

仮乗降場

2025
9

高輪学園 旅行・鉄道研究部がおくる、鉄道の世界。

鉄研、ついに海外進出...。 越南の都から / 臺灣遊記

話題の2箇所をレポート！ 広電と万博と鉄道と

鉄研旅行をもっと詳しく！ 北日本周遊記

完乗こそが正義。 普通列車で行く常磐線乗り通しの旅
沿線民が行く東武野田線完乗旅

定価
(税込) 0円



produced by Takanawa of TEKKEN

目次

～Contents～

P03	越南の都から	高 2 佐藤 陽星
P12	臺灣遊記	高 2 田中 駿
P22	広電と万博と鉄道と	中三 宮里 春輝
P35	北日本周遊記	中二 佐久間 壮介
P41	普通列車で行く常磐線乗り通しの旅	中二 大竹 優一朗
P50	沿線民が行く 東武野田線完乗旅	中二 遠藤 有起

部長より挨拶

みなさま、「仮乗降場」をご覧くださいありがとうございます。2025年度部長・編纂委員長を担当しました、高 2 の八田和樹です。

数年前から停車場の応募数が増え、掲載ができない記事も増えてきました。そのため、今年より WEB 限定の記事、「仮乗降場」を制作することになりました。従来の停車場を踏襲しつつ、WEB ならではの多ページでお届けいたします。

海外への遠征記事や、話題の “あの “場所の記事、鉄研旅行の記事、乗り通し旅など。6記事を掲載しております。ぜひ、最後までお楽しみいただければ幸いです。



越南の都から

高二 佐藤陽星

はじめに

皆さんこんにちは(二度目)。佐藤陽星です。東南アジアの社会主义国の中でもかなりハーダルの低いベトナムーその首都の様子は想像上の”the 貧困国”とはかけ離れたことを伝えたく執筆しています。こちらもまた鉄道要素が少なく、稚拙な文章で埋め尽くされているのですが最後まで読んでいただけると幸いです。

1. グッドアフタヌーン、ベトナム

この日は4時半ほどに起きて成田空港を目指す。始発が意外と混んでいるのはいつまで経っても不思議である。私は京成の方が好きなので京成上野駅へ。

スカイライナー 成田空港行 6:20→7:05

車内はほぼ無人と言っていいほど人がいなく、人の目を気にせずリクリエーティングを倒せたのは大変快適であった。降りる駅を確認してスマホでXを見ていると空港第2ビル駅に着いた。ここで降りてチェックインカウンターへ向かう。

今回利用したのはベトジェットエア。LCCである。預け荷物はさほどないのですぐに手続きを済ませ保安検査場も通過。やはりLCCなだけありとても遠いところに搭乗口があった。

搭乗口を確認した後、朝食を求め搭乗口周辺のコンビニや飲食店を彷徨う。今回はソースカツ丼をいただく。シンプルな甘辛いソースとカツの肉、そして白米の組み合わせは神妙的とも言えようハーモニーで脳髄に響く。毎回空港での日本食はいつもに増しておいしく感じる。食べ終えたら搭乗口へ向かう。今回はVJ933便でハノイへ行く。機材はエアバスA321、~~今回の旅のせいで最も私が嫌う機体になった~~。通路を通って機内へ入ると座席がところ狭しとナローボディの本機に詰め込まれていた。行きは隣に誰もいなく快適であった。しかしこの狭すぎる座席が帰りに悲劇を起こす…



▲動く歩道から見えたベトジェット機

▲ソースカツ丼

何事もなく離陸の準備を始めたが CA の服装を見てみると第二次世界大戦期のソ連軍ではよく見たピロトカ帽が頭上にちょこんと乗っていた。こんなところからも社会主義を感じていると航空機が滑走路を爆走し始めた。この時 G がかかっていたのか眠気に襲われ 1 時間ほど寝てしまった。起きた際にはもうどこかもわからない海上に出ていた。

雲と海しかない外を横目に私は Surface を開いて停車場の記事を書き始めた。この時書いた記事は「伊勢路探訪」として無事この年の停車場に掲載されているので是非読んでいただきたい。

記事の執筆も終盤に差し掛かってきたところで飛行機はノイバイ国際空港へ着陸。入国審査官がほぼ軍人で面食らった。最低限必要なドン(ベトナムの通貨)のみを空港で換金してぼったくらないタクシーでハノイへ向かう。空港までは道路が整備されていて一本で市街まで繋がっている。空港の周りは木が多かったが街に近づくにつれて住宅街や店、アパートもちらほら見えてきた。

そんな景色を無心で眺めているとどこか発展した街で高架道路になった。大河の先に大都市が見えた。それがベトナムの首都であるハノイであった。いまいち震んでいるのは人々がバイクを自転車感覚で乗り回しているからなのだろうか、と考えている間にハノイ市へ入った。第一印象は三河安城～名古屋間の景色と似ているなという既視感であった。そこから中心部に近づくと次第に建物はより高くより高密度に建っていた。脳裏にあった田舎や貧困国イメージは音もなく崩れ去り、発展具合に圧倒されていた。

外に釘付けにされているとホテルに着いた。空港からここまで 2000 円弱ほどで物価の安さに驚いた。ホテルにチェックインし、部屋に荷物を置きラウンジでちょっとしたものを見た。何も食べていない腹にはハムの 1 枚、ぶどうの 1 粒が恵みであり神からの施しさえ思えた。

腹ごしらえをした後は観光に出かける。ハノイ駅周辺にあるベトナム・ソビエト友好労働文化宮殿は巨大な建物で、社会主義リアリズムの特徴である豪華ながら莊厳な雰囲気を放っていた。中は薄暗くて何もなく、二階では何かしらのフォーラムが行われていた。

ハノイ駅から南に数十メートルほど行ったところは軍服通り的な場所で色々な店があった。

私はコスプレが昔から好きなので少しのぞいてみるとそこには色々なサイズの軍服がずらりとあった。試着していいか尋ねてから試着すると店主のおじちゃんが「兄ちゃん似合ってるよ！この陸軍の記章と階級章おまけしちゃるわ！」的なことを言われた。三千円ほどで上下一式買ったのでお財布に優しい。今でも部屋着として時々着用している。



▲ベトナム・ソビエト友好労働文化宮殿



▲ハノイ駅前にある古い違法建築アパート



▲ハノイ駅 統一列車がこの駅から出ている



▲駅周辺のいい感じの路地

その後名前もわからないレートのよい両替所で両替した。次の目的地に移動しているうちにプロパガンダポスターを売っている店を発見。入ると共産主義臭がムンムンしてくるようなプロパガンダポスターの嵐。何を買おうか迷った末、兵士の顔がドアップで描かれているものやホーチミンとレーニンのツーショットポスターなどを買い、店を後にする。しばらく歩いてドンスアン市場に到達。ここではベトナムの名産であるバッチャン焼きを買うことができる。バッチャンといつてもおばあちゃんが焼いているわけではない。色鮮やかな皿は実用性も兼ね備えた芸術品と言った方がよいだろう。それ以外にも花や雑貨、その他さまざまな品々が売られていた。しかしこの時の私は疲労困憊かつ空腹に襲われていてその様子をカメラに収める気力はなかった。

この後は北部ベトナム料理の名店で舌鼓を打ち、ホテルの近くまで帰ってカフェでベトナムコーヒーを飲んでホテルへ帰った。北部ベトナム料理は南国風の料理かと思ったら意外と中華風であり、大陸文化の類似性はどこかしらで担保されていることを実感した。

2. 戦争と社会主義の默示録

2日目は小雨であった。朝のホテルから見える街は雲によって煙たく見えた。朝食にフォーがあるのはベトナムらしい。味は魚介系のだしでさっぱりとしていて中に牛肉が入っていた。もちろん他にバイキングでたくさん食べて街へ繰り出した。この日は戦争系の観光地に行くと決めていたのでさっさとホテルを後にした。

雨でもお構いなしに行列が出来ていたのはホーチミン廟。ベトナムの建国の父たるホーチミンが眠っているこの場所は警備も厳しく、荷物検査で廟に入る際にカメラを預かられてしまった。人が多いのは日本が降伏し、日本の傀儡国家であったベトナム帝国からの独立が叶ったベトナム八月革命の記念日が2日前にあったからであろうか。雨に打たれながらも並ぶ民衆からはそのことを喜ぶような雰囲気を感じ、日本人としてここにいることへのバツの悪さを感じた。~~もつとも私は東南アジア人のような顔つきなのか何も言われなかつた。~~白い制服を着たベトナム軍の衛兵が国父の墓を守っている光景を見て、ホーチミンが国民からとても慕われていること、そして生前彼が望まなかつた個人崇拜が権威を生み出すためのものだということを理解した。

廟の中は重々しい雰囲気が漂っていて、中央にはひげを生やした大陸のアジア人の老人が横たわっていた。彼こそがこの国を独立に導いた指導者、ホーチミンである。蠟人形どころか今もただ寝ているのではないかと思ってしまった。しかしこれはエンバーミングによって保存された現代のミイラなのである。

彼の廟は模倣先であろうレーニン廟のように花崗岩を基調とした作りで、これもまた社会主義リアリズムを感じる。



▲ホーチミン廟



▲廟の向かいにそびえ立つ国会議事堂

ここからそう遠くベトナム軍事歴史博物館へ向かう。現在は博物館が移転したが、道路を挟んで向かい側にはレーニン像が。その広場では現地の子供がサッカーをしていた。この対比は今思うと興味深いものだが~~当時は大変邪魔くさく感じた。~~入場料は100円程度だった。中では早速 MiG-21 が正面に置かれていた。14機墜落したというその機体からは最盛期に放っていたであろう霸気は一切感じられない。また建物の前にはディエンビエンフーの戦いで重要な役割を果たした 105mm 榴弾砲が一門置いてあった。



▲MiG-21 4324号機



▲105mm 榴弾砲

建物内は数々の銃火器や軍服、勲章がありどれもマニア垂涎のものばかりであった。内容はベトナム独立から南北統一までの戦いについてであった。二階では世界各国でのベトナム反戦運動についての展示があり、日本の学生運動についても触れられていた。ベ平連とか数年ぶりに聞いたなあなんて思い外を見ると何やらゴミの山のようなものが。どうやら北爆中に撃墜されたアメリカの爆撃機 B-52 の残骸らしい。それ以外にも統一会堂に突入した T-54B 戦車や鹹獲された M48 パットン戦車など様々な兵器があった。特に T-54 の大統領府突入は映像で見たことはある方もいらっしゃるのではないだろうか。



▲T-54B 南ベトナム大統領府に突入したもの



▲M48 パットン



▲ずらりと並ぶ東西の戦闘機



▲ウラジーミル・イリイチ・レーニンの像

昼は鍋料理屋へ。実は日本風のチェーン店だということを後述のガイドさんから教えてもらってびっくりした。日本と違ってかなり出汁や調味料の味が強いもので私は好きであった。そこから歩いてこの日最後の目的地であるホアロー刑務所、別名「ハノイヒルトン」へたどり着いた。ここはベトナム戦争時米軍パイロットを収容したことで悪名高く、数々の元収容者たちは劣悪な環境に耐えながら、この収容所を皮肉って「ハノイヒルトン」と名付けたと言われている。そもそもホアロー収容所は植民地時代に建てられたらしく、ベトナム人が抑圧された歴史をありありと展示していた。しかしふトナム戦争時の米兵の扱いに関してはプロパガンダで溢れており、元収容者らが「人間的」だとか「衛生的」という風に証言していたとの展示があった。体制批判に厳しい国はこうもわかりやすいプロパガンダを展示するのだなと日本と違う価値観が新鮮に感じた。



▲ホアロー刑務所の入り口

個人的にはプロパガンダよりも他言語より2倍も高いにもかかわらずクオリティの低い日本語音声ガイドの方が気に入らなかった。~~囁きまくりだしイントネーションおかしいし有料なのは許せない。自然な日本語で無料の台湾総統府を見習え。~~
この後は晩ごはんを食べてホテルへ帰った。

3. タワーカルストを見たかい

3日目も天気はご機嫌斜め。まあ晴れても東南アジアは変わりやすいので油断はできないがこの日は晴れてほしかった...嘆いても仕方ないのでホテルに迎えに来てくれているガイドさんと合流。事前に日本語OKの現地ツアーに申し込んでいたので手配してくれた車に乗るだけで目的地へ着く。大変楽だ。

このガイドさんは日本語がそこそこ上手く、この仕事をする前はソニーで働いていたと言っていた。何故今の仕事にしたのかを聞いたらコロナ禍によるライフスタイルの変化に合わせたからと言っていた。そんな話をしているとパーキングエリアのようなところへ着いた。ここでお土産を買えるらしい。私はコーヒー好きだったのでジャコウネコのコーヒーを買った。フルーティーで苦味は少なく、後を引くような酸味が特徴の飲みやすいものだった。そうしてハノイから2時間ほどで目的地のハロンに着いた。

ここは世界でも有数のタワーカルストが見られる場所である。じゃあタワーカルストとは何なのか。巨大な石灰岩が雨季のようなまとまった雨によって溶けて塔のような形になっているものである。このような地形は雨季に雨がまとまって短時間に降る地域のみに現れるのでハロン湾や桂林にしか見られない。

クルーズ乗り場で待っていると船が来たとの情報が。わくわくしていくとちょこんとした船がそこにいた。松島の遊覧船「仁王丸」の方が千倍いいぞ？！とか思いながら乗船。見た目に反して乗り心地は悪くない。席に皿とナプキンが置いてあったから巡航中に食べるのだろうなと予想しつつ出航を待った。相席したのはおそらくドイツ人の若いカップル。~~そこまで私と話をしたくないのかシカトを決め込んでいて悲しかった。~~ そうこうしているうちに船は港を離れた。遠くから見るタワーカルストたちは水墨画のようで美しく思ったが近づくと松島がそのまんま大きくなつた感が否めない。



▲近めのタワーカルスト



▲遠くからタワーカルストと船

食事もチキンと何かの野菜のサラダとかバナナとかダイエット食みたいな印象を受けた。唯一あった何かの揚げ物がおいしかった。桂林のようにそびえ立つ巨大な石柱群ではなく奇岩展示会だったのでそこまで感動はなかった。

途中何か水上集落のようなところで降りて、救命胴衣を着けてカヌーへ。低めの岩をくぐって三方が囲まれた場所に出た。船頭さんが「満潮になったら通れないからもし来なかつたらまた 12 時間後まで待たないといけないね～」と言っていて同乗していた他の客の精神を揺さぶっていた。



▲闘鶏岩 鶏同士がメンチ切ってるよう見える ▲20万ドンの裏面にある岩

しばらくして船は大きな島へ着いた。ここで一旦降りるらしい。ガイドさん曰く「洞窟探検」らしい。実際中に入つてみると立派な鍾乳洞が形成されていた。またコウモリがたくさんいた。この薄暗い洞窟はディ○ニーのアトラクションに出てきても違和感がないほど現実離れしているように思える。



▲鍾乳洞内部

出口から外を見ると少し小高いところにいるらしく周りの島やハロンの街が見える。特にやることもないので船に帰る。その数秒後、唐突にスコールのような大雨が降ってきて運がよかつたと安堵した。この頃になってくると疲れすぎて記憶や記録があまりない。大方疲れすぎて寝ていたのだろう。なおこのツアーが終わってからハノイに帰り、その数時間後には帰国のために飛行機に乗っている。疲労困憊の中寝ようとするも、隣が屈強なベトナム人男性であったため快眠できなかった。またシートピッチもひどいもので足が伸ばせないどころではなく、もはや「よくこの空間に入れたな私の足」のような状態であった。
本当にひどすぎて家に着いた時真っ先にしたことは最低限着替えてベッドの中へダイブした。皆さんには是非ともどのような場所でも寝られるように訓練しておくことを強くお勧めする。

あとがき

いかがでしたでしょうか。私は歴史が好きということで今回は博物館のようなところがメインになってしましましたが、ハノイはそれ以外にもショッピングや散策も楽しい街だと思います。また人々は基本的にフレンドリーで活気にあふれていることが多いです。日本人の人々がここ 20 年で失った温かみがまだある国ですので是非訪れてほしいです。余談ですが各章の名前はベトナム戦争についての作品をオマージュしたものです。（グッドモーニング、ベトナム・地獄の黙示録・雨を見たかい）

参考文献

Google map <https://www.google.com/maps>

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

ベトジェットエア <https://www.vietjetair.com/ja>

ベトナム航空 <https://www.vietnamairlines.com/jp/ja/home>

エアトリ <https://www.skygate.co.jp/>

おまけ

昼と夜のハノイ





0. はじめに

この旅行記は停車場締め切りを過ぎた日に「デジタル版ならまだ書ける」ということがわかり、なあなあで始めたものとなります。そのようなことから、脱力全開で書いているのでご了承ください。デジタル版限定コンテンツですので冊子版停車場には掲載されません。これを読んでいる読者の皆様には少しお得だと思います(?)。ちなみに題名は「台湾旅行記」を繁体字に翻訳したもの(Google 大先生ありがとうございます)。

※この旅行は 2025 年 8 月に台湾に行ったものです。

1. 8月 11 日 初めての台湾

まず、「『台湾』って何?」という質問に関して。これは非常に複雑な話なので Wikipedia や外務省のホームページを見て理解することをお勧めします。

中華民国－Wikipedia

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%AD%E8%8F%AF%E6%B0%91%E5%9B%BD>

台湾－Wikipedia

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%8F%B0%E6%B9%BE>

台湾基礎データ | 外務省

<https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/taiwan/data.html#section1>

話を元に戻しますと、旅行に行きたかった理由としては「複雑化する国際関係の中で早く台湾に行かなければ後悔するかも」と思ったからです。旅行の日程としては 3 泊 4 日、私の父親と一緒に行動を共にしました。

11 日当日、最寄りの駅から成田線空港支線にある空港第二ビル駅を目指します。前に大韓民国に行ったときは E217 系だったのに今はもう全てが E235 系 1000 番台に… 時代の流れを感じます。大人の事情で駅メロが変更された成田線を快走し空港第二ビル駅に到着。チェックインと保安検査を済ませて搭乗口へ。言い忘れてましたが、今回旅行する所は台北中心に回ります。~~（タイトル許勘では）~~ ないです。~~（否定）~~

さあ、今回乗る飛行機はこちら！B777-300ER ではなく隣に停まっていた小さい飛行機 A321neo です。（写真左: B777-300ER 写真右: A321neo）

写真を見るとわかると思
いますが、この時期の日本
の天気は全国的に悪く、台
北の天気も悪かったです
(泣)



午前9時35分に出発予定が
燃料の追加投入が必要と言われ 30分ほど遅延した後よう
やく成田国際空港から離陸しました。

機内の中で英語の勉強をしたりゲームをしたり映画『は
たらく細胞』を見たりしていると機内食タイムに突入。この
機内食、とてもおいしかったです。主食のチャーハンや
鳥肉は絶品でした。そういううちに台北桃園国際空港に着陸、ここからは父親が
手配した乗り合いバスに乗って台北市中心部に向かいました。ホテルにスーツケースを預
けて台北市内を巡ります。まずは、中正紀念堂へ。

※写真左から外観、内部にある蒋介石の銅像、天井です。



外観はとても大きく立派で、蒋介石の像がリンカーンのごとく鎮座していました。壁には「倫理・民主・科学」と書かれていました。まあ中国語は読めないのでなんと書いてあるか詳しくはわかりませんでしたが。天井を見るとそこには『青天白日』が！莊嚴すぎて感動しました。ちなみに、毎時0分に行われる衛兵の交代式は天気が悪いため中止となっていました…悲しい。この後は二日目に鉄道を使うために台北駅に行ったり夕食を食べに父親が事前に調べた飲食店に行きました。道中で15cmくらいあるカタツムリを見つけて「亜熱帯すげー（小並感）」と驚いていたところ、ホテルに向かう道中にてにわか雨によってビショビショにされて一日目は終了しました。



※写真左:台北駅。デカすぎて画角に入りきらなかった。

写真右:夕食。肉うどんの様なもので大変おいしかった。

2. 8月12日 國立故宮博物院

サブタイトルに堂々と國立故宮博物院と書いた割には、國立故宮博物院に行く前に別の観光地に行っているんですね。その観光地の名前は「紅毛城」です。この建物の歴史は長く、様々な国が関係してきました。説明すると長いので Wikipedia 大先生と新北市の公式サイトを下に貼っておきます。

新北市政府 淡水紅毛城

<https://jp.tshs.ntpc.gov.tw/xm/doc/cont?xsmsid=0G291696380621343206>

Wikipedia 紅毛城

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%B4%85%E6%AF%9B%E5%9F%8E>



・紅毛城

長い歴史を持つ紅毛城。この建物だけではなく、別で人が住んでいた母屋もある。母屋の内装は西洋風であった。

城の横にある旗は、スペイン、オランダ、鄭氏台湾、清朝、イギリス、日本、オーストラリア、アメリカ、台湾である。

次からが本題の國立故宮博物院です。

まず、國立故宮博物院とは...何か(ネットリ)。國立故宮博物院は中国王朝の様々な宝物や貴重品が収蔵された巨大な博物館です。「なんで台湾にあるのか?」という疑問に対して、答えはこうです。中国共産党に敗れた中国国民党が台湾に逃れる際に宮殿にあった貴重品等を台湾に持って行った過去があるからです。

実際に見に行ったほうが感動できると思うのであまり詳しくは書きません(という名のサボり)。下に貼った写真に説明をつけておきます。



・國立故宮博物院

博物院を真正面から撮った写真。非常に立派で荘厳だった。この経験は現地からでしか体験できない。



・翠玉白菜のキャラクター

この時超有名な作品、『翠玉白菜』(白菜を模した玉)と『肉形石』(肉を模した石の彫刻)はチェコに出張中であった。大変悔しい思いをした。今度こそは絶対見に行きたい

←おいそこの白菜そんな顔で笑うな



- ・なんか凄く大きいサンゴ
巨大、とにかく巨大。世の中にこんなに大きいサンゴがあることがびっくり



- ・白磁の枕
昔の人はこれで寝ていたと思うと非常にびっくりする。絶対痛い。あまり大きくはなかったから寝返りとかはどうしていたのだろうか？



- ・皇帝 趙匡胤 の肖像画
北宋の初代で非常に有名で高く評価されている皇帝。それなのに肖像画の顔に威厳を感じるのは私だけだろうか？

他にもたくさんの宝物や貴重品があるがここで紹介しようとするとページ数が凄いことになるので、実際に見てみることを強くお勧めします。

この後、台北に戻り夕食で北京ダックを食べました。写真は撮り忘れました。おいしかったのですが量が多くて残してしまったのが悔しかったです…夕食を食べた後は足つぼマッサージ店に行き疲れ切った足をたくさんほぐしてもらいました。めっちゃ気持ちよかったです。謝謝！

3. 8月13日 インスタ映えする観光地へ

この題名なんやねんと思った方、ちゃんとインスタ映えする観光地に行きました。私は
ジョウファン シーフエン
九 份、十分に行きインスタ映え…よりも鉄道をメインに楽しみました。やはり海外の

鉄道を楽しむのも旅の一興とも言うべきでしょうか。

まずは十分へ。十分は願い事を書いたランタン(天燈)を空に飛ばすことで有名な街です。他にも自然豊かな名所などがあります。朝に台北駅に行き、新自強号という特急列車に乗って行こうとしたところ、なんと満席。たまげたなあ。ここは鈍行一択ということで普通電車に乗り瑞芳駅へ。道中で日本生まれの E500 型電気機関車や車両基地を見て鉄分を爆増させます。瑞芳駅に着いたとたん強風がお出迎えしてくれました。そう、この日は台湾南部に台風が接近していた影響で天気が恵まれず、雨が降ったり止んだりと旅行するには向かない日でした。トホホ...気を取り直して、ここから十分駅に行くために乗り換えが必要となり、時間が余っていたため今まで乗ってきた車両を撮影していました。また、対向の普通電車が来たり特急電車が通過したりと飽きなかったです。

※写真左から EMU500 型電車、スイッチャーらしき車両、E1000 型電気機関車と客車



これからは十分駅に向かいます。少しばかり待っていると奥の方からガラガラガラと何やら音が近づいてきました。「お、乗る列車が来たな～」と思いそちらに目を向けると私の癖にピストライクの車両がいました。無骨なステンレス気動車、こんなにもかっこいいのかと、軽油のにおいが更にこの車両の良さを引き立てます。

謎の感動話は置いといて。この車両が十分駅までのお供となります。



・ DRC1000 型気動車

1998 年から製造された気動車。なんと生まれば日本車輌だったりする。それだからか親近感が半端ない。日本におけるキハ 110 系の様な存在だと思う。かっこいい。

瑞芳～十分駅間は平渓線という路線を走ります。字面を見て想像できると思いますが、この路線は川沿いをゆっくり走るような路線です。大糸線(JR 西日本区間)が似ていると思います(大糸線と比べたら平渓線の方が断然儲かっていると思いますが)。ランタン目当ての観光客で車内は割と混んでいました。ゆらりゆらりと進んでいくうちに十分駅に到着。この駅はノスタルジックで雰囲気抜群でした。しかも腕木式信号機があつたりして非常に驚きました。あと猫もたくさんいました。かわいい。

駅からすぐのところに既に商店街が並んでおり、半分くらいがランタン専門のお店でした。なんか執念を感じましたね。商店街は古めかしい感じで「老街」と呼ばれているだけあります。商店街の本来道がある所に線路が通っていて、そこを時折列車が通過します。

個人的にはこれが一番の見どころかと思いました。商店街の近くにはつり橋がありこれもまた古めかしい橋でした。



・十分駅

なんで全体を撮らなかったのか不思議である。後悔の念に駆られる。

ノスタルジックな感じがこの写真から伝わっていてほしい。



・十分老街と気動車

この感じがとても良い。古めかしい商店街の中を気動車がコトコトと走っていくのはとても良かった。

※この付近は柵が設置してありますが警報機がついていないので列車接近時は十分注意して撮影しました。列車が出ていった後は反対側に渡ることが可能です。



・商店街近くのつり橋

これもまた古いつり橋であった。主塔には壁画があり鉱物を採掘している様子が描かれていた。

つり橋を渡っているときに雨が強まり、飛んで行ったランタンが落ちていく様子を見て「今回は飛ばさなくてよかったですなあ」と思いつつ、瑞芳駅に戻ります。午後からは九份に向かいます。戻るときに乗った車両にて人がたくさん乗っていたため一番後ろの車両に乗ったところ、なんと貸し切り状態になり父親と静かな時間を過ごし瑞芳駅に到着。ここからはバスに乗り九份へ。このタイミングで空が晴れてきてようやく旅行日和となりました。

九份といえばジブリ映画『千と千尋の神隠し』に似たような風景が広がっていることで有名な街ですが実際には関係はありません。しかしながら、先ほどの十分と同じく「老街」と呼ばれ、提灯やお店が階段沿いに並ぶ風景は日本では味わえない光景だと感じました。

※九份からの写真。標高が高いため自然の景色も非常に良い写真を見直してみると昼もいいのですが、夜景が一番九份を美しくしてくれるなあと感じました。

<以下余りスペース>



十分、九份を堪能した後は元来た道をたどり台北に戻りました。と、ここで夕食まで時間があったので「象山」^{しょうざん}という台北の中心部にある夜景で有名なスポットに行きました(夕方に行きました、~~夜景関係ないね~~)。標高 183m ですが、曲がりなりにも山なので登るのがキツすぎました。やっとの思いでたどり着いた頂上からの景色は台北を一望できる素晴らしいものでした。猫も居てかわいかったです。

※象山からの景色や猫です。入り口がショボかったのは意外でした。



山下りも危険でした。雨で濡れた登山道を下っていると足を滑らせて転落しそうになるなどヒヤヒヤしながら下山。次は夕食に行きます。夕食はモンゴル鍋を食べました(台湾でモンゴル料理とは?)。そのあと一旦ホテルに戻り、地下街に広がる本屋さんに行きました。本屋さんの名前は「誠品書店」です。地下街はとても広くお店一つ一つが一つのジャンルで埋まっているという凄まじいところでした。

※夕食の鍋と某映画の台湾版ポスター。翻訳のセンスがない。訳:「サギと少年」↓



3日目はこれで終了です。もう一度足つぼマッサージに行きたい3日目でした。
足つぼマッサージはおすすめです！

＜以下余りスペース＞

4. 8月14日 帰国日だけどまだ観光するぜ！

この日で帰国となります。帰るまで時間があるので台北中心部で見れる観光地に行きます。

まずは「北門」に行きます。北門は台湾府城の門の一つです。台湾の第一級古蹟に指定されています。日本でいうと国宝に相当する建物です。

ただ、私が行ったときはまさかの改修工事中。なんでこんなにも運が悪いのか？



・北門

写真の通り改修工事中である。

建物の脇には北門に関する歴史年表があった。

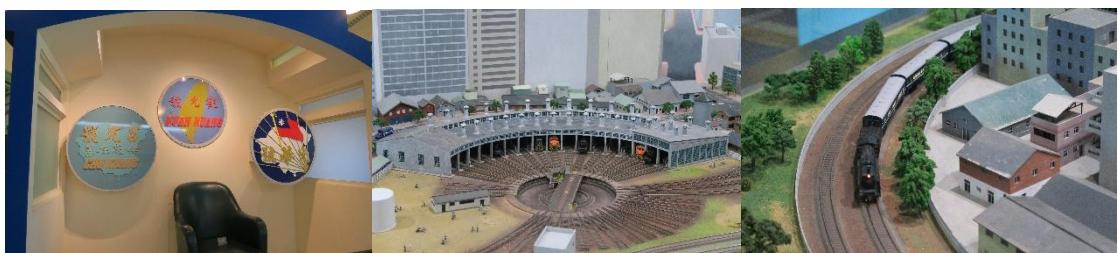
~~ショボいとか言ってはいけない。~~

Wikipedia 台北府城北門

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%8F%B0%E5%8C%97%E5%BA%9C%E5%9F%8E%E5%8C%97%E9%96%80>

この後は北門の近くにある「国立台湾博物館鉄道部園区」というところが開館するまで木陰で待っていました。暑かったです。

国立台湾博物館鉄道部園区をざっくり説明すると、台湾における鉄道の歴史を知ることができる博物館です。建物は日本統治時代に建てられたもので、鉄道局の本部として使われていました。外観はレンガ造りの建物で東京駅のレンガ駅舎を小さくしたイメージです。外観の写真は撮り忘れました。最悪です。後悔しつつ気になる内装はこちら↓



このように鉄道車両の展示や台湾の60~70年代をモチーフとした鉄道ジオラマがあったりと興奮しまくりでした。特にジオラマは昔の日本の鉄道と重なる所があり日本も昔はこんな感じだったのかと感慨深かったです。

Wikipedia 臺灣總督府交通局鐵道部（文化資産） 日本語非対応、翻訳推奨です。

[https://zh.wikipedia.org/wiki/%E8%87%BA%E7%81%A3%E7%B8%BD%E7%9D%A3%E5%BA%9C%E4%BA%A4%E9%80%9A%E5%B1%80%E9%90%B5%E9%81%93%E9%83%A8_\(%E6%96%87%E5%8C%96%E8%B3%87%E7%94%A2\)](https://zh.wikipedia.org/wiki/%E8%87%BA%E7%81%A3%E7%B8%BD%E7%9D%A3%E5%BA%9C%E4%BA%A4%E9%80%9A%E5%B1%80%E9%90%B5%E9%81%93%E9%83%A8_(%E6%96%87%E5%8C%96%E8%B3%87%E7%94%A2))

ここでもう帰国する時間が迫ってきました。現実に引き戻されるとなると憂鬱な気持ちになるものです。鉄道に乗り台北桃園国際空港へ向かいます。空港に到着後、手荷物検査

や必要な手続き諸々を無事済ませ軽く昼食を食べます。食べ終わった後、搭乗口に到着するとなにやら目の前に道路がある所へ。「あれ、もしかしてここからバスに乗せられてタラップから搭乗する感じ？」と思っているとこれが当たりでした。私自身このような体験をあまりしたことがなかったので興奮しました。しかも、隣の搭乗口から出でていく飛行機の行き先は松山(日本)や熊本、小松と日本各地に飛んでいく便で驚きました。もうそろそろで搭乗かと思っているとなにやらバスが来ない。10分程度遅れでは済まないくらい遅っていました。それはないだろと落ち込んでいても仕方ないので英語の勉強をしていました。案内予定時刻から40分遅延してようやくバスが来ました。バスは空港の中を右へ左へ移動して私たちの乗る飛行機が見えてきました。「おお、これがタラップからの搭乗か！」と感動していると他のお客様も写真を撮っていました。帰りの飛行機も行きと同じA321neoでした。



かなりの遅延を持ってようやく離陸。眼下に見える台北市がみるみるうちに小さくなっています。よく目を凝らすと2日目に行った紅毛城が見えて急いで写真を撮りました。飛行機からでもよく見える赤色でした。過去に自分の住んでいる家を見つけたこともあるのでこのくらいは朝飯前ですがね(ドヤア)。飛行機旅の醍醐味といえる機内食タイムです。行きと同じ鶏を頼みましたが別の鶏料理で違った味を楽しめました。お菓子には「ちいさくてかわいいやつ」が居ましたね(わア...ア...)。残りの時間はちょこっと勉強したり、「名探偵コナン 100万ドルの五稜郭」を見ました。~~相変わらず読めない題名ですね~~。外が段々と暗くなっていき、成田空港に到着する予定だったので「もしかして鹿島港のY字掘り込み港が見られるかも」と思っていると美しい夜景が見えてきました。



いや一綺麗ですね～。この景色が見えてきたということはもう着陸が待っているということです。久しぶりに日本の地を踏みます。何事もなく着陸した後は、帰国のスタンプを押してもらい荷物を取りに行きます。この後は空港第2ビル駅から自宅最寄り駅に行きます。ここで電車を待っていると対向ホームに京成3200形が入線してきました。この車両、超かっこいいですよね。最寄り駅には定刻に到着し、今回の旅は終了させていただきます。

5. 後書き

最後までお読みいただきありがとうございます。「臺灣遊記」いかがでしたでしょうか？軽く書くつもりが 10 ページも書いてしまいました(苦笑)。^{つたな}拙い日本語で海外旅行の魅力が読者の皆様に伝わるか正直不安ですが、海外に行きたいという気持ちになってくれれば幸いです。あと行くとしたら冬をお勧めします。夏は暑すぎました…なんでもっと写真を撮らなかったのだろうと後悔するくらい台湾は魅力的なところなので皆様には一度行ってほしいところです！

なんかこの「後書き」というワードを見るのが 3 回目なんですが(座談会と別記事を書いたため)。今年は 3 つも記事を書いてもうヘトヘトです。もう座談会も研究記も書きたくないです。辛いです。旅行記が書きやすいです。来年は高校 3 年生なので停車場を描く予定はないです。ですが、OB になれたら OB 誌に寄稿できたらいいなと思っております。いつかまたお会いしましょう！ありがとうございました！

なんかあったサツドラ。日本じゃないのに日本過ぎた0↓





中3 宮里春輝

0. まえがき

皆さんは夏休みをどのように過ごしましたか？私は、夏休みに新ルートが開業した広島電鉄が走る広島と大阪・関西万博に行ってきましたので、その様子をお届けしたいと思います。初めての執筆なので拙い文章ですが最後まで読んでいただけたと幸いです。

1. 計画が定まらない

日程は8月10日から15日までとなった。その内10日と11日は広島に滞在、12日は大阪に移動して12日午後・13日・14日は万博に行き、最終日の15日は大阪で電車を乗り回すということにした。しかし1週間前くらいに天気予報を見てみたところ、どうやら広島にいる10日と11日は前線が接近し大雨になり、関門海峡のあたりで線状降水帯が発生するという予報が。これはまずいと思い、旅行2日前にJR西日本の運行情報を見てみると、8月10日は大雨で運転取りやめとなる路線が出てくる可能性が高いとの情報があった。旅行当日の深夜1時にもう一度見てみると、乗る予定だった115系の走る山陽本線の岩国～下関間が終日運転取りやめになることが確定していた。広島に着く前から計画崩壊が確定してしまったが、どうしたのかはこの後の記事を見ていただければ分かるだろう。

2. いざ出発

家を出て新横浜駅に向かい、N700S のぞみ号博多行きに乗りこんだ。窓の外には何度も見てきたトンネルの少ない車窓が流れている。そんな車窓を横目にじやがりこを食べていた私は、~~貧弱な新幹線のWi-Fiではなく父の強力なポケットWi-Fiに接続し~~、今後の予定について考えることにした。



運行情報を見る限り、山陽本線岩国以東、可部線、呉線は問題なさそうだった。

友達に相談すると、呉線は海に近いので列車が運転見合わせになることがあるんだとか。

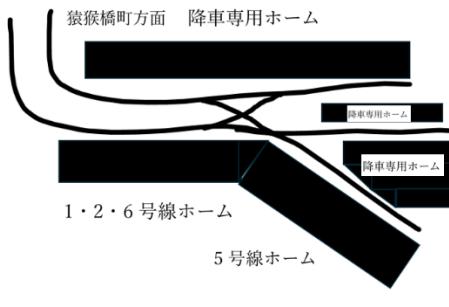
祖母によれば、大雨が降ると可部線は一番最初に止まるらしい。

今後どうしたらいいか考えていたら広島に着いていた。

3. 広島に着いてから

とりあえずお好み焼きを食べるため駅ビルにあるお好み焼き店に入る。お好み焼きができるのを待ちながら天気予報を見てみると、この後どんどん天気が悪化していくらしく、呉線だけでなく可部線も運転見合わせになると想定、今日の計画は全て断念することにした。

お好み焼きを食べた後は、広島電鉄の新しい広島駅を見に行った。昔は地上の狭いスペースにホームが狭く收められていて乗車ホームが2線しかなく、自分でも停留所がごちゃごちゃしているなと思い、どこに並べばいいのかすら分からない状態だった。もちろん案内板もまともなものがなかった。(参考として下の図と写真)



だが、100年に1度のビックプロジェクトとして誕生した今の広島駅は、新しく出来た駅ビル「Minamoa」の中に路面電車の線路が突っ込むという前代未聞の構造になっている。そこにはたくさんのデジタルサイネージの発車案内板があり、経由地・行先ごとに乗り場が分かれているとてもわかりやすいと思った。また発車メロディーが首都圏のJR東日本のように路線別に分けられていた。(JR東日本は路線ごとに発車メロディーを統一していく方針があると明言)。お盆真っ只中のせいか乗降に時間がかかるており、数分程度の遅延が発生していた。その影響で広島駅行きの電車が広島駅から発車する電車に線路を譲る

ために手前で信号待ちをしていたりしていた。しばらく発着シーンを撮っていくうちに、広島駅から1つ目の稻荷町停留場辺りで、広電名物の続行運転(前の走る列車にギリギリまで近づくこと)が行われていることが分かった。が、大雨なので撮りに行く気にもならず、どうせ明日乗る予定の路面電車で続行運転は体験できるだろうと思い、撮りに行くのを諦めることにした。広電の撮影はこれくらいにして、最寄り駅が山陽本線の三原～広島間の間にある祖父母の家に行くことにした。家に着いてからは諸々の用事を済ませ、寝る前に改めて運行情報を見た。そうしたらなんと呉線は全線が、山陽本線は三原～岩国間が運転見合わせとなっていて驚き、今日電車で遠くの方に行かなくてよかったと心から思った。明日は山陽本線三原～岩国、呉線広島～広の本数が減らされるらしいが…



↑左はお好み焼き 残り2つは開放的な新しい広電広島駅

4. 広電の新路線に乗る

朝起きて見るのがもう何度目か分からない運行情報を見たが、~~本数が減る(要するに運転再開する)~~という情報に騙され、山陽本線の三原～広島間が運転見合わせになっていた。どうしようもないで、午前中は家の掃除をして時間をつぶした。昼食を食べ終えて天気予報を見ると雨が弱まるということなので祖父に車で広島駅まで送ってもらい、新しく開業した広島電鉄の駅前大橋ルートに乗ることにした。JR線がほぼ止まっているせいか途中渋滞に巻き込まれ、1時間もかかって無事に広島駅に着くことができた。今回新規開業したのは広島駅から猿猴橋町(正式に廃止)、的場町(2026年頃に新たに循環ルートが開業するまで休止)を経由するルートではなく、広島駅から直線的に稻荷町、松川町(新設)を経由して、比治山下に至るルートである(次ページの地図)。この1.1kmを全区間走破するのはAホームから発車の5系統の比治山下経由広島港行き(1系統の紙屋町経由広島港行きもあるが、そちらは駅前大橋ルートを全線走破しない)だけなので、先頭の座席を確保して前面展望を撮ることにした。やってきた電車は800形。単車で方向幕は昔ながらの幕式だった(列に並んでいたので方向幕は撮っていない)。



新設ホーム 新設路線 既存路線 廃止路線

↑ 画像引用 : <https://www.hiroden-hiroshima-st.jp>

広島駅をゆっくり発車した電車は、まず駅ビルの2階から一気に5%の坂を駆け下り、大きな交差点を渡ってガラス張りの新しい稲荷町停留場に到着する。稲荷町を発車すると、大きく右にカーブして分岐する1・2・6系統と分かれ、乗車中の5系統はこのまま直進する。その後ガラス張りの松川町停留場に到着し、しばらく走ると比治山下交差点で一旦停車した。新規開業区間はここまでで、ここからは元からあった区間になる。電車は各停留場に止まりながら、海岸通停留場辺りからいい意味で緑地化された専用軌道に入った。広島駅から35分、広島港の建物が見えて終点広島港に到着した。広島港では単車が縦列停車をしていた。



↑ 左 : 広島港停留所での縦列停車

中 : 広島港停留所の全景、古い時代から見たら近代的なデザインのようである
右 : 広島港から眺めた海

広島港で大雨が降る海を少し眺め、今度は1系統の紙屋町経由広島駅行きで帰ることにした。乗車したのはグリーンムーバーバックスの愛称で知られる5100形だった。展望席

が2つあるが、混んでくると邪魔になると考へて運転席真後ろの席にした(もう1つの展望席は一番前のドアのすぐそばにある。座席と出口の仕切りはない)。来た道を引き返していく途中で大雨に見舞われ、いいタイミングで引き返したなと思った。途中誰もいない停留場では、運転士さんがドアが完全に開ききる前にドアを閉めていた(本当にいいんか…?)。広電本社前からは車掌が乗務し始めた。アストラムラインの乗換駅である本通通りからは多くの乗車があった。駆け込みの客が多くいたせいで、何回もドアを開けたり閉めたりするたびに「ドアが閉まります」「ドアが開きます」というので思わず笑ってしまった。2系統、6系統の軌道と合流し、広島港から50分近くかかって広島駅に帰ってきた。広島駅手前の坂はたかが5%かと思ったが(%)はパーミルと読む。5%は1000m進む間に5m上ることを意味する)、思ったよりも急で驚いた(この他にも2023年に開業した宇都宮ライトレールは最大60%の勾配がある)。

広島駅に乗り入れるJR線は可部線と山陽本線の広島～岩国間以外止まっているせいか、改札口付近では他路線の運転再開を待っている人の姿が多く見受けられ、案内板も5つ中3つが調整中の表示だった(可部線は大雨が降ったら1番最初に止まるって言ったのはどこの誰だ)。ホームに降りてみると、回送と表示した列車が1本だけ止まっていた。改札を出て、祖父の車に乗り込んだが、渋滞に巻き込まれてしまい、1時間以上かかって祖父母の家に帰った。



↑左：広島駅の案内板。5つ全て写っていないが写っている案内板は全て調整中の表示
中：誰もいない広島駅のホーム。中国地方最大都市の県庁所在地名の駅とは思えない
右：1本だけ止まっていた回送列車

5. 3～5日目、大阪・関西万博に行く

朝6時に起きて朝食を食べ、まずは昨日ほぼ1日動いてくれなかつた山陽本線に乗り広島駅まで向かう。ここからは新幹線に乗っていくのだが、乗りたい列車があるので事前に少々特殊な切符を発券してきた。切符の内容は広島から岡山まで自由席で行って、岡山からはのぞみ12号に新大阪まで乗ることである。そんな切符を改札機に通し、ホームに上がるとちょうど乗る予定の1本前のこだま号が来た。私が乗りたかった車両の1つである700系(レールスター)だった。レールスターの車内は1、2、3号車が2+3列の座席、4～8号車が2+2列の座席になっている。このうち自由席は1、2、3、7、8号車、指定席は4、5、6号車となっている。つまり本来指定席特急券を買わないと座れない2+2

列の座席に自由席特急券で乗れてしまうというわけである。というわけで私たちは8号車の座席に着席した。8号車の奥には4人用の個室があるのだが、これらは業務用室となっていた。ちなみに個室と個室の間の通路がめっっちゃ狭かった。東広島で1本通過待ちをして三原では通過待ちをせずに時間調整だけして発車したのだが、たった5分で次の新尾道駅に着いてしまった。とりあえずここで一旦下車する。



新尾道駅は尾道市などの自治体が工事費を全額負担して造られた請願駅である(関東だと東戸塚とか新川崎がそれに該当する)。山陽新幹線建設時にも建設計画はあって、一旦設置が見送られたが、結局実現したという経緯がある。山陽新幹線が通る三原市、尾道市、福山市は短距離で近接しているため、新尾道駅の両隣の駅間が三原側が11km、福山側が17kmと合わせても40kmに満たない。そんな新尾道駅で新幹線の時速300kmの通過を撮つたりしていたら、私が乗りたい車両2つ目の500系が来る時間になってしまった。名残惜しい気持ちで新尾道駅を後にしようと思ったのだが、なんときたのはハローキティのラッピングがされた編成だった(本当は通常塗装のほうがかったいいと思ったけど、岡山ではハローキティの新幹線を撮っている鉄道ファンがいたから、改めていつ廃車されるか分からぬこの編成の貴重度を知った)。



↑左下に運転台がある

車内は座席や子供向け運転台、客室ドアなどがピンクに染まっており、中3男子の私は乗っていてちょっと恥ずかしかった。そんなこんなで岡山に到着して3分の接続でのぞみに乗り換え、車内で昼食を食べていると新大阪に着いた。ここからは今回の旅行のメインでもある大阪・関西万博に行く。新大阪からは大阪メトロ御堂筋線に乗って本町に行き、日中でも2、3分間隔で運行される中央線に乗り換える。大阪メトロの車内放送の声優といえば秀平真由美氏がお馴染みなのだが、いざ中央線に乗ると、謎の声優さんの声が聞こえてきて驚いた。調べてみたところ、中央線だけ5月くらいに声優さんが変更されたことが分かった。万博会場最寄りの夢洲の1つ手前のコスモスクエアを発車すると、「いよい

よ夢洲です！」の後に万博のオフィシャルテーマソング「この地球の続きを」が流れ、終点夢洲に到着した。夢洲駅は万博会場に直結していることもあり、今までに見た中で1つの改札口においてある改札機がトップクラスで多かった。エスカレーターを上がって、目に飛び込んできた駅舎が近未来的でかっこよかった。万博会場につながるうねうねとした通路を歩かされ、時には少々待ったりしながらようやく手荷物検査を終え、万博会場に入ることができた。



↑左2つは夢洲駅 右は分かりにくいけが万博の東ゲート

ディズニーランド3個分もの広さの万博会場で、私が実際に行ったパビリオンの様子を全て執筆していたらきりがないので(全て説明するのがめんどくさいなんて言えない)、ここでは私が実際どのような行程をたどったのかを日程ごとに挙げ、その後に行ってよかったと心から思ったパビリオン・イベントを3つに絞って紹介したいと思う。

12日：まず待ち時間が少ないところから回ろうと思い、コモンズF館に行き、待ち時間が20分程度だったスペイン館に行った。「未来の都市」の予約が入っていたのでその間の時間つぶしにフューチャーライフゾーンに行って、その後「未来の都市」を1時間半くらい見入った。夕食を食べて花火までの時間つぶしにコモンズB館に行き、大屋根リングに上がって花火を見てホテルにチェックインした。

13日：入場時間が12時しか取れなかったので、その暇な時間に四つ橋線とニュートラムに乗り、ニュートラムの終点コスモスクエアから中央線に乗って万博に行った。なんとなく興味があったロボット＆モビリティステーションに行き、ヘリみたいな空飛ぶ車が展示してある「空飛ぶクルマステーション」に行った後、「夜の地球」を30分程見た。その後空いていたコモンズA館に行き(コモンズ館行き過ぎ)、夕食を食べてアオと夜の虹のパレード(要するに水上ショー)と花火を見た。夢洲駅で座るために電車を3本待ち、椅子取りゲームをして(万博から帰る時間帯に運行される夢洲行の列車はだいたい誰も乗っていないので、ドアが開いた瞬間乗客が座ろうとダッシュで座席を確保しようとしている。私が勝手に名付けた)、ホテルに帰った。ちなみに、この日中央線が21時半から14日午前5時半くらいまで止まって万博会場内で野宿した人がいるらしい(いろんな意味でやってみたかったな)。

14日：今日は1時間くらい待ってでもいいパビリオンに行ってみようということで、砂漠に触れられるクウェート館に1時間半程並んで50分程見た。その後上から垂れ下がっている大量のロープで囲われているポルトガル館を見て、次にペルー館を見

たら、雷雨が近づいてきたので(気象庁この日は朝から夜まで晴れで最高気温35度とか言ったくせにふざけんな)、インドネシア館の列がある大屋根リングの下に1時間くらい避難。その後雨がやみ、無事にパビリオンの入場が再開されたので、インドネシア館とオーストラリア館を見て、オーストラリア館でミートパイを食べ、夕食を食べてホテルに帰った。

では、よかったですと思ったパビリオン・イベントを紹介していくのだが、順位がつけられなかつたので、行った順に紹介していくことにする。

1、未来の都市

中に入ると、中学受験でもやる日本の縄文～令和時代のCG映像が流れていって、中2で一旦終わった歴史の授業を思い出させる内容が続々とでてきた。もう少し進むと、AIが家の雰囲気に合わせて自動で証明を明るくしたり暗くしたりする映像、救急車両が通るからと、道を開けるように促すAIの映像などがあった。これらの動作は今日は人が手動でやっているが、本当にこんなことが出来る時代が来るのかと思った。少し先には水素で動く四季島みたいな見た目の車両の前面が、隣には水中で工事をすることができる機械が展示されていて、どちらもまあまあかっこよかった。二酸化炭素を吸収するコンクリートの椅子に座って、日本の今と将来の空気に関する映像を見たのだが、想像以上に今の空気がやばいことが分かった。2000年前くらいから日本で食べられてきた歴代の食事の展示を見た後は、踊っている人に合わせて後ろの映像が動いているショーを見て、未来の都市を後にした。ここで見たものは、実際に実現するから展示されているものだと改めて実感したし、また今の日本はここまで進化してきたのだなと改めて実感した。このパビリオンは技術や環境についてすごい勉強になった。



↑ 地球儀みたいなヤツ

四季島みたいなヤツ

水中工事が可能な機械

2、アオと虹のパレード(要するに水上ショー)

水が上がる場所が青い光で照らされるのは想像できたのだが、白い構造物から雨のように水が降ってきてそこに人や動物のシルエットや「アオと虹のパレード」などの文字、虹などが映し出されてくるのはとても驚いた(たぶんレーザーの光)。水の噴射口?から振り回されているのかと思うくらい水が大きくカーブを描いて出てきて、未来の都市同様今の日本はこんなことができる技術まで持っているのかと驚いた。例えば水に映し出されてい

る人が動きながら劇をやっているように喋ったり(別に設置されているスピーカーから喋っている声が発されている)、吹き上がってくる水にレーザーを当てて光らせたりしていた。また炎のようなものも表現されていた。このショーの表現力に感動したとしか言葉が出てこなかった。



3、オーストラリア館

ユーカリの花を模した建物になっており、大雨の中1時間くらい待たされた後に見た身としては、入ったときから超涼しいなと思った。自然が向こうまで続いているように見えて、なんかおかしいなと思ったらボケていて鏡があることに5分くらい気づかなかつただけだった。中2の時地理でやったオーストラリアの自然について思い出させられた(こういう系のパビリオンは、なかなか行きにくい海外の自然に短時間で触れられるからいい)。もう少し進むと、星座が天井に映し出されている場所に出て、そこでしばらくパビリオンの人の星座に関する説明を受けた。次に進んだエリアは何枚ものスクリーンが組み合わさって出来た自然をさまざまな角度から見た映像が映し出されている場所だった。オーストラリアは砂が多くありそうなイメージがなんとなくあったのだが、映像と説明から大きな川の上流付近に木々がたくさん生えていたり、日の出の横を大きな魚が飛び交っていたりして、自然豊かな国なんだなと改めて思った。高2のときに海外学校交流で行くので楽しみである。建物を出た後は店でミートパイを購入し、誰もいないのに音楽だけ流れているステージの前で食べた。万博に来る最終日の最後に来てよかったです。

スペースの都合上画像は次のページ



↑左2つはパビリオン内の様子・右はミートパイ

万博は全体を通して、すごい勉強になった。12日に登ったギネス認定の大屋根リングは夜になるととても幻想的で、来てよかったと思った。日本や海外の技術や文化、歴史についてこれから先生きていくうえで役に立ちそうなことがたくさんあった。

万博の話の最後に3日間万博に行って思ったことを羅列しておくことにする。

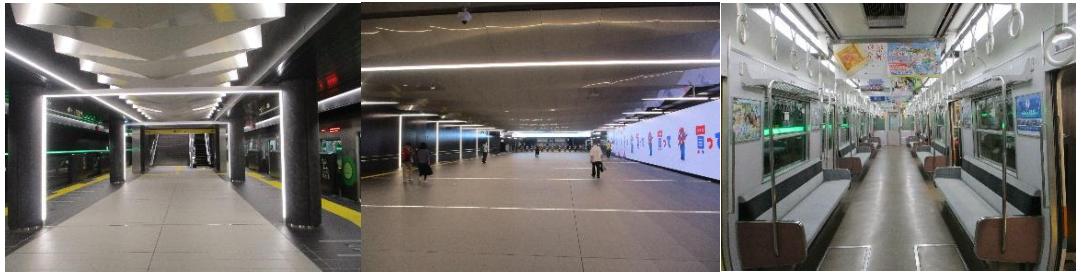
- ・夢洲駅からは入場ゲートまで暑い中人混みをうねうね歩かされるので、それ相応の体力はつけておいたほうがいい(たまに長時間止められることがある、帰りも同様)。ちなみにお盆の夢洲駅から入場ゲートをくぐるまで私がかかった時間の平均は約55分
- ・折りたたみ椅子は長時間同じ場所で止められたりすることがあるので持って行ったほうがいい。日傘と帽子も同様。(日傘と帽子はないと本当に干上がる。実際日傘を持ってない人は干上がっていった)
- ・中央線は2分間隔でも常に満員で(お盆なので仕方ない)、立っていると本当に辛いので、夢洲から遅い時間に帰るときは、相当の事情がない限り座った方がいい
- ・セブンは、熱中症対策のために水分・塩分補給のための食品は大量に用意しているものの、アイスはクーリッシュ、ジャンボなどしかなく、あまり種類はない(80円のガリガリ君は?) (クーリッシュは並んでいる間に食べやすい柔らかさになる)。
- ・雷雨が近づいているという放送が聞こえてから大屋根リングの下に行くと、場所の確保がかなり難しくなっていた
- ・扇風機は風が弱いものが多いので、たいして役に立たないかもしれない(人による)。冷たいならその辺で売っている冷えたタオルなど。風が欲しいなら自分でうちわでおいだほうが風は強い。

これくらいですかね。では最終日の話に移ります。

6. 最終日、関西で鉄道旅

この日が一番まともに電車に乗ったと思える日だった。まずは早朝5時前に起きて、御堂筋線の江坂行きに乗って本町で中央線に乗り換えて夢洲に行くことにする。別に万博に行くわけでもないが、夢洲到着前の車内放送とBGMを録音したかったので、人が少ないこの時間帯に行くことにした。無事に録音は完了して6時前に夢洲駅に到着したので、じっくり見られなかった夢洲駅を見て回ろうと思った。誰もいないホームを撮影し、だだっ広いコンコースへ行ってみると人がまばらだったが、列車が到着すると万博会場に向かって

走っていく人の姿が多く見受けられた。万博に9時から入るために、こんな早くから夢洲に来て暑い中長時間待つのはさすがに大変な気がすると思った。コンコースの壁には万博に関する映像が流れていたのだが、人が少ないときに普通に聞こえる程度の音量だった。改札機の数を数えてみたところ、顔認証改札機含めて16台あった(てっきり20台くらいあるのかと思って残念、でも改札機の多さには驚いた)。普通、改札の端っこのはうには駅員さんがいる場所があるのだが、それらしきものが見当たらずどうしているのかと思ったら、警察官がお立ち台で改札周辺の警備をしていた。



↑左2つはガラガラの夢洲駅 右は夢洲からの帰りの電車内

撮影はこれくらいにして一旦ホテルに戻る。帰りの中央線は上の写真のように、コスモスクエアまでどの車両にも私以外誰も乗っていなかった(たぶん人生初)。だが御堂筋線は立ち客が出るほど混んでおり、同じ時間帯に乗っているとは思えないほどの差があった。ホテルに戻ったものの眠気に負けて二度寝をしてしまい、起きるのが遅くなってしまったので、少し予定を変更しますは万博開催期間中限定で運行されているエキスポライナーに乗ることにした。

エキスポライナーは各方面の特急列車が発車する2番乗り場から発着する。前面展望が撮りたいので45分くらいホームで電車を撮りながら待っていると、発車15分前に桜島からのエキスポライナーとして入線してきた。エキスポライナーとして使われる車両は基本「JR West Parade Train」のヘッドマークが掲出されており、今回乗った車両はそのヘッドマークがついた車両だった。車内は桜島方先頭車のみ、天井に外の景色や大阪の街がイラスト風になったものが映し出されるようになっていて、ただの通勤電車がここまで進化するのかと思った。端っここの座席の横には映像を映し出す機械があるため、その影響で設置された頭の部分にある枕がマジで邪魔だった。車内LCDや駅・車内自動放送もエキスポライナー専用のものが用意されていた。ここからはエキスポライナーが通るルートについて一気に解説していく。列車は新大阪を発車してまず梅田貨物線と呼ばれる区間を走行する。淀川を渡ると地下に潜り、特急列車が発着する可変式フルスクリーンホームドアが設置された大阪駅21番線に到着する。大阪を発車すると最大23.5%の急な坂を上りながら地上に出て踏切を渡る。坂を上り続けると大阪環状線の線路と並び、そのまま野田駅を通過する。関西空港・和歌山方面の特急列車は野田駅を通過後、環状線の上り線を平面交差して下り線に転線して西九条駅を通過するが、エキスポライナーはそのまま直進し、西九条駅のホームのない線路を通過する。そのまま右に大きくカーブし、制限時速40kmのか

かる貨物列車ばかりが走る線路を使ってゆめ咲線に合流する。そのまま安治川口駅を通過してユニバーサルシティ駅に到着。その後数分で終点の桜島駅に到着した。ホームの車止めの向こう側にはシャトルバス乗り場に近い臨時の出場専用改札口が設けられていた。



↑先頭車のラッピング・トンネル内の車内の演出・桜島駅の臨時改札口
改札を出場し、折り返しエキスボライナーで新大阪に戻ることにする。新大阪に到着後、551の豚まんを買って大阪駅に移動し、環状線内回りで天王寺に向かう。天王寺からは登場から30年近く経過してもいまだに廃車0で優秀な221系に乗りたいので、天王寺始発の221系の大和路快速で奈良に向かう。乗車した列車は天王寺から環状線を鶴橋、京橋、大阪、西九条の順に天王寺まで1周し、ようやく大和路線に入る。大和路線内は最高時速120kmなのだが前を走っている普通列車との間隔が詰まっているせいで思ったよりも速度が出ず、久宝寺から速度を上げ続けてモーターを唸らせ、奈良まで素晴らしい走りを見せてくれた。

奈良で少し待ち時間があり、その間に221系や仙石線からまもなく消えようとしている205系を撮影した。奈良からはみやこ路快速で京都に向かう。この列車には最後尾の後ろの方に有料座席うれしートがあるが(普通の座席と何も変わらないから、~~ただ短区間でも~~座席に座りたいブルジョワだけのためにあるようなもの)、乗車率はこの先どうなっていくかが気になる。奈良を出てしばらくすると、木々で隠れて見えないが進行方向右側に吹田総合車両所奈良支所がある。大和路快速は止まるがみやこ路快速は通過する平城山を通過し、木津に到着。当駅では奈良行きのみやこ路快速と行き違いを行った。木々の間を走っていると思ったら急に開けてきたり、また木々の中を走ったりという車窓を見ていたら城陽駅に到着。奈良線の木津から城陽までの単線の光景は奈良線複線化事業に伴いもうまもなく見れなくなる。宇治駅で205系の普通列車に連絡し、住宅街の中を走りながら終点京都に到着した。例のうれしートは、終点まで誰も乗ってこなかった(インバウンドの外国人が奈良で間違えて乗ってきたくらい)。



↑奈良駅にいた205系 乗車した列車のうれしート 木津駅手前の車窓

京都駅でお土産と夕食を買い、駅舎を撮影して新幹線で家に帰る。私たちが乗った全車指定席のぞみ号は、1週間前ほど前は席に余裕があったものの実際乗ってみると満席で、ぎりぎりに席を取る人が多いなと思った。駅弁を食べてこの記事を書いていたらあつという間に新横浜に着いた。新横浜で横浜線に乗り換えたときにJR東日本でおなじみのATOS駅放送や三浦七緒子氏の車内放送が聞こえてきて、ようやく帰ってきたんだなと思い家路に着いた。ちなみにこの日の夜9時45分頃、東海道新幹線の床下から煙が出てきて運転見合わせにならったらしい。(なぜ私は運転見合せとなる直前ギリギリに運転見合せの被害を回避できることがよくあるのだろうか)

7. 終わりに

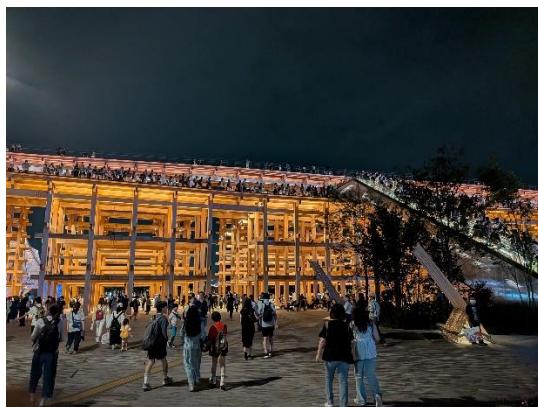
ここまで無駄に長つたらしい記事を読んでいただきありがとうございました。広島では大雨に巻き込まれましたが、祖父の車がなかつたら広電の予定が崩壊していたと思うので、改めて感謝したいと思います。万博は3日とも12時半くらいから入りましたが、十分満喫できたと思います。そんな万博では日本の新たな技術を知れたり世界のことをより深く知れたりしました。万博で学んだことをこれから学習に生かすことをここに誓ったところで(絶対嘘な気が...)筆を置きたいと思います。

参考記事：<https://www.hiroden-hiroshima-st.jp>

<https://ja.wikipedia.org/wiki/新尾道駅>

<https://www.tss-tv.co.jp/tssnews/000030004.html>

余った場所に2つだけ写真を貼っておきます



左：夜の幻想的な大屋根リング



右：エキスポライナーに使われる323系の先頭車の座り心地が悪い端っこの座席

四泊五日 北日本周遊旅

佐久間 壮介

2025年春旅行記



皆さん初めまして。中学2年の佐久間です。

今回は、今年の3/30~4/3に行った、北日本を周遊した鉄研旅行の様子や出来事を記しました。鉄道の他にも、様々な魅力を詰め込みました。ぜひ最後まで読んでください！

※私は写真撮影が得意ではありませんが、できる限り雰囲気を伝えますのでお楽しみに。

一日目 北へ北へ

時刻は6:45。東京駅丸の内北口に集合…したらしいです。

というのも、私は家族の用事で大宮駅からの途中参加となったため、旅行前に配られた予定表に載った時間と行程しかわからないのです。そのため旅行中の出来事などは大宮駅から紹介することにします。

8:09 大宮からは東北新幹線「やまびこ」仙台行きで郡山駅まで移動しました。私の朝食はコンビニおにぎりでしたが、隣に座っていた友人が牛タン弁当を食べていて、「おいしそう…」と思いながら朝食を食べました。

9:21 郡山駅からは普通列車を乗り継ぎ仙台駅へ。沿線は大半が田んぼや畑でしたが、仙台市に入った瞬間に東京と変わらないような「ザ・都会」のような景色に変わり、「仙台って大都会だな」と実感しました。

12:06 ついに「杜の都」仙台に到着。ここからは自由行動で仙台市営地下鉄東西線に乗り車し、東西線の終点の八木山動物公園駅へ。



この駅のエレベータの外壁には、「日本一地下鉄で標高の高い駅 八木山動物公園駅」と書かれていますが、正確には地下鉄としては兵庫県の谷上駅が日本一。ただし、谷上駅は地上駅のため、「日本一標高の高い地下鉄トンネル駅」という名前が適切だと思いました。その後、仙石東北ラインで石巻駅まで向かい、石巻線などの車両を撮影したりして、高城町駅まで戻り、高城町から仙石線で中野栄駅へ向かいました。仙石線では、引退間近の205系に乗ることができました。座席、ドア、照明、それらからは昭和後期の空気を感じられ、タイムスリップした気分になり、「引退する前に乗れてよかったです」としみじみ思いました。その後は夕焼けに照らされた港町を歩き、太平洋フェリーの仙台港に到着しました。

この仙台港からは、太平洋フェリー「いしかり」に乗船し、一晩過ごしました。

「いしかり」は3デッキあり、船内にはレストランをはじめ、カフェテリアや売店、さらにカラオケやクレーンゲームなどもありました。そして、私が特にいいポイントだと思ったのが、揺れです。フェリーに乗るときには、「船酔いしないかな…」と不安でしたが実際乗ってみると、全くと言っていいほど揺れがなく、非常に快適だったのです。皆さんも旅行の交通手段にフェリーという選択肢を付け足してみてはどうでしょうか。

二日目 雪の苫小牧から札幌へ



6:15 に起床しました。朝食は、カフェテリアのカレーとパンケーキ。まさに朝食という感じでした。食事をするカウンターは、窓越しに海を見ることができ、朝から贅沢な時間を過ごしました。

11:00 苫小牧港到着。下船し、港から外に出たときには、3月にもかかわらず少し雪が降っており、道の脇には雪が積もっていたため、「北国に来たんだなあ」と実感しました。

ここからは自由行動です。苫小牧駅では、北海道の IC カードである「Kitaca」を手に入れることができました。

苫小牧からは新型車両の737系で南千歳駅に向かいました。737系は2023年に登場した2両編成の新型電車で、札幌近郊のワンマン運転用車両として登場しました。この車両の製造目的は、ワンマン運転の拡大と、この後に乗る721系などの古い車両の置き換えです。



南千歳では、先述の目的によって引退が近い721系の「快速エアポート」に乗車しました。特急列車と間違えるほど座席が柔らかく、おまけにクロスシートなので本当に快適でした。日本語の自動放送の声優に、大橋俊夫さんという人が担当しているのですが、この声優さんの声が本当にイケボなのです。さらに、JR 北海道では、どういう理由なのかわからぬのですが、「終点」ではなく、「終着」という言葉を使います。なので、大橋俊夫さんの、「まもなく、終着、札幌です」という声を聞くと、「北海道に来たな～」と感じます。(共感する人が何人かいるはず…。)

さて、列車はいよいよ北海道の最大都市、札幌に到着しました。その後人生初の味噌ラーメンを食べました。味噌の香りや味が麺やもやしなどの具材とともに相性がよく、非常においしかったです。

その後は、札幌市営地下鉄や、札沼線などに乗って、札幌駅に集合しました。札幌駅の改札周辺では、人の流れが多いものの、服装がコートなどの冬着で、外では雪が降

っている中、「札幌駅」と書かれた出入り口では絶え間なく人が出入りしています。その光景を見ているとなんだか東京とは少し違った「都会らしさ」を感じました。

札幌市営地下鉄の全路線に乗って驚いたのが、加速力が良いことです。札幌市営地下鉄は、乗る前から車輪がゴムタイヤで、加速力がすごいことを知っていましたが、実際乗ってみると、倒れてしまいそうになるくらいに加速力が良かったです。皆さんも札幌に来たら、札幌市営地下鉄の加速を感じてはいかがでしょうか。

その後、16:51 特急北斗に乗車し、20:39 函館駅に到着。その日は、東横イン函館駅前朝市に泊まりました。



三日目 森駅と津軽海峡

この日は6:00に起床し、ホテルの朝食を食べ、自由行動にしました。

この自由行動では、函館駅から森駅まで往復し、函館市電に乗り、昼食を食べて、バスで函館港に行くという行程です。

函館駅からは普通長万部行きに乗り、森駅に向かいました。漢字一文字で、「森」です。名前からは大自然が広がっている秘境駅に聞こえるかもしれません、実際は目の前に海が見える特急列車も止まる駅なのです。こ



の駅では「いかめし」といういかの中にご飯が入った駅弁があったのですが、食べたらお昼が食べれなさそうだったので断念しました。

その後、帰りの列車に乗り遅れそうになるというアクシデントがありました。(降りるときに運転手さんに謝罪しました。) 函館に到着し、函館市電に少し乗ったのち、函館で



有名な「ラッキーピエロ」というハンバーガー屋さんでハンバーガーを食べました。

その後は、バスに乗って函館港に行き、青函フェリーの「はやぶさⅢ」に乗船し、14:35 に、函館を出発し、青森へ向かいました。この船では一つ大きな和室スペースで皆と過ごしていたのですが、船内が暑く、クーラーをつけようとしたところ、なんとクーラーがなく、25 度の暖房をつけることになってしまいました…。

18:25 に青森フェリーターミナルに到着したのち、バスで青森駅まで移動。そして東横イン青森駅前で宿泊しました。

四日目 弘南鉄道を貸切

この日は 5:50 に起床しました。旅先で早起きしてしまうのは私だけなのでしょうか…。



まあそれはさておき、今日は弘南鉄道の弘南線と大鰐（おおわに）線の貸切の日でした。

（大鰐線のこと一発でおおわにって読めた人いるのかな…）弘前に到着し、最初に乗車したのは弘南線です。途中駅の平賀駅の目の前にある、平賀検修所で撮影・見学会を行いました。この日は雨でしたが、車両を間近で見ることができ、とても充実した撮影・見学会でした。



その後、一度弘前に戻り、バスを使って、大鰐線の中央弘前駅に着きました。駅はこぢんまりとしていて、ベンチなどから昭和を感じられる駅でした。そして、この大鰐線の大沢検修所という場所でも、撮影・見学会を行いました。この検修所には、冬期期間に走行する黒色のラッセル車があり、その車両を初めてにして間近で見ることが

できました。この撮影・見学会で嬉しかったのが、大鰐線は2028年3月に休線（事実上の廃線）となることが決定しており、休線になる前に乗れてよかったです。また、弘南線・大鰐線ともに、かつて東急電鉄で走っていた7000系に乗ることができたため、とても嬉しかったです。大鰐線についてですが、学生以外に利用する人がほとんどおらず、保線費用もかかるため、廃止も致し方ないものだと思うのですが、個人的には残してほしいものです。

その後は奥羽本線で秋田駅まで行き、東横イン秋田駅東口に泊りました。

五日目（最終日） 秋田と新潟、長い帰路



この日は朝から自由行動で、秋田駅と八郎潟駅を往復しました。理由は…特にありません。ただ、八郎潟駅では、高輪学園からすぐ近くにある、高輪ゲートウェイシティの広告がありました。「ここから高輪ゲートウェイシティのために東京に行く人なんていないだろうな…」と思いながら反対側のホームに移動しました。ちなみに駅名についてですが、八郎潟は目の前にはありません。少し歩いたらあるのですがね。~~まあ五稜郭まで30分かかる五稜郭駅よりは断然マシ。~~

秋田駅へ戻り、特急「いなほ」に乗車し、終点の新潟まで乗り通しました。この特急列車を担当する車両であるE653系は、主に常磐線の特急「フレッシュひたち」で活躍していた車両で、現在はこの特急「いなほ」の他に、特急「しらゆき」でも活躍しています。平成初期の特急らしいおちついた車内で、日本海を見ながらとても快適に新潟駅まで過ごすことができました。

ついに新潟に到着したのですが…ここからは人によっては地獄ともいえる行程になります。それは、新潟から東京まで普通列車で移動するという行程です。中には2時間乗り続ける列車もあるため、場合によっては一種の修行です。しかしながら、普通列車で移動する景色の中ではくほく線や、湯檜曽ループ線などを見ると、不思議と楽しかったもので、東京には22:01に到着しました。



おわりに

これを読んでいるほとんどの方が、鉄道をメインに旅行の計画を立てていると思います。私もそうです。普段日常では見ない車両や、もうじき引退する車両を撮影・乗車することができたため、とても充実した旅行でした。しかし、それだけではなく、今回の旅行では、「鉄道旅行には鉄道以外にも魅力があるな」と感じられる旅行でした。なぜなら、交通手段としてフェリーを使い、その魅力を発見することができたほか、夜の海、冬の札幌、車両の金属音…などなど、文字にすると些細なことですが、様々な「魅力」を発見し、たくさんの思い出ができました。このようなことから、次に何かしらの旅行の計画を立てるときには、鉄道以外の交通手段を予定に組み込んで、さらに視野を広げてみたいです。最後まで読んでいただきありがとうございました。この後の記事も楽しんで読んでください！

Enjoy your railway life!



普通列車で行く常磐線乗り通しの旅

中 2E 大竹



1. はじめに

2年連続で書かせていただいております中 2E の大竹です。今回は初の単独編集なのでとても緊張しています。先輩の文章なども参考にしながらやっていきたいと思いますのでよろしくお願ひします。今回私は 3 月 30 日に常磐線を普通列車のみで乗りとおしましたのでそれについて執筆させていただきます。国語科目赤点常習犯のため読みにくくい文章ですが最後まで読んでいただけすると嬉しいです。（こんなことをやっている暇があったら勉強しろという意見は受け付けません。）

2. 日帰りで向かおう。仙台に。

まずは仙台に向かうまでの過程でも記したいと思います。旅のスタートは新宿駅の中央西改札からのスタートとなります。普段はルミネ口を使うのですが時間はまだ

5 時台なのでおとなしく百貨店口を使います。



ここからは中央線を使い東京を目指します。私がまず最初に乗るのは 5 時 38 分発中央線快速列車の東京行きです。青梅からやってきたということもあり、この時間にも関わらず車内は全員着席するくらいの混雑度でした。東京には 5 時 52 分に到着しました。東京に着き、自由席特急券を購入しました。

ちなみに乗車券は 6 月 27 日をもって販売を終了した週末パスを使います。

乗る予定の列車は 6 時 4 分発のやまびこ 51 号の仙台行きです。しかしホームに着いたのは 6 時 2 分だったのでそこから急いで自由席の 2 号車まで向かいました。

発車して気づいた衝撃的事実として新幹線のお供駅弁、お菓子を買わずに乗り込んでしまいましたが、次の上野でも降りる気にならずそのまま仙台まで向かいました。

やはり何歳になっても新幹線という乗り物は興奮します。自由席で後ろに人はいないためフルリクライニングをして仮眠をしました。

目が覚めるとそこは宇都宮。12 月ごろにも宇都宮に行きました。しかし宇都宮からはもう未知の領域となってきます。郡山、福島の順に停車していき気が付くとそこは仙台でした。



3. 東京に帰ろう。常磐線で。

仙石線を乗るなどして 2 時間ほど仙台周辺で暇をつぶし、ここからは常磐線をひたすら乗り通します。最初に乗るのは 10:36 原ノ町行きです。ここから 1 時間 20 分乗り通します。とりあえず食料を買い込み原ノ町以南のボックスシート区間で食べるとします。



原ノ町までの1時間20分間は701系にお世話になります。途中の岩沼までは東北本線と同じ線路を走ります。名取などの有名な駅を通り過ぎ、到着するのは岩沼です。

■岩沼（日暮里まで343.7km）

岩沼駅からはついに正式な常磐線区間が始まります。（肝心の343kmポストを取り損ねました。）

東北本線の線路とも343km先の日暮里まで会うことはありません。



線路はあまり溶接されておらず、ジョイント音が車内で鳴り響きます。車内は言葉では言い表せないほどの横揺れで、体が吹っ飛びかけるほどでした。

■山下（日暮里まで326km）

山下駅から新地駅までは東日本大震災の影響により線路が太平洋側から内陸側に移動した線路です。

■坂元（日暮里まで321.1km）

山下駅の隣である坂元駅は震災遺構として有名な中浜小学校がある駅です。震災遺構としては非常に知名度が高い場所です。



■日立木（日暮里まで301.1km）

ここでは特急ひたちとの入れ違いのため4分ほど停車することだったため一瞬降りました。

（乗り遅れたら1時間後なのに...）

特になにもありませんでした。



4. まだまだ先だぞ。東京は。

■原ノ町（日暮里まで 286.9km）

701系との1時間ほどの旅を終え原ノ町に到着。

鉄研旅行勢は仙台に着いた模様。

この後乗り継ぐのは11:59発のいわき行きです。

ここからは1時間20分ほどE531系とお世話になります。

この時点では私の頭の中ではE531が見えてきたってこと

は日暮里も2時間くらい！？と思っていましたが、

人生はそんなに甘くありません。

これから先まだ5時間ほど普通列車で乗りとおすということ

を忘れてはなりません。無事ボックスシートを確保し

車内も比較的すいていたためお菓子を広げました。

これがなければ腹が持たなかつたでしょう。



■浪江（日暮里まで 263.7km）

ここからは2020年まで福島の原発事故により

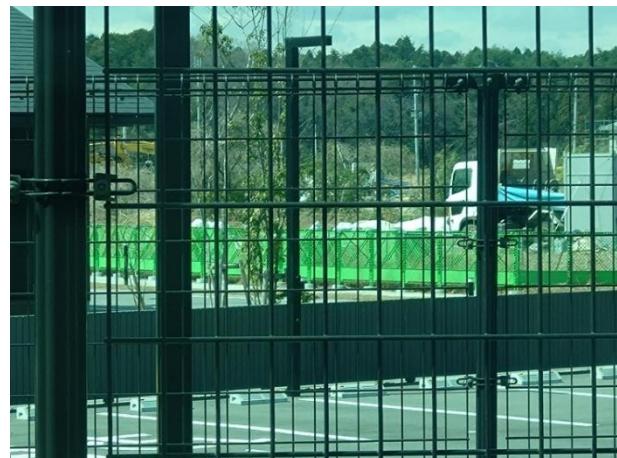
帰還困難区域に設定されていた区間にあります。

最近に復興に向けた工事などが始まったので、まだ道路の工事中などといった看板が目立ちました。

中には明らかに震災の時からほとんど手を付けていないであろう施設などもありました。見えにくいですが駅前にも工事中の囲いが見られた。

ここらへんでお菓子を食べて一息つきます。

チップスターは形がそろっているので外でも食べやすく旅の時に重宝しています。



■富岡（日暮里まで 247.8km）

この駅にて 2020 年まで帰還困難区域だった区間は終了しました。20 分間ほどだったが、震災について深く考えさせられる区間となりました。

■草野（日暮里まで 214.8km）

この駅の留置線にはグリーン車がついている E531 系が留置されておりそろそろ近づいてきた実感が湧いてくるきます。

■いわき（日暮里まで 209.4km）

この駅は磐越東線との乗換駅であり、比較的大きな駅です。

結構きれいな駅舎でした。ここからは 13:48 の水戸行きに乗車していきます。ここからもまた 1 時間 20 分ほど乗っていきます。

今日は雨も降っておらず順調だったのですが、発車直前に雨が降ってきました。



■高萩（日暮里まで 162.5km）

高萩に到着。ここからはグリーン車の営業が始まる区間に入っていき更に近づいてきた感覚になります。

■日立（日暮里まで 146.9km）

太平洋が見えてきました。天気も無事回復しました。

日立駅はまさにエアコンなどを製造している HITACHI の企業城下町です。



■常陸多賀（日暮里まで 142.0km）

こここの発車メロディは「いつでも夢を」です。私の最寄り路線である京王電鉄の布田駅の接近メロディも同じ曲を使用しています。駅のすぐ東には日立製作所多賀事業所があります。

■東海（日暮里まで 130.0km）

日本で初めての原発である東海原発の最寄り駅です。沿線には「原発反対！」などといった看板も見られました。

5. 安堵感と悲しみ

■勝田（日暮里まで 121.1km）

この駅から上野行の列車が運行されるため水戸までは乗りとおさず勝田で乗り換えます。

この駅からは 5 両→10 両になるためやっておきたいことをやります。仙台の時点で見た人が何人いるか調査しました。結果は私含めて 5 人となりました。この時点でとても疲れていたのでグリーン車という選択肢もありましたが男ならばここも普通車で乗りとおすという固い信念を守り抜きました。「上野」の文字を見て

そろそろ近づいてくる安堵感と現実に引き込まれるような悲しさをも感じました。

放送にてグリーン車の案内があったときは言葉にはできぬ安心感を覚えました。

■水戸（日暮里まで 115.3km）

水戸からは多くの乗車があり、ボックスシートの向かいの家族と話が弾みました。

■友部（日暮里まで 98.9km）

ついに日暮里まで 100km を切りました。

友部までは一度だけ大回り乗車で行ったことがあるためここからは既知の領域です。

■土浦（日暮里まで 63.8km）

ここでは 10 両編成に後ろ 5 両を併結します。特急ひたちも退避するため 10 分ほど停車時間があります。ボックスシートを一人で使いたいので、



後ろ 5 両に移動しました。ここでお腹がすきました。しかし僕の手元にお金はほとんどありません。時期は 3 月下旬時間は 16 時を超えてきたこともあり、寒くなっていますために温かい物が食べたくなりました。

そんな僕にマッチしたのは大納言でした。
あつたかいものは正義です。

ボックスシートを一人で占領し列車は発車していました。

■取手（日暮里まで 37.4km）

取手からはついに E231 系も見える区間に入っています。発車メロディは首都圏 12 番です。

ついに東京近郊でしか聞けない曲が流れるようになっていました。列車はついに！利根川を渡り

列車は千葉県に入りました。6 時間を超える長旅も（6 時間を超える普通列車との戦いも）
終わりが見えきました。

■我孫子（日暮里まで 31.3km）

この駅からは常磐緩行線の運行が（平日ラッシュを除き）始まる区間です。最初に見たのは小田急 4000 形です。京王線民として小田急はライバルですが多摩地域で見ることのできる列車がいるということ、これほど安心感を得ることはありません。まさに「実家のような安心感」を手に入れました。

■松戸（日暮里まで 15.7km）

旅をした日は 3 月 30 日。新京成消滅の 3 日前ということでちょうど並走していたので撮影しました。常磐快速線の千葉県内最後の駅です。

■北千住（日暮里まで 5.2km）

荒川を渡り列車はついに東京都に入りました。仙台といった地方から自然のどかな街並み、海岸線、住宅街下町と過ぎついに高層ビルが見えるような都市にまでやってきました。そうここは北千住。常磐 3-1 を聞いた時に安心感が心に染みわたりました。



■日暮里（ゴール）

ついにこの長い旅も終わりを告げました。

ドアが開いてホームに降りた瞬間達成感と安心感からか、自然と笑みがこぼれました。やはり乗り通しは非常に疲れますが同時にとてつもない達成感を得ました。



■乗り通しの後

新宿に帰るために私は山手線に乗りました。

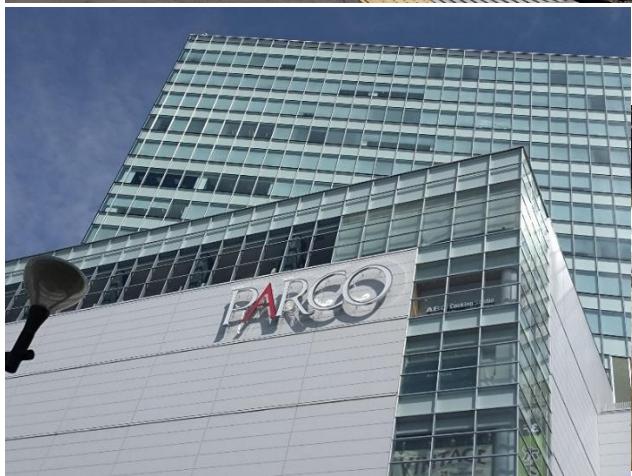
取手あたりから怪しくなってきたスマホの充電もついになくなり旅が終わったという安堵感とともにスマホの充電が消えました。

京王線新宿駅ホームに着いたときに時計は18時半を示しており鉄研旅行勢はフェリーに乗っているのかと切なくなりつつも特急に乗りました。ファーム。

気付けば降りるべき千歳烏山を越え府中にいました。

最後まで大波乱の個人旅行でした。

今年こそは春旅行に行きたいの願



6.終わりに

■今回の旅の行程と料金

行程

新宿 5:38→東京 5:52 中央線快速東京行

東京 6:04→仙台 7:58 東北新幹線やまびこ 51 号盛岡行

仙台 10:36→原ノ町 11:56 常磐線普通原ノ町行

原ノ町 11:59→いわき 13:17 常磐線普通いわき行

いわき 13:48→勝田 15:10 常磐線普通水戸行

勝田 15:24→日暮里 17:31 常磐線普通上野行

料金

週末バス 8800 円

新幹線自由席 4510 円

合計 13310 円

■執筆者の言葉

2年連続で執筆させていただきました。去年は共同編集、今年は単独編集でした。

単独編集は大変ですね。（内容薄っ）

内容としてはいかがだったでしょうか。読者の皆様にも私の旅の楽しさが最大限伝わるよう写真をふんだんに使用したら裏目に出でとても見にくくなってしまいました。

この文章を読んでくださっているということはすべてに目を通してくださったと信じます。今度常磐線に乗るときは震災遺構にも足を運びたいなと思います。

読者の皆様も仙台に行くにあたって時間に余裕があるのならば普通列車までとは言いませんが特急ひたちに乗るのもアリかなと思います。

■参考資料

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B8%B8%E7%A3%90%E7%B7%9A>

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B8%B8%E7%A3%90%E5%BF%AB%E9%80%9F%E7%B7%9A>

<https://www.tetsudo.com/report/313/>

<https://www.jreast.co.jp/pdf/damage04.pdf>



Chapter 1 はじめに

皆さまは「東武野田線」という路線をご存じだろうか。大宮駅や船橋駅などでこの路線名を見聞きしたことがあるという方もいるであろう。ここ最近、新型車両導入や車齢が 60 年を超える伝説級の車両が走行しているなど、東武野田線が今とてもアツイ！

この記事では東武野田線沿線民（ここ重要）である私が大宮～船橋間を完乗し、東武野田線はもちろん、その沿線の魅力も紹介する。

Chapter2 東武野田線とは

東武野田線は埼玉県の大宮駅から千葉県の船橋駅までの 62.7km を結ぶ東武鉄道の路線だ。この路線は東京都内から少し離れた場所に位置しており、ベッドタウンの機能を担っている。東武野田線は、路線構造が少し特殊で、大宮～春日部間、運河～柏～船橋間は複線区間となっており、春日部～運河間は単線区間となっている。また、後ほど説明するが、柏駅を境に大宮～柏間、柏～船橋間の 2 つの運用系統に分かれている。そして、使用車両は東上線時代から活躍する 8000 系、ステンレス製の通勤型車両 10030 系、野田線の急行列車運用に向けて開発された 60000 系、野田線の省エネ化を図るために登場した最新型車両 80000 系の 4 種類だ。歴史は後ほど。

Chapter3-1 野田線完乗旅のはじまり

この完乗旅の決行日は8月11日。少しどんよりとした国民の祝日である山の日だった。まずは自分の最寄り駅からこの旅の出発駅である大宮駅に向かった。やはり祝日であったため、車内はかなり混んでいた。そんなことを思いながら数十分後、大宮駅に到着。いよいよ完乗旅が始まる。



はじめに乗車するのは大宮駅12時14分発2128A列車 急行船橋行。使用車両が電光掲示板に5両と書かれてある通り、最新型の東武80000系！車内はおちついた雰囲気でまるで家にいるかのような安心感。（座席もソファーくらい柔らかければ完璧）



↑80000系の運転台



↑別日に撮影した「たのしーと」

前面展望の窓も広く、見やすくなっている。これなら春日部までは暇をせず移動ができる。といいつつも少し寝てしまい、気が付いたら春日部駅に到着していた。（何をしているのやら）

春日部駅でしたいことがあったため、下車した。

Chapter3-2 うまいラーメン屋

春日部駅には12時30分に到着した。ちょうど昼時だった。私は春日部駅構内にいうまいラーメン屋があると聞いた。その名は「東武らーめん」。しかも場所は野田線のホームにあるとのこと。完璧すぎる… さっそくラーメン屋のあるところまで向かった。



いい雰囲気のラーメン屋だなあ。昼時だったので、かなりにぎわっていた。

さあ、さっそく注文しよう。今回注文したのはラーメン並と追いチャーシューを頼んだ。麺はもちもち、チャーシューは味がしっかりしみ込んでおり、メンマはコリコリしており、おもわず卓上調味料をたおしたくなってしまうくらいのうまさ、すばらしい！（しおくれぽかいめつてき）

このラーメン屋には日本人だけでなく、訪日外国人の方もおり、世界でも名が広められている店なのだと勝手に思っていた。さらに、このラーメン屋はホーム上にあるので、多種多様な列車を眺めながらラーメンをすすぐ。特急を見てしまうとどこかに旅行したくなってしまう。

そんなことをおもっていたら、いつのまにか完食していた。ごちそうさまでした。

さて、時刻は12時40分。自分が乗りたいと思っている電車が来るまでしばし春日部駅のホーム上で待つことにした。待ち時間では、東武野田線の車両を撮影したり、日光や鬼怒川温泉などに向かう特急を見て旅行気分を味わったりなどしていた。（なかなかよくわからんことをしていた。）





前ページ左	8000 系 8163F
前ページ右	60000 系 61617
左上	8000 系 8164F
	80000 系 81504F
右上	8000 系 81117F
右下	8000 系 8159F

さて、まもなく乗車する列車が来るため、乗車位置に移動する。

Chapter3-3 複線から単線

春日部からは、待ちに待った 8000 系に乗車。車内は野田線らしいレトロな雰囲気。そしてたまにしかかぐことができない 8000 系特有のブレーキ臭（ツス～…）たまらないなあこれ！~~（はたからみたらやばいひと）~~

さてそんなことはおいといて、**春日部駅 13 時 39 分発 505A 列車 普通柏行**で終点の柏駅まで向かう。さて、野田線の魅力がたくさん詰まった区間へ突入。まずは春日部駅を出発すると線路が一本になる。そう、ここ春日部駅から先、運河駅まで単線区間となる。また、駅に近づくと複線になり、列車交換が行えるようにせつけいされています。しかし、列車の本数は 10 分に一本、ラッシュ時では最大 6 分に一本と単線にしてはかなりの本数が走る。「日本一忙しい単線区間」と呼ばれるほどだ。しかしながら、複線ではなく単線なのだろうか。



それは利用客の減少、既存の橋梁の複線化対応、用地取得の難しさ等、様々な理由がある。野田線5両化もこれらが原因だ。（しかし5両になると、今より混むので6両のままでいてほしい）

さて列車は藤の牛島、南桜井、川間と停車し、七光台駅に近づいてきた。進行方向右側を見渡すとそこには野田線の車両がたくさん並んでいた。そう、七光台駅には野田線で最も大きい「南栗橋車両管区七光台支所」がある。野田線の始発は大宮駅や柏駅、船橋駅からのものもあるが、やはり最も多いのが七光台駅である。写真は撮影機材（スマホ）を取り出すのに時間がかかるてしまい、取ることができなかつたが、車両基地には早朝の運用で本日の役目を終えた野田線最古参8000系8111Fがおねんねしていた。ここには別日に撮影した8111Fの勇姿をはっておく。



↑別日に撮影した8000系8111F 流山おおたかの森～豊四季

さて、七光台を出ると次は清水公園駅。この駅、というより場所がかなり有名なところである。

清水公園は、千葉県“野田市”にある、様々なアウトドアレンジャーがたのしめる総合レンジャー公園だ。また、日本さくら名所100選にも選ばれる全国有数の桜の名所でもある。



↑清水公園水上アスレチック



↑季節限定 清水公園の桜

遊べば気が付けば一日が終わり、体はいつの間にかくたくたになってしまうくらい広く、そしてどの年齢でも、どの方でも楽しめる施設！（体験談）

そんな名所の最寄りである清水公園駅を発車すると、何やら新しくできたような高架区間に入る。

そう、この清水公園駅～梅郷駅間の約 2.9 km は周辺の踏切事故や交通渋滞などを解消するため、2021 年 3 月末に高架化された区間だ。

そして、愛宕駅を出発。愛宕を出ると次は、この路線名に入っていて、醤油工場として盛んで、この路線の起源である“野田市駅”だ。

Chapter3-4 はじまりの地 野田市



醤油で有名のキッコーマン本社、そしてしょうゆ工場が見えてきた。そう、野田市駅だ。野田市駅には 14 時ちょうどに到着した。扉が開くと、かすかに醤油のかおりが漂った。本来ならば、駅を降りて周辺を散策しようとしたがこの日寝坊をしてしまったため、時間の都合上、降りずにそのまま柏方面へ向かうことにした。しかしこの野田市駅は、この「東武野田線」という路線の起源なのだ。

そのためこの東武野田線の歴史について簡単に解説していこうと思う。

時代は遡り 17 世紀頃、野田で醤油づくりが始まった。当時はこの野田で製造した醤油のほとんどが船舶を利用して全国に運んでいた。のちに野田は醤油の一大供給地に成長した。そして時は流れ明治時代、醤油の需要が増大すると、輸送機関の近代化が求められるようになった。1900 年にしょうゆ工場と江戸川の船着き場を結ぶ「野田人車鉄道」が開業した。これは人間が敷かれたレールの上を走るトロッコに醤油樽 70 樽（約 2 トン）を乗せてそれを押して運ぶ、まるで鉄道とは程遠い路線であった。

しかし、次第に水運のみでは輸送が追い付かなくなり、野田の醤油組合は、千葉県に醤油を輸送する鉄道を要望。県は醤油組合の資金協力を得て野田と柏を結ぶ「千葉県営鉄道」を 1911 年に開業した。

そして県営鉄道野田線はその後、柏～船橋間を営業する北総鉄道（現在の北総鉄道とは無関係）に払い下げられ、野田から春日部・大宮方面に着手した。そして 1929 年に総武鉄道に改称した。

その後、総武鉄道は 1944 年に東武鉄道と合併し、東武野田線が誕生。そしてトラック輸送がかくだいしたため、醤油工場へつながる引き込み線は撤去された。そして今に至る。東武野田線はしょうゆ鉄道だったのだ。現在、野田市駅付近にあるキッコーマンもの知りしうゆ館では、2 日前までの予約が必要だが、工場見学をすることができる。また、この完乗旅の後に野田市のおいしい醤油を販売しているお店がどこにあるか調べたところ、野田市駅の隣の梅郷駅から徒歩約 20 分のところにある「酒のおおみや・サラダ館・下総野田 醤油の里」という店で買えるそう。

Chapter3-5 とある柏のスイッチバック

乗車電は梅郷、運河、江戸川台、初石と各駅に停車し、14 時 17 分に流山おおたかの森駅に到着した。流山おおたかの森駅にはつくばエクスプレスも乗り入れており、都内への通勤・通学の方が多く利用する。また、付近にはおおたかの森 S. C という大型ショッピングモールがあり、娯楽や飲食店、雑貨などがたくさん。平日休日関係なく、毎日人でごった返している。

そして流山おおたかの森駅を出発すると、豊四季に途中停車し、14 時 23 分に終点柏駅に到着した。



↑8000 系と 10030 系の並び

柏駅にはJR常磐線が乗り入れており、先ほどの流山おおたかの森駅同様に需要が高い駅となっている。

さて、この柏駅は運用系統が変わる重要な駅です。それはいったいなぜなのだろうか。その答えが分かる場所に向かった。そこは柏駅からすぐの歩道橋だ。



写真を見てもらえればわかる通り、配線がごちゃごちゃになっている。これは先ほど話したように、**千葉県営鉄道**と**北総鉄道**がつながったことでこのような構造となった。また、柏駅はスイッチバック方式となっており、右の写真の右2線が大宮方面、同じ写真の左2線が船橋方面となっている。

左の写真の内側2線が奥の方でつながっているのが見える。これが、つながった証拠なのだ。

現在では早朝と昼間の急行電車がその渡り線を使い、それぞれ直通している。

それではこの旅のラストランといこう

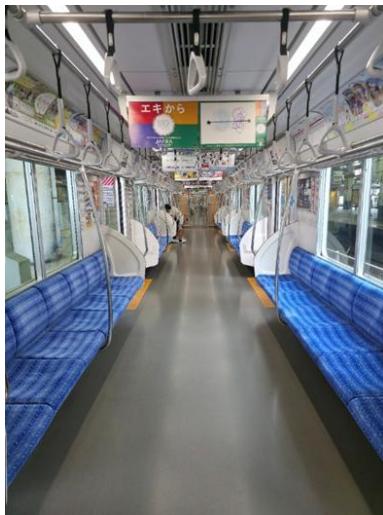
Chapter3-6 ラストラン

さて、ここまで乗車してきたのは80000系と8000系のみだ。せっかくなら、全形式に乗っておきたいということで調べてみたら、ちょうどよく残り2編成が乗れるようだ。それまで少し時間があるので、クレープを食べてその時を待った。(糖分補給必須)

そして15時ちょうど、野田線の柏駅4番線へ向かった。そこには60000系が止まっていた。



これから乗るのは柏 15 時 6 分発 233A 列車 普通船橋行だ。この列車で高柳に向かう。デビューから 13 年近くが経つが、その古さを感じさせないような車内のきれいさ（ふつくしい）。



さて、柏駅を出発。いよいよこの旅が終わるとおもうと、どこかしらむなしい気持ちになった。

列車は新柏、逆井と停車し、15 時 16 分に高柳駅に着いた。高柳では急行の待ち合わせをする。この旅の最後はその急行列車だ。

やってきた急行列車のは 10030 系 11653F、数少ない幕車だった。



この列車は高柳 15 時 19 分発 2135A 列車 急行船橋行だ。最後はこの列車で終点船橋まで乗車する。急行の停車駅は新鎌ヶ谷のみ。モーターが爆音で悲鳴を上げながら、住宅街を駆け抜けていくのは非常に爽快であった。

車内は 8000 系とほぼ大差がないレトロな雰囲気だった。いつまでもこの列車に乗ってみたい。



↑ 8000 系の車内



↑ 10030 系の車内

流れしていく景色を眺めていると、気づいたら JR 総武線の E231 系が見えた。

そして 15 時 32 分、列車は定刻通りに旅の終わりであり終点の船橋駅に到着した。それと同時に、この 62.7 km の完乗旅が終了した。列車の先を見るとそこには車止めがあった。正真正銘東武野田線の終着点なのだ。



↑ この旅最後の「停車場」

改札を出て辺りを見渡すと、そこにはスペーシア X が特別運行したという看板みたいなのがあった。

また、改札内には SL 大樹のレプリカがあった。やはり旅はまだ終わってない！とおもつたが、財布を見ると、残りは船橋駅から最寄り駅までのお金しか残っていなかったので、あきらめてすぐに先ほどの 10030 系で家路についた。



Chapter 4 さいごに

今回恥ずかしながらはじめての完乗旅であったが、今まで知らなかった野田線の歴史や魅力など新たな発見をすることができた。そして、やはり自分はこんなにおもしろく、素敵なお路線の沿線民であることに改めて感動をした。実は、この野田線の姿で見られるのはあと数年。今がチャンス！もし機会があれば東武野田線に訪れてみてほしい。

ここまでお読みいただいたことに感謝するとともに、この文章を終えようと思う。

Chapter 5 引用

- ・「東武野田線の歴史」 <https://danro.bar/12187549/>
- ・「東武野田線」
<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E6%AD%A6%E9%87%8E%E7%94%B0%E7%B7%9A>
- ・「清水公園」 <https://www.shimizu-kouen.com/public-about>