

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7年9月27・28日発行（毎年1回発行）第28巻第1号通巻29号

今年度の貸し切り列車旅！

秩父鉄道/弘南鉄道/養老鉄道

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

2025
9

| 定価
(税込) 0円 |



- 個人旅行記「阿波日記」「広島新駅開業訪問記」「マレーシア・クアラルンプール旅行記」
- 研究発表「減りゆく客車列車たち」「宿場町と鉄道の大変遷」「近鉄 電算記号について」



1 鉄研旅行記

P.4	今しかできない！ 冬の北日本 全部乗せ旅行	高2	妹尾 律
P.17	冬の鉄研旅行 秩父編	高2	八田・川島
P.23	RE:ヨンくらいから始める中京探訪	中二	諸石 光郎

2 研究発表

P.30	門司機関区 ED76・EF81 最期の活躍	高2	海老沢 快羽
P.37	宿場町と鉄道の大変遷	中二	藤巻 優
P.42	井の頭線の歩き方	中一	櫻井 圭悟
P.50	臨海鉄道のすゝめ	中三	小松 史人
P.59	減りゆく客車列車たち	高1	石田 曜士
P.73	羽田空港と鉄道 波乱の歴史	中二	牧野 勇希
P.88	近鉄 電算記号について	高2	田中 駿
P.98	北総鉄道	中二	高松 航士朗
P.113	鉄研人生と京急線～5年間の思い出たち～	高2	西谷 峻太朗

3 個人旅行記

P.118	夏だ！ 房総だ！ 255系だ！ 255系撮影＆乗車記	中二	戸崎 篤人
P.125	広島新駅開業訪問記	中二	岩崎 泰樹
P.135	東急スタンプラリーは子供向けじゃない!! 『Revenge』	高2	佐藤晴・妹尾
P.148	Schlacht bei Oarai	高2	佐藤 陽星
P.158	マレーシア クアラルンプール旅行記	高2	川島 大知
P.167	阿波日記	高2	中村 駿介

2 寄稿

P.177	高2の高2による高2のための座談会	高2	有志
P.198	のざりんより 2025	顧問	野澤 良一
P.204	なぜ働いていると旅ができなくなるのか	顧問	佐藤 恵
P.206	未来につながる 鉄道とまちづくり展	顧問	松崎 武志
P.208	編集後記	停車場編纂委員会	

前書き

皆さんこんにちは。部長の八田です。

夏といえば停車場！高2の8月後半=停車場です。今年も多数の応募があり、選考を行いました。今年からは紙面に載せきれなかったものをWEB掲載とすることにしました。

WEBでしか読めないものも多数ありますので、ぜひ確認してみてくださいね！

今年の鉄研旅行では、秩父鉄道様、弘南鉄道様、養老鉄道様にご協力いただきまして貸切運転やイベントを行いました。本当にありがとうございました。

では、鉄分たっぷりな停車場29号、お楽しみください。

2025年8月 部長 八田 和樹

お手軽なスマート版
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://www2.takanawa.ed.jp/club/tekken_wp/index.php/teishaba/



はじめに

こんにちは、高2の妹尾です。「停車場」をお読みくださりありがとうございます。
旅行・鉄道研究部では、部員たちが考え、多数決で行き先を決める「鉄研旅行」を長期休暇ごとに行っています。この記事では、2025年の春休みに行われた春旅行(4泊5日)の様子を、発案者である私が写真を交えて述べていきます。ぜひ最後までお楽しみください。
なお、この旅行では青春18きっぷを使用しました。

1日目(東京～仙台港)

初日の集合は鉄研旅行おなじみの東京駅丸の内北口に6:45。

当時高校1年生であったが、確実に中学生の時よりも早起きがつらくなったように感じる。顧問の先生から点呼を受け、きっぷを受け取り最初の列車である7:07発・普通宇都宮行に乗車する。車内は空いていた。1時間ほどで、埼玉県の大宮に到着した。

大宮から郡山まで新幹線を利用した。郡山で下車した後は、東北本線をひたすら下る。



郡山からはE721系の普通福島行。

関東では見ることのない車両で、すこしテンションが上がる。





終点の福島駅には数分遅れて到着したので、慌てて乗り換える。

次の電車は 701 系の普通白石行。快適だった E721 系のボックスシートとは暫くお別れ。

2両編成・ロングシートの 701 系という「苦行」に耐え、白石で仙台行に乗り換える。
仙台行は 4両編成・クロスシートの E721 系だった。快適だ！！！

E721 系のクロスシートでのんびりしていたら、最初の目的地・仙台に到着した。

ここで一旦解散し、夕方まで自由行動となる。

ただいまの時刻はちょうどお昼。仙台で食べるお昼ご飯といえば...? ということで、私と同行者の海老澤君は仙台駅の駅ビルにあるお店へ牛タンを食べに行った。



牛タンが出てくるまでの間、貨物時刻表を開いて今後の行程を再確認していた。
(↑ほかの人から見たら変質者であることを、記事を書いている今実感している。)

腹ごしらえも済んだところで、再集合場所である仙台港へ向かうことにする。

途中、後継車両が発表されている仙石線の写真も撮りつつ、多賀城駅で下車。

私と海老澤君は仙台港のフェリーターミナルに向かう前に、「仙台港駅」を訪れた。

※仙台港駅とは、貨物専業の鉄道会社である「仙台臨海鉄道」の貨物駅のひとつで、一般の人が入れるようなホームや改札は存在しない。今回は駅のすぐそばにある踏切から、貨車の入換を撮影した。



この記事を執筆している 2025 年 8 月現在、仙台臨海鉄道では稼働するすべての機関車が写真の「DE65 形」である。全機国鉄色を維持しているのが特徴で、大変魅力的といえる。

仙台港駅での撮影が済んだ後、仙台港駅の周辺を一周したのち仙台港フェリーターミナルへ向かった。フェリーターミナルで点呼を受け、乗船券を受け取って船に乗りこむ。

乗船したのは太平洋フェリーの「いしかり」という船だった。

私にとって人生初フェリーだったので、少しだけ興奮していた。

フェリーの中の設備は鉄研生にはもったいないほど豪華であった。

荷物を寝台へ置いた後、貴重品などを持ち夜ご飯を食べに行った。

私はスタンドでナポリタンとジュースを買い、近くの机で友人数名と食べた。

夜ご飯を食べた後はスマホの電波も入らなくなってきたので、高 2 の何人かに呼びかけて持参してもらったニンテンドー3DSで遊ぶことにした。確認のために書くと、今は令和 7 年である。マリオカート DS(2005 年発売)やもじぴったん DS(2007 年発売)の通信対戦をして遊んだ。今は令和 7 年、2025 年である。

その後は風呂に入った。とある部員はタオルを買い忘れたとかでふろキャン△をしたそうだ。不潔なのでやめましょう。(翌朝に朝風呂に入ったそうです)

風呂からあがった後は高 2 部員たちで船内を散策した。おおかた周り終えた後、一人 3DS でぶよぶよ!!(2012 年発売)をしていると、同じく高 2 の田中君が「カラオケルーム」を発見したと教えてくれた。

この話は巻末「座談会」に詳しくあるので詳細はどちらを参照されたい。

カラオケルームがあるならみんなで歌うしかない! と高 2 部員で話していたところ、たまたま遭遇した顧問の野澤先生に事情を話すと、カラオケルーム 1 時間分の料金をいただいてしまった。(ありがとうございます。)

いただいたお金で 1 時間だけカラオケルームを借り、高 2 部員たちで歌を歌って盛り上がった。

さて、ただいまの時刻は夜の 12 時前。次の日のためにもそろそろ就寝しなければ、ということで自分の寝台に戻り、眠りについた。船の揺れは酔うどころかとても心地よく、すぐに寝ることができた。

2 日目(苫小牧港～函館)

おはようございます。時刻は朝 7 時半、楽しかったフェリーも着々と目的地へ近づいてきていた。

私は朝食券を購入し、ビュッフェ形式の朝食を摂った。いい意味でフェリー感がなく、ホテルで食べる朝ごはんのような印象だった。



その後身支度を整えたり、のんびりと過ごすうちに下船時刻となった。

フェリーは苫小牧港に到着した。ついに北海道上陸である。
フェリーを降りたあと、苫小牧駅行のバスに乗車する。
Suica が使えない一方で PayPay が使えるバスだったのが興味深かった。

苫小牧駅に到着した。

同行者の海老澤君は駅の周りを散策するそうなので、その間に私は苫小牧駅のホームで写真を撮っていた。

苫小牧駅から普通列車で札幌に向かった。札幌で味噌ラーメンを食べ、お土産を購入した後、夜ご飯を調達しつつ駅に戻った。



札幌駅からは「特急・北斗」でおよそ 4 時間かけて一気に函館に向かった。

特急の車内はとても揺れが大きかった。2 年前に乗車した「特急やくも」などとは比べ物にならないほど大きい揺れであった。

私は札幌で購入していたお菓子を食べたりしつつ、時々眠り、また時々3DSでゲームをしていた。特急列車に4時間乗るというのは想像よりも長いものであった。

函館に到着したのは夜の8時すぎ。

駅前のホテルにチェックインし、札幌で調達しておいた夕食を食べた。その後は、友達の部屋に集まつたりしつつ過ごした。

0時すぎころに就寝した。

3日目(函館～青森)

3日目は朝から14時ごろの集合まで自由行動だ。

私と海老澤君は早起きして函館貨物駅を見に行く予定であった。

が、よりもよって2人とも寝坊をしたのである。

起床したのは8時半ごろ。ホテルの朝食ビュッフェを急いで食べ、仕方がないので函館周辺で昼食用の弁当とお土産を購入して時間をつぶす。それでも時間が余ったので、函館駅の隣の函館運輸所に止まっていたDE10を撮影していた。



さて、お昼ごろになったので、いよいよフェリーターミナル行きのバスに乗る。
車内は鉄研生がかなりの割合を占めていた。

ところで、今回乗船するフェリーは「津軽海峡フェリー」であるが、青函航路にはもう一つ「青函フェリー」という別の会社が存在する。この2つの会社のフェリーターミナルは

それぞれかなり離れた場所にあるので、今後乗船される方はご注意願いたい。

今回の旅行でも、数名の部員が間違えたターミナルに向かってしまったようだ。

私はフェリーターミナルで函館駅前で買っておいたいかめし弁当を食べた。

肉厚なイカの中にもちもちのもち米、全体的に甘めの醤油味で味付けされている。

函館のいかめしはやっぱりおいしい。

さて、部員全員が津軽海峡フェリーターミナルで合流できたところで、いよいよ船に乗り込む。今回乗船するのは、なんと2024年就航の最新船「はやぶさ iii」である。

船内設備は公式のホームページなどで読者のみなさんに確認されたい。

まず率直に第一印象を述べると、「とにかくキレイ」なのである。

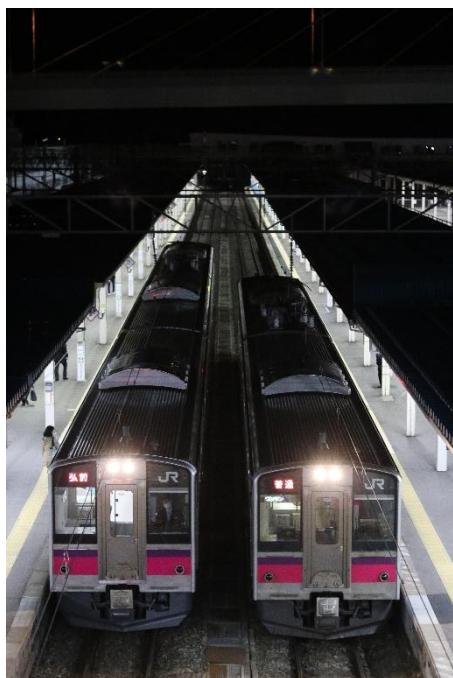
大部屋(いわゆる雑魚寝部屋である)に荷物を置き、友人と海を見ながらゲームをしたり船内にあるテレビを見ながら軽く仮眠を取ったりして過ごした。

函館港出発時点では昼過ぎだったものの、青森港到着のころにはすっかり日も暮れていた。

青森港フェリーターミナルを出て、青森駅前に出るために最寄りのバス停まで向かう。

人数の関係上、2つのグループに分かれて別々のバスに乗り込んだ。

青森駅前に着いた。この時点で20時である。青森駅前の特徴なのか、多くの飲食店が21時台には営業を終えてしまうので、ホテルのチェックインが済んだ後は部員それぞれが営業中の飲食店やコンビニを探して駅前に消えて行った。



一方、私は函館すでに弁当を調達していたため、当然のように駅に出向き列車の撮影を行っていたのであった。

日頃あまり夜に外出しない私にとって、夜の駅で列車を撮影することは鉄研旅行の楽しみの一つである。

さて、鉄研旅行の門限は21時であるので、21時前に撮影を終えホテルの部屋に戻った。

シャワーを浴び、少し遅くまで友達と遊んで過ごした。

4日目(青森～弘前～秋田)

4日目は朝から早起きして青森を発ち、貸切を行う弘南鉄道との接続駅の弘前へ向かう。
が、

この太字かつ下線が引かれている文言で察しがついた方も多いだろう。その通りである。

寝坊した

とにかく急いで準備をし、部屋を飛び出した。当然朝食など食べている場合ではない。

特に顧問の先生方にはご心配をおかけしてしまい、反省している。

ホテル前の集合時間には過ぎてしまったが、電車乗り遅れは回避した。

目的の列車に間に合ったところで、少々ウトウトしつつ弘前に向かった。

弘前に到着した。天気はあいにくの雨であったが、弘南鉄道の方々は我々鉄研生一行をあたたかく迎えてくださった。注意事項の説明を受け、団体であることの証明の名札を着用したのちいよいよ改札を通り、貸切列車へ乗車する。



まずは弘南鉄道の弘南線を、途中撮影会をはさみつつ貸切列車で1往復する。

車両はかつての”東京急行”的の顔ともいえる、日本初のオールステンレスカー7000系である。

貸切列車は東急時代からの原形先頭車で、赤帯をまとった編成を指定させていただいた。

車内には東急時代の面影が想像以上に残っており、東横線の沿線民である私は興奮をおさえつつあちこちを写真に収めた。

吊革の広告に残る「東急百貨店」「渋谷 109」「東横のれん街」「東横食堂」などの文字は、この車両がかつて遠く離れた東横間を幾度となく往復していたというまぎれもない事実を静かに今に伝えるものである。



弘南鉄道に在籍している 7000 系は既にすべての車両で弘南在籍年数が東急在籍年数を上回る。それでもなお、弘前 の地で遠く離れた渋谷の文字を現在でも保ち続けていることに、私は感動したのであった。

...などとオタクが興奮しているうちに、列車は車庫のある平賀駅に到着した。

本線から車両基地内への入換を見学したのち、いざ撮影タイム開始といこう！



1 時間弱の撮影会は一瞬のようであった。

通常ではできないような、いろいろな角度から 7000 系を撮影することができた。

東急時代から、7000 系の赤帯は太いものが巻いてあることが特徴だ。

やはり、東急の車両に赤帯を巻いた形態に勝るものはないのではないか。

アレコレ考えているうちに、貸切列車は終点黒石駅に到着した。

折返し時間に少しだけ余裕があるので、いかにもノスタルジックな看板とともに電車を一枚、写真におさめた。



さて、折返しの貸切列車・弘前行の発車時刻である。

貸切列車の復路は沿線の風景や運転士さんの見事なマスコン・ブレーキさばきにほれぼれしつつ、ゆっくり贅沢な時間を過ごした。

列車は終点の弘前に、およそ 30 分かけて到着した。

ここからは昼食をとりつつ大鷗線の「中央弘前駅」まで移動するため、一旦解散する。

私は弘前駅の駅ビルにあるそば処で「和風ラーメン」なる、出汁で食べるラーメンをいただいた。これがなかなか美味しかったので、弘前を訪れる機会があれば是非もう一度食したいと思う。



まだ時間だったので、弘前駅から「弘前バスセンター」まで歩き、弘南バスの IC カード「メゴイカ」を購入してみた。なんと Suica 機能が付いており、関東どころか日本全国で使うことができるそうだ。

その後、早速弘南バスでメゴイカを使い中央弘前駅まで移動した。

余談であるが、今回貸切させていただいた「弘南鉄道」と「弘南バス」は、名前こそ似ているが戦前に分離しており、現在では関係のない会社なのだそうだ。

大鰐線・中央弘前駅はこじんまりとしており、なつかしさすら感じるような昔ながらの駅舎であった。

さて、貸切列車の到着時刻である。ホームに出て、列車に乗り込んだ。

今度の列車は、無塗装・無ラッピングのオール銀色の車両である。

これまた、見た目からは東急時代から変わらぬ貫禄を感じられた。

大鰐線の貸切列車では、再び撮影会を挟みつつ 1.5 往復する。

中央弘前を出発した列車は、停車を繰り返しつつ終点大鰐へ走る。



大鰐では、窓口で「硬券」とよばれる昔ながらの分厚い紙の入場券を購入した。令和 7 年に硬券が買える会社は全国的にも珍しい。

大鰐で折返し、途中車庫がある津軽大沢駅にて 1 時間半ほどの撮影会が始まる。



線路にはまだ一部に雪が残っており、雪と 7000 系といふいかにも弘南鉄道らしい写真を撮ることができた。そのほかにも、線路のポイント切り替え体験や、留置されている超貴重な雪かき貨車「キ 100」や、過去東急から弘南に移って活躍した 6000 系も観察することができ、とても充実した時間を過ごすことができた。

例によって、楽しい時間は一瞬のように感じられるものである。

撮影会を終え、貸切列車は一度中央弘前へ向かう。

先ほどの弘南線と車窓を見比べたりしつつ、貸切列車での時を過ごした。

列車は中央弘前で再び折返し、いよいよ今回の貸切の終着駅・大鰐に向けて出発した。

貸切列車の中では立ってばかりであったが、最後は7000系のシートを体感すべく座つてくつろいだ。

列車は終点・大鰐に到着した。運転士さんにお礼を言い、私たちは大鰐線に別れを告げたのであった。

ここからは、隣接する大鰐温泉駅からJRに乗り換えて一路秋田に向かう。



普通列車でおよそ2時間、さすがに皆疲れ果てている中秋田へ到着した。

時刻は20時過ぎ、私はホテルと直結しているコンビニで早めに食料を調達し、ホテルにチェックインしてからすぐに駅に向かった。

私が何をするかというと…

そう、”バルブ撮影”である。



ここでも 701 系を撮影した。男鹿線の列車もいたのだが、門限 21 時までに間に合わないのあきらめてホテルに戻った。たまにはあきらめることも大事である。

その後は部屋でシャワーを浴び、再び友達数名と夜遅くまで遊んでから就寝したのであつた。

5 日目(秋田～新潟～東京)

楽しくもそこそこハードな今回の春旅行もついに最終日である。

が、

「またかよ」という読者の声が聞こえてくるようだ。そうです。その通りです。「また」

寝坊した

顧問の先生方、本当にすみませんでした。

なんとか特急に間に合う時間で部屋を出て、朝食と昼食の弁当を NewDays で調達した。

秋田から新潟までは、E653 系特急「いなほ」号に乗車する。

特急列車なのだから、さぞ良い座席なのだろうと思って乗り込んだのもつかの間、待ち受けっていたのは平成初期を感じる内装に狭いシートである。コンセントなどは当然ない。

私自身あまり特急車両に詳しくないのだが、E653 系は「これなら首都圏の普通グリーン車のほうがマシじゃないか」と言いたくなるレベルの設備だったのである。

とはいえさすがは特急列車、駅をどんどん飛ばして一路新潟へ走る。

途中、すれ違った貨物列車の牽引機が元「北斗星」号の EF510 形であったのが日本海側らしく、印象に残っている。

その後私はどうやら寝てしまつたらしく途中の記憶がないのだが、終点新潟駅にお昼ごろ到着した。

ここからは東京まですべて普通列車で帰るというとんでもない行程である。

ある意味鉄研らしい行程といえるかもしれない。(発案者は私であるが)。

新潟→長岡、長岡→越後湯沢、越後湯沢→水上、水上→高崎、高崎→東京の順で南下していく。18きつぷシーズンということもあるのか、上越線上り列車は非常に混んでいた。

ホームと階段を走り、すでに待機列があるのにもかかわらず列を抜かして席を確保するというマナー違反の行動も中学生の一部部員に見られたので、今後そのような行動は厳に慎んでもらいたい。

越後湯沢からは先の列車と打って変わって空いていた。

私は今回初めて普通列車で「上越国境越え」をしたのだが、スマホの電波が通じない区間も多く不便であった。

その後は特筆するような出来事もなく、高崎で当駅始発の高崎線に乗り換えて東京に帰った。

あとがき

私の鉄研人生最後に計画した春旅行ですが、ここまでお読みいただきありがとうございます。いかがでしたでしょうか。

ツッコミどころ満載のグダグダ記事となってしまいましたが、最後にやりたいことができたので後悔はありません(笑)

そして、顧問の先生方にはたびたびご迷惑をおかけして申し訳ありませんでした。

私たちより後の世代の部員の皆には、この記事の内容を悪い見本として役立ててほしいと思います。

今回訪れた弘南鉄道大鰐線は2028年3月で休止となってしまうため、今回の旅行の思い出をいつまでも大切にしたいと思います。

あとがきのあとがき 提出期限遅れてごめん☆

【筆者の自己紹介】

2008年生まれ・現高2のBVE課員。貨物列車が好き。いわゆる「撮り鉄」。

文化祭などで使う鉄研のPCの管理をしている。

好きな車両はDD200、コキ107、チキ5500。

—冬の鉄研旅行 秩父編—

川島 大知/八田 和樹

「停車場」をご覧いただき、ありがとうございます。2025年度部長の八田です。

この記事では、2025年1月5日に実施をした冬旅行の様子をご紹介いたします。ぜひ、最後までお付き合いください。

今回の冬旅行は、鉄研史上初めての「ミステリーツアー」という形で実施をしました。関東の客車貸切ということだけを伝えたことで、部員が沢山の予想を立ててくれました。実際に貸切をした秩父鉄道をはじめ、JR東日本、わたらせ渓谷鉄道、真岡鉄道、東武鉄道、小湊鉄道など。様々な客車列車が関東には存在します。

今回の貸切では秩父鉄道に所属するデキ103, 301, 504という電気機関車、パレオエクスプレス用12系4両を使用した、7両編成での運転となりました。



デキ 103 デキ 301 スハフ 12-102 オハ 12-112 オハ 12-111 スハフ 12-101 デキ 504

機関車を2両つなげる“重連”と、機関車を前後につける“プッシュプル”(PP)を同時に行う**重連PP運転**を行いました。これは、急ごう配の区間や、客車の両数が多い場合に行うことが多いですが、今回はロマンのためだけに3両も繋いでいただきました。

(秩父鉄道ではデキ1両で客車を引くことが可能です。)

客車はJR東日本から2000年に譲渡されたもので、普段はSL/ELパレオエクスプレスに使用しており、ブドウ色の車体側面にはPALEO EXPRESSの文字があしらわれています。



また、急行 武州というヘッドマークをデザインし、掲出していただきました。

上部には、秩父鉄道が貨物輸送をしている石灰石の採掘を行っている武甲山の朝焼けを、24年度模型班長のお兄様にデザインしていただきました。この場をお借りして感謝申し上げます。ありがとうございます。

この貸切は24年6月から秩父鉄道様に連絡を取り、約半年ほどかけて様々な調整をしていただきました。車両の面では、パレオエクスプレスが運休する冬の期間を狙い客車を用意。電気機関車は、事前に3両すべての号機を指定させていただきました。

運行の面では、武州荒木での折り返しや、他の営業列車が多く走る午前中の運転、途中停車駅のドアカット、中線停車など。様々な見どころを作っていました。

その他にも沢山の要望に応えていただいた秩父鉄道の運輸課のお二方をはじめ、運行に携わっていただいた皆様には頭が上がりません。本当にありがとうございました。
前置きが随分と長くなってしましました。旅行記スタートです。都合により路線研究課高校2年川島君に途中まで執筆して頂きました。

1.序章

東京駅丸の内北口。2025年1月5日午前8時。そこには高輪の鉄研生が多く集っていた。毎年恒例の冬の鉄研旅行が始まるのである。しかし、今回はいつもの鉄研旅行と一味違う、ミステリーツアーなのである。

2.熊谷まで

というわけで、今回も鉄研旅行の見聞録を書こうと思うのだが、今回は前述の通りどういうわけかミステリーツアーなのだ。行先もわからない旅行に参加するため鉄研生は朝から東京駅に集まつたのである。そして、集合してからまもなくその行先は発表された。秩父鉄道である。秩父鉄道とは埼玉県秩父市にある三峰口駅から、秩父、寄居、熊谷を経由し同県羽生市にある羽生駅を結ぶ、全長71.7kmの鉄道である。今回は、その秩父鉄道が所有する電気機関車と客車を利用した貸切列車を走らせようという企画なのだ。そして、貸切列車は、前二両の重連、後ろ一両の重連プッシュプルという形態での運行であることも同時に発表された。詳細が発表されると、鉄研生は盛り上がりを見せ、貸切列車の豪華さに唸った。実はもう一つ今回の旅行では特殊なことがあった。発案者の不在だ。たいてい、鉄研旅行で発案者の不在といえば寝坊が定番なのであるが今回は違う。発案者である部長は、貸切列車を撮影するべく一足先に現地の秩父鉄道へ向かっていたのだ。そしてそんなこともつゆ知らない鉄研生は、部長が寝坊したと盛んに言いながら貸切列車に乗車するべく高崎線に乗車し、熊谷へ向かうのだった。熊谷へ向かう時の列車は休日の下り列車ということもあり空いていた。ここの車内では、鉄研生は寝る、食う、遊ぶなど皆それぞれの過ごし方をする。もちろん、授業中でもなければ学校内でもないので、鉄研旅行中の鉄研生は普段学校では見せない自由な雰囲気を見せる。いよいよ熊谷に到着すると、集合まで時間があるからと自由時間となった。待望の貸切まであと少しと鉄研生はコンビニでの買い物などを済ませ、秩父鉄道の改札の前で待つのであった。

3.急行・武州

集合し、諸々の手続きを済ませた鉄研一行は秩父鉄道のホームへ降りた。隣にJRの線路があつたり、反対には秩父鉄道の留置線があつたりと大きい駅だが、1面2線というこぢんまりとした雰囲気のホームを持つ駅である。そして、今か今かと待つこと数分。いよいよ貸切列車到着のアナウンスが駅に響いた。貸切列車は電気機関車を先頭にゆっくりと入線する。列車が停車すると、鉄研生はしきりに写真を撮り始めた。ヘッドマークがついた

青い機関車に、客車には「団体専用」のサボの文字。鉄道オタクにはたまらない光景であったことは間違いないはずだ。

最近フィルムカメラにハマっている筆者も、古いフィルムカメラを向けて写真を撮った。



熊谷駅に停車する貸切列車(川島撮影)(Canon FTb・MARIx ISO320T)



いよいよ乗車すると、そこには数十年前の空気が漂っていた。シートは最近の電車は見られないやわらかさで、どこか安心感さえ感じられた。貸切列車は、準急 武州という架空の準急列車として、発車した。放送は秩父鉄道の乗務員の方の監督のもと、筆者が担当した。客車はもちろん、動いている列車での放送体験は初めての経験だったため、大変良い経験をさせていただいたと感じている。列車は一度羽生方面へと向かった。ゆっくり走る客車に揺られること 25 分、列車は武州荒木駅に到着した。ここで列車は方向転換をし、秩父方面へと向かう。方向転換作業中に乗務員の方が行ったブレーキ試験の様子は手際よく、筆者は個人的に感動まで覚えた。そして待機すること 20 分、再び列車は動き出した。

12系客車の車内(川島撮影)(撮影機材は同上)

折り返した後は、準急ではなく急行 武州として運行を行った。こちらの発車の際の放送も筆者が担当した。発車後すぐに部長が待ち構えている撮影スポットを通過。以下の写真が撮れたそうだ。

同時にレクリエーションタイムをスタート。最初に放送体験を行った。筆者が列車案内の放送をしたように、実際のマイクなどを用いて車内放送を体験できるというものだ。何か面白い放送を言うと車内が大きな盛り上がりを見せ、大盛況の企画であった。



臨貸 3101 列車 デキ 103+デキ 301+12 系 4 車+デキ 504

部長はこれを撮影したのち、続行の普通列車で追っかけ、野上駅で合流した。

また、寄居駅を過ぎたころには特製駅弁が配布された。

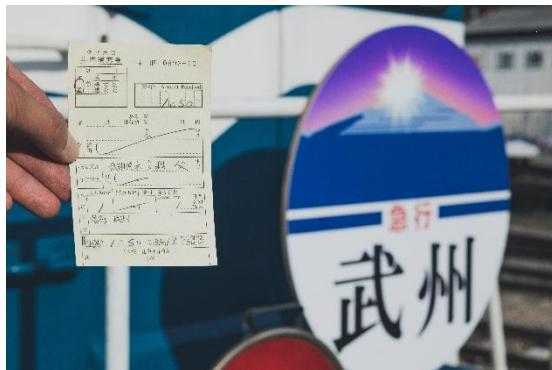
秩父鉄道沿線で作られた食材をふんだんに使用したお弁当で、とても美味しかった。個人的には豚肉がイチオシ。

秩父は名産が豚みそ丼なので、是非訪れた際には食べてもらいたい。やはり、鉄道旅行には駅弁は欠かせないと感じた。上長瀬駅を通過すると、車掌さんより放送がかかった。秩父鉄道でも有名な沿線ポイント、荒川橋梁だ。1914年に完成したレンガ橋脚で、高さ 20m、長さ 167m で、通過時はガタゴトと大きな音を立てる。100 年以上の前の建築物が現役で使われるとは、驚きである。当時の建築者たちは 100 年後のことまで考えて設計したのだろうか…。



秩父に着くころには鉄研生はみな、満足するほどマイク体験や乗車を楽しんでいた。熊谷から乗り込んで約4時間弱、遂に秩父駅に到着した。到着後、貸切運転恒例の記念写真タイムとなった。約40分、折り返し時間があったので、鉄研生たちは駅の外に出たり、列車をホームから撮影していた。

私は、運輸課の方にお願いし、チケット撮影会を実施して頂いた。鉄研生たちの厄介な要望に応えていただき、感謝の念に堪えない。



↑補充券を車内販売で特別に販売して頂いた。↑デキ103につけていた武州マーク。



↑復路は車内で展示することになった。ヘッドマークは客車へ…。

そして、15:02に列車は秩父駅をゆっくりと発車した。吊り掛けの音を響かせながらデキに引っ張られていく。

そして“急行武州 熊谷行き”として放送をかけさせてもらった。



その後、秩父鉄道様よりいただいたグッズと私が自作したスタッフ風時刻表を懸けたbingo大会を開催した。

なかなかbingo者が出づに心配になつたものの、15個ほど数字が出たところで続々とbingo者が出来始めた。

20数個数字が出たところで景品がなくなり、bingo大会は終了となった。

このようなイベントを行うことができるのも貸切運転の醍醐味と言えるだろう。

←景品のうちの一つ、キャリア型デザインバッグ

列車はゆっくり、ゆっくりと関東平野北西部を進む。だんだんと薄暗く、夕焼けを見せる空にうつとりしてしまった。

そして17:11、終点の熊谷駅に到着。最後の撮影タイムを楽しみ、秩父鉄道の皆様にご挨拶をして、改札を出る。

残るは東京に帰るだけ！高崎線に乗車して一路、東京へ。

東京には定時で到着し、無事改札外で解散した。

これにて2025年1月5日の秩父鉄道貸切の鉄研冬旅行を締めくくらせていただく。

ここまで様々な要望を叶えてくださった秩父鉄道の皆様には頭が上がりません。本当にありがとうございました。



中二C 諸石 光郎

はじめに

高輪学園の鉄研では、夏、冬は日帰り、春に泊りがけで鉄研旅行を行います。

さて、今回はそのうちの8月6日に行った夏の日帰り鉄研旅行の様子を発案者のうちの一人である私が紹介したいと思います。拙い文章ではありますが、最後までお読みいただければ幸いです。（ちなみに、タイトルの元ネタはお察しの通りリゼロです。）

0. この旅について

まずこの旅行の基本的な情報が入っていないと何が行われているかわからないと思うので、この旅の概要について紹介させていただきます。

この旅では、三重県に位置する桑名駅からムーンライトながらの終点でおなじみの大垣駅を経由し、岐阜県揖斐川町に位置する揖斐駅までを結ぶ養老鉄道養老線の貸切と撮影会を行いました。詳細はそのパートになつたら紹介したいと思います。

1. 集合

集合は鉄研旅行では珍しく品川駅新幹線口に集合となります。6:45、全員が来たかを確認し、中学一年生にとってはじめての鉄研旅行のスタートです。

解説ゾーン

- ・解説ゾーン…このページ下部の部分では、専門用語(列車形式、路線 etc.)、難しそうな言葉(例:第三セクター、平均乗車人員)などを一~三文で解説していきます。このほかにわからない言葉などは、親に聞く、自分で調べる等なんなりしてください。
- ・リゼロ…Re:ゼロから始める異世界生活という小説・アニメの略称。なろう系小説の代表作。

2. 東京から大垣へ

今回乗車するのは品川を 7:17 に出発するのぞみ 295 号です。来たのは N700A。始発駅ではないので急いで乗車をし、この列車で名古屋へ向かいます。



品川を出発した列車は颪爽と多摩川や武蔵小杉を通過していき、7:29 に新横浜駅に定着しました。ここから一路名古屋を目指します。新横浜を出たら小田原で先行のこだま 703 号を追い抜かし、静岡では先行のひかり 501 号

を追い抜かしました。さらに次の掛川でも先行のこだま 701 号を追い抜かしていました。のぞみ恐るべし…

車内の様子はというと、外を見ている人や談笑している人、アナウンスを収録する人など多種多様な過ごし方をしています。(ちなみに私はタコピーの原罪を友達と見ていました。)

さて、三河安城を定刻通りに通過し、名古屋に着いたら早速乗り換えです。



乗車したのは 313 系、こう考えると 211 系や 311 系が引退したことを実感させられました。

特別快速で 30 分ほど揺られると着いたのはかつてのムーンライトながらの終点、大垣です。大垣から養老鉄道に乗り換え、一駅だけ乗車し、着いたのは西大垣。今回はこの駅に付設されている車庫で撮影会を行います。

解説ゾーン

- ・N700A…JR 東海・西日本が所有する新幹線車両。ラージ A とスマート A があるが、今回乗車したのはスマート A。
- ・タコピーの原罪…2021 年からジャンププラスで連載されていた漫画。今年アニメ化され、大きな反響。
- ・313 系…JR 東海所有の近郊型車両。派生形に気動車がいるほど JR 東海管内ではよく見る顔。
- ・211 系…国鉄が開発した近郊型車両。JR 東海では引退したが、三岐鉄道や流鉄、JR 東日本高崎支社管内などでは今でも乗車が可能。
- ・311 系…JR 東海所有の近郊型車両。最盛期には JR 東海のほとんどの電化幹線では見られたほどだったが、今年引退した。
- ・養老鉄道 TQ7700 系(元東急 7700 系)…東急 7000 系の改造車。東急では 2018 年に引退済みで、現在は養老鉄道でしか乗車できない。
- ・養老鉄道 600 系(元近鉄 6800 系)…近鉄が開発した日本初の高加減速車両。「加速しては停車」を繰り返している姿がウサギのようだ、としてラビットカーと名付けられた。鮮やかなオレンジ色が特徴。

3. 車庫見学・撮影会

今回の撮影会では元東急 7700 系である養老鉄道 TQ7700 系の赤帯塗装と、元近鉄ラビットカーである元近鉄 6800 系改め養老鉄道 600 系のラビットカー復刻塗装という豪華な 2 編成を並べて撮影会を行います。

撮影会で撮影した写真は以下の通りです。

TQ7700 赤帯(右)と 600 系ラビットカー塗装(左)の全貌↓



車庫見学もさせていただきました!!↓



車庫見学もさせていただきました!!part2↓



養老鉄道 600 系電車の正面からの写真↓



元東急 7700 系の TQ7700 系の正面からの写真↓



4. いざ、貸し切りへ

今回の貸切では撮影会でも使用した 600 系ラビットカー塗装に乗車します。

約 2 時間の撮影会を終え真横に位置する西大垣から貸切列車に乗車し、12:07、貸切列車が西大垣を出発しました。3 分ほど乗車し、着いたのは大垣、この駅はスイッチバック式の構造となっています。大垣でスイッチバックをし、北上していきます。東赤坂で普通列車と行き違いをし、養老鉄道線の終点、揖斐に到着しました。揖斐からは再度同じルートを反対方向に進みます。再度普通列車と行き違いをし、貸し切りの終点、大垣に到着しました。

貸切のスタート地点、西大垣 ↓



養老線の終点、揖斐 ↓



5. 自由行動

数人の班に分かれて自由に行動していきます。

今回、私の班はサイコロの旅を行うことにしました。

目標は 18:00 までに名古屋に着くこと！(成功するとひつまぶしが食べられます。)

ルールは以下の通りです。

- ・「サイコロの目に行先を配分し、サイコロを振り、出た目の行先に向かい、次の乗り換えがある駅でサイコロを振る。」これを繰り返していきます。（例：白金高輪の場合、1・2 が目黒、3・4 が三田、5・6 が麻布十番に向かう、というイメージ）
- ・路線が並行している区間はどちらでも可（例：名鉄各務原線と JR 高山本線の岐阜～新鵜沼間）

昼食を済ませ、最初のサイコロを振ります。最初のサイコロの行先は奇数が美濃赤坂支線一往復、偶数が岐阜となります。最初の目は…4!! ということで早速 14:26 発の快速豊橋行きに乗車し岐阜に向かいます。12 分乗車し、岐阜に到着しました。

解説ゾーン

- ・赤帯塗装…TQ7700 系には赤帯、赤歌舞伎、緑帯、緑歌舞伎と 4 種類塗装があり、今回は東急時代と同じ塗装の赤帯塗装を使って撮影会を行いました。
- ・スイッチバック…主に急勾配で使われる構造。上から見て Y のような形をしている。養老鉄道では大垣駅に乗り入れる関係でスイッチバックになっている。

それでは岐阜でもサイコロを振っていきます。今度の行先は 1・2 が尾張一宮、3・4 が美濃太田、5・6 が名鉄岐阜となります。出た目は 6!! 名鉄岐阜からは本線、各務原線と二路線が出ているので、奇数が本線、偶数が各務原線でサイコロを振ります。2 が出ました。ということなので各務原線の犬山に向かうことが決定しました。

名鉄岐阜まで移動し、15:07 発犬山行きに乗車します。航空自衛隊の基地を眺めながら 40 分ほど乗車し、15:45、犬山に到着しました。

犬山駅では、犬山線、小牧線、広見線と 3 方向に線路が広がっています。なので、今から乗る路線は 1・2 が犬山線、3・4 が小牧線、5・6 が広見線となります。出た目は 4!! なんと地下鉄上飯田線の終点平安通まで向かえます!! ということで早速 15:57 発平安通行きに乗車します。来たのは名鉄 300 系、小牧線には各駅停車しかないのでゆったり向かいます。

途中、15 年で廃止になったでおなじみピーチライナーがあったらここでサイコロ振ってたんだなあ…などピーチライナーに思いをはせて終点平安通に到着です。

ここでは名城線のどっち周りに乗るかのサイコロを振ります。奇数が名城方面、偶数が大曾根方面となります。出た目は 3!! 名古屋に接近できます！

次の乗り換え可能駅の久屋大通に向かいます。数分だけ乗車し、久屋大通で、このまま乗る・桜通線の太閤通方面に乗る・桜通線の徳重方面に乗るの三択でサイコロを振ります。先ほどと同じように、1・2 がそのまま名城線、3・4 が太閤通方面、5・6 が徳重方面となります。それでは振っていきたいと思います。（名古屋に近づく 3・4 が出てほしい所…）なんと！4!! 早速桜通線に向かいます。

次の乗り換えは一駅先なので先に回しちゃおうと思います。今度の乗り換え路線は鶴舞線です。1・2 が乗りとおし（名古屋）、3・4 が上小田井、5・6 が伏見となります。1・2 がでたらゴールとなります…結果は 3！まだサイコロの旅は終わりません!!

早速鶴舞線に乗り換え、地下鉄の終点、上小田井に向かいます。10 分ほどゲームで暇を潰し、上小田井に到着です。

実はこの先、名古屋方面と犬山方面でサイコロを振るのですが、犬山方面を引き当てるとゴールできなくなってしまいます。つまり、ここが運命の分かれ目となるわけです。奇数が東枇杷島、偶数が犬山となります。さあ、結果は…なんと 5！これでゴールまでの確率は 1/2 になりました！

さらに上小田井から東枇杷島は駅間が短い・各停しか止まらないということもあり上小田井で東枇杷島のサイコロを振ることにしました。奇数が名古屋（成功）

解説ゾーン

ひつまぶし…ウナギのかば焼きを用いた名古屋の郷土料理。

美濃赤坂支線…大垣から美濃赤坂を結ぶ東海道本線の支線。貨物色が強い路線。

ピーチライナー…小牧駅から桃花台ニュータウンを結んでいた新交通システム。15 年で廃止になった。

偶数が須ヶ口(失敗が確定)となります。まさに運命の一振り。結果は……3!!成功です！

「これでひつまぶしを食べられる！」と班員の一人が言っていたのが印象的でした。ここで来た電車は沼車両と名高い 3500 系が!!名鉄も我々のことを祝福してくれているのでしょうか。

8 分だけ乗車し、17:25 にゴール地点名古屋に到着です。タイムリミットまで 35 分とかなり余裕がありそうに見えましたが、上小田井、東枇杷島が閑門となり、1/4 を引き当てなければいけないというかなり厳しい戦いでした。

ということで名古屋についてひつまぶしを食べ、私の班の自由行動は終了となりました。

名鉄 3500 系(写真は名古屋鉄道 HP から)↓



ひつまぶし(友人撮 私はお金がなかったので鰻丼にしました)↓



6. 鉄研生は新幹線の中(帰りの新幹線)

各々自由行動が終わり、集合場所の名古屋駅新幹線口に集まつきました。そして待つこと数分、集合時間である 19:50 に全員集まることができました。(この日は東海道線が遅っていました。)

全員集合したことを確認し、新幹線ホームに上がってきました。ホームに上がってからかなり時間があったので、飲み物を買ったり、ゲームをしたりと自由に待っていた印象です。

ホームに上がってから十数分ほど待ち、今回乗車する新幹線がやってきました。少ない停車時間で大人数を乗せ、元から遅れていたのか、数分の遅れで名古屋を出発していました。

今回乗車したのは N700 スモール A の JR 西日本車です。

1 時間ほど友達と雑談などをしながら過ごし、新横浜到着前には音鉄の方々が

説明ゾーン

- ・桜通線…太閤通から徳重を結ぶ地下鉄路線。最終延伸は 2011 年とかなり最近。
- ・鶴舞線…上小田井から赤池を結ぶ地下鉄路線。両端はどちらとも名鉄と直通している。
- ・名鉄 3500 系…1993 年デビューの名鉄車両。名鉄の通勤型として初めての LED 式車内案内表示装置を導入。

「いい日旅立ち、西へ」を録音していました。そして 21:39 に新横浜に到着しました。ここで一部の人は降りていきました。

新横浜を出ると東京はもう目と鼻の先です。新横浜から 18 分ほどかけて、21:57 に終点、東京に到着です。このとき、17 番線にはもう回送しか来ない様子で、電光掲示板には回送の文字が連なっていました。

新幹線ホームから列になり少し歩いて、八重洲口を全員で出場しました。

八重洲口を出場したら流れ解散です。

ちなみに最後の章のタイトルの元ネタは福井県が聖地の「千歳君はラムネ瓶の中」というラノベが元ネタです。

説明ゾーン

・「いい日旅立ち、西へ」…谷村新司が作詞・作曲した「いい日旅立ち」のカバー。JR 西日本の新幹線の車内チャイム。(JR 東海は会いに行こう)

終わりに

夏・冬の鉄研旅行ではあまり訪れることがない中部地方ですが、中部地方を選ぶ最大のメリットとして「近くに名古屋がある」があります。電車の本数も路線も多いので楽しみ方は無限にあることも大きな魅力だと思います。ひのとりのプレミアムシートに座って大阪に行く人や、フリーパスを買って質素に鉄旅を楽しむ人などがあり、発案者の私にとっても大変楽しい鉄研旅行となりました。また、初めての鉄研旅行となる中学一年生も楽しんでいたので、発案者としては胸を撫で下ろす結果となりました。またどこかで皆様と会えることを楽しみにしています。



文 : 諸石 光郎

協 力: 藤巻 優

写 真: 諸石 光郎/藤巻 優

企 画: 諸石 光郎/藤巻 優

2025 年度旅行・鉄道研究部夏旅行「Re: ヨンくらいから始める中京探訪」

門司機関区 ED76・EF81 最後の活躍



高校2年 海老澤 快羽

はじめに

皆さんには ED76、EF81 という機関車をご存知ですか？この 2 つの形式の機関車は貨物列車を牽引する目的で門司機関区に配置され運用されていた機関車です。旅客列車を牽引することは無いので人目に付くことは少ないですがどちらの機関車も長い間、九州内の物流を支え重要な役割を担っていました。しかし機関車の老朽化に伴い、2025 年のダイヤ改正でついに定期運用を失いました。今回はそんな門司機関区の ED76、EF81 についてご紹介します。

車両紹介

ED76



・ED76 1021 が牽引する 1063 列車(2024/04/01)



・ED76 1015 が牽引する 4083 列車(2024/04/01)

ED76 は従来から運用されていた ED72、ED73 の増備車として開発されました。ED75 の仕様を基本とし、九州の路線事情に特化した形で製造されました。2025 年 3 月時点では JR 九州から購入した基本番台のうちの 1 両である 81 号機と高速列車牽引用として開発された 1000 番台の 1015、1017、1018、1019、1020、1021、1022 号機の 7 機、合わせて 8 機が門司機関区に配置されていましたが、2025 年のダイヤ改正直前まで運用されていたのは一部のみでした。

EF81

EF81 は北陸本線用の交直両用機関車として開発されましたが一部は関門トンネル用の特殊仕様で製造されたほか、後年に追加で製造されたものもありました。2025 年 3 月時点では 300 番台の 303 号機、400 番台の 403、404、406 号機、450 番台の 451、452、454、455 号機、500 番台の 501 号機、合わせて 9 両が門司機関区に所属していました。EF81 は番台ごとに大きな差異があるのが特徴です。ここからはそれぞれの番台を製造順にご紹介します。

300 番台

関門トンネルで運用されていた EF30 の増備車として開発され、301 号機～304 号機の合計 4 両が 1973 年から 1974 年の間に製造されました。海底トンネルを走行するという特

殊な事情により海水からの腐食防止対策が車体に施され、車体外板はステンレスが用いられ車体下部には強化加工がされました。現存する車両は無塗装のため車体は光沢のある銀色となっていて「銀釜」という愛称があります。一時期は北陸地域でも活躍し、2025年3月時点では303号機のみが現存し門司機関区に所属していました。



・門司機関区に留置中の EF81 303 (2025/03/26)



・無動力で吉塚駅を通過する同機 (2024/03/31)

400 番台

関門トンネル区間で運用されていたEF30の後継機として、重連運用のための統括制御機能を追加した形で基本番台から14両が1986年から1987年にかけて改造され、401号機～414号機の合計14両が誕生しました。このうち401号機～408号機が門司機関区に配置されました。一部は北陸地域でも活躍しましたが2025年3月の時点では門司機関区に403、404、406号機の3両のみが所属していました。現存する全ての車両の車体が赤13号で塗られています。(406号機は2024年12月12日に発生した川内駅構内脱線事故の影響で2025年8月時点では同駅に留置されています。)



・単機で走行する EF81 403 (2024/04/01)



・門司機関区に留置中の同機 (2025/03/25)

500 番台

国鉄分割民営化後に貨物輸送量の増大を受け、日本海縦貫線の輸送力増強を目的として1989年に501号機～503号機の合計3両が製造されました。当初は6両の製造が予定されていましたが最終的に3両へ変更されました。初期は北陸地域で活躍し、後に門司機関区に移籍しています。車体上部は濃淡のある青の塗り分け、下部はライトグレーとなっていて400番台などとは塗装が大きく異なります。2025年3月時点では501号機のみが門司機関区に所属していました。



・門司機関区で留置中の EF81 501 (2025/05/06)



・同機の側面 (2025/03/26)

450 番台

1991 年度ダイヤ改正の本州～九州間の貨物列車増発に対応するため 1991 年から 1992 年にかけて 451 号機～455 号機の合計 5 両が製造されました。関門トンネル仕様の特殊仕様車で 500 番台を元にした重連総括制御機能も組み込まれました。1991 年に製造された 451、452 号機は他の EF81 とは違い、前照灯と尾灯を一体化して車体下部に設置されました。453、454、455 号機は従来通りの設計で製造されましたが、これは 500 番台の製造されなかった 3 両の構体を流用したためでした。塗装は 500 番台と同じ配色が用いられ、車体下部全周には新たに青色の帯が追加された。2025 年 3 月時点では 451、452、454、455 号機の合計 4 両が門司機関区に所属していた。



・博多駅を高速で通過する EF81 452 (2025/04/01)



・門司機関区で留置中の EF81 451 (2025/05/04)

2025 年ダイヤ改正

2025 年のダイヤ改正では門司機関区の ED76、EF81 は全ての定期運用を失い、後継の EF510 300 番台に役目を譲りました。ダイヤ改正直後の運用調整期間を除けばダイヤ改正以降は EF81 が数回のみ代走運用や臨時運用に入ったのみです。現在では全ての運用が EH500 と EF510 によってこなされている状況で、EH500 の運用を EF510 が代走として走る場合が多いことから EF81 は言わば「予備の予備」といった存在です。ダイヤ改正後も運用履歴を見る限りでは EF81 303、451、455 の 3 機のみが交番検査を継続して受けているようです。ED76 は運用例が無いことから交番検査が継続されているとは考えにくく、完

全な引退状態となっています。今回はその中で唯一、熊本操車場まで乗り入れた EF81 455 の代走を取り上げます。

門司機関区 EF81 最後の熊本操車場乗り入れ

ダイヤ改正から約 2 か月が過ぎた 2025 年 5 月 10 日、この日突如として EF81 455 が北九州貨物ターミナルから熊本操車場までを走行する 1063 列車に充当されました。1063 列車は本来、EF510 の門司 A36 仕業であり、この仕業に充当された機関車は門司 A36→37→38 仕業と流れていくことが分かっていたので急遽撮影に出向きました。

熊本駅

翌日、門司 A38 仕業の 70 列車で北九州貨物ターミナル駅まで上っていくことが分かったので、まず熊本駅で記録しました。積載コンテナは少なめでしたが EF81 455 が充当されたことが何よりも感動的でした。ダイヤ改正後（運用調整期間を除く）に EF81 が上り列車として熊本駅に乗り入れたのはこの時が初めてで、これ以降は熊本駅どころか福岡貨物ターミナル駅に乗り入れたことすらありません。（2025 年 8 月 15 日時点）



・20:00 頃に熊本駅を通過する EF81 455 牽引の 70 列車(2025/05/11)

吉塚駅

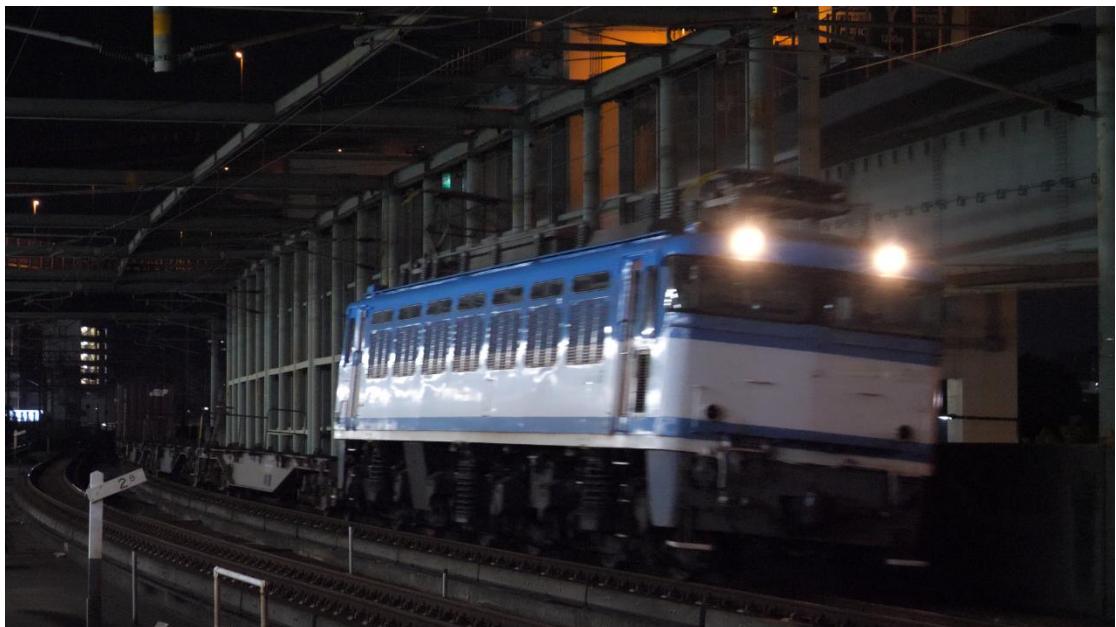
その後は熊本駅から新幹線を使い貨物列車の後を追い、二回目の記録を吉塚駅で行いました。遠くから EF81 455 の前照灯が見えると、それは EF510 のものと違うことは一目瞭然です。455 号機の前照灯はどこか温かみのある色でした。真横を機関車が通り過ぎるときにはモーターの唸るような音がよく聞こえました。熊本駅と同じく吉塚駅に上り列車として乗り入れるのもダイヤ改正以降初めてでした。



・吉塚駅を 22:00 頃に通過する EF81 455 牽引の 70 列車(2025/05/11)

スペースワールド駅

急いで電車に乗り、次の目的地であるスペースワールド駅を目指します。この頃になると、新幹線は終電間際で在来線も本数が限られていたため撮影計画を立てるのに苦戦しました。スペースワールド駅では貨物列車はホームから離れた貨物線を通過するため、他駅とは違う雰囲気の記録になりました。ここまで来ると終点の北九州貨物ターミナルは目と鼻の先です。ここで撮影は終了となりました。EF82 455 は前回の全般検査からまもなく 6 年が経とうとしているので引退も相当近いと考えられます。また EF81 455 号機、そしてもちろん 303、451 号機の活躍が見られることを期待したいと思います。



・スペースワールド駅の貨物線を 23:30 頃に通過する EF81 455 牽引の 70 列車(2025/05/11)

まとめ

いかがでしたでしょうか。門司機関区のED76とEF81、どちらも人目に付かず目立たない存在ではありますが、これを機に皆さんに興味を持っていただけたら幸いです。また今後、JR貨物のイベントとして門司機関区に関わる催しが開催される可能性もありますので、機会があれば参加してみるのも良いかもしれません。最後までお読みいただきありがとうございました。

参考文献

- Wikipedia <https://ja.wikipedia.org>
- 毎日新聞 <https://mainichi.jp/articles/20250314/k00/00m/040/139000c>
- NHK <https://www3.nhk.or.jp/news/html/20241212/k10014665581000.html>
- NHK <https://www3.nhk.or.jp/lnews/kitakyushu/20250314/5020017706.html>
- 貨物時刻表 2025



宿場町と鉄道の大変遷

執筆: 中二 A 藤巻

■まえがき

皆さんこんにちは。

2回目の停車場を書かせていただきます藤巻です。

今回私が研究いたしましたのは、宿場町と鉄道の密接な関係、そして今後の展望についてです。去年と変わらず稚拙な文章ですが、できる限り皆様に分かりやすい文章を書いてまいりますので、最後まで読んでいただけると幸いです。

■まず宿場町とは、何か

宿場町とは、江戸時代の「参勤交代」のときに、江戸へ向かう各藩が宿泊した町のことです。明治維新以降は使われなくなりましたが、その後はさびれる町と都会になる街、観光名所になった町と様々に変わっており、今後とも目が離せない日本固有の場所です。

今回は東海道と会津西街道に絞って、評価や改善点などを書かせていただきます。



↑中山道の板橋宿

■東海道の宿場町

東海道の起点と言えば東京の日本橋。

やはり天皇陛下のおひざ元なので鉄道網が広がっており、JR線の東京、地下鉄の日本橋・大手町と大ターミナル駅があります。

日本橋駅構内は昔を感じさせるシックなつくりとなっており、江戸を感じるところも節々にあります。

(混雑でラッシュ時は見れないので平日の訪問がおすすめ)



最初の宿場である品川は、本校と非常に近く、鉄道研究部の五階の出展スペースからテラスに行っていただき、右の方を見ると品川のビル群が見えます。在来線、新幹線、京急線の通る大ターミナルの品川は、鉄道唱歌にある「窓より近く品川の台場も見えて波しづく」という歌詞からも、宿としての役割を持つと同時に、かつて砲台であったお台場が近くにあったためにも開発されていたとわかります。

また、近年はリニア建設に伴う再開発などが進んでおり、期待が集まるばかりです。

続いて川崎宿。今では京急線の京急川崎駅、JR線の川崎駅が中心の神奈川県の第二都市となっています。川崎宿自体は観光地化もされず寂れつつあるのですが、賑わいを見せていくのは川崎大師。京急川崎から伸びる大師線に乗り訪れる人が多く、風情を色濃く残した街です。

また、高輪生は川崎から通学する人も非常に多く、生徒たちにとってもなじみある街です。

少し飛ばしまして箱根宿です。箱根は山間の地形で、昔から関所としての役割も大きかった所です。山の奥にあるため東海道線は箱根方面へ行かず、かわりに大手私鉄小田急の勢力が強大です。

また、箱根登山鉄道などの公共交通機関が充実しているほか、バブル期からの観光産業の発展に伴い宿も含め今では日本で一番有名な観光地の一つになっています。

ここは東海道なのに近くに東海道線がない珍しい所です。

私も以前何度か箱根行きましたが、近代的な建物と古くからの日本の組み合わせが、和洋折衷でかっこいい街です。

(かっこいいから和洋折衷って使いたいだけ)



ここから JR 東海の管内に入ります、三島宿に移ります。

三島駅では、新幹線を含めて利用客数が浜松越えの県内 2 位となっているほか、三島宿も三嶋大社を中心にホテルが並ぶなど、コロナにも負けない観光政策を行っています。



ペースアップしまして、21 番目の宿である岡部宿まで飛びます。

岡部宿は東海道線の安倍川駅や焼津駅の中間にある宿です。

最寄り駅からはしづてつバスによりシャトルバスが運行されていますが、古くからの店舗は衰退し、だんだん賑わいがなくなってきた感じさせます。

自分の持論ですが、近年地方私鉄の廃線がすすんでいるため、地鉄に頼るのは財源的にも厳しいのかな、と思います…。

愛知県に入ります、最初の宿は二川宿です。二川、といわれてもピンとこない方が多いかと思いますが、ここは愛知県の新幹線、在来線、名鉄線、豊橋鉄道の通る愛知第三の都市、豊橋からほど近い宿場町です。二川宿自体の規模がほかに比べすごく大きい、という

わけではないのですが、資料館がある少し珍しい宿です。この特筆すべきところは宿場町を市がしっかりと支援しているところです。多くの自治体が重い腰を上げられず宿場町が消えていく一方、お金をかけてでも支援するのは素晴らしい事です。



続いて、近畿地方に入りまして三重県の桑名宿です。

正直なところ、実はここからは行ったことがありません。

というか、近畿から西方面自体いったことがないので浅い知識での解説、紹介になりますがご了承ください…。

余談ですが、桑名を通る「養老鉄道線」を貸切してきた「鉄研夏旅行」について、諸石君が停車場に書いておりますので、そちらもぜひご覧ください！（私も発案者でした）。

桑名宿は江戸時代非常にぎわった城下町の宿場で、今も城の一部が保存されています。

「灯街道」と言われる美しい景観の一方で、桑名のほかの名所に比べると見劣りすることもあり、駅から徒歩15分なのにもかかわらず県外からの観光客が減少傾向にあります。

そして、いよいよ東海道最後の宿場、滋賀は大津の大津宿です。

大津は琵琶湖の西側にある滋賀の都市ですが、かつては都の時代もあった日本の要所です。

そして当時ももちろん規模が大きく、東海道最大の宿場町でした。

いまでもアクセスの良さから賑わいを見せ、知る人ぞ知るスポットとして定評があるようです。

■会津西街道の宿場町

最後に紹介いたしますのは福島への道、会津西街道です。

会津西街道、と言われてもピンとこない方が多いかと思いますが、会津のを起点にぐ~っと伸びてきて、東武鉄道の特急停車駅下今市の近くの今市まで行く、通称では「下野街道」と言われる街道です。

主に会津鉄道の乗り入れ区間と近いため、観光には、会津鉄道の利用をお勧めします。



さて、会津西街道最初の宿場は福永宿です。

福島県の公式ホームページにも記載がある歴史ある宿場なのですが…。

近年ではどんどん衰退し、観光客もほぼおらず、宿場町としての原型をとどめる建物は数

軒しかありません。山間の地形なのと、もともと大規模な宿場ではなかったため仕方ないと思いませんが、同じ町内には JR の会津高田駅があるため有効に活用してほしかった、と思いませんね…。

さて、一つの宿場と二つの峠を越えまして、現れるのは大内宿！ここはなんといつても日本一の宿場、と言えるすさまじい規模が特徴です。

チャームポイントの伝統のかやぶき屋根を中心に広がる景色は圧巻です。

名物「ねぎそば」目的で来る観光客もとても多く、賑わいを見せてています（めちゃめちゃ辛くて食べられない）。

また、会津鉄道の湯之上温泉駅からは、リニア新幹線並みに早いバスも運行しているので、併せて利用する人も多いようです。



続きまして田島宿です。

ここは福島の南会津郡（旧田島町）にある宿場町です。ちなみに僕は個人的に、合併されて○○郡になっていく地方自治体を見ているとなんだがすごく悲しい気持ちになります…。

近年ではあまり話題にあげられず、存在感がなくなりつつあるこの宿場は、商店のいっかくにひっそりとたたずんでいます。

観光でも保存でもなく安置、という感じで寂しい空気をまとっていますね…



↑福島県 hp より

最後の宿場町になります、最後は今市宿です。

他の宿場町もできれば取り上げたかったのですが…あまりにも道中の宿場は資料が少なかったため文章にできませんでした。

今市、下今市というと東武日光線と鬼怒川線の結節点、という印象が強い方が多いかと思いますが、今市宿はここまで紹介してきた宿場とは一味違う場所なんです。

何が違うかというと、日本橋のように、多くの街道が集まる交通の要衝である、という点です。今市宿では、小山宿から壬生や鹿沼を通るルートの日光西街道、先ほどから記述している会津西街道、そして大田原から今市へ向かう日光北街道が集まっています。

歴史的にも経済的にも栄えた場所です。そんな今市は、現在も観光地化されている…わけではなく、だんだんさびれている印象があります。

おそらくですが、東武鉄道が日光や鬼怒川を重点的に開発し、そちらに観光客が寄つてく

るため今市宿の存在感が薄れてしまったのだと思います。

乗り換え駅のイメージしかなくなりつつある今市地区が、再開発されることはあるのでしょうか…。

■東海道の総評

全体を通じ観光地と都市を一体化させたような宿場町が多く、過度な集中はあまり見受けられませんでした。また、JR自体は宿場町を大きな観光資源と思っていないようで、私鉄が宿場町へのアクセスバスなどを運営している様子です。

■会津西街道の総評

完全にさびれる町と観光地となる街で完全に分かれています、東海道の宿場町と違い非常極端な印象でした。大内宿は日本一の宿場町と言っていいほど大成しており、地方との連携の上手さをひしひしと感じました。東武など大手私鉄が保全のため動いているように思えます。

■総評・展望

今回研究したことの全体を見て、JRはほぼ全ての宿場町の近くに駅があるにも関わらず、町への交通手段や案内ガイドなどを準備しておらず、そこまで手が回らない、という印象を受けました。またJRは各路線のワンマン化も同時に進めていることから、地方での人員削減やコスト削減を目標にした結果、最も大事な住民をおろそかにしているように感じます。

逆に各私鉄や各市町村は共同で連携しながら継承や観光地化を率先して行っており、将来的に注目されれば大きな利益を得られると考えられます。

先ほども書きましたが、鉄道会社が一番大事なものは利用客と沿線住民です。

昔ながらの観光地に行きたいという利用客、そして地元をにぎわせたいという住民の両方のニーズにこたえる必要があります。コロナが終わり旅行産業が再び活発になってきた上、外国人観光客も顕著に増加してきた今、JRや鉄道各社、そして各自治体は宿場町の抱える問題について改めて考えるべきだと思います。

■この文章を書き終えて

「宿場町」を題材にした停車場の記事は見たことがなく、「なんとなく書こうかな」と思っていたら割と長い文章が書けました。あとがきの文章を執筆しているのが提出予定日の深夜という、非常に頭の悪いことを現在進行形でしている訳ですが、深夜のノリで書いた文章を校閲していただいた鉄研の皆さん、そして、この読みにくい文章を最後まで読んでいただいた来場者の皆さん、本当にありがとうございました！また皆さんと会える日を心待ちにしています。

井の頭線の歩き方

～素晴らしい撮影スポットを求めて～

中学一年C組櫻井圭悟

こんにちは、櫻井です。初めての停車場執筆のため読みにくい文章だと思いますが最後まで読んでいただけると幸いです。

1. 初めに

皆さんは井の頭線と聞いてピンときますか？「なにそれ」と思う方が多いと思います。

路線概要を説明すると、渋谷駅と吉祥寺駅を結ぶ路線です。京王井の頭線と言うので京王カラー（京王ピンクと京王ブルー）の側面を思いがちですが、井の頭線は7色のカラフルな車両で運行しています。また、2012年からは1編成をレインボーカラーにラッピングして側面に沿線の名所のイラストを付けて運行しています。

今回はこの路線の私が厳選した駅、10駅近場のスポットを紹介します。

（最終的には実際に行ってもらい、皆さんに素晴らしいスポットで撮ってもらいたい！）

↑「私の理想」

書き出しが長くなりすぎましたね…それでは記事の中身へ「出発進行～」

*写真解説は最後に載せます

2. 「1号車…旅の始まり」

さあ旅の始まり「ルンルン」（←キモイ）なぜこんなにウキウキしているか…大好きな井の頭線に乗れるから！

朝9時渋谷駅中央口改札で卓球部所属のA君と集合し、旅が始まります。

スポット1…渋谷駅

そうです。まさにここです！（楽）こここの特徴としては「THE・顔」ですね！

スマホのアイコンに車両の顔を使いたいというのであればここがおすすめです。

（写真1）



注意（人の移動が激しい駅なので周りを見てください）

<言葉の解説>

「顔」…車両の先頭部分、正面部分

スポット 2…駒場東大前駅の駒場東大前 1 号踏切

ここは駒場野公園の緑をバックにした車両写真が撮れます。

7 月は新緑がきれいです。 (写真 2)



*注意 (光の加減が難しいのでデジカメなどをお勧めします。また、取りやすいのは曇りの日です。)

スポット 3…東松原駅のホーム上

渋谷寄りのホーム端からは季節になるときれいなアジサイと車両の写真が撮れます。

6 月中～末頃がおすすめです。 (写真 3)



*注意 (急行列車の通過スピードが速いので「黄色い線」に注意してください。)

3. 「2, 3号車…旅の中程」

スポット4…明大前駅の吉祥寺方面ホーム吉祥寺方端

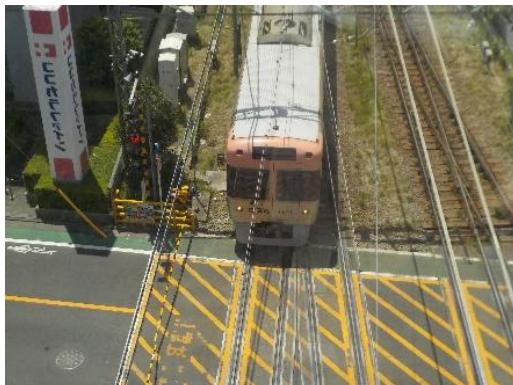
明大前駅はホームの位置が渋谷方面と吉祥寺方面で1両分ずれているので渋谷行きの写真が撮りやすいです。(写真4)



*注意(渋谷行きは吉祥寺行きの発車時間と重なる場合が多いので、撮影チャンスが限られてしまいます。)

スポット5…永福町駅ビル屋上「ふくにわ」

「ふくにわ」は線路を上から見下ろす形の写真が撮れます。(写真5,6)



*注意(屋上のため夏はとても暑いです。小さな子たちが遊びに来ています。周りをよく確認してください。)

スポット6…富士見ヶ丘駅～久我山駅「神田川沿いの道」

この道は井の頭線唯一の車両基地「富士見ヶ丘検車区」を近くで見られる素晴らしい道です。また、富士見ヶ丘駅側のところでは3編成並んだ写真も撮れる時があります。

(写真7,8,9) 次のページ行ってしまってすみません



*注意(木が伸びているので日陰になっています。虫が多いのと、極稀に蛇が出ます)

スポット 7,8 …久我山駅の渋谷側、吉祥寺側の踏切

7…渋谷側の踏切はホームの目の前にあるので「顔」写真に向いています。

8…吉祥寺側の踏切は線路と道路が斜めに交差するので「顔&編成全体の側面」写真に向いています。

(写真 10,11)



*注意 (7…線路と踏切の距離が近いため撮影時には適切な距離を持って撮影してください)

(8…吉祥寺側の写真は三鷹台寄りがすぐにカーブになってしまってでタイミングが難しいです)

4. 「4号車…旅の後半」

スポット 9…三鷹台と久我山駅の間の久我山第3踏切

この踏切は遮断機と列車と空という素晴らしいアングルで撮影スポットです(今回最高レベル) 渋谷方向へ行く編成写真がきれいに撮れます。(写真 12)



注意(だいぶスピードをつけて踏切を入線してくるためシャッターを切るときのタイミングがとても難しいです)

スポット 10…井の頭公園駅のガーター橋付近

ここでは井の頭公園駅にして入線くる列車とガーター橋と井の頭公園の植物というアングルで「先頭&側面 2 ドア」写真が撮れます。(写真 13)



*注意（左右が森に囲まれているため、車両が見えるタイミングにはもうシャッターを切っていいないといけないというこの旅で 1, 2 を争う大変なスポットです。）

5. 「5 号車…旅の終わり」

スポット 11…吉祥寺駅のホーム端

ついに最後のスポットに到着しました。

このスポットは渋谷と同じく「THE 顔」ですね。写真は吉祥寺のほうが明るい生き生きとした写真が撮れます。 (写真 14)



注意（2 編成がそろっている時間が 1 分もないためサッと撮影しないといけません）

6. 最後に

いかがでしたか？ 今回は知名度は低いが、素晴らしい路線「井の頭線」を題材に旅をしてきました。今回のロケでは約 4 時間頑張りました。昼ご飯は富士見ヶ丘のファミマで

買ったパンを久我山駅の待合室で約 5 分で食べきました。

京王井の頭線の魅力は伝わりましたか？ 伝わって記憶の中に残っていると幸いです。

ちなみに、最初に出てきた A 君は前よりも京王井の頭線についての知識が増えたのでした。

7. 写真解説

ここでは文中に出てきた写真すべてを解説していきます。

写真 1…渋谷駅で撮影したこの写真何がすごいか。

なんと！ レインボーカラーのラッピング編成だったのです。（29 分の 1）

運がよかつた！ もちろん撮影後に飛び乗り、たった 2 分の乗車を楽しみました。その後、この編成は終点からそのまま車庫に入れられました。運が良い。（自画自賛）

写真 2…駒場東大前駅徒歩 5 分の踏切撮影写真

ロケに行ったときにカメラで撮るのを忘れてしまい、2 回行った場所。

2 回目は小雨が降る中で撮りました。

写真 3…東松原駅ホーム上渋谷寄りで撮影した写真

これはロケに行った 1 か月前に撮影した写真を流用しました。一応行ってみたら、枯れたアジサイの残骸と電車という最悪の写真が撮れたため載せませんでした。

写真 4…明大前駅のホーム端で撮った写真

本当は入線時の先頭部分を撮りたかったがミスったためこれになっています。

写真 5. 6…「ふくにわ」で撮影した写真

5…各駅停車の電車は入線時の速度が遅いためとても撮りやすいです。

6…明大前方向にはすぐにカーブがあるため、いつもとは違う上からの編成写真が撮れます。

写真 7. 8. 9…神田川沿いの遊歩道で撮影した写真

7…遊歩道と車庫はフェンスで区切られていますが、フェンスの隣に車両が止まっているときには、この写真にもあるように車両を見上げる形の写真が撮れます。

8…富士見ヶ丘駅寄りの車庫の全体写真。この写真の右端のギリギリで写っている編成は分解作業中の編成でした。

9…止まっていたのはまだ 2 編成しかない改造された編成。レインボーカラーの編成も改造されていました。運転席が見える窓が小さくなっていました。

写真 10. 11…久我山駅両サイドの踏切

10…渋谷寄りの踏切は列車停止位置が踏切よりもずっと奥なのでこのような写真は踏切横断中に歩きながら撮影しました。危険行為は絶対にやめてください

い。

11…吉祥寺寄りの踏切は道と線路の重なり具合が最高です。踏切を出たところすぐの場所がカーブなのでタイミングが大切です。

写真 12…三鷹台駅すぐの踏切

この旅最高の写真が撮れた場所です。しかし、急行はとても通過速度が速いため、撮ることは不可能です。これは言い切れます。実際に3回ミスりました…最高すぎたためもう一度載せます。



ああ。いつ見ても美しい。やっぱ俺の力がすごい（自画自賛2回目）

写真 14…吉祥寺駅の写真

やはり渋谷駅と見比べてみると…吉祥寺のほうが明るくて生きている？（渋谷駅が死んでいるという意味ではない）もう一度見比べてみよう。白黒じゃわかりにくいかな？



やっぱり吉祥寺のほうがすごい！明るい
これで写真解説は終わります。

8. おまけ

10 駅分無駄な移動をしてしまった。同じ編成にこの旅だけで5回乗った。（迷惑客）
㊙移動中のA君とのお話の内容

京王井の頭線の悪いところ

1. スピードが遅い
2. 1編成の車両数が短い
3. 1駅間が短い

悪いところの改善策（自分たちの考え）

1の答え

カーブでは 60 キロ、最高で 90 キロまでしか出せないから

2の答え

知らん。昔は 3 両とか 4 両だったよ

3の答え

知らん。東大前駅と駒場駅 2 つに分かれていたのは統合したし、渋谷駅の工事でもたった 100 メートルしか短くなってない

結論

全ては僕たちが解決できる問題ではなく会社がどうにかするしかないという問題だった。

文中に出てきた 3 編成が並んだ写真。載せておきます。



臨海鉄道のすゝめ

中三小松

どうもこんにちは。中学三年の小松です。初めて停車場を執筆するので、拙い文章ですが是非最後まで読んでいただけたと嬉しいです。

1. 臨海鉄道とは？

唐突ですが読者のみなさんは臨海鉄道とはなんだ？と問われてピンと来る人はあまり多くはないのではないかと思います。

臨海鉄道とは文字通り臨海部、すなわち海のすぐ近くを走っている鉄道のことです。

ではりんかい線や名古屋のあおなみ線も臨海鉄道なのかと言われるとそういうわけではなく、臨海鉄道の主役は荷物、すなわち貨物列車が主体であるということです。

臨海鉄道の使命は「大規模な臨海工業地域における運送を行なう地方鉄道であって、日本国有鉄道の鉄道事業と直通運輸を行なうものの運営を行なう事業（日本国有鉄道法施行令第一条）」と定められています。

↓ 全国の臨海鉄道網



こう見ると東北～中部地方に集中していますね。

2.各臨海鉄道の紹介

北から順に紹介していくこうと思います。

① 八戸臨海鉄道

東北新幹線・青い森鉄道、八戸駅の隣にある八戸貨物駅を起点とし、北沼駅までを結ぶ全長 8.5 キロの路線。

北沼駅では三菱製紙八戸工場の専用線が接続し、一日三往復のコンテナによる紙の輸送を行っている。主な行先は埼玉県の新座貨物ターミナルや大阪府の百済貨物ターミナル駅などである。在籍している機関車は自社発注機の DD56 と JR 東日本から譲渡された DE10 がそれぞれ一機である。私が訪問した日の担当は DD56 でした。



←長苗代駅の隣を行く DD564

② 仙台臨海鉄道

仙台から 3 つ目の JR 東北本線の陸前山王から分岐し、機関区がある仙台港駅を中心に 4 方向に路線が延びている。総延長 9.5 キロ。

仙台港駅は同鉄道の中核駅で、機関区が隣接するほか、コンテナの扱いも行っている。2018 年からは大阪府の吹田貨物ターミナル駅（以下略：貨物ターミナルを→貨物タとす）まで西濃運輸専用列車であるカンガルーライナーを一日一往復運転している。

仙台港駅の先にある仙台北港駅には ENEOS 仙台製油所が隣接し、石油類が福島県の郡山駅や、岩手県の盛岡貨物タに出荷されている。

仙台埠頭駅ではチキ車（主にレールや鋼材などの長尺物を輸送する「長物車」と呼ばれる貨車）を用いて東日本各地にレールが出荷されている。

仙台西港駅にはキリンビール仙台工場専用線が隣接し、主にビールの出荷などを行っている。かつては 1997 年に開催された国際ゆめ交流博覧会などでは仙台駅から臨時列車が

走ったこともある。

私が行ったときは夕日がきれいに当たり、とてもかっこよかった。



←陸前山王で発車を待つ仙台港行

仙台臨海鉄道には DE10 と同型機の DE65 が 4 機と、DD13 とほぼ同型の SD55 が 1 機在籍している。

③ 福島臨海鉄道

常磐線の泉駅から分岐し、機関区とコンテナ荷役線のある小名浜駅に至る 4.8 キロの路線。主な輸送はコンテナ輸送で、東京方面に一日 2 往復が設定されている。機関車は最新型の DD562 と古くから在籍する DD55 と DD561 が在籍する。

2025 年の 3 月までは、群馬県の安中駅に隣接する東邦亜鉛安中製煉所に向けて亜鉛焼鉱（亜鉛の製錬過程で発生する物質）を輸送する貨物列車、通称「安中貨物」が運行されており、専用の貨車（タキ 1200 形）を使用していたため鉄道ファンから人気があつたが、亜鉛の焙焼工程を小名浜製錬所にすべて集約したため、運行を終了した。

ちなみに私は一度も福島臨海を見に行ったことがないのでいつか行きたいと思う。



←高崎線を走行する安中貨物

④ 鹿島臨海鉄道

茨城県鹿島サッカースタジアム駅から奥野谷浜駅まで至る 19.2 キロの路線。一日二往復 JR からの貨物列車、通称「鹿島貨物」が直通している。

元々は成田空港への航空燃料輸送を目的として作られたが、空港開港反対運動に伴う列車妨害事件が多数発生した。1983 年にパイプラインによる輸送に切り替えられ、燃料輸送は終了した。

機関車は国鉄 DD13 の同型機である KRD5 と、新型の KRD64 形が 2 機在籍している。奥野谷浜駅に乗り入れるのは JSR 専用線で扱いを行う不定期コキ車のみである。ちなみに鹿島臨海鉄道は臨海鉄道の中では珍しく旅客営業も行っている。~~運賃がとても高いことで有名である。~~ ちなみに私は鹿島臨海にも行ったことがないので近いうちに行きたいと思う。



← 総武線を東京貨物タヘ向かう鹿島貨物

⑤ 京葉臨海鉄道

内房線の蘇我駅から京葉工業地帯を縫うように走る総延長 23.8 キロの路線。臨海鉄道各社の中で一番規模が大きい（多分）。蘇我駅で京葉線と直通する。

千葉貨物駅には機関区とコンテナ荷役線を有する。京葉市原駅には富士電機の専用線が分岐し、年に数回変圧器の輸送がシキ車（超大型の貨物を鉄道輸送するために設計された貨車）によって輸送される。

浜五井駅にはコスモ石油の専用線が隣接し石油類の出荷が北関東や郡山へ向けて行われている。

途中の甲子には大阪国際石油への専用線が本線から直接分岐する形で行われており、専用線に立ち寄る列車は久保田（後述）からのコンテナ車を本線上で切り離しタンク車を再度連結することで有名？である。

北袖駅には富士石油への専用線が分岐し、こちらも北関東に石油が出荷されている。終点の京葉久保田にはコンテナ扱いがあり、化成品関係のコンテナで多く占められている。ちなみに私は富士電機から出場するシキ車を撮ろうとしたことがあるのだが、なんと日付を一日間違えてしまい、撮影が叶わなかったことがある（情弱だから）。



↑浜五井のコスモ石油から出場するタキ積車

↑青空とタンク車

京葉臨海鉄道には自社発注機の KD55 形と KD60 形の他に JR と同型機である DD200 形が 1 機在籍している。

⑥ 神奈川臨海鉄道

通称かなりん。川崎地区と本牧地区で路線が分かれており、両地区合わせた総延長 13.7 キロ。ちなみに高輪学園から一番近い臨海鉄道である。

・川崎地区

JR の東海道貨物線と交わり機関区もある川崎貨物駅を拠点とし、ENEOS 川崎製油所の専用線が接続する浮島町に至る浮島線と、日本触媒の専用線がある千鳥町に至る千鳥線の 2 路線がある。

浮島線の末広町駅では川崎市の家庭ゴミを輸送する専用列車「クリーンかわさき号」の終着駅（始発は武蔵野線の梶ヶ谷タ）であり、家庭ごみはそこから浮島処理センターまでトラックで運ばれて処理されている。また、同駅からは東芝浜川崎工場への専用線も分岐し、稀に変圧器がシキ車で輸送されることがある（京葉市原と同様）。また北府中の東芝の車両工場で製造された外国向けの車両（最近だと台湾向け E500 形）が浜川崎工場から船で外国に輸送されることもある。



↑川崎貨物の入替作業

↑東芝行きシキ空車

・本牧地区

JR 根岸線と接続する根岸を起点とし、横浜本牧を通り本牧埠頭に至る路線。

基本的にはコンテナの扱いのみだが、川崎貨物駅隣接の JR 貨物川崎車両所で検査された貨車の試運転が火曜日～土曜日に定期列車に連結されて行われている。

また地下鉄（横浜市営・メトロ・都営）の新車の甲種輸送が横浜本牧駅発着で年に数回行われている。



↑浮島町の JOT メンテナンスセンター

↑本牧線の都営地下鉄甲種輸送

⑦ 衣浦臨海鉄道

東海道線と接続する大府から武豊線に機関車ごと直通し、東成岩から半田埠頭に至る半田線と、東浦から碧南市へ向かう碧南線の 2 路線を運行し、総延長 11.6 キロ。

碧南市行は三岐鉄道の東藤原からの炭酸カルシウムを輸送し、帰りの列車ではフライアッシュ（石炭を燃焼させた際に発生する微粉末状の灰）の双方向輸送が行われている。

このフライアッシュは碧南火力発電所で発生したもので、コンクリートなどに混ぜると耐久性などが向上する…らしい。

ちなみにこの列車の折り返し便である東藤原行は碧南市の入替と荷役の都合で 2 便に分けて運転されるため、朝の碧南市行は送り込みを兼ねて重連での牽引となっている。



↑朝の碧南市行重連 炭酸カルシウム

↑東藤原行 フライアッシュ

衣浦臨海鉄道には DE10 と同型機である KE65 の他に、DD200 と同型機の KD58 が 3 月改正より運用に入っており、朝の重連は 58 と 65 の混在になることもしばしばある。

⑧ 名古屋臨海鉄道

東海道線で名古屋から 4 つ目の笠寺から分岐し、機関区もある東港を中心に総延長 20.5 キロの路線。東港からは 5 方向に線路が伸びている。

- ・東港線 JR と接続する笠寺～東港は一日 10 往復もの列車が走る。
- ・南港線 東港から南に延び、途中の新日鉄では日本製鉄名古屋製鉄所への専用線が分岐し、西濃鉄道乙女坂から一日 3 本石灰石が到着する。
三洋化成専用線は神奈川臨海の千鳥町の日本触媒（前述）から液化酸化エチレンが到着している。
- 名古屋南貨物駅は南港線の終点であり、岩手県の盛岡貨物タからトヨタ自動車の専用列車「TOYOTA LONGPASS EXPRESS」、通称トヨロンが発着し、トヨタ自動車岩手工場へ向けて自動車部品が大量に輸送されている。
- ・東築線 東港からダイヤモンドクロス（直角に交わった線路）で有名な名電築港に至る。基本的には名鉄への新車輸送時のみ使用される。
- ・昭和町線＆汐見町線 長いこと休止中 かつては東亜合成（アロンアルファの会社）への専用線などが存在した。



↑ 笠寺で入替中の臨海機



↑ 重連

⑨ 水島臨海鉄道

やっとラスト。岡山の近くの倉敷から海側に延び、総延長 12.8 キロの路線。西日本唯一の臨海鉄道である。鹿島臨海鉄道と同じで旅客輸送を行っている。水島も訪問したことがないのであまり分からぬが、一日 4 本の列車が JR 貨物の岡山貨物タとの間で設定されているらしい。専用線などはない（かつては存在していた）。思い入れとかないのでこれ以上は割愛します…。

3.スイッチャー（入替機関車）

最初は各臨海鉄道を紹介して終わろうと思ったのですがなんだか味気ないので少しだけ。

スイッチャーというのは主に入替用機関車のことを指す。まず初めに入替作業というのを簡単に紹介すると、貨車は電車と違って一両だけで勝手に動くことができないので、機関車の手を借りて移動することになるが、その際の貨車同士の順番や、機関車の位置や向きを変える作業が入替作業である。

スイッチャーはそこで登場する入替専用の機関車である。

ちなみにスイッチャーの世界に足を踏み入れると抜け出せなくなると言われている…。



↑ENEOS 根岸製油所のスイッチャー ↑JR 貨物川崎車両所のスイッチャー（予備機）

4.終わりに

完全自己満足自分の興味のある分野についてある程度まとめられてよかったです。
読者の皆さんも日々走っている貨物列車に興味を持ってくれると嬉しいです。
~~そしてもっとスイッチャーの世界や貨車の世界、あるいはコンテナに興味を持ってどんどんどんどん貨物沿にはまっていきましょう！！！~~

【参考文献・参考資料】

- ・貨物時刻表 2025 <https://rfa.or.jp/timetable/order>
- ・wikipedia

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%A1%E3%82%A4%E3%83%B3%E3%83%9A%E3%83%BC%E3%82%B8>

- ・Google Maps <https://www.google.com/maps?authuser=0>
- ・かなえ食堂 <https://k6ura.net/#freight>

[協力]

- ・安中貨物写真 高1 佐々木君
- ・鹿島貨物写真 高1 石田君
- ・浮島線シキ、衣浦の65牽引の橋、名古屋臨海 ND602重単写真 高1 揚田君
- ・自分

写真の協力をしてくれた皆さんありがとうございました。

臨海鉄道はいいゾ!!!!



減りゆく客車列車たち

高一 石田



1. はじめに

みなさんは客車列車、通称「客レ」をご存じでしょうか？客車とは主に旅客専用、その他荷物者や郵便車など様々な用途で使用されていて、動力源を持たない、つまり自分自身では動けない車両となっています。そのため機関車に牽引してもらう必要があります。さてそんな客車列車ですが近年、運行上の都合や、運転士のほかにも、駅で折り返しをする作業（機回し）や客車の量数の調節などを行う入換という作業に必要な作業員を必要とするためなどの理由で数を減らしています。今年も現時点で客車列車が数を減らしています。最後の寝台客車であるカシオペアのE26系客車や西日本の長距離客車列車のサロンカーなにわ号の14系客車などが引退しました。

そんな数を減らしている客車列車ですが、客車列車は特別な体験ができたり、旅情を感じさせてくれる、など客車列車でしか味わえない楽しさは山ほどあります！今回の記事ではこの記事を読まれているみなさんにぜひ客車列車の楽しさや良いところを知っていただき、乗車してもらえば幸いです。そのため今回は現時点で残っている客車列車やトロッコ客車を使用している客車列車を私の知る範囲ですべてご紹介していきたいと思います。

（私の漏れで紹介していない列車や間違った情報があつたらごめんなさい）

2.全国に残る客車列車

1) JR 九州 50系客車、『快速あそ号』など

まずは九州唯一の客車 SL 人吉用客車の 50 系客車です。しかしご存じの方もいるように SL 人吉は 2024 年の 3 月に引退しました。しかし客車はまだ使用できると判断されたため、DE10 型ディーゼル機関車や DD200 型ディーゼル機関車などに牽引され臨時列車やツアーレイントとして活躍しています。この客車はかの有名な水戸岡鋭治さんがデザインしていて、上品な雰囲気を醸し出しています。内装は木を主体としたつくりとなつていてレトロさや自然を感じさせる車内となっています。1号車、3号車の端はガラス張りの開放感のある展望車、2号車はビュッフェ車両となつていて、軽い軽食や飲み物が帰る車両となっています。現在 SL は引退したので SL の迫力を味わうことはできないですが、九州の自然や山間を走るときの展望車からの眺めが素晴らしい列車です。

2) JR 西日本 35 系客車 『SL・DL やまぐち号』など

続いておもに SL やまぐち号で活躍している 35 系客車です。2種類の SL、C57 1号機と D51 200号機が活躍しています。そのほかにもディーゼル機関車の DD51 型や DE10 型などで運転するということもあります。この列車は山口県の新山口駅から島根県の津和野駅までの 62.9km を最短 1 時間 50 分ほど（上り）で駆け抜ける SL 列車としてはかなり早い列車です。そんなやまぐち号ですがこの列車のいいポイントは展望デッキの迫力です。さきほどの 50 系客車は室内からの展望でしたが、やまぐち号は屋外からの眺めを楽しむことができます。このやまぐち号も比較的運行区間に山間部が多い路線なので自然をめいっぱい感じられると思います。

次に客車の紹介です。まず 1 号車はグリーン車、前述した展望車がある車両です。注意点として上りの新山口行は SL の煙が室内に入ることを防ぐため、展望デッキが利用できないので 1 号車の展望車は津和野行きで利用することをお勧めします。



↑ wikipedia より引用、5号車の展望デッキ

また 1 号車の展望デッキを利用するにはグリーン券が必要なので注意が必要です。このグリーン車は 2017 年に新造されてとても高級感のある車内となつていて、座席は配置が 1+2 となつていて、足元は広々としていて、リクライニングができる、など車内でゆったりくつろげるつくりです。ちなみに 1 号車のグリーン車のみ車体に白い帯があり、一等車であることを表しています。続いて 2 号車～4 号車は普通車で全席ボックスシートの一般的な座席です。そのなかでも 3 号車には SL の歴史や資料展示、売店などがあります。この SL 資料は面白く、SL の石炭補充ゲームで遊べたり、展示されている模型はリアルを再現していたり、見ていて非常に面白い場所となっています。5 号車も普通座席ですがバリアフリーに特化している車両となつていています。また、こちらの号車にも展望デッキがあり新山口行きで使用することができます。

3) 嵯峨野観光鉄道 SK100、200、300型客車

『嵯峨野トロッコ列車』

次に紹介するのは嵯峨野観光鉄道の嵯峨野トロッコ列車です。嵯峨野観光鉄道とは昔の山陰本線、嵯峨（トロッコ嵯峨）～馬堀（トロッコ亀岡）の速達化を行うため、その廢線となった旧線を観光路線として再活用した鉄道です。この路線は今ご紹介している嵯峨野トロッコ列車のみ走行している路線です。運行形態は5両のトロッコ列車用客車をJR西日本のDE10型機関車が牽引しています。この列車は今までの列車と違い、機回し設備が路線内にないため、トロッコ亀岡行はトロッコ客車が先頭に走りトロッコ嵯峨行は前述のDE10型機関車が先頭に走ります。そのためトロッコ亀岡行では先頭のトロッコ客車に運転台がついていて、どちらの方向でも動くことができます。しかし客車には動力源がついていないので、DE10型を動力源に推進運転（先頭以外の車両から運転すること）という形で動いています。

この列車の良いところは、トロッコ列車の強みを生かせる四季折々の美しい自然と路線と並行する保津川の迫力です。春には桜や新緑、秋は辺り一面を覆う美しい紅葉、たった20分しかない短い列車ですがとても満足できる列車だと思います。またこの列車は観光地の京都からアクセスが良好で京都駅から快速電車で、10分で行くことができます。ぜひ京都に訪れた際は乗ってみてはいかがでしょうか。ちなみに繁忙期は人気の列車ですので乗る際は事前予約がおすすめです。

それでは客車の紹介です。このトロッコ客車は国鉄時代のトキ25000型貨車を改造して作っています。1号車～4号車は通常客車、椅子や床は木を使用していて発車前からレトロを感じさせてくれます。1号車は前述した運転台がついています。3号車にはバリアフリー設備があります。5号車は通常の客車とは違う、リッチ号と呼ばれる車両となっていて、窓がない最低限の柵がついた、まさにトロッコ、そう呼ぶにふさわしい作りになっています。窓がないので、外からの雨や虫などが入ってくる欠点はありますが一番きれいに景色を見られる車両です。リッチ号に乗る際は通常料金と同じ値段で乗ることができます。ぜひ乗車する際はリッチ号に乗ってみてはいかがでしょうか？

4) 黒部峡谷鉄道 1000形、2500形、ハ形など

『黒部峡谷トロッコ電車』

黒部峡谷鉄道はすべての列車が普通トロッコ列車となっていて、宇奈月駅～櫻平（けやきだいら）駅の20.1kmの短い距離を走る鉄道です（現在は途中の猫又駅まで運行）。黒部川のそばを走るこの鉄道はダムの建設資材を運ぶために難工事の末レールが開通しました。現在も貨物車があり貨物運行もされているそうです、そしてそのほかにも旅客としてトロッコ列車が運転されています。牽引機関車は5種類もの種類があり、EDR型やEDV型などの電気機関車が活躍しています。それらの機関車でトロッコを牽引しています。それではこの列車のいいポイントを紹介します。この鉄道は黒部峡谷という名の通り渓谷の間を走る鉄道です。そのためたくさんの見所があります。例えば山の間から抜け出した赤い鉄橋山彦橋や鉄橋から見える仏石、エメラルドグリーンに輝くうなづき湖などがあります。黒部宇奈月温泉駅から電車で35分とそこまでアクセスは良好ではないですが、日本三大渓谷の黒部渓谷を走るトロッコ列車は訪れる価値のある鉄道でしょう。

続いて客車の紹介です。この列車は客車の編成を固定して走っているのではなく自由な編成を組むことができます。



（機関車の次の車両がリッチ号、友人より引用）↑

まずは普通客車の 1000 形客車を紹介します。この客車は黒部峡谷鉄道の一般的な客車であり、簡素なつくりをしています。窓がなく開放感のある客車です。次は 2500 形客車です。この 2500 形客車はリラックス客車と呼ばれていて先ほどの 1000 形とは違い密閉形客車で窓が開きません。しかし座席は 1000 形と違い座席が改良されています。つづいて 3100 形客車です。この 3100 形客車は先ほどの 2500 形客車と同じくリラックス客車なのですが、バリアフリー機能がついています。また車体も緑と赤でデザインしていて、新緑と紅葉を表しています。つづいて同じく 3100 形客車なのですが、これは令和元年に新規導入をした客車となっていて、さきほどの 3100 形客車よりもバリアフリー化が進んでいたり、内外装のデザインをレトロ風にしていたりなど同じ形式でも見た目は違うように見える客車になっています。最後にハ形を紹介して次の紹介へ移ります。このハ形という客車はかなり面白く、私鉄の中で保有する旅客車中「現役長寿」「全長最少」「最軽量」「最少定員」の 4 部門で日本一の車両となっている貴重な車両です。またこの列車の見た目は 1000 形に似ているのですが、1000 形の定員が 27 人なのに對しこのハ形は 18 人しか乗れないというかなり小さい車両です。2023 年の情報ですが 21 両が残っているとのことなので訪れた際はぜひハ形を探してみてはいかがでしょうか。

5a) 大井川鐵道大井川本線、旧型客車（35系、43系、44系客車）、12系 『SL/EL かわね路・南アルプス号』、『きかんしゃトーマス号』

続いて大井川鐵道です。大井川鐵道には本線のほかに井川線というアプト式を使用する路線もあるので分けて解説します。さてそんな大井川鐵道ですが鉄道好きならこの鉄道は、一度は耳にしているのではないかでしょうか。この鉄道は全国的に知名度が高く、それはおそらくトーマス号が走っているからではないでしょうか。トーマス号のほかにも大井川鐵道は全国で初めて SL の動態保存を始めた鉄道でもあります。大井川鐵道にはたくさんの客車と機関車があって、客車は旧型客車と今年の 7 月に JR 西日本から譲渡された 12 系があります。SL は現在 C11 190 号機が主に走っていて、ほかにはトーマス、バーシーなど『きかんしゃトーマス』のアニメに出てくるキャラクターが大井川鐵道の路線内で見ることができます。EL（電気機関車）は E10 型や西武鉄道からやってきた ED31 型など EL も多くの機関車がいます。

それではこの列車の見どころをお伝えします。

大井川本線は静岡県のローカル鉄道で 2022 年の台風の影響で川根温泉笹間渡～千頭間で運休の状態が続いている。そのため全列車が金谷～川根温泉笹間渡で運転をします。この路線は大井川と並行して走り、大井川の鉄橋を渡る姿は圧巻です。ほかにも合格駅や門出駅など縁起のいい名前の駅があるので受験生なども訪れることがあります。



↑きかんしゃトーマス号（部員撮影）

つづいて客車の紹介です。まず大井川鐵道で主に活躍しているのは旧型客車と呼ばれる一部は戦前から活躍している客車です。塗装は茶色、黄色、青色などバリエーションが豊富です。かわね路号やトーマス号などすべての客車列車に使われていて、1両単位で編成の量数を変えることができ、とても汎用性が高いです。そしてなんといっても旧型客車の良さはとてもレトロだということです。車内は冷房がなく、昔ながらの扇風機のみついていたり、座席は昔の

座席の雰囲気そのままを保っていました。冷房がないので夏は暑いですが、乗車する人には保冷剤が配られたり、アイスを販売していました。もちろん窓も開けることができる窓からの風と SL の煙を感じられます。次に、まだ営業運転はしていませんが今年の 10 月に導入予定の 12 系を紹介します。12 系は 1970 年に高度経済成長期のひっぱくする列車需要に対応した、全席冷房化や自動ドア化した急行型客車です。今回大井川鐵道に冷房車両を導入するため、今年の 7 月に SL 北びわこ号や JR 西日本の乗務員訓練などで使用されていた 12 系 5 両が大井川鐵道に譲渡されました。今後の活躍が気になる車両です。

5b) 大井川鐵道井川線クハ 600 形、スロフ 300 形 『アプト式列車』

つづいても大井川鐵道ですが今度は支線である井川線です。この路線は千頭駅～井川駅までの路線で路線内にある 90% (パーミル=勾配の尺度を表す) を上るために全国的にもめずらしいアプト式と呼ばれる運転方式で走っています。海外ではスイスなどの国で使われています。かつては日本でも碓氷峠の横川～軽井沢で使われていました。そんなアプト式はラック式鉄道 (2 本のレールの中央に歯型のレールを設置し、車両の床下に設置された歯車とかみ合わせることで急勾配を登り下りするための補助とする鉄道) の 1 つでラックレールを、歯型をずらして設置した方式のことです。そしてそのアプト式に対応した機関車のことをアプト式機関車といいます。大井川鐵道では ED90 形というアプト式機関車が活躍しています。ちなみに日本に残るアプト式もアプト式機関車も大井川鐵道のみとなっています。アプト機関車が使用されるのは最も急勾配のアプトいちしろ～長島ダム間となっていて両駅では機関車取り付け作業や、切り離し作業を見ることができます。

それではこの路線の見どころを紹介します。先ほどの大井川本線も景色は素晴らしいのですが井川線はさらに山奥を走っているということでそれはもう素晴らしい絶景を臨むことができます。特に有名なのは奥大井湖上駅や奥大井レインボーブリッジでしょう。ここは井川線の中でもっとも素晴らしい景色といつても過言ではありません。この奥大井湖上駅は奥大井レインボーブリッジの途中にあり、改札のない秘境駅と知られています。またこの駅の別名を奥大井恋錠駅 (湖上とかけてる) といい、ホーム上に幸せを呼ぶ鐘「Happy Happy Bell 風の忘れもの」がありました、「愛の鍵箱」と呼ばれるオブジェがあつたりします。ここを訪れた際はぜひこの区間の絶景を感じてほしいです。

つぎにこの列車の客車を紹介していきます。まずはクハ 600 形を紹介します。この客車は 1990 年に井川線に投入された客車で前述の嵯峨野トロッコ列車のトロッコ客車のように運転台がついています。そして運転台があるためクハとなっていて井川線では初のクハがついた車両となっています。つぎにスロフ 300 形を紹介します。スロフ 300 形は 1962 年に製造された 60 年物の客車で、密閉式客車となっています。この客車は二人掛けの客車で、山間のカーブに対応するため小型な客車となっています。

ちなみに井川線は、漫画「ゆるキャン△」でも取り上げられているので興味のある方は見てみてください。(ちなみに「ゆるキャン△」は他にも碓氷峠鉄道文化村や勝沼ぶどう郷駅の EF64 の静態保存車などを紹介していますよ)

6) 小湊鉄道ハフ 100 形、ハテ 100 形、クハ 100 形 『房総里山トロッコ』

つづいて関東に入り小湊鉄道のトロッコ列車について紹介します。皆さんの中には小湊鉄道や小湊鉄道のトロッコを知らないというかたもいるのではないでしょうか。小湊鉄道は千葉県の五井駅～上総中野駅間を走るローカル鉄道で、養老渓谷という観光地なども通る非電化路線です。現在は主に製造から 60 年ほど経過しているキハ 200 や、秋田や郡山から譲渡された元 JR 東日本のキハ 40 などを用いて運転しています。小湊鉄道のいいところ

は田舎のローカル鉄道ということを強く感じら

れることです。高速運転をする鉄道ではないのですが、車両が奏でる重厚感あるジョイント音は、列車は遅くとも時間の流れを早く感じさせてくれます。春には沿線各地に咲く桜と菜の花がとてもきれいです。

今回紹介する房総里山トロッコは週末や日々平日にも運転される観光列車で 2015 年から運行されています。その里山トロッコはトロッコとつくようにトロッコ客車を使っています。ハフ 100 形、ハテ 100 形、クハ 100 形客車がありそれらを DB4 型というディーゼル機関車が牽いています。この DB4 型はディーゼル機関車なのですが、かつてのコッペル製 4 号蒸気機関車をイメージとして SL のような見た目に改造していく、蒸気が出るため何も知らないと SL だと思ってしまう見た目をしています。

このトロッコ列車のよいところは五井駅と養老渓谷駅を約 2 時間で結ぶのでゆっくりとトロッコ列車を楽しむことができます。春には飯給駅や上総川間駅周辺で桜や菜の花を楽しむことができます。夏では月崎駅や養老渓谷駅付近では森の間を通るため、緑のトンネルを楽しむことができます。

それでは客車の紹介です。まずはクハ 100 形です。これはクハなので運転台がついています。この車両は養老渓谷行では最後尾に、五井駅方面の上りの時は先頭車両となります。里山トロッコも嵯峨野トロッコ同様、DB4 型のエネルギーを借りて運転します。次にハテ 100 形です。このハテ 100 形は 4 両あるトロッコ客車のなかで、中間車で運転していく、クハ 100 形やこの後紹介するハフ 100 形とは違い窓がありません。純粹にトロッコを楽しむなら 2 両目か 3 両目に乗ることをお勧めします。最後にハフ 100 形の紹介です。このハフ 100 形はクハ 100 形と同様窓がある車両となっていて列車内に車掌さんを乗せるためハフ 100 形には車掌設備が備えられています。



↑ 観光急行として走るキハ 40

7) 秩父鉄道 12 系 『SL パレオエクスプレス』

続いて都心から最も近い SL といわれる秩父鉄道の SL 列車のパレオエクスプレスです。この列車は熊谷駅から秩父を通り埼玉県の三峰口駅までの 56.8km を走ります。この列車は SL 列車の中では遅い部類で熊谷～三峰口を 2 時間半で結びます。客車は 12 系でパレオエクスプレス仕様のデザインになっており、車内も座席のクッション部分はワインレッド色に変更されています。この 12 系を引くのは C58 363 という SL で、1973 年ごろまで東北で活躍、その後 1987 年ごろまで埼玉県の小学校で保存されたのち、一度は高崎運転所に移転しましたが動態保存を行う秩父鉄道が購入し 1988 年 12 月に運転を始めた少し歴史のある列車です。しかし秩父鉄道はこの 363 号機のみ SL を保有しているため、車両基地からの送り込みや SL 故障時などには石灰貨物運用に従事している「デキ」と呼ばれる電気機関車が活躍します。ご存じの方もいるように 2024 年度の冬旅行は秩父鉄道を貸し切り、デキを前に 2 両、後ろに 1 両つなげた重連プッシュブルで運転させていただきました。そのように SL

以外で運転されることもあります。



↑下り三峰口行のパレオエクスプレス

この列車は秩父の観光活性化のためにも導入されているため、かなり力を入れています。車内のアナウンスは秩父生まれの林家たい平さんが放送の声を担当していたり、4 号車の特設カウンターでは秩父の地酒を飲んで楽しめたりします。車内では無料の四季折々の景色に溶け込むパレオエクスプレスの写真カードがもらえたり、車内販売ではパレオエクスプレスのチョロ Q やクリアファイルなどを買ったりすることができます。ほかにも景色の移り変わりも面白く、熊谷～寄居の間では平地や住宅地を走り寄居～長瀬の間では荒川沿いと山の間を走る迫力満点の景色、など区間によって見える景色が変わります。

続いて客車の紹介です。この 12 系は JR 東日本から購入したものをパレオエクスプレス仕様に変更していく全ての車両が普通車指定席となっています。数年前までは自由席がありましたが新型コロナウイルスの影響ですべて指定席となりました。1 号車は熊谷方に車内スタンプ、2 号車、3 号車はお手洗い、4 号車には前述のバーやカードケースなどの設置があります。またパレオエクスプレスは全車両に Wi-Fi の設置があります。またこどもの日などの特別な日には車内に特別装飾が施されるなどかなり手が込んでいる列車だと思っています。(こどもの日だとたくさんの鲤のぼりの装飾)

8) JR 東日本高崎支社 12 系、旧型客車 『SL ぐんまみなかみ』、『SL/GV ぐんまよこかわ』

続いて EL・DL ぐんまの引退や新型事業用車両 GV - E197 の投入、D51 498 の故障などで何かと話題になっている JR 東日本の SL ぐんまについて紹介します。この列車は群馬県の横川や水上、桐生などの町の活性化を狙い、主に週末に運転される客車列車です。主に活躍するのは SL の代名詞である D51 の 498 号機と、主に青森などで活躍していた C61 20 号機の、2 つの SL です。しかしこの SL 単体だけで行くことができる的是水上のみです。なぜなら SL 運行には終着駅についたら SL の向きを変えなければなりません。そのため転車台と呼ばれる車両の向きを転換できる設備を用いる必要があります。水上駅には転車台があるものの横川駅や桐生駅には転車台がありません。しかしここで考案されたのがプッシュブルとよばれる運転方式です。編成の両端に機関車をつけることにより、どちらの向きからも列車を動かすことができます。これにより SL を転車台で回す作業や機回しなどの作業が省かれて横川や桐生まで運転することができるのです。現在、横川行では基本的に最後尾が SL、先頭が GV となっています。昨年秋までは先頭が EL や DL、最後尾が SL いう運転方式だったので、GV が EL や DL を置き換えた形になっています。ちなみに今年の 7 月に D51 498 が故障した際は、新潟県長岡の EL を借りて運行しました。

それではこの列車の見どころ（横川行と水上行）したときの見どころは急な上り勾配を上る姿です。碓氷峠のふもとの横川駅は標高が高めなので、約 25 % の勾配を一生懸命上ります。また横川に到着すると、地元の学生さんらが和太鼓でおもてなし演奏を披露します。ほかにも駅構内で JR 東日本の職員さんの実施するイベントなどがあります。そして横川には碓氷峠鉄道文化村があり、碓氷峠の歴史や保存車両を見ることができる非常に楽しい施設があります。

つぎに水上行のぐんまみなかみをご紹介します。

ぐんまみなかみ号は SL ぐんまのなかで最も乗車時間が長く下りの水上行は 2 時間 10 分ほどで高崎～水上を走ります。この列車の見どころは景色です。渋川～水上は美しい景色が広がります。特に紅葉の時期は水上の諏訪狭がきれいです。水上に到着したのち SL は転車台に向かいます、その様子を見に行くのもおすすめです。転車台広場には D51 745 号機も展示されています。特にこだわりがなければ私は水上行に乗車するをお勧めします。

続いて客車の紹介です。まず 12 系を紹介します。ぐんまの 12 系はパレオエクスプレスなどと違い、ほぼ原形をたもっている青色の客車です。大井川鐵道の際も紹介した通り、全車冷房がついているので夏は 12 系が活躍します。



↑EL レトロぐんまよこかわ、見づらいが最後尾に SL が連結している↑

それではこの列車の見どころ（横川行のぐんまよこかわ）を紹介します。まずは横川行のぐんまよこかわです。横川行の乗車



↑新型事業用車 GV-E197 系の GV ぐんまよこかわ

現在ぐんま車両センターには6両の12系が残っています。そのうち客扱いをするのは5両で、1両はSL伴走車と呼ばれるSLを回送するときなどに車掌車として使われていてお客様を乗せていません。

つづいてぐんま車両センターの旧型客車を紹介します。ぐんまの旧型客車は7両現在も残っていますがその1両1両に個性があつて面白いです。いくつか例を挙げるとオハニ36 11という客車がいて車両の半分は客室、もう半分は荷物室となっています。かつて列車で新聞や配達物を運んでいた時代があり、その当時の名残が今もなお残っています。次にスハフ32 2357という車両、この車両は現在のJR東日本が保有している中で最古の車両です。その車齢はなんと87歳！この車両は床面のすべてが木製、窓の配置も1ボックス席に2窓とほかの旧型客車とはかなり違うつくりになっています。前述のとおり旧型客車には冷房がついていないので、旧型客車に乗れるのは春や秋が多いです。ぜひ狙って乗ってみてはいかがでしょうか。

余談ですが、ぐんまの客車はJR東日本管内の様々な場所でイベント列車として使われることがあります。最近だと旧型客車が中央線や大糸線、水郡線でも走り、去年の4月には秩父鉄道でも走行していました。12系は同じく水郡線や、秋田でも走りました。近年はそのような貸出が減少傾向にあります。

9) わたらせ渓谷鉄道、わ99形客車 『トロッコわたらせ渓谷号』

次に群馬の、わたらせ渓谷鉄道のトロッコわたらせ渓谷号をご紹介します。わたらせ渓谷鉄道は群馬県の桐生駅から栃木県間藤駅までの44.1kmの非電化ローカル鉄道となっていて、足尾銅山鉱毒事件で出てくる渡良瀬川に並行して走る路線です。またこの路線、一部区間ではJR線の線路を通過することもある非常に面白い路線です。そんなわたらせ渓谷鉄道には2種類のトロッコ列車が走っています。1つ目は先ほど申し上げたトロッコわたらせ渓谷号。この列車は客車列車となっていて、2種類のDE10型機関車、渓谷号用の塗装をした1537号機と、原色である赤色をまとった1678号機が、わ99形客車を牽引しています。この列車は起点の桐生駅ではなく大間々駅始発で、終点も機回しができないという理由で足尾駅が終点となっています（何年か前までは桐生駅発も設定されていたそうです）。そしてもう一つのトロッコ列車は客車列車ではないのですが、トロッコわっしーの愛称で親しまれているWKT-550形という車両があります。この列車もトロッコわたらせ渓谷号同様、観光列車になっていて客席はオールクロスシート、木製の座席に大型のテーブルを備え、車いすスペースのほか、車いす対応の洋式トイレと車内販売用の売店スペースも設けている手の込んだ車両です。

それではトロッコわたらせ渓谷号の見どころを紹介します。この路線は関東有数の景色の良さで、春には桜などの鮮やかな花、夏はたくさんの緑が列車を包み込み、秋は渡良瀬渓谷一面が真っ赤に染まる紅葉が楽しめます。この四季折々の景色をトロッコ列車で走るとその自然をもう一倍強く感じることができます。

それでは客車の紹介です。この客車、かなり面白いルートがあります。トロッコわたらせ渓谷号は1992年からJR東日本のトロッコ車を借りて運行していましたが1995年にJR東日本から借りることができなくなってしまいました。その後トロッコ列車を復活させるため無蓋貨車を改造することを検討しましたが、保安上の問題で不可能になりました。そこで1号車と4号車はJR東日本で廃車となった12系を再活用、そして中間車の2号車と3号車はなんと京王電鉄の初代5000系電車の車体を改造することでトロッコ客車を作りました。しかしそのおかげでトロッコわたらせ渓谷号は復活し、今もなお走り続けています。

11) 東武鉄道 14 系/12 系 『SL・DL 大樹 (ふたら大樹)』

栃木県に入ります。次に紹介するのは今現在日本の鉄道で最も新しい客車列車の SL 大樹を紹介します。SL 大樹は 2017 年から運転を始めた客車列車です。SL 大樹の一つのすごいところは平日休日関係なくほぼ毎日運転をしているということです。SL は C11 型機関車が 3 機あり、2 つのヘッドライトが特徴の通称カニ目とよばれる C11 207 号機、真岡鉄道でも走っていた C11 325 号機、滋賀県の江若鉄道で使われていた C11 123 号機、DE10 型機関車が 2 機もいます。基本的には鬼怒川線の下今市駅～鬼怒川温泉駅、そして下今市駅～東武日光駅のあいだで走ります。しかしイベント時や臨時回送時に、新栃木駅や野岩鉄道、会津若松駅まで乗り入れることもあります。



↑C11 207 号機 祝日には日章旗が掲出される

続いてこの列車の見どころを紹介します。この列車は走行距離が 7.7km (下今市～鬼怒川温泉) で非常に短い SL 列車となっています。乗車時間も 40 分ほどとなっています。そんな短い列車ですがこの列車の見どころはアテンダントさんの手厚いおもてなしや、沿線からの歓迎です。車内のおもてなしでは座席にはアテンダントさんが書いた SL アテンダント通信というものがあり、日光のおすすめ観光名所の紹介や SL 大樹や鬼怒川線などに関する豆知識が書いてあります。その他、切符確認の際に記念の SL 大樹乗車証が渡されたり記念写真サービスなどもやっていました。鬼怒川温泉では SL の方向転換するために転車台に入ります。その際に職員さんが SL 大樹の歴史や今日の機関車などについてのアナウンスも実施しています。始発駅では清掃員の人や、機関区の作業員の人たちに手を振られて送り迎えもあります。沿線では SL のために整備された SL 花畠で、車内からひわわりや菜の花を見ることができたり、沿線の住民が SL に手を振ってくれたりなど、東武鉄道はかなり SL 大樹に力を入れています。

それでは客車の紹介です。まず SL 大樹で主力の 14 系です。14 系は 5 両を東武鉄道が保有していてそのうち 4 両は JR 四国から、もう 1 両のオハ 14 505 は急行はまなすで活躍していた、ドリームカーという車両を JR 北海道から購入しました。ちなみに、このドリームカーのオハ 14 505 は営業運転には入りませんが客車故障時などに登板します。そのうち先頭車 2 両を、旧型客車をイメージしたぶどう色 2 号に塗装しました。初期のころは 14 系のみで運転していましたが、2021 年に JR 四国から譲渡された 12 系中間車 2 両も導入されました。また片方のオハテ 12 2 は原色の青色を、オハテ 12 1 はぶどう色 2 号の塗装になっています。この 12 系は展望車として改造されていて車両の床下にはスピーカーがついています。これは沿線のお客様に感謝するメロディーが流れる仕組みとなっています。この 12 系には 3 両編成の中間車となり、14 系が 12 系を挟むという編成になっています。

11) 真岡鐵道 50 系客車 『SL もおか』

次に SL もおかを紹介します。まずこの客車列車を運行している真岡鐵道とは水戸線の下館駅から栃木県の茂木駅まで結ぶ非電化のローカル鉄道です。そんな鉄道に走る SL もおかは C12 66 号機という蒸気機関車と 50 系客車を連結して走っています。またそのほかにも DE10 1535 号機が、始発駅への送り込み回送や SL の調子が悪い時に補機として SL 運行を助けています。また先ほどの SL 大樹でも前述したとおり、C12 66 号機のほかに C11 325 号機が 2019 年まで SL もおかで活躍していましたが資金面の問題で現在では SL は 1 機の状態となっています。

それではこの列車の見どころを紹介します。こ



の列車は乗りやすい列車になっていて、全席自由席で運転されています。全席自由席なので当日に

↑真

岡駅から下館駅へ列車の回送を担当する DE10 1535

整理券を購入しても空席があれば乗車ができます。車内の内装もほとんど原型をとどめていて革や扇風機を装備、そのほか座席配置も東海道線の E233 系や E231 系のようなセミクロスシート配置になっています。またこの SL もおか、普通客車列車としても走ることをご存じでしょうか? 下館行の上り SL もおかが下館に到着したのち、車両基地に SL と客車を戻すため、DE10 が牽いて真岡駅まで回送を担当します。この際に回送もかねて最後尾の 3 号車のみ普通列車としてお客様を乗せて運転します。昔は当たり前だった普通客車列車は現在、とても貴重な存在になっていて関東では真岡鐵道のみが普通客車列車を運転しています。昔の客車列車を体験するなら、ずばり SL もおかだと思います。そしてこの列車、スピードも相当速く、7km/h ほど速度を出すときもあります。沿線の景色も春には桜や菜の花が広がり、夏は田園風景が広がるのどかな景色が感じられます。

次に客車の紹介をします。この 50 客車は SL もおか運転に合わせて 1993 年に JR 東日本から譲渡された車両であり、前述のとおり原型を保っている貴重な客車です。車体は旧型客車同様に、ぶどう色 2 号に赤帯を入れた客車となっています。

12) JR 東日本新潟支社 12 系 『SL ばんえつ物語』、『SL/EL 村上ひな街道』

次に新潟県の SL ばんえつ物語で使用されている 12 系客車、通称ばんもの客車と呼ばれています。この列車を牽く SL は C57 180 という蒸気機関車で現役時代は羽越本線や磐越西線で活躍したのち新津駅付近小学校で静態保存がされていましたが、1999 年にばんえつ物語号として運転を開始しました。そんな C57 180 号機は優美な外観から「貴婦人」として親しまれています。今もなお走り続けています。また 3 月下旬に新潟県の村上での「城下町村上 町家の人形さま巡り」というイベントにあわせた列車、SL/EL 村上



ひな街道という列車も設定されています。

つづいてこの列車（ばんえつ物語）の見どころを紹介します。この列車は私の中では今まで乗った列車のなかで一番満足している列車です。まずその満足できる一つとして乗車時間が長いということです。会津若松行はなんと 3 時間半の乗車時間があり客車列車の中で日本一を誇ります。そしてその乗車時間の間には様々な景色を見せてくれます。時にはあたり一面に広がる田園風景や、また一時には厳しい峠越えなど乗車時間は長くても多種多様な景色を臨むことができます。途中の停車駅では、お客様の前での石炭や水の燃料補給、そしてマスコットキャラクターのオコジョウのオブジェが設置されています。

次に客車の紹介です。まずはオハ 12 1701 についてご紹介します。ばんえつ物語号の客車は、デビュー時は座席車のみの 6 両編成でしたが、その一年後に展望車を導入するべくオハ 12 1701 というハイデッカー構造の展望車を作りました。この車両は現在 4 号車になっていて、展望車からのパノラマを眺めることができたり、乗車記念スタンプや車内からハガキを出すことができる郵便ポストなどで楽しむことができたりします。つづいてスロフ 12 102 について紹介します。この車両は現在 7 号車のグリーン車として活躍しています。ちなみにこのグリーン車は SL 列車としては初めての取り組みとなっていて、上質な空間と風景を楽しめる車両を導入するため作られました。このグリーン車は普通車とは様々な違いがあります。普通車は全席ボックス席なのに對しこのグリーン車は 1+2 の座席配置になっていたり、デッキは普通車が木目調なのに対しグリーン車は黒一色と上品なデザインに変更されていました。そしてなんといってもこのグリーン車の一番素晴らしいポイントはほとんどがガラス張りの展望車です。この展望車はかなり力を入れていて、床は石の質感を持たせていたり、ベンチには照明を入れたりなど、上品なデザインです。ドアも普通車とグリーン車では違います。普通車は折戸式なのに対し、グリーン車は引戸式になっています。そのためグリーン車だけ扉が閉まるのが遅いのも面白い部分です。そして会津若松行と新津行で展望車の楽しみ方が違うのも特徴です。会津若松行では SL から一番離れた車両になり SL のうるささが感じにくく後ろに流れていく景色を存分に楽しむことができます。一方新津行では SL の真後ろの車両となるため SL の汽笛や躍動感を一番身近で感じられる車両に様変わりします。次にスハフ 12 101 を紹介します。このスハフ 12 101 もグリーン車改造時期と同じころに改造されました。この車両はオコジョ展望車両という名前がついていて、子供の遊べるフリースペースや記念写真が撮影できる場所などが設置されていて、3



時間半という長い時間も飽きないように楽しいスペースが作られています。

↑オコジョ展

望車両

他にも 5 号車には売店が備えられていて、アイスクリームやばんえつ物語号オリジナルグッズなどさまざまの種類のお土産品などが売られています。

13) 津軽鉄道旧型客車オハフ33形、オハ46形 『ストーブ列車』など

続いて青森県の津軽鉄道の客車列車を紹介します。この鉄道は津軽五所川原駅から津軽中里駅までの 20.7km を結ぶ鉄道路線で鉄道事業のほかにも食品販売なども行っている会社です。この列車で運転されている列車で有名なのはストーブ列車で津軽鉄道の冬の風物詩として有名です。このストーブ列車はストーブで温まったり、お餅などの生ものではない食品ならストーブで焼いて食べたりすることもできます。このストーブ列車こそが今回の客車です。ちなみに、ストーブ列車以外にも客車列車は走っていて、桜のシーズンは需要が高いためストーブ列車で使われる旧型客車を用いた普通客車列車も運転されます。これも全国に残る数少ない普通客車列車です。他にも夏のシーズンでは車内いっぱいに風鈴を飾る風鈴列車や駅員さんが育てた鈴虫をかごに入れ車内に置いて鈴虫の鳴き声を聞いて楽しむ鈴虫列車などが存在します。これらの客車は DD350 形ディーゼル機関車が牽いています。

つづいて客車の紹介です。まずオハフ33 1 を紹介します。この客車は新潟で製造された客車で、国鉄で活躍したのち、津軽鉄道に譲渡されました。このオハフ33 1 はほぼ原形をとどめており、扉は手動式で車内はほぼ木で作られているため非常にレトロな雰囲気です。つづいてオハ46 2 を紹介します。1954 年に製造されたこの車両も国鉄で活躍したのち 1983 年に津軽鉄道に譲渡されています。この車両も例にもれず手動式となっていて内装もオハフ33 形とほぼ同じ内装をしています。オハフ33 と比べると座席の腰部分にゆるく角度がついていたり、肩部分が持ち手に近くなっていたりするそうです。

14) JR 北海道 510 系客車 『富良野・美瑛ノロッコ号』

いよいよラストスパートです。次に紹介するのは JR 北海道の富良野・美瑛ノロッコ号です。この列車は 510 系客車という国鉄 50 系客車を改造した車両で、JR 北海道の DE15 型ディーゼル機関車が牽引して運転しています。実はこの列車は老朽化などの理由で、2025 年度で引退することになっていたのですが、新型の観光列車「赤い星」「青い星」の導入が間に合わないと判断されたため来年度まで残ることとなっています。そんな富良野・美瑛ノロッコ号のいいところは北海道の美しい花畠や田園地帯を走ることです。特にラベンダー畠は鮮やかで走り抜ける車内の外からラベンダーの匂いが香るのではないかというほど咲いています。富良野・美瑛ノロッコ号は 6 月～9 月の間で走るのですが期間中はラベンダー畠駅という臨時駅も設定されていて、その駅の近くにあるトラディショナルラベンダー畠などの花畠ではラベンダーのほかに、カスミソウやポピーなど色とりどりの花が咲き誇ります。



↑花畠を走る富良野・美瑛ノロッコ号 (友人から引用)

それでは客車の紹介です。この客車は国鉄時代から使われていた 50 系客車をトロッコ客車仕様に改造していて、ご紹介した北海道の自然に溶け込ませるため茶色になっていて、レトロ調のある車両が特徴的です。車内は木目調のシートを基本としていて定員 6 人のボックスシートと 2 人掛けの座席があります。客車は 3 両連ねていて、指定席が 1 両、自由席は 2 両つなげています。その中でも特徴的な車両は 3 号車のオクハテ 510-2 という車両で、この車両はこの記事でいろいろ取り上げたように運転台がついている客車で富良野行ではこの車両を先頭に走ります。

15) JR 北海道 14 系客車 『SL 冬の湿原号』

この記事の最後の列車は JR 北海道の SL 冬の湿原号です。列車名の通り冬の時期しか運転されない車両で、1 月から年によっては 3 月まで運転される列車です。この列車は釧網本線の釧路駅から標茶駅まで運転されていて、北海道内で唯一 SL が走る列車となっています。牽引する機関車は SL の C11 171 号機や補機として DE15 型があり、それらの機関車が旧型客車を模した茶色に塗られた 14 系客車を牽引します。

次にこの列車の見どころを紹介します。冬の釧路湿原をはしるため沿線ではタンチョウやエゾシカなどの野生動物などを出会うことができて、その際には一度列車を停止して動物の通過を待つそうです。野生動物以外にも白色に染まる釧路湿原の大自然は本当に素晴らしい絶景です。そんな SL 冬の湿原号は観光客や鉄道ファンからも大人気で 400 人ほどの乗客が乗ることもあるそうです。

続いて客車の紹介です。前述したとおり 14 系客車を用いていて本物のレトロにこだわって作られています。まずは 1 号車と 5 号車から紹介していきます。1 号車はオハ 14 505、5 号車はスハフ 14 507、SL 大樹の 14 系客車と同じく急行はまなすで使われていました。この客車は釧路川向きをカウンター席、山側の席は高床化してパノラマを楽しめるところから、たんちゅうカーと呼ばれています。つづいて 2 号車の紹介です。2 号車にはストーブカーとカフェカーという名前がつけられています。この客車は近年リニューアルされた客車で車内には津軽鉄道のストーブ列車のようなダルマストーブが設置されていて車内でスルメを焼いて食べることができます。カフェカーでは SL 冬の湿原号プリンやお弁当などの軽食を購入することができ、それを車内で食べることもできます。次に 3, 4 号車ですが 2 号車と同じくダルマストーブのあるストーブカーとなっています。私も一度は SL 冬の湿原号に乗って旅をしてみたいものです...

3. 最後に

ここまでお読みいただきありがとうございました！！ここまでしっかりと読めた方はいるでしょうか？（まさか紹介文で 1 万 6000 字ほど書くとは思いませんでした...）

この記事を通して貴重な存在となってきたいる客車列車について知っていただき、乗っていただければ幸いです！

（停車場編集委員会の皆さん提出が遅れています）

〈参考文献〉

- Wikipedia
- 真岡鐵道 SL もおか公式ホームページ
- SL やまぐち公式ホームページ
- 津軽鉄道公式ホームページ
- 嵐電トロッコ列車公式ホームページ
- DiGJAPAN.travel
- 黒部峡谷鉄道公式ホームページ
- 大鉄車両図鑑
- 秩父鉄道公式ホームページ
- itreni.net 鉄道車両形式写真集
- JR 東日本 のってたのしい列車 ポータル
- わたらせ渓谷鐵道公式ホームページ
- 東武鉄道 SL 大樹公式ホームページ

羽田空港と鉄道、波乱の歴史

中2 牧野勇希



＜前書き＞

東京都大田区の東京国際空港(羽田空港)。多くの人が利用し、世界有数の国際空港に発展した空港である。そんな羽田空港には、京急と東京モノレールの2路線が乗り入れており、利用された方も多いと思います。今回はそんな羽田空港に乗り入れる2つの路線の歴史と今後開通する新たな路線についても解説していきます。是非、最後までご覧ください。

<京急穴守線開業>

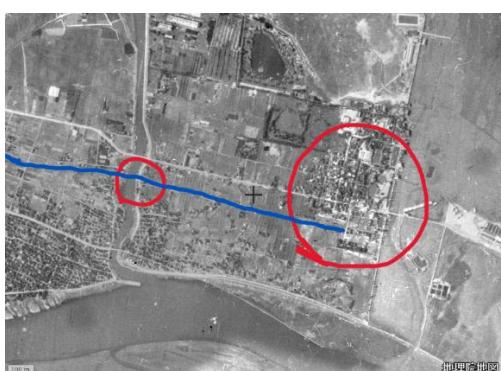
1902年6月、羽田に鉄道が開通しました。しかし、この時点では羽田空港はおろか、前身の東京飛行場すら開業していませんでした。この時点での開通の理由は穴守稻荷神社への参拝です。当時、穴守稻荷神社は現羽田空港の敷地内にあり、その周辺に門前町が栄え、賑わいを見せっていました。まずは穴守線として本線の蒲田（現京急蒲田）から分岐し現穴守稻荷駅の少し先の海老取川手前に穴守駅を設置した上で、開通しました。また1904年には標準軌から1372mmの馬車軌道へ変更されました。その後京急は、中沢臨川氏により1909年に遊園地や植物園に運動場を兼ね備えた羽田運動場を、1911年には羽田穴守海水浴場を開設。穴守一帯の観光事業も始め穴守線の利用客を増やしました。1910年には穴守線の複線化を実施。さらに、1913年には遂に海老取川を超えて穴守稻荷大社近くの新穴守駅まで延伸を果たします。その後、旧穴守駅は稻荷橋駅に改称されました。



穴守駅 1916年 @Wikipedia より



穴守稻荷大社 @Wikipedia より



@国土地理 1930年代地図より

- ・線 京急穴守線
- ・小丸 海老取川鉄橋
- ・大丸 穴守中心街&新穴守駅



羽田海水浴場 @Wikipedia より

〈開業からその後〉

順調に利用客数を増やした穴守線ですが 1917 年の高潮、1923 年の関東大震災で観光事業は甚大な被害を受けましたが、一部縮小の上再開されました。1931 年、穴守中心街の北に東京飛行場（現羽田空港）が開業したことで空港アクセス輸送も担うことになりましたが、この当時の飛行機は一般人の多くが乗れるものでなかったため、空港利用客はそれほど無く、穴守線は引き続き穴守へ住民や観光客を運び続けました。また、1933 年には 1372 mm 馬車軌道から標準軌へ改軌、この頃から本線との直通運転も行われ始めました。



東京飛行場 @Wikipedia より

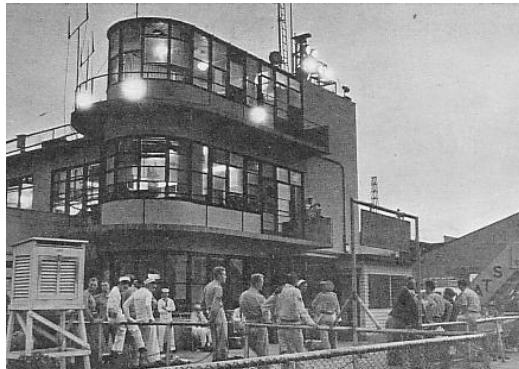
〈第 2 次世界大戦へ〉

しかし、第 2 次世界大戦へ入ると穴守線に陰りが見え始めてきました。終点穴守駅近くには、軍事用の工場が多く建造された上、東京飛行場も軍事専用へと変貌。穴守線は、住民のほかに軍人などの利用も多くなりました。また、この頃になると穴守稻荷神社への参拝客は大幅に減少、観光施設も休止へ追い込まれ、穴守線から観光客が消えてしまいました。その後、太平洋戦争が激しくなると穴守一帯は甚大な被害を受けましたが、穴守線は設備の損耗が激しい中で営業を続けました。

〈終戦・穴守一帯の強制退去〉

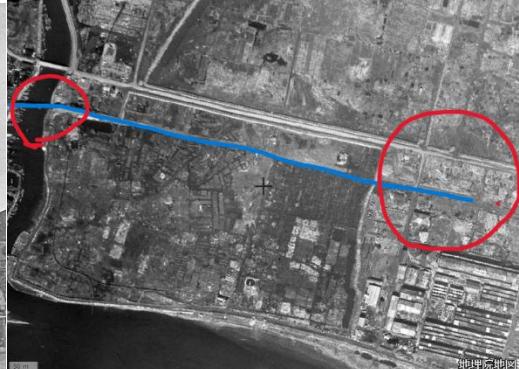
1945 年、日本はポツダム宣言を受け入れ、第 2 次世界大戦が終戦。その後、東京飛行場は米軍基地として使用されることになり、明け渡しが行われました。しかし、東京飛行場は元々、面積が狭い空港であったため米軍は東京飛行場の拡張を実施することに。その結果、海老取川以東の穴守一帯を接收し、住民は強制退去。穴守稻荷神社も現在の場所へ移転することになりました。タイムリミットは 48 時間で、その間に住民は家財道具をもって引越しを余儀なくされました。その後、穴守一帯は町が破壊され東京飛行場の拡張が行

われました。また、同時に京急穴守線も海老取川以東の区間が休止（後に廃止）され、稲荷橋駅が終点となりました。さらに、連合国軍羽田専用線として国鉄蒲田駅から東京飛行場へ繋がる専用線が開通。これにより穴守線の2本の線路のうち1本は専用線の線路となり、穴守線は単線で線内完結の運用で20分に1本のローカル線へ転落してしまいました。



米軍基地となった東京飛行場

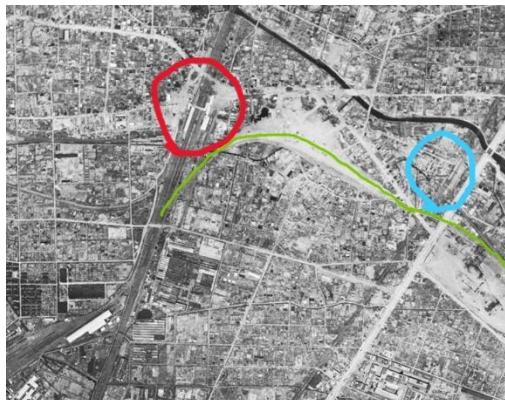
@Wikipedia より



立ち退きが行われた穴守一帯

@国土地理院 1946年より

- ・線 旧穴守線跡
- ・小丸 海老取川鉄橋
- ・大丸 穴守中心街跡



1950年代蒲田航空画像

- ・左上丸 国鉄蒲田駅
- ・線 連合国軍羽田専用線
- ・右上丸 京浜蒲田駅

蒲田駅から大きなヤードを通り京浜蒲田方面へ専用線が伸びていることがわかります。



空港島内に残った旧穴守稻荷神社の大鳥居

@Wikipedia より

@1950年代蒲田航空画像

<https://www.hotetu.net/haisen/kanto2/150104rengougunhanedasenyousen.html#> より

<米軍による占領の終了・穴守線のその後>

1950年、サンフランシスコ講和条約により独立を果たした日本。翌年には、東京飛行場が米軍より返還。これにより国鉄蒲田駅からの専用線は廃止され、京急穴守線も複線へ回帰、同時に東京飛行場は東京国際空港へとなりました。その後、稲荷橋駅まで短縮された穴守線も1956年に海老取川近くまで再延伸しました。羽田空港駅が開業し（現在の場所とはもちろん別の場所）、稲荷橋駅は穴守稲荷駅へ、1963年には穴守線から空港線へ名を変えました。再び空港アクセス路線となった空港線ですが、空港内には乗り入れておらず羽田空港駅も現在の場所からかなり離れた場所であったため、空港のアクセスを十分に発揮することは出来ませんでした。

<新たな空港アクセス路線開通>

1964年、羽田空港内に新たな路線がやって来ました。その名も東京モノレール。9月17日に浜松町から羽田駅（現天空橋駅）まで開通し、穴守線の短縮以来、約20年ぶりに空港内に鉄道路線が乗り入れました。またこの頃、京急空港線も空港内への乗り入れが検討されていましたが京急側は拒否していました。東京モノレールは当初中間駅がなく、高額運賃の影響で利用客が伸び悩んだため、値下げや大井競馬場駅と羽田整備場駅などの開業、空港見学者用割引券の発売などを行ったものの利用客は伸びませんでした。しかし、羽田空港利用客の増加や渋滞に巻き込まれず定時に走ることなどから利用客は増え始め、いつしか羽田空港への旅客輸送はモノレールが主流となっていました。



東京モノレール500型 @レイルラボより



1960年頃の東京国際空港 @Wikipediaより



1960年代ごろの羽田航空地図 @国土地理院より

<取り残された京急空港線>

一方、京急空港線は引き続き海老取川手前の羽田空港駅が終点となっていましたが、東京モノレール開業後は利用客が減り、車両は本線で使われていた車両のお下がり、本線との直通運転も行わぬまま近代化が遅れていきました。1970年代になると京急は羽田空港内への乗り入れを再打診しましたが東京都などからは門前払い。長らくこの状態が続きました。



左上 1978年に初の冷房車800型が投入 @Wikipediaより

右上 19230型（京急ミュージアム）



左上 京急空港線旧羽田空港駅 @くれない寮より

右上 1970年代羽田地図 @国土地理院より

・小丸 旧羽田空港駅 ・大丸 羽田空港ターミナル

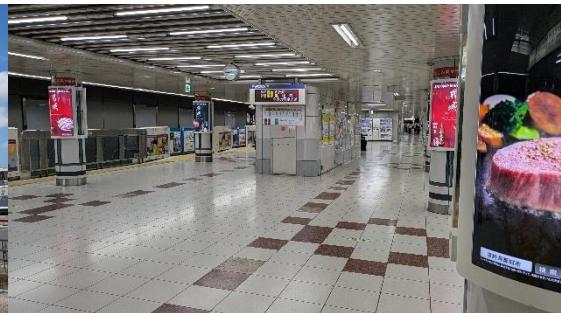
このように京急の駅からターミナルまでは1km近く離れており、またターミナル行バスも1985年になるまで発着していませんでした。

<京急・モノレール共に延伸へ>

1980年代になると羽田空港の沖合移転拡張に合わせて両路線とも延伸が計画されました。こうして京急はまず海老取川を渡り羽田駅（現天空橋駅）へ、モノレールは羽田空港駅（現羽田空港第1ターミナル駅）への延伸工事を開始。1993年の羽田空港沖合移転と同時にそれぞれ延伸開業しました。また、京急は約50年ぶりに空港内へ乗り入れました。これと同時に京急空港線の穴守稻荷～旧羽田空港間と東京モノレールの整備場駅から旧羽田駅へ繋がる区間は廃止されました。また、大鳥居駅周辺が地下化された他、本線との直通運転も再開され（同時に都営浅草線とも直通運転を開始。）京急空港線は一気に近代化を果たしました。



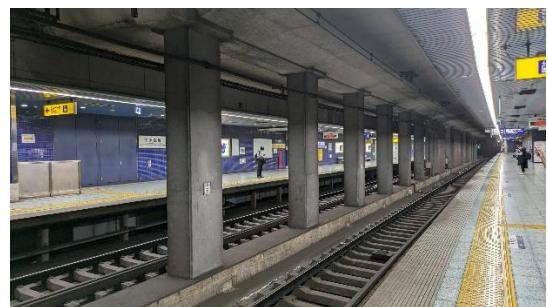
羽田空港第1ターミナル



羽田空港第1ターミナル駅（モノレール）



地下化された大鳥居駅（北総7500型）



京急線の天空橋駅（1993年時点では羽田駅）

＜京急の更なる輸送強化＞

さらに、京急空港線は羽田空港第1ターミナル直下への延伸も決定しました。1998年遂に、現在の羽田空港第1・2ターミナル駅（当時は羽田空港駅）まで開業。同時にエアポート快特の運行も開始し、京急はモノレールと対等に争えるようになりました。さらに、2001年より京急蒲田駅の連続立体交差事業が開始。約10年かけて京急蒲田駅近辺が高架化。これによりホームと線路が増えたことで、羽田空港方面の列車が増発されました。また、エアポート急行の運行が開始され羽田空港方面が大幅に便利になりました。その後、第2ターミナル供用開始時には羽田空港駅に第2ターミナル方面の改札口が設置され、駅名も羽田空港国内線ターミナル駅となりました。



左上 地上時代の京急蒲田駅（京成3700型） @日本旅行より



右上 現在の京急蒲田駅（蒲田要塞）



羽田空港第1・2ターミナル駅

エアポート快特 京成3000型

<苦境に立たされる東京モノレール>

一方、京急が便利になったことで東京モノレールと乗客争いが勃発。結果、利用客の3割が京急に移ってしまいました。そこで列車増発のために大規模な改良工事を行うことになった丁度その頃、JR東日本もまた羽田空港進出を狙っていました。そこで2001年、東京モノレールの株式70%をJR東日本が取得し、JR東日本の子会社となりました。その後、JR東日本は浜松町駅を京浜東北線の快速停車駅とし、乗換改札を設けました。また、昭和島駅に退避設備を設けて追い越しを可能にし、空港快速と区間快速の運行を開始。さらに、ワンマン運転や全駅ICカード対応にするなどの策を行い、利用客を増やしました。2004年には羽田空港第2ターミナル供用開始と同時に羽田空港第2ターミナル駅まで延伸し、羽田空港駅は羽田空港第1ターミナル駅となりました。



昭和島駅



空港快速



ホームドア



浜松町駅連絡通路



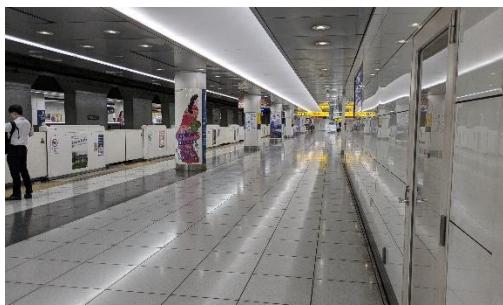
東京モノレール停車駅案内



2面1線の浜松町駅

＜羽田空港国際線ターミナル供用開始＞

2010年10月21日、国際線向けの羽田空港国際線ターミナルが供用開始。これにより京急・東京モノレール共に羽田空港国際線ターミナル駅・羽田空港国際線ビル駅が開業。京急の羽田空港国際線ターミナル駅には京急初のホームドアが設置されました。これにより2つの路線は海外への利用客を増やしました。



羽田空港国際線ターミナル駅



羽田空港国際線ビル駅

＜今日に至るまで＞

こうして現在の羽田空港への鉄道が形作られました。京急では2010年に都営浅草線を介して成田スカイアクセス線との直通運転を開始。40分間隔で運行されるエアポート快特が羽田空港と成田空港を最速で結んでいます。その後、羽田空港国内線ターミナル駅は羽田空港第1・2ターミナル駅へ、羽田空港国際線ターミナル駅は羽田空港第3ターミナル駅へ駅名が変更され、羽田空港第1・2ターミナル駅にもホームドアが設置されました。更にエアポート急行は逗子方面への誤乗防止のため、急行に改称されました。現在は日中時間帯に横浜方面の急行が毎時3本、品川方面の特急が毎時3本、快特・エアポート快特が毎時3本で運行されている他、ラッシュ時間帯は品川方面の急行も設定されています。東京モノレールも空港快速と普通がそれぞれ毎時6本の計12本で運行されている他、一部時間帯に区間快速も運転されています。また、両社とも新型車両の導入も進んでいます。



左上 早朝や深夜を中心にごくわずかに運転される空港線の普通列車

真ん中 横浜方面を中心に運行されている急行。

右上 2022年改正で日中の快特の毎時3本が特急に変更。



京急新 1000 型

直通先の京成 3400 型

直通先の北総 9800 型



北総 7500 型と京急 1000 型アルミ車

都営浅草線 5500 型 (安全な位置から撮影しています)



東京モノレール 10000 型

東京モノレール 2000 型

東京モノレール 1000 型

＜新たな羽田空港への鉄道計画＞

・羽田空港アクセス線

2013年、JR東日本は羽田空港利用客増加にむけて、休止になっていた貨物線（大汐線）区間を活用して、浜松町から羽田空港へ向かう路線建設を検討し始めました。その後、検討を重ね2021年、JR東日本は東京貨物ターミナルから羽田空港新駅までの第1種鉄道事業免許を取得し、2023年に着工されました。開業は2031年の予定。東海道線の浜松町付近から大汐線を経由し、東京貨物ターミナルからは新規にトンネルを掘って羽田空港第2

ターミナル近くの地下に1面2線の島式ホームを設置する東山手ルート。また、りんかい線の東京テレポート駅から八潮車両基地への回送線を活用して東京貨物ターミナル駅から東山手ルートからの線路と合流して羽田空港へ向かう臨海部ルートの2ルートが開通する予定です。また、西山手ルートも検討されているが、現時点では開通予定は未定となっている。このアクセス線が完成するとJR東日本の路線から羽田空港がさらに便利になる予定。ちなみに今年、4月19・20日に羽田アクセス線工事に伴い、山手線と京浜東北線の田町駅で線路切り替えが行われました。



左上 八潮車両基地付近 線路が撤去された部分に羽田空港アクセス線の線路が敷設される。また、臨海部ルートはこの付近からりんかい線の八潮車両基地回送線路を活用してりんかい線方面へ向かう。

右上 東京貨物ターミナル横に羽田空港アクセス線用新線路が敷設中。



左上 大井北部陸橋から羽田空港アクセス線となる旧大汐線区間。

右上 線路切り替え工事後の田町駅近辺。空いた敷地に羽田アクセス線用の線路が敷設される予定。



左上 羽田空港アクセス線用地下ホームの建設工事中。

右上 羽田アクセス線の概要 @レイルラボより



© 東洋経済オンラインの記事より

おまけ<2025年4月の田町駅線路切り替え工事の様子>



左上 山手線上野行き案内表示



右上 京浜東北線品川行き案内表示



左上 封鎖された東京駅 5・6番線



右上 東十条で折り返し運転するE233系



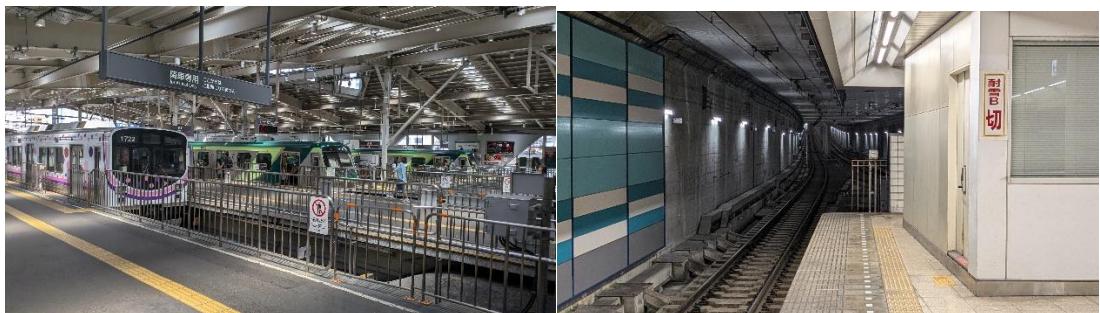
左上 品川駅の大宮方面行のホーム（4番線）から逆発車する大船行きE233系



右上 封鎖され閑散とした東京駅 5・6番線ホーム

・蒲蒲線

蒲蒲線は、京急多摩川線の矢口渡駅から京急蒲田駅までを結ぶ予定の路線です。現在、大田区と東急電鉄が中心となって計画が進められています。京急蒲田駅より羽田空港へ結ぶのかは検討段階となっています。計画では東横線から多摩川駅で多摩川線に入り、蒲田駅手前の矢口渡駅で地下に入ったのち、地下に蒲田駅を設置して京急蒲田駅に至るそうです。この際、多摩川線完結の普通列車も地下の蒲田駅から発車する計画です。但し、池上線は引き続き現在の地上ホームからの発車になる予定のため、矢口渡駅から蒲田駅まで現線路も連絡線として残される予定です。また、多摩川線の多摩川駅と下丸子駅は8両対応になる予定です。その他の駅は引き続き多摩川線の3両普通列車の運転となります。開業は2030年代後半から2040年代前半を予定しています。これにより東急沿線や副都心地区、東上線や西武線からの羽田空港へが大幅に改善されます。

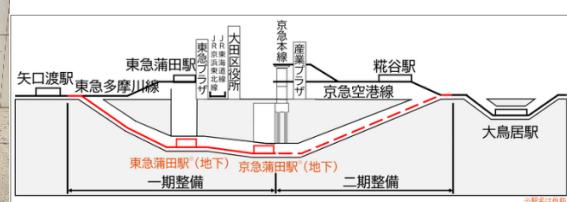


左上 現在の東急蒲田駅

右上 多摩川線多摩川駅ホーム。この線路がこの先で東横線へ繋がっています。



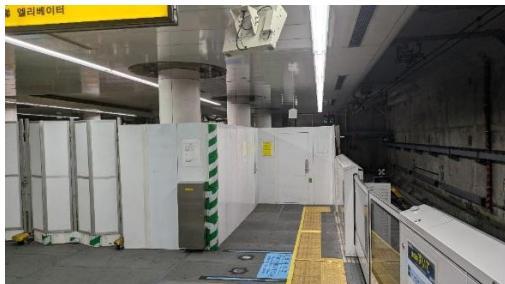
左上 多摩川線の3両の1000系



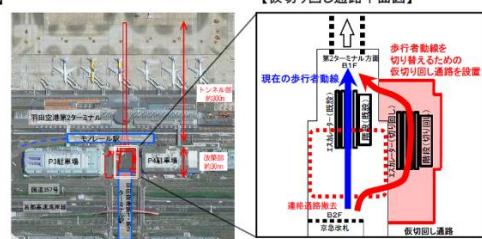
右上 蒲蒲線概要 @大田区HPより

・京急空港線羽田空港第1・2ターミナル駅

実は京急空港線も羽田空港第1・2ターミナル駅の先に引き上げ線を設置する工事が行われています。これにより空港線の列車増発が期待されています。まず、第2ターミナルへ続く通路を変更してから、200mトンネルの開削を行います。2030年前後の供用開始を目指しています。



【平面図】



左上 羽田空港第1・2ターミナル駅の先端で工事が行われています。

右上 京急IPによる工事の概要 @京急IPより

<終わりに>

羽田空港へ乗り入れる鉄道について調べてみると、波乱の歴史を歩んでいたことがお分かりいただけただろうと思います。特に京急は羽田空港直下に乗り入れてきたのは以外と最近であること、羽田空港の敷地内に戦前は穴守の中心街があり活気づいていたことなどを知ることができました。今後も羽田空港への鉄道はさらに便利になっていくことでしょう。是非、皆さん羽田空港へ利用される際に鉄道と羽田空港の激動の歴史に注目してみてはいかがでしょうか。

<参考資料・動画、引用写真>

・大田区HP

<https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/koutsu/kamakamasen/shinkukosen-main.html>

・国土交通省 関東地方整備局

https://www.pa.ktr.mlit.go.jp/haneda/haneda/01-gaiyou/run/gijutsu_houkoku/houkoku_004/pdf/ronbun_03.pdf

・東急IP

https://www.tokyu.co.jp/company/news/pdf/20250117_newairportline_d.pdf

・JR 東日本IP

https://www.jreast.co.jp/press/2023/20230404_ho03.pdf

・京急IP

https://www.keikyu.co.jp/company/news/2022/20220808HP_20065TS.html

・日本旅行 <https://www.nta.co.jp/jr/train/kishatabi/column/20121221.htm>

・レイルラボ <https://raillab.jp>

- ・国土地理院 <https://maps.gsi.go.jp>
- ・東洋経済オンライン <https://toyokeizai.net>
- ・東京モノレールHP <https://www.tokyo-monorail.co.jp>
- ・くれない寮 https://www.ss478.jp/locations/haneda_air_stn_02.php
- ・<https://www.hotetu.net/haisen/kanto2/150104rengougunhanedasenyousen.html#>
- ・羽田空港HP https://tokyo-haneda.com/enjoy/history_of_haneda_airport/index.html
- ・ウェキペディア <https://ja.wikipedia.org/wiki>
- ・腐っても豆腐の鉄道チャンネル　迷列車で行こう京急空港線前編・後編　より
<https://youtu.be/G21vW2wFD14?si=nk8jc0wWFTndXhiE> 前編
<https://youtu.be/6DPREF9BjbY?si=bw1klpV0xf6x8HSt> 後編
- ・ぼうそうぶ ch1-首都圏交通総合　廃線探索 大昔、国鉄の線路が羽田空港へ伸びていた
事実 そこには鉄路があった #24 (連合国軍羽田専用線・京急穴守線)　より
<https://youtu.be/5t1jayq-Khu?si=GMhJtPooB0PD7QtX>

※元リンクを記述していない写真は全て筆者撮影

近鉄

電算記号

について

高2 田中駿

AG32

L81

VW27

FL22

VX09

0. はじめに

読者の皆様こんにちは、筆者の田中です。今年も停車場を書こうと思ったのですが何せ旅行に行ってないので旅行記が書けない、そんな事態に陥ったわけです。

しかし、私は去年の停車場のあとがきにこのような事を書きました。「『見抜け！近鉄一般車形式別解説』なんてものを書こうかなあ」と。「もう今年の停車場のネタはこれしかないよねえ。」となり、今この記事を書いているわけでございます。ただ、近鉄一般車の区別は私が書くのも大変ですし、読者の皆様が読むのも大変ですので近鉄の「電算記号」というものを今年は解説していこうと思います。

※資料を参考に書いていますが、筆者の間違い等がある可能性があります。その際はご了承ください。なお、紹介した形式は 2025 年 8 月時点で現存している車両に限ります。

1. 電算記号とは？

まず、「電算記号」というものを知っておかなければ事は始まりません。簡単に言うと「電算記号は特定の形式を指すアルファベット」です。これと 2 桁の数字を組み合わせることで編成を特定することができます。近鉄では編成に対して 1421F のような呼び方はあまりしません。代わりに VW21 のようなアルファベット 1 文字 or 2 文字 + 2 桁の数字で編成を特定しています。また、電算記号は近鉄に直通してくる阪神電鉄、京都市営地下鉄烏丸線の車両と、元近鉄の路線であった養老鉄道、三岐鉄道北勢線、四日市あすなろう鉄道、伊賀鉄道において採用されています。

余談ですが他の鉄道会社でも○○F と言わない会社があるようで… (例:相模鉄道)

2. 電算記号の割り当て

ここからは各形式に割り当てられている電算記号を紹介していきます。アルファベットの由来がわかるものは解説をつけておきます。

では全形式の割り当てを見ていきましょう！~~（ここから書くのがダルくなってきた）~~

～特急車・団体車編～

まずは特急車・団体車から。特急車・団体車の電算記号は単純です。形式区分が複雑になっていないことと、特急車両固有の特徴から電算記号が割り振られるからです。

標準軌系統の電算記号

形式	電算記号	由来
80000 系 (ひのとり)	HV ¹	H は「Hinotori」の頭文字 V は「Vista Car」の頭文字
50000 系 (しまかぜ)	SV	S は「Shimakaze」の頭文字 V は「Vista Car」の頭文字

19200 系 (あをによし)	SA	S は「Sightseeing」の頭文字 A は「Aoniyoshi」の頭文字
21000 系 (アーバンライナー plus)	UL UB (付属編成)	UL は「Urban Liner」の略
21020 系 (アーバンライナー next)	UL	UL は「Urban Liner」の略
23000 系 (伊勢志摩ライナー)	iL	iL は「Iseshima Liner」の略。 ただし i は 1 と区別するため 小文字にする
30000 系 (ビスタ EX)	V	V は「Vista Car」の頭文字
22600 系 (Ace)	AT (2両編成) AF (4両編成)	A は「Ace」の頭文字 T は「Two」の頭文字 F は「Four」の頭文字
22000 系 (ACE)	AS (2両編成) AL (4両編成)	A は「ACE」の頭文字 S は「Short」の頭文字 L は「Long」の頭文字
12600 系 (サニーカー)	NN	
12410 系 (サニーカー)	NN	
12400 系 (サニーカー)	NN	

※注 1…近鉄において「ビスタカー=2階建て車両」ですが、80000 系には2階建て車両は無く、なぜ V が割り当てられているのか不思議な点です。~~（適当に付けた説）~~

狭軌系統の電算記号

形式	電算記号	由来
26000 系 (さくらライナー)	SL	S は「Sakura」の頭文字 L は「Liner」の頭文字 決して蒸気機関車ではない
16200 系 (青の交響曲)	SY	S は「Symphony」の頭文字 Y は「Yoshino」から由来
16600 系 (Ace)	YT	Y は「Yoshino」から由来 T は「Two」の頭文字
16400 系 (ACE)	YS	Y は「Yoshino」から由来 S は「Short」の頭文字
16000 系	Y	Y は「Yoshino」から由来
16010 系	Y	Y は「Yoshino」から由来

団体車の電算記号

形式	電算記号	由来
20000 系 (楽)	PL	P は「Party (団体を意味する)」の頭文字
15200 系 (あおぞら)	PN	P は「Party」の頭文字
15400 系 (かぎろひ)	PN	P は「Party」の頭文字
2013 系 (つどい)	XT ²	

※注 2…2013 系は 2000 系からの改造で生まれた形式なので XT の由来は後程解説します。

今更気付きましたが写真を一つも載せていないですね。後ろのほうに載せときます。

～一般車編～

さて、ここからは皆さんお待ちかね（待っていないと思う）一般車のコーナーでございます。初見だと「ナニコレ？ハ？チョットマッテチョットマッテ…」となります。ある程度法則がありますのでその法則が解ればマスターできると思います。特急車・団体車編とは異なる表の書き方をしますがその方が理解しやすいと思います。では行ってみましょう！（謎のノリノリスタイル）

一般車 (VVVF 車) の電算記号

まずは系統・両数で電算記号を以下の表に分類します。

	大阪線・名古屋 線系統	奈良線系統	南大阪系統	けいはんな線系統
2両編成	VW (大・名) VC (大・名) EW (大)	VE EE	Mi AY	なし
4両編成	VG (大) DG (名) VX (大・名)	VL 8A	MT	なし
6両編成	VF (大) DF (大)	VH DH EH KL	なし	HL

※ (大) …大阪線のみ ※ (名) …名古屋線のみ

このような感じに分類することができました。では、記号に当てはまる形式をまとめた表を見ていきましょう。

電算記号	形式	由来
VW (大・名)	1420 系 1422 系 1430 系 1435 系 1436 系 1437 系 1440 系	W は大阪線・名古屋線系統の一般車 2 連（三菱製制御機器を採用）を指す
VC (大・名)	1220 系 1230 系 1233 系	C は大阪線・名古屋線系統

	1240 系 1253 系 1254 系 1259 系	の一般車 2 連（日立製制御機器を採用）を指す
EW (大)	9020 系 (シリーズ 21)	W は大阪線・名古屋線系統の一般車 2 連を指す
VE	1233 系 1252 系	E は奈良線系統の一般車 2 連を指す
EE	9020 系 (シリーズ 21)	E は奈良線系統の一般車 2 連を指す
Mi	6400 系 6407 系 6413 系 6419 系 6422 系 6432 系	i は 1 と区別するため小文字にする
AY	6820 系 (シリーズ 21)	
VG (大)	1620 系	G は大阪線・名古屋線系統の一般車 4 連を指す
DG (名)	5800 系	D は「Dual Seat (L/C カー)」の頭文字 G は大阪線・名古屋線系統の一般車 4 連を指す
VX (大・名)	5200 系 5209 系 5211 系	X は長距離用車両に付与される
VL	1021 系 1026 系 1031 系	L は奈良線系統の一般車 4 連を指す
8A	8A 系	形式がそのまま電算記号になっている
MT	6620 系	
VF (大)	1620 系	F は大阪・名古屋線系統の一般車 6 連を指す
DF (大)	5800 系 5820 系 (シリーズ 21)	D は「Dual Seat (L/C カー)」の頭文字 F は大阪線・名古屋線系統の一般車 6 連を指す
VH	1026 系	H は奈良線系統の一般車 6 連を指す
DH	5800 系 5820 系 (シリーズ 21)	D は「Dual Seat (L/C カー)」の頭文字 H は奈良線系統の一般車 6 連を指す

EH	9820 系 (シリーズ 21)	H は奈良線系統の一般車 6 連を指す
KL	3200 系 3220 系 (シリーズ 21)	K は京都市営地下鉄烏丸線 乗り入れ対応車 L は地下鉄乗り入れ車
HL	7000 系 7020 系	L は地下鉄乗り入れ車

補足 1:一般車 (VVVF 車) の場合、記号の V は VVVF インバーターの頭文字です。

どうでしょうか? このようにまとめると多少なりとも法則が解るかと思います。また、W、C、E、G、X、L の両数を表すアルファベットたちは後述の一般車 (抵抗・チョッパ車) でも出てきます。また、一般車 (抵抗・チョッパ車) のグループはややこしい形式や編成があるので後で追加の説明をします。これが沼の入り口ですよ? (アオゾラ)

一般車 (抵抗・チョッパ車) の電算記号

	大阪線・名古屋線系統	奈良線系統	南大阪線系統
2 両編成	H W RC FW	なし	FT
3 両編成	T XT G RC	B	C U
4 両編成	X AX AG FC	L FL	C U

一般車 (VVVF 車) より電算記号の数が少ないと思ったそこのあなた! 沼の入り口に立っていますよ? ~~しつこい~~ では、形式と記号を照らし合わせていきましょう。

電算記号	形式	由来
H	1810 系	
W	2410 系 2430 系	W は大阪線・名古屋線系統の一般車 2 連 (三菱製制御機器を採用) を指す
RC	1201 系 (2 連) 2050 系 (3 連)	
FW	9000 系	W は大阪線・名古屋線系統の一般車 2 連 (三菱製制御機器を採用) を指す
FT	6600 系	
T	1000 系 1010 系	
XT	2000 系	X は長距離用車両を指す
G	2430 系 2444 系	G は大阪線・名古屋線系統の一般車 4 連を指さない

		これもうわかんねえな
B	8400 系	B は奈良線系統の一般車 3 連を指す
C (3 連・4 連とも同じ)	6020 系	
U (3 連・4 連とも同じ)	6200 系	
X	2610 系 8600 系	X は長距離用車両を指す
AX	2800 系	X は長距離用車両を指す
AG	2410 系 2430 系	AG は大阪線・名古屋線系統の一般車 4 連を指す
FC	1400 系 1200 系 8810 系 9200 系	
L	8000 系 8400 系	L は奈良線系統の一般車 4 連を指す
FL	8800 系 8810 系 9200 系	L は奈良線系統の一般車 4 連を指す

補足 2: 一般車（抵抗・チョッパ車）の場合、記号の F は Field Chopper(界磁チョッパ) の頭文字です。

「あれ、由来のところスカスカじゃない？」という指摘は私の心に刺さるのでお止めになるようお願いします。

～事業用車編～

近鉄の事業用車は形式が少ないのでサクッと見ていきましょう。

形式	電算記号
モト 90 形 (モト 97・98)	MF
モト 90 形 (モト 94・96)	MF
モト 75 形 (モト 77・78)	MF
モワ 24 系 (はかるくん)	MF

事業用車は全ての形式が MF です。MF の由来としては Motored Freight-car(電動貨車)の頭文字から由来します。

3. 小解説の儀

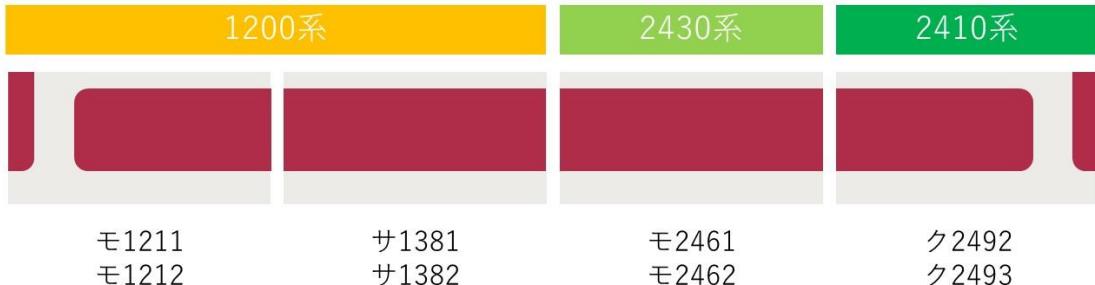
先ほどまでグダグダと表に形式やら電算記号やらを書いていましたが、ここからは特徴的な形式の紹介をします。~~(紹介といっても私の自己満足によるものですが)~~

・1200 系

この形式は 1400 系列の 2 両編成版として登場し、2 両編成 10 編成 + 2 編成製造され

ました。この10編成はワンマン運転改造がなされ1201系と改番されました。じゃあ、もう片方の2編成はなんだ?という話になりますが、この2編成は編成の片側に運転台がない状態で登場しました。もちろんこの状態でワンマン運転改造ができるわけもなくどうなったかというと、運転台の無い方に別形式を連結させ、4両編成を組成したわけです。

編成図はこちら▼



編成の中に3形式あり、それが2編成もいるとかいう近鉄最変態編成の出来上がりです(個人の感想)。

ではこうなると電算記号はどのように付けるのか?1200系は界磁チョッパ制御、2430系・2410系は抵抗制御、どちらの電算記号を取るのか、答えは両方です。

まず、アルファベットの方は1200系界磁チョッパ制御を表すFCを用意します。特定の編成を指すためには数字が必要です。その数字はク2492、ク2493の下二桁を持っています。そして組み合わせると、FC92・FC93が出来上りました。と、こんな感じで電算記号は付けます。まあ、この編成たちが特殊なだけで他の編成は単純です。

他にもいろいろ紹介したい形式はあるのですが、ページ数がとんでもないことになるのと、~~私に作文力がなくグダグダになるのを防ぐために~~ここで終わりにさせていただきます。

4. おわりに

いかがでしたでしょうか?少しでも近鉄の電算記号に興味を持つていただけたら幸いです。近鉄の形式まで行くと沼過ぎてわけがわからなくなりますが、それを楽しむのも一つの趣味になると思います。

現在、26年ぶりの新車8A系が続々と増えていき、そのうち1A系、1B系、6A系も登場するようで近鉄の面白さが増える一方、新車に追い出される旧式車両(主に丸屋根車、タヌキ顔と呼ばれるグループ)が減ることが予想されるので今のうち記録しておくことをお勧めします。

それと研究発表を書くのは大変ですね。~~旅行記の方が楽だった、書きたかった。~~

写真ゾーン+ちょい解説

表紙以外に全然写真を載せてなかったのでここで載せます。



・近鉄 80000 系ひのとり

見ての通りハイデッカー仕様の車両である。まあ、ダブルデッカーに見えなくもないが。あと、スカートカバーが外れていて見るも無残になっている。
キハ 85 みたいに鹿バンパーを付けたらよいのは?



・近鉄 21000 系の付属編成

2両×3本いる。乗務員扉があるほうが付属編成。反対側もこのような形状になっており、食パン顔である。そのため、付属編成として活躍する際は編成の中に組み込まれる。
付属編成が暇なときは富吉検車区にポツンといいる時がある。



▼これが正真正銘「ビスタカー」ことダブルデッカー車両

写真は近鉄 20000 系「楽」のもの。写真を見るとわかる通り上下二段に窓がある。

なお、この車両は現鉄研高 2 の中で伝説の地である。

詳しくは座談会のページを見よう！（突然の宣伝。PS:「楽」の件は削除されました）



▲似てる？似てない？ 左が近鉄 30000 系「ビスタ EX」、右が多分近鉄 12600 系「サニーカー」。特急車でも非常に似ている車両がいる。



▲件の 1200 系 2 編成。反対側の顔はタヌキ顔の車両だが滅多に顔を見せない。

参考文献 以下のサイト、書籍に感謝を申し上げます。

・ Wikipedia

近鉄 80000 系電車

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%BF%91%E9%89%8480000%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A>

近鉄 50000 系電車

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%BF%91%E9%89%8450000%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A>

近鉄 19200 系電車

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%BF%91%E9%89%8412200%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A#%E8%A6%B3%E5%85%89%E7%89%B9%E6%80%A5%E3%80%8C%E3%81%82%E3%82%92%E3%81%AB%E3%82%88%E3%81%97%E3%80%8D>

近鉄 16200 系電車

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%BF%91%E9%89%8416200%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A>

近鉄 20000 系電車

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%BF%91%E9%89%8420000%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A>

近鉄電算記号一覧表 ▼おすすめ、由来のわからなかったものも全て書いてあります。

https://redliner.iza-yoi.net/kintetsu_densan.html

・ 書籍

私鉄車両年鑑 2023 発行 イカロス出版

大手私鉄サイドビュー図鑑 07 近鉄通勤車（上） 発行 イカロス出版

大手私鉄サイドビュー図鑑 08 近鉄通勤車（下） 発行 イカロス出版

鉄道ダイヤ情報 No.489 発行 交通新聞社

▲この本もおすすめです。形式区分が簡単に書いてあります。

北総鉄道

中二 高松



はじめに

こんにちは。中学二年生の高松です。

去年は路研ジャーナルに東急 1000 系の研究を載せました。私は東洋 GT0-VVF インバーターが好きなので、今年は北総鉄道を研究することにしました。

北総鉄道はあまり好きな人がいないというか、見かけないので、北総鉄道をよく知らない人のために軽く紹介すると、よく京急線や都営線で見かける京成の 3700 形や 3000 形もどき(失礼)の青い車両たちのことです。

最近運賃が下がったとはいえやはり北総の運賃は高かったです。

つたない文章ですが高い運賃を払って現地に足を運んだので

(文章や編集も頑張ったので)是非最後まで読んでいただけすると幸いです。

目次

1-1. 都心とニュータウンを結べ

1-2. 物価高騰で進まぬ計画

1-3. 京成からの提案

1-4. 新たな救いの手

2-1. 北総鉄道、ついに開業

2-2. 相次ぐ反対運動

2-3. 北総全通、現在の形へ

3-0. 車両紹介

3-1. 北総鉄道 7300 形

3-2. 千葉ニュータウン鉄道 9800 形

3-3. 北総鉄道 7300 形 7800 番台

解説編. 導入後の変化・編成ごとの違い

3-4. 千葉ニュータウン鉄道 9100 形

3-5. 北総鉄道 7500 形

3-6. 千葉ニュータウン鉄道 9200 形

(鉄道むすめは義務教育。鉄オタのみんなはちゃんとサイトに飛んで確認してみよう！

リンク→<https://tetsudou-musume.net/about/>)

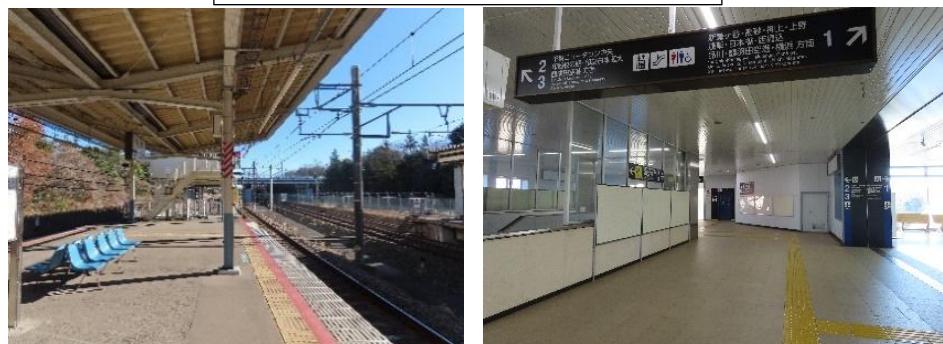
【1-1.都心とニュータウンを結べ】

戦後、高度経済成長期に突入した日本の東京 23 区内では地価上昇が激しかったため、地価がまだ安かった市部(多摩地域)や周辺の県内において急速な宅地開発が進められました(ニュータウン開発)。

その流れで千葉県は白井市(白井駅)、船橋市、印西市(印西牧の原駅)、印旛村(印旛日本医大駅)、本塙村(印旛日本医大駅)にニュータウンを開発する計画を立てました。千葉県の本命としては、都営地下鉄 10 号線(現新宿線)の本八幡駅から延伸、新鎌ヶ谷から現在の北総鉄道と同じルートで成田に至る千葉県営鉄道北千葉線の建設でした。

しかし、当初の千葉ニュータウンの計画では人口 34 万人ととても規模が大きいものだったため、二つ目の計画が立てられました。それが、北千葉線の途中駅、小室駅から新鎌ヶ谷まで並走、そこから京成高砂に向かい京成線を経由、都営 1 号線(現浅草線)に乗り入れるものでした。また、北千葉線の免許出願(線路をひくための免許)は、印旛松虫(現印旛日本医大)から先、成田空港方面への区間も含まれていましたがこれは時期尚早として却下、本八幡～印旛松虫間のみが認められました。

↓2面3線の小室駅。人影は全くない



緑赤線…北千葉線、青線…北総線、ピンク線…京成松戸線

【1-2. 物価高騰で進まぬ計画】

北千葉線や北総線の計画は最初から予定通りには進みませんでした。オイルショックによって物価が高騰し、北千葉線・都営新宿線の一括整備は困難と考えられたためです。そんな状況下でもニュータウン開発を進めていくために、両路線の建設区間の中で北総線の北初富(現松戸線)～小室間(約 7.8km)、北千葉線小室～千葉ニュータウン中央間(約 4km)が第 1 期線と定められ、1974 年の開業を予定して北初富から新京成線(当時)との直通運転によって都心方面へのルート確保をすることを目的に建設が進められることになりました。



なお、北総にとって本来の直通先である京成線・都営浅草線と、暫定的に直通することになった新京成線はいずれも 1435mm の標準軌ですが、北千葉線の本来の直通先、都営新宿線は直通している京王線が 1372mm の馬車軌道という線路幅を採用しており、線路幅の違いから暫定開業時の扱いが問題になりました。このことについては、北千葉線が北総・新京成に合わせた標準軌で建設し、本八幡経由での都営新宿線との直通運転が実現したあ까つきに北総との直通を中止し、北千葉線を 1372mm に改軌するとして解決しました。

千葉県は当初、北総線が予定通りに開業できるのか疑問視していました。というのも、営団(現東京メトロ)東西線の西船橋駅開業や総武線の複々線化などにより、京成本体の鉄道輸送需要が低迷傾向になっていたのです。

また当時、京成は成田空港へのアクセス路線計画を進めていましたが、成田新幹線との兼ね合いでターミナル地下への乗り入れを拒否されたり、空港自体の開港が反対運動により年単位で遅れたりと、計画は思い通りに進まない状況でした。京成はやむなく東北・北海道での土地買収や開発といった兼業事業での収益を目指しますが、その矢先にオイルショックが発生。深刻な経営難に陥ってしまいます。これにより、京成主体での事業継続は困難と判断された北総開発鉄道は、第三セクター方式への切り替えも視野に、出資先を探すことになります。

一方の北千葉線はとすると、こちらも景気低迷の影響を受けたことに加え、土地収用の不振に悩まされていました。ノウハウの豊富な京成不動産がバックアップに回り、比較的スムーズに土地の買い取りを進めた北総とは対照に、県側の交渉は不活発であり、1974 年の開業予定年時点で第 1 期線区間の半分ほど(約 2km)しか用地を確保できていませんでした。



た。加えて、1975年の統一地方選において今までニュータウン鉄道開発を進めてきた知事の跡継ぎが落選、新知事は方針を大きく転換しました。北千葉線に関しても、中止・凍結こそしなかったものの、財政問題に加えて都営地下鉄側の延伸工事が進んでいないことも理由に挙げ、「将来やっていかなければならない」という消極的な考えに後退しました。さらに1977年、全線の建設費の再試算を行ったところ、当初の見積もりの3倍近くにまで予算が膨れ上がったこともあって、千葉県の中でこの鉄道開発に対して、どうにかして軟着陸させようという見方が強まっていきました。

【1-3. 京成からの提案】

ここで京成から、北千葉線の計画を中止することと、県が出資先を探していた北総へ出資することについて、知事に提案をしました。京成からすれば、一応の協力体制を敷いていたとはいえ、ライバルとして依然警戒視していた北千葉線の阻止に加えて、北総への千葉県の出資が決定すれば、第3セクター転換への道が開けます。

一方の県側も、県営鉄道事業の打開策が見えてこない中で、京成の提案はとても魅力的に感じられるものでした。こうして北総鉄道に対し、県による2億円の出資が実現。県は役員一名を北総に送り込んで、経営に参画することになります。しかし、県が北総に出資した後も、北千葉線の計画がなくなることはありませんでした。ニュータウン開発と分譲の兼ね合いから、県側は、形はどうあれ小室～千葉ニュータウン中央間を早期に開業させたかったようですが、県による出資を受けてもなお北総開発鉄道には余力がなく、当初予定の北初富～小室間の建設で精一杯という状況でした。

【1-4. 新たな救いの手】

この状況に声をかけてきたのが、宅地開発公団です。これは、田中内閣のもとで作られた、住宅供給にかかる新しい公団です。住宅供給に関しては既に日本住宅公団が存在していましたが、それと異なりニュータウン開発の地盤づくりを専門とするこの公団は、建設省管轄の団体でありながら、ニュータウン開発に付随する鉄道への出資、さらには自前での地方鉄道線・軌道線の運営までもが認められていました。

しかし、当時の宅地開発公団はまだ発足したばかりで、鉄道事業を維持できるような開発地区を持っておらず、鉄道関連の事業に関して、実績を作りたいという考えがありました。県と宅地開発公団の利害は一致し、ニュータウン計画自体に公団が参加するとともに、北千葉線の路線免許も譲渡するという方向で話がまとまりかけますが、それを快く思わない運輸省の乱入によってあえなく破談となってしまいます。運輸省からすれば、公団の鉄道運営への参入自体、建設省との激しい争いの末に、渋々認めたに過ぎない存在ですし、そうでなくとも、前知事肝いりの県営鉄道計画を数年で覆して、全面的な免許譲渡に至る一連の流れは、運輸省とすれば認められないものでした。

しかし、ケチがついた県営鉄道問題と早いところでおさらばしたい県側も、実績が欲しい

公団側も、この譲渡案を簡単にあきらめるわけにはいかず、やむなく両者は北千葉線の免許を分割することとしました。つまり、当面北総線の延長線扱いとなる予定の小室以東(小室～印旛松虫)の免許のみ公団に譲渡し、本八幡～小室間については、引き続き県が免許を所有することにしたのです。これでようやく、運輸省の許可をとりつけることに成功。宅地開発公団が、ニュータウン本体への参加、北総への資本参加、そして北千葉線の一部の運営という形で、千葉ニュータウンに関わることになりました。なお、宅地開発公団は1981年をもって日本住宅公団と統合され、住宅・都市整備公団(住都公団)と名前を変えることになります。

【2-1. 北総鉄道、ついに開業】

北総には、先行して街開きを行い、ある程度の利用者が見込める状態になってから鉄道を開業させたいという考えがありました。出資者として経営に参画していた千葉県の意向もあり、結局は白井・小室周辺の入居開始に先立つ1979年3月、北初富～小室間を開業させました(この時に7000形が登場)。一方、旧北千葉線の小室～印旛松虫間に関しては、県と公団の間において、ニュータウン開発の進行にあわせ一駅ずつ延伸開業していくという協定がなされ、1984年になって、ようやく千葉ニュータウン中央までの区間が開業(この時に9000形が登場)。ニュータウン中央エリアへの入居が、ようやく開始されます。ただしこの県と公団の協定では、当初の県の計画にあった本八幡開業後の北千葉線区間の改軌は盛り込まれませんでした。県が免許を保有する北千葉線の残存区間の建設に対しやる気を失っていたためですが、そもそも北総線と北千葉線の2路線が計画された背景には、34万人という多くの計画人口があったはずです。



鉄道路線をひとつに減らしてしまって、問題ないのでしょうか?(皆さんはもう察しがついていると思います)結論から言うと、全く問題ありませんでした。オイルショックによる物価の上昇、土地取得費用の膨張といった現象は、鉄道に限った話ではなく、ニュータウン本体も直撃。結果として計画の見直しを余儀なくされ、計画人口がほぼ半減するに至ったためです。そして実際の分譲実績はというと、その変更された計画通りにも進まず、利用者の伸び悩みは北総鉄道の運営を圧迫。工事の遅れ等によってかさんだ建設費による負債と合わさって、北総線の経営は少しずつ悪化していきます。累積赤字は開業から2年で100億円を突破するほどで、銀行・自治体による経営支援を受けることになりましたが、それでもどうにもならない経営状態はそのまま運賃に転嫁され、値上げを繰り返してゆくことになります。また、この経営支援を受ける前提として北総側は事業の見直しを迫られ、やむなく北総開発鉄道が「開発鉄道」たる所以の不動産事業を手放すことになります。

【2-2. 相次ぐ反対運動】

当初の計画において 2 路線が並行して走るのは新鎌ヶ谷～小室間のみに限られていましたが、実はニュータウン街区内の鉄道用地は、その先の区間も 4 線分の幅が確保されていました。この空間を当初使うはずだったのが、「成田新幹線」。都心から離れた成田空港へのアクセス手段として計画された路線で、1972 年に着工に至っていたものの、通過する自治体における騒音問題から反対運動が激化し、都知事の反対もあって計画が無くなってしまいます。この代案として挙げられた中に、京成本線・北総線の既存線と計画線を活用し、成田方面へ延伸するというものがありました。この案が採用された



余った新幹線用地↑

ことによって、きたる北総線の二期線は空港アクセス線としての側面も持つことになり、整備が促進され需要予測が上向いた反面、それ相応の高規格での建設が要求されることになりました。1983 年、鉄建公団によって第 2 期線の工事が開始されますが、当初葛飾区内の区間は高架で建設することを予定していました。しかし、葛飾区を中心に地下線での建設を要求する強力な政治勢力が存在し、北総と鉄建公団がこれを「技術的に無理」と断ったことにより技術論争に発展します。なかなか話が進まない



中、1986 年 2 月、北総と鉄建公団は「地下化は技術的に可能」と認め、地下線で建設する方針としてようやく葛飾区内での着工がみえますが、同年 9 月、一転して葛飾区議会にて高架建設が容認されるに至り、これに納得できない反対派の区民が反対運動を展開。その一部が高架線の通過予定ルート上にある鎌倉公園を占拠するなど、事態はどんどん泥沼化していきました。

↑空港アクセスも担う北総線

みんな大好き AE 形スカイライナーは北総線(成田スカイアクセス線)を経由します。→→→→→→



【2-3. 北総全通、現在の形へ】

一期線開業から 12 年後となる 1991 年、ついに京成高砂までの二期線が完成(この時に 7300 形が登場)。京成高砂～千葉ニュータウン中央間が開通し、京急・都営・京成・北総の 4 社直通が開始されました。これを受け翌年、暫定的に行っていいた新京成線との直通運転を終了、北総線はようやく当初の計画通りの運転系統となりました。しかし、ニュータウンの開発の遅れ、特に外部から集客できる施設が不足したことにより、利用実績は予想を大きく下回ることになり、北総側は、需要の掘り起こしに奔走することになります。沿線人口の増加もあって、利用者数は確実に増えはしたもの、日中に 8 両編成は余剰と判断され、6 両編成での運行が増加。2 分割可能な京急からの中古車 7150 形を活用した 4



東松戸駅待避線に進入する 9800 形

両編成の列車まで現れました。また、将来的な活用を見越して通過線の準備工事をして開業した駅も多かったのですが、それも当分は活用されないまま放置されることになります。開業が遅れていた公団線の二期区間は、1995 年に印西牧の原までの延伸(この時に 9100 形が登場)を経て、2000 年には印旛日本医大までの全線が開通。晴れてニュータウン全域の街開きが行われ

ることになり、北総・公団線の利用者数も着実に伸びてゆくことになります。また 1998 年ごろよ

り、接続駅となる武蔵野線の東松戸駅、東武アーバンパークラインの新鎌ヶ谷駅が相次いで開業したこと、利便性も向上。この時点でようやく地域輸送の交通網としては概ね現在の形が確立されました。しかし一方で、北総鉄道の経営状態は依然として不安定なままでした。



武蔵野線 E231 系(吉川美南駅にて)↑



↑アーバンパークライン 8000 系
(豊四季駅にて)

3-0. 車両紹介

現在北総線で活躍している車両たちを紹介します

3-1. 北総鉄道 7300 形



7300 形 7308F(大町駅にて)



7300 形 7318F(大町駅にて)

7300 形は、1991(H3)年 3 月 31 日、北総線二期線の開業に伴って 8 両編成 2 本が自社発注にて導入されました。この車両は京成 3700 形 1 次車をベースとしており、VVVF インバーター制御の採用やマイコン制御のインバータエアコン、行先や駅名を扉上に表示する LED 式車内電光表示装置など、当時の最新設備を搭載した車両でした。

営業最高速度 110km/h 設計最高速度 120km/h 制御装置: 東洋 GTO-VVVF インバーター
軌道加速度 3.5km/h/s 減速度(常用)4.0km/h/s 減速度(非常)4.5km/h/s

3-2. 千葉ニュータウン鉄道 9800 形

老朽化した 9000 形の置き換えを目的に 2017 年 3 月 21 日に営業運転を開始しました。この列車は、京成 3700 形の 2 次車にあたる 3738F を京成電鉄からリースし、車番や帯の色などを変更しています。車両性能は 7300 形と同じです。9800 形は写真の 9808F1 本のみの車両で、京急線内で見られたら超ラッキーです。



北総・千葉ニュータウン鉄道の 3700 頭の車両たちの前面の車番を表す数字は、編成ごとにプレート式、切り文字式の 2 パターンがあります。後で深掘りしますが、この 9800 形はプレート式の表記となっています。

9800 形 9808F(大町駅にて)

3-3. 北総鉄道 7300 形 7800 番台 ↓ 7800 形 7808F(大町駅にて)



7800 形(通称)は、京成 3700 形を京成からリース(借りている状態)した車両です。全 3 編成がリースされています。そのため性能は 7300 形と同じです。しかし製造年数が違うため、編成によって若干の違いがあります。
(後でその点について深掘りします)
元 3808F(4 次車)→7808F
元 3778F(3 次車)→7828F
元 3768F(3 次車)→7838F



↑ 7828F(大町駅にて) 7838F(大町駅にて)→

ところで勘のいいそこの君。7808、7828、7838F はあるのに 7818F はないの? まさか撮り忘れ? と思ったのではないでしょか。

撮り忘れなんてことありません。実は 7818F という京成 3700 形 3748F をリースした編成がありました、2020 年 6 月 12 日 10 時 15 分頃、京成高砂始発羽田空港行の普通第 1022N 列車として青砥駅進入中にポイント上で脱線。台車や車体に多くの損傷があり、そのまま京成に返却され、代わりに 7838F が運行を開始したという経緯があります。

【編成表】

←京成高砂 印旛日本医大→

M2C	M1	T	M1`	M2	T	M1	M2C
7308	7307	7306	7305	7304	7303	7302	7301
7318	7317	7316	7315	7314	7313	7312	7311
7808	7807	7806	7805	7804	7803	7802	7801
7828	7827	7826	7825	7824	7823	7822	7821
7838	7837	7836	7835	7834	7833	7832	7831
9808	9807	9806	9805	9804	9803	9802	9801

【導入後の変化】

7300 形シリーズは登場時から多くの機器類が更新されており、ここでは主に表示器の変化について解説します。



←7308Fは2005年に、7318Fは2006年に運用番号表示が3色LEDに変更されました。その後2023年度に白色LEDに変更されています。7800形は3色LEDのままであります。

2009年2月25日から7308Fは行先種別表示器を3色LEDに変更、その後フルカラーLEDに変更されました。

7318Fは2011年3月に幕式から直接フルカラーLEDに変更されました。リース車も2010年5月に幕式からフルカラーLEDに変更されました。→→→→→→→→→→→→
北総鉄道新造車の7308F、7318Fは京成3700形1次車と同様にスカートがついていなかったため全編成にスカートが設置されました。

7500形と車体帯デザインを統一するため、2007年に当時北総に在籍していた全編成にHOK'SOのロゴマークと両先頭車側面に航空機のウイングをイメージしたスリットデザインが追加されました。
(このスリットデザインには羽田空港と成田空港の両方をつなぐという意図があるらしいが、北総車の定期運用で成田空港に行くものは無いので何をしたいのか分からぬ)



新造車は2015～2016年にかけてパンタグラフを下枠交差型からシングルアーム型に変更しました。↓



2020年度に前照灯がハロゲンライトから白色LEDに変更されました。↓



【編成ごとの違い】

新造車は京成 3700 形 1 次車をベースにしており、7808F は 4 次車 3808F、7828F は 3 次車 3778F、7838F は 3 次車 3768F、9808F は 2 次車 3738F のリース車なので、それぞれに微妙な違いがあります。ここでは、大まかな分かりやすい違いを解説していきます。



種別表示器の下枠が新造車は出っ張っています。(左が新造車)

車両番号表記の違い 新造車は白地にベージュ文字、リース車は紺地に白字(左が新造車)



7808F はもともと 3808F だったため北総さんは「下三桁変えんでもよくね?」と思ったのか、7808F は 7 のみ北総の制式書体のヘルベチカになっています。(運転台の車番は特に雑)

新造車は車内案内表示器が路線図と交互のチドリ配置。リース車は全ドア上に設置。

新造車と 7808F は車番が切り抜き式 7800 形の 7808F 以外はプレート式です(下)。



袖仕切りの違い(これは本当に沼)
左:7300 形
中央:7828F、7838F
右:7808F



3-4. 千葉ニュータウン鉄道 9100 形



9108F(大町駅にて)



9118F(大町駅にて)

1995 年の千葉ニュータウン中央～印西牧の原間(約 4.7km)の開業に備え、1 次車として 8 両 2 編成(9108F、9118F)の 16 両が製造されました。その後、2000 年の印西牧の原駅～印旛日本医大間の延伸開業時に 2 次車として 8 両 1 編成(9128F)の 8 両が増備され、現在 8 両 3 編成が在籍しています。外観は前面と側面を曲線で構成し、まろやかさとスピード感を表しており、車内に設けた車椅子用スペースのところのドアは青色、クロスシート部分のドアは黄色に塗り分けた、色鮮やかなデザインとなっています。

愛称は C-Flyer。C は Chiba-Newtown、Comfortable(快適)、Clean(清潔)、Culture(文化)などの頭文字、Flyer は優等列車の意味があります(北総線内ではほとんど普通列車)。

車両性能は走行機器類が 7300 形系統とほぼ同一なので変わりありません。

【1 次車と 2 次車の違い】

登場時期が微妙に違う 1 次車と 2 次車では少し違いがあります。

乗務員室の光線除けが 1 次車はブルーの小型品を一枚、2 次車はグレーの大型品を二枚に変更されています。

袖仕切り上部のパイプが 1 次車が 1 本なのにに対し 2 次車は 2 本(右の画像は抜け藏より)

座席生地の色が 2 次車の方がより深い青紫色になっています。 9128F 東松戸駅にて 1 次車の座席は 1 人分の掛け幅が 440mm のセミバケットシートなのに対し、2 次車は 1 人



分が 450mm のバケットシートになっています。車内 LED 案内装置が 1 次車は全ドアの上にあります、2 次車は路線図と案内装置が交互に

配置されています(千鳥配置)。

車端部のクロスシートが1次車は2人掛け2基を両側に設置していますが2次車は片側のみでもう片方は5人掛けのロングシートに変更されています。

3-5. 北総鉄道 7500形 7501F(大町駅にて)



7502F 東松戸駅にて↑ 7503F 大町駅にて↓

老朽化した北総 7000 形を置き換えるために 2006 年 2 月より導入されました。車体は京成電鉄が保有する 3000 形に準じた「京成グループ標準車体」を採用し、主要機器や内装も 3000 形と同一仕様にしました。環境性能への配慮やバリアフリー化も図られた「人にやさしい電車」となっています。

営業最高速度 110km/h 設計最高速度 130km/h

制御装置: 東洋 IGBT-VVVF インバーター

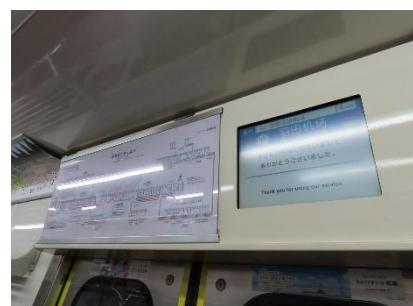
軌道加速度 3.5km/h/s 減速度(常用) 4.0km/h/s 減速度(非常) 4.5km/h/s



3-6. 千葉ニュータウン鉄道 9200形



老朽化した同社の 9000 形を置き換える目的で、2013 年 3 月に導入されました。ドア上の車内案内表示器を従来の千鳥配置 LED スクロールタイプから、全ドア上部への 15 インチ LCD ディスプレイ設置に変更し、乗換え案内等の情報提供の充実を図りました。



↑ 北総沿線活性化トレインの 9200 形

9200、7500 形の LCD→

【編成表】

←京成高砂

印旛日本医大→

M2C	M1	T	M1`	M2	T	M1	M2C
7501-1	7501-2	7501-3	7501-4	7501-5	7501-6	7501-7	7501-8
7502-1	7502-2	7502-3	7502-4	7502-5	7502-6	7502-7	7502-8
7503-1	7503-2	7503-3	7503-4	7503-5	7503-6	7503-7	7503-8
9108	9107	9106	9105	9104	9103	9102	9101
9118	9117	9116	9115	9114	9113	9112	9111
9128	9127	9126	9125	9124	9123	9122	9121
9201-1	9201-2	9201-3	9201-4	9201-5	9201-6	9201-7	9201-8

※9100形は高砂方4両目がM2、5両目がM1`です。

【終わりに】

いかかでしたでしょうか。北総鉄道の深い沼のほんの一部にすぎませんが紹介できたと思います。もっと深く知りたい方は高砂第一工廠さんのページでもっと沼にはまっていきましょう!!

【参考資料】

ウィキペディア <https://ja.wikipedia.org/wiki>

高砂第一工廠 <https://akaden.org/>

腐っても豆腐のチャンネル【迷列車で行こう/迷列車列伝】北総鉄道北総線前編
～千葉ニュータウン2つの鉄道計画の苦難と妥協～

<https://www.youtube.com/watch?v=ICfZHBn1Zgs>

抜け藏 <https://nukezo.sakura.ne.jp/>

北総鉄道公式車両図鑑 <https://www.hokuso-railway.co.jp/trackside/train/>

『鉄道むすめ～鉄道制服コレクション～』公式サイト <https://tetsudou-musume.net/>



ここ数年、私は鉄道趣味の世界から少し距離を置いて風景や動物の撮影、モータースポーツ観戦などに傾倒していた。その結果としては当然のことなのだが、私は今年の停車場の記事を書き始めて数時間のうちに、温故知新を怠ってきた自分の鉄道知識の乏しさに心が折れてしまった。なんとか自分の知識で書けそうなものを…と必死に考えた結果、私を一端の鉄道マニアに育て上げた最寄り路線である京急線に帰着した。そこで遺作となる今回は、旅行・鉄道研究部に在籍していた5年間に京急線で起こった出来事の中で私の記憶に強く残っているものを振り返ることとする。これを読んだ将来の鉄研生に、私が生きた時代(?)の京急線の様子が伝われば幸いだ。

■1000形1890番台の登場(2021年3月)

厳密にはまだ入学前の出来事なのでフライングだが、これを外す訳にはいかないだろう。2021年1月21日、驚きのニュースリリースが発表された。なんと京急がL/Cシート搭載・トイレ付きの新型車両を導入するというのだ。3月4日に1891編成が落成し5月6日に営業運転を開始するまでの間、小学校の友人と乗務員訓練や試乗会などで金沢検車区にやってくる同車両を見に行つたものだ。やがてウイング号だけでなくエアポート急行にも使用されるようになり、運用を調べて乗りに行つたりもした。定員が少なく、朝の増結運用に充当されると混雑が悪化するので現在は半ば腫れ物扱いの同車だが、ブルーリボン賞の受賞や愛称公募なども含めて非常に強烈な新番台(別形式でいいじゃん)だった。



←運行開始前の様子。
「車両実習」のヘッドマーク付き。

増結運用に入る様子。→
これ混むんだよなあ…。

(画像:2枚とも筆者撮影)



■ 「歌う電車」の引退(2021年7月)

鉄研に入部した直後、こんどは悲しいニュースが私を襲った。幼い頃から慣れ親しんだドレミファインバーターが引退するというのだ。ドイツのシemens製制御装置により発車時に見事な音階を奏で「歌う電車」とも呼ばれた1000形1・2次車は機器更新によりその音階を失うこととなり、最後の1本であった1033編成も7月20日をもって更新のため入場し京急の象徴ともいえる音は歴史に幕を閉じた。引退を前にした7月10日には京急蒲田駅前にて記念切符が発売され、私も早朝4:50発の始発列車に乗って並びなんとか手に入れた。引退の当日まで毎日のように運用を調べて乗りに行くなど、私の鉄研生活の中で最も充実した日々を過ごした夏だった。



↑最後の「歌う電車」1033編成。
引退直前に運行されたツアーレイナ。

提供:笠原一真

■ 「パタパタ表示器」の撤去(2022年2月)

続いては車両ではなく駅設備に関する出来事だ。京急川崎に残っていた関東最後の反転フラップ式発車案内装置、通称「パタパタ」が2022年2月21日をもって役目を終え、最新のLEDスクリーン式に交換された。様々な行先の書かれたフラップをパタパタと音を立てながらめくっていくその姿は、多くの物がデジタル化されたホームでただ1台、永遠に見ていられるようなアナログ感を醸し出していた。



↑「パタパタ」発車案内表示。
1986年の設置から実に36年間働いた。
(画像:筆者撮影)

■ 大規模ダイヤ改正・「SH快特」激減(2022年11月)

これもまた衝撃的だった。11月26日に「23年ぶりの大規模改正」と銘打たれた大幅な運行体系の変更が行われ、これまで「速さが売り」だった京急が日中時間帯の都営線直通の快特、いわゆる「SH快特」をほぼ全て特急に格下げしたのだ。これにより格下げされなかった線内完結の「A快特」含め全体に所要時間が増加し、快特停車駅利用者の私から見れば不便な印象を感じた。また久里浜線末端(京急久里浜~三崎口間)が20分に1本に減便(後に土休日ダイヤのみ再増便)され、さながら過疎路線のようになってしまった。

ここで一つ豆知識を。SH快特の「S」の起源は、京急が都営1号線及び京成線と直通を開始した1968年まで遡る。当初京急車には71H~89Hの運行番号(奇数のみ)が割り当てられたため、11個目の運用番号を作る際に「Second」の頭文字Sを付け「71SH」としたのだ。そのSがなぜ快特を表す文字に変わったのかは不明だが、極稀に都営車運用の代走時に使われる「TH」も本来は「Third」の頭文字で、ほぼ誤った使い方といえる。

■京成線 高砂検車区での脱線事故・キメラ誕生（2022年11月）

次はご近所、京成線内の出来事だ。ダイヤ改正直前の11月17日に高砂検車区の構内で京成3788編成が脱線事故を起こしたのだが、面白いのがその後の修理方法である。台枠が損傷した上野寄り2両を廃車にし、2020年3月に青砥駅で別の脱線事故を起こしてから不調となっていた3748編成の2両改番の上ニコイチで連結。この2両は他の6両と窓ガラスの色や台車の形状、駆動方式まで違うのでとんでもないキメラ編成が爆誕してしまった。3788編成はその後2024年2月に3700形で初めて機器更新を受け東洋GTOからハイブリッドSiCに換装され現役なので、3788編成を見かけたら上野寄り2両に注目してみてほしい。



↑キメラ編成、3788編成。

分かりにくいが手前2両は元3748編成。
(撮影:筆者)

■都営5300形の引退（2023年2月）

入学時には初期型「ミニスカ」の2本を含む残り6本が現役だった都営5300形だが、とうとうここで陥落した。最後まで残った5320編成は5319編成が2021年7月に廃車となってから1年半以上も孤軍奮闘で走り続けたツワモノで、これには5500形のSR無線アンテナ設置工事が影響していたと考えられる。地下鉄線内で響くVVVFの爆音から「白い悪魔」とあだ名された車両だったが、最後の悪魔も時代の流れには逆らえず静かに地下鉄を去った。



↑京急線内に来た在りし日の5320編成。

末期は故障も多いがファンも多かった。
(撮影:筆者)

■1500形4両編成の引退（2023年3月・12月）

赤い車体に細い白帯を纏う最後の形式である1500形にも廃車の波が訪れた。最初期に製造された鋼製車体のグループが真っ先に廃車され、3月13日に残っていた1501編成と1517編成が引退した。いつも通り久里浜への廃車回送が行われる…と思ったら大間違い。新町検車区の粋な計らいにより、ラストランとして1517編成+1501編成+1525編成の超豪華トリオで堂々の快特運用に入り、有終の美を飾った。残るアルミ車体&界磁チョッパ制御の1521編成、1525編成も9か月後の12月28日に快特運用で引退し1500形4両編成が全滅するとともに京急の営業車両から界磁チョッパ制御が消滅、VVVF化率100%を達成した。

本線の普通運用に入る1521編成。→
(提供:佐藤晴斗君)



■1000形1500番台・1700番台の登場(2023年8月・11月)

今「あれ?」と思った方もいるであろう。そうなのである。1500形1501編成の感動のフィナーレから僅か5か月後の8月、川崎重工からまた1501編成が輸送されて来た。しかし今度は1000形6両。車両番号が足りなさ過ぎた結果、「待ってました」と言わんばかりに同じ番号の使いまわしを始めた。11月には8両の1701編成が登場。こちらは2012年に土砂崩れに巻き込まれて事故廃車となった1500形1700番台の番号を再利用している。製造開始から20年が経過したが、まだまだ区分は増える一方である。(新形式まだかよ)
※画像がありません。すみません。

■品川駅地平化工事が開始(2023年8月)

15年前の京急蒲田(通称:蒲田要塞)を超えるレベルの大工事が始まった。朝ラッシュ時に「開かずの踏切」と化して交通渋滞を引き起こしまくる悪の根源である品川第一踏切道を無くすため、京急線の品川駅ホームをかつてJR山手線の留置線があった土地に下げる「地平化」。そして隣の北品川は上げて「高架化」するという、なんとも完成図が想像できない工事である。しかし残念なことに、我らが泉岳寺駅のホーム拡幅工事とあわせて完成するのは2027年春、つまりは卒業後である。私たちが享受できない工事の恩恵を、ぜひ将来の高輪生に停車場に書いていただきたい。



↑無くなる品川第一踏切を渡る、
今は無きオレンジの3050形。
(撮影:筆者)

■車内自動放送が使用開始(2023年11月)

いつも通り朝に乗った車内でいきなり流れ出した聞き覚えのない自動放送への驚きは忘れられない。11月11日から、車掌のタブレット端末による車内自動放送が導入された。声のトーンや言い回しながら関西私鉄(阪急あたり)っぽく、音鉄からの評価も高いそうだ。その調子で、呆れるほどポンコツな(例:逗子・葉山行きを横須賀方面と案内するなど)駅の自動放送も新しくしてほしいが果たしてどうなるだろうか。

■エアポート急行の廃止(2023年11月)

2022年ほど大幅な変更があった訳ではないが、鉄道マニア的には大変大きな変化があったダイヤ改正が11月25日に行われた。「エアポート急行」の「急行」への名称変更である。停車駅などに変化はないが、引退目前の1521編成+1525編成に「さようならエアポート急行」の特別ヘッドマークが取り付けられて運行されるほど、京急側としても名残惜しい名称変更だったようだ。また、名称変更の直前に導入された自動放送にも「エアポート急行」の音声パートは収録されており、2週間しか聞けなかった幻の放送となった。

■都営 5500 形に無念の事故廃車(2024 年 5 月)

2023 年 6 月 5 日に馬込車両検修場の構内で脱線事故を起こして以来長らく J-TREC で懸命な修復が試みられていた都営 5507 編成が、5 月 28 日に解体のため陸送された。冷房装置や車内ディスプレイなど再利用できる部品は全て取り外されていたが、登場からたった 6 年での無念の廃車となってしまった。



↑同形式の 5500 形。まだ新しいのに…。

(撮影:筆者)

■600 形&2100 形 側面幕 LED 化(2024 年 10 月)

10 月 26 日の 607 編成を皮切りに、全ての 600 形と 2100 形の側面行先表示器が幕式から LED に換装された。部品供給が困難になった為と思われる。これにより、京急に残る側面幕を持つ車両は 1500 形のみとなった。折り返し駅での「幕回し」が見られなくなる日も近いのかもしれない。

■新造車両「銀千」に回帰(2025 年 5 月)

いよいよ思い当たるのはこれが最後である。5 月 12 日に京急が発表した 2025 年度の設備投資計画において、今年度製造される 1000 形が 2015 年まで製造されていたステンレス車体×部分ラッピングの通称「銀千」に逆戻りすることが判明した。「“京急らしさ”を取り戻すため」という名目で 2017 年に全面塗装を復活させた京急であったが、ここにきて再び“京急らしさ”は必要でなくなったのだろうか。

■追加で 1 つ

高輪生として京急に 1 つ文句を言いたい。下校時間帯の泉岳寺駅のダイヤの不便さである。現在のダイヤでは泉岳寺 15:56 発の始発の快特京急久里浜行きを逃すと、次の横浜方面の電車が 16:20 まで 24 分もの間来ないのだ。24 分の間には怒濤の羽田空港行き 3 連続が挟まっているので、真ん中の一本を三崎口行きにできたりしないのだろうか。

■おわりに

期限ギリギリの土壇場で記事を書き始めた結果、自分の思い付く限りに鉄研生活とともに見てきた京急の変化を書き連ねる自己満足の記事になってしまった。まだ書き忘れたニュースも多くあるだろうが、個人的にはこれが記憶に残る全てだ。最後に、鉄研で過ごした 5 年間を彩ってくれた我が最寄り路線・京急線に感謝を申し上げ、停車場の執筆を締めくくることとする。

夏だ！房総だ！255 系だ！

～255 系撮影＆乗車記～

中二 戸崎

～初めに～

皆さんこんにちは。本記事を執筆しました中二の戸崎です。

はじめて停車場を執筆いたしましたので、他の記事と比べてあまり面白くないと思いますが、最後まで読んでいただければ幸いです。それでは本題に入りましょう！

1. 夏来る

2025 年 5 月 16 日 私は真剣な目でパソコンの Google の検索画面を見ていた。

そう、今日は 5 月の第三金曜日。毎年この日は JR 東日本の夏の臨時列車のプレスリリース発表日なのである。（過去 8 年の統計より）

私は Google で「2025 年 夏の臨時列車」と検索し、今か今かと更新ボタンを連打しまくっていた。

そして 14 時頃、そのプレスリリースが公開された。私はそれを開くや否や、ある表記を探し始めた。

あった。そこには「255 系 9 両（全席指定）」と書かれていた。やったぜ。

こうして私は切符の発売開始日や撮影場所を調べながら、当日を心待ちにした。

2. 255 系とは？

「てか 255 系とは何ぞや？」と思う方に軽く説明をいたします。

255 系は 1993 年に房総地区の特急用として登場した JR 東日本の直流特急型車両です。

愛称は「Boso View Express」。今日房総地区で走る車両のほとんどに採用されている青と黄色の房総色はこの車両から採用されました。

登場から 30 年以上が過ぎ、現在は廃車が進み、Be-03 編成のみが在籍しています。

今回はそんな 255 系を撮影・乗車します。

3. いざ撮影！

こうして8月10日、私は朝6時半に家を出てまず御茶ノ水へと向かいました。撮影場所は御茶ノ水駅前の聖橋。私が来た頃にはすでに同業者が十数名いました。小雨が降りながらも待つこと10分。255系がやってきました。四角い頭部に三つ目の前照灯、これこそ255系の唯一無二の姿です。そんな姿を写真に収めて、私は千葉へと向かいました。



↑カーブがええのお



↑255系襲来！

しかしこの次に255系を撮影するのは13時頃、かなり先なのです。

私は暇な時間潰すためにまず五井へと向かいました。

この駅には小港鉄道というローカル線が乗り入れており、またその鉄道の車庫も隣接しているため、入れ替えをしている小港鉄道の車両をJR線のホームから見ることができます！

丁度その時、数年前にJR東日本から譲渡されたキハ40形気動車が入れ替えをしていたので、撮影をしました。塗装は「タラコ色」とも呼ばれる、朱色5号・首都圏色のキハ40形がいました。いつか乗ってみたいですね…



↑キハ40がこんなところに！
「急行」の幕がまた良き。



↑E235とE131 同時期に登場したけど、
外観は全然違う！

それでもまだ時間が余っているので、今度は千葉駅で昼食を取りに行きました。
この日の昼食はもりそば、とても美味しかったです。御馳走様でした。
そろそろ時間なので千葉駅を後にし、検見川浜へと向かいました。
こちらは子供が多く、撮影するのが難しかったですが、何とか撮れました。



↑後追いですが一枚



↑飯テロタイム

そして今度は茂原へと向かいました。
しかし何と同業者は“0人”。なんだこれは…。
さらにゲリラ豪雨が降ってきて、あたり一面真っ白に。
その後すぐに255系がやってきて、無事に撮影できました。



↑土砂降りの中を颶爽と走ってくる 209 系



↑255 系はかっこいい(確信)

そしてまたしても時間ができてしまい、東金線・総武本線経由で永田へ向かいました。

流石に今回は同業者が3名ほどいました。列車が来る前に、209系が奥でずっと止まっているのはなんでだろうなと思いつつも、あまり気にしていなかった。(フラグ) こうして撮影は終了……と思っていたら安房鴨川で遅れていた内房線と待ち合わせした影響で10分程度遅れているとのこと。

そんなこんなで10分後、やっと255系がやってきました。気づけばもう午後五時半。私は駅を後に家路に着いた。



↑房総の 209 系は 8 連運用が多め?



↑永田駅で 255 系を撮る。

4. あゝ我が房総

翌日朝 7 時頃、私は世界最大のターミナル駅・新宿駅にいた。

理由はもちろん、255 系に乗るためだ。

255 系の本日最初の運用、臨時特別急行新宿わかしお 1 号が発車する 7 番乗り場へ行くと、そこには多くの鉄道ファンの姿が。

そんな人たちを横目に 255 系に乗れて私はとても気分がよかったです。あの停電までは…流石にマイポケットマネーがなかったので、グリーン車ではなく、普通車指定席に座りました。

座席周りを見てみると、荷物棚は一部がガラスとなっており、どこか一昔前の雰囲気を感じさせました。

さらに、今では絶滅危惧種となっている前方の足掛けもあり、嬉しくなりました。

午前 7 時 22 分、255 系は多くの鉄道ファンたちに見守られ、新宿駅を出発しました。

座席は私が思っていたよりもがらがらで、少し寂しかったです。

錦糸町・船橋と行き、8 時 6 分には千葉に到着しました。

それから 255 系はジェフユナイテッド市原・千葉の本拠地のある蘇我、2021 年に開催された東京オリンピックのサーフィン競技会場にもなった上総一ノ宮を過ぎ、9 時 10 分には千葉県随一のリゾート地の勝浦に到着しました。



↑いざ出発!



男は黙ってカツサンド!?



255 系の普通車座席↑

美しき太平洋を眺め、にんまりしていたその瞬間、ガクンという歪な音を立て列車は停まり、車内は真っ暗に。なんとこの先の踏切から異常を知らせる信号を受け取り、安全確認を行っているとのことだ。(フラグ回収)

それから 20 分後、やっと列車は動き始め 9 時 50 分には安房鴨川駅に着いた。

悲劇はこれだけでは終わらない。なんと東京へ戻るバスがすでに出発してしまったのだ。

私は悲しみを背負いながらも、普通列車で取り敢えず蘇我へと向かうのだった…

上総一ノ宮で京葉線直通の快速列車(蘇我まで各駅停車)に乗り継ぎ、お昼前には蘇我駅に着いた。丁度京葉線と外房線が私の乗った列車の次の列車から遅れていると聞き、昼食をとった。

本日の昼食はざるうどん大盛ととても美味しそうなかき揚げです。

あつという間に完食してしまうほど美味しかったです。御馳走様でした。



↑安房鴨川到着！



↑スキマ時間にちょうどいい

そんなこんなで 255 系の本日二つ目の運用、臨時特別急行わかしお 89 号がやってきました。乗車してみると意外にも家族連れが多くいらっしゃいました。

段々と雲が黒ずんでゆき、雨が次第に強くなっていく中、255 系は 120 キロで爆走し、終点の安房鴨川に定刻午後 3 時 8 分に着きました。

折り返しの列車の発車まで 1 時間ほどあるので、買い物ついでに外に出てみました。海の近くのなので潮風が吹いてきて、「本当に今は 8 月なのか?」と思ってしまうほど涼しかったです。(曇りなのもあるが)



↑E257 系と 255 系 まさに兄弟車



↑そろそろ出発！

そんなこんなであつという間に一時間が過ぎ、いよいよ 255 系本日最後の運用、臨時特急新宿わかしお 2 号に乗車する時がやってきました。

先ほどまでとは異なり、ほぼすべての座席が満席賑わいがありました。

4 時 17 分、255 系は大都会・新宿へ出発しました。

途中各駅で赤ちゃんからご年配の方まで、老若男女問わず多くの人々が 255 系を見送っていました。

255 系は朝自らが走った道をベンでなぞっていくかのように進んでいきました。

こうして順調に進ん…だと思っていたのか?

なんと御茶ノ水を通過してからすぐに 255 系は止まってしまいました。

どうやら中央快速線が 1 時間以上も遅れていたようで、中央快速線に分岐する手前で遅れていた東京方面からの列車を先に通すこと。仕方ないね(許容の心)。

そして列車が行ったので再び動き始め、新宿駅 11 番線に 5 分遅れで到着した。

新宿駅ではやはり多くの人たちが迎えていた。

5. 後夜祭?

読者の皆様はやっとこれで帰れたんだなあと思ったでしょう。

否!

どうやら 255 系が車庫へ回送するというのでせっかくなら撮ろうということで私は東へ進んだ。

私が降りたのは国技館の最寄り駅、両国。

降りてみたらすでに 2 名ほど同業者がいた。

そして 20 分後、定刻より 10 分ほど遅れて 255 系がやって來た。

颯爽と走り去るその姿は「往年の特急車両」という感じがしてとてもよかつた。

こうして二日間に及ぶ私の 255 系追っかけは終わったのだった。



↑大都会・新宿に到着



↑夜景とマッチ!

～最後に～

皆さんいかがだったでしょうか。

1993年に255系が営業運転を開始してから、実に32年の年月が過ぎてしましました。

平成初期に「Boso View Express」の名を背負って登場し、房総半島の各路線をはじめ、時には「ビューかいじ」として山梨県・甲府まで乗り入れたこともありました。後輩のE257系やE259系などの置き換えによって、2024年3月のダイヤ改正で営業運転からは離脱しましたが、このように現在では臨時列車として元気に走っています。しかし登場から四半世紀以上が過ぎ、この2025年の夏の臨時列車をもって完全引退するとのうわさもあります。けれど、あの塗装で爆走していった記憶は多くの人々に刻まれていることでしょう。皆さんも255系を見かけたら手を振ったり、写真や動画を撮影したりしてみるのはいかがでしょうか。最後まで読んで頂きありがとうございました。





～はじめに～

こんにちは。中2の岩崎です。この記事は、8/2～8/3にかけて広島電鉄の新しい広島駅を開業前日から当日にかけて見に行ったり、中国地方を走る様々な列車に乗ってきました。拙い文章ですが最後まで読んでいただけると幸いです。

～錦川鉄道に乗車！～

10時45分、ANA633便は羽田空港での滑走路の順番待ちの影響で5分ほど遅れて岩国錦帶橋空港に着陸した。岩国空港は隣接する米軍基地（撮影禁止なのもちろん写真はないが…）や旅客ターミナルと米軍基地を隔てるゲート（旅客機が出入りするときだけ開く）などがありとても面白い空港であった。

岩国空港に到着後、ゆっくりしている暇もなく、空港のロータリーに止まっていたタクシーに飛び乗った。岩国空港と岩国駅はそれなりに近いとはいえ、連絡バスを使うと、少しでも遅延してしまうとこの後乗車予定の錦川鉄道に間に合わない可能性があるため、タクシーを利用した。岩国空港から9分ほどで岩国駅に到着した。その後は錦町までの切符を購入し、改札内に入場。0番乗り場に止まっていたNT3000系に乗車した。車両はNT3003、愛称こもれび号とNT3002、愛称ひだまり号が連結した2両編成だった。車内はドア付近がロングシート、中ほどが転換クロスシートになっていた。

利用客が多く一番前の車両は転換クロスシートがすべて埋まるほど混雑していた。私は後ろの車両の進行方向右側で一か所だけ空いていた転換クロスシートに座った。

余談だが車内にはジェイアール東日本企画という会社が開発したスタンプアプリ、「エキタグ」のリーダーが設置されていた。どうやら1両ごとに設置されているようだ。

私はエキタグをやっているため、各車両のエキタグを集めた。(帰りはMT3001とMT3003の2両編成であったため、3両のエキタグを集めることができた。)

11時08分、錦町行のワンマン列車は定刻通り岩国駅を発車した。

岩国から先、途中の川西まではJR岩徳線の線路を走行する。岩国の一つ隣、錦帯橋をモチーフにしたデザインが取り入れられている洋風駅舎が特徴の西岩国に着くと、進行方向右側に並走して流れる錦川や岩国城が見えてくる。

列車は岩徳線の線路と別れると、新幹線の高架と立体交差をし、すぐに清流新岩国に到着する。清流新岩国駅は山陽新幹線の新岩国駅から徒歩で約5分のところにある場所で、車掌車を待合室にしたユニークな建物が特徴である。訪問時、ちょうど待合室が塗り替え終わったところであったため、白に青の帯の入った待合室がきれいに佇んでいた。

このように錦川鉄道を楽しみ、12時15分、終点の錦町に到着した。



↑乗車した MT3003(ひだまり)



↑錦川鉄道の全車両にエキタグがある。

ここからは新線の建設途中に計画が中断し、トンネルなどの構造物が残っている岩日北線という未成線の一部区間を走る「とことこトレイン」に乗車する。私が小さいころ、親に買ってもらい読んだ雑誌に載っており、いつかは乗ってみたいと思っていたのだが、今回乗る機会に恵まれたので乗車することにした。錦町駅にてとことこトレインの片道切符を購入し、乗車する。夏休みシーズンということもあり多くの人が乗車していた。12時35分、錦川駅を発車、トンネル内にあるアートや、駅のホームになる予定だった建造物、わさびの栽培がされている場所、コウモリが生息しているトンネルなど様々な場所をじっくりとことができた。



↑途中の広瀬トンネルに描かれていたアート。

とことこトレインの乗務員さんによると山口県内の大学や地元の小学生、幼稚園児などが20年ほど前に蛍光石をつかって描いたものとのこと。

終点の雙津峠温泉（そうづきょうおんせん）駅には13時15分に到着した。

私は雙津峠温泉駅からSOZU温泉まで歩き、SOZU温泉の施設の中にあるレストランで食事をし、近くのバス停からバスに乗って錦町駅へ向かうこととした。

その後、錦町から錦川鉄道に乗車し、岩国駅に戻った。



↑雙津峠温泉駅に到着したとことこトレイン。
2005年愛知万博で会場内を移動するために運行していた電気自動車を譲り受けたもの。

～遂に広電へ～

岩国からは15時56分発の山陽本線普通列車白市行に乗車した。岩国を出ると進行方向右側に、三井化学株式会社の岩国大竹工場の煙突から煙がもくもくと上がっているのが見えた。

工場のある和木町は海に近く平地なため、工場を建設しやすいのだろう。そんなことを考えていると、あっという間に宮島口駅に到着した。宮島口駅では松大汽船にもJR宮島フェリーにも乗船せず広島電鉄の窓口に向かい、広電の1日乗車券を購入。（はたから見たら不審者）

広電の一日乗車券は700円。広電は均一運賃で1回240円（乗り継ぎの場合は異なる）なので、3回乗れば元が取れるという良心的な価格設定である。早速広電に乗車する。

翌日に控えた広島駅の新駅舎・駅前大橋ルートの開業のためにほぼすべての車両で記念ヘッドマークがついていた。2022年に新しくなった広電宮島口駅舎に停車していたのは、1990年に導入された宮島線用の3900形。クリーム色の車体に黄緑と緑の帯が入っているのが特徴的な車両だ。16時52分、「和」をイメージした発車メロディーが鳴動し、定刻で広電宮島口駅を発車した。車内は宮島観光を楽しんだと思われる観光客が多く乗つており、混雑していた。列車は時刻通り各駅に停車し、広電西広島（己斐）に到着。ここから列車は併用軌道（道路上に敷設され、すぐ脇を自動車が走行できる構造）に入る。余談だが、広電宮島口から広電西広島までの最高速度は60km/hだが、広電西広島から終点の広島駅までは脇を走る自動車と電車との接触事故などを防ぐため、最高速度は40km/hに制限される。列車は紙屋町西に到着。紙屋町やこの先の八丁堀は広島の中心として発展していったこともあり、多くの人が降車していった。ここまで順調に運行していたが、的場町電停を出発した後、交差点の前で停車。赤信号で止まったのかと思ったが、一向に動き出さない。その時、車掌から放送が入る。



↑広電の一日乗車券。日付はスクラッチ方式になっているので間違えないように削る。

「先ほど、前の電車にて具合の悪い方がいたとのことで救急車を要請いたしました。その影響により、この先広島駅までの間で電車が渋滞しております。広島駅にお急ぎの方は、次の猿猴橋町(えんこうばしちょう)電停にてお降りください。」

私は横浜市に住んでおり、路面電車と縁のない場所で生活していたため「電車が渋滞」というパワーワード…ではなく放送には違和感を覚えたが、周りの乗客は慌てている様子は一切なかったので、これは広島ではいつものことなのかと思った。

ふと窓の外を眺めてみると、鉄道ファンだけでなく沿線に住んでいると思われる人たちがこちらにカメラを向けていた。私は広島電鉄が

沿線の人々に本当に愛されているということを実感した。

その後列車は動き出し、猿猴橋町に到着した。

ここでも多くの人が降車し、空席が目立つようになった。

猿猴橋町電停を出て約2分後に終着の広島駅に到着した。



↑広島駅に停車している 5200 形
Green mover APEX

～開業前の広島駅新駅舎を見る！～

広島駅では多くの人々が「ありがとう広島駅・猿猴橋町電停」と書かれた横断幕や広島駅に入ってくる路面電車を撮影していた。私は2025年3月24日に開業した広島駅の駅ビル「ミナモア」の2階に向かった。

そこには1945年8月6日の原爆が投下された当日も広島市内を走行しており被害を受けたものの修復され運行を再開し、被爆電車として広島の復興と平和の象徴として語り継がれている650形や、広電で一番新しい5200形(Green mover APEX)に加え、広島駅の新しい駅ビル「ミナモア」と広島電鉄の駅前大橋ルートの開業記念としてJR西日本とコラボし227系のカラーリングを模した、5100形(Green mover MAX)が電源を落とした状態(車両に電気が通っていないため、動くことができない状態)で停車していた。



↑Aホームには、広島の原爆投下から、その復興までを支えてきた650形が止まっていた



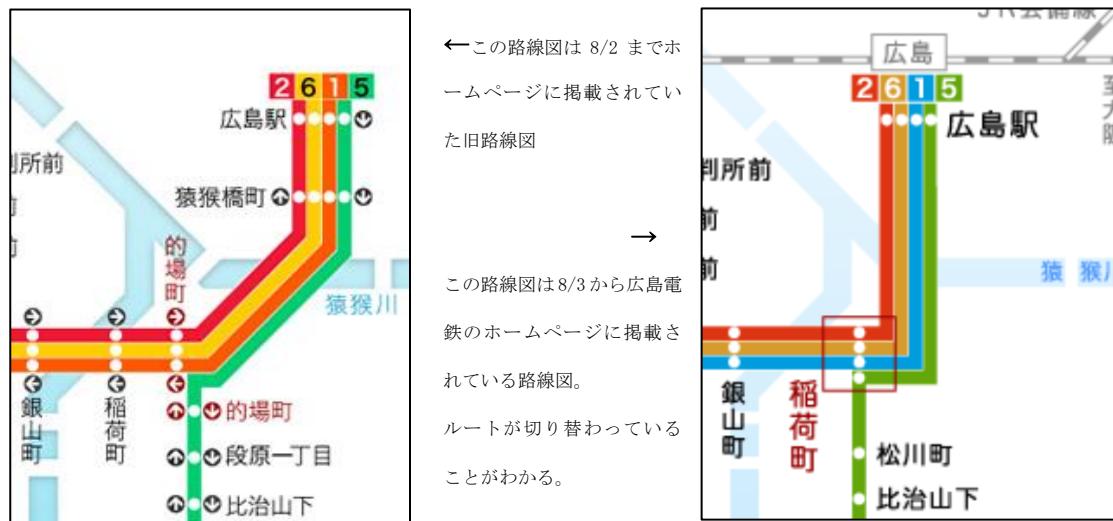
↑これが、新しい広島電鉄の駅。とても開放感のあるホームに、8/3から古い電車から新しい電車まで、多種多様な車両がやってくる。

～広島港へいこう！～

新しい広島駅を見た後は1階の広島駅に戻り、5号線に乗車する。この路線は8/3より広島駅からの的場町までの区間は廃止、的場町から比治山下までの区間は休止となり、線路の切り替え工事を行ったのちに2026年度に循環ルートとして運行を再開する。

8/3からは5号線の電車は広島駅を出ると稻荷町から本線と分岐し、新しく開設される松川町を通り、比治山下まで行くルートに変更される。

現在、的場町から比治山下までの区間を運行しているのは5号線のみなので、今回の駅前大橋ルート開業の影響が最も大きい路線は5号線といえるだろう。



←5号線に乗車。

今回乗車した車両は1983年から1997年にかけて14両が導入された800形。

18時46分、列車は広島駅を定刻通り発車する。

乗車した時点では、鉄道ファン3割、沿線住民の方々が7割といった感じの割合であったが、比治山下電停までに鉄道ファンはほぼ降車していった。

終点の広島港（宇品）には19時35分に到着。ドーム状の屋根が特徴的な駅であった。時間があったので広島港のフェリーターミナルに行ってみたところ、ちょうど松山からやってきたスーパージェット（高速船）が停泊していた。



←広島港フェリーターミナル。

松山行のフェリー/高速船の案内がある。

広島港（宇品）駅。

ドーム状の屋根が特徴。↓



～広島一の繁華街！紙屋町へいこう！～

広島港からは1号線に乗車。車両はGreen mover APEXであった。低床車両のため段差が一切なく、人にやさしい電車だ。広島港から途中の広電本社前まではワンマン運転が実施されている。30メートル級の長い路面電車では基本車掌が乗務している広島電鉄では珍しい。

私は紙屋町東電停で降車し、バスターミナルへ向かった。



↑紙屋町のバスターミナルにあった発車標。

広島から様々な場所に行くことができる事がわかる。

↑広電で一番新しい5200系(Green mover APEX)の車内。段差が一切なく、人にやさしい車両になっている。

～ホテルへGO！～

紙屋町のバスターミナルを見た私は、ホテルへ行くため紙屋町西電停から2号線の電車に乗車することにした。やってきた電車は3800形。乗車率は座席がすべて埋まるほどの乗車率だった。終点の広島駅で降車した時には、20時を回っていた。私は広島駅の周辺にあるホテルに宿泊した。

明日の始発電車を広島駅で見送るため、旧広島駅から出る最後の営業電車である23時08分発の広電廿日市行（そのあとに、抽選に当たった人だけが乗れる団体専用の電車もあったようだ）を見送ることはせず、（ただ単純に広島駅にいくのがだるかっただけ）

早めに寝ることとした。



↑私が最後に撮影した1階の広島駅の画像。
右の電車は紙屋町西から乗ってきた3800形

～新しい広島駅～

翌日8/3の午前5時20分ごろ、私はホテルを出て、広島駅に向かった。昨日まで囲いでふさがっていた通路が通れるようになつたり、案内サインが更新されたりしていた。私は新しい広島駅を目前に、わくわくが止まらなかつた。広電の広島駅にはカメラを持った鉄道ファンや報道陣、広島に住んでいる人達など、大勢の人々が集まっていた。人々の目線の先にあったのは、駅前大橋ルート開業に向けてのキャッチフレーズである「新線、芽吹く。」や「2025.8.3」と書かれた5200形「Green Mover APEX」の姿であった。5時30分ごろ、駅前大橋ルート開業記念式典が開かれ、広島電鉄の社長からの言葉や、6時01分発の1番電車の乗務を担当する運転士、車掌の方々への花束贈呈、テープカットなど、様々な行事が行われた。定刻より2分遅れで、6時03分ごろ、1号線の1番電車が定刻通り広島駅を発車し、記念式典は終了した。私は5号線に乗車し、皆実町6丁目電停で降車した。その後皆実町6丁目から1号線に乗って広島駅に戻り、ホテルで朝食をとつた。



↑新しくなった広島駅に停車していた、
5200形が表示していたもの。



↑新しくなった広島駅を一番最初に出発した

5200形（Green Mover APEX）



↑8/3に新しく開設された松川町電停の路線図。よく見る

と2026年に開業予定の循環線が紫色で書かれている。

～山陰へいこう！～

ホテルを出て、私は JR 広島駅へ向かう。今回乗車する列車は、快速庄原ライナーだ。既存のみよしライナーという快速列車の延長運転として普段は土休日限定で広島県庄原市の備後庄原駅まで運転されているが、芸備線再構築協議会という組織による実証実験のため、2025 年の 7/19～11/24 の土日祝日に限り、備後落合まで延長運転されている。

私はこの庄原ライナーに乗って終点の備後落合間まで乗車した。

車両は JR 西日本のローカル線で多く使用されている、キハ 120 系を 2 編成つないだ 2 両編成。車内には多くの鉄道ファンが乗車しており、座席がほぼすべて埋まるほどの混雑であった。

9 時 07 分庄原ライナーは定刻通り広島駅を発車した。

私は 9 時 03 分ごろに乗車したため、かろうじて空いていた。車端部のロングシートに座った。

広島から約 2 時間。三次を出ると JR 西日本のローカル線の名物として鉄道ファンの間で知れ渡っている「必殺徐行」にたくさん引っかかるようになる。必殺徐行とは、落石や倒木、土砂崩れなどが起きる可能性がある区間で、安全確保のために速度が 30km/h 以下（場所によって異なる）に落とされることである。速度をおとして運行することにより、運転手が目視で安全かどうかを確認するため、保守点検にかかる費用を削減することができるというものだ。

三次から約 1 時間、備後落合駅に到着する。

この備後落合駅は、山の中にあり、芸備線の三次方面、同じく芸備線の新見方面、そして木次線の 3 方向から列車がやってくるため、秘境ターミナル駅として鉄道ファンの間で広く知られている。

私は乗車した列車を降り、一度備後落合駅の駅舎へ向かう。備後落合駅の駅舎内には、木次線の 3 段スイッチバック（急な坂道を登るために、ジグザグに線路をひき、進行方向を転換しながら進む方式のこと。3 段スイッチバックは、それを 3 回繰り返す全国的にも珍しいスイッチバックだ。）について説明している掲示板や駅ノート、スタンプなどがあった。私は新見行に乗車。12 時 20 分、列車は定刻通り備後落合駅を発車する。車両は「庄原ライナー」で乗車した列車と同じ、キハ 120 系。これに乗車し、終点の新見まで向かう。



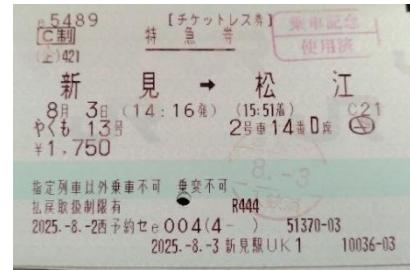
↑ 快速庄原ライナーなどに使用される
キハ 120 系



↑ 秘境ターミナル駅として知られている備後落合。

私は写真右側に停車している列車で、新見方面へ進む

列車は13時58分、新見駅に到着。新見駅にあったローソンで昼食を購入し、やくもの車内で食べることにした。



乗車したやくもの特急券 →

～おうちに帰ろう！～

14時16分、特急やくも13号は定刻通り新見駅を発車した。

車両は2024年3月に運行を開始した273系。カーブでも速度を落とさないように振り子式を導入しているにもかかわらず、乗り心地がよく、快適だった。

ちなみに、273系の車内チャイムと、米子駅の発車メロディーは、official 髪男dismの曲になっている。これは、official 髪男dismのメンバー全員の出身が中国地方の出身だからということらしい。列車は15時51分。島根県の県庁所在地である松江に到着。

松江城や宍道湖などをみて、17時14分発の普通米子行に乗車。訪問した当日は松江で花火大会が開催されるとのことで、たらこ色が特徴の国鉄形気動車であるキハ40系が通常2両編成のところ、4両編成での運転となっていた。

列車は中海のそばを走行し、終点の米子には17時49分に到着した。その後は一度改札を出場し、米子駅構内にあった飲食店で海鮮丼を食べ、再度改札へ入場し境港線が発着する0番乗り場へ向かった。

境港線は境港市がゲゲゲの鬼太郎の作者である水木しげる氏の出身地であるため、ゲゲゲの鬼太郎ラッピングの列車が運行されており、車内アナウンスもゲゲゲの鬼太郎に出てくるキャラクター達の声のものとなっている。



↑キハ47の車内から撮影。

↑ 気動車で4両編成は長い編成だと感じる



←乗車した列車は鬼太郎号だった。

余談であるが境港線には、ゲゲゲの鬼太郎ラッピングの列車以外にも特徴がある。

それは、車内にICカードリーダーが設けてあることだ。

ICカードが使えるローカル線はそれなりにはあるものの、大半の路線では、カードリーダーが駅に設置されていることが多いので、全国的に見てもまれである。

全国のJRの路線では、境港線と和歌山線・桜井線でしかない。

18時51分、境港線境港行は定刻通り米子駅を発車、私は米子空港まで乗車した。

米子空港に着いたのは19時23分。すっかり日も沈んでいた。

米子空港駅から米子空港までは、連絡通路をつかってすぐそこにある。

私は米子空港20時15分発のANA390便に搭乗し、羽田空港へ向かった。

羽田空港には21時40分の到着。私は離陸してすぐに、夢の世界へ旅立った。

～乗車経路の振り返り～

羽田空港→岩国空港 岩国→錦町 錦町→雙津峡温泉 雙津峡温泉→錦町 (バス)

錦町→岩国 岩国→宮島口 広電宮島口→広島 広島→広島港 広島港→広島

(翌日) 広島→皆実町六丁目 皆実町六丁目→広島駅 広島→備後落合

備後落合→新見 新見→松江 松江→米子 米子→米子空港 米子空港→羽田空港

計：飛行機 2 本・列車 14 本・バス 1 本

～あとがき～

今回初めての単独編集で執筆させていただきました。岩崎です。今回、提出期限ギリギリの執筆だったので、文章やレイアウトがぐちゃぐちゃになってしまい、上層部の方々に迷惑をかけてしまいました。申し訳ございませんでした。

最後に、ここまで読んでいただいた皆さん。最後まで読んでいただき、ありがとうございました！

～参考文献～

ミナモア：<https://www.minamoa-ekie.jp/>

広島電鉄公式 HP：<https://www.hiroden.co.jp>

錦川鉄道公式 HP：<https://nishikigawa.com>

広島電鉄|車両の紹介：<https://www.hiroden.co.jp/train/train-list/index.html>

錦川鉄道公式 HP：<https://nishikigawa.com>

広島電鉄|車両の紹介：<https://www.hiroden.co.jp/train/train-list/index.html>

JR おでかけネット：<https://www.jr-odekake.net>

芸備線臨時列車の運行について：

https://www.westjr.co.jp/press/article/2025/06/page_28282.html



Revenge

高校2年 佐藤晴斗

+妹尾 律

0.はじめに

皆さんこんにちは、高校2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。去年よりさらに期限ぎりぎりの執筆開始(何も学んでない)ですので誤字脱字や文章の崩壊があるかもしれません。ご了承ください。

さて、タイトルにもある通りこの記事は去年の記事のリベンジ編でございます。去年の停車場は鉄道研究部のHP等で閲覧することができますので、是非そちらで私の過去の醜態をご覧ください。

初めて読まれる方に向けて簡単に内容を説明すると、通常夏休みの期間中数日かけて行う東急スタンプラリーを”1日で全駅回ることができるのか?”という頭のねじの外れた企画です(ちなみに去年は失敗している)。完全に私の自己満足のみで成り立っておりますので、真似することは推奨はいたしません。

それでは、次のページより本文を開始いたします。

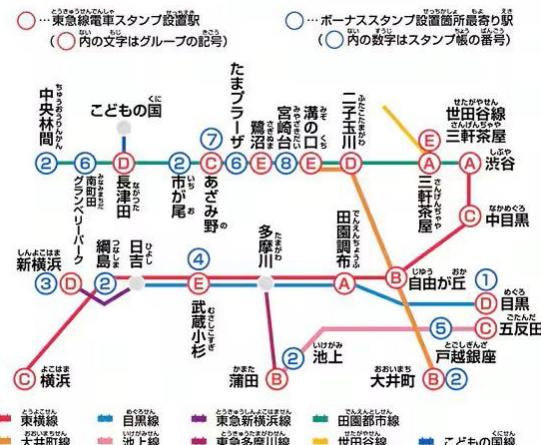
1.あらすじ

7月某日、友人の妹尾君からLINEで、「東急スタンプラリーせんか?」と連絡が来た。去年の予定では今年の東急スタンプラリーは結果だけ報告して停車場の記事は別の企画にしようとしていた。しかし、誘われたからには記事にしなければと思い、現在に至る。
(実は別企画を考えるのが面倒くさかったなんて言えない)

前回は失敗に終わってしまったので念入りに計画を立ててから行くことにした。東急スタンプラリーの概要については(HPの宣伝のためにも)前回記事をご覧ください。それでは、本編に入る。なお、本人からの希望によりところどころ妹尾君からの言葉が入る。

2.本編

7月20日朝9時、私は妹尾君との集合場所である横浜駅の東急線改札口に向かった。私のほうが早く着いたので先に駅員改札に向かい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PASを購入する。気づいた方もいるかもしれないがなぜか今年はスタンプ設置時間が9時から20時と去年より3時間も長いのである。もしかしたら社員さんの中に去年の私の記事を読んでいた人がいたのでは…?などとありえない妄想を抱きながら妹尾君と東急スタンプラリーを開始する。



↑スタンプ設置場所一覧

スタンプ設置場所(全26か所)はあらかじめ調べていたのでわかっていたが、こちらも前回より配置が簡単になっている気がする。(やはり私の記事を読んだ人が…?)

早速横浜駅のスタンプを押し、制限時間11時間の旅へ出発する。

みなさんこんにちは、停車場のはじめの方でも登場した妹尾です。

上のあらすじにも書いてある通り、今回のスタンプラリー企画は私の鶴の一声で始まりました。つまり、私がいないとこの記事は生まれていないことになるのです。(自慢)というわけで、こんな感じの枠の中にちょくちょく登場させてもらうことになったので、引き続きよろしくお願ひいたします。



←横浜駅のスタンプ
(5050系 4000番台)

横浜 9:07→東横線 各停渋谷行→菊名 9:16

菊名 9:16→東横線 特急森林公園行→武藏小杉 9:24

当時妹尾君が綱島駅に駅スタンプがあると勘違いしていたらしく、横浜から各停に乗っている。妙蓮寺付近で私がその間違いに気づき(行程表をスマホにメモしていた)、菊名で後から来た特急に乗り換えて武藏小杉へ向かった。ちなみに、行程は私が考えた案と妹尾君が考えた案と2つあり、今回は妹尾君の案を採用している。



←武藏小杉駅のスタンプ
(3020系新幹線ラッピング)

武藏小杉 9:34→南武線 各停立川行→武藏中原 9:24

武藏中原 9:37→徒歩→とどろきアリーナ 9:58

東急スタンプラリーは東急だけを使えとはどこにも書かれていない。なのでJRを使わせていただく。ある意味これがこの企画の醍醐味である。前回の反省を生かし、武藏中原経由でとどろきアリーナへと向かい、今回初めてとなるボーナスタンプを受け取った。(ちなみに、真面目に東急だけを使おうとすると絶対間に合わないのである。)

妹尾です。

ちょっとだけネタバレをすると、佐藤君の組んだ「最後に17時台に山手線に乗る」案と、今回実行した私の案で、私の案を選択したことでのちのち難を逃れることになります。

あれ、私また何か貢献しちゃいました?(自慢)



↑等々力緑地のスタンプ



↑南武線でワープ

市営とどろきグランド入口 10:02→東急バス 溝 02 溝の口駅行→溝の口駅 10:28

とどろきアリーナへ向かう途中にあったバス停を見たところ、溝の口駅まで向かうバスがあることを発見したので、本来南武線で溝の口駅まで行く計画を急遽変更。複数回行っていてもこのような新しい発見があるととても楽しいものである。



←溝の口駅のスタンプ
(6020系)

溝の口 10:33→田園都市線 各停中央林間行→宮崎台 10:40

宮崎台では毎年恒例となっている電車とバスの博物館のボーナスタンプを受け取った。この日は日曜日だったため、多くの家族連れが来館していた。平日の空いてるときにまた来たい。



←電車とバスの博物館のスタンプ

宮崎台 10:48→田園都市線 各停中央林間行→鷺沼 10:51

鷺沼もここ最近常連のスタンプ設置駅になっている。地味に中途半端な位置に存在するため、割と時間がかかってしまう。あと、来るたびに毎回思うのだが、本当に急行停車駅なのだろうか…?(田舎と言っているわけではない)

鷺沼の駅スタンプは 9000 系であった。西武鉄道での活躍も期待している。



←鷺沼駅のスタンプ
(9000 系)

鷺沼 10:54→田園都市線 準急中央林間行→たまプラーザ 10:56

たまプラーザではイッツ・コミュニケーションズというスタンプラリーがなければ一生聞かなかつたであろうお店でボーナススタンプを受け取った。お店の方がとてもやさしく、一日で回っている旨を伝えたところ「頑張ってください!」という声掛けをもらった。(でもこれっきり行かないだろう)



←イッツ・コミュニケーションズの
スタンプ
(東急でんき & ガス)

たまプラーザ 11:04→田園都市線 各停中央林間→あざみ野 11:06

あざみ野駅 11:12→東急バス あ 27 すすきの団地行→大場町 11:18

大場町 11:18→徒歩→アディダスフットサルパーク 11:33

あざみ野ではボーナススタンプを受け取りに行くためにバスを使わなければいけなかった。今後も東急バスを利用することがあるため一日乗車券を購入。東急ワンデーフリー パスと東急バスのフリー パスが一体になったものを買えばよかったですと後から後悔する 2 人であった。また、本来大場町バス停からアディダスフットサルパークまで 5 分ほどで着くはずだったのだが、地図も読めないバカ(私が入口を間違えパークの外を一周する

ことになってしまった。炎天下の中でとてもつらかった。(自業自得)



↑東急SレイエスFCのスタンプ



↑あざみ野駅のスタンプ(2020系SDGs)

アディダスフットサルパーク???:→徒歩→あざみ野ガーデンズ 11:42

あざみ野ガーデンズ 11:43→東急バス あ72 あざみ野駅行→あざみ野駅 11:59

あざみ野 12:02→田園都市線 急行中央林間行→中央林間 12:19

やっと昼飯の時間である。しかしお店を選ぶ自由はない。ボーナススタンプのためにも、うまかろうがまずかろうが問答無用でしぶそばに入店しなければならない。つらい旅である。



↑しぶそばのスタンプ



↑しぶそば~(わかめ1皿の量がすごい)

中央林間 12:48→大井町線直通 急行大井町行→長津田 12:55

長津田でも駅スタンプを回収。この先は新横浜方面へ向かうのでもちろん…?

スペースの都合上写真は次ページ

妹尾です。

この時点で獲得した電車カードが0枚なのに対し、ボーナスカードを5枚も獲得していますね。(「東急線『電車』スタンプラリー」なのに…)



←長津田駅のスタンプ
(Y000系ひつじでんしゃ)

長津田 13:04→横浜線 各停桜木町行→小机 13:16

小机 13:16→徒歩→日産ウォーターパーク???:??

日産ウォーターパーク???:??→徒歩→新横浜 14:00

JR利用である！次のボーナススタンプは新横浜公園であったため一応最寄り駅である(結構歩く)小机駅で下車し、夏の一番熱い時間帯の中徒歩で向かった。スタンプを受け取った後は、駅スタンプのある新横浜駅まで再度歩いた。この時ばかりは新横浜線を恨んだ。



↑新横浜公園のスタンプ



↑新横浜駅のスタンプ(3020系新幹線)

新横浜 14:09→横浜線 快速桜木町行→東神奈川 14:17

東神奈川 14:17→京浜東北線 快速大宮行→蒲田 14:32

存分にJRを利用しながら、蒲田に到着。蒲田駅は東急線乗り換え改札へつながる階段がホームの端にあるため少々面倒くさい。

スペースの都合上写真は次ページ

本文では「徒歩で向かった。」とだけ書いてありますが、小机駅→日産ウォーターパークはかなり時間がかかってしました。

新横浜線ができたからって東急が新横浜公園を沿線施設扱いしないでほしい。



←蒲田駅のスタンプ
(1000系きになる電車)

蒲田 15:07→池上線 五反田行→戸越銀座 15:01

戸越銀座でもまたしなココという聞いたこともないお店にボーナススタンプが設置されていた。こちらのお店の方もとてもやさしく、この先行く予定である東急バス目黒営業所は学芸大学駅からのほうが近いなどと教えてくれた。今回は回る順番をあらかじめ決めていたので行かなかったが、今後のためにも覚えておこうと思った。



←東急でんき&ガスのスタンプ

戸越銀座 15:07→池上線 五反田行→五反田 15:12

五反田 15:16→山手線外回り→目黒 15:18

この区間はあまり語ることがないのでまとめて紹介する。唯一語れることがあるとすればこの区間はJRを使うことによって一番時間を短縮することができるということだろうか。



↑五反田駅のスタンプ

(1000系 1500番台いけたまハッピートレイン)



↑目黒駅のスタンプ(3000系)

目黒 15:18→猛ダッシュ→権之助坂 15:24

権之助坂 15:24→東急バス 黒 01 大岡山小学校前行→清水 15:29

清水???:?→徒歩→目黒営業所???:?

本来目黒駅前のバス停から乗る予定であったが、「俺は目黒をよく知っている。」と豪語していた妹尾君が乗り場を間違え、次のバス停までバスとほぼ並びながら猛ダッシュすることになった。まあ私もあざみ野の件があるので何も言えないんですけどね…。

目黒営業所のスタンプは2階建てオープントップバスだった。一度は2階建てバスというものに乗ってみたいものだ。



↑東急バスのスタンプ



↑目黒営業所

目黒営業所???:?→徒歩→清水???:?

清水 15:37→東急バス 黒 01 目黒駅前行→15:46

目黒 15:50→目黒線 各停目黒行→田園調布 16:04

さあ、目黒営業所が終われば終了まであと少しだ。経路の都合上受け取れていなかった田園調布のスタンプをここで受け取った。3020系のスタンプ多くね…？



←田園調布駅のスタンプ

(3020系)

田園調布 16:10→東横線 各停渋谷行→自由が丘 16:12

この時東横線は少々遅延しており、本来乗れなかった電車がタイミングよく来たためそれに乗って自由が丘まで向かった。自由が丘駅のスタンプといえば6020系の5両ver.をデビュー前にスタンプ台に描くなどで話題になった。去年は8000系の快速という子供では絶対わからないチョイスをしていたが今年は…？



↑自由が丘駅のスタンプ



↑例のスタンプ台

9000系のシャボン玉編成であった。しかも丁寧に種別と行先の部分は着脱式になっているではないか。この編成は私は小さいころに見たことがあった覚えがあるが今の子供ではわかる人はやはり少ないだろう。

自由が丘 16:16→東横線 各停渋谷行→中目黒 16:24

中目黒 16:30→東横線 急行川越市行→渋谷 16:35

この区間もあまり語ることがないのでまとめて紹介する。中目黒駅でスタンプを受け取った後、後続の急行に乗って渋谷へと向かった。渋谷駅のスタンプ設置場所がヒカリエ2改札前というのはもはや毎年恒例になっているが、今年初めて迷わず完璧なルートで行けた(去年は少しだけ迷った)のでとてもうれしかった。



↑中目黒駅のスタンプ(1000系)



↑渋谷駅のスタンプ

(5050系 Shibuya Hikarie号)

渋谷 16:48→田園都市線 各停中央林間行→三軒茶屋 16:52

ちょうど渋谷駅の田園都市線ホームについてのところだっただろうか。先ほどまで利用していたJR各線が山手線でのモバイルバッテリー発火に伴い運転見合わせしているとの通知がアプリに飛んできた。もしJRを使うのを後回しにしていたら…と思うとゾクッとする。

少しだけお久しぶりです、妹尾です。

3ページ目で言っていたのはこのこと。伏線回収ってやつでしょうか?(多分違う)

さて、話をスタンプラリーに戻そう。なんと、今年は三軒茶屋駅で世田谷線の分と田園都市線の分とで2個もスタンプが集まるのである！世田谷線は去年は上町駅であり、ついに今年は世田谷線に乗る必要すらなくなってしまったのである。（無駄に長い路線だからとてもうれしい。）



↑三軒茶屋駅(DT)のスタンプ(8500系)



↑三軒茶屋駅(SG)のスタンプ

(玉電70形)

三軒茶屋 17:08→田園都市線 急行中央林間行→二子玉川 17:14

二子玉川でもスタンプを受け取った。残りは後1駅！！



←二子玉川駅のスタンプ

(6000系)

二子玉川 17:38→大井町線 急行大井町行→大井町 17:55

遂に来た。所要時間8時間48分、無事東急スタンプラリー完遂である！！！

感動のあまり言葉が出てこない。いやあ楽しかった！！



↑大井町駅のスタンプ(9000系)



↑集めた電車カード一覧

3.あとがき

皆様いかがだったでしょうか。計 8 時間越えの東急スタンプラリーの旅でございました。

普段はゆったり楽しい東急スタンプラリーも 1 日でとなれば話は変わりこのような大変労力のいるものへと化してしまいます。今読んでいいいただいている方々に一言申し上げるとしたら、「このようなバカなことはやらずにしっかり東急を使って回ってください！」しかし前回よりかはやはり簡単になっている感じはありましたので個人的な感想としては物足りないといったところです(去年は新幹線まで使っていたので)。

それでは、ここらへん”企画は”終了したいと思います。ありがとうございました！！

P.S.期限遅れました。申し訳ございません。

妹尾です。

ここまでよくぞお読みくださいました！！驚異の 8 時間越え突貫スタンプラリーもようやく完結です。

私の思い付きによって始まったこのリベンジ企画も、様々な人に支えられつつ無事に完遂できて良かったと思います。

付き合ってくれた佐藤君とここまで読んでくださった皆さん、ありがとうございました。

4.個人的な話(番外編)

ここからは佐藤から個人的な話を 2 つほど。お話をさせていただきます。

【好きな鉄道車両の話】

高輪鉄研では、部活に入部して初めての部会で一番好きな車両を発表するという伝統があります。その伝統がいつから始まったのかは今現在わからないのですが、当然私が入部した際も発表しました。その時私は確か東急 5050 系と発表したはずです。ただその後通学を繰り返していくうちに好きな車両が変わりまして、ちょうど受験直前(12 月)に営業運転を開始した E235 系 1000 番台となりました。入学当初は数本しかいなく狙って乗りに行くほどの E235 系 1000 番台でしたが、現在では全 93 編成が出揃い横須賀線系統の顔となっています。さて、なぜこんな話をしているかといいますと、本来今年の記事は E235 系 1000 番台の研究記事にする予定だったからです。ですが夏休み期間中の都合上写真を撮りに行ける機会などが少なく、断念いたしました。しかし、好きな車両が E235 系 1000 番台である。ということだけは残しておきたいと思ったため、今この場で発表した次第です。それでは 2 つ目の話へ移りたいと思います。

【趣味の話】

急に趣味の話ってなんやねんお前。という感じですが、これは後輩へのメッセージでもあります(カッコつけ)。私は友人からの影響により高校に入ってから VTuber というものに本格的にハマり始めまして、この記事を書いている日の一昨日にもライブに行くほど推し活をしているんですが、唯一の後悔として「もっと早く見つければよかった！」という気持ちでいっぱいなんですよね。もう高 2 ですから推し活を満喫できるのもあと少しなわけなんですね。

ここまで話せば言いたいことが分かった方もいるかもしれません、要は趣味は早く見つけて全力で楽しめ！ってことです。長いようであつという間に過ぎる学校生活ですから、楽しめるうちに楽しみまくってください！！！

最後にながながと話をしてしまいましたが、これにて記事を終わりにしたいと思います。ここまで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！！！

余ったスペースで写真貼り。



Schlacht bei Oarai

高2 佐藤陽星



はじめに

初めての方は初めて、知っている方はこんにちは、佐藤(陽)です。今回は私が秋と春に訪れた大洗について綴りたいと思います。ちなみにタイトルは「大洗の戦い」です。あまり鉄道要素はなく、拙い文章で埋め尽くされているので注意です。もし読者様の中にガルパンおじさんがいらっしゃったら温かい目で見守っていただけ幸いです。それでは皆様、パンツアーフォー！

ガルパンって何？

ガールズアンドパンツァーという簡単に言うとスポ根系戦車アニメです。大洗が主人公たちの母校の本拠地であり、街が試合会場になることも。ガルパンの聖地として多くのファンが訪れるのがこの街、大洗なのです。

1：1 1月 17日

おはようございます。この日は早朝に家を出て品川へ。天気予報では雨とあり不安を胸に朝食を買い常磐線特急へ乗車。

ときわ 51号(高萩行) 品川 07:15→水戸 08:50

今回はガルパンを履修させた友人 SSSS 君(仮名)と大洗で合流しようという旨で互いに合意していたはずでしたが接続をミスしたようで1時間近く待つ必要があるとのことです。LINE で遺憾の意を表しながら朝食を車内で平らげ、水戸まで昼寝。水戸に着く前にガルパンとコラボした広告を発見。どれだけ茨城に浸透しているかを思い知らされます。水戸駅に降り立つとホームは濡れしており、雨の時のコンクリの匂いも漂っておりガッカリした状態で鹿島臨海鉄道大洗線のホームへ。



▲前述の広告(ガルパンギャラリーで撮影) ▲E653系(別日撮影・塗装変更前)



普通(鹿島神宮行) 水戸 08:56→大洗 09:17

失意の中入線してきたのは 6018 編成。ガルパンのラッピング車両です。「こんなところで運使わなくていいから…」と呆れながらも喜びを感じ乗車。やはりイベントがあるか

らなのか乗客は多く、アニメのTシャツを着ている人も普段より多いのかなと感じました。車内はステッカーでデコレーションされており写真を撮る人も。雨模様の田園風景を眺めているうちに大洗駅に到着。のんびり商店街へと繰り出します。



▲ラッピング車



▲前面には大洗女子学園のエンブレム



▲各校モチーフのウィンドブレーカー



▲雨に煙る大洗駅

小雨の中、駅から海の方向へまっすぐ続くきらめき通りを歩いて、「お好み焼き道」さん(ここも聖地!)のところの交差点で左折すると、そこから交通規制が始まっている歩行者天国のような感じに。痛車がずらーっと並んでおり屋外美術館のようにきれいに並んでいる様は見てて気持ちの良いものです。少し歩くと茨城交通の出展が。モケットや行先表示器を販売しているようです。行先表示器には大洗女子学園も文字が…。その隣ではバスに寄せ書きをする企画でファンの方々が思い思いの絵やメッセージを残していました。さらに商店街を進んでいき、交差点で区切られた別の商店街へ。このあたりから「ここ〇研ゼミでやったところだ！」状態のような見覚えのあるお店が増えてきます。さらに人も増えて路上は大混雑。12年前(当時)のアニメとは思えないほどの大盛況にビックリしていると駐車場に人だかりが。興味のままに覗いてみると。そこにはルノーアルノーフ(仏)、CV-33(伊)、III号突撃砲G型(独など)、ヴィーゼル2オツェロット(独)のレプリカが。噂ではかねがね聞いていた戦車のレプリカも目の前にすると本物と違わない迫力があり、魅了されてしまいます。



▲III号突撃砲 G型・継続高校(フィンランド)▲ルノーFT・BC自由学園(仏)



▲CV-33・アンツィオ高校(伊)

▲ヴィーゼル 2 オツェロット・黒森峰(独)

この中では戦車道の 1945 年 8 月 15 日までに設計が完了して試作されていた車輌というレギュレーションに当たはまらないヴィーゼル 2 のみが本編に出ていません。

ここに戦車だらけのゾーンを抜け、特筆すべき聖地である旅館の肴屋本店さん前へ。ここは試合の際に二回、戦車に突っ込まれて二回目は全壊するという印象深いシーンを担当(?)してくれたところなのです。全壊しても戦車道連盟から補助金が支給されるため劇中のオーナーさんは大喜びでしたが。ここや道路を挟んで向かいの駐車場ではコスプレをした売り子さんがいたりテントを張ってグッズを販売していたりしてコミケのような印象を受けました。



▲肴屋本店さん。よく戦車に突っ込まれる

とここまで来て時間は SSSSくんが大洗に着く頃の時間に。急いで駅まで戻り合流します。もうこの時には既に晴れていて少しずつ日差しが眩しくなってきます。駅まで戻つて SSSSくんと合流、お昼探しにフェーズは移ります。この日はあんこう祭りの二日目ということで色々なお店があんこう汁やあんこうの唐揚げを売っており、商店街を歩くだけでおいしそうな匂いが食欲をかき立てます。いいお店を探したところ「飯岡屋水産」さんのあんこう汁とあんこうの唐揚げをいただきました。二つで 600円という比較的リーズナブルな価格に驚きながらも、出てきたのはボリューム満点の唐揚げとなみなみのあんこう汁。雨上がりで少し寒い身体には沁みる一杯となりました。

さて腹ごしらえも済ませたので声優さんのトークショーへ。太陽が照ってどちらかというと暑いという印象で、これが 11月か?ということさえ疑ってしまいます。実際、声優さんもこんな暑い大洗は初めてと語っていて気候の異常を感じられました。トークショー後は埠頭で開催されている物販コーナーへ。物販コーナーではウィンドブレーカーやスカジャン、ステッカーやワイヤレスイヤホンなど様々なグッズが売っていて、買いたいウィンドブレーカーを探したのですが既に売り切れに。先行っとけばよかったですと後悔しました。失意のうち大洗港を眺めていると「さんふらわあ」が入港。この船も実は劇場版のスタッフロールの時に主人公たち大洗女子学園のメンバーが乗船しており、ここもいわば聖地なのです。



▲商品とコラボした描き下ろしキービジュアル



▲入港するさんふらわあ号

お次は、作中でアウトレットと言っていた大洗シーサイドステーションに向かいます。ここは主人公たちが買い物するだけでなく発砲禁止区域と知りながら相手チームをおびき寄せた場所でもあるのです。次ページの左写真のエスカレーターは戦車が二階から降りる際に使われたもので、本来は上り専用なので作中ではブザーがなっています。奥の広場にはサークルさんが出展したりすることもあります。



▲シーサイドステーションとマリンタワー



▲劇中に登場するエスカレーター(別日撮影)

シーサイドステーション内にあるガルパンギャラリーは入場まである程度の行列に並び待つ必要がありました。中に入ると左は物販、右はギャラリーとなっており、左の物販でジャージとファイルを買おう…とした時現金が足りないことに気づいて急いで SSSSくんから数千円工面してもらいました。(後日返済)ありがとう SSSSくん!

この後は特にすることも尽き、家路につこうと駅まで歩いていると SSSSくんが X から大洗に一枚だけあるガルパンマンホールを日の当たり具合とかから特定してくれました。
その技術にドン引きしつづ見つけてほくほくした気持ちのまま家に帰りました。



▲ガルパンのマンホール



▲ガルパンギャラリーの入口にある絵

2：3月15日

おはようございます。今回は海楽フェスタへ向けて泊まりで大洗を訪れます。この日の大洗の天気は晴れですが、海楽フェスタ当日は雨予報。いつも大事な時に雨が降る。いつも通り常磐線特急に乗車。

ときわ51号(高萩行) 品川 07:15→水戸 08:50

普通(鹿島神宮行) 水戸 08:56→大洗 09:17

前回と全く同じ行程です。今回は物販のために急いでシーサイドステーションへ向かいます。前回と同じ轍は踏まない!



▲TV 最終話で戦車を下した場所

シーサイドステーション内では既に行列が形成されており、購入は絶望的と思われたものの並んで店内へ。すると展示品限りではあるもののお目当てのウインドブレーカーのプラウダ高校モデルが一点残っていました。少しサイズは小さめですが大丈夫ということを確認して購入。一緒に色紙も貰いました。急ぎの要件は済んだのでガルパンギャラリーを視察し、マウスパッドを購入。次の目的地は「潮騒の湯」さんです。こちらは劇場版にて大洗でのエキシビションマッチ終了後の打ち上げとして、参加した高校の皆さんのが入浴したスーパー銭湯のような場所です。少し市街地からは遠いですが大変気持ちよく、オーシャンビューなのも魅力的です。海水温泉なので湯冷めしにくいのが特徴。



▲潮騒の湯さんの入り口(後日撮影)



▲同館内のレストラン(後日撮影)

旅の汗を流し、カワハギの刺身をいただいた後はまた街の方へ。歩いていくとひとくわ高い建築物である、大洗マリンタワーが見えてきます。全長 60mで冬の澄んだ日には富士山も見えるとか。このマリンタワーの二階(45m地点)には戦車喫茶 Panzer Vor があり、ここでは劇中に出ていたり各校をモチーフとしたりする食事やスイーツが楽しめます。店内は常にドラマ CD が流れしており、テーブルや椅子は学校で使うタイプのものをおいていて、呼び鈴は通常のものに加えて戦車の形をしたものも。戦車型の呼び鈴は実際に作中の戦車喫茶に出ていてそれを再現したのですが、押したら本当に発砲音がして感動しました。今回は鯖の味噌煮定食を注文。これは1話で主人公が学食でオーダーしたものです。



▲店内に並ぶグッズたち

腹ごしらえを済ましたら大洗町役場周辺の通称「OY 防衛線」へ向かいます。ここではエキシビションマッチの際、大洗チームが相手のチームを待ち伏せして迎撃した地点です。



▲鯖の味噌煮定食



▲大洗町役場



▲相手チームの侵入ルート(後日撮影)

県道2号線に沿って北上します。かねふくのめんたいパークや海鮮丼などのお店が立ち並んでいて、是非ともまた訪れる時には立ち寄ってみたい場所です。ずっと真っすぐ進んで行くと磯浜町に着きました。ここは大洗磯前神社の門前町のような町で海側にはホテルや旅館が多く林立しています。この周辺も劇場版で撃ち合いが行われ、ホテルは「大洗ホテル」と「大洗シーサイドホテル」さんが戦車で撃たれて、派手に壊されています。大洗磯前神社も印象深いギミックとして利用されます。泊まる予定の「大洗シーサイドホテル」さんにチェックインして部屋に荷物を置き、周辺の探索に出ます。周辺は聖地が特に密集しているので少し疲れ気味の体には丁度いいぐらいの消費カロリーで済みます。

一通り巡り終えたらホテルの大浴場に行きます。ここも「潮騒の湯」さんと同じく温泉で、何より水温が高めに設定されているので寒い春先にもかかわらず体の芯まで温まりました。長風呂しすぎてのぼせて気絶しかけました。



▲磯前神社にある巨大ガルパン絵馬



▲大洗シーサイドホテルさん。弾痕が…



▲磯前神社の海上にある鳥居



▲磯前神社の階段上から

今回のはんこう鍋がお部屋で食べられてガルパングッズ付きのコースで予約。お部屋の掛け軸は振り袖姿の主人公とその仲間たちが磯前神社に参拝する絵でした。7時半ぐらいに係の方が来てくれてお食事の用意をしてくれました。



▲あんこう鍋



▲ガルパンコース用のデザート 戦車ケーキ

これ以外にもたくさん料理があつておいしかったです。翌日はイベント当日…ですが強めの暴風雨に見舞われたためイベントも中止、すぐに大洗を出て家に帰りました。

3 : 補足

ガルパンは映像化されたものだと TV シリーズ(全 12 話)と劇場版、6 話構成の最終章、そして今冬公開の「もっとらぶらぶ作戦です！」の 4 つになり、そのうち大洗は TV アニメ 4 話と劇場版の序盤に出てきています。またこのうち最終章と「もっとらぶらぶ」は現在制作中とのことです。また書籍は多数あるので、ここでは割愛させていただきます。2025 年 11 月 22 日には劇場版の再放映が全国 175 館で行われるので是非 4DX で見ていただきたいです。

4 : あとがき

いかがだったでしょうか。観光地として名高い大洗はこのような楽しみ方があるということ、ガルパンというアニメがあることを知っていただけたら幸いです。どこがどのシーンに出てくるかは是非皆様が見て確認してほしいです。この記事が元でガルパンを見る人が一人でもいたら冥利に尽きます。

参考にしたサイト

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

ガルパン公式サイト <https://girls-und-panzer.jp/>

最終章公式サイト <https://girls-und-panzer-finale.jp>

大洗観光協会 <https://www.oarai-info.jp/>

鹿島臨海鉄道 <https://www.rintetsu.co.jp/>

大洗マリンタワー <http://www.oarai-mt.jp/>

マレーシア

クアラルンプール旅行記



高2川島大知

第 0 章 序章

まず初めに、私の自己紹介をさせていただきます。高校 2 年生の川島です。文化祭の実行委員長を務めているので、聞き覚えのある人がいるかもしれません。文化祭の運営は楽しいですよ。在校生でこれを見ている人や、受験生でこれからこの学校に入る予定がある人はぜひ高学祭執行部に入ってみてください。それはさておき、私は旅行が好きです。国内も海外も。一人で電車でゆったり旅行したり、友達と遠出したり、飛行機を使って家族で弾丸旅行したり、とにかく旅行が好きなのです。今回はそのうちの一つを書き連ねてみようと思います。2025 年 3 月に行ったマレーシアです。当初、シンガポールへ旅行する予定でした。しかし、発案者である親があることに気が付きます。シンガポールで 2 泊するのと、マレーシアまで飛んで 2 泊するのは値段が一緒であるということに。そこで私たちはマレーシアまで足を延ばしてみようということにしました。しかしすでにキャンセルできないシンガポールへの航空券を購入してしまったので、シンガポール経由でマレーシアへ向かいます。マレーシアを訪れた後、シンガポールにも滞在しましたが、今回はマレーシアのみを書きます。

第 1 章 1 日目

1 日目は移動日であった。朝から晩まで、丸一日をかけて東京からクアラルンプール市街地まで移動するのだ。まずは始発に近い列車に乗り、成田空港まで移動する。京成線の始発の成田空港行きは普通列車 6 両だ(2025 年 8 月時点)。海外からの観光客も多く混雑する中、のんびりと普通列車に揺られること 1 時間半、成田空港駅に到着した。出発まで 2 時間ほど。時間があるよう見えるが国際線は出国手続きなどやることが多いので、足早に保安検査を済ませて出国し、ちょうどいい頃合いに搭乗口に向かう。搭乗するのは、TR809 便。シンガポール航空の傘下であるスクートという格安航空の便だ。機材は B787-9、ボーイングが誇る最新鋭中型機だ。成田を飛び立ち 7 時間半後、シンガポール・チャンギ空港に到着した。世界の空港ランキングでトップクラスを争うチャンギ空港は、日本の多くの空港と勝手が違う部分が多い。まず保安検査のタイミングだ。初めてチャンギを利用したとき、私は驚いた。なんと保安検査なしで搭乗券とパスポートを見せるだけで搭乗口まで行けてしまうのだ。最新鋭の機器でも使ってどこかで保安検査をしたのかと最初は思った。しかし、搭乗口を見てみると、それぞれに保安検査の機械がある。一般的な日本をはじめとした多くの空港は、(チェックイン)→保安検査→出国→搭乗口の順番だ。しかしチャンギでは、(チェックイン)→出国→搭乗口→保安検査という順番で訪れてくる。これをすることによって、乗り換え客が多いチャンギ空港で乗り換え客に必ず乗るたびに、保安検査をすることができる。その代わり楽な点がある。チャンギでは乗り換え時にシンガポールに入国する必要がない。マレーシアで乗り換えをするときは、いったん入国しなければいけない。その点チャンギは時間を短縮できる。さて話を戻そう。チャンギに到着

した我々は、まず次に乗る便を探した。どうやらターミナルが変わらるようだ。ターミナル間の移動は空港ごとに様々であり、羽田や成田はバスを採用している。チャンギは、電車だ。電車といつてもゆりかもめのような新交通システムを使っている。その電車に乗り数分で別のターミナルに到着した。いよいよ保安検査の待つ搭乗口へ。一通りのやることを済ませ搭乗。スクートのTR468便(再びB787-9)に乗り、クアラルンプール国際空港(以下KLIA)へ飛んだ。

1時間20分のフライトを終えると、クアラルンプール(以下KL)は天気雨が降っていた。入国を済ませたのち、少し飛行機を撮った。さすがはKL、マレーシア航空が多くいた。



↑KLIAの風景。マレーシア航空機が7機もいる。

ここでKLIAという略称について少し余談を。最初KLIAは何を表しているのだろうかと思った。空港にはそれぞれ3レターコードと4レターコードが割り当てられており、書類上の識別などに利用されている。羽田はHND/RJTT、成田はNRT/RJAAといった具合だ。KLIAもその類かと思うのだが、そうではない。よく考えてみるとこれは単純で、Kuala Lumpur International Airportの略である。ちなみにKLIAの3,4レターコードはKUL/WMKKである。

しばらく飛行機を撮ったのち、市街地へ向かうため、KLIAエクスプレスに乗車した。KLIAエクスプレスとは、KL中心とKLIAを結ぶ高速列車で、値段こそは弾むものの、便利な交通機関である。ここで乗車中に一つ気づいたことがある。聞いたことのあるインバータ音だと思ったので調べてみると、西門子製GTO-VVVFを積んでいるではないか。西門子GTOはかの有名な京急の「ドレミファインバーター」の音の源であり、

数年前に日本からは姿を消していた。日本で聞いたような音階こそは聞けなかったもののある程度の面影は感じられ、感動した。ちなみにシンガポールではかつて東京メトロで聞くことができたバイオリンチョッパとも称される、電機子チョッパを積んだ地下鉄車両が走っているが、置換が進んでいるので聞きに行くなら今のうちである。

シーメンス GTO を積んだ車両に揺られること 30 分、KL セントラル駅に到着した。出口には日本語が書かれてあり、シンガポール同様日本語を案内に多用してくれている国なのかと思い感心した。だが、この国で日本語の看板を見るのはこれが最後となる…



↑私がマレーシアで見た最初で最後の日本語「空港行き特急電車到着フロア」ちなみに、文字として日本語を見たのはこれで最後だったが、たまに日本人の観光客を見かけることがあったので日本語を聞くのはこれが最後ではない。

さて、KL セントラルに到着した我々は泊まる予定のホテルを探す。Google Map の示す方向に進むものの、あるところで歩道がなくなり歩くことができない。そこで腹をくくつてスーツケースを持ったまま車道の横の歩道かもわからないような通路をすることにした。苦難すること 30 分ほど、ようやくホテルにたどり着いた。いったいどんなところにあるのだと思われたホテルだが、翌日正規のルートが判明する。寝る前に翌日の予定を少しばかり立てて睡ることにした。

第 2 章 2 日目

起床すると、そこには KL の街並みが広がっていた。

右の写真はホテルから望む KL の景色。ランドマークこそは見えなかったが朝の静けさを感じられる。

ホテルのメインエントランスの開け方に苦労しながら建物を出ると、さわやかな朝が流れていた。近くには野良猫が何匹おり、えさを求めてすり寄ってくる。道路の向かいに歩道があったので道なりに歩いてみ



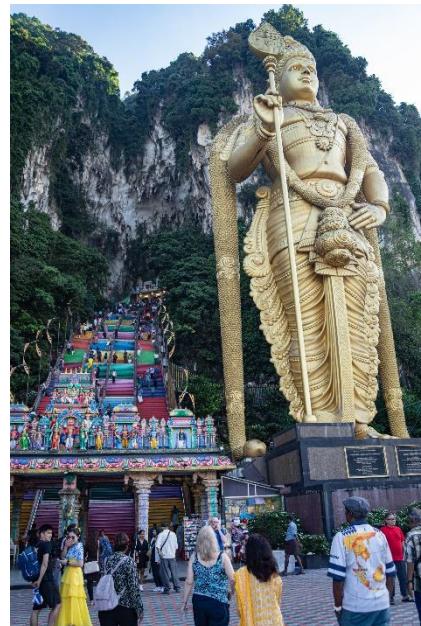
ると、なんとあっさり大通りに出てしまった。昨日の苦労はなんだったのか。モノレールの高架下をくぐりながら歩くともう KL セントラル駅。汗をかいてホテルを探し歩いた時間がもったいなく感じる。

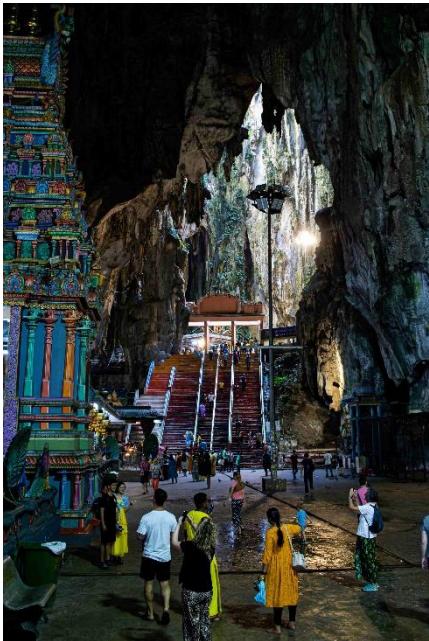
さて、あっさり KL セントラル駅にたどり着いた我々は電車の一日券を購入するべく窓口へ。一日券が欲しいと言って渡されたのは日本と同じような IC カード。だがデザインは少々異なるようだ。



←KL 中心部
のほとんどの
交通機関に使
える一日乗車
券の表裏。
シンプルイズ
ザベスト。

さてこのシンプル極まりないカードとともに向かう最初の目的地は、バトゥ洞窟。ここを選んだ最大の理由はそのアクセスの良さだ。最寄りのバトゥ洞窟駅からほぼ歩かずとも目的地にたどり着くことができる。KL セントラル駅からバトゥ洞窟駅までは通勤電車で 30 分ほど。バトゥ洞窟自体はアクセスの良さから一部は観光地化されているが、路上に大量の猿がいたりと日本とは全く違う世界を楽しむことができる。いくつかもはや遊園地気分の洞窟の入り口があったが、駅から少し歩くと立派な(カラフルな)階段と大きな洞窟の入り口、そして巨大な仏像が見えたのでその洞窟に入ることにした。どうやらここはヒンドゥー教の寺院のようだ。階段は全部で 272 段。それなりにきついが、後ろを振り返ったときの絶景は目を見張るものがある。

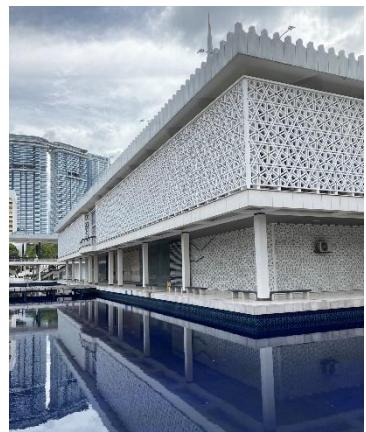




洞窟の中は少し気温が下がっており過ごしやすかった。中にはいくつかのヒンドゥー系の建物があり、半分が信者、半分が観光客という具合だった。習わしに従って裸足になり建物の中も見た。一通り建物の中を見た後は下山(?)。朝ご飯を食べていなかったので腹ごしらえの店を見つけて入った。朝によさそうな軽いものはないかとメニューを眺めていると薄いパンを見つけたので、ココナッツラッシーと注文。この薄いパンの名前はロティチャナイと言うそうで、チーズ味を注文したが、これがうまい。薄いパンにチーズを挟んであり、付属で付いてくるスープカレーについていただく。とにかくシンプルでおいしいので食べる機会がある人にはお勧めの逸品だ。

朝食を済ませたところで電車に乗り、再び市街地へ向かう。続いて向かった先は実は両替所だ。成田空港である程度両替したものの、如何せん手数料がかかるため良い取引とは言えない。マレーシアの下町で両替を行ったところ成田空港よりも良い取引をすることができた。後々、父と両替の計算などをみてどれくらい得したのかを考えようとしたが正確な値は忘れてしまった。その際父が30年前の中国の路上で両替をして騙された話をするなど、話し始めたらきりがないがとにかく言いたいのは、「程よく」ローカルなところで両替するのが一番ということである。

さて、両替を済ませた我々は次にマスジッド・ネガラという国立モスクへ向かった。ここはバトゥ洞窟とは違う意味で観光地化されており、まず、信者とビジターの入り口は分けられているほか、来場者情報を入場時に入力し靴を脱ぐように言われてから入場するなど、規則がそれなりにしっかりしている。過去にシンガポールのモスクに短パンで入場した際には受付の人に引き留められ、スカートを着用するように言われた。モスクでは多くの場合男女関わらず足など下半身の露出を避け、靴を履かず、女性の場合は髪を隠し入場することを求められる。これらは宗教上の規則なのでモスクを訪れる際は注意されたい。ちなみに代々木上原にもモスクがあり、私も訪れたことがある。読者の皆さんも行ってみてはいかがだろうか。モスクの中は靴下で移動するのだが白色を基調とした床できれいな印象を持った。



↑マスジッド・ネガラの外観

一通りイスラム建築の美しさを堪能した後はイスラム美術館へ向かうこととした。場所はマスジッド・ネガラさほど遠くないところにある。イスラム美術館は主に歴史的美術品を展示している美術館で、学生は大人より安く入ることができる。陶器や、布もの、イスラムの筆記法まで様々なものが飾ってあったが、中でも気を引いたのは左下写真の展示だ。



これは 16 世紀からイギリスが植民地化する 19 世紀までインドを支配したムガル帝国の歴代皇帝の剣である。左からアクバル大帝(3 代)、ジャハーンギール(4 代)、シャー・ジャハーン(5 代)、アウラングゼーブ(6 代)の物。ムガル帝国を少しだけ勉強した者としては興奮が避けられない人物たちだった。他にも大小さまざま数えきれないほどの展示があり

り、来場者を飽きさせない美術館であった。パレスチナの歴史についての解説もあり、時事問題の理解にもつながるのではないかだろうか。右の写真はその一部で、三枚舌外交として有名なイギリスの中東政策について解説したもので、その中に出てくる「サイクス・ピコ協定」は聞いたことのある方もいらっしゃるのではないかだろうか。

たっぷりイスラム教を堪能した後、カフェでゆっくりしていると夜を迎えた。クアラルンプールには夜にこそ文字通り光輝くタワーがある。ペトロナスツインタワーである。片方が若干傾いているという噂はさておき、このタワーは夜になると美しい白光で照らされて幻想的な美しさとなる。観光客が信号が赤になり車通りがなくなった大通りの車道に繰り出して写真を撮ろうとするほどである。ペトロナスツインタワー周辺はその姿を写真に収めようとする観光客で常に混雑しており、過ごしやすいとは到底言えない環境ではあるが、建物自体は圧倒されるほどの美しさであるのは間違いない。実際に登ってはいないので上階のことはわからないが、1 階部分はショッピングモールのようになっている。調べると上の階はオフィスのようになっているそうだ。

1916
Sykes-Picot Agreement divides Arab provinces of the Ottoman Empire between Britain and France



↑ペトロナスツインタワーの下ではよく噴水ショーが行われる

一通り中心部などを見終えた後はホテルに戻った。ホテルに屋上があるというので行ってみると想像よりも美しい夜景が待っていた。文字にして2500字あまりの長い2日目は終わりを迎えた。



第3章 3日目

クアラルンプール最終日。起床してお決まりのルートで駅に向かおうとすると、いかにもローカルそうなお店を見つけたので入ってみることにした。店 자체は昨日食べたロティチャナイのお店のようだったが、ローカルな店であれば何でもよいと腹をくくっていた。席に座ると、すかさず店員の方がおすすめ紹介。聞き取りづらいマレーなまりの英語を聞きながら一番お勧めしてきたものを注文することにした。出てきたものは写真のようなもの。



メニューに載っていた写真とは少し違うな、、、と思いながらも実食。左のロティチャナイは、今度は間にハンバーグのようなものが詰めてあり美味しかった。右下のカレーも少し辛かったが食べられる範囲であった。残るは右上。ぱっと見玉ねぎに見える。あまり玉ねぎを積極的に食べる人間ではないので少し警戒しながらも食べると、どこかで食べたことのある味がする。ここで出てきた風味

はなんとライムの風味である。上に赤いタレのようなものがかかっているが、おそらくそれがこのライム風味の正体なのだろう。最後までこのライム風味の玉ねぎと肉入り薄パンが合うのか謎であったがひとまず完食した。朝ご飯を食べた後は空港へ。荷物も多く、公共交通機関は空港まで遅いのでタクシーを使うことにした。スイスイと高速道路に乗り20分ほどで空港についてしまった。そして料金は破格に安く、日本で同じ距離タクシーを利用する価格の1/10程度で済んでしまった。これは誇張ではなく、20km乗った場合、日本では8000円ほどかかるところをマレーシアでは800円で行ってしまう。(0の数は間違えていない)これはマレーシアが破格というより日本が高い面もあるのだが...とよく呑んで終電を逃してしまう方々に耳寄りな情報はおいておき、空港に着いた後の話をする。

唐突だが、我々が向かった空港は KLIA ではない。我々が向かったのは正式名称スルタン・アブドゥル・アジズ・シャー空港(以下 3 レターコードの SZB)で、日本で例えるならば、ソウルの金浦空港という具合だろう。つまり都心に近いものの小規模な空港である。外観は派手ではないので中もそんなに大きくなかったのかと思いつかや、それなりの規模を誇つており店も多く割と繁盛している様子だった。この空港からはシンガポール・チャンギ空港行の飛行機も出ているほか、シンガポール・セレタ空港という SZB に似たようなシンガポールの空港に行く便がある。この空港で飛行機を撮ろうと思ったものの歩いても歩道がなく、バスを待っても 1 本も来なかつたため早々にあきらめカフェタイムになってしまった。出発まではかなり時間があり、しかも小空港であるため、出発が近づくまでは保安検査を済ませることもできないのでカフェでかなりの時間をつぶした。1 度受付に行つたらまだだよと笑われながら追い返されたほどだ。やつとの思いで出国し、搭乗する。便は再びスクートの TR463、機材はエアバス A320 であった。

マレーシアはこれで終わるため、この旅行記はここで終わりになる。シンガポール編もいつか書いてみたいものだがそれを書く日は訪れるのだろうか、、 To Be Continued→

第 4 章 終わりに

みなさま、お読みいただきありがとうございました。ここまですべて読んでくださった方はいるのでしょうか？ここだけ読んでる方とかいないですか？(笑)。とにもかくにも書き終われたことにはっとしています。現在時刻は、、えーと、、3:55AM あー、そうですか、、シンガポールとマレーシアに行ってみて感じたことがあります。それは日本企業、そして日本語の多さです。旅行記内でマレーシアでは日本語は 1 回しか見なかつたと言ってたじやないかと。ごもっともです。日本語の案内は 1 回しか見ませんでした。ですが、日本語だけになると別です。まずは日本企業。シンガポールでは特に日本の飲食店が多く、サイゼリヤやサンマルク、スシロー etc... 数え始めたらきりがありません。興味深いことにシンガポールには日本社製の自販機までありました。たまに通貨表記が円のまま売つたりします(笑)。外国だと強盗防止のため日本のような自販機は街にはないといいます。その影響もあって、治安のいいシンガポールでは日本の自販機を輸入するしかなかつたのでしょうか。マレーシアにはドン・キホーテや日本のガチャガチャが。ガチャガチャは日本の文化として最近注目されてガチャガチャ専門店までもが日本にありますよね。ですがマレーシアのガチャガチャは割高。簡単に手を出せる金額ではなく断念した覚えがあります。そのほかには紀伊国屋書店などもあり、なかなか面白かったです。中にはお前絶対日本語知らないだろ(笑)みたいな看板もありました。こんなに日本語が多く使われる理由としては、ただ日本語を使うことだけでなんとなくイメージが上がり、ブランディングされるような効果があるからなどと言われています。コペンハーゲンのハーゲンと適当な接尾辞を使って商品名としている某アイスと同じことですね。(決して批判しているわけではありません)。さて、7000 字に及んだ私の隨筆もこれにて終わろうと思います。最後までお読みくださいありがとうございました。校閲の皆さんもお疲れ様です。

阿波日記



男女もすなる日記といふものを
オタクもしてみむとてするなり

高2 広報課長 中村

序章

Wolt 四国進出への道

12月某日 旅行計画

クリスマスの時間をいつも通り有意義に過ごさない男約二名がいた……

八田「気動車撮りに四国行かね？？」

ということで四国旅行が決定した。

それから3か月が過ぎた。何も決まっていない。計画を立てようと言いながら何もせずに時間が過ぎてゆく。ホテルはおろか行く場所も決まっていない。もちろん日付も。さすがに危機感を覚えたのでお互いの行きたいところを出し合うことにした。

検討に検討を重ね検討をフルノッチで加速させて行程が出来上がった。

日程は春休み終了直前の4/1~4/6の6日間となった。

ここで今回のイカれたメンバーを紹介するぜ！

八田和樹	高2文系	部長 Wolt のカバンにカメラを入れている 182cm
中村駿介	高2文系	広報課長(笑) にわか都民 元大川崎帝国民 180cm

以上2名のオタクが四国に殴り込む。

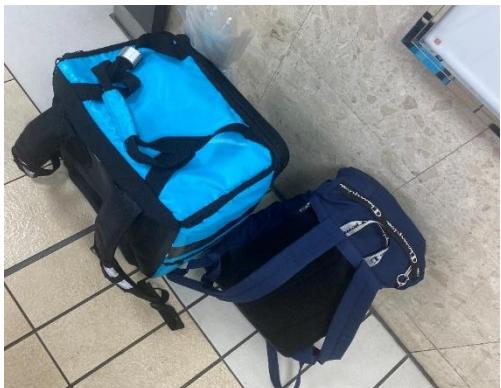
ということでもちろん宿題を前倒して終わらせることもなく、当日を迎えた。

第一章 四国に新幹線を

※このタイトルは適当につけています。基本的に伏線回収されません。

2025年4月1日午後7時、出発式を東京駅のマクドナルドで行った。

出発式といつてもただの夜行バスまでの暇つぶし。



今回の荷物はこんな感じ。水色のバックはWoltの配達員用のバッグである。スーツケースが邪魔になると思い、着替えと機材を気合で詰め込んだ。道中何回も肩がもげそうになることを我々はまだ知らない。

最近できたらしいピカピカのバスターミナル東京八重洲で翌朝までの飲み物や軽食を購入した後、徳島行き夜行バスに乗り込む。

近くの椅子に座って今回使用する切符を並べて撮ってみた。多すぎる。眠れなくなったらこれでs神経衰弱でもやろう。

そうこうしていると今夜お世話になるバスがやってきた。なんと座席は一番前。前面展望とい



う利点は夜行バスなので打ち消され、足が伸ばせないという欠点だけが残った。おかげでよく眠れず全ての休憩で外に出ることに。

海老名 SA



最初の休憩場所はサービスエリアの筆頭。海老名SA。この時の気温は10度。アイスを買って食べているひとは皆無。狂人である。

甲南 PA さすが忍びの里甲賀。変質者二名を発見した瞬間この形相だ。戦国武将



が伊賀・甲賀を恐れる理由が分かったところでバスに戻った。ここから先はひたすら窮屈と戦い徳島に到着した。先人たちは瀬戸内海賊と戦っていたのだから弱音を吐いてはいけない。

第二章

徳島についてもあわてずに

阿波だけに(笑って。まじで)



読者の方は上の画像を見てこう思つただろう「意外と駅でかいじゃん！！」
私もそう思った。だが入った瞬間これだ

これぞ徳島。自動改札機がない。



一発目は牟岐線の車窓から見つけた良さげな所へ。季節は春真っ盛りで平安貴族が「いとおかし」を連発してしまう季節だ。

牟岐線を後にして高徳線へと向かう。



道中、高輪生にはない輝きを放つ壁を見ないふりして撮影地へと向かう。心に祝福と嫉妬の念をふたりで抱えながら到着した撮影地で汽車と時刻非公表の恋人を待つ。汽車と桜。やはり人は桜に惹かれる。昼間はキハ40の運用がないので徳島駅周辺に戻ってお昼ご飯とした。



こちらが中華そば萬里さんの徳島ラーメン生卵トッピングです うつひょ～スープは濃厚そうな「THE 徳島ラーメン」といった色をしており、どてどてとこれまで味のしみていそうなバラ肉もたっぷり入ってるう～中央に鎮座する満月のような生卵の引力に引き込まれちゃうぞってことで、いただきま～す！ではまずはスープから、SUSURU～濃厚な豚骨と甘み強めな醤油ダレが混ざり合い動物感漂うパンチある味がたまらな～

い！麺は中細の滑らかなすり心地で濃厚なスープを絡め上げる～～！



徳島駅にもどって汽車の撮影をした(特大賢者タイム)。



が乗り放題でグリーン車、普通車指定席が利用可能な神切符である。金欠な男二人がグリーン車に乗る機会はめったにないので正直とてもワクワクしていた。というわけで特急しおかぜ・いしづちのレビューをする。

第三章

伊豆の踊子、伊予の振り子

～吾輩はオタクである、安定した将来の道筋はまだない～



さすが四国最新鋭の 8600 系。揺れも少なく「やくも」の振り子がヤンキーだとしたらこちらはチワワである。おとなしい。まったく揺れない。2 時間半乗っても全く疲れない乗り心地。おまけにリクライニングの角度は歯医者が羨ましがる程によく倒れる。最前列を抑えたので貸し出しブランケットをかけて背もたれをすべて倒す

と…前が見えない！完全にアホだ。今治で貸し切りに。これにはオタクにっこり。

松山に到着。高架化された後も残りづける旧駅舎。味があつて良い。ぜひこのまま壊さないでいただきたいところ。市電の乗車しメインの道後温泉へと向かう。道中で五年前の家族旅行で訪れた鯛めし屋さんを発見。一人でテンションが上がってしまった。



いざ入店。こんなもの美味しいわけがない。伊予灘で獲れた鯛のコリコリとした歯ごたえとこころがスッとなるような落ち着いた味噌汁の味、日本人なら全員好きだろう。こんなところで育つたら夏目漱石もいい文章書けるわ。

道後温泉 椿の湯

本館は混んでいたので別館のこちらへ。とってもいい湯でした。この後 400m 走オタク V S 市電をしたためホテルで風呂に入り直しました。馬鹿ですねー。

第四章

予讃大返し・鳴門線

タイトルからわかるとおり朝一番の特急で高松に戻る。（！？！？）（予讃反復横跳び？）



帰りの特急は旧型の8000系、もちろんグリーン車にのる。ご覧くださいこの肉厚なBODYを。バブル期に多かつた気をたくさん使う座席とふつかふかな座面。平成の特急のにおい普ンッ普ンですな。最近の車両にはない力強い走りで日が昇ってすぐの予讃線を駆け抜ける。これには伊予灘の底で寝ているおさかなさんもびっくりしてお

もわず「ぎょぎょっ」と目を覚ますでしょう。すみません黙ります。

高松についたらまずはうどんをSUSURU～（見た目は○亀製麺と全く同じ）。香川はさすが四国の玄関口といったところで普通に大都会。都心と同じように通勤ラッシュ時間帯はサラリーマンの方々がたくさんいらっしゃいました。その後三回目（多分）の特急うずしおに乗車して徳島に戻った。



さて、書くのが少し疲れてきました！現在時刻は締め切り1日前の深夜2時！

これから先はダイジェスト版でお送りいたします！この日は鳴門線の撮影へ。

THE日本のローカル線といった印象。車窓は「のどか」という言葉が自然に出てきてしまうようなところばかり。地方路線は夜が近づくにつれて観

光路線から通勤通学路線へと顔を変える。

周辺の家々に明かりがともり始めたところで我々は今日の宿に向かった。



本日のお宿は「JR ホテルクレメント徳島」その名の通りJR直営のホテルである。駅ビルの真上に位置しているため何とかしてトレインビュー部屋を確保（八田ありがとう）。架線がないので車両がとても見やすい。



4/4おはようございます。この日は大半の鉄研生が春旅行から帰還した中、広報課長と部長は延長戦。朝かヨンマル・ヨンナナを追いかけ回す。池谷のあたりに広がるレンコン畑。レンコンの種を地中に植える作業をしている農家の方に撮影の許可をいただけた。地方の温かさを感じることができた。続いて

菜の花と絡めて撮影。時間がたつにつれて雲が抜けていき頭上には気持ちのいい空が広がった黄色い菜の花、青い空、白い車体のコントラスト。数十年変わらない景色を撮影する。この日は鳴門に宿泊した。



小高い山の上の城や 30 分おきに来る汽車に海。究極の地方都市。駅横のラーメン屋に滑り込み疲れた体に燃料を流し込む。



こちらが徳島ラーメン福利さんの中華そばとチャーハンです うわ～！意外にもさらっとの豚骨醤油スープがうまい～！次は濃い醤油色をしたバラ肉～～！うええ～い！この塩気と甘さがチャーハンをおいしくさせる～！これはもう条件反射～！そして麺を SUSURU～！うまい～！ハリのあるしっかり歯ごたえでうまさ爆裂！味蕾の阿波踊りが止まらな～い～！美味しいし低価格で最高の一杯でした～～～！ごっつあんです！！！

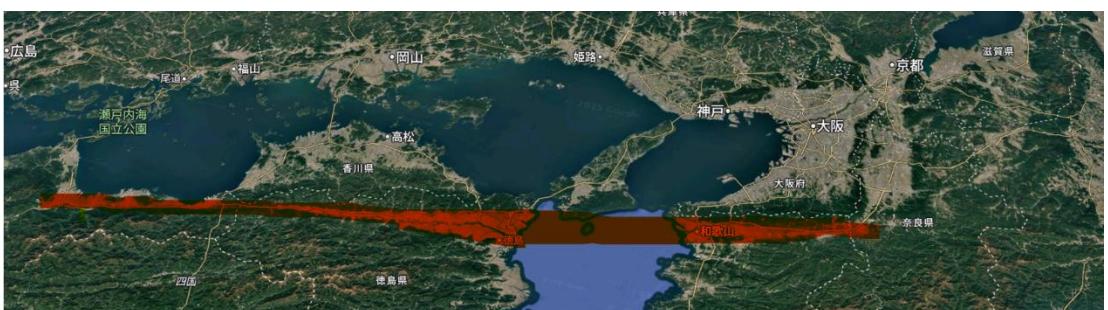
最終章 サンライズ瀬戸際号・帰路

さあ最終日になりました。始発の鳴門線に乗って終点の桑野まで。もちろん車両はキハ40。往復の乗車時間は約3時間、たっぷり沿線の景色やエンジン音を満喫しました。沿線には同業の撮影者も多くこの形式がいかに愛されているかを再認識した3時間でした。



余談ですがこのあと私(中村)がフリーパスをなくすという大失態を犯しまして午後は別行動に。部長は鳴門線に戻りいろいろ撮影していました。私は別に東京までの切符を買い一度進むと戻れなのでだんだんと徳島と離れる形で最後の撮影をしていました。

←吉野川を渡る列車 吉野川は、古くから「四国三郎」と呼ばれ、「坂東太郎」の利根川、「筑紫二郎」の筑後川とともに、日本の三大暴れ川に数えられ、阿波は全国でも有数の洪水国だった。毎年のように氾濫する吉野川が肥沃な土壤を運んだことで、吉野川の下流域では藍の栽培が行われた。



赤く印がついているところは平地が直線的につづいていて、中央構造体と呼ばれる断層の影響で山が分断されたため出来上がった。さらに徳島側は吉野川によって、和歌山側は紀ノ川によって山からの土砂が積もり平野が完成され都市が出来上がった。以上文系一般クラスによる説明でした。



途中駅で部長と合流しこの旅何度目の乗車かわからない高徳線特急うずしおに乗って高松へ、たまたま止まっていたキハ 40・47 に別れを告げる。

時刻は 21 時。この旅最後にして一番の楽しみ「寝台特急サンライズ」に乗車するためにエキナカのコンビニで晩酌(酒抜き)の準備を済ませる。シャワー券確保のため早めに並んでおく。この日はどうやら個室もノビノビも満席のようすでに列が出来上がっていた。結果は無事確保。これで翌朝安心して山手線に乗れると二人で安堵した。

今回はノビノビ座席の並びを確保。筆者は一度個室に、部長は初サンライズということで二人とも初のノビノビ座席利用となった。実は、この次の日に高輪ゲートウェイにて鉄研が出し物をする予定があり、我々は上層部なので出なくてはならないらしいのだ。というかすでに一日欠席している。ここで寝ないと翌日に地獄が待っていることは目に見えている。「せめて名古屋あたりで寝ようぜ」などと言っていると滑らかに列車が走り出した。しばらくして



流れた車内放送で普段では絶対に聞かない「日付が変わりまして」という車掌さんの言葉を聞くとより一層眠りたくないという思いが強くなってくる。坂出を出ると瀬戸内工業地帯のオレンジ色の光が増え始めて瀬戸大橋を渡る。夜なので気を付けてないと海の上にいることはわからないのだが、サンライズ号に乗るような客はこの区間を楽しみにしているので、窓に顔を近づけている人がほとんどだった。渡り切って 10 分ほどで乗客の多くが靴を履きだした。もちろんサンライズ名物の連結作業を見るために。例にもれず我々もカメラを持って岡山駅に列車が止まるのを待つ。22:30 分ごろに出雲市から来たサンライズ出雲号と連結。ギャラリーの多さからこの車両がどれだけの人に愛されているかがわかる。最近 JR 東日本が夜行列車を発表したがこの流れで新たな寝台特急ができることを全鉄道オタクを代表してここに書いてお



こう。今後もし発表されたらこの文章が JR に読まれたと自慢するためにね。ここでようやくだがサンライズ号の説明を 先輩の停車場から勝手に拝借しようと思う(!!)
-285系 JR東海・西日本両社が衰退の一途を辿る寝台列車の生き残りを賭け開

発した車輛。従来の寝台列車の青の塗装を捨て、ベージュと赤を基調とした夜明けをイメージさせる明るい色調の塗装を纏い、まさに新時代の寝台特急を体現したような列車となつた。いまや日本唯一の寝台特急となつてしまつたが、その人気は健在であり、今日もすべての寝台が満席だという-

2019年「停車場『大西日本遠征記』」より(大西先輩勝手にすみません)
さあここで今宵のおつまみメンバーを発表していくぜ！！

- ① チーカマ こいつは4種類のチーズとプリプリ食感のかまぼこがベストマッチでめちゃくちゃうめえ！
- ② ビーフジャーキー 赤身肉の旨みがつまつた牛もも肉使用で、香辛料を使って辛口仕上げ！牛肉の旨みと香辛料で引き立てた辛さがたまんねえ！
- ③ ミルク風味の鈴カステラ 味わいと風味を引き立てるペーストで、ふんわりしっとり食感！初めて食べたが二人とも絶賛だったぜ！
- ④ ベビースターラーメンピリ辛チキン味 ピリ辛な味つけと麺とピーナッツの相性が抜群！ビールを飲んだことがないのに無意識のうちに体がビールをもとめてたぜ！

ここから先は真面目に書きます。

先述したシャワー券を利用することで「国内で120km/hで水平移動しながらシャワーを浴びる唯一の男」(中村未調べ)になることができる。

ここでシャワー室の説明を先輩の停車場から勝手に拝借しようと思う(!!)

-サンライズには瀬戸と出雲のそれぞれにシャワー室がある。このシャワー室は320円のシャワーカードを購入する事で利用する事が出来る。シャワーは6分間出る設定になっているが、頭や体を洗う程度なら十分な時間だと思った。外でかいした汗を流す事の出来るシャワー室は寝台列車には不可欠な設備だと感じた。-

2019年「停車場『大西日本遠征記』」より(本当にすみません)

列車は日付が変わり0:33分に大阪駅を発車。次の停車駅は静岡である。この列車は眠るために作られた列車だが、最も寝過ごしたくない列車だと思った。時刻は1:16分。東武野田線七光台行き最終列車の到着をもって日本国内での定期営業列車の運転はこのサンライズ号を除いて終了となる。その後、車内から彦根城を確認して眠りについた。

目を覚ましたのは神奈川県戸塚駅付近。すれ違う列車が徳島の15倍長い。首都圏の底力を突き付けられた。まもなくして横浜に定刻での到着での到着らしい。我々は遅れれば遅れるほど乗車(睡眠)時間が長くなるので、運転手にはさんはそんな焦らず運転してほしいのだが大多数の方々は定刻と聞いて安堵しただろう。というのもこの列車は遅延率が大変高い。なにかしらの運転支障が発生した場合、長距離列車でありながら余裕時間がないので遅れが拡大する。さらに上りは静岡から始発列車に当たり、神奈川からは朝の通勤時間帯に当たる。長時間遅れると新大阪打ち切りなんてこともよくあるのだ。

列車は大都会川崎を通過し東京都へ。半日お世話になつた列車から降り、それぞれの家に帰り、朝ご飯を食べてゲートウェイシティへと向かった。



こんにちは。広報課長の中村です。中3～高1のあいだ鉄研をサボりまくっていたような人間がなぜ上層部にいるのか自分でも疑問ですが今回旅行記を書かせていただきました。このような読みづらく長ったらしい文章を最後までお読みいただきありがとうございました。部長が言い出した旅行で計画もボロボロでしたが終始楽しかったです。現在時刻は締め切りの-2時間前なので、間に合った真面目で素晴らしい部員たちの停車場を見てみたところ、全員漏れなく真面目で読みやすくていい文章を書いてるので冷や汗が止まりません。現段階で6500文字を超えてますがふざけを抜いたら4000文字もないでしょう。改めてここで部長・親・不在期間中にゲートウェイシティで迷惑をかけてしまった部員のみんな・切符をなくした時に対応してくださいったJR四国の車掌さま・先輩方・偉大なる先代の広報課長・この文章を読んで多分ストレスが溜まっている編纂委員に感謝申し上げます。このような文章が永久に残ってしまうと思うと震えが止まりません。載せられない部分は編纂委員会が抹消してくれる信じています。それでは、おやすみなさい。

追記 私も編纂委員になりました～～～㊗㊗㊗㊗㊗㊗㊗㊗㊗㊗㊗㊗㊗

ED

中村 駿介

高2の高2による高2のための座談会

～罵詈雑言・歴史修正多め～

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ww』という発言から始まったものである。」

というお決まりの構文から始まる座談会 2025 編本編、開始です。

7月某日に五反田駅前のカラオケ館にて 10名の高2鉄研部員が今までの高輪生活、伝説、黒歴史を振り返りました。
(書き起こし超大変だった by 編集者田中)

登場人物 (敬称略)

八田...部長。EF65-1000 が大好き。やる気の差が激しく後半はさほどしゃべっていない。

佐藤(晴)...副部長。BVE ストラクチャー制作の匠。V オタ(風真隊兼へい民)。

吉澤...模型班長。理科研と兼部している。鉄道への興味を殆ど失ってしまった。鳥オタク。

西谷...HP 班長。鉄研高2部員の不健康枠。鉄道よりも車に興味がある。雀士。

中村...広報課長。鉄研の広報に非常に熱心であるのだろうか。いや、そうではない(反語)。座談会の第二編集者。

妹尾...新会計。理科研と兼部している。貨物列車が好き。生物班長(ガチ)。鉄研の PC 管理をしている影の重鎮。

田中...書記。スマホを持たされていない哀れな人。チバラキスタン在住。この座談会の MVP。近鉄教信者。

伊井...BVE 配線制作の匠。成績上位者なのに素行から品性を感じない。

佐藤(陽)...寝台列車が好き。東側諸国について特に軍事面で詳しい。先生。トレーナー。

菅原...成績認定課題マスター。鉄道への興味はほとんどない。提督。

本編

～録音開始地点から～

妹尾「はい、じゃああの、座談会始めさせていただきたいと思います。田中さんコールお願いします！(エコー)」

田中「ただいまから、座談会を始めたいと思いまーす！(エコー)」

一同「イエーイ、フォ～！」with 拍手

妹尾「て言ても何話せばいいのかよくわかんないんだけど」

菅原「それが座談会だから」

佐藤(陽)「じゃあ皆さんまず、入学前のことから」

～高輪入学前～

佐藤(晴)「え、でもさ、小学校 5 年から中一はさ、コロナでほとんど記憶ないじゃん」

菅原「でもさ、どこ第一志望って」

中村「あーいいじゃんいいじゃん」

佐藤(晴)「じゃあここ(高輪中学校)が第一の人」

一部「はーい！」

妹尾「マジで？」

八田「うんマジ、A 日程だもん」

中村「ええ割といいるじゃん！」

妹尾「ちょ、後でさ録音したときにわかるようにさ名前を言ってよ」

八田「八田！」

佐藤(陽)「佐藤！ 佐藤(陽)、佐藤(陽)！」

菅原「あ、僕菅原」

吉澤「吉澤です！」

妹尾「じゃあ第二志望」

一部「はーい！」

八田「はい名前言つてけ」

中村「中村です。第一志望は Z 子 K 成です」

伊井「伊井です！ 第一志望は S だったはずです！」

佐藤(晴)「佐藤晴斗です。第一志望は Z 大です」

西谷「西谷です。第一志望は S でした」

伊井「おお！ 仲間！」

八田「滑り止めいるの？」

伊井「はーい、滑り止め！」

中村「シベリア？ (難聴)」

田中「第一志望は S 和 S 英でした。で、いろんなところ受けてほぼ落ちて、流れ着いたのが高輪でした！」

一同「おめでとう！」with 拍手

佐藤(晴)「このノリいつまで続けんだよw」

菅原「最後まで続けるんだよなあ」
伊井「これで行かなきやダメなんだよw」
菅原「最後まで続けるんだよ」
中村&伊井「そうだよ(肯定)」
妹尾「じゃあ、合格しました。皆さん」

～祝！高輪入学！～

妹尾「鉄研目当てでここ(高輪)に入った人」
一部「はーい！」
吉澤「名前言つてけよ」
八田「八田、八田」
佐藤(陽)「佐藤、カッコ陽！」
佐藤(晴)「佐藤晴斗です、ども！」
菅原「多分菅原」
妹尾「妹尾」
吉澤「吉澤です」
妹尾「鉄研に入部しました、皆さん」
菅原「おめでとう！」
伊井「おめでとう、なんでだよ」

～中一 夏旅行編～

伊井「上毛¹だよ、上毛。僕行ってない」
中村「俺も行ってない」
八田「親父がコロナになって行けなかった」
妹尾「夏が上毛で、冬が？」
一同「野辺山²」
八田「上毛どうだったの？」
妹尾「上毛？暑かった」
佐藤(晴)「暑かった、暑かった」
菅原「暑一い」
中村「カスみたいな感想しかねーじやん」
田中「一個言い訳させて」
佐藤(陽)「なんの言い訳？」
田中「行こうと思ったのよ。で、そしたら行く場所が変更になって、そしたらまた新しく参加の紙が配られるのかなって思ってたら、後から顧問の松崎先生³からそれで出していいよって...」
中村「あ、なんか変更してたね」
田中「そう変更してたんだよ」
一同「そうそう」
田中「なんか変更食らって紙⁴をそのまま出していいことわかんなかったから」
中村「俺は変更食らって上毛いいやってなって行かなかつたんだよ」
菅原「上毛何もないの？」
妹尾「リットン調査団⁵w」
佐藤(晴)「俺と陽星...、陽星入つてたっけ？」
妹尾「いや入つてない。俺とお前と西ちゃん」
佐藤(晴)「西ちゃんが入つてて、なぜかOBが入つてたw」
菅原「上田⁶ってどこ？上田って何県？」
伊井「バカいるぞ」
田中「上田が何県つてちょっとそれはさ...」
中村「は！？」
佐藤(陽)「お前それでも地理選択かよ」
菅原「上田電鉄⁷って何県？」
一同「長野県だよ」
妹尾「はい次、次！」

～中一 冬の入門旅行編～

田中「はい、はい！懐かしい人の挙げていいつすか？N田君⁸がいましたね！」
一同「おー！！」with拍手
八田「元気にしてたかー？」
佐藤(晴)「てかさあ、なんで野辺山行ったの？」
田中「入門旅行」

注釈ゾーン 以下同じ様に続きます

1:上毛電気鉄道。群馬県の鉄道会社 2:長野県南佐久郡南牧村にある標高1,300mを超える高原地帯
3:鉄研の顧問の先生 4:鉄研旅行の申し込み用紙 5:満州事変を調査した国際連盟の調査団 6:長野県東部の都市名
7:長野県上田市を走るローカル鉄道 8:元鉄研部員。

妹尾「貸切無かった」
妹尾「新幹線乗ったよ」
佐藤(晴)「なんで野辺山行ったのw？」
八田「わかんないw」
中村「確かに中一だけだったよね」
一同「そうそう」
佐藤(晴)「松崎先生に連れられて行ったのが野辺山だった」
妹尾「新宿集合で...」
一同「そうそう」
妹尾「中央線回りで...」
一同「そうだそうだ」
菅原「O 西先輩⁹に会った、確かそのとき」
妹尾「O 西先生、先生」
菅原「社会科の教員 O 西先生w」
妹尾「そこで、小淵沢¹⁰からキハよんじ...110 に乗って」
伊井&中村「キハ 40¹¹w」
中村「あー公園行ったわ、駅前の」
菅原「懐かしい」
佐藤(晴)「雪合戦してたよね」
妹尾「駅前で雪遊びして」
佐藤(晴)「俺駅前の公園でおにぎり食った覚えあるよ」
伊井「僕お弁当食ったから」
妹尾「駅中で蕎麦食った」
佐藤(陽)「俺も俺も」
伊井「寒かった。手が死ぬかと思ったけどあの時さあ...」
妹尾「で、野辺山行った後佐久平¹²に行って、佐久平から高崎まで新幹線に乗って」
一同「そうだー」
中村「途中どっかで 651¹³の通過見た気がする」
田中「あ、あった」
妹尾「それ知らん」
西谷「あった、最後の高崎線じゃないかな」
佐藤(晴)「神保原¹⁴だったよな」
西谷「次もう春、見どころたくさん」
佐藤(晴)「もう中一終わりw？」
八田「はい中一終わりー」
菅原「なんで春は？」
西谷「大井川¹⁵だよ」
一同「あー！」

～中一 春旅行編～

妹尾「最初東京に集合して」
中村「掛川¹⁶まで新幹線だっけ？」
妹尾「金谷¹⁷まで...」
中村「8000番台¹⁸当たったんだっけ」
伊井「当たった」
中村「金谷から新金谷¹⁹まで歩いたんだ」
妹尾「で、車庫見学行った後、普電だっけ？ 自由行動で千頭²⁰に行って」
中村「近鉄の特急²¹のやつ」
妹尾「俺南海²²」
八田「ああそう南海南海」
菅原「俺は A 木²³と電 GO²⁴してた、あの駅で」
中村「バカだろ」
菅原「電 GO でブレーキ壊れてて 1 と 5 が連続して入ってた」
伊井「ブレーキ壊れる～」
佐藤(陽)&中村「wwwwww」
八田「え、吉澤は？」

9:鉄研のOB会長。現在は教師をされている 10:山梨県北西部の北杜市の地名。小海線の起点駅 11:地方路線などで走る古い気動車 12:長野県にある北陸新幹線の駅 13: 651 系。常磐線や高崎線で活躍した特急型車両。数年前に引退した 14:高崎線の駅名 15:大井川鐵道。静岡県を走る鉄道会社 16:静岡県西部に位置する新幹線停車駅 17:金谷駅。大井川鐵道の起点駅 18:313 系 8000 番台。元ライナー車両で利用者からの人気が高い 19:新金谷駅。大井川鐵道の車庫がある 20:大井川鐵道の駅。奥大井観光の拠点 21:元近鉄特急 16000 系。22:元南海 21000 系。23:元鉄研部員。ネタキャラ 24:電車で GO!の略称。鉄道運転士の体験ができるゲーム

吉澤「お前と一緒に居たよ。あと川島²⁵も居た」
八田「金谷～新金谷で撮りに行ったんだ。その時に西谷がレンズを割った」
佐藤(晴)「それで千頭で集合したんだっけ？」
妹尾「千頭で集合して...」
佐藤(晴)「千頭でソフトクリームか何か買ってるやつ居なかつた？」
中村「あと俺と和氣²⁶と伊井と田中は新金谷～金谷歩こうぜって言つたら『エ～イヨ～』って言つてのざりん²⁷が一駅分の電車賃くれた。(ありがとうございます。)」
伊井「そう電車賃くれた」
八田「優しいな～」
妹尾「で、そこから EL かわね路号²⁸に乗つて」
八田「貸切でしょ 2両」
一同「1両だよ」
妹尾「でもさあ、牽引機がさあ E10²⁹だったんだよ」
八田「そうあれいいよな～」
中村「あ、橋の上でドア開いたんだよ」
一同「あ～」
菅原「めっちゃ怖かつたあれ」
中村「おばちゃんが『～コレネ～メヨネ～アフナヨネ～』ってw」
一同「w w w w w」
田中「いつもの事かの様にパタンって閉めて」
妹尾「旧客³⁰だからしようがないよ」
佐藤(陽)「『さくら』³¹ね～これ熱いな～」
妹尾「これで新金谷着いて、金谷か」
佐藤(晴)「あれじゃんみんな乗り遅れたやつw」
菅原「あ～あったね～」
妹尾「俺と晴斗とかは切符を事前に買ってたけど、切符買ってなくて券売機一個しかないから、みんな乗り遅れた」
八田「そうね」
吉澤「それで先生置いてった」
佐藤(晴)「18切符³²を持ってるやつも大量にいて、駅員改札に通してたらみんな乗り遅れた」
妹尾「で、そこから何人かホームライナー³³に乗つて」
伊井「それ僕乗つた」
佐藤(陽)「乗つた乗つた」
佐藤(晴)「で静岡?静岡の時点では絶対『西焼津事件』はもう起つてるから」
中村「その前に吉澤たちはもう降りてんのよどつかで。どこで降りたの？」
吉澤「西焼津³⁴」
西谷「八田と俺と吉澤と川島で西焼津で写真撮るために降りたら、小西先生³⁵に伝えてなくて、小西先生を置いてけぼりにして小西先生静岡に行つちやつたんですよ」
妹尾「それを気づかず静岡から俺たちがホームライナー乗つた先でようやく『あれ、八田と西谷は?』とか聞かれて」
菅原「そんなことがあったの！？」
佐藤(晴)「ホームライナーに乗る前にコンビニで食材調達してて」
妹尾「それだ！乗る前か！」
佐藤(晴)「コンビニの前で小西先生に『西谷とか、連絡先知ってる？』みたいなこと言われて」
妹尾「小西先生に聞かれたのはそこで、俺はその時点でもまだ知らないでホームライナー乗つた後に八田から LINE が来て『小西先生は？』っていうのが来たから、静岡で見たよっていうw」
八田「あれねえ、気づいてたんだよ、最初の時点で」←!?
一同「おい！」
中村「絶対載せる絶対載せる」
八田「『これ大丈夫だろ』とか言ってw」
妹尾「だめですよ、先生置いてっちゃつたら」
菅原「報連相重要だからね。毎回言つてるよね誰か」
妹尾「結局小田原集合になって、その前に『熱海事件』があつた。熱海駅乗り換えの時に目の前かっこいい電車...」
八田「(伊豆急行)8000系³⁶カッコイ！」←キモい
妹尾「...が居たのを見た八田、川島以下数名はそこで撮影大会をやつていると、小田原に間に合う電車がドアが閉まつてしまい...」
吉澤「あでもね、川島はギリ乗れた」
佐藤(陽)「飛び込んできたw」

25:鉄研部員。当文化祭の実行委員長 26:鉄研部員。元会計 27:野沢先生の愛称。鉄研の顧問の先生 28:大井川鐵道が運行する客車列車 29:E10形電気機関車。大井川鐵道が1949年に導入した直流用電気機関車 30:旧型客車の略称 31:昔のブルートレインのヘッドマーク 32:JR線の普通列車が乗り放題になる切符 33:ホームライナー静岡。東海地区の有料快速列車 34:東海道線の駅名 35:元鉄研顧問の英語教師 36:伊豆急行8000系。東急電鉄からの譲渡車両

中村「M折³⁷も遅れてきたよね？」

妹尾「俺が小田原で飯食ってたらLINEで『遅れました～』って来て」

佐藤(晴)「ギリギリ、ロマンスカーに間に合う時間だったんだよね」

吉澤「めっちゃ謝った～」

中村「俺はそのままJRで帰って」

菅原「A木と一緒に俺飯食ったわ～ロマンスカーの中で」

妹尾「で、GSE³⁸に乗って、GSEめっちゃ快適だったよね？」

佐藤(陽)「あれよかったですよな～」

佐藤(晴)「気づいたら下北沢³⁹も通過して、新宿着いた」

西谷「はい次夏」

～中二 夏旅行編～

中村「はい上田」

妹尾「第一次上田」

佐藤(晴)「順番にいくよ」

妹尾「まず東京に集合して...」

菅原「もう昔の停車場全部読んでもらって、隅々まで読んでもらったら行程はわかるもんですから」

妹尾「まずさあ、撮影会でさあN脇⁴⁰さんがいろいろ持ってきて北千住幕とかさあ」

一同「そうそう」

妹尾「日比谷線直通とか特急とか...」

中村「いろいろあったよね」

佐藤(晴)「一回別所温泉⁴¹行って、あの時ちょうど鬼畜の東急スタンプラリーやってたから...」

妹尾「あーあったあつた」

西谷「みんな自由行動どこ行った？」

菅原「長電⁴²乗った」

伊井「善光寺か！」

中村「タクシー相乗りして善光寺行って、善光寺で俺と田中はそのまま帰って。あんたらは何してたの？」

伊井「温泉行つた」

妹尾「なんでそこで離脱してんの？」

中村「普通に帰りたかった」

佐藤(晴)「妹尾と俺と陽星は湯田中⁴³に...」

妹尾「あと丹羽⁴⁴」

佐藤(陽)「あー丹羽ね、行ったね」

佐藤(晴)「...で温泉入った」

妹尾「湯田中行って、裸の付き合いをして」

佐藤(晴)「あの時ちょうど夏だったからさ検温計みたいのがおいてあったからさ、帽子とて計ってみたら 38.9℃ つて」

一同「wwwwww」

佐藤(晴)「それでカウンターの人に何か言われんのかなーって思ってたら、普通に『はいどうぞー』って言われた。」

一同「www」

佐藤(晴)「何もみてねえって思ってw」

佐藤(陽)「コロナ禍だったもんなーあの時」

中村「これあったな(ピストル型の検温計)」

一同「あー」

妹尾「で、風呂入って当然のようによーひー牛乳買って」

佐藤(陽)「瓶入りのな」

妹尾「そこから、湯田中発のHiSE⁴⁵に乗ろうと思ったんだけど、先に信州中野⁴⁶止まりが居たから」

佐藤(晴)「あー居たねー」

妹尾「03⁴⁶乗って」

佐藤(晴)「その運転士さんだっけ？」

妹尾「運転士がめっちゃ話しかけてくれたんだけど」

佐藤(晴)「途中ゆけむり⁴⁷の退避の時にめっちゃしゃべってくれた」

妹尾「で、俺たちは信州中野に行ってHiSE乗ろうと思ったら展望席高輪生で埋められてて」

佐藤(陽)「そうだったそうだった」

佐藤(晴)「展望席にニコニコの伊井が乗ってたんだよね」

伊井「煽りの意味で笑ってたはず」

妹尾「『こいつらムカつくくな～』って言いながら普通の席に乗って長野に行って、サイゼリヤで飯を食うっていう」

佐藤(晴)「サイゼリヤは鉄研の友だから」

37:鉄研の先輩。高二とのつながりが強く慕われている。38:小田急電鉄の特急「ロマンスカー」の最新型車両 39:漫画及びアニメ「ぼっち・ざ・ろっく！」の聖地。この時期に巡礼者が多かった。40:偉大なる鉄研の先輩。東急が大好き 41:長野県の温泉地。「信州の鎌倉」とも呼ばれている 42:長野～湯田中をむすぶ長野電鉄の略称 43:長野電鉄の終着駅。温泉街 44:高2の部員。真面目枠 45:元小田急ロマンスカー。現在は長野電鉄の特急として走っている 46:東京メトロ日比谷線からの譲渡車両 47:長野電鉄の特急の名称

西谷「はい次一」

～幕間 の走行会～

佐藤(晴)「中二までだっけ? N ゲージの走行会あったの?」

中村「あつた一懷い一パソコン室でやつてた」

菅原「てか今年やらないんすか部長」

八田「やんないよ」

妹尾「やろうよやろうよ」

西谷「やれない」

佐藤(晴)「次の年に入つてきた(自主規制)君がね」

八田「あ、そこからだよね、やんなくなつたの。そいつのせいだからね」

菅原「あ、あ～彼か。彼何したの?」

佐藤(晴)「野澤先生の N ゲージをぶつ壊した挙句、何も言わないで帰つたんだよ」

八田「だから、次の年からトラブルになるからやめようつてことになつた」

妹尾「次～冬～中二冬」

～中二 冬旅行編～

西谷「トキ鉄⁴⁸」

佐藤(晴)「もうトキ鉄?」

妹尾&佐藤(晴)「第一次ね」

佐藤(晴)「俺第二次行つてないから」

尾「第一次トキ鉄は...」

八田「新幹線で(上越)妙高⁴⁹だ」

妹尾「直江津⁵⁰まで普電で行つて」

田中「最初なんか待つたら雪月花⁵¹来つたんだよね」

佐藤(晴)「あと誰だっけ? 直江津駅で宿題やつてるやつ居たよな」

妹尾「自習スペース⁵²だよね」

菅原「お前じやない?」

佐藤(陽)「俺自習スペースで、あの日つて(始業式に)結構ギリギリだつたじやん。まず、行きの新幹線の中でモンスター持ち込んで 360(mL)の」

菅原「www」

八田「はいえーつと直江津着いて」

妹尾「貸切入つてきて、興奮しながらみんな乗つて、どこだっけ?⁵³の一個前」

菅原「市振⁵⁴だよ。」

妹尾「で、そこで大塚先生⁵⁵が置き去りになりそうになつてて」

佐藤(晴)「市振でドアぶつ壊してたのは一体?」

妹尾「ドア壊したのは今の中...高1」

八田「だれだれ?」

田中「あのね、S本⁵⁶」

八田「はあ～↑」

田中「あいつが両開きのドアの片方を思いつきバーン!(大破)つて閉めたらロック掛かっつちやつて」

妹尾「あー」

田中「次の駅着いたら普通に開いたからただロックが掛かっただけだつたんだけ」

妹尾「その時幕回しとかやつて、羽昨とか和倉温泉⁵⁷とか入つてた」

西谷「米原とか入つてた」

佐藤(晴)「で、えつと一下敷きでめちゃくちゃ売れない写真を撮つたのもそのとき」

吉澤「あ～！」

西谷「あつた～」

佐藤(陽)「未だに消化不良で」

妹尾「で、その後は糸魚川から新幹線だつた」

八田「それでもうすぐ?」

妹尾「貸切が直江津発、市振折り返し、糸魚川止まりで糸魚川から新幹線」

妹尾「はい、帰りました。はい次」

八田「中三」

西谷「初の泊り」

妹尾「俺が企画したやつですよ」

一同「あー！」

～中二 初の春の泊り旅行編～

佐藤(陽)「まず初日から」

48:えちごトキめき鉄道の略称 49～52:新潟県の都市名 53:えちごトキめき鉄道の観光特急 54:直江津駅の待合室。自習室に改造されている 55:学校内の部活顧問を兼任している先生 56:現高一の部員。

57:能登半島の温泉地

佐藤(晴)「最初東京から？えーととまづ」
一同「大阪まで」
佐藤(陽)「普電ずーと」
中村「桜ノ宮⁵⁸の東横イン」
佐藤(陽)「(自主規制)w」
佐藤(晴)「横にラ○ホあつたよねw」
中村「そーだ！駅までの道のりにラブ○があつたんだよ」
八田「あつたあつた」
妹尾「次の日は自由行動です」
中村「みんな自由行動どこ行ったの？」
佐藤(晴)「京阪プレミアムカー⁵⁹乗りたいって言って追加料金 500 円だからさあ、それで出町柳⁶⁰行って、京都御所
行つた」
八田「他の自由行動は？」
妹尾「俺は京都線⁶¹、じやない草津線⁶²で 113⁶³乗つた」
八田「他は？」
吉澤「阪急撮つてた」
佐藤(晴)「なんかマンダーラ⁶⁴の写真鍊成しまくつてた」
吉澤「そうそうw」
菅原「そーう俺たち、俺と丹羽ちゃんと田中で大津行って、エスカレーターは右左どっちが主流かっていう話になつて、
最終的には大津は真ん中もいるつてことが...」
佐藤(晴)「俺たちその後さ、京阪が撮りたいって言って森小路⁶⁵で京阪撮つてました。みんなで行ってたこ焼き買つ
たんだっけ？」
佐藤(陽)「A 木君の薦めてた美味しいたこ焼きを...」
佐藤(晴)「西中島南方⁶⁶でそこでたこ焼き買つて、夜行つたんだけど」
佐藤(晴)「夜大阪行って 551⁶⁷だっけ？」
佐藤(陽)「そー、帰つ際に 551 行つて、妹尾も買つたんだよ」
妹尾「『買つといでー』って言って」
佐藤(晴)「誰ですか 201 系⁶⁸撮つてたの？」
妹尾「で、その間俺今宮でどんどん 201 来るのが楽しくなつてずっと撮つてて。こいつらがの分買つてくれなかつた
からw」
佐藤(晴)「『買つて』って言われてないんだよ。」
妹尾「言つてないんだっけ？」
佐藤(晴)「言つてなくて、後から行くわ見たいなこと言って」
妹尾「あ、そーだ！」
佐藤(晴)「で結局お前が場所わからなくて 551 行けなくて」
妹尾「俺さ、それ当時の停車場に書いたんだけど、何も食べれずにファミリーマートで爆速で買つて門限ギリギリだ
つた」
佐藤(陽)「シュウマイ手づかみで食つてただろ」
田中「それつて二日目の夜でしたよね。」
妹尾「一日目の夜に 551 が食べられなかつた僕はどーしても 551 が食べたくて、大阪梅田にね、『大阪梅田、梅田』
行つてきて」
中村「阪急のアナウンス！」
妹尾「大丸⁶⁹の所にある 551 行つたんだけど、豚まんとシュウマイを買つたらお箸が付いてなくて、仕方なく手づ
かみでシュウマイを食つてつていうのがありました～」
妹尾「で、部屋で一人で食つてたのシュウマイを。シュウマイ！」
西谷「僕たち阪急を撮りに行つた組はですねえ、大阪梅田駅でお好み焼きをね、テイクアウトしたんですよ。まあだ
いだい 10 分くらいだらうつて思つたら 25 分かかりまして、桜ノ宮のホテル街を大爆走つていう」
佐藤(晴)「はいじやあ 3 日目～。えーと 3 日目の主犯格俺たちだよね」
佐藤(陽)「私、佐藤陽星は 3 日目、おおよそ集合時間から 2 時間半以上、大寝坊をする大失態をかまつました！」
八田「ウェーイ！」
中村「それでですね、そうです！『おわた』を『おまた』と間違えたんですねー！」
一同「おまたー！」with 拍手
中村「新快速の中で大盛り上がりでしたねー！」
佐藤(陽)「その時の裏話として、まず私 5 時半に起きたんですよ。『ふあ～』って言って」
佐藤(晴)「そー LINE 送つてたよな」
妹尾「『おはよう』みたいな、言つてた言つてた」
佐藤(陽)「起きて『うわ～いい朝だな～』て言つて、ベッドで携帯見てたらいつの間にか意識が遠のいちやいまして 9
時に起きて、まずベッドの横の固定電話がめちゃ鳴り響いてるわけですね」

58:大阪環状線の駅名。我々の宿泊地 59:京阪の特急についている有料車両。もうすぐ 2 両になる 60:京阪線の京
都側終着駅 61,62:JR 西日本の路線愛称 63:国鉄型車両。草津線からは引退済み 64:編成の一部に影がかかつた
写真を馬鹿にする言葉 65:京阪線の駅名 66:大阪メトロ御堂筋線の高架駅 67:関西地区で有名な肉まん名物の店
68:関西本線・大和路線で活躍していた国鉄型車両。引退済み 69:京都発祥の老舗百貨店

佐藤(陽)「『おおっ！？何が起きた？』って携帯見ると、まず時間で絶望して、次に不在着信が10件以上来てて、『やべー』って思って電話に出たら松崎先生が『佐藤君ですか？』って言って『はあい』って応えて。」
一同「www」

佐藤(陽)「『下来てください』って、『はあいすいませんでした～』ってガチャって切って、すぐ荷まとめしてその時に間違えて東横インのタオルを自分の荷物と間違えてぶち込んで」

妹尾＆中村「『おまた』…！」

佐藤(陽)「その後連絡して『別にいい』って言われたんですけどね」

佐藤(晴)「ちなみにうちの班、陽星と今ここに居ないA木君なんんですけど」

妹尾「A木君？」

佐藤(晴)「まず陽星が寝坊しまして、俺がその不在着信10件一気に掛けてたんですよ。で、松崎先生に言ったんだけど、『あれ？一人いない』と思って、電話かけたらA木君は出たんだけど、行程の最終電車に間に合うちょっと前くらいで、A木間に合わないってなって、俺と菅原とかだっけな？田中だっけ？」

佐藤(晴)「A倉⁷⁰とか中村が居た気がする」

中村「あ、居た居た」

佐藤(晴)「スーツケース三台で一気に満員の大阪環状線に乗って、俺は一人で、班が滅亡したから一人行動ダメなのに、一人で新快速に乗ったw」

妹尾「一方その頃、俺と伊井は大阪のお土産を買いに行くっていう体で朝早起きて出ました」

妹尾「大阪駅でお土産を買って、本当にお土産買ったんすよ」

伊井「気持ちね」

妹尾「新快速のホームに行って『あれ新快速ってこれかなあ(白々しい)』って小芝居をやった後、一本早い新快速に乗って先に姫路辺りまで行ってたんですけど。そこで『なんか、おまたとか言うとる～w』って」

一同「www」

妹尾「なんか『何号車のトイレの紙が切れたので西明石で補充いたします』みたいな」

伊井「言ってた言ってた！」

佐藤(陽)「www」

田中「なんだそれw」

妹尾「で、姫路から後は播但線⁷¹で豊岡⁷²の方向かうわけですが、その頃寝坊した彼は…」

佐藤(陽)「はい、私寝坊した佐藤陽星はですね、松崎先生という大変ありがたい神がいらっしゃいまして、ザキさんがまず、環状線で俺ずつて一謝ったの。『謝らなくていいから大丈夫だよ』って」

妹尾「もうどうしようもないから謝らなくていいw」

佐藤(陽)「で、確かあの時大阪行って、篠山口⁷³行ったんだよね」

妹尾「こうのとり⁷⁴でしょ」

佐藤(陽)「篠山口行って、乗り換えるときにつと時間あったから『福知山線⁷⁵の駅のアレ(脱線事故に関する謝罪のポスター)がある一すぐー』とか呑気なこと言ってて」

佐藤(晴)「元々やくも⁷⁶で使おうかみたいなことで余分に持ってきたお金を全部こうのとりで使って」

妹尾「全部溶かしたんだよね」

佐藤(陽)「そう。こうのとりで溶かしてそのおかげで事なきを得て豊岡についたんだけど。

松崎先生、ここで言わせていただくのもあれですけど本当にあの時ありがとうございました！そして申し訳ございませんでした！」

妹尾「だってさあ、その日の18切符松崎先生は通してたんでしょ？」

佐藤(陽)「そうそうそう」

妹尾「で、わざわざホテルに戻って特急に乗らせてんだよ。そりゃないわ」

田中「え、感動話つか？涙出る？」

吉澤「とりあえず豊岡の話していい？」

菅原「何があったの？」

吉澤「うちらの班、川島と西谷と中澤⁷⁸」

中村「うわ！」

妹尾「親子丼」

吉澤「『親子丼でちょっと足りないかもなあ』って言って中澤が唐揚げの単品を頼んでたの。そしたら唐揚げがめっちゃデカいの。『間に合わない間に合わないやばいやばい！』って」

妹尾「(写真みて)デカいw」

吉澤「それで、食い終わったあと何故か中澤がトイレにこもってましたっていう」

佐藤(晴)「豊岡のフードコート行ったやつ居る？」

田中＆中村「はーい」

佐藤(晴)「俺が豊岡に着く前に俺が腹壊して、結局飯が来たのが俺一番最後で。列車の発車時間まで残り5分」

中村「そうあそこ遅いんだよね提供」

佐藤(晴)「ラーメンと唐揚げのセットを頼んで残り5分で、俺は3分でラーメン食って口の中火傷して、サトレイ⁷⁹と3分で食ったラーメンを戻さないよう豊岡駅まで猛ダッシュするっていう」

70:元鉄研部員。中村の元親友 71:姫路～和田山を結ぶ路線 72:山陰本線と丹鉄宮豊線の駅 73:丹波篠山市の中心駅 74:新大阪～城崎温泉を結ぶ特急 75:尼崎～福知山を結ぶ路線。2005年に悲惨な脱線事故を起こした。77:岡山～出雲市をむすぶ特急。この後乗る 78:高2の鉄研部員。のんびりかわいい担当。電車は好きではない 79:鉄研顧問佐藤怜先生の愛称

妹尾「まあ豊岡着く前、ずっと播但線乗ってるわけで、播但線終わって和田山⁸⁰着いたらカニカニはまかぜ⁸¹っていう列車が反対側に入ってきて、なんか窓から手を振ってる二人組が居て」

田中「これかな？」

妹尾「それ。そこに確かA木君とS水君⁸²が居た」

佐藤(晴)「S水君はちなみに無許可だった」

妹尾「そう連絡せずに乗ってた」

佐藤(晴)「理由がお土産買ってたの」

妹尾「豊岡からキハ47⁸³に乗ってどこだっけ、香住⁸⁴で乗り換えだったかな？」

妹尾「途中で松崎駅があつて、松崎先生ウキウキでホームに降りてつたんだよ」

中村「そうだね写真撮ったわ」

田中「じゃない方の浦安もあるゾ」

妹尾「浦安とかまあいろいろあって、そのヨンマルの運転士が優しかったんだよ」

中村「車掌？」

西谷「違う、地元の高校生」

妹尾「地元の高校生の前に、俺がスーパーはくと⁸⁵の行き違いでホームに降りて写真撮ってるときに、話しかけてくれた記憶がある」

妹尾「で、そうこう言いながら乗り継ぎしながら『もういい加減ヨンマル辛い』って言いながら米子に行って」

佐藤(晴)「ケツ割れそうだった」

妹尾「で、出雲市着いた後、夜8時くらいだったから急いでみんなホテルに行って。で、翌朝やくもに乗るはずが...」

佐藤(晴)「寝坊...」

中村「あはいはいはい。そこは俺が話します。えーと、出雲市寝坊の主犯の中村です」

妹尾「お前かw」

田中「居なかつた居なかつた」

中村「朝、起きたら彼(佐藤(陽))と同じように不在着信が20件来てまして」

一同「www」

佐藤(晴)「途中から来たくせに寝坊した？」

中村「そうそう」

妹尾「図々しいにも程がある」

中村「起きてたんすよ」

妹尾「嘘つけえ！」

中村「で、寝落ちしたんですよ」

妹尾「同じこと言うとる！」

中村「俺は5時に起きてないです。起床時間に起きました、起床時間にまた睡眠しました」

妹尾「おは、おは、あほー！」

中村「wwwで、起きたんですよ。案の定やくも出発してて。で、グループに『寝坊した』って言つたらどうやら、他の部屋でまだ寝てるやつがいると」

一同「wwwwww」

田中「お～？」

妹尾「中澤？」

中村「中澤君がまだ寝てたんですね」

西谷「www」

田中「あららら」

中村「電話をしても出ないんですよ。これは『あ、こいつ電池切れて寝てんだな』って思って、部屋ドンドンしたら」

妹尾「FBI？」

中村「マジで寝起きの中澤が出てきて、『やくも発車したよ』って言つたらめっちゃ慌てて。そのあと川上⁸⁶から『フィルム救出して』って」

妹尾「あつたあつたあつた。冷蔵庫にフィルムある」

中村「清掃中の部屋に勝手に入つて、冷蔵庫からかっぱらつて。松崎先生に言つたら『後のやくもに乗つてきてください』って言われて二人で行つて」

中村「中澤は岡山まで、俺は倉敷まで行って」

妹尾「なんで倉敷？」

中村「俺はその後水島⁸⁷撮つたから。そしたら松崎先生が倉敷からやくもに乗つてきて、中澤の安否確認のために。」

妹尾「何でもう降りてんねん」

中村「俺は倉敷で降りるって言つたもん。てか俺が倉敷で降りるって言つたから松崎先生が倉敷から乗つた。俺の安否確認もあるから。すいませんでした！」

妹尾「えーと大都会岡山に着きました」

八田「あ、はいはいはい」

田中「あれ、ようやく発言？」

八田「俺、その日、ホテル抜け出して朝にやくも撮つてました。すいません！」←！？

80:播但線の終着駅 81:カニに寄生された特急はまかぜ 82:元部員 83:地方路線などで走る古い気動車 84:山陰本線の駅 85:京都～鳥取県をむすぶ智頭急行の特急。スリッパ。 86:鉄研部員。重慶のカメラオタク。87:水島臨海鉄道

中村「www4時！」
八田「今だから言うけど4時にホテル抜け出して...」
妹尾「俺、そのカット、見たことがあります」
八田「M折と川上で一す。はい、すいませんでしたー」
中村「『俺は行きたくなかったけど誘われました』って言えば？」
八田「俺は行きたくなかったけど、どうしてもって言うから行かされました(大声)」
佐藤(陽)「出雲のルートインだっけ？」
妹尾「アルファーワン⁸⁸」
佐藤(陽)「アルファーワンか、妹尾もそうだったけどさ...」
中村「部屋のYouTubeやばかった」
佐藤(陽)「検索履歴がひどかった」
妹尾「はいはいはーい、やくもに乗った時に『本日は多くのお客様にご乗車いただき...』とか言われて、音を録音してる人も何人か居たのかな？」
八田「居たねえ居た居た」
妹尾「大都会岡山に着いて、そこから自由行動」
佐藤(晴)「やくもさあ、5分くらい遅れててさあ、マリンライナー⁸⁹に1分乗り換えたとか川島が言ってなかつた？」
妹尾「あつあつあつあつ」
西谷「間に合わなかつた」
八田「無理だった、あんなの」
妹尾「そいつら(八田たち)飯食って備中箕島⁹⁰の撮影地行くとか言うから」
八田「そうそうそう行つた」
妹尾「俺は妹尾駅⁹¹に行ったあと、児島⁹²？児島か何かに行って」
中村「大島じやない？」
一同「児島だよ！」
伊井「www」
妹尾「八田と川上が⁹³に登るとか言い出したから」
八田「そう、夜景ね」
妹尾「で、岡山着いてそこから岡山撮影大会が始まって、みんなで117⁹⁴とか撮ったんだけど」
佐藤(晴)「僕らの班、岡山着きましてA木君と陽星だったんですけど、A木君だから何でも食うだろって思ってラーメン屋行つたんですよ。そしたらあいつが第一声目『ラーメンが食えない』」
八田「ええ！？」
佐藤(晴)「『え、ラーメン食えないの？』って言って。で、あいつは餃子だけ食つて。」
佐藤(陽)「えーっと博多ラーメン博多ラーメン」
妹尾「岡山で博多ラーメン食うなよ」
佐藤(晴)「あいつは餃子だけ食つて、次自由行動で、やくもを撮りに行って」
佐藤(陽)「そうそう」
佐藤(晴)「クタクタになりながら帰つてる途中で『夜ご飯何にしようか』って言い始めたんですよね。そしたら先ほどラーメンが食えなかつたA木君は何を言い出したか、『マクドナルドが食べたい』」
田中「あー」
伊井「彼の体の七割はマクドナルドできているんだ」
佐藤(晴)「『え、岡山來て博多ラーメンとマクド？』」
妹尾「バカだ、バカ」
佐藤(晴)「結局、マクドナルドを購入して、岡山の東横インに行き、食いました」
妹尾「一方その頃、僕と伊井君は岡山のイオンモールに行って、そこで牛カツ？」
伊井「牛カツは僕じゃないかな？食べたの」
妹尾「俺も牛カツだった」
伊井「お前も牛カツだっけ？」
妹尾「まあいいや、そこで飯は適当に食つて、岡山で撮影をしてみたいな...はい！でね、岡山就寝しました。次の日！」
中村「あはい、その日も寝坊しました」
佐藤(陽)「私も寝坊しました」
八田「俺も寝坊したー！」
妹尾「俺と伊井は総社⁹⁵に行ってる間に、八田はカラオケに行ってなんか涼んでるみたいな」
中村「あー総社った総社った(そうじやつたそうじやつた)」
伊井「総社w」
田中「寒い」
一部「w(冷笑)」
妹尾「夕方新幹線に乗つて東京に帰つましたとさ！はい終わりー、春旅行終了でーす」
田中「強引な終わらし方！」
中村「次、えちトキ二回目でしょ」

88:出雲市で宿泊したホテルの名前 89:快速マリンライナー。岡山~高松を結ぶ列車 90・91・92:瀬戸大橋線の駅名 93:岡山の夜景がきれいな山 94:岡山地区で走つていた2ドアの国鉄型。引退済み 95:伯備線・吉備線の駅

西谷「違う、近鉄」

中村「じゃあ『楽⁹⁶』パッと終わらせよう。9分以内に終わらせよう」

妹尾「ここからの旅行はダイジェスト版でお送りいたします」

～中三 夏旅行編(ダイジェスト版)～

中村「近鉄、『楽』！」

菅原「T井⁹⁷のアレがあるじゃん。A井先輩⁹⁸の」

田中「じゃあ話せよ」

菅原「その時LINEグループでさ、A井先輩の悪口言つたよね」

佐藤(陽)「あっそうだ『A井許さない』だ！」

妹尾「『A井許さない by T井』」

菅原「野澤先生のLINEを借りてT井君が、我らが当時のA井部長の悪口を言つたらしいんですよ」

中村「何言つたの？」

菅原「『A井許さない by T井』」

佐藤(陽)「伝説の『A井許さない』LINE」

菅原「これをグループに送つたの。これでA井先輩キレたっていう話」

佐藤(晴)「豊橋だよね、ブチ切れたの」

妹尾「はい『楽』終わり～(エコー)」

西谷「次えちトキ二回目一」

～中三 冬旅行編(二回目のえちトキ)～

中村「誰か行つた？行つた人～」

一部「は～い」

田中「夜行列車」

妹尾「そう、M折が企画した夜行列車だったんだけど、夜行というか夕方なんだけどね。その時は第一次えちトキ貸し切りから幕が変わってて大阪とか入つてたんだけど。最初に希望制で金沢行くやつ富山行くやつ」

佐藤(陽)「やつたやつたやつた」

田中「地震がさ」

伊井「そうそうそう、大糸線がw」

菅原「大糸線⁹⁹が止まつたんだ！」

妹尾「T野君¹⁰⁰は金沢行つたんですけど、一方その頃僕と、誰だつて伊井？」

佐藤(晴)「海老澤¹⁰¹も居たよね？速星貨物¹⁰²行つてなかつた？」

妹尾「俺と晴斗と海老澤が...」

佐藤(晴)「俺行つてない俺行つてない。」

妹尾「え、じゃあ誰だつて」

佐藤(晴)「海老澤と陽星じゃないの？」

妹尾「富山で降りて、速星行つたんだよ。速星行つて貨物行つて、で、そこから何の変哲もなく速星行つて、ひたすら北陸本線乗り継いで直江津行つて、そこから貸し切り乗つて帰つた」

田中「その時の僕たちの自由行動を。僕はですね、菅原と伊井君と一緒に行つたんですけど」

伊井「能登の地震¹⁰³でちょうど被害受けてて(大糸線)に行けなかつた」

佐藤(陽)「確かあの時、ザキさんが『能登行くとすごい迷惑だから行かないようにしてください』って言つてた」

中村「あー結構居たわ。なんか『母親がなんたらかんたらでキャンセルします』ってLINEグループに結構来てた」

伊井「当日5強だつた」

田中「大糸線に乗つてね、自由行動しようつていう話があつたんですけど、もうおじやんになつてしまつたので」

伊井「そうそうそう」

田中「仕方ないから...」

伊井「男三人で宇奈月温泉¹⁰⁴でひしめくつていうw」

菅原「黒豆おいしかつた！クソうまい黒豆あつた」

伊井「あつた。甘納豆かなんかでしょ」

田中「後日談として、大糸線に乗りたかつたなあつたことで、八千円もする『東京都区内→東京都区内』を移動する切符を買つていうw」

妹尾「ああw言つてたw」

佐藤(陽)「めちゃやめちゃくだらない話なんんですけど、富山から直江津まで行くじゃないですか。その時に私切符かつたんですね。こんな番号でした」

田中「4545！」

妹尾「俺が4543、海老澤が4544、え！？、4545」

田中「ウレシ！」

吉澤「自由行動で、M折、M野¹⁰⁵、俺、川島居たかな。5日前？4日前に地震で津波来てたのにもかかわらず、なんだけ413¹⁰⁶？」

96:近鉄の団体専用列車 97:中三の鉄研部員 98:二代前の偉大なる鉄研部長 99:松本から糸魚川を結ぶ赤字路線

100:一個下の元鉄研部員。101:高2の鉄研部員。パンダ 102:富山の貨物ターミナル 103:2024年元日に発生した

地震 104:富山県黒部市の温泉地。黒部渓谷の玄閂口 105:新幹線が大好きな先輩部員 106:えちごトキめき鉄道の

観光急行の車両

妹尾「413、413」

吉澤「あれを撮るために河原に降りてました」

妹尾「はいバカ～！(エコー)」

吉澤「その時に降ってきて、昼どつか定食屋で食おうと思ったのに結局面倒くさくなってすき屋に入りました」

妹尾&中村「はいバカ～！(エコー)」

吉澤「で、先輩たちはチーズ牛丼食べてましたw」

妹尾「はいチー牛¹⁰⁷～！(エコー)」

田中「『すいません、三食チーズ牛丼の』．．．」

妹尾「はい第二次トキ鉄終了」

～中三 春旅行編(スピーディーに)～

田中「春はねえ、九州行ってたよね」

中村「そう九州、誰が行った？」

吉澤「はい、行きました！」

伊井&中村「おお～」

中村「10万円ね」

田中「何したの？」

吉澤「あまり話ないかもしない」

伊井「でしょうね」

中村「いいよいよ、どういうのだったかでいいよ」

吉澤「まず初日．．．」

妹尾「初日とかいいから」

吉澤「いいの？」

吉澤「大阪から船乗ってて、どこで？」

佐藤(晴)「門司港¹⁰⁹じゃない？」

吉澤「そう。門司港で降りたらM折先輩から怪しい話を聞いて。銀釜¹¹⁰が壊れたという話を聞いて」

中村「イエーイ」

吉澤「その日の夜に門司？門司まで修理のために運ぶものを．．．」

妹尾「北九州貨物¹¹¹」

吉澤「を、えーと何時だっけ」

妹尾「深夜だよね」

吉澤「10時か11時くらいに」

中村「アトTVー」

吉澤「撮ってましたっていうw」

中村「アトー」

佐藤(晴)「自分九州行ってないんですけど」

妹尾「行ってないのかよ！」

佐藤(晴)「違う違う！俺めちゃくちゃ行きたかったのに誰も行かないから『高い、高い、高い、高い．．．』って」

中村「そりやそうでしょ、10万だよ」

伊井「高かったー。バカ高かった」

佐藤(晴)「中村が最初『行くかも』とか言ったから、若干一緒に自由行動立てたんだけど。その後こいつがボイコットして」

中村「そう。ボイコットというか撮るものがねーやってなって」

佐藤(晴)「バイバイされて、俺『え、アテ無えや』って思って行けなくなって。後から停車場確認したら『吉澤行つとるやん、は？』ってなった」

吉澤「だから俺は、今の高3のT木¹¹²とかM折とかそこら辺と一緒に歩いてました」

妹尾「はい終了一。次一、上田」

～高1 夏旅行編(2回目の上田、スピーディーに)～

中村「行った人ー」

伊井「行ってねえー」

西谷「行ってなーい」

妹尾「第二次上田、行程はですね第一次上田とほとんど変わんなかったので行程は省略。」

中村「誰が案を出したの？」

妹尾「俺」

中村「お前かよ」

妹尾「なぜか上田が通ってしまって上田に行ったんですけど」

田中「まあ行きませんでしたね僕は」

伊井「中一、中二が強かった」

妹尾「そうバスをひたすら撮ってた、長野駅前で。はい、冬」

107:三食チーズ牛丼特盛温玉トッピングの略称。108:高1の鉄研部員。ニホントリテツ 109:九州の玄関口 110:九州で走っているステンレス製機関車の愛称 111:鹿児島本線・日豊本線・山陽本線の分岐点に位置する貨物ターミナル駅 112:先代の偉大な部長

～高1 冬旅行編～

伊井「えっとね、冬. . . 」

中村「秩父じゃねえの？」

一同「あー！」←忘れすぎ

八田「えーっと、夏から実は鉄研の冬旅行を企画してて」

伊井&妹尾「キッショ」

妹尾「はいどうぞ？」

八田「やっぱね、鉄研の力をを利用して自分の撮りたいものを撮りたいということで」

妹尾「あー言った、ついに言った」

八田「あーの、すいませんこれ僕の本心です。でも、みんな面白かったでしょあれ」

田中「面白かった」

中村「うーん、被害者は僕と川島なんで」

八田「まあ、ちょっとね、中村と川島には許してもらって。パワポはどうだったの？あの時の画像は。中二病チックでよかったです？」

佐藤(陽)「www」

妹尾「正直、もうちょっとだけ情報欲しかった」

八田「いや、だってさ、鉄研バ○だからスジ漏らすじゃん」

妹尾「でもさあ、いっぱいいたじゃんカメラマン」

八田「あー！あの日ねえ、秩父鉄道側から漏れてるらしい」

中村「後輩居たもん」

吉澤「それはね、M折が言ってる。で、M折からOBにも漏れてる」

八田「おおい！」

伊井「全員漏らしとるやん」

八田「M折後で詰めます」

佐藤(晴)「八田からも漏れてない？」

八田「俺からは漏れてない」

妹尾「本当に？」

佐藤(晴)「『友人に数人言った』って言ってなかった？」

伊井「あれっ」

妹尾「あれっ？」

田中「あれあれあれっ？」

伊井「あれえ？」

八田「まあまあまあw(苦笑)。主催だから。だまれ、カスども」

中村「お前居ねえじゃん最初」

八田「www」

中村「まず！主催が居ないの本当に止めよう。聞いてるか後輩！主催は全員最初から最後まで居ろ！」

妹尾「主催者が途中離脱とか、ありませんからね～」

中村「M折君もだよ～」

妹尾「聞いてますか？T木さん」

八田「まあ、みんないろいろやりましたけれども、皆さん何か思い出ありますか？」

妹尾「まず、秩父鉄道の人本当に優しくてよかったです」with拍手

八田「よかったですーあの人たち本当によかったですー」

妹尾「後、まあまあいろいろ思うところありますけど、ヘッドマークはよかったです。ありがとうございますM折の兄ちゃん」

八田「お兄ちゃんありがとうございますね、めっちゃかっこよかったです」

中村「そう危機感持ったほうがいい。八田『自分が(ヘッドマークを)作った』って(OC¹¹³の)説明会で言ってたから」

伊井「人のカスやん」

妹尾「はい、えー、春。私のね、最後の計画した鉄研旅行になります」

～高1 春旅行 4泊5日編～(詳細は記事「今しかできない！冬の北日本 全部乗せ旅行」を参照)

田中「ファイナルストーリー」

妹尾「春旅行ね、僕の最後の旅行、旅行なんですけど」

八田「行った人ー」

伊井「春旅行？行った」

菅原「え、何？どこどこどこ？」

伊井「今年の春旅行行った」

田中「はーい」

八田「え、俺以外みんな行ってる. . . 」

一同「www」

中村「俺行ってない俺行ってない」

八田「あーよかったです」

113:オープンキャンパスの略

妹尾「えーっと、まあ企画者からしたら出来ることできて大体満足っていうのと、弘南鉄道の人は本当に優しかったです」
佐藤(晴)「春旅行さ、真面目に乗り物撮った人のくらい居るの？え、何か観光したやつ」
伊井「観光観光、観光しました」
八田「まともな旅行になってる！」
西谷「みんなもう、電車撮る人ほとんど居なくなってる」
妹尾「おいおいおい！やめろ」
西谷「お前くらいだよ」
田中「なんか(駅の行先案内板)がボロボロになっちゃってさあ」
妹尾「まづね、1日目仙台に行って、その時点で伊井と一緒に牛タン？じゃないや海老澤だ、海老澤と一緒に牛タン食って、で、仙台港に貨物撮って、そこから貨物ターミナル、貨物ターミナルじゃないフェリーターミナルに行ったんだけど」
田中「最初西谷がさ、吉澤と川島が居ないから僕たちの班にくつついで来て」
佐藤(陽)「あ、そう来た来た来た」
妹尾「あつたあつたあつた」
西谷「併結でした」
田中「まづ、3班くつついでたんだよね」
佐藤(陽)「俺と晴斗のダブル佐藤が居て、仙台で一時的にここ(伊井+菅原+田中)が結成されてさらに一人だった西谷が結成されて」
菅原「西ちゃんと一緒に走ったもん俺。ほんとごめんね」
田中「『船に間に合わないかもしけない』って」
西谷「仙台港までダッシュ！」
伊井「めっちゃ走らされてめっちゃ時間余ったっていう」
佐藤(陽)「バスより速かったw」
菅原「1日目話す？」
妹尾「船の前」
西谷「函館着いてから」
佐藤(陽)「フェリーフェリー¹¹⁴」
妹尾「まづ、フェリーに乗って、3DS」
一同「あ～」with 拍手
中村「あつ」
妹尾「お前(中村)来とらんやろ！」
田中「そうだよ(便乗)」
中村「全日程にたまに変な部屋番号が混じってたと思うんですけど、それ俺と八田の徳島の旅行の部屋番号を俺が勝手に送ってましたすいません」

(詳細は記事「阿波日記」を参照)

一同「www」
八田「全部同じ部屋だった」

<ここで妹尾がトイレに行く>

佐藤(晴)「3DS 発案者(トイレ)に行っちゃダメだろ」
佐藤(陽)「俺がつなぎで話すわ。その後ですね、あのフェリーって大浴場付いてるんですよ。」
佐藤(晴)「そこの大浴場出て目の前にパチスロコーナー¹¹⁵があつて。」
佐藤(陽)「多分俺が停車場で書くけど、ガルパン¹¹⁶の台があつてそれでパチスロでビヤビヤビヤってバッバッバつてビュビュビュつてやつてたり、田中とか海老澤とか」
田中「海老澤が強かったんだよね。100円でずーっとやつてた」
佐藤(陽)「後えーっと誰だつて？宮路¹¹⁷じゃなくて」
菅原「高原¹¹⁸？」
佐藤(陽)「そう高原、高原がね、エヴァ¹¹⁹のやつ打つててすげ一回つてた」
菅原「マジ高原うまかった」
田中「素質あるよ」
菅原「賭けてるのはお金じゃなくて、ただのコインみたいな。違法性はない」
田中「777が当たつたら下からガチャポンがガラつて出てくる」
佐藤(陽)「後、海老澤がジャグラー¹²⁰すげーピカつてた」
田中「めっちゃうまかった」
佐藤(陽)「すっげ一回つててさー」
西谷「目押し¹²¹超うまかった」
佐藤(陽)「後、誰かあります？」
菅原「西ちゃんのタオルだから」

114:太平洋フェリー 115:健全な遊び場 106:詳しくは停車場記事「Schlacht bei Oarai」をご覧ください

117・118:中三の鉄研部員。はじめていいやつ。鉄研の将来を担う二人 119:1995年に放映された人気アニメ 120:スロット。777を揃えたら景品が出てくる仕様 121:動体視力だけで揃えること

西谷「私は、バスタオルが必要だということを完全に忘れてて、『売店で買えばいいや』って思ったら間まって朝風呂しました」

菅原「はーい僕売店空いてた時に買いましたーお疲れ~」

田中「この話はね、妹尾が来てから話したいんですけど」

佐藤(陽)「カラオケカラオケ」

田中「そうでしょ？」

伊井「あー！カラオケやったわ」

中村「動画見た！」

西谷「布教しとこう布教しとこう。高輪のOBに素晴らしい曲を作るアーティストが居るからみんな歌おうね」

伊井「wwwwww」

佐藤(陽)「宮本浩次っていう有名なシンガーソングライターが居て、その人がうちの高輪高校のOBなんですよね」

<妹尾、トイレから帰還>

菅原「今カラオケの話になってま~す」

田中「まず、僕がカラオケルームを見つけたんですよ。『カラオケ歌いてーな』って言ったら妹尾とかがノリノリになってくれて。で、その話を野澤先生にしたらなんと！一時間分の料金をくれたんですよ」

妹尾「ありがとー」

一同「ありがとー！」

中村「こんなしようもない奴らのために」

妹尾「で、みんなカラオケやりたいって言うから、受付のところ行って『カラオケ空いてますか』って言ったら」

佐藤(晴)「丁度最後の回だった」

妹尾「そう、1時間分一枠しか空いてなくて」

西谷「(夜)11時半くらいまで」

妹尾「まあ『空いてるんだったらそこで』って言って、そこに入れて。で、みんなで船の揺れる中、最初なんだっけ？」

伊井&佐藤(陽)「最初『冬の花¹²²』」

妹尾「最初、偉大な高輪卒業の宮本浩次さんの『冬の花』を歌って、その後それぞれいろいろな歌を歌いました。で、一瞬で盛り上がって1時間消えたわけなんですけど」

佐藤(晴)「『地上の星』93点」

伊井&菅原「あー！」

伊井「『地上の星』歌った」

妹尾「採点のテクニックあり、なしみたいなのがいちいち『テクあり』、『テクなし』とか言って」

一同「wwwwww」

妹尾「別に自慢じゃないんだけど、なぜか俺が歌った時だけ『テクあり』が4点くらい出たw」

伊井「そう『テク』ありなんだよな」

佐藤(陽)「『テクなし』であれよ」

妹尾「いやー一テク4点くらい付くから、よかったね」

田中「僕ね、クソ曲ばっか歌ってましてね、あんまクソ曲って言っちゃいけないけど」

妹尾「曲に対して失礼だよ！」

田中「そうなんだよ(?)」

佐藤(晴)「誰だよ『Believe』歌ったやつ」

一同「www」

田中「偉大なね」

妹尾「『横浜市歌』もやったよ」

田中「卒業ソング『Believe』とか『旅立ちの日に』歌って」

中村「www」

田中「そのまま勢いに乗って『YouTubeテーマソング』歌ったんですよ」

一同「www」

伊井「歌詞が薄いw」

田中「歌詞の薄さに気づいて、飽きました！」

菅原「www」

田中「あれはね、歌わないほうがいいかも知れない」

佐藤(晴)「縮めの一曲が『Believe』っていう謎の」

伊井「そうそうそう、卒業前の人」

菅原「誰かさ『横浜市歌』入れたよな」

佐藤(晴)「誰だっけ、なんであれ二番まで？」

西谷「『横浜市民なら歌えるよな』って妹尾が言ってた」

妹尾「俺だ。俺とお前(佐藤(晴))と西谷で」

菅原「え、西谷って横須賀市じゃないの！？」

西谷「ギリ横浜だよ！」

妹尾「他にもフェリーの中でゲーセン行ったりとか、3DSでゲームしたりとか」

佐藤(晴)「3DSの話もうちょっとしようよ」

妹尾「3DSは、俺が事前にLINEグループで『参加するやつ3DS持ってこい』って言って、『もじびったん¹²³』とか. . .」

一同「wwwwww」

妹尾「それでまず最初に、『マリオカート7』やったんだっけ？」

佐藤(晴)「DSの方」

妹尾「そう、俺が持ってきた2005年発売『マリオカートDS』をやったりとか」

伊井「やってた」

佐藤(晴)「俺はもともと妹尾と『もじびったん』のローカル通信というものを初めて使用しまして、DSのカセットなんだけど」

妹尾「そうそうそう」

佐藤(晴)「結局やったんだけど、俺はハマんなくて、勝手に(妹尾が)ハマってて」

妹尾「そうそうそう」

佐藤(陽)「怪文章作ってた」

佐藤(晴)「俺と海老澤か、『マリオカート7』にハマるっていう」

妹尾「やったねえ。でも俺が『7わかんないよ～』っていってたまにDSでやらしてたけどね」

佐藤(晴)「そうそうそう。で、深夜帯までやるっていうw」

妹尾「懐かしいね。何かもう、日付変わるくらいまでやってたからね」

佐藤(晴)「日付変わるどころか3時くらいまでやってた。え、西ちゃん3時くらいまでやってたよね？」

西谷「やってたやってた」

妹尾「そのせいで俺秋田で寝坊したんですけど」

佐藤(陽)「あーw」

伊井「僕も寝坊した！」

菅原「その後だよね、麻雀やったよね」

西谷「そうそうそう、菅原に『雀魂¹²⁴』始めさせた」

中村「え、待って。電波あった？」

伊井「太平洋フェリーは途中で切れた。ちょっとだけ」

妹尾「青函フェリーはあったよね」

佐藤(晴)「津軽海峡の辺りで無くなったんだよ。結構沿岸だったからさあ、電波2くらいは届いてたよ」

妹尾「はい、まず苦小牧着きました。そこからバスに乗って苦小牧駅行って、そこからは自由行動で札幌行ったりするんだけど、結局あまり時間なかった。その辺すいませんでした」

田中「で、札幌行って」

妹尾「俺は札幌でラーメン食べて、ラーメン食べつつ夜ご飯調達して」

佐藤(晴)「あれ、スープカレーは？」

菅原「俺食ったよ」

佐藤(晴)「五人でスープカレー食った」

田中「そうそうそう」

妹尾「俺、海老澤とだったかな？海老澤とラーメン行った気がする。で、特急北斗¹²⁵ね」

佐藤(陽)「あー」

妹尾「16時何分か初の特急北斗を3~4時間くらい乗りましたね～」

佐藤(晴)「特急北斗途中ガチで脱線レベルの揺れが. . .」

妹尾「とんでもなく揺れたよね」

佐藤(陽)「本当にあれマジで倒れるわ」

伊井「やばかったあれ」

佐藤(陽)「死ぬ死ぬ」

佐藤(晴)「具体例で言うと、席の左上にフックがあると思うんですけど、そこに掛けてたお土産が反対側まで吹っ飛んだっていうw」

妹尾「かなり揺れました。フェリーより揺れた」

佐藤(陽)「余裕でキャリーケースが反対の方にガコン！って」

妹尾「函館に着きました。函館に着いてからはあんまり. . .」

妹尾「ホテルに着いて、なんか大浴場に行ったやつも居るのかな？」

伊井「あー行った。アイスおごった」

菅原「『みんなで行こう』って話してたから『みんなで行くんだー』って思ってLINEグループで待ってたんですよ、そしたら取り残されて最終10分前くらいに僕一人でお風呂に行きました。誰も居なかったよ」

中村「お前悲しいな」

菅原「これ2回続くんだよ、この旅行で」

田中「www」

菅原「秋田で『みんなでサイゼ行こう』って言ってて、『あーいいよ』って言ってたら、みんなサイゼに行っちゃつて、俺もサイゼ行ったらみんなが手振ってきたから『こいつら〇ねよ』って思って」

中村「www」

123:ひらがなで単語を作るゲーム 124:Yostar社の運営する麻雀ゲーム。みんなもやろう

125:函館～札幌を結ぶ特急。揺れる

菅原「そこから頑張ってラーメン屋探して」
佐藤(晴)「それ青森」
菅原「青森か。青森でうまいラーメン屋で食った」
中村「あーお前サイゼ来なかつたわ」←※旅行来てません
菅原「うまいラーメン食つた。お前らと違つてな！」
妹尾「函館は、次の日. . . その日もゲームやつたわ」
伊井「うんやつてた。毎日やつてた」
菅原「麻雀してた麻雀してた」
妹尾「毎日 3DS でゲームして、俺朝早起きして函館貨物¹²⁶行こうと思ったんだけど見事に寝坊して」
中村「イエーイ」
妹尾「で、仕方ないからその辺でいかめし買って」
佐藤(陽)「俺らは. . . 」
佐藤(晴)「函館山¹²⁷で. . . 」
佐藤(晴)「俺たちは朝『函館山に登ろう』って」
佐藤(陽)「ロープウェイの始発に乗つた」
佐藤(晴)「そう、ロープウェイの始発に乗つて函館山登つて、人少なかつたんだけど、外国人が」
佐藤(陽)「恐らく中国人が」
佐藤(晴)「中国人の人が居て、その人がまず俺に写真を撮つてほしいと英語で聞いてきて、そしたら割り込みでこいつ(佐藤(陽))がニコニコしながら」
佐藤(陽)「『Yeah, of course, of course !』って言って、撮つて、『No problem. Enjoy your trip !』とか言って」
中村「そこは中国語で言えよ」
菅原&田中「そうだよ(便乗)」
佐藤(陽)「嫌だよ～」
中村「没问题、没问题(訳:大丈夫だ、問題ない)」
佐藤(陽)&田中「www」
佐藤(晴)「で、帰りに函館駅の上の図書館みたいな？場所で当時 BVE¹²⁸で、東武スカイツリーラインのいろいろな車両を作つたんですけど、そこの図書館に図面が載つてつる雑誌(RAILFAN)が大量に置いてあって、ちょっと店員に引いた眼で見られながら、その雑誌を大量に撮つて帰るという」
妹尾「俺はその時函館駅に居て、函館駅の運輸所に止まつての DE10¹²⁹を熱く撮影しておきました」
中村「そろそろ西ちゃんの番じやない？」
西谷「私は、フェリーターミナルだったのでタクシーを使つたんですね。で、古い MT 車が来て『うおーかっけえ！ブーン↓ブーン↑』っていうね。まあそれはいいとして、集合場所は『青函フェリーターミナル』でしたっけ？」
吉澤「『青函フェリーターミナル』」
西谷「それなのに『フェリーターミナルまでお願いします』とだけ言って」
妹尾「バカ」
西谷「『函館フェリーターミナル』に行きました」
中村「え、西ちゃんだけ？」
吉澤「えっと津軽海峡フェリーの方。川島、西谷、俺で行こうと思ってて、でも『3人じゃあ(タクシ一代が)もつたいいから、4人で行こう』って言って余つてた宮路を連れてつたんですよ」
中村「マジかわいそう！」
西谷「その結果、自由行動班はまあもちろんんですけど、宮路君を(青函)フェリーターミナルまで走らせるというこになりまして、割り勘したタクシ一代をお返ししたんですけど」
伊井「偉い」
妹尾「夕方に青森に着いて、そこから青森駅のホテルまでバスで向かつたんだけど。青森駅の周りつて夜までやつてる店が全然なくて」
伊井「お前はちよつと. . . 」
佐藤(陽)「701 系¹³⁰かなんか撮つてなかつたっけ？」
妹尾「ああそうだ。コンビニ飯にしといて、ホテルに着いた瞬間に三脚持つて、青森駅に繰り出して、701 系を熱く撮影しました。その写真は停車場に載つておきますので、多分、ご期待下さい」
田中「バスにめっちゃ乗つたのってどこだっけ？」
伊井「港から」
田中「ああ、みんなでぞろぞろ歩いて w」
伊井「そうそうそう w」
佐藤(陽)「その後、晴斗と俺と伊井と田中と、えーっとあと誰だっけ？西谷とかそら辺の人で、ラストオーダー30 分前、閉店 1 時間前のサイゼリヤに滑り込んで、みんなめちゃめちゃ頼みまくつてた」
妹尾「はい、青森終了でーす」
佐藤(陽)「青森終了の前に、私川島の家にね、家じゃない、部屋」
吉澤「あーなんか来たわ」
佐藤(陽)「部屋にね俺行つて」

126:函館の貨物駅 127:世界三大夜景が有名な山。100 万ドルの夜景 128:鉄道運転シミュレータ 129:赤いかつこいいディーゼル機関車 130:仙台地区の通勤型車両

妹尾「あったそれー！」
佐藤(陽)「あいつ(川島)が当時俺に『『物語シリーズ¹³¹』見ろ』って言われて、あいつのタブレットで『物語シリーズ』見てて」
妹尾「寝落ちしたんだよね」
佐藤(陽)「そのまんまお寝んねしちゃいまして、川島のベッドで」
伊井「あー！」
妹尾「一方僕たちの部屋には3DSでゲームをしてる中、川島がなぜかやって来まして」
佐藤(陽)「『佐藤(陽)を寝かしつけた』とか言って」
妹尾「川島が『俺の部屋で陽星が寝たからこっちに居さしてくれ』とか言われて。で、川島を交えてゲームをしていたわけなんですが」
佐藤(晴)「段々みんな呂律が回らなくなってきたおもろかった」
田中「みんなおっさんかよ」
西谷「『キラーシップ¹³²』ねw」
佐藤(晴)「あ、そうそう『キラーシップ』ねw」
妹尾「そうそう、あのねマリオカートDSで散々『キラーシップ』をやったんだけど」
佐藤(晴)「『マリオカート7』もやったんだよ」
西谷「15連続キラーシップだった」
佐藤(晴)「みんなランダムを選んだんですけど、一人だけ『キラーシップ』(選んでいた)とかあつたんだけど、謎に『キラーシップ』になった」
西谷「ランダムでも『キラーシップ』だった」
妹尾「懐かしいね」
佐藤(晴)「で、相変わらず呂律が回んなかった」
妹尾「日付変わったくらいで川島を部屋に帰して」
佐藤(陽)「違う、帰ってない。まず、俺が日付回ったくらいで起きるのよ。もっと後か、2時、3時に起きるのよ」
一同「『にじさ○じ』！？」
佐藤(陽)「言うと思ったお前ら」
妹尾「早く言えよ！」
佐藤(陽)「起きるんですよ、2時とかに。そのくらいに起きてお前らの部屋に行くのよ。お前らの大半が寝てて、『あ、どうしようもないやつらだな』って思って」
妹尾「誰が寝てたの？」
佐藤(陽)「お前(妹尾)と海老澤がギリ3~4時くらいまで意識保ってたんだけど、川島と俺は『あーこいつら死にかけてるよね』って言って(川島を)見送って、その後5時半くらいに『あ、風呂浴びてえな』ってなって」
妹尾「風呂を浴びるの！？」
佐藤(陽)「『シャワー浴びてえな』ってなって、晴斗に電話したんだよ」
佐藤(陽)「ドイツ語で『Guten morgen! Wie geht's?(誤: おはよう！元気？)』って言って」
伊井&妹尾「キモ」
佐藤(陽)「うるせーな」
佐藤(晴)「電話掛かってきたっけ？」
佐藤(陽)「お前に掛けためちゃめちゃグチグチ言われて『あ、申し訳ねえな』って」
佐藤(晴)「自分で言うのもなんだけど、起きめっちゃ短気だから普通にイライラしてて、川島の部屋で寝てたのに朝になって...」
妹尾「俺もう寝てる、その時間」
佐藤(晴)「5時半くらいに起きて急に電話がかかってきて、『ふざけんな』って思いながらグチグチ言って、風呂入らせて」
菅原「入らせて！？」
伊井「入らせてw」
菅原「もしかしてママだったりする？」
妹尾「はい！おはようございまーす。青森から...」
佐藤(陽)「お前は『おはようございます』じゃないだろ」
妹尾「青森は俺ちゃんと起きたよ。いや青森で寝坊したわ」
伊井「そう、青森で寝坊した」
菅原「俺だけだよ。高2で間に合ったの俺だけだよ」
佐藤(陽)「違う、俺らも間に合ったよ」
菅原「ギリギリっていうかもはやアウトに近かったよ」
佐藤(陽)「アウトって言っても数秒」
妹尾「電車にギリギリ。朝ご飯を食い損ねて」
伊井「食えなかつたねー」
妹尾「とりあえず頑張って青森駅に行って、そこから弘前まで乗ったわけなんですけども。弘前からいよいよ皆さんお待ちかねの、弘南鉄道貸し切りでございまーす」
(詳細は記事「今しかできない！冬の北日本 全部乗せ旅行」を参照)

131:西尾維新原作のアニメ 132:マリオカート7のサーキットの一つ

佐藤(陽)「そういえば弘前の方でさ、俺ら晩ご飯とか行ってさ、市場みたいなところに行ったじゃん」
伊井「あー行ってた行ってた」
妹尾「弘前バスセンターの方」
佐藤(陽)「そこ結構マグロの切り身とか安かったよね」
妹尾「マグロオ！」
菅原「漬けマグロ買ったよー」
佐藤(陽)「俺も買った」
菅原「あー、買ったわ買ったわ！」
佐藤(陽)「あと、またあいつがドア壊しかけて」
中村「はあ！？」
田中「S 本が(半自動ドアの)ボタンポチポチして」
佐藤(陽)「秒間 14 連打(高橋名人)¹³³みたいなことやってて」
田中「コンプレッサーがすごい勢いで『コトコトコト...！』って」
妹尾「あの電車(弘南鉄道 7000 系)さあただでさえ機器更新してないご老体なんだからさあ」
中村「もうさあ、あいつさあ、旅行参加無しにしようぜ、次も来るらしいけどさあ」
妹尾「一か所開かないところあったなあ」
田中「空気圧が死んじゃって」
佐藤(晴)「若干半開きで...」
妹尾「ちょっとしか開かないっていう。S 本君ね、大いに反省してください？現高 2 部員からの S 本君への...」
佐藤(陽)「贈る言葉」
中村「www」
妹尾「S 本君ね、ふるまいには気を付けてください」
菅原「高 1 なのにそんなことしちゃうの？(ぶりっ子ボイス※きもい)」

妹尾「で、弘南鉄道さんはマジでオタクに優しくして下さったので、是非皆さん行って見て下さい。で、弘南鉄道の貸し切りが終わりまして大鰐駅に着くんですが」
菅原「大鰐ってどこ？」
妹尾「大鰐駅行って、JR の大鰐温泉からね秋田まで一気に乗るんですけど、そこの大鰐温泉で後輩が一人スーツケースをホームに忘れて」
菅原「あー！ あつたあ！」
妹尾「模型班の石田¹³⁴がスーツケースをホームに忘れて」
菅原「撮影して、スーツケース忘れたって言って、先生と一緒に取りに行ったんじゃなかつたっけ」
妹尾「秋田着いた時にはもう夜だったから、さっさと部屋に行って」
菅原「八田死ぬやん(八田が寝落ちしている)」
中村「○ね！ もうこいつはいいや」
妹尾「その夜もまたみんなで 3DS でゲームして。次の日朝、秋田寝坊しました～」
中村「イエーイ！」
佐藤(陽)「企画者が寝坊するんじゃんねえよ」
田中「そう僕も寝坊したんだよ」
妹尾「まあ寝坊したけど、一応電車には間に合ったので大丈夫です。で、特急いなほ号¹³⁵に乗ったわけなんんですけど。E653¹³⁶？ だっけ」
田中「そうそうそう」
妹尾「ちょっと特急料金を払うに値しない車両で...」
佐藤(陽)「生きるに値しない...」
妹尾「マジで極めて利用者に対する大きな侮辱を感じる」
伊井「『何か侮辱を感じる』...」
妹尾「これから鉄研旅行を計画する後輩たち、E653 系には乗らないように」
中村「はあい」
妹尾「お金を払うに値しない車両です。はい、終わり。新潟に着きました。」 ←当社比
菅原「後輩がさあ、みんな席取り合戦始めるんだよその駅から」
伊井「席取り合戦してたー」
菅原「あれ結構やばかった。横入りしたんだよ」
佐藤(晴)「ストップストップ」
佐藤(陽)「ストップストップ、一回妹尾のターン」
妹尾「俺のターン！ えーっと...」
菅原「ドロー！」
妹尾「新潟からは、東京まで全部普通列車っていう、アホみたいな誰が組んだのかよくわからない行程だったんだけど、上越国境越え¹³⁷がねえ、スマホの電波が入らなかつた」

133:高橋名人の得意技 134:高 1 の模型班。写真うまい。いい子 135:秋田～新潟を結ぶ特急列車 136:元常磐線特急車両 137:新潟県と群馬県の境目のこと

伊井「www」

佐藤(晴)「3月にしては、一面が真っ白だった」

妹尾「そう雪いっぱいあったよね」

佐藤(陽)「『トンネルを抜けるとそこは雪国であった』みたいな」

妹尾「で、そんな感じで、高崎から始発電車に乗って、快適に東京に帰って、終了！」

次の夏旅行はまだなので、養老¹³⁸に行く人たちは頑張ってください。これにて旅行の話は終わり」

〈ようやく終了（長かった）〉

田中「締めの言葉」

中村「はい一個、次の旅行に関する文句。ちゃんとダイヤ組め！...いいよ」

妹尾「だそうです」

田中「あ、これ締めの言葉ですか？」

中村「うん」

田中「ありがとうございました！終了～」

〈この後みんなで宮本浩次氏作詞・作曲『冬の花』を熱唱しました！〉

138:岐阜県・三重県のローカル鉄道

編集後記(後書き)

いかがだったでしょうか。録音時間2時間にもわたる会話を書き起こすのはとても疲れました。過去の座談会の編集後記を見ると大体「グダグダでした」と書いてありますが、今回もグダグダでした(汗)。無編集だとこのページを含めて73ページにも及んでしまい、座談会だけで一つ本ができてしまいそうだったので大部分を削ることになります。しかし、最近の世の中は便利なものでWeb版というものが存在します。そちらには校閲済みの座談会が全て載っているはずなので気になる方はぜひそちらをご覧になられてはどうでしょうか？

そして後輩たちへ、有意義に部活を楽しめよ！僕らはもう高3だ。後は頼んだ！

チバラキスタン人の編集(書き起こし)者田中より

編集後後記(後書き)²

「なんで続いてんねん。お前誰やねん。」と思った方こんにちは。広報課長兼座談会校閲者の中村です。この座談会においての一番の功労者は録音及び6万字の書き起こしを行った田中君なのでしゃばる気はございません。さっさと終わらせましょう。今年度の鉄研の活動におけるハイライトは何といっても高輪ゲートウェイシティへの出展ですが、

あまりにも旅行の話が盛り上がったので全員この特大イベントのことを話忘れていました。

（詳細は松崎先生の記事「未来につながる 鉄道とまちづくり展」をご覧ください）

後日LINEグループにて高2の感想や文句を集めたのでありのままをここに載せておきます。

中村 想像以上の来場者数で楽しかった。シフトを組む人間は報連相を守れる人間にしないと下の人間はついていかない。そして自分のミスを責任転嫁するようでは論外。前日に連絡事項を伝え、JR側とのやり取りを独占し、シフトを組むのを変われと言っても意地を張り一向に変わろうとしない。当日は客引きもまともにせずにただ突っ立っているだけ。さらには知人を呼び何回も体験させて迷惑をかけまくる。我々は日曜日に制服を着て朝早く起床しストレスをために行っているわけではない。よくよく反省してもらいたい。文化祭が心配である。

妹尾 大変だったこともたくさんあったが、文化祭にはあまり来られない層の方々への応対などができる、学びのある体験だったと思う。上に立つ人間は連絡を前日まで引き延ばすな、質問の形で決定事項を伝えてくるな、自分のミスを一言でも認めて謝罪しろ。

佐藤(陽) 無能だったので使われなかつた。悲しい！！！重役がげっそりしていた。

佐藤(晴) 皆様の差し入れが大変美味しゅうございました！どうもありがとうございました。

西谷 八回くらい体験に来てくれた子が将来鉄研に入ってくれることを期待しています。

八田 JRの社長が来た。品川駅頑張れば俯瞰できそうだった。撮影会やって。

吉澤 普段できないような貴重な経験ができるとても満足。模型レイアウトの製作大変だった。今後も模型コンテストとかレイアウト作る時は時間に余裕を持とう！！差し入れうまかった！

伊井 楽しかったがやっぱり眠くなる。想像よりずっと後輩(一部)が優秀で感動した。ネット記事を読んでゲートウェイに来た人もいれば、評判を聞いて来た人もいて、文化祭とは違うなと実感。来る人もいつもより小さい子供や大人の方が多くて新鮮だった。人との応対の練習としては良い機会だった(特に敬語の練習)。差し入れが太りそうなくらい多くて有り難かった。BVEがよくできていると言われて嬉しかったが、マスコンはもっと丁寧に扱ってほしい。BVE制作期間の方が気持ち的にはキツかった。そしてトイレがきれいだった。

菅原 特別な体験がきました。両親や先生、友達も見に来てくれてうれしかった。先輩やOBとも一緒に仕事ができいい思い出になった。また、フルシフトはやめてといつても理解せずに入れるような人間に苦しめられた。これも人生経験だと思おうと心に決めた。

田中 思いのほか私の出席数は少なかったが、高輪のオープンキャンパス・高学祭とはまた違う経験が出来て刺激的で楽しかった。このような経験はもうないだろうから大切にしておきたい。あとJR東日本の社長をこの目で見てみたかった。2回も見逃した。

以上感想でした。このように色々感じることがありましたがとてもいい体験だったとおもいます。

体験に来ていただいた皆様、後輩のみなさんや顧問の先生方、差し入れをくださった保護者の方々、JR・高輪GWの職員の皆様、そしてなにより引退後も我々の手伝いをしてくださった高3の先輩方。高2を代表して感謝申し上げます。こんな問題児学年を見放さずに世話を聞いていただいた顧問の先生方。我々が引退するまで残り時間は少ないですが、これからも我々を、このまどまりの無い集団をどうかよろしくお願ひいたします。

にわか都民の編集(校閲)者中村より

のざりんより 2025

野澤良一

この一年からいろいろなことがあり個人的にアップアップでございます。

2024 年 2025 年は私にとっていろいろありました。

■パソコン室リニューアル

この一年で一番苦しんだのは、昨年夏休みのパソコン室の工事でした。ここだけの話ですが一番悩ませたのはコンピューターの値上がりでした。特にサーバーのハードディスク。いままでは、ほぼ倍の容量のものを、ほぼ同額で購入できましたが、今回は、前回と同容量で同額価格。もっとびっくりしたのは、RAID コントローラー。前回と同等のものが、なんと 5 倍の価格。0 ひとつ間違えているのではと思うほどでした。そのため、予算オーバーでこつこつと金額が小さくなるようにしていきました。

～こんなことを記載したことに疑問を感じるかもしれません、実はサーバーの容量は前回とほとんど変わっていません。そのため、近々容量不足で問題が発生するかもしれません。不必要にものは（動画・写真など）サーバーから移動することをおすすめします。

ちなみに今回のパソコン室更新の利点としては

- ・Adobe 製品をパソコン室のすべてのパソコン利用できる。
- ・主なプリンターを複合機に変更し、スキャナーを撤去。
- ・6 台の複合機(A4)からカラー印刷ができる。
- ・A3 対応の複合機を用意して A3 原稿のスキャンと印刷ができる。
- ・各複合機(A4・A3)からスキャンしてサーバー上にスキャンデーターを保存可能。
- ・B5、A4、B4、A3 の各用紙をレーザープリンター（モノクロ）からの印刷できる。
- ・多少各端末のスペックが上がったため操作性向上。

とありますが、鉄研としての利点は、Adobe 製品が使えるようになった。カラープリンター・スキャナーが利用できるようになった程度かもしれません。

その夏休み中は終日パソコン室が使えないようになって心苦しく思っています。

ちなみに、Adobe 製品の利用方法は、「ID」に個人タブレットの「マイクロソフトアカウント」、「パスワード」に個人タブレットの「パスワード」を入力すると使用できるようになります。また、「ID」は 6 衔の学籍番号のみではなく、「学籍番号@st.takanawa.ed.jp」のように、6 衔の学籍番号の後に「@st.takanawa.ed.jp」を入れて入力してください。

なぜこの停車場に記載しているのかというと、皆さんに使ってほしいからです。

■タブレットの修理 230 台突破

生徒の皆さんのが使用しているタブレットの修理台数が、2024 年度で 230 台を突破してしまいました。パソコンなどの修理が多いということは私としては、それだけ機器を使用

していると認識しており大変うれしいのですが現在の故障率を考える 2025 年度で 20% に達する見込みです。ある程度保険でまかなえるのですが、最近修理費用が上昇し(世界的な物価上昇・為替相場の変化のため)、入学年度によって異なりますが、修理費全額を保険でカバーできなくなってきた。そのため各家庭に負担をおかけすることになってしまっています。

故障内容としては、落下等、水没(雨の日にカバンに水が入った)などがありますがそのほかに、注意すれば故障が減少できると思われるものもあります。

例えば、バッテリー駆動中に電源を入れたまま放置し、Windows のアップデートが動き出しその際にバッテリーがなくなって起動しなくなる点。また、登下校中にカバンに入れる場所の問題で、タブレットが部分的に圧がかかることが繰り返され、本体内の接触不良が発生する場合。キーボードの接合部分が破損して、キーボードが使用できなくなる場合。物を丁寧に扱えない私が言うのは変ですが「もっと丁寧に」扱ってください。

■未来へつながる 鉄道とまちづくり展

高輪ゲートウェイシティでの「未来へつながる 鉄道とまちづくり展」では、皆さんが頑張っている姿を見てることができて大変うれしく思っています。



■校舎の空調工事

昨年にパソコン室のリニューアル工事がありましたが、今年は 15 年ぶりに校舎の空調工事が実施されました。しかし工事のため昨年と同様にパソコン室の使用ができず申し訳なく思っています。特にパソコン天井に、冷媒管があるためパソコン室室内機の交換のほかに様々な工事があるため使用できない期間が長くなってしまいます。私も準備室に入れず苦労しました。

■あれっ、模型あまり買ってない。

私も趣味で鉄道模型を持っています。お金が入ったらこつこつと購入しています。

しかし、この 1、2 年を考えてみるとあまり購入した記憶がありません。なぜだろうかと考えてみたのですが、わかりません。

昨日、Tくんが中央線 E209-1000 を本日買ってきましたと話していたので急に模型のことが気になってしましました。私が最近購入した模型は、「E233-1000 の京浜東北線」、「E235 の山手線」、「E231-500 の動力車」、「E235 の動力車」でした。これはあれっ！



209-1000 の写真

■最近気になったこと

架線。今まで「架線」の読み方を「かせん」と読んでいました。しかし昨日、鉄道関係者の間では「架線」は「かせん」ではなく「がせん」と呼ばれていることがわかりました。これは河川「かせん」と区別をするためとのことです。本当かどうか不安でしたので、京浜東北線の運転士をやっていた人に尋ねて見たところ、「がせん」ともいうとのことでした。

今まで JR の主な首都圏電車の架線(引込線などを除く)では「写真 1」のように 2 本施設されていました。これは以前電力が足りなかつたので 2 本にしたら安定的に動作をしたというようなことをどこかで見ました。故郷の近くには信越線がありましたが信越線では架線は 1 本でした。

最近架線を見てみると上部の線は 2 本あるが電気が流れパンタグラフにせ接触する部分「トロリ線」は 1 本に変更になりつつあります。と思って架線の写真を撮影していました

JR 東日本ニュース 2024/6/4 で架線について触れていました。

「写真 1」の架線を「ツインシンプル架線」

「写真 2」の架線を「インテグレート架線」と呼んでいるようです。

JR 東日本ニュース 2024/6/4

https://www.jreast.co.jp/press/2025/takasaki/20250604_ta03.pdf

で架線について触っていました。

そういえば 209 系 500 番台の室内に、省電力、103 系の 47% に削減したと記載されていたのを見たことがあります。消費電力が減少したので架線の本数を 2 本から 1 本に減らし保守費用の削減に努めているものと考えられます。パンタグラフの「スライダー」と接触する「トロリ線」の本数が減少するとパンタグラフの「スライダー」の摩耗も減少し、保守費用はさらに減少できると考えられます。

なお「JR 東日本ニュース 2024/6/4」ではさらに架線を「SMART インテグレート架線」に変更し保守費用の減少を考えているようです。

メンテナンス作業を簡略するためにいろいろ工夫していることがわかりました。



写真 1



写真 2

架線のことではないのですが、今年の夏旅行に養老鉄道車庫見学にお邪魔した際、検査中車両のパンタグラフも拝見させていただきました。



パンタグラフに2本（4本に
も見えます）あるスライダー（架線に触れる部分）の片方が少し摩耗されていました。すべてのスライダー取り替えるのではなく交換部品の交換考え保守費用を削減していると考えられます。

電車の集電に関してだけでも以上のように鉄道会社はこれから的人口減に備えて様々な工夫をこらしているがわかりました。

電車のクーラー。最近暑い日が続いています。本日は最高気温 35°Cとのことです。ここで、電車のクーラーについて私の思いを書きたいと思います。私が東京に来たときは現在のように冷房車が多くありませんでした。国電と呼ばれていたところは 101 系、103 系、113 系などが走っており、地下鉄の車両にはクーラーがついていませんでした。直通運転を行う車両も地下鉄の区間になると冷房をきり「どうぞ窓をお開けください」と放送が入ったものでした。記憶によると総武横須賀線の 113 系は全車両冷房車でした。それ以外の車両は、非冷房もしくは一部冷房車でした。一部冷房車とは車両の前方と後方が冷房車、中間車非冷房となっていました。乗客は冷房車に集中しました。それらの電車を私は「中抜き」と読んでいました。

101 系、103 系は、冷房の有無を問わず扇風機がついており、冷房が入っているときに扇風機が動くとものすごく冷えました。また、当時の冷房は現在のように温度調整がきかず、冷房が入っていて寒いときや暑苦しい時などがありました。

本校は、現在は、「都営浅草線」、「京浜急行線」、「都営三田線」、「東京メトロ南北線」、「JR 線」を利用して通学可能でしたが、昔は「都営浅草線」、「京浜急行線」の泉岳寺駅を利用する生徒がほとんどでした。「都営浅草線」には「京浜急行」と「京成電鉄」乗り入れていたため電車の種類は多数ありました。

「都営浅草線」の車両は、5000 形、5200 形、5300 形、5500 形とありました。その中で、5000 形は非冷房、5200 形は冷房準備車 6 両の 2 編成がありましたが別の編成から 2 両を抜き取り、8 両 1 編成となり、残りの 4 両は廃車になりました。この際に冷房化されたはずです。

私が高輪に来たときは「都営浅草線」は 6 両編成でしたが、上記のように 5200 形も 8 両化され、その後 5300 形が入り、全編成冷房車となりました。このように浅草線は 18m 車 8 両編成「両開き」 3 ドアとなりました。「両開き」と記載したのは浅草線に乗り入れている京浜急行の「旧 1000 形」は「片開き」ドアでした。もちろん現在の「1000 形」は

両開きドアです。また「旧 1000 形」は（私が高輪に来たときには）冷房化されており、分散冷房と集中冷房の 2 形式がありました。その後新造される電車はほとんど（コストのためか）集中冷房となっていました。

集中冷房の 3 ドア車の欠点。

列車は台車の上に近い部分は振動が響き揺れが多いので、私はできるだけ乗り心地がよい場所に乗車しています。つまり車両の中央に乗車します。しかし最近の 3 ドア車集中冷房車両は屋根の中心にクーラーが

設置されています。またクーラーの真下には室内の吸い込み口ある場合が多いです。そして吸い込み口の付近には冷風を吹き出すサーチュレーターなどが設置していない場合がほとんどです。3 ドア車だと、クーラーの真下が中間のドアになります。車両が空いている場合はあまり問題にならないのですが、ラッシュ時などはドア付近が混雑します。そうすると、ドア付近には冷風の動きが少なく暑くなってしまいます。

浅草線の 5300 形は初の新造冷房車でした。5300 形は集中冷房になっており中間のドア付近にはサーチュレーターが設置されていませんでした。暑い経験をしました。ところが、京成の車両の一部（すべてではない）はクーラーが 2 台設置されており、その 2 台がドアとドアの間に設置されています。浅草線新車両の 5500 形が出たときに改良を期待していたのですが 5300 形と同様のクーラーで残念でした。

浅草線全駅でホームドアがあるためきれいに撮影できないですが、京成 3700 形は中間のドアの上にはクーラーは設置されていません。同じ車両ではないのですが、室内の写真です。ドア付近にサーチュレーターが設置避けており、右上の座席の上部に吸入口があります。クーラーをこのように設置してあると車両のどの位置にも乗車しても快適に乗車できます。



都営 5300 形車両中央扉付近



京成 3700 形外部(車両中央扉)



京成 3700 形室内(中央扉付近)

■今年の春旅行の思い出

自由行動で仙台付近にて。電車に乗っていたら頭の上から何か降ってきてかけていたメガネがふつ踏んでしまいました。高校生ぐらいの男性から「すみません」声をかけられました。彼らが下車するときに再び「すみませんでした」と言われました。

私もありますが網棚の上にものを置くときは注意しましょう。また、そして、もし何か迷惑をかけてしまった場合は素直に謝りましょう。

大鷗駅の乗り換え通路で他校の鉄道研究部の生徒さんに声を掛けたときのこと。

その後電車に持ったところ同じ電車になり、走行中お話しする機会がありました。

学校を訪ねたから東大寺高校ということでしたのでいくつかお尋ねしました。

最初に、「東大寺などの参拝時、生徒証を見せるとは無料で入れるのですか。」と尋ねたところ笑いながら「はい」と答えてくれました。また、学校ではタブレットなどの機器は使用していますかと尋ねたところ自分より下の学年から使用しています。と言われました。話していてとても感じがよかったです。ちなみに8月1・2・3日に開催された鉄道模型コンテストに東大寺高校さん参加しており探したのですが会うことはかかんませんでした。

いつの間にか新小岩駅東側にあった越中島のホキ 800、16両が消えていた。また時々見かけたDE10が見られなくなってしまいました。

先日、DE10と思い撮影して部員に見てもらったところ、「DD200です。」と一言。ただ、JR東日本にはDD200は存在していないのですが・・・

昔DE10がロンチキなどをけん引していましたが、現在は黄色列車。わかつていたことですがさみしい気分です。昔は、EF65-501、DD51-897、EF65-2000番台、EF81などの車両を見かけられたのですが、現在では

黄色の「GV-E197系」「E493系」になってしましました。

以前はとか、昔はなど、過去を懐かしく感じるのは年をとったのでしょうか？

皆さんも何年か経ち、「昔は・・・」と思うことがあると思います。そのときに後悔をしないように今の様子を目に焼き付けておきましょう。



DD200とチキか 後ろに EF210?



ホキ 800

なぜ働いていると旅ができなくなるのか

佐藤 恼

生まれてこのかた関東に住む私は、夜行フェリーとはあまり縁がない人生を送ってきた。初めてフェリーの中で一夜を過ごしたのは、大学生のときの一人旅で、八幡浜発別府行フェリーに乗ったときのことだろうか。いわゆる夜行用のフェリーではなく、数人しか乗っていないカーペット敷きの2等船室で、リュックを枕にして、寝たのか寝ていないのかわからぬほどの状態で、なんとか数時間やり過ごした記憶だけが残っている。

それから十年近く経ち、春旅行の引率では、夜行フェリーに乗る機会が増えた。日本各地に新幹線網・高速道路網が張り巡らされ、飛行機にも気軽に乗ることができるようになった今でも、日本各地には、夜行フェリーがいくつか運航されている。ジェットフォイルなど、海上を高速で移動する手段もあるが、自家用車やトラックを載せられる大きさのフェリーの速度は、この数十年でここまで大きくは変わっていないのではないかと思う。

その分だけ、フェリーには旅の原風景とも言えるようなものが残っている。たとえば2025年3月に春旅行で乗った太平洋フェリーは、所要時間15時間20分という日が暮れるような時間をかけて、ようやく北海道へと上陸することができる。船の中は電波も途切れ途切れで、本を読むにも揺れで酔ってしまいそうになる。できることといえば、船内レストランで食事を取るか、ゆっくり湯船に浸かるか、あとは寝るかといった頃合いだろう。あるいは、携帯ゲーム機を持ってくればゆっくりとRPGのストーリーを進めることもできるだろうか。半強制的なデジタルデトックスをしながら船に揺られて15時間、ようやく足を踏み入れた北海道の地は、東京から2時間もかからず着いてしまう新千歳空港とは、全く違う大地のように思えた。

就職してからというもの、旅行では飛行機を使う機会が多くなった。長期で旅行に行くことも、仕事として行くものを除けばほとんどなくなり、どうしても行きたい場所やどうしても体験したいものだけに絞って、いろいろな交通手段を用いてなんとかありつく、そういう旅が多くなってきた。名古屋や大阪はもちろんのこと、札幌や博多であっても、日帰りや1泊で行ってしまうことが増えた。仕事を終えた後に名古屋まで日帰りする、なんていうことを考えたこともあっただろうか。

振り返ってみれば、私が学生時代に体験した旅は、もっと時間の進みがゆっくりとしたものだった。青春18きっぷで1日をかけて新宮まで行ったこともあれば、3日をかけてゆっくりと山陰本線を乗り通したこと也有った。奥出雲おろち号で相席になった鉄道ファンの方とお話しをしながら旅をしたり、フェリーで一緒になったお遍路さんとまた偶然別の場所でお会いしたり、そういう時間をかけた旅の面白さを、味わうことができなくなってきたように思う。

最近話題の新書に、文芸評論家・三宅香帆氏の『なぜ働いていると本が読めなくなるのか』というものがある。私なりの要約ではあるが、本書の概要は、労働に必要な「情報」へはインターネットですぐアクセスできるようになった一方で、読書のような偶然性を含む「知識」を得る行為は「ノイズ」と感じられるようになり、労働での成功と切り離されてきたことで、現代の情報化・多忙化の中で本が読めなくなった、というものである。

旅をするというのも、こういった「情報」と「知識」へのアクセスに通底するものがあるのではないかと思う。観光地の綺麗な風景だけを見ようと思えば、日本国内であれば新幹線や特急、飛行機などで、ほとんどの場所には数時間でたどり着けるようになっている。とはいっても、旅というものは、その道中こそが本質であり、時間をかけて行く行程こそが、多くの無駄を含みつつも、旅先の環境や風土、肌感といった「情報」化されないような「知識」を得るきっかけになるのだろう。

あるいは、もはや観光地の綺麗な風景そのものが、インターネット上で簡単にアクセスできるようになっている。仮想現実のような技術が進めば、現地に行かずとも 360 度景色を見渡せるようになる。しかしそうなると、現地の空気感を味わうことすら「ノイズ」になってしまうのだろう。

思えば、私が一人旅をするようになったきっかけは、未知の場所への好奇心だっただろうか。未知の場所を旅することは、単に綺麗な景色ばかりを見に行くことではない。旅をしていれば、綺麗とはいえない景色を見ることがあるだろうし、期待していた景色が見られなくてがっかりすることもあるだろう。あるいは、その場所の歴史や文化を偶然目の当たりにすることもあるだろうか。そういういた偶然性があったからこそ、私は旅というものに惹かれていたのだと思う。

あのフェリーでの 15 時間は、そんなことを考えながら、旅の初心を思い出すような時間であった。

久しぶりに、行き急ぐのではなく、ゆっくりと一人で、列車やフェリーに長時間揺られながら旅をしてみてもいいのかもしれないと思った。働きながらでも、なんとか3泊4日か4泊5日くらいだったら時間を取りができるだろう。それくらいの時間があれば、あてのない旅に出かけてもいいとさえ思う。海外に目を向ければ、まだまだ知らない大地がたくさんある。そうして得る経験も、きっとなにかの糧になるのだろう。

みなさんの旅も、「知識」としての深みを持つ経験になることを祈って。



JR 乗車キロ : 19103.0 / 19377.8km (98.58%)

民鉄乗車キロ : 6989.8 / 7988.9km (87.49%)

(2025年8月15日時点)

未来につながる 鉄道とまちづくり展

松崎 武志

今年3月27日に高輪ゲートウェイシティが街びらきした。開業した『THE LINKPILLAR 1 south』の6階にて3ヶ月間にわたって行われる『未来につながる 鉄道とまちづくり展』で展示するジオラマの制作を、JR東日本の方から提案されたのは昨年10月のことだった。更には来場者へのワークショップ(WS)として、高学祭やオープンキャンパスで行っているような模型運転体験やシミュレータ一体験の実施を打診された。これらを行うのは部員なので、結論を出さずに持ち帰り、部会で諮ったところ「滅多にできない貴重な体験」ということで、全会一致で参加が決まった。

11月から模型班がレイアウトの制作を始めたものの、本腰を入れ始めたのは3月の学年末考査終了後だった。2月末にJR東日本や請負業者『COMBRIDGE & EB』の方々が来校し、「搬入日が3/21(金)13時」「高輪鉄研が担当するWSは全14回」などが決定した。

自転車操業で何とか搬入が完了し、春旅行出発前日(3/29)となる第1回WSに向けてギリギリまで制作作業が続けられた。WSは当初11:00~12:00, 13:00~14:00, 15:00~16:00と時間が区切られていたが、予約不要だったため体験者が断続的に訪れるもあり、4月以降は途中休憩が取れず、まちづくり展開場の10:30から16:00までぶつ通しで行われた。GW期間中の4/27, 29および5/3, 5のWSでは両体験コーナーともに30分以上の待ち時間が発生した。WSでシフトに入った生徒達も大変だったが、我々顧問も不測の事態に備え、連日分担して出勤した。

「鉄道とまちづくり展」は正直あまり告知がなされていなかった。だが、どこから聞きつけてきたのか、高輪の鉄研OBが訪問してくれた。まだ同好会だった頃の部員が子どもを連れて会場に足を運び、挨拶をしてくれたのはとても嬉しかった。また、部員保護者の方が来場して下さり、控室には頂いた差し入れが毎回並べられていた。この場を借りて深く御礼を申し上げます。

このWSは当初小学生を対象としていたが、実際には就学前の幼児も多く体験してくれていた。さすがにベビーカーに乗ったお子さんに体験は難しかったが、その場合は保護者が代わりに行うなど、大人の体験者も多かった。普段、部員たちはオープンキャンパスや高学祭で小学生への対応を想定しているため、最初は戸惑っていたものの、だんだん慣れてきていた。終了後、WS総体験者数は2776名との報告を頂いた。今回のWSを通じて、将来高輪中学校の受験者数に良い影響を与えてくれると私は信じている。



川崎市の公立中学校に通う中学2年の長男が夏休みの社会の課題について相談してき

た。内容は『身近な地域の調査』ということで、川崎市について調査を行い、まとめるというものだった。具体的には、①資料集付属の川崎市の地形図を見て、疑問や気づきを述べる、②与えられた6つの視点の中から1つを選び、調査テーマを決定する、③<視点4>交通や通信を選んだが、その理由を明らかにする、④川崎市について、選んだ視点に沿った仮説をたてる、⑤調査方法（文献調査または野外調査）を決定する、⑥調査を進め、関連資料をまとめる、⑦調査結果を文でまとめるという、およそ中学2年生が一人で行うには難しいと思われる課題だった。確かに、地理の教科書『中学生の地理（帝国書院）』第3部第1章で「身近な地域の調査」という項目があり、地形図の使い方を含めて12ページに渡り手順が示されているが、高校生以上レベルではないかと感じた。

私は長男に「京急大師線延伸の可能性について調べてみたらどうか」と提案した。京急大師線は2019年に旧産業道路駅の地下化が完了し、次は川崎大師駅の地下化に向けて計画が進んでいる段階で、京急が大師線の延伸など考える訳もないことは百も承知である。しかし、夏休みの課題ならばそのような仮説を立てても悪くはないだろうと思った。「京急大師線 延伸」で検索してみると、終点・小島新田から羽田空港までの延伸を提案している意見が散見された。羽田空港までは無いにしても、浮島までならば神奈川臨海鉄道への乗り入れとして、まだ可能性があるのではないだろうか。現時点でまだ課題に着手はしていないが、どのような結末になるか楽しみである。



今年の高校3年生は令和最初の入学生であるが、新型コロナウィルス感染拡大による緊急事態宣言のため、6月1日に入学式を実施し、2か月遅れでようやく学校生活が始まった。中一、中二での夏休みの体験学習は行われず、宿泊行事は中三での西日本探訪が最初であった。中一で実施できなかったスキー学校は高1冬休みに実施した。鉄研の旅行も同じで、宿泊を伴う春旅行は中三までできなかった。

部長は放送委員会の委員長に加えて、軽音楽部の活動を掛け持ちするなど、かなり手広く活動しており、高2の高学祭では案の定手一杯となっていた。もともと一齊休校を経て入学した現在の高3は、前後の学年と比べて部活の加入率が低い。それは中一、中二の時に、思うように部活ができなかったことが影響しているのであろう。だが、それを取り返すかのように、本来なら引退しているはずの高2秋から高3の春まで『まちづくり展』の模型制作やWS運営に力を貸してくれた。途中で鉄研を離れていった部員も少なからずいるが、本当に感謝している。

1学年上の先輩達から大学入試制度が大きく変わり、特に共通テストは教科・科目数が増えて2年目ということで難化が予想されるが、鉄研に関わった生徒全員が希望の進路を歩いて欲しいと切に願っている。

■編纂委員からひと言

2025年度部長 高2 八田 和樹

今年度の部長・編纂委員長を担当した八田です。今号をお読みいただきましてありがとうございました。今年は秩父鉄道の貸切をはじめ、高輪ゲートウェイのイベントなど、関わったものがたくさんありました。鉄研のために中学受験を始めて高輪に入り、ここまでのことをすると思ってもいませんでした。

入学から今までのびのび、ダラダラやらせてもらいました。ここまで一緒に活動してきた仲間たち、顧問の先生方には感謝しかありません。本当にありがとうございました。

2025年度HP班長 高2 西谷 峻太朗

HP班長の西谷です。今年で停車場の制作に関われるのも最後だというのに、書きたかった廃線跡への取材を怠ったせいで大した記事が書けなかったことを今更後悔しています。皆さんも記事の内容は早めに決め、すぐに取材をしておくことを強くお勧めします。自分としては最後の年に不完全燃焼気味で残念ではありますが、こんなに本格的な雑誌を部活で制作できたという素敵な環境に改めて感謝し、鉄研生活を締めくくりたいと思います。ここまでお読み頂いた皆様、誠にありがとうございました。

2024年度広報 高2 中村 駿介

こんにちは。広報の中村です。今年の停車場を編纂させていただきました。何とか期限内に終わつたので今とても安心しています。自分自身も旅行記を書いたので記事を書く大変さを身をもって感じることができました。そのうえで何個か記事を非掲載にしなければいけないのは少し心が痛みました。来年は優秀な後輩たちが時間に追われることなく期限前に仕上げてくれることを信じています。最後までお読みいただきありがとうございました。来年も高学祭・鉄研ブースへお越しくださることを心よりお待ちしております。そのころには引退していると思いますが(笑)。部員の皆様おつかれさまでした。

表紙写真：高輪学園貸切列車 デキ 103+301+客車 4両+デキ 504 武州荒木～東行田
裏表紙写真：東海道新幹線 N700系 東京～品川

Photo by K. hatta, S. Nakamura

今日も鉄路は輝き続ける

