところ。
乗ってすぐに中央林間に到着、ここが勝負どころです。

５，６の選択肢「横浜」は非常に不穏ですが、サイコロを振ります。
ここがこの旅のターニングポイントといっても過言ではないのではないでしょうか。
1・2・3 渋谷、 4、多摩川 5・6 横浜と、なっております。
まあ三分の一の横浜さえ引かなければ、
基本的にどの目でもいいかもしれませんね。（特大フラグ）
サイコロは…6！横浜です！
……。
横浜です！（泣）本当にひいてはいけないところで引いてしまった。
出たからには責任をもって向かいましょう。
少し落ち込んだ気持ちで電車を待っていると、

2 番線にはＱシート（ロングシート）がついてる急行大井町行きが到着しました。
有料座席サービスであるだけあり、非常に快適で過ごしやすく、

あっという間に自由が丘に到着しました。
自由が丘では、今日 2 度目のヒカリエ号に会いました。
気を取り直して特急元町・中華街行きに乗って横浜を目指します。車内は時間も深まっていたので比較的混んでいました。電車内でフリーパスによってどれぐらい元が取れたのか計算していると横浜に到着しました。
Ｑシートはあったとはいえ、非常に長距離の移動、疲れました…
さあ、三人全員疲弊してくたくたの今、ついに最後のサイコロを振ります。
これが最後となるのでここで渋谷を引き当てなければなりません！
1，2，3，4 渋谷 5，五反田 6、多摩川となっております…
ここで渋谷を引かなかったら後味悪く企画終了となります…さぁ、こい！！！！
出目は 1！（写真は撮り忘れてしまいました。）
つ、ついに渋谷ゴールです！
やったー！！！！！！！！！！！
特急和光市行きに
乗って渋谷に帰ります。
なんと渋谷までは 30 分もたたずに
到着します。やはり日曜日の帰り、
自由が丘や中目黒で一日中遊んだ人の

帰りと重なり車内は結構混雑していました。中目黒を出発するとすぐに代官山を通過し 2・3 分経つとゴール渋谷に到着しました。いつもなら山手線の 1 駅としか思っていない渋谷駅が、今日は光り輝いているように見えました。この企画をやった人ならみなこう見えると思いますが。
五反田を 8 時に出発し 18：42 に渋谷に到着しました。最後記念撮影を行い解散となりました。3 人とも渋谷の迷宮に翻弄されながらも帰っていきました

Fin

■おまけ

今から東急フリーパス 780 円によって得た利益を発表します！！

五反田→目黒	230 円
目黒→自由が丘	180 円
自由が丘→五反田	180 円
五反田→新綱島	250 円
新綱島→宮の坂	450 円
宮の坂→世田谷	160 円
世田谷→横浜	510 円
横浜→恩田	590 円
恩田→中央林間	340 円
中央林間→横浜	470 円
横浜→渋谷	310 円

現金精算

計　3670 円　　利益　2890 円　　東急フリーパス 780 円

かなりお得した気分になりますね。とても安く田園都市線往復と同じ値段です。

東急線完全制覇をやるのであれば東急フリーパスを買うことを推奨します。

圧倒的にお得ですからね。

最後に、この記事を読んでくださった皆さん、本当にありがとうございました！

山陰・北陸横断旅行

中２Ｅ　新名銀太

はじめに

みなさんこんにちは。中二Ｅの新名です。写真を撮るのが得意でないのでかなり写真が下手ですが、最後まで読んでくださると幸いです。

１日目

旅の初めは東京駅、時刻は 21 時半を回ったところです。木更津から高速バスでやってきた私と同じ鉄道好きの祖父と合流し、最初の経由地である岡山へ向かうために 9 番線へ向かいます。鉄道好きの人にはわかると思いますが、これから乗るのは新幹線ではなく日本で唯一残った定期寝台列車、サンライズ瀬戸・出雲です。選んだのは 12 号車のノビノビ座席、乗車券と指定席特急券のみで乗れるお得な座席です。21:50 分、サンライズ瀬戸・出雲は定刻通り東京駅を出発。岡山までの停車駅は横浜、熱海、沼津、富士、静岡、浜松、姫路、岡山。岡山には翌朝 6:34 分に到着する予定です。

22:15 分、横浜駅を発車。東京駅で買ったおにぎりを食べ、そろそろ寝ようかと思っていたころ、何故か電車が速度を落とし、国府津駅で止まってしまいました。国府津は停車駅ではないので、前の電車に追いついて赤信号で止まったのだろう、2 日目には支障をきたさない、そう思っていたのですが、早川駅での線路故障で東海道線が運転見合わせになり、国府津で長時間止まることが放送で知らされ、結局運転再開する翌朝 1 時半ごろまで国府津に停車していました。1 時 50 分に小田原に運転停車（ここで貨物 2 本に抜かされる）、熱海についたのは 2 時間遅れて 2 時 18 分と、岡山の乗り換えが絶望的になるほど（実際ダメだった）遅れており、せめて岡山までは運転してくれと祈りながら沼津付近でようやく眠ることができました（時刻 2 時半）。

2 日目

放送の音で目を覚ましました。時刻は朝 5 時、窓から外を見ると「熱田」と書かれた駅名表が目に飛び込んできました。どうやら熱田駅の中線に止まっているようで、電車は動いていなく、車内では名古屋で運転を打ち切るので名古屋から新幹線で行ってくださいという放送が繰り返しされており、初めてのサンライズは失敗に終わりました。荷物をまとめ、3 両しかないのぞみ号の自由席を確保するために、まだ開く前の名古屋駅で新幹線ホームに向かって大急ぎで向かいます。早めに行ったのが功を奏し、なんとか座席を確保することに成功し、忙しかったせいか眠気もなくなりました。のぞみ 271 号の自由席はサンライズの乗客と一般の乗客で大混雑しており、デッキも通路もいっぱいで、サンライズが非常に人気ということがわかりました。6:20 分、のぞみ 271 号が名古屋を出発。ちなみに私は名古屋以西の新幹線に乗ったことがなかったので、名古屋以西の新幹線に乗るのはこれが初となります。7:55 分、のぞみ号は岡山に到着。サンライズ号は 6:34 分に岡山につくはずだったので、約 40 分遅れを回復した（名古屋での乗り換え時間や熱田、小田原での運転停車を入れたらもっと）ことになります。やはり新幹線は速い。しかし、その新幹線の力を使っても、乗り継ぐ予定だったスーパーいなば 1 号は 6:46 分にすでに岡山を出ているので 9:13 分のスーパーいなば 3 号まで岡山で足止めを食らうことになります。しかし、岡山は四国・山陰への鉄道の玄関なのでたくさんの車両が来ます。私が見たものだと、湘南色の 115 系、スーパーやくも 381 系、アンパンマン列車 2700 系（南風）、鉄仮面 5000 系（快速マリンライナー）等々。12 月なのでとても寒かったですが 1 時間の間飽きないでいられました。

↑381 系特急やくも（左）とアンパンマン塗装の 2700 系

↑関東からは姿を消した湘南色の 115 系

9:13 分、スーパーいなば 3 号が岡山を出発。途中高島付近では山陽新幹線と並走し、東岡山では播州赤穂へ向かう赤穂線が分かれていきます。上郡からは智頭急行に入っていき、山陰方面に抜けていきます。ところで、このスーパーいなばに使われている気動車の 187 系は 2 両編成と短編成で、しかも、私が乗ったスーパーいなば 3 号は、私たちのようなサンライズからの乗客も乗るはずなのに私たちの乗った自由席（2024 年 3 月のダイヤ改正よりスーパーいなばは全車指定席）は空席が目立っており、陰陽間の鉄道の需要が少ない（サンライズが走る伯備線や大阪からのスーパーはくとが走る智頭急行などの例外もあるが）ことがわかりました。大動脈である山陽本線、新路線で線形のよい智頭急行線をスイスイと走り、あっという間に智頭に到着。ここからは因美線に入ってき、20 分ほどで鳥取駅に到着です。着いた後驚いたのが、鳥取駅に架線柱が一つもたっていなく、やってくる電車が全て気動車という点です。ちなみに、全国の都道府県庁所在地駅に電化された路線が通っていないのは沖縄県を除くと徳島、高知（路面電車は通っている）、鳥取、山口の 4 県しかないとかなり珍しく、駅構内がかなりすっきりしていました。サンライズの料金の払い戻しをしてもらい、次に乗る若桜鉄道が出発する 4 番乗り場に向かいます。11：34 分、1 両の気動車は鳥取を出発。

1 両なので乗車客もほぼいないと思っていたのですが、地元の高校生がたくさん乗っており、意外でした。発車して 14 分、列車は因美線との分岐駅である郡家に到着。高校生はほとんどがここで降りていき、車内は自分を含め 5 人程度となってしまいました。郡家では対向列車とのすれ違いのため 15 分ほど停車し郡家を出発します。国道 482 号線と並走する形で 12：35 分に終点の若桜に到着。この若桜駅には DD15 や C12 などの機関車や客車などが展示されており、有料ですが見ることができます。

↑若桜駅に展示してある車両

若桜駅から若桜鉄道で鳥取駅に戻り、食事を済ませ銭湯に向かっていると、空から雪が降ってきました。これが少しならいいのですが、かなり降ってきて、急いで銭湯に逃げ込みました。山陰なので雪は 1 月くらいにならないと降らないと思っていたので驚きました。

3 日目

朝の 8：00、鳥取のホテルを後にし、肌寒い朝を鳥取駅に向かい歩きます。今日の目的地は京阪神に入り一番東の京都です。鳥取駅の発車案内を見ていると、一番左にトワイライトエクスプレス瑞風の字が。急いでホームに上がると、ちょうど今から留置線へ動き出そうとしているトワイライトエクスプレス瑞風がいて、幸先の良いスタートがきれました。

↑鳥取駅にとまっていたトワイライトエクスプレス瑞風

私たちが今から乗るのはスーパーはくと 4 号京都行。倉吉からやってきた列車で、車両は HOT7000 系。スーパーはくとが通る智頭急行に投資した兵庫県（H）、岡山県（O）、鳥取県（T）の頭文字が使われています。1・2 号車が自由席、3・4・5 号車が指定席で、今回のるのは指定席。スーパーはくとの 4 号車のうち前よりが指定席、後ろよりがグリーン席という構造で、1 両の中に 2 種類の座席がある面白い座席となっています。8：52 分、スーパーはくとは鳥取を出発。途中の上郡までは 2 日目に乗ったスーパーいなばと同じ経路を取ります。途中の停車駅は郡家、智頭、大原、佐用、上郡、姫路、明石、三ノ宮、大阪。新幹線も止まる相生や西明石を通過するのが何気にすごいです。途中の西明石からは JR 西日本が自慢の複々線区間が始まります。兵庫県の西明石から滋賀県の草津までの複々線は日本一長く、その距離は約 120 キロ。その複々線区間を時速 130 キロで走行します。尼崎で福知山線と合流し、淀川を渡って大阪駅 11 番線に到着です。この大阪からは阪急京都線で烏丸まで向かいます。大阪梅田駅を出発すると、阪急名物 3 本同時発車が見られるはずだったのですが、今回は時間が合わず京都線が他 2 本を追いかけるような形で出発となりました。絶賛高架化工事中の淡路駅を抜け、大山崎付近で東海道新幹線と並走すると地下に入り、京都市営地下鉄烏丸線との乗換駅である烏丸に到着です。昼食を食べ、次に乗るのは京福電鉄嵐山線。嵐山線の出発駅である四条大宮駅へ向かいます。

嵐山線は路面電車で、1 両編成。併用区間は 3 区間と意外と長いものの、そこまで渋滞が起きているわけではありませんでした。終点の嵐山からＪＲ山陰線の嵯峨嵐山駅まで歩いて向かい、そこから山陰線に乗って京都鉄道博物館のもより駅、梅小路京都西に向かいます。山陰線の各駅停車は、日中は 20 分間隔で運行しており、鳥取区間と比べたらもちろん多いのですが、観光客の多い京都では多いとは言えず、電車は大混雑で梅小路京都西につくまでの 15 分間がかなりきつかったです。まさか鉄研旅行で 4 か月前に来た京都鉄道博物館にすぐにまた来るとは思ってもみなかったのですが、鉄研旅行でまわれなかった転車台等を見ていたら、あっという間に閉館時刻になっていました。

↑京都鉄道博物館のトロッコに使われる DE10

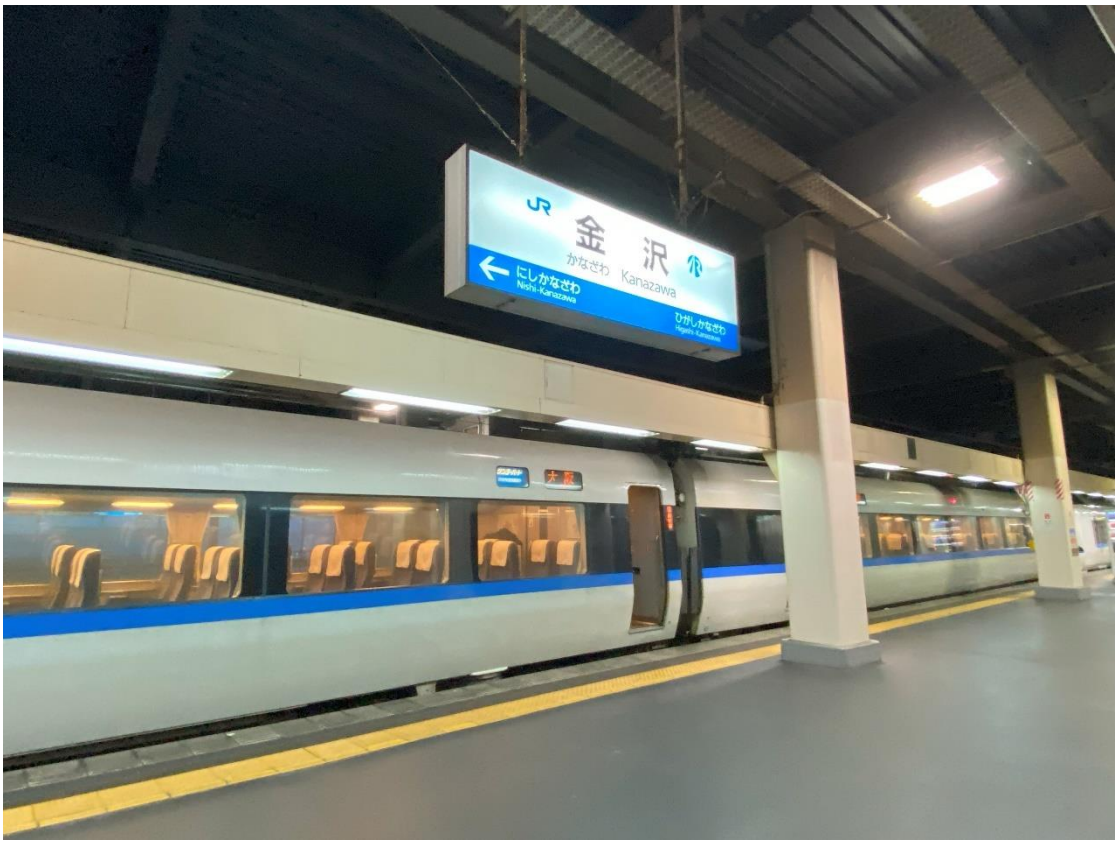
4 日目

本日の目的地は北陸地方の富山。宿から京都駅まで歩いた後、JR 東海道線で隣の山科へ向かいます。山科から乗るのは京阪京津線。この路線を走る 800 系は、地下鉄に直通でき、勾配、急カーブが得意で、併用軌道も走行可能なこの路線特有の事情に合わせて作られた車両で、1 両 2 億円と 1 メートルあたりの値段が新幹線車両よりも高いことで知られています。この列車の終点びわ湖浜大津で坂本比叡山口からきた石山寺行の電車に乗り換えます。石山寺行の電車は 2 両編成、京津線と違い急勾配やきついカーブなどはなく、住宅街

の中を走っていきます。列車は石山に到着。10：13 分発の新快速敦賀行に乗り、ローカル線の近江鉄道に乗るために近江八幡へ向かいます。実は今回初めての新快速。10：34 分、近江八幡に到着。今から乗る近江鉄道で米原へ向かいます。やってきたのは西武多摩川線などでも走っている 100 型。西武 101 系とは違い行先表示機が LED になっています。近江鉄道は沿線自治体との上下分離方式にすることで廃止を免れていて、地酒電車など新たな取り組みもしています。列車は米原に到着。名古屋から来たしらさぎ 7 号に乗り、終点金沢を目指します。深坂峠を越えると外は雪で銀世界となっていました。途中の敦賀からは来年開業する北陸新幹線の影響でハピライン福井に移管されることになっており、10 年前は米原から直江津まで 350 キロあった北陸本線は来年に米原から敦賀までの 45 キロまで短くなります。福井や小松など来年から新幹線がとおるようになる駅に近づいてくると新幹線の高架が現れるのを見て、来年に新幹線が本当に開通するのだなと感じます。14：49 分、金沢に到着。ここから乗るのは北陸鉄道浅野川線。北陸鉄道、といっても走っているのは石川県内のみで距離も比較的短いです。

↑北陸鉄道浅野川線の 8000 系

北陸鉄道の金沢駅は地下にあり、金沢駅東通りを過ぎると地上に出ます。車両は元日比谷線の 03 系と、その前から使われていた元井の頭線の 8000 系があり、私たちは行き帰りどちらとも 03 系でした。これから富山に移動するため IR いしかわ鉄道乗り場へ向かいます。出発までの間何本も特急が金沢に出入線していて、北陸本線が特急街道であることを実感できました。



↑この光景も来年からは見られなくなる

16：43 分、電車は金沢を出発。車両は北陸本線で使われていて、JR 西日本から譲ってもらった 521 系。金沢から数え 3 駅目、津幡からは 1 月 1 日の地震で被害を受けた七尾線が分かれていきます。旅行が終わった後能登の地震のニュースで約 1 週間前いた金沢駅が大きく揺れているのを見て、かなり驚きました。県境の手前の駅、倶利伽羅からはあいの風とやま鉄道に入ります。17：42 分、富山に到着。本日の宿は富山から富山地方鉄道で 1 つ先に行った稲荷町駅なので、歩いて電鉄富山駅へ向かいます。乗ったのは宇奈月温泉行の普通。電鉄富山から稲荷町までは電鉄富山始発の電車が全て通る区間なので、富山地方鉄道の中で唯一（路面電車は除く）の複線区間です。4 分ほどで稲荷町に到着。雪で靴が濡れながら、宿に歩いて向かいました。

5 日目

本日の予定は路面電車の岩瀬浜線を往復した後、上越妙高まで普通電車で行き、そこから新幹線で東京へ向かいます。今回の旅行も今日が最終日。まずは岩瀬浜線に乗るために富山駅まで引き返します。やってきたのは元東急の 17480 系。富山地鉄は西部の中古車のイメージが強かったので、東急がやってくるのは意外でした。

↑雪の中やってきた元東急の 17480 系

電鉄富山に到着した後、路面電車の富山駅へ向かいます。岩瀬浜線は唯一富山駅から北上する列車です。この岩瀬浜線は、途中の奥田中学校前駅手前までは併用軌道で、そこから終点の岩瀬浜までは在来線と同じようになっています。こんなにも長い区間が併用軌道でないのは、当時あったＪＲ岩瀬浜線の廃線跡を活用しているからで、在来線が路面電車に変わった珍しいケースです。約１時間で富山駅に戻ってきて、ここからは地鉄で昼食を食べる予定の魚津へ向かいます。魚津へ向かうのは基本的に宇奈月温泉行のみで、本数は１時間に１本。途中の上市では方向転換をして向かいます。やってきたのは元京阪の 10030 系。約 1 時間で魚津に到着です。魚津ではお寿司を食べ、直江津方面へ進んでいきます。途中の泊では直江津行の普通に乗換し、直江津まで向かいます。車両はＥＴ122 形。ＪＲ西日本のキハ 122 系をベースに作られた気動車です。泊から 2 駅目の市振であいの風とやま鉄道は終了。ここからはえちごときめき鉄道の日本海ひすいラインを通っていきます。青海と糸魚川の間にはデッドセクションがあり、ここより富山方は交流、直江津方は直流になっています。ＥＴ122 形が通るのは全て電化区間なのですが、このデッドセクションの影響で、この区間に電車を走らせてしまうとかなり費用が掛かることから気動車で走らせているらしいです。15：02 分、直江津に到着。今やってくる特急列車は一日に数本しかない特急しらゆきのみですが、信越本線、日本海ひすいライン、妙高はねうまライン、北越急行ほくほく線が通る鉄道の要所には変わりなく、たくさんの列車が見られました。

↑急行越山のプレートを出した臨時列車

↑たくさんの列車がとまっている直江津駅

↑北越急行ほくほく線

直江津から新幹線との乗換駅、上越妙高へ向かうため、妙高はねうまラインに乗っていきます。車両は最近関東にやってきたことで有名な 127 系と同じ車両の ET127 形。15：10 分、普通新井行が発車。所要時間は 15 分で、雪の中を進んでいきます。15：25 分、上越妙高に到着。乗り換え時間が 30 分ほどあるのでここで土産物を買います。15：55 分、東京行きのはくたか 568 号が出発。

↑上越妙高駅に到着したはくたか 568 号

上越妙高は JR 西日本と JR 東日本の境界駅なのでかなり長く停車していました。ちなみに、この駅を通過するかがやき号は長野から JR 西日本の乗務員さんが乗るらしいです。途中の停車駅は、上田までの各駅と、軽井沢、高崎、大宮、上野、東京。

長野でかなり混み始め、軽井沢で指定席は満席とのこと。高崎で上越新幹線、大宮で東北新幹線と合流し、17：52分、終点の東京に到着です。冬休みということでかなり混んでいましたが、無事に帰ってこられてよかったです。

最後に
写真が下手だったり、誤字脱字などがあったりするかもしれませんが、ここまで読んでくださりありがとうございました。

参考資料
北陸の私鉄
https://www.hokuriku-rail.com

JTB時刻表

学研の図鑑LIVE　鉄道

キソザダ！(基礎から学ぶ座談会)2024

高 2 有志

前書き

この座談会は旅行・鉄道研究部の未来を担うはずだった現高 2 部員が「とりあえず座談会開いて停車場に載せてみようぜ w」という発言から始まったものである。
夏休みが始まり間もない 07 月 17 日、浜松町駅前のカラオケ館で今までの高輪生活を振り返っていました。

登場人物

高木・・・周りに助けられながらなんとか部長をやっている坂道オタク。X の中の人。
本折・・・仮にでも模型班班長。EF65 の為なら部活も kick する。
泰佑・・・上層部唯一の理系にして、特に趣味のない一介の高校生。
航志・・・BVE 課に新技術を持ち込んだ変人。音鉄なので録音担当。
庵原・・・
清水・・・

本編

＜中一の話＞

庵原「HP サボってた」
本折・泰佑「鉄研入ってなかった」
本折「マジック部だった」
泰佑「弦楽部だった」
高木「ここで中一 A の人は？」
本折「俺 Tu 先生だった」
泰佑「Ha 先生だった」
航志・竹内「O 先生だった」
高木「じゃあいるの C・D・F か、A・E がいない」

Tu 先生：現高 1 所属の国語教員。
Ha 先生：特徴的なしゃべり方の理科教員。
O 先生：理科研究部顧問の教員。

泰佑「A 君でアクティブしてたよ」
高木「いろいろあったよね、なんかゴミ箱壊れてたり」
航志・泰佑「それ U 君」
泰佑「あれ蹴っただけだから」

(検閲により削除)

高木「てかまず学校が始まったの 4 月からじゃなかったよね」
本折「確かに 6 月からだった」
高木「みんな何してたの？」
本折「4～6 月の記憶ない」
泰佑・航志「俺もない」
泰佑「O 先生が桜の花送ってきたのは覚えてる」
一同「あー覚えてる」
庵原「Ma 先生が剣道の動画送ってきた」
航志「Kw 先生の謎の校歌の動画も来た」
本折「Mi 先生が学園体操の動画送ってきたんだけど誰一人としてやらなくて」
一同「あーあったあった」
本折「最終的に授業でキレられた気がする」
庵原「一番緊張したのが担任の情報がなかったこと」
高木「Ha 先生から電話来て自己紹介された」
庵原「Ki 先生クラス全員あった」
本折「Tu 先生何もなかった」
高木「レターパックの中にいろいろ自己紹介が書かれた紙が入ってた」
泰佑「午前中だけなの楽じゃなかった？」
一同「それはそう」
泰佑「授業短くなってたから小学校とほぼ小学校」
本折「時差登校の時に午前中で授業終わって、午後に試運転あるって聞いたから撮りに行った気がする」
泰佑「なんで鉄研入らなかったの」
本折「火曜日の部会の雰囲気が重すぎて嫌になった」
庵原「最初 HP 入ったけど先輩が後輩のこと放置してて嫌だった」

Ma 先生：剣道部顧問の教員。
Kw 先生：吹奏楽部顧問の教員
Mi 先生：体育科の教員。
Ki 先生：現高 2 所属の英語教員。

庵原「幹部が誰かもわからなかった」
泰佑「今もそうじゃね？」
庵原「だから自己紹介は最初にやるべきだって言ったんだよ」
一同「あーそういうことね・・・」

(検閲により削除)

高木「中一で研修旅行行った」
庵原「それ企画した」
航志「ルートが常磐線乗って切り離しとか見た。友部行って小山から両毛線で日光まで行ってそこから SL 大樹乗ってその後どうしたんだっけ？」
清水「日光から宇都宮出るやついたじゃん」
高木「日光線いろはだ」
一同「懐かしい」
航志「そのあと宇都宮線で上野東京ライン乗ったらやらかして、酔っ払いおじさんに絡まれた」
高木「あの時行きの常磐線で航志か誰かがスイカペンギンを窓に貼っつけてたらおじちゃんがなんかえぇみたいな顔して見てきたのが面白かった」
航志「水筒の上にペンギンのせて遊んでてペンギンが水筒から落ちたら電車がとまった。それでそこからスイカペンギンに何かすると電車が止まるっていう都市伝説ができた」

(検閲により削除)

庵原「中一の時コロナもあって誰がいるのかよくわかってなかった」
本折「俺も航志と面識持ったの 205 のジャカルタ配給なんだよね」
航志「中一の思い出なのが竹内・H 君・俺の三人集だったからなんか LINE 作ったりしてた。その時の首都圏なんか今からしたら懐かしいものばっかじゃん、都営 5300 とか武蔵野 205 とか。」
本折「そのとき武蔵野線に 205 がいっぱいいたから楽しかった」
庵原「武蔵野 205 は僕の人生だから」
一同「そしたらお前の人生終わったじゃん」
航志「ジャカルタに行ってもらって」
庵原「生まれてからずっと武蔵野線沿線なんだよね」

SL 大樹：東武鉄道を走る SL 列車
いろは：JR 日光線の観光列車。

航志「H 君と潮見まで 205 撮りに行ったら、H 君が帰ってから親にしばき殺せれるっていうのを聞いてかわいそうだなあと思ってた」
高木「黒磯訓練とかもあったよね。あと宇都宮配給もあったね。で中一の時緊急事態宣言とかまだぽつぽつ言っててさ、その合間を縫って京都に行った記憶がある」
庵原「僕は逆にコロナの時のほうが旅行を頻繁に行ってた。空いてて安いからめっちゃ良かった」
一同「懐かしいなぁ」
庵原「中一じゃないけど農工芸も中止になってるじゃん僕達。僕 1 か月くらいずらして福島行ってるんだよね」
本折「こいつがＳＬ乗っててフルーティアが一番良かったとか言ってきてキレかけた」
庵原「フルーティア乗ったしＳＬ乗ったしグランクラス乗ったし」
航志「ジャカルタ配給って俺らが何年生の時だっけ」
本折「中一です。中一の九月だか中一の 10 月の 21 日がラスト」
航志「残り 6 本とかになってるのを中学に入ってから気付いて毎日京葉線東京経由で帰ったりして当時学力なんか気にしてなかったから学校帰りにボックスで蘇我行ってジャカルタ配給撮って帰宅が 20 時とかね」
高木「よく課題ださなくて No 先生に詰められてたよね」
航志「完成ノート出さずにみんなしばかれるっていうね」
高木「特に航志ね」
航志「めっちゃしばかれた」

(検閲により削除)

本折「金子先生がめっちゃ懐かしい」
航志「あの時の紙まだ持ってる人いるの」
一同「持ってる持ってる w」
庵原「よく考えたらあの頃と先生がだいぶ違うんだよね」
航志「あの頃のメンツってまず A 先生・Ki 先生・Tu 先生・Ha 先生・Ku 先生・O 先生だったんだよね」

No 先生：去年までいらっしゃった数学教員
黒磯訓練：田端運転所の機関車と客車(24 系/E26 系)を用いて行われていた乗務員訓練。
宇都宮配給：田端運転所の機関車を用いた宇都宮(タ)との間のホキ 800 の配給輸送。
フルーティア：福島地区で運行されていた観光列車「フルーティアふくしま」。
ジャカルタ配給：205 系をジャカルタ(インドネシア)に輸出するために行われた配給輸送。
A 先生：現高 2 所属の国語教員
Ku 先生：現中一所属の数学教員

高木「で、その次の年に Tu 先生が消えた」
航志「中二から担任なったのが My 先生・No 先生・Hg 先生ね」
泰佑「Hg 先生は元主任ね」
本折「Ta 先生は高校入ってからだよ」
航志「次の年度で Tu 先生が飛んでその変わりが My 先生だった」
泰佑「この学校は 2 年目で担任になるっていう慣例があるから」

＜中二の話＞

高木「鉄研旅行で上田行ってたよね」
庵原「上田はもっと後じゃない？」
高木「大井川だ！」
航志「熱海事件あったねえ」
高木「乗り遅れ事件」
航志「熱海で電車撮ってたら電車乗り遅れたやつね」

(検閲により削除)

本折「中二で初めて鉄研に入った」
庵原「どういう経緯で入った？」
清水「庵原と一緒に来てそのまま入部した。」
高木「で、その時の顧問が Ma 先生・Ot 先生・Ko 先生だった。レイアウトボード勝手に出してきてヨガマット敷いてヨガしだしたからね。あれよくないっすね」
本折「中二の思い出ない？始めての鉄研旅行で N 先輩が寝坊して H 君も寝坊して」
庵原「H 君はやらかしたからね」
高木「確かあの頃に永田町で何かあったんだよね。その彼は今早稲田で彼女持ちっていうね」
泰佑「中二くらいで今のメンツになってきたよね」
庵原「僕だけ B 組で全然知り合いいなくなったんだよね」
清水「俺は H 君といっしょにC行った」

My 先生：現高 2 所属の社会科教員
Hg 先生：英語教員。
Ta 先生：現高 2 所属の英語教員
Ma 先生：入試広報課長で数学科教員。
Ot 先生：生徒会顧問で国語科教員。
Ko 先生：現中三所属の英語科教員。

高木：「なんやかんやあって中三と…」

＜中三の話＞

航志「みなさん中三のクラスは？」
本折「俺 A 組」
高木・泰佑「俺ら C 組」
竹内「僕 B 組」
高木「俺ら My 先生クラス」
高木「これから E・F 組って言ったやつらは選抜なのでねちょっと」
航志「本折が A 先生の A 組」
庵原「選抜誰が持つのかなーと思ってたら O 先生は確定じゃん、で残り一人がわからなくて Ta 先生って書いてあったときは？ってなった。誰？からスタートした」
本折「春旅行はまだないのか。中三夏に上田行ったんだ」
高木「ここで忘れちゃいけないのが新顧問サトレイ誕生。俺最初はあの人社会科の先生だと思ってたんだよね、そしたら数学科だった」
航志「泰佑と初めておなじクラスになったのは中二か」
本折「夏旅行で上田行きましたねー」
高木「で、中三の文化祭？」
本折「その時に模型班の最高傑作が誕生したんだ。まず中二の終わりくらいから場所決めてて最初かしわ台で落ち着いてただけど H 君が暴走してかしわ台だめだってなった時に俺が伊豆の稲取提案して色々あって最終的にねぶはやで収まったんだよね。その時に俺がし AM 担当から外されてたからは？ってなったんだよね。そしたら最高傑作ができた」
高木「で、沖縄終わってからの部長選挙と。ここら辺から部員としての歯車がずれていった。この年に技術課長になったんよ。技術課長が決まんないって言って中三が残されてて、最初決まんなくて時間なくなってきたからもういいやってなって技術課長引き受けた。」
泰佑「なんかライブかなんかで早く帰りたかったんだよね」
高木「そうそうそれでめっちゃ急いでた。」

(検閲により削除)

本折「ここでえちときか」
高木「で、僕がここで鉄研旅行初参加ですよ。初めて魅力を感じた」

サトレイ：鉄研の顧問教員。数学科担当。
ねぶはや：早川〜根府川の駅間の名称。
し AM：鉄道模型コンテスト。

本折「その時に撮影班としていったら知らない人から話しかけられたと思ったら OB だった。青海で面縦して写真撮って牛乳パン買って帰った。」

＜高 1 の話＞

庵原「東京から大阪を鈍行でいく鉄研旅行ね」
本折「3 日目が一番地獄だった気がする。出雲行ったときにめっちゃ長い時間電車乗ってたのは地獄だった」
庵原「寝坊してるのは大体の人がしてるからね」
本折「俺も最終日に寝坊したんだよね。で、チェックアウトまで残り 3 分だったんだけど普通に間に合ったんだよね」
高木「壮絶な LINE をアメリカから眺めてた。春旅行終わってサトレイに会ったらすげえげっそりしてた。ほんと怖かった」

(検閲により削除)

本折「俺と高木と吉澤でし AM やってた。」
高木「それでベストクオリティ賞を獲得と」
本折「伝説の近鉄旅行」
庵原「清水と京都観光してた。東京-京都間の新幹線を 1 日で 3 回くらい乗った」
本折「新幹線撮ってたらバードストライクのやつ撮れた」
高木「楽乗って手振ってたら高校生と話してたのと可愛い女の子がいた。で、新井許さない事件。豊橋駅で A 先輩が怒鳴って多数顧問に詰められてた」
本折「みんなに言えることだけど新幹線は黄色い線の内側で待とうね」
庵原「来年からも徹底してもらって」
本折「それで夏が終わり」
高木「それでサトレインの文化祭だ」
本折「勝手に TASC つけて遊んでた」

(検閲により削除)

高木「あと文化祭で流したサトレイラジオだ。で、文化祭終わってからの部長選挙と。僕は体調崩してたけどね」
本折「で、今の上層部メンツがそろった」
高木「これで冬旅行と。あれでえちとき行ったね」

TASC：列車を停止位置に止める装置

庵原「いやあの日の朝もさ、地震あったよね」
一同「そうそうそう」
本折「新潟まで 1 時間で着くのに自由行動 8 時間っていうね。しかも地震の後でやってくださってすごいありがたかった」
高木「行ってる間に地震起きなくてよかったね」
高木「次は春旅行か」

(検閲により削除)

本折「船の露天風呂がめっちゃ気持ちよくて良かった」
高木「俺は個室しか取れなかった。それで九州着いた」

(検閲により削除)

高木「3 日目も自由行動だったね。で、4 日目の朝から移動したね」
本折「黄砂で喉やられた」
高木「そのあと雨降ったから庵原とカラオケにいた。庵原と一緒に飯食いたくてマックはいったらやんちゃな子がいてびっくりした」
航志「撮り鉄ガチ勢が雨の中電車撮ってた」
高木「で。東京着ね」
高木「春旅行終わったら新学年と」

＜高 2 の話＞

高木「Tk 先生とサトレイが来て一人出家した(笑)。終業式の日体調壊したから大沼先生の出家見れなかった。で、今の学年になったと」
本折「で、オーキャンと」
一同「あれマジ疲れたね」
高木「無事にオーキャン終了と」

(検閲により削除)

高木「文化祭が成功すればいいなと思っています。僕らもこれで引退なのでしっかり頑張りましょう」
一同「Let's active.」

Tk 先生：現高 2 所属の数学科教員。
Let’s sctive：Ha 先生の口癖。

さよならトロリーバス＆ガルベ

松崎　武志

鉄研の夏旅行であさま 603 号に乗車した際、前の座席のゴムネット（『シートバックポケット』というらしい）にあった『トランヴェール』を手に取って読んでみたところ、立山黒部アルペンルートの記事が載っており、そこには観光客を乗せるトロリーバスと、黒部ダムの遊覧船『ガルベ』の運行が今年で最後と書かれていた。

2001 年の夏、当時中二の担任だった私の学年が、高輪中学校史上初めて農工芸体験学習で立山黒部アルペンルートに行った。アルペンルートは富山県の立山町から入るルートと、長野県の大町市から入るルートがある。立山側から入って黒部ダムに行く途中、室堂～大観峰で乗るのがトロリーバスである。トロリーバスは電気で動くバスで、EV と違ってバッテリーではなく、トンネル天井にある架線からバスの屋根にあるパンタグラフを通じて電気の供給を受けて走るのである。

それまで中二の農工芸体験学習といえば福島県会津地方で行われていたため、全くイメージが湧かなかった私は実施の１ヶ月前に友人と個人的に下見に行った。黒部ダムについては、当時 NHK で放送されていた『プロジェクト X～挑戦者たち～』という番組で取り上げられていたためイメージはつかんでいたのだが、行ってみると室堂付近では６月でもまだ雪が残っており、足を滑らせた私は滑落しかけて友人に救助された。

一命を取り留めた私はその後黒部ダムで『ガルベ』に乗った。黒部ダムは標高 1470m の高地にあるため、完成した船を持ってくることができず、部品を輸送し、ダムで組み立てたという。船員の方の話を聞きながら、それ自体がまさに『プロジェクト X』であると感じた。

また、トロリーバスが走るトンネル内には所々に『破砕帯(はさいたい)』と呼ばれる、出水している場所が表示されていた。そこはトンネル採掘の際にかなり難工事だったという。詳細は石原裕次郎(1934～1987)主演『黒部の太陽(1968)』を参照されたい。

アルペンルートは上高地同様、冬季は閉鎖されるため、『ガルベ』は乗船客数減少および船舶老朽化、立山トンネルトロリーバスは車両更新時期および部品調達困難のため、今年の 11 月で営業を終了するという。

◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇

8 月 10 日(土)に家族で日光・鬼怒川へ行くことになった。３連休初日ということもあり、浅草からの東武特急は軒並み満席だったため、行きは宇都宮まで東北新幹線に乗り、JR 日光線に乗り換えて、日光駅で東武線に乗り継ぐことにした。11:06 発なすの 257 号に乗ろうと考えていたが、出遅れたため 11:36 発やまびこ 59 号へ乗車することに

した。

東京駅 21・22 番線に上がるとホームは大混雑で、特に自由席乗車位置（１～３号車）付近は列車ごとの乗車列最後尾を示すプラカードを持った駅職員が立って、長蛇の列を整理していた。我々は２号車に並んでいたが、やまびこ号の発車時刻が迫りながらも多くの客が乗り切れない状況だったため、やむを得ず１号車後方ドアに移動した。しかし、１号車は座席数が少ないため、デッキに立った状態でやまびこ号は発車した。それでも途中、上野と大宮からは多くの客が乗車してきた。我々は 12:30 に宇都宮で下車したが、次の郡山までとなったら子ども達は嘔吐していたかも知れない。デッキまで人が立った状態の電車に乗ったのは、高校生の時に横浜駅から乗車した大垣行き夜行列車以来ではないだろうか。かつて鉄研の冬旅行で、３連休初日の北陸新幹線の自由席で長野まで立っていったことがあった。以来鉄研旅行では、全員で乗る新幹線については指定席を取ることを部是としている。今後は連休初日の新幹線自由席には二度と乗るまいと心に誓った。

◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇

現在の高校３年生は平成最後の入学生であり、入学後１ヶ月あまりで元号が令和に変わった。中一の３学期末からはコロナ禍に入ったため、春休み恒例４泊５日の鉄研旅行は高校１年の時しか実施できず、しかも参加したのはわずか２名だった。昨年発行の『停車場』での座談会では旅行についても語っていたが、本来深い想い出となるはずの春旅行についてはあまり述べられていなかった。

部長は２代前の部長と同じ名字で中学の時の印象は薄かったが、高校生になってから頭角を現した。HP 班の副部長は高輪のパンフレットやポスターに度々登場してくれた。模型班の副部長は腕を骨折しながらも最後まで任務を遂行した。HP 班班長は琉球三線同好会と兼部しながら鉄研の活動にも力を注いでいた。模型班班長は HP 班に比べて班員が少ない模型班を必死に支えていた。路線研究課課長は様々な企画を打ち出し、部を盛り上げていた。会計は逼迫する部の財政を真剣に考えていた。書記は弦楽部と兼部しながらも火曜日は必ず鉄研に顔を出していた。他にも多士済々なメンバーがいたが、これまでの代と比べて、部長を中心によくまとまっていたように思う。

彼らは高校進学と同時に新学習指導要領となり、来年１月に受験する大学入学共通テストには新科目の『情報』が導入される。前例のない受験勉強を強いられているが、逆境に負けず、皆が希望の進路を歩いて欲しいと切に願っている。

2024年、みどりの窓口縮小に思う

佐藤　怜

私が旅行・鉄道研究部の旅行ではじめて団体乗車券を手配したのは、2022年の冬旅行でえちごトキメキ鉄道へ行ったときのことだっただろうか。当時、松崎先生が一手に担っていた旅行の手配を、少し興味本位の気持ちもあり、やらせてほしいと申し出たのを覚えている。団体乗車券の手配はかなり手間のかかるもので、最低でも3度は窓口に出向く必要がある。昔は、やや趣味のような乗車券を手配するために窓口に並んだものだが、こうして団体乗車券の手配のために何度も窓口に並んできっぷを手配するようになった私の視点から、昨今の窓口削減に対しての所感を書き記したいと思う。

「みどりの窓口」とは、私にとっては通学定期券を買う場所としての付き合いがはじまりだった。最寄り駅にも必ずひとつはみどりの窓口があって、毎年2回、4月と10月には必ず母親とともに窓口に並び、学生証の裏面を提示して、通学定期券を買うのが通例だった。30分、ときには1時間近く並んだこともあるだろうか。当時は手段がそれしかなかった。いつからか、4月と10月には係員が付くようになり、係員が学生証を確認して、券売機にコマンドを入力してもらうと、券売機で購入できるようになった。またいつの日からか、10月の更新のときには窓口に並ぶ必要がなくなり、券売機でそのまま更新できるようになっていた。どちらも10年以上前の話だが、きっとその頃から、少しずつ窓口の省力化というのは考えられていたのだろうと思う。

大学生になり、一人で旅行に行くようになってからは、みどりの窓口に行く機会も少しずつ増えていった。学割乗車券の発券は、今も昔も変わらずみどりの窓口でしかできないため、その発券ももちろんのこと、いわゆる「10時打ち」もお願いしたことがある。記憶に残っているのは、2015年7月3日に乗った「はまなす」の10時打ちだろうか。当時は北海道新幹線の開業直前で、「はまなす」を含め、すべての本州・北海道間の夜行列車が全廃されるだろうという状況だった。いわゆる「はまなすカーペット」を取るために、自分でマルスの打ち方を調べ、それを紙に書いて、窓口が開く時間に10時打ちのお願いをしに行った記憶がある。

それから数年、頻繁に旅に行くようにはなったものの、えきねっとなどのネット予約システムやネット限定の割引きっぷなどの隆盛もあり、サンライズなどの特殊なケースを除いては、窓口で発券したきっぷもそう多くはなかったように思う。

いつからか、「10時打ちの事前受付」をやってくれる窓口も減り、またあるときからは10時打ちそのものをやってくれる窓口も減っていった。10時に近くの大きな駅のみどりの窓口に並ばなければいけなくなり、一時期はJR東海の東京駅か品川駅まで行か

なければいけなかったということもあったという話も耳にしたことがある。
　たしかに、窓口の 10 時打ちでないと取れないプレミアきっぷもあるが、少し競争率が高い程度のきっぷであれば、ネット予約システムでも簡単に取れるようになったことは、この窓口での 10 時打ち廃止と無縁のものだったとは思えない。

　そして、JR 各社は 2020 年以降、急速にみどりの窓口の削減を続けている。窓口を置く駅が少なくなったことに加えて、窓口を置いている駅でも、窓口数が少なくなったということもある。
　現在では、通学定期券なども、係員が通学証明書等を確認した場合には、卒業年限まで、指定席券売機や多機能券売機で期間を継続して購入できるようになっている。またモバイル Suica での通学定期券購入も推進しており、弊校にも新入生向けにモバイル Suica 定期券の案内が届いていた。また、株主優待乗車券についても、JR 東日本・西日本はそれぞれえきねっと・e5489 で利用できるような形式に変更している。このような形で、各社とも、みどりの窓口の削減にあわせて、ネット予約システムの充実化を進めている。

　とはいえ、未だに窓口でしか発券できないきっぷも多く存在する。学割乗車券などの一部の割引乗車券の発券や、きっぷの変更・払い戻し、複雑な経路の乗車券、そして団体乗車券に関わることがそれに該当する。えきねっとでは、新幹線・特急を 4 列車以上乗り継ぐ場合や、翌日 4 時をまたがる場合の乗車券が発券できないシステムになっており、このあたりはまだまだ発展途上のように思うが、そういったものを除いても、人の目によって対応しなければならないものは未だに多くある。

　東京や品川のように、今から新幹線に乗る人が多く来るような駅はまた様子が異なるが、そうではない非特急停車駅に何度も並んでいると、ほとんどの人は、どうしても他の手段ではできない手続きのために窓口に並んでいる。東海道新幹線の保線車両脱線翌日の 7 月 23 日、私が団体乗車券の受取のために窓口に並んだときも、やはり変更や払い戻しのために多くの人が窓口に並んでいた。

　みどりの窓口は、いまや必要な人だけで十分に混雑しているのが実情なのだと、利用者としては思う。そのうえで、窓口の削減は、ネット予約システムや券売機の機能充実などの利用者に寄り添った合理化とともにあってほしいと強く願う。

◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇　◇

　JR 乗車キロ：19027.6/19377.8km（98.19%）
　民鉄乗車キロ：6950.6/7988.7km（86.88%）　　（2024 年 8 月 14 日時点）

「50 音順で駅にまつわる一言述べてみる」昨年の続きです。

大塚　健臣

の）野島公園駅／能見台駅＝最近見かけた二つの駅名。野島公園の近所に小４時の担任が住んでおり、クラスメートと遊びに行った。伊藤博文や明治憲法草案に関係する地だとのちに知った。能見台は高台に一軒家が建ち並んでいたはず。私の実家も含む横浜南部は、山の多い場所を宅地開発して網の目のように整然とした区画整理がなされ、初見の場合何も情報が無いと必ず迷子となってしまう。

は）浜松町駅＝下車する時は劇団四季の芸術鑑賞に行く。乗り換えならモノレールで羽田空港に行く。私の場合「きっちりと目的を持って使う駅」である。

ひ）東が付く駅／日吉駅＝知る限りの駅名が数カ所もあると気づく。これらの駅の共通点を探すと…他の地よりも“独立感”があるような…気のせいか。東川口（元住吉から転居。実家から正反対方向であり、未知の場所に来てしまったという感覚が強かった。下車して急にこみ上げた寂寥感を覚えている）東浦和（～東川口までの車窓に広がる見沼田んぼ。昼はのどかだが夜は漆黒の闇の中を走る…）東神奈川（京浜東北線から横浜線に分岐。横浜南部に住んでいた私にとって横浜線は「北横浜線」と呼びたくなる路線。横浜も広いなあと感じる）東戸塚（実家は現在栄区だが小学生の頃は戸塚区だった。毎年の年賀状に手書きで何回も書いた「戸塚」の名称は馴染み深い。だからこそ「戸塚の東は本来栄区ではないか？」とよく錯覚する）／日吉は、後述する元住吉駅の隣なのに、全く下車した記憶はない。やはり「最寄り駅一つ前後の駅は行きそうで行かない」（※）。

ふ）二俣川駅＝横浜市民の大半が普通免許を取得するための試験場があった。免許取得から 35 年、その一回だけが下車した記憶である。

へ）逸見駅＝実家へ帰宅で京浜急行を使うこともある。少し足を伸ばしてみようかと乗り続け、この駅名を見かける。別の読みで「はやみ」・「いつみ」（という苗字のアナウンサーが有名で、この読み方しか知らなかった）もあるが、「へみ」という読みを大学時代に知った私…。

ほ）保土ケ谷駅＝スマホもなく検索できない時代、大船駅から東京に向かう場合、時刻表と所要時間を比較して路線を選んだ。冷静に考えれば東海道線より遅いと分かるのに、慌ててなぜか横須賀線に乗り、この駅に停車すると「なぜこの路線に乗ったのか」と反省してしまう地点。

ま）蒔田駅・舞岡駅＝横浜市営地下鉄で「これからもずっと下車しないだろう」と感じる二駅の名は奇しくも「ま」から始まる。

み）三田駅／南浦和駅＝泉岳寺駅の隣の駅で、ＪＲ乗り換えもいいが、私の場合三田線で隣の白金高輪駅に向かう。／京浜東北線から武蔵野線への乗り換えでお世話になる駅。ここを終点とする列車に終電近くで乗ってしまい、苦労したことも多い。

む）武蔵が付く駅二つ＝武蔵小杉駅（タワマンで有名になる以前途中下車しスポーツジムや買い物でお世話になった。当時の住まいから自転車を必死に漕げば最寄り駅にもなる距離ではあった）と武蔵中原（通勤路線ではない南武線に「～小杉」で乗り換え一駅。週一回のゴルフレッスンで下車した）。

め）目黒＝乗り換えや途中下車を何度もしたが、一番多い経験は蒙古タンメン中本に行くかどうか迷ったことか。

も）元住吉駅＝実家出て初めて一人暮らしした地。渋谷駅から東横線最終電車の終点だったことが一番の魅力だった。当時は、高架化など夢にも思わない、駅舎横が踏切となっていたと記憶している。

や）谷在家（やざいけ）駅＝五十代になっても未経験の都内路線がいくつかあり、還暦までには足を運んでみたい。その一つが舎人ライナー。「やざいけ」という読みも最近知った。コロナ禍で学校と自宅を車で往復した際、ライナーと並んで走る尾久橋通りはよく通った。現住地川口と隣接する足立区を縦断する路線だが、行き着いても他の路線と繋がらないのが難点。終点見沼代親水公園駅からもう少しで川口市なのに…としばしば思う。

ゆ）祐天寺駅＝大学時代の同級生の最寄り駅。熊本から上京しイタリア史を専攻した彼とは、駅近くの焼き鳥屋に行き、その美味さに舌鼓を打ったものだ。

よ）洋光台／横浜＝実家から通学や通勤に利用した最寄り駅は大船か港南台。徒歩でもいける港南台を一番利用していたが、その隣の洋光台は前述した（※）「行きそうで行かない」駅である。

ら）嵐電嵯峨・天神橋＝二十代後半夏休みに何度か京都奈良を巡った。当然嵐電も利用してこの二駅は通過した。終点嵐山に行けば、その先にトロッコ電車がある。けれども、神社仏閣仏像見学が優先だった私はいまだに乗ったことがない。

り）両国駅＝屋外のスポーツ行事（ソフトポール大会や競歩大会）の雨天中止代替メニューの一つに江戸東京博物館見学がある。私も一回経験した。雨天時に現地グランドから両国駅に移動、集合、解散、駅改札で見守った。相撲関連の展示と大きな駅舎だった印象が残る。

る）豊春（とよはる）＝「る」で始まる駅名は北海道のみ２箇所だが、私と関係ありそうな駅名を挙げる為「るを含む」というルール変更をさせていただく。東武野田線は大宮～船橋を結ぶ。私が惹かれている「八高線や武蔵野線のような、首都圏を横断する路線」の一つ。乗車したのは大宮から春日部まで。その先を経験したいと常々思っており路線図をよく見るが、その際必ず目に留まる「豊春」。めでたい意味の漢字が並んでいるせいなのか…。

れ）是政（これまさ）／妙蓮寺（みょうれんじ）＝体育祭終了後松崎顧問が「帰宅の前に乗っておきたい路線がある」というので私も便乗させてもらい、西武多摩川線全区間（武蔵境～是政）を同乗した。距離は短くても地元の人に根強く利用されていると感じた。西武ライオンズ外崎選手出演の CM 映像やポスターが車内で見られ、「ここはやはり西武の路線だ」と実感した。／東横線が桜木町駅～渋谷駅間だった頃通学に利用した。座れれば始発から終点まで寝ていた４年間だった。一度起きても、この駅名をアナウンスで聞いたり表示板を見ると、「まだ寝られる」と二度寝を始める地点であった。

ろ）六郷土手＝グランド（ソフトポール大会）や川沿いルート（競歩大会）を度々利用する。各駅停車の駅であるため、遅刻しがちな私は一駅隣の川崎駅ホームで「あと一息なのに。多摩川渡らせてくれ」と歯がゆい思いを感じることがしばしばある。

わ）ＹＲＰ野比駅／早稲田停留所／蕨駅＝「野比駅」の頃から「のび太」を思い出す駅名から「のどかな印象」を勝手に抱いていた。1998 年ＹＲＰ（横須賀リサーチパーク）が名前の頭に付いて「ビジネス感（大塚の造語）」が加わった印象。／早稲田大学に行くなら、王子駅乗り換えで都電に乗る経路が個人的には好きである。／全国最小の市だという蕨。県内でも東京寄りのはずなのに、京浜東北線の駅舎やロータリーの風景からは「ローカルなのどかさ」を感じる。ん）新田（しんでん）＝武蔵野線は別として、埼玉の鉄道路線は地図上縦に延びるものばかりだ。当然、その横を結ぶ交通網はバスとなる。埼玉高速鉄道最寄り駅戸塚安行周辺のバスは東武伊勢崎線新田駅を行き先としている。地図を見ても、両路線の真横に二駅がある位置にあるとわかる。ただしバスの運行本数は少ない。だから、その一駅か二駅北にある東川口駅と新越谷駅（＋歩いて 30 秒にある南越谷駅）の横を結ぶ武蔵野線は、埼玉県民にとって大切な路線である。

部活紹介

広報課長　高２　磯部泰佑

部誌であるこの「停車場」。読んでいただけばわかる通り部員による研究や旅行記の発表の場ではありますが、そもそもの鉄研について知らなければどうしようもないということで部活紹介をさせていただきます。去年は部長が寄稿の形で掲載しましたが、今回は広報課長である私が担当となりました。あいにく停車場の記事を執筆するのは初めてではありますが、ぜひコラムを含め最後までお付き合いください。

○部活の概要

正式名称：旅行・鉄道研究部

部員数：135 名（2024 年度）

班員数：HP 班　　83 名

　　模型班　　34 名　　（ともに高 3 生を除く）

鉄研の活動について

	HP班	模型班
活動日	毎週火曜・金曜日（試験一週間前は全部活共通でなし）	
活動時間	～18：30	
活動場所	パソコン室	百周年記念館２階K4会議室
部会	501・502教室(毎週火曜日)	

長期休暇中はこの通りではありません。部会と被らなければ、兼部可能です。兼部している人もけっこう多いです。

鉄研旅行について

鉄研では春休み・夏休み・冬休みを利用して毎年３回、鉄研旅行を行っています。旅行の日数は、春休みは４泊５日の泊りがけ、夏休みと冬休みは一日かけて行われます。旅行中には、貸し切り列車の運行や車庫見学などの個人ではできないようなことを行います。旅行の日程や行程は部員が考えて旅行案を提出し、部会にて多数決を行って決めています。毎回大盛況ですので、皆様も奮ってご参加ください。もちろん参加自由です。

（参考）直近の春旅行の行程

1日目	東京駅で集合し、神戸まで移動後午後8時出発のフェリーに乗って新門司まで一泊
2日目	新門司港到着後1日自由行動ののち、博多にて集合
3日目	全日自由行動
4日目	博多駅から岩国まで移動。錦川鉄道を貸し切って移動しキハ40の見学会、貸し切りで戻って岡山まで
5日目	岡山午後6時集合まで自由行動ののち、帰郷

近鉄「楽」貸し切り▲　新金谷駅の転車台前にて▼

○HP 班の活動内容

パソコン室での活動の様子▼

初めに HP 班の説明です。HP 班では主にパソコンを使って活動をしています。BVE 課と路線研究課に分かれていますが、活動内容が大きく異なりますので、それぞれに分けてみていきましょう。

BVE 課

BVE　Trainsim というソフトを使用し、いろいろな路線のシミュレーターを作成しています。文化祭でシミュレーターによる運転体験の出展がありますが、それを作っているというわけです。

ソフトについてよく知らないという人も多いと思いますので簡単な説明を。このソフトを使うには、いわゆるマップデータ（運転する路線のデータ）と、車両のデータの二つが必要となります。こういったマップ・車両データおよび各種プラグインは、ソフトに付属しているというわけではなく、使用者が自分で作る必要があります。ネット上には様々なデータがありますので、是非調べてみてください。

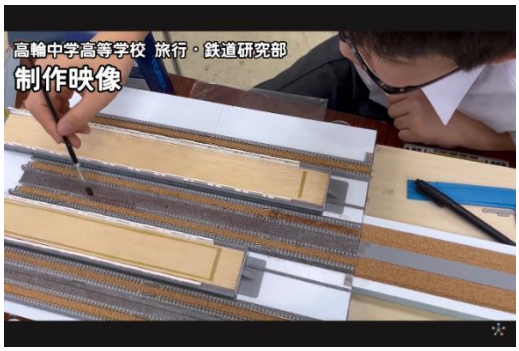
路線研究課

過去の路研ジャーナルのリンク▼

現地に赴いたりネットを活用したりすることで、鉄道に関係することをさまざまな角度から研究しています。研究した成果は路研ジャーナルとして、部誌とは別に行事で配布しています。ツールなどの力に頼らず、自分の足と情報収集力を使い研究した成果が、冊子として来客に配布されるという点で非常にやりがいがあると言えるでしょう。また、旅行案についても路線研究課が主として考案します。（路線研究課以外でも旅行案を提出することはできます）

○模型班の活動内容

過去動画を切り抜いています▼



模型班では、行事に出展するために日々レイアウトを制作しています。文化祭やオープンキャンパスはもちろんのこと、鉄道模型コンテストへの作品制作もしています。

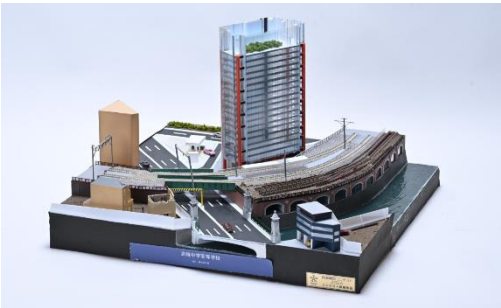
鉄道模型コンテストについてよく知らないという人も多いと思いますので簡単な説明を。このコンテストは全国の高校、中高一貫校から、指定の規格に則った作品を持ち寄り競い合うというものです。メディアなども入り、なかなかに盛況のようです（自分は行ったことがないので二次情報ではありますが）。過去の出展作品やその紹介動画、結果などを見られるリンクを貼りましたので是非ご覧ください。

模型班のいいところ

模型班の魅力としては、校舎とは別のところに部室があるという運動部顔負けの待遇でしょうか。また、本校に二台しかない３Ｄプリンターのうち一台を保有しているというのも強みかもしれません。おもにレイアウト制作の工数削減による、ディテールアップ等に役立つのではないかという意図で導入しました。皆様はα世代というくらいですし、デジタルに強い人にも向いているかもしれません。

昨年度の模型コンテストに出した作品▼

今年度の模型コンテストに出した作品▼



○鉄研ってどんなとこ

ここからは鉄研という部活を一生徒目線でご紹介したいと思います。個人的な話ばかりになってしまったことはご容赦ください。

鉄研という部活は、案外どこの学校にもあるものです。なんといったって鉄道好きなんて世の中にいっぱいいますからね。そんな中でも、高輪の鉄研というのはそれだけを目的に入学する人がいるくらいには魅力的に映ることもしばしば。私は入学当初から鉄研に入

っていたわけではありません。入った理由も、偶然友達に鉄研部員が多いことが理由で、時期も中三でした。入ってみると、いわゆる上層部が引っ張っていくという、いい意味でのトップダウン型というかTHE部活という雰囲気。だからといって中学生だからなんもできないかというと、普通に二個上の先輩としゃべっていたりと、そういうことは決してない。部員全体のゆるい関係と同学年同士などの小さなグループ内の密接な関係が鉄研という組織を成り立たせる一つの要因なのでしょう。鉄道が好きで入ったわけではない鉄研、それでも案外楽しいものです。

○関連リンク集

興味のあることがらはこれらを見て深掘りするのもいいかもしれません。

・2024オープンキャンパス冊子　デジタル版

drive.google.com/file/d/1-7UzVuK0irxSPmwIW5EH_aPHwxz41a-N/

・BVEのソフトウエアの公式サイト

https://bvets.net/

・BVEの路線・車両がまとめられているサイト

https://wikiwiki.jp/bvets/

・模型コンテスト公式チャンネル（作品発表の配信が見られます）

https://www.youtube.com/channel/UCKAAhrJrxair58XKMZ8oEUQ

・模型コンテスト公式作品紹介ページ

moraco-app.web.app/diorama2024/2024_moraco_module_high_tokyo/3113/detail_jp

・鉄研のホームページは、サーバー更新の関係で今はありません。過去のものです

https://takanawa-tekken.theblog.me/

サブタイトルの元ネタは2001年宇宙の旅です、見たことはない

コラムということで、鉄研において最も鉄オタという存在から遠い（自称）として、鉄オタはどんなことを知っているのか、最低限私でも知っているようなことをかいつまんでのせました。これを読めば、彼らの会話の３割くらいは理解できるでしょう。とんでもなく駆け足ですので、よろしくお願いします。実をいうと、装丁の都合で以前までの冊子でカットしていた内容だったので、ここで放出できてうれしい限りです。

ゆりかもめの貴重な有人運転シーン▼

１．そもそも鉄道とは

鉄道の定義は様々ですが、かみ砕いていえば「軌道の上を、専用の車両を使ってたくさんの人やモノを輸送する交通機関」といったところでしょうか。要は、モノレールもゆりかもめも、はたまたゆとりーとラインも鉄道に含まれるということです。

学校近辺で素材を回収できるようにしたのに、夏休み中だから別に行く機会がなかったのである

2. 軌道ってなに？

ここでは、その辺を走っている鉄道の軌道に焦点をあてます。

２-１．バラスト

要は砂利です。線路の下に、石があったりしますがその石がバラストです。線路がずれないようにする、騒音を軽減する、という役目があります。角ばっているのが良くて、丸まると交換しなきゃいけません。感覚的にもそうだと思いますが、目の細かいほうが吸音性に優れています。

その辺の鉄道の軌道の例▲

２-１-１.補足

その辺の鉄道とか言っときながら地下鉄に乗ってみたらバラストなんてないじゃないかと、なんかコンクリートが敷いてあるとなります。バラストには、吸音という役割があるわけですが、地下空間においては音を小さくする意味など基本ないわけです。そのため、定期的な入れ替えの必要のないコンクリートなどの道床が使われています。

２-２．線路

言い出したらきりがないので、ほんの一例です

名前	幅	使用路線
狭軌	1067㎜	JRの在来線、私鉄全般
馬車軌道	1372㎜	京王、都営新宿線、各路面電車
標準軌	1435㎜	京急などのいわゆる四直、新幹線

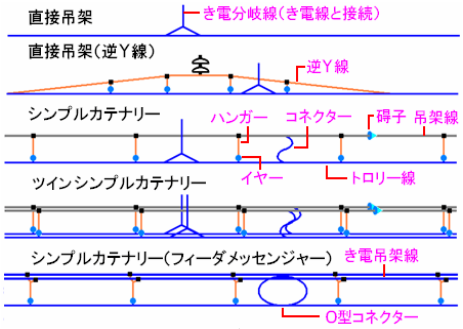
枕木はすっとばして線路です。線路といっても実は路線によって軌間（線路同士の幅）が違うんです。また、一般に線路は重さにて区分けされています。線路が重いほど、安定性が高いと言われています。

２-２-１.鉄道の音真似

電車の擬音語は一般に「ガタンゴトン」でありますが、実際に都心の電車に乗ってみるとそんな音は案外聞こえません。これはなぜなのか、答えは音のなる原因がないからです。この音は、線路と線路の隙間（ジョイント）から鳴っています（そのためこの音は一般にジョイント音といわれる）。線路は普通 25m 単位なので、いってみれば 25m ごとに車輪がジョイントを通過し、そのたびに音が鳴っていたわけです。でも、今はロングレールといわれる 25m の線路を溶接して長くしたものが主流となってきたため、ジョイントが少なくなり、ジョイント音も鳴らなくなってきたというわけです。さて、金属の温度変化による伸縮は、部材の長さに比例するのに、つなぎ目はどうしているのかという疑問が出ます。是非調べてみてください。

２-３．架線

わかりやすくいうと架空電線、さわると危ないやつです。今の架線のプレーン味は、シンプルカテナリです。このカテナリは吊架線がカテナリ曲線(サイクロイド曲線とかと同じノリ)を描いていることから来ています。深堀りすると戻れなくなるので割愛。



図はこちらより引用させていただきました
www.tawatawa.com/denshanani/page029.html

３．車両にもいろいろある

よくあるネタに、田舎の駅などにいって「一両の電車初めて見た」とかいうと、鉄オタに「それ電車じゃなくて気動車だよ」というものがあります。ここで問題、なぜこの鉄オタは電車じゃないと分かったのでしょうか。正解は、集電装置の有無です（一般にパンタの有無、第三軌条などの例外はある)。文字通り電気で動く車ですから、どこからか電気を持ってこなきゃいけないわけです。逆に気動車は車両にエンジンが付いていてその動力で車輪を回しているわけですね。車両からゴゴゴゴとかいうエンジン音が聞こえてきたら、これって気動車だよといってマウントをとるのも一興です。

３-１電車

電気の種類には二種類あるので、電車も二種類とその他でそれぞれみてみましょう。ちなみに、発電所から架線、車両を通り線路に逃がして発電所に戻すという回路を形成しています。

３-１-１直流電車

一般的な、通勤電車は直流で動いています。しかし直流は電圧の変換が難しいため、電車に流す電圧のままで架線などに流さなければいけないんです。そのため、電圧に自由度のある交流電源と比較して、電圧の低い直流のほうが電圧降下を起こしやすいというわけですね。ということは、たくさん変電所などの施設が必要になるわけです。ただ都心ではたくさんの電車が走っているため設備投資の費用と車両への投資の費用を比較して、車両一両当たりの費用が高くなるほうが結果としてコストが掛かるという理由から直流を採用しています。

３-1-２交流電車

逆に交流電車は、車両の単価が高い分、設備投資を少なくできるわけです。そのため、少ない車両しか走らない田舎に多く採用されています。

３-１-３交直流電車

文字通り、どっちもオッケーな車両です。

３-２気動車

交流でも元が取れない、電化したくない、できない事情がある、というときに採用されます。

３-３その他

最近は、~~ああ~~水素~~の音~~電車やディーゼルエレクトリック方式の気動車、はたまた駅に充電器をおくという発想で、いってみれば充電車みたいなものまでいろいろあります。

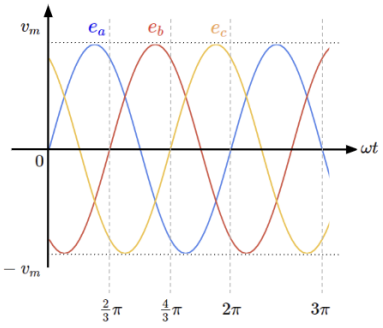
４.じゃそんな電車はどう動いているのか

先述の通り、電車は架線から直流なり交流なりの電気を回収して、モーターに流し込んで、それを軌道に流すことで回路として成立し、動くことができます。ではそんなモーターはどのようにして動いているのか、三相交流モーターを一例に取って解説していきます（例外は山ほどあるというわけです）。

４-１.一例です

三組の交流を電源とするわけですが、ではそれをどうやって作るのか。直流の電気を架線から取り込みそれを、インバーターにかけるとあら不思議、三相交流になって出てくるんですね。じゃ交流ならどうするか、交流を直流にすればさっきと同じ手順が踏めます。

図はこちらより引用させていただきました
https://eleeleinfo.com/blog-3phase-ac1/



５．鉄道はなぜ衝突、追突しないのか

電車に乗っていると線路脇とかに信号機がありますね（最近は無かったりする）、そのおかげでぶつからないのは自明の理ではありますが、そんな信号機はどのようにして動いているのか見てみたいと思っていたんですが、尺の都合上基本というか概念的なところを説明します。

５-１信号機の概念

信号機といえば、交差点の隅に生えてるあれですが、鉄道の信号機はあれとは全く違います。鉄道では閉塞という概念を用います。基本一つの閉塞に対し一つの信号が、それが赤の時は閉塞内に列車がいるということになります。このとき列車と車両の区別が大事になったりしますが、お客さんを載せているのは全部列車です（例外はあんまり知らない）。

５-２すべてをすっ飛ばして保安装置

そんな閉塞ではありますが、「この信号が緑かと思ったら次の信号は赤でした」みたいなことがあっては困るという理念からさまざまな保安装置が開発されました。

５-２-１そもそも昔は

鉄道は通っていても信号という技術がない時代一体どうやって一閉塞に一列車という原則を守っていたのでしょうか。答えは単純です。一閉塞にひとつ、固有の何かを用意してあげればいいわけです。それを駅（単線だとして、交換駅間が一つの閉塞となる）についたら、反対方面の電車に渡してあげるのを繰り返すという方法がとられました。その固有のものというのがスタフやタブレットなどであるわけです。

５-２-２今は

信号は当然路線上に何個もあるわけで、それを連携させて前述の状態を防ぐのが基本の方針です。要は信号現示が「―緑　(列車)　赤―黄―緑―緑　(列車)　赤―」のようになっていればいいんですね。さらにこれが進化すると、もう信号機も無くて良くなります。

○奥深き鉄道の世界

撮り鉄や乗り鉄という言葉は比較的みなさんご存知でしょう。このコラムの趣旨として、みなさんが鉄オタとの会話についていけるようになるとしましたが、その先に見据えるのは鉄道を好きになってもらうことであります。これまでの内容はいわば土台、ここからは鉄オタの中でもいろんな専門がいるよねということで、例をあげてみます。

□音鉄、録り鉄

ケース 1

車両の駆動音を録る人。プロになると、音聞いただけで車両がわかったりするかもしれません。

ケース 2

発車メロディや接近メロディなどを録る人。駅でスピーカーにマイク近づけていたらこれです。

ケース 3

車内放送を録る人。車内のスピーカーにメンテでマイクをつけ、レコーダーまでコードを伸ばしていたりします。爆弾を設置しているわけではないので優しく見守ってください。

□文字鉄

いわゆる駅のサインなどのフォントに詳しい人です。京急の車番のフォント名知ってます的な。まあ困ったら、新ゴいいですよねって言っときましょう（失礼）。

E233-3000

こんなとか▲

☆締め☆

このコラムを読み鉄道への興味は深まったでしょうか。最後にひとつ、「鉄道は手段ではなく目的」この言葉が理解できればあなたも鉄道好きを名乗る資格があります。それを名乗るかは別として、日々の移動が楽しくなるという点において損することはないでしょう。

○あとがき

文化祭の冊子を読んだ方はお気づきになったかもしれませんが、今回の前半分部活紹介の記事は件の冊子（元をたどればオープンキャンパス用の冊子）を大幅に短縮したものです。いつもの広報課長として私が作る冊子と違い、停車場という様々な制約があるなか、冊子でのクオリティーを維持する努力はしたつもりであります。コラムについては、冊子のおまけではありましたが、色々と手直しをして鉄道への興味を深めるという役を担ってもらいました。

最初で最後となった停車場の執筆というか編集、なんとか形にできたとは思います。欲を言えば、個人として執筆しもう少しはっちゃけたかったのですが…。それはさておき、この記事と諸々の冊子が、皆さんの中学や高校への期待や希望をもたらす一助となり、また、鉄道に対する考えが少しでもいいほうに向いたのであればうれしい限りです。

2024 年 9 月吉日　広報課長　磯部泰佑

■編纂委員からひと言

2024 年度 HP 班路線研究課長　高 1　八田 和樹

こんにちは。停車場編纂委員会の高 1 八田です。何とか完成したということで、部員・顧問の先生方、アドバイスをくれた方々に感謝申し上げます。ありがとうございました。
中一、中二で停車場を執筆しましたが、今年に編纂委員会をやって、当時の編纂委員会の先輩方の苦労を感じました。
今年は、約 40 名ほどの執筆希望者が集まり、選考のうえで製作しましたので、非常にクオリティが高く、興味深い内容が集まったと思っています。
また、これからも高輪らしい停車場が発行されることに期待したいです。
執筆者、編纂委員の皆さん、お疲れさまでした。とても良い停車場ができたと思います！

来年は執筆者の遅刻提出がないことを願って結びとさせていただきます。

2024 年度部長　高 2　高木 俊輔

一応部長かつ「停車場編纂委員長」を拝命している高 2 高木です。そんなヤツがネタに走りまくってて今更ながら不安です(笑)
今年で引退する身として、最後にこのような形で停車場制作に関われて嬉しく思います。
皆様にとって、また読みたくなる、そんな記事になれていれば幸いです。

2024 年度会計　高 1　和氣 義忠

こんにちは。会計の和氣です。
今年初めて停車場の編集作業を行わさせていただきました。文化祭副実行委員長としての仕事を兼任しながら作業するのがとても大変でした。
周りの人の助けもありスムーズに作業ができる～と余裕をぶっこいていたら間に合わなくなりそうでした。
ごめんなさい。(汗)
たくさんの方が一生懸命作った作品をお楽しみいただけたでしょうか。
次年度発行の停車場もぜひ楽しみにお待ちください。。

協力：鹿島臨海鉄道株式会社
表紙写真：高崎駅構内　EF65 1115 号機　撮影会
目次写真：南松本駅　EF64 1020 号機　出区点検
裏表紙写真：大洗鹿島線　新鉾田～北浦湖畔

Photo by K. hatta, R. yosizawa

「停車場」2024 Vol.28

https://takanawa-tekken.theblog.me
発　行：高輪学園　旅行・鉄道研究部
発行日：令和6年9月28・29日

そして未来へ託していく―