

春の大井川 桜紀行

82 回生 E.M.

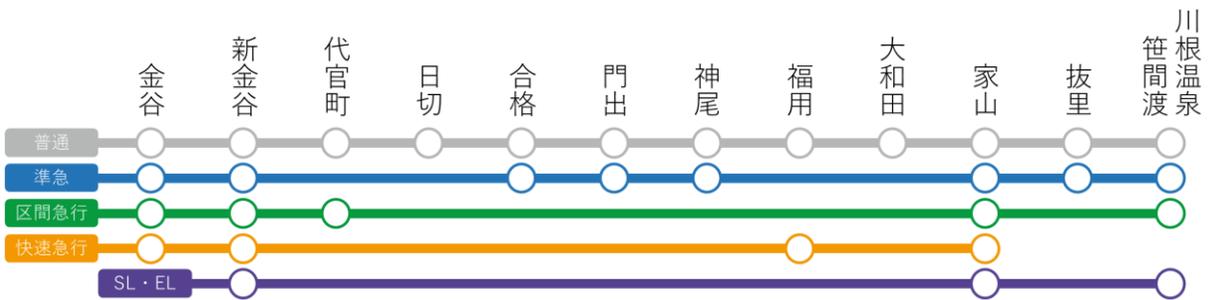
1. はじめに

はじめまして、82 回生の E.M. です。2024 年春に大井川鐵道に乗車しました。大井川鐵道は 2022 年 9 月に台風で被災し、川根温泉笹間渡-千頭間が不通になりました。一方で、2023 年 10 月にダイヤ改正を実施し、家山-川根温泉笹間渡間の運転を再開するとともに、区間急行、快速急行など新種別が登場。更に春には臨時で準急も運転され、大手私鉄も顔負けの種別数となりました。今回の小旅行はこれら新種別と SL に乗車し、家山の桜と SL の共演を写真に収める予定です。

下図が大井川鐵道の種別ごとの停車駅です。種別の多さが目立つうえ、停車駅も千鳥停車のように分散されています。目的は混雑の平準化ではないので、千鳥停車かどうか微妙ですが。

列車ごとに客層の主眼は異なり、多客時運行の準急は観光客を、快速急行や最終の区間急行は地元住民をターゲットにしていると思われます。

↓2024 年春時点での停車駅図です↓



2. 行程

下が本旅行の行程となっております。なお、JR 在来線は省略しています。

発駅	時刻	種別/行先	着駅	時刻
金谷	9:56	準急/家山	門出	10:12
門出	11:25	準急/金谷	新金谷	11:52
新金谷	11:52	SL かわね路 1 号/川根温泉笹間渡	川根温泉笹間渡	12:36
川根温泉笹間渡	13:49	準急/金谷	家山	13:56
家山	16:00	快速急行/金谷	金谷	16:30

以下に行程の概要を説明します。門出では、駅直結の体験型フードパーク KADODE OOIGAWA で食事をしたのち、新金谷からは大井川鐵道の看板列車、SL かわね路に乗車。川根温泉に入浴、家山で SL を撮影したのち、新設された快速急行で金谷まで戻ります。

3. 金谷→門出

この旅では、川根温泉ゆる旅フリーパスを使用します。このきっぷは、大井川鐵道本線全線フリーに加えて、川根温泉の入浴割引といったその他特典がつく、2800 円で購入できるお得なきっぷです。このきっぷ、SL、EL に(座席未指定なら)追加料金なしで乗車できるため、SL や EL に何度も乗車したい方におすすめです。ただし、このきっぷ、2025 年からは大井川本線フリーきっぷに名称変更され、SL 運行日には 4800 円と大幅に

値上げされてしまいました。

金谷駅に停まっていたのは元近鉄の 16000 系 2 両編成です。地方の中小私鉄はこういった他社から譲渡された車両を走らせている会社が多く見られます。この 16000 系は元近鉄特急型車両なので、座席はくたびれつつも、転換クロスシートでシートも柔らかく上質です。JR 東海静岡地区とは天と地ほどの差です。

1 両でも座れる程度の乗客をのせた列車は金谷駅を出発。SL 発着駅、新金谷でも多くの乗車はありませんでした。準急である当列車は、新金谷を出ると、代官町、日切を通過し、合格に停まります。当駅は近くに日切地蔵尊があり、観光客を見越して 2020 年に旧駅名の五和(ごか)を合格に改めた経緯があります。それと並行して駅舎内に合格地蔵尊が置かれ、駅名標も桜をあしらったものに変更されました。商魂たくましい大井川鐵道はそれに留まらず、駅名標キーホルダーやクリアファイルなどのグッズを販売しています。

無人駅の合格では、先頭のドアしか開きません。そのため、開かない 2 両目のドアで待機していたある中年男性が「合格駅で降りられなかったら、不合格や!」と発しながら、慌てて先頭へ向かいましたが、列車は無情にも発車してしまいました。彼が試験に合格したのか、筆者は知る由もありません。合格-門出間はわずか 0.5km しか離れておらず、発車したかと思えばすぐ門出駅に到着。彼も新たな門出を迎えられることを願います。この駅も水引をあしらった駅名標となっています。(右図)



4. 門出駅(KADODE OOIGAWA)

門出駅は KADODE OOIGAWA に併結されています。KADODE OOIGAWA は新東名高速道路島田金谷 IC 付近に建設され、それに際して門出駅が開業しました。この施設は緑茶・農業・観光の体験型フードパークです。施設内には、大井川流域で穫れた野菜を売るマルシェや、緑茶を使った食事が楽しめるフードコートやレストラン、緑茶の製造過程を学べる“緑茶ツアーズ”など、様々なブースが置かれています。



KADODE OOIGAWA は新東名高速道路島田金谷 IC と大井川鐵道の交差点に建てられ、門出駅はこの施設の開店に際して開業したという経緯があります。

筆者はこのフードコートで、麺に緑茶を練りこんだつけそばを注文しました。

施設内には、かつて大井川鐵道を走っていた SL、C11-312 が静態保存されていました。皆さんも大井川鐵道に乗車したら是非 KADODE OOIGAWA に立ち寄ってみてください。

5. 門出→新金谷→川根温泉笹間渡

門出は観光拠点駅ですが、SL は容赦なく通過します。そのため、SL の始発駅である新金谷に再び戻ることとなります。新金谷駅は大井川鐵道の拠点駅で、駅舎内は人であふれかえっていました。ただし、その多くは SL だけが目的のツアー客です。

SL かわね路号が入線し、ツアー客の波に揉まれるようにして車内に入ります。懐かしの国鉄型ボックス席や錆びた扇風機や網棚、木製の床がレトロで、旅情を引き立てます。なお、筆者の席は 2 つのツアー会社に挟まれており、肩身が狭いです。



通過する合格や門出では SL の見物客がたくさんおり、駅の解説もなされるのですが、アナウンスするくらいなら停車してほしいものです。門出を過ぎると一気に山深くなり、大井川に沿うように走ります。次の神尾は

鬱蒼とした林の中に位置する秘境駅で、牛山氏の秘境駅ランキングには 90 位に入選しています。これでも、井川線の尾盛(同 2 位)、土本(同 22 位)などと比べたら大したことありません。この駅では、“神尾駅たぬき駅活化計画”と称し、大井川鐵道が主導して駅にたぬきの置物を置いたり、駅名標を金色に塗り替えたり、準急を停車させたりして、観光促進を図っています。そんな山間の秘境駅に観光客など来るのでしょうか。実際、派手な駅名標と暗色の枯草がミスマッチです。

ツアー客が黙々と配られた弁当を食べる中、家山の桜トンネル、…といわれる場所を通過します。しかし、運悪く、桜はまだ五分咲きどころか五厘咲きです。ただし、開花状況は気にしないのか、撮り鉄はいるし、SL は景勝地とみなし、減速して走行します。

ほどなくして家山に到着。ツアー客が一気に降り、車内は空席が目立ちます。バスに乗り換えるツアー客の奥で機関車は冷却作業を行っていました。ここで客車内を見回すと、古い日本国有鉄道案内図が掲載されていました。今では第三セクターに移管された二俣線(現:天竜浜名湖鉄道)、岡多線(現:愛知環状鉄道)、明知線(現:明智鉄道)などが国鉄の路線として掲載されており、昭和の郷愁を感じました。

空いた車内を満喫していると、配信者と思わしき一人の男が乗り込んできました。車内のあらゆるものを見てはオーバーなリアクションをしています。例えば、奥の機関車を見て、「この煙がさすが SL ですな。いやあ、すごいなあ」と。SL よりもあなたのほうが煙たいですよ。

家山を発車した SL は一面の茶畑の中を走行します。因みに、静岡県は長らく茶の生産量日本一でしたが、2024 年、ついに首位の座を鹿児島県に譲ってしまいました。川根温泉笹間渡の手前で、第一大井川橋梁を渡ります。不通区間を除くと、意外にも大井川を渡るはこの橋梁のみとなっています。対岸では、温泉の中から人々が手を振っているのですが、彼らがいるのはこれから立ち寄る川根温泉ふれあいの泉で、大井川を渡る SL を見られることで人気の温泉です。

列車は川根温泉笹間渡に到着しました。降りる乗客は数えるほどで、家山の(ツアー客による)盛況とは比べ物になりません。その分木造の駅舎が味わい深いです。当駅以北は未だ不通で、駅名標の“←地名(じな)”(千頭側の隣駅)が隠されていたのがどこか淋しさを醸します。観光客や住民にとっては一刻も早く復旧してほしいものですが、復旧費用は約 22 億円にのぼるため、早急な復旧は難しいと思われます。

川根温泉笹間渡駅からは先ほど紹介した川根温泉ふれあいの泉に入浴します。思いのほか繁盛しており、露天風呂からは山々や大井川が展望できました。

近隣には大井川鐵道が運営する川根温泉ホテルもあり、そちらでも日帰り温泉を楽しむことができます。



6. 川根温泉笹間渡一家山

川根温泉笹間渡駅からは準急に乗って家山まで戻ります。車両は 16000 系で、初めに乗車した列車と同じ編成です。川根温泉笹間渡から乗る人はごくわずかで、片手で数えられる人数しかいません。座席も元特急型車両で、そのうえ人も少ないとなると非常に快適です。雄大な大井川を渡り、茶畑の中を走り抜けると、たった 7 分で家山に到着。家山駅も風情を感じる木造の駅舎となっています。

(右図)

ここでは、行きに SL で通った家山の桜トンネルで SL さくら号を撮影します。駅から撮影地まで歩く道中、大井川の土手で無開花の桜の木を背に記念撮影している人たちがいました。写真合成？

撮影 1 本目は下りの SL さくら 13 号、2 本目は家山で折り返した上りの SL さくら 14 号です。補足すると、先ほど乗った SL かわね路は定期列車なのに対し、この SL は桜のシーズンに合わせて運行される臨時列車で



す。

ここで撮った写真を右に掲載します。SL さくら号専用のヘッドマークが印象的です。



7. 家山→金谷

家山からは 2023 年秋のダイヤ改正で新設された快速急行に乗車します。この列車、観光需要は眼中にないようで、合格や門出など観光拠点駅を通過し、地元客の利用が一定数ある福用に停車します。使用車両は元南海電鉄の 21000 系です。

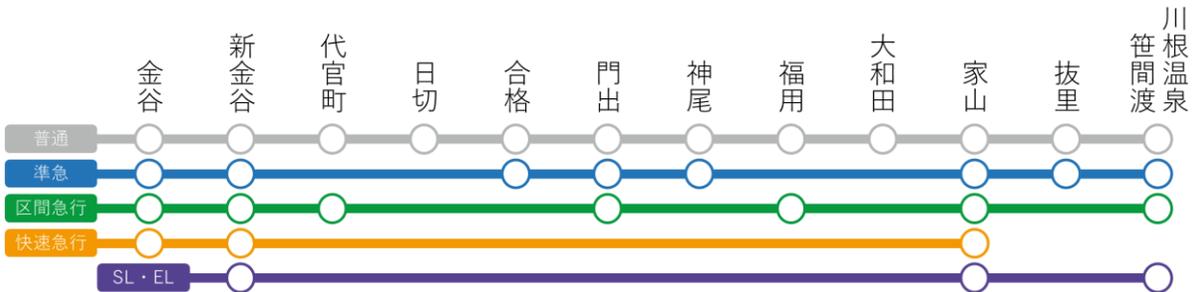
列車は福用に停まりますが、乗降はありません。大井川鐵道に地元客の利用はないのです。それもそのはず、この快速急行、後述するように、2024 年 6 月のダイヤ改正で福用は通過と見直され、運行時間帯も深夜に変更されました。このように、停車駅が通過駅に降格するのは前例が少ないです。(ほかには東武東上線快速急行・F ライナーの志木通過など)

小駅を通過し、新金谷に到着。新金谷からは普通に種別変更し、間合い運用として金谷まで運行します。サボも普通の表示に変えられます。数分で金谷に到着、この旅もここまでとなります。

8. ダイヤ改正

大井川鐵道は 2024 年 6 月と 2025 年 4 月にダイヤ改正を実施しました。この概要について解説します。

8.1 2024 年 6 月ダイヤ改正



この改正では、快速急行と区間急行の停車駅と運行時間帯が大きく変更されました。

区間急行

<改正前>

停車駅: 金谷、新金谷、代官町、家山、川根温泉笹間渡

夜間に上りのみ 1 本

<改正後>

停車駅: 金谷、新金谷、代官町、**門出**、**福用**、家山、川根温泉笹間渡

日中に 1 往復

快速急行

<改正前>

停車駅: 金谷、新金谷、**福用**、家山

日中に下りのみ 1 本(特定日運行)

<改正後>

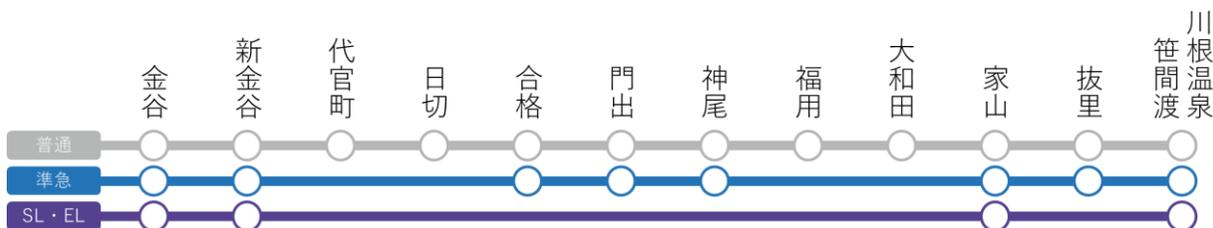
停車駅: 金谷、新金谷、家山

夜間に下りのみ 1 本(毎日運行)

区間急行は地元民と観光客の双方を意識した停車駅とダイヤ、快速急行は旧来の区間急行の役割を受け継いだダイヤとなりました。

ほかにも、臨時のSL南アルプス号を定期列車に格上げしたほか、繁忙期運転の準急列車が増発されました。

8.2 2025年4月ダイヤ改正



この改正では運行形態に大きくメスが入れられ、区間急行・快速急行が廃止されたことで、すべての定期列車が各駅停車となりました(準急は不定期運行のため)。SLは全列車が川根温泉笹間渡発着に変更されたうえ、下りは全列車、上りは南アルプス2号が金谷駅に乗り入れを果たし、JR線との接続が改善されました。

因みに、大井川鐵道は2025年1月から、純金製・シリアルナンバー入りで、大井川鐵道本線の電車・SLが2026年3月まで乗り放題のきっぷを発売しています。値段はなんと**100万円**。名称も”100万円きっぷ”。これを買うのは相当な富裕層か大井川鐵道の熱狂的なファンだけでしょう。

8.3 総括

ここまで見てきたように、台風被災以降、大井川鐵道は大きな変革の時期を迎えています。SLと井川線に依存した観光鉄道から、優等種別の設定による多様なニーズへの対応、合格や門出(KADODE OOIGAWA)、神尾をはじめとする新しい観光需要の開拓に挑みました。しかし、2025年のダイヤ改正で概ね従来通りの運行形態に戻ったことから、こういった取り組みは必ずしも功を奏したわけではないようです。

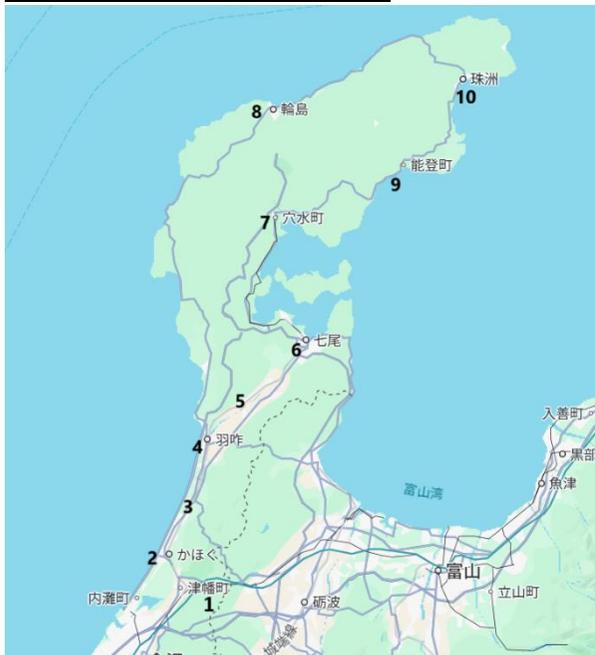
1 はじめに

こんにちは。81回生のK.Hです。去年も部誌を書いたので覚えてくださっている方もいるかもしれません。

みなさんは石川県に行ったことがありますか？石川といえば金沢を想像する方が多いと思います。金沢は北陸最大都市ですし、観光客がたくさん訪れています。ですが石川は金沢だけなのでしょうか？石川には能登半島があるわけです。能登半島には魅力がたくさんあるわけです。行ったことないから知らんけど。そんな能登半島を縦断する鉄道路線、七尾線の歴史について今回は書いて行こうと思います。

2 七尾線の歴史

2-1 前提知識～能登半島の駅名～



- 1 津幡 北陸本線（現 IR いしかわ鉄道）と七尾線の分岐駅、津幡町にある。
- 2 宇野気 かほく市にある。
- 3 高松 香川県の高松ではなくかほく市にある。
- 4 羽咋 羽咋市にある。
- 5 良川 中能登町にある。
- 6 七尾 JR 七尾線の終点、のと鉄道七尾線の起点駅、JR とのと鉄道の普通列車は七尾で折り返す。七尾市にある。
- 7 穴水 現在ののと鉄道七尾線の終点駅、穴水町にある。
- 8 輪島 七尾線の終点、輪島市にあった。
- 9 宇出津 能登線の途中駅、能登町にあった。
- 10 蛸島 能登線の終点、珠洲市にあった。

普通列車で行くのがきつかったこともあり準急列車が発達していきます。

1962年には準急そそぎとつくもがデビューしたことで金沢～輪島を結ぶ準急は3往復にまで成長しました。ついでに準急用気動車のキハ55が投入され、快適性も向上しました。ちなみにつくもの愛称の由来は現在の能登町にある九十九湾です。

1964年には愛称を能登路に統一したことで見た目上わかりやすくしました。見た目上というのはこのころから結構カオスな運行形態だったからです。1964年ダイヤは見つからなかったので1963年の準急のとじのダイヤで紹介します。

まずは下り列車です。金沢を4両で出発し、七尾線を北上。穴水に着くと2両ずつに切り離され前2両は準急のまま輪島へ、後ろ2両は普通に種別変更したのち松波へ向かうというダイヤでした。これはつくもやそそぎも同様のダイヤでした。ただ、そそぎは後ろ2両が宇出津どまりでした。

上り列車は準急として輪島から2両、普通として松波から2両が走行してきて穴水で併結し、4両編成の金沢行き準急となります。その後七尾まで4両で走行し、七尾に到着すると後ろに3両増結して堂々の7両編成を組みました。まさかの3階建て列車です。しかも先頭の1両は郵便車を併結していました。これはつくもやそそぎも同様のダイヤでした。ただ、そそぎは後ろ2両の始発駅が宇出津でした。

1966年には急行列車の制度が変更されました。運行区間が101km以上の準急はすべて急行に格上げするという制度になったのです。そのため、運行区間である金沢～輪島が119.4kmあった準急能登路は急行能登路に格上げされました。ただ、能登路には準急区間が金沢～穴水のものもありました。金沢～穴水の距離は99kmとぎりぎり100kmを割っていたためこの列車は準急として残さざるを得ませんでした。というわけで金沢～穴水の準急には1964年に愛称が消滅したはずのつくもという名前が名づけられました。少しぐらい融通が利かせてもいいと思うのですが…。ところでつくもの愛称の由来である九十九湾は穴水よりも珠洲側にあります。準急つくもはつくもを名のりながら九十九湾まで準急運転しない詐欺準急となってしまったのです。準急運転しない、と書いたのは穴水で種別変更して輪島や珠洲、蛸島まで行く運用だったため、列車全体で言えばかうじて詐欺にはなっていないからです。

ただ、1968年には運行区間が101km未満の準急も急行に格上げされたため準急つくもは急行能登路に編入されました。つくもは再び短命な列車愛称となってしまったのでした。一方の能登路は旺盛な需要を背景に成長し続け、最盛期の1978年には上下合わせて19本も運転される列車になりました。ところでこの急行能登路は千鳥停車、種別変更、増解結なんでもありでカオスな急行列車になってしまいました。ということで急行能登路の停車パターンについて書こうと思います。

2-3 急行能登路の停車パターン (1978)

前述のとおり1978には上下19本運転されていましたが、号数は20号までありました。というのも下り最終は17号で、19号は抜け番号となっていたのです。この能登路は停車駅がカオスすぎるので1号から下り、上りに分けて1つずつ見ていくことにします。

まずは下り列車の1号です。1号は金沢発輪島、珠洲行きです。1本目から早速増解結があります。金沢、津幡、羽咋、七尾、和倉、穴水に停車し、穴水で輪島行きと珠洲行きに分割します。輪島行きは穴水をでると能登三井、終点輪島に停車します。珠洲行きは甲、鶴川、宇出津、能登小木、松波、能登鶴飼、終点珠洲に停車します。

次は3号です。金沢発和倉、輪島、珠洲行きです。通常は和倉行きですが多客時に臨時に輪島、珠洲行きとなります。停車駅は1号の停車駅に宇野気を足したもので、それ以外は変わりありません。

次は5号です。金沢発輪島、蛸島行きです。金沢、津幡、羽咋、良川、七尾と停車し、七尾で普通列車に種別変更します。七尾から穴水まで各駅に停車したのち輪島行きと蛸島行きに分割し、それぞれ終点まで各駅に

停車します。

続いて7号です。金沢発蛸島行きです。輪島行きを併結しませんし、終点の蛸島まで急行運転を行います。停車駅は金沢、津幡、羽咋、七尾、和倉、穴水、甲、鶴川、宇出津、能登小木、松波、能登鶴飼、珠洲、終点蛸島です。とてもシンプルできれいな列車です。ただし七尾で後ろ2両を切り離すので解結は1度行います。

続いて9号です。金沢発穴水、輪島行きです。これも3号と同じく通常は穴水行きですが多客時に臨時で輪島行きになります。停車駅は金沢、津幡、羽咋、七尾、和倉、穴水、能登三井、終点輪島です。シンプルイズベストと言いたいところですがこの列車、七尾で6両のうち後ろ4両を切り離します。しかも後ろ4両にはグリーン車がついています。

続いては11号です。金沢発輪島、珠洲、蛸島行きです。これは多客時の臨時運転ではありません。金沢を6両で出発した列車は津幡、高松、羽咋、能登部、七尾、和倉、能登中島、穴水の順に停車します。穴水に着くと前2両が急行珠洲行きとして穴水を発車します。この急行珠洲行きの停車駅は穴水、甲、鶴川、宇出津、能登小木、松波、能登鶴飼、終点珠洲です。残りの4両は輪島行きになるといいたいところですが前2両のみが急行輪島行きになります。急行輪島行きの停車駅は穴水、能登三井、終点輪島です。残りの2両は穴水で普通列車に種別変更し、普通蛸島行きになります。穴水から終点の蛸島まで各駅に停車します。急行能登路が輪島方面と珠洲方面で分割併合が発生するのは日常茶飯事ですが3分割するのはものすごくめずらしいです。

続いての13号は金沢発輪島、珠洲行きです。金沢、津幡、宇野気、高松、羽咋、七尾、和倉、穴水の順に停車し、穴水で両列車を分割後両列車とも普通列車に種別変更します。輪島行きの列車は穴水から終点輪島まで各駅に停車します。珠洲行きの列車は普通列車を名乗りながらも急行のような通過運転を行います。停車駅は穴水～宇出津の各駅と能登小木、松波、能登鶴飼、終点珠洲です。

続いての15号は金沢発輪島、蛸島行きです。また、七尾より先に行く能登路の最終列車です。金沢、津幡、宇野気、羽咋、能登部、良川、七尾、和倉、能登中島、穴水に停車したのち、両列車を分割します。輪島行きは急行のまま穴水、能登三井、終点輪島の順に停車します。蛸島行きは穴水で普通列車に種別変更した後終点蛸島まで各駅に停車します。

続いては17号です。金沢発七尾行きです。下り列車の最終便です。停車駅は金沢、津幡、羽咋、終点七尾です。途中で増解結等もなく終始2両で走ります。

続いて上り列車の2号です。輪島からきた普通列車（停車駅：輪島～穴水の各駅）と珠洲からきたほぼ急行みたいな停車駅なのになぜか普通列車を名乗っている普通列車（停車駅：珠洲、能登鶴飼、松波、能登小木、宇出津、鶴川～穴水の各駅）が穴水で併結し七尾まで普通列車として各駅に停車したのち、七尾で急行に種別変更します。その後七尾、良川、能登部、羽咋、津幡と停車し終点の金沢に到着します。

続いて4号です。輪島、珠洲始発の普通列車（どちらも各駅に停車）が穴水で併結して急行に種別変更します。穴水からは能登中島、七尾、羽咋、津幡、終点金沢に停車します。この4号、増解結を穴水での1回だけではなく合計2回行います。というのも穴水で郵便車を一緒に併結しており、この郵便車を七尾で切り離すため合計2回ということです。

続いて6号です。輪島、蛸島始発金沢行きで、下り5号と良川以外は停車駅が同じです。6号は良川を通過します。他に5号と違う点は宇出津で増解結を行うという点です。蛸島を2両で発車した普通列車は、宇出津で前に2両を併結します。さらに穴水で輪島から来た普通列車2両を併結するので増結2回ということになります。

次は8号です。輪島始発の急行（停車駅：輪島、能登三井、穴水）と珠洲始発の急行（停車駅：珠洲、能登鶴飼、松波、能登小木、宇出津、鶴川、甲、穴水）が穴水で連結します。穴水からは和倉、七尾、羽咋、宇野気、津幡、終点金沢に停車します。結構シンプルに見えますが、やばくなる日があります。通常時の珠洲発の金沢行きの能登路8号は423Dという穴水発珠洲行きの普通列車を折り返して運転します。ただ423Dが別の列車に化けることがあるのです。それがのりくら9号の運転日です。のりくらの詳細は後述しますが、名古屋

～富山、金沢行きの高山本線経由の急行です。のりくら9号も通常は金沢行きですが臨時で延長運転をすることがありました。その延長先が珠洲だったので。穴水まで4両できた後、2両の423Dと併結して珠洲まで各駅に停車します。こののりくら9号はグリーン車を連結しているのでのりくら9号の運転日は能登線にグリーン車付き普通列車が運転されることになるのです。先述のとおり423Dが能登路8号の運用に着きますのでのりくら9号運転日はグリーン付き6両編成が運用につくことになります。逆にのりくら9号運転日以外はグリーン車なし2両編成が運用に着きます。なお、運転日はかなり少なかったそうです。

続いては10号です。蛸島発金沢行きで、輪島発はありません。蛸島～七尾で普通列車として各駅に停車し、七尾で急行に種別変更します。その後、羽咋、津幡、終点金沢に停車します。この列車は全区間で2両での運転です。

続いて12号です。珠洲発金沢行きです。多客時は臨時で輪島始発の編成が増結されます。珠洲発の急行は珠洲、能登鶴飼、松波、能登小木、宇出津、鶴川、甲、穴水の順に停車します。輪島発の臨時増結急行は輪島、能登三井、穴水の順に停車します。穴水で両編成が併結し、穴水、和倉、七尾、能登部、羽咋、高松、津幡、終点金沢の順に停車します。

続いての14号は七尾発金沢行きですが、土休日限定で珠洲発となります。停車駅は珠洲、能登鶴飼、松波、能登小木、宇出津、鶴川、甲、穴水、和倉、七尾、羽咋、宇野気、津幡、終点金沢です。

続いては16号です。蛸島発金沢行きです。蛸島～穴水は普通列車として各駅に停車したのち穴水で急行に種別変更します。穴水からは和倉、七尾、良川、羽咋、津幡、終点金沢に停車します。この列車は穴水で4両増結して穴水～金沢は8両編成で走行します。

続いては18号です。七尾発金沢行きの短距離便で停車駅は七尾、羽咋、津幡、金沢です。4両での運転です。

最後は20号です。蛸島、蛸島、輪島始発の金沢行きです。誤植ではないです。蛸島、蛸島、輪島始発の金沢行きです。この列車、最終的に8両編成になるのですが、最初に蛸島からの普通列車が到着します。先頭2両に停まり5、6号車となります。次に輪島からの4両の普通列車が到着します。蛸島始発の普通の後ろに併結し7、8、1、2号車となります最後に蛸島始発の2両が輪島始発の4両の後ろに併結し3、4号車になります。ということで前から5、6、7、8、1、2、3、4号車の8両編成です。蛸島、輪島始発の普通列車はそれぞれ穴水まで各駅に停車します。蛸島からのもう1つの列車は宇出津まで普通列車として各駅に停車、宇出津から急行に種別変更して鶴川、甲、穴水の順に停車します。穴水からは8両編成の急行として運転し、停車駅は和倉、七尾、羽咋、津幡、終点金沢です。

これで19本すべての停車パターン列挙が終了しました。いかだったでしょうか？

これを簡潔(?)にまとまると以下ようになります。これでもサンダーバード(2013、2023)よりは少ないです。

A 金沢、津幡、羽咋、七尾 17

B A+和倉、穴水 18

W1 B+能登三井、輪島 1、9

W2 W1+宇野気 3、8

W3 W1+能登一ノ瀬 6、20

W4 W1+高松、能登部 12

W5 W6+能登中島 11

W6 W6+能登中島 4

W7 W6+良川 5

W8 W6+宇野気、高松 13

W9 W8-高松+宇野気、良川 15

W10 W9+能登部、田鶴浜、笠志保、能登中島、西岸、能登鹿島 2

- S1 B+甲、鶴川、宇出津、能登小木、松波、能登鶴飼、珠洲 1
- S2 S1+宇野気 3、8、14
- S3 S2+蛸島 7
- S4 S2+高松、能登部 12
- S5 S4+能登中島 11 (珠洲)
- S6 S1+高松、中居、比良、鹿波、沖波、前波、古君、矢波、藤波 13
- S7 S6-矢波、藤波+能登部、良川、田鶴浜、笠志保、能登中島、西岸、能登鹿島 2
- S8 S2+羽根、能登小浦、真脇、能登白丸、能登川尻、鶴島、南黒丸、上戸、能登飯田、正院、蛸島 20 (蛸島急行)
- S9 S8+中居、比良、鹿波、沖波、前波、古君、矢波、藤波 6、20 (蛸島普通)
- S10 S9+能登中島-正院、蛸島 4
- S11 S9+良川-正院、蛸島 5
- S12 S9+高松、良川、能登中島 11 (蛸島)
- S13 S9+良川 16
- S14 S13+宇野気、能登部、能登中島 15
- S15 S9+田鶴浜、笠志保、能登中島、西岸、能登鹿島 10

2-4 七尾線への直通列車

今まで書いてきた七尾線の列車はすべて金沢発着ということで大都市から七尾方面には直通で行くことができず、不便でした。観光客の誘致には大阪や名古屋からの直通列車の存在が必要でした。行先案内で駅名が連呼されるというのも宣伝効果がかなり大きいのですからね。現在でも鳥取、城崎温泉、天橋立、夕日ヶ浦木津温泉、白浜、新宮、高山などの行先を見ると行きたくなるものですからね。

ということで 1963 年、大阪から七尾線へ直通する急行奥能登が運行開始しました。ただし急行なのは新潟行きの急行きたぐにと併結する金沢までで七尾線内は準急として走行しました。種別変更ということです。おそらくほかの七尾線準急とあわせるという意図があったものと思われます。ただし料金は全区間急行にのったものとして料金が徴収されていたようです。例えば金沢～穴水の 99.9km の場合を考えます。ほかの準急(例えばつくも)などに乗った場合、料金は 100 円(乗車料金は別)ですが奥能登に乗った場合、料金は 200 円(乗車料金は別)になります。奥能登に乗った場合だけ早さは変わらないのに料金が倍になるのは不公平が強いです。また、上り急行奥能登は穴水から金沢まで蛸島発金沢行きの普通列車(穴水～金沢間準急能登路)を併結していました。金沢で蛸島発金沢行き普通の解結と急行きたぐにの併結を行い急行に種別変更ということを行っていました。急行奥能登ですが当初は大阪発和倉行き、輪島発大阪行きで運転されていました。

急行奥能登は人気だったらしく 1966 年には能登路とともに全区間急行での運転となりました。ヨンサントオ改正のときには大阪～金沢の急行ゆのくに号の一員に加えられました。同一愛称なのに電車での運転と気動車での運転が混在することになりました(なお、特急はしだて、まいづる)。1970 年には 2 両増結され 6 両編成での運転となりました。この増結 2 両は珠洲発だったということで急行ゆのくにでも穴水での増結が発生することになりました。先述のとおりこのときも珠洲発(1968 年に蛸島発着から変更)の準急能登路の併結は続いており金沢で切り離していました。つまり、前から「輪島発大阪行き急行ゆのくに 4 両」、「珠洲発大阪行き急行ゆのくに 2 両」、「珠洲発金沢行き準急能登路 4 両」での運行だったということです。

また、下りの七尾線直通急行ゆのくに和倉行きは 1972 年に宇出津、輪島行き(どちらも穴水で普通に種別変更)、1975 年に珠洲行き(穴水で普通に種別変更)と、運転区間が徐々に延伸されていきました。さらに七尾線直通ゆのくにには頻りに増結されることになり需要が伸びていたことがよくわかります。

1974 年には湖西線が開業し、雷鳥等は湖西線を経由して運転しましたが、ゆのくには東海道新幹線との接続を考慮し米原経由で運転され続けました。(このとき米原経由の特急が減ったため新たに運転され始めたのが

加越、現しらさぎ)

ヨンサントオ改正では先述の急行のりくらが七尾線への直通を開始したことで名古屋からの直通列車の運転も開始されました。この急行のりくらは高山本線経由の列車でした。わざわざ七尾線直通の列車が高山本線経由で運転されたのは急行のりくらの一部が金沢行きだったためです。当時は富山に車庫が存在せずすべて金沢の車庫に車両を置いていたため金沢行きだったということですね。1968年当時の七尾線直通のりくらは下り、夜行の6号(名古屋2350→金沢523)と上り、昼行の6号(金沢1547→名古屋2159)です。下りの七尾線直通は季節運航でした。なので先述の急行能登路8号現象が起きました(のりくらの号数は1968年から変更)。運行形態や停車駅は先述の急行能登路8号を参照してください。上り列車は穴水からの運転でしたが、臨時で珠洲始発となりました。穴水～金沢は能登路とのりくらと併結して運転されました。

2-5 七尾線の衰退

あれだけ繁栄した七尾線でしたが1970年代に入ってくると暗雲が立ち込めるようになりました。七尾線の需要が減ったからというのではなく、国鉄のせいでした。1970年代の国鉄はキンダボンゼーと鉄建公団のせいで大赤字に苦しんでいました。そのためどんどん経営合理化がすすめられていました。国鉄は運行形態がカオスな急行を粛清したり、急行を特急に格上げして特急料金をむしりとりしたりし始めました。

この動きは七尾線も例外ではありませんでした。まずは1972年に上り急行のりくらの穴水乗り入れが中止されました。さらに金沢に乗り入れるのりくらの本数が削減されました。理由としてはわざわざ高山本線の急行を乗り入れさせても乗る客が少なかったからだと思われます。米原周りの方は東海道新幹線があり、早く名古屋に着きましたからね。また、東海道新幹線を使わなくても、金沢～名古屋は米原周りの急行兼六は4時間でつきましたが、急行のりくらは6時間もかかりましたからね(参考:2023年のしらさぎだと3時間、2024年のつぎ+しらさぎだと2.7時間)。一応、臨時の下りのりくらの七尾線乗り入れは継続されたようですが運転日はかなり縮小されました。結局1982年改正で完全に廃止されました。追って1985年改正で金沢乗り入れも廃止されました。

続いて1978年には七尾線直通ゆのくにが廃止されました。七尾線直通ゆのくにはかなり需要があったのですがなぜ廃止されたのでしょうか?当時七尾線は非電化だったので七尾線直通ゆのくには気動車で運転されていたとは先に書きました。ただ、津幡までは電化されているのでそこまでは架線の下を走るようになりました。また、併結相手の急行越後(運転区間:大阪～新潟、急行きのくから併結相手変更)は全区間電化区間を走るのに気動車で運転となっていました。そのため非常に非効率な運転だったのです。そのため国鉄は七尾線直通ゆのくにを金沢でぶった切れればよいと考えたわけです。ついでに大阪～金沢を特急に格上げしての増収も忘れずに行いました。こういうわけはかなり需要のある七尾線直通ゆのくにが廃止されました。国鉄は合理化に成功しましたがその代償としてモータリゼーションによる能登方面への観光客の自家用車や高速バスの利用に拍車がかかり、七尾線の利用客が減少してしまいました。七尾線直通ゆのくに廃止が現在の七尾線の惨状の原因と言っても過言ではないかもしれません。まあ、1978年ともなると能登有料道路が開通したので自動車でのアクセスが容易になったというのもあると思いますが、七尾線の本数も決して多くはありませんからね。

せめての抵抗として1980年には座席がボックスシートから0系からはぎ取った座席を使い転換クロスシートにし、大型スクリーンを設けた全車指定席のロマンスカーを急行能登路に投入しました。指定席料金だけで乗れるなどと、当時からすればかなりお得だったわけですが基本的に全車自由席の能登路にロマンスカーが定着するわけもなく1982年にロマンスカーという愛称がはく奪され自由席として運用に入るようになりました。今度は乗り得列車となってしまったのです。1987年にはジョイフルトレインに転用されたためロマンスカーはわずか7年で消滅することになりました。国鉄の努力もむなしく七尾線の利用者が減少すると能登路の本数はどんどん削減されていくことになりました。1982年には季節運行の臨時列車は廃止され、1985年にはさらに本数が減り、本数が7往復にまでなりました。1988年になると、のと鉄道に能登線が転換されたことで珠洲方面への乗り入れが廃止されたり、改正前は6両編成での運転でしたが2～4両での運転となったりしました。

直通列車の意義を再認識した国鉄は七尾線に直通列車を運転できるように手を打つことにしました。ということで 1986 年に運転され始めたのがゆうトピア和倉です。485 系が気動車と併結するという非常にめずらしい運行形態でした。気動車のもとはキハ 65 系でした。キハ 65 系で特に改造されたのは足元と内装でした。キハ 65 系の最高速度は 95km/h でしたが 485 系は 120km/h と足並みがそろいませんでした。120km/h 走行に耐えるためコイルバネを取っ払い空気ばねに転換、ダンパーも追加しました。また電磁直通ブレーキを追加しました。ついでに連結器も交換したためほかの気動車と連結できなくなりました。ただ動力は変更されなかったらしく 485 系に引っ張ってもらっていました。単独走行時は 95km/h での運転でした。内装はボックスシートから 2+2 のリクライニングシートでシートピッチは 1100mm と当時の国鉄からしてみればとても広く設置されました。扱いはグリーン車となりました。急行普通車から特急グリーン車へと格上げされたのです。(なお JR 九州ふたつ星 4047)他にも魔改造を施し展望室を設置しました。なおこの改造には苗穂の匠がかかわっていたそうです。まあ現在の JR 北海道は電車と気動車が併結していますしね…。



ファイル:Kiro65 YUtopia wakura raityou.jpg - Wikipedia

停車駅は大阪、新大阪、京都、金沢、(七尾線内略)という風で、福井すらも通過していました。とはいっても 485 系雷鳥 9 号 (1986 年当時) との併結運転だったので雷鳥 9 号の単独停車駅 (敦賀、武生、福井、芦原温泉、加賀温泉、小松) ではドア扱いせず運転停車扱いでした。ダイヤも和倉温泉へのアクセスを最優先していました。ゆうトピア和倉は曜日運転の臨時列車でしたが人気だったらしく、1988 年からは毎日運転の列車になりました。車両運用の関係でこの車両を使用した大阪～金沢のゆうトピアライナーも運行されました。検査時はキハ 65 系を追加で改造したゴールデンエクスプレスを代車として運転しました。通常は 1 編成余ることになるわけですがバブル景気真っ只中で団体臨時運用が多く基本的にはフル稼働だったそうです。団体臨時運転時は 4 両で運転されることがあったわけですが中間車両にはジョイフルトレイン (先述の元ロマンスカー) が使用されていました。

石川県は欲張ったのか和倉温泉まで電化して和倉温泉に電車特急を引っ張れば客が増えると考えました。当初 JR 西日本は和倉温泉以北の非電化区間の車両運用を理由に渋っていましたが和倉温泉以北をのと鉄道に押し付けることを条件に 1991 年、七尾線と和倉温泉以南を電化しました。

2-6 和倉温泉電化

和倉温泉以南電化と和倉温泉以北の切り離して七尾線は第 2 の開業というべき変化を遂げました。

そもそも電化には種類があって直流 1500 V と交流 50 Hz 20 kV と交流 60 Hz 20 kV の 3 種類です。大都市圏では車両が大量に必要なので車両側のコストを抑えるために直流電化をしています。ただ交直変換装置や交流に比べ電圧が低いため変電所が多く必要で設備面でのコストが大きいというデメリットもあります。一方、地方では大量に車両は必要でないため車両製造コストはかかるものの設備面が安く抑えられる交流電化をしています。北海道や東北では交流 50 Hz 20 kV が、北陸や九州では交流 60 Hz 20 kV が採用されています。七尾線も北陸

にあるということで、交流 60 Hz 20 kV で電化する予定でした。しかし七尾線は地方交通線の扱いだったので七尾線をまたぐ橋やトンネルの高さが低いことや、電圧が高い交流で電化をしてしまうと**絶縁破壊**が起きる可能性があります。そこで直流電化をしたわけですが北陸本線と七尾線で電化方式が違う事態になってしまいました。七尾線には交直両用車が必要でした。ただ、交直両用車の製造コストは非常に高く、新造する体力は JR 西日本にはありませんでした。そこで目を付けたのが網干、日根野、福知山、向日町の 113 系と福知山の 485 系交直両用車です。485 系の運用区間に交流区間はなかったので交直両設備を抜き取り 113 系に移設。こうして誕生したのが 415 系です。交直両用設備を抜き取られた 485 系は 183 系になりました。俗に言う $113+485=415+183$ です。この 415 系は 2021 年まで使い古されました。

電化開業と同時に直通特急が増発されたため急行能登路は大幅に削減されました。

ここでは 1992 年のダイヤを書こうと思います。1 日 3 往復、6 本にまで減っており、金沢～輪島、金沢～輪島・珠洲、金沢～和倉温泉がそれぞれ 1 往復ずつでした。

まずは 1 号で、金沢発輪島行きです。停車駅は金沢、津幡、宇野気、高松、羽咋、七尾、和倉温泉、穴水、能登三井、終点輪島です。一方、輪島発金沢行きである 6 号は 1 号の停車駅から高松を抜いたものになっています。

続いて 3 号で、金沢発輪島、珠洲行きです。金沢、津幡、羽咋、七尾、和倉温泉、穴水に停車し、穴水で分割します。輪島行きは能登三井、輪島と停車します。珠洲行きは甲、鶴川、宇出津、九十九小木（能登小木から改名）、松波、鶴飼、飯田（能登飯田から改名）、珠洲です。飯田は珠洲よりも珠洲市役所に近かったので急行停車駅になりました。輪島、珠洲発金沢行きの 4 号も停車駅は同じでした。

最後の 2、5 号は金沢～和倉温泉の運転で、停車駅は金沢、津幡、羽咋、七尾、和倉温泉です。この能登路 2、5 号の車両は 415 系と典型的な遜色急行でした。

この能登路は基本的に直通特急が走らない時間帯に運転されました。また、珠洲方面への乗り入れも復活しています。和倉温泉以北に乗り入れるためにはのと鉄道に直通することになるので同時に珠洲まで乗り入れさせようということでしょうね。

直通特急の方はこれまでゆうトピア和倉だけだったのが大阪からスーパー雷鳥が 3 往復、名古屋からしらさぎが 1 往復と急成長しました。利用客は相当増えたはずですが、さらに 1992 年の改正で長岡からのかがやきが 1 往復和倉温泉に乗り入れ始めました。東京からのアクセス向上のためです。1992 年にもなると上越新幹線も開業済みで金沢からだ長岡周りの方が米原周りよりも所要時間が短くなっていました。（金沢～長岡～東京：3 時間 58 分、金沢～米原～東京：4 時間 25 分）というわけで首都圏から和倉温泉へのアクセスも向上しました。

スーパー雷鳥は基本的に 10 両編成でした。金沢で分割し 7 両が和倉温泉へ、3 両が富山へ行きました。富山方面行きが 3 両と心もとないのは富山地鉄への乗り入れがあったからです。また、富山まで 10 両で行き富山で分割後長野と立山へ行くというのもありました（スーパー雷鳥信越）。

スーパー雷鳥は好評で増発しようということになりました。普通に考えれば 485 系を追加で製造し運用に投入することになるのですが JR 西日本はそんなことはせず新車を導入することにしました。ケチな JR 西日本にしてはとてもめずらしいことです。こうして作られたのがニュー雷鳥、681 系です。6 両基本+3 両付属で構成されているのはスーパー雷鳥と同様です。681 系は 1995 年に運用を開始しスーパー雷鳥サンダーバードと名乗りました。名前がすごく長いです。スーパー雷鳥のスジを引き継いで走りました。このスーパー雷鳥サンダーバードは 3 往復が和倉温泉に乗り入れ、富山地鉄に乗り入れる運用もありました。さらに大阪～金沢、和倉温泉、富山、富山地鉄の運行範囲から飛び出し神戸まで行く運用もありました。もっとも 1997 年にはスーパー雷鳥サンダーバードはサンダーバードに改名し、1999 年には富山地鉄への乗り入れが消滅しましたが…。

一方押し出された 485 系スーパー雷鳥は準速列車をこなすことになりました。ただ、和倉温泉へ乗り入れるスーパー雷鳥が上り 1 本のみ残存しました。それがスーパー雷鳥 24 号で和倉温泉 910→大阪 1305 での運転と大阪方面へ行くのに便利でした。この列車用の車両は和倉温泉まで普通列車として運転されたため乗り得列

車となりました。さすがにパノラマグリーンは締め切り扱いとなっていましたかね。この 485 系 7 連の乗り得普通列車は 2001 年のスーパー雷鳥廃止まで残存しました。

2001 年、683 系 0 番台が登場しました。サンダーバードは毎時 1 本程度に増便され、代わりとしてスーパー雷鳥は廃止されました。2001 年ダイヤ改正により和倉温泉まで乗り入れるサンダーバード、通称和倉ダバは増発され 3.5 往復から 4.5 往復に増便されました。新しく設定されたダイヤは夜に和倉温泉につき、朝に和倉温泉を出発するというもので七尾線沿線民が大阪方面に行くのに便利になりました。4.5 往復ということで七尾線内普通列車の乗り得列車が存続することになりました。また、これに伴い急行能登路が 2.5 往復から 1 往復に減便されました。(2002 年ダイヤ改正で急行能登路は廃止)さらには 2001 年改正でのと鉄道七尾線穴水～輪島が廃止されてしまいました。

また、この改正で和倉ダバが基本 3 両編成になりグリーン車連結が廃止されることになりました。その理由としてまず挙げられるのが七尾線の利用者数減少です。1990 年代後半にバブルが崩壊したことに起因する社員旅行の減少(=団体需要の減少)や個人旅行も減少したことが主な理由です。七尾線は和倉温泉七かないからね。これにより和倉ダバの空席が目立つことになり、グリーン車は特に顕著でした。さらにサンダーバードの富山方面行きの車両の増結が必要でした。富山市は富山県の県庁所在地にして最大都市、また高岡市も富山県第 2 位の都市です。当然能登方面よりも需要が大きい訳です。2000 年まではガラガラの 6 両和倉温泉行きを横目に 3 両富山行きにぎゅうぎゅう詰めに押し込まれる状態になっていました。さらに 1999 年には富山地鉄への乗り入れが廃止されていたこともあり、3 両で富山に行く必要はなくなっていました。また、金沢での誤乗が多数発生していました。普通、両数が多い方が富山へ行くと思いますよね…。このような事情により和倉編成(6 両グリーン付き)と富山編成(3 両、グリーンなし)が入れ替えられることになりました。

さらに七尾線特急列車の減車は和倉ダバのみではありませんでした。1997 年に北越急行が開業したことで長岡～金沢、和倉温泉の特急かがやきに代わり、越後湯沢～金沢、和倉温泉、福井の特急はくたかが運行開始されました。このはくたかはほくほく線内で 160km/h の高速走行を行うことで北陸から首都圏への利便性が向上しました(金沢～柏崎～長岡～東京：3 時間 58 分、金沢～十日町～越後湯沢～東京：3 時間 43 分)。そんなはくたかはかがやきに引き続き和倉温泉行きが運転されたのですが、6 両編成がそのまま乗り入れていたのが付属 3 両のみの乗り入れになり、グリーン車が消滅しました。485 系が最後まで残っていたしらさぎも 2003 年に 683 系が導入されると付属 3 両のみが和倉温泉に乗り入れるようになりグリーン車も消滅しました。

これに和倉温泉の旅館組合は反発し JR 西日本にせめてサンダーバードだけでも和倉温泉行きにグリーン車をつけるようにたびたび要請しました。しかし JR 西日本は富山方面の運用で手いっぱい、和倉温泉方面へ車両を回す余裕はありませんでした。

2009 年、683 系 4000 番台が登場しました。9 両固定編成で両方の先頭車が貫通型です。2010 年ダイヤ改正で雷鳥のほとんどがサンダーバードに置きかえられました。同時に富山行きと和倉温泉行きの併結を中止し、富山行きと和倉温泉行きを分離しました。和倉バードは 9 両編成で前 6 両グリーン車付きが和倉温泉行き、後ろ 3 両が金沢行きとすることで和倉ダバにグリーン車が復活しました。これが 2023 年まで引き継がれることになります。また、和倉ダバが 4 往復になったため乗り得普通列車は廃止されました。

2-7 北陸新幹線と七尾線

直通列車たちに転機が訪れたのは 2015 年です。このとき北陸新幹線が金沢まで延伸開業、東京から北陸へのアクセスが格段に向上しました。このタイミングではくたかが廃止されたため七尾線直通はくたかは消滅します。ついでにしらさぎの七尾線乗り入れが廃止、和倉ダバも 4 往復から 1 往復に減便されました。一応救済措置として能登かがり火が 5 往復新規設定、金沢での特急同士の乗り継ぎの特急料金通算が設定されました。こうなった理由は 4 つほど考えられます。

まず 1 つ目は北陸新幹線と時間を合わせるためです。これまでの七尾線直通列車の時刻は以下の通りで大阪、名古屋、越後湯沢から都合のいいようにダイヤが組まれていたため時間がばらばらでした。新幹線開業前は金

沢から能登方面への特急の需要はたかが知れていたのですが大丈夫だったのですが新幹線が開業すると金沢での乗り換え客が七尾線に乗り換えるという大きい需要が予測されました。そうなる新幹線との接続を考慮し、幅広い時間に列車を確保する必要ができました。大阪や名古屋からも乗り換える必要はできたものの能登方面の本数は維持されたため一概にデメリットだけでも言えません。

2014 年金沢駅発車時刻	2015 年金沢駅発車時刻
1110 サンダバ 5	856 かがり火 1
1153 しらさぎ 3	1123 かがり火 3
1303 サンダバ 13	1310 サンダバ 13
1334 はくたか 6	1500 かがり火 5
1502 サンダバ 19	1835 かがり火 7
1902 サンダバ 29	2008 かがり火 9

2つ目の理由が遅延発生時の処理を簡略化するためです。サンダーバードは人身事故の JR 京都線（東海道本線）、比良おろしの湖西線、雪と風の北陸本線を走行するため遅延や運休が多数発生します。数十分程度の遅延ならそのまま運転するのですが数時間遅れるとあとの列車の運用に支障が発生します。そのときは金沢で打ち切り、和倉温泉方面は代車（基本はしらさぎ編成）を仕立てて金沢～和倉温泉は定時で走らせます。ただ、大阪方面からの乗客は後続に振り替えたり代車が 681 系の時は座席変更をしたりしなければいけないなど面倒な手続きが必要です。始めに分断しておくことで少しは楽になるのです（分断後もサンダーバードやしらさぎが遅延して接続を切られたら後続の能登かがり火に振り替える必要がある）。

3つ目はサンダバ運用の柔軟化です。前述のとおり 683 系 4000 番台は 9 両固定なので和倉ダバに入れません。七尾線は 6 両までしか対応していないからです。ヨンダバが和倉ダバの運用に入った時は金沢から代車を仕立てることになりますが非常に面倒です。これを避けるためには和倉ダバを必ずゼロダバで運転しなければいけません。この運用の固定化は非常に面倒なのです。そのため和倉ダバを減らす必要がありました。

4つ目はサンダバを増発するためです。2015 年当時、能登かがり火はすべてが 6 両編成でサンダバやしらさぎの車両の間合いで運転されました。JR が運用を確認したところ、能登かがり火 2、7 号の運用の代車を仕立てることができたらサンダーバードを 1 往復増発できたのです。代車として選ばれたのはしらさぎの増結に使われる 681 系付属 3 両です。この車両は閑散期や通常期はもちろん、混雑期にも運用に入らないいわゆるニートレインだったので適任だったのです。さらに能登かがり火 2、7 号は早朝、夜の運転で観光客が乗らず、基本的にガラガラでした。特にグリーン車はひどい乗車率でした。そうして 2016 年ダイヤ改正で能登かがり火の一部が減車された裏でサンダーバードが 1 往復増便され 24 往復体制になりました。2019 年にもサンダーバードが 1 往復増便され 25 往復になりこれが現在まで引き継がれています。このときに能登かがり火 6、8 号が減車されました。このように需要にあわせて減車や時刻の変更が容易になるのも直通を切る理由なのです。

以上の 4つの理由から JR 西日本としては新幹線開業時にすべての直通列車を切る予定だったので、石川県に猛反発されることは目に見えていました。結果として 1 往復のみ和倉ダバが残ることになりこれが 2023 年まで続けられました。

七尾線としても 2014 年から 2015 年にかけて乗客数が約 3 割増えたのでデメリットばかりではなかったはず。調子に乗った JR 西日本は七尾線に観光列車を投入しました。それが 2015 年秋に登場した花嫁のれんです。外装は輪島塗を意識したのか赤と黒の配色です。内装も金沢名物の金箔を多用しています。さらに、半個室も備えておりグループ客にも配慮されています。種車はキハ 48 です。JR 西日本には 5 両しか承継されなかったやつです。始め敦賀に配属され、のちに山口に左遷されたキハ 48 を松任で改造して花嫁のれんにされたのです。キハ 40 系列で特急料金をむしり取るのはどこかの赤い JR みたいですね。思想が赤いと言っているわけではないですよ？花嫁のれんは土休日や多客時に 2 両で運転されています。1 日 2 往復で運転区間は金沢～和倉

温泉です。停車駅はす金沢、羽咋、七尾、和倉温泉です。停車駅は同じですが、号数により車内サービスが異なります。この車内サービスは事前に予約が必要です。現在は令和6年能登半島地震の影響で運転休止中です。

🗣️「もう七尾線は復旧したんだし復興のためにも運転再開したらいいのに…」

また、北陸新幹線延伸を機に運転を開始した列車はもう1つあります。のと鉄道を走行するのと里山里海号です。土休日に2両で運転されます。里山車両のNT301と里海車両のNT302で運転されます。1日2.5往復で運行区間は七尾～穴水で停車駅は七尾、和倉温泉、能登中島、穴水です。全列車が能登中島で15分ほど停車します。1、2、5号が乗車プランのみ、3号が乗車プランと寿司御膳プラン、4号が乗車プランとスイーツプランです。寿司御膳とスイーツを制覇したければ3、4号どちらにも乗る必要があるということですね。この列車は事前に予約が必要です。現在は令和6年能登半島地震の影響で運転休止中です。🗣️「もう七尾線は復旧したんだし復興のためにも運転再開したらいいのに…」

2024年にふたたび七尾線特急に転機が訪れました。北陸新幹線敦賀開業です。同時に敦賀～金沢がハピラインふくとIRいしかわ鉄道にそれぞれ移管されたため関西から北陸、七尾方面への直通列車が全廃されたのです。急行奥能登から61年続いた直通列車に幕がおろされました（休止期間1978年～1986年の8年を含む）。

2-8 のと鉄道の廃線区間

のと鉄道の廃線をさらっと書きすぎたので加筆しようと思います。先述のとおり能登有料道路の開業により能登線の利用者は落ち込んでいました。それでも能登線は沿線の通学需要が大きかったことや穴水町が中学校の統廃合を行ったことで能登線での通学を前提とした中学校が開校したこともあり1980年代の輸送密度は2000人程度と比較的好成績でした。国鉄再建法の第一次線や第二次線の指定（輸送密度2000人未満）はぎりぎり免れていました。しかし第三次線は指定されるだろうというのが地元の見込みでした。特定地方交通線第三次線は輸送密度が4000人以下なら指定されました。ただ、除外規定も存在し、ラッシュ時に1時間に一方の輸送密度が1000人以上、または並行道路が存在しない、または並行道路が年10日以上通行止めになる、または1人あたりの平均移動距離が30km以上かつ輸送密度が1000人以上というものでした。能登線は除外規定を満たせていなかったため特定地方交通線第三次線に指定されそうだったので。廃線は免れないだろうというムードの中1986年2月に石川県庁に開かれた会議で石川県は国鉄に3セク化案を提言しました。早めに3セク化した場合、転換交付金を受け取れたり、5年間の赤字の半額を補助してもらえたり、鉄道資産を無償で受け取れたりというメリットがありました。地元としても廃線されるぐらいなら3セク化した方がいいということで3月に早々に合意。同じく3セク化を決めた愛知の岡多線（現在の愛知環状鉄道）や高知の中村線（現在の土佐くろしお鉄道）とともに3セク化したいから早く第三次線に指定しろという異例の陳情を行いました。こうして1986年4月には他の路線に先駆けて岡多線、中村線、能登線が第三次線に指定、5月には3セク化が承認されました。承認が下りると石川県はのと鉄道を設立。1987年5月のことでした。

約10か月の準備期間を経てJR西日本から1988年3月に3セクに転換されのと鉄道能登線として穴水～蛸島が再開業しました。開業日には主要駅に紅白幕が飾られるというお祭り騒ぎだったそうです。のと鉄道は能登線の鉄道施設は無償で譲渡され、転換交付金18億3300万円を受け取りました。これを資金として新型車両NT100系を13両配備し、一部施設を改修しました。残ったお金は経営資金として残していました。本数もJR時代の下23本から33本に増やし、七尾線との接続も考慮して利便性を向上させました。さらにはNT800系を使用した観光列車「のと恋路号」を七尾～珠洲で運転しました。その甲斐あってかのと鉄道は黒字になりました。そんな能登線にも弱点がありました。国鉄、JR時代は急行能登路が乗り換えなしで金沢まで結んでいたものの3セク転換後は七尾や穴水での乗り換えが必須となり利便性が悪化しました。

そんな中七尾線津幡～和倉温泉間の電化が検討されていました。七尾線も利用者は減少していたけど利便性を上げれば持ち直せるとの考えでした。和倉温泉のある七尾市や石川県も観光客誘致のためには電化が必要でした。さらには1991年には石川県で国体が開催されることもあり地域格差の是正も必要でした。しかし和倉

温泉以南を電化すると和倉温泉～輪島が非電化として残ることになり、車両運用が複雑になることを理由に渋っていました。結局和倉温泉以北をのりと鉄道に押し付けることを条件に 1991 年、七尾線と和倉温泉以南を電化しました。JR は和倉温泉～輪島の閑散区間を手放せるし、石川県は大阪から直通電車特急が直通してくることで能登観光が盛んになるということで win-win でした。のりと鉄道にしても七尾まで直通できるし、穴水～輪島はともかく和倉温泉～穴水は輸送密度もそこまで悪くなかったのでデメリットばかりではありませんでした。

移管後にのりと鉄道の業績は急激に悪化しました。まず 1 つ目の理由は特急バスの利便性向上です。このころになると従来の輪島行きに加えて珠洲行きが新設され金沢まで乗り換えなしで行くことができるようになったのです。一応のりと鉄道にも急行能登路はありましたが 1 日 3 往復で時間がかかったので選ばれにくかったのです。一度は回復した利用者数もその後は右肩下がりになってしまいました。2 つ目は奥能登地域の没落です。まず、沿線人口が減少していました。もともと開発が遅れていて農業や漁業が盛んでない奥能登は他の地域に比べても早い段階で過疎化が進んでいました。観光に関しても集客力があるのは朝市がある輪島市ぐらいで和倉温泉がある七尾市との差は歴然としていました。

3 つ目が急激に悪化した最大の理由で、それが七尾線末端区間の受け入れです。七尾まで直通できるし、穴水～輪島はともかく和倉温泉～穴水は輸送密度もそこまで悪くなかったのでデメリットばかりではなかったと先にも書きました。ただ、この区間の受け入れは特定地方交通線での三セク化と無関係だったので転換交付金や赤字の半額補助と言った特典が受けられなかったのです。石川県と JR の都合で三セク化したので国は無関係だったのです。それではきつすぎるのでのりと鉄道の負担を減らすため JR 西日本が線路を管理し、固定資産税を払う第三次鉄道事業者、のりと鉄道が列車の運行をする第二次鉄道事業者になりました。こうするとのりと鉄道は JR 西日本に線路使用料や車両使用料を払う必要が生まれました。その額は年間 1 億 5000 万円でした。この使用料は七尾線末端区間受け入れのメリットを吹き飛ばし、経営上の大きな足かせとなりました。受け入れ前は黒字だったのりと鉄道も受け入れ直後には赤字を垂れ流すようになってしまいました。1991 年の赤字は 1 億 2600 万円と今までの累積黒字をも吹き飛ばしました。石川県や沿線自治体は鉄道維持のために助成金を払うことになりましたがただだと払い続けるのは限界でした。のりと鉄道は最終手段として 1999 年に運賃を大幅に値上げしました。ただ、利用者減少に拍車がかかり赤字額も増加し値上げした意味は皆無でした。

2000 年 2 月、石川県は七尾線穴水～輪島の廃止を表明しました。のりと鉄道全体の営業係数は 146 でしたが和倉温泉～穴水 127、穴水～蛸島 140、に対し穴水～輪島は 270 と圧倒的に悪かったのです。さらには能登空港の建設が始まりアクセス道路も整備され始めていました。石川県としても鉄道は邪魔でさっさと廃止して能登空港経由のバスに転換した方が採算を取れるという結論になっていたのです。こうして 2001 年 4 月に穴水～輪島が廃止され代行バスが 1 日 16 往復運転されました。鉄道の時よりも停留所を増やしたこともあり皮肉にも鉄道時代よりも便利になったのです。

鉄道使用料は減らせたものの負担は残っていたし、廃止されなかった穴水～蛸島も穴水～輪島に比べたらましというだけで赤字を垂れ流していました。2002 年 3 月には金沢～珠洲に 1 往復だけ残っていた急行能登路が廃止されました。利用客数低迷も 1 つの要因でしょうが、車両使用料 1250 万円を削るという目的もあったと思われる。こうして金沢からの優等列車は消滅し残る優等列車は七尾～珠洲ののりと恋路号だけでした。赤字を減らす方法は生活路線としてのみ運転してコストカットする事しか残っていませんでした。のりと恋路号も 2002 年 10 月には廃止され、優等列車は消滅しました。2003 年には通勤通学時間帯を除き本数を 3 割削減し、一部車両を廃車しました。さらにはリストラを行い従業員数を約 2 割減らしました。この努力もむなしく赤字額はほぼ減らず、利用者数だけが減っていく結果になりました。

2003 年に会議が開かれ能登線廃止が決定されました。当初、和倉温泉～穴水も廃止する予定でしたが利用者数が比較的多いことや北陸新幹線開業時に並行在来線が三セク化されることから石川県が鉄道経営のノウハウを積む必要があったことで廃止を免れました。

こうして 2005 年、能登線穴水～蛸島が廃止されました。能登線はバス転換されたものの現在は大きく本数を減らしています。

残った七尾線と倉温泉～穴水の現在の輸送密度は700程度とかなり苦しい経営が続けられています。

2-9 おはようエクスプレスとおやすみエクスプレス

七尾線の列車で1つ書いていなかった列車があるのでここに書きます。みなさんはホームライナーという列車は知っていますか？乗車券に追加で乗車整理券を購入することで快適に通勤する、という趣旨の列車です。現在は増収目的で、東海道新幹線を抱え莫大な利益を上げているJR東海以外からは消えてしまいました。同じような列車としてJR北海道にもホームライナーがありますが、このホームライナーに乗車するには乗車整理券ではなく指定券が必要なのでJR東海のホームライナーとはまた違うものだという扱いにさせていただきます。

そんなホームライナーの代わりに最近運転されているのが通勤特急です。運転区間はそこまで長くなく、基本的に通勤通学客を目的にしているので平日のみの運転が基本です。関西だとらくらくはりま、らくらくびわこ、らくらくやまがこれに該当します。ホームライナーや通勤特急は基本的に大都市圏で運転されます。田舎より都会の方が通勤通学客が多いですからね。でもつい最近まで大都市圏ではない北陸でも運転されていました。

それがおはようエクスプレスとおやすみエクスプレスです。このおはよう、おやすみエクスプレスの英訳は「Ohayo-express」「Oyasumi-express」となっています。ださいです。「good morning express」「good night express」の方がよかったですと思います。

末期の運転区間は敦賀～金沢で3両編成、全車自由席の運転でした。しらさぎや能登かがり火の間合い運用の運転なので681系での運転でした。おはよう、おやすみエクスプレスの停車駅は金沢、小松、加賀温泉、大聖寺、芦原温泉、福井、鯖江、武生、敦賀です。



上の写真は2023年12月19日に福井駅で撮影したもののなのですがなぜか今庄に停車することになっているんですね。なんでですかね？電光掲示板が間違っている説。もしかしたら臨時停車なのかもしれません。臨時停車案内入ってなかったけどな。

おやすみエクスプレスの方は金沢2140→福井2231→敦賀2307と、深夜帯を走行するため使いづらいですが、おはようエクスプレスは敦賀643→福井718、719→金沢809と非常に使いやすい列車でした。



おはようエクスプレスは2001年10月ダイヤ改正に臨時列車として誕生しました。当時は少しの速達性がある快速が運転されていましたが、車両は413系や419系、475系で乗り降りしがしく快適性に難がありました。また、北陸特急は大阪や米原といった結構西の方を起点としており、金沢到着は遅いため通勤に使うには困難でした（2001年3月ダイヤではサンダーバード1号は福井900→金沢941、加越1号は福井945→金沢1034）。2001年10月ダイヤ改正でサンダーバード1号が30分ほど繰り上げられたものの福井813→金沢913と北陸特急は一貫して使いづら状態でした。一応福井始発越後湯沢行きはくたか5号も存在しましたが金沢818着と通勤通学には少し遅かったです。また、はくたかは東京連絡という使命があるため自由席は少なく（はくたか5号は3両）、当時は指定席に定期券で乗車することは明確に禁止されていたので（現在も原則禁止）はくたか通勤はやりづらかたのです。

おはようエクスプレスは福井や石川県西部から快適に早く通勤通学したいというという需要に応えるため誕生しました。福井～金沢の運転でした。当時から全車自由席で定期券利用者も乗車できました。停車駅は福井、芦原温泉、大聖寺、加賀温泉、小松、金沢でした。福井700→金沢748と通勤通学に非常に使いやすいダイヤでした。そのためおはようエクスプレスは人気を集め、2002年3月は定期列車に格上げされました。

2003年3月のダイヤ改正でおはようエクスプレスの復路便となる、金沢～福井の列車が運転され始めました。帰宅時間帯に運転されたためおやすみエクスプレスと名付けられました。金沢2210→福井2257の運転でした。停車駅は金沢、小松、加賀温泉、大聖寺、芦原温泉、福井です。金沢から福井方面の特急は金沢2036→福井2120のサンダーバード50号が最終だったのでそれより遅い時間に設定されたため夜遅くの運転になりました。夜遅くはあまり客がいなかったのか2005年のダイヤ改正で30分時間が繰り上がり、金沢2141→福井2229というダイヤになりました。

さらに2003年10月のダイヤ改正で運転区間が福井～富山に延長されました。延伸区間の停車駅は金沢、津幡、石動、高岡、富山でした。福井700→金沢748、749→富山832というダイヤでした。この時間帯の金沢～富山の特急はかなり間隔があいていたので（はくたか3号金沢709→富山746の次がはくたか5号金沢820→富山855）おはようエクスプレスの延伸で便利になりました。

2019年ダイヤ改正で敦賀まで延伸されてこれが2023年ダイヤまで引き継がれることになりました。金沢2140→福井2231→敦賀2307と、敦賀643→福井718、719→金沢809というダイヤです。

2002年3月、福井発金沢行きおはようエクスプレスの成功で味をしめたJR西日本は富山発金沢行きのおはようエクスプレスを増発します。停車駅は富山、呉羽、高岡、石動、金沢でした。富山745→金沢826というダイヤでした。少し時間帯が遅いのは富山～金沢にはほかにも特急列車が走っておりそれらとの間隔調整をするためだと考えられます。2002年10月ダイヤ改正で、おはようエクスプレスは泊～金沢に延伸されました。停車駅は泊、入善、黒部、魚津、滑川、富山、呉羽、高岡、石動、金沢でした。泊706→富山743、745→金沢826というダイヤで富山県西部から富山や高岡に通勤、通学するのに非常に便利な列車になったのです。

ただ、2003年10月ダイヤ改正で運転区間は富山～金沢に短縮されました。人気がなかったわけではなく、富山～金沢でしらさぎ4号とダイヤを交換したのが原因でした。2003年ダイヤ改正といえば東海道新幹線が品川開業やのぞみ大增発などで大変化した改正です。それに接続して運転されるしらさぎの運転時刻も大きく変化したのです。しらさぎ4号の2003年9月までのダイヤは富山703→金沢743でしたが、10月からは富山750→金沢827に変更となりました。これはおはようエクスプレスのダイヤ、富山745→金沢826にかぶります。そのため、10月からおはようエクスプレスは富山704→金沢743というダイヤに変更されました。しかしこれだと泊～富山の時刻も約40分繰り上げられるため不便になってしまいます。そのため、しらさぎ4号をおはようエクスプレス化しました。すなわち泊～富山間を延伸し、おはようエクスプレスのダイヤで走ったのです。こうしてしらさぎ4号は泊～名古屋365kmを走破する長距離特急となりました。おはようエクスプレスは平日のみの運転なのでしらさぎ4号が泊～名古屋で運転されたのは平日のみで、土休日は通常通りの富山～名古屋の運転でした。ちなみに泊～富山は付属編成3両、全車自由席で運転され、富山で前に5両増結すると

いう運転方式でした。1～5号車が富山～名古屋の運転で6～8号車が泊～名古屋の運転だったのですが、富山～名古屋の自由席は4～6号車でした。つまり富山で後ろ2両の自由席が指定席に化けるという運転をしていたのです。さらにややこしいことを書くと、しらすぎ4号は最繁忙期に3+3+5の11両編成で運転されていて、泊発は9～11号車に充当されましたが、米原で切り離されていたのでこぞの敦賀始発新快速米原經由姫路方面播州赤穂行きみたいな「泊発名古屋行き、名古屋まで行くとは言っていない」をしていました。つまり1～8号車が富山～名古屋運転で4～6号車自由席、9～11号車が泊～米原運転、全車指定席（富山まで自由席）というややこしい運転でした。

2008年に東海道新幹線の全列車が品川と新横浜に停車するようになりダイヤが大きく変更されたため、しらすぎも大きくダイヤが変更になりました。その関係でしらすぎ4号は富山始発、おはようエクスプレスは泊始発に戻されました。平日のみのカオス列車は消滅したのです。

おはようエクスプレスは福井系統、富山系統以外にも七尾系統が存在しました。朝の七尾線は普通列車のみの運転で通勤通学には不便でした。そこで2004年、七尾発金沢行きおはようエクスプレスが誕生しました。停車駅は七尾、良川、羽咋、高松、宇野気、金沢でした。ダイヤは七尾648→金沢745でした。このおはようエクスプレスはかなり人気だったようでちに帰宅需要を狙ってか、サンダーバード35号の停車駅に従来の金沢、羽咋、七尾、和倉温泉に加えて、宇野気、高松、良川が追加されています（金沢1915→七尾2011、2012→和倉温泉2017）。

この後、おはようエクスプレスはどんどん廃止されていきます。最初に廃止されたのは七尾系統で、2010年に廃止されました。2010年に和倉ダバが6両編成になったのですが、そのときに上り始発の和倉ダバと統合されてしまったのです。サンダーバード12号と統合されました。停車駅は和倉温泉、七尾、良川、羽咋、高松、宇野気、金沢でした。和倉温泉700→七尾705、706→金沢807というダイヤだったのでそこまで利便性は下がっていないはずです。

2015年、北陸新幹線が金沢まで延伸されたときに富山系統と福井系統の金沢～富山が廃止されました。同時に福井系統の時刻は約20分繰り下げられました。おそらく同時刻に運転される福井～金沢間の特急ダイナスターと被らせないためだと思います。

2024年、北陸新幹線が敦賀まで延伸されたときに福井系統のおはようエクスプレスとおやすみエクスプレスが廃止され、おはようエクスプレス、おやすみエクスプレスは全滅しました。

2024年、七尾線では能登かがり火2号が七尾、良川、羽咋、高松、津幡、金沢という停車駅、七尾706→金沢805というダイヤで運転されておりおはようエクスプレスの七尾線系統の代替を行っています。あの…宇野気はなんで通過するんですか…？（2024年ダイヤ改正で宇野気通過に変更、和倉温泉始発から七尾始発に短縮）

続いて富山系統の代替としてはあいの風とやま鉄道とIRいしかわ鉄道があいの風ライナーを運転しています。有料快速で、300円でライナー券を購入することで乗車できます。購入できる駅は泊、入善、黒部、魚津、滑川、富山、小杉、高岡、石動とあいの風ライナーの車内のみということでネットや金沢で購入できないことは課題かなと思います。停車駅は泊、入善、黒部、魚津、滑川、富山、小杉、高岡、石動、金沢です。上り1本、下り3本が運転されており、需要の高さがうかがえます（2号：泊634→富山714、716→金沢800、1号：金沢1717→富山1802、1804→泊1842、3号：金沢1815→富山1900、1901、→泊1939、5号：金沢2020→富山2104、2105→泊2146）。

最後の福井系統では敦賀～金沢で代替列車が運転されているわけではありません。しかし、敦賀～福井でハピラインが快速を、大聖寺～金沢でIRが快速を運転しています。ハピライン快速はAパターンの敦賀、南条、武生、鯖江、福井が停車駅のもの、Bパターンの敦賀、今条、武生、鯖江、福井が停車駅のもの2つがあります。Aパターンは上りの2～5便、下り1、2、4便、Bパターンは上りの1便と下りの3便が該当します。敦賀650→福井721、敦賀804→福井845、敦賀1819→福井1900、敦賀1941→福井2020、敦賀2322→福井001（米原からのJR臨時快速と接続する臨時快速）、福井549→敦賀628（敦賀でJR臨時快速に接続する臨時

快速)、福井 716→敦賀 756、福井 1848→敦賀 1927、福井 1959→敦賀 2038、というダイヤです。IR 快速の停車駅は大聖寺、加賀温泉、動橋、粟津、小松、松任、金沢です。1 日 1 往復です。大聖寺 744→小松 801→金沢 822、金沢 1820→小松 1842→大聖寺 1859 というダイヤです。



3 最後に

だらだら書いていたらくそ長い文章になってしまいました。ここまで駄文を読んでもくださった方、本当にありがとうございました。

- # 1 日 1 回灘校は理系地学を開講しろの舞
- # 1 日 1 回中学生版銀河学校作れの舞
- # 1 日 1 回東北大は科オリ利用入試に天オリを追加しろの舞
- # 1 日 1 回会誌委員会は悔い改めろの舞
- # 1 日 1 回猪瀬舞

夏の 18 切符旅行記

80 回生 玉カス

1.はじめに

はじめまして。80 回生の玉カスです。今回は前の夏休み、つまり 18 切符のルール大改悪が行われる前の最後のシーズンに行った旅行について 2 つ書いていこうと思います。今年初めて書くのでいろいろと拙いところばかりだと思いますが、よろしくお願いします。

2. 日帰り金毘羅参り

発駅	発車時刻	種別行先	着駅	到着時刻
日生中央	5:12	能勢電/山下行き	山下	5:15
山下	5:18	能勢電/川西能勢口行き	川西能勢口	5:35
川西池田	5:44	JR 宝塚線/京都市行き	尼崎	5:58
尼崎	6:04	JR 神戸線/快速姫路行き	姫路	7:30
姫路	7:31	山陽本線/岡山方面三原行き	岡山	9:08
岡山	9:33	瀬戸大橋線/快速マリンライナー高松行き	坂出	10:11
坂出	10:12	土讃線/琴平行き	琴平	10:41
琴平	12:13	土讃線/高松行き	坂出	12:45
坂出	12:51	瀬戸大橋線/快速マリンライナー高松行き	高松	13:05
高松	15:10	瀬戸大橋線/快速マリンライナー岡山行き	岡山	16:03
岡山	16:12	山陽本線/相生行き	相生	17:18
相生	17:20	山陽本線/姫路行き	姫路	17:39
姫路	17:41	JR 神戸線/新快速草津行き	尼崎	18:37
尼崎	18:43	JR 宝塚線/快速新三田行き	川西池田	18:55
川西能勢口	19:12	能勢電/日生中央行き	日生中央	19:32

ということで僕は某阪急のお古を使わせていただいているお金のない会社の終点駅に住んでいるのですが、入学したときは JR 京都線の摂津富田駅に住んでいてもっと学校も行きやすかったのですよ。どうしてこんな辺鄙な地に引っ越したのでしょうか？田舎に住みたそうにしていた親のおかげですね。というのはさておき、始発電車に乗って順々と目的地に向かって進んでいきます。座るぞおと意気揚々尼崎のホームに並んでいたら、まさかの座れぬまま姫路まで乗ることになってしまいました。この日は平日で、三ノ宮を過ぎたころからは早めのラッシュということで学生や通勤客で混雑。曾根では白陵中高の生徒がぞろぞろ降りていきました。姫路からは割と有名な(?)新見行きに乗車しましたが、まさかの 227 系 URARA。末期(黄)色の 115 かなとか思っていたので少々驚き。姫路やら新見やらまで 227 系が行くんですね。岡山の国鉄も遠からぬうちになくなりそうです。途中の熊山駅では岡山白陵の生徒がぞろぞろ降りていきました。1 時間に 1 本しか来ませんが、不便じゃないのでしょうか。1 時間に 12 本も来るのに、「金持ち七かいけない芦屋なんかじゃなくて住吉に新快速を止める」と言っている灘校生には厳しい話です。瀬戸で特急いなばの通過待ちをしたら岡山もすぐそこ。1 度は減った乗客もまた増えてきました。大都会岡山に着くととなりにははくもが改善されただろう 273 系が止まっていたのですが、鉄研旅行記で紹介されていたのでパス。あのでっかい電光掲示板を見ながら、7 番線に移動。しばらく待っていると瀬戸の花嫁が流れてきて 223 系が入ってきました。小 1 ぶりに瀬戸大橋を渡りましたが「こんなに長かったけ」って感じですね。ちょうど 1 年前の夏休みに四国に行こうとしたのに大雨のせいで茶屋町で足止めをくらってしぶしぶ大原美術館に行ったのを思い出します。坂出で 7000 系普通電車に乗り換えます。なんで四国の車両の形式が 4 桁なのかというと平成元年に登場させた特急車両に 2000 系と

つけたことを現在まで踏襲しているらしいですね（今調べた）。丸亀や善通寺やと特急停車駅を通り、30分ほどで琴平に到着。さすがはこんぴらさんの玄関口ということで立派な駅舎です。ただ駅から参道までは少し距離があります。途中に通る琴電の琴平駅にかわいらしい4両編成のぼろそうな電車が止まっていました。もともとは京急で使っていたようですが、新型車両の登場が発表されているので引退も遠くないのでしょうか？お古で4両編成とは能勢電と一緒にですね（笑）実は最初の予定では駅周辺をぶらぶらするだけで琴平駅 11:57 発の阿波池田行きに乗って、スイッチバックと秘境駅で有名な坪尻駅



に行く予定だったのです。しかし参道までの店がたくさん並んでいる街道を歩いていると石鹸屋(?)のきれいなお姉さんに「お参り前にお清めはいかがですか？」と声をかけられたのです。そこでつられて寄っていくと、レモンのいいにおいがするつるつるの石鹸を渡されて「手に滑らせながら洗ってみてください」と言われたのでその通りにやってみると、石鹸が滑りまくって10回ぐらい洗面器に落としてしまいました。お姉さんは「難しいですよ」と言ってくれましたがこっちは恥ずかしいったらありやしない。なんとか手を洗い終わって商品の説明を受け、どうですかみたいなことを言われましたが、残念なことに芦屋住みではないので1000円以上もする石鹸を買う金など持ち合わせておりません。仕方なく断ったらマップまで渡してくれて「いいお参りにしてください」と言われました。この時点でいい時間だったのですが、さすがに引き返せずに金毘羅参りをしようということになったのです。ただ、まだあきらめがついていない僕は参道を凄く速いスピードで登っていき、本殿についたころにはかなり息切れしておりました。なかなか立派ですが、それよりも疲れていて休憩所に直行。涼しいなあとぼーっとしていると、どうやら机に座っていたらしく神社の人に注意されてしまいました。体力回復したのでお参りをして軽く景色を見て引き返します。帰りはもちろん歩いてゆっくりと。駅に戻るちょうどアンパンマンを纏った2700系南風が入ってきました。これに乗るビジネス客ほどのような気持ちなものでしょうか。向かいのホームには7200系の高松行きが停車していたので乗車。坂出でマリノライナーに乗り換えて高松着。急に高松に来たので予定もなくぶらぶらと駅を出ると、駅前をめりけんやに人が集まっているのを見て、お昼ご飯を食べていないことを思い出しました。人が少なそうな駅前のビルにあるうどん屋さんでお昼ご飯。おいしかったです。高かったですね。うどん県なる香川県で生き



残れるのっていうくらいの値段でしたが、立地の問題でしょうか。食べ終わったら、香川県で一番高い建物の「高松シンボルタワー」へ。30階建てで、大半が会社のオフィスや地元住民の交流の場所として使われているようです。こういうとこって最上階に行くのにだいたいお金がかかるのですがここは無料でした。最近日本で2番目の高さに落ちた天王寺のどっかやそれより低い新今宮のどっかにも見習ってほしい。景色は文句なしですね。瀬戸内海や高松市街が一望できました。まだ軽く時間が残っていたので駅近の高松城跡へ。豊臣秀吉から讃岐国をもらった生駒氏が築城し、その後松平家が城主となり、今日まで残っているようです。老朽化のため天守は壊されたそうですが、三重櫓や門など一部の建物と一部の石垣、堀が現存しており一般公開されています。立派な堀があり、城の先はすぐ海という場所にあるのは面白いですね。そろそろ電車の時間なので撤収。軽くお土産を買い、ホームに戻ります。実は朝、マリノライナーの1階の指定席をとったのですが、

高松に来る予定がなく坂出岡山間の切符しか持っていないせいで高松坂出間は立つ羽目になりました。仕方ないですね。坂出で一番後ろの5000系に移動。かなりのお客さんが乗っていますね。530円で安いからでしょうかと言いたいところですが、去年の10月1日に840円に値上げしちゃってますやん。JR四国も苦しそうですね。JR四国も苦しそうですね。もう乗ることはないかもしれません。車内は快適で低い位置から見る瀬戸大橋もいいなと思いつつ寝ちゃいました。起きたら岡山着。ここからは特に書くこともありません。期待通り(?)末期色の電車で相生まで乗ります。途中の熊山では岡山白陵の生徒が乗り込んできました。夏休みなのに疲れ様ですね。姫路から乗った新快速にはまたもや840円のAシートがついていました。もちろん高くは乗れません。そんなこんなで無事家に着地。一日中暑かったですね。まあ雨が降らなかったのがよしとしましょう。一つ目の旅行はこんなもんにして次へ。



3.東への旅行

2つ目は、上の旅行の2週間後くらいに祖母と東の方に3泊4日(実質2泊3日)で旅行に行ったのでそれについてです。祖母と2人で旅行というのはなかなかないと思いますが、これもいい思い出です。

1日目

発駅	発車時刻	種別行先	着駅	到着時刻
日生中央	9:59	能勢電/川西能勢口行き	川西能勢口	10:19
川西能勢口	10:25	阪急宝塚線/普通大阪梅田行き	十三	10:48
十三	10:53	阪急京都線/特急京都河原町行き	烏丸	11:31
烏丸	11:31	歩き	京都	12:00 くらい
京都	12:07	琵琶湖線/普通米原行き	米原	13:18

1日目は祖母の家にある米原に移動するだけです。尼崎→米原は1980円で18きっぷを使っても元が取れないので、普通にお金を払って行きます。ここで、ケチで出来るだけ安く抑えたい僕は、阪急を使います。川西能勢口→烏丸(阪急バージョン)は480円ですが、川西池田→京都(JRバージョン)は1170円もします。どっちがすごいのかはわかりませんが、桁が違うとは驚きです。JRは日中ガラガラなのに阪急はいつ乗っても人が多い(当社比)。やっぱり阪急は人気なのでしょう。烏丸に着くと、外国人だらけで京都って感じですね。ここからは烏丸線の真上を25分くらい歩きます。意外と近いもんです。京都駅からは、琵琶湖線の普通でえっちらおっちら米原まで向かいます。ここで某トランプ大統領に付きまとっている人が経営しているSNSを見てみると、ちょうどいいタイミングでドクターイエローが来るようではありませんか。ということで米原に着いて新幹線ホームに向かいます。確かに撮り鉄が端にちらほらいますね。僕は端に行くのも面倒くさいのでホーム中程で待っていると、ちょうどドクターイエローが来そうなタイミングで東京方からも大阪方からも新幹線が入線してくるではありませんか。おかげで、車内であれこれしている乗客の隙間から一瞬の黄色を拝むことになりました。やはり撮り鉄には頭が上がりません。ここからは祖母のお迎えの車に乗って家に向かうだけです。そのあとはでっかい伊吹山を見てだらだらして少々味の薄いカレーをおかわりまで食べて0時頃には就寝しました、たぶん。

2日目

発車駅	発車時刻	種別行先	到着駅	到着時刻
米原	6:07	東海道本線/新快速豊橋行き	豊橋	8:14

豊橋	8:19	東海道本線/掛川行き	浜松	8:55
浜松	9:08	東海道本線/熱海行き	熱海	11:43
熱海	11:52	上野東京ライン/高崎行き	品川	13:29
品川	13:35	常磐快速線/快速土浦行き	土浦	15:02
土浦	15:08	常磐線/勝田行き	水戸	15:59
水戸	16:10	常磐線/原ノ町行き	日立	16:41
日立	17:32	常磐線/いわき行き	いわき	18:30
いわき	19:26	常磐線/原ノ町行き	原ノ町	20:45
原ノ町	20:50	東北本線/仙台行き	仙台	22:08

おはようございます。時刻は4時、早すぎます。と言っても米原駅までは車で30分くらいはかかるので、余裕を持つことを考えると妥当な時刻でしょう。いつも4時に起きて早朝散歩をしているという祖母は余裕そう。健康でいてもらえるのはいいことです。ということで家をでてセブンに行き、朝ご飯を買います。千田舎のコンビニですが、国道沿いということもあってトラックがけっこう止まっていました。米原駅に到着するとすでに313系の新快速が停車しています。米原口は、日中全てが大垣折り返しの列車ですが、朝夕は大垣から先、岐阜名古屋方面に直通する列車ばかりです。

始発なので余裕の着席。ただ名古屋に7時頃到着ということもあって、大垣を出ると立ち客も出てきました。岐阜を出ると満員です。満員になる前に関ヶ原あたりで朝ご飯を食べます。祖母が握ったというおにぎりはおいしいです。その後岡崎くらいまでは満員の状態が

続き、そこから先は徐々に人が減ってきました。豊橋に到着すると乗換ホームが違うようでみんな一斉に走っていきます。僕も席取りのために祖母をおいてその集団についていくと、別の車両に乗っていた祖母と軽くはぐれました。気をつけねば… 豊橋からは新型の315系、なんだかんだ初めての乗車です。静岡県に入ると、新幹線と並走して浜名湖を渡ります。浜名湖の中にあり、JRの駅もある弁天島を通り、浜松駅に到着。この電車はこの先掛川まで行きますが、後続の浜松始発熱海行きに乗車するためにここで下車。しばらく待っていると315系+313系が入線してきました。クロスシートに座りたかったので313系の方に乗車。静岡地区ではこのような異種連結は当たり前ようです。浜松を出てしばらくすると天竜川を渡ります。にしてもこの車内放送の声には慣れませんね。掛川を出ると北に方向を変えて大井川鉄道の始発駅である金谷駅に着きます。一回は乗ってみたい… この辺りは茶畑が広がっていてあたり一面緑でした。島田、藤枝、焼津となんとなく知っている地名を通って静岡駅に到着。横を見ると祖母が寝ています。僕も疲れてきましたが、こんなことでやられていると先が見えません。静岡を出るとしばらくは海沿いを走っており綺麗です。富士山も雲の隙間にちょこっと。ここまで来るともう少しです。富士、沼津、三島とでかい駅を通



って函南も通って丹那トンネルを抜けると来宮駅の留置線に止まっている E231 系が見えました。これが見えたらもう東京ということです。東京素人の僕は思わず頬を緩ませながら熱海駅に降り立ちます。またホームが変わるようですが、15 両もあるしと焦ることはありません。ゆっくり移動して無事ガラガラのセミクロスシートに着席。Water Crown が流れて出発します。ここ最近 JR 東日本が急に発車メロディーを変えだしていて、どんどん新しいのに置き換わっており、全然慣れません。こちらでお昼ご飯。朝買ったパンと残っていたおにぎりを食べます。こういう旅をするとご飯をゆっくり食べる暇がないのが難点です。しばらくするとたまたまや太平洋と再会です。湯河原、根府川、早川と川(河)の字が入っている駅を越えると、小田急の車両が見えて小田原に到着。発車メロディーの「おさるのかごや」を聞きながら祖母が懐かしいと口ずさんでいます。僕はこの発車メロディーでしかこの曲を知らないのでよくわかりません。ここまで来ると 15 両あれども席が埋まるくらいの人に乗ってきました。平塚、茅ヶ崎、藤沢と駅の順序はわからないけど聞いたことがある駅を通過して大船駅に到着。この駅で横須賀線と合流します。青色の E233 系も見えていよいよ都心に近づいている気分ですね。戸塚市を抜けて、横浜に到着。湘南新宿ラインとお別れして次は川崎です。横浜、川崎、品川と京浜東北線を横目に見ながら間の駅を一気に通過するのは気持ちがいいです。常磐線に乗り換えるので品川で下車。E657 系特急ひたちを横目に見ながら、E531 系 15 両に乗車します。始発から乗る人はほぼいないらしく、どこを見てもガラガラです。新幹線と並走しながら新橋、東京、上野と東京のど真ん中を通過していきます。奥にはスカイツリーも見えており東京観光の誘惑が襲ってきますが、ここは我慢です。日暮里を出ると大きく旋回して東北本線とはお別れ。日比谷線が見えてきてしばらくすると発車メロディーで有名な北千住に到着。荒川を渡り、葛飾区に入ります、がこの区に快速の停車駅はないのでスルー。江戸川を渡り、千葉県に入ると新京成線(京成になった)も乗り入れる松戸に到着。この駅で後続の特急ひたち 15 号の退避を行います。このひたち 15 号は上野から水戸まで 1 時間無停車というなかなかの列車です。松戸を出ると一部のひたちも停車し、ベッドタウンとして人気の高い柏駅に停車。柏を出ると我孫子市の駅に止まり、利根川を渡っていよいよ北関東茨城県です。関西で「あびこ」と言えば御堂筋線の「あびこ」しか出てこないし、「いばらき」と言えば茨木市しか出てきませんね。常磐緩行線の終着駅取手を出るといよいよ田舎って感じがしてきます。デッドセクションを通過して交流区間へ。駅名が佐貫から変わった龍ヶ崎市や牛久やらを通して霞ヶ浦のそばにある終着駅土浦に到着です。ここで E531 系 5 両ワンマン列車に乗り換えます。JR 東日本では最近あらゆる路線でワンマン化が始まっていて、2030 年頃までには山手線や中央総武緩行線などでもワンマン化するそうです。11 両や 15 両でもワンマン化するとはあまり考えにくいです。土浦を出るとしばらく霞ヶ浦の近くを走り、あたりにはレンコン畑が広がります。石岡市や小美玉市を通過して水戸線との起点である友部駅に到着。笠間市は坂本九が幼少期を過ごした町であることから、発車メロディーに「上を向いて歩こう」や「明日があるさ」、「幸せなら手をたたこう」が使われていることで有名です、がワンマンなので鳴らず… だんだんと住宅街が広がり始め、偕楽園の横を通ると水戸に到着。この電車は次の勝田まで行きますが、後続の原ノ町行きが水戸始発なのでこの駅で下車。駅名標のイラストは偕楽園の梅を表しているそうです。次もたまたま E531

系 5 両ワンマン列車です。ちょうど下校時間ということもあり、車内には学生がたくさん乗っていて混みあっています。ひたちなか海浜鉄道の乗換駅である勝田駅の留置線には色とりどりの E657 系や国鉄職を纏った E653 系が止まっています。原子力発祥の地である東海村を通過して久慈川を渡ると日立市です。初見では読めない大甕、常陸多賀と日立製作所の工場が立ち並ぶ地域を通り、目的地の日立駅に到着。ここは駅から見える海がきれいで有名なので降りてみるかということで降りた駅です。テレビとかでもたまに特集されている



こともあってか駅には観光客らしき人も何人かいました。駅はガラス張りになっており、青空と青い海を一望できます、がこの日はあいにくの曇りでした。残念。下に降りると目の前に太平洋と海ぎりぎりを走る国道6号線が広がっています。絶景ですね。地元の人がよくわからない楽器を演奏していましたが、地元こんないい景色があるのはうらやましい限りです。祖母が駅前のコンビニのNewDaysに売っていた茨城県産の「べにはるか」という芋を使った干し芋を買ってくれました。程よい甘さです。大して観光していないのにいい景色を見ながら地元の名産も食べたら、「茨城県観光しまくった！」みたいな気分になれてお得です。一時間弱滞在してホームに戻るとちょうど乗る予定の電車がやって来ました。E501系10両編成です。いくらタラッシュ

時とはいえ、われらが阪急よりも長い10両編成をそんな地方に投入してどうするんだと車内を見ると案の定ガラガラ。この駅で後続の特急ひたちの退避をするようで5分ほど遅れたピンク色のE657系がやって来ました。見送った後この電車も5分ほど遅れて発車。東京から常磐線快速一本で行ける一番遠い駅であり、特急ときわ号の終着駅でもある高萩駅を通過して北茨城市に入ります。いよいよ関東も終わりです。発車メロディーが1分超えと長すぎてフルで聞けないと有名な磯原、琵琶湖の港っばい大津港と止まると福島県に入ります。面白いことに「来ないでくれ」という意味の勿来駅が1つ目の駅です。近くに港や観光地として有名な小名浜がある泉駅、昔は常磐炭田から石炭を掘ることで栄えて、今も湯本温泉など観光地として有名な湯本を通ります。この駅の発車メロディーである「シャボン玉」はどこか哀愁を感じさせてくれて一番好きな発車メロディーです。やがて窓からは住宅街が見えてきて東北第2の都市ともいわれるいわきに到着です。時刻は18:30ということでここで夜ご飯です。駅近の蕎麦屋さんでおすすめのうどんを食べました。おいしかったのですが、次の電車まで1時間を切っており時間がかつかつて大急ぎで食べるという感じになってしまいました。食べ終わって駅まで走り、なんとか間に合いました。これを逃すと1時間後の原ノ町行き最終電車となり、仙台に着くのもより遅くなるのでひとまずほっとします。車両はE531系5両編成です。



夜というのもあるのですが、列車はガラガラです。草野、四ツ倉を出ると単線になります。暗くてよく見えませんが、右手には海もあるようです。夜で景色も見えず、眠くなってきました。広野、富岡、大野、双葉、浪江と原発事故による影響が大きかった地域を通過していきます。うとうとしているとあっという間に南相馬市の中心駅である原ノ町に到着。今日最後に乗車する仙台行きの列車は701系4両。相馬市を出て新地駅を過ぎるといよいよ宮城県に入ります。特急停車駅の亘理を通り、阿武隈川を渡ると東北本線との合流地点である岩沼駅に到着。ここで常磐線は終わり、複線である東北本線を走ります。仙台近郊に近づいて



夜というのもあるのですが、列車はガラガラです。草野、四ツ倉を出ると単線になります。暗くてよく見えませんが、右手には海もあるようです。夜で景色も見えず、眠くなってきました。広野、富岡、大野、双葉、浪江と原発事故による影響が大きかった地域を通過していきます。うとうとしているとあっという間に南相馬市の中心駅である原ノ町に到着。今日最後に乗車する仙台行きの列車は701系4両。相馬市を出て新地駅を過ぎるといよいよ宮城県に入ります。特急停車駅の亘理を通り、阿武隈川を渡ると東北本線との合流地点である岩沼駅に到着。ここで常磐線は終わり、複線である東北本線を走ります。仙台近郊に近づいて



きて乗客も増えてきました。名取で仙台空港アクセス線と合流して名取川のところで東北新幹線とも合流します。そして22時を回った頃に目的地仙台に到着。仙台駅の発車メロディーである「ff(フォルティシモ)」が流れてきて仙台に来たことを実感します。この日は時間も時間なので駅近のアパホテルに向かい、ファミマで朝ご飯を買って、ちゃっちゃと寝る支度をして就寝です。この日はほぼ電車に乗っているだけでしたね。



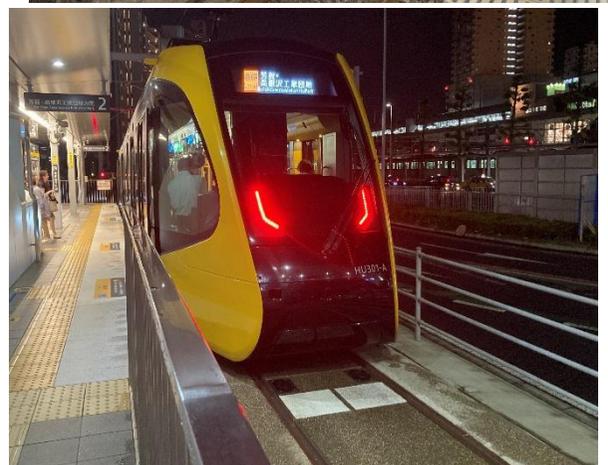
3日目

発車駅	発車時刻	種別/行先	到着駅	到着時刻
仙台	9:29	仙石線/石巻行き	松島海岸	10:10
松島海岸	11:31	仙石線/あおば通行き	仙台	12:09
仙台	12:52	仙山線/快速山形行き	山形	14:13
山形	14:21	奥羽本線/米沢行き	米沢	15:11
米沢	15:40	山形新幹線/つばさ 146号東京行き	福島	16:14
福島	16:39	東北本線/郡山行き	郡山	17:25
郡山	17:49	東北本線/新白河行き	新白河	18:28
新白河	18:32	東北本線/黒磯行き	黒磯	18:55
黒磯	19:00	東北本線/宇都宮行き	宇都宮	19:52

おはようございます。1日目はひたすら電車に乗っていて疲れたので良く寝られました。起きて顔を洗い、味が濃すぎるカップ焼きそばを食べてすぐにホテルを出ます。この日の午前は学校の友達で実家が仙台にある帰省中のTs君(無許可出演のため仮名)と会う予定があったので祖母とは一旦別れます。仙台駅の有名なところで9時くらいに待ち合わせる予定で待っていたのですが、なかなか来ません。メッセージを送っても既読がつかず、心配性の僕は追いラインがしたいのをぐっとこらえて待っていると9:15くらいに登場してきました。どこに行こうかと聞くとTs君曰く「仙台に観光地はない」(まさか僕はそんなこと思っていない)ということなので少し離れた松島に行くことにしました。松島は仙石線の松島海岸駅が最寄りなので、仙石線のホームに行きます。東北本線にも松島駅があってややこしいからかいたるところに案内がありました。仙石線のホームは地下にあるので階段を下りて地下に向かいます。205系4両編成がやって来ました。大方の電車が途中の小鶴新田や本塩釜止まりで松島海岸まで行く列車は意外と少なく、車内は混みあっています。仙台近郊の住宅街を通り、多賀城がある多賀城市を通ります。40分ほど乗っていると松島海岸に到着。観光客らしき人が一斉に降りていきます。松島は、日本三景の一つとし



て知られる美しい景勝地です。松島は、大小の島々が海上に点在する景観が特徴で、その数は約 260 個に及ぶそうです。これらの島々は松の木が生い茂っているため「松島」と呼ばれているそう。その美しい景色に感動し、島々が織りなす絶景に心を奪われます。穏やかな海と緑豊かな島々が調和し、まるで絵画のような風景ですね。また、静かな雰囲気心地よく、自然の力強さを感じる場所だと思いました。帰りの電車は隣の駅が始発らしく、ガラガラで余裕の着席です。にしても 205 系の座席はふかふかです。今年の冬頃には新型車両に置き換えるらしいですが、惜しいことです。お昼ごろにはまた仙台に戻ってきました。Ts 君に「お昼がない」と言っていると牛タンが入ったおにぎりと冷凍ミカンを買ってくれました。これはありがたい、と言いたいところですが祖母と合流した後、駅で「仙台牛ひとめぼれ」という駅弁を買ってくれて先ほどのおにぎりは特に必要なくなりました。申し訳ない。Ts 君と別れた後は仙山線に乗って山形へ向かいます。車両は E721 系 4 両編成です。快速といえども途中の愛子までは各駅に止まり、仙台近郊に乗客の需要を拾っていきます。愛子を出ると車内は大きな荷物を持った観光客ばかり。ここらでさっき買ってもらった駅弁とおにぎりを食べます。うん、とてもおいしいです(あま覚えてない)。作並温泉がある作並駅や立石寺(通称山寺)がある山寺駅でたくさんの外国人が降りていきました。近頃、どっから情報を仕入れてくるのか、日本人も知らない観光地に外国人が多くいるので不思議ですね。山を越えると再び町中に入り、そこは山形市です。羽前千歳で奥羽本線と、北山形で左沢線と合流して山形駅に到着。ここで 719 系 4 両の米沢行きに乗り換えます。車内は地元の方が多く、満席という感じです。この区間は新幹線との共用区間ということで在来線の車両は狭軌ではなく標準軌が使われています。温泉で有名なかみのやま温泉駅やフラワー長井線の乗換駅である赤湯駅を通過して 30 分ほどで米沢駅に到着。ここからは新幹線に乗るため一旦 18 切符とはさよなら。特定特急券を使うことで特急券 760 円 + 乗車券 770 円の合計 1530 円で新幹線に乗車することが出来ます。そうでなければ高い新幹線など乗りません(ケチ精神)。特定特急券は客席が保証されていないのが難点ですが、今回は無事座ることが出来ました。車両は E3 系でした。新型の E8 系に乗りたいたいと少し思っていたのでちょっと残念ですが、約 30 分間今まではレベルが違う最高の時間を過ごすことが出来ました。途中板谷峠の山越えがあり、力餅で有名な峠駅などを通っていきます。山越えのため速度が遅くこの区間の表定速度は時速 71 km となっています。このまま宇都宮まで乗っていたいところですが、福島に着いたので気持ちのいい席ともお別れ。やまびこ号との連結を見送り、引退が迫っている E2 系を見て在来線ホームの移動します。ここからはまた 18 切符の出番。E721 系 4 両編成に乗って郡山まで向かいます。発車メロディーの「高原列車が行く」が流れて列車は出発。途中二本松城のある二本松市などを通って郡山まで 45 分ほどで到着。水戸でも見た水郡線の E130 系が止まっていました。ここからはこの旅最後の東北の車両、701 系 4 両で新白河まで向かいます。途中矢吹町の中心駅、矢吹駅でたくさんの人が降りていきました。これまた 45 分ほどで終点の新白河駅に到着。すぐの乗り換えで E531 系 5 両編成の黒磯行きに乗車。新白河の次の白坂駅を出ると白河の関越えをしていよいよ栃木県に入ります。30 分ほどで黒磯に到着。途中少し遅れて乗換できるかひやりとしましたが、E131 系 6 両編成が待っていてくれました。この電車も少し遅れて発車。新幹線との乗換駅である那須塩原駅を通り、烏山線との乗換駅である宝積寺駅を通り、鬼怒川を渡ると宇都宮市の入ります。1 時間弱で目的地宇都宮駅に到着。ま



たもや The 関東の E231 系と再会です。この日は2日目よりは時間があったので一回ホテルに向かって荷物を置いた後、駅近のラーメン屋でゆっくりとご飯にありつくことが出来ました。やっぱ宇都宮と言えば餃子ですね、ということでももちろん餃子もばくり。帰りがけに最近開業した宇都宮ライトレールも見れて満足してホテルに戻れました。

4 日目

発車駅	発車時刻	種別/行先	到着駅	到着時刻
宇都宮	5:13	湘南新宿ライン/大船行き	小金井	5:33
小金井	5:35	上野東京ライン/小田原行き	東京	7:07
東京	7:18	中央線/快速高尾行き	高尾	8:32
高尾	8:47	中央本線/甲府行き	甲府	10:24
甲府	10:59	中央本線/松本行き	塩尻	12:36
塩尻	13:08	中央本線/中津川行き	中津川	15:15
中津川	15:22	中央本線/快速名古屋行き	名古屋	16:37
名古屋	16:45	東海道本線/新快速大垣行き	大垣	17:18
大垣	17:37	東海道本線/米原行き	米原	18:11
米原	18:17	琵琶湖線/新快速播州赤穂行	尼崎	19:50
尼崎	19:52	JR 宝塚線/新三田行き	川西池田	20:08
川西能勢口	20:19	能勢電/特急日生エクスプレス日生中央行き	日生中央	20:37

おはようございます。たもや時刻は4時です。今日は始発から2本目の電車に乗る予定だったので仕方ありません。朝ご飯も食わずにそそくさとホテルを出ます。今日はひたすら電車に乗って西へ向かうだけです。ホームに行くつとで E231 系が止まっていました。朝早いですが、乗客もちらほら。東京にでも出勤するのでしょうか。大変ですね。列車は定刻に発車し、宇都宮の住宅街をどんどん抜けていきます。学校の宿題の問題でちょこちょこ見る自治医大駅を通り、でっかい車庫がある小金井駅に到着。ここで中央線快速に始発から座るために東京駅へ行きたく、上野東京ラインに乗り換えます。2分の接続で、乗ってきた湘南新宿ラインよりお先に発車。ここらへんで朝ご飯を食べます。2日目にセブンで買ったスナックパンが残っていたり、冷凍ミカンが残っていたりと特に何も買っていませんが、食べるものが豊富です。列車は両毛線、水戸線との接続駅である小山に到着。なんか発音するときにいい感じだなあっていう感じ(?)なので好きな駅です。しばらくすると2回目の利根川を渡って埼玉県に入ります。やはり大きい川は県境になりやすいんでしょうね。埼玉県一発目の駅、栗橋駅で東武鉄道と合流します。ここには東武とJRの連絡線があり、特急スペーシアやきぬがわが使っているようです。久喜市、白岡市、蓮田市と通ります。この辺りは昔は田園風景が広がっていたそうですが、東京の人口増加に伴い宅地化され、今はたくさんの住宅が並んでいます。ここから東京までは1時間くらいということではどういいたくないのでしょうか。右手を見ていると高崎線特急の車両が止まっている東大宮操車場が見えてきました。もうすぐ大宮駅の様子です。高崎線や川越線と合流して大宮駅に到着。関西人的には大宮と言えば嵐電ですが、ここには路面電車は来ません。首都圏の朝ラッシュに突入したようで車内は混んできました。ここからは京浜東北線とも合流し、線路がうじゃうじゃしてきます。さいたまスーパーアーリーナの最寄り駅であるさいたま新都心駅を過ぎ、埼玉県庁がある浦和に停車。浦和を出ると蕨市や川口市を素通りして荒川を渡り、また東京に戻ってきました。鉄橋からは隅田川の起点ともなる岩淵水門が見えます。埼京線と合流して赤羽に到着。王子駅を過ぎるとここで湘南新宿ラインとお別れです。尾久車両センターが見えて尾久駅を出ると次は上野です。日暮里のあたりで一昨日別れた常磐線と合流して上野に到着。秋葉原、神田

を横目に見て東京駅に到着です。時刻が 7:07 ということで隣のホームには無事定刻の 7:08 に到着できたサンライズ瀬戸出雲が見られました。長いエスカレーターに乗って中央線ホームに移動します。この旅初めての E233 系に乗車。ラッシュ時ということで混んでるのかなと思ったものの関が埋まるくらいで意外と空いていました。列車が入ってきてそこそこに発車。この時はまだ使われていた、JR-SH1-1 や JR-SH2-3 はもう聞けなくなりました。残念だ。駅を出た直後に坂を下って中央本線の正式な起点である神田に着きます。山手線などとはお別れ。万世橋駅跡を通過し、総武緩行線と合流するとお茶の水に到着。東京ドームの最寄り駅である水道橋を通過し、四ツ谷に停車します。信濃町、千駄ヶ谷と通過して世界一の乗客数を誇る新宿駅に到着。ここで山手線などはさよならです。次はいつ見られるのでしょうか。中野を出るとこの日は平日ということでちんたらと高円寺、阿佐ヶ谷、西荻窪にも停車していきます。吉祥寺、三鷹と主要駅に止まっていきます。対向列車はかなりの混み具合です。乗りたくないですね。総武緩行線はこの駅どまりということでこの駅からは線路が 2 本に戻ります。小金井市、国分寺、国立市を通過して立川駅に到着。南武線、青梅線との乗換駅ということで特急を含む全列車が停車する大きな駅です。日野を出ると、たくさん列車が止まっている豊田車両センターが見えてきました。今はもう営業を開始している、グリーン車がたくさん止まっています。京王線と交差すると横浜線、八高線との乗換駅である八



王子に到着。立川よりは少し小さい駅なのでしょう。意外です。八王子を出ると終点の高尾駅に到着。天狗がお出迎え

をしてくれました。ここで 211 系 6 両編成の甲府行きに乗り換え。この列車の前後どちらも高尾行きということもあってなかなか混んでいます。駅を出ると早速トンネルに入り、神奈川県に入ります。相模湖駅付近からはほんの少し相模湖を拝めます。藤野駅を出ると関東地方からはさよならして山梨県に入ります。急な坂を上り下りしながら上野原市などを抜けて大月駅に到着します。わずかな中央線直通の快速や特急富士回遊が乗り入れる富士急行の乗換駅ということでそこそこの人が降りていきました。大月を出ると初狩、笹子と止まっていきます。これらの駅は急勾配にあるため、かつてはスイッチバック方式で運転されていたようです。昭和初期までは日本で一番長い鉄道トンネルであった笹子トンネルを通過して甲府盆地に入っていきます。ぶどう畑が広がっている勝沼ぶどう郷を通り、甲州市の中心駅である塩山に到着。

続いて山梨市駅に到着。県庁所在地には似合わなそうな感じの町ですが、一部の特急も停車します。温泉街のある石和温泉を通り、身延線と合流すると終点の甲府に到着。時間があるのでコンビニでお昼ご飯を買って駅

をうろうろします。身延線ホームには特急ふじかわの373系が止まっていた。ここからも相変わらず混みあっています。一部の特急かいじ号の終着駅にもなっている竜王駅を通り、信玄堤で有名な釜無川を渡ると韭崎駅に到着。八ヶ岳が良く見えてくると、北杜市の中心駅で小海線との接続駅である小淵沢駅に到着。小淵沢を出ると県境を越えて長野県に入ります。富士見町を通過して青柳駅に到着。この駅で後続の特急あずさ13号の退避を行います。話は変わりますが、この日の阪神タイガース対ヤクルト戦は、先発が青柳投手だったということで縁起がいいかと思いながら写真を撮りました。が、結局同点で回ってきた9回表に桐敷が打たれまくって2:5で負けてしまいました。おかしいなあ。この次の駅は特急あずさも全列車止まり、蓼科高原の玄関口である茅野駅に停車。足湯がある上諏訪駅、宿場町として有名な下諏訪駅、岡谷市の中心駅である岡谷駅と特急停車駅を連続で止まっていきます。みどり湖を通過して塩尻駅に到着します。この駅で中津川行きに乗り換えます。2両編成で少ない席を確保するために乗り換えの人が一気に走っていきます。なんとか着席できましたが、中央西線沿いは中山道の宿場町が多く、観光地として人気だからか、車内は立ち客もかなりいて満員です。中津川行きは2時間に1本ほどの運転でかつ2両編成であるため18切符シーズンのこの時期に混むのは当然です。30分ほど停車して発車。洗馬宿のある洗馬駅を通り、関所がある贄川駅から単線になります。奈良井宿がある奈良井駅ではたくさんの人が乗り降りしてきます。が、どちらの人数も大して変わらないので車内の混雑は相変わらずです。しばらくすると福島宿で有名な木曾福島駅に着きます。またもたくさんの乗客が乗り降りしてきます。特急停車駅である上松駅を過ぎると浦島太郎の伝説で有名な寝覚の床が見えます。須原宿がある須原駅、勝手に近くにナウマンゾウの野尻湖があると思い込んでいた野尻駅を通過して南木曾町の中心駅で妻籠宿がある南木曾に着きます。また乗客の乗り降りがありました。次の田立駅を出ると岐阜県に入ります。1つ目の停車駅である坂下駅で後続の特急しなの14号の退避を行います。落合川駅を出ると長らく横にいた木曾川とも別れて列車は終点の中津川駅に到着。2両に詰め込まれていた大量の乗客が別のホームに止まっている名古屋行き快速に向かって急いでいます。ただ8両もあるからと思って特に急ぐことはありません。今回の旅2回目の新型315系に乗車して何回聞いても慣れない車内放送を聞きながら、名古屋に向かいます。恵那、瑞浪、土岐とそこそこ大きな市を通り、太多線との接続駅である多治見に到着。列車の本数も増えてきて都会に向かっていく実感、と同時に旅が終わるなあという感じが湧いてきます。庄内川の溪谷沿いにあり、数少ない通過駅の定光寺駅と古虎溪駅を通過し、愛環との乗換駅である高蔵寺に到着します。しばらくすると神領車両区に313系や315系が止まっているのが見えてきました。城北線との接続駅である勝川駅を通り、名古屋市に入っていきます。大曾根、千種、鶴舞、金山と停車し中部一の大都会、名古屋に到着。ここまで来るとあと少しです。東海道本線の新快速に乗り換えて西へと向かいます。関西の新快速はすごくて、東海の新快速は大したことないみたいに思われがちですが、名古屋岐阜間を20分で結ぶ東海新快速もなかなかすごいと思います。30分ほどで大垣に到着。米原行きに乗り換えます。これがめんどどちいので新快速を日中も米原まで直通させてほしいものです。関ヶ原を越えて18時ごろには米原の到着。ここで一緒に旅をしてきた祖母ともお別れです。ただ1週間後に、一緒にあべのハルカス美術館に行く予定だったので大して寂しくありません。ここからは新快速で一気に関西まで飛びます。スマホを触ったり寝たりしてたので書くこともありません。尼崎から宝塚線に乗って川西池田まで戻ってきました。ここからは、阪急宝塚線という3路線で一番しょぼい路線を平日朝夕しか走らないのに、名前が付けられている特急日生エクスプレスに乗って日生中央まで帰りました。これのおかげで最寄りから大阪梅田まで1本で行けるのでありがたいものです。こんなもんにして無事に家にたどり着くことが出来ました。



4.あとかき

これを書いているのは提出日の 23:40 ということで一刻も早く書き終えて提出する必要があるのです。が、遅れてもいいだろうというノリがあるのであまり気にしていません。これを書く前は 10 ページもかけるかなとか思っていたのですが、書いてみると 12 ページもありました。嫌なレポートや作文でも意外とあっという間に規定字数にたどりつくというのはよくある話です。そんなことはどうでもよくて、今年から某会に行くことになったので来年書くかもわかりませんが、もし書いたら語彙力とタイピング力を伸ばして、もう少し早く書き終えたいなと思います。今回の旅は孫と祖母との 2 人旅という珍しいパターンでしたが、いい思い出になったと思います。もっと長生きしてもらって、またこのような機会があればうれしいものです。長々と書いてきましたが、最後まで読んでいただきありがとうございました。



妄想鉄の実態

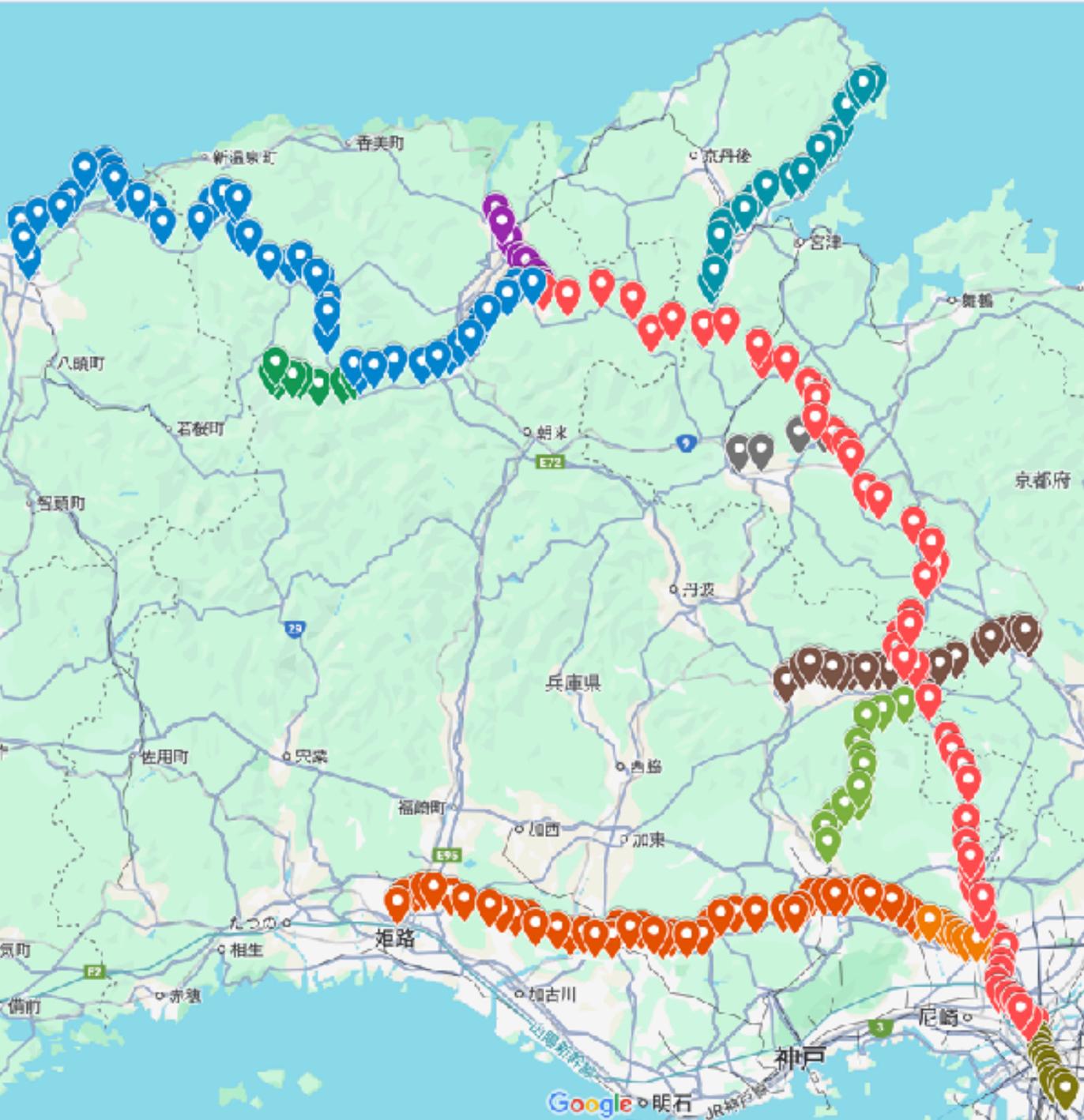
1 はじめに

みなさん、妄想鉄とは何かご存知ですか？初めてこれを聞いた時には変態だと思われるかもしれませんが、これは全くの誤りです。妄想鉄とは乗り鉄、撮り鉄といった鉄道ファンの分類で、自分で路線を考えるのが好きな人のことです。みなさんの中で、もしここに鉄道が走っていたらどうなるのだろう〜とかもしこの路線に快速（急行？特急？、なんでもいい）が走っていたらどうなるのだろう〜などと想像したことがある人は多いと思います。そういう人はわかると思いますが、新たな路線を妄想するのって楽しいですよ。僕もそういうのが大好きで暇があればそういうことを考えます。今回は僕が考えた鳥阪電鉄という路線を紹介しようと思います。（僕は妄想鉄には2種類あると勝手に考えておまして、1つは路線が走る世界まで完全に妄想であるもの、もう1つは地球上に妄想で路線を考えるもの、今回は後者の方です。）でも人の路線を読むだけだと退屈だと思しますので、今回はその路線の一部、大阪梅田-能勢の全駅に自分の自転車で行って来まして、その旅行記を交えて書こうかと思ひます。（本当は丹波篠山市まで行きたかったが雪が（言い訳。正しくは「疲れが」）積もっていたので、能勢までにした）阪急京都線のライバルはJR京都線と京阪ですよ。阪急神戸線のライバルはJR神戸線と阪神（最近仲良くなったらしいが）。阪急宝塚線のライバルはJR宝塚線と…。あれ、ない。僕はある日、ふとこんなことに気づいたので。そこで僕は大阪と北近畿を結び私鉄を妄想し始めました。それが気づけば路線が鳥取まで伸びており、さらには姫路へ行く路線もできており、よくわからない支線もたくさんできていました。測ったことはありませんが、今では総路線長はトップ3に入っていると思います。妄想だと作るのが簡単ですから総路線長は長くなる傾向にあるのですかねえ。というわけで長くなるかもしれませんがよろしくお願ひします。

お断り：今回自分が考えた停車駅なども載せてありますが、各地域に優劣をつけているわけではありません。僕がgooglemapを見て利用者多そうだな〜と思ったところや駅の間隔をもとに決めています。また、この路線を実際につくろうとは一切考えておりませんので、皆さんの地域を害することも一切ございません。ご安心？ください。

2 路線について

まずは僕が考えた路線を紹介しようかと思ひます。その名も鳥阪電鉄。鳥取と大阪から取りました。次ページに路線図を貼りましたのでご参照ください。11路線ありまして、駅ナンバリングは鳥阪のCと路線ごとのアルファベットをつなげました。JR東海ですね。ではこれからそれぞれの路線の運用について解説しようと思ひます。ご興味のわからない方は読み飛ばしてください。A. 大阪線・・・大阪梅田駅（CA01）と出石駅（CA57）を結びます。各駅停車：通勤時間帯は大阪線としての各駅停車という種別は存在せず、大阪梅田～伊丹空港では宝塚線が、伊丹空港～出石では他の種別が代用します。その他の時間帯は大阪梅田～川西北で、10分おきに運転します。区間準急：通勤時間帯のみ、大阪梅田～丹波篠山市（一部は京丹波瑞穂まで）で10分おきに運転します。伊丹空港～丹波篠山市では各駅に停車します。準急：通勤時間帯以外のみ、大阪梅田～鳥阪福知山で10分おきに運転します。川西北～鳥阪福知山で各駅に停車します。快速準急、区間急行：快速準急？なんだこの種別は！？とお思ひになるかもしれませんが、その名のとおり速達型の準急です。通勤時間帯のみ、丹波篠山市以遠で10分間隔となるように快速準急、快速準急、区間急行、快速準急、快速準急、区間急行、という感じで運転します。丹波篠山市～鳥阪福知山で各駅に停車します。区間急行は後で書きますが、大阪梅田～丹波篠山市で急行、快速急行の代わりに特急が走ることの間隔があいた急行の役割をします。急行：30分間隔で運転します。大阪梅田時点で10分間隔となるように、特急、急行、快速急行、特急、急行、急行、という感じで運転します。丹波篠山市から30分間隔で三田線からの急行が直通し、以遠は急行、急行、快速急行、急行、急行、急行、という感じになります。行き先は基本、大阪梅田発は豊岡行き、傘松天橋立（一部は伊根）行き、養父市（一部は氷ノ山鉢伏高原）行きを交互で、三田発は豊岡行きです。綾部以遠各駅に停車します。快速急行：基本的に大阪梅田～豊岡で、急行のところで書いたように1時間間隔で運転します。まれに伊根行きと氷ノ山鉢伏高原行きがあります。特急：特急券が必要で、急行のところで書いたように大阪梅田時点で30分間隔で運転します。行き先は鳥取（速達）、伊根・氷ノ山鉢伏高原（大阪梅田～雲原で連結）、鳥取、伊根・氷ノ山鉢伏高原（大阪梅田～雲原で連結）、という感じです。丹波篠山市から三田線からの鳥取行き特急が1時間おきに直通し、大阪梅田発伊根、氷ノ山鉢伏高原行きとそれぞれ丹波篠山市～



雲原、丹波篠山市～関宮で連結します。通勤時間帯には別枠で大阪梅田～西篠山・園部（大阪梅田～丹波篠山市で連結）、大阪梅田～鳥阪福知山、豊岡（大阪梅田～綾部で連結）をそれぞれ1時間間隔で運転します。B. 鳥取線・・・鳥取駅（CB01）と出石駅（CB47）を結びます。各駅停車・・・1時間間隔で鳥取～出石で運転します。また、1時間間隔で鳥取～岩井で運転します。（こんなに本数いるだろうか？並走する山陰本線は1時間半に一本。しかも鳥阪鳥取線の走区は山陰本線より田舎。近鉄名古屋線をイメージしたが人口の日本一少ない鳥取には流石に本数多すぎ？）下りは出石で三田行き急行と接続します（上りも同様）。急行・・・1時間間隔で鳥取～出石で運転します。（こんなに本数・・・（以下同文））出石で大阪梅田行き快速急行と接続します。また、1時間間隔で出石～養父市（一部関宮、鉢伏線直通）で大阪梅田発の急行が直通していますが、こちらは各駅に停車します。京急快特が京成押上線で各駅に停車するようなものだとお考えください。快速急行：まれに大阪梅田発氷ノ山鉢伏高原行きが来ます。特急：特急券が必要です。鳥取駅時点で30分おきに、大阪梅田行き（速達）、新開地行き、大阪梅田行き、新開地行き、という感じで運転します。土休日

のみ鳥取砂丘駅に停車します。C. 三田線・・・三田駅(CC01)と丹波篠山市駅(CC16)を結びます。各駅停車：通勤時間帯は三田～鈴鹿で、それ以外は三田～丹波篠山市でそれぞれ30分間隔で運転します。準急：通勤時間帯のみ三田～丹波篠山市で30分間隔で運転します。鈴鹿～丹波篠山市で各駅に停車します。急行：30分間隔で運転します。大阪線、豊岡線と直通し、三田～豊岡で運転します。特急：特急券が必要です。1時間間隔で運転します。大阪線、鳥取線、神戸電鉄線、神戸高速鉄道線と直通し、新開地～鳥取で運転します。D. 宝塚線・・・大阪梅田(CD01)と宝塚(CD19)を結びます。各駅停車：通勤時間帯は大阪梅田～宝塚で10分間隔で運転します。通勤時間帯以外は大阪梅田～伊丹空港では大阪線の各駅停車が、伊丹空港～宝塚では区間準急が代用します。区間準急：通勤時間帯以外に10分間隔で運転します。大阪新線に直通した後、3分の1が南海高野・泉北線に直通、3分の2が近鉄南大阪・長野・吉野線と直通運転し（@神鉄、近鉄、南海の方へ もちろんこれは妄想ですので実際にそんなことをしようとは考えておりません。）、和泉中央～宝塚、古市～宝塚、河内長野～宝塚等々で運転します。準急：通勤時間帯に10分間隔で運転します。（以下区間準急と同文）急行：10分間隔で運転します。大阪新線に直通した後、3分の2が南海高野・泉北線に直通、3分の1が近鉄南大阪・長野・吉野線と直通運転し和泉中央～宝塚、橋本（林間田園都市、三日市町）～宝塚、橿原神宮前（吉野）～宝塚を走行します。それにしても南海高野線と近鉄南大阪線は急行の本数が少ないですね。南海、近鉄線内では区間急行として運転することとなりそうです。快速急行：大阪梅田～姫路間で1時間間隔で運転します。厳密にいうと、快速急行、特急、快速特急、快速急行、特急、快速特急、と20分間隔で運転します。特急：特急料金は不要です。これはライバルのJRの新快速、阪神・山陽の直通特急が特急券が不要だからです。もし特急券が必要だったら新幹線に負けますね。大阪梅田～姫路で1時間間隔で運転します。快速特急：特急料金は不要です。大阪梅田～姫路で1時間間隔で運転します。新快速よりも停車駅が少なくなりそうです。E. 北神線・・・宝塚駅(CE01)と姫路駅(CE44)を結びます。各駅停車：宝塚～姫路で20分間隔で運転します。快速急行、特急、快速特急：宝塚線で書いたので省略。しかしこのままだと快速急行、特急、快速特急で停車駅が違うので、宝塚では20分間隔で運転しているのに姫路では15分間隔になり、快速特急と快速急行の間で30分時間があててしまいます。そこでこの間に三木～姫路で特急を運転します。土休日のみ北姫路駅（姫路城の最寄り）に停車します。ところで北神線の需要はどれくらいなのでしょう。わざわざ神戸を通らずに大阪から姫路に行く人はいるのでしょうか。距離的には神戸・明石経由とほとんど変わりません。なので停車駅を少なくして新快速より速くすれば一定の需要は見込めそうです。でもそもそも大阪から姫路に行く人はどれくらいいるのでしょうか。神戸を通らないので少なくとも灘校生の需要は見込めませんし、もしかしたらほとんどいないのかもしれない。さらに三木市の人口は明石市の人口の約4分の1と、途中駅の利用者も少なそうです。経営には工夫がいりそうです。F. 福知山線・・・綾部駅(CF01)と鳥阪福知山駅(CF05)を結びます。各駅停車：早朝と深夜を除き、ほとんど走りません。他の種別が代用します。準急：通勤時間帯以外大阪線直通で10分間隔で運転します。快速準急、区間急行：通勤時間帯のみ大阪線直通で10分間隔で運転します。特急：通勤時間帯に1時間に1本運転します。G. 豊岡線・・・出石駅(CG01)と豊岡駅(CG09)を結びます。各駅停車：早朝と深夜を除き、ほとんど走りません。急行、快速急行：大阪線（三田線）直通で10分間隔で運転します。特急：通勤時間帯に1時間に1本運転します。H. 篠山線・・・西篠山駅(CH01)と園部駅(CH23)を結びます。西篠山駅はJR篠山口駅と同じ場所にあります。各駅停車：15分に1本西篠山～園部で運転します。急行：30分に1本西篠山～園部で運転します。特急：通勤時間帯のみ、大阪線大阪梅田駅発で丹波篠山市で切り離し、片方は西篠山駅まで、もう片方は園部駅まで運転します。I. 京丹後線・・・雲原駅(CI01)と伊根駅(CI23)を結びます。各駅停車：雲原～伊根で1時間に1本運転します。急行：大阪線直通、大阪梅田～笠松天橋立（一部は伊根）で1時間に1本走ります。快速急行：大阪線直通、大阪梅田～伊根でまれに走ります。土休日のみ瑠璃浜駅に停車します。特急：大阪線直通、大阪梅田～伊根で1時間に1本走ります。J. 鉢伏線・・・関宮駅(CJ01)と八チ高原スキー場駅(CJ09)を結びます。八チ高原スキー場駅は冬季限定で営業し、営業中は鉢伏線の全ての列車が八チ高原スキー場駅に直通します。各駅停車：関宮～氷ノ山鉢伏高原で1時間に1本走ります。急行、快速急行：大阪線直通、大阪梅田～氷ノ山鉢伏高原でまれに走ります。特急：大阪線直通、大阪梅田～氷ノ山鉢伏高原で1時間に1本走ります。K. 大阪新線・・・大阪梅田駅(CK11)と北田辺駅(CK01)を結びます。各駅停車：ほとんど走りません。他の種別が代用します。区間準急、準急、急行：宝塚線で書いたので省略。

3 自転車旅行記

僕の作った路線図を作るだけだと退屈だと思しますので、今回は大阪梅田～能勢の鳥阪電鉄の路線を実地調査しました。（これでも退屈でしたらすみません。）鳥阪電車は実際には存在していないので、自転車で行きました。各駅の建設予定地に立ち寄りてそこを撮影してきたので、各駅ごとに基本情報、写真、感想（そのエリアの感想もしくはそこに至るまでの感想）を載せてまとめました。

大阪梅田駅(Osaka-Umeda) 路線：大阪線(CA01)、宝塚線(CD01)、大阪新線(CK01)



さあ、長い自転車旅の始まり〜〜と行きたいところなのですが、実は訳あって大阪梅田から三津屋までは別日に撮影しました。それはともかく、大阪梅田駅は大阪側の起点となるターミナル駅です。周辺には最近Grand Greenという公園ができたそうでした、都会の中心とは思えません。僕はこれを撮影したのち塾へ急ぎます。

大淀(Oyodo) 路線：大阪線(CA02)、宝塚線(CD02)

大淀駅は大阪梅田駅の隣の駅です。大阪梅田から1km離れただけでこんなに都会っぽくなくなるのですね。しかしこの駅は中津、野田などの最寄駅からも結構離れているので意外に需要があるかもしれません。



西十三新北野(Nishijuso-Shinkitano) 路線：大阪線(CA03)、宝塚線(CD03)

どうでもいいですが、西中島南方と非常に似た駅名です。(しかも地理的にも近い) 西十三新北野駅は阪急十三駅とJR塚本駅の間に位置し、北野高校の近くにあります。阪急は十三駅に全種別停車するそうですがこちらは十三駅からも結構離れているので各駅停車しか止まりません。

三津屋(Mitsuya) 路線：大阪線(CA04)、宝塚線(CD04)

三津屋駅は北方貨物線の神戸線への分岐点の近くにありま。その上には山陽新幹線が走っています。北方貨物線を走る貨物列車を見ることができず残念です。



加島(Kashima) 路線：大阪線(CA05)、宝塚線(CD05)

さて、気を取り直してここからが自転車旅行です。天気が良くて気持ちが良いです。加島駅は大阪と兵庫の県境となっている神崎川の大阪側にあります。東西線の加島駅とは少し距離があります。

西川(Nishikawa) 路線：大阪線(CA06)、宝塚線(CD06)

大阪府・兵庫県道41号線をそのまま進んで、両側にJR神戸線と山陽新幹線の線路を見ながら神崎橋を渡るとすぐ到着です。西川駅は加島駅の対岸にあります。浄水場が近くにあるらしいです。



次屋(Tsugiyu) 路線：大阪線(CA07)、宝塚線(CD07)

県道41号線をしばらく進んで途中で園田橋線に「乗り換え」、(ちなみに県道41号線や園田橋線は道の名前。良い言葉が思いつかない。)しばらく進むと到着です。ショッピングモールや家電量販店、ホームセンターの近くの交差点にあります。

園田(Sonoda) 路線：大阪線(CA08)、宝塚線(CD08)

園田橋線をしばらく進んで到着です。阪急園田駅の近くにありま。ところで阪急は十三と園田の間に1駅しかないのに対し、鳥阪は4駅もありま。駅を作りすぎたのかもしれない。



園田競馬場前(Sonoda-Keibajomae) 路線：大阪線(CA09)、宝塚線(CD09)

名前のとおり、園田競馬場の前にあります。ふとここで道が行き止まりになっていることに気づきました。google map で最短経路を調べると今まで来た道を引きかえさなければならず、次の走井駅まで自転車で15分。今までの3倍です。どうしようか迷います。

走井(Hashirii) 路線：大阪線(CA10)、宝塚線(CD10)

園田競馬場から結局引き返すことにしました。直感で住宅



街を進み、猪名川を渡り、しばらく走り続けると飛行機が着陸するのが見えました。そこで僕はある一つのことにとふと疑問に思いました。「飛行機は周りの建物にぶつからないのか」そりゃぶつからないよう航路設計がされているとは思いますが、でも今まで何万と走ってきた中で少なくとも僕の知る限りでは一度もぶつからなかったのはすごいと思います。そんなこんなで走井に到着です。高速道路の下にあります。



伊丹空港(Itami-Airport) 路線：大阪線(CA11)、宝塚線(CD11)

走井駅を出て高速道路の下を走り、伊丹空港のバス乗り場っぽいところに進入します。着陸した飛行機が見え、空港に着いた感じがします。駅は名前のとおり伊丹空港にあります。大阪モノレールも乗り換えです。また大阪線と宝塚線の分岐駅でもあります。そういうわけで全種別が停車します。ところで勝手にバス乗り場っぽいところに自転車で進入して良いのでしょうか。だめだったらすみません。

神田(Koda) 路線：大阪線(CA12)

読みが「かんだ」ではなく「こうだ」だと今知りました。伊丹空港から狭い路地を走り、箕面川を渡ります。するとなんと水がない！（記憶違いだったらすみません）鉄研顧問のA先生の授業で水無川について学習したのを思い出します。扇状地にあるのだとか...さらに進むとダイハツの本社が見えます。その地名も「ダイハツ町」。まさに企業城下町です。もうしばらく進んで神田駅に到着です。それにしても信号や曲がり道が多いです。ここまでで2時間と予定の2倍かかっています。なかなか先に進めません。



池田(Ikeda) 路線：大阪線(CA13)

しばらく進むと久しぶりの直線道に入ります。今までのストレスを猛スピードで発散します（もちろんヘルメットは着用し、車道を走り、交差点ではきちんと一旦停止しました。）すると「次は阪急池田」と書いてあるバス停が！やっと池田に到着しそうです。やがて阪急の高架も見え、池田駅に到着です。阪急との乗り換え駅です。様々な商業施設があります。



五月山公園(Satsukiyama Park) 路線：大阪線(CA14)

池田駅を出て国道176号、173号を走ると到着です。五月山公園の近く（入口からは遠い）にあります。五月山公園に来たことがあるのですが、滑り台などのある広い公園の他に小さい子供が動物と触れ合える五月山動物園があります。また、駅の左には「ビッグハープ」と呼ばれる新猪名川大橋があります。よくわかりませんが、プレストレスト・コンクリート斜張橋として日本最大規模だそうです。



萩原(Hagihara) 路線：大阪線(CA15)

少し進んで絹延橋（橋）で猪名川を渡ると絹延橋（駅）とそこを走る能勢電鉄の車両が見えました。しばらく進んで兵庫県道12号線に入ります。しばらくは走りやすかったのですが、急坂が見えました。僕は立ち漕ぎをしないと決めているので（立ち漕ぎをしてもきついと思う）、自転車を降りて歩きます。よく考えてみると僕はいま北摂山地、丹波高地のほうにある能勢・篠山方面へ向かっています。だから（これからはずっと上り坂が続くではないか...）という絶望が感じられました。絶望を抑えて坂を上り、少ししたところで一休みするとそこが萩原駅です。萩原大橋の南詰にあ



ります。

明峰(Meiho) 路線：大阪線(CA16)

萩原駅を出発後、萩原大橋の急な坂道をひたすら登り続けます。最初はきついと思っていましたが、しばらくすると「自分から位置エネルギーが湧いてきている。帰りは楽するだけだ。」「だいぶ高いところにいるからもう南海トラフ地震で津波が来てもへっちゃらだ。」ということを感じるようになり、ずっと上り坂が続いてほしいということを感じ始めました。ところがしばらくすると下り坂が現れました。こんなところで位置エネルギーを使ってしまうのは勿体無いと思いつつも、下り坂を下り始めると、全く漕がなくても勝手に自転車が進んでいきます。しかし速度的にブレーキをかけなくてはなりません。貯めた位置エネルギーを電気エネルギーに変換して電動自転車にできる装置があつて欲しいです。坂の途中で一旦停止して、明峰駅を作ります。



西多田(NishiTada) 路線：大阪線(CA17)

No
Image

今までに撮った写真を整理していたら、なんと写真を撮り忘れていました。申し訳ございません。明峰駅から兵庫県道12号線を外れて狭い路地を進みます。すると感じ傾斜45度の急坂が(後で確認すると流石にそれほどではなかったが、それでも相当な急坂)。絶対登りたくないなと思いつつ下ります。そしてこんやく橋で今回3回目の猪名川を渡り、左折すると西多田駅に到着です。

向陽台(Koyodai) 路線：大阪線(CA18)

西多田駅を出た後狭い路地をGoogleマップの案内に従って、30~50mおきにある曲がり角でルートを確認しながら超スロー

モーションで進んでいきます。すると小さい山が。上り坂を登ります。そして舗装されていない幅1mくらいの道を走り(自転車を降りて歩き)ます。片側は緑の崖が、もう片側には川西市の展望が眺められました。気持ちがいいです。来て良かったと感じました。今昔マップで調べてみるとここは昔は山だったニュータウンらしく、他にもいくつかの小さな山があります。そしてニュータウンということもあって傾斜のある小さな道が基盤の目上に整備されています。住民には使いやすいのかもしれませんが、長距離移動する人にとっては使いにくいです。先ほどと同様、Googleマップの案内に従って30~50mおきにある角でルートを確認しながら上り坂を進んでいくと(結構しんどい)、向陽台駅に到着です。緑台小学校、川西緑台高校があります。



西畦野(NishiUeno) 路線：大阪線(CA19)

向陽台駅を出てしばらく進み、比較的大きい道を北上すると見晴らしの良い下り坂が。ずっと上り坂を登ってきた身としては爽快です。新名神高速道路の下をくぐると田園地帯が広がっていました。ちょうどそのとき、雪が降ってきました。これから能勢に行くまでに山を通るので先のことが心配になります。2月の高校入試休みの時に撮影したのですが今年は雪が多いです。個人的には嬉しいのですが。しばらく進むと再び住宅地が。少ししたところに西畦野駅を作ります。



一庫(Hitokura) 路線：大阪線(CA20)

西畦野駅を出てしばらく進むと国道173号線が! 久しぶりの大きい道路です。やはり大きい道は走りやすいです。上り坂なのは嫌ですが...途中で側道に進み、能勢電鉄の高架をくぐり道路をしばらく進むと日生中央駅周辺の市街地が。ところで能勢電鉄は能勢町を走りません。ややこしいです。途中で足を止め一庫駅を作ります。



川西北(KawanishiKita) 路線：大阪線(CA21)

今まで走ってきた道路を右折し、美山台、丸山台といったニュータウンの中に入っていきます。道路は比較的大きいですが傾斜が急です。ここに住んでいる人は毎日大変だと思います。さらに進んだところにある比較的大きな交差点のところに川西北駅を作ります。



下田(Shimoda) 路線：大阪線(CA22)

川西北駅を出てさらにニュータウンの坂を登ります。果たしてこの坂は一体いつまで続くのやら...所々



雪も積もっています。しかもこれから山を越えないといけないという事実絶望。流石に疲れました。するといつの間にか景色が住宅街から山々に変わり、下り坂に。雪を切って坂を降りると国道173号線と合流です。そして左には緑豊かなダムが。右には美しい知明湖が。疲れが一気に吹っ飛びました。そうはいつでも車の交通量が多く、車は比較的高速で走っているため注意が必要です。でもとにかくこれでようやくあの長いニュータウンとはお別れです。しばらく進んでいくとトンネルがあります。自転車でトンネルをくぐるなんて初めてです。車には注意が必要ですが。そして2個目のトンネルを抜けると円山大橋という赤いアーチ橋があります。下には一庫大路次川が流れています。さらに進むと、周辺の山に雪が積もっていました。このような自然豊かなサイクリングを約20~30分楽しんでみると、あっという間に能勢町に入りました。「ようこそ能勢町へ」という看板があります。しばらく進んだところにコンビニがありました。そこで休憩をとりつつ下田駅を作ります。

能勢(Nose) 路線：大阪線(CA23)



しばらく休憩した後、今回の最終目的地である能勢駅へ向かいます。走り始めてしばらくすると道の駅が。立ち寄りたという衝動に駆られましたがあまり栄えていなかったのので駅をつくらずさらに北上します。大きい道なので走りやすいとはいえ依然として上り坂が多いです。最後の苦しみと思いながら登ります。しばらく進むと比較的栄えている場所が。ついに最終目的地、能勢駅に到着です。篠山まで行こうとも考えましたが、雪の積もり具合、疲れ具合、時間の残り具合を考慮してやめました。

帰り道(On the way home)

能勢駅に到着後、先ほどの道の駅の近くで昼食を食べ、少しほっこりしたのち国道173号線で大阪に帰宅しました。行きは上り坂が大変でしたが帰りは下り坂なので本当に楽です。しかも曲がり角が少ないので非常に走りやすいです。全く漕がなくても進んでいきます。行きは5時間かかりましたが帰りはなんと2時間半しかかかりませんでした。行きと帰りが逆じゃなくて本当に良かったと思います。そして走っていてふと気づいたことが。傾斜がもうわかりません。上り坂と下り坂を走りすぎてもう上り坂なのか下り坂なのかも目ではわからなくなっていました。だいぶ目がおかしくなってしまったようです。

4おわりに

まず初めに部誌を読んでいただきありがとうございます。鉄研旅行記で自転車の旅行記を書き出すという前代未聞なことをしましたが楽しんでいただけたでしょうか。僕としても妄想していた路線のところに行くというのは初めてで、楽しかったです。一部意味不明なところがあったらすみません。これから文章力を鍛えていきたいと思います。また、なるべく差別的なことは書かないようにしましたが、もし誰かを傷つけていたらすみません。

8 2 回生で伊勢神宮に行ってきた

+おまけ

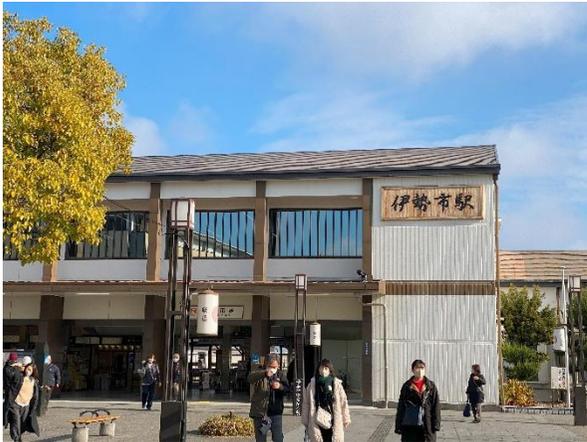
82 回生 R.T

こんにちは。82 回生のR.Tです。今回初めて部誌を書かせていただきます。いつもだいたい私が考査末に 82 回生で旅行に行く計画を立てているのですが、2025/1/20 に初詣もかねて、伊勢神宮に参拝する計画を立てました。いつもより多い、8 人で行くことになりました。(いつもは 3,4 人)また、E 君が、伊勢神宮初詣割引切符「往復乗車券+特急券タイプ」というバックの存在を教えてくださいました。これによりしまかぜ特車料金含め、約 7000 円で伊勢神宮や鳥羽・賢島にもいくことができ、(松坂～賢島間のフリー特急券が 2 枚付いているから)非常にお得なきっぷとなっています。正月に伊勢神宮に行かれる方は購入してはいかがでしょうか。

旅行の計画の概要としては、大阪上本町～近鉄特急～伊勢市～徒歩～外宮～バス～おかげ横丁～徒歩～内宮～バス～五十鈴川駅～ピスタカー～賢島～しまかぜ～大阪難波という流れです。帰りにしまかぜのサロンに乗る予定だったので早めの切符の購入になりました。また、同行者の N 君の親がサロンを予約してくれました。ありがたかったです。旅行日の 1 か月前である終業式前の午前授業の日に旅行に行く 6 人で(金忘れたやつと欠席者を除く)大阪難波駅に伊勢神宮初詣割引切符「往復乗車券+特急券タイプ」を買いに行きました。

冬休みと鬱な宿題考査、中学入試休校期間をすぎると、あっというまに当日になりました。府内某駅から大阪難波に向かい、そこから上本町まで乗って特急に乗り換える手筈です。特急が大阪上本町発宇治山田着というなかなかに変な列車となっています。大阪難波発伊勢市着にすればいいのに・・・、偶然にも大阪難波駅で N 君とばったり出会いました。夢のないことを言うと、近鉄大阪上本町駅地上ホームの改札外のファミマに赤福売っています。わざわざ伊勢まで行かなくても買えます。特急発車 15 分前に大阪上本町駅につきましたが、どうやらもう全員車内にいました。窓側席の切符でしたが、どうやら早いもの勝ち理論で席を奪われました。車掌呼ぶぞーそして、この特急はなぜか布施に停まります。本当に謎です。なんで布施に停まるのでしょうか・・・また、名張で後ろ 4 両の切り離しをします。雨上がりということもあって空気が澄んでいて景色もよかったです。西青山駅～東青山駅はもともとすこしくねくねしたトンネルだったのですが、現在は直線のトンネルとなっています。実は昔近鉄大阪線列車衝突事故というものが、近鉄で最も大きかった事故となっています。

1971/10/25 に旧青山トンネル付近のトンネルで名古屋行き近鉄特急が ATS の故障により誤停止しました。しかしトンネル内は 33 パーミルの急こう配でブレーキが効かず暴走、脱線し賢島発、京都・難波行きの対向の特急と正面衝突しました。そこで、3 つほどあった旧トンネルを廃止して、現在の新トンネルに移管したというわけです。それによって西青山から東青山までの 5km を直線でぶちぬいた新トンネルになったというわけです。旧東青山駅というものは遺構としてまだのこ



っており、ハイキングがてら行ってみたいはいかがでしょうか。東青山駅を抜けると津市・松坂市街地に入ります。途中名松線と並走しますが、田舎路線すぎて列車とすれ違いませんでした。川合高岡駅で最も名松線と接近します。その後、伊勢中川、松坂と停車していきます。一気に都会みが増しました。松坂駅は名松線の起点です。伊勢市に到着。伊勢市駅はかなり大きい JR 東海の車両基地があります。そのせいで外宮方面に向かうには JR 東海の改札を利用する必要があり、高架を 2、3 分渡らなければいけません。また、近鉄側のホームはコンビニがありますが JR 側にはなかったです。また近鉄は IC カードが使えます

がJR 東海参宮線はもちろん使えません。ぼろ負けで草意外と1時間当たりの本数も2, 3本でまだましなのかもしれません。近鉄側の改札は無人でしたが、JR 側は有人でお土産屋もあって外宮への玄関口の役割を果たしています。(1)また、駅前には広場もあり、街灯もありました。外宮参道(外宮へ向かう道)には茶屋や個人商店・旅館も少しありました。ここで外宮と内宮の違いを説明しておきますと、外宮(げくう)「正式には、豊受大神宮という。内宮よりは規模が小さく、食と産業の神様・豊受大御神をお祀りしております。また、内宮より先にここを参拝するのが礼儀と言われており、商店やお土産屋さんも少ない」

内宮(ないぐう)「正式には、皇大神宮という。外宮より規模が大きく、皇室の祖先神であり、日本人の総氏神としてあがめられる天照大御神(あまてらすおおみかみ)をお祀りしております。また、付近にはおかげ横丁・おほらい横丁といった江戸の街並みを再現した食べ歩き場所や赤福の本店もあり、観光客に非常に人気である。付近には五十鈴川が流れている。」ということです。メインは内宮です。

外宮に到着。(2)ここでまさかの、伊勢神宮に来たのに御朱印帳を忘れるという失態を冒してしまいました。幸い作り置きのお朱印があったのでそれを購入しました。あと金メッキでできたお皿も買いました。外宮の滞在時間は1時間だったのですが、ものの10分で参拝を終えてしまい、暇を持てあましていたのですが、幸いなこととなりせんぐう館という伊勢神宮の遷都に関する資料館が併設されていました。料金も100円と非常に安く、とりあえず入ってみました。撮影禁止だそうです。中は意外としっかりとした作りになっていて、伊勢神宮がどうやって作られているのかとか作り、宝物など隔々まで凝っていました。一番印象に残っていたのは、ひのきの香りが漂っている大きい部屋でした。本当にいい匂いでした。時間がたち、バスに乗り込んでいきます。どうやら臨時バスが出ているようでそれに乗り込みました。お値段は、、、500円。たかっ!?! 地方とかはバスの値段が異常に高いです。安心なことにこっちは親の銀行口座から引き落とされる、Pitapaという魔法の角があるので僕の負担は実質0です途中猿田彦神社という停留所に停まりました。某コーヒーチェーン店の名前を冠した神社



があります。結構人が下りて乗ってきました。内宮に到着。さすがにおなかが減ったのでおかげ横丁とおほらい横丁に行きます。実は内宮前の停留所よりも一つ前の停留所で降りた方がよかったです。よくわからん小道から入ることになりました。ここで二人とはぐれます。はぐれたやつのことなんか気にせず「ふくすけ」という店でおいしい伊勢うどんを食べます。外にも座る場所があり、晴れていたのでも、景色を見ながら伊勢うどんを吸いました。伊勢うどんはほかのうどんと違って、だしではなく、甘辛く濃い醤油たれを用い、太く柔らかい麺が特徴です。ただ、柔らかいのでコシがなく嫌いという人もいます。ついでに横丁サイダーも頼みました。味は普通のサイダーでした。(3)伊勢うどんだけじゃ足りなかったので、友人に勧められてこね寿司なるものも買いました。天気がいいのと穏やかなので伊勢神宮の内宮に行く気がなくなってしまいました(笑)。赤福の本店にも行きましたが、(4)重い腰を上げて内宮に行きます。伊勢神宮のメインだけあって海外の観光客もいて激混みでした。あと、入り口の鳥居から本宮まではかなり歩かなければいけません。途中五十鈴川という、非常に澄んだ川があり、そ



この看板に硬貨を投げ入れてはいけませんと書いてあったのに周りの人と友人は入れていました。ぼくはやっていません。参拝を終えて帰ろうとしたところ、なぜかA君が石段をステップしながら降りていきました。そしてミミズを捕まえて振り回していました。、、、?ちなみに先ほどの失踪した二人はさっさと参拝を済ませ快速みえに乗りに行ったそうです。うそやろ。参拝を終えて再び横町をうろうろしていたところ、アオサの佃煮を売っていたおじさんがいました。商売上手で僕以外の全員が買っていたので、同調圧力に負けて、購入してしまいました。商売うますぎやろ。切符のバックに松坂～賢島間のフリー特急券2枚が付属されているので、特急で賢島までいき、そこからしまかぜで大阪難波に帰るという計画を立てて



いたので、五十鈴川駅から賢島まで移動します。それにしても五十鈴川駅って五十鈴川からかなり離れているのによくそんな名前つけられましたね。五十鈴川駅に到着。木造の部分もあって内宮の玄関口

(内宮まで徒歩40分)としての玄関口としての機能を果たしています。それにしても閑散していましたが。せっかくピスタカーに乗るので2階席に変更してもらいました。快速みえに乗った2人は知りません。もう暇なのでさっさとホームに入ります。少し待つと2両編成の普通列車が到着しました。どうやらその列車に2人が乗っていたそうです。40分まってきたピスタカーに乗り込み賢島へ。車内が非常に熱く、ずっとぐったりしてました。志摩半島

は英虞湾とかリアス海岸とかで有名ですが、意外と山の中を通ります。また、五十鈴川から賢島は志摩国立公園を通ります。鳥羽に到着。鳥羽はJR参宮線の終点で快速みえの終点でもあります。鳥羽駅は昔、中間改札でJRと近鉄の乗り換えが可能でしたが、あまりにも採算が取れないためJR鳥羽駅が無人化したことにより、完全に分離されました。ちなみに鳥羽水族館は隣の中之郷駅が最寄りです。まあ1時間に1本しかないのほとんど乗客が鳥羽で降ります。途中名古屋行きのみしまかぜと京都行きのみしまかぜとすれ違って志摩磯部駅



という場所に着きました。ここは昔は志摩スペイン村の最寄り駅でしたが、その座を鶴方駅に奪われ、しだいに存在意義が失われ、もともとは駅舎もスペイン風でしたが手入れがされないまま廃墟ようになっていきました。そんなところになぜ特急が停まるのか謎です。つづいて鶴方に停車。ここは志摩スペイン村へのシャトルバスも出ています。そして、近鉄の最果てである賢島に到着しました。近鉄は昔、伊勢志摩国立公園が指定されて以来、ここをリゾート地として開発に着手しました。そうして賢島まで路線がひかれたんです。賢島駅からは船も出ていて、しまかぜの運行情報(満席かどうか・時刻)が書いてあるボードやしまかぜをかたどったポストもあります。ほかに、伊勢志摩サミットの展示もありましたが、残念ながら20分の折り返しなので見れませんでした。(5)しまかぜに乗り込み大阪に帰ります。しまかぜにはサロン・カフェ・和風個室・洋風個室・普通の?プレミアムシートの構成でレギュラーシートはありません。発車後早速カフェに行きます。高いです。はい。全体的に高いです。さすがに食わないのは癪なので、1800円のシーフードピラフを頼みました。ちなみに料理を頼むと水がついてきますが、基本的に有料です。そんなことだけスペイン見習わんくてもいいわ。味はおいしかったです。(6)ただ、いろいろ豪遊した後この値段は痛い。食べ終わってサロンに戻ります。めっちゃ遅いWi-FiにつないでYouTubeをみます。あつというまに難波に到着です。向かいのホームには最近デビューした8A系がとまっていた。



早く家に帰って寝ようと思ったのもつかぬ間、友人に夢洲に連行されました。ちなみにこの日の前日の早朝にすでに夢洲には行きました（笑）本町で乗り換えて夢洲に。わざわざ高い金を払って昨日行った夢洲に行きます。あ、後払いやった。当然のようにコスモスクエア～夢洲はガラガラです。当たり前です。駅を出たらまさきになつかしさが出ました。駅を出て見えるのはおそらく国旗を掲げるためのポールと EXPO2025 と書いてあるゲートです。寒いのでさっさと引き返しました。あとジェンダーレストイレも見に行きました。

翌日

昨日のしまかぜの車内で能勢の1700系を撮りに行くための計画を立てていて、それを今日実行するというなかなかの破天荒ぶりの旅行に行きます。朝起きて阪急大阪梅田駅に向かいます。阪急大阪梅田からは急行で川西能勢口まで行きます。何気に十三から先に乗るのは初めてです。川西能勢口に到着。ここから能勢電鉄に乗り換えて日生中央まで行きます。途中豊中付近で日生エクスプレスとすれ違いました。日生エクスプレスは朝は日生→梅田、夕方は梅田→日生なので完全に日生住民のためのものなので大阪に住んでると乗る機会はありません。どうやら僕以外の3人は同じ電車で来るそうでそれまで待ちぼうけです。次の駅の絹延橋で電車を撮るのでそこで降ります。なぜか入場券が買えなくて焦りました。1700系を撮った後僕以外の3人はそのままその電車に乗り込んで川西能勢口に戻ったようです。またまた待ちぼうけです。ちなみに鶯の森～鼓滝はわずかに大阪府に入ります。折り返してきた1700系にのり、日生中央まで向かいます。10分ぐらい折り返しがあると思ったらなんと4分しかなく、二人を日生中央に置いて先に山下に行きました。山下駅ではグッズが売られていて、100円のスタンプ帳があったので買いました。ここからは妙見口に向かいます。山下～笹部は非常に短く、カーブを曲がるとつくというわずか数十秒の運転となっています。妙見口に到着。ここは標高200mで、かなり高く、空気が澄んでいます。駅前には豊能町観光案内所があり、そこのおばさんが優しく話しかけてくれました。この時は余裕をぶっこいていたのであんなに苦しい思いををするとは思いませんでした。ハイキングを開始して、途中の交差点から裏道みたいな小道に行き、最初はごつごつした岩を上り、しばらくするとちょっと緩やかになってきます。重さ1kgの断熱性マシマシのジャケットを着てたので、最初は暑く、徐々に寒くなっていくという最悪な状態になりました。そして当然のごとく友人に荷物を持たせました。（もちろん対価としてハイチュウあげました。）そんな



こんなので、(2hかかってます)山頂に到着。やっとお昼御飯です。山寺に併設されているカフェ・ステッリーナという場所で食べました。和室で景色が見れて、結構混んでいました。トイレは建物も外にあります。そこにポスターが張っていたのですが、どうやら近くの男性が11月に失踪したようで



バス乗り場の看板がありました。どうやら7年前に廃止され順次撤去される予定だったんですがまだ怠惰で撤去されていないだけでした。途中には怪しいホールみたいなものもありました。また、大阪府能勢町・大阪府豊能町・兵庫県川西市の境も近くにありました。ここからは下りということで楽になるかと思いきや、一人が足をぐねりました。あらら。行きの道はマップには書いていませんでしたが、帰りの小道はマップにぎりぎり表示されていました。途中、白瀧稲荷神社を通り、妙見口へ。また、山を出たところに旧妙見の森ケーブル黒川駅の廃墟があり、なんとケーブルカーがそのまま放置されていました。(9)先ほどのカフェでただでくれたレーズンパンを食べました。美味しかったです。

す。お値段は高いのですが、まあ2h歩いたんですから、多少は我慢できます。最初、サラダとスープと前菜が出て、そのあとにパスタが来ました。(7,8)店員さんが景色の解説をしてくれてありがたかったです。どうやら皆さん車で来られているそうです。店を後にして下山します。昔は妙見山上というバス停があって、妙見リフト、妙見ケーブルがあったようですが、(google mapにはまだ索道が引かれている)もうすべて廃止されました。と思ったらなんと



す。最後にもう一度1700系を撮り、大阪に帰りました。(10)

あとがき

駄文極まりない文章を最後まで読んでくださり、ありがとうございました。締め切りが迫っているのでここで終わります。ありがとうございました。

追記：文中にある(n)はn番目の写真のことで、写真と本文を合わせて読んでください。



舞鶴旅行記

82 回生 M.D

中 2 の M.D です。初めて部誌を書きました。最後まで読んでいただけると嬉しいです。

発車時刻	発車駅	行先種別	到着駅	到着時刻
8:38	京都	特急まいづる 1号 東舞鶴 行き	東舞鶴	10:11
15:22	東舞鶴	普通 西舞鶴行き	西舞鶴	15:28
15:37	西舞鶴	普通 豊岡行き	宮津	16:12
16:30	宮津	普通 福知山行き	大江	16:59
17:20	大江	たんごリレー 4号 福知山 行き	福知山	17:33
18:11	福知山	丹波路快速 大阪行き	大阪	20:21

▲今回の旅行のルートです。

京都→東舞鶴

11月3日、僕たち82回生3人で、秋の舞鶴へ日帰り旅行に行ってきました。この日は、まさに旅日和といえるような、雲一つない快晴。澄み切った青空の下、気持ちの良い小旅行となりました。

まず、僕は自宅の最寄り駅から新快速に乗り込み、京都駅を目指しました。車内はそれほど混んでおらず、無事に座ることができましたが、前日の寝不足が響いて爆睡してしまいました。目が覚めた時にはすでに京都駅間近で、少し焦りましたが、なんとか無事に下車。京都駅では、事前に約束していた友人2人と合流し、いよいよ本格的に旅がスタートしました。

京都駅 31 番ホームからは、嵯峨野線特急「まいづる・はしだて」に乗車します。嵯峨野線というのは通称で、正式には山陰本線と呼ばれる路線です。この特急列車は綾部駅で「まいづる」と「はしだて」に分かれるユニークな列車で、「まいづる」は舞鶴線に入って東舞鶴へ、「はしだて」は京都丹後鉄道を通して天橋立へ向かいます。僕たちは東舞鶴を目指して「まいづる」に乗ります。



◀京都駅に停まる特急まいづる。

途中、車窓からは桂川が見えましたが、先日の大雨の影響で川の水は茶色く濁っていました。本来なら清らかな水が流れているのだろうなど、少し残念に思いました。

綾部駅に着くと、列車の切り離し作業のため7分ほど停車。その間に僕たちは駅スタンプを押しに改札口に走りました。しかし、スタンプがある改札口へは跨線橋を渡らなければならない、エスカレーターもなく階段だけ。予想外に体力を使い、

思ったよりもギリギリで列車に戻ることにになりました。こうした停車時間で駅スタンプを押すことを、僕たちは「**駅スタンプシャトルラン**」と呼んでいます。今回は本気で走ることにになり、今振り返るといい思い出となりました。

東舞鶴駅。▶



東舞鶴の観光

東舞鶴駅に到着し、まずは改札を出て赤レンガパークへ向かいます。舞鶴といえば軍港としても知られ、赤レンガの倉庫が立ち並ぶ風景は風情があります。公園内のレストランでは、名物の「舞鶴海軍カレー」をいただきました。具材が一つ一つ大きく美味しかったです。



▲福神漬けがあるのが良心的。

食後は「港めぐり遊覧船」に乗りました。この遊覧船は、停泊している海上自衛隊の艦船を間近に見ることができる人気の観光船です。この日は特に艦船が多く、大型の護衛艦をはじめ、たくさんの船を見ることができ、迫力満点でした。料金は大人1500円、子供800円で、個人的にはかなりおすすめです。



▲この船はもう引退しているらしい。

遊覧船を降りた後は、赤レンガ博物館へ。ここには舞鶴のレンガ産業の歴史や、世界各国

のレンガに関する資料が展示されています。ふだん博物館といえば自然や美術をテーマにしたものが多いですが、レンガ専門の博物館はとても珍しく、面白い場所でした。

東舞鶴→福知山

東舞鶴駅へ戻ると、「駅スタンプラリー」が行われていることに気が付きました。対象は東舞鶴、西舞鶴、福知山、綾部の4駅。これから行く駅も含まれていましたが、綾部駅はすでに通過していたため、今回はコンプリートを断念。2等の景品定規とステッカーをもらいました。

その後、舞鶴線で西舞鶴駅に移動し、そこから京都丹後鉄道宮舞線に乗り換えました。列車は日本海側から内陸へと走り、途中で由良川を渡ります。夕焼けの太陽が川面に反射し、とてもきれいでした。

宮津駅では18分の乗り換え時間があり、トイレに行ったり水を買ったりして一休み。そして次に乗るのは宮福線。山間を走るローカル線らしい雰囲気、静かな時間が流れていました。大江駅で下車すると、都会では味わえないひんやりと澄んだ空気に包まれ、とても気持ち良かったです。

その後は「たんごリレー」に乗車しましたが、なんと指定席も自由席も満席。仕方なく立ったまま福知山駅まで移動しました。福知山駅に着くと47分の乗り換え時間があったので、トイレを済ませてから夕食を購入。帰りは大阪まで約2時間。疲れもあって長く感じられましたが、こうして一日を振り返ると、本当に充実した時間でした。今思えば、福知山から「こうのとりのり」に乗って帰ればもっと楽しかったかもしれませんが、それもいい思い出です。



▲大江駅に停車するたんごリレー。

大江からのったのは僕たちだけだった。

終わりに

こうして82回生3人で過ごした日帰りの鉄道旅は、観光だけでなく、移動そのものも楽しめる内容となり、またぜひ次の機会にも行きたいと思える素晴らしい一日でした。



▲福知山駅。福と知のライトが消えていて、一見何だかわからなかった。

JR 東海に乗ろう②

79 回生 Y.T

1.はじめに

こんにちは！我々鉄道研究部は2024年の8月に東京で行われた全国高等学校鉄道模型コンテストに出場しました。東京の会場への行き方は新幹線とか飛行機とかいろいろありますが、私たちは青春18きっぷを利用して行きました。今回はそれについてのお話です。模型コンテストについての詳しい話は誰か別の人が書いてくれるといいなあー。

2. 行程

青春18きっぷを利用して東京へ行く仲間を募集したところ79回生の私と80回生のHくん、Nくんの3人で行くことになりました。3人で色々話し合った結果、飯田線経由で行こうということになり移動時間17時間強の結構ハードな行程が組まれました。

↓行程表↓

種別、行き先	発駅	発時刻	経由路線	着駅	着時刻
普通 天王寺	三国ヶ丘	0448	阪和線	天王寺	0507
環状線外回り	天王寺	0509	大阪環状線	大阪	0529
快速 長浜	大阪	0554	東海道本線	米原	0738
普通 大垣	米原	0803	東海道本線	大垣	0837
新快速 豊橋	大垣	0840	東海道本線	豊橋	1009
普通 岡谷	豊橋	1042	飯田線など	岡谷	1733
普通 甲府	岡谷	1756	中央本線	甲府	1917
普通 大月	甲府	1940	中央本線	大月	2034
快速 東京	大月	2050	中央本線	八王子	2132
各停 東神奈川	八王子	2142	横浜線	町田	2208

要はこんな感じです

- ・乗り換え時間に余裕を持たせるために最寄りのJRの駅から始発列車に乗ります。
- ・東海道本線を乗り継いで豊橋を目指します。
- ・豊橋から今回の目玉と言える飯田線に乗ります。7時間弱かかります。
- ・岡谷から中央本線を乗り継いで八王子まで行きます。
- ・八王子から宿泊地の町田まで横浜線に乗って移動は終了。

3. 移動開始

おはようございます。04時35分ぐらいに三国ヶ丘駅に到着。04時48分発の阪和線の上り始発列車を待ちます。だいぶ朝早いですがホームには15人ぐらい人がいました。今から仕事に行く人が多かった気がします。10分ちょっと待って電車が来ました。今日1本目の電車、普通天王寺行きで終点の天王寺まで行きます。普通列車なので各駅に停まって、天王寺までは19分かかります。普段閑空快速とかで10分ぐらい



で天王寺まで行けるのを考えると結構長いですね。いつもの阪和線なので特に感想はナシ。天王寺には05時07分に到着して2分の乗り換えなので早めに準備した方がいいですね。

05時07分、定刻で天王寺に到着しました。到着するちょっと前からドアの前でスタンバイしていたのでスムーズに乗り換えることに成功。ドアの前で乗り換えスタンバイする人は結構多かったです。阪和線のホームに着いて階段を降りて環状線の14番線に降りたらもう次に乗る電車が来ていました。天王寺からは環状線外回りで大阪まで行きます。ミャクミャクラッピングの車両でした。みなさんミャクミャクは好きですか?私は嫌いです。



環状線を各駅に停まりながら進みます。車内には今からUSJに行くであろう楽しそうな雰囲気の子供とか眠そうなサラリーマンとかいろんな人がいます。電車に乗ってる人を観察しているとたまに面白い人がいることがありますよね。これも列車の旅の醍醐味です。たぶん。

天王寺を出たときはまだ結構暗かったのですが、進んでいるうちに明るくなってきました。途中でスーパーレールカーゴとすれ違いましたね。初めて見ました。スーパーレールカーゴは東京貨物ターミナル～安治川口を毎

晩走っている貨物電車で、最高速度130km/hで走れる高い性能が特徴です。色々すごい電車なので興味があれば調べてみてください。

そんな感じで環状線を半周して05時29分に大阪駅に到着。大阪駅では80回生のNさんと合流することになっています。大阪駅での乗り換えは29分時間があるので次に乗る快速の列の一番前に並ぶことができました。並んでいる場所をLINEか何かでNさんに伝えて無事に合流することができました。その頃には列が結構伸びていて結構混みそうな予感。しかし心配はいりません。一番前に並んでいるから絶対に座れるのです。

発車する2分前の05時52分ごろに快速が入ってきました。車両は225系2次車です。結構レアな車両なので乗れたらラッキーという感じです。車内は思ったほど混んでいないですね。席が全て埋まり、立ち

客が数名いるぐらいです。私たちは車端部のボックスシートに並んで座りました。向かい側には朝から疲れた顔をして今から仕事に行くサラリーマンが座っています。途中の京都からHくんが合流することになっていますが、残念ながら彼が座る席はないようです。京都で上手いこと席が空いたら良いですね。そんな快速列車は05時54分、大阪駅を出発しました。

昼間の快速は高槻から各駅停車になるのに対してこの快速は京都まで快速運転をしてそこから終点まで各駅に停まるようです。ちょっと速いね。速いと言っても京都から米原までの長距離を各駅に停まりながら進むのでだいぶ時間はかかります。2時間弱ぐらいかかるみたいです。2時間弱あるとゆっくり寝られますね。Nくんは早速寝ていました。私は新大阪を出たぐらいで朝ごはんを食べたあとずっと車窓を眺めていました。

茨木でたくさん人が乗ってきて車内はだいぶ混み始めました。そのあと高槻と長岡京に停まりましたが降車する客はほぼいなくて車内はさらに混んできました。京都でHくんと合流することになっているのでLINEか何かで座っている位置を伝えます。京都には06時28分に到着。Hくんと合流することができました。京都で半分ぐらいの人が降りましたが席は空かなかったのHくんは座れません。かわいそうに。京都を出たら終点まで各駅に停まって人の乗り降りが増えるのでどこかで座れるでしょう。

京都の次の山科を出てトンネルを潜ると滋賀県に入って大津に停まります。そこからしばらく同じような住宅街の風景を眺めながら草津に到着。草津までは線路が4本並ぶ複雑な線路でしたがここからは複線です。どの駅も混雑していて乗降は一定数ありますが、なかなか席が空きません。草津から何駅か過ぎて野洲川を渡ったら野洲に到着。まだ席は空いていない模様。野洲を出ると右手に車両基地が見えて車窓は住宅街から田園風景に変化。しばらく進んで近江八幡でようやく席が空いてHくんが座れました。よかったね。近江八幡で結構降りたので混雑はましになりました。それにしても車窓はずっと田園風景ですね。さすが米所という感じです。近江八幡まで結構長く感じましたが近江八幡からは速く感じます。特に書く内容もなく07時38分に米原に到着。米原では08時03分発の普通大垣行きに乗り換えます。時間に余裕はありますが、青春18きっぷを使う人たちは多分みんなこれに乗るので急いで列の先頭に並びたいです。案内急いでいる乗り換え客はいなかったの列の先頭に並べました。当駅始発なので座れます。米原からはJR東海の区間です。

4. JR 東海に乗ろう

08時ちょうどに次に乗る普通大垣行きが入ってきました。車両は311系です。もうすぐ引退すると思われる。もしかしたらみなさんがこの部誌を読んでいる時には引退しているかもしれません。311系には初めて乗るので楽しみです。シートはフカフカでいいですね。



08時03分に発車しました。ここからの区間は関ヶ原の山を越えます。関ヶ原のあたりは山に挟まれた谷の地形で、冬は大雪が降ります。近くにある伊吹山では世界最大積雪量の11m82cmを記録したらしいです。米原から関ヶ原まで何駅かありましたが、その間で伊吹山が見えました。綺麗な形の山です。山の麓を列車は走っていて、のどかな山里という感じで雰囲気が良いです。

関ヶ原の次は垂井で、その次に南荒尾信号場があります。関ヶ原から南荒尾信号場までの下り線は垂井線と呼ばれており、垂井線は原則普通列車のみが走行します。特急や貨物列車は入線しないので最高速度が85km/hに抑

えられていま、す。また、垂井線の関ヶ原駅と垂井駅の間は上下双方向ともに走行可能な線路になっていて、垂井駅に停車する下列車と関ヶ原駅始発の上り列車がこの区間を走行します。先ほど特急や貨物列車は垂井線に入らないと言いましたが、それらの列車は垂井駅を迂回する新垂井線を走行します。下り列車が関ヶ原駅に向かう時には急な勾配が続くので、距離を長くして勾配を緩くした、新しい線路が作られました。これが新垂井線です。新垂井線は東海道本線の支線、垂井線は東海道本線の本線の通称で、正式な路線名ではないです。垂井線がある区間を抜けると終点の大垣です。

大垣には08時37分につきました。3分後の08時40分発、新快速豊橋行きに乗ります。ここでは名物の大垣ダッシュというものが行われます。少ない乗り換え時間で座席を確保するために青春18きっぷユーザーがダッシュするのです。我々もそれに参加してなんとか座れました。豊橋まで1時間20分かかるので座れなければ結構キツイです。

ここからは新快速なので結構スピードを出します。ずっと110km/h以上は出しているようです。ですが静かですね。今乗っている313系は床下に廃ゴムタイヤをリサイクルして作った吸音材が詰められているので高い静粛性を有します。さらにJR東海は素晴らしく高い保線技術を有するので線路から出る音が小さいです。また、揺れも少ないです。JR東海は素晴らしいです。

大垣から13分で岐阜に到着。高山本線の気動車が力強いエンジンの音を鳴らして発車していきました。大垣からは新快速らしく主要駅以外を通過します。木曾川を渡って愛知県に入りました。直線区間を快調に飛ばして尾張一宮に到着。尾張一宮の読み方ですがアクセントは二文字目の“わ”にくるらしいです。尾張一宮の次は名古屋です。岐阜から2駅20分。岐阜から名古屋までの区間は長い直線区間で最高速度を維持しながら飛ばすので気持ちが良いです。名古屋では77回生の先輩、Sさんに会うことになっています。名古屋には09時15分に到着。事前に載っている位置をSさんに伝えていたのでSさんは近くのドアから乗ってきました。Sさんから差し入れをいただきました。ありがとうございます。次の金山でSさんは降りていきました。ありがとうございました。

金山を出て熱田駅を通過したら名古屋の都心部から抜けます。笠寺駅付近で東海道新幹線の線路と並び、南大高駅付近で新幹線と別れます。住宅街を走行して大府駅に到着。大府駅は特別快速が通過します。特別快速は新快速と所要時間はほぼ同じで大府駅に停まるかどうかしか違いません。大府を出ると名鉄三河線との乗り換え駅である刈谷に停まって、新幹線が停まる三河安城は通過して安城に停車。このあたりはあまり景色が変化せず住宅街という感じなのであまり面白味がないですね。安城を出るとしばらくして矢作川を渡ります。遠くに名鉄の電車が見えました。川を渡ると愛知環状鉄道と合流して岡崎駅に到着。岡崎を出ると少し田舎っぽくなって蒲郡、三河三谷と停まります。この2駅の周辺では三河湾が見えます。この近くにラグーナテンボスという遊園地があり、その広告が社内に吊り下げられていました。三河三谷を出て海が見えなくなると田んぼが広がる区間を走行して名鉄、飯田線と合流します。そして豊川を渡ると終点の豊橋です。豊橋には定刻の10時9分から1分ほど遅れて到着しました。

豊橋では乗り換えに30分ほど時間があるので昼ごはんを買うことにします。Hくんが買ってきてくれるようなので先に列車の乗車位置に並んでおきましょう。ここからは飯田線に乗ります。10時42分発の普通岡谷行きです。ホームに降りると10時12分発の新城行きがちょうど出発するところでした。そのあとも10時27分発の豊川行きが発車して行きました。また、隣のホームでは名鉄の特急が発着していました。鉄オタ的には様々な列車が発着する楽しい駅という感じです。そんな駅から出る飯田線の普通列車で岡谷まで行きます。ちなみに岡谷までは6時間51分かかります。

5.飯田線

飯田線の普通列車には車両が3種類あります。1つ目は213系5000番台。フカフカのシートが特徴。2つ

目は313系1700番台。飯田線用に作られた3両編成。3つ目は313系3000番台。座面が固く背もたれが直角のボックスシートが特徴。この3種類なら213系5000番台に乗りたいですよね。7時間弱かかる列車なので快適なのがいいです。しかし今から乗る列車は代走が入らない限り313系3000番台で走ることになっています。



飯田線は豊橋駅から北上し、長野県の辰野駅までの195.7kmを結ぶ路線です。飯田線を乗り通すことは18きっぷ愛好家、通称18キッパーの間では修行と言われています。あまり快適ではない座席で7時間移動するのは相当ハードなのです。ここからはそんな飯田線の駅や沿線の風景などを1駅ごとに軽く紹介して行きます。全部で94駅あるようなので飽きたらやめます。

まず1駅目、豊橋駅。愛知県東部の中心都市である豊橋市の市街地に立地する駅で、東海道新幹線、東海道本線、名鉄名古屋本線、飯田線、豊橋鉄道などが発着する大きな駅です。豊橋駅を出たところでこの前事故った新幹線の保線車両が留置されている様子を確認できました。

2駅目、船町駅。名鉄と線路を共有している区間にある駅で、名鉄の列車はすべてこの駅を通過するほか、飯田線の列車も一部はこの駅を通過します。豊川を渡ると3駅目、下地駅。豊川を挟んで船町駅の対岸にある駅で、この駅も名鉄との共用区間にあり、名鉄の列車と飯田線の列車の一部は通過します。この2駅を今乗っている岡谷行きの列車は通過しました。

4駅目、小坂井駅。豊川市小坂井地区にある駅で、乗降客数は周りにある名鉄の伊奈駅や東海道本線の西小坂井駅と比べると少なくなっています。昔名鉄の小坂井支線という路線が来ていたようです。5駅目は牛久保駅。2023年3月17日までは飯田線で数少ない有人駅でした。

6駅目は豊川駅。豊川市の中心地にある駅で、特急伊那路号が停車します。名鉄の豊川稲荷駅が隣接しています。ちょうど名鉄の列車を見ることができました。7駅目は三河一宮駅。三河国で最も格が高い神社である砥鹿神社の最寄駅なので寺社風の駅舎が建っています。

このあたりで車掌が検札に来ました。JR東海の無人駅が多い区間では車内でよく検札が行われます。車掌が青春18きっぷの三国ヶ丘駅と書いてあるスタンプを見て「私も大阪出身なんですよ～」と話しかけてくれました。

8駅目は長山駅。2002年に新しい駅舎が建ちました。9駅目の江島駅。1面1線のいわゆる棒線駅。豊橋から来て棒線駅はこの駅が初めてです。このあたりは田畑や林が多いです。10駅目の東上駅は快速が止まる列車交換が可能な駅です。この区間の快速は上りのみ設定されています。11駅目、野田城駅。戦国時代の城、野田城に由来する駅名。野田城址は東上駅と野田城駅の間にあります。12駅目の新城駅は新城市の中心にある駅で特急伊那路号も停車します。2面3線の国鉄型配線の駅です。新城市のこのあたりはザ・田舎の街という感じの風景です。13駅目、東新町駅は2008年に新駅舎ができました。14駅目の茶白山駅です。駅名の由来は長篠の戦いで織田信長が陣取った茶白山ですが、本陣跡はこの駅から2.5kmほど離れています。15駅目の三河東郷駅の駅舎には長篠の戦いで使われた馬防柵を模したモニュメントが設置されています。16駅目、大海駅。ホームは3番線までありますが3番線は使用されていません。地図で見るとわかりますが、この辺りはS字を描くような線形になっています。丘を迂回するためにこのような線形になっているようです。17駅目、鳥居駅。長篠の戦いで逸話が有名である、鳥居強右衛門の最期の地であることにちなんでこの駅名になったそうです。18駅目の長篠城駅は駅名からもわかるように長篠城跡の近くにありま



かが入っていました。弁当に入っている漬物って美味しいですね。

19 駅目、本長篠駅には 11 時 42 分に到着。ここでちょうど豊橋から 1 時間ですね。この駅では行き違いのために 17 分停車するようです。乗務員交代が行われ、大阪出身の車掌は降りて行きました。17 分あるので列車の外に出てみたり飲み物を買ったりして休憩します。長時間座り続ける時はたまに足を動かすのが大事です。

11 時 59 分に本長篠駅を出発しました。そろそろお昼なので弁当を食べることにします。豊橋駅で H くんが買ってきてくれたのはヒレカツ弁当でした。美味しい。弁当のメインであるヒレカツとご飯の他につくねとかフライドポテトとか漬物と

本長篠のあたりから伊那谷に入るまでずっと山の中を走ります。また駅紹介(笑)を再開しましょう。20 駅目の三河大野駅は山小屋風の駅舎が特徴。21 駅目の湯谷温泉はその名の通り湯谷温泉の玄関口。特急伊那路号も停車します。22 駅目の三河槇原駅。2022 年には三河槇原～湯谷温泉の区間で落石があったためこの駅に車両が留置されました。23 駅目、柿平駅。1 日の乗車人員平均は 1 人で一部の普通列車がこの駅を通過します。24 駅目は三河川合駅。近くにある宇連ダムの建設時に資材輸送基地として利用されていました。25 駅目の池場駅と三河川合駅間の標高差は飯田線内で最大です。池場駅は一部の普通列車が通過します。



26 駅目、東栄駅。東栄町で行われる重要無形文化財「花祭」で使用される鬼の面をモチーフにした駅舎が特徴。東栄駅を出ると静岡県に入ります。27 駅目の出馬駅。「いずんま」と読みます。1 日の平均乗車人員は 0 人です。28 駅目の上市場駅は隣の出馬駅と 0.6km しか離れていません。この駅間は飯田線で最も短いです。29 駅目の浦川駅には国鉄時代に急行伊那号が停車していました。30 駅目の早瀬駅には 12 時 42 分に到着。豊橋から 2 時間が経過しました。ここまでは思ったほど長くなかったです。

このあたりからトランプで遊び始めました。トランプで遊んでいると時間が早く過ぎて行くように感じます。ドボンというゲームを知っていますか？ 1 回のゲームで勝った人は点数が低く負けた人は点数が高くなるという感じで、何回かゲームを繰り返して点数が一番低い人が勝ちという遊び方です。やってみたい人は詳しく調べてみてください。今回はこのゲームで最初に 167 点に到達した人が終点まで立つというルールで遊ぶことになりました。167 は 334 の半分ですが数字に深い意味はないです。

31 駅目の下川合駅。1 面 1 線の駅ですが元々 2 線ありました。32 駅目は中部天竜駅。特急伊那路号の停車駅です。かつて駅構内に鉄道車両を展示する「佐久間レールパーク」がありましたが 2009 年に閉園しました。33 駅目の佐久間駅の駅舎は図書館が併設されています。34 駅目の相月駅は 2 つのトンネルに挟まれた駅です。35 駅目の城西駅はかつて 1 面 2 線の駅でしたが、2008 年に 1 線に減らされています。この駅を出ると飯田線の名所である渡らずの鉄橋と呼ばれる橋を渡ります。36 駅目の向市場駅。1955 年に開業した、飯田線では比較的新しい駅です。37 駅目の水窪駅は特急を含む全列車が停車します。この駅を出ると

飯田線最長の 5063m ある大原トンネルを通過します。38 駅目の大嵐駅はホームの一部がトンネル内にあります。39 駅目は小和田駅。駅前に道路が通じていないため自動車では到達できない秘境駅です。小和田駅を出ると長野県に入り、40 駅目の中井侍駅。昔はなかい”ざ”むらいと読みましたが今の読み方はなかい”さ”むらいです。41 駅目は伊那小沢駅。ホームから見える川の景色がとても美しいです。この駅で行き違えが行われました。42 駅目の鶯巣駅には駅舎がなく、直接ホームに入る形になっています。43 駅目の平岡駅には特急伊那路号が停車します。駅舎には温泉宿泊施設が併設されています。44 駅目、為栗駅。”してぐり”と読みます。このあたりで豊橋から 3 時間が経過しました。時刻は 13 時 50 分ぐらい。45 駅目の温田



駅は昔、特急伊那路号が盆、正月の臨時停車だったのが、2005 年から通年停車するようになりました。46 駅目の田本駅です。乗降客数が極端に少ないので一部普通列車が通過します。駅数はこれでようやく半分ぐらいですね。47 駅目、門島駅は泰阜ダム建設の資材輸送などを行うために開設されました。48 駅目は唐笠駅。船上から天竜川の景色を楽しむ「天竜ライン下り」の唐笠港がすぐ近くに 있습니다。49 駅目の金野駅は飯田線で最も利用客が少ない駅で、地元民の利用はほとんどありません。50 駅目の千代駅も利用客が少なく、一部普通列車が通過します。51 駅目は天竜峡駅。観光地として有名な天竜峡が駅の

目の前にあり、特急伊那路号も停車する観光地の駅として役割を果たしています。

ここから伊那谷に入っていきます。伊那谷は天竜川に沿って南北に伸びる盆地で、伊那盆地とか伊那平とも呼ばれます。車窓も開けてきました。

結構前に始めたトランプもだいぶ進んでいて、私は 190 点を超えましたがピッタリ 167 点にはならなかったので終点まで立つのを回避。H くんが勝っていて 40 点ぐらい、N くんは 150 点後半までまもなく 167 点に到達しようかというところ。このあたりで 167 点に到達すると終点まで 3 時間近く立つことになります。どうなるのでしょうか。

52 駅目は川路駅。2001 年に水害対策のため駅が東側に移転しました。53 駅目の時又駅は 2009 年に駅舎が改築されました。54 駅目の駄科駅。1998 年に放火で駅舎が全焼しました。この駅を出たところで N くんの数点が 167 点ちょうどになりました。終点の岡谷駅まで 3 時間ほど座れないことが決定。かわいそうですね(笑)。55 駅目の毛賀駅の近くには飯田市の天然記念物に指定されている樹齢 300 年のシダレザクラの古木があります。56 駅目の伊那八幡駅。かつて急行列車が走っていた時代にはその停車駅でした。57 駅目は下山村駅です。ここから長野県飯田高校の最寄駅である伊那上郷駅までは鉄道で 6.4km の距離ですが、線路がΩ状にカーブしているため直線距離では 2km ほどになっています。また途中の飯田駅で列車交換を行う場合もあるためこの区間に 20 分以上かかる列車もあります。そのためこの区間をダッシュすると電車より速い場合があるらしく、駅間をダッシュする学生がいるという噂があります。これを下山ダッシュと呼ぶそうです。58 駅目は鼎駅。”かなえ”と読むので願いをかなえという語呂から入場券はお守りとして人気があったそうです。59 駅目の切石駅。飯田線で最も急なカーブを描くホームを有します。60 駅目の飯田駅は飯田市の中心駅です。飯田市には将来リニア新幹線が来ることになっていて、それについて書かれたポスターとか横断幕とかが駅の中に掲げられていました。リニア新幹線ができると飯田から東京まで所要時間が 3 時間短縮されるようです。特急伊那路号はこの駅が終点で、ここから先は長野までの快速、みすず号が走ります。

ここで豊橋から 4 時間が経過。終点の岡谷まで 2 時間 40 分ほどです。ここまでは思ったほどしんどくな

いという感じです。飯田駅では列車交換をして14時50分に発車。61駅目は桜町駅。長野県飯田風越高等学校の生徒がよく利用します。62駅目の伊那上郷駅は下山ダッシュの終点。63駅目、元善光寺駅。近くには元善光寺とか樹齢400年のシダレザクラとか色々見どころがあるようです。64駅目の下市田駅。近くには長野県天然記念物に指定されている「下市田のヒイラギ」という大木があります。65駅目は市田駅で、2011年にはリニア新幹線の駅はこの周辺にできるという報道がされました。66駅目の下平駅は快速みすず号が通過する小さい駅です。書く内容が思いつきませんでした。67駅目、山吹駅。ホームには駅名にちなんでヤマブキの花が植えられています。68駅目の伊那大島駅、駅は「いなおおし」と読みますが、周辺の地区は「おおし」と読むそうです。69駅目の上片桐駅で標高が600mを超えました。70駅目は伊那田島駅。周りは畑が多いです。71駅目は高遠原駅。駅前の道は自動車が入れないので軽車両または徒歩でのアクセスになります。この付近で豊橋から5時間が経過しました。72駅目の七久保駅は3番線までありましたが、この乗車から2ヶ月後の2024年10月に使用が停止されました。73駅目は伊那本郷駅。快速みすず号は上り列車のみ停車します。74駅目、飯島駅。飯島町が駅業務を受託しています。75駅目の田切駅。元々急カーブ上にあり、車掌による安全確認が困難だったため、1984年に駅が移転しました。76駅目の伊那福岡駅は飯田線名物Ωカーブをモチーフとしたコンクリート造りの待合所が特徴です。77駅目、小町屋駅。2008年にホームが線路を挟んで反対側に移転しました。78駅目の駒ヶ根駅。中央アルプスへの登山客が多いので待合室に登山届ポストがあります。この駅では行き違いのために7分停車しました。79駅目の大田切駅の近くには鉄道写真の名所である大田切川鉄橋があります。80駅目の宮田駅。1956年までは「みやた」と読みましたが今は「みやだ」と読みます。81駅目は赤木駅で、周辺は田園地帯です。82駅目の沢渡駅と赤木駅の間にはJR最急勾配(40%)の区間があります。昔は碓氷峠が最急勾配でした。これは有名ですよ。83駅目は下島駅。1面1線の駅舎がない無人駅です。飯田線はこういう駅が多いので駅紹介で書くことが全然ありません。このあたりで豊橋から6時間が経過しました。いよいよ飯田線の残りも1時間を切りました。線路のすぐそばに家が並ぶ区間に入ってくると84駅目の伊那市駅に到着。そんな風景が続いてすぐに85駅目の伊那北駅に到着。このあたりは伊那市の市街地ですね。伊那市から伊那北までは徒歩15分ぐらいだそうです。86駅目の田畑駅です。近くに不死清水という湧水があります。87駅目の北殿駅。南箕輪村の役場最寄駅です。88駅目の木ノ下駅の近くにはケヤキの巨木があります。89駅目は伊那松島駅で、2000年に3番線が撤去されました。90駅目は沢駅。標高が700メートルを超えました。91駅目の羽場駅は飯田線で最高地点の標高723mに位置します。進行方向右側の車窓には南アルプス、赤石山脈が見えます。92駅目の伊那新町駅の駅舎内にあるトイレは閉鎖されており、解体が予定されています。93駅目の宮木駅で多くの乗降がありました。94駅目、飯田線の終点は辰野駅。17時20分に到着。中央本線の支線と飯田線が乗り入れる駅で、JR東海の区間はここで終わります。駅紹介もこれにて終了です。

6.中央東線を東へ

辰野駅で飯田線は終点ですが、今乗っている列車は中央本線の支線に乗り入れて岡谷まで行きます。伊那谷もこの辺りで終わって山間部に入りました。辰野からは2駅12分ですぐに岡谷に到着します。豊橋から長かったですね。17時33分、ほぼ定刻に岡谷に到着。6時間50分ぶりの乗り換えです。



岡谷は諏訪湖のほとりにある駅で、駅の外に出てみたところ諏訪湖への案内がいくつかありました。この駅では乗り換えに23分時間があるのでコンビニで飲み物を買ったりトイレに行ったりしました。そのあとホームに行くとき千葉行きの特急あずさ号が出発して行きましたが、それに乗ると今回の目的地である町田には2時間早く到着するようです。当たり前ですが青春18きっぷを利用しているので乗れないです。その次に来る17時56分発の

普通甲府行きに乗ります。ここからの車両は基本211系で、ロングシートの車両とボックスシートの車両がありますがどっちが来るのでしょうか。普通甲府行きは数分遅れて到着しましたが、もともと岡谷駅で7分の停車時間があるため、その停車時間を削って定刻で発車しました。車内はロングシートで、少し混んでいて3人並ぶことはできませんでしたが座れました。

中央本線は飯田線に比べて駅間が長く、直線区間も多いので、速いです。諏訪湖の北側を走り、下諏訪、上諏訪と止まって茅野に到着。先行する特急は岡谷から茅野までの4駅全てに止まる便だったようです。このあたりから進行方向左側に八ヶ岳が見えはじめました。左前方に見えていた八ヶ岳ですが列車が進むにつれて左後方に見えるようになってきました。列車が進んでいるのが実感できて面白いですね。18時31分に信濃境駅を出ると県境を越えて長野県から山梨県に入り、小淵沢駅に到着。ここでは小海線に乗り換えることができます。小海線というとJRで一番標高が高い野辺山駅が有名ですね。また乗りに来た路線です。小淵沢を出たところで右前方、だいぶ遠くに富士山が見えました。本当にだいぶ遠く、一番上の部分だけ見えたのですが、夏に遠くから富士山が見えるなんてラッキーですね。富士山が見えたあとすぐに暗くなってきました。時間的にもギリギリ見られた感じですね。都会ではないので暗くなると外の景色がほぼ見えません。そうなる面白くないのでちょっと寝たりスマホを触ったりして終点の甲府に19時16分に到着。甲府では24分の乗換時間があります。



甲府では夕食と桔梗信玄餅を買って次の列車を待ちます。放送や駅の表示がJR東日本らしくて良いです。甲府から乗るのは19時40分発の大月行き普通列車。今度は211系のボックスシートの車両でした。

外が暗くて何も見えないのでご飯を食べて3人で話したりして過ごします。私はコンビニでちょっと高いカツサンドを買いました。ちょっと高いだけあってコンビニの普通のサンドイッチより美味しいし具も分厚いです。そのあと桔梗信玄餅を食べます。山梨県といえばこのお菓子ですよね。きな粉がたくさんかかった餅に別入りの黒蜜をかけて食べるアレですが、きな粉がたくさんかかっているので電車の中でこぼさずに食べるのは相当難しかったです。なんとかこぼさずに食べることができました。初めて食べましたが美味しいですね。食べ終わる頃には塩山駅に着いていました。時刻は20時過ぎです。このあたりから標高を上げてきて勝沼ぶどう郷駅の近くでは甲府盆地の夜景を一望できました。勝沼ぶどう郷駅は勾配の途中に駅があるため、ホームが傾いていました。ここからは笹子峠越えの区間です。この区間は坂が急なのでトンネルで山を貫いたり、スイッチバックの設備やその跡があったりします。スイッチバックは現在行



われておらず、設備が残存する初狩駅でもその機能は停止しています。笹子駅では撤去されたスイッチバック設備の跡地に訓練施設が解説されています。このスイッチバックなどの歴史や設備は面白そうなのでまた行って見学したり調べたりしてみたいですね。そんな峠を越えると20時34分、終点の大月駅に到着。ここで快速東京行きに乗り換えます。いよいよ東京の文字が見えました。

快速東京行きに乗りますが、我々は八王子で降ります。八王子までは各駅に泊まるので実質普通列車です。発車の数分前に入ってきて20時50分に定刻で発車しました。車両はE233系で、東京の都心でよく見

るやつです。この車両に乗ると関東に来た実感が湧きます。車内にほぼ人はいません。真っ暗な中をあまり人を載せていない列車が進んで行きましたが、途中の相模湖駅で大量に人が乗ってきて一気に満員になりました。どうやら花火大会があったようで、浴衣を着た人とか子供とかそういう人が多かったです。満員ですが座っているので快適に移動できます。相模湖からは20分ほどで21時39分に八王子につきました。ここで最後の乗り換えをします。ここからは本数がたくさんあるので何時の電車に乗り換えるとかは特にないですが一応行程表によると21時42分の電車に乗ることになっています。

7. 横浜線

最後の乗り換えをスムーズに済ませて行程表通りの列車に乗れました。最後の列車は横浜線の東神奈川行きです。車内は割と混んでいますが座れました。青春18きっぷの旅で一番重要なのは多分座れるかどうかだと思います。特に何もなく相模原市の住宅街を進んで行き、目的地の町田には22時08分に到着。今回の移動はこれで終了。長かったですがダイヤの乱れなどもなく無事に到着できました。

8. おわりに

今回の旅は相当ハードで疲れました。ハードな旅ってしんどいし長いし嫌いな人は嫌いだと思います。ですが、ハードだということは内容がたくさん詰まっているわけで、良い思い出がたくさんできます。疲れやしんどさ以上に楽しい体験ができます。そのため、そんな旅が安く楽しめる青春18きっぷは人気があります。みなさんも青春18きっぷで遠くへ出かけてみてはいかがでしょうか？と言いたいところですが、ここからは青春18きっぷについて文句を言います。青春18きっぷは複数人での利用ができなくなりましたよ

ね。青春18きっぷでよく友達と旅行に行っていた私としてはあの改定は許せません。また、連続5日間や3日間でしか利用できなくなりましたよね。これも使いにくくなりました。やはり以前の形態が良かったように思います。ですがもうあの形態は戻ってこないのだから文句を言っても仕方ありませんこの辺でやめます。新しい形態の青春18きっぷにも良い楽しみ方があるはずなのでそれを見つけてみましょう。最後まで読んでいただきありがとうございました。

卒業旅行二本立て～野球を添えて～

80 回生 A.K

0.はじめに

はじめましての方は、はじめまして。久しぶりの方はお久しぶりです。80 回生のA.Kです。今回は中学卒業前後に二つほど旅行に行ってきたのですが、締め切りに間に合わないので、一個目の旅行のみを書いています。

1.クイズ関東遠征～世界一を添えて～

題名にもある通りこの旅行はNQC(灘のクイ研)がAQLというクイズ大会で全国大会に出場したので(まじで同級生がクイズ強すぎる)、2024年の梅野(捕手の方)ぐらいの立ち位置である僕もついていった旅行となっています。

・一日目(3月14日)

おはようございます。現在の時刻ホワイトデーの7時45分です。某赤い地下鉄に乗っていると西中島南方で外に出たのですが、阪神ユーザーである僕は西九条だと一瞬思ってしまった。そんなことを考えているとすぐに新大阪につきました。新大阪のセブンイレブンであるものを買った後、一人の先輩と二人の同級生と合流し、のぞみの自由席(3号車)に乗りました。普通に座ることができたのでよかったです。11時45分前後に品川につきました。そこから僕と同級生のO君は泊まるホテルがある目黒で途中下車をしました。今回僕は東京都区内の往復切符ではなく、往復割引を効かせるため宇都宮までの往復切符を買っていたので、途中下車ができました。泊まるホテルプリンセスガーデンは駅からもほどほどに近く、古いけどもきれいなホテルでした。O君は目黒の空気を汚いと酷評していました。荷物を置いた後は目黒→渋谷→外苑前で明治神宮野球場に向かいました。PL、青学、東芝の坪井のタオルを買おうと思い、球場外周のショップに行きましたが、コーチは吉岡しか売っていませんでした。坪井がちょっと地味なのが悪いんでしょうか。ということで、あきらめて中に入りました。オリックス×ヤクルト戦だったので、試合はサンタナにホームランを放つなどヤクルトが6点を入れ6-1で快勝しました。試合以外だと、オリックスの応援歌を頑張って歌おうとするもよくわかってない僕に対してO君が小声で先導してくれたり、試合中は流れなかった夏祭りを試合終了後に歌うことができたなどがありました。試合終了後、僕以外の三人はルーマニ予信濃町にあるバスセンに行くと言っていました(B-モレルを見たいらしい)が僕は断って宇都宮に行くことにしました。外苑前に行く途中にあるヤクルトのちょっとでかいグッズショップで坪井のタオルを買いました。入場制限がかけられていて少し並びました。行く人は気を付けてください。外苑前から銀座線に乗り渋谷行き、渋谷からは、遭難響響湘南新宿ライン古河行きに乗りました。車内で放送を録音していたら、周りの客からちょっと変な目で見られましたが無視されたので良かったです。大宮まではめちゃくちゃ早かったのですがそこから微妙に時間がかかりました。みんな大好き久々喜一☆も通ることができてよかったです。古河に17時50分についたときに、ホテルの人にチェックインを遅らせてもらいました。古河から乗った宇都宮行きでは眠くなって寝ていましたが途中の貨物との待ち合わせの時、貨物がうるさすぎて起きました。スマホの充電も切れかけていじれなかったので、本当に暇で仕方なかったです。宇都宮についたときには真っ暗になっており、特に何もせず、LRTに乗り換えました。マジで耳がつぶれるかと思うぐらいの音量で謎のアイドル?がライブをコンコースでやっていました。LRTは車内の座席配置が独特でした。帰宅ラッシュということもあり、立ち客が出るぐらいには混んでいるなあと考えていたら、対向の上りがめっちゃくちゃ混んでいました。早く増発してほしいです。ゆいの杜中央というところで降り、灘校のOBの方がゆいの杜で食べたとつぶやいていた上に、宇都宮に住んでいる友達にもお

すすめされたので、初めて山岡家に行きました。わざわざ宇都宮まで来て山岡家を食べたのは本当にアホな気がします。提供されるスピードが思っていたよりかなり遅く、乗ろうと思っていたやつに乗り遅れました。悲しい。あと、地雷系みたいな女が彼氏らしき人と来ていてびっくりしました。LRTに乗って宇都宮駅まで戻ったのですが、なんと4分(+新幹線が2分遅れていた)で自由席券を買って乗り換えないといけないということが判明したので、宇都宮乗換マラソン(よい子はマネしちゃだめだよ)を敢行しましたが、割と余裕で間に合いました。座ることもできたので良かったです。そのあとは大宮→新宿→目黒で東急ストアで朝ご飯を買ってO君と合流しチェックインをして綿のボールで野球をして寝ました。



・二日目 (3月15日)

朝、前日にO君が「高輪ゲートウェイでウェイする」(原文ママ)するって言ったので、高輪ゲートウェイに行った後神田周りで新宿に行きました。新宿で一迅社本社(わたゆりやゆるゆりを刊行しているコミック百合姫などを発行している)に行って一周したのですが、その後に朝から一緒に周ってくれていたO君に価値観の違いとかいうバンドの解散理由みたいなことでキレられぼっち旅行になってしまいました。仕方ないので、トエシンの新宿で新大阪で買っていた旅行者用の48時間のメトロ、都営の乗車券を引き換えて、都営新宿線で本八幡まで行き、森下まで戻り、蔵前でさまよい、東新宿に行き、新宿三丁目で降りました。地下鉄はスピーカーが低いので音声録りやすいですね。そこからやよい軒を食べるため代々木まで歩いている途中で、マップにうどん屋チーズ新堀があることを発見し、行こうとしましたが、めちゃくちゃ混んでいたのであきらめてやよい軒に行きました。焼きサバと焼きホッケとかいう絶対うまいものを食べました。出汁の出し方がわからなかったりはしたもののめちゃくちゃおいしかったです。そこから、明治神宮横にある、国立オリンピック記念青少年総合センターでAQLに参加してきました。結果はチームとしてはリーグ3位と悔しい結果に終わってしまいましたが、個人としては100×とただの関東旅行にはならなかったので良かったです。自分にできることはやり切った感があるのが悔しいところです。来年はメンバー入りを目指して頑張りたいです。観戦に来ていた親から夕食代を受け取り、仲直りをしたO君とともにココ壱番屋に行ってきました。O君が1辛にしていたので、自分も行けるとして同じやつにしたらめちゃくちゃ辛かったので、甘くするやつをめちゃくちゃ入れて何とか食べきりました。自分の限界を知るのは大事だと思います。東急ストアでするめなど夜食と朝ご飯を買って綿のボールで野球をして、たこ焼きというトランプゲームをして寝ました。



・三日目 (3月16日)

この日は朝から雨だったのでとりあえず芳文社(まんがタイムきらら(球詠やGA、有名どころだとぼっち・ぎ・ろっくやごちうさ)を発行している)に行きましたが、日曜だったので閉まっていたうえに雨がひどかったので、あきらめて、東京ドームに行くことにしました。まわりには大量の青い服を着た日本人がいました。そう、なんとこの日はドジャース×阪神戦の日でした。僕の運がマジでよく、チケットを当てることができたので見に行ってきました。試合前には、下柳を見たり、馬場とケラーのタオルを買ったり、寒さと雨のせいでカメラが結露したり、昼飯を買って入るのを忘れていたので、1100円もする牛めし弁当を買う羽目になったりしました。試合内容としては、阪神投手陣が安定した投球を見せ、野手陣もサテテルが本塁打を打ち、応援団もしっかりと応援し、俺も三回裏ぐらいのどを囁らし、カスみたいな大谷ファンは大谷が下がったら

すぐ帰宅するなど、阪神が安定した試合運びを見せました。**阪神タイガースが世界一**になる瞬間も見ることができたので本当に良かったです。試合が終わった後は、東西線に乗って大手町まで行き、東京駅まで歩き、自由席が減った新幹線に乗り、静岡県を寝て通過し、新大阪でO君と別れ、某地下鉄に乗って帰りました。

2.福岡旅行～OB戦を添えて～

・一日目 (3月19日)

卒業式を終えた後、親にスーツを預け、にしゃかでだべっています。17時ぐらいになりました。今回は72回生のMさんとIさんとともに福岡に行きます。赤いマツダ2に乗って、神戸港から阪九フェリーに乗りました。初の長距離フェリーなのでわくわくしています。フェリーの中は思っていたよりも、家族連れが多かったです。フェリーの食事では、僕は回鍋肉と白ご飯と冷ややっこを食べました。うまかったです。

・そのあと (3月20日から24日)

ホークスと広島オープン戦を見に行ったり、OB戦を見に行ったり、大宰府に行くなどしました。あと、ミスコンの動画審査用の動画を撮りました。予選落ちしてなかったら、ステージに出ます。さりなに投票よろしくをお願いします。

3.まとめ

締め切りにはちゃんと余裕をもって書くようにして、旅行も余裕をもっていくようにしましょう。この旅行はもしかしたら来年の部誌に載せるかもしれないので、来年もまた来てください。

プラレール×振り子

～381系を作る～

80 回生 さいころ

！注意！

- ・プラレールの発売元であるタカトミー社はプラレールの改造を推奨していません。プラレールの改造は皆様の自己責任でお願いいたします。

0 この記事で何を書くか

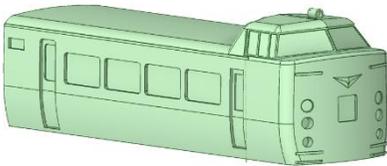
この記事では自分が改造プラレールを作る中で基本的に”DesignSpark Mechanical”という 3DCAD を用いて設計をします。皆様にはこの記事を通して 3DCAD の設計の仕方やお伝えできればいいなと思います。ほかの記事よりもオタク成分を薄く、読みやすい記事となるように心がけますが、読みにくい点多々あると思います。長文駄文ではあると思いますが、最後までお読みいただけると幸いです。

1 改造プラレールに目覚める。

文化祭の時には高校 1 年生になっているであろう私(執筆中は中 3)がプラレールの改造に目覚めたのは中学 2 年生の時。先輩から 3DCAD の使い方を教わった際に、「これを部活動だけでなく自分の趣味に活用したい」と考えたときにプラレールの改造という考えに至った。やっているうちにドハマリ。3DCAD は楽しいぞ。

← 1 月時点で設計中の 485 系。

5 月の文化祭のころには走ってるかもね。



2 381 系について

381 系とはなんぞや、という方は鉄研に来てくださっている皆様にはあまりいらっしゃらないと思いますが一応説明。381 系特急型電車とは、特急“しなの”や“くろしお”、“やくも”などとして運用された特急型電車である。最初に導入されたしなの号の通る中央西線は山岳路線であるため急カーブが多い。そのような路線での高速運転を目的に自然振り子機構を備えているのが本形式の最大の特徴である。めちゃめちゃざっくり言え

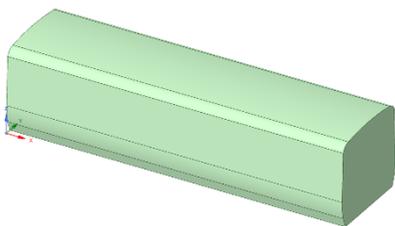
ば、山の中を走る路線用の振り子付き特急型電車である。2024年3月のダイヤ改正まで定期運用があり、最後の国鉄型特急電車として引退時には多くの鉄道ファンのお話をかっさらった名車である。であるにもかかわらず、プラレールでは製品化こそされたものの、485系の金型の使いまわしであるため、お世辞にも似ているとはいえない(その485系もそんなに似てないし、ちょっと前に出たリアルクラスの485もコレジャナイ感が。電気釜の特急車は何かタカラトミーの恨みでも買ってしまったのか)。そこで部誌のネタ稼ぎも兼ねて制作に至った、という感じ。このプラレールでも振り子を再現できればと思う。プラレールくらいの大きさが、振り子を分かりやすいサイズに落とし込むのに適していそう。

3 制作ステップ①～それっぽくする～

最初は詳しいデテールは要らない。イメージをつかんでそれっぽくする。もっとも、プラレールなんてのはお子様向けにデフォルメされたものなのだから、なんとなく似てる、程度でも最悪OKである(私はこだわりたいが)。

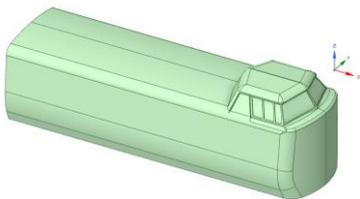
ということで製作に入る。鉄道車両は、車両断面(専門用語で「妻面」と呼ぶ)を車両の長さ分引き伸ばした箱、と考えて車両断面の形を作る。今回は車両の進行方向前後側をX方向、左右方向をY方向、上下方向をZ方向とするのでX軸に垂直な面に適当に妻面を描いていく。詳細な設計図がネット上に転がっていればいいが、ない場合も当然あるので、その場合はそれっぽく自分で描こう。今回はあった。ラッキーだね。妻面をスケッチする平面を決定して、画像をペーストする。縦横比に気を付けながらプラレールサイズに合わせる。今回は縦を33mm、横を39mmにした(屋根上機器、スカートを除く)。振り子車は車高が低いのでこんなもんだろう。いい具合にできたら、これを模写していく。

2次元の妻面が書き終わったら、デザインからプルを選択。平面を引き延ばして立体にする。車長は125~135mm前後が好ましいだろう。また、製品のプラレールでは主に特急型の車両において中間車を短くしているものが多々ある。だが、今回の381系は中間に貫通型先頭車を組み込む、いわゆる「変態連結」と呼ばれる組成も存在する。プラレールでも変態連結を再現したいので、変態連結時に車長がごちゃ混ぜになっていて違和感を覚える、ということのないように今回は車長を先頭車と同じにする。これは個人の好みなので、皆さんりのデフォルメで作っててください。

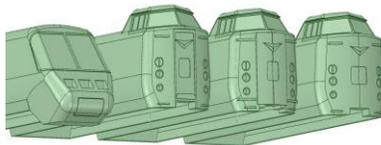


前頭部作成に入る...写真が消し飛んでました、ほんとにごめんなさい。言葉でなんとなくわかるように説明します。

説明に入ろう。妻面の上部2割くらいを40mmほど後ろにする。そこに運転台部分を置く。下部分は面取りなどの機能を使ってなめらかに仕上げれば完成。納得いく仕上がりだ。



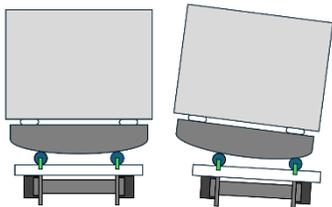
カッコいいね。



3 プラレールに振り子をつける

ここからはそこそこ頭を使う内容となる。ただ、この部誌を読んでもくれるような灘校入学を志望の賢い読者諸君なら簡単に理解してくれるだろう。

まず実車の振り子から解説していく。381系に搭載されている自然振り子は、カーブに差し掛かると車体底部の振り子梁がコロに沿って滑り、車体を傾斜させることで遠心力を打ち消す仕組みである。ただ、この方法には車内が空洞でないと振り子梁が設けられないという制約があり、モーターがかなり大きいプラレールには向いていない。



ということで、カーブの時の部品の動きを変換し車体を傾斜させる方法としよう。Nゲージ大手の某K社は台車の首振りを利用し、車体の傾斜に変換している。ではプラレールでカーブ時に動く部品といえばなんだろう。そう、

連結器だ。プラレールのメス連結器(平たいほう、以下メス)は台車と固定されており、カーブの時には首を振る。この首振りの動きを振り子の運動に変換しようという魂胆である。

...というところまでを期末考査前に書いた。卒業式も明けた今日は2025年3月21日金曜日である。さあ今日も部誌を書こうかー

部誌執筆者各位

部誌の提出期限は**3/20(木・祝)**です

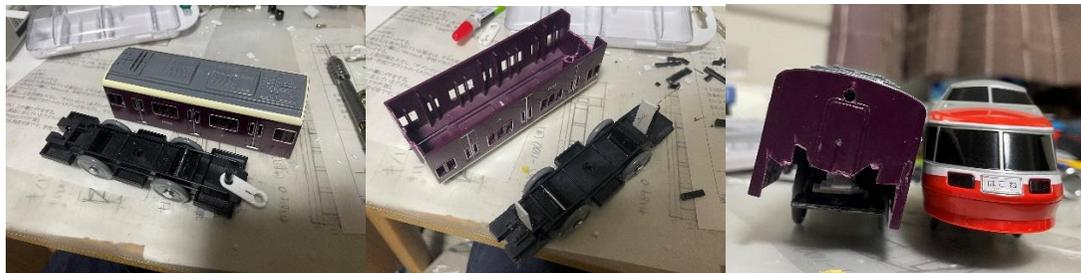
提出期限を完全に勘違いしていた。これはまずい。のんきに気動車を作っている場合にはなかったのである。



試作車の様子だけ書いて、381系は文化祭でお披露目という事にしよう。ついでに横のキハ85も持っていきたいね。

ということでいまからは試作車の様子を書いていく。種車は阪急1000系の中間車である。妻面の中心からちょっと上に穴を明け、台車からプラ板を生やしてそこにも穴を明け、針

金を通す。これで車体が自由に傾くようになった。



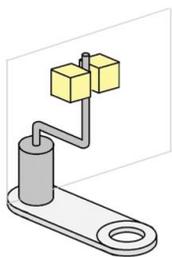
ここからは、車体の傾きと連結器の動きをリンクさせる作業だ。どうしようか。明後日は鉄〇会の入塾テストと福岡への旅行が控えていて時間がない。幸いなことに、振り子プラレールの先駆者の方は多数いらっしゃるので今回はそちらをアレンジということで一から開発するのはやめておく。

なお、また時間がワープして今は福岡行きのフェリーの中だ。もちろん試作機は手元にないし写真もないので図を元にした解説となることをご了承いただきたい。今回は参考にするにあたって「えちごや」さんの方

法を参考にした。なお、381系が完成し次第、SNS(X)の方に自分なりに改良した振り子について詳しく説明する予定なので、ここからは部誌ではなくXを見ていただいた方がわかりやすいかもしれない。

こちらが、今回参考にさせていただいたえちごやさんの振り子プラレールの方法である。針金を車体に設けた2つの突起の間に通し、連結器が首を振ると針金も動くので車体が傾くとい

う考え方である。この方法はあまりに画期的であり、これを越えようとするとなかなか難しい。この方法は、妻面に対して平行にアプローチしている。妻面に対して垂直にアプローチすると、車体と連結器に設けた機構の接点の軌道はどうしても車体に設けた回転軸を中心とする円になってしまう(というか、回転軸と軌道の円の中心は一致しないと多分車体は回らないと思われる)。しかし、円は中心からの距離が一定であるから、もし仮に車体に円弧上の溝などを設けて車体を回転させようとしても、残念なことに振り子は十分に機能しないと思われる。重力によって振り子機構が空回りする可能性があるからだ。これは、いけない(ネットリ)。となると、必然的に振り子機能は妻面と平行にアプローチしなければならない。振り子する車体(特に車体の上部)は、振り子する際カーブのイン側に傾いてくる。つまり、首振りの動きを車体上部へ伝達し、車体上部をイン側に引っ張ってくるのがカギとなる。あかん船酔いしそう。



4.自分なりの完成系

ここから少しだけ私の考えを述べたい。この方法に少し自分なりにアレンジを加えるとすれば、それは車体が装置を受ける部分だろう。えちごやさんは2本のプラ棒のあいだに針金を挟む手法をとっていらっしゃる。しかし、この方法はどうしてもガタつきが生まれる。そこで針金を受ける部分が常に一定の向きを保つような機構を設けると良いと考える。例えば、針金を受ける部分を回転するようにすることで、常に地面に対して垂直な針金に追従して動くことができる。こうすることによってブレは少なくなるだろう(施工の手間や調整の難易度は置いておいて)。さらに言えば、針金の方にも改善の余地があるだろう。受ける部分が回転する機構となったことで妻面に対して垂直なアプローチがしやすくなったため、針金による点でのアプローチから面でのアプローチも容易となった。こうすることでより安定した振り子の挙動を得られるだろう。

5.最後に

ここまでこの文章を読んでくださった皆様に感謝申し上げますと共に、部誌を書くと言いながら全然着手せず、内容スッカスカの拙い部誌になってしまったことを深くお詫びしたい。部長さんも締め切りすぎてごめんね。文化祭のプラレールブースでこの振り子プラレールが走っているはずなので、良かったら見て欲しいな。Xも見てね。

6.おまけ



フェリーに乗った時の写真。フェリーはいいぞ！

阪急電車ダイヤ研究記

こんにちは。この部誌を執筆する〇〇です。この記事では、阪急電車のダイヤ研究記と題して、1968年以降、昭和の終わりまでの阪急のダイヤを研究した記事です。なぜ20年間近くしか書いていないかといいますと、部誌を書くのを期限近くまでサボって、付け焼刃で書いたからです（笑）。さらに、1968年以前だと、ネットで資料が見つからず、平成になると逆に某フリー百科事典 wikopedia に詳しく載っているからということです。私の事情はどうでもいいですね（笑）。さあ本題に参りましょう。まずは、1968年のダイヤの紹介から入ろうと思います。

1968年4月の改正

1968年は、阪急神戸線にとって大きいダイヤ改正となりました。

この日に、神戸高速線が開業し、大阪梅田から最遠は須磨浦公園まで、直通するようになりました。

また、六甲駅が島式ホーム2面4線ではなく相対式ホーム2面4線に改造されました。

種別は、特急、急行、準急、普通があり、特急の停車駅は十三、西宮北口と三宮以遠の各駅で、急行、準急、普通の停車駅は現在のダイヤと同じです。

その時のダイヤを見てみましょう。

日中のパターンダイヤは、10分サイクルで、梅田発毎時00、30分に特急須磨浦公園行きが、それ以外は高速神戸行きとなっていました。

(特急須磨浦公園行き2本/h、特急高速神戸行き4本/h、普通三宮行き6本/h)

また、

ダイヤから予測しますと、特急と普通は西宮北口で緩急接続を行っていたと思われます。

日中のダイヤについては今のダイヤとほぼ変わらないことがわかります。。

続いて、夕ラッシュ時のダイヤの説明です。

夕ラッシュは12分サイクルでした。

(特急須磨浦公園行き2本/h、特急高速神戸行き3本/h、急行三宮行5本/h、普通三宮行き5本/h、普通西宮北口行き5本/h、)

こちらからダイヤから予測しますと、すべての普通は園田で特急または急行の通過待ちをし、普通三宮行は西宮北口で特急と緩急接続、急行三宮行は六甲で特急の通過待ちをしていたと思われます。

特急、急行通過駅でも、10本/hが確保され、三宮以遠の速達性とを両立させたダイヤとなっています。

続いて、朝ラッシュ時のダイヤの説明です。

朝ラッシュは、13分サイクルでした。行き先が不規則なので、特殊な列車に絞って紹介します。

梅田7:47発の急行は、東須磨行きでした。東須磨行きは、梅田を発着する列車の中では、この一本のみでした。

梅田8:39、52分発の急行は、西宮北口行きでした。また、急行の後続の普通も、これまた西宮北口止まりだったので、西宮北口以遠の特急通過駅の利用客にとっては、結構不便な時間帯だったでしょう。

また、今津線からの直通準急が朝に13分間隔で4本ありました。

最後に、早朝深夜時間帯のダイヤの説明です。

早朝は、15分サイクルで、特急高速神戸行きと須磨浦公園行きが交互に運転されていました。基本的に当時の神戸線はどの時間帯でも、須磨浦公園行きを毎時2本確保していることがわかります。

梅田5:45発の普通は、須磨浦公園行きで、山陽直通を除いて、普通が山陽電車線内に乗り入れるのはこの一

本のみでした。

深夜は、20時台、21時台は12分サイクルで、それ以降は15分サイクルでした。

また、優等列車の運転の終了が早く、下りは、梅田22:00発の特急新開地行きが、上りは三宮22:00発特急梅田行きが最終でした。新開地行きは、この便と梅田21:48分発特急の二本しかありませんでした。

梅田三宮間の最終は、両駅23:30分発の普通でした。それ以降は、両駅とも西宮北口行きでした。

宝塚線はいつダイヤ改正していたかわからなかったのですが、時刻表が残っている1968年現在のダイヤを紹介します。

当時の宝塚線は600Vで、翌年1500Vに昇圧することになります。

また、池田車庫があり、平井車庫に移設されるのは二年後の1971年になります。

種別は急行、準急、普通があり、急行の停車駅は十三と、石橋(現、石橋阪大前)以遠の各駅でした。準急の停車駅は、十三と豊中以遠の各駅でした。

日中のパターンダイヤは、15分サイクルでした。

(急行宝塚行き4本/h、普通宝塚行き4本/h、普通池田行き4本/h)

ダイヤから予測しますと、普通宝塚行きは庄内で急行の通過待ちをしていたと思われます。

続いて、夕ラッシュのダイヤを紹介します。

夕ラッシュも、15分サイクルでした。

(急行宝塚行き4本/h、箕面行き準急4本/h、普通宝塚行き4本/h、普通池田行き4本/h、普通豊中行き4本/h)

当時は川西能勢口は高架化されておらず、2面2線だったので、当然折り返し列車も存在していませんでした。

続いて、朝ラッシュ時のダイヤを紹介します。

朝ラッシュは概ね15分サイクルでした。梅田7:17発から8:03発までの4本は準急箕面行き、梅田8:18発から9:22発までの5本は準急池田行きでした。

続いて、早朝深夜時間帯のダイヤを紹介します。ここも、15分サイクルでした。

梅田発6:45分、59分発の普通は雲雀丘花屋敷行きでした。この当時、雲雀丘花屋敷行きはこの2本しかありませんでした。

深夜も同様、15分サイクルでした。

また、神戸線同様、優等列車の終了も早く、下りは梅田22:00発宝塚行き、上りは宝塚21:15発急行梅田行きが最終でした。

梅田宝塚間の最終は、神戸線同様両駅23:30発で、それ以降はすべて池田行きでした。

京都線は新千里山(現、南千里)北千里間開業に伴い、1967年にダイヤ改正をしました。当時は、特急、通勤特急、急行、普通がありました。特急の停車駅は、十三、大宮、烏丸で、通勤特急は特急の停車駅に高槻市を加えたものでした。急行の停車駅は、十三、淡路、茨木市、高槻市、桂、西院、大宮、烏丸で、ラッシュ時に限り長岡天神にも停車していました。ラッシュ時の停車駅は、今の準特急と同じ停車駅となっています。ダイヤから予測すると、特急、急行は終点まで逃げ切れることはわかりますが、普通の通過待ち駅はわかりませんでした。おそらく、正雀で通過待ちをしていたのはほぼ確定ですが、それ以外は予測できませんでした。その時のダイヤを紹介します。

日中は、15分サイクルでした。梅田を発着するのは、以下の通りです。

(特急河原町4本/h、急行河原町4本/h、普通北千里4本/h)

当時、京都線の普通の日中の運行系統は複雑で、梅田-北千里間、天神橋-河原町間、天神橋-北千里間、十三-

茨木市間がそれぞれ 15 分毎に運行されていました。

次に、夕ラッシュ時のダイヤを紹介します。

夕ラッシュ時は、20 分サイクルで、急行は、上りは梅田 17:02 発、下りは河原町 16:11 発から長岡天神にも止まりました。

梅田を発着するのは、以下の通りです。

(特急河原町 3 本/h、急行河原町 6 本/h、普通北千里 6 本/h)

天神橋を発着するのは、普通北千里 6 本/h、普通河原町 6 本/h でした。

また、梅田 19:50 発急行は、高槻市行きでした。

次に朝ラッシュ時のダイヤを紹介します。

朝も 20 分サイクルで、梅田を発着するのは、以下の通りです。

(通勤特急 3 本/h、急行 6 本/h、普通北千里 6 本/h)

天神橋を発着するのは、夕ラッシュ時と同じサイクルです。

朝には通勤特急が上り 3 本、下り 4 本設定されました。

また、始発から梅田 8:31 発、河原町 7:59 発まで長岡天神にも止まりました。

最後に、早朝深夜時間帯のダイヤを紹介します。

早朝は、下りは 11 分サイクルで急行と普通が、上りは不規則に急行と普通が交互に運転されていました。

深夜は、20 時から 22 時までは 30 分サイクルとなり、23 時からは 20 分サイクルになります。

梅田 23:00、23:20 発の急行は高槻市行きです。高槻市行きの急行は先述のものと合わせて一日合計 3 本ありました。最終の 24:17 分発普通は梅田始発の列車の中で唯一正雀行きでした。また、梅田発 23:50、24:05 発は高槻市行きで、梅田発の普通が淡路以東へ行くのはこの三本だけでした。

1970 年、京都線のダイヤ改正

この年、千里丘陵で万国博覧会が開催された影響で、臨時ダイヤで運行されました。この年、南茨木駅、臨時駅として万国博西口駅が開業しました。万国博西口駅は万博閉幕後、山田駅として開業しました。

この臨時ダイヤでは、日中の下りの特急が休日に淡路、平日に茨木市に臨時停車し、梅田、宝塚、高速神戸、動物園前発着のエキスポ直通列車が運行されました。

動物園前発着のエキスポ準急は、1 時間に 4 本運転されました。

停車駅は、動物園前～天神橋筋六丁目間の各駅と、淡路、吹田、関大前、南千里、万国博西口でした。

梅田発のエキスポ準急は、平日日中は毎時 2 本、休日日中は毎時 6 本運行されていました。休日ダイヤは、凄まじいものになっています。

平日の日中全ての下り特急は淡路に、休日の日中全ての下り特急は茨木市に臨時停車していました。

また、宝塚線、神戸線からの臨時列車も運行されていました。

宝塚線発着の停車駅：万国博西口、南千里、関大前、吹田、淡路、十三、曾根、豊中、石橋（現、石橋阪大前）、池田、川西能勢口、雲雀丘花屋敷、宝塚

神戸線発着の停車駅：万国博西口、南千里、関大前、吹田、淡路、十三、園田、塚口、西宮北口、六甲、三宮（現、神戸三宮）、花隈、高速神戸

1974 年の阪急京都線のダイヤ

1969 年に大阪市営地下鉄(現、大阪メトロ)堺筋線との相互直通運転の開始に伴い、普通の運行系統が大きく変

わり、梅田駅-北千里間、天神橋駅-北千里間、天神橋-河原町間、十三-茨木市間から、梅田駅-北千里間、動物園前-北千里間、動物園前-高槻市間、十三-河原町間へと変更されました。また、1970年の万博閉幕後、梅田駅はホームを移転し、3線になったことに伴い、十三発着の普通が減少しました。

これにより、梅田-河原町間の普通が誕生しました。

当時の日中のダイヤは15分サイクルでした。種別、停車駅共に1968年から変わりません。

(特急河原町4本/h、急行河原町4本/h、普通河原町4本/h、普通北千里4本/h)

ラッシュ時のダイヤは、それまでのダイヤに3本/hの普通河原町行きが加わりました。また、梅田19:06、26発の普通は淡路行き、46発の普通は正雀行きへと変更されました。減少した十三行きは、ラッシュ時、6本/hの河原町を発着する普通の半数のみになりました。

朝ラッシュ時のダイヤは、河原町行きの普通が加わり、1968年のダイヤから全体的に毎時2本本数が増加しました。

早朝深夜時間帯の時間帯のダイヤは、始発から三本目までの普通と、早朝の約半数の普通が河原町行きになりました。

また、6時台の急行が1本増発されました。

梅田23:00、20発の急行が高槻市行きから茨木市行きに変更されました。

河原町発(高槻市24:04発)普通天神橋行きは正雀行きに変更され、正雀で天神橋筋六丁目方面の列車に接続という形に変更されました。

次は、1979年の京都線のダイヤです。

この年は、堺筋急行が誕生し、堺筋線から河原町までの直通が誕生しました。

堺筋急行は、京都線は急行と同じ停車駅で運行し、淡路を出ると、柴島のみ通過し、天神橋筋六丁目に停車。そこから、堺筋線内、終点動物園前まで各駅に停まりました。また、この改正ですべての急行が長岡天神に止まるようになりました。

日中のサイクルは変更されていません。

ラッシュ時は、15分サイクルとなりました。

(通勤特急河原町4本/h、急行河原町4本/h、堺筋急行河原町2本/h、普通河原町6本/h)

上りの通勤特急が新設され、梅田発17:30~18:15まで15分サイクルで4本運行されました。淡路、正雀、長岡天神、桂で普通を追い抜き、一部の便は茨木市で堺筋急行を追い抜き、高槻市で普通に接続するというダイヤでした。

ラッシュ(上り)の堺筋急行は、茨木市で通勤特急を待避しました。

朝ラッシュのダイヤは、下りの通勤特急も3本増設されました。桂、長岡天神、淡路で普通を追い抜き、高槻市で普通と接続していました。朝の下りの堺筋急行は30分間隔で3本運行されました。下りの堺筋急行は、茨木市で普通と接続し、正雀で普通を追い抜かしていました。ダイヤの合間を縫って走っていたので、緩急接続が茨木市までなかったのが特徴でした。

次に、1980年の宝塚線のダイヤを紹介します。

この年は、池田の高架化工事の最中で、池田の折り返し線が使用不可能になったことに伴うダイヤ改正です。

日中のダイヤは、15分サイクルでした。

(急行宝塚4本/h、普通宝塚4本/h、普通雲雀丘花屋敷4本/h)

平日梅田11:26、11:56、12:26、13:56、14:11、14:26発、

休日梅田12:11、13:26、13:41、14:11、14:26、15:26発普通宝塚行きは、

雲雀丘花屋敷で車両交換をしていました。

普通宝塚行きは、庄内又は曾根で急行に追い抜かれていました。

続いて、夕ラッシュ時のダイヤの紹介です。

夕ラッシュのダイヤは、15分サイクルでした。

(急行宝塚行き4本/h、準急箕面行き4本/h、普通宝塚行き4本/h、普通雲雀丘花屋敷行き4本/h、普通豊中行き4本/h)

普通宝塚行きは急行に、豊中行きは準急に庄内又は曾根で追い抜かされていました。

続いて、朝ラッシュ時のダイヤの説明です。

朝ラッシュは、ダイヤが不規則な上、池田行きが無くなったこと以外あまり違いがないため、1968年のダイヤから変更がある列車をピックアップします。

梅田8:20、35、52、9:07発準急は、雲雀丘花屋敷行きになりました。

梅田8:16発普通は、曾根行きになりました。

梅田7:55、8:59、9:15発急行宝塚行きと、8:52発準急雲雀丘花屋敷行きは、庄内、曾根それぞれで普通を追い抜かしていました。ダブル待避は、現在、存在していません。

続いて、1980年の神戸線のダイヤを紹介します。

当時の平日の日中のダイヤは、10分サイクルでした。

(特急須磨浦公園行き3本/h、特急高速神戸行き2本/h、特急新開地行き1本/h、普通三宮行6本/h)

毎時00、20、40発の特急が須磨浦公園行き、10、50分発が新開地行き、30発が高速神戸行きと、非常に複雑でした。すべての特急は、西宮北口で、普通に接続し、六甲で普通を追い抜かしていました。

休日の日中のダイヤは12分サイクルでした。

(特急須磨浦公園行き3本/h、特急新開地行き1本/h、特急高速神戸行き1本/h、普通三宮行5本/h)

また、16~18時代には、5本/hの急行西宮北口行きが運行されました。

次に、夕ラッシュ時のダイヤを紹介します。

夕ラッシュのダイヤは、12分サイクルでした。

(特急須磨浦公園行き2~3本、特急新開地行き2~3本、特急高速神戸行き0~1本、急行三宮行5本/h、普通三宮行5本/h、普通西宮北口行き5本/h、)

梅田17:36、18:00、18:24発特急須磨浦公園行きは、8両編成で運行され、三宮で後ろ2両を切り離していました。

続いて、朝ラッシュ時のダイヤの説明です。

朝ラッシュのダイヤは、11~14分サイクルでした。

特急(行き先は可変)、普通三宮行、急行(行き先は可変)、普通西宮北口行きの順で運行され、すべての普通は園田で特急又は急行に追い抜かされていました。

また、梅田8:13、39、52発特急須磨浦公園行きは三宮で後ろ2両を切り離していました。

続いて、早朝深夜時間帯のダイヤを紹介します。

梅田5:00発の普通は、神戸線の始発で、普通で唯一の新開地行きでした。

平日梅田5:25、45、6:31発は一日3本のみの山陽直通の普通でした。

梅田22:30、23:00発の急行は、新開地行きでした。神戸線の最終の優等種別は、新開地行きでした。

また、休日梅田9:05~11:29発の急行西宮北口行き15本のうち約半数は、阪神競馬場にて競馬開催時に、臨時で仁川行きになりました。仁川行きになるときは、塚口から仁川までノンストップでした。西宮北口なんてもちろん停まりません。

次に、1985年京都線のダイヤです。

1982年に、高槻市、茨木市両駅の高架化工事に伴い、高槻市駅上りの待避線が資材置き場となり、使用不可

になったため、隣の富田駅に上りのみ通過線を設けました。さらに、朝ラッシュ下りにおいて、茨木市始発の準急を新設しました。準急の停車駅は、淡路、崇禅寺、南方、十三でした。今みたいに南茨木や上新庄には停まりませんでした。

また、1985年に、朝の上下の急行2本が、10両編成として運行を開始しました。

日中のダイヤは、下りのすべての急行が、桂で特急の通過待ちをするようになりました。これにより、河原町→梅田に到着する本数は4本/hとなり、大幅に減少しました。日中の下り急行は、桂で特急の通過待ち、長岡天神、高槻市で普通と接続、正雀又は相川で普通を追い抜かず、というダイヤに、上り急行は、相川、富田で普通を追い越し、終点まで特急を逃げ切るダイヤとなっていました。特に上りの急行は、普通と接続する駅がなく、中間者利用者にとって便利の悪いダイヤでした。

また、上りのすべての普通は、富田で通過待ちをしていました。

夕ラッシュ、朝ラッシュ時のダイヤの変更点は、日中と同様です。

準急は、茨木市 7:24、7:54、8:24 発で、すべて相川で普通を追い抜かしていました。

23時台に梅田を発射する上り急行は、淡路で普通高槻市行きに接続していました。

この年の、京都線の珍しい運用をいくつか紹介したいと思います。

一つ目は、長岡天神 6:38 発普通河原町行きです。上り唯一の長岡天神始発です。

二つ目は、淡路 4:53 発普通北千里行きです。平日の淡路発の唯一の列車です。

三つめは、高槻市 8:14 発普通河原町行きです。上り唯一の高槻市始発です。

四つ目は、正雀 4:45 発普通天神橋筋六丁目行きです。非常に短い区間を走ります。この区間を走るの、もちろんこの一本のみでした。

五つ目は、河原町 8:20 発、普通長岡天神行きです。朝に長岡天神行きというのはどういう運用なのでしょう。か？ どういう目的で運行されたのかわかりませんでした。

六つ目は、河原町 18:20 発正雀行きです。いつもなら桂行きにしそうなところですが

七つ目は、21:36 発普通長岡天神行きです。単純に長岡天神行きが少ないから選出しました。おそらく長岡天神留置用の列車でしょう。

八つ目は、動物園前 10:28 発普通高槻市行きは、正雀で車両交換をしました。

最後は、休日のみの運行の、淡路 6:25 発急行梅田行きです。淡路発の優等列車というのは、淀川花火大会の臨時列車でしか見たことがありませんでしたが、昔は定期であったんですね。

神戸線の 1985 年のダイヤを紹介します。

神戸線は、1984年のダイヤ改正により、休日の須磨浦公園行き特急を全列車高速神戸又は新開地行きに変更しました。それまで6両編成だった須磨浦公園行きを廃止することにより、休日のすべての特急を8両編成にし、輸送力を増強しました。

また、1985年のダイヤ改正により、朝の一部の特急が10両編成になりました。

種別、停車駅ともに以前と変わりません。

三宮 11:01、11:31、12:22 発梅田行き普通は西宮北口で車両交換していました。

朝ラッシュ時のダイヤは、今津線直通の準急が宝塚 7:22 発から 12 分おきに 4 本運転されました。

梅田発 22:15~23:30 まで、30 分おきに急行高速神戸行きと新開地行きが交互に運行されていました。

また、梅田 7:12 発から、13~14 分間隔で急行三宮行が運行されました。

ここで、当時の珍しい運用を紹介します。

一つ目は、下り三宮 6:44 発の普通です。この列車は、高速神戸行きでした。何の為の列車なのかはわかりませんでした。休日は、三宮 6:35 発として運行されました。

二つ目は、夙川 6:35 発の普通新開地行きです。神戸線の夙川始発は上下ともにこの列車のみです。休日は夙川 7:20 発として運行されました。

三つめは、梅田 7:45 発特急です。この列車は、東須磨行きでした。阪急直通で、東須磨行きはこの列車のみでした。

四つ目は、武庫之荘 8:01 発普通梅田行きです。現在も武庫之荘始発の普通は存在しますが、時間が当時とは異なっているので選出しました。

また、次の 1987 年の改正では、快速急行が誕生し、土休日の深夜時間帯の急行が置き換えられました。快速急行の停車駅は、現在の準特急と同一です。

また、平日日中の須磨浦公園行き特急も新開地行き、高速神戸行きに変更されました

宝塚線の 1986 年のダイヤ

宝塚線は、1986 年のダイヤ改正で、日中のダイヤが 10 分サイクルに変更されました。

(急行宝塚 6 本/h、普通雲雀丘花屋敷 3 本/h、普通池田 3 本/h)

日中の全ての普通は、庄内で急行に追い抜かされていました。

朝ラッシュ、夕ラッシュのダイヤは変わりません。

ということで、1986 年のダイヤから確認できる情報を書きます。

池田 4:28 発普通梅田行きは、当時の宝塚線の上り始発列車でした。現在は、雲雀丘花屋敷始発となっています。

梅田 8:16 発普通は、曾根行きでした。現在でも留置線はありますが、曾根発着の列車は設定されていません。

梅田 8:20、35、52 発準急は雲雀丘花屋敷行き行きでした。当時、準急が石橋以遠で運行されるのはこの三本の列車だけでした。

朝ラッシュ下りは宝塚、雲雀丘花屋敷急行が交互に、3 分続行で運転されていました。当時は、曾根から各駅なんていう種別はなかったので、仕方なく急行を連続でじゃ知らせていました。

朝ラッシュ上りの普通は、宝塚、雲雀丘花屋敷、豊中発のサイクルでした。

梅田 9:39 発宝塚行き普通は、雲雀丘花屋敷で車両交換しました。

曾根 8:42 発普通梅田行きは、唯一の曾根始発でした。

宝塚線の最終優等列車は、梅田 23:00 発急行宝塚行きでした。

箕面発着準急は、箕面行きが 4 本、梅田行きが 7 本ありました。

1986 年のダイヤ改正では、平日の日中の急行が豊中に停車するようになり、

1988 年には、朝の下りの急行でも、10 両編成運転が始まりました。

ダイヤ研究、というよりもちょっとしたネタ列車紹介コーナーをだらだら書いていただけ、という駄文になってしまったことに、大変申し訳なく思っています。こんな記事でも、皆さんの参考になれば幸いです。

こんにちは、K.Yです。今年はなぜかあまり知られていない姫路モノレールについて紹介します。

1. 姫路ってどこやねんという方でも 5 分でわかる姫路モノレールの歴史

姫路市は現在人口 50 万人の中核市で、兵庫県下で二番目の人口を持ちます。西播地域の中心として発展し、沿岸部では製鉄業が盛んにおこなわれています。国宝・世界遺産の姫路城や西の比叡山とも言われる書写山圓教寺など、文化的な側面も持つ都市でもあり、災害が少ないこともあって播磨圏域中枢都市圏構想の中心に立っています。

さて、姫路モノレールができたのはいつかと言うと、高度経済成長期真っただ中の 1966 年のこと。姫路城の昭和の大修理が完了し、それを記念して姫路大博覧会が開催されることになりました。このとき市長であった石見元秀氏はディズニーランド園内のモノレールに強く惹かれ、これをぜひ姫路市として走らせようという気になったそうです(石見氏については後ほど詳しく紹介)。しかし建設は自然災害や立ち退き交渉によって遅れ、最終的には博覧会終幕の 3 週間前に開業しました。博覧会自体は 150 万人を集める大成功でモノレールも多くの乗客を集めることに成功したのですが、なんにせよ開業が遅れたため良さをアピールしきることができず、その高額な運賃も相まって博覧会終了後はもっぱら空気輸送だったようです。そもそも姫路大博覧会の会場が手柄山山上遊園ということもあり、日常使いするにはとてもではないができないという状況でした。これによって 10 億円もの赤字を抱えたモノレールはわずか 8 年で休止、その 5 年後に廃止されたという悲運なモノレール線だったのです。

その後残された高架線は撤去するのにも金がかかるということで放置されていたのですが、送電線の落下事故をきっかけに姫路駅前や山陽本線を跨ぐ区間、手柄山周辺での撤去が始まります。とはいえ 10 年と少し前には大将軍駅跡こと高尾アパートがまだ解体されずに残っており、そのほかにも数多くの橋脚や高架線が残っていたのですが、2015 年頃から姫路駅前では再開発の妨げになるとして高架線が軒並み撤去され、高尾アパートは耐震性の観点から完全に解体されてしまいます。また船場川沿いの高架線についても將軍橋付近はマンション建設に際して景観が悪くなるため完全撤去、セルフステージニュー姫路 SS(ガソリンスタンドです)付近～月見橋の区間は民家が隣接することから橋脚ごと撤去され、現在は、姫路駅前～大将軍駅跡手前、岬橋～セルフステージニュー姫路 SS(ガソリンスタンドです)の裏のみ橋脚や高架線を残し、資料館が手柄山に存在するだけとなっています。ちなみにこの資料館も 2011 年と比較的最近にできたもので、これは石見元秀氏の息子である石見利勝氏の存在が大きく関わっています(こちらも後ほど紹介)。

2. 石見元秀氏の姫路とモノレール

さて、姫路モノレールはなぜ建設されたのかを考えるには、その計画を大きく推し進めた立役者である石見元秀氏について理解する必要があります。石見元秀氏は戦後まもなくして内務大臣より姫路市長に任命されたのですが姫路市街地は空襲を受けて焼け野原になっており、どのように復興を進めるかが課題でした。石見氏は土木工事を行う企業を興したこともあり、実業面での実績をもとに市長の職に推薦されたと思われます。市長に就任した石見氏は戦災復興資金として公営競馬や宝くじを実施し、現在の姫路市の重要な公共施設を多数設置しています(姫路市立図書館、姫路市立動物園、名古屋霊苑、書写山ロープウェイなど)。また



姫路モノレール営業開始のテープカットを行う石見元秀氏(中央)

姫路駅と姫路城を結ぶ大手前通りの整備、山陽電鉄の山陽姫路駅の高架化、3代目国鉄姫路駅の建設などの姫路駅前整備や姫路城解体修理(昭和の大修理：写真は姫路市の姫路城公式HPより引用)、全国戦災都市連盟の設立と手柄山の太平洋戦全国戦災都市空爆死没者慰霊塔の建立を行うなど、活動は姫路市を超える範囲に広がっていました。

さて、戦後に飾磨市などを編入した姫路市はある問題に悩まされていました。それは交通渋滞の悪化です。当時は(今でもその傾向はほとんど変わっていませんが)姫路市の北部には旧陸軍駐屯地(姫路城)があったため

商業や観光業などの第三次産業が発展していた一方、南部の臨海部では製鉄所などが立ち並びたくさんの工場労働者が働いていたと思われまます。このため、朝夕のタイミングには相互の人や物の流れが大きくなっていました。これに加えて1957年に姫路中央市場が手柄地区に開設され、それに並走する産業道路(正式名称は兵庫県道62号姫路港線らしい)の混雑が常態化したことによって、同じ年に架設された山陽本線を跨ぐ片道1車線の大将軍橋がまさにボトルネックとして存在していました。また踏切も姫路市周辺の播磨地域の人口が増えるにつれて“開かずの踏切”化したため、姫路市の南北の交通分断が発生していました。このままでは姫路市の更なる発展は見据えられないとして浮上した案が、姫路市街地の南北を結ぶ新たな交通機関の建設だったのです。この当時は姫路市南部の工業地域・規模が拡大していくにつれて姫路市北部に新たな住宅地が建設されていった(1967年までに書写団地が建設されているのが確認できる)ため、南北の人の移動をしやすくすることが喫緊の課題だったのです。姫路駅前に近いところでは山陽電車に乗れば旧飾磨市街地や網干の方へ行くことができますが、姫路駅から北へ遠いところに自宅を構える人にとって公共交通機関はバスしかなく、そのバスさえも交通渋滞によって遅延が多発していたと想像されます。そこで地下や高架といった、地上とのつながりを持たない交通システムの案が浮かんでくるのは自然なものであると言えるでしょう。地下鉄と言えば東京や大阪などいくつかの都市ですでに導入されていたものの、姫路市という中規模の都市では財政的に難しいところがあり、さらに姫路城の遺跡が地中にあったことも少なからずその実現を妨げたことなのでしょう。こういう経緯で、姫路市における高架鉄道の建設が現実味を帯びてくるということなのです。そこにモノレールという形で最後の一押しを加えたのが石見氏です。過去にアメリカ・カリフォルニア州のディズニーランドに視察に行ったとき、そこで乗車したモノレールの快適さに興味を引かれたそうです。ただwikipedia情報なのであまり信用はできませんが、一応出典の本があったので本当かと思えます。まあそうでなくても、モノレールは安全性が高く建設費は地下鉄よりも割安、バスよりも大きな輸送力、少ない騒音や振動といいことづくめなので魅力的に見えたことなのでしょう。でも騒音がかなりするタイプなんだよな姫路モノレールって---



大将軍橋記念看板にあった写真。左右に横切る陸橋が大将軍橋

※写真中の文字・矢印は筆者記入

発展は見据えられないとして浮上した案が、姫路市街地の南北を結ぶ新たな交通機関の建設だったのです。この当時は姫路市南部の工業地域・規模が拡大していくにつれて姫路市北部に新たな住宅地が建設されていった(1967年までに書写団地が建設されているのが確認できる)ため、南北の人の移動をしやすくすることが喫緊の課題だったのです。姫路駅前に近いところでは山陽電車に乗れば旧飾磨市街地や網干の方へ行くことができますが、姫路駅から北へ遠いところに自宅を構える人にとって公共交通機関はバスしかなく、そのバスさえも交通渋滞によって遅延が多発していたと想像されます。そこで地下や高架といった、地上とのつながりを持たない交通システムの案が浮かんでくるのは自然なものであると言えるでしょう。地下鉄と言えば東京や大阪などいくつかの都市ですでに導入されていたものの、姫路市という中規模の都市では財政的に難しいところがあり、さらに姫路城の遺跡が地中にあったことも少なからずその実現を妨げたことなのでしょう。こういう経緯で、姫路市における高架鉄道の建設が現実味を帯びてくるということなのです。そこにモノレールという形で最後の一押しを加えたのが石見氏です。過去にアメリカ・カリフォルニア州のディズニーランドに視察に行ったとき、そこで乗車したモノレールの快適さに興味を引かれたそうです。ただ wikipedia 情報なのであまり信用はできませんが、一応出典の本があったので本当かと思えます。まあそうでなくても、モノレールは安全性が高く建設費は地下鉄よりも割安、バスよりも大きな輸送力、少ない騒音や振動といいことづくめなので魅力的に見えたことなのでしょう。でも騒音がかなりするタイプなんだよな姫路モノレールって---

そういう中で姫路大博覧会の開催が決定されます。昭和の大修理完了を記念して開催されることになったこの博覧会ですが、会場として挙げられたのは手柄山や名古屋山、そして大手前公園。大手前公園では狭すぎて博覧会どころの話ではなく、メイン会場としては手柄山が用いられることになりました。しかし手柄山の山上に上がるのはお年寄りや子連れには大変ということで、モノレールを博覧会へのアクセス用に建設しようという話が持ち上がります。石見氏としてはこの博覧会という一大イベントを使ってモノレールの有用性をアピールし、建設したという既成事実によってモノレール反対派を抑え込み将来の南部への延伸や北部への分岐をもくろんでいたことなのでしょう。姫路大博覧会では交通科学館や繊維館、国際館などの展示がありましたがそれらと

並んで存在感を示したのが姫路館です。ここでは石見氏が夢見た未来の姫路の街がジオラマとして形作られていました。山陽道と臨海部の高速道路を結ぶ環状自動車道(一部は現在の播但道の南端として実現)や、それに沿うように建設されたモノレール?高架鉄道?も見ることができます。モノレール自体は大將軍付近で北へ分岐している様子が見て取れますが、全線単線で建設していたようなので運行本数的に運用できるのかは疑問が残ります。当時は新幹線計画が姫路までしかなかったのが、姫路モノレールを鳥取へ延伸し陰陽連絡線として活用するという考えもあったとか言われていますが、本気なんですかね?まあ、モノレールの姫路駅自体が仮設駅という状態だったので、本格的な運行の前に試験的な設置をしていたのでしょう。石見氏自身もモノレールのことを「レジャー施設」と呼称している節があるので、本気で作っていたかどうかは定かではありません。ただし同じところで「将来の都市交通機関」「第三の交通機関」とも言っているため、客寄せを意識した発言なのかもしれません。運賃もかなり高いので、手柄山と姫路駅の区間に限っては仕事向けというよりも観光列車としての役割の方に期待していたのでしょう。あれ?南北の交通問題の解消が目的だったはずでは…

3.姫路モノレール終焉の要因

ここからは姫路モノレールが抱えていた問題を指摘し、廃止に至った要因を考えていきます。まずよく上げられるのは運賃の高さです。山陽電鉄の山陽姫路~手柄山間の運賃が30円、手柄山までバスで行っても40円というご時世で姫路モノレールの姫路~手柄山間は驚愕の100円。今で言う1000円弱というのですから今で言う高校生料金で映画を見に行くのと変わらない体験をたった5分鉄道に乗るだけで味わうということです。まあ景色はいいでしょうが、姫路城が見えるのも一瞬ですし…。タクシーで行く方が安いとか言われたらいい。ちなみに姫路大博覧会の入場料金は250円で、今で言う2000円ほどだそうです。仮に灘校最寄りの住吉駅から行くとすれば、住吉~姫路は64.2kmなので当時の運賃で片道200円強であり、仮に250円とすれば往復で国鉄代(2等)が500円、モノレール代が200円、入場料が250円の合計950円。今で言う7500円ほどとなり、かなりの出費となります。仮にモノレールの部分をバスに乗り換えると200円だった運賃が80円になり、120円、今で言う1000円ほどの節約となります。1000円の節約はかなり大きいですよ…。しかしこれについては、博覧会の開催期間中は2時間待ちになるほどの人気であるという記録もあるため、必ずしも乗客不足というわけではなかったと思われる。では他にどのような理由が考えられるのでしょうか?

次に考えられるのは、単純な輸送力不足です。博覧会中は3両編成で単線をピストン輸送していたのですが、1時間に4本、定員350人(満員だと650人ほど)の列車が往復するだけで1時間に輸送できる人数はせいぜい2500人程度です。一日に12時間営業していたとして一日の利用者数は片行きで3万人、実際には休日と平日の違いなどがありさらに乗客も減るでしょう。つまりここから言えるのは、こいつは将来の公共交通機関でも何でもなく完全にレジャー施設だということです。たとえば神戸のハーバーランドの観覧車は40個のゴンドラが10分で1周しますが、ゴンドラ一個当たり6人乗れるとすると、もうそれで1時間に1440人を楽しませることができる取容力を持っているのです。まあ観覧車は毎回ゴンドラが埋まるわけではないという指摘を受ければもちろんそうなのですが、単純な比較としては分かりやすいのではないのでしょうか。しかし、ここでも「神戸の観覧車は800円で乗れる。当時の100円とさほど変わらないではないか」という指摘を受けることになりそうです。神戸では元が取れるのに、姫路では元が取れない。その原因は何でしょうか?

それは、姫路という地方都市のわりにその中心駅の近くにある都市公園という微妙な立地のせいであると考えられます。博覧会が無ければ大した数の客は来ないがそれでも来る客は皆地元客なのでモータリゼーション



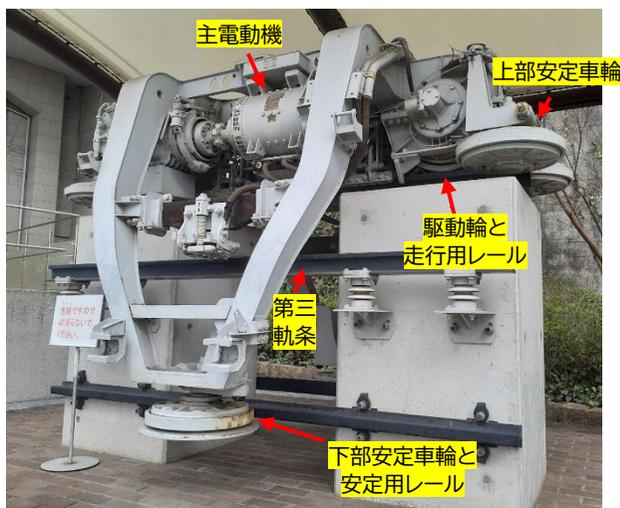
山陽電鉄を跨ぐ姫路モノレール
3両なので博覧会会期中と思われる

で車で来るか、バスで来る。わざわざ大阪などの大都市から公共交通機関でやってきて、その足で姫路からモノレールに乗るという需要自体が無かったのが大きな誤算でした。姫路市はモノレールの建設前には年間100万人以上の利用客を見込んでいましたが開業初年度に40万人、そこから右肩下がりに33万人、25万人と利用者数を落とし以降は20万人強で停滞。結果休止時には10億円以上の累積赤字を数えることになったのです。

そして次にあげられるのは建設の遅れです。用地の買い取り交渉に手間取ったのは船場川沿いの用地を確保することで部分的に解消できたとしても、大將軍駅付近の土地については当時の建設省から「道路を他の目的に使うとはケシカラン(姫路市公式HP原文ママ)」と言われ道路の中央にグリーンベルトを設置して敷設する案が白紙になったのがかなり痛かったと言えます(代わりに現実となったのが公共交通機関と一体化した公営住宅、高尾アパートだったのです)。台風や豪雨という自然災害に襲われて建設自体も遅れるという紆余曲折がありつつも、一応は会期中に開業できたのですからまあいいんじゃないでしょうか。こうして、公共交通機関としては日本で2例目となる姫路モノレールが建設されたのですが、次の要因が姫路モノレール廃止に対する決定打を与えることとなります。

それは、姫路モノレールが「ロッキード式」を採用していたことです。このロッキードという名前は田中角栄のロッキードとは違い日本の子会社である日本ロッキードモノレール株式会社から取られたものではあるものの、元会社は同じなのでまあ同じとみていいでしょう。ちなみにロッキード社と言うのは航空機産業を主軸としており、その技術が姫路モノレールにも応用されています。たとえば姫路モノレールの車両は全てアルミ製で軽く(1メートルあたり1.1トンほど)、ハニカム構造を採用している点があげられます。そしてこのロッキード式の最大のポイントが、鉄軌道・鉄車輪を使って走行する点です。今の日本のモノレールで採用されている方式はゴムタイヤで走らせる方式がメインとなっているのですが、そのかわり走行スピードに限界があります。

実際日本初のモノレールである東京モノレール(浜松町～羽田空港第2ターミナル)はアルウェーグ式というものを使っていますが、その最高速度は80km/hです。またこのアルウェーグ式というものは車内にゴムタイヤがせり出し、鉄道として輸送力に欠けるという欠点がありました(これを解消した日本跨座式は大阪万博会場内のモノレールや現在の大阪モノレールなどに使用されていますが、重心が高くなるためカーブでの高速運転ができないという欠点があります)。それに対してロッキード式モノレールは姫路モノレールの場合最高120km/h、理論上最高160km/hでの高速運転ができ、半径80メートルのカーブを問題としないなど輸送力と速達性においてモノレール界では圧倒的な力を持っていました。しかしロッキード式にはある大きな欠点がありました。それは、揺れが大きいことと、整備が煩雑なことです。鉄路を使うということはほぼ電車と同じなのでゴムタイヤを使ったモノレールよりも揺れは必然的に大きくなります。姫路モノレールの資料館には当時の映像が流れていますが、車内での揺れが大きいことが見て取れます。また電車と同じ機構を使うことでゴムタイヤを使ったものよりも整備が難しくなり、ロッキード式を採用した例自体が日本の姫路モノレールと小田急の向ヶ丘遊園しかないというかなりマイナーなものなのです。そして日本ロッキードモノレール社が1970年に解散し(実は日本跨座式が日本における跨座式モノレールの統一規格として認可されたなんてこともあったり…)整備しようにも部品が手に入らなくなったことにより、姫路モノレールは休止・廃止を余儀なくされたのです。もし仮にこれが姫路市ではなく阪神電車などの大手私鉄企業が手掛けていたならば、小田急向ヶ丘



展示されている台車。上下部に水平に取り付けられた車輪は安定用の車輪で、走行用レールを走る駆動輪は上部に隠れている。※写真中の文字・矢印は筆者記入

遊園のように自社で部品を製造することもあったかもしれませんが、企業ではなく自治体というただでさえお金に関してピリピリしている環境であったため、残念ながら惜別ということになってしまったのでしょう。ちなみに石見氏は姫路モノレール開業直後の1967年に財政悪化などの要因で6期目の選挙で大敗し、市長の座を降りることになっています。1976年に死没するまでは政治家として活動を続けていたようですが、姫路の政界にモノレール賛成派が少なくなっていくのも廃止の要因と言えるでしょう。

では最後に、姫路モノレールの跡が今どうなっているかについてお伝えします。

4.遺跡 姫路モノレール

姫路モノレールは恒久施設として建設されたためその跡は撤去が進んでいませんでしたが、2015年頃から急に撤去作業が進み現在は姫路市街地に点在する形で残っています。それらを姫路駅から手柄駅にかけて3つのセクションに分けて説明しようと思います。Google mapで航空写真を横目に見ながら読むと分かりやすいと思います。なお姫路モノレールは全線1.8kmほどの短い路線なので、徒歩でもめぐることができる廃線となっています。ちなみに姫路モノレール跡は2020年に土木学会選奨土木遺産に指定されています。

① 姫路駅～高尾アパート ▼昭和20年代の姫路市街地図(駅前のみ切抜)。※写真中のゴシック文字・矢印は筆者記入

姫路駅から高尾アパート跡までの間には、ビルの屋上に支柱が刺さっている様子を見ることができます。たまに地面から立っているものもありますが、ちなみに



に下部左にあるJR線は播但線の…ちょうど↑ここですね。播但線の南端区間である飾磨港線です。そういえば姫路市街地の南北の輸送ってこれもあったな。なおこの飾磨港線はほとんど貨物輸送で、姫路港や飾磨港からの荷物を輸送していました。旅客輸送はもっぱら山陽電鉄が担っていたということで、じゃあモノレール姫路～手柄山で開業しても誰も使わんやろうな…って感じですね。飾磨港線についての記事も書きたいですね。話を戻して姫路駅前のモノレールの遺構は先ほども言ったようにビルの屋上に支柱が刺さっているのを見ることができます。ということはその下にある建物は築約60年…？駅前に耐震性に難のある建物があって大丈夫なんですか？まあ市の建物ではないので難しいところですね。というか高尾アパートですらようやく10年前に解体されたぐらいですから。ちなみに高尾アパート跡は駐車場になっていますが、これは地下に埋まったH型鋼が歪んでいることが判明し掘り出すのが難しいと判断されたためです。こんなことを知らされたら今ある建物を解体されたら最後、もう二度と稼ぐことはできないという考えに至ってしまうかもしれません。※個人の想像です。普通に耐震工事してるかもしれません。



高尾アパート跡(現在)



高尾アパート(姫路市モノレールHPより引用)



駅西線沿いの支柱

② 岬橋～セルフステージニュー姫路 SS の裏

岬橋はセブンイレブン南畝町店の北西にある橋で、2013年頃にはその北側の船場川上にも支柱が立っているのが確認できますが(Google ストリートビュー)、その数年後に解体されてしまったようです。これはワコーレ姫路ゲートプレイスというマンションが建つときに景観上の観点から撤去されたっぼいですね。今残っているのは岬橋の南側、岬橋～山陽新幹線との交差部のところですが、実は現在姫路モノレールの高架線が残っているのはここだけになっています。2024年の6



岬橋～山陽新幹線交差部の高架線



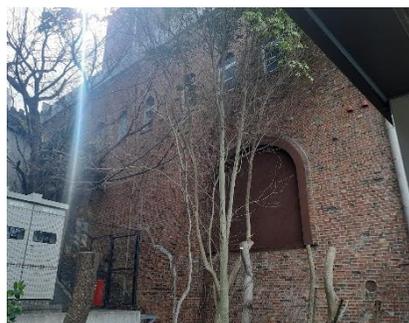
山陽新幹線交差部～セルフステージニュー姫路 SS 裏の支柱と基礎のコンクリート

月ごろまではその南側、セルフステージ

ニュー姫路 SS のあたりまで高架線が残っていたようですが、気付かないうちにこの半年で撤去されてしまったようです。当該区間については支柱が残っており、その基礎部分が地面に露出しています。やはり2016年頃まではここから南の月見橋(CoCo 壱番屋姫路文化センター店の東)まで支柱と高架線がありました。順に北へ北へと撤去範囲が広がっています。ちなみに、航空写真でみるとココ壱の南側に白いガレージの屋根がみえますが、この道路に対する不自然な角度がモノレールの跡だそうです。

③ 手柄山交流ステーション

手柄山交流ステーションは手柄山の上にあった古城展望台兼姫路モノレール手柄山駅を改装したもので、姫路市立水族館の新館と緑の相談所が併設されています。この改装が行われたのは石見元秀氏の息子である石見利勝氏が姫路市長だったときです。親の汚名を返上するかのようには見えますが、実際石見利勝氏が姫路市長だった間にはこの手柄山交流ステーションの整備のほかにも上にも書いたようなモノレール跡の解体をしたり、山陽本線高架化完了によって石見元秀氏の悲願であった(?)南北の交通分断の解消を実現したりしています。



北側のモノレール出入口跡
(右は展示されている当時の写真)



200形の静態保存

本当は手柄の JR 新駅の話や手柄山交流ステーション内の様子など、もっと書きたいこと、載せたい写真があったのですが、締切と枚数の関係で今回はこの辺で終わりにします。ちなみに今昔マップ on the web で1967年の地理院地図を見るとモノレールが載っており結構役立ったのでぜひ使ってみてください。また、この記事内の写真のいくつかは手柄山交流ステーションに掲載されていた写真を利用しています。姫路に来た際は手柄山中央公園もぜひ訪れてみてください。最後まで私の記事を読んでいただきありがとうございました！

2024 年度鉄研旅行記

まえがき

災害による旅程変更。それは旅行においてどうしても避けられないものです。実際、過去の鉄研旅行に於いても幾度となく旅程変更が行われてきました。むしろ、特に旅程変更のなかった昨年・一昨年の鉄研旅行が特異で、幸運だったのかもしれませんが（昨年の北海道はかなりの綱渡り状態ではあったが）。

さて、今年の鉄研旅行の当初の旅程は中国・四国地方を4泊5日で回る旅程で、初日は津山線に乗車する班とDMVに乗車し、室戸岬を經由する班に分かれて高知へ。2日目は予土線などに乗車し松山へ。3日目は門司港を観光する班と福塩線に乗車する班に分かれて広島へ。4日目は山口周りで山陰本線に乗車する班と錦川鉄道に乗車する班、芸備線・木次線に乗車する班に分かれて松江へ。5日目は鳥取経由で正午過ぎには大阪に帰着する班と出雲大社に行つてその後木次・芸備線に乗車する班、米子エリアでの観光を挟んで山陰本線を京都まで乗車する班に分かれて関西圏に帰着するような旅程でした。しかし、8月8日にM7.1の日向灘地震が発生し、南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）が発表さ

れました。幸いにもより大きな地震に発展することはなかったものの（9月上旬時点）、念の為地震の被害が懸念されるDMVと予土線の行程がカットされることに。しかし、8月後半には台風10号が発生し、西日本に直撃することが判明。そのため高知に行くこと自体をキャンセルし、1泊目を松山に変更、元々3泊目だった広島は2連泊となりました。最終的には29日（4日目）・30日（最終日）の行程を丸々カットし、29日朝に広島から山陽新幹線で大阪・神戸に帰着する形となりました。

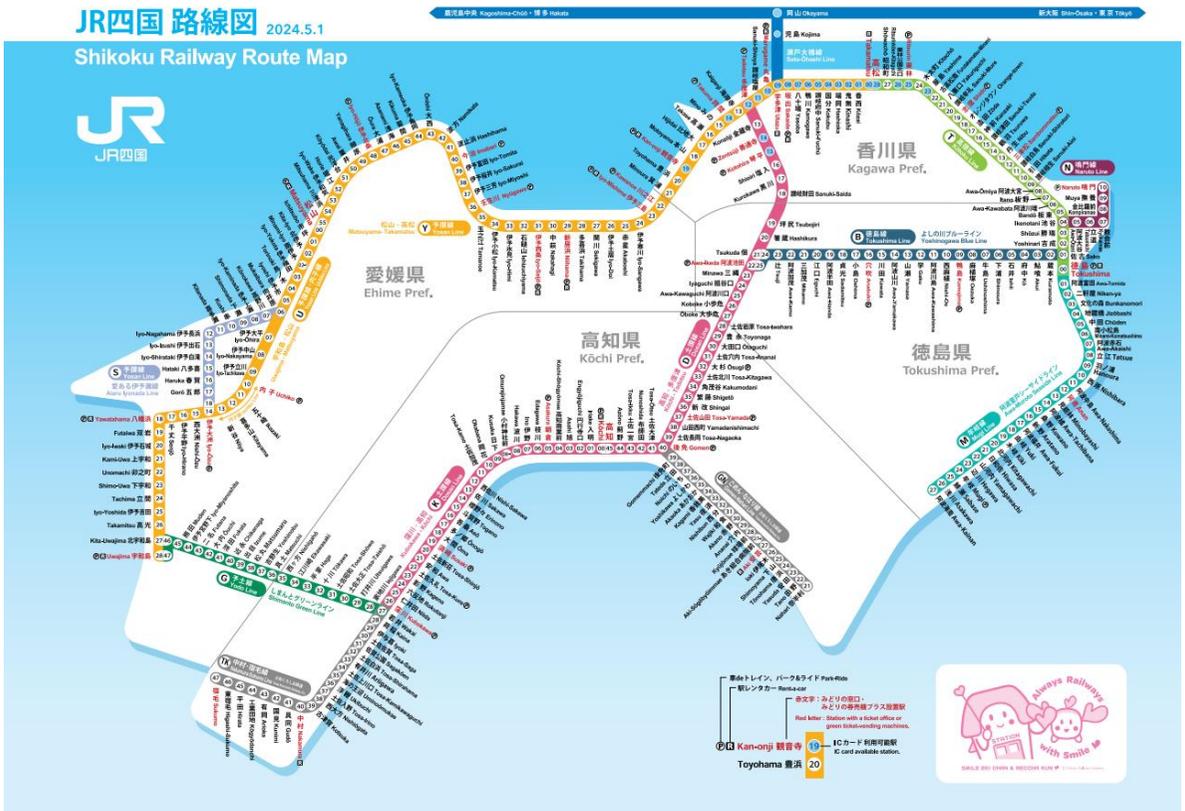
しかしながら、このような旅程が大幅に縮小された鉄研旅行でも、部員たちは最大限充実した旅をし、それによって得られた学びも大きいです。そんな鉄研旅行をこの旅行記で感じ取っていただければ嬉しいです。

【文責 79回 T.M】

路線図

出典：https://www.jr-shikoku.co.jp/01_trainbus/st_number/map.pdf

https://www.jr-odekake.net/eki/pdf/index_all.pdf





実際の行程

2024 鉄研旅行							
日	路線or会社名	発駅	発時刻	列車名/行先	着時刻	着駅	備考
26	児島・坂出ルート班(旧津山線班)						
	山陽本線	明石	8:51	新快速/姫路	9:17	姫路	
	姫新線	姫路	9:50	普通/播磨新宮	10:23	播磨新宮	
	姫新線	播磨新宮	10:27	普通/佐用	10:57	佐用	
	智頭急行線等	佐用	11:01	特急スーパーいなば4号/岡山	11:49	岡山	
	瀬戸大橋線等	岡山	12:35	特急しおかぜ11号/松山	15:17	松山	
	神戸・鳴門ルート班(旧徳島線班)						
	山陽本線	明石	8:49	普通/四条畷	8:53	舞子	
	JR四国バス	高速舞子	9:10	阿波エクスプレス神戸53号/徳島	10:31	徳島	
	高徳線	徳島	11:23	特急うずしお12号/高松	12:35	高松	
予讃線	高松	12:50	特急いしづち11号/松山	15:17	松山		
						松山泊	
27	呉観光班						
	伊予鉄道環状線	清水町	6:58	市内線2系統/松山市駅	7:06	古町	
	伊予鉄道高浜線	古町	7:14	普通/高浜	7:31	高浜	
	瀬戸内海汽船	松山観光港	8:25	クルーズフェリー/広島港	10:20	呉港	
	山陽本線	呉	14:16	安芸路ライナー/広島	14:53	広島	
	広島観光班						
	伊予鉄道環状線	清水町	7:08	市内線2系統/松山市駅	7:16	古町	
	伊予鉄道高浜線	古町	7:27	普通/高浜	7:44	高浜	
	瀬戸内海汽船	松山観光港	8:25	クルーズフェリー/広島港	10:20	呉港	
	山陽本線	呉	10:47	安芸路ライナー/広島	10:23	広島	
						広島泊	
28	門司港観光班						
	山陽本線	広島	8:53	普通/岩国	9:43	岩国	
	山陽本線	岩国	9:44	普通/下関	11:42	新山口	
	宇部線	新山口	12:02	普通/宇部新川	12:55	宇部新川	
	小野田線	宇部新川	13:06	普通/小野田	13:36	小野田	
	山陽本線	小野田	13:38	普通/下関	14:19	下関	
	山陽本線	下関	14:21	普通/小倉	14:27	門司	
	鹿児島本線	門司	14:39	普通/門司港	14:47	門司港	
	鹿児島本線	門司港	16:59	快速/大牟田	17:12	小倉	
	山陽新幹線	小倉	17:38	超特急さくら566号/新大阪	18:32	広島	
	福塩線班						
	山陽本線	広島	8:49	普通/糸崎	10:06	糸崎	
	山陽本線	糸崎	10:08	普通/岡山	11:23	倉敷	
	伯備線	倉敷	11:23	普通/新見	11:53	総社	
	井原鉄道	総社	12:06	普通/神辺	13:01	神辺	
	福塩線	神辺	13:07	普通/福山	13:20	福山	
	福塩線	福山	14:13	普通/府中	14:56	府中	
	福塩線	府中	15:00	普通/三次	16:51	三次	
芸備線	三次	17:14	普通/広島	19:15	広島		
						広島泊	
29	直帰班(全員)						
	山陽新幹線	広島	9:18	超特急のぞみ12号/東京	10:43	新大阪	新神戸下車は10:29着

編集者注：執筆予定者と比べて催行した班の数が減ったため、以下の行程について記事を執筆しています。

- 1日目：児島・坂出ルート班、神戸・鳴門ルート班、松山観光①、②
- 2日目：呉観光班①、②、広島観光班、広島周辺の観光①、②
- 3日目：門司港観光班（前半）、（後半）、福塩線班（前半）、（後半）
- 4日目：直帰班

1日目 児島・坂出ルート班

皆さんおはようございます。突然ですが、私はもともと室戸岬班を希望していました。しかし、地震により没になり、仕方なく津山線班を選択したら今度は台風により津山線にですら乗れないことになってしまいました。本日、岡山県の天気は快晴で津山線他土讃線や予讃線・姫新線も普通に動いているのですが津山線に乗らずに松山に行くことになりました。

時間は飛んで8月26日午前7時。私は今、阪神大阪梅田駅にいます。集合場所の明石まで、これから日本の地理的要因の最悪さを愚痴りながら阪神電車・山陽電車で明石駅に行こうと思います。なぜ阪神で行こうと思ったかというジェットカーの写真を撮りたかったからです。乗るのは直通特急山陽姫路行きです。「海水浴に行こう」のヘッドマークがついていました。普通の人はJRの在来線新快速か新幹線で行くと思いますが、ジェットカーを撮りたい私は阪神電車に乗り、なおかつ座席にも座らず後面展望を見るために山陽明石までの約1時間立ちっぱなしでなければなりません。停車駅の案内で気づきましたが阪神は、「こゝろしえん」というのに対しJRは「こゝろしえんぐち」と言うようです。

前面展望ではなく後面展望の前に立っている理由は、梅田からくる列車は追い抜かしていくのと姫路からくる列車はすれ違って行くので撮りやすいためです。それじゃあ前面展望でいいじゃないかと思う方もいると思いますが、運転手の邪魔になることや、明るさ調節のためにカーテンが閉められる可能性があるので前面展望よりも後面展望のほうにしました。それだけではなく前にJRで前面展望を撮っていたら運転手にキレられたので影響が少ない後面展望にしたというわけです。運転手さんには安全第一で運転してほしいですからね。実は単純に改札から一番遠い先頭車まで歩くのが面倒だっただけ。

尼崎駅付近では阪神なんば線と合流し、尼崎城が見え、尼崎車両基地が見えます。お、車両基地にジェットカーが止まっています。写真を撮りましたが、あまり画質が良くなかったです。神戸三宮あたりで地下に入り、元町で阪神電車が保有している路線ではなくなります。どういうことかという、阪神は阪神大阪梅田～元町、阪急神戸線は大阪梅田～神戸三宮、神戸電鉄有馬線は湊川～有馬口、山陽電車は西代～山陽姫路の線路を持っており、この4社の路線をつないで、乗り入れができ、乗換がないようにしているのが、神戸高速鉄道です。神戸高速鉄道は線路だけを保有しています。ちなみにこの神戸高速鉄道は阪急阪神HDの傘下です。

途中、新開地あたりで先輩が乗ってきました。新開地は向かい側の線路に阪急の通勤特急がいまし

た。須磨あたりでは山と海が間近で、山・山陽電車・道路・JR・海の順にサンドウィッチ状態にされています。JR並走区間では特急に乗っているのにも関わらず207系普通電車に抜かされていきます。

途中、明石海峡大橋の下を通りました。



山陽明石駅では向かい側に2016年に登場した6000系がとまっています。3000とか3050とかと違ってきれいで新しいです。改札を出て明石駅南口付近に集合します。スーツケースを持っているのでどこに集合するのか遠目でもわかりました。さて集合時間になったのですが、何人か来ていません。どうやらJRがダイヤ改正もとい遅延している模様です。少し時間があるようなのでコンビニでジュースを買い、もともと全国的に珍しい、天守閣が作られなかった明石城の写真を撮ります。そして顧問から切符が渡されました。金券ではなく普通のマルス券です。事前に何回も変更したため、金券の発行が間に合わなかったようです。切符をもらえるのはうれしいですが、なくしたら自腹だそうなので震えます。改札に入り新快速で姫路に向かいます。ホームからも明石城を見ることが出来ます。ついでに浜学園も見えました。1年前の忙しかった夏を思い出します。姫路まで新快速でぶっ飛ばし、一旦改札内で解散します。途中加古川で加古川線と分岐しているのですが、見えませんでした。入場券を買い播但線103系と姫新線の2駅で終点になるやる気のない行先余部行きを撮ります。途中の階段の壁に「日本遺産・播但貫く、銀の馬車道・鉾石の道」の絵が貼ってありました。生野銀山とか竹田城とか播但線沿線には観光スポットが結構あり、生野銀山も日本遺産に入っています。播但・姫新線ホームからは姫路城が見えました。よくみたら、ホームにキハ127系のトップナンバー（キハ127-1&キハ127-1001）とセカンドナンバー（キハ127-2&キハ127-1002）が並んでいました。あと、電光掲示板が壊れていまし



集合した後、姫新線播磨新宮行きに乗ります。途中の本竜野は姫新線のモチーフである童謡「赤とんぼ」の作者、三木露風の故郷です。あと、旅行部長が本竜野駅のほうが竜野駅よりも市役所や中心地に近く竜野駅は何もない詐欺のような駅であるみたいなことを言っていました。実際には2022年の統計によると本竜野駅の一日平均利用者数は1874人、竜野駅の一日平均利用者数は1984人です。竜野駅のほうが200人多く利用しているということですね。まあ、乗り換えや本数を考慮すると妥当なところでしょう。

播磨新宮で対向の普通佐用行きに乗り換え、佐用まで行きます。途中でトンボが乗ってきました。赤とんぼがモチーフの姫新線でトンボが車内に入ってくるのはなかなか縁起がいいですね。写真を撮るためにつり革の上に留まっているところを帽子でひっぱたいて申し訳ございません。



また、三日月駅では西側に三日月が山に彫られていました。具体的には三日月のふちに木が生えており、あとは更地状態になっていました。三日月から数駅で佐用につきます。

佐用には対向にキハ120系普通津山行きが停っていました。見ているだけで眩暈がしてきます。キハ120系は前に関西本線で乗った時、ロングシートと揺れがひどく、ドアもバス式であり、冷房も聞きにくかったので立っている身としては非常に良かったです。これで間違いなく体力を消耗しました。これに乗って津山まで行ったら津山線乗れますけど……。天気もいいし、普通に運転しているし、時間的にも間に合うのに何で乗らないのでしょうかね？ 予定通りに催行した方がみんなハッピーなのに……。津山学びの鉄道館にも行きたかったです。

佐用で地下を經由して特急いなばに4分で乗り換えます。姫新線のホームを降りた所に「あさぎりと星の都 佐用」の碑がありました。あさぎり？朝霧駅を思い出しました。智頭急行線は単線なので佐用でいなばとはくとの行き違いをする必要があります、いなばに乗るにはくのとが来たかと思いましたが。いなばが新品の鉛筆のような平たい六角形の断面になっているのはなぜでしょう？というのも尺西はケチなので基本2両編成で運転します。そこでより多くの座席を確保するために平らな断面にしたという

わけです。しかし平らな断面のため、空気を逃がしにくいので高速で走るとトンネルに入る時に騒音がひどいのでトンネルの多い智頭急行では速度制限がかけられています。つまり高速化よりもいかにコストを抑えることを重視したということです。ちなみに、デッキに行くといかに六角形であるかを見ることができます。大阪メトロ長堀鶴見緑地線や今里筋線みたいですね。あと、なぜか連結器が曲がっていました。佐用を出発したこの列車は上郡と岡山にしか止まらないので結構な速達でうれしいです。上郡あたりで写真を撮ろうと思ってデッキに行くと顧問のT先生が立っていました。座らないのかと聞くと自由席がないので座らないそうです。何のために指定席の切符があるのでしょうか？まあ、ドボンしていているさいからわからんでもないですけど……。上郡から隣の三石まで特急でも10分ぐらいかかっていたような気がしますけど、なんでこんなに駅間が長いのでしょうか？

話は飛んで、実は岡山の1つ前に西川原・就実という駅があります。しかし、時刻表や運賃表・路線



図は西川原駅になっていません。どういふことかというのと、西川原・就実駅は近くの就実学園が駅の設置を要望し、建設費用も全額出しました。しかし、学園側は駅名を「就実

大前」と要望したのに対し、JR側は所在地の「西川原」を主張。両方とも譲らず、協議が難航し、そのため開業が2年遅れたといえます。そして、結局西川原・就実となったわけです。JRの闇と腹黒さを感じますね。じゃんけんで順番を決めた雲雀丘花屋敷駅のカオスVERですね。また、後藤総合車両所岡山気動車支所にはSAKU美SAKU楽が停まりました。いなばが岡山に着くと同時に隣の273系やくもが出発していきました。ちょうど3か月前（5月26日）に岡山に来たときは、まだ381系はくもやくもが現役に活躍していました。ですが、まだ廃車されていない車両があるようで長期休暇のころなどに臨時で走るそうです。

約40分の自由時間があるのでご飯を食べます。行ったのは「めん処 吉備」という駅そば屋です。今回はこれまた3か月前に岡山駅に来た時に食べられなかったの、そのリベンジです。500円ぐらいで月見うどんを食べました。種類が多く・安くて美味しかったです。JRの職員も居て、結構利用している人も多かったです。

再集合したときに特急券が渡されましたが、なんと3時間弱指定席に乗るにも関わらずたったの約2700円。さっきのいなばは1時間も乗っていないのに特急券は2300円ぐらいしました。JR西日本が腹黒なのかそれともJR四国が良心的なのかどっちなのでしょうかね？

ホームに上がると、すでにしおかぜが停まっています。そしてその奥には、115系湘南色が停まっています。当然湘南の涼しげな様子を思い浮かべる塗装ではなく、いかにも国鉄というような色合いとなっております。



まあ、由来が湘南付近を走る列車の色が緑とオレンジであり、そこから湘南色と名付けられたので仕方ありません。それに対してしおかぜはシルバーの車体で颯爽としています。自由席・指定席の両方、座席が2列+2列なので設備は結構いいです。皆さんご存じの通り、この電車は瀬戸大橋を渡るわけですが、実は児島まで結構トンネルが多かったです。児島駅の駅名標には、「児島」の上に英語で



「Jeans Station」と書かれています。倉敷同様ジーンズが有名なのですね。児島を過ぎると車掌がJR四国に変わり、海を渡ります。下には光っている海が見え、前には島が散りばめられています。ただ、柵みたいなのがあるのであまり眺めはよくないです。

宇多津に着き、ここで高松方面からやってきた特急いしづちと連結します。また、駅スタンプを押すためにRTAをしました。窓口が並んでいて焦りました。乗り遅れないでよかったです。実は結構な危険を冒しています。途中丸亀にも止まりました。丸亀駅の近くには丸亀城があります。ちなみに、この後松山城も見たので今日だけで城6つ・現存12天守のうち3つを制覇しました。

石鎚山駅では運転停車するようです。また、ここ石鎚山駅は西日本最大の山石鎚山の最寄り駅です。ちなみにここから歩いて石鎚山目指そうとしたらGoogle Map曰く14時間20分かけて55・6km歩くこととなります。最寄り駅とは何ぞや。ちなみに公共交通機関を使って目指そうとしたら、途中一貫田というところでバスに乗り換え高知まで行き、そ

こから土讃線とかバスとか使って、石鎚山を目指します。ちなみに所要時間は2日です。カオスですね。最後の頼みの綱、車でも1時間はかかります。要は何もないので仕方なく、一応駅としては石鎚山からの最短距離なので「石鎚山」と名付けただけです。なぜこんな何もない無人駅に停車したかという運転停車のためです。そりゃそうでしょうね。だって石鎚山へ行く客の需要全く見込めないですから。

今治では大勢の小学生の団体が乗ってきました。写真を撮ろうとしていた私にスペースを空けてくださいました。ありがとうございます。今治に停まった後は松山までノンストップです。



ということで終点の松山に着きました。前側のホームには接続の特急宇和海が停まっています。これで予讃線の終点宇和島まで行きます。乗らないけど、松山駅の駅舎の文字は「駅」ではなく「驛」でした。琴平と同じですね。

私は、松山駅までが担当なので、ここまでにさせていただきます。ちなみに、途中伊予鉄市内線の古町～鉄炮町付近で松山城が少し見えます。運転席に近いところに座っていたので見ることができました。

最後に、締まりのない文章だったかもしれませんが、最後まで読んでいただき、誠にありがとうございました。



【文責 82回 R.T】

1日目 神戸・鳴門ルート班

大阪で80回生と合流しつつ明石に到着しました。定期が住吉までの区間なので住吉～明石の乗車券を購入したのですが途中の鷹取で分割すると20円安くなるので鷹取で分割しました。購入した場所は日本旅行天王寺店です。天王寺店は横の線が紫になるからです(通称紫ブリカット、紫ブリカットは製造終了済み、在庫限りらしい)。

明石で集合後は普通で舞子まで移動します。舞子までに山陽には人丸前、大蔵谷、西舞子があります。JRは出陽みたいに客をかき集めなくても乗る国が建設したため都市間輸送を念頭に置いており駅間が長いので朝霧の1駅しかありません。

舞子に到着しました。舞子から潮のせいでさびていたエスカレーターと階段を乗り継ぎ、高速バスのバス停、高速舞子に到着しました。高速舞子から乗るバスはJR四国バスの阿波E X P神戸53号というバスです。神戸空港、新神戸駅、三宮バスターミナル、高速舞子、鳴門公園口、高速鳴門、松茂、徳島大学前、徳島駅の順に停車します。2列2列配置のバスでWi-fiが飛んでいました。

高速舞子を出るとすぐに明石市にないくせに明石を名乗っている明石海峡大橋を渡り始めます。完成は1998年、阪神淡路大震災後です。震災の影響で2mほど橋が伸びたらしいです。明石海峡大橋はもともと四国新幹線も通れるようにする計画でしたが予算削減や工期短縮の関係で却下されてしまいました。そんな明石海峡大橋を渡り終えると淡路島に入ります。淡路島内はどこにも停車しません。洲本ぐらい停まってもいいと思うんだけど……。進行方向右側に海が見えました。前に自転車走ったところを上から見下ろすのは違和感がありました。途中で進行方向左側に海が見え始めて戸惑いましたが淡路島内の高速は東海岸、西海岸、東海岸を經由するので海の見える方向が頻繁に変わるといことらしいです。淡路市、洲本市、南あわじ市を經由し淡路島内の自治体を制覇したところで大鳴門橋を渡り始めます。この橋からは渦潮を見ることができました。

風が強いとすぐ通行止めになる湖西線みたいな高速なので通れるか少し不安でしたが



普通に通れて安心しました。淡路島～四国間は船がすべて大鳴門橋に駆逐されたため自転車や徒歩での移動ができなくなっています。大鳴門橋には四国新幹線用のスペースが確保されていますが先述のとおり明石海峡大橋には新幹線用スペースはないので紀淡海峡ルートで四国新幹線ルートを建設しない限り無駄なスペースとなります。紀淡海峡ルートの調査は始めて結局その後続報がないんですがどうなったんでしょうかね？

大鳴門橋を渡ると徳島県に入ります。ただ四国本島に上陸したわけではなくさきに大毛島に上陸します。その後四国島内に入り吉野川を渡りつつ街中を走行した後徳島に到着します。

途中の松茂は徳島空港からのバスやほかの高速バ

スの乗り換え拠点として2003年に開業しました。徳島駅の混雑解消という目的もあるそうです。

近くで徳島ラーメンを食べた後は高德線特急うずしお12号に乗車します。徳島は気動車天国で、エンジン音が響いています。徳島県は県内に電化路線も複線区間がありません。電化路線がないのは日本唯一、複線区間がないのは徳島と宮崎だけです。

うずしお12号は徳島、池谷、板野、引田、三本松、志度、屋島、栗林、高松の順に停車します。日中のうずしおの多くはこの停車パターンです。うずしおは徳島～高松、岡山を結ぶ特急です。うずしおはいろいろな停車パターンがあります。以下の通りです。

- A 徳島、池谷、板野、引田、三本松、志度、屋島、栗林、高松 7、8、9、10、11、12、14、15、16、17、18、19、20、21、23、24
- B A+勝瑞、讃岐白鳥 5、28
- C A+讃岐津田、オレンジタウン 26
- D A+宇多津、児島、岡山 22、29
- E A+讃岐白鳥、勝瑞 2、3、4、25、27、32
- F E-オレンジタウン 31
- G E-池谷 33
- H G-讃岐白鳥、讃岐津田 1
- I H-オレンジタウン 30
- J 徳島、板野、三本松、志度、栗林、高松、宇多津、児島、岡山 13←最速達
- K J+勝瑞、池谷、讃岐白鳥、屋島 6

徳島の接近メロディーを録音した後、乗り込みました。2600系の運用でした。8600系と同じく空気ばね式の振り子を導入して土讃線で試運転してみたら使い物にならず土讃線運用から外れた車両です。2両編成でした。0.5両が指定席で残りが自由席です。全指や全自よりも肩身が狭いですが最近のJR四国は指定席を増やしている傾向があるので半室ならぬ4分の1室指定席もそろそろ見納めになるかもしれません。



志度駅にて撮影

徳島を出発して車窓左側に眉山を眺めながら複線の皮をかぶった単線並列区間をすぎて佐古で徳島線と分岐しました。ほんとは佐古以南も徳島線の扱

を受けてもいい区間なのですが徳島線ごときの矜持より重複区間解消の方が重要なため佐古～徳島は徳島線からはぶられています。とても本線を名乗っていた路線の処遇だとは思えませんがそれでも徳島線は徳島県内最古の路線です。

佐古を過ぎて吉野川を渡ります。バスで渡った時の方が河口に近かったので川幅が狭く感じました。

藍住町唯一の駅である勝瑞を通過。うずしお1～6、25、27、30～33号が停車します。徳島からや徳島への通勤通学、帰宅需要に対応するための停車だと思えます。

池谷に停車。この駅のホームは三角形のようになっています。鳴門線が分岐するためです。

板野に停車。板野を出発すると讃岐山脈を越えていくため山の中を突き進んでいきます。振り子を使い始めるので若干揺れ始めます。

讃岐大宮～讃岐相生で徳島香川県境を越えます。先ほど徳島県に入ってからすでに1時間51分12秒経っています。県境を越えて少し進んだところで瀬戸内海が見えてきます。瀬戸内海が見えてくると引田に到着。

続いて三本松に停車。奈良県の近鉄大阪線にも三本松があります。

しばらくして志度で停車。最速達うずしお13号と離合します。JR志度の近くには琴電志度駅があります。ここからしばらく琴電志度線と並走します。

続いて屋島に停車。源氏平家合戦の屋島の戦いが行われた場所です。先ほど離合したうずしお13号のみが屋島を通過します。

栗林に停車。近くに栗林公園があります。ただし栗林公園の最寄り駅というわけではなく隣駅のJR栗林公園北口や琴電栗林公園が最寄り駅になります。栗林付近に四国新幹線新高松駅を建設するという構想もあるそうですが実際に訪れてみた感じ近くにまで家が密集していて駅を作るスペースがなさそうだなと思いました。

12時35分、徳島駅から1時間12分かけて高松に到着。高松付近に四国新幹線新高松駅を建設するという構想もあるそうですが、実際に訪れてみた感じ、近くにまで家が密集していて(以下略)。また、高松に駅を設置した場合徳島方面行き新幹線は線形が悪すぎるしどうやって徳島に向かわせるのかという話になってしまいますしね(もしかして:北陸新幹線京都駅)。他の駅設置案としては高松空港直下に作る案もあるそうですが高松駅から遠すぎるですし却下でいいんじゃないですかね。

高松からはいしづち11号に乗車します。停車駅は

高松、坂出、宇多津、丸亀、多度津、観音寺、川之江、伊予三島、新居浜、伊予西条、壬生川、今治、松山です。停車パターンはそんなに面白くもないし載せません。8000系での運転でした。3両編成ですが6～8号車を名乗っています。宇多津で前に岡山始発松山行き特急しおかぜ11号を5両つなぐからです。今は閑散期なのでいしづちは松山まで行ってくれますが混雑期の一部期間は予備車の8000系3両編成の宇多津行きになり、宇多津で8両編成の岡山始発松山行き特急しおかぜに接続するという運用に変更されます。岡山から四国に来る人が多すぎて尺四はケチなのでそもそも車両数が少なく車両が足りないので宇多津どまりに変更されるというわけです。有効長の関係で松山までは11両編成では向かえないので仕方がないのです。

高松で下車印とチケットホルダーをもらってからいしづち11号に乗り込みました。

高松～香西の急カーブから振り子を使用していました。高德線と違いカーブがきついのでとても揺れてアトラクションみたいで楽しかったです。この8000系はカーブ時にかかる重力加速度は0.08Gです。新型の8600系だと0.10Gかかるのでさらに揺れると思うのですが8000系でかなり酔ったので将来8600系に乗るときにめちゃくちゃ不安です。381系はくもやくもは全然酔わなかったのにな。

鬼無を通過。この駅には大阪市内、東京23区内までの乗車券の常備券が設置されているらしいです。あれおかしいな、浪人生みたいに進路がなかなか定まらない台風さえ来なければ米子空港(駅じゃない方)で常備券を購入するはずだったのに。

このあたりでチケットを押してもらいましたけど高松運転所のスタンプのスマイルえきちゃんかわいいですね。徳島運転所のスタンプは普通の絵柄でしたけど。

坂出に停車。岡山方面行き特急はサンライズしか停車しません。うずしおは通過します。

岡山方面、高松方面、松山高知方面の3つの高架構造が駅構内扱いになっている宇多津に接近したところで津山線班が乗っているしおかぜ11号が見えました。宇多津で連結して8両編成になり宇多津を出発。ちなみに宇多津の駅前には四国新幹線のスペースが用意されているらしいです。あれ四国新刊線促進委員会の資料で新高松駅、宇多津駅前設置案なかったはず、書き忘れたのかな？

丸亀城が少しだけ見える丸亀に到着。続いて土讃線分岐駅多度津に到着。

海岸寺あたりから海が見えるようになります。海岸寺～託間には臨時駅があります。津島ノ宮です。

この津島ノ宮は津嶋神社の例大祭が大きく関係しています。津嶋神社の興りは16世紀とされていて、久保谷に住んでいた人が砂浜で怪しげな巫女を見つけました。巫女経由で神から神託を受け、旧暦の6月25日に津島で神を祀る儀式とお祭りを開催することになりました。これが津嶋神社と例大祭になったのです。津島が年に2日しか開かれられないのは神がいるところにずかずか入り込むのはだめだということと疫病を封じ込んでいる島に入るなどという2つの理由があるそうです。歌川広重が浮世絵に書いたことなどで知名度が上がり例大祭の知名度が上がりました。時代は大正時代に移り鉄道で例大祭に行くという需要ができました。ただ最寄りの託間からは3km離れており予讃線が近くに通っているのに不便でした。そこで例大祭の開催時のみ津島の近くに駅を設置しようという話になり1915年に津島ノ宮が仮乗降場として開業しました。例大祭の時のみの営業なのは津島ノ宮付近に人はおらず需要がなかったからでしょうね。1969年に臨時駅に昇格、1970年に例大祭が8月4、5日に固定され今に至ります。津島ノ宮はカーブ上にあり、ホームが760mmと低いので訪れる際は注意です。1面1線かつ利用客が多いので乗降に時間がかかることから例大祭の時は予讃線ダイヤは大幅に乱れるんだとか……。また、臨時増結や特急の臨時停車はおこなわれないので基本的に列車はかなり混むそうです。記念入場券も発売されているそうです。

箕浦～川之江に香川愛媛県境があります。徳島県に入ってから3時間52分47秒経っていました。場所だけ中央な四国中央市に入り、川之江、伊予三島と連続で停車しました。

伊予西条の駅前にはフリーゲージトレイン研究の成れの果て成果が停車していました。



伊予西条の隣の石鎚山でしおかぜ、いしづち20号と離合しました。しおかぜ、いしづち20号は8600系での運転でした。

難読駅名の壬生川(にゅうがわ)に停車、一部特急が停車する伊予北条を通過して松山駅に到着しました。

かなり長くなってしまいましたがここまでお読みいただきありがとうございます。

【文責 81回 K.H】

1日目 松山観光①

0 鉄研旅行前

話の始まりは一年前の鉄研旅行から。去年の鉄研旅行での反省点として、当日の車内で夜ご飯や観光を探していたため車窓を十二分に楽しめていませんでした。そんななかでも、旭川で食べたジンギスカンは絶品でした。だから、また来年も美味しい夜ご飯を食べたいとも思いました。そこで、11月からいろいろな都市の美味しそうなお店を探していました。まあ、プランも何も決まっていなかったのが気が早すぎますが。無駄とも思うかもしれませんが鉄研旅行への熱も高まるのでいいのでは？

松山で予約したのは「大黒屋 道後店」。道後温泉の近くで鯛めしを食べたいねという話(my opinion)だったのでここをチョイスしました。もともと4人で行くつもりだったんですが、中一も誘ったら全員いくというので、なんと14人で行くことになりました。予約の変更をするときに、めちゃくちゃ驚かれ何回も確認されたのを思い出します。台風の影響もあり、絶対に集団行動をするよう指示されていたので、14人ならとても安心して行動できずわね。

1 松山駅

JR松山駅につくと、伊予鉄に乗り換えます。と書こうと思っていましたが、松山駅について詳しく書こうと思います。JRは都市間輸送がメインです。だから、松山市の街の中心はJR松山駅ではなく伊予鉄松山市駅です。(9月4日現在、松山駅の画像検索結果一枚目が松山市駅という惨状です。)大阪市という新大阪みたいな感じでしょう。

このように「ほんとうに地方中核都市の玄関口なのか」というような駅です(でした?)。



当時の松山駅前

この状況を打開しようとJR四国は松山駅の高架化工事を実施していました。9月末に開業のようです。この新駅舎、高架化によって何がかわるのかを書いていきたいと思います。

1.踏切による渋滞解消。

2.番線が3つから4つになることにより特急の縦列停車がなくなり乗り換えが楽に。これまでは、いしづちから宇和海まで乗り換える場合200mくらい歩かなければならなかったりしました。しかし、高架化により対面乗り換えとなり、乗り換えがとても楽になります。特急の縦列停車は他の誰かが書いて

いるでしょうからそちらを参考に。

3.松山駅の改札が自動改札に。「松山駅は大きな都市だろうだから、まさか手動改札なわけない」なんて思いこまないでくださいね。関西では当たり前の自動改札も四国ではとても珍しいのです。

理由は他にも挙げられていますので気になったら調べてみてください。ちなみに、高架化と言っていますが規模は鳥取とか六甲道レベルです。

2 松山駅から道後温泉へ

そろそろ進みましょうかね。松山駅を長く書きすぎました。JR松山駅につくと、伊予鉄に乗り換えます。(見覚えあるかな?)ホテルの最寄り駅の清水町まで乗ります。乗って驚いたんですがJR松山駅前から上一万(古町経由)は単線なんです。古町には伊予鉄の車庫がありました。(明日の記事にでも誰か書いてるかな?)古町あたりから住宅街に挟まれたところを走ります。二面一線の駅もまあまあ多いですね。清水町でいったんホテルに行き、その後14人で集合します。僕は時刻表鉄なんですけど、こういう配線だとダイヤ作りをしたくなってしまいますね。

清水町駅も二面一線です。交換設備の跡が見えますね。



途中の上一万で乗り換えなんですけど、のりかえ券を発行してもらえらしいです。上一万での乗り換えでは反対側のホームに変わります。対向列車も待っています。みんなで地下道を走って間に合った~と思ったら、線路を横断しているお婆さんがいました。市電の常識は分からないものです。上一万からの車両は昭和39年製造らしいかったです。(最初の)東京オリンピックの年です。驚きですね。途中道後公園が見えると終点道後温泉に到着です。

3 道後温泉



道後温泉駅前には坊ちゃん列車が展示していました。この坊ちゃん列車、運賃は通常の約6倍の1300円で土日祝日のみの運行です。よっぽどでない限り乗りませんわね。

ここで顧問の先生と遭遇しました。駅前には「坊ちゃんカラクリ時計」があり、毎時00分になったら動く先生か

ら教わりました。ちょうど17時00分になりそうだったので見ることにしました。期待のはるか上まで動きすぎかったです。(語彙力なくてごめんなさい。)

見た後は道後温泉アーケード通りを通り道後温泉本館へ。アーケード通りにはみかんジュース専門店もありました。まあお土産屋さんが多いです。道後温泉本館はリニューアルをでした正面だけでなく奥行が長くびっくりしました。迫力がありますね。道後温泉にはお茶と菓子つきの休憩室も借りれるらしいですが、当然僕たちは日帰り入浴だけです。窓口が閉まってしまい一つしかなく、とても回転が悪かったです。券を買うだけなのにめちゃくちゃ行列でした。14人それぞれ買わなければなりません。入湯料は700円もします。入浴だけなのに。さぞいろいろ面白いものがあるだろうと期待します。入ってみると歴史を感じられるものがありました。また、リニューアルのおかげか小規模ですがプロジェクトマップもありません。ただ、温泉はビジネスホテルの大浴場というかんじで全く広くなかったです。しかもまあ熱い。みんな15分も浸ってられませんでした。そうして回転よくして荒稼ぎをするんですね。ビジネスうまいですね。まあ、700円はブランド力があるからいいけれども。温泉を上がった後はアーケード通りをぶらぶらして18時00分になりました。が、お店の予約は19時30分。暇なので伊予鉄乗る人とホテルにいったん帰る人とに分かれました。まあ、当然伊予鉄乗りますよね。

4 伊予鉄

もう見れなくなる縦列停車を松山駅に見に行こうかとも考えましたが、伊予鉄が遅すぎるせいで時間的に無理なので大手町駅にダブルクロスを見に行こうと思います。道後温泉から伊予鉄に乗ります。道後温泉からは松山市駅行きとJR松山駅行きの二種類があります。JR松山駅行きに乗るんですが、なんとその一分後に松山市駅行きが出るようで。

車内から見た後続列車。毎時この現象は起こります。12分間隔と15分間隔で調整が難しいのは分かりますが、遅延の原因にもなるし、ダイヤ改正して



みては?結局、道後温泉から南堀端まで約20分にわたり尾行されました。市役所前あたりでは後方に松山城が確認できます。松山城は山の上の方にあります。だから、街の中心にあるのにも関わらず遠いです。約25分でようやく大手町に到着

です。ちなみに車で移動だと10分で行けるそうです。こんなにも遅いとは思いませんでした。4kmくらいだから駅伝ランナーなら12分くらいでしょう。その二倍もかかるとは、、、

大手町にダブルクロスを見に行くといいましたが、まずダブルクロスとは何かを書こうと思います。大手町には二路線が乗り入れています。一つは僕たちが乗ってきた伊予鉄の市内電車（路面電車）です。もう一つは伊予鉄郊外電車高浜線です。路面電車ではなく、誰もが想像する私鉄です。まあ、松山なので距離は短めですが。松山市と松山観光港の近くまで結びます。伊予鉄は松山の公共交通を幅広く担っているんですね。その二つの路線が交差するのです。昔は阪急西宮北口にもありました。

まさか、こんなちょうどいいタイミングで双方から電車が来るわけないと思っていたんですが、来たんですね。とても嬉しかったです。



大手町は隣のJR松山駅からも徒歩圏内です。是非松山に来た際には見てみてください。

大手町でダブルクロス

を見終えると、夜ご飯に向かいます。松山市行きで南堀端まで行って道後温泉方面に乗り換えるつもりだったんですが、いざ南堀端で降りてみると、なんとのりかえ券が発券できないらしいです。運転手に外に連れられ、指導を受けました。のりかえ券は出発地から目的地まで一本で行けないときに発券されるようです。みなさんも注意しましょう。特別に降ろさせてもらって（無賃乗車でもあるのだが、）道後温泉行を待ちました。南町から少々歩いたところにお店はありました。遅延の原因となってしまうごめんなさい。

5 夜ご飯

お店の前でホテル勢と合流し、お店に入ります。事前の予約で鯛釜飯やタコ釜飯約10個頼んでいたのを各々シェアし、大きな三人前の「大黒うどん」を二つ頼んでこれもシェアしました。今回の鉄研旅行の中で一番美味しかったです。



この釜飯は鯛五目釜飯です。

和気あいあいとみんなで食べてよかったです。お店の方々も温かくて来てよかったです。

6 ホテル

今回泊まったのは松山城のお堀の近くのホテル泰平。ここの温泉は、露天風呂も大浴場（めっちゃ広い）もあります。源泉は奥道後温泉だそうです。また、マッサージ機のようなものもあり顧問の先生はそこで気持ちよさそうにしていました。朝の露天風呂も気持ちよかったですね。それでいて値段は5000円くらいととてもいいですね。なぜこんなにも安いのか。一つ理由として公共交通の始発が遅いという点が挙げられます。伊予鉄のJR松山方面の始発は6時58分で、近くにバス停はありません。ただ、それでもまた松山に行くときにはここに泊まりたいと思えるクオリティーです。

7 最後に

また松山駅の新駅舎を見に行きたいし、今回中止となってしまった予土線にも乗りたいですね。一部中止、変更となったものの、十分楽しめてよかったです。

【文責 81回 I.K】

1日目 松山観光②

こんにちは80回生のAです。鉄研旅行初日は松山観光班（ぼっち）に参加していました。文藝同好会の俳句甲子園という大会（とても面白い）の決勝の応援に行っていたため途中合流となりました。もともと、26日に高知に泊まる予定だったので、26日朝松山を出発して高知につき、高知で市電を乗りつぶそうと思っていたのですが、8月後半に来襲した台風「サンサン」のせいで、→26、27日松山泊→27日朝広島へ出発のようになり予定変更を強いられました。前置きが長くなりましたがそれでは始めていきたいと思います。

25日まではホテル勝山 THE SECOND という少し古いホテルに泊まっていました。本館はかなりきれいなのです



が、灘高校は2年連続本館泊まれずでした。ロビーに集合した後、時間がやばかったので高3の人達より先に

出ました。ちょっと急ぎながら勝山町駅に向かいました。勝山町駅では道後温泉で行われる句会に参加する2人と別れ、松山市駅行きの電車に乗りました。南堀端駅で本町6丁目行きに乗り換えました。(中央線みたいな駅名ですね)このあたりで一緒に行っていた80回生のO君から「今は何を目的としているの?」と聞かれたので「電車に乗ることが目的だよ」と答えました。本町2丁目がない理由も聞かれたのですがわからなかったの、ご存じの方教えてあげてください。到着後すぐ折り返し、松山市駅に折り返しました。伊予鉄市内線も完乗しました。松山市駅では1年越しの訪れるという夢がかなえてよかったです。路面電車の停車場をバス停が取り囲むというとても雰囲気



が良いところでした。伊予鉄高島屋の伊予鉄郊外線側の自動ドアの前で30分ぐらい待ちました。開店と同時に中に入り、エレベーターで最上階まで上がりました。あの有名な屋上遊園地(とても珍しい)に感動した後、無料券をもらっていた観覧車に乗りました。一番乗りだったので特別感がありました。観覧車の中では松山城より高くなれたり、海が見えたりするなどして楽しかったのですが、高所恐怖症の岡部君は怖がっていましたし(楽しそうでもあった)、80回生のH君は連日の睡眠不足で観覧車の中で寝ていました(お疲れ様です)。



なんやかんや楽しんだ後、同じ階に合ったメジャーのキャップのガチャガチャをしました。僕はレッドソックスが出ました。綾鷹です。下の階にあった紀伊国屋書店で乙一さんなどの本と野球カードを買いました。時間がなかったので急いでデパ地下でパンを買って郡中線に乗りました。かぶりつきの席に座って運転を眺めていました。かなり交換駅が多く、たくさんの対向列車を見ることができました。郡中港では時間があったのでそのうち無くなる伊予鉄のICを買ったのですが、その際窓口のおばちゃんにカードだけ渡されておつりが回収されてしまい、「おつりもらってないです」といったところ今日の帳簿を全て確認されてしまうという大事になりました。結局もらってなかったので正式にもらうことができたのですが、時間も厳しくなり冷や冷やしました。

おばちゃんに見送られながら伊予市駅に行きす

に来ていた八幡濱行きのワンマンに乗ると車内はかなり混んでいました。若いきゃびきゃびした女性や、外国人観光客などもいました。やはりみんな下灘駅に行くのかなと思ったら実際下灘駅に行っていました。下灘駅の有名さを感じました。乗っている際も海が近づくとシャッター音が聞こえました。僕は逆張りなので撮りません。下灘駅につくとホーム上にもたくさんの人がいて有名人になった気がしました。僕の好きな動画と同じ構図で写真を撮ることができてよかったです。ガチ鉄オタみたいな人も数人いましたが、ほとんどが観光客でした。その中で僕だけこれをしてきました。



灘駅！(迫真)

30分の折り返し時間は長いかなと思っていましたが一瞬で過ぎ去り、折り返し、伊予市駅乗り換えをして松山市駅まで戻りました。途中郡中港ではさっきのおばさんがいました。「たのしかった?」と聞かれたので「楽しかったです!」と答えました。またかぶりつきをしていると運転士さんから生温かい笑みをもらいました。

松山市駅からは時間があったので高浜(卓也)駅に行こうと思いましたがメロンブックスとらしんばんに行くことにしました。途中のマクドでポテトSを無料引き換えし、メロブ松山店に突入しました。夏休みとはいえ平日なので人は日本橋と比べたらいませんでした。(田舎?)フィギュアを買おうと思いましたが高かったうえに、ほしいものもあまりなく、邪魔になるなと思ったので同人誌を買いました。2冊とも180円だったのでよかったです。学割使えと思ったら540円以上で適用だったのでちょっと恥ずかしくなりました。



そうこうしているうちに時間になったので、松山市駅に行き松山駅に移動しようと思ったのですが、間に横断歩道があるせいでタイミングが合わず合計3本ぐらい逃しました。結局伊予鉄市内線でJR松山駅前まで行き鉄研本隊と合流しました。みんなあんまり驚いてくれなくて悲しかったです。そのまま

ホテルに行きました。松山城の真横だったのでびっくりしました。(小並感)荷物を置いた後79回生の人と道後温泉に行きました。違う79の先輩が(齋藤)飛鳥乃湯に行きたいと言っていたのでついていきました。前日に本館のちょっと高いコースに行っていたのでちょうどよかったです。道後温泉はみんな書いていると思うので感想はパス。(あ、前日飲んだ道後サイダーはさっぱりとしていて、それでいてべたつかない、しっとりとした甘さでした。炭酸はウィルキンソンを使用したのかな?) 出た後は先輩方についていきました。おいしそうな鯛めし屋を見つけたのでおすすめしたら、その店に顧問のA先生が来てうれしくなりました。(グルメとして有名なため)松山鯛めしは珍しいんだよ～みたいな話をされましたが、全員宇和島鯛めしを頼んでいたのちょっと気まづくなりました。81、82は固まって鯛めし屋に行っており、79以上はほとんどみんな一緒に来ていたのに、80だけてんでばらばらだったので、まあそういう学年もいいんじゃないってことになったのでよかったです。ホテルに帰った後はドボンをしていました。(結果は悪くは)ないです。

締め切り10分前なので締めに入ります。

急遽生まれた班(?)ながらもめちゃくちゃ楽しむことができたのでよかったです。来年は俳句甲子園自体にも出られるようになりますし、高校生として後輩を引っ張って行かないといけない立場なので頑張りたいです。

79回生以下のみなさん。よかったら文藝同好会に入りましょう。

【文責 80回 A.K】

2日目 呉観光班①

こんにちは、82回生のHです。僕は中学1年生で初めての鉄研旅行ということでとても楽しみにしていました。僕は今回呉観光班でした。

まず清水町から古町までとても新しい伊予鉄の市内電車に乗りました。新しいため乗り心地は非常によかったです。音も静かで揺れもないのでオタク(僕)は悲しかったです。古町からは伊予鉄高浜線



に乗って松山観光港まで行きました。1963年から京王で走っていた京王5000系電車が700系として走っているものに乗れて、とてもうれしかったです。松山観光港までは高浜駅からバスが出ていましたが、顧問だけ乗って、生徒は歩きました。先生は歩くのが

嫌いなんですかね?後で聞いてみると、団体乗船手続きのために先に港へ向かわれたそうです。潮風が当たってとても気持ちの良い散歩でした。

松山観光港からはシーパセオ2に乗って呉へ出発です。シーパセオにはとても大きなデッキがあり、僕たち82回生の数人はずっとデッキで過ごしていました。デッキには人工芝やテラス席があり、直射日光はきつかったけれど風があるので涼しかったです。シーパセオの中ではお土産のオレンジジュースとレモネードを買いました。レモネードは初めて飲んだけれどとてもさわやかな味わいで、海の上で飲むのにぴったりだと思いました。友達が食べていた肉まんがうらやましかったです。まだ呉港まで15分ぐらいあるときに突然幅が狭くなり、着いたかと思いました。そこから先は上すれすれを通っている橋や、造船系の設備とその遺構など珍しいものを数多く見ることができました。次からもこの船を活用したいです。

呉に着くと、まずてつにくじら館に行きました。てつにくじら館は日本海軍と自衛隊、世界の水中の戦い方やその変化が詳しく書いてあり、「水中の地雷」的な地雷が進化し続けていて、それを撤去することが大変かつ大切なことだということを知りまし



た。中には実際に使われているベッドもあったので寝転がってみました。意外としっかりと寝られそうです。進んでいくと本物の潜水艦がありました。入るところのドアに「スイッチボタンレバーに触らないでください」と書いてあって驚きました。船長だけの個室があったり、潜望鏡をのぞけたりしたのでみごたえがあって面白かったです。

おなかですいてきたのでここでご飯でも食べましょう。ということで、下にあったカフェに行く限定20食だったあきしおカレー(海軍カレー)はほぼ灘生により既に完売。とてもおなかですいていたので急いで別の店を探しました。探してみると近くショッピングモールにあるようだったので行ってみたが見つからず。おなかですきすぎてこれ以上探す元気もなくフードコートでいいやとあきらめかけていましたが、一緒にいた友人が「ここまで来て海軍カレーを食べないなんてやだ」というのであと5分探して見つからなかったらあきらめようということで探すと、見事発見!!猛ダッシュでシーサイドカフェバーコンというところに行きました。ここで食

べたさみだれカレーは、今まで食べたカレーの中では一番辛くて、水を大量に消費してしまいました。しそジュースも頼もうか迷いましたが、高かったので諦めました。



次に行ったのは大和ミュージアムです。大和ミュージアムには戦艦大和の縮尺模型がありました。沈んだ原因がよくわからなかったうえ、ほかにもよくわからないものがたくさんであり僕の興味に合わず、上のほうの体験型展示に行こうとしたとき、先輩から「もうそろそろ集合やで」と言われ、腕時計を見てもまだまだだったのでおかしいなと思って携帯を見ると、腕時計が止まっています。遅刻しそうだとすることに気が付きました。慌てて荷物を回収して猛ダッシュすること5分。集合時間ちょうどに着きました。これに懲りて腕時計の時間があっているか確かめたり、別の時計も参考にしたりすることを心掛けたいです。

【文責 82回 H.R】

2日目 呉観光班②

81のIです。呉観光班ですが広島も少し観光できました。まさか副班長になるとは思っていなくて朝起きれるか心配でしたが無事起きられました。(夜遅くまでモノポリーをしていたにもかかわらず)伊予鉄に乗って高浜まで行きますが、路面電車は朝が遅いですね。駅のホームでは地元の方が線路を突っ切っていったので全然この時間は電車がいないと思いました。城北線で清水町から小町まで行きました。小町からは高浜港まで歩きました。高浜港までの道では家の外に洗面台があったり漁船が止まっていたりと海の近さを随所に感じられました。

高浜港からはフェリーで行くのですが、このフェリーが新しいもので、2019年に就航したそうです。ちなみに港で急げばお土産が買えそうだったので開店前の売店の中でお土産を手を持ちレジに並びギリギリ買えました。(鉄研部員がレジに並ぶ様子はまるで10時打ち)シーパセオという海上に浮かぶ公園をコンセプトとした船なのですが、船内はモダンで落ち着いており乗り心地も最高でした。まるでサンライズののびのびシートのような靴を脱いで上がる座敷のようなスペースや屋上には風を感じられるテラスや芝生がありました。本当にのんびりとくつろげました。海の景色は小さい島が時々見えて目の前にうっすらと本州が見えるだけであまり変化はなかったのでドボンをして遊んでいました。本当に僕はドボンに弱い。いつも最下位か下から2番目です。大富豪は強めなのですがなんででしょうか

ね。ちなみに僕は水泳部でもありますがそれぞれの部活でカードゲームの進化が見えて面白いです。水泳部は大富豪のご当地ルールがたくさんありますがドボンはありません。地学研究部は電車の空き時間に様々なトランプゲームをこれといったものなしでやる感じです。船はとて静かでふと横を見ていると結構な速度で進んでいることがわかりました。さすが最近の船だなと思いました。あんまりフェリーに乗ったことがないので詳しくは知りませんが1700馬力×2の主機関を積んでいるそうです。スーパーはくと1編成分ぐらいですね。ちなみに1日目明石まではスーパーはくとに乗りました。こちらは車両がだいぶベテランでそろそろ新型が出るとされていますが結構気動車特有の振動と音を感じられます。たまに通学でも使うのですがとても楽しいです。瀬戸内海は穏やかで間もなく呉という時には高さの低い橋を通過しました。後で調べると音戸大橋というらしく23.5メートル以下の船しか通れないそうです。間近で見ても結構ギリギリだなと感じるほど低かったです。ちなみにこの橋が小さく交通量が増えると渋滞が多発したので第二音戸大橋も建設されたそうです。こちらは35メートル以下の船が通れるようです。第二のほう明らかに大きく圧巻でした。夜はライトアップもしているそうです。呉が入り組んで海からは攻めにくいと実感しここが軍港になったのも納得できました。写真は呉の港に近づいたときに見えた世界最大級といわれるコンテナ船かタンカー船です。まだまだ造船産業は衰えていないと実感しました。



港に着くとA先生一押しのでつのくじら館に行きました。自衛隊の活動を示すために無料で館内には入れました。スーツケースもあずかってくれて館内の人たちのあたたかさを感じました。呉の軍港としての歩みと機雷除去の歴史、潜水艦の進化についての展示がありました。機雷除去についてはゴジラー1を映画館に見に行ったのでリアルな話が聞けて面白かったです。潜水艦の展示も興味深かったです。建物に隣接する潜水艦あきしおに入りました。全長約76.5メートルと域に乗ったフェリーより一回り大きいほどの大きさでした。この前来たときは人が多すぎては入れなかったのよかったです。潜水艦内は撮影禁止ということで機密情報など感じました。潜水艦のベッドを体験とありました



がほんとに天井が迫るように低く圧迫感がすごかったです。3段ベッドでしたが2段目に上がるのも大変でした。椅子の下に食料をためている様子がわかりました。ジャガイモやニンジンなど鮮度が落ちにくい野菜ばかりでカレーの合理性を感じました。一通り展示を見ると潜水艦カレーを食べに行きました。とてつもなく辛かったです。ほんとに辛くて水を飲みカレーを食べたらご飯だけが減っていきま。間食できましたがほんとに辛かったです。スパイスが暑さ寒さに適応するからだを作るのにいいと防衛省のサイトにありますがこの辛さだと貴重な真水を浪費してしまいそうです。1週間後に家でしし唐の辛いのにあたったのですが舌がしびれてしびれて涙が出てきました。しっかりと僕の舌に爪痕は残っていました。ちなみにレストランの近くにはお土産ショップもありましたが海軍カレーの辛さ星5がマックスの中で3以上のものしかなく一番辛くなさそうなのとコーヒーを買いました。レジにあった呉限定の自衛隊機つても買ってしまいました。限定に弱いですね。

次に大和ミュージアムにも行きました。こちらは入館料と特別展示料金で500円でした。特別展示では山崎貴の世界展をしていてゴジラのセットなどがみられました。こちらはスーツケース用のロッカーなど観光用の設備がしっかりとしているイメージがあります。大和ミュージアムも何回か来たことがありますが大和の模型は圧巻です。あの大きさでさえ10分の1なので実際の船はほんとに大きいのだと思います。大和の全長は263メートルだそうで行きに乗ったフェリーの4倍ほどだと感ると想像できないくらい大きいと感じました。大和に関しては海底に眠っておりあまり引き上げもされていないので展示は乗組員の遺品や工場での記録などが展示されました。実寸大の大砲の球はとんでもない大きさでした。無理な特攻の末あっさり撃沈されてしまい乗組員や工場作業員のことを考えるととても無念だったと思います。広島に向かう際の感想を書くべきなのですが朝のプレッシャーもあり寝てしまいました。広島までは山に囲まれて呉が陸の孤島のように感じました。

広島につくとまだまだ時間があったので歩いて旧日本銀行広島支店に行きました。この建物は原爆ドームのように被爆したにもかかわらず頑丈な建物だったので崩壊しないで済んだものです。入館は無料ですが中の展示はあまりありませんでしたが、壁にある無数の傷をよく見るとガラス片が光っており、あの日の痕跡を感じられました。中の展示では復興していく広島の写真がわかりました。ちなみにもともと軍用地だった土地はす



べて被爆者用の住宅地になったそうです。今まで軍用地がどうなったか知りませんが納得しました。室内の床がとてもきれいで当時からのもなのようですが、寄せ木細工のような装飾が豪華で昔の栄え様がわかりました。この後お好み焼きいっちゃん本店(〇〇ちゃん多すぎ)に行こうとしたのですが、乗る路面電車の方向を間違え大幅に遅れました。先についていたI君によると本日定休日らしく急遽広島駅に行くことにしました。あまり並ばずにずっと入りましたが、大阪風のように混ぜ込まず具の味を大切にしている生地はふわふわでとてもおいしかったです。

【文責 81回 I.H】

2日目 広島観光班

こんにちは！高校1年のYです。愛媛県の松山から電車と電車で船と電車を乗り継いで11時53分に広島駅に到着しました。船はだいぶ快適でしたね。今日は広島観光班、今から自由行動ということできりあえず広島電鉄を乗りつぶそうと思います。広島電鉄は広島市内に路面電車をたくさん走らせていますね。

まず今日泊まる広島駅の近くのアパホテルに荷物を預けたら17時にまたここに集合ということで解散になりました。ここから自由行動が開始されて、僕たち79回生3人と81回生1人の4人グループは広島電鉄の乗り場に直行、広島電鉄1日乗車券と宮島に行く船の1日乗船券がセットになった1000円のきっぷを購入しました。まずは1番時間がかかりそうな宮島口まで行く2号系統に乗ることにします。きっぷを買っている間に1号系統の電車が行ってしまいましたが10分に1本走っているのだから電車はすぐ来ました。広島駅に入ってくる電車はまず奥にある降車ホームみたいところで人を下ろしてから、手前にある乗り場まで移動してきて人を乗せるという感じになっています。広島駅行きの電車が降車ホームに入っていくと、それがそのまま折り返しの宮島口行きになりました。早速乗り込みましょう。車両は5200系、グリーンムーバーAPEXです。広島電鉄で1番新しい車両です。5つの車体がつながった5連接の車両で、路面電車では多分日本で1番車体が長くなっています。その長さは軌道運転規則で定められた30メートルを超えるので国土交通省の特認を得ているそうです。この車両の名前のグリーンムーバーは広島電鉄のイメージカラーのグリーンとムーブ(移動する、活動する)の行為者を示すムーバーを組み合わせた言葉になっていて、都市内の移動や活動をよりスムーズにすることをテーマとしています。床が低くてステップがない超低床車なので乗りやすかったです。グリーンムーバーはシリーズになっていて、頂点や極地などの意味を持つAPEXという名前はグリーンムーバーシリーズ

の最先端であることを表しています。グリーンムーバーシリーズにはドイツ製の初代グリーンムーバー、国産初の完全超低床車のグリーンムーバーMAX、3連接のグリーンムーバーLex、そしてこのグリーンムーバーAPEXがあります。グリーンムーバーAPEXの車内はモノトーンの落ち着いた雰囲気、先頭と最後尾の車両にはボックス席が付いています。それ以外はロングシートです。今回は1番後ろのボックスシートに座りました。長々と車両の解説をしていても面白くないのでここで終わりにします。

広島駅を出発したら始発駅用のチャイムが鳴って放送が始まりました。広島電鉄の放送前に鳴るチャイムにはいくつか種類があるようです。途中駅では途中駅用のチャイムが鳴っていました。広島駅を出て2駅目の的場町は乗換駅なので乗換駅用チャイムが鳴っていました。的場町の次は稲荷町で、ここからは今度新しくできる広島駅のビルの中に乗り入れていく路線が分岐する予定です。それにしても広島市は川が多いですね。広島駅から4駅目の銀山町までで川をもう2つも渡りました。この川たちは元を辿れば全部太田川という川で、アストラムラインの不動院前駅付近から分岐が始まっているみたいです。銀山町の次の八丁堀では白鳥線に乗り換えられます。このあとこれに乗ることになります。広島は都会なので路面電車沿いにはずっとビルが立ち並んでいて車の量も多いですね。でもそんな感じずっと街中で景色の変化がないからちょっと飽きてきます。八丁堀の次の次は紙屋町東、紙屋町西に止まります。この辺が多分広島市の中心です。県庁とかもこの近くにあり。この地下をアストラムラインが走っています。紙屋町西の次は原爆ドーム前で、その名の通り原爆ドームの前にあります。原爆ドームの前に外国人観光客がたくさんいるのが見えました。原爆ドームの前にある川の対岸に平和記念公園があって平和記念資料館とかもこの中にあります。原爆ドーム前を出ると川を渡って本川町に止まって次の十日市町では横川に行く路線と分岐しました。十日市町の次の土橋駅では江波に行く路線と分岐しました。路線の分岐はこれで最後で、この先は西広島行きの3号系統と宮島口行きの2号系統だけが走ります。土橋駅の次の小網町駅はホームがなくて道路に直接降車する感じになっていました。そこから市街地の外れみたいな雰囲気の街の中を走って結構幅の広い太田川放水路を渡ったら広電西広島駅に到着。到着する前にちょっと信号待ちで止まりました。広電西広島より向こうは路面電車ではなくなるので入線できる車両に限られてきたり最高速度が時速60kmに上がったりします。そんな感じの西広島を出発したら鋭い加速で一気に最高速度に到達して次の駅まで走る、結構迫力のある走行が楽しめるようになりました。線路は住宅街の中をJRの線路と並行してまっすぐ走っています。数駅停車して草津という駅に着きました。新快速が止まりそうですね

(笑)。草津駅の辺りで眠くなってきました。ガタンゴトンと結構揺れるのでその揺れが心地良くなって眠くなってくるのです。あとボックスシートの横には肘を掛けたりするのにちょうどいいスペースがあるのでそこにもたれると結構快適です。気づいたら寝ていたらしくて、次の瞬間進行方向左手に海が見えました。眠くてあんまり覚えていないですが、確か阿品東駅の手前で目が覚めたのだと思います。阿品東の次はJRとの接続駅である広電阿品に停まって、次は臨時駅の宮島ポートレース場駅。この駅はYahoo乗換案内にも表示されていないし、車内の案内表示にも表示されないし、ホームに駅名標もない、多分結構珍しい駅でした。競艇が開催される日だけ営業するらしいです。そしてこの次の駅が終点の広電宮島口駅。広島電鉄の主要駅は全部広電〇〇という名前ですね。宮島口まで結構長かったなあ。ということで宮島口に到着。ここで偶然81回生の2人に遭遇。2人はJRで宮島口まで来たらしいです。ここからその2人と一緒に、全部で6人で行動することになりました。

宮島口からは船に乗り換えます。広島で買った切符で松大汽船の宮島行きの船に乗れるみたいです。ここはJRの船も並行して走っていて、JRの船の方が5分早く出るらしいです。JRで来た2人は早く行きたいと文句を言っていました。切符は松大汽船しか乗れないので5分遅く出る松大汽船に乗ります。切符を改札で見せて船に乗り込みました。結構綺麗な船ですね。前がよく見えます。席はデッキにある席と室内にある席の2種類がありますが、室内の方が快適だったのでそこに座ることにしました。船は結構空いていたので席で宮島に着いてからどうするかを話し合いました。宮島に着いたらとりあえずご飯を食べてから厳島神社に行ってすぐ戻ることになりました。問題はその後で、宮島から広島港に行く船に乗るか宮島口に戻るか結構悩みました。この後も広電を乗りつぶしたいと考えているので、広島港まで行って広島港から広電に乗るか、宮島口に行ってJRで横川駅まで行って江波に行く路線に乗るかどちらにするか難しいところです。結局船の料金とかを考えて宮島口に戻ることにしました。

船は10分ぐらいで宮島につきました。宮島に着いてフェリーターミナルを出たら鹿がいっぱいいました。鹿せんべいは売っていないようです。とりあえず昼ごはんを食べる店を探します。今の時刻は13時40分ぐらい。店はだいたいやっていますね。とりあえず厳島神社の方向に歩きながら店を見て、3番目ぐらいに見つけた飲食店に入ることになりました。広島は牡蠣が有名なので牡蠣の料理を売っている店が多かったです。僕は貝が苦手なので牡蠣料理は食べたくないです。今回入った店は牡蠣料理以外も売っていたのでよかったです。僕は肉うどんを頼みました。昨日の夜は鍋焼きうどんを食べて今日の朝もかけうどんを食べたので、これで3食連続でう

どんを食べることになります。いただきます。ズルズル。ご馳走様でした。普通の美味しい肉うどんという感じでした。

食べ終わったので厳島神社に向かいます。厳島神社へ向かう途中に商店街みたいなのがあって広島の名物がたくさん売ってました。揚げもみじ饅頭食べたいなあ。

5分ぐらい歩いたら厳島神社に到着。参拝料は300円ぐらいだった気がします。厳島神社は593年に佐伯鞍職という人が作っただけです。厳島神社と厳島は、平成8年に世界遺産に登録され、日本三景の1つとしても有名ですね。建物に入ると海の上に建っている廊下みたいなのを歩いて本殿に行きます。海にはアオサみたいなのやつが浮いていて小さいフグがたくさん泳いでいます。かわいいですね。本殿に行く前にあの有名な大鳥居を見ようと思ったのですが、写真撮影の列がかなり長かったので遠くから望遠レンズで撮影するだけにしました。そして本殿にお参りして厳島神社から出ます。滞在時間7分ぐらいかな。宮島には水族館や山があって結構楽しめるのですが、今回は時間がないのでこれで宮島からは去ることにします。

厳島神社を出たのが14時48分ぐらいで、次の松大汽船の時間まであと12分。厳島神社の出口からフェリーターミナルまでは意外と遠いので急ぎます。ちょっと海沿いで写真を撮ったりしながら走ってフェリーターミナルに行くと2分前に船に乗り込めました。乗ったらすぐ動き出しました。船に乗ってから広島電鉄に乗るかマツダスタジアムグッズショップに行くか迷ってました。宮島から10分ぐらいで宮島口に到着。次はJR山陽本線に乗り換えて広島方面に向かいます。15時17分発の広島行きです。ちょっと時間がないので急ぎます。船乗り場から走って宮島口駅に到着。すると広島行きの電車が10分遅れているではありませんか。これによって宮島口での時間に余裕はできましたが、マツダスタジアムグッズショップの閉店時間16時には間に合いません。そしてホテルの集合時間を考えると江波に行く路線にも乗ることができません。どうしようかな。とりあえず広電に乗り換えるために切符は横川まで購入。しばらく待って電車に乗ることができました。

15時27分ぐらいに宮島口を発車。さっき乗った広島電鉄宮島線と並走しながら海沿いを通ったり、たまにトンネルに入ったりしながら電車は走り、15時48分ごろ横川駅に到着。ここから広島電鉄に乗り換えます。時間的に江波に行くことはできないのでこれからどうするかとりあえず広島港行きの電車に乗って考えることにしました。乗った車両は吊り掛け駆動方式の700形でした。プランはいくつかあります。1つ目はそのまま電車に乗って皆実町六丁目まで行って5系統に乗る案、2つ目は白島線に

乗る案。話し合いの結果白島線に乗ることになりました。十日市町や原爆ドーム前を経由して紙屋町西で降りました。ここで後から来る電車に乗って八丁堀へ向かいます。電車が来ました。車両は3950形のぐりーんらいなーです。グリーンムーバーと違ってこの車両は走りをテーマにしています。紙屋町西から八丁堀まではすぐでした。八丁堀で降りて白島線に乗り換えます。今降りた広島駅とかに行く方面のホームから白島線のホームまでは信号を挟んでいて、信号待ちの間に白島線の電車が発車してしまわないか心配でしたが間に合いました。車両はグリーンムーバーLexでした。車内などの設計はグリーンムーバーAPEXと似ていますね。白島線は結構短い路線で、ほとんどの時間帯は八丁堀と終点の白島の間で折り返し運転を行っているようです。乗り込んだらすぐに発車しました。八丁堀の次は女学院前です。広島女学院高校の近くにありますが。その次は縮景園前で、縮景園という庭園の近くにありますが。広島藩主浅野長晟が作っただけです。その次の次が終点の白島です。白島線は普通の路面電車という感じでした。白島線は複線ですが、終点の白島駅だけ単線になっています。白島駅はいきなり線路が途切れる感じの終点でちょっと見た目が面白いです。白島駅で降りてコンビニで買い物をしました。そうしている間にさっき乗ってきた電車は行ってしまいました。今から白島線をそのまま引き返します。次の電車は意外とすぐ来ました。車両は1900形です。廃止された京都市電から譲渡された車両のようです。この車両は何両かあって、それぞれ愛称が付いています。今回乗る車両は1911号車で祇園という名前でした。走行音もブザーの音もレトロでいいですね。ちなみに今の時刻は16時40分過ぎです。17時にホテルに集合なので結構ギリギリですね。女学院前で降りるとホテルに1番早く行けそうです。女学院前で降りて5分ほど歩いてホテルには16時50分過ぎに着きました。ここでホテルにチェックインしてまた自由行動になりました。このあとアストラムラインとか可部線に乗りに行きましたが、その2つは他の人が書いているようなので省略します。

結局この日は広島電鉄を完乗することはできませんでしたが、アストラムラインと可部線を完乗することができました。この日から広島に2泊することになっていて、広島にいる間に広島電鉄を完乗することはできたのでよかったです。以上、広島観光班でした。ありがとうございました！

【文責 79回 Y.T】

2日目 広島周辺の観光①

さて広島のアパホテルに入って、カードキーを受け取りました。アパホテルというあの不気味なおばさんの顔のイメージがあり、そこを敬遠

していましたが、内装はいたって普通でしかもほかの会社のホテルと比べればかなり良かったと思います。多分場所によりけりなきもしないこともないですが。欠点はコップとタオルのオレンジと黒のド派手なデザインと机のところに社長さんの書いたビジネス本が置いてあることでしょうか。帝王学という本を一冊読んだがとても興味深かったです。どのようにしたら人が成功するかというのを書いた本でした。2冊あってもう一方は強運の本でしたがそれはまだ読んでいません。強運の本といえば深見東州の宣伝広告を思い出しますね。なんで二人とも顔を大きく映すのでしょうか。

それはともかく複数人で自由行動をとらないと聞いていたけれど、部屋でyoutubeを見て時間を少しつぶしてしまったから、すでにほかの人がどこか行っていると思ったので困惑しました。結局旅行部長に聞いたら一人で行く許可を得られたので一人で自由行動することにしました。

すでに1年前宮島に行っていたのでまた宮島に行く気は起きません。なので、アストラムラインと可部線に乗ることにしました。

宮島に行った時広電宮島線がJRに比べて圧倒的に遅いと感じました。路面電車は一級線の山陽線にはやはり勝てないんだなと思いました。

アストラムラインは広島中心部の本通駅から広域公園前まで結ぶAGT（新交通システム）です。ニュータウンと広島中心部を結ぶ役割をしています。アストラムラインに乗るためにはまず山陽線で新白島まで行って乗り換えする必要があります。横川までは山陽線と可部線両方使えるので本数がまだそれなりに多く助かります。宮島口まで行くときは本数が毎時4本しかないので非常に不便だと感じました。新白島はアストラムラインとJRの乗換駅として2015年に開業しました。「しんしろしま」と読みそうですが「しんはくしま」なんです。アストラムラインの方は外装がかまぼこで非常に面白いようですが乗ったときは知りませんでした。新白島はスピーカーの高さがとても低いのでアストラムラインで録音するならここだろうという感じでした。アストラムラインは10分おきの運行のようですがこの時は17:00台で割と本数が多かったです。



新白島駅

正直、広域公園前から広島はアストラムラインがぐるりと遠回りをしているのでどれくらい需要があるのでしょうか。絶対バスの方が早いですが。

新白島から地上にでるようですね。大町で可部線

に乗り換えました。

可部線と言えば混雑率が昔140%を記録した有名な路線です。単線でそこまで多く車両を走らせられないこと、227系という収容率の悪い電車であること、多くても4両編成までしか走れないことが原因です。乗ったときはそれほどでした。東京でもないのに混雑するから広島の北部から通勤する人は地獄でしょうね。



可部線に乗りました。あちこちで行き違いしている気がします。表定速度は調べてみると25km/hほど（by X）。遅いですね。



横川（よこがわ）についてここから市電で十日市町、紙屋町、Mプロッコリー町経由で皆実町6丁目に向かいます。比呂電をゆるく乗りつぶします。

路面電車は乗り換えるのいちいち信号を渡らないといけないのでめんどいです。乗り換えに最悪3、4分かかります。あんなに近いのに。信号無視すればいいじゃんという指摘は受け付けておりません。

広島港には何も無いと思っていたので（←失礼すぎる）皆実町から今度は本通経由で十日市町まで戻りました。ここで、ほかの数人と合流してエヴァ駅に向かいました。



旅のお供

江波駅の近くには江波山気象館というのがあるそうです。残念ながら江波駅には夜だったので空いていませんでした。ざんねん



これは e-ma

江波山気象館は戦前気象観測所として作られました。山の上なので民家が観測の邪魔にならず好都合でした。戦時に被曝して、今は博物館となっているようです。

道中で SOGO を後輩が見つけていました。神戸三宮の SOGO は阪急百貨店になり一僕はその時は神戸にいなかったが一、池袋の西武が売却されたのを見ると日本の百貨店の衰退に悲しさを覚えます。特に池袋の西武はおしゃれでよく親に連れられて行っていたのでヨドバシのようなうるさい店が入り、雰囲気は損なわれるのが残念です。

八丁堀から白島方面にも路面電車があるようですが乗れなくて残念でした。

まあそんな感じで久々に路面電車に乗ったので嬉しかった。晩飯はコンビニだったので感想はパス。(あまり時間なかった)

【文責 79 回 F.K】

2 日目 広島周辺の観光②

中学 1 年の Y です。今回は非公式の呉観光班宮島オプションについて書きます。呉観光班自体はほかの人が書いてくれるのでおいておきます。

話は呉から広島に向かう列車の中から始まります。というのも、旅行計画はびっちり決めると自負しているこの僕が、15 時ぐらいから 21 時までに広島であることを、ぼんやりと可部線とアストラムラインに乗ろうとしか決めてなかったのです。

呉駅に 14 時 16 分に定刻通りに入線してきた、関西の 225 系と外装以外何が違うのか、と驚くほど酷似している、227 系 RedWing 快速芸路ライナーに乗りこみ、ひとまず荷物を網棚に上げ、スマホとノートと筆記用具を取り出すと、スマホで JR 西日本のホームページの時刻表検索システムに苦労しながら (JR 東日本などとは違い、時刻表の列車詳細ページの駅名部分からその駅の時刻表に飛べない) 列車の時間を調べ始めました。



227 系 Red Wing

時々海を眺めながら作業を進めていたのですが、たまたまある人が晴天の厳島神社の大鳥居の前でピースしている写真を見てしまい、最近とてつもなく旅行中の天気運が悪いので (今回の旅行は台風に振り回されるし、この夏行った東北旅行は奥入瀬溪流で雨だったし、その時の台風で大湊線には乗れなかったし、小学校の修学旅行で厳島神社に行ったときは雨だったし……)、晴れの時に行っておかないと厳島神社に行くことは今後行くであろう、旅行では

そうないだろう—から晴れた厳島神社には今後いけないのではと危機感を覚え、どうにかしていけないものかと考え始めました。ところがどちらも行く欲張りオプションは現実的でないので、どちらかにしなければならなくなりました。ホテルまで歩いているとき、みんなに聞いて回ったのですが、どうやら僕以外は可部線派のようで、もともとは中 1 全員で行こうとしていたので、ひとまずロビーで待ち合わせることにしました。みんなが可部線派なら僕もそうするかと思っていたのですが、ロビーに行くと宮島に行こうとしている高校の先輩方がいたので便乗させてもらって一緒に行くことにしました。

電車は中国地方では珍しくかなり本数が多いので、ひとまず広島駅へ。途中にアパホテルが見えたのですが (おそらく広島駅前のやつ)、そっちの方が古そうかつ混んでそうで、駅前大橋の方にしてくださった旅行部長と顧問の先生に感謝だなど感じました。その後 15 時 45 分発の 227 系 RedWing に乗り、宮島口へ。思っていたより時間がかかり、驚きました。

ごちゃごちゃと雑談しているうちに宮島口につき、晴れの宮島口周辺はこんな感じだったのかと驚きながら歩いて宮島口棧橋まで行きました。IC カードでの支払いの際、JR が運営しているのに、鉄道とは違って、先払いだったのでかなり驚きました。



乗った便のフェリー

そして、とても残念なことに 1 本前までは大鳥居便という鳥居の近くまで近づいてくれる便で、乗った便は直線で行くものでした。

宮島棧橋につくと懐かしさを感じながら厳島神社を目指します、と思いきや時間も時間で店が閉まることも考えられたので、先にもみじ饅頭であふれかえる商店街にお土産を買いに行くことにしました。

まずは一番始めにあったお店に入って、おやつにもみじ饅頭を 1 個買いました。もみじ饅頭の中でもクリームはなかなか好きです。お土産は修学旅行で買った場所でもう一度買いたいなと思ったのでひとまずはやめておきました。店を出てそのまま商店街を神社の方面へ歩いていきました。すると、途中で宮島についたときに一緒に行っていた人が言っていた「揚げもみじ饅頭



揚げもみじ饅頭

みじ饅頭」なるものがあって、それを買って食べました。

前行ったお土産物屋さんはまた別の場所だったのかとあきらめていたのですが、厳島神社に向けて歩いていく中、そのお店を見つけることができ、お土産も無事買うことができました。

その後、宮島の鹿は大人しいのだなと思いつつ（そうでないとはこの時考えもしていなかった）、厳島神社へ向かいました。参道側にある鳥居の横に砂浜があり、一緒に行っていたうちの1人が海へ入っていました。僕も入りたかったのですが、靴下の替えもタオルもないので、ひとまずやめておきました。その後ただでさえ少ない容量がどんどん少なくなっていることも考えずにパシャパシャと写真を撮りながら厳島神社にお参りました。工事中で足場となっている木の棒があるのが残念でしたが（金属じゃないだけありがたい、さすがは厳島神社）。有名(?)な撮影スポットは混んでいたのをやめにし、そのほかのアングルから写真を撮ることにしました。お参りの時、二礼四拍手一礼の神社もある（たとえば出雲大社や弥彦神社）のでちょっと心配だったのですが、その心配が現実になることもなく無事に旅の無事を願うことができました。その後、御朱印をいただき、神社から出ました。その後、神社の西隣にある小さな砂浜に行って、神社の写真を撮りまわりました。だいぶ砂がさらさらとしていました。

その時、また先ほどのある人が海に入っていました。それを見て、また海へ入りたくなくなりました。最初は我慢していたのですが、我慢できなくなり、（のちほどどうなるかを深く考えることもなく）入りました。海はちょっと海藻なんか浮かんでいたのですが、かなり気持ちよかったです。また、いい感じの写真も撮れました。



厳島神社で撮れたいい感じの写真

その後、海から出てどうにかして靴下を履いて水分を吸収させようと思ったのですが、それが甘かった！というも砂が足につくことを全く考慮していなかったのです。どうにかして波が来るところで洗いながら片方は履けたのですが、もう片方を履くときにバランスを崩してしまい、せっかく履けた靴下ごと波が来ているときに地面に足がつき、靴下がどぼどぼになってしまいました。その後先輩からいただいたビニール袋に靴下を封印し、靴下なしで靴を履いて先へ進みました（先輩方、色々迷惑をかけてすみません）。

時間が時間だったので鹿を見ながら鳥居の見える海沿いの道まで戻ってきました。夕暮れに近い太陽とともに鳥居をとって、記念写真を撮りました。鹿がたくさん寄ってきました。どうも観光客のうちの1人が鹿におやつを渡してしまったようで、それに反応した鹿たちが白い紙袋の中には食べ物が入っていると早合点し、ひたすらに白い紙袋を狙ってきました。ときには立ち上がって取ろうとするもありました。僕たちは少し離れていたのが影響なしだったので、僕も狙われかけたので急いで逃げ帰りました。フェリーに乗って宮島口棧橋についたのですが、晩御飯を原爆ドーム近くの「お好み村」で食べようとしていたので、広電宮島線で行くことにしました。普通の路面電車の車両が専用軌道をかかなりのスピードで走るので、とても揺れており、楽しかったです。立町電停で降りて商店街を歩いていくと、なにを表しているのか僕ごときでは理解できないモニュメントを見つけ、その向かいだったことを思い出して無事つくことができました。その後「アトム」というお店でお好み焼きを食べました。



ホテルまで路面電車に戻ったのですが、最寄りの電停の稲荷町電停に広島駅リニューアルに伴って駅に直結するための新線の工事現場がありました。なぜか道路の真ん中なのに専用軌道でした。

ホテルに着いて、温泉につかり、みんなとドボンなどをして、11時頃に寝ました。

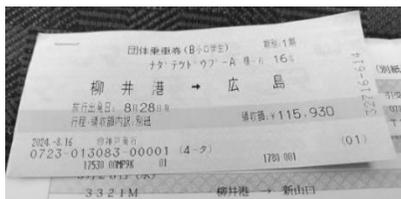
【文責 82回 Y.S】

3日目 門司港観光班（前半）

おはようございます。81回生のKです。現在6時40分。夏休みは大概8時起きだった身としては、連日この時間に起きるのは過酷です。徹夜すれば寝るとか起きるとかいう概念なくなるけど。どうやら何人かは朝風呂に行っているようですが、時間がないのでバス。重い体を起こし、まだ買っていない朝ごはんをホテル直結のコンビニで獲得し、広島駅へと向かいます。

台風10号だの南海トラフ地震臨時情報だのでゴ

タゴタにやられている鉄研旅行のプランですが、門司港観光班は唯一大幅変更を食らっていないので団券を使用できます（=切符を持ち帰ることができない）。僕も初めて見ました。まあ団券使用範囲が柳井港→門司港→広島なので広島→柳井港は普通乗車券を使わないといけないうえに、そんなこんなで広島駅に入場したはいいものの、呉線信号確認の影響で山陽線や可部線までも少し遅延しています。尺西クオリティ。



団券の写真。持ち帰りはできない。筆者も初めて見た。

結局僕たちの乗る普通岩国行は4分ほど遅れて広島駅を出発しました。広島～岩国というと、途中で外国人からも人気の宮島への乗り換え口である宮島口駅を通りますね。同様に広島電鉄にも宮島へ行くのに便利な広電宮島口駅というものが存在します。もちろん宮島口まで電車線を作っているのが宮島口～宮島（通称宮島航路）でも作りますよね、というところで宮島航路にはJRが運営しているJR宮島フェリー、広電が運営している松大汽船が存在します。いつもは航路の案内をJRが案内するときは船を運営している会社を言いません。ですがこのような背景もあってか宮島口では「宮島へお越しのお客様はJR西日本宮島フェリーをご利用ください」と案内します。同様に広電も広電宮島口到着前アナウンスで「宮島へお越しのお客様は松大汽船をご利用ください」と案内しますね。アナウンスとかを聞いて興奮(?)している身としてはつつい注目してしまいます。ところで宮島に行くのにはJRか広電かどちらを利用するのでしょうか。まあ広島駅から宮島までの所要時間や外国人観光客への優遇を考えるとおのずとJRを利用する人が多くなるはずですが。そういえば旅行記のはずがいつの間にか鉄道の競合の話に脱線していましたね、本題に戻ります。

案の定列車が宮島口に到着すると外国人観光客が1組乗ってきました。時間的に、ホテルをチェックアウトしてすぐ宮島以外の別のところに行くのでしょうか。列車は宮島口を出発。途中まで海沿いを走るので宮島が見えますね。例の海の上に建てられている厳島神社のでっかい鳥居が車窓から見えました。背景が宮島の木々が緑の中、赤いものがあるとすごく目立ちますね。そして前空、大野浦、玖波、大竹、和木と進み山口県に入ります。そして岩国に到着し、末期色電車への乗り換えを強いられます。227系が良かったなあ。相変わらず国鉄車はモーター音がうるさいですね。なんで動いてもいないのにゴゴゴゴなんて音がするんだよ。227系はそんな音しないぞ。まあ国鉄車は窓が開けられるところは

個人的にいいですね（それ以外ない）。列車は岩国を出発して開けた窓から生温い風が入ってきました。8月26日、27日と晴れだったのに今日は曇りで湿度が高いからこんな風になるんです。そんな風でもオンボロ車の冷房よりはましでした。その風のせいで一回のまばたきの動作が5分以上になり、山陽本線でないと見られない海を何度も見逃しました。まあ曇り空の海はそんなに綺麗じゃないからいいや。海が見えなくなってくると柳井港駅に到着。プラン変更前は松山からここまで船に乗った後このオンボロ電車に乗る予定でした。鉄道より船に乗りたかったなあ。このくらいの時間普通車に乗っているとそろそろお尻が痛くなっていく頃です。何度か椅子の堅い列車に乗って遠いところまで行く耐久旅行はやっているのですがこの程度のお尻の痛さは全然余裕です。今まで乗った車両の中でお尻が一番痛くなったのは313系のロングシートです（多分）。313系のクロスシートもなかなか痛くなります。反対に椅子が柔らかすぎてついつい寝てしまった車両は撮り鉄大好き381系です。これ、最初座ったら普通の椅子だと思うんですよ。でも座ってから15分ほど経つとついついとうとうしてしまうんですよ、ほんとに。でもグリーン車の座席の方が柔らかい気がします。乗ったことないからわからんけど。そう考えると東北/北陸新幹線のグランクラスの座席とかすごい気になりますねえ。さて本題に戻りましょう。お尻も痛いし海も見えないし、あんまりいいことないですね。ということで柳井港から徳山あたりまで感想はパス。本当は寝ただけなんですけども、すんません。徳山に近づいてくると、ようやく高架線が見えてきました。山陽新幹線ですね。普段全線高架の大阪環状線を使っているので久々に高架を見ると何とも不思議な気持ちになります。なお山陽線は地上ホームです。たしかに山陽新幹線がすぐ上の高架を通っている状態じゃ在来線を高架化するスペースなんてないんでしょうからしょうがないですね。やっと徳山に到着。国鉄王国山口！と言わんばかりのたらこと末期色が出迎えてくれています。今は227系はいないようですね、クソッ。ここから案外距離なさそうで（僕が勝手に思ってるだけです）、結構ある徳山～新山口です。50分くらいかかります。貨物ターミナルでもある新南陽を通り、戸田を出発して少しすると海が見えました。海沿いの路線はいいですねえ。線路に波がかからないよう少し高い壁が立っているのもまた面白いところ。こんな景色が防府到着の少し前まで続きます。そんな景色を見ているとすぐ防府に到着。そしてようやく新山口に着きました！新山口で乗り換え時間が10分ほどあるそうなので駅構内のコンビニでおやつを買って次の宇部線に臨みます。え、宇部線ロングシートなんか、きつつ。宇部線に乗って車窓を見てみると、山陽本線との格差がよくわかります。山陽線の車窓は田んぼばかりじゃなかったのに新山口を出発してすぐ田んぼがたくさん見えました。宇部線沿線の過

疎化がよくわかりますね。まあ単線だし。そして宇部空港の近くを通り（乗っているときはそんな実感なかった）、海は見えないけど岬を名乗っている宇部岬駅に到着。名前と違って宇部岬駅付近に岬らしきものは見当たらないなあ、と思って宇部岬の位置を調べてみたら駅から結構遠かった。この画像はグーグルマップの宇部岬駅付近のスクショです。

上のピンのところは宇部岬駅、下のピンが宇部岬という岬です。こんな小さい角でも岬として登録されているのか。



そして宇部新川に到着し、小野田線の小野田行に乗り換えます。宇部線の車両がロングシートだったから小野田線もロングシートな気がしていたのですが、見事にその予感が当たってしまいました。ところで何か 105 系にしては珍しい白地に赤帯と青帯をまとった車両が宇部新川に留置されていて、105 系広島色という JR 西日本がよくやるリバイバル塗装の一種っぽいんです。運用を見ると少なくとも今後 3 時間以上は動かないとのこと。動いているところもちょっと見たかったなあ。そして宇部新川を出発し、居能で宇部線と、雀田で小野田支線と分岐。1 日に列車が 3 本しか来ない長門本山駅に行きたかったなあ。もちろん支線なので終点の長門本山駅の 1 日平均利用者数は 2 ケタ、その隣の浜河内駅に至っては 1 日平均利用者数は 1 ケタ代前半。こういう利用者数の少ない支線をなかなか廃止にしない JR 西日本も謎なところなんです。ところで気づかなかったのですが雀田駅を出てすぐ山陽小野田市に入ったみたいです。全国で唯一名前が 5 文字の山陽小野田市。別に「山陽」ってわざわざ書く必要ない気がするな。どうやら Wikipedia によるともともと小野田市というものは存在したが、2005 年に小野田市と山陽町が合併するときに改名したそう。なるほど、そういうことなら次に気になってくるのが山陽町の命名センスですね。これも Wikipedia によると「山陽地区を代表する都市となるように」という願いとやらがこめられてつけられたそうです。ユーモアにあふれていますね。

そしてセメント工場らしきものが見えてきてようやく山口に来たと実感するとすぐさま海が見えました。小野田港駅ですね。ここで外国人が 2 人降りていきました。荷物と感じからして明らかに観光客ではなさそう。このあたりの工場も外国人を安い給料で雇っているのかな。そんなことを考えていると小野田に到着。僕の旅行記の担当は小野田までです。ここまで僕の拙い文章を読んでいただきありがとうございます。

3 日目 門司港観光班（後半）

81 回生の I です。僕は小野田から先の門司港観光について書いていきます。なぜか山陽本線でそのまま下関に行かず、新山口で宇部線に乗り換えるという奇行をしたことはよくわかりません。楽しかったのでまあいいですが。



小野田を 12 時 33 分に出発する山陽本線の普通下関行に乗り、ずっと UNO をしていたら意外とすぐ下関に 13 時 16 分に到着しました。下関で対面乗換を行い 13 時 29 分発普通小倉行に乗車します（ロングシートなので UNO とかドボンとかは出来ません）。門司に着いたら普通門司港行（本当は区間快速門司港行）に乗り換えます。途中小森江で対向列車とすれ違い 13 時 55 分に門司港に到着しました。

なお余談ですが、門司駅～門司港駅間はかなり海に近いところを走るのに、海が見えた記憶がありません。見えそうで見えないというところが少しもどかしかったです。



さてここから本番の観光です。僕は友達と門司港駅付近の焼きカレーを食べに行きました。僕はコーンウィナーの焼きカレーを食べました。ウィナーがおいしく、中には半熟卵も入っており、とてもおいしかったです。ちなみに、どうやら焼きカレーは門司発祥という説があるそうです。焼きカレーを食べた後、どこに行こうかという話になりました。



た。某 Youtuber がダンスで紹介していた関門人道に行ってみたかったのですが、バスの時刻が合わなかったので九州鉄道記念館に行くことにしました。

九州鉄道記念館ということで京都の鉄博ぐらいを予想していたのですが、思っていたより小規模でした。それでも十分楽しめるくらいさまざまなものがありました。紹介していきます。

まず写真縦向きにとってしまい申し訳ありません。全部で写真が 3 枚あるのですが、紙面の都合上、真ん中だけにしました。貨物の ED76 です。

気を取り直しまして、1つ目がこの運転台展示です。3種類の運転台が展示されており、中にも入ることができます（なおこの展示の名前はあくまで僕自身がつけた名前であり、実際にそう書いてあったわけではありません）。



次からは写真はないのですが説明していきます。続いては大レイアウトです。大仕掛けで、さすがに灘の鉄研では場所が足りなくて似たものをつくるのは難しそうです。電車の運転を行うのは1日に4回だそうで、ちょうどいい時間にあったのでみんなで見に行きました。なおその後には実際に自分たちで運転することができるので面白いです。ただし運転には料金がかかります。小さな子供たちの中、夫勢の中高生が張り付くようにして見ていたのは周りから見てもきどかし滑稽だったのでしょう（なおこの展示の名前はあくまで僕自身がつけた名前であり、以下略）。3つ目がシミュレータです。門司港駅～小倉駅間を運転することができます。僕は運転していませんが、友達がしていたので挙げておきます。参加には料金が少しかかるので気を付けてください（なおこの展示の名前は、以下略）。4つ目がミニ電車です。敷地内に敷かれた線路の上をミニ電車で行けるというのですが、今回の旅行中台風10号が接近し、雨天だったため、中止になっていました（なお、以下略）。

さて、九州鉄道記念館を楽しんだ後はお土産を買いに行きます。近くのお土産屋さんで兼部している部へのお土産と家族へのお土産を買いました。意外とお土産屋さんがあったのが印象的でした。というわけでお土産を買って門司港駅へ向かいます。門司港駅では集合時間1分前にもかかわらず待っているのは顧問の先生だけというひどい状態でした（灘生のだらしなさが非常によくあらわれています）。コンビニで帰りの新幹線で食べるものなどを買って団券で入場していきます。門司港16時59分発の快速大牟田行に乗車し、小倉で降ります。さすがに体力が持たなかったのか、友達が爆睡していました。写真があるのですが、さすがに載せないでおきます。小倉についたら新幹線に乗り換えます。少し時間に余裕があったため自由時間があったのですが、僕はすでにお土産を購入しており見るだけ見ておこうと思ったら……「福岡限定」「九州限定」などといったお店側必殺「〇〇限定」攻撃をくらい、福岡限定のあまおうハイチュウを買ってしまいました。限定品に弱いところはいつか直したいものです。

小倉駅の発車標です。スマホで撮ったため幕が切れていて申し訳ありません。僕たちが乗車するのはさくら566号新大阪行です。山陽新幹線に乗ってみる

と分かるのですが、やはり東海道新幹線より山陽新幹線の方が速いです。速度計で計測したところ290 km/hにまで乗ることがあり、東海道新幹線の線形の悪さや遅さ、山陽新幹線の速さを実感しました。



また、山陽新幹線に乗ってみるとわかるのですが、というよりJR九州保有のN700系に乗るとわかるのですが、まず2+2の座席が最高すぎます。基本的に新幹線といえば東海道新幹線の僕からすると実質グリーン車です。もちろんJR東海保有のN700系とその仲間たちが2+3なのは定員を増やすためだというのはわかりますが、シートが固すぎて鬼畜少七シートが山陽新幹線より劣っているというふうには感じます。そうこうしているうちに新山口に到着。今朝宇部線に乗り換えて頑張っていたのがむなしくなるぐらい一瞬でした。日本の新幹線はやはりいいですね。友達によると、山陽新幹線のおすすめ景色ポイントがいくつかあるそうなので紹介しておきます。それだけ共感したのもあるので紹介しておきます。それは徳山駅付近の夜景です。僕たちが徳山駅に停車したときは（さくら566号の停車駅は、鹿児島中央・川内・出水・新水俣・新八代・熊本・久留米・新鳥栖・博多・小倉・新山口・徳山・広島・福山・岡山・新神戸・新大阪となっており、速達タイプではないことがうかがえます）まだ日が暮れていなかったのですが、あまり綺麗な夜景とはなりませんでしたが、おそらく夜に来たら良い景色なんだろうと思います。下りでは進行方向左側、上りでは進行方向右側に見ることができます。みなさんも山陽新幹線に乗る機会があったら是非見てみてください。そして徳山を出てから暗くなっていく景色を楽しみつつ、気づけば広島駅、ドボンをしていた人たちが「え、もう広島なの？」と言っていたのが面白かったです。ホテルまで疲れた足を引きずりながら歩き部屋についたときには疲労が半端なかったです。宇部線によるのはあまりおすすめしません。鉄研ならではの。長文をここまでお読みいただき、本当にありがとうございました。

【文責 81回 I.Y】

3日目 福塩線班（前半）

おはようございます。同室の人の目覚ましで起き、時計を見たら5時30分でした。ちょっと早いですね。今日の集合は8時15分です。朝広島を観光するつもりもないので他の部屋に遊びに行くとなんやかんやで集合時刻になったのでロビーに向かいます。連泊なので荷物が少ないのはうれしいです。8時25分にホテルを出ます。今日は18きっぷを5人

単位で使うのですが、なぜか僕も切符を持つことになりました。なくした時のことを考えると怖いですね。今日は倉敷まで山陽本線に乗り、伯備線に乗ったり井原鉄道に乗ったりして福塩線にたどり着きます。

広島駅まで歩きます。何回も通ったので地下道も慣れてきました。広島駅に着きました。個人的に岡山駅より駅の構造は分かりやすいです。岡山は1つのホームに4つの線があったりするのでややこしい。ここからはredwingに乗って糸崎へ向かいます。広島はredwingまみれでしょうもない。まず広島を出てすぐに夕方に乗る芸備線と別れます。そして途中の海田市で昨日乗ってきた呉線と分岐します。広方面の

redwingと少し並走しました。昨日駅で買ったもみじ饅頭を食べたりドボンしていたりすると西高屋に着きました。ロンチキが停まっていたのでなんとなく撮影。この字体かっこいい。



ロンチキが停まっていた。字体にこだわりがある。

またドボンに興じているとあっという間に糸崎に到着。反対ホームには岡山の末期色が止まっています。末期色もuraraのせいであっという間に減った気がします。3分乗り換えなのですぐに乗り込みます。115系に乗ってリュックからトランプを出そうとしましたがありません。前の電車に忘れてきてしまったのです。急いで行ったら車掌さんが持ってきてくれてすぐもらえたので危機一髪でなくすのを回避できました。すぐに気づいてよかった。

115系ではボックスを確保できなかつたため車窓を眺めます。糸崎から尾道あたりで曇天の中のしまなみ海道が見えました。晴れていたらなあ……福山では停車が長いので外に出て末期色を撮っていました。福山城撮れ～。見えていたはずなのに気づいてなかつたんです……

末期色。筆者は福山城に気付かなかつた。



また列車に揺られてそうこうしているとあっという間に倉敷へ。ここから伯備線に乗ります。倉敷～清音は駅間が長く山を越えていくのが楽しかった

です。清音には井原鉄道の車両が停まっています。僕たちは1駅先の総社から乗りますが、分岐するのは清音・倉敷間なのです。総社につき、井原鉄道に乗り換えます。清音を出てからの長い鉄橋がとても楽しかったです。しかしここからの記憶はドボンをしていたわけでも寝ていたわけでもないのになぜか抜け飛んでいます。井原鉄道に興味になかつたからかな？ということでも車両基地みたいなのを通って井原に着きました。ここから少し行けば神辺に到着です。“かんなべ”って言ったら兵庫県のスキー場とかを思い出すのですが広島にもそういう地名があるんですね。漢字は兵庫県のほうは神鍋、広島県のほうは神辺でそれぞれ違いますが。

そんなことはさておき、ここでやっと班名になっている福塩線に乗車です。福塩線の”福“は福山の”福“ですが、”塩“のほうに分からなかつたので友達に聞いてみると塩町駅からとったみたいです。塩町が終点なんですね。福塩線の終点三次だと思ってた……

また、Wikipediaによると昔は全線が岡山鉄道管理局の管轄だったのが今は府中福山間は岡山・福山エリアの管轄で、府中塩町間は広島・山口エリアの管轄になっているらしいです。1日平均通過員は岡山側1500人、広島側150人と岡山側の圧勝ですね。(by Wikipedia)

神辺駅で少々待っているとやってきたのは105系。福塩線は混んでいて座れなかつたので、座らないで下さいと書いてある機器類の入ったボックスにもたれていました。座ったら壊れるほどよろいなか(笑)



というわけで車窓も楽しめず福山についてしまいました。車窓は後でもう一度乗るのでまあいいです。

福山では30分の時間があり、昼ご飯時なので友達について行ってラーメン屋に入りました。尾道ラーメンを福山で食べることにしたのですがとてもおいしかったです。

最後に、ここまで読んでくださりありがとうございました。

【文責 81回 K.K】

3日目 福塩線班 (後半)

福塩線班も地震と台風のせいでアソバソマソアンパンマントロッコに乗れなかつた福塩線班ですが、福山以降について書きます。

福山から府中は14時13分発の普通府中行き、山吹色の105系で向かいます。福山～府中は電化されており、1時間に1、2本は列車が出ています。福山～府中には市街地が広がっており、利用者も多くいらっしやいました。

府中からはキハ120系に乗り換えて塩町、三次を目指します。府中以北非電化で、塩町から芸備線に乗り入れる府中～三次の列車が5往復と吉舎～三次の区間列車が1往復のみです。沿線の学校のテスト期間や行事があれば臨時の列車が走ることもありますがそれでも本数は少ないですね。乗客は鉄研部員の他に1人しかいなくて利用者の少なさを実感しました。キハ120はドアが折りたたまれる形だったり、また運転席の隣にサイドミラーがあったりとか何かとバスに似ています。今回乗ったのはオールロングシートで0番台でした。



キハ120車内。
バスの雰囲気を感じる。

芦田川に沿って山を登っていくのですが、途中の河佐駅付近まではずっと制限速度が25km/hで、直線でも25km/hで走っています。これは一説によると利用者の少ない区間では保線作業コストの削減の為に保線作業の頻度が比較的低く、万一のことがあったら危ないので徐行しているということらしいですね。そんな制限速度25の区間では線路の周りの木の枝と列車が接触することが多々ありました。せめて線路の周りの植物は手入れしてほしいのですが費用とか人手の面からやはり難しいのでしょうか。

下川辺(しもかわべ)駅をすぎると山間で右手に工場のようなものが見えました。北川鉄工所さんの工場ようです。広島県の府中駅近くに本社を持つ北川鉄工所さんは資本金86億4000万円と、かなり大きい企業ですね。狭い山間にも工場を作るものなのですね。

河佐(かわさ)駅を出ると全長約6kmの八田原(はったばら)トンネルに入ります。トンネルに入ればしばらくすると窓ガラスが曇りはじめました。トンネルの外と中の温度差の影響ですね。夏場は毎日こうなることでしょう。

さらに北へ進むと上下(じょうげ)駅に着きます。「上下」の由来としては分水嶺がある、つまり水が上と下で分かれるということから来ているようです。また、江戸時代には石見銀山からの銀の中継地となっていたため、幕府直轄の天領でもありました。現在も歴史的な街並みが残されています。

吉舎(きさ)駅からは近くの高校の生徒さんであろう人たちがとても多く乗ってきました。ホームにいた全員が列車に乗ることはできず駅に取り残されてしまった人もいました……。こういった学生さんの利用がローカル線の命綱となっていることを実感しました。あと僕の目の前にいかにもオタクという感じの人がいらして、どんな田舎にもオタクの方はいらっしやるということも知りました。

塩町(しおまち)駅で芸備線に乗り入れ、府中駅から2時間ほどで三次(みよし)駅に到着です。ここではH君が乗らないのに三次～上下(680円)の切符を買っていました。しかし680円だけでは何もできません。芸備線全線の赤字額31億円に比べたらゴミ同然、一ずっと少ないです。

三次は「朝霧の巫女」という漫画、アニメ作品の聖地であり、それにちなんで地元の酒造会社が作者公認の清酒やビールが売られていたようです(現在は販売終了、ビールを製造していた三次麦酒株式会社は2009年7月12日をもって休業となり未だ復活はしていない)。

三次駅から続けて芸備線に乗り広島駅へ行きます。「芸備線」とだけ聞くとと秘境路線とイメージすることもあるかと思いますが、三次～広島は全然そんなことではなくて1日18往復とそれなりに本数があります。それに比べて同じ芸備線内でも備後落合(びんごおちあい)～東城(とうじょう)は1日3往復という本数の少なさです。2021年の春のダイヤ改正から4年連続で減便が続いており、2024年の8月29日に岡山県と岡山県内の自治体が遂にJR西に対して岡山県内のローカル線の減便を回避するよう要望書を提出しました。要望書には自治体の利用促進によって人の流れも回復しているとあるようですが、利用促進だけではどうにもならないのじゃないか……?

三次～広島で乗ったのがキハ47だったはずですが、キハ40とキハ47とキハ48は顔だけ見るととてもよく似ている(というか同じ?)なのでぱっと見では区別がつきにくいと思います。実際の違いとしてはキハ40が両運転台なのに対してキハ47とキハ48は片運転台で、キハ40とキハ48が扉片開きなのに対してキハ47が扉両開きとなっているようです。



キハ47

車内も国鉄の風格(?)たるものが漂っています。新しめの車両と比べて冷房が大きいのが印象的でした。

そんなこんなで日が暮れて、19時15分広島に着きました。

今回の取材旅行は地震と台風に振り回されてしまいましたがそれでも十分楽しいものとなりました。部員の皆さん、顧問の先生方、そして地元の方々に感謝申し上げます。



キハ47車内。国鉄の風格(?)が漂う。

【文責 82回 M.S】

4日目 直帰班

おはようございます。今日は8月29日、鉄研旅行4日目です。時刻は朝7時頃。昨晩は1時間前までドボンに興じていたため、めちゃくちゃ眠たいです。それでも、部屋の時計とスマホの二重タイマーをセットしておいたおかげで寝過ぎは回避しました。まあ旅行部長が寝坊とか幹部失格なので、前日に十分注意した結果です（n年前に寝坊した部長がいたような……?）。しかし、そんな僕の決意とは裏腹に、集合時刻になっても10人ほどが集合場所に集まりません。どうやら朝にホテルを出て広島電鉄を乗りつぶしていた人がいたそうなので、最寄り電停から走って帰ることを要請しておき、残りの4人の捜索に当たります。どうやら、というかやはり、部屋で寝坊しているそうです。しかもそのうち2人は広電の乗りつぶしに行った人の相部屋という、なんとも面倒くさいことになりました。とりあえず集合時刻+8分で広電の方々が到着したので、チェックアウトの手続きへ回し、カードキーを返せました。するとその1人が、部屋に荷物を忘れたと申告してきました。は?自分の荷物ぐらい管理しとけよ。幸い(?)寝坊組の相部屋なので、その人に電話をかけ続けて起こします。すると他の人が起きたので、その人のカードキーを借りて寝坊部屋の階に向かいます。エレベーター乗るのにカードキー要るのめんどいなあ……。防犯的に仕方ないですけどね。荷物を忘れた人の相部屋の人はドアをノックすると比較的早く起きたのでよかったのですが、もう1人初参加の中2が普通にドアをノックするだけでは起きてこなかったため、半ば蹴るような形でドアを手足を使い鳴らし続けると、4分ほどで起きてきました。ほんと部屋の扉にチャイムついてたらしいのに……。5分で支度させ、急いで降りて広島駅へ向かいました。この時点で出発予定時刻+30分となっています。

さて今日は錦川観光班、山陰本線班、広島観光班に分かれ、松江を目指す……予定だったのですが、台風10号「サンサン」が気象庁などの予報による

と30日に直撃する見込みで、このままだと松江に行くまでの路線が午後には運休の予定、もし松江にたどり着いても最終日に関西圏にたどり着くことが不可能に思えたため、急遽予定を早め全員が29日の午前中に関西圏に帰ることとなりました。広島駅に到着し、各人に切符を配ります。今回の鉄研旅行ではプラン変更が相次いだため、発券に時間のかかる学生団体乗車券でなく普通乗車券、特急券での乗車となります。こっちの方が後で行程を変更するときの自由度が生まれるのですが、学生団体は乗車券5割引とかいう学生の味方を体現したような切符なのでなるべく使いたいですね。話が脱線しました、今回乗る新幹線の紹介をしましょう。今回乗るのはのぞみ12号東京行きで、始発は博多、広島は9時18分に出発し新大阪に10時43分に到着します。車両はN700系Aで、たしかJR西日本の車両だった記憶があります（が、他の人によるとJR東海の車両だったらしいです）。あれ?Sworck付き車両だけ?細かいことは忘れました。30分遅れでの行動のためお土産を買う時間を設けることができませんでした。まあ自分は前日に買っていたので大丈夫でしたけど。勝手に買いに行った人もいるそうですが……。そういう所とかで僕の管理能力の欠落が現れて



しまっていますね。ホテルチェックアウトと言い顧問の先生にはご負担をおかけしてしまったことお詫び申し上げます。

乗車後はまあ1本で行けるので、今年の鉄研旅行が終わってしまった……という感情に浸りながら水筒のお茶を飲んでいました。

ドボンは昨晩たくさんしてもう十分ですし、3列シートの顧問の先生の隣の席なのでわざわざ他の席にドボンをしに行こうという気にもならず、ぼーっと鉄研公式X(旧Twitter)で投稿する内容を考えていたり後ろの席の中1・中2と会話したりしていました。途中福山に停車したときに福山城が見えました。福塩線班なら観光した人もいるのかな。あと席狭いなあ。昨日JR九州のN700系に乗って小倉から広島へ戻ったのですが、1時間ほどしか乗れず2+2シートを十分に堪能できませんでした。なんで今日の帰りさくらかみずほにしなかったんだろ。まあ空席の関係でのぞみの方が便が多く客が分散しやすいのでのぞみにしたのでしょう。それとまあ単純に1両に参加者全員(30人)収めようと思ったら2+3シートの方がいいか。九州新幹線の区間運休の可能性を考えてさくら、みずほを避けたのかもしれない。そんなことを考えているうちにもう岡山を出発し、僕が下車する新神戸が次の駅となりました。僕は神戸市よりも西から学校に通っている希少種なので、新神戸で降りて三ノ宮から新快速で帰ります。

切符は新大阪までですが、個人で乗車券が分かれているので新神戸～新大阪の分の切符を放棄することで、新神戸で下車することができます。僕と他4名を連れてホームに降り立ちます。新神戸10時29分、僕の鉄研旅行は終わりました。ホームから新大阪まで行く人たちに手を振ったのですが、指定席がすべてホームと反対側だったのであまり気付かれず悲しかったです。その後79回生某氏と布引の滝を見に行きましたがスーツケースで階段上るのがしんどかっただけなので感想パス（真面目に言うと小雨が降っていたため水量が気持ち増えている眺めだった）。



【文責 79回 K.Y】

あとがき

さて、今回の旅行のまとめです。まず行程については、最初に提出されたプランとはほとんど似ても似つかないものとなってしまいました。特に初日と2日目が、初期の台風10号の予報が高知県に直撃するルートだったため、早くホテルに入ろうという目的でほぼ移動だけになってしまい、顧問の先生には「これまでで最も鉄研旅行らしくない鉄研旅行」と言われてしまいました。まあ自然には抗えないので仕方ないと言えば仕方ないのですが……、高知に行けないのは残念でしたね。土讃線で2700系に乗るの楽しみだったんですけど。それでも3日目は井原鉄道・福塩線に乗る班と、宇部線・小野田線を経由して門司港へ行く班が、地方のローカル線に乗ることができたので、鉄研旅行としての役割は通常と比べると少ないものの果たせたかな、とは思いますが。ただ、4日目と5日目は完全にカットされてしまい非常に残念でした。スーパーおき4時間耐久やりたかった。まあ昨年一昨年と主だったプラン変更が見られなかったのは、本当に運がよかったとしか言いようがありません。特に去年の北海道は某関東の高校の鉄道研究部が同時期に北海道に行っていたようで（これ以上言うと色々まずそうなのでカット）。ばたでんとか出雲大社とか木次線も行ってみたいかったですね。一畑百貨店跡とか気になるし。

次に催行中のトラブルについてです。僕の事前の説明不足もあり、催行中に班長が班員数を数えないことが少しありました。班員数の確認は全員が抜けやこぼれなしに安全な旅行を実現するための重要な手段であるため、これをおろそかにしてしまうのは危険であったと思います。また、部員が自分の班や

そのプランを把握していない件については、今回は行程が何度も変更になるなどイレギュラーであったのに加え、そのような大幅な行程変更が最近なかった（ない方がうれしいのですが）ことも要因であるとは考えられますが、一番の原因は部員の意識不足だと思います。僕が積極的に部員に対して自分自身の旅行について把握することを推奨するのも必要だったと反省しています。そして4日目の最初にも触れましたが寝坊や朝の外出によるチェックアウトの乱雑さが一番の問題だと認識しています。部屋の人が両方寝てしまうのはどうしようもないですが、広電に乗りに行った人の相部屋については、同じ部屋の人は同時にチェックインすることを義務付けることで防げたことなので、来年以降はこの方向で行こうと思っています。

なんだか内輪向けの反省会みたいになってしまいました。一応いいことも話しておく、今年度は鉄研旅行直後に体調を崩した、コロナなどの感染症にかかったとかいう話は聞いていません。行程自体緩いものでしたが、体調不良者が出なかったのは素直に嬉しかったです。また、行程が列車の運休見込みなどにより度々変更となった経緯についても、利用者の安全を第一に考えつつ最大限の運行を行うJRの姿勢を学ぶ機会にもなったかと思っています。

そして、毎晩その日の気づきを共有するミーティングでは各自が積極的に書き込みを行い、それに対するリアクションなども面白く楽しませてもらえました。同じ行程でも自由時間の過ごし方が違ったり、同じ列車でも着目する点が違ったりしてこちらが感心させられました。それと、個人で勝手に離れたところへ行って集合時間までに帰ってこない、といったことがほとんど発生しなかったのもよかったポイントかと思っています。これについては個人での行動を控えるように事前に再三告知しておいたので、これが功を奏したのかと思います。

さいごに、プラン案を提出していただいた皆さんと中でも投票により選ばれたプランを提出していただいた77回生の亀田さん、しおりの制作を手伝っていただいた81回生の金田君・久保君、最初（引継ぎ）から最後（この記事）まで様々な手伝いや助言をしていただいた78回生の前旅行部長・現部長である簗智さん、度重なるプラン変更でも切符やホテルを素早く押さえてくださった朝山先生とその他顧問の先生方、今年度の鉄研旅行に参加してくださった部員の皆さん、そしてこの記事を読まれた読者の皆様に、感謝の意を申し上げます。これからも灘校鉄道研究部をよろしく願います。

【文責・部誌用記事の編集 79回 K.Y】

タイ旅行記

77 回生 S.S

1.まえがき

東京大学教養学部理科一類1年生のS.Sです。この記事を書いている時点では一応灘校生の身分なので部誌を書かせて頂いています。老害ですみません。

さて、この記事では大学の合格発表後に祖父と二人でタイに行った時の旅行について書いています。タイ国鉄といえば、最近日本からキハ183やキハ40を購入したことで知っている人も多いかと思います。実はタイ国鉄は車両だけでなく駅やシステムも国鉄時代の日本の鉄道を彷彿とさせる古き良き雰囲気が残っているのです。またクウェー川鉄橋やメークロン市場のような鉄道に関連した観光地も多いので、タイ国鉄は日本の鉄道ファンにとっても魅力的な存在です。この記事でその魅力が少しでも感じて頂ければ幸いです。

【前情報】

1 パーツ=4.38円 (2025年3月13日現在)

タイ標準時=日本標準時-2時間

2.1,2日目 現地入り&バンコク市内の寺院

3月14日の16時頃に、関西国際空港に到着。海外に行くのは10年前のベトナム以来である。キャンペーン中のためにタダで貰えるラビットカード(タイ版のICOCAみたいなやつ)を貰ってから第二ターミナルに向かう。第二ターミナルはピーチ、チェジュ航空、春秋航空のみが使用しているLCC(貧民)専用のターミナルで建屋自体も簡素な設計である。チェックイン、保安検査、出国審査(めちゃくちゃハイテクな機械で感動した)といったことをしてから暫くベンチで待ったら飛行機の搭乗の時間に。乗る機材はピーチのA321LR。従来のA320のエンジンよりも静かなLEAPエンジン(某竹岡広信の英単語帳ではない)を搭載した、2022年就航開始のピーチの最新機材である。巡行距離が通常のA320より長い。そのため通常のA320より前後の座席間隔が大きくなっていたり、リクライニング機構がついていたり、USBポートが設置されていたりする。実際足が組める程度の足元の広さがあり快適だったが、当然モニターやWi-Fiはない。時間的にも寝る一択だったが寝ようにも中々寝れなかったので結構暇していた記憶がある。

現地時間の23時半ぐらいにスワンナプーム空港に到着。日本と違って花粉がなくて感動。eSIMの導入に手間取っている高齢の方を助けた後に入国審査をした。さあバンコク市内に行こう、にも今は深夜1時。空港泊である。お休みなさい。

おはようございます。大して眠れず朝の3時半に目が覚めた。空港を徘徊して最低限の食料を調達してから



タイ国鉄時刻表(非公式)

<https://thai.tabitabi-asia.com/>より



空港アクセス鉄道のエアポートリンクの始発に乗る。ここで若干のトラブルが発生。ラビットカードはエアポートリンクでは使用できなかった。調べたところラビットカードが使える鉄道は BTS（都市鉄道）だけだったので、仕方なく乗車券を購入。人生初のトークン型（コインみたいな形状のプラスチック）の乗車券だ。

エアポートリンクと MRT ブルーライン（地下鉄）に乗ってバンコク市内のホテルに荷物を預けてから観光開始。バンコク市を貫く河川のチャオプラヤ川まで歩いて渡し舟に乗船した。タイは昔から水運が非常に発達していた国で、その名残で現在でも舟が主要な移動手段として用いられている。実際乗船した渡し舟等の定期旅客船以外にも荷物を運ぶ舟や観光舟なども行き来していた。



ワット・アルンのある船着き場で下船。バンコクの三大寺院であるワット・アルン（暁の寺）、ワット・プラケーオ（エメラルド寺院）、ワット・ポー（寝釈迦仏がある）は全てチャオプラヤ川沿いにあり、観光客向けのショッピングモールも川沿いにあるので、バンコクの観光に舟の活用は必須である。

その後は上記の3つの寺院と王宮を回ったが、尺（時間）の都合で画像と簡潔な説明のみ添付しておく。

ワット・アルン アユタヤ王朝時代に建設された寺院で夜明けの象徴とされている。模様が細かいため遠くで見ると近くで見ると印象が大きく変わって面白い。



ワット・プラケーオ 1782年に現在のタイ王朝の初代の王ラーマ一世が護国寺として建立させた、王宮の横にある寺。通称エメラルドブツダと呼ばれるヒスイで作られた仏陀像が有名。建物は金色で煌びやかだった。



ワット・ポー 寝釈迦仏と呼ばれる横向きに寝ているブツダ像が有名



寺院を回った後はトゥクトゥクタクシーで近くにあった夜市に行き夕食。インドでトゥクトゥクタクシー

と揉めている動画を YouTube で見たことがあるのだが、トゥクトゥクタクシーがぼったくり価格を提示するのは万国共通らしい(バンコクだけに)。”Two Hundreds!” “No, One Hundred!” というやり取りを 10 回ぐらいした記憶がある。そして運転がとても荒く、信号無視や割り込みも平然とするので乗っているこっちが冷や冷やした。このようなディープな経験をしたのなら野良のタクシーを拾うのも手だが、そうでないなら大人しく Grab (タクシー配車アプリ) を使うのも手だろう。少なくともぼったくり料金を提示されることはない。

その日は 3 時起きのでいで途中から眠さが酷くなっていたので早めに就寝。

3.3 日目 アユタヤ

今日はバンコクから 70 キロほど北の、古代遺跡があることで有名なアユタヤに行く。ホテルを出て MRT に乗車し、国鉄線との乗換駅であるバンスー駅 (国鉄ではクルンテープ・アピワット中央駅) に行く。この駅はタイ国鉄の駅舎のリニューアル事業のために 2021 年に開業した、中長距離列車と通勤路線 (レッドライン) のターミナル駅である。従来中長距離列車はよりバンコクの中心部に近いフワンポーン駅を発着していたが、自動車の渋滞が著しいバンコク市内での立体交差化や将来の高速鉄道の開業を見越してバンコクの郊外にほど近い場所に新しいターミナルを建造した。それがクルンテープ・アピワット中央駅で、日本で例えるなら上野駅発着の中長距離列車を大宮駅発着に変えるようなものである。2023 年に中長距離列車のクルンテープ・アピワット中央駅発着への変更が行われ、現在はほとんどの列車がこの駅を始発駅としているが、一部フワンポーン駅発着の列車も残されている。

チケットを購入しようとしたが、立ち席しかないと言われたのでアユタヤまでの約 1 時間立ち席で過ごすことになった。しかも非冷房。気温は 30 度。当然暑くてしんどかった。同じ車両にいた立ち席の観光客も皆立ち席は辛そうだった。途中のドンムアン駅までは高架化された新線を走行。レッドラインも並走しており、京阪のような感じの方向別複数線になっている (地上の旧線もまだ使われているため実質的には 3 複線)。ドンムアンを過ぎて暫くすると地上に降りて、駅の雰囲気も旧態依然といった雰囲気に変わった。バンコク都市圏では現在都市鉄道の建設が盛んにおこなわれており、2021 年に一部開業したレッドラインの延伸工事が所々で行われているのが印象的だった。車窓から見える植生はケッペンの気候区分で言う典型的な Am 気候、つまり熱帯モンスーン気候だった (典型的な Am 気候が何かあまりよく分かっていないが)。

アユタヤ駅に到着。昔ながらの鉄道システムが今でも用いられていて、当然自動改札などはなく、発車合図は鐘だった。また荷物輸送も健在で、駅にははかりが置かれていた。座席の確保のために、着いたらすぐに帰りの切符を買おうとしたが、駅員に 3 等車は発車 20 分前ぐらいに買うように言われたので断念。

その後はレンタサイクルを借りてアユタヤの遺跡を巡ったが、世界史選択でないため東南アジア史についての知識がほとんどないのでまた例によって写真の添付のみで省略させていただく。感想を簡潔に述べると、世界遺産のアンコールワットに通じるような建築様式 (クメール建築というらしい) の建物が点在していて写真に撮っても美しかった。またゾウに乗れる場所もあったのでおススメ。





戻ってきてから切符を買おうとしたが、やはり立ち席しかないとわれ、帰りも立つことになった。乗る駅の出発時刻の20分前からしか切符を変えないなら途中駅から乗る人は100%人権確保できなくね???行きは気動車だったが帰りは客車列車だった。タイだと気動車は優等種別に入れられ、客車は速くない種別に入ることが多く、行きは急行で帰りは快速。所要時間も伸びていて、自転車で足が疲れていたため、かなり辛かった。

その日の夜はタイスキを食べた。中国の火鍋に近い食べ物だったが、火鍋と違ってダンに最初からは強めの味が付いていない点が独特だった。

4.4,5 日目 泰麺鉄道

宿からトゥクトゥクタクシーで国鉄南本線の始発駅のトンブリー駅に向かう。駅前にあった市場で朝食を購入したらホームに向かう。今日から2日間かけて、太平洋戦争中に旧日本軍が建設させた通称「死の鉄道」と泰麺鉄道（現在は南本線の支線としてナムトゥック線と呼称されている）に乗車する。ナムトゥック線の列車は一日わずか片道3本（土休日は観光列車を合わせて4本）しかないのに乗車する列車はボックスシートの色々な種類の客車を連結した堂々の10両編成である。日本の国鉄を直接知っているわけではないが、長編成低頻度運行のダイヤは昔の国鉄みたいだなあと感じた。

途中のノンプラドゥック駅までは（軽く書いているがここまで60km以上ある）南本線の線路を走行する。駅設備のリニューアルを行っている関係で、ところどころ新しい作りの駅があったのが印象的だった。また普通に80km/h以上の速度を出していたため、乗り心地自体は大して悪くなかったものの、全開の窓から入ってくる風がかなり強烈だった。しかもpm2.5がかなり濃いため花粉よりはましだが目が痒くなる。北斗星用のDD51が放置されていたノンプラドゥック駅を過ぎると、いよいよ複線の南本線から離れて単線のナムトゥック線に突入する。とはいっても車窓が突然山がちになるといったことはなく、ずっとバナナ畑や荒野や時々住宅が広がっているような光景である。暫く列車に揺られ



ていると、トンブリーから3時間弱でバンコクから100km強の距離にあるカンチャナブリ駅に到着した。バンコクからかなり離れているため、バンコクに比べてかなりゆったりとした空気が流れているのを感じて好印象。レンタサイクルを借りて戦争関連の博物館へと向かう。

そもそもなぜ太平洋戦争中の日本軍がタイからビルマ（現在のミャンマー）を結ぶ鉄道を欲していたのかというと、ビルマへの物資輸送路の確保をしたいと考えていたからである。であればマラッカ海峡経由で海運すれば良いように見えるが、当時の日本はミッドウェー海戦での敗戦などで徐々に海上での支配権を奪われつつあった時期。マラッカ海峡を連合軍に奪われても大丈夫なようなルートがあったほうが良いと考えるのは当然のことである。

とはいえタイからビルマへのルートは山がちで険しく難工事が予想され、当初は建設に5年かかると言われていたが、連合軍側の捕虜を大量に働かせることによってわずか1年で完成させた。ただその裏で捕虜に十分な食料や睡眠を与えずに労働をさせていたことから労働者の中で餓死や疫病死などが続出。最終的に5万人以上の労働者が亡くなった。

「死の鉄道」の言葉の由来もここから来ているのである。

最初に行った WORLD WAR II & JETH WAR MUSEUM ではこのような鉄道建設のときの模型や初代のクウェー川橋梁（現在の橋は違う場所にある）などの戦争資料が多数展示されていた。

その後現在使われているクウェー川橋梁に向かう。初代の橋は木製だったが、現在の橋は鉄鋼製である。橋の途中で橋の形状が変わっていることが特徴的だが、これは連合軍の爆撃にあった後に作り直したことが要因である。列車が走っていない時には普通に観光客が橋の線路の部分に立ち入っているため線路の部分に入ってみたりしたり、来た列車を2本撮影したりした。橋の近くでC56（蒸気機関車）が保存されていて驚いた。その後今日宿に行き就寝。宿の人はフレンドリーで良かったが、リーズナブルな壁面構造で隣の部屋の声がかなり入ってきた。

翌日は連合軍共同墓地とカンチャナブリ駅前の戦争博物館に行ったのちにカンチャナブリ駅からさらに先に向かう。前日乗ったのと同じ列車に今度はカンチャナブリから乗車。乗車時点ではすいていたが、隣の Saphan Kwae Yai 駅（クウェー川橋駅）からツアー客と思しき外国人観光客（自分も外国人観光客だが）が大量に乗ってきて、自分の座っていたボックスシートは満席になった。ここから景色には山が見えるようになっていく。タイはアルプス・ヒマラヤ造山帯に属する新期造山帯なので、山はそこそこ急峻である。石を手で掘ったであろう切り通しや、熱帯気候でよくある鉄が錆びてできた色の赤土の畑などの間を一時間ほど進むとサバンタムクラサー駅手前のクラサー橋に差し掛かる。クラサー橋はクウェー川の崖にへばりつくように建造された橋で、なんと現在でも木製のまま維持されている。そして、弊社鉄研の2023年の鉄道模型コンテストの作品のテーマでもある（文部科学大臣賞受賞）。



ということでナムトック線の現在の終点のナムトックまで行かずにサバンタムクラセー駅で下車。同乗していた外国人も大半がこの駅で降車した。降車した後に橋の細かい部分を見に行ったが（当然列車が行った後は線路内立ち入り自由）、かなり急峻な地形にへばりつくようにして橋が立っていたため、これを太平洋戦争中に建設するのは相当至難の業だったのだろうと感じたり、ところどころ木が腐りかけていた部分の強度面を心配したりした。ただ帰りの列車までに一本も列車が通過しないため、若干物足りなさを感じたのも事実である。



駅に着いてから2時間弱で帰りのナムトックから折り返してきた列車が入線。ツアー客は大体この駅からはバスに乗って脱出するため帰りの列車は行きの列車に比べてかなり空いていた。帰りは行きと同じ行程を繰り返すだけなので割愛。余談だが、ナムトック線は外国人観光客なら区間を問わずわずか100バーツで乗車できてしまうのでかなり安い。途中駅で原因不明の30分停車があったため本来の時刻より30分ぐらい遅延して、同じ列車に4時間半ぐらい拘束されることになった。ここで日本との違いを感じた。

その後はMRTブルーラインとBTS（韓国アイドルでも播但線でもない）を乗り継いでホテルのある場所に向かった。乗るごとに保安検査でカバンの中身を見せないといけないMRTに対して地下区間のないBTSではそのようなものは一切なく、ストレスフリーだった。またBTSではラビットカードが使えるので乗るたびに必要手間の少なさは日本の通勤電車と大差なかった。

その日の宿は鍵穴が壊れていて、かなりテクニカルな方法でなければ鍵を開けられず部屋から締め出されるという事件が発生したものの無事就寝。タイにいるのはあと2日である。

5.6日目 メークロン市場

今日は鉄道が市場の中を通ることで有名なメークロン市場に向かう。宿から歩いてメークロン線の始発駅のウォンウィエンヤイ駅に向かう。このエリアではMRTのパープルラインの延伸工事が絶賛進行中で、開削工法の作業が進んでいた。工事現場との間に仕切りを設けずに歩行者通路を作るのも日本ではあり得ない光景である。

ウォンウィエンヤイ駅に着くと、既に今日乗る気動車3両が停車していた。メークロン線は他のタイ国鉄の路線と一切線路が接続していない孤立路線で（日本で例えるなら名鉄瀬戸線）、車両もメークロン線内で整備できるようになっている。このような路線が生まれた理由は、昔のメークロン線が私鉄だったためである。私鉄時代は電車が走っていたが、国鉄になる際に電化設備は不要ということで非電化になった。

列車は途中のマハチャイまでは、アメリカのような一軒家の高級住宅街が並ぶエリアを走った。例によって非冷房のため窓は全開なので、窓からpm2.5だらけの汚い空気が入ってくる。髪とかスマホにかなり謎の汚い粉が付着した覚えがある。

実はメークロン線は全線がメークロン線と名乗ってはいるが、途中のマハチャイとバンレームの間は川があって線路が繋がっていない。そのため、マハチャイとバンレームの間は列車を降りて渡し舟に乗る必要がある。渡し舟がいつ出発するのかなどは一切情報がなく、またメークロン線はわずか一日4本しか列車の本数が



ないため、乗り遅れたらまずいと思って急いだら、ちょうど船が出航しようとしてタイミングで乗船できた。船が陸からほぼ離れた状態で乗船したのでかなり危なかった。

向こう岸からは歩いてバンレームまで向かい、4両の気動車に乗車。検札が終わった車掌が動画を見始めたのもタイらしい。ただ途中駅からツアー客が大量に乗り込んできた後は、車掌も忙しそうにしていた。バンレームからは左右の車窓がずっとエビの養殖場と油やし畑になっていた。形状的に元々は水田だったのだと推測するが、内陸まで海水を入れるのは塩害が心配である。

メークロン駅手前になると減速して速度がほぼ0になり、警笛を鳴らし始める。そこで前面展望してみると大量のスマホを構える人が。メークロン市場がタイの中でも有名な観光地だというのは知っていたが、まさかここまで人が沢山いるとは思わなかった。メークロン市場は車外から列車を撮っても面白いのだが、行きに車内からこのように沢山の観光客を眺めるのも中々面白いと感じた。

メークロン駅で降りると既に列車を見に来た観光客で駅周辺が埋め尽くされていた。列車により登って写真を撮る人もいて完全に無法地帯である。市場方面に行って折り返してくる列車を待った。以前は列車が来るギリギリまでテントが張られていたらしいが、最近はそのために？早めに畳むようである。その一方観光客は列車が来るギリギリまで線路内で写真を撮っているのを見ていても結構危ない。列車が過ぎるとすぐにテントが張られ始めて市場の日常に戻る。ただ、ツアーのバスは列車が過ぎるとすぐに発車するらしく、列車通過後には市場はガラガラになり、店の人もやる気が無くなったかのように店の中に座り始めた。

市場でしばらく買い物したら、バンコク市内へ戻る。列車はしばらく来ないので近くのバスターミナルでバスに乗ることにする。帰りのバスからはバンコク周辺で急速に整備が進んでいる都市高速やタワーマンションの建設を見ることができた。考えてみると前日に行ったアユタヤやカンチャナブリといった町では全くと言っていいほど建設中の建物や道路がなく、タイ国内のインフラや建物の整備の資本の投入は首都のバンコク周辺に集中しているのだと感じた。プライメートシティ（国内で突出した大都市）のみに金をつぎ込むことは、結局はプライメートシティへの一極集中を助長することになり、都市と地方の格差の拡大や少子化といったことに繋がってより大きな問題となることとなる。分かりやすい事例は韓国だろう（ソウル一極集中からの極端な少子化）。実際タイでも少子化が進行しており、2028年をピークに人口減少に転じると予想されている。国力が付かないまま人口減少が進むと国力の最大値が小さくなったり他国依存の構図から抜け出せなかったりデメリットだらけである。このようなことを防ぐにはプライメートシティ一極集中にならないような政策を打ち出す必要があるのだが、多くの新興国では出来ないのが実情である。

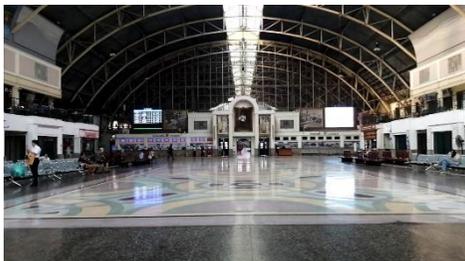
バンコク市内の渋滞に巻き込まれたせいで2時間ぐらい要したが、バスでBTSの駅についた。その後はBTSに乗ってアソック駅の近くにある宿に向かう。アソック駅はバンコクの東部にあり、日本企業が近くに集積していることから日本人街に近く、街の看板に日本語が多くて懐かしい気持ちに。飲食店の中でも日本人らしき人を多く見かけた。夕食を食べて、タイ式マッサージを受けた後に宿へ行って就寝。宿が大麻バーと同じ



建物にあって驚いた（タイでは大麻は合法）。

6.7 日目 最終日

最終日にあまり動き回って飛行機に乗り遅れても良くないということで、この日は予備日に設定されていて特にノープランだったのだが、結局は土産を買うためにバンコク市内のショッピングモールを回ることにした。この部誌の趣旨と逸れるので詳細は割愛するが、回ったどのショッピングモールも日本にあるそれと遜色ないレベルで内装が奇麗な上に日本でも売られているようなブランド品が多く売られていて、タイの富裕層の所得レベルは日本と同レベルで高いと感じた。



最後にバンコクの昔のターミナル駅のフワランポン駅に行った。前述のとおり 2023 年以降は大半の列車がこの駅を発着しなくなったので駅の構内はガラガラで、頭端式ホームなものも相まって上野駅地平ホームのような雰囲気だった。そのままホームの奥の方に入っていくと、なんとキハ 183 と 24 系、14 系客車が。いずれも普段は土休日の観光列車で用いられていることは知っていたが、平日はフワランポン駅に留置されているというのは知らなかった。正直タイに来たのにキハ 183 を見ずに帰るのは勿体なく感じていたので、見る事が出来て良かった。今度は走行しているところを見たい。



その後はスワンナプーム空港に向かったが、途中でトラブルが発生。実は前日に辛い物を食べすぎたせいでその日はお腹の調子が良くなく、エアポートリンクの車内でトイレに行きたくなった。仕方なく途中駅で降りて駅員にトイレに行きたい旨を伝えたら、親切なことに改札内の謎の職員用のトイレに特別に？案内してもらえた。最後のこともあってタイの人の優しさが身に染みて感じられたので、些細な事であるが記しておく。

スワンナプーム空港に到着。帰りの飛行機はバンコク 1 時発の深夜便である。バンコク 1 時発ということは日本だと朝の 3 時発に相当するので日本に着いた時は疲労がかなり溜まっていた。それなのにタイから帰った翌日から友達と九州に行ったのはヘミツ。偏西風の影響で行きよりも早く着くのもあって、寝たら一瞬で関空に着いた。朝の 9 時過ぎだった。

7. あとがき

ここまで長い駄文をお読みいただきありがとうございました。一週間かけて行きたい場所を歩き尽くそうという気概で行ったものの、実はまだたくさん行き切れていない場所や乗り切れていないものが沢山あります。夜行列車然りキハ 183、14 系、24 系の観光列車然り水上市場然り…。またの機会に行くことにします。

さて、ここまでこの記事を読んでいるということは多少なりとも鉄道に興味があるということだと思いますが、皆さんは鉄道のどの部分が好きでしょうか。鉄道は魅力的な趣味ですが、興味関心が鉄道一辺倒というのは少し危険です。何故なら興味関心が鉄道のみで、鉄道以外のものには関心を示さない場合、結果的に自身の視野が狭くなるからです。正直自分も視野が狭くなっている自覚はあります。ではどうすればよいのか。鉄道に関係する分野からでいいので少し普段の関心からはみ出して物事をとらえてみましょう。例えば列車に乗ってどこかに出かけるのが好きなら車窓の景色について多少考察を加えてみる。電車のインバータ音が好きならインバータ音の発生する原因について調べてみる。写真を撮るのが好きなら鉄道以外の写真を撮ってみる。自分の場合も bve からプログラミングの基礎を触るようになったり、海外の鉄道に興味を持ってから鉄道の有無

に関係なく世界地理が好きになったりしました。少し視野が広がるだけで見える世界は大きく変化し、より楽しくなります。

以上、老害の戯言でした。ご覧いただきありがとうございました。

参考文献

Wikipedia クルンテープ・アピワット中央駅

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%AF%E3%83%AB%E3%83%B3%E3%83%86%E3%83%BC%E3%83%97%E3%83%BB%E3%82%A2%E3%83%94%E3%83%AF%E3%83%83%E3%83%88%E4%B8%AD%E5%A4%AE%E9%A7%85>

泰麺鉄道 <https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%B3%B0%E7%B7%AC%E9%89%84%E9%81%93>

タイ観光庁 ワット・アルン <https://www.thailandtravel.or.jp/wat-arun/>

ワット・プラ・ケオ <https://www.thailandtravel.or.jp/wat-phra-kaeo/>

2024年6月 タイ王国及び東南アジア諸国の動向 鳥取県 HP <https://www.pref.tottori.lg.jp/318654.htm>

(すべて2025年3月24日閲覧)