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8年9月26・27日発行（毎年1回発行）第29巻第1号通巻30号

今年度の貸し切り列車旅！

えちごトキめき鉄道/高松琴平電気鉄道

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

2026
9

定価（税込）0円



- 個人旅行記「路線研究課旅行」「野岩鉄道途中下車の旅」「筑波鉄道廃線跡サイクリング」
- 研究発表「碓氷峠に挑んだ鉄路の歴史」「首都圏の貨物列車を追いかけて」



目次
～Contents～

1 鉄研旅行記

P.4　春風吹く！　中国・四国地方への旅　高２　石田 曜士
P.14　超うみがたり！　中三　諸石 光郎

2 研究発表

P.21　首都圏の貨物列車を追いかけて　中三　篠原 悠希
P.29　快適なのは、京王？　中二　櫻井 圭悟
P.37　碓氷峠に挑んだ鉄路の歴史　中三　牧野 勇希
P.53　かなりんの“魅力”について　高１　小松 史人
P.61　筑波鉄道廃線跡サイクリング　中三　五十子 諭クレモン
P.69　仙台近郊の JR 線混雑緩和策についての考察　中三　佐久間 壮介

3 個人旅行記

P.73　夏は短し、旅せよ湘南　～東海道本線探訪記～　中三　戸﨑 篤人
P.79　はたちだよ！鉄道むすめ巡りを巡る　中三　束野・牧野
P.86　東上線で行こう！90000 系登場記念スタンプラリー　中一　中川・栁川
P.96　ああ北海道よ、夏競馬よ　高２　新井 智也
P.104　野岩鉄道途中下車の旅　中三　岩崎 泰樹
P.119　路線研究課旅行　小湊鐵道編　中三　髙松 航士朗
P.134　私鉄 10 社スタンプラリー　中三　髙松・河合

4 寄稿

P.145　座談会面白すぎて滅！　高２　有志
P.183　国鉄の原風景を訪ねて　顧問　佐藤 怜
P.185　１・１６臨時休校ルポ　顧問　松崎 武志
P.188　のざりんより 2026　顧問　野澤 良一
P.191　丸いから好きなのか@@自己紹介にかえて　顧問　今坂 朋彦
P.193　編集後記　中三　髙松 航士朗

前書き

皆さんこんにちは！部長の高原です。
夏に大事なことは何だと思いますか？そうですよね！熱中症対策と「停車場」ですよね！
今回もびっくりするくらい多くの記事があります。
僕にはあれほど高クオリティーな文章は書けない。（´；Д；｀）
それでは、2026 年度の高クオリティーな「停車場」をお楽しみください！

2026 年 8 月　部長　高原 颯良

皆さんこんにちは。HP 班路線研究課課長兼停車場編纂委員会委員長の中学三年髙松です。
長々と漢字が連なり何を言っているのかよく分からないと思いますが、
要するに停車場の記事を書くことが生きがいの人間ということです。
今年も素晴らしい記事が満載です。ぜひ最後までお楽しみください。

2026 年 8 月　課長　髙松 航士朗

お手軽なスマホ版
ここだけのディレクターズカットも！

デジタル
停車場 mobile



分厚くて読むの大変

出先で読みたい！

そんな方必見！！！
停車場はWEBでも公開中！

バックナンバーから最新版まで
詳しくは以下のリンクから！

https://www2.takanawa.ed.jp/club/tekken_wp/index.php/teishaba/



0. はじめに

停車場 2026 をお読みくださりありがとうございます！春風吹く！　中国・四国地方への旅

この旅行企画者の高 2 石田です。当鉄研では、夏、冬、春の長期休暇中に鉄研旅行をしていて、夏、冬は日帰りの旅行ですが、春は 4 泊 5 日の宿泊旅行となっています。春旅行は鉄研の一大イベントで、毎年たくさんの部員が参加しています。

この記事では今年春に行われた、中国・四国地方への旅を発案者とその他有志で振り返ろうと思います！読みにくい文章ですが最後まで読んでいただけると幸いです！

↓全体旅行行程↓

1 日目 3/29	東京 → (普通列車) → 熱海 →〈自由行動〉→新大阪駅 :新大阪泊
2 日目 3/30	新大阪 →〈自由行動〉→高松駅 :高松泊
3 日目 3/31	高松築港 →〈高松琴平電気鉄道　元京急 1070・1080 形貸切・撮影会〉 → 琴電琴平 → (普通列車・特急いしづち) →松山駅　:松山泊
4 日目 4/1	〈自由行動〉→ 松山観光港 → (スーパージェット) → 広島港 → 〈自由行動〉→ 広島駅　:広島泊
5 日目 4/2	〈自由行動〉→ 広島駅 → (のぞみ号) → 東京駅 旅行終了！

Day1. 大阪へ～

3 月 29 日、朝 6 時 40 分。東京駅北口丸の内改札に集合し、大阪を目指します。
友人の新井君に集合の様子を撮ってもらいました。全員集合し、東京駅 7 時 1 分発熱海行に乗車して、約 2 時間後に熱海駅に到着。そこから各自自由行動で大阪を目指します。



もちろん発案者の私も熱海駅から大阪に…と言いたいところですが、私は 1 日早く夜行バスで名古屋入りをして、鉄研生たちが熱海に着いたころ三重県いなべ市にいました（笑）
熱海駅から大阪駅の自由行動例を記載してもよいのですが、（~~共に行動した揚田君からの圧力もあり~~）せっかくなので私たちのこの日の大阪までの行動を書きたいと思います。

---

3 月 29 日、朝 4 時 30 分。旅行に参加するほとんどの鉄研生がまだ寝ているころ、私たちは愛知県名古屋市の祖母の家に 1 泊していました。眠い目をこすりながら、大阪までの旅程を確認し最寄りの有松駅まで歩きます。駅までの途中で三脚を担いで歩いていたら、なんと後ろからパトカーが通過！
その後無事に職質され、始発列車に間に合うかギリギリになってしまいました。



真っ赤な電車に揺られること 20 分、金山駅に着きました。節約のため、ここからは JR 線に乗り換えて名古屋を経由し富田まで向かいます。この日は、鈴鹿サーキットでの F1 開催日だったので、臨時の特急と快速を見ることができました。やってきたのは JR 東海 315 系。オールロングシートの車両に揺られること 40 分弱、富田駅に着きました。近鉄富田駅まで歩き、三岐鉄道に乗り換えます。

近鉄富田駅から大安駅まで乗車し、ED5080 型牽引の貨物列車を撮影しました。桜の名所として有名な宇賀川で撮影できてよかったです。この後は富田まで戻り、京都の嵯峨野トロッコを撮影します。帰りの近鉄富田行きでは、JR 東海 211 系を譲り受けた 5000 系に乗ることができました。揺れが少なく快適でした。

富田駅からは四日市行きに乗ります。鈴鹿サーキットへ向かう乗客で非常に混雑しており、終点の四日市ではホームに人が溢れかえっていました。それとは打って変わって、乗り換え先の亀山行きはガラガラでした。亀山に到着し、1 両編成の気動車に乗り柘植まで乗車します。ここからは管轄が JR 西日本に変わります。

柘植駅で草津線に乗り換えます。車両は新快速のイメージが強い 223 系でした。関西に来たことを実感させられます。1 時間強ほど乗車し、草津駅に到着。東海道本線に乗り換え、13 時過ぎに京都駅に到着しました。コインロッカーに荷物を預け（まったく空きがなく、列車を一本逃した）嵯峨野線に乗り保津峡まで向かいます。駅から川沿いの道を歩くこと 10 分、嵯峨野トロッコの撮影ポイントに到着しました。ここでは 16 時半ごろまで撮影しました。

保津峡を出発し、京都でコインロッカーから荷物を回収、新快速で新大阪まで向かい鉄研本隊とホテルにて合流しました。

Day２．四国上陸

この日は朝 7 時半前に起きました。私たち一行は尾道へ向かうべく新大阪駅 8 時 40 分発の姫路行に乗車し、姫路の駅そばで朝ご飯を食べました。

姫路駅で食べた後、相生まで乗車し、乗り換え先は 115 系普通糸崎行。今では貴重な 115 系電車に長時間乗車できて良かったです。ボックスシートには数々の落書きが書かれていて、歴史を感じました。途中の金光駅では下関の EF65 も見ることができました。

3 時間弱乗り続けて尾道に到着…非常に疲れました。尾道駅降車後は、115 系を撮影するために尾道の有名撮影地に向かいました。一発目は千光寺の三重塔と一緒に撮影、千光寺公園に向かうロープウェイは 30 分待ちで非常にびっくりしました。



撮影後、千光寺にいる猫たちと戯れつつ下山し、尾道商店街に向かいました。そこではっさくサイダーやはっさくアイスクリームなどを食べたり、尾道レモンを購入したりしました。（レモンは持ち帰りコーラと合わせて飲んでみました。美味。）

その後も撮影を続け、尾道を出発したのは 17 時前。4 時間ほどしか滞在できませんでしたが、尾道の魅力をいっぱいに感じることができました。また中国地方に行く機会があれば絶対に訪れたいです！

岡山駅までおよそ 1 時間半、そこからマリンライナーで高松に向かいます。マリンライナーは帰宅ラッシュで激混みで、かなりきつかったです。高松には 19 時半に到着し、ホテルに荷物を置いて、香川名物讃岐うどんを食べに行きました。その後この日は 23 時に就寝しました。（今回の旅行で最も早い就寝時間(・∀・)）





Day３．ことでん

この日は今回の旅行の目玉、ことでんの貸し切りの日です。貸し切り列車に乗る前に、日本三大水城で有名な高松城を訪れ城内を観光しました。高松城は、さほど広い城ではなかったですが、城から望む高松港は朝の晴れ具合もあり、非常に美しかったです。







始発駅の高松築港駅には９時半に集合。車両は京急リバイバル塗装の 1087 編成です。ことでん新駅多肥駅の建設を横目に最初の停車駅一宮に到着します。午前中はよく晴れていたので、一宮駅構内から標高 462mの城山がはっきりと見ることができました。一宮駅では 1087 編成の撮影会を行いました。高松琴平電気鉄道様のご厚意で線路上に降りての撮影や見学を許可していただきました。

その後列車はことでん最大の車両基地がある仏生山駅に折り返しました。仏生山の車両基地では今年秋に引退する予定の 1071－1072 型を連結し、ラッシュ時しか運転されない 4 両編成で運転されました。列車は仏生山を 12 時ごろに発車し、駅舎が近代化産業遺産に指定されている滝宮駅で、1 時間の撮影会と車掌体験コーナーを実施しました。

撮影会では事前に用意していただいた方向板を掲示していただき、大満足の撮影会でした。車掌体験コーナーも大人気で、体験時間は 1 分にも満たない時間ですが、ぎっしり内容が詰まっていて車掌さんの仕事の難しさを体感できました。





その後私は貴重な 4 両編成の貸切列車を撮影するべく、滝宮駅を 20 分ほど早く出発し撮影場所に行きました。
しかし…



なんということでしょう。匠（琴平電気鉄道様）の粋な計らいにより、移動禁止が移動している激レア写真が誕生したではありませんか。これには撮影者一同も口角が上がりまくるわけがなく、少し残念な気持ちになりました。こんなこともありましたが、今回の貸切は非常に満足しており、部員からも非常に好評な貸切でした。この場を借りて再度お礼申し上げます。

この後は貸し切りで使用した車両の回送を撮影し、ことでんで高松築港まで戻りました。高松では再び讃岐うどんをいただきました。シンプルな釜揚げうどんで、うどん本来の味をしっかりと感じられました。
そのあとは特急いしづちに乗車して松山を目指します。
松山到着後、激混みの市内電車に乗りました。松山の路面電車というのはあまりイメージがなかったのですが、かなり規模が大きく路線が長い電車だなと感じました。20 分ほど乗って、宿の最寄りの勝山町に到着。そのあとは、中一のクラスの時の鉄研メンバーと市店の食堂に行き、松山名物焼豚玉子飯を食べました。



この後は、ホテルで友達とウノをやったり、洗濯物を洗ったりした後に就寝しました。

Day４．本州帰還

この日は 6 時半に起きました。私は朝食を食べた後に、市内電車で道後温泉に行きました。市内電車は年度が替わったことで、運賃が値上がりしていたのが印象的です。道後温泉を訪れた後は、松山の市内電車を撮影しました。

そのあと、松山観光港にて全体で集合し、広島港行きのジェット船「宮島号」に乗船しました。天気が悪く停船中はよく揺れていたのもあり不安でしたが、動き出すと思ったほど揺れず快適に移動することができました。1 時間ほどで広島港に到着、2 日目ぶりの本州に戻ってきました。





広島港到着後は自由行動となり、私たち一行は広電で広島へ向かい、荷物をホテルへ預け広電を撮影しました。ちなみに、今回の旅行では、岡山、松山、広島と途中途中に路面電車が走っている都市を通過しています。

広電では被ばく電車（５枚目）を撮ることができて嬉したかったですが、４月とは思えないほど寒く、風邪をひくかと思いました。













その後、広島駅構内のお好み焼き屋で夕食を食べました。みんなと５つ頼んだ豊富な種類のお好み焼きをシェアしてとても楽しかったです。

（私の一押しはキムチ入りお好み焼きです…！！）



Day５．長旅終了

前日夜遅くまで起きていたこともあり、非常に疲れた状態で 7 時半ごろ目が覚めました。本来我々は可部線に行く予定でしたが、昨夜ハプニングが起きたことで、広島市内観光に切り替えました。
ちなみにハプニングの様子はぜひサブチャンネル（座談会 2026）でご覧ださい。





お昼ごろまで原爆ドームにいた我々は、宮島に向かいました。
宮島までは広電で向かいました。宮島フェリーに乗る列は大行列でした。宮島ではご当地のものを食べようということになり、カキフライ定食をいただきました。

食べた後は厳島神社を訪れたり、もみじ饅頭を食べたりして大満足で宮島を抜け、いよいよ東京に帰ります。

帰りののぞみ号は 5 日間の睡眠不足の影響もあって、静岡県内は爆睡していました（笑）
東京駅には 22 時前に到着。長い旅が終わりました。

あとがき

春旅行振り返りお楽しみいただけたでしょうか？ぜひこの記事を通して、鉄研の楽しさや旅の良さが伝われば幸いです。

この先の鉄研旅行でも、素晴らしい案や行先、鉄研らしい旅行が続いていくことを願ってこの記事の締めとさせていただきます。この先の記事もぜひ最後まで読んでください！

（最後に高 2 と私で撮った写真を添付して終わろうと思います）





超うみがたり!

JAPAN NATIONAL RAILWAY SERIES 413 TOKI TRAIN !

中三　諸石光郎

0. はじめに

皆さんご機嫌よう。中三の諸石です。
高輪の鉄研では、春・夏・冬の長期休暇に鉄研旅行を行っています。
今回は夏に行った、鉄研旅行の様子を皆さんにお届けしたいと思います。拙い文章ですがぜひ最後までお読みください。
また、各ページ下部に用語解説を設けています。ご活用ください

1. 牛に引かれて信州路

おはようございます。場所は東京駅丸の内北口、時刻は 7 時 00 分。数名の遅刻者を除きほとんどが集合時間通りに来てくれました。(6 時 45 分に行ったらかなりの人が集合しており、重役出勤みたいで恥ずかしかったです)
まずはかがやき 503 号に乗車し、長野へ向かいます。在来線ホームにはサンライズが止まっていました。(写真？ありませんよ)
東京を出発した新幹線は上野を飛ばし大宮へ。北陸新幹線で上野を通過するのは下りではこの便のみです。
大宮に到着後そのまま新幹線は快調に進みノンストップで長野へ向かいます。~~ノンストップで行ってみましょ♪って思ったらまた赤信号！？！そんな時は凹まないでハイウェイがあるファイト！！~~
東京駅からわずか 90 分弱で長野に到着しました。ここから直江津までは自由行動です。
私は在来線で直江津駅に向かい、そこから直江津にある水族館「うみがたり」を観光する予定です。

用語解説ゾーン
サンライズ…日本唯一の定期寝台特急。東京から出雲市・高松(琴平)を結ぶ
ノンストップで(略)…アイドルマスターシリーズに登場する楽曲「go my way」の一節
直江津…新潟県西部にある鉄道の町。港からは佐渡へ行く船も出ている

2. みんな自由だ！

長野駅から 9:23 発の北しなの線に乗車しまずは会社境界線の妙高高原駅へ向かいたいと思います。北長野駅周辺には JR 東日本長野総合車両センターがあり、E131 系の 200 番台が止まっていました。

数駅先の豊野駅では飯山線の車両とすれ違いました。その後電車は牟礼、古間、黒姫と停車していき、長野から 45 分で妙高高原駅へ到着しました。ここから先はえちごトキめき鉄道の管轄です。かつては直江津から長野までの直通列車が走っていましたが、今では臨時の旅行商品列車でしか走らなくなってしまいました。妙高高原駅では 15 分ほど乗り換え時間がありました。

列車は関山駅に到着しました。この駅は 1985 年までスイッチバック形式の駅でした。隣の現在でもスイッチバック駅の二本木駅と合わせて 2 駅連続のスイッチバック駅となっていました。(二本木から直江津の間の駅は貸切列車で紹介したいと思います。)1 時間弱程乗車し直江津駅に到着しました。合計の所要時間は 1 時間 50 分ほどでした。

直江津散策へ向かいたいと思います。(散策と言っても海へ行くだけですが)

コンビニでおにぎりを調達し海へ向かいます。駅からは徒歩 15 分ほどでした。

海のベンチでおにぎりを食べ、少し海で遊びました。平日でしたが家族連れをはじめとしてかなりの人がいました。右の写真はテトラポッドに突き刺さった木の上に佇む鳥です。あと、水中に亀がいました。



3. はねｳｯｰｳｯｰｳﾏｳﾏ(゜∀゜)

ここからは貸し切り列車に乗車します。まずは妙高はねうまラインを南下し二本木へ向かいます。貸切列車の始発駅である直江津駅はかつて北陸本線の始発駅であり、鉄道の要衝として発展した都市でした。また、直江津はかつて北海道の岩内から博多までを結んだ東日本フェリーの寄港地でもありました。現在でも佐渡島行の船が期間限定ではあるものの運行されており、港町としても発展してきました。

用語解説ゾーン

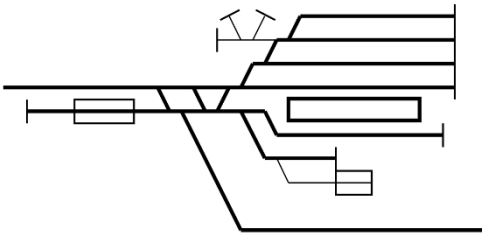
E131 系…2021 年に登場した JR 東日本の電車。日本各地で勢力を拡大している。

ｳｯｰｳｯｰｳﾏｳﾏ(゜∀゜)…25 年前に流行ったネットミーム。詳しくはお父さんに聞こう

東日本フェリー…北海道から日本各地を結ぶフェリーを運航していた会社

妙高はねうまライン…直江津から妙高高原を結ぶトキ鉄の路線

今回貸切る車両の紹介をしていなかったのでここで紹介させていただきます。
413 系は 60 年程前にデビューした車両を改造した車両を再度改造した車両。2021 年まで JR 西日本の北陸地区で運用されており、引退後に譲受しました。譲受当時は赤色 13 号とクリーム 4 号の国鉄色でしたが、今年の冬に塗装変更がされ白色と青色の新北陸色に変更されました。高輪学園では一昨年と一昨昨年の冬に貸切をしましたが、新北陸色での貸切は初めてです。
貸切列車に話を戻すと、日本海ひすいラインと分離した列車は春日山城と上越市役所の最寄り駅春日山駅を通過し、高田城の最寄り駅、高田駅に到着しました。この駅で 20 分ほど停車時間がありました。また、高田は日本一の雁木造があることでも有名です。
撮影などを行い、列車は出発しました。南高田を通過した後は田園が広がっており、出穂の時期を迎え、美しい景色が見られました。そこから新幹線乗換駅である上越妙高や妙高市の市代表駅、新井などを通過し、二本木駅に到着しました。この駅は通過可能型スイッチバック駅となっており、列車進入時は運転士が運転席から身を乗り出し、逆走しながら入線します。この駅は日本曹達前という別名もついており、かつては日本曹達への貨物線も引かれていました。



この駅では幕回しをしていただきました。岩瀬浜や立山などいろいろな幕があり、非常に面白かったです。



ここからは先ほど通った経路をなぞるように直江津へ向かいます。車内には、社員の方も乗っており、貴重なお話を聞くこともできました。どうやらその社員の方も鉄道好きらしく、ヘッドマークやグッズなどもデザインされたそうです。あと、中二の部員がトランプをしていました。自由に過ごしており、すこしほっこりしました。

用語解説ゾーン
春日山城…長尾氏の居城として使われた、上杉謙信の城としても有名な城
高田城…1614 年に築城された城。徳川家康の六男の居城として天下普請によって建城
雁木造…雪や雨の日で通行機能を確保するため、建物の庇を長く張り出して、下を通路として作り出した建築様式
日本曹達…1913 年に設立された化学会社。日曹コンツェルンの中核企業

4. 直江津 D51 レールパークを貸切ろう

直江津に到着したら、一度貸切列車を下り、直江津 D51 レールパークへ。この直江津 D51 レールパークは、新潟県「鉄道発祥の地」直江津の車両基地の一部に開設された鉄道テーマパークです。実際に動く SL「D51-827」が当時貨物列車の車掌車として使用された「緩急車」にお客様を乗せて走ります。また、園内には数少なくなった国鉄形車両「413 系」が留置され、車内見学も可能。年齢を問わず楽しむことができる施設です。
そんなレールパークを貸切させていただきました。画像で紹介します。



動態保存されている D51 827 形



急行色の 413 系、中に入れる。



乗車した緩急車に付いていた灰皿。乗車体験については密着連結器ではなく自動連結器だったので、衝撃が強かったです。
短い時間でしたが、貴重な体験ありがとうございました！

5. 東海(トンヘ)ひすいライン

D51 レールパークを貸切後、次は日本海ひすいラインに乗車し市振へ向かいます。直江津を出発した列車はすぐトンネルに入りました。1969 年以前はもっと海側を走行していましたが、海が荒れたらすぐ運休というよわよわ路線だったので、複線電化と同時に内陸側を走行するようになりました。また、海側ルートの時代は谷浜駅と直江津駅の間に郷津駅という駅がありました。トンネルを出たらすぐに谷浜駅を通過しました。谷浜駅は 1960 年代に海水浴臨時列車がよく終着していた駅として有名でした。谷浜から次の有間川までは比較的海沿いを走行し、有間川に到着しました。この駅はかなりカントが急で、目に見えるほど傾いていました。有間川は 1947 年と他駅と比べ遅くに開業しており、利用者も少ない駅です(2023 年の乗降客数は 6 人/日)。有間川を出発後、すぐトンネルへ入ってしまいましたが、このトンネルも 1969 年に開通したトンネルです。次の名立は、1969 年の経路変更で駅の位置が変更になった駅です。かつては海側ギリギリに位置していましたが、現在は内陸側に位置しています。また、名立は「名が立つ」という解釈から出世の駅として栄えたそうです。

名立を通過後、また列車はトンネルに入りました。次のトンネルは頸城(くびき)トンネルという長大トンネルで、なんと長さは 11,353m。また、トンネルの中にはあの筒石駅もあります。お察しの方もいるかと思いますが、筒石駅も昔は海側にあった駅です。実はトンネル開通時に廃駅になる予定でしたが、反対運動があったため、トンネル駅として残りました。

あと、スマホを構えて筒石駅撮影チャレンジをしている人が結構いました。

頚城トンネルを抜けたらすぐ能生駅を通過しました。能生駅も「能生騒動」と呼ばれる逸話があるので紹介します。

1961 年 10 月 1 日のダイヤ改正、いわゆるサンロクトオと呼ばれるダイヤ改正で事件は起きました。大阪駅 - 青森駅・上野駅間に特急「白鳥」が設定された際、この駅で運転停車の上、列車交換をすることとなりました。しかし、金沢鉄道管理局が作成した当駅掲出の時刻には**誤って「白鳥」の停車時刻が記載**され、また一部の市販時刻表にも時刻が掲載されました。金沢鉄道管理局は、本社や中部支社から「客扱いをしない」旨の指示が届かなかったことから客扱いをするものと考えていました。しかし本社や中部支社は「準急すら止まらないド田舎駅に特急なんて止めるわけないだろ(意訳)」という認識でした。

駅掲出の時刻表を見た能生民は「うちの町に特急止まるんですか！もう田舎駅じゃないじゃないですか！やったー！」となり、ミス能生や花束などを用意して「白鳥」を迎えることになりました。(運転停車駅で)「白鳥」を地元の婦人会が浴衣姿で踊って出迎え、(運転停車駅で)乗務員に花束まで渡しました。

しかし、前述の通り運転停車であるため、ドアが開かぬまま「白鳥」は発車し、特急が停車して客扱いをするものと思っていた関係者らは「うちの町特急止まってないじゃないですか！やだー！」となりました。これが「能生騒動」です。ちなみに余談ですが、相撲が有名な新潟県立海洋高等学校はこの駅が最寄りです。

能生駅を通過した列車は「そんならかぐや、もう一回！」とトンネルへ入っていきました。トンネルを出た列車は、浦本駅、梶屋敷駅と通過していき、交直切り替えが行われるデッドセクションへとさしかかりました。この車両はかなり古いので、なんとデッドセクション通過中は非常電源を除き電気が消えます。



デッドセクションを通過した列車はすぐに糸魚川駅に到着しました。糸魚川駅では糸魚川駅と松本駅を結ぶ大糸線との分岐駅としても有名です。

数分の停車で青海駅へ向かいます。次の青海駅はデンカ(旧電気化学工業)の工場が近くにあり、多くの貨物線が延びていることで有名です。

青海を過ぎた列車は景勝地としても有名な親不知を通過しました。日没の時間帯ということもあり、きれいな景色を眺めることが出来ました。

そんなこんなあって終点の市振に到着しました。この駅はあいの風とやま鉄道との会社境界駅となっており、貸切列車はここまでとなります(営業列車は二駅先の泊まで直通します)。5 分の停車で糸魚川へ折返しました。

6. ここにしかないスクリーン

糸魚川に到着すると、貸切はここまでになります。糸魚川では数十分ほど自由行動があり、各自食事を購入していました。その後はくたかに乗車し、東京駅へ向かい、解散となりました。(ちなみに私は車内で隣の席だった顧問の先生と話したりトランヴェールを読んで過ごしていました)

用語解説ゾーン

東海(トンヘ)…韓国での日本海の呼び方。

頸城…新潟県上越地域の旧称。1969 年以前にあった線路跡は久比岐(くびき)自転車道として整備されている

金沢鉄道管理局…北陸の鉄道を管理していた

デンカ…三井グループおよび第一勧銀グループに所属する総合化学品会社。最近までウナギの養殖を工場でしていた。なんで

7. 終わりに

かなり雑に進めてしまい申し訳ありません。かなり欲張りをして自由行動の時間が短かったり費用がかさんだりと色々と至らない点があった鉄研旅行でしたが、様々な貴重な体験ができたので良かったと思います。

鉄研旅行でトキ鉄は過去に数回貸切っていますが、D51 レールパークに行った旅行や妙高はねうまラインと日本海ひすいラインの両方貸切った旅行はこれが初めてだと思います。

中一にとっては初めての鉄研旅行となったこの旅行が、思い出になってくれればうれしく思います。

ちなみに、このタイトルとロゴマークはネットフリックスで配信されているアニメ映画「超かぐや姫！」のパロディです。現在映画館で上映されているので是非見に行ってください。

長々と話してしまいすみません。

停車場には他にも面白い文章が沢山載っているので、是非他の文章も読んでいってください。

それでは、また逢う日まで。

あっタイトル？タイトルは――――――



出展

[えちごトキめき鉄道妙高はねうまライン - 配線略図.net]

首都圏の貨物列車を追いかけて

中三　篠原悠希





上 EF210-375 号機　下 EH500-15 号機

まえがき

こんにちは。中学三年生の篠原です。さて日本には数多くの貨物列車が走っています。皆さんも一度は目にしたことがあるかもしれません。今回は全く貨物について知らない人にもわかるようにその魅力をまとめていきたいと思います。今回初めて停車場を書かせていただくため至らない点も多いと思いますが、最後まで読んでいただけると幸いです。

01.貨物列車を知る

○首都圏の貨物列車を簡単に

まず日本では JR 貨物が貨物列車を全国に走らせています。その路線網は JR 各社や第三セクター鉄道への乗り入れを含め 75 線区、貨物取扱駅 241 駅にも及びます。JR 貨物と沿線自治体の共同出資で設立された臨海鉄道というものも存在します。

首都圏の貨物列車は山手貨物線、武蔵野線、南武線、東海道線、高崎線、宇都宮線、京葉線、総武本線、鹿島線、常磐線、中央線で運行されています。臨海鉄道は鹿島臨海鉄道、神奈川臨海鉄道、京葉臨海鉄道の 3 社、貨物取扱駅は 86 駅あります。

駅にはコンテナを取り扱う駅、石油を取り扱う駅など様々あります。例えば首都圏の主な物流拠点の東京貨物ターミナル(以降○○貨物ターミナルは○○タと表記)、越谷タ、隅田川駅、宇都宮タではすべてコンテナを取り扱います。その中の宇都宮タではコンテナ、石油の両方の取り扱いをしています。また倉賀野駅のようにコンテナは取り扱わないが石油は取り扱うといった駅もあります。これらの駅の違いがあるため貨物の運用もかなり変わります。レール輸送のために使用する駅、変圧器輸送のために使用する駅などもすべて指定されています。



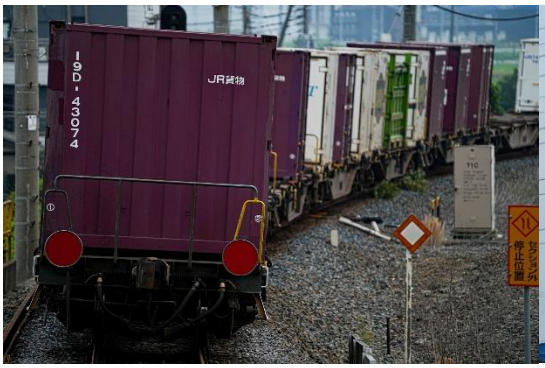
↑5068 レ EF210-101+コキ
長い距離を一つの機関車で走破する
(広島タ→越谷タ)



↑隅田川駅を単機で移動する HD300
後ろにコンテナが積んである

○貨車

JR 貨物所有の貨車にはそれぞれ名称があります。石油などを輸送する貨車「タキ」、コンテナを輸送する貨車「コキ」、レールを輸送する貨車「チキ」、セメントや石灰石などを輸送する貨車「ホキ」、大型変圧器を輸送する貨車「シキ」が存在します。昔はさらに多い種類の貨車が存在しましたが運用上の関係でこれらに絞られました。



↑コンテナを運ぶコキ 107 系貨車



↑石油を輸送するタキ 1000 系貨車

02.貨物の牽引機

詳しく紹介したいところですが長くなってしまうので軽く紹介します。

○JR 貨物 EF210 形電気機関車

愛称は「ECO-POWER 桃太郎」。現在日本で最も多い機関車でありその数なんと 169 両にも及びます。従来の東海道線や山陽本線の直流機関車の老朽化に伴い 1990 年代から導入され始めた直流機関車です。主に東海道本線、山陽本線で運行し他にも様々な直流区間でこの機関車が運行しています。形態区分は試作機(901 号機)、0 番台(1-18 号機)、100 番台(101-173 号機)、300 番台(301-377 号機)となっています。今もなお新車が作られており、最初に作られた 901 号機と 2026 年 8 月現在最も新しい 377 号機ではなんと約 30 年もの年齢差があります。いつしか古い EF210 を新しい EF210 で置き換えるという現象が起きそうです。



↑5582 レ EF210-103+タキ
宇都宮タから川崎貨物を結んでいる



↑単 1295 レ EF210-377
単機で貨物駅に向かう

○JR 貨物 EH500 形電気機関車

愛称は「ECO-POWER 金太郎」。交直両用機関車で製造数は 82 両、運用開始は 2000 年です。従来、首都圏から函館・五稜郭までの貨物輸送では直流機→交流機→青函用交流機と毎回機関車を付け替える必要がありました。その付け替え回数を減らすために開発されました。運用区間は山口県の幡生から九州の一部での交流区間、首都圏の東海道線(相模貨物まで)、宇都宮線、高崎線、上越線、東北線、常磐線です。形態区分は試作機(901 号機)、1 次車(1，2 号機)、2 次車(3-9 号機)、3 次車(10-81 号機)となっています。同じ形式でも上の 4 種でかなり顔が変わります。



↑2090 レ EH500-44+コキ DOWA 号
緑のコンテナは産業廃棄物を運んでいる。



↑8764 レ EH500-31+DD200-2
無動力の DD200 を牽引する EH500

○JR 貨物 EH200 形電気機関車

愛称は「ECO-POWER ブルーサンダー」。直流機関車で製造数は 25 両と比較的少なく、運用開始は 2002 年となっています。現在使用されている機関車の中で最大級のパワーを持っています。従来、中央本線や篠ノ井線、上越線などの山間部の勾配が多い区間で使用されてきた EF64 を置き換えるために開発されました。運用区間は中央本線、篠ノ井線、高崎線、上越線、中央西線です。形態区分は試作機(901 号機)と量産機(1-24 号機)となっています。根岸駅や川崎貨物駅に入線する運用もあります。



↑89 レ EH200-17+コキ
中央本線を通り南松本まで輸送する



↑2088 レ EH200-2+コキ 酒田貨物
冬は着雪したまま関東に来ることもある

○JR 貨物 EF65 形電気機関車

ここでは現在運用している 2000 番台のみ紹介します。現在運用されているのが 2080、2083、2084、2085、2086、2087、2088、2090 号機の 8 本です。直流機関車で元々 1000 番台だった車両を運転状況記録装置の更新のため 2000 番台に改番された車両です。元々東海道本線や山陽本線の貨物運用のために開発されましたが、EF210 が EF65 の運用を置き換え現在は臨時運用のみとなっています。



↑74 レ EF65-2083+コキ
EF210 の代走に入る EF65



↑8764 レ EF65-2085+タキ
EH200 の代走に入る EF65

○JR 貨物 DD200 形電気機関車

首都圏では本線での定期運用はほとんどありませんが紹介します。ディーゼル機関車で現在 30 本が製造されています。つい最近北海道向けの DD200 が甲種輸送され今後の動向が気になるところです。非電化区間の貨物列車牽引と貨物駅構内の入換作業の双方に使用されている DE10 や DE11 などの液体式ディーゼル機関車の老朽化に伴い開発されました。形態区分は試作機(901 号機)、0 番台(1-23 号機)、700 番台(701-703 号機)、500 番台(501 号機)です。700 番台は九州向け、500 番台は北海道向けとなっています。その他臨海鉄道向けにも製造されています。



↑9794 レ DD200-3+E500 系 2 両
台湾向けの新型機関車の甲種輸送



↑9890 レ DD200-7+18000 系 5 両
半蔵門線向けの新型車両の甲種輸送

03.首都圏の貨物列車運用

○隅田川シャトル

東京タ～隅田川駅を結ぶ 1 日に 8 本運転されている列車です。列番は 72 列車(以降○○列車は○○レと表記)～79 レが該当していて運転区間はすべて同じです。東京都品川区にある東京タから南武線、武蔵野線、常磐線を経由し、東京都荒川区にある隅田川駅までを結びます。東海道線や山陽線から東京タに来た貨物を隅田川シャトルに乗せ、隅田川駅まで送り、隅田川駅からは東北方面までの列車へ乗せ換えるためのものです。またその逆もあります。直行列車がないという場合が多いので非常に重要な列車です。



↑隅田川駅で入換をしている 75 レ

○鹿島貨物



↑有名撮影地「モノサク」を通過する 1092 レ

東京タ～鹿島サッカースタジアム(神栖タ)までを結ぶ列車と越谷タ～鹿島サッカースタジアム(神栖タ)までを結ぶ列車があります。列番は 1092 レ～1095 レとなっています。鹿島線を使用する珍しい貨物です。東京タもしくは越谷タから武蔵野線、新金線を通り、総武本線、鹿島線を経由し鹿島サッカースタジアム駅まで荷物を運びます。鹿島サッカースタジアム駅からは鹿島臨海鉄道が神栖タまで荷物を運びます。撮影地が非常に多いため撮り鉄には人気の列車となっています。

○千葉貨物

郡山タや宇都宮タ、倉賀野駅などから千葉貨物駅までを結ぶ列車です。武蔵野線を経由し京葉線に直通し蘇我駅まで走る列車です。蘇我駅からは京葉臨海鉄道が牽引し千葉貨物駅まで運び、千葉貨物駅からは京葉臨海鉄道線内の各貨物駅(浜五井駅、京葉久保田駅など)まで運びます。京葉臨海鉄道が走る蘇我、五井、市原、姉ヶ崎周辺は京葉工業地域となっていて火力発電所や石油化学コンビナート、近代的製鉄所などが非常に多く、工業生産と物流拠点の両面で重要な役割を担っています。そのため臨海鉄道線内、千葉貨物駅まで

の貨物の本数も多いです。



↑206 レ KD601+タキ
浜五井駅から出発する



↑8883 レ EF210-117+タキ
蘇我駅を出発し倉賀野駅に向かう列車

○8764 レ返空列車

ここからはかなりマニアックな話になります。8764 レは首都圏を走る貨物列車の中でもかなり特殊な貨物列車です。返空列車とは貨物駅から輸送して「空」になった貨車を元の出発地点に戻す列車のことです。8764 レはその返空列車を運びます。指定の機関区に行く機関車や機関区に帰る機関車、本線上を走行できない機関車などを無動力で牽引機関車の後ろにつける無動力回送の役割もします。8764 レは倉賀野駅から出発し高崎線、武蔵野線を経由し新鶴見で機関車を付け替え、川崎貨物駅を通り東京タまで行く列車です。普段は空のタンク車やコンテナ車などの返空列車を輸送しますが、稀に先ほどの通り機関車や緩急車、レール輸送車などを運ぶことがあるので鉄道ファンに人気な列車となっています。右の写真はその 8764 レです。牽引は EH200 で次位も無動力の EH200、その後ろにレール輸送車チキの返空とコンテナ車のコキが付いています。



○番外:会社が貨物列車を貸し切る

JR 貨物が運行する貨物列車を一編成まるごと貸し切る会社があるのをご存じでしょうか？その一つが福山通運です。今回は福山通運の貸し切り列車について紹介したいと思います。この福山通運が貸し切る列車には愛称があり、福山レールエクスプレスと言います。現在は 8 本が運行していて東京タ～吹田タを結ぶ列車が 52 レと 53 レ、東京タ～広島タが 54 レと 55 レ、名古屋タ～福岡タが 56 レと 57 レ、盛岡タ～安治川口駅が 60 レ～59

レ、58 レ～61 レとなっています。東京タ～吹田タ、東京タ～広島タを結ぶ列車は日曜日以外の週 6 日運行し、名古屋タ～福岡タ、盛岡タ～安治川口駅が週 5 日運行しています。モーダルシフトによる二酸化炭素の排出量削減や近年の労働環境の変化によるドライバー不足への対応を目的として運行されています。貸し切り列車のためコンテナがすべて福山通運用のコンテナになっていてとても美しいです。左の写真が福山レールエクスプレスの 56 レです。コンテナの抜けが少し目立ちますが全て福山通運のコンテナとなっています。首都圏でも朝、もしくは夜の時間帯に見ることができるのでぜひ調べてみてください。



04.最後に

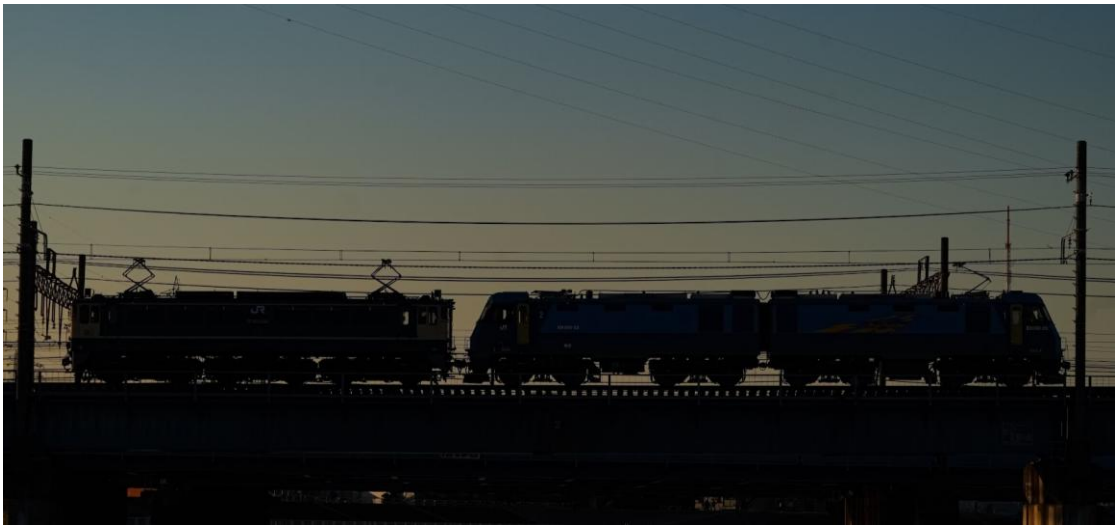
貨物列車の魅力が少しでも伝わったでしょうか。貨物列車は非常に奥が深く知れば知るほどその沼に飲み込まれていきます。皆さんもぜひ貨物列車を見かけたらどんな機関車が何を運んでいるのかじっくり観察してみてください。拙い文章ではありましたが最後までお読みいただきありがとうございました。

○参考文献

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

読売新聞 https://www.yomiuri.co.jp/

写真:著者



いつもの考え、見直しどきかも？

快適なのは、京王？



中二　櫻井圭悟

1 号車…物語の始まり

・1　始めの挨拶

皆さんはじめまして。あるいはお久しぶりという人もいるかもしれませんね。

去年「井の頭線の歩き方」という文章を書いた櫻井です。今回の題名は結構シュールですよね。なぜこの題名なのかについてはこの後すぐにお話しします。私の去年からの進歩を見届けてください。

・2　なぜこの題名なのか

私はある日 JR が運賃を値上げするということに対抗した京王の「安さ」をアピールした特設サイトがあると聞き、一目見てみようとページを開きました。その瞬間私は驚愕しました。とても安さについて大々的に書かれているからです。そうして私はひらめきました。これは使えると。

JR と京王の比較文を書こうと思っていた私にちょうど良い題名がひらめいたのです。こうしてこの文章の題名は決定しました。

Word で自作したため図形のずれ等の歪な箇所があるかもしれませんがそこはご了承ください。

・3　まもなく発車いたします

京王のイメージを聞くとアクセスが悪い・速度が遅い等多々あるかもしれません。でもこの記事を読むと…今までの考えが一掃される。そのことをただ一心に願って記事を書きましたのでどうぞよろしくお願いいたします。

それでは本文へ出発進行～

2 号車…概要

・1　京王ライナーの概要

まずは京王ライナーについて説明します。

京王ライナーは 2018 年 2 月 22 日にデビューしました。

当時の新型車両 5000 系を使用した全席指定の有料特急列車です。

また、5000 系は都営新宿線乗り入れ対応車両で、L/C シートというロングシート　　とクロスシートに転換できる機能を持っています。

指定席券は 410 円ととても安いです。



←京王ライナー用の 5000 系

・2　JR のグリーン車の概要

JR 中央線のグリーン車は 2025 年 3 月 15 日に運行を開始しました。通常の 10 両編成にグリーン車 2 両を増結した 12 両編成としての運用となっています。

運賃としては距離計算で 50 ㎞（新宿～高尾）までなら 1010 円となっています。



←中央線のグリーン車のシート

・3　京王 5000 系とグリーン車の設備

5000 系とグリーン車の設備の違いについてです。

	空調	コンセント	リクライニング	無料 Wi-Fi	列車本数
5000 系	あり	全席あり	一部編成	全車あり	＊37 本
グリーン車	あり	全席あり	全編成	全車あり	＊566 本

＊列車本数は平日に新宿駅を発着する列車数です。

中央線は通常列車に組み込まれているため運行しているため本数は非常に多いです。

5000 系は初期導入の 6 編成はリクライニング対応されていませんが増備編成の 4 編成はリクライニング対応編成となっています。

また L/C シートのリクライニング機能は世界初なのだそうです。



↑その世界初の機能を最初に搭載した 5737F 写真奥
手前は 2 番目に搭載した 5738F

また、5000 系は朝夕の京王ライナーの運行時間帯以外はロングシートに転換して京王線及び都営新宿線での運用に入っています。そのような点ではあまり運用体系に関しては大きな差はありません。

3 号車…両社の問題点

・1　京王の問題

・前の電車に詰まり速度が出ない
・調布駅の通過

・2　京王の問題の理由

まずは「調布駅を通過してしまう問題」についてです。

調布駅は相模原線・本線への乗換駅ですがなぜ通過してしまうのか。その理由は「京王ライナーは遠方からの通勤客を早く移動させること」を目的としているからです。しかし通勤客の中に調布での乗り換えを必要とする人がいた場合はその恩恵を受

けにくい状態になっています。

次に「前の電車に詰まってしまい速度が出ないという問題」です。
京王線は全線複線で運行しています。これが問題の要となっています。
京王線は尋常ではないほどの本数を運行しています。
下の表は明大前駅での朝ラッシュ・昼・タラッシュ時間帯の本数です。

明大前駅	上り線	下り線	平均列車間隔
朝ラッシュ	73 本	82 本	2.47 分／2.2 分
昼	63 本	63 本	2.89 分／2.89 分
タラッシュ	63 本	72 本	2.89 分／2.5 分

上り線は新宿方面・下り線は調布方面　平均列車間隔は（分数÷本数）で算出
朝ラッシュは 7～9 時台・昼は 11～13 時台・タラッシュは 18～20 時台とする
平均列車間隔は［上りの平均／下りの平均］とする

ご覧の通り日中時間帯であっても平均で 3 分に 1 本は電車がやってくる状況です。

ホーム 1 つでこの本数を捌くのには限界があります。駅ごとの間隔も短い京王線はこれによって前を走る列車に追いついてしまうことがとても多いのです。



京王線 8 時の新宿～明大前間の在線位置

上の写真を見ていただいてもわかる通り異常に本数が多い！

・3　JR の問題

・課金したけれど座れない
・グリーン車が原因のさらなる遅延

・4　JR の問題の理由

まずは「課金したけれど座れない」という問題から見ていきましょう。

名前から複雑な問題ですね。どんな問題か。

JR のグリーン車はグリーン券というものを買う必要がありますが車内は自由席です。これが最大の問題です。グリーン車は１つ１つの席に分かれています。つまり、定員が明確になっているということです。

ここで皆さんわかりましたでしょうか。

「乗車客の人数＞座席数」このような状態になっているということです。これでは座れない人はただの金の無駄になっています。

次に「グリーン車が原因のさらなる遅延」という問題です。

これまた名前からしてあまり単純な問題ではなさそうですね。

どういうことか説明します。

普通車はドアが両開きで車内の人たちはすぐにホームへと流れ出てきます。しかし、グリーン車はそうとはいきません。グリーン車というのは上下 2 階に分かれているため階段を利用する必要があります。この階段でのつまりこそがスムーズな乗降を妨げる遅延の原因なのです。



少しでも改善するためにグリーン車では初めて実装された両開きドア

4 号車…どちらが便利？

・1　比べてみよう

まずは下の表をご覧ください。

	5000 系	グリーン車
空調	全車あり	全車あり

コンセント	全車あり	全車あり
リクライニング	一部編成	全車あり
無料 Wi-Fi	全車あり	全車あり
本数	37 本	566 本
座席数	438 席	180 席
所要時間	42～45 分程度	40～45 分程度
着座率	100%	100%
混雑率	100%	120%

基本は 2 号車概要欄に記載した通りです。

着座率・混雑率に関して京王ライナーは座席指定特急なのでどちらも 100%となっています。

グリーン車は自由席なので座れない人も発生してしまいます。これにより混雑率が 100%を上回ることとなっています。

・2　京王ライナーに向いていると思われる人

京王ライナーはチケットさえ取れれば必ず座れる列車です。所要時間は JR よりかかってしまいますが、その分自分の時間を自分のために快適に時間を使うことができます。

また、グリーン車よりも運賃・指定席券などは安く済むためお財布にやさしく気軽に乗車することができます。

なので、京王ライナーに向いている人は

「のんびり自分の時間を確保して通勤したい人」

・3　グリーン車に向いていると思われる人

グリーン車はチケットをとっても座ることができないこともある車両です。

しかし、中央線の朝ラッシュの混雑は恐ろしいものです。混雑を避けて乗ろうとするのは我々人間としては当たり前の行動です。

なので、グリーン車に向いている人は

「お金を払って少しでもすいている車両で通勤したい人」

・4　結論

さて読者の皆様。ここまで京王ライナーとグリーン車を快適性という視点で多くの項目から比較してまいりました。

今回はどちらが便利かを選ばなければなりません。

ここで少しおさらいしましょう

グリーン車の強みは京王ライナーと比べた時の速達性と本数の多さです。気軽に

乗車できる運賃設定ではありませんが京王ライナーとは違い電車の時間をきっちり決めて乗る必要はないのです。

一方で京王ライナーの強みは全車指定席ということを生かした 100%の着座率です。また座席数も 438 席とグリーン車の約 2.5 倍あります。本数では到底及びませんがその座席数と路線としての遅延の発生しにくさを武器として戦っています。

この文章で出てきたことすべてを合わせた結論としましては

京王ライナーのほうが便利で快適だ

ということです。

根拠としましては２点あげさせていただきます。

1つ目に有料車両として座席に座ることができないという事態が発生してしまうのはおかしいということです。

2 つ目にグリーン券と京王ライナーの座席指定券並びに運賃の値段です。グリーン券を買っただけで京王の場合課金なしの電車では新宿～京王八王子間を往復できてしまうのです。これが決定的な差となってしまいました。

5 号車…物語の終わり

・1　まずはご挨拶

ここまでお読みいただきありがとうございました。

いかがでしたか。今回は京王ライナーと JR のグリーン車について書きました。

また、去年の文章から一段と読みやすくなったのではないでしょうか。そのように感じていただけると幸いです。

・2　時の流れ

時の流れはとても早いです。

京王ライナーがデビューしてから今年で 9 年目となりました。

私の感覚としてはまだ 5 年ほどしか経っていないです。

しかし、今年 1 月 31 日に京王は新たなる新型車両 2000 系を導入しました。

そうです！サカバンバスピスに似ていると話題になった車両です。





↑運行開始初日の 2000 系　　これが 7000 系↑

2027 年 3 月までに 4 編成 40 両を導入する計画です。

京王の発表では 7000 系の一部編成を置き換える予定だそうです。

ここで本文上新たな形式が出てきましたね。

7000 系とは 1984 年 3 月 9 日にデビューした京王最古参の通勤型車両です。

徐々に新たな置き換えによる廃車は進んでおり悲しいです。

7000 系だけで新たな文章が書けてしまうほどこの内容で語れてしまうので今回はこのくらいにしておきます。

7000 系が引退してしまう前にどうぞ皆さん乗りに行きましょう。

・3　This is the last chapter of this article.

なぜこの章だけが英語なのか疑問を持たれた方のためにお答えします。

皆様お気づきでしょうか。

京王線の終着駅到着前の英語の自動放送に似ていると！

そんなことはさておきこの文章を締めさせていただきます。

読者の皆さま今回はありがとうございました

6 号車…参考

・1　サイト

京王電鉄公式サイト

https://www.keio.co.jp/

京王ライナー公式サイト

https://www.keio.co.jp/zasekishitei/

JR 東日本公式サイト

https://www.jreast.co.jp/

碓氷峠に挑んだ鉄路の歴史

中三　牧野 勇希



【はじめに】

現在、東京～長野間の鉄道移動は JR 北陸新幹線が主流です。しかし、1997 年以前は在来線特急「あさま」が上野～長野間を結んでいました。その道中の横川～軽井沢間には、国鉄・JR の最急勾配 66.7‰（1000ｍで 66.7ｍ上がる）を生み出した碓氷峠があります。そして碓氷峠には数々のエピソードがありました。今回は、来年横川～軽井沢間廃止 30 年をむかえる前に、碓氷峠の鉄道の歴史と現状について紹介していきます。是非、最後までお読みください。また、碓氷峠について興味を持っていただければ幸いです。

※今回紹介する JR 信越本線横川～軽井沢間は碓氷線と呼ばれることが多く、今回の記事でも碓氷線として紹介させていただきます。

【碓氷峠とは？】

碓氷峠は、群馬県安中市と長野県軽井沢町にまたがる峠です。標高は 956ｍで、一帯は上信越国立公園に指定されています。また、信濃川水系と利根川水系を分ける中央分水嶺になっています。この碓氷峠は、古代から関東と信濃国を結ぶ重要道であり、難所としても知られています。江戸時代には、中山道として宿場町や関所が整備されました。明治時代になると、新道の建設や碓氷線の開業で峠越えは格段に便利になりました。その後、碓氷バイパスや上信越自動車道、北陸新幹線の開業で現在に至ります。碓氷峠には、旧碓氷線の施設を活用した観光地も多くあり、鉄道ファンから人気があります。



碓氷峠頂上からの景色

【碓氷峠と鉄道の歴史】

＜難所碓氷峠に鉄路を＞

1872 年に日本初の鉄道として新橋～横浜間が開通。その後は、中山道沿いに西へ線路を延ばす計画でした。しかし、群馬と長野の県境にある碓氷峠が行く手を阻み、最終的に鉄道の延伸は東海道経由に変更されてしまいました。その後 10 年が経ち、1885 年に官営鉄道横川線高崎～横川間が、1886 年～1888 年にかけて官営鉄道直江津線軽井沢～直江津間が開通したことで、再び碓氷峠に鉄路を通す計画が浮上。最終的にこの区間の鉄道開通が決定しました。一方、この決定により鉄道職員は、碓氷峠区間をどのようにして線路を敷設するか検討していました。というのもこの区間は、当時の蒸気機関車では通過困難な勾配でした。入山峠を超える 50‰ルートや和見峠に迂回する 25‰のルート、スイッチバックやループ線で攻略するルートなど様々な案がでました。しかし、どれも決定には至りませんでした。その頃、ドイツに留学していた仙石貢氏らから連絡が入りました。



碓氷線ルート比較。※Wikipedia より

・一番上　碓氷峠 66.7‰案
・真ん中　入山峠 50‰案
・一番下　和見峠 25‰案

他にもいくつか案があった。

その内容とは、「ドイツのハルツ山鉄道ではアプト式を採用しており、この仕組みを碓氷峠に採用してはどうか？」というものでした。この方式を採用することで、横川～軽井沢間を 66.7‰になるものの最短距離で結ぶことができます。最終的にこの区間はアプト式を採用して碓氷峠を超えることになりました。そして、1891 年に工事に着工。約 2 年でトンネル 26 箇所とレンガ造りの橋が 18 箇所建設され、1893 年悲願の碓氷峠に鉄道が敷設。官営鉄道中山道線として開通しました。これにより国道 18 号線上に敷設されていた碓氷馬車鉄道が廃止され、横川～軽井沢間は 90 分程になり 1 時間近く短くなりました。

※アプト式とは？

線路と線路の間にある歯形のラックレールを車両側の歯車と噛合わせて進む方法。この方式は、世界各地の山岳鉄道でよく使用されており、現在日本では大井川鉄道井川線の一部区間で採用されています。



ラックレール

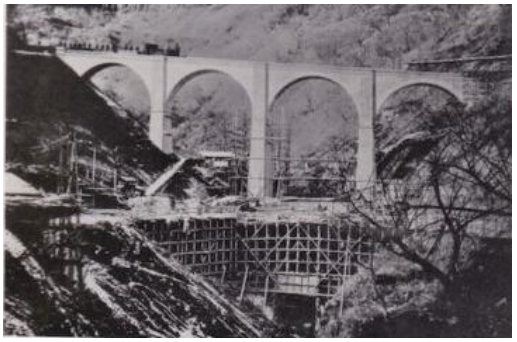


車両側の歯車（ED42 形）



碓氷嶺鉄道碑　　熊ノ平駅

碓氷線工事中の様子　　※写真 平田一夫様より





＜碓氷線開業によってもたらされた経済効果＞

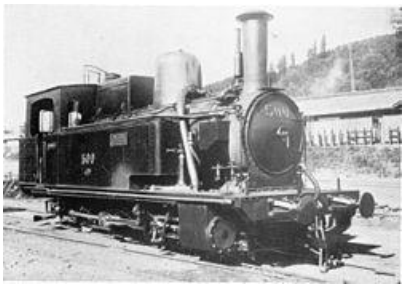
横川～軽井沢間の開通は、多くの経済効果をもたらしました。例として新潟から東京までの鉄道ルートの完成により、米や木材、石油、農産物などの輸送が急増しました。また、日本有数の養蚕地帯であった長野から横浜へ生糸を大量に輸送することが可能になり、日本の近代化にも貢献しました。他にも、中山道の宿場町であった軽井沢が鉄道開通に伴い、避暑地として発展。上流階級や外国人が別荘を建てるようになりました。こうして、今の軽井沢ブランドが築かれました。このように碓氷峠に鉄道が敷かれたことは、多くの経済効果が生まれるきっかけになりました。



避暑地として発展した軽井沢
（1930 年頃）　※Wikipedia より

＜日本初の電化へ＞

横川～軽井沢間には当初、ドイツやイギリスなどから輸入されたアプト式蒸気機関車が使用されていました。しかし、トンネルの連続による煤煙の問題から、乗務員の中には嘔吐や窒息する者が後を絶ちませんでした。そこで、明治の終わりにこの区間は、日本の国鉄幹線では初の電化が行われることになりました。これに伴い、1911 年に横川に大規模な火力発電所が建設。また、丸山と矢ヶ崎に変電所が設けられました。そして 1912 年、第 3 軌条方式の直流 600V で同区間は電化されました。同時にドイツから EC40 形が 12 両輸入されました。これが碓氷線初のアプト式電気機関車となりました。この頃、同区間は信越本線に名を変え、熊ノ平信号所が駅へ昇格しました。碓氷線の電化で横川～軽井沢間の所要時間は 90 分から 45 分に短縮されました。そして 1919 年に国産のアプト式電気機関車 ED40 形が登場。これにより 1921 年に蒸気機関車での運転は終焉を迎え、この区間は全列車電気機関車での運転となりました。



最初に投入されたアプト式蒸気機関車
3900 形　※Wikipedia より



丸山変電所跡

EC40 形アプト式電気機関車（1912～1936）

製造両数	12 両
全長	9660 ㎜
主電動機	直流直巻電動機 MT3×2
重量	46.00 t
最高時速	25 km/h
主電動機出力	210 kW（1 時間定格）
制動装置	・真空ブレーキ ・発電ブレーキ ・手用動輪用ブレーキ
制御装置	電磁単位スイッチ式制御器
制御方式	抵抗制御

※海外製かつ資料が少ないため、主要諸元の内容が異なる可能性があります。

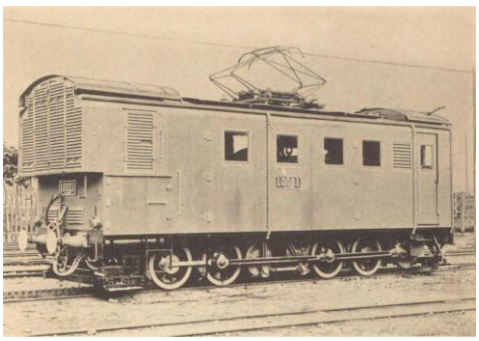


EC40 形 1 号機（軽井沢駅保存機）

EC40 形は、初のアプト式電気機関車として登場。機関車 2 両で最大 140 t を牽引できました。しかし、海外製のため故障が多発し、1936 年に引退。廃車後に京福電鉄に譲渡された 1 号機が、軽井沢駅で復元保存されています。

ED40 形アプト式電気機関車（1919～1952）

製造両数	14 両
全長	9924 ㎜
主電動機	直流直巻電動機 MT3A
重量	60.7 t
最高速度	25 km/h
主電動機出力	240 kW×2
歯車比	・動輪　15:97 ・歯輪　17:99
制動装置	・EL14B 自動空気ブレーキ ・手用動輪用ブレーキ ・手用ラック歯車用帯ブレーキ ・発電ブレーキ
制御装置	電磁単位スイッチ式制御器
制御方式	抵抗制御



ED40 形（撮影されたころは、10020 形と名乗っていた。）※Wikipedia より

ED40 形は、アプト式蒸気機関車置き換え用に製造されました。前後で顔が異なるのが特徴です。1952 年まで活躍し、その後、半数が様々な私鉄へ譲渡されました。その中でも 10 号機だった車両が、大宮工場に寄贈され現在は鉄道博物館で保存されています。

＜アプト式電気機関車の決定版が登場＞



※写真　平田一夫氏

1926 年、アプト式電気機関車の出力増強を目的にスイスから ED41 形が 2 両導入。これをもとに一部改良を加えた国産の ED42 形が 1934 年に登場しました。この ED42 形がアプト式電気機関車の決定版ともいえる車両です。これまでのアプト式電気機関車よりも出力や構造が大きく改良され、導入からアプト式廃止まで碓氷線で重宝されました。28 両が製造され、ED41 形含むアプト式電気機関車をすべて置き換えました。戦後は、軽井沢方に 1 両と横川方に 3 両を連結した 4 重連で客車 10 両を牽引しました。4 重連では各車両に機関士が乗務し、全員の息がぴったり合わないと円滑な運転ができませんでした。また、無線などなかったので機関士同士の合図は汽笛のみで行われました。そのため運転にはかなりの熟練度が必要でした。

ED42 形アプト式電気機関車（1934～1963）

製造両数	28 両
全長	12,810 ㎜
主電動機	MT27 型直流直巻電動機×3
重量	62.52 t
最高速度	25 ㎞/h
歯車比	20:93=1:4.65（動輪） 63:105×26:58=1:3.72（歯輪）
制動装置	・EL14A 空気ブレーキ ・電気ブレーキ ・手用動輪用ブレーキ ・手用ラック歯車用帯ブレーキ ・空気式ラック電動機用帯ブレーキ
制御装置	電磁空気単位スイッチ式
制御方式	抵抗制御
定格出力	510kw



ED42 形 1 号機
（碓氷峠鉄道文化むら）

ED42 形は、1934 年に登場。28 両製造され、アプト線廃止まで使用されました。戦前型と戦時型があり、それぞれ細かい差異があります。1951 年以降は、主抵抗器の赤熱・損傷事故対策として回生ブレーキを追設しました。アプト線廃止と同時に役目を終え引退し、現在は 2 両が保存されています。うち 1 号機が準鉄道記念物として「碓氷峠鉄道文化むら」で保存されています。

＜戦後の輸送力増強を目的に碓氷新線の建設へ＞

1960 年頃になると、碓氷線の施設は老朽化。更に単線でかつ熊ノ平駅でしか列車交換ができないことから、列車増発を行うことができませんでした。そこで、通常の粘着式の新線を建設することになりました。1961 年に新線建設工事が着工。1962 年には、粘着式で運転するための新たな電気機関車 EF63 形が登場。1963 年夏、遂に新線が開通。同時に信越本線高崎～長野間の電化が完了し、80 系電車が乗り入れを開始しました。この碓氷新線の開業で横川～軽井沢間の所要時間は下り 17 分・上り 24 分にまで短縮されました。また、通常の粘着式運転になったため電車の乗り入れが可能となり、全体的に主要時間の短縮に貢献しました。碓氷新線が開通してから 3 か月の間は、万全を期して旧線（※アプト線）との併用運転が行われました。しかし、9 月をもって旧線は 70 年の歴史に幕を閉じ、廃止となりました。ED42 形もこれをもって引退し、EF63 形へバトンタッチしました。



碓氷新線工事様子
※写真　平田一夫様より



碓氷新線開通
※写真　平田一夫様より



1963 年のアプト式鉄道誕生 70 年と新線開通の記念碑。（横川駅）



ラストランヘッドマークを装着した ED42 形
※写真　平田一夫様より



碓氷アプト線（旧線）の線路撤去
※写真　平田一夫様より



EF63 形 1 号機（碓氷峠鉄道文化むら）

EF63 形電気機関車（1962～1997）

製造両数	25 両
全長	18.5m
重量	108 t
主電動機	MT52 型×6
歯車比	16:71
制御装置	自動進段電動カム軸制御器
制動装置	・EL14AS 形自動空気ブレーキ ・抑速発電ブレーキ ・電磁吸着ブレーキ ・電機子短絡ブレーキ
設計最高速度	100 km/h
制御方式	・抵抗制御 ・直並列 3 段組み合わ ・弱め界磁（バーニア制御付）

EF63 形は、碓氷線新線開通前年の 1962 年に登場。EF60 形をベースに重連を前提として全面に貫通扉を設置。また、他の機関車に無い碓氷峠に特化した機器を数多く搭載しました。碓氷峠では峠を下る場合、ブレーキを掛け続ける必要があり、通常のブレーキでは摩擦により効果を失うため、EF63 形には発電ブレーキなどの特殊なブレーキを採用しました。また、協調運転を円滑に行うためのジャンパ線やＣアンテナ（1990 年から設置）、双頭連結器などといった設備も搭載されています。試作機と 1～3 次車の計 25 両が製造され、碓氷峠を越える列車の横川方に連結して運用されました。1997 年の碓氷線廃止と同時に役目を終え、廃形式になりました。しかし、現在でも一部が「碓氷峠鉄道文化むら」などで保存されています。



「碓氷峠鉄道文化むら」で動態保存されている 24 号機（3 次車）



EF63 形 16 号機　※Wikipedia より



双頭連結器とジャンパ線



運転台

＜EF63 形が歩んだ碓氷峠＞

1966 年に、一部旧線区間を改良して現下り線が開通し、横川～軽井沢間は全面複線化されました。これにより、列車交換駅であった熊ノ平駅が同年をもって廃止されました。長らく、碓氷線の列車交換駅として需要な役目を担った同駅は、惜しまれつつ姿を消しました。以降は信号所として路線廃止まで残りました。また、上野～長野間を結ぶ「特急 あさま」が運行を開始しました。碓氷新線で活躍する EF63 型は 2 両 1 組で碓氷峠を超える全列車の横川方に連結し、169 系や 189 系、115 系、EF62 形などと協調運転を行いました。EF63 形を連結するため横川駅では 4 分の停車時間があり、この 4 分の時間で乗客はとあるものを求めてホームへ降りていました。それは「峠の釜めし」です。「峠の釜めし」は横川駅開業と同時に創業した荻野屋の社長（高見澤みねじ氏）が 1958 年に考案したものです。以来、横川駅の名物として、峠を越える人たちから長く親しまれることになりました。こうして碓氷線は、30 年近く EF63 形を連結した運転で、群馬と長野を結ぶ唯一の路線として、日々乗客を運び続けました



熊ノ平駅駅舎
※写真 平田一夫様より



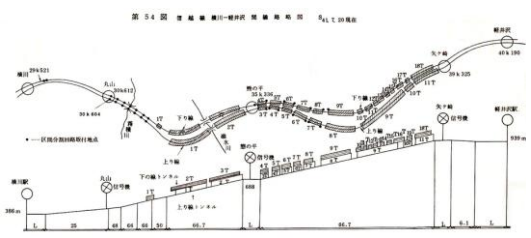
EF63 形 2 号機先頭＋「特急あさま」189 系　※Wikipedia より



峠の釜めし



横川駅での連結作業
（EF63 形と 185 系）
※Wikipedia より



碓氷新線線路略図　Wikipedia より

＜新たな交通手段の登場。そして碓氷線終焉へ＞

1984 年には、輸送システムの多様化により碓氷線の貨物列車は廃止。更に碓氷バイパスや上信越自動車道の開通で、長野方面へは自家用車やバスが主流となり、碓氷線は乗客が減少。さらに追い打ちをかけるように、1997 年秋に北陸新幹線（高崎～長野）が開業することに。これにより並行在来線の信越本線の横川～篠ノ井間は JR 東日本から経営分離されることになりました。その後、軽井沢～篠ノ井間は第 3 セクター「しなの鉄道」として再出発することが決定しました。しかし、横川～軽井沢間は新幹線開業前日の 9 月 30 日をもって廃止されることになりました。というのも、この区間を利用する乗客は首都圏から長野へ通し利用する乗客が多く、これらの乗客たちが新幹線移動になることで、碓氷線を利用する乗客が極端に少なくなり、かつ維持費が莫大であったため「しなの鉄道」に引き継がれることなく、廃止されることになりました。1997 年の夏からは EF63 形にラストランヘッドマークが掲載。また、EF63 形 4 両が登場時のブドウ色に復刻されるなど、廃止へのカウントダウンは刻々近づいていました。そして 9 月 30 日 22:45 分、189 系「特急あさま 37 号最終長野行」＋EF63 形 19 号機＋EF63 形 3 号機で横川駅を発車。この折り返しの機関車回送が横川に戻ってきた 23:55 分、これをもって 100 年近く愛された碓氷線は全面廃止となりました。これにより EF63 形は役目を終え引退。横川運転区も廃止となりました。



EF63 形ブドウ色復刻 18 号機
＋189 系「特急 あさま」
※Wikipedia より



ラストランで使われたヘッドマーク
（碓氷峠鉄道文化むら）

＜廃止後の碓氷峠。そして碓氷線の歴史を後世に語り続ける＞

1999 年、横川運転区の跡地に碓氷峠の鉄道の歴史について学べる「碓氷峠鉄道文化むら」が開園。EF63 形や 189 系をはじめ、数多くの電気機関車や車両が展示されています。また、旧横川運転区建屋は資料館として碓氷線の歴史を学ぶことができるようになりました。極めつけは、廃止まで活躍した EF63 形の運転体験が可能であること。講習を受けて合格することで運転体験が出来るようになります。JR 東日本から本線上を動態可能な電気機

関車が消えた今（※EF65 501 がまだ JR 東日本に残っているが、ここ 2 年近く本線を走行していない）、碓氷峠や東日本エリア最後の動態可能な電気機関車として、大切に保存されています。また、丸山変電所やアプト線にかけられた「めがね橋 碓氷第 3 橋梁」、熊ノ平駅跡などを含めた鉄道施設は重要文化財として認定されています（※残念ながら、軽井沢駅周辺は再開発により、碓氷線の施設は綺麗に撤去されています）。今後も、碓氷線の旧施設や「碓氷峠鉄道文化むら」が碓氷線の歴史や記憶を後世に残していくでしょう。皆さんも是非、碓氷峠へ足を運んでみてはいかがでしょうか。

【碓氷線の旧施設の現状】

<table>
<tr>
<td> 
横川駅駅舎
 
横川駅構内</td>
<td>横川駅
1997 年以前は、2 面 3 線と中線のある構造で、横川運転区への線路もあり広大な敷地を有していました。現在は 4 番線が廃止され、EF63 形が使用していた線路も撤去され、軽井沢方には車止めが設置されています。なお、「碓氷峠鉄道文化むら」車両搬入時に使用する線路は残されています。「峠の釜めし」は、ホームでの販売は廃止され、駅向かいの本店で販売しています。</td>
</tr>
<tr>
<td> 
</td>
<td>碓氷峠鉄道文化むら
EF63 形が所属していた横川運転区の跡地にできた鉄道博物館です。EF63 形や 189 系をはじめ、電気機関車が多く保存されています。詰所は資料館に改装されています。また、EF63 形の 4 機が動態保存されており、試験に合格すれば運転体験が可能です。他に、園内を周回する「アプトくん」と呼ばれるトロッコ列車やミニ列車、EF63 形シミュレーターなどもあり、鉄道ファンだけでなく、家族連れに人気の観光地になっています。</td>
</tr>
<tr>
<td>  </td>
<td>丸山変電所
アプト線時代に、変電所として使われていた建屋が残されています。2002 年に修復工事が行われました。国の重要文化財に指定されています。アプト線時代は丸山信号所となっており、単線と複線の境界で、ここからアプト式区間になっていました。現在は碓氷線の下り線を使用したトロッコ列車「シェルパくん」の「まるやま駅」があります。一方、上り線は「アプトの道」として整備されています（アプトの道は碓氷峠鉄道文化むらから熊ノ平駅まで）。</td>
</tr>
</table>



※Wikipedia より

峠の湯

2001 年に開館した温泉施設です。新線と旧線の分岐点付近に作られました。温泉の他に休憩施設も完備されており、家族連れにも人気です。なお、トロッコ列車はこの場所まで運行されています。「アプトの道」は、ここから新線と別れて旧線に入ります。また、近くには EF63 形 22 号機が保存されています。



めがね橋

旧線にかけられた橋です（正式名称は碓氷第 3 橋梁）。1893 年の碓氷線開通時に完成し、以来 130 年近く佇んでいます。全長 91 m、川底からの高さ 31m、使用された煉瓦は約 200 万個に及びます。1993 年に国の重要文化財に指定されています。現在は、「アプトの道」として橋の上も解放されています。また、駐車場もあり国道から上がることも可能です。碓氷線の施設の中では、人気の高い観光名所です。



熊ノ平駅構内

熊ノ平駅

1966 年まで列車交換駅だった場所です。その後も信号所として路線廃止まで残りました。現在は、「アプトの道」の終着地として構内が解放されています。変電所跡やホーム跡、1950 年の土砂崩れに伴う犠牲者を慰霊する「熊ノ平殉難碑」、「アプト開通の碑」などがあります。この先、軽井沢方面は一般開放されていません。なお、国道沿いから線路跡を見ることは可能です。





復元された軽井沢駅旧駅舎

軽井沢駅周辺

軽井沢駅周辺は、最近まで碓氷線の設備が残されていましたが、再開発に伴い綺麗に撤去されてしまいました。しかし、駅を出てトンネルに入る付近は現在でも設備が残されています。また、軽井沢駅の旧 1 番線跡には、EF63 形やアプト式電気機関車 EC40 形が保存されています。2001 年には、新幹線開業に伴い解体された旧駅舎が復元。現在は、しなの鉄道軽井沢駅旧駅舎改札として使用されています。また、しなの鉄道では碓氷線で普通列車として使用されていた 115 系も現役で運用されています。

【碓氷峠を超えた車両たち&運行形態】

特急列車（※末期まで残った列車に限る）

特急 あさま （上野～長野・直江津） ・189 系と 489 系使用	1966 年に運行開始。当初は 181 系が使用されていましたが、1975 年からは EF63 形と協調運転可能な 189 系が導入され、廃止まで使用されました。廃止直前は 19 往復運転されており、うち 3 往復は直江津発着でした。9 両 or11 両で運転されました。また、間合い運用で 489 系も使用されていました。189 系は当初国鉄特急色でしたが、1990 年より「グレードアップあさま色」と呼ばれる緑色の塗装に変更されました。1997 年の北陸新幹線開業で廃止されました。
特急 白山 （上野～金沢） ・489 系使用	1954 年に運行開始。当初は客車列車でした。その後、気動車特急キハ 82 系となり、1966 年からは 489 系が使用されました。一時期は 3 往復体制で食堂車を連結していました。しかし、廃止直前は 1 往復のみの運行でした。9 両編成で専用塗装の 489 系が使用されていました。北陸新幹線開業に伴い、1997 年に廃止。長野～直江津間は快速、直江津以西は「特急 はくたか」によって救済されました。
特急 そよかぜ （上野～中軽井沢・上田） ・主に 189 系使用	1968 年に運行開始した季節特急（臨時列車）です。主に上野～中軽井沢間で運行されました（上田行も設定されていた）。当初は 157 系が使用されていましたが、その後は「特急 あさま」と同じ車両が使用されていました。夏季には他にも、軽井沢行の臨時快速や臨時普通が設定されていました。1997 年の夏シーズンをもって廃止されました。





上　国鉄色

下　グレードアップあさま色

189 系　1975 年登場

189 系は EF63 形と協調運転を行うために 183 系を改良して登場。順次導入され「特急 あさま」の主力車両になりました。1990 年からは、車内や外観のリニューアルを行った「グレードアップあさま色」（※左下写真）が登場。末期の「特急 あさま」の主力カラーでした。1997 年をもって「特急 あさま」が廃止され、189 系は廃車 or 中央本線特急に転用されました。最終的に 189 系は 2019 年まで活躍しました。



489 系白山色　　※Wikipedia より

489 系　1971 年登場。

「特急 白山」が電車特急になるのに合わせて登場。485 系を EF63 形と協調運転可能な仕様に改良されて導入されました。そのため主に碓氷峠を超える「特急 白山」で使用されていました。民営化後は運用の特性上、多くは JR 西日本に継承。その後、「白山色」へ塗装変更されました。1997 年の「特急 白山」廃止後は、北陸本線「特急 雷鳥」などに転用され、2015 年まで活躍しました。

普通列車　（解説は省く。なお、碓氷峠を超える普通列車は 1 日数本しかなかった）



115 系 2 代目長野色（しなの鉄道復刻）



115 系初代長野色（しなの鉄道復刻）

115 系　1963 年登場

115 系は、直流近郊型車両として 1963 年に登場。碓氷線の普通列車では 1970 年頃から、長野所属車が主力車両として活躍しました。当初は湘南色が主流でしたが、JR 後は「長野色」と呼ばれるカラーに変更されました。碓氷線区間廃止後も、篠ノ井線や中央本線で活躍したほか、「しなの鉄道」にも譲渡されました。現在は、しなの鉄道車が JR 時代の復刻塗装で最後の活躍をしています。



185 系 200 番台　※Wikipedia より

185 系　1981 年登場

185 系は、直流型特急車両として登場。本来は特急列車での使用が目的ですが、碓氷線では普通列車として使用されました。所属の関係上、軽井沢行の普通のみで使用。末期は、200 番台 7 両編成で 1 日 1 往復のみ使用されていました。しかし、軽井沢行臨時列車では 185 系が多く充当されました。廃止後は、高崎線や東海道線特急として使用され、2025 年に完全引退しました。

急行列車と夜行列車（※比較的末期まで運行された列車のみ紹介）

急行 能登 （上野～金沢・福井）	1975 年に「急行 北越」に代わり運行を開始した夜行急行です。1982 年からは直江津まで EF62 形牽引で、信越本線経由に変更されました。碓氷峠区間では EF63 形と協調運転を行っていました。客車は寝台車含む 14 系９両編成でした。1993 年以降は 489 系に変わりました。1997 年の碓氷線廃止後、上越線経由に変更され、最終的に 2010 年まで運行されました。
急行 妙高 （上野～長野・直江津）	元々は、客車準急として 1958 年に運行開始。その後、キハ 82 系気動車、165 系、そして 169 系へと車両が変わりました。「急行 妙高」はいくつかの急行や準急を統合して誕生しました。最盛期は 6 往復、12 両編成で食堂車も連結されていました。しかし、「特急 あさま」の登場で昼行列車は消滅。夜行列車が 14 系客車列車で 1 往復の残存。1986 年に 189 系に運用が変更されましたが、1993 年に廃止されました。
急行 信州 （上野～長野）	1963 年に運行開始。様々な急行や準急を統合して誕生しました。当初は 165 系使用で、のちに 169 系へ車両が変更されました。「急行 妙高」とほぼ同じ経歴で、5 往復運転されました。しかし、「特急 あさま」の増発で 1985 年に廃止されました。
急行 志賀 （上野～湯田中）	1961 年に運行開始。当初はキハ 57 系が使用され、のちに「急行 妙高」と同じ車両になりました。屋代まで「急行 妙高」と併結し、その先は単独で長野電鉄線へ直通して湯田中まで運行されました。末期は 1 往復のみで、1982 年に廃止されました。
急行 越前 （上野～福井）	1965 年に運行開始。夜行客車列車で信越本線内は EF62 形牽引で運行されました。末期は臨時列車扱いで 14 系客車での運行でした。1993 年の運行をもって廃止されました。1993 年の改正以降、碓氷峠を超える急行列車は「能登」のみでした。



EF62 形 54 号機（碓氷峠鉄道文化むら）

EF62 形電気機関車　1962 年登場

EF62 形は、EF63 形と協調運転可能で、信越本線を通しで運転できる唯一の電気機関車です。機器は EF63 形と共通部品が多いものの、屋根部分に繊維強化プラスチック製部品を多用し、重量の軽量化が行われました。計 54 両が製造され、客車列車や貨物列車牽引で活躍。碓氷峠区間では、EF63 形と協調運転を行いました。1997 年以降は、老朽化と EF64 形でも代替可能になったことから 1999 年に引退しました。



169 系　クハ 169-1（坂城駅保存車）

169 系　1967 年登場

これまで使用されていた 165 系を、EF63 形と協調運転可能で 12 両運転対応にするために登場。碓氷峠を超える急行列車を中心に活躍しました。しかし、急行列車の減少で廃止末期は碓氷線での定期運用はなく、165 系と共に臨時・団体列車などで運用しました。碓氷線廃止後も波動用や長野エリアの普通列車として活躍し、2013 年に「しなの鉄道」に譲渡された編成が引退したことで完全引退しました。

【終わりに】

来年、JR 北陸新幹線高崎～長野間の開業 30 周年を迎えます。しかし、この北陸新幹線開業と引き換えに役目を終えたのが碓氷線でした。この記事で、碓氷線と特殊な運行形態や、数々のエピソードについて知ることができたと思います。北陸新幹線に乗車された際は、碓氷線について思い出してみてはいかがでしょうか。そして、是非「碓氷峠鉄道文化むら」や「めがね橋」といった碓氷線の旧施設を訪れてみてはいかがでしょうか。最後までお読みいただきありがとうございました。

【参考文献・提供写真】

・碓氷峠鉄道文化むらHP＆現地訪問
・碓氷峠 CLUB667 HP（碓氷線概要 -66.7 の軌跡-）
・廃線ウォークHP
・実地調査（7/19 訪問）＆坂城駅（2024/8 訪問）
・鉄道博物館
・国土地理院地図
・Wikipedia（写真）
・安中市観光機構HP
・荻野屋HP
・平田一夫様
・安中市HP
・軽井沢ミニ鉄道博物館
・おぎのや資料館
・しなの鉄道HP
・1982 年の信越本線時刻表（トレインスタンプラリーの高崎・横川賞の景品より）
・動画　（平成山形座）　信越本線「横川～軽井沢」物語 66.7/1000 の軌跡
・動画　（キングレコード）碓氷峠・ここに鉄路あり　―難所に挑む列車たち―
・動画　（安茂里しんざ）【東方MMDによる碓氷峠再現】守矢電鉄物語



かなりんの”魅力”について

高校１年 小松

こんにちは。鉄研副部長の高校１年の小松です。今回の記事は、私が臨海鉄道に興味を持ったきっかけでもある神奈川臨海鉄道について紹介しようと思います。

・神奈川臨海鉄道とは？

神奈川臨海鉄道とは、神奈川県東部から東京都南部に広がる京浜工業地帯の中の横浜港・川崎港あたりを走る貨物専用の鉄道です（通称かなりん）。

路線網は川崎地区の浮島線・千鳥線と横浜地区の本牧線の２つに分かれていて、両路線はJR根岸線とJR東海道貨物線を介して繋がっています（後述）。

余談ですが高輪学園から一番近い臨海鉄道です（二番目は千葉県の京葉臨海鉄道）。

・簡単な歴史

神奈川臨海鉄道は昭和38年6月に京浜工業地帯の鉄道貨物輸送を行うため、国鉄や神奈川県、川崎市及び関係会社の協力のもとで第３セクター方式で設立し、翌39年から川崎地区での鉄道貨物輸送を開始し、44年に本牧線も開通しました。





地図見にくくてすみません…(;’∀’)

・各路線の紹介

川崎地区には JR 東海道貨物線の川崎貨物駅を起点とし、主に外国から輸入した石油製品を運ぶ浮島線、工場で作られた化学製品を運ぶ千鳥線の 2 つの路線があります。

・浮島線には石油類を関東北部や長野県に出荷する ENEOS 川崎製油所専用線、東芝浜川崎工場専用線、石油輸送で使用しているタンク車を検査したり洗浄したりする日石川崎メンテナンスセンター専用線があるほか、川崎市の家庭ゴミを梶ヶ谷貨物ターミナル駅から末広町駅まで運ぶ「クリーンかわさき号」と呼ばれる専用の貨物列車が走っています。



タンク車を連ねて浮島線を走る石油輸送列車



日石川崎メンテナンスセンターでの入換作業



台湾への輸出のため甲種輸送される臺鐵 E500 形機関車



東芝の工場で製造された変圧器を輸送するシキ 801

・千鳥線には日本触媒川崎製造所で作られた液化酸化エチレンと呼ばれる化学物質を愛知県や兵庫県方面へと輸送しています。かつては昭和電工（現レゾナック）への専用線も存在しました（2022 年ごろに廃止？）。千鳥町駅は工場夜景が綺麗な駅として人気です。



液化酸化エチレンを載せて千鳥町を出発する列車



廃線となってしまった千鳥東線

・本牧線は根岸駅で JR 根岸線と接続しコンテナ輸送を主な役割としており、JR の東京貨物ターミナル駅から横浜本牧駅まで一日 1 往復のコンテナ列車が発着する他、川崎貨物駅に隣接する JR 貨物川崎車両所で検査された貨車の試運転が川崎貨物駅～横浜本牧間で週に 5 回ほど運転されています。またごく稀に地下鉄向けの甲種輸送が行われることがあり、近年では横浜市営や大江戸線、丸ノ内線などの輸送が行われています。



本牧埠頭駅へと単機で向かう機関車



都営大江戸線の新型車両の甲種輸送

・拠点駅の紹介 2 駅だけですごめんなさい

① 川崎貨物駅

川崎市川崎区に位置し、JR 東海道貨物線の途中駅で神奈川臨海の浮島線、千鳥線が接続しており、神奈川臨海の機関車が所属する塩浜機関区や、JR 貨物の貨車の検査などを行う川崎車両所があります。京浜工業地帯から石油や化学製品を全国各地に発送する一大拠点となっています。



川崎車両所でのコンテナ貨車の入替作業



入替で並走する DD55 形と JR 貨物の EF65 形電気機関車

② 横浜本牧駅

本牧線の運行拠点で本牧線の機関車が所属する横浜機関区があり、コンテナのみを取り扱っています。2005 年ごろまではこの駅から国際埠頭専用線が分岐しており、主に群馬県の渋川駅に向けて工業用の塩を発送していました。横浜機関区にはかつて走っていた蒸気機関車 C56 形 139 号機が保存されています。



横浜本牧駅の構内



保存されている C56 形と現役の DD60 形の撮影会



横浜本牧に到着した横浜市営の甲種輸送



駅舎前で待機する DD60 形

・機関車の紹介

① DD55 形

19 両が製造された開業当時からの主力機で、富士重工業（現 SUBARU）製。現在は DD55 16 号機から 19 号機が残存。現在は全機塩浜機関区に在籍し、浮島線と千鳥線で活躍しています。



東芝専用線から出てくる DD55 18



奥の DD55 は入替中

② DD60 形

老朽化した DD55 の置き換えのため、2005 年から導入した新型機関車で、愛知県の日本車両製。今のところ 1 号機から 3 号機までが導入されており、現在は 2 号機と 3 号機が横浜機関区に所属し本牧線の運行を支えています。



保管されている C56 を車庫の中から引き出す DD602



夕日を浴びて根岸に向かう DD603

・その他のおはなし

① 塩浜機関区⇔本牧機関区の機関車移動

神奈川臨海の 2 つの路線は直接繋がっていないため、2 つの機関区の間で機関車を移動させる時は必ず JR 線内を経由しないといけません。そのため 2 年に一回ほど神奈川臨海の機関車の甲種輸送が川崎貨物～根岸～横浜本牧間で行われています。この甲種輸送はとてもレアです。



DD60 同士の重連で横浜本牧を出発し、根岸を目指す



JR 線内は EF210（桃太郎）に引かれて川崎貨物へと向かう

② 試運転貨車

JR 貨物の川崎車両所では、現在大多数を占めるコンテナ車の他に、名古屋地区などで活躍するセメント貨車（タキ 1900 形）、石灰石積載貨車（ホキ 2000・9500 形）、炭酸カルシウムを載せる貨車（ホキ 1100 形）などの検査も取り扱っているため、日本中からいろいろな貨車が集結しています。

検査された貨車は全ての車両が川崎貨物～横浜本牧間で試運転を行うのですが、色々な貨車が連なって試運転を行うので、いつもはコンテナ車と石油輸送の緑のタンク車しか走らない根岸線や本牧線に変化をもたらしています。



根岸に現れたセメント輸送用のタキ 1900 形



川崎貨物の構内に鎮座する石灰石輸送用のホキ 2000 形

・あとがき？

去年に続き今年も自己満足記事を書いて終わってしまいました。日本語不自由でごめんなさい。
鉄道貨物輸送や神奈川臨海鉄道に少しでも興味を持ってくれたらうれしいです。

以下参考文献

・貨物時刻表 2026（鉄道貨物協会）
・トラベルＭＯＯＫ　貨物列車の世界（交通新聞社）
・Wikipedia（Wikipedia）
・神奈川臨海鉄道（https://www.kanarin.co.jp/index.html）
・川崎市（https://www.city.kawasaki.jp/index.html）
・国土地理院（https://www.gsi.go.jp）
・かなえ食堂（https://k6ura.net/）

お借りした写真

・高校 3 年 妹尾さんより 3 枚拝借


DD51 8
おしまい

筑波鉄道廃線跡サイクリング旅



中三　五十子 諭クレモン

0.はじめに

皆さんはサイクリングをされたことはありますか？昨今は自転車のルールも厳しく、そもそも自転車から疎遠になってしまうことも多いと思います。しかしサイクリングロードは、車は入ってこないため気軽に走ることが出来ます。そこで、私は茨城県へ向かい筑波鉄道という路線の廃線跡を活用したサイクリングロードを走りました。この記事では筑波鉄道についてと、サイクリングロードを走ったことについて綴ります。写真などが少なく申し訳ないです。是非最後まで読んでいただけると幸いです。

1.筑波鉄道とは？

筑波鉄道という路線を聞いて、そもそも知らない方も多いかと思います。あのつくばエクスプレスを思い出す方もいるかと思いますが、残念ながら無縁です。筑波鉄道は 1918 年に開通・全通し、1987 年に廃止されました。運行区間は、現在の常磐線土浦駅から水戸線岩瀬駅までで、途中で筑波山の麓を通りながら 40.1 ㎞を走っていました。

筑波鉄道は、全線単線・非電化のローカル線で、当時は筑波山への観光路線となっていました。しかもかつては、常磐線に直通して上野駅から臨時列車を筑波駅（筑波山口）まで走らせていたり、終着の岩瀬駅から水戸線に直通し、下館駅で真岡鉄道から来た列車を増結して小山まで走らせていたりしていました（水戸線は 1967 年まで非電化）。しかし、筑波鉄道側からすれば、車両を栃木側へ多く持って行ってしまうというデメリットや車両使用料の問題があり、筑波鉄道側から「直通を中止したい」という旨を伝え、1965 年に無くなってしまいました。

2.筑波鉄道の車両と路線

筑波鉄道は、1965 年頃から関東鉄道の傘下に入っていたため、関東鉄道へ車両を譲渡したりしています。車両は主に国鉄で使われていた車両が使用されていて、キハ 300 形がその 1 つです。また、下の写真のキハ 500 形は筑波鉄道線内の急行列車「つくばね」として運行していた車両で、先程の水戸線に直通していたという車両がこのキハ 500 形です。この車両などで運行していた急行つくばねは、土浦駅～筑波駅間をノンストップ 30 分で結ぶという列車で、クロスシート車が多く豪華でしたが、当時車両の規格上この車両しか水戸線へ直通できなかったそうです。また、戦前は機関車を主とした路線で、例えばキサハ 70 形という車両は、江若鉄道（こうじゃくてつどう）という滋賀県の鉄道から譲渡された気動付随車であり、1974 年まで走りました。（気動付随車というのは、動力を持たない車両のこと。）



キハ 300 形（関東鉄道へ譲渡）



キハ 500 形（急行つくばねなどで運用）



当時の路線図は左図のようになっていて、筑波山を西から周る形で走ったいました。土浦駅近くにあった真鍋信号所という所には筑波鉄道の車庫があり、現在は関東鉄道バスの車庫となっています。

（キハ 300 形・500 形・左図の路線図の写真は Wikipedia から引用させていただきました。）

それでは、長々と説明させてもらいましたが、ここから筑波鉄道を土浦駅から終点岩瀬駅までのサイクリングロードを走った時のことについて綴らせていただきます。途中一部の駅も写真を交えて紹介させていただきます。

3.土浦駅から始める、「チャリ旅」

5月末、私はチャリに乗ろうとふと思いました。なぜ思ったのかは、自分でも分からない…そしてサイクリングをしようと調べていくうちに、なんと霞ヶ浦近辺にサイクリングコースがあることを知り、さらに筑波鉄道や鹿島鉄道の廃線跡を走っていることを知り、「これはいいな」と思ったため、行動に移したということになります。

また、鹿島鉄道については停車場 on-line から、2024 年度の停車場にあります、「廃線跡のすすめ ～鹿島鉄道の廃線跡を踏破して～」をぜひお読みください‼

実はこの霞ヶ浦を一周するサイクリングロードは有名で、海外からもサイクリストが集まると評判らしいです。しかし一周約 130 ㎞あり、北東部の霞ヶ浦大橋を用いても約 90 ㎞以上あるそうです。しかも、湖からは風が吹くこともあり、少し走るのが難しいです。そんな中で、土浦駅～岩瀬駅のコースは内陸部を走るため涼しく、比較的平坦な道となっています。ちなみに、西日本の琵琶湖一周（略称:ビワイチ）は約 200 ㎞なので、それより「は」簡単だと思います。

今回、残念ながら中学生 1 人では自転車を借りられないため、~~犠牲者~~を 2 名ほど連れてきました。

⑴ 中三　阿多君・・・鉄研の HP 班長で、BVE ではストラクチャーのことについてものすごく教えてくれた人。~~イカレてる~~行動をすることがしばしば…

⑵ My mother・・・多分停車場史上初の家族が出てくる記事です。このチャリ旅をしてから「次は霞ヶ浦廻り行くぞ！」と誘った人。今までチャリ乗せてくれてありがとう

そんなこんなで、集合場所は千代田線の車内という謎の展開となり、町屋駅辺りで合流しました。常磐緩行線に松戸まで乗り、快速線へ乗り換えます。（JR の乗換案内に従ったら何故か北千住ではなかった…）松戸からは、常磐線のボックスシートに乗り 2 人で雀魂をしながら土浦駅へ向かいました。車内には自転車をケースに入れて持ち込んでいるお客さんが何人かいました。

土浦駅には唯一筑波鉄道の線路跡が残っている所があります。左下の写真です。



一番端に残っている僅かな線路が、唯一の筑波鉄道の線路です。上にある高速道路の様なものは「土浦ニューウェイ」と呼ばれているもので、かつて行われたつくば科学万博の際に、輸送力増強のために作られた高架道路です。現在は廃墟のような高架道路となっていて、今はここを走るバスも 1 日 2 本程度となってしまいました。

土浦駅からは少し歩いて、レンタサイクルショップへ向かいます。今回お邪魔させていただいたのは、株式会社ドクターペダルさんのサービス「タビペダル」です。なんとサービス開始から 1 週間後に向かいました。駅から歩き、土浦ニューウェイの下を通っていくと、そこにはエスカレーターとシャッター商店街があります。奥にはイベント会場のようなお立ち台がありますが、どれも封鎖されていました。科学万博で盛り上がったときの名残で、現在は人がほとんどいません。そんな商店街の中に店舗があり、早速自転車を借りました。私と My mother は電動自転車、阿多はロードバイクを借りて出発しました。



出発したはいいものの、私には大きな懸念点があります。そう、それは…

「私が自転車に乗るのはなんと 5 年ぶり！」

発案者がなんで乗ってないのかよと思われるかもしれませんが、まさにその通りです。実際最初 2 ㎞前後は、グラグラした運転となってしまうこともありました。しかし何とか持ち直し、段々と慣れていきました。慣れていくうちに、最初の駅新土浦駅に着きました。新土浦駅は草ボーボーで、中には入れなさそうです。また、新土浦駅は途中にある酒寄駅と同じ時期にできた筑波鉄道で最も新しい駅の 1 つとなっています。1959 年まで隣の真鍋信号所は旅客駅でした。その後は貨物駅として姿を変え、代わりに新土浦駅が開業したという訳です。結局全線廃止の 6 年前、1981 年に貨物営業が廃止され、真壁駅から石材を運ぶ事業は無くなってしまいました。





↑小さく佇む旧新土浦駅（←ややこしい）↑休憩所としてトイレも備わっている旧虫掛（むしかけ）駅

4.城を突っ切る会社

筑波鉄道の沿線にはお城の跡があります。それは**小田城**と言い、かつてその近くには常陸小田駅がありました。小田城は 1185 年に築城されたお城で、小田氏治という城主がいたそうですが、1573 年に佐竹氏の手に渡ったそうです。なぜこのように城を突っ切る路線になってしまったかというと、小田城跡が国の史跡に指定されたのは 1935 年です。しかし、筑波鉄道が建設されたのは 1918 年となっています。つまり、筑波鉄道の方が先に敷設したため仕方がなかったという訳なのです。

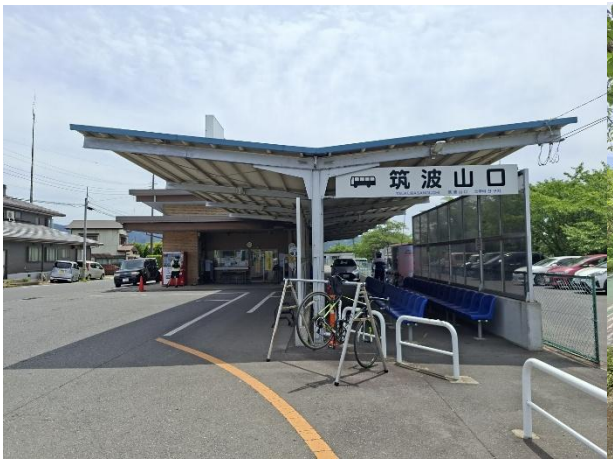




↑旧田土部駅のベンチは蜘蛛の巣だらけ…　↑小田城を突っ切る筑波鉄道跡

5.筑波山へのアクセス良好、筑波鉄道

土浦駅から約半分の 22 ㎞。旧筑波駅に到着するとそこには多くの筑波山観光客がいました。ここは筑波山神社や、ケーブルカーの駅である宮脇駅へのアクセス拠点となっています。土浦駅だけでなくつくばエクスプレスつくば駅、下館駅や岩瀬駅からバスも走っています。さらに関東鉄道バスでは自転車をバスにそのまま乗せられるサービスも行っており、とても便利です。





↑現在は筑波山口 BT として機能しています。　↑プラットホームが残っています。

6.真壁の石材小噺

市町村合併前は**真壁町**としてあった町で、昔は真壁御影石による石材加工業が盛んでした。隣の樺穂駅から加波山という所まで**樺穂興業**という軌道を敷設し、花崗岩などの運搬に活躍していました。筑波鉄道開業の 1918 年から約 3 年後の 1921 年に樺穂興業が開業し、1954 年に廃止しました。（一応旅客輸送もしていたそうです。）ちなみに赤字…



↑サイクリングロードは道路の横や歩道を走る区間もある



↑とにかく真っ直ぐな区間で見晴らしも良き

7.いよいよ到着する岩瀬駅

＜謎の余り写真スペース＞



↑柴尾駅だが、あまりにも緑が生い茂り左のホームは民家となっている。



↑酒寄駅～柴尾駅間には謎のくねくね道が存在する。理由は分からない…

（写真は Google map から引用しました。）



↑旧真壁駅は現在休憩スペースとなっている。



↑沿線に唯一あった筑波鉄道の絵

5 月の末とは言え、昨今の気象状況を見るとそれなりに暑い時期であったため、適宜休憩を取りながら進んでいきました。そして無事岩瀬駅におよそ 4 時間で到着しました！

まさか私自身もこんなに早く到着することが出来るとは思えず、驚きました。そして水戸線乗車後、小山駅に着き昼ご飯を食べました。餃子やタンメンを食べ、~~会計時にさらっと JRE ポイントを貰い~~（My mother 支払い）湘南新宿ラインで解散しました。



↑岩瀬駅に到着!



↑小山駅地下の宇都宮餃子のお店より

8.最後に

拙い文章でしたが、最後まで読んでくださりありがとうございました。是非皆さんもこれを機に、サイクリングをしてみてはいかがでしょうか？霞ヶ浦や、筑波鉄道跡だけでなく水郡線の辺りにある「奥久慈里山ヒルクライムルート」というサイクリングコースもございます。竜神大吊橋や袋田の滝などの名所もあり、素敵かと思います。そしてこの旅に参加してくれた、阿多君と My mother へ、本当にありがとうございました!またいつか、~~犠牲者~~になる日をお待ちしています‼

9.茨城県のサイクリングコースと、参考文献↓



＜参考文献＞

https://cycling.pref.ibaraki.jp/ibaraki/about/　←サイクリングいばらき公式サイト

https://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%AD%91%E6%B3%A2%E9%89%84%E9%81%93%E7%AD%91%E6%B3%A2%E7%B7%9A#%E4%BB%A3%E6%9B%BF%E3%83%90%E3%82%B9　←筑波鉄道に関する Wikipedia リンク

https://kyoiku.pref.ibaraki.jp/bunkazai/kuni-96/　←茨城県教育委員会より小田城に関するサイト



仙台近郊の JR 線混雑緩和策についての考察

中三佐久間

皆さんこんにちは。はじめましての方は初めまして。佐久間です。
今回私が研究したのは、「仙台近郊の JR 線混雑緩和」です。皆さんは仙台と聞くと、牛タンやずんだ餅などの食べ物、青葉城や多賀城などの歴史的建造物、松島などの観光地などを思い浮かべる方が多いと思います。ですが、今回焦点を当てるのは「鉄道」それも混雑緩和です。「東北地方なのだからこれから人は減っていくのでは？」と思われるかもしれません。確かに東北地方全体では過疎化が顕著になっており、大きな課題となっています。しかし、仙台市はなんと現在でも人口が増え続けており、2028 年には人口が 110 万人を超えると予測されています。実際、仙台駅の在来線は、東北本線・常磐線・仙山線・仙石線・仙台空港アクセス線の計 5 路線が集まり、仙台市の中でも、周辺には東北道をはじめとする高速道路網や仙台空港、そして仙台港など、交通の要衝であることが分かります。このような状況で、在来線では混雑化が問題となり始めています。特に仙石線では、日本三景の松島へ訪れる外国人観光客が急速に増えていて、一日中混んでいる印象を実際に訪問して受けました。そこで、仙台近郊の混雑緩和についての解決策を私なりにまとめたので、最後までお読みください！

1.仙石線



まず、他の在来線とは別に、仙石線の混雑緩和について考えました。仙石線はほかの路線とは異なる特徴を多く持っていて、

① 仙石線だけ直流電化方式。(他の在来線はすべて交流電化方式)
② 駅が多く、住宅街を通っている。(かつて宮城電気鉄道という私鉄だった時の名残)
③ 松島という一大観光地を通っている。

という主に 3 つの独自性から、仙石線単体の解決策を考えました。
まず、現状の課題は
「観光地松島への観光客が増加し、輸送力がひっ迫している。」
という問題です。
この問題に対し、3 つの解決策を検証します。
① 4 両編成の電車を 5 両化する。

② 快速などの優等運転の復活。
③ 東塩釜行の列車のうち 3 分の 1～半数ほど松島海岸行か高城町行に変更。
の 3 つです。
① 4 両編成の電車を 5 両化する。
・実現可能性：低
この案ははっきり言って極めて厳しいです。理由としては、仙石線の駅のホームは地下駅の仙台駅・あおば通駅を含むほぼ全ての駅が 4 両編成に対応したホームの長さしか存在しないからです。地上駅はまだしも、地下駅のホーム編成長を増やすのは莫大な時間とお金を要し、車両基地の改修、新しい中間車の製造費用、保安装置である ATACS（アタックス）の改修費用など、時間・金銭的なハードルが高いため、この方法は非現実的です。
② 快速などの優等運転の復活。
・実現可能性：中
この案のメリットは観光客を早く運べるという点です。優等列車を走らせれば、観光客と地元の利用者を分離し、多賀城、東塩釜駅での緩急接続をうまく使い、素早く乗客を運べるでしょう。一方で、方向幕の更新費用や通過駅などの乗務員訓練、乗客の誤乗車防止対策などのデメリットがあり、課題が残ります。
③ 東塩釜行の列車のうち 3 分の 1～半数ほど松島海岸行か高城町行に変更。
・実現可能性：高
この案が最も効果的です。日中時間帯であれば、ダイヤ上の制約をそこまで発生させずに松島海岸駅・高城町駅で折り返すことが可能になります。また、行先表示に「松島海岸行」または「松島海岸方面高城町行」という事前に収録されている幕を使うことで、「この電車に乗れば松島海岸駅に一本で行ける、と直感的に理解しやすくなり、利便性と輸送効率の両方が向上します。
よって、仙石線についてはコストを抑えつつ即効性が期待できる③が最も効果的で現実的な策であると結論付けます。
～おまけ～
仙石線の発車メロディ復活について
あおば通駅や石巻駅でかつて流れていた発車メロディ、これらはワンマン化によって消滅してしましましたが、復活できないのか？と考え、箸休めとして少し考察してみました。この発メロは、スイッチを押すと発車アナウンスとともにフルコーラスが流れる設定になっていて、元々車掌がいた場所にあるため、運転士が一番端っこまで行かないと押せないようになっています。なので、スイッチを運転士側に設置するか、発メロを車両に載せたら復活するかも…？

2.東北本線系統



続いて、東北本線・常磐線・仙山線が集まる東北本線系統です。現状の課題は、
「朝夕ラッシュ時を中心とした圧倒的な輸送力不足」です。特に東北本線・常磐線・仙山線の 3 路線で混雑が激しく、中までぎゅうぎゅうになっています。また、仙台～名取間は、東北本線・常磐線・仙台空港アクセス線の 3 路線が存在するため、これ以上の増発は厳しくなっています。
解決策として考案したのは、
① 4 両編成を増やし、2+4 の 6 両編成を増やす。
② 4 両編成の先頭車の半分を指定席にして座席指定サービスをする。
の 2 つです。こちらも順に見ていきましょう。
① 4 両編成を増やし、2+4 の 6 両編成を増やす。
現在中心となっている 2+2 の 4 両編成を 2+4 の 6 両編成へシフトすることで、1 列車あたりの定員数を確実に引き上げ、運用しやすくすることができます。車両の新造費がかかってしまいますが、線路容量が増やせない現状ではかなり有効な策です。
② 4 両編成の先頭車の半分を指定席にして座席指定サービスをする。
いわゆる半室グリーンと呼ばれるものです。有料座席サービスにより、お金を払ってでも座りたい人をかき集めることができ、1 編成当たりの増収も期待できます。ただ、4 両編成のみの運用だとかえって混雑が悪化してしまうため、ラッシュ時は①の 6 両化とセットにするといいでしょう。
よって、東北本線系統では、「①4 両編成を増やし、2+4 の 6 両編成を増やす。」と「②4 両編成の先頭車の半分を指定席にして座席指定サービスをする。」を組み合わせて実施することが、混雑緩和と顧客満足度向上の両立につながると結論付けました。

おわりに

仙台近郊の鉄道網は、都市の成長とインバウンドによる観光需要の回復に伴い大きな転換期を迎えています。設備上の制限がある中で、どのように既存のインフラを活用し、輸送力を最適化していくかが重要だと考えて今回研究しました。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—
ウィキペディア
仙石線
https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%BB%99%E7%9F%B3%E7%B7%9A
仙石東北ライン
https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%BB%99%E7%9F%B3%E6%9D%B1%E5%8C%97%E3%83%A9%E3%82%A4%E3%83%B3
東北本線
https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E5%8C%97%E6%9C%AC%E7%B7%9A
常磐線
https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B8%B8%E7%A3%90%E7%B7%9A
仙山線
https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%BB%99%E5%B1%B1%E7%B7%9A
仙台空港アクセス線
https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%BB%99%E5%8F%B0%E7%A9%BA%E6%B8%AF%E3%82%A2%E3%82%AF%E3%82%BB%E3%82%B9%E7%B7%9A

その他
河北新報
https://kahoku.news/articles/20220324khn000042.html

夏は短し、旅せよ湘南
～東海道本線探訪記～

中三　戸﨑

～初めに～

皆さんこんにちは。本記事を執筆しました中三の戸﨑です。
今回は今年の８月に湘南へ日帰り旅行をした際の出来事を記録した旅行記です。
最後まで読んで頂ければ幸いです。それでは早速本編へ参りましょう！

１.夏、再び来る

また夏がやって来てしまった。
途方もなく暑いあの夏がまたやって来てしまったのだ。
夏が苦手な方である私にとっては最悪で、現実逃避したい気持ちになってしまう。
また、今年はより一層大変な問題もある。それは、「停車場のネタ」だった。
停車場は毎年９月の下旬に開催される高学祭に向けて鉄研部員が任意で執筆するものだが、”何故か”執筆しないと気が済まないのだ。(意味不明)
そんななかでのネタ切れは私にとって「終焉」を意味していた。
こうして途方に暮れていた矢先、私はある一つの DENSHA と出会う。
それこそ今回のテーマでもある E257 系だったのだ。E257 系なら~~普通すぎて~~誰も書かないだろうから面白さも上がるし、特にこの時期の特急踊り子の運用は繁忙期も相まって日中は 30 分に１本という驚異の運行本数をたたき出しているのでいつもよりたくさん撮影できるということもあり、停車場のネタにピッタリだった。
こうして私は支度を始めるのだった。
なおこの時原稿締め切りまで２日を切っていた。(超重要)普通の人間ならばここで諦めてしまうが、先述の謎の意思によりこの旅へ向かうことになった。

↓熱海駅の駅員さんのアート↓





2.いざ撮影！

こうして西暦 ~~20XX 年~~ 2026 年 8 月 15 日、私は謎の深夜テンションのまま、朝 5 時半に家を飛び出て、神奈川県の南部 湘南への旅を始めました。
最初の撮影場所は有名撮影地の馬入川橋梁。東京から平塚へさらにバスや徒歩を駆使し、出発から約 2 時間 40 分で撮影地へ到着しました。
最初は他に誰か同業の方がいるのかなぁと思っていましたが、いざ向かうとその場には私以外撮り鉄は、誰一人、来ていませんでした…
しかしわざわざ時間とお金をかけてきたのだからということで、まずここで特急を 2 本撮ることにしました。というわけで早速挑戦しましたが、2 本目の方はまだしも、1 本目の方はまともに撮ることができず、編成の後ろ部分だけ撮るという結果になってしまいました。
その後平塚駅に戻り、お次に JR 東日本と JR 東海の境界駅でもあり圧倒的存在感の乗務ユニットを併設する国府津駅でも撮影をしましたが、またしても片方が微妙な結果に終わってしまいました。
続いて国府津駅の 3 つお隣の早川駅でも撮影しました。東側には大きな橋があり、西側には丘のそびえ立っており、さらには南側には海もあることから、様々な景色を映す出す場所でもあります。ちなみに、近くには小田原漁港があり、海鮮丼や焼き魚のお店もたくさんあります。是非また訪れたい場所ですね。



↑馬入川橋梁にて(OM92)



↑朝の馬入川と(NA-09)

↓幹線ならではの光景(NA-01)



↓橋と合わせて(NA-13)



↓山と合わせて(NA-13)







↑海辺と車両を合わせるといい感じに...?↑



↑下田へ GO!(NA-02)

↓繁忙期らしさ(OM-92)



↓伊豆方面歴代観光特急(RS1)



早川の次に向かったのは根府川です。ここは駅の真横が海という素晴らしい景色を持つ駅です。ちなみに日中は待合室だろうと何だろうと超熱くなります。
さらにそこから東海地方の入り口ともいわれる熱海にて、E257 系の分割作業を見学したり、臨時列車でしか使われない E257 系 5000 番台を撮影したりしました。
そしてここから東京方面へ戻っていきます！



↑真昼の東海道を疾走(NA-03)



↑東京へ向かう列車も(NA-07)

↓疾走(NC-34)



↓雨雲来たる...?(NA-08)



まずは真鶴 真鶴駅はホームの形がカーブを描いており、車掌から前が上手く見えないなどの理由から、立番が常時待機しており、発車メロディを流したり戸閉合図を出したりしています。関東で立番が発車メロディを扱うのはここと同じ路線の平塚駅、そして常磐線の龍ケ崎市駅だけです。そして戸閉合図のベルがとにかくうるさい。(笑)
この戸閉合図のベルは新橋駅の 2 番線や品川駅の 9・10・11・13 番線ホームなどでも採用されており、比較的東京都心部でも案外たくさん見つかるかもしれません。
こうして真鶴を出て根府川に着き、撮影をしようとしたとき、重大な問題が発生してしまいました。なんとカメラの SD カードの残量が少ないということなのです。
仕方なく、カメラのデータ整理に追われ、ある程度の量が確保できましたが、その後も何回も何回もデータがいっぱいになりかけましたが、なんとか家に帰るまで耐えました。



↑back to Tokyo(NA-12)



↑帰路へ(NA-02)



↑雨の中、爆走(NA-07)



↓旅の最後の時間(NA-05)



↓return(NC-33)



↓激走中(NA-03)

二宮駅のあたりでは列車の最高速度も上がるのか、ものすごい勢いで特別快速や特急列車が通過していました。この駅から平日の朝 1 本だけ始発の列車があるらしいです。大磯駅に着く頃、突然雨が降り出し、雲行きが怪しかったのですが、やがて雨はやんで、雲も少しばかり薄くなりました。その後平塚駅へ向かい、ただひたすら写真を撮っていました。ちなみに平塚駅はどの種別もホームへの入線スピードがとても速かったので、撮影される場合は気をつけてください。



↑池袋行きは臨時の行き先でレア(NA-13)



↑(E257 系の LED 行先表示板)

↓品川到着(NA-10)



↓本日最後の特急踊り子(NA-10)↓





そして最後に戸塚駅と品川駅に行きました。

その内、戸塚駅では 1 列車目で入線ホームを間違え、2 列車目で被りを起こしてしまい、全然撮れませんでした。しかし、品川駅では 1 日最後の仕事を振りこなすかっこいい車体が目に焼き付きました。こうして、一日中の運用の追いかけも終わり、帰宅しました。

↓本文で使わなかった写真たち(その 1)↓















↑本文で使わなかった写真たち(その 2)↑

3. あとがき

いかがだったでしょうか

E257 系をはじめとする伊豆の特急電車に興味が湧いてくれたらとても嬉しいです。

2025 年の時の記事(255 系)の時よりも記事全体の内容が薄いかもしれませんが、読者の皆様が楽しんで読んでいてくれたら最高です。そして最後に、私からの懺悔文を一つ。

これを読んでいる高輪鉄研の後輩の皆さんは、記事の締め切り直前に旅を行ってから、編集をするなどという無謀な計画はやめて、期限の 1 週間前にはもう完成しているような状態で、停車場応募に挑みましょう。無茶なことをすると本当に痛い目に遭います。

改めましてここまで読んでくださり、本当にありがとうございました。

2027 年の高学祭で会えるといいですね。それではまた！　ごきげんよう





はたちだよ！鉄道むすめ巡りを巡る

中学三年　束野　功志郎・牧野　勇希

1. はじめに

皆さんは「鉄道むすめ」をご存じですか。

「鉄道むすめ」（正式名称「鉄道むすめ～鉄道制服コレクション～」）とは、全国にある鉄道会社や鉄道関連企業で、実在する制服や仕事着を着て働いている架空のキャラクターたちのことです。（公式サイト参考）

そんな鉄道むすめですが、2025 年に 20 周年を迎えました。そんな 20 周年を記念して開催されたのが、「はたちだよ！鉄道むすめ巡り」という名のデジタルスタンプラリーです。

今回は、そのスタンプラリーを巡るため、静岡県を代表する鉄道会社「静岡鉄道」と「遠州鉄道」の 2 つの鉄道会社、そして、期間限定で夏服になっている JR 東海の鉄道むすめの 2 人のうちの 1 人がいる御殿場駅に、共同執筆者の牧野と 2 人で訪れましたので、ぜひ最後まで読んでいただきたいです。

2. いざ静岡、そして御殿場の地へ（各最寄り駅～御殿場駅）

8 月 2 日（日）、早朝に家を出て向かった先は横浜駅。ここから、小田急線の車内で牧野と合流するために相鉄を使い海老名駅へ。



↑今回私が乗った電車（1 番上）



↑私が乗る車両の入線

海老名駅の小田急線車内で牧野と合流したら、そのまま新松田駅へ。

新松田駅を出たら、向かいにある JR 御殿場線の松田駅へ。ここでは、休日乗り放題きっぷを購入し、今回の旅をスムーズかつお得に。そして、今回の旅の第一チェックポイントである御殿場駅へ。

御殿場駅で出会ったのは、JR 御殿場駅係員の「御殿場 おとめ」。御殿場駅のエキタグとスタンプカードを回収し、御殿場おとめの等身大パネルを拝み、次のチェックポイントへ（…なぜか私たちと同じような人たちが数名いらしてました。鳥は常に鳥のそばにとまるとはよく言ったもので）。



↑夏服になった御殿場おとめの等身大パネル





↑御殿場おとめと身延くおん（身延駅の営業係・駅係員）のスタンプカード↑



←御殿場駅と身延駅のエキタグスタンプを回収することでもらえるステッカーと、御殿場おとめの名刺（牧野撮影）

＜ここまでのルート＞

05:31 横浜駅～相鉄本線 海老名行き～06:14 海老名駅

06:28 海老名駅～小田急小田原線急行 小田原行き～06:58 新松田駅

07:23 松田駅～JR 御殿場線 沼津行き～07:57 御殿場駅

3. 浜松、そして遠州鉄道へ（御殿場駅～遠州西ヶ崎駅）

御殿場駅を出発し、沼津駅で乗り換え、在来線を 3 時間乗りとおし（東海道本線では、牧野がずっと狙っていたクロスシート付きの車両だったので多少は快適でしたが。）、向かった先は浜松駅。到着後、静岡県内で人口が最も多い都市の名にふさわしい大都会の街並みに圧倒されながら新浜松駅に乗り換え、遠州西ヶ崎駅へ。

遠州西ヶ崎駅で出会ったのは、遠州鉄道車掌の「小松 ななこ」。デジタルスタンプを獲得し、ファンブック mini も買ったら、1 時間ほど浜松に滞在。その間、牧野はずっと撮り鉄をしていました。さて私はその間、いったい何をしていたのでしょう…



↑浜松駅（牧野撮影）



↑遠州西ヶ崎駅名標

＜ここまでのルート＞

08:28 御殿場駅～JR 御殿場線 沼津行き～09:03 沼津駅

09:12 沼津駅～JR 東海道本線 浜松行き～11:21 浜松駅

11:36 新浜松駅～遠州鉄道 西鹿島行き～11:54 遠州西ヶ崎駅

新浜松駅に設置されていた小松ななこの等身大パネル→



4. 浜松での 1 時間の滞在

浜松に 1 時間滞在している間、私は何をしていたのか。浜松市は YAMAHA の本社があるということで、今回の旅行と同時期に浜松市とマジカルミライのコラボイベントをやっていました。そこで、浜松市各地に点在している VOCALOID のキャラクターの等身大パネルを見て周っていました。

…そういえば御殿場線で御殿場駅まで乗っていた時、私の隣の席に全身に初音ミクのグッズをまとっている人が座っていたのですが、今思うとあの人は在来線を使って最安値で浜松まで行こうとしていたのかもしれないですね。






↑八幡駅構内の壁紙。VOCALOID のキャラクターや歴史について色々と書かれています。



↑遠鉄電車 2009 号に掲出された期間限定のヘッドマーク（牧野撮影）



↑浜松駅に設置された初音ミクの等身大パネル

5. とんぼ返りからの静岡鉄道（浜松駅～音羽町駅）

浜松で 1 時間ほど滞在した後、向かった先は静岡駅。ここで牧野から提案が。「自分は音羽町駅まで走ってデジタルスタンプを取ってくるから、その間に東野は新静岡駅でファンブック mini を買っておいてほしい。」とのことでした。私はすでに今年の春旅行でどちらとも獲得していたので、静岡駅を出た後は別行動に。

そして新静岡駅で買ったファンブック mini に載っているのは静岡鉄道駅務係（遠隔担当）の「音羽 ないろ」。そこからは電車に乗り、途中音羽町駅から牧野と合流。



↑新静岡駅



↑音羽町駅（牧野撮影）

（余談）

静岡駅から新静岡駅の間、特に新静岡駅付近はあまり混雑していない小さな東京の様な感じで個人的に好きな場所です。

＜ここまでのルート＞

13:49 浜松駅～JR 東海道本線 沼津行き～15:02 静岡駅（牧野と一旦別れる）

15:16 新静岡駅～静岡鉄道静岡清水線 新清水行き～15:18 音羽町駅（牧野と合流）

6. もう 1 人の鉄道むすめへ（音羽町駅～久能山駅）

音羽町駅を出た電車は、私たちを乗せ長沼駅へ。近くに車庫があったそうで、牧野の御撮影業務終わったら東静岡駅の南口へ。そこからバスで日本平へ向かいます。バスに乗った時は他にもお客さんがいましたが、全員地元の方だったようで、途中からどんどんと降りていき、ついには私たちだけになってしまいました（まあ時間が時間なのでしょうがないですね。こんな時間に乗ってくる私たちが異常かと）。日本平駅に着いたら、ファンブック mini と乗車券を急いで購入してロープウェイに乗車。私たち含め二組しか乗せていないゴンドラ（すれ違った日本平行きの方は満員でした）は、山麓の久能山駅まで下ります。駅に着き、少し階段を下りた先で出会ったのは、日本平ロープウェイ ガイドの「久能 あいら」。デジタルスタンプを獲得した後は、久能山東照宮を観光しました。



↑長沼駅



↑長沼駅に隣接している車庫（牧野撮影）



←久能山東照宮



←久能山駅に設置された久能あいらの等身大パネル

（余談）

デジタルスタンプを取った際、牧野はすんなりと獲得できたのですが、なぜか私は「スポットに近づいてください」と出るばかりで一人だけ獲得できないままでした。仕方がないので牧野を先に行かせ、一人で試行錯誤しましたが獲得できず、駅員さんに聞きに行きました。駅員さん曰く、デジタルスタンプを入手する際は、スポットに近づいた状態で QR コードを読み込まないといけないとのことですが、そもそものスポットの位置が、デジタルスタンプラリーのある場所ではなく少し離れたロープウェイの乗降口のところにあったのです。最初は焦りましたが、駅員さんが優しく対応してくださったおかげで、なんとか回収できました。

＜ここまでのルート＞

15:18 音羽町駅～静岡鉄道静岡清水線 新清水行き～15:23 長沼駅

15:39 東静岡駅南口～しずてつジャストライン・41 静岡日本平線（新静岡―ロープウェイ）・日本平ロープウェイ行き～16:08 日本平ロープウェイ

16:15 日本平駅～日本平ロープウェイ 久能山行き～16:20 久能山駅

7. 帰路につき、自宅まで（久能山駅～自宅）

久能山東照宮を出て、清水駅に向かうバスに乗るために久能山下というバス停まで行きます（久能山下まで階段で降りるのですが、一段一段の形がいびつで段数がとても多く、下り切った後はとても疲れました）。

久能山下からバスで清水駅まで向かい（途中牧野は新清水駅のエキタグを貢収するために新清水で降りていました）、在来線で熱海駅まで乗車します（沼津駅あたりの空の色が紫色で神秘的だった思い出）。

熱海駅以東はJR東日本の管轄なので、休日乗り放題きっぷが使えません。ということでここからは新幹線に課金してかっ飛ばします。

新幹線で新横浜駅に着き、東京で下車する牧野と別れ、ついに帰宅。自宅に帰った後は、翌日の理科研究部の合宿の準備を急いで終わらせました（？？？）。





↑久能山の頂上から見下ろした駿河湾と久能山の階段↑

（余談）

この日、清水駅の近くでは清水みなと祭りの最終日で海上花火大会が行われたそうで、そのせいで清水駅がとても混んでいました。私たちが乗った電車にも、このお祭り目的であろう人たちがたくさん乗っていました。

＜ここまでのルート＞

17:21 久能山下～しずてつジャストライン・21 山原梅蔭寺線（久能山下―山原）・山原行き～17:51 清水駅

18:08 清水駅～JR東海道本線 熱海行き～19:15 熱海駅

19:32 熱海駅～JR 東海道新幹線 こだま 842 号・東京行き～19:59 新横浜駅（牧野と解散）～自宅

8. あとがき

いかがだったでしょうか。
ここまで読んで気づいた方もいるかと思いますが、私が撮った写真だけ変にぶれていますよね。何があったのかというと、スマホのカメラレンズにつけていたカバーが割れたままの状態で写真を撮っていました。
…とここまで全体的にとてもグダグダな旅でしたが、私も牧野も楽しめたので結果オーライです。
鉄道むすめのデジタルスタンプラリーに参加したり、ファンブック mini を買ったりすると、公式サイトにも載っていない新しいイラストを見られるので、みなさんも今回の旅のような集め方をしなくても、近場でもいいので鉄道むすめデジタルスタンプラリー巡りに参加してみてはいかがでしょうか。今回の旅で訪れた鉄道会社のキャラクターの新しいイラストもぜひ現地へ足を運んで入手してみてはいかがでしょうか。
最後までこの記事を読んでいただき、ありがとうございました。

同行人の牧野です。私がこの旅の予定を計画したのですが、割と順調？に旅することができました。個人的に、撮影したかった車両を撮影できて良かったと思います（315 系・遠州鉄道・E231 系 5 両編成運用など)。執筆者の束野とこの記事を読んでくださった方々、ありがとうございました。

9. 参考文献

「鉄道むすめ～鉄道制服コレクション～」公式サイト https://tetsudou-musume.net/
「夏服になった鉄道むすめに会いに行こう！」キャンペーンを実施します！
https://jr-central.co.jp/news/release/_pdf/000045684.pdf
相鉄グループ https://www.sotetsu.co.jp/
小田急電鉄 https://www.odakyu.jp/
JR 東海 Central Japan Railway Company https://jr-central.co.jp/
遠州鉄道（赤電）公式サイト https://www.entetsu.co.jp/tetsudou/index.html
音楽の都・浜松×初音ミク「マジカルミライ 2026」 https://hamamatsu-excursion.com/
静鉄グループ 静鉄電車 https://train.shizutetsu.co.jp/
日本平ロープウェイ https://ropeway.shizutetsu.co.jp/
JR 東日本：東日本旅客鉄道株式会社 https://www.jreast.co.jp/



-1. まえがき

中一Ｄ　中川創瑛
＋栁川知大

みなさん初めまして！中学一年Ｄ組の中川創瑛です。初めての停車場執筆(しっぴつ)のため、読みにくい旅行記ですが温かい目で見ていただければ幸いです。この旅行は令和八年８月８日、鉄研で同じクラスの「栁川知大(ともひろ)さん」と行きました。ぜひ、最後まで読んでください。

それではLet's go!

目次(もくじ)

第-1章　まえがき
第0章　あらすじ
第1章　東上線で行こう！
第2章　沿線の街へ
第3章　100円玉を大切にね！
第4章　迫る終着駅
第5章　あとがき
第6章　おまけ＆宣伝⁉

0. あらすじ

すっきりとした初夏の青空が広がっていた。高輪から帰宅中の私達は「夏休みはどっか行きたいな～」と考えていた。その時思いついたのが、スタンプラリーに行くこと。

スタンプラリーは期間限定なものが多く、スタンプ自体に希少性がある。さらには、達成感も得ることができるため一石二鳥。そう考え、検索した結果「東上線新型車両 90000 系誕生記念スタンプラリーを開催します」というものを見つけた。「そうだ、東上線に乗ろう」そうして私たちは予定を立てていった。

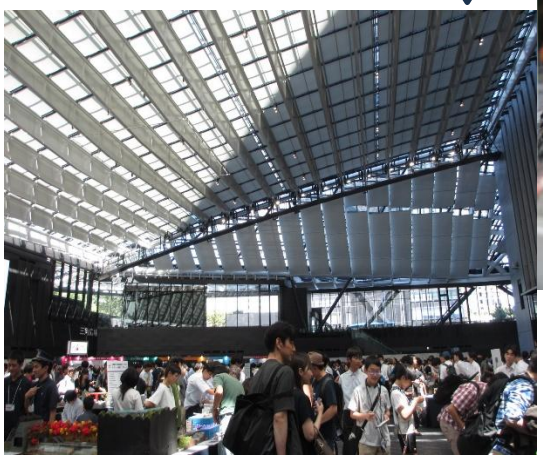
1. 東上線で行こう！

令和八年 8 月 8 日 11 時 21 分、「新宿～新宿～」という到着アナウンスで一斉に人が下りる。私は待ち合わせ場所のホームの先端に歩いていく。

？？？？　　（8 分遅れ）
湘南新宿ライン　特別快速高崎行き　E231 系
新宿　　11 時 20 分→11 時 21 分　　（1 分遅れ）

「ん？」と思ったそこのあなた！（突然？）正解です。乗る予定の東上線は池袋駅から発着しているため、「なぜ新宿駅で降りたのか？」そう思っていませんか？（思ってない）答えは、~~（模型班の宣伝をしたかったから）~~鉄道模型コンテストを見に行くため。ということで新宿駅西口徒歩 15 分の新宿三角広場にやってきました。

会場内の混雑している様子。全国コンテストだが、台湾の高校から出展していたのが驚いた。





高輪中学・高等学校（模型班）の作品で羽田空港第３ターミナルを再現している（人形を 500 体使用）私達も７月に人形を塗る作業を行った。
合計で４校が羽田空港を制作しており、羽田への人気がうかがえる。

鉄道模型コンテストを見終わった私達は、新宿駅へ向かった。（ついでに、新宿駅に設置してあるポケモンスタンプを押した。※[1]）

新宿(定刻)12 時 53 分　13 時 2 分発　（9 分遅れ）
山手線　外回り　E235 系 0 番台
池袋（定刻）13 時 10 分　13 時 19 分発　（9 分遅れ）

11 時 21 分、池袋に到着。私たちは東上線へ乗り換える。（ついでに、池袋駅に設置してあるポケモンスタンプを押した。※[1]）私が、案内看板に従って歩いていくと…「道間違えてない？（by 栁川）」あっ、道を間違えてしまった。~~（池袋駅って「混雑×迷路」で迷いやすいよね？）~~しかし、気づくのが早く 10m道を戻るだけでなんとかなった。~~（フクロウの餌になるとこだった…※[3]）~~道に迷いながらもようやく、駅の窓口に着き切符を購入した。ここにきて初めて、東上線のスタンプを押すことになる。



7 月 18 日～8 月 31 日の期間限定で発行される、記念フリー切符。窓口でしか買えないが、使い勝手は良い。

池袋　　13 時 30 分
　東武東上線　急行森林公園行き　30000 系
志木　　13 時 51 分

定刻通りに志木に到着。ん、何か忘れている…。そうだ！スタンプラリーの説明だ。説明が遅れてすみません。今回行う、「東上線新型車両 90000 系誕生記念スタンプラリー」は、その名の通り東上線では 18 年ぶりとなる新型車両 90000 系の営業運転開始を記念したもので、池袋駅、志木駅、川越市駅、坂戸駅、小川町駅、にスタンプが設置してある。

（2）スタンプ設置駅

池袋駅、志木駅、川越市駅、坂戸駅、小川町駅　計 5 駅

スタンプ（イメージ）



池袋駅（水色）　志木駅（朱）　川越市駅（藍）　坂戸駅（薄墨）　小川町駅（黒）

スタンプは珍しく重ね押し方式ですべて集めると 90000 系が完成する。（白黒で見にくくすみません。）

ということでスタンプラリーについての解説でした。話を戻します。志木駅は地上駅で埼玉県新座市にあり、（志木市にはない）普通、準急、急行が停車する二面四線の駅。スタンプ台は改札のすぐ横にあり、さっそく 2 個目をゲット。

さて、14 時を回ってしまったがまだお昼ご飯を食べていない。志木駅前には様々な飲食店があるが、暑さで喉が渇いていたので、ドリンクバー飲み放題を注文でき、値段が格安のお店、サイゼリヤ志木店でお昼をとることにした。

2. 沿線の街へ

お昼を食べた後、志木駅へ駆け足で急いだ。その理由は急行が、あと 2 分で出発してしまうから。(これを逃すと 10 分後の電車に乗ることになる) 発車 1 分前、改札を通る。「これ乗れる？」そう思いながら、階段を下った。すると、“安全確認のため次の電車が少々遅れています。お客様にはご迷惑をおかけいたします。” という放送が流れた。だが、その直後に電車が来たため、私達からしたら迷惑どころか感謝である。(実際に 1 分しか遅れていない。) 無事、目的の急行電車に乗ることができ、志木駅を出発する。

志木 (定刻) 14 時 52 分　14 時 53 分発　(1 分遅れ)
東武東上線　急行森林公園行き　10000 系
川越市　15 時 5 分

定刻通りに川越市に到着。乗ってきた電車が発車していくと、奥の留置線に、なんと新型車両の 90000 系がいたのだ。日差しを浴びて、車体がキラリと光った。(すみません写真撮るのを忘れていました。) 川越市駅はその名の通り埼玉県川越市にあり、下りの TJ ライナーを除きすべての種別が停車する、二面四線の駅。(東急線沿線民はよく、「川越市行き」と聞くはず…) 私達は跨線橋(こせんきょう)を渡り、改札口へ歩く。

これは、川越市駅の駅舎。屋根が鶯色(うぐいすいろ)になっており少しおしゃれな駅。





川越市駅のスタンプ台、どの駅も同じ形のスタンプ台を使用している。

その後、川越市駅の前にあるマツキヨ (略) に行き、飲み物を買うために 100 円玉を出すのだが、のちに後悔することになる。

川越市	15 時 16 分	
	東武東上線　急行森林公園行き	30000 系
坂戸	15 時 26 分　15 時 27 分	

電車は坂戸駅に定刻通りに到着した。坂戸駅は埼玉県坂戸市の中心駅であり、全種別が停車する、二面四線の駅。東上線のほかにも越生線（おごせせん）が停車する。

坂戸駅のスタンプ。池袋駅からスタンプを押して、残るは小川町駅のみとなる





坂戸駅の南口駅舎。坂戸駅は橋上駅舎で、西暦2011平成23年に駅舎改良工事を行って現在の駅舎になった。

駅構内には、ストリートピアノやステンドグラスがあり、おしゃれで西洋風な駅舎である。

次の電車まで 20 分あるため観光します（？）。早速ですが、駅から徒歩 0 分のところにある、駅前広場にやってきました。~~（ここも観光地です。）~~バス停の行先表を見てみると「羽田空港～坂戸～籠原」という便利な高速バスがあった。~~（このバスで籠原まで…※²）~~そのほかにも坂戸市のコミニティバス「さかっち」が運行されており、市内各地へ移動することができる。



これは、ただのマンホール…ではなく、鶴ヶ島市のゆるキャラ「つるゴン」と坂戸市のゆるキャラ「さかろん」が描かれたマンホール（筆者はマンホールカード集めがちょっとした趣味）

越生線の車両。一昔前のものが使われている。今回は時間がないため乗ることができない…（また次回）



3. 100 円玉を大切にね！

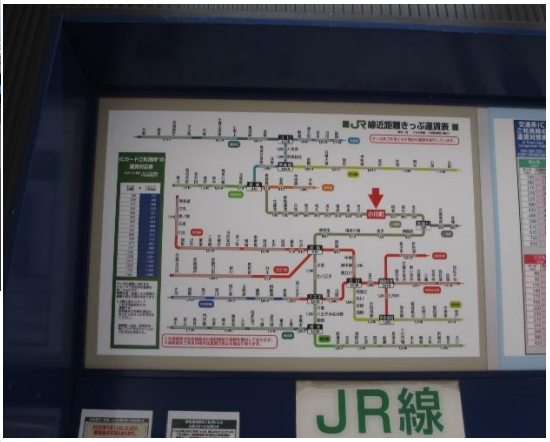
坂戸　　15 時 47 分
　　東武東上線　急行森林公園行き　30000 系
小川町　16 時 13 分

電車が終点の小川町駅まで残り 1 ㎞を切ったころ、目の前で木や田んぼがゆっくりと流れていた。7 人掛けの座席には 2 人程度しか座っておらず結構すいている。~~（そりゃ 10 両編成だからでしょ）~~終点の小川町駅には予定通りに着いた。小川町駅はその名の通り、埼玉県小川町の中心的な駅であり、全種別が停車する、二面四線の駅。一部時間を除き、寄居方面へ行く場合はこの駅で乗換をしなくてはならない。副都心線方面からの直通列車は基本的にここまでの運行となる。私たちは跨線橋を渡り、駅舎内にあった最後のスタンプを押した。すると 90000 系の絵が完成し、二人は達成感を味わった。~~（多分）~~

次の電車まで 33 分あるのか…よし、観光しよう！（定期）



▲小川町駅の駅舎。JR 八高線と駅舎を共有して使っている。駅前のバス乗り場から、熊谷駅や小川パークヒル（ニュータウン）に行くバスが運行されている。



▼小川町駅の運賃表。駅舎を共用しているため、JR の券売機もおかれている。~~（鉄道ファンは運賃表撮りたくなるよね？）~~



▲5 駅押して完成した 90000 系の絵。重ね押しスタンプでこのクオリティは、すごいと思う。（写真は柳川知大）

駅前の通りは半分ほどの店がシャッターを閉めていて、人は少ない。（金曜の昼間時点。）駅前通りには、“小川町には日本で初めて「万葉集」の解説書を書いた学僧が住んでいた”という説明が書かれた看板があった。（へ～）

そんなこんなで、急行池袋行きの電車が発車 10 分前になったので駅に戻る…前に、期間限定でスタンプ設置駅には東武東上線の車両が描かれた、アクリルスタンドのカプセルトイ（ガチャガチャ）が 400 円で販売してあったので買うことにした。

まずは柳川さんから、100 円玉を 4 枚入れて回す。すると、でてきたのは 50000 系の



▲50000 系（50000 型）と 30000 系のカプセルトイはほかの車両とくっつけることが可能。(写真は柳川知大)

中の 50000 型。納得しなかったのか、柳川さんはもう一回回す。

2 回目に出てきたのは 30000 系。30000 系は 1996 年に登場した。どうやら 2032 年に引退する予定らしい。~~(まだ先じゃん)~~

次は私の番…あれ、100 円玉がない。なんとお財布には 100 円玉が 3 つしかない。このカプセルトイは 400 円。つまり買えない…~~(この時、100 円玉 4 枚という小銭回収を意識した価格設定に悪意を感じた。)~~

そう落ち込んだ時、いいことを思いつく。“自動販売機に 1000 円札を入れたら、小銭が大量に出てくるのでは？” 確かに~~(自販機に心はないのだから)~~いいアイデアである。早速試してみると、小銭が大量に出たため成功した。このことから、100 円玉は 5 枚以上常備することが大事だと、深く実感した。それと、自動販売機は飲み物を販売する以外にも、小銭を大量に出してくれるという利点があると知った。



▲運が良く、シークレットを引き当てた 50000 系クオッカトレイン。クオッカという見ると幸せになれる動物がいるらしい。

早速、100 円玉を 4 枚入れて回すと…なんと、でてきたのは金色（黄土色）のカプセル。まさかとは思うが…。カプセルを開けると中にはシークレットの 50000 系クオッカトレイン（ラッピング列車）である。柳川さんを待たせて悪かったが運が良く、シークレットをゲットすることができた。満足した私はホームに向かうため跨線橋を渡り、階段を下ったが…なんとホームに降りた瞬間、電車が出発したのである。

「あ…。」次の電車を確認してもらったところ 28 分後だという。つまり、私たちは 1 時間小川町駅にいることになる！カプセルトイに夢中になっていて、1 本逃してしまったため、柳川さんには申し訳ない…。

残り 28 分あるため、今度は駅の中を探索することにした。(二度と電車を逃したくないため、10 分前には乗ることにした。



埼玉県小川町で発見された未確認生命体カプセルトの上にあった 90000 系のかわいいイラスト。水分補給～



約 20 分後に乗る予定の急行池袋行きの電車。この 30000 系は、6 両＋4 両で運行されている。

発車 10 分前、座席に座る。車内は行きと同じ、7 人掛けの座席に 2 人程度の混雑度だった。先頭の車両は人が少なかったので一番前の席に座ることができた。少し経つとドアが閉まり、ゆっくりと電車が出発した。「小川町駅の 1 時間の幽閉（ゆうへい）がやっと終わる！」by 柳川

4. 迫る終着駅

小川町　　17 時 14 分
　　東武東上線　急行池袋行き　30000 系
森林公園　17 時 27 分

「ん？」と思ったそこのあなた！（また？）正解です。このまま乗ってしまえば、池袋駅に着くのになぜ、「なぜ森林公園で降りたのか？」そう思っていませんか？（だから思ってない！）答えは~~（本当に森林公園という公園があるか、確かめたかったから）~~川越特急に乗りたかったため。ということで、お隣のホームに停車中の 50000 系（50090 型）に移動します。



本日、初めて乗る（意外と）50000 系。「川越特急の文字が独特のだね。By 柳川」→ 

（左の写真は柳川）

車内はなんとデュアルシート（ロングシートとクロスシートを入れ替えることができる画期的なもの）であり、東上線のサービスに感動した。（最近の電車はロングシートのことが多い。）混雑度はさっきまでと変わらず、空いている。クロスシートで一気に池袋まで座って行けるのは、疲れていた私達にとって、とてもありがたいことである。

森林公園　　17 時 30 分
　東武東上線　川越特急池袋行き 50000 系(50090 型)
池袋　　18 時 19 分→18 時 24 分　　(5 分遅



50000 系(50090 型)の車内。この時、なぜデュアルシートなのにクロスシートモードにしたのだろう？と、疑問に思ったが、川越特急の時は、クロスシートモードにするらしい。

在来線特急と同じ、2 列＋2 列の座席配列で、私は通路側に座った。何回も書くが、疲れた私達にとってクロスシートは本当にありがたい。窓が大きいため、景色も見やすく快適性が良い。そして、特急と思わせるような、心地よい車内チャイムが発車後と到着前に流れる。これだけあって追加料金なし！という東武鉄道のサービスに感動した。席は回転することができ、実際に隣の 4 人集団がボックス席にしていた。このままだと爆睡するかなと思ったが、二人の東上線にまつわる雑談で目はぱっちりしていた。

電車は上板橋駅を過ぎ、あと数分で着くとなったとき「もう少し乗りたいな～。」と思っていた。そしたら、なぜか減速し時速 15 キロ程度になっていた。なぜだろう？そう思い列車位置情報サイトを見ると、前の駅に各駅停車がいたのだ。乗っている電車は大山駅で、止まりそうになりホームに立っていた人が不思議そうにこちらを見ていた。結局、電車は 5 分遅れで池袋駅に到着。この電車は折り返しＴＪライナー小川町行きになっていた。私達は、景品交換所（定期券売り場）に向かい景品を交換してもらった。もらったのは 90000 系のアクリルスタンド。小川町駅でガチャガチャをしたものと形が同じなのでくっつけることができる。



やったー！ヾ(*≧∀≦*)ﾉ
90000 系のアクリルスタンドゲット！
5 時間 5 分の旅、ここにて終わる…

無事、東上線スタンプラリーを完遂した！！小旅行であるが充分に楽しむことができた。

5. あとがき

いかかでしょうか。人生初の停車場執筆だっのでこれでよいのかちょっと心配です…今回は東武東上線、90000 系誕生記念スタンプラリーということでしたが、90000 系は 9 月 26 日に営業運転を開始するそうです。（これが出版される頃にはデビューしているかな？）本文に書き忘れたことなのですが、小川町駅にいる時に外国人に話しかけられ、「オシエテクダサイ。」とスマホの経路案内の画面を私たちに見せてきたのですが、行き先が「東川口駅」だったので私が、[Asakadaistation！]（乗り換え駅のため）と言った後、栁川さんが「this train! 」と言ってくれたので、何とか外国人も納得して「アリガトウゴザイマス」と言ってくれたので一件落着でしたが、まさか、スタンプラリー中に英会話の問題が来るなんて 1 ミリも思っていなかったのでビックリしました。（その他にも、英語苦手なんだよな～とか、なんで東川口駅に行くのだろう？とか二人で雑談していた。）（上層部の方々へ　word の提出が遅れてすみませんでした！。）（一度、間違えて本文を消した）

6. おまけ＆宣伝⁉

～第 4 章の続き（おまけ）～
二人とも~~副首都~~神奈川県に住んでいるので、
池袋から湘南新宿ラインで帰りました。

池袋　　18 時 44 分
　湘南新宿ライン　普通逗子行き E233 系 3000 番台
？？？

↓池袋駅もすでに帰宅ラッシュだった…



↓谷川岳ループだと!?ということで思わず撮った写真



宣伝

この後に 13 時間かけた~~非常にカオスな~~ポケモンスタンプラリーに行っているので（柳川さんが執筆しています）ぜひ、そちらも読んでください!。以上、宣伝でした。

6356 文字。最後まで読んでくださりありがとうございました！　　また来年～

ああ北海道よ、夏競馬よ

高校 2 年 新井智也

※年齢は 2026 年 8 月 15 日現在、馬の写真はスマホを双眼鏡に押し付けて撮ったもの

8 月 6 日

前日の夜の便で北海道へとやってきた私はいま、ちょうど半日前に降り立った新千歳空港へと戻ってきていた。母と姉はレンタサイクルで札幌の各所を巡っているので、ここには私ひとりである。目的は何かといえば、飛行機を見に来た訳でも、無論東京へ帰るでもない。バスを待っているのだ。そしてその行先は、私がこの旅行で最も楽しみにしていた場所である。

待つこと 15 分、バスがやってきた。無料のシャトルバスということでマイクロバスのようなものを想像していたが、現れたのはなんと大型の観光バス。側面に NORTHERN Horse Park の文字がなければ分からなかった。今書いてしまったが、私がこの旅行で最も楽しみにしていた、このバスの行先はノーザンホースパークである。ノーザンホースパークとは、日本を代表する競走馬生産牧場であるノーザンファームを母体とする、馬とのふれあいや北海道の雄大な自然を 1 日中楽しむことができる馬のテーマパークだ。

バスに乗り込んでから到着まではあっという間だった。興奮がそうさせたのだろう。小雨の降る中入場券を買い、とりあえず目の前のポニー館に入る。ここでは世にも珍しいポニーショーが行われる。2階の展示を見たりしながら待っていると、開演の時間になった。現れたのは女性トレーナーと栗毛のポニー。ポニーの名はチョコくん。くん付けされているが、なんと 23 歳。可愛い顔してまさかの年上であった。ショーの内容は書くと長くなるので気になる方はぜひ見に行って頂きたい。



≪ポニーショーのようす

ポニーショーが終わって外に出てみると、雨は止んでいた。サラブレッドより二回りほど大きいばん馬が馬車を牽引しているのを横目に、私はきゅう舎 1 へ向かった。きゅう舎 1 の脇のパドックには、落ち着いた雰囲気の栗毛の馬とその栗毛の馬の尻を鼻でつつきながら追いかける※黒鹿毛(くろかげ)の馬がいた。この 2 頭のうちどちらかが、香港マイル 3 勝を挙げるなどして獲得賞金世界一となり、史上唯一の香港年度代表馬 3 タテを達成し

た香港競馬最強格のレジェンドホースであると聞けば、前者を選ぶ人もそこそこいるかもしれない。だが、この栗毛の馬はサラブレッドではなくクォーターホースという品種のジョン。
つまり香港競馬の誇るレジェンドホースとは、ジョンの尻をつついていた後者、ゴールデンシックスティのことである。ゴールデンシックスティは 11 歳、一方のジョンはなんと 28 歳。すごい年齢差だが、とても仲良さそうにしていた。柵に近づくと、シックスティが首をにゅっと伸ばしてきた。なかなか愛嬌のあるレジェンドホースだ。
※当時思ったままに黒鹿毛と書いたが正しくは青鹿毛(あおかげ)である。本来深い黒色の青鹿毛にしてはこげ茶色がかって見えたので勘違いしたのだ。


≪シックスティ(写真中央)と相棒のジョン(左)

きゅう舎へ入ると、サラブレッド以外の品種も含め多くの馬たちがいたが、その中でちょっとした人だかりができている馬房(馬の部屋)があった。人が去るのを待って覗いてみると、馬がこちらに尻を向けながら飼い葉桶に顔を突っ込んでいた。案内板には、ウインドインハーヘアとあった。

ディープインパクトという馬の名を知っている人は多いはず。史上 2 頭目の無敗での中央競馬クラシック三冠を達成し種牡馬(しゅぼば)としても大活躍した、沢山の夢と勇気をファンに届けてくれた稀代の名馬。ウインドインハーヘアはその母である。息子のディープインパクトは 2019 年に 17 歳の若さで旅立ったが、母はサラブレッドとしては超高齢な 35 歳となった今も元気だ。だがウインドインハーヘアのすごさは長寿とディープインパクトを生み出したことにとどまらない。ディープインパクトのひとつ上の息子であるブラックタイドは種牡馬としてかの有名なキタサンブラックを送り出し、そこからは世界最強の座に輝いたイクイノックスや、私の競馬の原点であるウィルソンテソーロが出ている。そして息子だけでなく娘たちからも、孫世代で日本ダービー馬レイデオロ、ひ孫世代では桜花賞馬ステレンボッシュ、菊花賞馬アーバンシック、有馬記念などＧＩ・3 勝のレガレ

イラなど多数の活躍馬を輩出している。なおハーヘア自身も、一度現役を引退しアラジという名の種牡馬と交配された後、なんとお腹に子供を抱えたまま現役に復帰し、ドイツでアラルポカルという G1 レースを勝ったくらいには強い。何から何まで凄い馬である。



≪飼い葉桶に顔を突っ込む偉大な母

一度きゅう舎を離れ、展示室に入ったり、金色のフサイチペガサス(アメリカで活躍した日本人所有の名馬)像を見たり、ラストインパクト(ディープインパクトの息子、2026 年 6 月没)と見つめ合ったりしているうちに、またきゅう舎 1 へ戻ってきた。すると、なんとウインドインハーヘアのシャワーシーンに立ち会うことができた。

↓シャワーを浴びてご満悦



しっかりファンサービスもしてくれる→



パークを一周したので、札幌に戻った。馬以外にも様々なアトラクションが楽しめ、玄関口である新千歳空港からも近いので、北海道へ行ったら訪れてみてほしい。

8 月 7 日

いよいよ本格的な北海道旅行である。レンタカーを借り、目指すは羊蹄山の裾野にあるリゾート地、ニセコ町。

この日は車移動が大半であった。雨の中、道道 230 号線を進み、まず立ち寄ったのはアイヌ文化交流センター。アイヌ民族伝統の衣服や道具なども見応えがあったが、より興味深かったのは手芸コーナーで作った装飾である。穴の空いたビーズと糸を組み合わせたもので、具体的に何だったかは覚えていないが、つくりがまんま DNA の二重らせん構造でなかなか面白いものだった。

引き続き 230 号線を西進し、昼食をとるためやってきたのは豊平峡温泉。不思議なことに、この山奥にそこそこ繁盛しているインド料理屋があるのだ。しかもインド人らしきスタッフがナンをこね回している。カレーも 10 種類ほどあったように思う。私は辛いのに

滅法弱いので辛さ最低のチキンカリーを注文。とても美味しかった。

その後も中山峠などで休憩を挟みつつひた走り、宿に到着。原義のアパートに近いような感じのところであった。部屋は綺麗で、景色も良く、また北海道は夏場に日が長いおかげで雄大な羊蹄山の山容を遅くまで眺めることができた。



≪金カムコラボのビール缶、羊蹄山をバックに(母が飲みました)

8月8日

この日は神威岬を目指し北上。道中寄り道してまで行ったのは五色温泉。ここがまた最高だった。人気は少なく、母たちが入った女湯は誰もおらず、男湯も旅人のおじさんが 1 人。おじさんはいい人で、私に旅の様子を語ってくれた。



≪行ってみると結構秘境感のあるところだ

神威岬の辺りまで来ると、かなりの雨が降り、海は荒れ模様だったが、着いた時には小雨になり、やがて止んだ。道の両脇は断崖絶壁で、高所恐怖症の母はギブアップしたので私と姉で岬の先端まで行った。

車に戻り、どこかご飯を食べられそうな場所はないかと探し回ったが、店に入ってメニューを見たところで値段が猛烈に高いことに気づき慌てて逃げ出すなど良い店がなく、結局小樽にとった宿の近くで名物の若鶏の半身揚げを食べることになった。これがまたうまいのだが、少食の私にとってはとにかく量が多く、やっとの思いで食べきったところで母と姉が食えもしないのに頼んだザンギ丼の残りを押し付けられ、必死の思いで食べきった。が、当の 2 人がケーキを食べに行こうと言い出したので、腹が立ってしばらく不機嫌になってみたりもした。味は確かなので、食べ盛りの少年少女は一度は食べてみるべきだ。



岬のはずれ、というより根本から。少年も旅人もいない→



≪なると本店の半身揚げ。実際に見ると大きい

8月9日

ここで札幌に戻り、朝早くの便でやってきた父と合流。赤れんが庁舎こと北海道庁旧本庁舎へ行ったが、正直あまり書くことはない。昼にラーメンを食べ、北海道大学のキャンパス内に入ったりした後、近くの札幌競馬場へ行くことに。人生初競馬場となる札幌競馬場は、重賞デーということもあり多くの人がいた。一瞬スタンドに出たが、ちょうど第8レースが終わったところで、次のレースまで時間があったのでパドックへ向かった。なおこの時は気づいていなかったが、このレースを勝ったのは武豊で、JRA通算4600勝の節目であった。57歳でまだ乗れているのだから、やはり大したジョッキーである。

次の第9レースは、藤岡佑介元騎手騎乗のキングスコールが逃げ切り勝ち。元騎手と書いたのは、2026年2月に騎手を引退し調教師に転身したため。本当なら口取りで矢作調教師と一緒に写っている写真を載せたいが、きゅう務員(?)の方のお顔が写っていることと、出版物ということで念の為お二人の肖像権に配慮して掲載はしないこととする。準メインは藻岩山特別。勝ったのはサクラファレルとキング姐さんことレイチェル・キング騎手。キング姐さんはすぐ近くで写真を撮ることができたが、これも載せない。そして待ちに待ったメイン競走、ダート1700mで行われるエルムステークス。勝ったのはペリエールと佐々木大輔騎手。心の中でうっすら応援していたウィリアムバローズは一番重い斤量を背負いながら果敢に逃げるも4着だった。



勝ったペリエール。少し眠たげな表情→

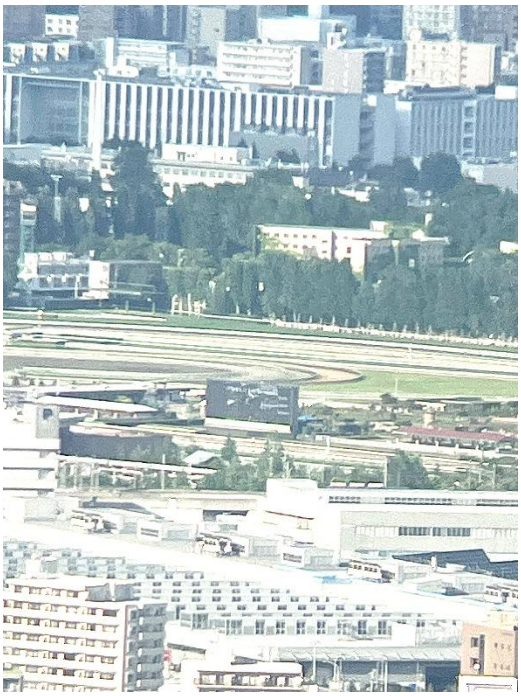
≪ウィリアムバローズと横山武史騎手



レースも終わったのでホテルに帰り、ひと息ついてから大通りのビアガーデンに向かったが、少し暇があったので足を延ばしてすすきの通りまで行ってみると、バニーガールがいて衝撃を受けた。大通りに戻り、ここで昔から付き合いのある姉の幼なじみ家族と合流し、ビアガーデンで飲み食いする。そののち時計台まで行って別れ、ホテルに戻った。

8 月 10 日

朝は特に何もなく、車で支笏湖まで行き、スワンボートに乗るなどして楽しんだ。水は澄んでいたが、魚の姿は見えなかった。札幌市街地まで戻り、今度は 1972 年の札幌五輪で使われた大倉山のジャンプスキー場まで登ったのだが、大倉山はヒグマが出没する場所でもあり、小さい頃からサメと並んでクマに恐怖心を抱いている私は駐車場の時点から戦々恐々としていた。幸いクマが出ることはなかった。



≪大倉山の展望台から双眼鏡で見た札幌競馬場のスクリーン

8 月 11 日

レンタカーを返却したのでタクシーとレンタサイクルと路面電車で移動。市内のあちこちを周り、北菓楼で昼食。名前の通り洋菓子店だが、2 階の食事処でスイーツだけでなくパスタなども食べることができる。私はオムライスを頼んだが、これもうまかった。



この後はロープウェイで藻岩山に登り、降りた後は新千歳空港へ。私はふと牛丼が食べたくなり、1 人で吉野家に入った。洒落た雰囲気の昼食とはえらい違いである。



≪藻岩山にいたもーりすなるキャラ。ＧＩ・6 勝してそうな名前である



≪久しぶりの牛丼。たまに食べるとよう沁みる

行きの飛行機は JAL であったが、帰りは人生初の LCC だった。飛行機では機内食や飲み物は無料で配給されるものだと思っていたから、いちいち買わなければならない LCC の機内販売は衝撃だった。そして安いせいなのか単に気象状況が悪かったせいなのか、猛烈に揺れに襲われた。そんなこんなで LCC の洗礼を受けながら、私は 1 週間ぶりに東京へ帰ってきた。空港は成田だが。



≪数百円の機内マフィン

あとがき

初めまして。初めて停車場の記事を書いた高 2 の新井と申します。ここまでお読みいただきありがとうございます。本文を読んでいただくとお分かりいただけると思いますが、私は競馬にハマっております。といっても 2024 年のチャンピオンズカップからなので、歴は長くありません。

この旅行に行った 2025 年の鉄研春旅行でもノーザンホースパークや札幌競馬場へ行きたかったのですが、前者は時間が足りず、後者は開催期間外で開いていないということで断念いたしました。ですので、夏休みは北海道へ行くと聞いた瞬間にノーザンホースパー

クへ行くことを決心し、母に希望を伝えたところあっさり通り無事行くことができました。

いやしかし、読み返すと 1 日目は 3 ページぶん書いているのに 5 日目は半ページしかないのヤバいですね。言い訳すると、1 年経っていることで写真を見ないと何をしたかを中々思い出せなくなっているせいですね。なので 3 枚しか写真を撮っていない 5 日目の内容がスッカスカなのもしょうがないのです。

隙間があるのでノーザンホースパークに行ったちょうど一年後に行ったもう一つの憧れの場所の写真を貼っておきます。





1. はじめに

こんにちは。中三の岩崎です。去年は広電の新しい広島駅に訪問した記事を書かせていただきました。今回は、野岩鉄道会津鬼怒川線に乗車した記事を書きました。

前回より良い記事を書けるよう努めて参りましたので、最後までお読みいただけると幸いです。

2. 野岩鉄道会津鬼怒川線について

まず初めに、野岩鉄道会津鬼怒川線について軽く解説する。

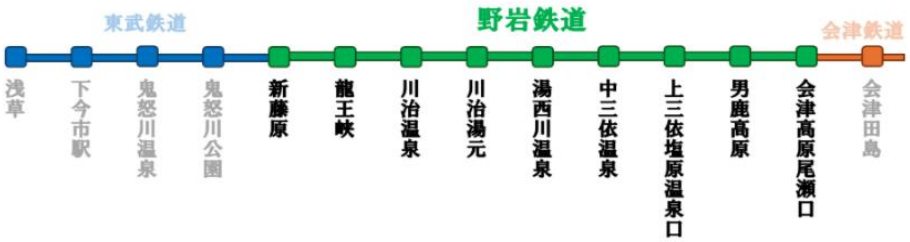
野岩鉄道会津鬼怒川線は、栃木県日光市にある新藤原駅から、福島県南会津町にある会津高原尾瀬口駅までの路線距離 30.7㎞ の路線である。新藤原駅では東武鉄道に、会津高原尾瀬口駅では会津鉄道に接続し、一部列車が直通運転を行っている。社名は、栃木県、福島県の両県の旧国名である下野国（栃木県）と岩代国（福島県）から 1 字ずつとり、「野岩鉄道（やがんてつどう）」と名付けられた。この路線は、JR 以外の鉄道路線では唯一、関東と東北を直接結んでいるのが特徴である。

この路線の開業は、1986 年と比較的新しく、ほとんどの区間がトンネル・高架・橋梁で、直線区間も多く、踏切は新藤原駅付近の 1 か所と新藤原駅、会津高原尾瀬口駅の構内踏切のみととても少ない。

そのため高速での走行が可能となっており、最高速度は 80㎞/h と、直通先の東武鉄道鬼怒川線の最高速度である 75㎞/h よりも速いのが特徴である。

また、路線のほとんどが山岳地帯にあり、民家が少ない地域を走ることから東武鉄道

方面から観光で訪れる人が多く、通勤・通学定期利用者は少なくなっている。
沿線に温泉施設が多いことを PR するために、2006 年から「ほっとスパ・ライン」という愛称を用いている。



↑野岩鉄道会津鬼怒川線の路線図。新藤原駅（栃木県）では東武鉄道に、会津高原尾瀬口（福島県）では会津鉄道に接続している。
新藤原駅～男鹿高原駅は栃木県日光市、会津高原尾瀬口駅は福島県南会津町に所在している。（日光市公式 HP）

3. 野岩鉄道へ向かう

8 月某日（平日）朝 7 時、私は東武鉄道の北千住駅の 1・2 番線ホームにいた。これから東武鉄道を乗り継いで野岩鉄道方面に向かおうと思う。

1 本目：北千住 7:08 発→区間急行　館林行→東武動物公園 7:45 着（2 分延、所定 7:43 着）

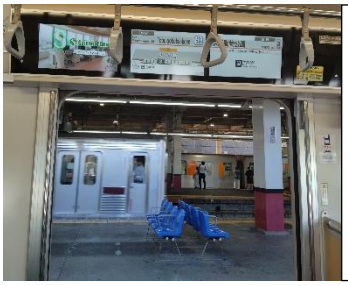
初めに乗車したのは北千住駅を 7 時 8 分に出発する区間急行館林行きである。使用車両は 10000 系であった。4 分前に半蔵門線から直通の準急東武動物公園行きの列車があるためすいているだろうと思っていた。しかし、区間急行が浅草発である（浅草駅には最大で 8 両編成の列車までしか入れない）関係で 6 両編成であることや、前を走る準急を途中のせんげん台で追い抜かすということもあり、北千住から春日部では立ち客がちらほらいる程度であったが、春日部から多くの方が乗車してきた。混雑の影響で 2 分ほど遅れて東武動物公園に到着した。　　私はここで次の列車に乗り換えるため降車した。



↑北千住から東武鉄道に乗車。



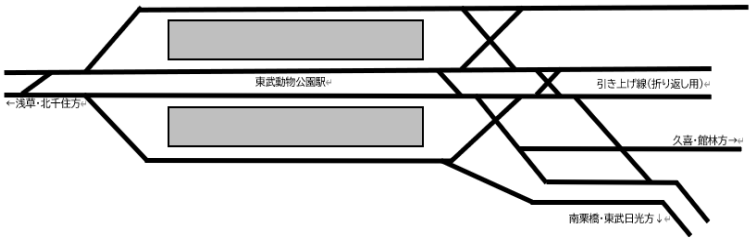
↑北千住駅 1 番線の発車標。
一番上に載っている区間急行に乗車。



←東武動物公園で乗り換えた南栗橋行の車内から先ほどまで乗っていた区間急行を見た写真。区間急行は東武 10000 系、南栗橋行は東京メトロの 13000 系。

2 本目：東武動物公園 7:47 発(2 分延、所定 7:45 発)→普通　南栗橋行
→南栗橋 7:58 着（2 分延、所定 7:56 着）

東武動物公園で乗り継いだのは普通南栗橋行である。日比谷線からの直通で、使用車両は東京メトロ 13000 系であった。東武動物公園までは伊勢崎線（スカイツリーライン）であったが、ここから先は日光線へと入る。東武動物公園駅は浅草方面から日光線方面に行く場合、久喜・館林方面の線路と平面交差をして進む必要があるため、私が先ほどまで乗車していた区間急行を先に通しての発車となり、南栗橋行の列車も 2 分ほど遅れて発車した。車窓から住宅が少しずつ減り、田畑が多くなってくると終点の南栗橋に到着した。



↑東武動物公園駅の配線略図（一部割愛、自作のためわかりにくくてすみません）
浅草方面から日光線へ向かうには館林方面の線路を交差する必要がある



↑南栗橋駅に停車する東京メトロ 13000 系。

3 本目：南栗橋 8:03 発→急行　東武日光→下今市 9:11 着

南栗橋からは東武日光行の急行に乗車した。使用車両はかつて日比谷線直通電車として活躍していた 20400 系である。南栗橋以北の急行は朝の下り 2 本しかない（南栗橋 7:03 発と今回私が乗車した 8:03 発のみ。どちらも東武日光行き）ため、希少である。



↑急行東武日光行き。
南栗橋駅から乗車。

停車駅は、南栗橋を出ると栗橋、板倉東洋大前、新大平下、栃木、新栃木、新鹿沼、下今市、終点東武日光と絞られている。また、私の乗車した急行の南栗橋から東武日光までの所要時間は 1 時間 15 分。対して 1 本後の普通列車の同区間の所要時間は 1 時間 43 分と、急行は 30 分ほど速くなっている。

8 時 3 分、列車は定刻で南栗橋駅を発車した。混雑度は座席が少し空いている程度で、途中栗橋や板倉東洋大前で数名乗車したが、急激な混雑などは見られなかった。板倉東洋大前駅で前を走っていた普通東武宇都宮行を追い抜き、8 時 33 分に列車は栃木に到着。栃木駅では乗車していた人の半分ほどが下車していった。新鹿沼駅を出るとこれまで田畑と住宅街がメインの車窓であったが、林の中を通ったり、山が近づいてきたりするなど、沿線の雰囲気が変わっていった。

列車は 9 時 11 分に定刻で鬼怒川線との分岐駅である下今市駅に到着。私は鬼怒川線方面に向かうため、下今市で下車した。



←急行東武日光行を下今市駅で下車。2017 年に SL 大樹運行開始に伴い元のレトロな駅の雰囲気を残しながら、駅の改修工事を行い、きれいな駅に生まれ変わった。



↑下今市駅で乗り継いだのは特急リバティきぬ 105 号。この列車で終点の鬼怒川温泉へ向かう。

4 本目：下今市 9:14 発→特急リバティきぬ 105 号鬼怒川温泉行→鬼怒川温泉 9:36 着

続いて乗車したのは、特急リバティきぬである。北千住から、普通列車（ここでの普通列車とは、乗車券のみで乗れる列車のこと）のみを乗り継いで野岩鉄道方面に向かう予定であったが、出発時刻的にこの後乗車する AIZU マウントエクスプレスに乗り継ぐにはこの特急に乗車しなければ間に合わなかったため、急遽乗車することにした。



↑500 系リバティの車内。東武特急の中では比較的新しい車両ということもあり、快適である。

使用車両は 2017 年にデビューした 500 系（愛称はリバティ）である。この 500 系電車は浅草から日光・鬼怒川方面へのリバティけごん・会津・きぬのほかに、伊勢崎線（群馬県方面）のリバティりょうもうとしても活躍している東武特急で一番顔の広い車両といえる。

また、この車両は 3 両編成で、2 編成を連結して 6 両編成としても運用ができる柔軟性も兼ね備えている。

列車は途中新高徳と東武ワールドスクウェアに停車し、9 時 36 分に鬼怒川温泉に到着した。

5 本目：鬼怒川温泉 9:38 発→快速 AIZU マウントエクスプレス　会津若松
→湯西川温泉 10:03 着

鬼怒川温泉より乗車したのは快速 AIZU マウントエクスプレスである。この列車は 2 両編成で、会津鉄道の車両を使用しており、乗車券のみで乗車できるのにもかかわらず、転換クロスシートまたはリクライニングシートの AT650 形と AT750 形が充当される非常に”乗り得“な列車となっている。



↑鬼怒川温泉駅に到着。左はここまで乗車してきたリバティ右はこれから乗車する AIZU マウントエクスプレス。

また、会津鉄道線並びに西若松～会津若松の JR 只見線は非電化となっているため、AIZU マウントエクスプレスではディーゼルエンジンを動力源とする気動車が用いられてい

る。2026 年現在、大手私鉄で気動車が旅客列車として走るのは、AIZU マウントエクスプレスの東武鉄道区間（鬼怒川温泉～新藤原）のみとなっており、非常に珍しくなっている。
また、東武鉄道、野岩鉄道では気動車の免許を持つ運転士がいないため、全区間会津鉄道の乗務員が乗務することも特徴である。（逆に、会津鉄道では電車の免許を持つ運転士がいないため、会津高原尾瀬口～会津田島の会津鉄道の電化区間を走る電車では、野岩鉄道の乗務員が乗務する）



↑AIZU マウントエクスプレスに充当される AT750 形の車内。座席は回転式リクライニングシートになっているうえ、車内は会津や鬼怒川をモチーフにした内装となっているのが特徴。

列車は 9 時 38 分、定刻で鬼怒川温泉駅を出発した。鬼怒川温泉駅～鬼怒川公園駅の進行方向左手には鬼怒川が流れており、鬼怒川に沿って立ち並ぶ旅館、ホテルを見ることができる。この区間は東武鉄道の中で私が個人的に好きな区間の一つである。

途中鬼怒川公園駅に停車し、自動放送で「この先、野岩鉄道会津鬼怒川線に入ります。」という放送が流れると、9 時 46 分に東武鉄道と野岩鉄道の境界駅に到着。新藤原駅に到着する直前には、野岩鉄道の本社を見ることができる。



←鬼怒川温泉～鬼怒川公園の車窓。
木の生い茂っているところの下に鬼怒川が流れている。



↑新藤原駅付近にある野岩鉄道本社。

4. 今回の旅のメイン、野岩鉄道へ突入！

私はそのまま AIZU マウントエクスプレスに乗り続け、9 時 48 分新藤原駅を発車。列車はこの旅のメインである野岩鉄道会津鬼怒川線へと入る。（メインにたどりつくまでに 5 ページもかかってしまい申し訳ないです。）冒頭で紹介したように、野岩鉄道線はトンネルが多く、直線区間が多いため AIZU マウントエクスプレスも先ほどまでより速度を上げて運行する。

ちなみに、AIZU マウントエクスプレスの種別は快速であるが、通過駅は野岩鉄道の男鹿高原駅のみとなっている。（~~もはや快速と呼んでいいのかわからない~~）ただ、土休日を中心にラーメンで有名な喜多方駅まで延長運転をすることがあり、その時は JR 磐越西線内で通過運転を行う。

1 度目の下車:湯西川温泉駅

列車は途中龍王峡、川治温泉、川治湯元と停車し、10 時 3 分に湯西川温泉駅に到着。私はここで会津鬼怒川線内での初めての下車をする。

湯西川温泉駅は葛老山トンネルという会津鬼怒川線最長のトンネル（長さは 4250m）の中に駅があり、改札へは階段またはエレベーターで上がる構造となっている。

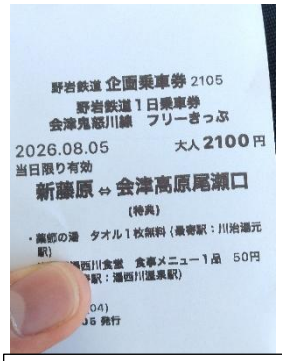


↑湯西川温泉駅で下車。
駅がトンネルの中にある。



↑改札付近からホームの方向に撮影したもの。
階段は全部で 57 段ある。

階段またはエレベーターを上がった先には改札口があり、8:30～17:30 の間は駅員がいる。私は東武鉄道の新藤原までの乗車券しか所持していなかったため、駅の改札口で野岩鉄道の 1 日フリーきっぷを購入することにした。野岩鉄道では Suica や PASMO などの交通系 IC カードが使えないため、どの列車でも新藤原を出ると車掌が検札にやってくるが、乗車した列車では車掌さんが前の方の精算に時間がかかり湯西川温泉までに私の方まで検札が来なかったため、駅で購入した。値段は 2100 円と、新藤原～会津高原尾瀬口を往復した運賃（2180 円）よりも安い。



↑1 日乗車券を購入

駅舎は道の駅湯西川と隣接しており、駅と道の駅が一体となっている。

道の駅は 1 階にカフェテリア、観光案内所、お土産屋さんやレストランがあり、屋外には無料の足湯がある。また、2 階には日帰り温泉施設が入っており内湯、露天風呂、岩盤浴を楽しむことができる。

ちなみに、湯西川温泉駅から湯西川温泉は少々離れているが、バスで行くことができる。

私は、次に乗車予定の列車が 11 時 29 分発と、1 時間 30 分ほど時間があったため、湯西川ダムの方まで歩くことにした。



←湯西川温泉駅の駅舎
左側の建物が湯西川温泉駅駅舎、右側の建物が道の駅湯西川の建物となっている。

県道 249 号線を湯西川温泉方面に進んで 3km ほどで湯西川ダム展望台に到着。

湯西川ダムは鬼怒川上流 4 ダム（五十里ダム、川俣ダム、川治ダム、湯西川ダム）の中で一番新しい 2012 年に完成したダムであり、秋の季節には周り一帯が紅葉で彩られる美しいダムとなっている。また、4 月～12 月には水陸両用バス、湯西川　ダックツアーが運行され、湯西川ダムと川治ダムの近くまで行くことができるのでおすすめだ。



↑国道を歩いている道中で撮影した湯西川ダム。展望台からの写真を消失してしまったため代用。



↑湯西川ダムの全貌
（日光公式観光 web より）

※湯西川温泉駅から湯西川ダム方面へ徒歩で行く場合、一部歩道がない箇所があるため、細心の注意を払って行くようお気を付けください。

私は湯西川ダムを見た後、次の列車まで時間があったため、駅付近の会津鬼怒川線一のビュースポットへ向かうことにした。

私が向かったのは、駅から歩いて 1～2 分のところにある湯西川橋梁である。ここは、野岩鉄道会津鬼怒川線の車両が湯西川の上を鉄橋で渡って通っていく場所であり、大きな鉄橋であるうえに湯西川の景色が良いことから、鉄道ファンを中心に親しまれている場所である。会津鬼怒川線の列車は下りは湯西川温泉駅発車直後、上りは湯西川温泉駅到着直前に湯西川橋梁を渡るので、会津鬼怒川線に乗車する機会があればぜひこの場所に注目してほしい。（野岩鉄道公式パンフレット、「野岩鉄道の旅」でも紹介されている。）



←並行する国道 121 号線（五十里橋）から会津鬼怒川線湯西川橋梁を眺める。湯西川橋梁は非常に長く、鉄橋の大きさ（高さなど）も大きいため非常に目立つ。

その後、私は駅に戻り乗車予定だった列車に乗車した。



【湯西川かまくら祭りについて】

湯西川温泉では、例年毎年 2 月ごろに、湯西川・沢口河川敷と平家の里にて、かまくら祭りが開催されている。たくさんのかまくらが並ぶ幻想的な風景を楽しむことができる。

↑日光公式観光 web より

6 本目:湯西川温泉 11:29 発→リバティ会津 128 号　浅草行→川治湯元 11:34 着

私は湯西川温泉から**上り**のリバティに乗車することとした。現在、下り（会津高原尾瀬口）方面にむけて下車旅をしているが、なぜ上りに乗車したのかというと、野岩鉄道会津鬼怒川線の本数が少ないため、上り列車と下り列車を組み合わせて移動することで、より多くの駅に下車することができると考えたからである。（途中下車なのに戻っているのはおかしいだろと思う方:おっしゃる通りです。しかし本数が少ないので許容してください。）

また、鬼怒川温泉～会津田島の区間では、リバティに乗車券のみで空いている席に座ることができる。（もちろん、座席を指定した方が来たら席を譲らなければならないが）

2 度目の下車:川治湯元駅

私は湯西川温泉駅の一駅となりである川治湯元駅に来た。ここでは次に乗車予定の列車まで 10 数分しかないため、駅周辺を軽く観察してから駅に戻りたいと思う。



↑川治湯元駅で下車。

川治湯元駅は高架駅となっており、エレベーターがついている。

川治湯元駅も湯西川温泉駅と同様、8:30～17:30 の間は駅員がいる有人駅となっている。

駅前のロータリーには、川治湯元駅名誉駅長のかわじいの像が立っているほか、温泉が湧き出ており、その温泉で小型の水車が回っていた。



←川治湯元駅外観。

駅前にあるかわじいの像(Yahoo マップより)→



川治湯元駅から川治温泉街の中心へは徒歩で約 7 分となっている。川治湯元駅の隣駅は川治温泉駅であるが、川治温泉から温泉街へは徒歩 12 分となっているため温泉街へは川治湯元駅のほうが近い。私は川治温泉街を少しだけ歩き、駅に戻った。



駅から 10 分程の所にある日帰り温泉施設薬師の湯。野岩鉄道の 1 日乗車券をみせると特典（タオル）がもらえるが訪問日は臨時休業であった→



↑川治温泉街の景色（中心部から少し離れた場所）

7 本目:川治湯元 11:55 発→リバティ会津 113 号会津田島行→上三依塩原温泉口 12:11 着

次に乗車したのもリバティである。野岩鉄道所有の 6050 系電車は昼の時間帯は運行がないため今回の旅では乗車することができない。(行き違い列車として見ることはできた。)

3 度目の下車:上三依塩原温泉口駅

私が次に下車した駅は、上三依塩原温泉口駅である。この駅は、立派な駅舎を持っていて、関東の駅百選にも選ばれているが、2022 年から無人駅となっている。



↑上三依塩原温泉口駅の駅舎。
関東の駅百選に選ばれている。
手前に停車しているのはゆーバス

この駅の開業時の駅名は、下野上三依駅であったが、1988 年に、当駅から塩原温泉方面への道路が開通したため、駅名を上三依塩原口駅へと変更。2006 年に、現在の上三依塩原温泉口駅という名称となった。

この駅からは、塩原温泉郷行きのコミュニティバス”ゆーバス”が出ており、塩原温泉バスターミナルまで 200 円で行くことができる。ゆーバスは、私の乗っていたリバティとの接続が良いため上三依塩原温泉口駅で降車し、ゆーバスに乗り換えた方が 6 名ほどいらっしゃった。

私はゆーバスを見送り、次に乗車予定の列車の時刻まで、駅周辺を観光することとした。

駅の案内看板を見ると、観光名所として、塩原温泉郷のほかに、上三依水生植物園と上三依一里塚、六面幢形六地蔵、上三依仏群が観光名所として案内されていた。

私はこの中から上三依一里塚、六面幢形六地蔵、上三依仏群を見ることとした。

駅前の道路を左に進むと、国道 121 号とぶつかる。その角を右方向へ進むと、男鹿川に沿って舗装されていない道があるため、そこを進む。後日調べてみると、この道は旧会津西街道であることが分かった。(会津西街道とは、江戸時代に会津藩主・保科正之によって整備された、会津の若松城下から下野の今市に至る街道。)

この道を進んでしばらくしたところに見えてきたのは上三依一里塚、六面幢形六地蔵、上三依仏群である。



←上三依仏群
↓(右)上三依一里塚
(日光市公式 HP より)
↓(左)六面幢形六地蔵





私はこれらを見終えた後駅に戻り、駅舎や駅舎の外の観察をして、次に乗車予定だった列車を待った。~~（変人）~~

上三依塩原温泉口駅の周辺の観光スポットは、上三依一里塚、六面幢形六地蔵、上三依仏群のほかに、先ほど紹介した上三依水生植物園という施設もあるため興味のある方は行ってみてほしい。



←上三依塩原温泉口駅ホーム。
階段付近にある「ようこそ塩原温泉へ」と書かれた暖簾が利用者を歓迎している。

8 本目：上三依塩原温泉口 13:42 発→リバティ会津 119 号会津田島行
→会津高原尾瀬口 13:51 着

4 度目の下車（最後）:会津高原尾瀬口駅

リバティ会津は、途中の男鹿高原駅を通過し、野岩鉄道会津鬼怒川線の終着駅、会津高原尾瀬口に到着した。

（※~~会津鬼怒川線内ほぼ各駅停車のリバティに通過されるかわいそうな~~男鹿高原駅については、本記事後ろで取り上げておりますので興味があればお読みください）

乗車したリバティは会津鉄道に直通し会津田島まで向かう列車となっているが、一部の普通列車は会津高原尾瀬口が終点となっている。

会津高原尾瀬口駅は野岩鉄道会津鬼怒川線で唯一、福島県南会津町に所在する駅である。

この駅は 1986 年から 2003 年までは野岩鉄道が管理していたが、2003 年からは 2026 年現在まで会津鉄道が管理する駅となっている。2026 年 3 月 31 日までは駅員が配置されていたが、2026 年 4 月 1 日からは無人駅となった。

会津高原尾瀬口駅の駅舎を出ると、会津高原駅プラザ、「憩の家」へつながる連絡通路があり、憩の家ではお土産や食事を楽しむことができる。

憩の家から外へ出ると、バス停と駐車場がある

バスの停留所を見つけたので、どこへ向かうバスが出ているか確認したところ、

「令和 6 年 10 月より、会津高原尾瀬口駅発着の路線バスは出ておりません。」と記載されていた。



↑会津高原尾瀬口駅ホーム。
左側 1 番線は野岩鉄道方面への列車が、右側の 2 番線は会津鉄道方面への列車が発着する。



↑会津高原尾瀬口駅駅舎。

そう、駅名に「**尾瀬口**」とあるものの、現在当駅から尾瀬に向かう通年の定期バス路線は廃止されているのである。（現在は尾瀬方面へのバスは会津鉄道の会津田島駅より出発）

駅名に「尾瀬口」と入っているのにもかかわらず、尾瀬に行くバスがないためややこしいことから、駅のホームや駅と憩の家をつなぐ連絡通路に「尾瀬・檜枝岐方面への路線バスは、会津田島駅でお乗り換え下さい。」と看板や張り紙があった。



↑駅舎を出て目の前に現れるのは、憩の家への連絡通路。

しかし、尾瀬方面へのバスがなくなったわけではない。東武鉄道では、浅草駅を深夜に出発して当駅に未明に到着する夏季限定の夜行列車、「尾瀬夜行」を運行しており、これらに接続するバスは現在も運行されている。尾瀬夜行に接続するバスは、当駅を早朝 4 時 20 分に出発して尾瀬（沼山峠）へ向かう。



↓憩の家。左側にはバス停、右側には駐車場がある。

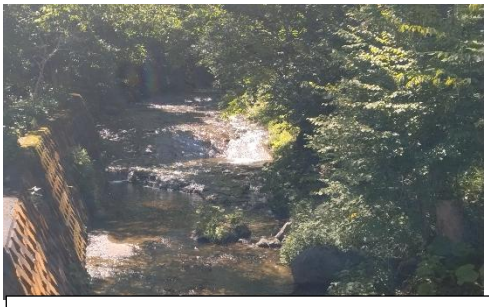
また、東武鉄道では冬季限定でスキー客用の臨時夜行列車「スノーパル」も「尾瀬夜行」と同じ区間で運行している。これに接続する「たかつえスキー場」行きと「だいくらスキー場」行きのバスも運行されており、現在も夜行列車とバスを乗り継ぐ登山者やスキーヤーの玄関口としての役割を果たしている。



さて、私は憩の家を出て、帰宅する列車の時間まで周辺を散策することにした。

憩の家の周辺に観光マップがあり、それを見てみると、駅から近い場所に温泉施設や滝、神社があることが分かった。

私は仰行の滝、三滝と鷲神社に向かった。



↑仰行の滝。
とても水が透明できれいであるということが分かった。



↑憩の家付近のエリアマップ
この付近一帯の名前は滝原というようだ。



↑三滝



↑鷲神社。とってもレトロな社殿であるのが特徴。

これらを観光した後は、駅に戻って駅舎やホームを観察していた。

5. 帰宅の前に新藤原へ

9 本目：会津高原尾瀬口 15:20 発→リバティ会津 142 号浅草行→新藤原 15:54 着

野岩鉄道会津鬼怒川線の途中下車の旅、メインが終わったためこれから帰宅しようと思ったが、行きは新藤原駅を通り過ぎてしまったため、一度新藤原に寄ってから帰ろうと思う。

男鹿高原駅や湯西川橋梁、龍王峡付近の通過風景を楽しんでいると新藤原に到着。



新藤原駅は 2 面 3 線の駅になっており、そのうち 1 番線は鬼怒川温泉方面からの折り返し専用ホーム（行き止まり）となっている。真ん中の線路に停車する列車は 2 番線側のドアが開くため、3 番線側は使われない。1 番線には東武鉄道の新藤原駅折り返しの普通電車が、2 番線には野岩鉄道方面へ行く列車が、4 番線には野岩鉄道方面からやってきた列車が発着する。野岩鉄道の本社が付近にあるということで、駅の管理は野岩鉄道が行っており、野岩鉄道会津鬼怒川線の駅では唯一、始発～終電まで駅係員がいる駅である。当駅には自動券売機や自動改札機はないが、窓口で東武鉄道、野岩鉄道の乗車券の発売、東武特急の特急券発売や野岩鉄道の定期券の発売を行っている。



←新藤原駅ホームの駅名標。1・2 番線は東武鉄道仕様の駅名標、3・4 番線は野岩鉄道仕様の駅名標。



新藤原から鬼怒川温泉までは 20400 系で移動↑

10 本目：新藤原 16:03 発→普通　下今市行→鬼怒川温泉 16:11 着

私はこのあと**とある列車**に乗車するために鬼怒川温泉駅まで普通列車で向かった。



←鬼怒川温泉駅駅舎。



→
鬼怒川温泉駅駅名標
SL 大樹運行開始に伴いレトロなものが設置された

6. 旅の〆

11 本目：鬼怒川温泉 16:40 発→特急スペーシア X10 号　浅草行→北千住 18:32 着

旅の最後は、東武特急のフラッグシップであり最新型車両の N100 系スペーシア X に乗車する。



↑N100 系（スペーシア X）

車内は江戸の伝統工芸をモチーフにした落ち着きあるデザインと、最高級コックピットスイートからスタンダード席まで、多様なニーズに応える全 6 種類の多彩な座席空間が広がっている。

鬼怒川温泉駅時点では平日ということもあり座席は全体の半分が埋まる程度であったが、東武ワールドスクウェア、下今市と次々に乗車し、最終的に窓側の席がすべて埋まる程度となった。

鬼怒川温泉出発時点では山が中心の風景であったが、徐々に田畑が広がる風景になり、徐々に住宅が密集し、線路が複線から複々線へと変わる車窓の移り変わりを、スペーシア X の落ち着いた車内から楽しむことができた。

列車は荒川を渡り、18 時 32 分に定刻で北千住駅に到着した。

これにて私の野岩鉄道途中下車の旅は終了した。

車窓の移り変わり





←北千住駅に到着！

7. 野岩鉄道会津鬼怒川線、降りなかった駅はどんな駅？

私は、会津鬼怒川線の新藤原、川治湯元、湯西川温泉、上三依塩原温泉口、会津高原尾瀬口で下車をしたが、それ以外の降りなかった駅についても軽く紹介しようと思う。

1. 龍王峡駅





↑（左、中央）Wikipedia より　　↑（右）日光市公式観光 web より

・1 面 1 線のいわゆる「棒線駅」であり、ホームの半分がトンネルの中に入っている。
・駅の目の前には、鬼怒川の侵食作用によりできた景勝地「**龍王峡**」が広がっている。

2. 川治温泉駅

・1 面 2 線の列車交換可能駅。
・川治温泉へは隣の川治湯元駅の方が便利。

Wikipedia より→



3. 中三依温泉駅

・1 面 2 線の列車交換可能駅。
・駅前に温泉施設「男鹿の湯」がある。

Wikipedia より→



4. 男鹿高原駅

・1 面 1 線の「棒線駅」、沿線施設は何もない！
・止まる列車は普通と区間快速だけ！
・日中時間帯は 6 時間以上列車が来ない
・野岩鉄道公式 HP にも
「駅付近には、広場（緊急用ヘリポート）以外特に何もありません。」と記載されている。
・近くにスキー場建設が予定されていたため開業した。



↑野岩鉄道公式 HP より

8. あとがき

こんにちは、中三の岩崎です。
なるべく簡潔な記事にしようと心がけていましたが、内容が多く全部で 15 ページと長くなってしまいました。
この記事を読んで、野岩鉄道について少しでも興味を持っていただけたら幸いです。
最後まで読んでいただき、ありがとうございました！

【参考文献・写真の引用】

湯西川ダム画像（日光市公式観光 web）：https://www.nikko-kankou.org/spot/1541

湯西川温泉かまくら祭り画像（日光市公式観光 web）：

https://www.nikko-kankou.org/features/41

かわじい画像（yahoo マップ）：https://map.yahoo.co.jp/v3/place/WAtyuEt230I

上三依一里塚画像（日光市公式 HP）：

https://www.city.nikko.lg.jp/cgi-bin/recruit.php/4/detail/428

龍王峡駅画像（Wikipedia）：

https://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%BE%8D%E7%8E%8B%E5%B3%A1%E9%A7%85#/media/%E3%83%95%E3%82%A1%E3%82%A4%E3%83%AB:Ry%C5%AB%C5%8Dky%C5%8D_Station.png

https://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%BE%8D%E7%8E%8B%E5%B3%A1%E9%A7%85#/media/%E3%83%95%E3%82%A1%E3%82%A4%E3%83%AB:Ryuokyo_station.jpg

龍王峡画像(日光市公式観光 web)：https://www.nikko-kankou.org/spot/1541

川治温泉駅画像（Wikipedia）：

https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B7%9D%E6%B2%BB%E6%B8%A9%E6%B3%89%E9%A7%85#/media/%E3%83%95%E3%82%A1%E3%82%A4%E3%83%AB:Kawaji-Onsen_Station_001.JPG

中三依温泉駅画像（Wikipedia）：

https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%AD%E4%B8%89%E4%BE%9D%E6%B8%A9%E6%B3%89%E9%A7%85#/media/%E3%83%95%E3%82%A1%E3%82%A4%E3%83%AB:Naka-miyori-onsen_station.jpg

男鹿高原駅画像（野岩鉄道公式 HP）：

https://www.yagan.co.jp/eki/ojikakogen/

野岩鉄道公式 HP：https://www.yagan.co.jp/

野岩鉄道公式パンフレット「野岩鉄道の旅」(2026 年 4 月修正版)

日光市公式 HP：https://www.city.nikko.lg.jp/index.html

日光市公式観光 web： https://www.nikko-kankou.org/

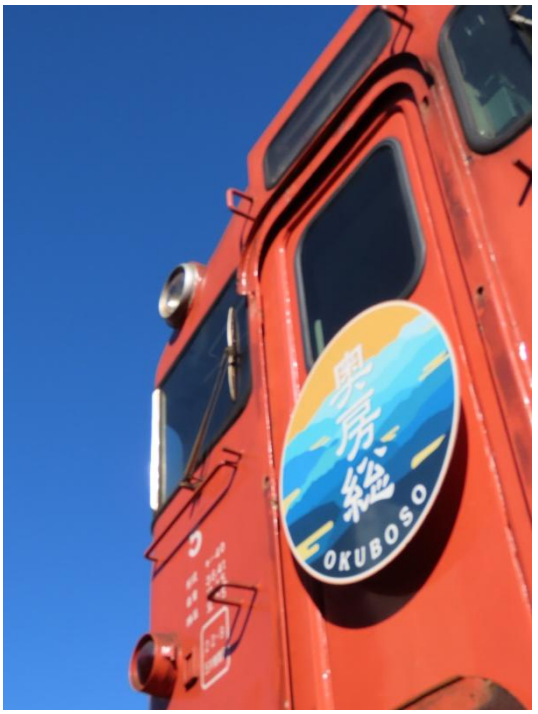
会津鉄道公式 HP：https://aizutetsudo.jp/

東武鉄道公式 HP：https://www.tobu.co.jp/

路線研究課旅行
小湊鐵道五井機関区
見学撮影会・貸切列車







中学三年　高松 航士朗

こんにちは。路線研究課課長の中学三年髙松です。
突然路線研究課と言われてもわからない方が大半だと思いますので簡単に説明します。
路線研究課とは文字通り鉄道路線や車両について研究し、部誌『停車場』、『路研ジャーナル』、『路研ファン』に研究記を載せるという普段はほとんど仕事をしない暮らしやすい課でございます。
そして路線研究課は不定期ではありますが『路線研究課旅行』というものを開催しています。2026 年 1 月 6 日に小湊鐵道様にて路線研究課旅行(以下路研旅行)を行いましたので本稿ではそちらの旅行記を書いていきます。是非最後まで読んでいただけると幸いです。

0. 旅行計画

先に言っておきます。早く旅行の様子見せろ！！という方はこの章を読んでもあまり欲しい情報が無いと思いますので *1. 一路房総へ* にお進みください。
元々2025 年度の路研旅行は夏に上毛電気鉄道に乗ろうと話し合っていましたが、
「夏の群馬は暑い」と言う温室育ち鉄研生が大半だったため先送りされました。
そして冬になり計画が再開し、何か貸し切りたい鉄道会社はあるかと聞くと課員の一人が小湊鐵道の名前を挙げ、投票を行った結果小湊鐵道が過半数越えという人気ぶりを見せ貸し切りは小湊鐵道に決定しました。
そのあと日程を相談し投票したところ、何やら行けるかどうか怪しい人が多く不安が残りましたが 2026/01/06 に決定。
次に、貸し切る車両は何にするか。小湊鐵道にはキハ 200 形、キハ 40 形、トロッコ列車が現役で運行していますが、トロッコはあまり人気がなくキハ 200 形かキハ 40 形にしようとなりました。最初はキハ 40 形が優勢でしたが、偉大なる先輩が
「キハ 200 の DMH17C エンジンはいいぞ」とエンジンについて言及したところ風向きが変わりキハ 200 形が優勢となりそのままキハ 200 形に決まりました。
そして旅において重要なのが『弁当』です。しかし、弁当屋さんに団体用弁当を問い合わせようとしても電話が繋がらなかったらしく、弁当は各自で用意という形になりました。

さて本編…と言いたいところですが最後に一つだけ。
参加人数が少ない！！！もともと人数が少ない路線研究課ではありますが、他の課の人も数人呼んだ上で一人辞め、また一人辞め、…と二十数人いた参加希望者が最終的に 10 人になりました！！笑い話にして私の当時の感情を供養します。

長くなりましたが路線研究課旅行 in 小湊鐵道 本編をお楽しみください！！

1. 一路房総へ

始まりは鉄研旅行でもお世話になっている東京駅丸の内北口。9:30 集合のところ私は 9:28 に到着。ギリギリを攻めるのはよくないので読者の皆さんは余裕を持った行動をとるようにしてください(説得力皆無)。
我々が乗るのは東京駅地下ホーム 3 番線 9:54 発車の内房線直通快速君津行き。
じゃんけんで負けた人がグリーン車に乗るという鬼畜イベントが発生しそうになったものの流石に負けた人が可哀そうということで没になりました。
定刻通り東京駅を発車し、江戸川を渡って千葉県に入りしばらくして幕張本郷駅を通過。この駅のすぐ横には幕張車両センターというものがあり、主に内房・外房線で走っている 209 系や房総特急 E257 系などが所属している車両センターです。そこで目にしたのが、車両センター構内を移動する E233 系 C1 編成と停泊中の 255 系の姿！！これには某麻雀ゲームをやっていた私も目が釘付けでした。
「ここ〇〇先生の最寄り駅だよ」「〇〇毎日この駅使ってんのか」などとプライバシーゼロの会話をしながら列車は千葉駅に到着。
ここで M 君が貸し切り・撮影会代を集計してくれました。一人ドタキャンした人がいたため(つまり参加者は 9 人)その人の分私と M 君は通常より 2000 円、他の 7 人は 1000 円多く払いました。いつも先生方が鉄研旅行でやっているお金のやりくりがかなり難しいことを実感しました。
そんなこんなで五井駅到着！！参加者一行は小湊鐵道の社員さんとの待ち合わせ場所へ



←五井駅高架橋から五井機関区を眺める。

2. 五井機関区見学・撮影会

小湊鐵道の社員さん(以下 X さん)と合流し機関区を案内してもらいます。
【五井機関区にはなにがあるの？？】
X さんが全員に配布してくださった資料を基に解説していきます。
五井機関区は、小湊鐵道の起点である五井駅構内に所在しています。
運行の拠点である五井機関区は、庫本線、1～4 番線、洗浄線、給油線の計 6 路線の線路を有します。
中でも庫本線と 1 番線の入る機関庫と鍛冶小屋の合わせて約 266 平方メートルが、国指定登録有形文化財に指定されています。

機関庫を点検整備するための作業場として大正 14 年に建てられ、現在も現役で使用されています。
建物は木造平屋で壁面をパネルのように構成し、その外側に波板を張り付けています。
また屋根は切妻づくりのトタン葺きとなっています。
細かな修理をした箇所はありますが、ほぼ当時の構造を保つ貴重な建造物です。





資料に載っている外観↑と内観↑→
機関庫の前のピット付近にあるレールの継ぎ目には、小湊鐵道建設に携わった、旧日本陸軍鉄道連隊の紋章が残っています。
また構内で使用している運搬台車の中に、97 式貨車と呼ばれる鉄道連隊の軽貨車が今も活躍しています。
【五井機関区内の保存車両】
①『1・2 号機関車』
この 2 両は六輪連結十輪タンク機関車(C 型タンク機関車)で、アメリカにあるボールドウィン社製です。大正 13 年に翌年の小湊鐵道開業に向けて輸入、導入されました。
大変使い勝手の良い機関車だったそうで、長い期間にわたり活躍し、昭和 31 年に引退しました。
②『B10 4 機関車』
イギリスのベイヤーピーコック社が明治 27 年に製造した機関車です。当時の日本鉄道が輸入し、その後国鉄宇都宮機関区や千葉機関区での活躍を経て小湊鐵道へ入線し、昭和 25 年まで活躍しました。
①、②は無料公開されており、いつでも見学可能です。

↓右から 1 号、2 号、B10 4



③『キハ 5800 形気動車』

昭和 35 年に日本国有鉄道から譲り受けた電車で、小湊鐵道への入線に際し、エンジンを載せ気動車に改装された全国的にも珍しい車両です。市原市指定文化財に登録されています。元々は大正 3 年に日本車輛で製造され、三信鉄道(現在の JR 飯田線の一部)で導入されました。



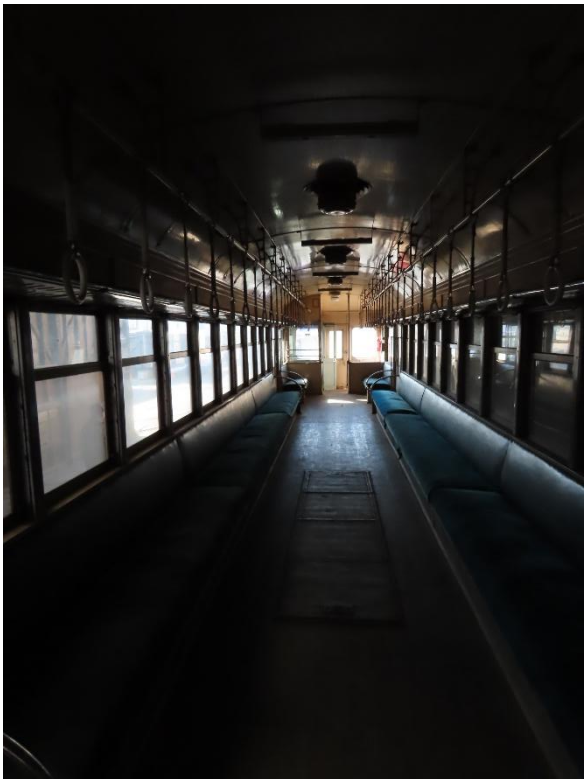
車歴としては 100 年以上の歴史を持つ大変貴重な車両です。製造当時の木造構造が内部に今も見ることができます。

なんと、今回特別にキハ 5800 形の車内に入らせていただきました！

本当に感謝してもしきれません。

側面の形式、社名、スタフ↓







↑運転台

↑車内。電気はついておらず、青いロングシートが連なる。広告は数年前の見学会のときに剥がされてしまったそう。

市原市に保存のための維持費を申し立てたら、営業車両にお金を回せと言われたそう。

(X さん談)

④『大正時代の古典貨車群』

開業当時に導入された、ワム 1～3、ワフ 1, トム 10・11 が今もなお線路上にあり、ワムは倉庫として、ワフとトムは車籍を有し、トムは工事列車などで使われています。

五井機関区内にはワム 3 両があります。他の 3 両は 2020 年に里見駅へ回送されました。





機関区線路上に残るワム 3 両。↑　　↑





倉庫として使われている元貨車↑　　この傷は、五井駅近くの踏切で車と衝突したときできたもの。↑

【小湊鐵道営業車両】

小湊鐵道では現在、キハ 200 形、キハ 40 形、房総里山トロッコの 3 形式が活躍しています。

①『キハ 200 形』

昭和 36 年から昭和 52 年にかけて計 14 両が導入された小湊鐵道の主力気動車です。

国鉄キハ 20 形をベースに小湊オリジナルのデザインで製作されました。エンジンは DMH17C エンジン。

キハ 40 形に代わり 4 両が引退、現在では 10 両が活躍しています。

今回撮影会で使用したキハ 200 形 211→



②『キハ 40 形』

2020 年に JR 東日本から譲り受け、2021 年から運行を開始しました。

1～5 の 5 両が活躍し、1 は小湊色、2 は東北地域色、4 は男鹿色、3 と 5 は首都圏色と、4 つのカラーをまとっています。

全国で活躍していた形式ということもあり、多くの鉄道ファンから人気があります。



←キハ 40 2＋キハ 40 4

朝の運用を終えた回送をそのまま撮影可能範囲まで動かしてくださいました。

地方鉄道の心の広さに感動しました。



撮影会で使用したキハ 40 5　首都圏色→

幕は光風台



←撮影会で使用したキハ 40 1　小湊色

幕は上総中野 HM は奥房総

どの塗装も非常にかっこいい

③『房総里山トロッコ』

小湊鐵道が観光路線へ舵を切った象徴的な車両です。

DB4 型ディーゼル機関車はかつて活躍した 4 号機関車をモチーフに作られました。

客車は 4 両、前後の窓付きの車両と、中の窓なし展望車両から編成されています。
家族連れのお客様をはじめ、大変人気のある車両です。
当日は推進運転の向きで連結されていた→



高輪生一行は、X さんの解説を聞きながら機関庫を見学し、いよいよ撮影会へ！
小湊鐵道様のご厚意で、沢山のヘッドマークを用意していただきました。↓

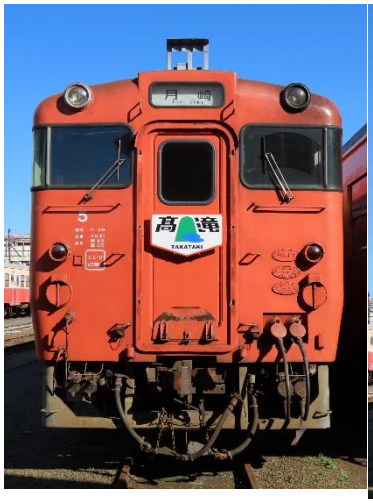


何枚か載せておきます。左からキハ 40 5、キハ 200 形 211、キハ 40 1



キハ 40 5 の大量幕回し


普通

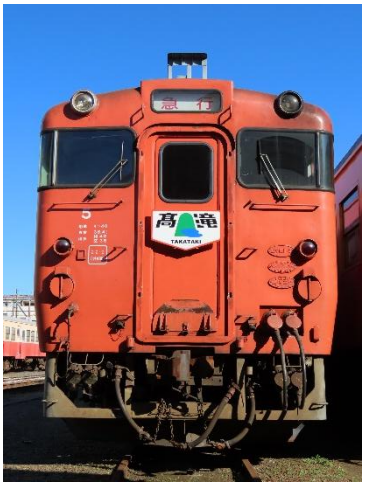

月崎


団体


試運転


回送


里見


急行


修学旅行


養老渓谷

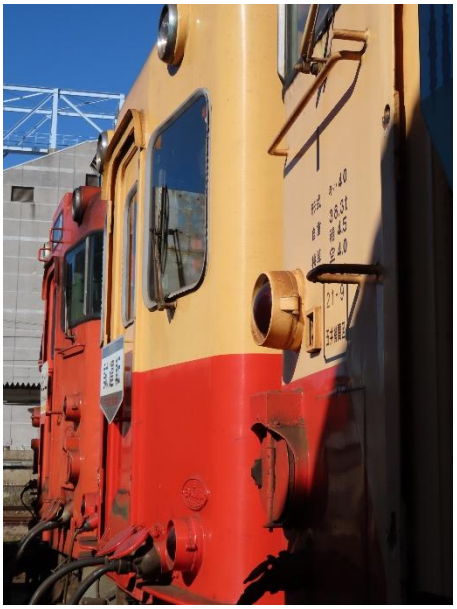












鶴峯 HM もっと撮りたかったです。

2. 小湊鐵道貸し切り列車、往路出発

撮影会は 12 時頃に終わり、一行は五井駅ホームへ。
乗車するのは、(おそらく)12:28 発所定 1 両の普通上総中野行きの上総中野方に 1 両増結した 2 両編成の上総中野方。



発車まで各々準備をして、12 時 28 分に五井駅を発車しました。
車両はキハ 200 形 207。味のあるオレンジ色のロングシート、直接見えるツーハンドル式の運転台、一段下がったドアなど、どれも時代を感じさせるとても良い雰囲気の車内です。

列車は五井機関区を左に眺めながら大きく左にカーブ、エンジン音を車内に響かせながら進みます。
海士有木駅に到着。駅舎は登録有形文化財。ここは京成千原線の延伸予定先の駅なのですが、遠い先の話になりそうです。
澄んだ青空と広大な茶色の田畑を望みながらつり革を大きく揺らして進みます。
海士有木駅ホーム↓









同じく登録有形文化財の上総山田駅で対向列車と交換。光風台、馬立と止まり、列車は上総牛久駅に到着。ここも駅舎が登録有形文化財に指定されています。
多くの列車はここ上総牛久止まりです。

時刻は 13 時近く、お弁当タイムです。(私は何も買っていません)

↓広報課長(五十子)　　↓HP 班長(阿多)　　どちらも美味しそう





3 分ほど停車し上総牛久駅を発車。上総川間駅に取り残されたサンタを見ながら、列車は里見駅に到着。停車時間が長いので、車外に出ていろいろ撮影していきます。





2020 年に回送されてきたワフ、トム 10・11 がいました。キハ 200 形 207 のスタフは団体貸切の物でした。



(里見駅駅舎も登録有形文化財です。)

長い停車時間が終わり、列車はゆっくり加速していきます。

難読駅の飯給(いたぶ)駅を過ぎ、森のトンネルをくぐっていきます。

月崎、上総大久保、養老渓谷と停車し、長い駅間を走り抜け列車は終点の上総中野駅に到着しました。



2024 年 10 月 4 日に発生した脱線事故の影響で全線運休が続いているいすみ鉄道側に目を向ける。→

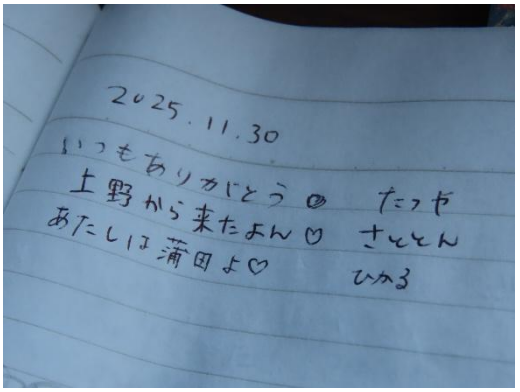






来ない列車を待つ駅。
やはりどこか寂しい雰囲気を纏っていました。
↓駅舎　　↓駅のノート(感想は十人十色)





3. 小湊鐵道貸し切り列車、復路出発

10 分ほどの時間が経過し、いよいよ復路出発の時がやってきました。
車掌の笛と共に扉が閉まり、ここからはひたすら来た道を戻っていきます。



養老渓谷駅付近はその名の通り養老渓谷があり、山も深いため橋とトンネルが非常に多く乗っていてとても楽しい区間です。

里見駅の次の高滝駅付近には、上総中野から続く養老川の水が溜まる高滝湖があり、美しい風景を見ることができます。→







驚くほど青く澄んだ空と田畑の素晴らしいコントラストが時間の流れを穏やかにしていました(コントラストが言いたいだけ)。

列車の揺れに身を任せながら、左から内房線が合流してくると間もなく終点の五井駅に到着します。

本当にあっという間の 1 時間半を過ごし、五井機関区の方々がお出迎えしてくれました。乗っていた車両は、このあと養老渓谷行き運用に就くようです。



このあと私たちは小湊鐵道の改札を出て、近くにあるグッズショップへ向かいました。

ソフトクリームを頼む人がいる中、私はこんなものを買いました。



駅メモの『鶴舞さとみ』さんキーホルダーとクリアファイル、合わせて 700 円でした。

これを買ったら、全員に変態呼ばわりされました(泣)。 ~~かわいい~~→

五井駅で解散し、帰りの総武線の車内でむなしかったクリスマスを取り返すべく back number のクリスマスソングを何周も聞いていました(クリスマスに何があったのかは、髙松航士朗・河合賢吾の私鉄 10 社スタンプラリーをお読みください)。

4. 最後に

いかがだったでしょうか。小湊鐵道さん全面協力のもと貸し切り列車および撮影見学会を実施しました。

最初から最後まで楽しさが尽きない、そんな一日が過ごせました。

五井機関庫を始め数々の登録有形文化財の駅舎や大正時代の機関車など、歴史満載の建物・車両たちや活躍の場を減らし続けるキハ 40 形のぴかぴかの車体、キハ 200 形のエンジン音など様々な魅力を見つけることができました。

私たちのわがままに応えてくださった X さん、乗務員の方々、機関区の皆様には頭が上がりません。

是非みなさんも一度訪れてみてはいかがでしょうか。

路線研究課は別の鉄道会社での貸切計画が進行中です。第二弾に乞うご期待!!

主催:路線研究課

執筆:中学三年 髙松航士朗

協力:小湊鐵道株式会社

【出典】

小湊鐵道公式サイト https://www.kominato.co.jp/

駅メモ！-ステーションメモリーズ！-公式サイト https://ekimemo.com/

五井機関区見学資料





私鉄 10 社スタンプラリー

中三 髙松航士朗・河合賢吾



こんにちは。停車場を読んでいただきありがとうございます。

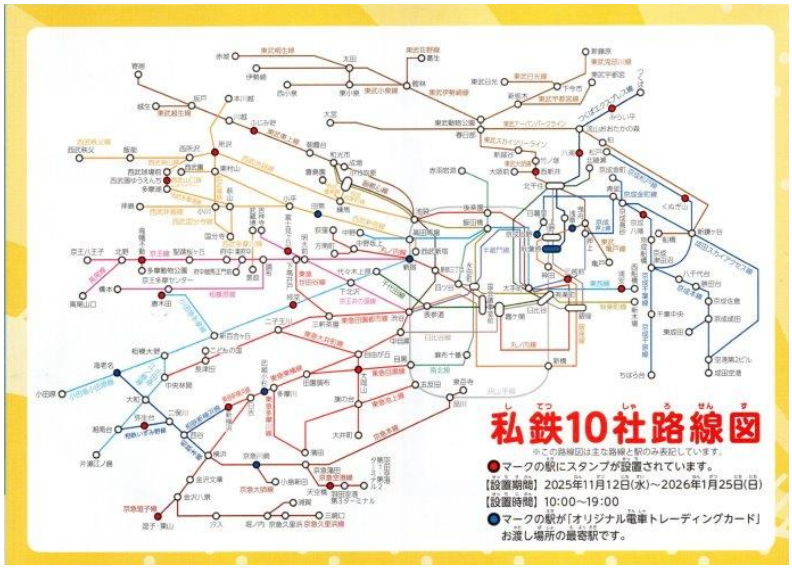
中学三年髙松と河合です。去年の冬に実施した私鉄 10 社スタンプラリーの様子をお送りします。この記事を通して鉄道に興味を持っていただけたら幸いです。

※河合が執筆した文章は斜体にしてあります(ほとんどない)。

【私鉄 10 社スタンプラリーとは？】

私鉄 10 社スタンプラリーとは、関東の私鉄 10 社(首都圏新都市鉄道、東武鉄道、東京メトロ、東急電鉄、京成電鉄、小田急電鉄、京急電鉄、西武鉄道、京王電鉄、相模鉄道)が共同で開催する大型スタンプラリーです。例年 11 月半ば～翌年 1 月後半まで開催されています。

各鉄道会社のスタンプを集めるとカードが受け取り可能で、さらに 3 社、5 社、8 社、10 社を達成すると景品が受け取れるチャンスが貰え、コンプリートに近づくにつれ景品が豪華になります。



←スタンプラリーマップ(小さくて申し訳ありません)

【スタンプラリー初日】

おはようございます。12 月 23 日火曜日。(鉄研生は基本暇である。)



河合くんと新橋駅で合流し、まずは首都圏新都市鉄道(以下 TX)に乗ってみらい平駅を目指す。スタンプ台の設置時間は 10:00～19:00 のため、朝はできるだけ遠くの駅から始めた方が時間短縮できる。(今回は『一応』最速クリアを目指している。)

車内で河合君に某麻雀アプリを布教して時間を潰しながら、~~辺境~~みらい平駅に到着。



みらい平駅は鉄道むすめ『秋葉みらい』の名前の由来になっていることから、等身大パネルが設置されている~~(かわいい)。~~

スタンプを押し、八潮駅を目指す。

みらい平 10:03 発区間快速秋葉原行き→八潮 10:26 着

八潮駅スタンプを押印(インクのカバーが壊れていた。~~周辺地域の治安が垣間見える。~~)

八潮 10:31 発普通秋葉原行き→北千住 10:39 着(車内で私が三倍満 12 翻を和了る。)

北千住 10:45 発急行南栗橋行き→西新井 10:49 着

西新井駅スタンプ押印。インクのカバーがスタンプ用紙入れに引っかかっており建付けが悪かった。

西新井 10:54 発準急中央林間行き→北千住 10:58 着

北千住 11:03 発快速土浦行き→松戸 11:12 着

松戸 11:20 発千葉中央行き→くぬぎ山 11:35 着　くぬぎ山駅スタンプ押印

私鉄だけを使えとは言われていないため、常磐線に乗る。私たちは本気である。

くぬぎ山 11:45 発京成津田沼行き→新鎌ヶ谷 11:49　松戸から乗車した京成松戸線 80000 形↓



新鎌ヶ谷 11:53 発急行船橋行き→船橋 12:02 着

京成船橋 12:07 発快速西馬込行き→京成八幡 12:14 着　京成八幡駅スタンプ押印

スタンプが新鎌ヶ谷駅ではなくくぬぎ山駅に設置されていたためかなり面倒くさかった。

新鎌ヶ谷で老兵 8000 型の並びを見ることができた。とてもかっこいい。(次ページ)



本八幡 12:28 発各駅停車千葉行き→
西船橋 12:33 着
西船橋 12:38 発快速中野行き→
浦安 12:45 着　　浦安駅スタンプ押印
船橋駅と京成船橋駅や、本八幡駅と京成八幡駅などは少し駅が離れていて乗り換えが不便である(京急も同様)。

西船橋からは東京メトロ一日フリー切符で移動していく。移動費は少しでも節約したい。
(鉄研生は基本金欠である。)
浦安 12:52 発各駅停車三鷹行き→日本橋 13:10 着
日本橋 13:15 発浅草行き→三越前 13:16 着　三越前駅スタンプ押印
三越前 13:25 発浅草行き→末広町 13:28 着　　ポポンデッタ秋葉原店へ



各社スタンプを集めたら、会社ごとの指定されたカード受け取り場所へ行きカードを受け取らなければならない。TX と東京メトロは受け取り場所が同じだったため一気に二枚獲得できた。
(店内の階段が狭すぎて何回も踏み外しそうになった。)

秋葉原 13:55 発各駅停車北春日部行き→上野 13:58 着
GIHT KEISEI 京成上野駅構内店へ
ポポンデッタ秋葉原店は末広町駅と秋葉原駅の中間に位置している。京成電鉄カード受け取り場所である GIHT KEISEI 京成上野駅構内店でカードを受け取るとともに、北総鉄道の鉄道むすめ『白井まきの』のアクリルスタンドを衝動買い(万年金欠の理由)。

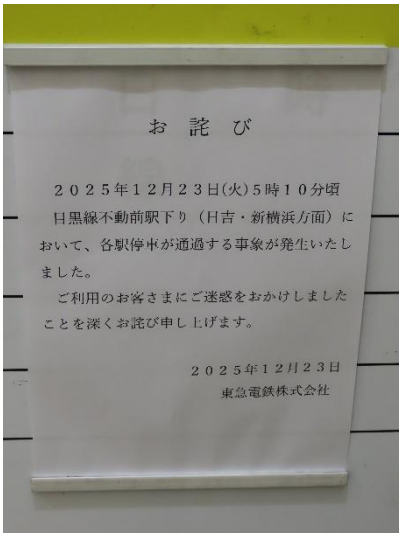
上野 14:26 発各駅停車中目黒行き→日比谷 14:43 着
日比谷 14:51 発急行唐木田行き→経堂 15:14 着
経堂駅スタンプ押印
……の予定が、なんと私が自慢の方向音痴を炸裂し、日比谷線の反対方面に乗ってしまい入谷駅に行ってしまった。河合本当にごめん。
早歩きで乗り換えしていたため多少予定より早く動けていた。それによりなんとかカバーできた。



経堂 15:24 発急行唐木田行き→成城学園前 15:27 着
成城学園前駅 15:36 発玉 07 二子玉川駅行き→
二子玉川駅 16:04 着
二子玉川 16:11 発各停大井町行き→大岡山 16:23 着
大岡山駅スタンプ押印
前日夜ふかししていた私はバス内でほぼ眠ってしまった。
東急電鉄のスタンプは大岡山駅と新横浜駅にある。
~~もっと代表すべき駅がたくさんあるのではないだろうか。~~
大岡山 16:35 発急行海老名行き→新横浜 16:53 着
新横浜駅スタンプ押印(二つ)



新横浜 17:24 発各駅停車湘南台行き→弥生台 17:49 着　　弥生台駅スタンプ押印
新横浜駅には北改札と南改札にそれぞれ東急と相鉄のスタンプが設置されている。
しかし駅は地下深くにあり、土地勘のない私たちは移動に大変苦労した。
駅には各駅停車が不動前駅を通過したことの謝罪文が掲示されていた。日本の鉄道は素晴らしい。→


お　詫　び

２０２５年１２月２３日(火)５時１０分頃
日黒線不動前駅下り（日吉・新横浜方面）において、各駅停車が通過する事象が発生いたしました。
ご利用のお客さまにご迷惑をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。

２０２５年１２月２３日
東急電鉄株式会社

弥生台 17:52 発各駅停車横浜行き→二俣川 17:59 着
二俣川 18:03 発特急浦和美園行き→武蔵小杉 18:30 着
ポポンデッタグランツリー武蔵小杉店へ
武蔵小杉駅で解散
武蔵小杉駅に到着すると、東横線ホームには 10000 系急行清瀬行きが止まっていた。
武蔵小杉駅近くのポポンデッタで東急電鉄のカードを受け取る。クリスマス前ということもあり、店員の方が「今日もサンタさんが多数(鉄道模型を)買いに来ましたよ～」と笑顔で話してくださった。~~ホントは親なのに。~~
この日は武蔵小杉駅で解散。一日休息をとり、クリスマス当日に二日目を迎える。
まだ、この後私たちが地獄を見るということは、予想もしていなかった……

【スタンプラリー二日目】
おはようございます。12 月 25 日木曜日。(鉄研生は基本暇である(二度目))
わざわざこの日に予定を作り、私たちはまだ人として体をなしていると心に言い聞かせながら旅を始める。
池袋駅に向かう湘南新宿ラインの車内で合流し、東武東上線ふじみ野駅を目指す。
この日最初のスタンプを押印し、ホームへ向かう。

ふじみ野 10:04 発準急池袋行き→朝霞台 10:15 着
北朝霞 10:19 発各駅停車府中本町行き
→新秋津 10:30 着
秋津 10:36 発各駅停車小手指行き→
所沢 10:39 着
所沢駅スタンプ押印
東上線の乗車電は 50000 型のトップナンバー。ライトが前面最下部にあるのが特長である。→

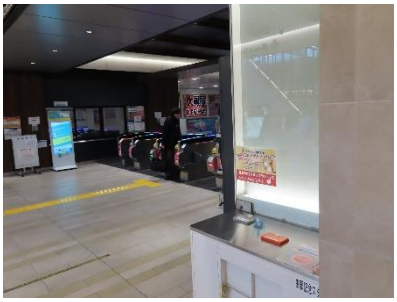


武蔵野線は一見いろんな路線をつなぐ乗り換えに便利な路線と思われがちだが、駅名が微妙に違かったり、駅が少し離れていたりと面倒くさい要素満載のとても面白い路線である。

所沢 10:53 発各停飯能行き→西所沢 10:??着
西所沢 11:07 発各停西武球場前行き→西武球場前 11:13 着
西武球場前 11:13 発多摩湖行き→西武園ゆうえんち 11:19 着　　引退間近の 8500 系→
西武園ゆうえんち駅スタンプ押印



所沢駅のスタンプ台が中々見つけられず、一本遅い電車に乗ったため本数の少ない山口線で痛手となってしまった。見つけるのに 10 分ほどかかった。→



西武園ゆうえんち 11:??発多摩湖行き→多摩湖 11:??着
西武園ゆうえんち駅では少し待ち時間があったため、駅前にある路面電車を見学することに。
これは、長崎電気軌道で活躍した 1050 形 1051 号である。昭和の雰囲気を醸し出すために置かれている。
カップルがたくさんいて悲しくなった。

外観↓



車内↓



多摩湖 11:??発国分寺行き→萩山 11:??着
萩山 11:??発急行西武新宿行き→田無 12:??
まちテナ西東京ショップで西武鉄道のカードを受け取り、京王電鉄へ向かう。
田無 12:22 発各停拝島行き→玉川上水 12:40 着
玉川上水 12:51 発多摩センター行き→
高幡不動 13:12 着 高幡不動駅スタンプ押印
鉄道むすめ『万願寺さき』(左)と『立川いずみ』(右)がお出迎え。~~かわいい。~~



高幡不動 13:22 発多摩センター行き→多摩センター13:35 着
多摩センター13:45 発急行唐木田行き→唐木田 13:47 着 唐木田駅スタンプ押印





多摩地区は小田急と京王の超競合区間である。真隣にホームがあり、どちらもサンリオとコラボしているのに駅名を変えているという厄介駅である。

唐木田 13:54 発急行我孫子行き→新百合ヶ丘 14:09 着
新百合ヶ丘 14:24 発快速急行小田原行き→海老名 14:44 着
ポポンデッタ with 小田急トレインギャラリーへ
小田急電鉄の路線網を駆使し海老名にある小田急と相鉄のカード受け取り場所へ。
海老名のポポンデッタは巨大ならら ぽーとの中にあり、テーマパークや映画館など朝から夜まで遊べる施設満載だ。
…がゆえに、私たちは地獄を見る。
当時中二だった私たちの周りには、男女 8 人ほどでクリスマスを満喫する小学 6 年生ほどの集団、私たちと同年齢ほどのカップル、待ち合わせしている高校生ほどの女性……
全てが間違いであった、この日に予定を入れたこと。この日にららぽーとに来てしまったこと。~~男子校に入り~~女性関係を全く築けなかったこと(男女共学の小学校からそうである)……幸せそうに笑うカップルたちを横目に、私たちは時刻表という時間に縛られそそくさとポポンデッタに入り、カードを受け取り、周りに迷惑をかけない程度に走り、相鉄の車内に入る。相鉄の車内の記憶はない

海老名 14:54 発特急横浜行き→大和 15:??着
大和 15:13 発快速急行藤沢行き→藤沢 15:26 着
藤沢 15:29 発特別快速高崎行き→大船 15:??着
大船 15:??発普通久里浜行き→逗子 16:??着
逗子・葉山駅スタンプ押印
何が要因とは言わないが、海老名駅で急いだため予定よりかなり早く逗子・葉山駅に着くことができた



相鉄 9000 系の居住性抜群ボックスシート→

逗子・葉山 16:07 発急行羽田空港第 1・第 2 ターミナル行き→金沢八景 16:13 着
金沢八景 16:22 発特急青砥行き→京急蒲田 16:55 着
京急蒲田 17:00 発急行羽田空港第 1・第 2 ターミナル行き→天空橋 17:07 着
天空橋駅スタンプ押印
金沢八景で特急に乗り換えた理由は、京急蒲田に着くのが早く、1 本前の急行に乗れるためである。時間は命と中三生徒は教わっているため 1 分でも無駄にしてはいけない。



金沢八景駅で見た 600 形ブルースカイトレイン→

天空橋 17:07 発急行成田空港行き→京急蒲田 17:14 着
京急蒲田 17:26 発快特三崎口行き→京急川崎 17:29 着　ポポンデッタ川崎アゼリア店へ
京急のカード受け取り場所へ。私は N ゲージを走らせに何度もここへ来店しているため、
「俺が案内するよ！」と河合君に堂々と言ったが方向音痴で結局河合が先に店を発見するという非常に恥ずかしい行動をしてしまった。この日は川崎駅で解散した。



【スタンプラリー三日目】
惜しくも二日では終わらず、三日目に突入。
12 月 27 日土曜日の朝、渋谷駅で合流し、
京王井の頭線に乗り最後のスタンプ設置駅である富士見ヶ丘駅へ向かう。
渋谷 8:37 発急行吉祥寺行き→久我山 8:51 着
久我山 8:58 発各駅停車渋谷行き→富士見ヶ丘 8:59 着　富士見ヶ丘駅スタンプ押印



どうせ 10 時前でもスタンプ台が設置されてあるだろうと予想し 9 時に到着。
やはりスタンプ台があり、無事最後のスタンプを押印。あとはカードを回収するのみとなった。

富士見ヶ丘 8:59 発各停渋谷行き→永福町 9:06 着
永福町 9:08 発急行渋谷行き→明大前 9:10 着
明大前 9:14 発快速本八幡行き→新宿 9:25 着
ポポンデッタ京王百貨店新宿店へ
明大前駅の乗り換えで目の前の 7000 系復刻塗装特急を逃し次の快速で新宿へ。
京王百貨店の開店時間が 10:00 だったためだいぶ待たされた。



（富士見ヶ丘 10 時スタートにしておけばよかった話である。）

新宿 10:??発各停本八幡行き→馬喰横山 10:??着
東日本橋 10:34 発普通青砥行き→浅草 10:39 着 ポポンデッタ with 東武鉄道ギャラリーへ
東武鉄道のカードを受け取り、見事自称最速で私鉄 10 社スタンプラリーを終えた。







肝心のスタンプを貼り忘れていたため最後に全部貼るという暴挙に出る。





【感想】

今回この旅を実行した動機は、単に冬休みが暇だったためである。

おそらくこの旅を一人でやっていたら、途中で挫折していたであろう(特に~~海老名~~)。

同行してくれた河合君には感謝してもしきれない。

今回学んだ教訓としては、どれだけ綿密に予定を立てても、不測の事態への対処はとても難しいということである。そのためには早め早めに行動時間を余らせておくことが大切だと感じた(と書いているが、今回の旅ではあまり不測の事態は起きていない)。

このスタンプラリーはもちろん早さを競うものではなく、いろいろな鉄道路線に乗る中で魅力を見つけていくというものである。

是非興味を持ってくれたそこの君は、お父さんお母さんと一緒にゆっくりスタンプラリーを楽しんでほしい。

最後に、男子校生の君はクリスマスの外出を控えてほしい。どこにも出てはいけない。

ここまでお読みいただき、誠にありがとうございました。

特に私は文章を書きませんでしたが、感想だけは書きたいと思います。
思ったこととしては、なぜクリスマス中に外に繰り出してしまったのかということです。
カップルが多く非常に後悔しました。(~~海老名と西武園ゆうえんち~~)
それでも、高松君がいたので楽しく旅ができました。
最後に、勝負をしていないのに社会に負けた気がしました。
読んでいただき誠にありがとうございました。
(実はこれは訂正版で、最初は私鉄に喧嘩を売るようなひどい内容を書いていたゾ!!)

【おまけ】
何気に楽しく浅草を観光する男子校生二人
(撮影:髙松　ピースをする一般男性:河合)
河合君がどんな顔をしているか気になる!!という
稀有なあなたは、高輪学園文化祭:鉄研ブースに
是非お越しください!!
(多分私の方が会える確率は高いです。)



【出典】
私鉄 10 社スタンプラリー
https://www.tokyometro.jp/news/2025/221981.html
『鉄道むすめ～鉄道制服コレクション～』公式サイト
https://tetsudou-musume.net/

座談会面白すぎて滅！

高 2 有志

まえがき

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 www」という発言から始まったものである。
今回我々は 1 階小会議室、校長室の隣という~~どう考えても鉄研生を通してはならない~~場所にて行い、総勢 10 名で今までの高輪生活を振り返った。
ナフサ不足に伴い写真は一枚もない(毎年である)が時間のある時にゆっくり読んでいただきたい。

ここで今回のイカれたメンバーを紹介するぜ！

登場人物

揚田・・・部員。鉄研にまともに貢献していない。おそらくこの座談会作成には一番尽力した。東急電鉄が好き。先生。魔王。あるじ。
新井・・・部員。競馬が好き。いつも双眼鏡を持ち歩いている。
石田・・・副部長。電車のためならインフルに罹ったり、山を 1 時間歩いたりしてでも撮影する。弦楽部と兼部している。
太田・・・部員。ほぼ幽霊部員。飛行機が好き。
後藤・・・元 BVE 課長。坂本に振り回されている。苦労人
坂本・・・部員。食べ物への執着がすごい。
佐々木・・部員。国鉄型機関車と赤い電車への愛が半端ではない。
中田・・・部員。風景写真がうまい。ラーメンの頻度が心配になるレベル。トレーナー。
松村・・・会計。おそらくこの中で数少ない真面目に鉄研に貢献した者の一人。
森谷・・・部員。鉄研には貢献していないが PR 委員会にとても貢献している。

本編

石田「スタート！！！！！！！」
一同「イエーイ！！！！！！！！！！！」拍手
石田「高輪第 1 志望の人」

(森谷その他挙手)
石田「第 2 志望の人」
揚田「はい」
石田「滑り止めの人」
一同「wwwwwww」
石田「第 1 志望みんなどこだった？」
佐々木「芝」
揚田「海城！海城！」
石田「芝も海城もすごい！」
中田「坂本はどこだったの？」
坂本「え、早稲田」
一同「おぉ～～」
佐々木「すげぇ～」

～中 1～

石田「担任誰だった？A 組の人」
(揚田・中田・森谷が挙手)
揚田「U 先生*1 だった」
石田「次 B 組！Ka 先生*2 の人！
(新井、石田、太田、坂本、後藤、松村が挙手)
石田「で、あと F かな？」
佐々木「その他」
新井「その他ｗ」
一同「ww」
石田「中 1 の夏旅行」
佐々木「コロナで行けませんでしたー」
石田「コロナで行けない。いやあ時代だね」
一同「wwww」
揚田「お前らコロナかかったことあるとか弱者、俺かかったことないから。」
佐々木「マジ？」
揚田「じゃあコロナかかったことある人」
(石田・佐々木が挙手)
佐々木「え、こん中に反ワクとかいる？」

---

*1…現高 2 所属の国語科教員。
*2…かつて高輪にいた体育科教師。翌年から秋田の野球部強豪校に行った。

松村「いないだろｗ」
揚田「佐々木反ワク？」
佐々木「いや違うけど」
坂本「多分かかったことある」
佐々木「そういや前までA君*3鉄研にいたよね」
一同「あー！！！！！！！！！」
中田「あいつPC室でずっとまいぜん見てた」
一同「wwwwwwwwwwwwwwwwwwwww」
佐々木「辞めさせられたんだよなｗ」
揚田「どっかのタイミングで先生にめっちゃ怒られてた」
松村「あ、あれA君だったんだ、」
中田「誰が説教したの？のざりん*4？」
揚田「のざりんじゃない、なんかPC管理？してる先生」
佐々木「先生なのかな？」
坂本「Mr先生*5じゃないの？」
佐々木「Mr先生ｗ」
中田「www」
石田「違うだろｗ」
揚田「のざりんでもHs先生*6でもない」
松村「PC室の妖精じゃん」
揚田「妖精ｗ」
佐々木「PC室の妖精はのざりんだからｗ」
森谷「いつでもいるからなｗ」
松村「PC準備室の中に『使ったカップは洗ってください』ってあるけどあれ絶対のざりん用ｗ」
一同「ww」
森谷「指名されてるｗ」
石田「話戻すけど旅行誰といった？」
森谷「自分と揚田とY君とF君とW君」
中田「おぉ～」
石田「で、俺らは松村、太田、新井、後藤、坂本か」

---

*3…かつて高輪生だった生徒。鉄研に所属していた
*4…鉄研の顧問であり技術職の野澤先生のあだ名。
*5…かつて高輪の情報科講師だった先生。
*6…高輪の技術科講師の先生。

石田「あとはM君」
中田「あぁーM君いたんだ」
松村「M君ってうちの班だっけ？」
石田「なんか同じ扱いらしい」
新井「いた記憶ないけどね」
石田「なんかフラ〜っときて、サトレイ*7が『M君が君らの班にくることになったから〜』みたいなこと言ってきた」
松村「直前まで何も聞いてなかったけどなあ」
石田「多分全員別所線貸切ってそのあと長電行ったよね」
揚田「しな鉄乗ったよね」
石田「上田からの乗車電SR1だった。」
揚田「えー俺旧長野*8だった」
石田「えーいいなー」
佐々木「当時いたんだ」
揚田「当時地方の路線全く詳しくなくて、115のドアチャイムが東海道新幹線と同じだって騒いでた記憶あるw」
佐々木「草」
森谷「長電の特急券安かった」
揚田「ね、100円とかだっけ？」
森谷「あとのざりんが長野駅の近くの狭い蕎麦屋で奢ってくれた」
石田「それ聞いたな、旅行でめっちゃ奢ってくれるらしいね。」
揚田「あの狭い店内に6人近くで押し掛けたのなかなかだったw」
石田「じゃあ冬旅行行った人―」
(佐々木以外全員挙手)
揚田「なんで行ってないの？」
佐々木「なんでだっけ？」
佐々木「部会行ってなさ過ぎて旅行のこと知らなかったのかも」
石田「これ集合写真」
新井「なっつ」
石田「坂本がこれ」
揚田「変わってない」
森谷「1-Aがこの辺かな、左からW君、Y君、K君…」

---

*7…鉄研の顧問であり現高2所属の数学科教員の佐藤先生のあだ名。
*8…アルプスの雪の白、山や田畑の緑、名産のリンゴの赤をモチーフにした塗装。中学生から長野県に20回以上行った石田が現存の115系で1番好きな塗装である。ｶｯｺｲｲ

揚田「K 君小学生すぎだろ」
中田・森谷・佐々木「wwwwwww」
佐々木「これ I 君？」
石田「I 君鉄研じゃないからいるわけないだろｗ」
揚田「これ森谷？」
森谷「うん」
揚田「立ってる位置不審者だな」
森谷「黙れよ ww」
石田「狙ってるやん」
一同「www」
石田「でここが新井、後藤、太田、あ…日野だｗ」
松村「日野来てたんだ」
佐々木「日野旅行だけは毎回来てる」
石田「でこれが俺、中田、、、あ B 君*9 いた wwwwwwwwwwwww」
一同「wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww」
石田「413 貸切ったね」
佐々木「いいな一行きたかった」
石田「松崎先生が青海川の待合室で 1 人新聞を読んでるという」
松村「あーあったねｗ」
揚田「あと O 先生*10 が市振で折り返すときに置いてけぼりにされてｗ」
石田「そうだｗあったわあったわ」
松村「なにそれ」
石田「O 先生市振駅置き去り事件でしょｗ」
揚田「そうｗ」
石田「そういえば坂本、何か言うことがあれば。」
佐々木「何をしましたか！？」
坂本「何もやってないです」
揚田「ウソをつくな！」
坂本「まあまあ。俺がドアを勢い良く締めたら～、ドアが閉まっちゃって～、、それで開かなくなって大騒ぎになった」
石田「反省、してますか？」
坂本「はい」
森谷「あと団臨バレてたよね」

---

*9…かつて高輪生だった生徒で多々登場する。各方面でネタにされている。自認大井町線
*10…かつて鉄研の顧問だった現中 2 所属の国語科教員。

石田「あったあった」
揚田「確か twitter に写真付きで書かれてたんだよね」
森谷「『高輪ですね、団体でした。』ってｗ」
揚田「その投稿に鍵率*11 ついてサトレイが鉄研 line でキレてた」
佐々木「『す～ぐ鍵リツする💢』ww」
一同「wwwwwww」
揚田「25 件 w」
森谷「ヘッドマークが高輪だったからｗ」
石田「高輪ってヘッドマークくそダサい」
揚田「それな？」
石田「そのあとの自由行動はなにした？」
森谷「俺らはほくほく線で十日町まで行って、そこから飯山線で長野まで行った」
揚田「乗った。ガチで長かった」
中田「ね」
揚田「あのとき引率の先生誰だっけ？」
森谷「O 先生じゃない？」
中田「あーそうだよ」
揚田「O 先生を飯山線に何時間も乗せてしまうというね。」
森谷「申し訳ないことをした。」
中田「帰り上田で集合するときもしな鉄*12 の乗車電 115 だった」
石田「多分同じの乗ったわ」
揚田「冬旅行終わり？」
石田「じゃあいよいよ初めての泊りの春旅行行こうか。」
揚田「いろいろあった。」
石田「まず 1 日目からいた人は？」
（全員手を挙げる）
石田「多分全員熱海までは一緒の電車だよね？」
一同「うん」
石田「俺その時行動半のメンバーに T 野いて、彼から来た LINE が w」
（石田が B 君からの 30 件弱に及ぶ怒涛の追い LINE を見せる）
一同「wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww」
松村「怖すぎ wwwww」
佐々木「ブロック禁止ガチで面白い w」

---

*11…鍵アカウントでリポストを行うこと。
*12…しなの鉄道の略。ちなみに鉄研はしなの鉄道に貸切をドタキャンされたことがある

松村「1 日目にしてこれなのやばい」
石田「あいつ 3 日目くらいで帰った」
佐々木「なんで帰ったの」
石田「わからん」
揚田「大阪に単身赴任の親いるからそこいったんじゃね」
石田「そうなんだ」
揚田「あれ？けどあいつ 3 日目に出雲で w」
石田「その話詳しくは後でね w4 日目に離脱してったのかも」
中田「なんで興津で降りたの」
佐々木「当時熱海から浜松までの系統じゃなかった。島田で分離してて興津始発の列車だったからそこから乗った」
揚田「電車博士が電車の話してる」
佐々木「でんぐるまひろし w」
石田「自由行動なにしたっけ」
松村「言うてみんな大阪まで普通列車でひたすら移動じゃない？」
揚田「中田きてたっけ」
中田「きてた」
松村「誰かノックした？」
石田「机叩いてるだけ」
揚田「~~みさえ～ドアを開けなさい～~~」
石田「うるさい」
一同「ww」
石田「B 君がホテル着いたら模型の店行きたいとか言いだして兵庫のあたりまで連れてかれた」
一同「えぇ…(困惑)」
石田「ずっと駅で待たされてた」
一同「かわいそ」
佐々木「大阪駅でたこ焼き食べた」
佐々木「H 君*14 と同じ班だったんだけど、豊橋でなぜか帰っちゃった」
石田「え？」
佐々木「たしかなんかの病気の手術？が急遽決まったらしくて帰ってったんだよね」
佐々木「そのときのざりんがご飯おごってくれた」
一同「おぉ～」
石田「太っ腹」

---

*14…現高 2 の生徒。新聞サークルで頑張っている

揚田「興津から先の区間前の方で立ってたら F 君*15 が前面展望撮ってて、それに気づかなくて森谷とかと喋ってたら今喋んないでって言われた」
佐々木「草」
佐々木「小田原から先乗ったの初めてだった。根府川の桜がめっちゃきれいで車内から写真撮ってた」
中田「あーそれ、俺も撮ってた」
揚田「みんなよく昔の写真撮ってあるな」
中田「逆になんでないの」
揚田「スマホの容量 64GB しかない」
中田「大阪でみんなで蕎麦食べた」
揚田「食べたな。なんで大阪まで来てそばなのかわかんないけど」
中田「たこ焼き食えばよかったね」
揚田「ね」
石田「2 日目行こうか」
佐々木「2 日目 201 系撮ってた」
石田「2 日目一緒に行動した人誰？多分松村とかは中 1B の鉄研全員」
松村「うん」
石田「サンダーバードのって福井まで行ってたよね」
揚田「福井！？」
後藤「そのあと坂本が関空行きたいとか言いだして行った」
新井「その途中で買ったコンビニの汁ありラーメンをカバンに突っ込んだら中でフタはずれてカバン汁まみれになった」
一同「wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww」
新井「ホテルの風呂で泣く泣く洗った」
揚田・森谷「かわいそう」
石田「俺と B 君の話するか」
石田「桜ノ宮から難波行ってあをによし*16 乗って奈良公園行って、よく覚えてないけど京阪のって出町柳まで行った。そしたら B 君が神社行きたいって言って神社行った。」
中田「あいつ神社とか行くんだ」
石田「で京都着いて山科行って、あいつと俺の共通のネッ友に会うことになって w」
佐々木「なにそれ w」
石田「松崎先生は先にホテル帰ったんだけど、B 君が待ってる最中にダルいから帰るとか言い出して w」

---

*15…かつて鉄研だった現高 2 の生徒。郡山駅が大好き
*16…大阪難波～近鉄奈良～京都を結ぶ近鉄の観光特急。

一同「は wwwwww」
佐々木「やばすぎ ww」
石田「しょうがないから俺だけ残って湖西線の 113 撮ってた」
揚田「まだいたんだ」
石田「これ撮った数日後に引退した」
揚田「国鉄型とか全然興味なくて知らなかった」
佐々木「それな」
石田「そのあとあいつと難波で飯かったんだけど、終始喧嘩してた w」
佐々木「なんで w」
石田「あいつが勝手な行動ばっかりするから。松崎先生に喧嘩するなって諭された」
中田「俺、揚田、森谷、F 君、W 君、Y 君の 5 人で関西私鉄乗りまくってた」
揚田「桜ノ宮から大阪でて、梅田まで歩いて阪神乗って新開地から神鉄で有馬温泉行った」
森谷「なぜか写真の順序が阪神と神鉄入れ替わってる」
佐々木「よく覚えてんね」
新井「ね」
揚田「有馬温泉からまた神鉄で新三田、そっから JR 宝塚線で宝塚、阪急で梅田もどってきた」
松村「すごい移動してるな」
揚田「御堂筋線で淀屋橋、そっから京阪のプレミアムカ—乗った」
佐々木「大回りみたいなことしてる」
揚田「七条で降りて歩いて京都まで、そっから近鉄で奈良行って奈良公園見学した」
佐々木「僕らも奈良公園行ったわ」
森谷「鹿いなかった」
揚田「えいたくね」
森谷「公園にはいたけど歩道とかにはいなかった」
松村「奈良公園のまわり結構鹿いるイメージだけどな」
佐々木「桜ノ宮の周りめちゃ~~ラブホ~~あったよね」
松村「いっぱいあった w」
揚田「俺そのころ純粋で何のことかわかんなかった」
佐々木「それな全然わかんなかった」
揚田「『キラキラしたホテルがいっぱいだなぁ～』」
一同「wwwwwwwww」
森谷「全部の乗車終わった後鶴橋だかでお好み焼き食った、これで終わり」
石田「で 3 日目」
佐々木「大阪から新快速で姫路まで行ったと思うんだけど、B 君だけ新大阪から乗ってて LINE で座れた座れたってめっちゃ騒いでた」

松村「坂本が寝坊したせいで乗り遅れかけた」
石田「え、うんこしてたんじゃないの？」
坂本「本当に遅れてた先輩もいた」
佐々木「あれどうやって追いついたの？特急？」
揚田「はまかぜ*17かこうのとり*18で豊岡までじゃね」
佐々木「あー」
坂本「和田山でかにカニはまかぜ*19見送った」
佐々木「それみた僕もー」
石田「これね(動画を見せる)」
佐々木「LINE VOOMwwwwwww」
石田「ここに保存してた方が残るからいいなーって」
揚田「サ終しちゃうよもうすぐ」
石田「そうなんだよどうするか悩んでる」
新井「9 月末らしい」
石田「M 君だこれ…いや S 君だわ」
松村「S 君春旅行来てたんだ」
森谷「まだ俺がビデオカメラ使ってた時期だ」
石田「播但線マジでやばかった」
揚田「あの両数にあの人数乗車したのほんとやばかった」
佐々木「寺前からマジできつかった。ホーム上これ(写真を見せる)」
一同「www」
森谷「2 両にあの人数だから」
石田「俺優先席座った記憶ある」
中田「俺ずっと立ってたわ」
揚田「俺は森谷と音鉄の先輩ともう 1 人でボックス*20座ってた」
森谷「あーそう、放送収録しようとしたら電池切れてもらった」
揚田「人が多すぎて車窓を楽しむ余裕がなかった」
石田「それな？」
松村「立ちにつかれてみんなスーツケースの上に座るとかしてた。車窓見るどころじゃなかった」
森谷「のんびり乗れたの城崎温泉から先とかじゃない？」

---

*17…大阪～浜坂・鳥取を東海道本線・山陽本線・播但線・山陰本線経由で結ぶ特急。
*18…新大阪～城崎温泉を東海道本線・福知山線・山陰本線経由で結ぶ特急。
*19…毎年カニのシーズン(11 月~3 月頃)になると運転されるはまかぜの臨時便。
*20…ボックスシートのこと。鉄研生が大好きなやつである。

石田「そうね、米子からがまたきつかった」
佐々木「和田山から城崎温泉は 223 だったからほぼみんな座れてた」
揚田「豊岡で途中下車して 30 分乗換で食堂みたいなとこ入って昼飯かっこんだ」
森谷「駅前さびれすぎてて飲食店がその食堂 1 つしかなかった。駅舎これだし」
(JR 線乗り場とかかれているであろう写真を見せる)
松村「wwwww」
森谷「R が剥がれ落ちたのが放置されて『J　線乗り場』になってた w」
揚田「これ豊岡駅前の B 君」
佐々木「ガキすぎる」
石田「じゃあ本命のアレいくか w」
森谷「(B 君が座席のシートに寝っ転がっている写真を見せる)」
一同「wwwwwwwwwwwwwww」
中田「しかもこれ貸切でもない普通列車っていう」
石田「やばすぎ」
森谷「しかも靴はいたまま足乗せてる」
一同「wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww」
石田「そういえば坂本が山陰線座ってて揺られてる動画あるけどずっと縦揺れしてる w」
一同「wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww
揚田「米子の乗り換え時間で途中下車してコンビニで夕食買ったけど、鉄研生だらけで混んでた」
石田「買えなかった人もいた」
揚田「購入の代償に着席保証が消えた」
石田「松江で B 君撮影妨害事件 w」
石田「N 先輩*21B 君とずっと喧嘩してた w」
中田「なにしたの？」
石田「わざと N 先輩の画角に入って妨害した」
中田「そういうこと？そりゃキレるわ w」
石田「レンズ覗き込んだ」
中田「最悪やん www」
一同「最悪」
佐々木「僕も知らないうちに妨害してたかもしれないわ」
揚田「でなんやかんやあって出雲市着いた。」
石田「4 日目―」
揚田「ホテルの下に併設されてた店で朝食だった」

---

*21…現高 3 で鉄研所属の先輩。

石田「あれマジでうまかった」
一同「あーー」
石田「最高だった」
佐々木「寝坊しました！食べれなかったし松崎先生に起こされた」
揚田「情けない」
揚田「やくも乗ったね」
石田「岡山まで乗った」
揚田「やくもの振り子*22 不快とか言ってる人いるけど全然そんなことなかった」
一同「それな」
佐々木「全然酔わなかった」
中田「前の船(後述)の時の方が酔ったわ」
揚田「それな w」
松村「B 君やくもの車内で N ゲージいじってた」
揚田「381 のりたいよーあー」
佐々木・石田・中田「ｱｧｵｱ――――(奇声)」
石田「で岡山で B 君ばいばいした」
森谷「俺らは水島臨海乗った」
揚田「で倉敷から伯備線で総社、そっから桃太郎線乗って岡山戻って岡山城と後楽園見学した。」
森谷「揚田が岡山のビックカメラで俺と同じレコーダー購入してた」
石田「俺らは高松行って何もせずに帰ってきた w 俺だけ分かれてどっかで電車撮ってた」
佐々木「僕も桃太郎線のったわ」
佐々木「あの時の岡山マジで 113 と 115 ばっかだったよなー」
石田「国鉄岡山神だった」
佐々木「今マジで Urara*23 しかいないよな」
揚田「小学生のころ撮った 117 の写真あるわ」
佐々木「この前行ったらほとんどうんこみたいなやくもと Urara しかいなかった」
石田「最終日いくか」
新井「僕と石田と松崎先生で呉いった」
石田「そうだ。やまとミュージアムでめっちゃうまい海軍カレー食った」
新井「僕はオムライスで松崎先生は竜田揚げだったんだけど、松崎先生が『そのオムライス写真撮らせて』って言われて差し出した」

---

*22…カーブを曲がる時、制御装置を利用して車体を傾斜させる仕組み。速度を落とさずに済み所要時間の短縮に貢献するが、酔いやすいという声もある。~~ぐったりはくも~~
*23…老朽化した国鉄型車両の置き換えを目的に、岡山地区へ導入された 227 系の愛称。

佐々木「草」
佐々木「岡山から呉ってめっちゃ時間かかるくね」
石田「めっちゃかかったよ。2 時間半とか 3 時間半」
松村「そのあと宮島いって、帰りに電車止まって新幹線課金を強いられた」
石田「どっかのタイミングで湘南色の 115 乗った」
揚田「マリンライナーで高松行ってことでん*24 で志度まで行った。そのあと JR 東で…じゃないや四国だ」
一同「www」
揚田「高徳線で高松戻ってうどん食ってまたマリンライナーで岡山戻った」
中田「揚田若いな」
森谷「それな」
佐々木「ヒゲがない」
揚田「ガキって感じがすごい」
佐々木「ずっと岡山で電車の写真撮ってた w」
石田「帰りの新幹線の車販*25 で鉄研生が立ち歩いてアイス買い占めて売り切れた w」
一同「wwwwwwwwwww」
佐々木「別の号車移動してまで買ってるやつとかいた」
石田「それお前じゃね w」
揚田「俺律義に席まで回ってくるの待ってたら最後の 1 個のチョコアイスだった」
石田「サトレイが LINE で『立ち上がって買い占めるのはやめてください。』って言っておもろかった」
佐々木「AMBITIOUS JAPAN が消滅*26 する前で、みんなデッキで収録してた」
中田・揚田「俺もした」
中田「中 1 だけでめっちゃ時間食っててやば」
石田「ペース上げてくか」

～中 2～

揚田「中 2 みんな担任誰だった？」
石田「中 2 は Ks 先生*27」
揚田「また U 先生」

---

*24…琴平電気鉄道の略称。昨年度の春旅行に鉄研で貸切を行ったこともある
*25…車内販売のこと。現在東海道新幹線はグリーン車限定でモバイルオーダーのみ対応
*26…かつて東海道新幹線では、車内チャイムに「AMBITIOUS JAPAN!」が使われていた。現在は JR 東海 CM 曲にも採用されている「会いに行こう」が使われている
*27…現高 2 所属の理科教員。~~反省文を書かせることで有名だった~~

中田「俺は M 先生*28」
新井、太田、森谷「うちは C 組」
坂本、松村「E」
佐々木、後藤「俺ら F」
佐々木「B 君と同じだった」
中田「お前追っかけられてたよな w」
一同「wwwwwwwwwww」
揚田「中 2F 終わってた、お前ら 2 人いたから」
一同「wwwwwww」
石田「夏旅行。楽*29 行こう」
森谷「楽チャイム全部流してくれたよね」
佐々木「あれなんで僕行かなかったんだろ。なんか行けなくなったんだよな」
石田「楽でー、B 君がずっとヨギボーとか置いてあるところ占領して誰も行けなかった。」
揚田「そんなとこあったんだ。」
松村「楽で前面展望乗った人いなかったっけ」
佐々木「いなかったような」
松村「あれそっか」
佐々木「このあと自由行動どうしたの」
揚田「あのとき俺と森谷以外いけなくなったから 2 人だったんだよね。W 君がいけなくなったから」
森谷「あ、あれさ、終わった後に嵯峨野トロッコ*30 乗りに、嵯峨嵐山行ったよね」
揚田「京都嵐山の竹林を爆走した。んでそのあと東海道線で戻って名鉄特急乗ってたら名古屋ついたところで F 君と B 君とその他何人かが乗ってきたんだよね。B 君がめっちゃにやにやしながらこっちの写真撮ってきた」
森谷「あれって特別車あるよね」
揚田「あ～あったわ」
石田「松村どこ行ったの」
松村「俺らは大体中 1B メンバー」
石田「俺は太田といった。しらさぎ*31 乗って金山で 383 のホームライナー瑞浪*32 とった。そしたら松村とか坂本とか来た」

---

*28…現高 2 所属の英語科教員。
*29…近鉄が保有する団体専用列車 20000 系のこと。
*30…トロッコ嵯峨駅～トロッコ亀岡駅までを保津峡沿いに走る観光列車。
*31…名古屋～敦賀を結ぶ特急。北陸新幹線敦賀延伸により金沢までの運行が終了した
*32…名古屋～瑞浪を結ぶ、定員制の快速列車。乗車券のほかに乗車整理券が必要

坂本「懐かしいな！」
松村「あ～乗ってたわ。そんでそのあと名鉄の快速特急乗った」
石田「冬旅行行きますか」
揚田「どこだっけ」
石田「えちとき*33」
揚田「俺がいけなかったやつだ。」
中田「俺も行ってないんだよな」
石田「能登の地震があったからこれなかった人もいるんだ」
松村「そっか、能登の地震はあの時か」
揚田「もう 3 年経つんだ」
松村「第 2 次えちときって夜行？」
石田「そうそう。有間川でバルブ*34 した」
松村「筒石も止まったよね」
石田「うん。でも筒石止まってバルブしに行こうと思ったら、サトレイに止められていけなかった」
佐々木「自由行動 B 君といったんだよね。敦賀まで行った」
松村「敦賀まで行ったの！？」
坂本「新幹線金沢止まりだったよね！？」
佐々木「サンダバ*35 乗ってみたいな～って」
石田「よく考えたらお前ら 2 人能登半島の方行ってるやん」
松村「やば」
佐々木「サンダバ自由席だったんだけど、正月帰省とかでめっちゃくちゃ混んでて座れなかったんだよね」
新井「はえ～」
石田「俺は太田と行く予定だったんだけど、太田が地震でこれなくなったから 1 人で自由行動した。朝北しなの線で 115 系撮影してた。」
佐々木「115 撮りたいなー」
松村「あれ新井は行ってないの？」
新井「いや？冬は行ったよ」
松村「あーそうだ。たしか富山地鉄乗りに行った」
新井「なんかすごい曇ってた。霧みたいな」

---

*33…えちごトキめき鉄道の略称。
*34…バルブ撮影・長時間露光のこと。暗いところで撮影するときに使う
*35…新大阪～敦賀を結ぶ特急サンダーバードの略称。

石田「春旅行いこう。1 日目は東京大阪か」
松村「まあーあれは移動だけだしカットしていいんじゃない？」
石田「大阪まで新幹線で行った人は？」
太田「三島かなんかからか」
石田「俺と太田は三島から乗ったんだけどそれに B 君ものってた」
佐々木「1 泊目は阪九フェリー*36 か」
揚田「船内にあったコスプレみたいなやつ森谷めっちゃ似合ってた w」
石田「新井も似合ってたよな」
揚田「佐々木が船長とかだったらすぐ転覆しそう w」
一同「wwwwwwwwwwwwwww」
石田「夜、フェリーで誰だったか忘れちゃったけどごはんおごってもらったんだよね」
揚田「え、すご」
松村「誰なんだろ」
石田「今の大 1 の人ってのは覚えてる。1000 円くらい渡されてこれ買って言われて、お釣りあげるよって言われた記憶がある」
新井「はえ～」
松村「2 日目は...？」
揚田「俺は ED76*37 取りに行った」
石田「太田と西鉄とかとってたな」
新井「自分は中津と大分行ってたな」
石田「中津ってソニック*38？か」
新井「かな？あんまよくわからんけど」
佐々木「2 日目僕と揚田と森谷と羽田と日野で夜ラーメン食べたな。」
揚田「日野が替え玉頼むときに麺の固さ聞かれて、『あっラーメンで！』って言ってたんだよな w」
一同「wwwwwwwwwwwwww」
佐々木「3 日目 415 取ろうとしてたんだよ」
揚田「取ろうとしたけど来なかったんだよ。ダイヤ改正で」
佐々木「吉塚のエキセン*39 で撮ろうとしたんだけど」
揚田「俺それ寝てて取ってないわ」

---

*36…北九州～大阪・神戸を結ぶフェリー。
*37…国鉄が 1965 年に開発した交直流両用電気機関車。交流・直流は架線の方式
*38…博多～大分・佐伯を結ぶ特急ソニック
*39…駅の先端のこと。

佐々木「日野が言い出しっぺなんだけど、日野が寝坊した」
石田「やっぱw」
佐々木「当時国鉄型とか興味なかったけど日野が取りたいっていうから調べたのに、日野が寝坊した」
太田「そういえば石田踏み台どっかに忘れてなかった？」
石田「うわ博多から乗った電車に忘れて小倉まで取りに行ったやつだ」
揚田「そういえば、銀釜*40が壊れて回送してなかった？」
石田「あー！M 先輩*41が撮ってた」
揚田「取りたかったけどホテル抜け出すのはよくないからね！取りに行かなかった」
佐々木「よくないよな！」
森谷「3 日目夜にもつ鍋食べた」
揚田「そん時ニラタワーがあったんだけど、佐々木が崩すのめっちゃうまかった」
佐々木「あのもつ鍋めっちゃ美味かった」
石田「いいなあ」
佐々木「B 君が部屋で(自主規制)見てた」
石田「4 日目行こう。新幹線で広島行ってから錦川*42か。」
森谷「俺と揚田と佐々木は錦川参加してないんだよな。」
揚田「錦川菜の花がめっちゃきれいだった。撮影者いっぱいいたし」
佐々木「ね」
揚田「おれらは取ったところからタクシーで JR の駅まで戻ったんだよ。」
石田「えぐ金額やばそう」
揚田「めっちゃ評判悪いタクシー会社だったけど全然そんなことなかった。」
森谷「ね、めっちゃいい運ちゃんだった。」
石田「夜はいよいよやくも*43か。」
佐々木「岡山で 115 の湘南色バルブしたんだけどさ、セッティングしたけど対向にスーパーいなば*44来て取れなかったんだよね。」
揚田「俺も取れてねえわ」
石田「その時夜ぎりぎりまで PF*45取ろうとしてたよね。」

---

*40…EF81 303 号機のこと。特徴的な銀色の車体をしている。EF81 の説明は*52 を参照
*41…鉄研の OB。PF が大好き
*42…錦川鉄道のこと。
*43…岡山～出雲市を結ぶ特急やくものこと。
*44…岡山～鳥取を結ぶ特急スーパーいなばのこと。
*45…JR 貨物で活躍していた国鉄型直流電気機関車、EF65 のこと。

佐々木「四国いくやつ？」
石田「そう、それで宿ぎりぎりになってサトレイがお前ら遅すぎって言ってキレてた気がする。」
森谷「俺らは間に合ったけど、佐々木は遅れて怒られてた気がする。」
石田「佐々木旅行でやらかしすぎでしょ」
揚田「それで 5 日目は」
石田「地獄のやくも！」
揚田「M 先輩が脚立担いで伯備線で撮ってた。あの日天気悪いし人は多いし、よくわからなかった」
石田「普通に頭がつかれた。てかこの旅行で M 先輩一行と三回くらい撮影地で会ったな」
揚田「これで中 3 終わりですか？」
石田「まだ中 2」
坂本「ペース上げてこ」

～中 3～

揚田「A 組の人」
（新井、石田、太田、後藤、佐々木が挙手）
揚田「次 B の人」
（中田が挙手）
松村「C の人は？」
（揚田が挙手）
揚田「たしか M 先生だったよね？」
石田「次 D 組！Sk 先生*46 の人！」
（森谷が挙手）
石田「で、選抜の方！」
一同「wwww」
（坂本が挙手）
石田「めっちゃ Ks 先生にいじられてたよねw」
坂本「今もいじられてる」
森谷「この年 EL ぐんま*47 が最後だった年か」
佐々木「石田と群馬で会ったよねw」
石田「T 野とイソアン*48 で会った w」

---

*46…現高 2 所属の数学科教師。~~授業中にいろいろな意味で覚醒する~~
*47…群馬県を走行する臨時快速列車。客車を機関車・気動車が牽引する形で運行
*48…磯部～安中の撮影ポイントの名称。

石田「中三の夏旅行行った人マジで少なかったよね」
揚田「行きたかったのに行けなかった」
石田「冬旅行はどこ行ったっけ？」
中田「秩父鉄道だった」
石田「そうだ、撮ってた俺以外誰も行ってない。めっちゃ V だった」
揚田「隠蔽するな！」
石田「中三春旅行最初からいた人―」
松村「俺アメリカだからいない」
（揚田、森谷が挙手）
森谷「仙石 205 撮った」
佐々木「石田と僕は新潟行った」
石田「脚立 3 人衆だったｗ」
佐々木「S 先輩*49 に冷笑された」
新井「仙台の水族館行った」
石田「旅行誰の班だった？」
新井「一人班」
石田「俺、揚田、森谷、羽田、佐々木だった」
坂本「俺らは日野と後藤」
新井「水族館でアナゴ見た」
揚田「アナゴっておいしいよねｗ」
森谷「水族館でそれ言うの絶対モテないｗ」
揚田「彼女と水族館に行って言ったらヤバイｗ」
森谷「Km 先生*48 と同じｗ」
森谷「Km 先生彼女と花火見てあの炎色反応は○○だよとか言ってるしｗ」
揚田「Km 先生ばんもの*50 のグリーン乗ったらしい」
揚田「太平洋フェリー*51 で何した？」
森谷「録音したから不審者だったｗ」
新井「甲板に三脚置いたらカップルに逃げられたｗ」
揚田「日の出を森谷と見ようとしたら吹雪いてた」
森谷「牛タン弁当おいしかったよね」
一同「北海道よかったなー」

---

*48…現高 1 所属の理科教師。
*49…現高 3 で鉄研所属の先輩。
*50…新津～会津若松を往復する臨時快速列車。基本 SL 牽引だが、稀に DL が牽引する
*51…名古屋～仙台～苫小牧を結ぶフェリー。国内最長の定期航路である

佐々木「そんとき新潟いたけど EF81*52 かっこよかったw」
石田「それな w 曇ったけどねw」
新井「新千歳行ったら芸人いたんだよね、EXIT いた」
一同「やば」
佐々木「2 日目は苫小牧からだったよね」
揚田「俺らは千歳線撮った、北斗*53 つらかった」
森谷「ラッキーピエロ*54 食ったよね」
佐々木「函館まで新幹線で行って合流したから青函トンネルの中で電話予約した」
森谷「まじであれ美味かった」
石田「3 日目は晴れてた」
揚田「EH800*55 撮った」
石田「俺も青森で EH800 撮ってた」
揚田「3 日目の青函フェリーきつかったよね」
坂本「鉄研生すごい狭い部屋に鮨詰めでサウナだった」
石田「サトレイがすっごい体制で寝ながらゲームしてるって聞いた w」
石田「新井は？」
新井「朝寝坊したけど、摩周丸見て津軽海峡フェリーターミナルに行って海鮮丼食べたりフェリー見てたりして集合時間待ってた」
一同「呑気すぎる ww」
新井「そしたら佐々木から電話かかってきて場所間違えたのにようやく気付いてタクシーで集合場所向かったら 500m くらい手前で降ろされて走ったらなんとか間に合った」
坂本「青森ついたらバス停まで結構歩いた」
森谷「羽田が自販機で 1000 円入れたらおつりが全部 10 円で出てきた、50 枚くらいw」
揚田「ラーメン食べたかったな」
石田「揚田と佐々木と東青森で貨物バルブしてたら室内灯付けて手振ってくれてサービス警笛めっちゃ鳴らしてくれた」
坂本「4 日目は弘南鉄道貸切した」
揚田「佐々木とめっちゃ寒い中貸切撮った」
新井「寒い中護衛艦撮ろうとしたら全然来なくて撤収しようとしたら来て結局撮れなかった」
石田「貸切勢は弘前で降りて中央弘前まで歩いて大鰐線の貸切乗ったよね」

---

*52…国鉄が 1968 年に開発した交直流両用電気機関車。超かっこいい
*53…札幌～函館を結ぶ特急北斗のこと。
*54…函館市を中心とし道南地区を周辺に展開するハンバーガーチェーン。超うまい
*55…JR 貨物が 2012 年に開発した交流用電気機関車。

石田「貸切の終わりかけくらいの時に坂本がドアボタン連打してドア壊した」
一同「wwwwwwwww」
佐々木「弘前でご飯食べたじゃん、生姜焼き、あれおいしかったよね」
揚田「それな。そのあと貸切組と合流するとき佐々木と弘前から奥羽本線の席確保して石田たちの席とってた。どの駅もほとんど客乗ってこなかったから」
石田「大鰐温泉で揚田達と感動の再会を果たして乗り込んでわいわいしてたら、そろそろ発車するってなって、松崎先生が『あの荷物誰のだ？』っていうからみた瞬間『俺のだー！』って言って回収しようと思ったらドアが開けられなくなった w」
一同「wwwwwwww」
石田「大館まで乗って戻って荷物とりに行って、そのとき松崎先生がご飯買いに行ってくれた」
揚田「その時俺らはきりたんぽ鍋食べてた」
石田「食えなかった泣」
揚田「きりたんぽ鍋食べて 9 時過ぎたからサトレイに呼ばれたけど怒られなかったから秋田で 701 バルブして帰ればよかった」
佐々木「秋田ついたときに急いでバルブしようとしたらレンズフード線路に落としちゃってまだ回収されずにあるｗ」
揚田「5 日目は男鹿線取りに行こうとしたけど新車だしまあいいやってなった。天気も悪くて何もする気になれなかった」
揚田「そのあといなほ*57 に乗って新潟行ったよね、Tz 君*58 が通路上で収録してた」
佐々木「新潟から長岡いって上越線乗り換えたとき走ってたやつが譲らさせられてたｗ」
石田「『駅構内では絶対に走らないでください、走って確保した座席はほかの人に譲ってもらいます』w」
新井「上越国境で貫通幌に物落としてる人いて必死に探してた」
揚田「途中でハムサンド*59 の試運転とすれ違って佐々木が興奮してた」
佐々木「高崎で乗換先の編成予測して頑張ってボックスとったら先輩に冷笑された w」
揚田「電車とか好きそう！とか言ってたよねｗ」
佐々木「電車オタクボックスシート好きだもんね！って言ってた w」
佐々木「それで揚田と小松と Ys 君*60 と東京で降りずに川崎まで乗って帰った」
揚田「18 きっぷだから降りるの蒲田だけど川崎まで行った」
佐々木「荷物多くて降りるの大変だった」

---

*57…秋田～新潟を結ぶ特急いなほのこと。
*58…現中 3 の鉄研生。
*59…新潟地区で活躍する E129 系のこと。桃色と黄色の帯色からそう呼ばれている
*60…現高 1 の鉄研生。

～高 1～

森谷「え、？じゃあ伝説の高 1？」
揚田「伝説の高 1？」
坂本「ついに、ついに」
石田「まず夏は全員ないね？」
揚田「無事に高校生になれた皆さんで」
佐々木「おめでとう」
一同「おめでとう！」拍手
森谷「なんか足りないけど w おめでとう」
松村「足りないけど w」
揚田・佐々木「足りないね～」
松村「あ～」
揚田「誰かいなくなっちゃったからね...」
松村「先クラス分けやる？」
揚田「やる？」
石田「あ～」
松村「やるのはいいんだけど後藤がどこのクラスかわからないから(トイレで離席)」
揚田「じゃあ待つ？」
新井「後藤何組だっけ...」
石田「後藤は D だよ」
松村「D？」
中田「うん D だった」
佐々木「同じか」
森谷「じゃあ A 組から」
揚田「いやあ高 1 のクラス分けが本当にあたりだった俺は」
松村「高 1A の方」
坂本「え、俺だけだった？」
松村「B」
石田「B も俺だけだった」
森谷「誰だっけ」
石田「Yk 先生*[61] ね」
松村「C」
新井「C って M 先生でしょ？」

---

*60…現高 2 所属の英語科教師。ユニークなイントネーションが面白い

森谷「C」
石田「C 多いな」
松村「で、D」
石田「で D が後藤と、そこらへんね」
揚田「ここのへん。素晴らしい環境ですね」
松村「で、ああ、E，F はいないのか」
石田「そらいないだろ」
新井「選抜いるわけないだろ」
中田「日野がいれば完ぺきだったのに」
坂本「日野は確か C だったな」
石田「そうだね」
揚田「今年俺、石田と新井と一緒だから」
新井「あー」
揚田「石田はなんか冷たいんだけどね俺に」
森谷「いやツンデレなんだよ」
一同「あ～」
揚田「そういうこと？」
石田「いやちょっと無理です」
一同「wwww」
揚田「あれ？選抜はいらっしゃらない」
松村「選抜は H 君しかいないからそもそもね」
揚田「あーH 君はなんかもうね」
中田「辞めたの？」
揚田「辞めてない」
石田「辞めてるよ」
揚田「え？ああ辞めたのか」
森谷「辞めてはない」
石田「辞めてはないっていうか. . . もう部活入ってない」
森谷「継続届出してないから. . . 」
石田「そう継続届出してないから事実上退部になる」
新井「夏は誰か行ったの？」
揚田「夏ってなんだっけ？高 1 夏って」
森谷「上田電鉄じゃない？」
石田「違う養老鉄道だよ」
森谷「あ、そっか養老か」
石田「誰も行ってないでしょ」

松村「え？養老だっけ？」
新井、森谷、太田「おかえり～」
（後藤がトイレから帰還）
森谷「じゃあ春旅行行きますか」
揚田「夏、いや冬」
松村「冬行かれた方」
石田「冬ってなんだっけ」
坂本「大洗鹿島*61」
揚田・石田「ああ、行ったよ行った」
揚田「楽しかった、あれ」
佐々木「あれは面白かったよね」
揚田「面白かったけど俺あれ途中復路だっけな、頭痛くなっちゃって」
石田「ああ痛くなってたね。めっちゃ寝てた」
中田「窓全開にすんのが楽しかった」
石田「ね」
佐々木「あれ？僕らは石田と一緒に行ったんだっけ？」
石田「うん。で、なんか古典やばいってずっと言ってたね」
揚田「言ってた言ってた」
佐々木「古典のテスト落ちたんだよね...」
松村「でも結局耐えたんでしょ？」
佐々木「うん。なんかテスト落ちたけど全部のテストで平均をとって赤点じゃなければいいらしいから。」
松村「ああ、そうなんだ」
佐々木「最後の学年末頑張った。何とかなった」
（石田が大洗港の像の写真を見せる）
揚田「え...なにこれ」
石田「お前行ったやん。大洗で暇だから行ったやん」
揚田「ああ、行ったわ」
松村「え？どここれ？」
中田「ああなんだっけこれ」
石田「大洗港の…女神像みたいなやつ」
揚田「それでぎりぎりになったんだっけ」
石田「そう、めっちゃぎりぎりになった」

---

*61…鹿島臨海鉄道の鹿島神宮～水戸を結ぶ路線。鉄研では鹿島神宮から先の貨物線、鹿島臨港線の神栖駅まで貸切を行った

揚田「これポーズ上手じゃね？全然そんなことないか」
石田「お前それ、最初上手くいったわとか言ってたけど、後からそう言ってたよ」
揚田「なんやねん」
一同「www」
石田「ああ、これお前がダウンしてる時の」
揚田「ダウンしてた」
佐々木「大洗で駅弁買った」
石田「うん」
揚田「買った」
石田「タコ飯ね」
（石田が鹿島サッカースタジアム駅での小松の写真を見せる）
石田「気が抜けてる」
一同「wwwwww」
後藤「死んでるマジで」
坂本「死んでる」
揚田「小松？これ」
松村「小松小松」
佐々木「てか、小松とか呼んでもよかったんじゃ」
揚田「誘ったんだよ俺朝。けどなんかあんま乗り気じゃなさそうだった」
中田「現高 1 メンバーやるのかな...」
石田「そうね、来年やんなそうだよね」
松村「え？宮路*62 は乗り気だったよ？」
中田「ああ～」
坂本「宮路、高原*63...あと誰だ？」
佐々木「宮路はもう鉄研旅行とか行ってないんでしょ？」
松村「いや宮路はほぼほぼ全部出てる」
揚田「あのね、この人が春旅行で一緒になってた人」
佐々木「京成であったんだよ前に、この人」
揚田「ほんと？」
石田「千住大橋で」
（神栖での撮影会の写真を見せる）
揚田「これよかった」
石田「ああ～」

---

*62…現高 1 の鉄研生。とても真面目。生徒会に入っていて、鉄研でも重鎮
*63…現高 1 の鉄研生。部長。とても真面目。~~書いてて悲しくなってきた~~

佐々木「なんか喚呼してるの撮った」
坂本「俺らは、なぜか福島の湯本駅まで行って、足湯入って」
石田「どゆこと？」
松村「何で？」
佐々木「ああ団臨の終わった後の自由行動ね」
坂本「そう、団臨が終わった後に...」
石田「ああ、水戸でいたわこいつ」
坂本「501 乗って日立まで行った」
中田「俺ら終わった後、直で帰った」
揚田「そのあとなにしたっけ？」
石田「豚山*64 行ったんでしょ」
中田「豚山行った、上野のね。揚田が野菜マシにして死にそうになってたね」
石田「あ、そうだ死にそうになってた」
佐々木「豚山行きたかったな...」
中田「何で来なかったんだっけ」
佐々木「なんだっけ忘れた」
石田「え、で冬はこんなもんで」
坂本「春...だね」
揚田「じゃあいよいよね、伝説の春旅行。行こうか」
新井「春旅行流したい動画がある」
揚田「春旅行流したい動画があるって」
石田「お〜」
新井「ああ、石田には送ったと思うんだけどさ」
石田「あああ！あれだ、男女の娘々...」
揚田「おい、言うな言うな」
佐々木「1 番本番じゃん」
新井「あの〜熱海で乗ったんですよ、電車に。なんか先頭の車両やけに空いてるなと思ったんですよ。」
松村「あ〜」
新井「そしたら先頭の、あの 1 番前の座席に、なんかおばさまが座っておられまして」
坂本「はい」
新井「そのお方がこんな...」
揚田「なになになに？」
（動画（内容自主規制）を流す）

---

*64...二郎系ラーメンのチェーン店。中田が好きなタイプのラーメン

一同「wwwwwwwwwwwwwwwww」
松村「じゃあ班分け」
石田「誰といった？」
松村「1 人。」
森谷「俺と揚田と石田と佐々木」
中田「そういや俺と揚田は名鉄撮って石田と合流して前泊したね」
揚田「あー」
中田「結局石田と揚田どこで合流したんだっけ？」
石田「刈谷じゃなかった？」
中田「そうだ、俺だけぼっちで味仙[*65]の担々麺食ったんだ」
揚田「あれ結局食べたんだ」
石田「お前その時 line でぼっちラーメン可哀想だな～w って言ってたやんw」
中田「そのあと有松で合流だったのに間違えて快速特急乗って」
佐々木「通過しちゃったんだ」
中田「そうwそれで揚田の祖母の家につくのを 30 分弱遅れさせた」
揚田「w」
石田「まあ詳しくは春旅行振り返りに書いてあるから、」
揚田「2026 年度春旅行を振り返る」
石田「で 1 日目ね。」
揚田「朝は三岐鉄道いった」
石田「そうだ、でそのあと関西本線で四日市か」
揚田「四日市バカ人いたよね」
森谷「なんで」
石田「鈴鹿サーキットのアレね」
森谷・松村「あぁ～」
石田「で亀山から気動車乗ってw乗ったんだけどw」
揚田「俺が石田を殺しかけた」
石田「www」
松村「え？」
揚田「網棚ってあるじゃん、乗った車両の網棚のタイプが奥に隙間空いてるタイプで、」
佐々木「ええ！？」
揚田「そこ隙間ないと思ってて三脚押し込んだら石田の頭に落下した、ガタンっていって」
新井「やっば」

---

*65…愛知県の今池に本店がある中華料理屋。台湾ラーメンが名物

石田「しかも中田のやつだからまあまあ痛くて」
一同「こっわー」
中田「多分揚田のだったら死んでた」
揚田「笑えない、石田マジですまんかった」
佐々木「僕亀山から合流して一緒に行くはずだったのに寝坊した」
石田「してたね」
揚田「こいつ寝坊したから東海道線途中下車しまくって鉄研じゃない友達と関西向かってた」
石田「は？」
揚田「浜松で餃子食ったりしてた」
佐々木「www」
石田「こいつやばすぎｗ」
佐々木「関西で僕だけ石田たちに遅れて来たからサトレイにいろいろ聞かれた」
揚田「同じタイミングで関西来てたT野と十三の来来亭*66で飯食った」
石田「他に話したい人いる？」
新井「中京競馬場行ったんだけど、前の方に結構太った男女がいて」
佐々木「ほう」
新井「女性の方が地雷みたいな格好してて」
森谷「おぉ〜」
揚田「ええやん」
新井「オタサーの姫じゃないけど、オタク同士みたいな感じでめっちゃイチャイチャしてて」
佐々木「きっしょ」
新井「カメラの邪魔だった」
新井「あとデカいレンズぶつけて嘆いてる人いた」
石田「草」
佐々木「なんか飛行機とか競馬とかってバカ高いレンズが標準らしいよね、すごいわ」
松村「551*67食いたいからなぜか関空行った」
佐々木「551のために関空行ったのww」
松村「阪和線のって鳳の神社でお守り買った。で羽衣支線いって関空行った」
佐々木「羽衣支線前乗りつぶしで乗ったけどまじでなんもなかった」
揚田「両数だけ見れば都内を走る池上線よりマシだから」
佐々木「103系ならマシなのに！」

---

*66…京都風醤油ラーメンのチェーン店。関東にもあるが極端に少ない
*67…関西のみ展開する551蓬莱という店。豚まんで有名。匂いがすごい。うまい

揚田「ww」
石田「1 日目はこんなもんか」
佐々木「2 日目いこう」
石田「尾道行ったね」
佐々木「あー尾道」
揚田「あれ地獄だったよね、相生から尾道まで 3 時間近く 115 乗り続けたの」
佐々木「まあ更新車だしね」
揚田「最初はみんな『ウオォ！！被写体だ被写体だー！！！』っていって喜んで乗ってたのに、岡山くらいでダウンしたっていうw」
中田「岡山の 7 分停車でスーツケース預けようと思って超早歩きしたのに間に合わなかった」
揚田「お前らギリギリまで戻ってこなくて終わったと思った」
佐々木「尾道ついて改札出るとき、尾道自動改札の横の通路素通りしてる客いた」
石田「ええ？？」
森谷「やば」
揚田「18 きっぷ見せてたんじゃないの？」
佐々木「なんか駅員はいるのに切符見てなかった、団体にも見えないし」
揚田「えぐいな」
石田「そのあと尾道でいろいろ撮ってアイスとかみかんジュースとか飲んだりしてね」
中田「石田がスナップ用に買って余ったレモンくれた」
石田「あー買ったわw」
佐々木「岡山からのマリンライナーバカ混んでた」
石田「高松ついてからホテルに荷物預けてうどん食った」
中田「片原町の商店街で小松と Ys 君とスナップした」
石田「ほかに話したい人は？」
松村「自分は岡山までは鉄研と同じ列車乗ってたけどそっからすぐ四国渡って栗林公園観光した」
佐々木「栗林公園ってホントに公園なんだ」
松村「国定公園らしい」
揚田「ちゃんと観光してるな」
佐々木「それな」
松村「そのあとは志度行って終わり」
揚田「俺ら最後にまともに観光したの多分中 1」
石田「じゃあ 3 日目、ついに琴電ね」
揚田「あれよかった、結構撮れてうれしかった」
石田「曇ったとこもあるけどねw」

石田「まず乗った人は？」
(森谷・太田・後藤・坂本・松村が挙手)
松村「車掌さんのアナウンスとか面白かったな」
太田「ね」
揚田「OB の人がたまたま同じ場所で撮っててその後返却回送まで一緒に撮った」
石田「滝宮駅で停車中のミニ撮影会で最後のリクエスト幕が移動禁止だったんだけど、乗務員さんが変え忘れたらしくて」
揚田「それで移動禁止が移動してきた ww」
佐々木・中田「移動禁止きた wwwwww」
松村「マジか」
中田「~~マジかよ琴電最低だなもうマスオ TV みません~~」
揚田「草」
揚田「鉄研と同じ特急に高松から乗ってたんだけど、鉄研生たちが一斉に乗り込むの遠くの号車から見るのおもろかった」
佐々木「車掌が全然ドア閉められそうになくてイライラしてたｗ」
中田「wwww」
中田「特急降りてからも松山で全然路面電車乗れなかった」
揚田「部屋で中田と佐々木がめっちゃにおい強いラーメン食ってて部屋に匂い付けられた」
森谷「俺と揚田寝るときずっとラーメンのにおいきつかったｗ」
一同「wwww」
森谷「空気清浄機最強にして窓もあけたのに全然匂い堕ちなかった」
一同「wwwwwwwwww」
石田「中田二郎くって佐々木何くってたの？」
佐々木「ぶぶか*68」
石田「やばすぎ wwww」
石田「俺ら元中 1B メンバーは食事会してた」
松村「あれ美味しかった」
揚田「じゃあ 4 日目 w」
石田「伝説の 4 日目」
揚田「波乱万丈の」
松村「お前らなぁ…」
石田「朝から忙しかった」

---

*68…東京風醤油とんこつラーメンの店。ここではそのカップ麺を食べていた

中田「朝は松山市電の路面電車撮ってた」
石田「俺と佐々木も路面撮ってた」
石田「そのあと道後温泉行って…」
松村「足湯行って」
石田「そうだ、で弦楽部の後輩とあって」
一同「えぇー」
揚田「その子は鉄研？」
石田「いや、たまたま日程があってて」
揚田「へぇ〜」
石田「で城が見える撮影地の最寄りの駅で降りて佐々木たちと合流したね」
中田「あれかっこよかった」
佐々木「それな？」
中田「あの古いやつかっこよかったけど全然来なかった」
石田「あそれな」
揚田「俺は森谷と郊外線？撮影してた」
松村「市外線？」
揚田「それかも」
松村「路面じゃない方ね」
揚田「ここ以外じゃなかなか見れない特徴的な顔してるから撮ってみたかった」
石田「(写真を見て)これいいなー撮りたかった」
揚田「琴電にもいるやつが 1 番撮りたかった」
石田「旧京王 5000 のやつね」
揚田「あーそれそれ」
揚田「あとなんか松山市駅に路面も撮りに行ったんだけど、貸切いた」
石田・松村「あーいたね」
森谷「で、フェリー乗ったね」
佐々木「松山観光港まで僕と中田と石田ケチって歩いた」
揚田「俺と森谷フリー切符買ってたからそれにバスもついてて乗れたんだよな」
森谷「そういえばついてたな、あれいい切符」
佐々木「バス普通に乗ったらいくらなの？」
松村「200 円とかだと思う」
佐々木「200 円ケチって雨の中 10 分近く歩いたのか..」
石田「で、いざフェリーで広島って時に俺が整理券をなくした」
一同「www」
石田「あれ何でなくなったのかほんとにわかんない」
佐々木「なんで乗れたの？」

石田「よくわかんないけど、整理券回収する人が俺の番号だけ回収されてないとかで結局乗れた」
揚田「番号覚えててよかったね」
石田「ほんとにそう」
中田「俺と誰かの間だったし」
揚田「あー」
石田「マジで何でなくなったのかほんとにわかんない」
揚田「実は俺がパクった。嘘」
石田「くたばれ」
石田「多分ポケットに入れたままトイレ行って、手洗う時にぽろっと落したのかも」
揚田「それでケツ拭いたんじゃね？」
一同「wwwwwwwwww」
石田「なわけねえだろ w」
新井「硬すぎるだろ」
揚田「フェリーが止まってる時めっちゃ揺れてて酔いそうになった」
佐々木「あわかる、動き出したらほぼ揺れてなかったよね」
中田「ね」
森谷「途中呉の軍港に入った」
新井「あーはいった」
中田「降りれなかったけどね」
新井「船から軍艦の写真撮った」
揚田「広島港ついた。電車いっぱいいた」
中田「で広島駅まで路面電車で行ってちょっと早い夜ごはんでお好み焼き食べた」
石田「俺らは広電ずっと撮ってた」
松村「俺は宮島行った」
石田「他話すことはないですか？」
新井「特にないね」
石田「じゃあ行きましょうか！w」
揚田「本編開始」
一同「wwww」
石田「まず俺らは日が暮れた後、ホテルの部屋集まってカードゲームしてましたと」
森谷「してたね w」
石田「途中で、広電の夜間撮影したいねってなって w」
揚田「1 日券も買っちゃったしな！」
石田「まあ多分行けるっしょ！ってなっちゃって何も言わずに荷物持ってロビーまで下りたら、あののざりんがいて」

揚田「のざりんと Tz 君ね w」
石田「なんかうまくやったつもりになって部屋戻ったんだけど」
森谷「俺こいつら部屋戻ってきたの見て終わったって思った」
松村「なに持ってったの？」
石田「カメラ入れたカバンと三脚」
松村「ああ..」
石田「三脚持ってる時点でもう言い逃れできない w」
佐々木「僕と中田はそれを警戒して階段から出た w」
揚田「先に言えよ！」
佐々木「いやなんか、僕らが知らないうちにイベント発生してて w」
石田「お前らが遅くて、まあ駅で待ってればいいかって思った」
石田「そのあと俺が下で飲み物買おうと思ってエレベーター乗ったら、ちょうどサトレイと鉢合わせて」
一同「終わった wwwww」
石田「めちゃくちゃ詰められて『明日の新幹線取ったからな！？(怒)』って」
佐々木「www」
揚田「石田がちょうど部屋出たときに鉄研全体の line にサトレイからメッセージが送信されたの」
揚田「『無断でホテルを抜け出したりするのは絶対にやめてください。本当に帰らせます。』」
石田「でエレベーターのところで『いいんだな！？(怒)』って言われて、1 回部屋戻った」
揚田「で石田がサトレイと LINE してる時に俺が佐々木に電話した。」
佐々木「そう、広島駅行って路面電車乗り込んだら電話かかってきて」
中田「『お前ら今すぐ戻ってこい。マジギレしてる』って」
石田「で全員集合して。」
揚田「その前に伝説の LINE を見せないと」
石田「そうだｗじゃあ読み上げますか？」
森谷「これまた伝説の」
佐々木「『21 時以降の…』」
石田「それじゃない、それもそうだけど。」
『明日 6 時の新幹線を取りました。東京へ帰りましょう。、』
揚田「キャーーーーーーーーーーーーーー」
一同「wwwwwwwwwwwww」
石田「それに対して俺がね。」
『謝ることだけさせてもらえませんか？』

『わかりました。出ようとしていた人全員でフロントに来てください。』
森谷「出頭 w」
揚田「まあ 4 人で出頭しましたと。」
石田「そしたらまたバリバリ詰められて w」
揚田「けど新幹線の切符はスマホの画面よく見たら確定は押してないと」
石田「言動含めて本当に帰らせるつもりはなさそうだった w」
中田「神」
石田「サトレイに『で、どうすんの？このまま何もなしに許すってわけにもいかないよ』って言われてね」
揚田「検討に検討を重ねた」
石田「めちゃくちゃ反省した結果？」
揚田「先生の明日の仕事を手伝わせていただくということで。」
石田「明日の午前 10 時まで中 1 の引率を代わりに引き受けます。と」
揚田「和解成立。」
一同「ww」
揚田「で部屋に無事帰還して、石田と中田と佐々木は？」
石田「”ホテルの中で”新幹線を撮りました！！」
一同「wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww」
揚田「ガチで頭おかしい」
森谷「バケモン」
石田「めちゃくちゃいいとこあったんですよね」
佐々木「いやーかっこよかったなあ」
松村「何してんだお前らマジで w」
石田「700 系かっこよかった！」
森谷「お前らが部屋に帰って来た時の空気やばかった。俺どういう表情でいればいいかわかんなかったんだぞ w」
揚田「撮ってるときすぐ近くからサトレイっぽい人の咳払い聞こえたんでしょ w」
石田「ゴホン！みたいなの聞こえた」
中田「www」
石田「一応俺らこれで話し終わったけど、ほかに話したい人いる？」
松村「自分は宮島行ってアストラムライン*69 乗って福山城行っておわり」
揚田「福山に城あるんだ」
佐々木「新幹線ホームから在来線と福山城の風景写真見たことない？」
揚田「あああそういえばあったわ」
揚田「5 日目佐々木がフロント 8 時 45 分集合なのにギリギリに来た」

---

*69…本通～広域公園前を結ぶ自動案内軌条式システムの路線。自動だが運転は有人。

松村「ww」
石田「佐々木は朝飯食えず、その後中一引率の待機時間のときに飯買いに行くっていうw」
揚田「俺と石田でｺﾝｺﾝｺﾝｺﾝｺﾝｺﾝｺﾝって部屋ノックしまくって起こした」
石田「フロントでサトレイが無言で怒りを押し殺しながらスマホいじってた」
揚田「たまにこっち見ては『反省してんの？ﾒ(怒)ってね』」
佐々木「www」
石田「中 1 が全然降りてこなくて気まずかった」
中田「俺 18 きっぷ切れてたから中 1 の自由行動が大移動とかじゃなくてよかった」
揚田「中 1 は原爆資料館見学しに行って俺らは外で待ってたんだけど、そしたらサトレイが歩きスマホしながらこっちきた」
一同「www」
石田「ベンチに座って待ってたらまた説教始まって、『なんで出ようとしたの？末期色[*70]の廃回[*71]とか工臨[*72]でも撮ろうとしたの？』」
揚田「我々『…広電を撮ろうとしました』」
石田「サトレイ『しょうもねぇ～』」
一同「wwwwwwww」
中田「しょうもなくねえだろ！」
揚田「大事だよな！」
中田「そうだよ(便乗)」
石田「でなんとか解放された」
揚田「リョテーホーカイブしたから宮島観光した」
佐々木「牡蠣うまかった」
揚田「生牡蠣初めて食べたけどうまかった」
中田「揚げもみじうまかった」
石田「”揚げ”」
揚田「おう」
石田「ホテルにキャリーケース置いてたから回収しに行ったらまたサトレイと会った」
揚田「合流して一緒に駅まで行った」
佐々木「1 番早く集合するって条件もあった」松村「だから最初の段階から集合してたんだ」
揚田「暇だから交代制で新幹線で食べる駅弁買いに言った」

---

*70…JR 西日本が~~コスト削減のために虐待した~~施した黄色単色の塗装の愛称。
*71…廃車回送の略。引退する車両が解体・保存のために工場まで回送すること
*72…工事用臨時列車の略。レールやバラストを貨車に乗せて機関車が牽引する列車。

森谷「こいつらいなかったから俺 1 人で旧可部線*73 行ったり連続トンネル*74 行ったりした」
松村「自分は広電全線乗った」
佐々木「全線！？」
松村「いうて 3 日目に広島港から広島は乗ったし宮島行ったときに広島から宮島までは乗ったからそんなだった」
佐々木「横川と江波みたいなやつも？」
松村「うん」
松村「ほんとは呉線も乗ろうと思ったけど雨降ってて景色悪いからなと思ってやめた」
佐々木「乗り鉄したいな」
揚田「カメラ壊せば乗り鉄する名目ができるよ」
佐々木「やだー」
佐々木「松村乗りつぶしとかしてるの？」
松村「してない。乗りたかったから乗った」
松村「でも最初サトレイに広電は遅延しまくるからやめとけって言われた」
石田「そんなもん？あと 30 分くらいでさすがに切り上げたいからそろそろ高 2 と 1 言やらないとやばい」
揚田「もう 13 時 30 分！？」
佐々木「3 時間半やっててえぐい」
佐々木「最後東京駅で団体で出るとき、松崎先生によると鉄研にくっついて出ようとした部外者がいたらしい」
石田「は？」
揚田「やばすぎ」
揚田「そういえば松崎先生息子がサンライズ乗りたいって言って 10 時打ちするために何回も駅行ったのすごいよな」
佐々木「やばめっちゃ優し」
佐々木「寝台特急とか乗ったことないわ」
中田「カシオペアあるわ」
佐々木「親電車の切符の買い方わからない」
揚田「MV*75 でも買えるような切符買うために窓口並んでるの」
佐々木「僕にえきねっと*76 の操作方法をめっちゃ聞いてくる」

---

*73…2003 年に可部線の可部―三段峡が廃止された。遺構が今でも多数残っている。
*74…芸備線の玖村～下深川にレンガ造りのトンネルが 3 連続続くスポットがある。
*75…指定席券売機のこと。
*76…JR 東日本が提供するオンライン予約サービスの名称。

揚田「草」
松村「そんなもん？」
石田「ほかになにかあるなら」
松村「高 2 の話ちょっとする？」

～高 2～

石田「旅行行くの誰？」
坂本「おれと日野、以上」
揚田「どこ行くの」
坂本「えちとき」
森谷「あー」
石田「まじでそんだけしかない」
森谷「じゃあそろそろ終わりますか」
揚田「いや最後に未来ある後輩達に 1 人 1 言ずつ」
松村「締めの言葉とか」
揚田「締めのお歌も w」
一同「あーw」
石田「とりあえず 1 人 1 言から行こうか。誰からでもいいよ」
揚田「じゃあ行きます！」
一同「お」
揚田「先生の言うことは守ろう。」
一同「www」
一同拍手
石田「行きたい人からどんどんどうぞ」
揚田「あ、もう 1 個」
揚田「みんな鉄研旅行のルールきつくしてごめん。」
一同「wwwwwwwwwwwwwww」
中田「きつくなったの？」
揚田「なってるだろ絶対」
松村「例のやつできつくなってる w」
佐々木「僕らの代で相当きつくなってる気がする w」
石田「俺らの世代ガチでやばいことしかしてない」
佐々木「はい僕、抜け出すならうまくやろう。」
松村「抜け出す前提なの終わってる」
佐々木「ナメすぎると死にます」
森谷「はい俺、嫌な予感がしたらあきらめよう。」

森谷「俺お前らが出てった時めっちゃ嫌な予感したもん」
佐々木「いやちょっとしたよなー」
森谷「直感大事に。」
揚田「調子に乗るなって大事だよな」
松村「それはそう」
坂本「あ、いい？後輩のみんなはニートにならないように…」
佐々木「幽霊になるな！」
石田「お前らが言えないだろ w」
後藤「自分は…この鉄研という部活を全力で楽しむ、かな」
一同「おぉ〜」
中田「はい！春旅行は思い出になるからなるべく行こう！」
揚田「全然行ってないもんね」
中田「2 回しか行けてない」
太田「俺は…調子に乗りすぎないようにしよう。」
新井「え〜と、汁物をカバンにつっこむのはやめましょう。」
一同「wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww」
石田「はい！自分のものを、よく確認しよう。」
一同「wwwwwww」
松村「最後自分か…できるうちに自分のやりたいことをやろう。ただし、やるべきことは絶対やってください」
揚田「全員で一言みたいなやつやる？」
石田「そんなのあるっけ」
揚田「いつだかの年やってた」
石田「あ〜じゃあ Yk 先生でいくか w」
一同「これで座談会を、終わりにしま、スッ↗」

（この後、全員で「オー・シャンゼリゼ」を熱唱しました！）

あとがき

いかがだっただろうか。少々身内ネタが多くなってしまったり後半の方では~~筆者が文字起こしを面倒くさがり~~雑で見苦しい部分もあったが何卒ご容赦いただきたい。
現高 2 はほとんどが鉄研での活動に意欲的とは言えず、13 年ぶりに最高学年から部長が出ず、そして旅行先ではトラブルを連発する。問題児という言葉では簡単に片付けられないほどの学年であるが、半ば呆れながらも面倒を見てくれた顧問の先生方には本当に頭が上がらない。この場を借りて感謝を申し上げます。
最後までご覧いただきありがとうございました。

国鉄の原風景を訪ねて

佐藤　怜

今年7月、私は夏休みを利用してタイ・バンコクを旅行した。

往復機内泊を伴う2泊5日の行程は、燃油サーチャージが上がる前の4月に決めていたものだったが、ホテルと飛行機の予約を除いては、大した準備もしないまま当日を迎えた。準備といえば、直前になって2日目にバンコク・アユタヤの寺院を回るツアーを入れたことと、ChatGPTにそれ以外の観光名所をいくつか挙げてもらったくらいのもので、あとはゆっくり過ごそうというつもりでいた。

日付が変わった深夜に飛び立った飛行機は、たいした眠りにもつけないまま、6時間と少しでタイ・スワンナプーム国際空港に着陸した。日本との時差はマイナス2時間だから、現地時間では5時。あまりにも早朝であった。カタコトの英語で入国審査を済ませ、税関まで含めても、着陸からものの15分で動けるようになる。いまのスマホのプランでは、海外に行ってローミングをオンにすればそれで現地の回線につながるから、空港でやることといえば両替くらいで、市街地まで行くエアポートリンクの初便まで30分、空港内を少しぶらつくところから、旅は本格的にスタートした。

スーツケースを引きながらホテルに荷物を預けたところで、まだ7時前。前日の機内泊で少々疲れ気味の中、あてもなく街をぶらつく。人通りはそれほど多くないが、危ない様子もあまりない。手元にあったチョコチップクッキーを食べながら、近くの公園をうろつく。この日は特に予定も入れていなかったので、少なくともホテルにチェックインできる15時くらいまでは暇になる。せっかくなら鉄道でも乗ろうかと思い、タイ国鉄について調べ始めた。各国の鉄道については、現地語の情報しかないことが多く、ChatGPTに聞いてちょうどいい時間の列車を調べてもらい、始発駅まで向かって乗ることにした。

タイ国鉄は非常に本数が少なく、きっぷは列車番号と行き先を指定して窓口で買う方式だった。運賃は50分ほど乗って8バーツ、日本円にして40円ほどと、非常に安い。同区間を走る近代的なエアポートリンクが150円から200円ほどで、所要時間も20分程度であることを考えても、安い列車だった。聞いた話によると、どうやら貧困層向けに、あまり値上げをせず、安い運賃を維持しているとのことだった。

乗った列車は、タイ国鉄の3等車、それも非冷房の客車列車だった。おおむねボックスシートが並べられた車両は、座席配置も塗装もバラバラで、中では行商が練り歩いていた。昔ながらの風景だなと思っていると、列車は発車していった。

バンコク市街にもかかわらず、線路は単線で、路地裏の勝手市場なのか住宅街なのかよくわからないようなところを抜けていく。しばらくすると、車掌が改札ハサミをカチャカチャと言わせながら回ってきた。自動閉塞もおそらく整備はされているのだろうが、駅に停まるときには駅員の手旗信号で停まることもある。そのすべてが、日本からなくなってしまった、いつかきっと日本にもあったのだろうと思う風景の一部のように感じられた。



日本の国鉄が民営化したのは 1987 年のこと。私が生まれるよりも前で、「国鉄時代」と言っても、それを実際に見たことは一度もなかった。観光列車を除いた客車普通列車は、2002 年の快速「海峡」廃止でなくなっているはずで、私は一度も乗ったことがない。鉄道旅行に行けるようになった頃に残っていた客車列車といえば、当時ほとんど取れなかった「カシオペア」・「北斗星」と、急行「はまなす」程度のものであっただろうか。

私が唯一乗った客車夜行列車は、その急行「はまなす」であった。札幌・青森間を結ぶこの客車夜行は、北海道・東日本パスで乗れることで人気があり、札幌を 22:00 に発ち、翌朝 5:39 に青森に着く、本当に一晩だけを車内で過ごせるちょうどいい列車だった。サンライズのノビノビ座席よりも少し狭いカーペットシートをなんとか 10 時打ちで取り、乗車したのだった。



日本では、もはや観光用の列車でもなければ、客車列車に乗ることができない。「やまぐち」用の 35 系客車に乗っても、当時の雰囲気を味わうことはできるのだろうが、匂いや、現代からすれば少しの不便さや、乗り合わせる乗客の雰囲気は、そういう観光列車にはないもので、そういう意味での原風景に、思わぬ地で出会った夏になった。

それでも、タイ国鉄も近代化が進んでいる。市街中心部からドンムアン国際空港を結ぶ路線では、複々線化のうえ、近郊部の緩行線では近代的な列車が走っていて、そうした近代化はこれからも進んでいくのだろう。この夏に見られた風景も、いつかは見られなくなるものだ。海外旅行には危険もあれば費用もかかり、そう簡単に体験できるものでもないが、海外の鉄道にも、もう少し目を向けてみたいと思えた、2026 年の夏だった。

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

JR 乗車キロ　　：19111.6/19363.4km（98.70%）
民鉄乗車キロ　： 7157.4/ 7988.9km（89.59%）　　（2026 年 8 月 15 日時点）

１・１６臨時休校ルポ

松崎　武志

今年１月 16 日(金)6:50 頃、いつものように出勤した私は、通常ならばこの時間校内外を掃いてくれている用務員Ａさんが受付に座っていることに気づいた。Ａさんは私を見るやいなや「先生、今日休校ですよ」と声をかけてきた。

深夜に行われた田町駅改良工事の際に停電が発生し、山手線と京浜東北線が運転を見合わせているということはテレビのニュースで見て知ってはいたものの、６時頃には運転再開予定とのことだったので、始業を遅らせて３限から授業開始あたりで落ち着くのでは、と高を括っていた。

高輪中高に勤めて 27 年、生徒手帳の p.73 に記載されている (1)①の規定（右表参照）が適用されたことはこれまで一度もなかった。午前６時の時点で、山手線と京浜東北線が同時に不通ということはあり得ないと思っていた。

交通機関の混乱に対する学校の措置

台風・大雪等によりＪＲ・私鉄・都市交通などの交通機関が混乱し、通学が困難な場合、本校では、生徒の安全を考慮し、原則下記の通りとする。

記

(1) 交通機関の状況と学校の措置

① 下表の通り、少なくとも２つの路線に×印(不通)がついた場合、『自宅学習』とする。

ＪＲ山手線	×	×			
ＪＲ京浜東北線	×		×		
都営浅草線		×		×	×
京浜急行電鉄			×	×	
東京メトロ南北線					×

(注) 例えば、京浜急行電鉄と東京メトロ南北線だけが不通の場合は、②を適用する。

② ①にあてはまらない場合、『平常授業』とする。ただし、交通機関が相当混雑することが予想されるので、できるだけ安全な方法で、危険のないように注意して登校すること。(この場合の出席簿の扱いは、個々の事情を考慮して処理する)

(2) 交通機関の情報確認

朝６時の、ＴＶ・ラジオ等のニュースによって、各自で確認すること。

(3) 自宅学習の措置がとられた場合

当日の時間割の科目、または課題を、自宅で

休校とはいえ、直ちに帰宅するとなるとまだラッシュの真っ只中だったので、しばらく仕事をしようと思い、中学職員室に来てみた。すると、既に出勤している先生が何名かいた。学校長から Classi で臨時休校の連絡が配信されたのが６時 36 分だったため、既に家を出てしまっていたということであった。その後も続々と JR を利用せずに通勤している先生や通学している生徒たちが登校してきて、休校と知り驚くという光景が繰り返された。

11 時頃まで仕事をして、そろそろ落ち着いてきているだろうと思い、退勤した。南門に向かう途中、私に休校を教えてくれた方とは別の用務員 Y さんとすれ違った。Y さんは疲れ切った様子で、何でも５時間以上京浜東北線に閉じ込められていたとのことであった。心からお見舞いを申し上げ、泉岳寺駅に向かうとＡ２出口の外まで行列が伸びていた。どうやら入場規制を行っているようだった。京急線が運転を見合わせている時は、いつもなら高輪ゲートウェイ駅まで足を延ばし、山手線や京浜東北線への振替輸送を利用するのだが、今日はそれが通用しない。仕方なく行列に並んでいると、やがて進み出し、改札の中に入ることができた。１・２番線ホームに降りると、多くの人でごった返していた。三田方面から京急線への直通電車がなかなか来ないためだった。ようやく来たと思ったらドアのところまで人があふれていて、とても乗車できる状態ではなか

った。そこで私は２番線ホームに入線してきた都営浅草線西馬込行きに乗り、中延で東急大井町線に乗り換え、旗の台で東急池上線に乗り継ぎ、蒲田駅から京急蒲田駅まで歩いた。京急蒲田ではすぐに特急三崎口行きが来たので、以降大した混雑なく帰ることができた。いつもなら１時間弱で帰れるところ、この日は２時間かかった。

今年は台風により６月に２度の臨時休校があった。自然現象に抗うことはできないが、このような人為的ミスによる臨時休校という経験は一度で十分である。今後はもう勘弁して欲しい。

◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇

JR 久留里線の末端区間である、久留里－上総亀山間が 2027 年３月 31 日をもっていよいよ廃止となる。私は高校３年間久留里線を利用して通学をした。上総亀山駅の手前約１km 地点の線路沿いに母の実家があり、幼少期はお盆や年末年始になると数日間過ごしていた。親の車で往復できるところを、わざわざ久留里線で行き来したりもしていた。

私の実家の最寄り駅は小櫃駅なので、この度の廃線からは免れるのだが、久留里線全区間 32.2km のうち、久留里から上総亀山までの 9.6km が本当の久留里線だと、私は思っている。久留里駅を出ると右側に見えてくる、堰によって滝のような流れになっている小櫃川の光景はいつ見てもワクワクする。平山駅前にある『志保沢商店』の焼きそばは絶品である。平山駅が駅でなくなっても、どうか一日でも長く営業を続けて欲しい。上総松丘駅は私が高校２年の時に過激派によるテロにより放火され全焼してしまったが、再建された駅舎は健在である。そこから先は再び現われる小櫃川の急流を眼下に眺めながら崖の上に引かれたような線路を走行する。そして、上総亀山駅に到着するが、この終点駅が無人化されて久しい。

今年８月 13 日に千葉県を襲った大雨では全区間が運転見合わせとなったが、多少の雨でもすぐに運転中止を余儀なくされる久留里－上総亀山の現状を踏まえると、廃線は止むを得ないと思う。その前に一度やってみたいことがある。それについては次号の停車場で述べることにする。

◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇ ◇

今年の高校３年生も中学入学時はコロナ禍にあり、入学式も３クラスずつ午前・午後の２部制で行われた。夏休み中の新型コロナウィルス感染爆発により、９月には分散登校を経験した。中一の自然体験学習は２泊３日の合宿で実施できず、１月末に日帰りで相模湖にて行われた。中二の農工芸体験学習は３年ぶりに３泊４日の合宿で会津にて実施したが、生徒だけでなく教員にも感染者が出てしまい、それ以降会津で行われることはなくなり、現在の「７月に２泊３日、10 月に日帰り」で行われる形へと移行するきっかけとなった。

部長は中一から鉄研に入部していたが、上毛電気鉄道デハ 101 型を貸し切る夏旅行の直前に発熱してしまい、残念ながら参加できなかった。しかし、高１で部長になってからは鉄研史上初のミステリーツアーを企画するなど、存在感を遺憾なく発揮した。

他にも理科研究部や、高校バレーボール部、高学祭執行部など、掛け持ちしながら両立を果たした部員もいた。昨年３～６月に開催した『未来につながる 鉄道とまちづくり展』のワークショップにも多くの部員が忙しい中、協力してくれた。

３月 15 日の卒業式後にグランドプリンスホテル新高輪で開催される『出発（たびだち）を祝う会』にて、クラブの後輩からのビデオレターが披露されるのが恒例であった。今年も当然あるものと思い、昨年 11 月に１学年上の先輩に向けてビデオメッセージを収録したのだが、今年の『祝う会』からビデオレターのコーナーが無くなってしまった。覚えている高３部員もいると思うが、あの時叫んだメッセージを、敢えて君たちに送ろうと思う。「これからも夢に向かって走り続けて下さい」

のざりんより 2026

昨年からいろいろなことが発生しアップアップでございます。

■パソコン室イス交換

2005 年に交換したパソコン室のイスですが 7 月上旬やっと交換しました。

今までは破けており教室見学者にみられるのが恥ずかしかったのですが、やっときれいになりました。

皆さん、大切に使用してくださいね。

■タブレットの修理 300 台突破

生徒の皆さんが使用しているタブレットの修理台数が、2025 年度で 300 台を突破してしまいました。

もの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。

■校舎の空調工事が終わりましたが・・・

昨年は 15 年ぶりに校舎の空調工事が実施されました。そして今年は体育館の空調工事。今回は何にも無いだろうと思っていましたが、先ほど剣道場と柔道場の無線アクセスポイントが通信していないことがわかりました。8 月 19 日の停電の後に確認したときには問題無く通信していたのに・・・。

■今年も模型を買ってない。

1 年間模型を購入しておらずびっくりしました。7 月 24 日に KATO の瑞風の基本セットを購入しました。なんと、増結セットが手に入らず 4 両での走行になります。残念！

■私が東京に来てから変わったことなどを記載したいと思います。

2026 年版

・地下鉄で一瞬照明がきえた！

丸ノ内線に乗っていてビックリしました！蛍光灯が消え、壁にある電球が点灯していました。これは、第三軌道集電をしているため、ポイント通過時に発生していました。初めての時はびっくりしましたがそのうちなれました。

その後車両が新しくなり、02 系になってからはそのようなことがなくなりました。どうしたのでしょうか？銀座線も同様でした。02 系に変わってから起こらなくなりました。

・有楽町線が 5 両編成だった。

今から考えると嘘みたいですが、最初は 5 両編成で走っていました。私が来たときは「池袋新富町」を走行していました。

・都営三田線が三田どまりだった。
南北線が目黒まで伸びるまで、三田線は三田が終点でした。
延長し、白金高輪駅ができ「高輪生」にとっては便利になりました。
・浅草線に「浅草橋行」があった
浅草線の押上方面行の終電は浅草橋行きでした。わざわざこの電車まで待っていたことを思い出します。
・一時、浅草線の押上行がなくなった。
昔、2 週間ほど押上駅のポイント交換のため押上駅での折り返しができず、押上行はすべて浅草橋行になりました。私は浅草橋駅から乗車するので浅草橋始発の電車を待って座ってラッキーな感じでした。
・半蔵門線が永田町止まりだった。
半蔵門線が永田町までしか開通しておらず、営団の車両もほとんど走っていませんでした。ちなみに私は、8000 系が好きでした。
・地下鉄の電車に冷房が入っていなかった。
当時は地下に入ると冷房を切り「窓を開けてください」と放送が入りました。
しかし、浅草線では京急旧 1000 形で冷房が入っていたこともありました。また、地下鉄の車両（浅草線では 5000 系）は冷房がついていなかったので、地上では不人気でした。
・浅草線に 20 分に 1 本程度川崎行があった
京急が羽田空港まで行っていないときには、「急行川崎行」、「急行新逗子行」などがあり、ほとんどの車両が都営の 5000 系が使用されていました。
・丸ノ内線、銀座線に線路上に棒が出たり引き込んでいたりしました。
ホームで電車が発車した後、棒が線路から棒の様な物が出現してびっくりしました。しばらくすると棒がひっこんでいました。
昔の、丸ノ内線、銀座線は「打子式 ATS」を使用しており、電車の停車、減速などのため、線路内にある棒をあげ、電車のブレーキ管に直結したブランコのような(私はそう思っています)「トリップコック」にあたり電車は停車するそうです。
・国鉄 103 系に中抜きの電車があった。
103 系も当時は全車両冷房車でなく、先頭車と 2 両の冷房などがあり、残り 4 両は非冷房車だったこともありました。ホームで待っていると「やった、冷房車だ」と喜んでいたのですが真ん中の車両は非冷房車でがっかりしました。
・国鉄 103 系の中央線特別快速が冷房の効きが良かった。
昔は温度調整などをしておらずそのため停車が少ない電車は寒いくらいに冷房が効いていました。特に 103 系は扇風機を回さないと冷気が動かず、扇風機を回すと寒くなりなかなか快適に過ごせませんでした。

・私は喜んで非冷房の 101 系に乗っていた。
冷房車と非冷房車が混在していたとき、みんな冷房車に乗ります。そのため非冷房車は空いていました。結構乗車率が違いました。
・総武線に「飯田橋行」があった。
私が東京に来たときは 1 日 2 本飯田橋発着の電車がありました。飯田橋駅のホームが新宿側に移動され、無くなりました。これは輸送力の調整をするためにもうけられたそうですがなくなってしまいました。
・中央線の快速列車は夜走っていなかった。
中央線（各駅）の上り列車は夜間すべて東京行になり、快速列車は走っていませんでした。下りの快速列車は遅くまで走っていました。
東京発の各駅停車や快速が交互に御茶ノ水駅の 1 番線駅に入り、御茶ノ水駅から快速の場合は快速線、各駅停車の場合は緩行線に入っていきました。
・早朝・深夜総武線各駅停車は御茶ノ水止まりだった。
御茶ノ水駅の 2 番線に入線し、西側の引き込み線に入り、3 番線に始発列車として入選しました。数年前まで早朝・深夜は御茶ノ水始発でした。早朝の 4:30 の下り列車も御茶ノ水始発です。この電車に 1 度だけ御茶ノ水駅から乗車したことがあります。
Windwos95 の発売が始まった 1995 年 11 月 23 日に秋葉原がお祭り状態になり、御茶ノ水まで歩き始発列車に乗車しました。
・総武線の浅草橋駅に停車しない日があった。
1985 年 11 月 29 日早朝に、「国電同時多発ゲリラ事件」と呼ばれる事件が発生し、東京周辺の電車が止まりました。当日高輪では臨時休校になりました。その中で国鉄「浅草駅」が放火され火事になりました。窓ガラスも割られてしまいました。夕方には動き出しましたが被害が多かった浅草橋駅は通過扱いでドアが開きませんでした。

次回以降思い起こしたら追加したいと思います。

現在、生成 AI がはやっています。私は生成 AI が嫌いです。その理由は、生成 AI のためにパソコンの部品、メモリー、SSD、グラフィックボード等が高騰しているからです。半年程度で買値が 3 倍という異常な価格になっています。生成 AI に関しては今後も続くと思います。
「私が東京に来てから変わったこと」を記載しましたが詳しいことは載せていません。それは、皆さんのタブレットを使用して調べるという行為を行って欲しいからです。購入したタブレット、使わないともったいないです。自分が興味を持ったことなどありましたらサクッと調べてみてください。ちょっとしたことからいろいろ知識がたまります。
もしかしたらガセネタがあるかもしれませんよ。

丸いから好きなのか@@自己紹介にかえて

今坂朋彦

初めましての方は初めまして。それ以外の方はこんにちは。今年度より高輪学園旅行・鉄道研究部の顧問になりました今坂朋彦です。以後お見知りおきを。ちなみに国語科です。

貴重な紙幅をいただいての初登場、せっかくなので自己紹介をしたいと思います。私は1999 年に大阪府枚方市（ひらパーのある所ですね）に生まれました。いつから鉄道が好きだったのかは正直覚えていないのですが、物心ついた頃にはプラレールが身近にありました。幼稚園・小学校の時は、ひたすら一人でプラレールで遊んでいたみたいですね。母が、友達ができているのか心配だったと言っていました。家から歩いて数分で京阪電車の線路があることもあり、幼少期はよく線路沿いに連れて行ってもらって、電車を眺めていました。その当時好きだったのが、京阪の 1900 系と旧 3000 系。どちらもすでに引退してしまっており、知らない人もいるでしょうか。8000 系と異なり、丸い前照灯が特徴の特急です。正確にいうと、1900 系の方は特急色と通勤色があるうえ、結構いろいろな型式があるのですが、ググったら出てくる 1930 系の特急色が一番かっこいいですよね。特急色のくせに交野線を走っている姿が特に好きでした。あと、1900 系の写真を見ていて思い出しましたが、種別灯のところの銀の帯もかっこいいポイントです。旧 3000 系にもいろいろと好きな点はあるのですが、扉横の補助椅子が一人掛け×2 というところが素晴らしい。旧 3000 系は先頭車がくずはモールに保存されているので、8000 系の補助椅子と比べてみてください。実は、8000 系にも一人掛け用の補助椅子が一編成に一つずつあった（ダブルデッカー車の階段を降りたところ）のですが、とある事故を経てなくなってしまったのです。好きだっただけに残念。そんな今坂少年の N ゲージデビューがいつだったのかは正確には覚えていないところですが、だいたい 10 歳くらいだったと記憶しています。誕生日プレゼントに、KATO の「スターターセット・スペシャル　EF65-1000　ブルートレイン」を買ってもらいました。今となってはサンライズしか残っていない夜行列車ですが、当時はまだ（風前の灯火とはいえ）残っていたのです。少年心にも夜行列車への憧れがあり、ブルートレインセットを選んだ記憶があります。ただ、小学生には値段が高すぎることもあり、それ以上に買い集めることはありませんでした。その後、地元の公立中学校に進学したわけですが、高輪のような私立とは違い、鉄研がなかったので剣道部に入りました。それ以降しばらく、鉄道から足が遠のいていました。

転機が訪れたのは大学生の時。青春 18 きっぷの存在を知り、いろいろなところに旅をしました。とはいうものの、JR 全線完乗のような趣味はないので、常に何かの目的地があって、その移動手段兼乗り鉄のような感じでした。当時はまだ（大阪からみて）敦賀以遠も三セク化されていなかったので、よく金沢まで足を延ばしていた記憶があります。鳩原のループ線が魅力的ですし、なにより海鮮丼が美味しいんですよね。あと、当時の自分

が何を考えていたのかすごく謎なのですが、彼女との初めての旅行も 18 きっぷを使って鳥取に行ったのでした。乗り鉄でもないのに、よくぞ付き合ってくれたなと思うばかりですね。しかも、あの日はいろいろあって遅刻もしてしまって……。今思えば背筋が凍りそうです。なぜフラれなかったのか。命拾いしました。その他、大学時代の乗り鉄の思い出は、フィンランドの「サンタクロース・エキスプレス」に乗ったことでしょうか。フィンランドの首都・ヘルシンキから、サンタクロースのふるさと・ロヴァニエミを結ぶ寝台列車で、所要時間は 12 時間ほどです。これが人生初の寝台列車でした。まあ、ビールを飲みすぎてほとんど寝ていたのですが。もったいないことをしてしまった。その後大学院に進学すると、（勝手に東京で就職した彼女のせいで）遠距離恋愛になってしまったのですが、そこでも青春 18 きっぷが大活躍。長期休みごとに、大阪と東京を 18 きっぷで往復していました。甲斐甲斐しい彼氏です。今は連続 3 日間または 5 日間使用限定なので、不便になってしまいました。大学院を出たのち、某 H 川書房という出版社に就職しました。ミステリと SF がメインの出版社です。そこで、《ミステリマガジン》という雑誌の編集をしていたのですが、ここにきて、まさかの鉄道好きを活かすチャンスが到来。「鉄道ミステリ特集」をやることになったのでした。様々な企画をしましたが、特に思い出に残っているのは、「石破茂氏のインタヴュー」と「向谷実氏のエッセイ」でしょうか。石破氏に会うために、議員会館まで行ったんですよ。氏の部屋で、サンライズの模型片手に鉄道話をしました。詳しいことが知りたい方は、《ミステリマガジン》2024 年 7 月号「令和の鉄道ミステリ」特集をご覧ください。



↑ロヴァニエミ駅にて、サンタクロース・エキスプレスと（2019 年 12 月 22 日）

そんなこんなを経て、高輪に転職し、またまた鉄道好きを活かすべく、鉄研の顧問になったのでした。自分の少年時代とは比べ物にならないほどの生徒の鉄道愛に圧倒されるばかりの毎日ですが、なかなか楽しいものです。

さて、今回この小文を寄稿するにあたり、自分の鉄道遍歴を見つめ返していたわけなのですが、やはり京阪の 1900 系と旧 3000 系には心惹かれるものが大きかったのです。では、いったい何がそんなに魅力的だったのかといわれれば、それはすなわち「丸さ」だったと思うのです。ヘッドライトの丸みや前面の丸みが、いわく言い難い雰囲気を醸し出しています。最近カシオペアの N ゲージを買ったのですが、あれの牽引機も EF510 より EF81 の方が良いですね。ヘッドライトが丸いから。

■編纂委員からひと言

2026 年度 HP 班路線研究課長　中三　髙松 航士朗

こんにちは。今年度の停車場編纂委員長を担当しました、中三髙松です。
停車場 2026 をお読みくださり、誠にありがとうございました。今年度の停車場は執筆者が少なかったため、去年度よりはページ数が少なくなりました・私自身も、路線研究課長なのに研究記事を書かなかったことを反省しています。去年度の停車場で北総鉄道の研究記事を執筆しましたが、それが一番書きたかったものだったのでネタ探しをろくにせず、その結果が露呈してしまいました。来年度からは頑張ります(多分)。
ですが、他の部員の皆さんの記事は私も興味を惹かれるものが多く、とてもいい内容だったと素直に感じています。部員の皆さん、本当にお疲れさまでした。

さて、なぜ中三が停車場編纂委員長の職に就いているのか、疑問に感じられた方もいるはずです(例年高 2 の部長が担当しています)。
その要因として、部長や HP 班長が BVE 制作に力を注いでいるということが挙げられます。BVE とは、文化祭でお客さんに体験してもらう運転シミュレーターのことです(部員が作っています)。上層部の中で停車場に執着する~~変態~~が私しかいなかったので、奇跡的に中三が編纂委員長をやっているという訳なのです。(あと、今年度の部長である高原さん(前書き以来実に 190 ページぶりの登場)は現在高 1 です。)

例年編纂委員は複数人体制で、各部員から提出された記事を校閲しています(その方がそれぞれ違う視点で文章を読むため間違いも少なくすることができます)。しかし、今年度はなぜか私が同学年の友達に声をかけたのにも関わらず、校閲期間鉄研にはほぼ私一人しかいませんでした。(唯一五十子くんが手伝ってくれました。ちゃんと校閲期間鉄研に来ましょう。)そのため、全文章をほぼ一人で校閲しました。~~同学年の友人の記事に間違いが多くキレそうでした。~~次世代の編纂委員の方々、絶対に一人で校閲しちゃだめだぞ！

今年度の停車場の執筆者をまとめてみると、中一 2 人、中二 1 人、中三多数、高 1 一人、高 2 二人と、中三以外の学年の執筆者がとても少なかったです。特に中一、中二は今がまさに経験の積みどころ、成長どきです。是非自分の研究してみたい、伝えたいことを文章にして、文章力をつけてほしいと思います。Word の編集能力も身につきます(社会に出て使うかどうかは知りません)(今経験を積まないと中三の S くんのように常体と敬体が混ざった文章を書いてしまいますよ)。

編纂委員から**ひと言**と書いている癖に長々と書いてしまいました(まあ他に編纂した人五十子だけだしいいか)。現中三は現高 3 学年と関係が深く、今回校閲、編纂する上でも色々な相談をさせていただきました。高 3 の H さん、Ni さん、S さん、Na さん、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。
それでは、また来年お会いしましょう。是非高輪鉄研にお越しください。
お読みいただき、誠にありがとうございました。



いつか〝今日〟は輝きだす――