

Urban Tech Railway Journal

Vol.013



◆特集：大回り乗車！



工学院大学 鉄道研究部

編集長挨拶

2019 年度 UTRJ 編集長

電気・電子工学専攻 修士 1 年 天沼 大輝

伝えるって難しい

昨年度の後半から今年度前半にかけて、どういうわけか人前で発表をする機会が多かった。ひとえに発表といっても、学会のように研究成果を対外的に発表する場から、他大学と合同で実施する比較的少人数での勉強会、はたまた高校生を対象にキャンパスライフについて発表するなど、実に様々であった。しかし、発表内容こそ違えど、毎回感じることは同じである。それは「伝えるって難しい」ということだ。

例えば、研究成果について発表するとしよう。まず、当たり前ではあるが自分の研究がどのようなものであるかを理解していなければならない。いったい何を狙っている研究なのか、その研究の新規性は何なのか、なぜそのような仮定を置いたのか……挙げるときりがないが、これらを理解していれば聴講者からの質問に答えられないという事態は無くなる。ただ、実際は言うは易く行うは難しであり、特に初めての研究発表ではかなり苦労したのを覚えている……。

次に重要な点は、誰を対象に発表するのか、すなわち聴講者を理解するということである。研究成果を発表するといっても、それが同じ分野を研究している人たちが対象なのか、違う分野の人たちを対象とするのかによって、発表の内容が変わってくる。学会の口頭発表のように同じ分野の研究者を対象とするならば専門用語を使っても問題なく、グラフの読み方などもいちいち説明する必要はない。驚いたことに、学会の口頭発表において前提とするシステムの説明をすっ飛ばした研究者もいた。だが、それでもみんな理解できてしまうのである。これに対し、学会のポスターセッションや学内での発表会のような違う分野の人たちを聴講者に含む発表では、専門用語の使用は避け、かつ研究の背景や目的を詳細に説明する必要がある。そうでないと、どんなに良い結果が出ていたとしても、結局、その結果の何が凄いのかを理解してもらえないのである。しかし、研究の背景と目的の説明ばかりに時間を費やすわけにはいかないのも、そのバランスが実に難しい。特に、学会のポスターを作る際は限られたスペースにどの程度の情報を盛り込むのか、試行錯誤の連続である。

つまり、何かを伝える際には自分のことをしっかり理解していると同時に、相手のこともよく理解することが重要なのである。相手の知りたい情報は何か、相手はどのように捉えるのか、相手はどのように感じるのか……これらを常に意識しないと、ただの自分よがりな発表になってしまう。

中学時代から数えると、私が鉄道に関する記事の執筆を始めて 10 年が経った。この 10 年、どうしたら読んでもらえる記事が書けるかをずっと考えてきた。ただ、こちらは勉強と違い趣味なので、あくまでも自分が楽しいことを前提に。例えば、ガイドブックには載っていない鉄道マニアならではの情報を盛り込むとか、話題性のあるテーマで記事を書くとか、ライトノベルのように会話文を多用するとか……色々試してみた。思い出すだけで恥ずかしい記事もある。(現在進行形で書いている可能性も高いが)

目指すは、書いた自分も楽しく、多くの人に読んでもらえる(=多くの人に伝わる)記事だが、なかなかそこには達しそうにない。まだまだ修行が必要だ。

顧問挨拶

鉄道研究部 顧問

工学部 電気電子工学科 教授 高木 亮

ブリュッセル，あるいは若い諸君への3つのお勧め

毎年9月頃はよく欧州に出かけている。今年もそうで、目的地はブリュッセル。以前、この街にある Midi 駅で列車を乗り換えたことならあるけれど、まともな意味で訪れるのは初めてだ。出張内容は「EU に関係するお仕事」である。木曜日発・月曜日着の短い出張で、金曜日に1日だけ忙しい時間を過ごしたが、残りの自由時間（1日だけだったが）には都市交通調査と称して街をめぐり、地下鉄やトラムを何路線か乗り、ついでにちょっとした観光を。まあ、観光とはいえ有名な小便小僧（とその家族？ なんと「小便少女」もいたという…）を見物し、ワッフルをひとついただいたくらいだけれど。

ブリュッセルはベルギーの首都だが、EU の首都とでもいったほうがわかりやすい気がする。EU は独自予算を持っていて、それでさまざまなプロジェクトを推進するのだが、そのなかには鉄道関係のものも多数あり、興味深い成果を挙げている。今回私が巻き込まれたのは、EU の中小企業に海外（今回の場合は日本）進出のサポートを提供しようというプロジェクトのうち鉄道関連企業向けの部分で、私は日本の鉄道業界に詳しい人間として召喚されたのである。

私が英国に住んでいたのはもはや15年前のことだが、当時の同僚でいまや世界最大の鉄道研究グループをバーミンガム大学で率いるクライヴ・ロバーツ教授は、当時もいまも頻繁に英国とブリュッセルの間を行き来している。だが、いま気になるのは、その彼のいる英国が Brexit とかで大騒ぎしていることだ。そういうときに、EU の関係の仕事で私がブリュッセルを初訪問しようとしている、ということに、往路の空港ラウンジで初めて気づいて、なんだか不思議な気分になった。

どんな人も、どんなものも、同じままではない。世界が大きく動く予感がする。英国も変わったし、多分日本も変わる。日本を含む極東アジアのきなくさは信じられないほどだ（どうも日本人の多くはそのことを正しく意識できていないようにも思えるが）。そういうときに何ができるのか、と、若い人たちは焦燥感にかられるかも知れない。

こんなとき、私から皆さんへのお勧めは3つ。

まず、理想を掲げよう。もし、何が理想かわからないなら、たくさん本を読み、たくさん学ぼう。ちなみに、世界の真理とか何とか、あまり大きな話にしないのがコツ。鉄道について理想論を語るくらいがちょうどいい。いや、鉄道って実は相当深く、大きいテーマなのだけれど。

次に、とにかくできること、やるべきことを毎日着実に、少しずつでもこなすこと。どんなところに行くにしても、なにを成し遂げようとするにしても、それがいちばんの近道だから。一見そうは思えないのだけれど。

そして最後に、いま起きていることを目に、あるいは心に、焼き付けておくこと、そしてその一瞬一瞬、皆さんのからだにみなぎるいろいろな感覚を、いつまでも忘れないこと。

あるとき、その3つが突然つながって、とてつもない高みへ皆さんを誘うことになるかも知れないから。

目次

編集長挨拶	(電気・電子工学専攻 修士1年 天沼 大輝)	1	
顧問挨拶	(工学部 電気電子工学科 教授 高木 亮)	2	
特集 : 大回り乗車！		4	
・ 個人記事			
2019年 四国鉄道旅行	(工学部 機械工学科 2年 勝木 碩)	20	
思わぬハプニングも！？ SL人吉の旅	(電気・電子工学専攻 修士1年 天沼 大輝)	45	
てっけんサミットの記録	(鉄道研究部 OB 佐々木 貴也)	59	
・ 新入部員自己紹介			64
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 小木曾 巧一)	65	
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 小野塚 直也)	66	
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 吉羽 智紀)	67	
自己紹介	(工学部 機械システム工学科 1年 佐藤 匠)	68	
自己紹介	(先進工学部 環境化学科 1年 山田 惇)	69	
編集後記	(電気・電子工学専攻 修士1年 天沼 大輝)	70	

特集記事！ 大回り乗車！

工学部 電気電子工学科 2年 西田・手塚・前田

工学部 電気電子工学科 3年 宮代

工学部 機械工学科 2年 勝木

先進工学部 生命化学科 2年 梅野



これは 2018 年度に行われた小旅行である（笑）（ダイヤ改正後だけだね）。この旅の目的はこの年度で新入生を歓迎する新歓イベントがスケジュールの都合などにより満足に行えなかったため（理系スケジュールはきついよ）、部内交流を目的に第 1 回大回り乗車の旅行を行った。この 1 回目の大回りが好評だったため、第 2 回目の大回りを行った。この旅行が今回の特集記事のネタとなっている。

合同記事であるから、ゆるい記事からキッチリした記事など差はあるが、まあまあ面白い記事となっているのではないだろうか。またこれを参考にして（参考になるか？）実際に旅をしてもらうことができれば、我々にとってはうれしい話となる（と思う）。それではいってらっしゃい。

今回のダイヤ (2019/03/29)

乗車駅	発車時刻	到着時刻	下車駅	路線名	列車番号	種別	担当
八王子	904	916	橋本	横浜線	932K	各駅停車	手塚
橋本	919	1013	茅ヶ崎	相模線	972F	各駅停車	
茅ヶ崎	1023	1048	横浜	東海道線(湘南新宿ライン)	4822Y	特別快速	前田
横浜	1057	1104	鶴見	京浜東北線	1024A	快速	
鶴見	1120	1133	浜川崎	鶴見線	1107	各駅停車	
浜川崎	1137	1145	尻手	南武線	1103H	各駅停車	
尻手	1148	1150	川崎	南武線	1022F	各駅停車	
川崎	1220	1238	東京	東海道線(上野東京ライン)	1864E	普通	梅野
東京	1302	1345	蘇我	京葉線	1311A	快速	
蘇我	1352	1358	千葉	外房線	166M	普通	
千葉	1414	1547	松岸	総武本線	357M	普通	宮代
松岸	1607	1729	成田	成田線	2456M	普通	
成田	1743	1825	我孫子	成田線	878M	普通	
我孫子	1902	1937	北千住	常磐線	1925K	各駅停車	西田
北千住	1946	1954	日暮里	常磐線(上野東京ライン)	1250M	普通	
日暮里	1957	2020	新宿	山手線	1916G	各駅停車	
我孫子	1902	1917	新松戸	常磐線	1925K	各駅停車	
新松戸	1919	2022	府中本町	武蔵野線	1910E	各駅停車	

この旅は八王子から始まりとなっているが、実をいうとメンバーたちはそれぞれの最寄り駅から乗車して、同じ経路を通らないように大回りをしている。よって解散駅は我孫子となり、それは高額の大回りのように見えるがそうではない。このようにすることによって、コストを抑えているのだ！

それでは、今度こそいってらっしゃい。



大回りで相模線（972F 各駅停車 茅ヶ崎行き）に乗車した。首都圏にありながら、どこかローカルな雰囲気味わえる路線なのだが、そんな相模線の3駅をピックアップし紹介しようと思う。

① 橋本 乗車人員 66,136 人/日

相模原市にあり、相模線の終点である。横浜線、京王相模原線、リニア中央新幹線（2027年開業予定）、和歌山線、南海高野線、京阪本線、福岡市営地下鉄七隈線が乗り入れるターミナル駅。全列車が当駅始発ではなく、朝3本夕方3本横浜線八王子駅から乗り入れ直通運転している。4・5番線ホームが相模線のホームとなる。橋本駅発の列車はすべて終点の茅ヶ崎駅行きで、途中駅止まりの列車はない。今回は橋本始発の列車に乗車した。



相模線ホームに停まる 205系 500番台

② 上溝 乗車人員 6286 人/日

同じく相模原市にある1面1線の棒線駅。棒線駅で高架駅という首都圏では珍しい駅である。相模原市のかつての中心地であった上溝地区の中心駅であり、学生利用が多い。小田急多摩線には、唐木田～上溝間 8.8 km の延伸計画が存在し、それを見越してか、駅前には大規模のマンションが建設中だった。しかし、利用者の多い唐木田～相模原間 5.8 km を第1期整備区間として先行開業する案が有力視されており、相模原～上溝間の延伸は先行き不透明になっている。



駅前ロータリーから見る駅舎



駅前歩道橋の垂れ幕



ホームからの眺め

③ 入谷 乗車人員 1091 人/日

座間市にある田んぼの真ん中にポツンとある駅。相模線で唯一自動券売機が設置されていない。駅周辺は駅前に無料の駐輪場があるのみで、商業施設は一切ない。近年発展が著しい海老名の隣駅とは思えない風景が駅周辺に広がっていた。



駅周辺は一面が田園風景



奥には海老名の街並みが見える



東海道線 4822Y 特別快速高崎行き 茅ヶ崎～横浜間

乗車車両：E231系 1000番台 クハ E230-6054

路線特徴：茅ヶ崎駅を出発し、列車は藤沢駅に停車した。藤沢駅では進行方向右側に小田急江ノ島線のホームが見えた。乗車した列車は湘南新宿ラインなので戸塚～横浜間は東海道線ではなく横須賀線の線路を走行する。そのため、東戸塚駅と保土ヶ谷駅は横須賀線のホームがあるが通過となる。保土ヶ谷駅を出ると進行方向左側に相鉄線の西横浜駅が見え、そこから相鉄線と並行に走ると、列車は横浜駅に到着した。



京浜東北線 1024A 快速南浦和行き 横浜～鶴見間

乗車車両：E233系 1000番台 クハ E233-1011

路線特徴：横浜～新子安間は進行方向右側に京急線、左側に東海道線と横須賀線が並行に走っている。京浜東北線は新子安～鶴見間で東海道線の上を跨いで鶴見からは右に東海道線を見ながらと並行に走っている。



鶴見線 1107 各駅停車浜川崎行き 鶴見～浜川崎間

乗車車両：205系 1100番台 クハ 205-1101

路線特徴：鶴見駅で京浜東北線から鶴見線に乗り換えるに1回改札に入らなければならない。大回り乗車の際には駅長室に切符を見せて「大回り乗車です。」と言えばホームに入れる。鶴見線は海芝浦方面と大川方面、扇町方面という枝分かれの多い路線であるため、乗り間違いには気を付けなければならない。鶴見駅を発車すると、景色は工業地帯が多い。武蔵白石駅には大川方面に行く電車は停車しないが、昔のホームの名残がある。



南武線(浜川崎支線) 1103H 各駅停車尻手行き 浜川崎～尻手間

乗車車両：205系 1000番台 クモハ 205-1001

路線特徴：浜川崎駅は鶴見線の駅から南武線の駅まで一旦道路を渡って乗り換えなければならない。ホームの横には貨物線があり、貨物がよく通る。浜川崎を出ると次は2016年に開業した新駅、小田栄駅である。小田栄を出ると川崎新町、八丁畷の順に停まり、終点の尻手には南武線の立川方面と対面したホームに停まる。



南武線 1022F 各駅停車川崎行き 尻手～川崎間

乗車車両：E233系 8000番台 クハ E233-8007

路線特徴：1駅だけ乗ったのでそんなに特徴はないが、川崎駅の手前のカーブでゆっくり減速して走る。

昼食はめったにない駅寿司を見つけたので、立食い寿司を食べました。



東海道線 1864E 普通高崎行き 川崎～東京間

乗車車両：E233系 3000番台 モハ E233-3631

路線特徴：川崎市出身の歌手である故坂本九の「上を向いて歩こう」の発車メロディーを聞いて川崎駅を出発した。多摩川を渡ると東京都に入った。品川駅に近づくと左側には山手線と京浜東北線、右側には横須賀線と東海道新幹線が見える。品川駅を出ると右側には横須賀線の地下トンネルの入り口が、左側には2020年度開業する高輪ゲートウェイ駅や旧田町車両センターが見えた。京浜東北線、山手線などと並行して走り、程なくして東京駅へ到着した。

京葉線 1311A 快速 上総一ノ宮行 東京 13:02→蘇我 13:45



案内表示タイル



動く歩道

京葉線は東京～蘇我間の本線、市川塩浜～西船橋間の高谷支線、及び西船橋～南船橋間の二俣支線からなる全長 54.3 km の路線。また、西船橋からは武蔵野線と直通し、「東京メグループ」の一端を担っている。

東京駅京葉線乗り場はかつて計画されていた成田新幹線乗り場の跡地にあり、他路線の乗り場とはかなり離れている。(実は隣の有楽町からも乗換可。) この為、連絡通路には動く歩道が設置されていて、乗換客が快適(?)に移動できる様になっている。



連絡通路入口付近



成田新幹線京葉線乗り場

千葉 info ① 成田新幹線について

東京と成田空港を結ぶ新幹線として 1976 (昭和 51) 年度の開業を目標に 1974 (昭和 49) 年に着工したが、沿線自治体の建設反対運動や空港反対派の運動の激化により用地買収が進まず、結局 1983 (昭和 58) 年に建設工事が凍結された幻の新幹線。その後、東京駅跡地は前述の通り京葉線乗り場となったが、成田空港側 (千葉ニュータウン周辺) の用地は成田スカイアクセスに転用されて京成電鉄の成田空港アクセス列車「スカイライナー」が 160 km/h で疾走しており、一部の鉄道ファンから「成田新幹線の再来」と言われている。余談だが、スカイライナーは特急ではなく「スカイライナー」という独自の種別である。



京葉線快速 (※イメージ)

(実際の車両とは異なります。)

東京を発車後、列車は八丁堀、新木場、舞浜と停車していく。舞浜を出発したタイミングで某 D 国へのアクセス列車と僅かながら並走し、次の新浦安では先行する各駅停車と接続、僅かな停車時間の間に快速通過駅 (市川塩浜、二俣新町) の利用者と当駅以遠の快速利用者が素早く入れ変わる。



舞浜付近

(検閲回避の為モザイク処理を施しています。)

千葉 info ② 「舞浜」の由来について

某 D 国がある事で知られる浦安市の舞浜。この地名の由来については「浦安の舞」という神楽が元になっているとする説、アメリカの「マイ (舞)」アミ「ビーチ (浜)」にちなんだとする説 (それなら「舞網」でも良い気が...) 等がある。なお、舞浜には 2 丁目と 3 丁目は存在するが 1 丁目がない。ちなみに某 D 国が日本で申請している所在地は「浦安市舞浜 1-1」だが、これは「浦安市舞浜 1 番地 1」の略であって「浦安市舞浜 1 丁目 1 番地」ではない。



高谷支線が分岐



京葉車両センター



千葉みなと（※イメージ）

（実際の車両とは
異なります。）

新浦安では各駅停車を待たせて先に発車。二俣新町通過直前、武蔵野線方面へ向かう高谷支線が分岐していく。そして二俣新町を通過すると、ほどなくして今度は武蔵野線方面から来た二俣支線が合流し、南船橋に停車する。新習志野通過後しばらくすると京葉線・武蔵野線の車両が所属する京葉車両センターを横目に列車は幕張メッセの最寄り駅である海浜幕張に到着。この先は各駅に停車する。（但し、種別は快速のまま。）検見川浜、稲毛海岸と停車し、千葉都市モノレールとの乗換駅、千葉みなとへ。実はここからモノレールに乗換えた方が千葉に早く到着する事もあるが、これは大回り乗車のルールに反するのでそのまま京葉線に乗り続ける。千葉みなとを出ると、やや内陸へカーブして外房線の線路を跨ぎ、蘇我に到着する。



二俣支線が合流



所属表記



蘇我に到着（※イメージ）

（実際の車両とは
異なります。）

内房線・外房線直通 166M 普通 千葉行 蘇我 13:52→蘇我 13:58



お馴染み 209系 2100 番台

外房線は千葉～安房鴨川間を房総半島の東側を經由して結ぶ全長 93.3 km の路線。この内、千葉～蘇我間（3.8 km）には内房線と京葉臨海鉄道（貨物）、千葉～大網間（22.9 km）には東金線、蘇我～勝浦間（67.1 km）には京葉線からの列車が直通している。

蘇我を出発すると京葉線が高架へ分岐、外房線はその下を通る。京成千原線と交差した後、高架に上がり並走すると1分程度で本千葉に到着。京成の列車が横を通過していく。



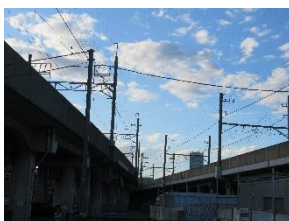
京葉臨海鉄道の貨物列車



京葉線と分岐



京成千原線と交差（手前が千葉方面）



←京成千原線（左）と並走
（奥が千葉方面）

本千葉
京成は通過する→





千葉中央
JRは通過する

本千葉を発車すると、今度はこちら（JR）が京成の千葉中央の横を通過していく。この先は京成千葉線と並走するが、すぐに分岐、列車は終点の千葉に到着する。その後、総武本線乗り場へ移動中に中央・総武緩行線乗り場に E231 系 500 番台が入線、かつての山手線と京浜東北線が並ぶ事になった。



元山手線と元京浜東北線
@千葉

参考文献：「浦安の歴史 幻の超特急 成田新幹線騒動を詳しく解説します」

<<http://urayasu-sanpo.com/02/accident02.html>>

「京成千原線と小湊鉄道海士有木までの延伸について-市原市」

千葉 info ③ 京成千葉線・千原線について

京成津田沼～千葉中央間（千葉線、12.9 km）、及び千葉中央～ちはら台間（千原線、10.9 km）を結ぶ京成電鉄の路線。千葉線は 1921（大正 10）年、現在の京成本線、京成津田沼以東の 5 年ほど前に開業したが、後に同線が京成津田沼～京成成田間を短絡するルートを通る事になり、千葉市を通らない（~~県庁所在地にもかかわらず~~）事になった為、支線扱いとなった。開業当時は海岸線付近を通っていた（現在は埋立ての影響で海岸線が遠くなっている。）ので、沿線には「浜海岸（現・みどり台）」、「千葉海岸（現・西登戸）」等の駅が設置され、海水浴や潮干狩りを楽しむ人々で賑わいを見せていた（別荘地としても人気だったらしい。）が、並行する国鉄（現・JR）総武線の電化・複々線化に加え、1990（平成 2）年に京葉線が東京まで延伸された事で千葉からの都心アクセス競争で不利な立場となり、上野・押上方面への直通列車が大幅に削減された。一方で 2006（平成 18）年に新京成電鉄との直通を開始、県内北部方面へのアクセス路線となった。

千原線は 1992（平成 4）年に第三セクター「千葉急行電鉄」の路線として開業。しかしバブル崩壊に伴うニュータウン計画の遅れや用地買収費の高騰による高額な運賃が原因で利用者数が伸び悩んだ事で債務超過に陥り 1998（平成 10）年に会社が経営破綻、路線は京成電鉄へと譲渡された。この影響で現在でも千原線は他の京成の路線と運賃体系が異なっており、更に千葉線内と谷津（京成本線）以外から乗車すると千葉中央で一旦運賃計算が打ち切られ、新たに千原線独自の初乗り運賃（他路線よりやや高い。）が加算される為（逆も同様）、利用者の減少に拍車を掛けてしまっている。また、元々は小湊鐵道の路線として免許申請されていた関係で同鐵道の海士有木までの延伸計画があるが、前述の通り千原線の経営状況が芳しくない為、複線化（現在、駅間及び一部の駅構内は複線用地の片側のみに線路が敷設されている。）と共に事実上凍結されている（1日当たりの利用者数が4万人を超えた際に検討するらしい...）。

全列車が普通で基本的に一体運行されているが、新京成直通の全列車と京成のみを走る列車の約半分は千葉中央で折返す（千葉中央～ちはら台間のみの列車はない。）ので、千葉線は日中も毎時 6 往復が確保されているが、千原線はラッシュ時も最大で毎時 4 往復となっている。また、朝夕には京成津田沼発着列車の他に京成本線直通の京成上野発着列車も設定されている。

総武本線

総武本線は東京駅を起点として、錦糸町駅と千葉駅を經由して銚子駅まで結ぶ路線である。しかし実際の運行には3種類がある。まず、御茶ノ水支線を通り中央線にも直通する各駅停車の総武緩行線と呼ばれる、御茶ノ水～千葉の区間がある。それから、横須賀線にも直通し、快速運転をする、総武快速線と呼ばれる、東京～千葉の区間がある。そして、総武本線とそのまま呼ばれる千葉～銚子の、のどかな区間がある。

今回乗車した区間は千葉駅から銚子駅方面のまさに総武本線と呼ばれている、郊外の区間である。都会の高架された鉄路を進む路線とは違い、緑や田畑の多い景色が増してくるエリアである。このパートではそんな総武本線の各紹介をもとに乗車記録を記す。

総武本線 357M 普通 銚子行 千葉 14:14 → 松岸 15:47

前パートから外房線を乗り継ぎ、千葉駅に到着した。千葉駅は昨年？リニューアルし、改札内が賑やかになった（工事中はコンビニがなくて食料調達に困った）。もちろん駅にそば屋もできたので、食に関しては安心して千葉駅を利用してほしい。

そして、いよいよ総武本線に乗車する。総武本線では209系という、もともと京浜東北線を走っていた電車を走らせている。ポイントとしては先頭車がセミクロスに改造されていることである。列車乗車はなるべく楽でありたいもの、またクロスシートは旅情を誘う。そんな打ってつけのシートにメンバーは座った（残念ながら先頭車は動力車じゃないから、音鉄には悲しいかもね。え、付随車の走行音が好きだって？そうかい）。千葉駅を発車して、千葉都市モノレールをくぐりつつ数駅が過ぎ、気づけば佐倉駅に停車していた。ここは後ほど乗車する、成田線との分岐駅である。佐倉を出て、しばらくしていよいよ雰囲気が出てくるが落花生で有名な八街駅を出てからが田園の本番である。

そしてメンバーの乗る列車は松尾駅に停車した。松尾駅にきたことがあり、そこに思い入れのあるメンバーがいた。松尾駅は、自然を味わえる駅の一つだ。あたり一面田畑であり、何もかも嫌になった時はここに来るといいだろう。

松尾駅を出てからも、自然豊かな鉄路を進み、風車が見えてきたりするともうすぐ関東大回りの最東端である松岸駅に到着した。松岸駅は大規模な駅ではないが、写真の案内看板を見ても、駅の情景は抜群である（国鉄型の駅名標も残っていたら、よりよかった）。

駅名標を見ると、行先が分岐している。ここからは、総武本線の旅を終えて成田線へと入っていく。



209系 2100 番代
青と黄色の房総色



松岸駅の案内看板
番線表示は国鉄時代の物に見える

成田線

成田線は千葉県の佐倉駅から香取駅を經由して銚子方面の松岸駅に向かう線路である。また支線が 2 つあり、成田から我孫子へ向かう我孫子支線、成田空港へ向かう空港支線が存在する。しかし、大回りで使えるルートは本線と我孫子支線である。故にこの大回り記事では成田線と言えはその 2 つを指すこととなる。この 2 つの線におけるポイントとしては、同じ路線名であるが担当する支社が異なることが挙げられる。本線は千葉支社が担当し、我孫子支線は東京支社が担当する。今回はこの 2 つの線に乗車しているのでその点についても違い等を記したい。

成田線 2456M 普通 千葉行 松岸 16:11 → 成田 17:29

松岸駅は、総武本線と成田線が乗り入れる駅だ。総武本線の旅を経て次は成田線に乗車し成田駅を目指した。車両は総武本線と同じ、千葉エリアを活躍する 209 系が走っており、同様にセミクロスシートに乗車した。この区間では特に混雑した様子は無く、快適な旅ができた。

成田線の成田から松岸の区間にかけては、総武本線もそうだが、列車の本数は 1 時間に 1 本程度と、多いとは言えない。

そんな、ローカル線に近い路線を香取、佐原駅（このあたりの駅は成田線の駅の中で規模が大きく、時間帯によって人が多く乗る）などを抜けて進んでいった。成田駅に着くと、我孫子支線の車両が待っていた。



改造されたセミクロスシート

成田線 878M 普通 我孫子行 成田 17:43 → 我孫子 18:25

引き続き同じ成田線であるが、ここからは車両が E231 系となり多少新しくなる。しかしながら、通勤用電車のためにロングシートのみであることは残念な点だ。成田駅からは、この我孫子支線を通して常磐線経由で上野駅まで行く列車もあるため、仕方ないのかもしれない。道中はこちらも自然が豊かだったり、あとは完全な住宅街だったりするため、こちらの路線も都会というイメージからは離れている。辺りは暗くなってしまい特に何も見えないので、寝てしまったメンバーもいた。

我孫子駅に着くと、流石の常磐線との合流駅および常磐線各駅停車の日中の終点駅なのでホームの数は多く、まあまあ大規模駅である。そんな、我孫子駅に来たらぜひ食べてほしいものは右の写真にある、弥生軒の唐揚げそばだ。おなじみであるかもしれないが、とてもお勧めできるそば屋だ。

メンバーは我孫子駅で食事を終え、次は常磐線へと続く。ここからは事実上は解散したので、新松戸から武蔵野線に乗る人や日暮里まで出て山手線に乗るメンバーがいる。



少し新しい

E231 系電車



我孫子に来たら唐揚げそば

常磐緩行線 E233系 2000番台 6編成 1925K 各駅停車 代々木上原行き 我孫子 19:02 発 → 新松戸 19:17 着

予定ではこのまま全員新宿駅へと向かうことになっていたが、急遽我孫子駅で解散して各々帰路につくことになった。参加したほとんどの人が武蔵野線に乗って東京西部へと向かうため、常磐快速線に乗車するのではなく常磐緩行線で新松戸を目指すこととなる。我孫子駅名物弥生軒の「から揚げそば」・「から揚げうどん」を常磐快速線の下りホームにある6号店で食べ終え、解散の儀式を済ませてから常磐緩行線のホームへ向かうと、7番線にE233系2000番台が停まっている。帰宅ラッシュとは反対方向かつ始発電車であるため車内はとても空いていた。この車内状況は乗車した北千住まで続いた。



常磐緩行線 E233系 2000番台 6編成 1925K 各駅停車 代々木上原行き（引き続き乗車） 新松戸 19:17 発 → 北千住 19:37 着

新松戸で武蔵野線組と別れてから新宿へと直接向かうのは、たった一人。途中松戸や柏で常磐快速線に乗り換えてもよかったが、時間に余裕がありもう少し電車の中で休みたかったという理由でそのまま常磐緩行線で北千住まで行くことにした。

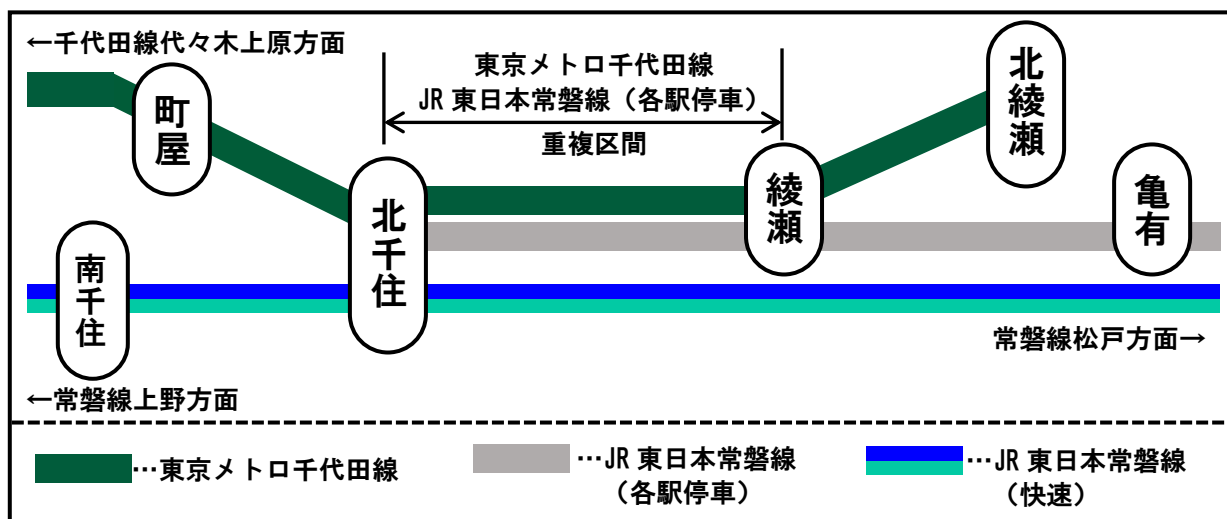
結局新松戸で皆と別れてから間もなく眠りについてしまい、起きたのは北千住に到着する直前、放送で間もなく列車が北千住駅に到着することを伝えられた時であった。



慣れている人には造作もないことだが、これまで乗ってきた常磐緩行線の電車が到着するホームは東京メトロ千代田線のホームである。乗り入れを行う路線としては一見普通のことに思えるかもしれない。しかし、ここ北千住駅に到着する前には駅の様子も乗務員も車内の案内放送も既に東京メトロへと変わっているのである（今まで乗ってきた車両は変化しないが）。初めて利用した人や不慣れな人はここで、「寝過ごすなどして行き過ぎてしまったか」と焦ってしまう。だがこの現象は何ら問題のないことなのである。

詳しく解説していこう。実は北千住駅の松戸側の一つ隣の駅である綾瀬駅において、駅の管理者が東京メトロとなり乗務員もJR東日本から東京メトロへと交代しているのである。なぜこのようなことになっているのかというと、「北綾瀬駅」と「東京メトロ綾瀬車両基地」が存在するため北千住駅と綾瀬駅の間は東京メトロ千代田線とJR東日本常磐線が重複する区間となっているからだ。

この区間を簡易的な路線図で表すと下図のようになる。



またこの区間は運賃計算が特殊なものとなっており、以下のようになっている。

1. 東京メトロ千代田線代々木上原側から東京メトロ千代田線 北綾瀬駅へと向かう場合と、逆に東京メトロ千代田線 北綾瀬駅から東京メトロ千代田線代々木上原方面へと向かう場合、全区間で東京メトロの運賃が適用される (綾瀬駅～北千住駅を含む)。
2. JR 東日本常磐線 上野側から JR 東日本常磐線 松戸方面へと向かう場合 (北千住で常磐緩行線松戸方面の電車に乗り換える場合も含む) と、逆に JR 東日本常磐線 松戸側から JR 東日本常磐線 上野方面へと向かう場合 (北千住まで東京メトロ千代田線代々木上原方面直通的常磐緩行線の電車に乗っていた場合も含む)、全区間で JR 東日本の運賃が適用される。
3. 東京メトロ千代田線 代々木上原側から JR 東日本常磐線 松戸方面へと向かう場合と、逆に JR 東日本常磐線 松戸側から東京メトロ千代田線 代々木上原方面へと向かう場合、北千住駅で東京メトロに乗り換えたとして運賃が適用される。
4. JR 東日本常磐線 上野側から東京メトロ千代田線 北綾瀬駅へと向かう場合、綾瀬駅で東京メトロに乗り換えたとして運賃が適用される。
逆に、東京メトロ千代田線 北綾瀬駅から JR 東日本常磐線 上野方面へと向かう場合、北千住駅で JR に乗り換えたとして運賃が適用される。
5. 北千住駅～綾瀬駅のみを利用する場合、JR の運賃が適用される。
6. 北千住駅・綾瀬駅以外の東京メトロ千代田線および東京メトロ日比谷線南千住側から北千住駅・綾瀬駅との相互発着の場合、東京メトロの運賃が適用される。
7. 北千住駅・綾瀬駅以外の JR 東日本常磐線各駅から北千住駅・綾瀬駅との相互発着の場合、JR 東日本の運賃が適用される。

このことについては東京メトロのホームページにも詳しく掲載されているため、ぜひそちらもご参照いただきたい。

大回りにおいては上記ルール の 2 番が適用されるため、常磐緩行線を利用して東京メトロ千代田線の北千住駅ホームに降り立ち、常磐快速線に乗り換えることが可能となる。

常磐快速線 E531 系 0 番台 K417 + K???編成 1250M 普通 上野東京ライン直通 品川行 北千住 19:46 発 → 日暮里 19:54 着

東京メトロ千代田線北千住駅で地下鉄気分を味わったうえで、地上にある JR 東日本常磐快速線ホームへと向かう。

ここで北千住駅の駅構内についての話題を一つ。前述の通り、ここは JR 東日本常磐緩行線と JR 東日本常磐快速線の乗換駅となっているため、乗客がスムーズに乗り換えができるよう、改札が設置されていない。そのため、この北千住駅は特殊な構造となっている。東京メトロ千代田線は JR 常磐緩行線と、東京メトロ日比谷線は東武スカイツリーラインとそれぞれ直通運転を行っている。よって、JR 線の改札内から東京メトロ線の改札内の間には中間改札がなく、東京メトロ線の改札内から東武線の改札内の間には中間改札がない。つまり、JR 線の改札内から東武線の改札内まで何の支障もなく乗り換えることが可能となっている（改札を出て乗り換えるほうが距離・時間ともに近く便利であるが）。ただし、この仕組みを悪用した不正乗車はやってはいけない。



常磐快速線のホームにつくとそこには品川行の電車が進入してきた。上野東京ラインが開業してから朝夕時には常磐線と品川駅を結ぶ上野東京ラインの列車が数多く運行されているが、途中宇都宮線・高崎線と東海道線を結ぶ列車が合流するため、上野駅～品川駅間はとてつもない本数となっている。特に東京駅と品川駅の間にある新橋駅の東海道線ホームで列車を観察していると、山手線と同等かそれ以上の間隔で列車が次々とやって来ることがある。参考に 2019 年 3 月改正の平日夕・夜で一番発着本数が多い時間の上野東京ラインの東京駅の列車をしてみる。北行は 18 時台に 16 本の列車が到着し、宇都宮線方面行きが 4 本、高崎線方面行きが 4 本、常磐線方面行きが 6 本、湘南ライナー用の回送列車が 2 本となっている。常磐線方面行きの内訳は、特急が 2 本、直流区間（取手以南）のみの快速が 2 本、交流区間（取手以遠）直通の普通が 2 本である。南行は 19 時台に 15 本の列車が発車し、宇都宮線からの東海道線直通が 3 本、高崎線からの東海道線直通が 2 本、上野始発の東海道線直通が 2 本、東京始発の東海道線が 1 本、湘南ライナーが 2 本、常磐線からの品川行きが 5 本となっている。常磐線からの列車の内訳は、特急が 2 本、直流区間（取手以南）のみの快速が 1 本、交流区間（取手以遠）からの直通が 2 本である。よくもまあこれほどの列車を裁くことができるダイヤを作成することができたなと感銘を受ける。



この時間ともなると常磐緩行線の電車と同じく車内は人がまばらで、所々ボックス席が空いている。このような状況でしか味わうことのできない「ボックスシート独り占め」（さすがに残り 3 席は人が来た時のために空けておく）の心地よさに浸りつつ軽く目を閉じた。結局日暮里までの途中駅（南千住駅・三河島駅）で自分のいる車両に乗車してくる人はおらず、そのまま日暮里駅へと到着した。ここで車内の 3 分の 1 の人が降りていった。かくいう自分も日暮里駅で降りる 3 分の 1 に含まれている。

山手線 E231 系 500 番台 552 編成 1916G 内回り 池袋・新宿方面行き 日暮里 19:57 発 → 新宿 20:20 着

日暮里駅山手線ホームに到着すると E231 系 500 番台が進入してきた。最近 E235 系が山手線に大量投入され、もとい E231 系 500 番台の中央総武緩行線への移籍が進んでいる。普段私も通学で山手線を利用しているが、E231 系 500 番台に乗車する機会が激減していることを実感している(対向とのすれ違いではまだよく出会うが)。逆に中央線を利用する際には、E231 系 0 番台に遭遇するよりも E231 系 500 番台に遭遇することが多くなっていると感じている。



大回り実施当時は、E231 系 500 番台 17 編成(東京総合車両センターに入場し中央総武緩行線向けの転用改造が行われている最中の編成を除いた、501、502、504~506、512、542~552 編成)と、E235 系 33 編成(01~33 編成)がそれぞれ東京総合車両センターに所属し、山手線で運用されていた。E231 系 500 番台の総編成数は 52 編成であるため、この時点で既に全 52 編成の約 3 分の 2 が山手線での運用を離脱していることがわかる。さらに、当時の E231 系 500 番台の乗車確率(ただ単に E231 系 500 番台の編成数を E231 系 500 番台と E235 系の編成数の和で割り、100 をかけた値)を計算してみると、34%となった。余談ではあるが、日暮里駅から目的地の新宿駅まで乗車した車両は E231 系 500 番台 552 編成であり、ゴール地点である新宿駅に到着したのち家路につくために乗車した山手線の車両も E231 系 500 番台の 544 編成であり、朝の集合地点である八王子駅へ向かう際に乗車した山手線の車両も E231 系 500 番台の 550 編成である。この日の乗車確率 34%とは一体何であったのか未だに疑問である。

そんな乗車確率 34%の E231 系 500 番台に乗って目的地新宿を目指す。山手線に E231 系 500 番台が登場した時から今まで頻繁に乗車していたせい、あの独特なインバーター音を聴くととても落ち着く。常磐快速線から乗り換えた日暮里駅を出発し、次の西日暮里を発車した時までは常磐緩行線・常磐快速線と同様に、車内はとても空いていた。しかし、田端、駒込、巣鴨、大塚、池袋と各駅に停車していくにつれて徐々に乗客が増加し、高田馬場駅到着時には座席は満席であり立ち客が出ている程の混雑であった。やはり東京の大動脈である山手線の、列車本数に対する混雑具合は侮れない。



そうこうしているうちに目的地である新宿駅に到着した。降車する人と乗車する人、様々な人にもまれながら乗車していた号車から一番近くの有人改札である新南口改札を目指す。平日 20 時台であるのにもかかわらずいつも賑わいをみせる新宿駅。いままで乗車していた電車の空いている車内に体が慣れきっていたせい、駅構内の人の多さに圧倒されてしまう。さすが乗降客数世界一を誇る駅である。

改札口の係員の方に使用した切符を見せて改札外へと出ると、約 13 時間続いた大回りの旅は終了となる。長い間出ることのできなかつた改札外へと降り立つことで解放感を感じるとともに、体の疲れが一気に押し寄せてきた。私はその疲れに抗うことができず、すぐにまた改札内へと戻り、このまま帰路に就いた。

武蔵野線 1910E 各駅停車 府中本町行

新松戸 19:19 発 → 府中本町 20:22 着

新松戸から乗り込んだ車両は、千葉支社京葉総合車両センター（千ヶヨ）所属の205系M33編成であった。M33編成は、同じ205系でも下の写真のようなメルヘン車とは外観が異なっている。

武蔵野線の車両にはこのほかにも、旅客列車は209系500番台、E231系0番台が定期列車として走っており、臨時列車では、「むさしのかいじ」、「はちおうじ日光」運転時には253系1000番台が、「かつうらひなまつり」、「おさんぽ川越」、「ホリデー快速鎌倉」運転時にはE257系幕張車が、「ぶらり横浜・鎌倉号」、「ぶらり高尾散策号」運転時には651系が入線することもある。また多くの貨物列車が武蔵野線を経由するため、EF64形やEF200形、DE10形などの機関車を見ることができ、様々な車両の撮影に適した路線だといえる。

我々が乗車した車両はサハ205-112で、モーター車ではなかったが、走行中は隣の車両からモーター音がよく聞こえるほどの環境であるため、サハ車といえども完全に静かな空間ではない。列車は新松戸を出発し、やがて江戸川を渡ると埼玉県に入る。その後も列車はひたすら暗闇の中を疾走し、南越谷で東武伊勢崎線と、南浦和では宇都宮・高崎・京浜東北線と、武蔵浦和では埼京線と、北朝霞では東武東上線と、それぞれの線路をくぐったりまたいだりしながら西へ走り続ける。新秋津から先は東京都に入り、西国分寺までの長いトンネルで多摩中部地域の住宅街を突っ切る。西国分寺で中央線の線路と交差し、東芝の工場が見えてくると北府中、そして府中市街地を突っ切るトンネルをくぐれば府中本町に到着だ。

乗車時間は1時間ほど、その間に千葉、埼玉、東京の3つの都県を通過したことになる。この駅で南武線に乗り換える部員と別れ、改札窓口の係員に、朝購入した初乗り運賃額が記載された切符とその要旨を伝え、大回り乗車を終了した。



左：武蔵野線の205系、こちらは5000番台で通称メルヘン車。（後日撮影）

右：209系500番台、京葉線で運転されていた車両を転用している。（後日撮影）

終わりに

合同記事ということで、期待をしていたその君・・・・・・・・ごめんね（期待をしていた人は居ないか）。この特集は本当にみんなで書いてもらったので人によって書き方、レイアウトがちょっと違うが、読みにくかった場合には申し訳ない。

本当は、大回りのおすすめルート集なども載せようとしたが、時間の都合上で無くなった。ただし、大回りをする場合には大回り Wiki というサイトがあるので、そちらのサイトを存分に活用していただきたい。ややこしい湘南新宿ラインのことや、尾久や日暮里あたりの問題も議論されたのが掲載されているし、改札内の飲食関係などもまとめられているため、とても参考になるサイトとなっている。

それでは、今度はあなたの旅を楽しんで！



2019年 四国鉄道旅行

工学部 機械工学科 2年 勝木 碩

1. 旅の目的

今回の旅の主な目的は、四国にある全ての鉄軌道線に乗車すること、四国にある文化財を訪れ、四国の文化と歴史を学ぶことである。四国には高校 2 年生の時に鉄道研究部の合宿で訪れたことがあり、その時は高徳線、鳴門線、高松琴平電気鉄道の長尾線と志度線の全線に乗車している。そのため今回の旅は、さきほど挙げた以外の全路線に乗車すれば目的の一つは達成できる。

今回の四国旅行では、名古屋市内駅を出発駅とする「四国たびきっぷ」を利用しているため、旅の初日と最終日は名古屋市内で宿泊をする必要があった。「四国たびきっぷ」の有効期間は 5 日間のため、旅行計画は 6 泊 7 日、すなわち丸一週間である。初めての一人旅行で、なおかつ丸一週間自宅を離れることになった。期待と不安の中、出発日を待つ。

2. 当記事の構成

当記事は、実際に行った 1 日の動きをわかりやすく示すため、次のような構成としている。

まず、その日に乗車した列車の詳細を表で示している。具体的には、乗車した駅、発車時刻、列車の種類と行先、降車した駅、到着時刻であり、新幹線や在来線特急列車には列車名を記している。また、種別の欄について、種別名称が在来線に比べて曖昧な新幹線と、系統・行先ともに様々で複雑な路面電車と路線バスについては割愛し、実際に乗車した列車またはバスの行先のみ記している。そのような表を示した後、文章と写真で 1 日ごとの出来事を詳しく記述している。

3. 実際の行程

1日目 2月24日(日)

乗車駅	発車時刻	種別	行先	降車駅	到着時刻
分倍河原	5:43	普通	川崎	川崎	6:27
川崎	6:36	普通	熱海	熱海	8:14
熱海	8:23	普通	沼津	沼津	8:41
沼津	8:44	普通	浜松	浜松	10:53
浜松	11:03	普通	豊橋	豊橋	11:37
豊橋	11:57	普通	豊川	豊川	12:13
豊川稲荷	12:25	急行	名鉄一宮	国府	12:36
国府	12:39	急行	豊橋	豊橋	12:48
新豊橋	13:00	普通	三河田原	三河田原	13:35
三河田原	13:47	普通	新豊橋	新豊橋	14:22
豊橋	16:02	快速特急	新鵜沼	名鉄名古屋	16:51
名古屋	16:56	普通	藤が丘	藤が丘	17:24
藤が丘	17:31	普通	八草	八草	17:48
八草	18:01	普通	高蔵寺	瀬戸市	18:11
新瀬戸	18:22	普通	尾張瀬戸	尾張瀬戸	18:25
尾張瀬戸	19:29	普通	栄町	栄町	20:05
栄	20:19	普通	市役所・大曾根方面	久屋大通	20:20
久屋大通	20:26	普通	中村区役所	中村区役所	20:33

旅の1日目、まずは翌日から使用する四国たびきっぷを購入するため、豊橋を目指す。地元の始発電車に乗り、分倍河原で南武線に乗り換えて川崎へ、さらに東海道本線に乗り換えてひたすら西へと向かう。しかし、ここでいきなりアクシデントが発生する。川崎駅で購入した朝食を車内で摂っていたところ、極度の不安からか、突然食欲不振とめまいに襲われた。自分の体調を優先して旅を断念することも考えたが、親に連絡を入れ、相談した結果、とりあえず1日様子を見ながら、このまま旅を続けることにした。その後は特に問題なく、熱海、沼津、浜松と乗り継ぎ、無事豊橋に到着した。途中、浜松から乗車した933Mは嬉しいことに転換クロスシート車であった。

豊橋では20分の乗り継ぎ時間があり、その間に四国たびきっぷを購入する。四国たびきっぷはフリーエリア内での特急列車の自由席に乗り放題の他、名古屋から岡山までの新幹線指定席券が往復分ついており、四国を鉄道で長く旅するにはもってこいの切符だ。たびきっぷと行き帰りの新幹線指定席を購入し、飯田線で豊川へと向かう。途中、飯田線の列車の大半が通過する下地駅と船町駅に停車した。豊川駅に着くと時刻は12時を過ぎていたが、まだ食欲不振が続いていたので、このまま先へ進むことにする。

この日のJR線の乗車はここで終わり、ここからは名古屋近郊の未乗車路線をできる限り乗りつぶす。まずは豊川駅に隣接している豊川稲荷駅から名鉄豊川線に乗り換える。10分ほどで名古屋本線との接続駅、国府に到着し、そこから一旦豊橋に戻る。豊橋からは豊橋鉄道の渥美線と路面電車の東田本線を完乗する。まずは渥美線に乗り換えた。予定よりも1本早い便に乗り換えて、35分で終点の三河田原に到着した。元来た道に戻り、今度は路面電車に乗り換える。一日乗車券を購入し、まずは赤岩口行きの電車に乗り込む。揺られること25分で終点の赤岩口に到着した。今度は途中の井原と運動公園前を結ぶ支線に乗り換えるため、始発電停の運動公園前へと向かう。赤岩口電停からは徒歩15分ほどでたどり着くことができた。約10分後に電車が入線し、再び揺られること25分で豊橋駅前に到着した。これにて豊橋鉄道は完乗となる。

のんびりしている暇はなく、すぐに次の未乗車路線へと向かう。名鉄名古屋本線の快速特急で、予定より1時間早く豊橋を出発し、50分ほどで名古屋に到着。地下鉄東山線に急いで乗り換え藤が丘へ、さらに愛知高速交通東部丘陵線、通称リニモに乗り換えて終点の八草を目指す。リニモは日本初の磁気浮上式鉄道であり、また軌道がかなり高いところに敷設されているので、加減速の良さや高架区間での高速走行など、スリル満点の移動を味わうことができた。

八草からは愛知環状鉄道に乗り換えて瀬戸市へ、そこからは名鉄瀬戸線で終点の尾張瀬戸へと向かう。尾張瀬戸に着くと時刻は18時過ぎ、あてもなく駅の周りをぶらついていると静かに佇む食事処を発見した。お腹も空いていたのでここで食事をする。1時間程この店で過ごした後は、名鉄瀬戸線に乗り、今宵の宿へと向かう。普通電車に揺られること36分で終点の栄町に到着、ここから地下鉄名城線で久屋大通へ、さらに桜通線に乗り換えて終点の中村区役所へ。時刻は21時ちょうど、突然の体調不良に襲われながらも無事宿にたどり着けた。翌日も朝早くから行動するので、早めに就寝して体調の回復に努める。

2日目 2月25日(月)

乗車駅	発車時刻	種別	行先	列車名	降車駅	到着時刻
名古屋	6:20		博多	のぞみ95号	岡山	7:56
岡山	8:24	快速	高松	マリンライナー11号	茶屋町	8:38
茶屋町	8:41	普通	宇野		宇野	9:10
宇野	9:35	普通	茶屋町		茶屋町	9:58
茶屋町	10:09	快速	高松	マリンライナー19号	坂出	10:35
坂出	10:59	普通	琴平		琴平	11:32
琴平	11:56	普通	阿波池田		阿波池田	12:48
阿波池田	13:22	特急	岡山	南風14号	琴平	13:45
琴電琴平	14:13	普通	高松築港		瓦町	15:08
瓦町	15:26	普通	琴電志度		八栗	15:45
八栗	17:36	普通	瓦町		瓦町	17:55
瓦町	18:05	普通	高松築港		高松築港	18:10

旅の2日目、この日から四国たびきっぷを使って、JR 四国の高徳線、鳴門線以外の全路線と第三セクター鉄道線全線の完乗を目指す。前日から心配していた体調も回復し、四国の鉄道を思い切り楽しめそう。まずは新幹線で岡山へ向かい、宇野線の未乗車区間に乗車した後、四国に上陸する。

6時20分発、名古屋始発の新幹線に乗車し、1時間半ほどで岡山に到着した。ここからは宇野線に乗車し、終点の宇野を目指す。計画では8時09分発の児島行き527Mに乗る予定だったが、混雑が激しく、次に入線するマリンライナーでも宇野行きの電車に間に合うことがわかったので見送った。15分ほど岡山駅を発着する列車の撮影をしたところで、快速マリンライナー11号高松行き3111Mに乗り込む。車両はJR西日本岡山電車区所属の223系5000番台2両とJR四国5000系電車3両の合計5両編成であり、車内は比較的空いていて快適だった。乗車して14分で茶屋町に到着し、3分の乗り継ぎで宇野行き1641Mに乗り込む。車両は213系、車内は転換クロスシートであり、2両編成のワンマン電車だった。読書をしているとあっという間に宇野に到着した。これにて、宇野線は全線完乗となる。今乗った電車が折り返すまで25分あったので、その間に宇高連絡船の遺構を見に行くことにする。



左：岡山駅での撮影(左から順に8000系、115系) 右：宇野線の車両

宇高連絡船は瀬戸大橋が開通する 1988 年まで本州と四国を結ぶ鉄道連絡船として運航された。連絡船が現役だった当時、宇野駅構内には側線や引き込み線などが何本もあり、線路も棧橋まで引かれていて非常に広大な駅だった。しかし、今は駅舎もコンパクトなものに建て替えられ、側線や引き込み線が数多くあった場所は広大な駐車場になっている。駅からこの遺構にたどり着くまでに 5 分かかり、かつての宇野駅の広大さを実感できた。今は無きホーバークラフトに乗って四国に行ってみたくあつたなあ、そう思いながらかつての乗船場を眺めた。



かつての連絡船乗り場近くにある遺構

宇野駅からは、茶屋町行き 1646M ワンマン電車で茶屋町に戻る。茶屋町からは快速マリナーライナー 19 号に乗り、四国へと向かう。列車は本四備讃線に入り、最高時速 130km で駆け抜けていく。茶屋町を出て約 15 分、鷺羽山トンネルを抜け、列車は瀬戸大橋を渡り始めた。天気にも恵まれ、瀬戸内海の島々や光り輝く穏やかな内海の絶景を堪能できた。瀬戸大橋を渡りきり、左手に三菱ケミカルや川崎重工業の工場が見えてきた。松山・高知方面へ向かう線路と別れ、列車が大きく左カーブを切ればまもなく坂出に到着する。約 3 年ぶりに四国に上陸することができた。

坂出からは、琴平行き 1229M に乗り込む。車両は 7200 系、車内はセミクロスシートで、こちらも宇野線と同じく 2 両編成での運転だった。多度津を過ぎると列車は土讃線に入り、坂出から 30 分ほどで琴平に到着した。土讃線の電化区間はここまでである。次に乗る列車まで少し時間があったので、駅の周りを散策する。

駅舎を出てすぐ、蒸気機関車の動輪が展示されているのを見つけた。そばまで行ってみると「四国鉄道発祥之地」という文字が彫られていた。調べてみると、どうやら土讃線の前身である讃岐鉄道の琴平～丸亀間が四国最初の鉄道開通区間であり、琴平が四国の鉄道の出発点であることを示すためにおかれているとか。ちなみに、この動輪は C58 型機関車、通称「シゴハチ」のものであり、昭和 45 年まで四国を駆け巡った蒸気機関車であった。四国の鉄道の原点が琴平であることを知り、とても良い勉強になった。



左：琴平駅前に展示されている C58 型機関車の動輪 右：琴平から乗った汽車

琴平からは阿波池田行き 4231D 列車に乗り、阿波池田を目指す。この旅最初の気動車列車である。1 両編成の車内には私を含めて 7 人のみ。特急列車が数多く走る土讃線でも、普通列車の本数は琴平～土佐山田間は少なく利用する人もあまりいないとか。多度津からやってきた列車は定刻に琴平を出発し、途中、秘境駅とスイッチバック駅で有名な坪尻駅に停車した。スイッチバックを体験したのは長野県にある姨捨駅を訪問して以来である。その後も列車は順調に走り、阿波池田駅のホームに定刻 12 時 48 分に滑り込んだ。

阿波池田からは特急列車で琴平まで戻り、琴電こと高松琴平電気鉄道で高松に行く。この旅最初の在来線特急は南風 14 号岡山行き 44D 列車だ。3 両編成のうち、2 号車の一部と 3 号車が自由席であり、私は 3 号車に乗車した。普通列車では 55 分もかかっていたところを、その半分以下の 23 分で走る。

「まもなく、琴平、琴平に着きます。讃岐のこんびら山ご参拝のお客様は、この駅でお降りください。琴平の次は、善通寺に停まります。」このような放送が流れ、やがて琴平駅に到着した。JR 四国の特急列車の自動放送には、停車前と発車後の自動放送の他に、こんびら山などの観光名所や瀬戸大橋や大歩危峽などの絶景区間を通過する際の案内放送が吹き込まれており、該当区間にてアナウンスされるようだ。

JR 琴平駅と琴電琴平駅は直線距離で 300m ほど離れており、3 分も歩けばたどり着けた。琴電琴平駅の駅舎は寺の本堂のような雰囲気味がかった。しばらく駅舎を眺めていると、次に乗る高松築港行きの改札時間になったので、ホームへと向かう。入線してきた車両は 1080 形で、元京急 1000 形の改造車だ。14 時 13 分、定刻で琴電琴平駅を出発した。高松まで 1 時間ほど乗っているため、のんびり読書でもしたいところだが、琴電名物の、走行中の大きな揺れでそれどころではなかった。途中何回か電車の大きな揺れで、車両連結部の床板が大きく跳ね上がった。びっくりしつつも、琴電らしい光景だと思った。時刻は 15 時過ぎ、まだ時間があったので、すでに乗車済みの志度線に乗り、四国八十八ヶ所霊場の一つ、八栗寺に行くことにした。電車は定刻通り瓦町に到着した。

瓦町からは志度線に乗り換え、八栗駅を目指す。志度線の電車は700形で、うち721号と722号は名古屋市交通局名城線の先頭車1200形として活躍した車両だ。しかし、私が乗ったのは723号と724号の2両編成だった。出発してから20分ほどで八栗駅に到着した。八栗寺の山麓までは駅から歩いて25分くらいかかる。



左：坪尻駅スイッチバックの全景、一線スルー式である。 右：坪尻駅は趣のある木造駅舎をもつ。

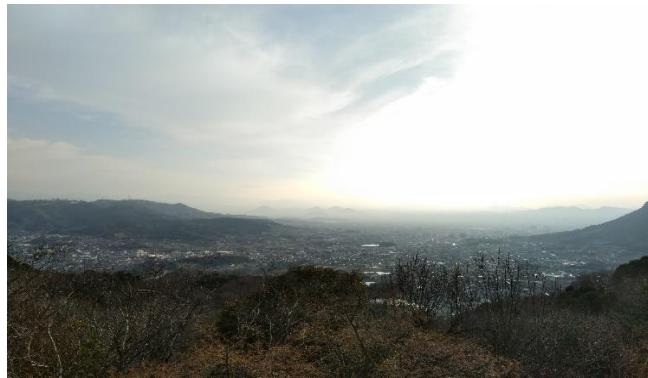


左：琴電琴平駅の駅舎 右：琴電の車両は元京急車、ここで第2の人生を歩んでいる。



左：琴電志度線の車両　　右：八栗ケーブルで八栗寺へ行く。

八栗寺を訪れた理由は八栗ケーブルに乗るためである。私が小学生の時に購入した「乗りつぶしノート」にも記載されており、これに乗らなければ四国全線完乗は達成できない。私の他に地元の方らしき3人を乗せて山麓駅を出発、7分ほどで山頂駅に到着した。八栗寺本堂へはここからさらに5分ほど歩く必要がある。せっかくなので行ってみよう。境内には本堂のほか4つのお堂やいくつかの菩薩像があり、厳かな雰囲気包まれていた。しばらく境内をふらついていると突然開けた場所に出た。そこからは夕暮れの讃岐平野が視界いっぱい広がっていた。しばらく夕暮れの景色に見とれているとケーブルカーの終電が近づいてきた。もっと眺めていたいがそろそろ下山しよう。元来た道を引き返し、八栗駅からは、琴電で高松築港へと向かう。瓦町で琴平線に乗り換え、18時過ぎに到着した。志度線と長尾線にはすでに乗車しているので、これにて高松琴平電気鉄道は全線完乗となる。



八栗寺境内からの眺め

高松でも地元の美味しいご飯が食べられるお店を求めてそぞろ歩き。「名物 じゃこ高菜チャーハン」の文字を見つけて気になったので、すぐに入店する。入ったのは地元で人気のお店だった。さっそく、気になっていた「じゃこ高菜チャーハン」を注文する。じゃこと聞いてしらすを思い浮かべたが、出汁を取るための「いりこ」に似ている小魚がたくさん入っていた。高菜との相性も抜群で、さらに刻んだシソも入っており、チャーハンながらさっぱりしていてとても旨い。今日のお店選びは大ヒットしたようだ。

3日目 2月26日(火)

乗車駅	発車時刻	種別	行先	列車名	降車駅	到着時刻
高松	8:25	特急	高知	しまんと5号	阿波池田	9:23
阿波池田	9:48	普通	徳島		徳島	11:28
徳島	11:39	普通	海部		海部	13:37
海部	13:45	普通	甲浦		甲浦	13:56
甲浦駅	13:59		安芸本社営業所前		奈半利駅	15:47
奈半利	16:09	快速	高知		後免	17:03
後免	17:09	普通	奈半利		後免町	17:12
後免町(とさでん)	17:21		鏡川橋		鏡川橋	18:18
鏡川橋	18:27		伊野		伊野(とさでん)	18:52
伊野	19:14	特急	高知	あしずり10号	高知	19:28
高知駅前	20:32		栈橋通五丁目		栈橋通五丁目	20:47
栈橋通五丁目	20:51		高知駅前		蓮池町通	21:04

旅の3日目、この日は徳島線、牟岐線、阿佐海岸鉄道、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の順に乗車した後、とさでん交通で高知に向かいつつ、高知の路面電車を完乗する。列車に乗る前に讃岐うどんで腹ごしらえ。高松市内には高松駅周辺のお店を始め、早朝から営業しているお店が数多く存在する。私が入ったお店は高松駅からほど近く、朝の7時から営業していた。コシのあるうどんはのどごしがとても良く、食欲がわかない朝でもすんなりと食べられた。本場の讃岐うどんに舌鼓を打ち、朝から満足した私は高松駅のホームへと急いだ。



左：本場讃岐のうどん 右：特急しまんと5号

本日最初に乗る列車は、8時25分発の特急しまんと5号高知行き2005D列車だ。車両は2000系気動車で、2両編成での運転だった。特急列車は長いと思いついでいた私には驚きの短編成だった。2両編成で運転している四国の特急列車は他に、「うずしお」「あしずり」「剣山」「むろと」「宇和海」「ミッドナイトEXP高松」があるそうだ。高松を定刻に出発したしまんと号は、最高時速120kmで駆け抜けていく。カーブでの走行時も振り子を上手に効かせて、速度をほぼ一定に保ったまま走っていた。出発して1時間ほどで阿波池田に到着した。

阿波池田からは徳島行き454D列車に乗る。車両は1200系と1500系気動車の2両編成で、ワンマン運転が多い四国のローカル線では珍しく車掌が乗務していた。列車は吉野川沿いを東へと進み、1時間40分ほどで徳島に到着した。10分ほどの乗り継ぎで、次は海部行き4543Dの牟岐線普通列車に乗

り込む。途中の阿南までは立ち客が多く出るほどの混雑ぶりだった。阿南から乗り込んできた地元の方と相席になり、私に話しかけてきてくれたのでその方としばし会話を楽しむ。何をしているのかと聞かれ、四国の鉄道に全部乗る旅をしていますと返すと、嬉しそうな顔で応えていた。その後も、牟岐線の現状、人生相談など様々なことを私に教えてくれた。

牟岐駅で相席になった方と別れ、その後は海をぼんやりと眺めていると海部駅到着のアナウンスが流れた。やがて今は構造体としてそこにあるだけの隧道を抜けると海部駅到着である。近年の周辺の宅地開発により丘が切り崩され、トンネルだけ取り残されてしまったのだろう。

海部からは阿佐海岸鉄道の甲浦行き 5553D 列車に乗車する。阿佐海岸鉄道は 1992 年に開業した全長 8.5km の小さな第三セクター鉄道である。全線が高架化されており、牟岐線乗車時よりも海はきれいに見えた。11 分で終点の甲浦に到着した。



左：海部駅付近にある隧道 かつては丘があり、トンネルとしての役割を果たしていた。

右：海部駅にて、阿佐海岸鉄道と JR 牟岐線の車両

ここから先は鉄道が通っていないため、次に乗るごめん・なはり線の終着駅奈半利まではバスで向かう。甲浦駅では 2020 年に運行を開始する DMV の導入に向けた駅舎改築工事が行われており、バス停も駅舎の隣から少し離れた場所に設置されていた。定刻よりも 5 分ほど遅れて、室戸岬経由安芸本社営業所前行きがやってきた。バスは私と同業者と思われる方の合計 2 人を乗せて出発した。奈半利駅までは途中 123 ヶ所のバス停を通り、所要時間は約 1 時間 50 分だった。123 ヶ所あるバス停のうち、停車した停留所は 30 ヶ所だったと思う。中には断崖絶壁で周りに何も無いところにバス停が設置されていた。こんな所にバス停を設置して一体誰が使うのだろうか。その後もバスは西日がまぶしい太平洋を横目に順調に走り続け、定刻より少し早く奈半利駅に到着した。

奈半利からは土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線に乗車する。16 時 09 分発の高知行き 5841D は、途中の安芸から快速運転を行っていた。ごめん・なはり線もほぼ全線にわたって高架化されているので、太平洋の絶景を堪能することができた。約 1 時間で後免に着き、再び奈半利行きの列車に乗り込んで、とさでん交通の始発電停がある後免町で降りた。

ここからはとさでん交通の軌道線全線完乗を目指す。車内で一日乗車券を購入し、鏡川橋行きの 600 形電車に乗り込む。途中、日本一駅間距離(厳密には電停)が短い一条橋～清和学園前 63m や路面電車の線路が平面交差するはりまや橋を通り、鏡川橋には定刻より約 4 分遅れて到着した。ここで伊野行

きの電車に乗り換える。鏡川橋から先は単線となる。途中、朝倉と中山信号所にてタブレット交換を見ることができた。路面電車でタブレット閉塞を採用しているのは国内でここだけである。その後、夕飯のお店を調べているとすぐに伊野電停に到着した。ここから高知の市街地まで路面電車で戻ってもいいが、すぐ近くには土讃線が走っている。ちょうど良い列車はないか時刻表を開いてみると、19時14分に伊野を出る特急列車に乗ることがわかり、急いでJR伊野駅へと向かう。特急あしずり10号高知行き2080D列車に乗って高知までワープする。たびきっぷの便利さ、ありがたさを初めて感じた瞬間だった。高知駅に戻り、路面電車の中で事前に調べておいた、鰹が美味しくいただけるお店で晩ご飯を食べることにする。鉄道旅行といえども、その土地の名物を食べない訳にはいかない。

早速、鰹のタタキを注文する。刺身仕立てに盛り付けられた鰹は、身が引き締まっており、脂も乗っていてとても旨い。今日のお店選びも大ヒットし、大満足になった私は、乗り残していた駅前・棧橋線に乗りこすため高知駅へと向かう。

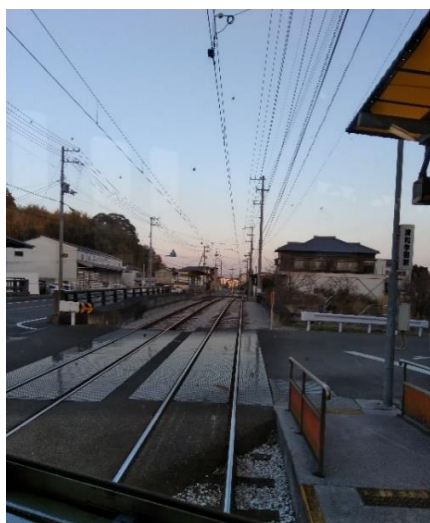
高知駅前から棧橋通五丁目行き電車に乗り込み、約15分で終点に到着した。これにて、とさでん交通の軌道線は全線完乗となる。折り返しの高知駅前行き電車には私一人しか乗っていなかった。



左：ごめん・なはり線の汽車



右：とさでん交通 600 形電車



左：日本一駅間距離が短い区間



右：はりまや橋の平面交差



左：特急列車で高知駅までワープ 右：高知名物の鯉で夕食

4日目 2月27日(水)

乗車駅	発車時刻	種別	行先	列車名	降車駅	到着時刻
高知	9:13	特急	岡山	南風4号	阿波池田	10:19
阿波池田	11:57	普通	高知		高知	14:07
高知	15:43	特急	中村	あしずり5号	中村	17:27
中村	17:32	普通	宿毛		宿毛	18:02
宿毛	18:13	普通	窪川		中村	18:44

旅の4日目、この日は土讃線と土佐くろしお鉄道の中村線・宿毛線に乗車し、土讃線と土佐くろしお鉄道全線を乗りつづす。この日は時間に比較的余裕があるので、宿で朝食をしっかりと摂った後は高知駅に向かいつつ市街地を散策しよう。朝早くから営業している雑貨店が多くあり、のんびりと営業しているのが印象的だった。やっぱり街歩きは楽しい。やがて武市半平太、坂本龍馬、中岡慎太郎3人の、土佐三志士の銅像が見えてくると高知駅はもうすぐだ。



高知駅前にある土佐三志士の銅像

本日最初の列車は、9時13分発特急南風8号岡山行き38D列車である。車両は2000系気動車で3両編成での運転だった。列車は定刻に高知駅を出発し、土佐山田からは25パーミルの山道を上って四国山地の急峻な場所を走ってゆく。途中、景勝地として名高い大歩危峽を通過し、列車は定刻通り阿波池田駅1番ホームに滑り込んだ。



左：特急南風 8 号 右：吉野川が作り出した景勝地「大歩危峡」



左：阿波池田駅で撮影した列車たち 左から普通 4456D、特急 4003D 回送、特急 33D、特急 38D
右：この旅 3 回目の阿波池田駅、しかも 3 日連続の訪問となった。

阿波池田では次の列車まで 1 時間半ほど待ち時間があったので、市街地を散策する。あてもなく歩いていると市立図書館を見つけたのでそれがある建物に入る。しかし中は真っ暗で何もなく、図書館施設も撤去されていた。活気がなくて寂しいなと思いつつ図書館と名乗る施設を後にし、しばらく歩いていると 1 軒の食事処を発見した。まだ昼前だが、列車に乗ってしまうと 14 時過ぎまで飯にありつけないので、ここで軽く食事をした。

そろそろ列車の時間が近づいてきたので駅に戻ろう。駅となりのコンビニで軽食を購入した後、11 時 57 分発高知行き 4229D 列車に乗り込む。列車は私を含めて 7 人のお客を乗せ、定刻に阿波池田駅を出発した。2 日前に乗った阿波池田行き 4231D 列車と同様、車内は閑散としていた。途中の大歩危で学校帰りと思われる高校生 4 人組と地元の方 2 人が降り、ついに車内は私一人だけになってしまった。途中、橋梁の中にホームがある土佐北川、JR 四国最高地点の駅である繁藤、坪尻に次いでもう一つのスイッチバック駅新改にそれぞれ停車した。土佐山田からは高知の近郊区間で多くの乗車があった。列車が高架区間に入ればまもなく終点の高知である。



左：土佐北川駅のホーム、トラス橋の中にホームがあるのが面白い。

右：JR 四国最高地点駅の繁藤、標高は 347m ある。

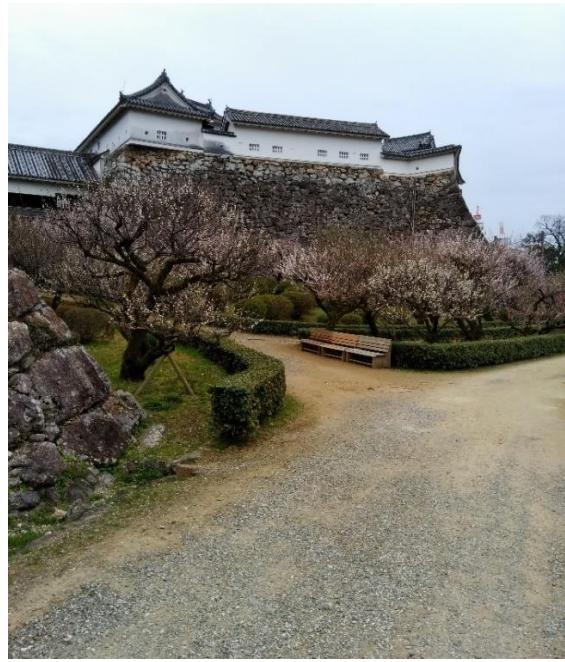


左：阿波池田から乗った汽車、乗客は数えるほどしかいなかった。

右：新改駅スイッチバックの全景、シーサースクロッシングを持つ貴重なスイッチバック駅である。

高知では 1 時間半ちょっとの待ち時間。ホームでのんびり撮影でも良いが、せっかくなので観光しよう。1 時間半で行って戻ってこられる高知城へ向かった。高知駅から路面電車で高知城前まで行き、そこから先は天守閣までひたすら階段を登る。ようやく天守閣の前までやってきたが、天守閣に上るには入城料がかかり、時間も押していたので城内見学は諦めた。また高知に行く機会があれば、桂浜と併せて城内も見学してみたい。

天守閣へと続く階段を引き返す道中で、見頃を過ぎた梅の花が咲いているのが確認できた。どうやら梅まつり開催期間中のような。高知城を出発したのは 15 時 15 分頃、路面電車に乗って戻ると次に乗る列車に間に合わなくなるので、高知駅までの近道ルートをすぐに検索し、ひたすら歩いた。



左：高知城の天守閣 右：高知駅までの帰り道で見つけた梅の花

高知からは引き続き宿毛を目指して南下する。15時43分発特急あしずり5号中村行き2075Dは、しまんと号と同じく2両編成、車両は2000系気動車であった。乗客の中には学校帰りの生徒もちらほら見かけた。きっと遠方から通っているのだろう、大変だ。終点まで約1時間40分とやや長いので、ディーゼルエンジンの音を楽しみつつ、景色を眺めたり読書したりして過ごした。途中の窪川から先は土佐くろしお鉄道中村線に入る。

中村では5分の乗り継ぎで宿毛行き621D列車に乗り込む。車内は帰宅時間と重なって、部活帰りの高校生でいっぱいだった。30分ほどで終点の宿毛に到着、これにて土佐くろしお鉄道全線は完乗となる。折り返し時間10分の合間に、車内で事前に調べておいた、うなぎが美味しいお店に電話を入れ、すぐにホームに戻って駅名標を撮影したら折り返しの314D列車に乗り込む。ふかふかのシートに座ってぼんやりしていると眠くなり、ハッと気づくと列車は中村駅に到着していた。



左：特急あしずり5号で高知県を南下 右：土佐くろしお鉄道宿毛線の車両

今夜の晩飯はうなぎと決めていた。というのも、四万十市は天然うなぎがよく獲れる場所であり、中村駅周辺には四万十川の天然うなぎが食べられるお店が数多く存在する。私が訪れたのは今宵の宿の近くにある、うなぎも鰹も美味しいお店である。脂がほどよく乗ったうなぎは、身がふっくらとしていてとても旨い。さらに、前日もいただいた鰹のタタキを注文する。こちらは四万十市の隣町、黒潮町で水揚げされた鰹だという。前日、前々日に続いて、また飯が旨いお店を見つけてしまった。

5日目 2月28日(木)

乗車駅	発車時刻	種別	行先	列車名	降車駅	到着時刻
中村	8:10	普通	窪川		窪川	9:17
窪川	9:40	普通	宇和島		宇和島	12:15
宇和島	12:56	特急	松山	宇和海16号	松山	14:13
JR松山駅前	14:22		松山市駅		松山市駅	14:33
松山市	14:36	普通	横河原		横河原	15:06
横河原	15:14	普通	高浜		高浜	16:06
高浜	16:13	普通	横河原		松山市	16:34
松山市	16:45	普通	郡中港		郡中港	17:09
伊予市	17:15	特急	松山	宇和海22号	松山	17:26
JR松山駅前	17:29		道後温泉		市役所前	17:38
市役所前	17:41		松山市駅		松山市駅	17:46
松山市駅	17:58		本町六丁目		本町六丁目	18:11
本町六丁目	18:20		松山市駅		南堀端	18:30
南堀端	18:33		道後温泉		道後温泉	18:55
道後温泉	20:07		松山市駅		上一万	20:12
上一万	20:21		JR松山駅前		JR松山駅前	20:40

旅の5日目、この日は予土線で四国最後の未到達県である愛媛県に入った後、内子線経由で松山へ行き、本日中に伊予鉄道全線の完乗を目指す。まずは予土線の始発駅、窪川へと向かう。中村駅3番ホームには、宿毛から来た8時10分発窪川行き310D列車が停まっていた。この日はあいにくの雨、予土線から四万十川的車窓を楽しめるのか少し不安だった。列車は定刻に中村を出発し、1時間強で終点の窪川に到着した。窪川に着くと青空が広がっていた。さっきまでの雨が嘘のようだ。

窪川からは予土線に乗車する。やってきたのはキハ32系の鉄道ホビートレインだった。この車両は0系新幹線をモチーフにしている。車内には0系新幹線の模型の他に、0系新幹線で使われていたシート、東海道新幹線開業時の駅が掲載されてある運賃表があった。鉄道好きにはたまらない車両である。



左：予土線の鉄道ホビートレインは、0系新幹線をモチーフにしている。

右：予土線の運賃表の下には、東海道新幹線開業時の駅が掲載されていて遊び心がある。

9時40分発宇和島行き4819D列車は、私の他に鉄道ホビートレイン乗車目当ての方10人など、計20人を乗せて定刻に窪川を出発した。列車は四万十川沿いをゆっくりと走る。川は思っていたよりも濁っていなかった。出発して50分、列車は半家駅に到着した。かつて留萌本線が増毛まであった頃、ここから増毛までの乗車券が、薄毛に悩まされている方に人気だったという。しかし、今は増毛駅も留萌本線の部分廃線に伴って廃駅となったため、この切符を買うことはできなくなった。次の江川崎では20分ほど停車し、また海洋堂ホビートレインとも交換した。四万十川と離れ、1時間ほど走行して北宇和島で予讃線と接続し、ほどなくして終点の宇和島に到着した。



左：最後の清流、四万十川の眺め 右：四万十川には沈下橋(写真中央)がいくつか架けられている。



江川崎にて、左側が海洋堂ホビートレイン、右が乗車した鉄道ホビートレイン
この2つの列車と「しまんトロッコ」を合わせて「予土線3兄弟」と呼ばれる。

もともとの予定では宇和島で 1 時間半待って昼食を取る予定だったが、この日じゅうに伊予鉄道全線に乗り切れるか不安だったため、1 本早い宇和海に乗ることにした。駅近くの商店街で昼食を調達した後、12 時 56 発特急宇和海 16 号松山行き 1066D 列車に乗り込んだ。車両は 2000 系気動車で 3 両編成での運転、また、この旅初めてのアンパンマン列車であった。同時に、2000 系気動車に 4 日連続で乗車することになる。列車はリアス式海岸沿いの丘を登り下りしながら北へと向かう。トンネルが多いので、海を眺められたのはほんのわずかであった。やがて内子線に入り、四国最長の犬寄トンネルを抜けて平野部に出れば、まもなく終点の松山である。



左：宇和島駅の車止めから　　右：特急宇和海 16 号はアンパンマン列車で運転

ここからは伊予鉄道全線の乗りつぶし旅を始める。松山駅隣の窓口で「ALLIYOTETSU 2Day Pass」を購入し、まずは郊外電車の始発駅松山市へ向かう。松山市駅行き 2 系統に乗り、約 10 分で市駅に到着。ちなみに、松山市駅を市民は「市駅」と呼ぶため、この記事でも市駅と記述している。途中の大手町停留所では高浜線の線路と平面交差した。運が良ければ高浜線の電車と交差し、電車が電車を待つ瞬間を見ることができるが、このときは残念ながら交差しなかった。

市駅からは郊外電車を乗りつぶす。改札に入ったタイミングで横河原行きの電車が入線したので、横河原線→高浜線→郡中線の順に乗車することにした。車両は元京王 5000 系だった。30 分ほどで終点の横河原へ、そのまま折り返しの高浜行き電車に乗り、今度は終点の高浜へ、再び折り返して郡中線の始発駅である市駅に戻った。ここまでで約 2 時間経過、時間はまだたっぷりある。市駅からは郡中港行き電車に乗り込む。車両は元京王 3000 系だった。地元沿線の昔の車両に地方で乗ることができるのは嬉しいことだ。車内で時刻表を読んでいると、郡中港駅に隣接している伊予市駅からちょうど良い特急列車に乗れることが判明した。これなら郡中線で市駅に戻るよりも 30 分早く戻れるだろう。わずか 6 分の乗り換え時間に、駅名標を撮影し、早歩きで伊予市駅に向かった。隣接しているといっても幹線道路を挟んでおり、信号待ちが長いので、とてもスリリングな乗り換えだった。高知の時と同様に、特急宇和海 22 号松山行き 1072D 列車で松山までワープする。



左：伊予鉄道の電車(元京王 5000 系) 右：伊予鉄道の電車(元京王 3000 系)

松山には 17 時半に到着、ここからは夕飯のお店を探しつつ、路面電車の完乗を目指す。まずは南堀端付近にある三分岐点の線路を通った後、40 分に 1 本しかない 6 系統電車に乗る。道後温泉行き 5 系統電車で市役所前へ、さらに市駅行き 1 系統で市駅へ行き、路面電車の撮影を少しだけした後は、17 時 58 分発本町六丁目行き 6 系統に乗り込む。市内電車はどの系統に乗っても立ち客があったが、この 6 系統だけガラ空きだった。終点の本町六丁目は市電の中で一番というくらい静かな電停だった。再び 6 系統で折り返して南堀端へ、ここで 3 系統に乗り換えて道後温泉へ行く。乗った電車の車内の床は木材でできており、とても味があった。道後温泉に着くと時刻は 19 時を回ろうとしていた。時間もちょうどいいので、ここで夕食としよう。



左：本町六丁目電停にて、6 系統は市内電車の中で最も乗客が少ない。

右：道後温泉駅の駅舎

伊予の名物、鯛めしが食べられるお店はあるだろうか。そう思いながら温泉街をふらついていると新築の小さなお店を発見した。鯛めしはもちろん、瀬戸内の美味しい海の幸がいただけるお店ということで早速入店する。すぐさま鯛めしを注文すると、女将さんから「炊き込みご飯じゃなくて海鮮丼仕立てなんだけど大丈夫？」と聞かれた。実は鯛めしには2つの食べ方があり、鯛一匹を丸ごとご飯とともに土鍋や釜で炊く松山式と、鯛の刺身をご飯に乗せ、醤油ベースの甘辛いタレと卵黄をかけて食べる宇和島式があり、このお店では宇和島式の鯛めしが楽しめるとのこと。もちろん、そちらをいただくことにする。女将さん曰く、最後に温かい出汁をかけ、お茶漬けにして食べるのがオススメだそうだ。身がプリプリの鯛とご飯、それに卵黄とタレが絡みついて最高に旨い。メのお茶漬けも含めて心ゆくまで堪能でき、大満足になった。

私はここで一つ気になっていた、道後温泉本館の改修工事について女将さんに聞いてみた。老朽化が激しいものの、今後も市の文化財として保存しなければならないため、道後温泉の本館のみ約7年かけて改修工事を行うという。予定では2月頭に本館が足場で覆われて見えなくなる予定だったが、工事が遅れていてまだ足場の組み立て作業に入っておらず、今ならまだ本館の外観を正面から見ることができると教えてもらった。女将さんにお礼を言ってお店を出るとすぐに本館に向かった。

本館に行ってみると、足場どころか立ち入り規制の柵もなく、1階にある神の湯も営業していた。しかし、2,3階の休憩所には立ち入ることができなくなっていた。一風呂入りたかったが、翌日は早朝から行動するので、温泉は翌日のお楽しみにしておこう。

道後温泉駅に戻り、乗り残していた鉄砲町・古町経由の路線で今宵の宿へと向かう。市駅行き3系統電車で上一万へ、さらに古町経由市駅行き2系統に乗り換えて松山駅に行く。夜も遅いのか、乗客はまばらであった。道後温泉を出発しておよそ30分、松山駅まで戻ってきた。これにて、伊予鉄道全線は完乗となり、予讃線の海線区間(伊予市～伊予長浜～伊予大洲)と松山～多度津間を残すのみとなった。

6日目 3月1日(金)

乗車駅	発車時刻	種別	行先	列車名	降車駅	到着時刻
松山	6:04	普通	宇和島		伊予大洲	7:43
伊予大洲	7:59	普通	松山		下灘	8:56
下灘	10:30	普通	松山		伊予市	10:52
郡中港	10:59	普通	松山市		松山市	11:23
松山市駅	11:27		道後温泉		大街道	11:35
上一万	13:19		道後温泉		道後温泉	13:31
道後温泉	14:32		JR松山駅前		JR松山駅前	14:55
松山	15:28	特急	岡山	しおかぜ24号	岡山	18:11
岡山	18:29		東京	のぞみ52号	名古屋	20:10

旅の6日目、四国たびきっぷを使う最後の日となった。午前中は予讃線の海線区間を乗りつぶした後、一度行ってみたかった下灘駅でのんびりする。午後は松山を観光し、夕方の列車で名古屋に戻る。まずは6時04分発の海線経由宇和島行き913D列車で伊予大洲へ向かう。予讃線の海線区間は「愛ある伊予灘線」という愛称がつけられている。入線してきた車両はキハ185系3100番台、特急車両を使った普通列車ということで、これも一度乗って見たかった列車だ。私他にこの車両目当ての乗客15人を乗せ、列車は定刻に松山を出発した。乗車して40分ほど、列車は伊予灘を走り始めた。空はまだ薄暗かったが、青空が一面に広がっていた。伊予長浜を出ると列車は内陸部を走り、定刻の7時38分

に伊予大洲駅のホームに滑り込んだ。ホームに出て駅名標を撮影していると、対向から内子経由松山行きがやってきた。なんとこちらの列車もキハ 185 系で運転されていた。

次に乗る列車は始発の松山行き 4916D 列車で、キハ 54 系単行での運転だった。キハ 54 系に乗車するのは 4 年ぶりであり、高校 1 年生の時に乗車した留萌本線以来となった。



左：伊予大洲まで乗った汽車、旧国鉄特急型車両のキハ 185 系だった。

右：この汽車に乗って、四国一の絶景駅下灘へ向かう。



伊予大洲にて、キハ 185 系普通列車どうしの交換

跨線橋を渡って 3 番ホームに行くと、列車乗車口には長い行列ができていた。地元の小学校の遠足だろうか、列車を見て興奮気味の児童たちに付き添いの先生が二列に並ぶよう指導していた。乗る予定の列車は 1 両編成、果たして乗れるだろうか。扉が開き、児童たちが車内に吸い込まれていく。車内はほぼ満員状態で、なんとか後方の運転席横のスペースを確保できた。

列車は定刻の 7 時 59 分に出発、しばらくは後方からの車窓を楽しもう。出発して 30 分ほど、列車は伊予長浜に到着した。ここで児童たちと付き添いの先生方が降り、車内は瞬く間にガラガラになった。伊予長浜では対向列車待ち合わせのため、15 分ほど停車した。その後は伊予灘沿いをのんびりと走る。そして列車は定刻の 8 時 56 分に下灘駅のホームに滑り込んだ。



左：ホームからの眺め 右：青春 18 きっぷのポスターに何度も採用された待合ベンチ

列車が出発すると、視界いっぱい穏やかな瀬戸内海が広がった。早速、朝 9 時時点での気象データを調べてみると、天気は晴れ、気温は 10.4℃であり、北東の風 4.9 m/s、波はかなり穏やかであった。朝風とは言い難いものの、素晴らしい天候となった。

駅舎の中に入り、駅ノートを記入してホームでぼんやりしていると、横断幕を掲げた地元の方たちが駅にやってきた。どうやらもうすぐ「伊予灘ものがたり 大洲編」が来るらしい。伊予市方面からレールのジョイント音が聞こえてくると、ほどなくしてキロ 47 系気動車がホームに滑り込んだ。列車は 2 両編成で、伊予灘に沈む夕日をイメージしたラッピングが施されていた。四国の観光列車を見るのは初めてだったので、思わず撮影に夢中になった。わずか 6 分の停車時間の間、乗客は皆、記念写真を撮ったりして慌ただしそうに記録を取っていた。やがて出発の笛がホームに響き、乗客たちが急いで列車に戻って行った。列車は地元の方たちのお見送りを受けて、伊予大洲に向けて出発した。もちろん、私も手を振って列車を見送った。列車の姿が見えなくなると、駅は再び静かな空気に包まれた。さっきまでの賑わいが嘘のようだ。

列車の見送りが終わると、見慣れない若者の顔だったのだろうか、地元の方が私に声をかけてきた。どうやら列車で駅に来た人たちには記念撮影をしてくださるとのこと。早速、私をモデルにして撮影大会が始まった。場所やアングルを変えながら合計 15 枚の写真を撮っていただいた。さらに、夕焼けの下灘駅が描かれたはぎとそのスナップ写真をいただいた。地元の方にお礼を言ってまたホームでぼんやりしていると、次第にこの駅に対する愛着心が沸き、帰りたくない気持ちになった。駅の時計を見ると時刻は 10 時 20 分、そろそろ列車の時間だ。

駅を離れたくないが、離れなければならない。名残惜しい気持ちを抑え、また絶対に来るぞと心に誓った私は、10 時 30 分発松山行き 4918D 列車に乗り込み、下灘駅を後にした。車両はキハ 32 系、単行運転であり、この旅最後の気動車列車だった。列車はどこまでも青く輝く伊予灘に沿って北上していく。昨日購入した伊予鉄道のフリー切符がまだ使えるので、伊予市で降り、郡中線経由で松山城に行くことにした。出発して約 20 分、列車は伊予市駅のホームに滑り込んだ。



左：偶然目にすることができた「伊予灘ものがたり」
右：地元の方に撮影していただいたお気に入りの一枚

伊予市から先は郡中線で松山に戻り、その後は松山城の見学、それに道後温泉を楽しむこととする。伊予市から郡中港まで急いで移動、郡中港から市駅まで郡中線に乗り、路面電車に乗り換えて松山城の最寄り電停である大街道で下車する。

松山城のロープウェイ乗り場まで歩いていると「鯛カツバーガー」を売っているお店を発見した。あまりに美味しそうだったので、それを昼ごはんにいただく。ロープウェイに乗って山頂駅に行き、そこから5分くらい歩くと天守閣が見えてきた。まだ時間があるので城内に入り、天守閣の中を見学しよう。順路に従って天守閣の最上階まで階段を上がると、松山の市街地だけでなく、遙か遠くに瀬戸内海を望むこともできた。その後も昼休憩を挟みつつ、1時間ほど松山城に滞在した後は再び路面電車に揺られ、道後温泉を目指す。ここで前日は時間の都合上入れなかった温泉も楽しむこととしよう。

道後温泉に着いたのは13時半過ぎ、松山から乗る特急列車の出発時間が迫り、あまりゆっくりしている暇はない。親に教えてもらったオススメの日帰り温泉施設にすぐに向かい、6日分の旅の疲れを癒す。入ったのは本館ではなく、2つある別館のうち、道後温泉駅に近いほうだ。温泉でしっかり温まったあとは急いでお土産を購入し、路面電車に乗って松山駅へ戻る。松山駅に着いたのは15時前、もう少し道後温泉でゆっくりしても良かったかもしれない。



左：郡中線で市駅に戻る。 右：松山城の天守閣と城山公園広場



左：天守閣最上階からの眺め
右：城内からの帰り道にて、立派な天守閣を見下ろす。



左：道後温泉駅横に展示されていた坊ちゃん列車 右：道後温泉本館

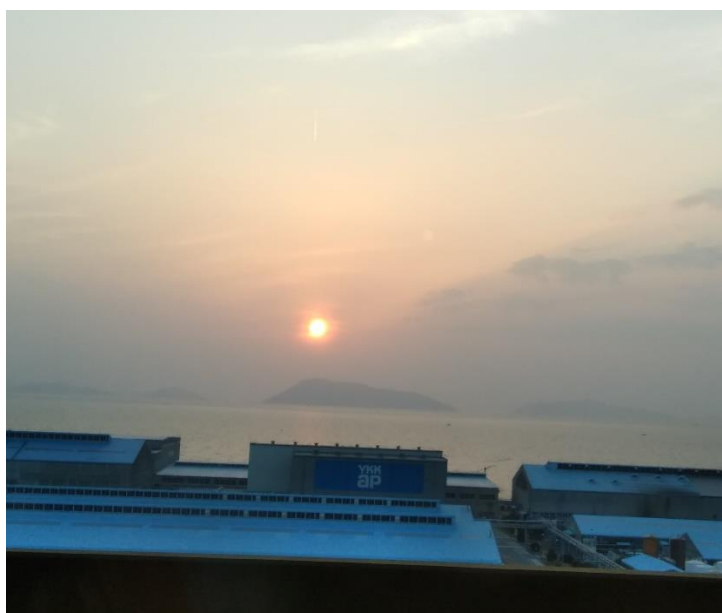


左：道後温泉駅前のからくり時計 右：大手町電停の平面交差

松山からは 15 時 28 分発特急しおかぜ 24 号岡山行き 24M 列車に乗り込む。いよいよ四国ともお別れだ。車両は 8600 系電車、JR 四国最新鋭の特急電車である。列車は 7 両編成で、前 2 両がいしづち 24 号高松行き、後 5 両がしおかぜ 24 号岡山行きで、途中の宇多津にて解放作業が行われる。乗車時間

が 2 時間半超えと長いので、この列車のみあらかじめ指定席を取っておいた。列車は定刻に松山を出発し、瀬戸内海沿いを走ってゆく。今治、壬生川、伊予西条、新居浜、...とこまめに停車し、出発して 1 時間半ほどで愛媛県を抜けた。さらに宇多津にていしづち 24 号を解放し、列車は本四備讃線に入った。

予讃線の線路と分かれ、高松方面からの線路と合流すると列車は瀬戸大橋を渡り始める。ちょうどその頃、瀬戸内海に夕日が沈もうとしていた。私は突然センチメンタルな気分になった。この 5 日間、鉄道よりも人との出会いが大きく、四国を離れるのが寂しくなってしまったのだろうか。しかしそんなことはお構いなく、列車は岡山に向けてひたすら走る。児島で JR 西日本の運転手、車掌と交代し、定刻の 18 時 11 分、列車は岡山に到着した。これにて、四国にある全鉄道線の完乗を達成することができた。夕食を調達して新幹線に乗り込み、無事に名古屋まで戻ってきた。改札窓口で無効印をもらい、四国たびきっぷも使い切った。



左：四国で乗る最後の列車、特急しおかぜ 24 号 右：瀬戸内海に沈む夕日

7日目 3月2日(土)

乗車駅	発車時刻	種別	行先	列車名	降車駅	到着時刻
名古屋	8:29	普通	藤が丘		東山公園	8:47
東山公園	11:32	普通	高畑		名古屋	11:50
名古屋	12:46	普通	中津川		中津川	14:07
中津川	14:25	普通	松本		塩尻	16:20
塩尻	17:07	特急	新宿	スーパーあずさ28号	八王子	19:02

旅の 7 日目、いよいよ最終日を迎えた。この日は中央本線経由で帰るだけである。しかし、帰るだけで 1 日使うのはもったいないと思い、名古屋を出発する前にちょっと変わった乗り物がある場所へ行くことにした。まずは地下鉄東山線に乗り東山公園へ、そこから 10 分ほど歩いて東山動植物園にやってきました。

東山動植物園には、「スカイビュートレイン」という園内を周回するモノレールがある。これも私が

所持している乗りつぶしノートに記載されており、モノレールの運賃とは別に動植物園の入場料がかかってしまうが、ここまで来て乗らないわけにはいかない。9時ちょうどの開門時間と同時に入園すると、すぐさまモノレール乗り場までの階段を登る。モノレールは想像よりも小さく、頭をかがめないに乗車できないほどの小ささだった。この日の始発便には私一人のみの乗車、出発の合図を終え、モノレールが動き出した。モノレールはガタガタと音を立てながら園内を進んでいく。15分ほどで一周し、スカイビュートレインを完乗した。まだ時間にかなり余裕があったので、好きなだけ園内の動物たちを観察し、ちょうど良い電車で名古屋駅に戻った。

名古屋からは中央本線経由で帰宅する。在来線ホームできしめんを吸った後は、12時46分発中津川行き2723M列車で終点まで、そこから松本行き1833M列車に乗り換え、塩尻へと向かう。車両はどちらも313系電車で、1833M列車はワンマン運転を行っていた。塩尻で45分ほど待ち、この旅最後の列車、特急スーパーあずさ28号新宿行き28M列車に乗り込む。車両はE353系電車で、念願の初乗車だった。途中、甲府駅にて遅れていた身延線からの乗り換え客を待っていたため、八王子に5分遅れて到着した。八王子駅の改札窓口で無効印を押してもらい、丸一週間の鉄道旅行を無事に終わらせることができた。

4. あとがき

今回の鉄道旅行は、出発早々に体調が悪くなるなど、序盤から体調との闘いを強いられてしまったが、それでも四国の鉄道や文化財、現地の人との出会いを存分に楽しむことができ、楽しみすぎて時折、四国にやってきた目的を忘れそうになることもあった。また、幸いにも列車が大幅遅延や運休になることはなかったのも、ほぼ計画通りに行動できたのはなによりも良かった。四国以外にも、完乗を主目的とした旅行を計画しており、時間とお金に余裕がある時期にまたチャレンジしてみたい。

思わぬハプニングも!?

SL 人吉の旅

電気・電子工学専攻 修士1年 天沼 大輝



はじめに

年が明けた1月、卒業論文を書きつつ春休みの旅行計画を立てていた。今回の行き先は山口・九州方面である。切符は青春18きっぷを使用、主な目的としては、萩・秋吉台の観光、太宰府天満宮の参拝および筑豊電鉄2000形の撮影を考えていた。だが、せっかく山口県まで行くのである。山口県といえば……

「SLやまぐち号の運転日は……旅行の1週間後から!？」

残念! 1週間ズレで乗ることができない。しかし、ここで別な列車が脳裏に浮かぶ。

「そういえば、SL人吉は……乗れるではないか!!」

幸い、福岡からでも(普通列車で)日帰り可能な距離なので、SL人吉が予定に組み込まれることとなった。ちなみに、宿泊費と行程を考慮して、その日は久留米のホテルに連泊することにした。

10時打ちで希望の指定席券を確保。卒業論文も提出し、指導教員欠席の学会で発表し、あとは出発を待っただけだ。

なお、本来であれば一連の旅行記を掲載したいところだが、執筆に割ける時間が限られているため、久留米～人吉を往復した1日に絞って執筆する。もちろん、ただSL人吉に乗るだけでは終わらなかった1日である……。

残りの日程については、最後に写真で簡単に紹介しているので、そちらも併せてご覧いただきたい。

SL 人吉 概要

SL 人吉は熊本～人吉間を不定期で運行する SL 牽引の快速列車（JR 九州 HP から閲覧できる時刻表上での種別は SL）である。前身となる列車は 1988 年に運行を開始した「SL あそ BOY」で、基本的には豊肥本線の熊本～宮地間で運転された。また、豊肥本線での運転に加え、後述する理由により年間数日程度は肥薩線人吉発着でも運転されていた。しかし、2005 年に SL が故障、修復は困難と判断されたため同年をもって「SL あそ BOY」は運転終了となった。その後、2009 年に SL が再度復活、客車もリニューアルの上で「SL 人吉」として運転を開始した。

牽引機は 8620 形（通称：ハチロク）58654 号機で、車籍を有しており営業路線上で営業運転できる SL としては日本で最も古い車両である。製造年は 1922 年（大正 11 年）で、九州各地を 50 年以上駆け回った後、1975 年に現役を引退し、ボランティアの手により矢岳駅前の人吉鉄道記念館で静態保存されていた。その後、1987 年に JR 九州は SL を復活させることになり、調査の結果、保存状態の良い 58654 号機に白羽の矢が立った。ボランティアとの交渉の末、「年に 3 回は人吉へ里帰り運行する」「JR 九州は人吉の観光振興に全面的に協力する」などの条件で JR 九州に返還されることとなった。人吉から運び出された 58654 号機は小倉工場での大規模修復を経て、1988 年に「SL あそ BOY」として復活した。しかし、2005 年に軸受に異常が発生、修理を行ってもなかなか解消せず、最終的には修復困難との判断が下され、58654 号機は引退することとなった。だが、JR 九州は修復の可能性を模索して除籍は行わず、さらに製造元である日立製作所に製造時の図面が残っていることが判明したため、58654 号機は再度、大規模な修復を受けた。そして、2009 年に「SL 人吉」として再復活を果たした。

客車は 50 系 3 両を改造した 50 系 700 番台（オハフ 50-701・オハ 50-701・オハフ 50-702）が使用される。こちらも 1988 年の「SL あそ BOY」運転開始に伴いウエスタン調に改造されたもので、さらに 2009 年の「SL 人吉」デビュー時に再改造された。車内はボックスシートを基本としながらも一部に 2 人掛けの座席が併設されている。シートの仕様も革・布およびそれぞれの色違いが存在しバラエティーに富んだものとなっている。また、オハフ 50-701・702 の車端部には展望デッキが、オハ 50-701 にはビューフェなどが設けられている。なお、不規則な車内配置のため座席位置と窓の位置は必ずしも一致しているとは限らない。車窓を楽しみたい場合には指定席券購入に際しネットで窓枠と座席の配置の下調べを勧める。



8620 形 58654 号機



1号車 オハフ 50-701



2号車 オハ 50-701



3号車 オハフ 50-702

～～ 行程表 ～～

発駅	発時刻	列車番号 種別 (列車名) 行き先	着駅	着時刻
久留米高校前	6:20	1822D 普通 久留米ゆき	久留米	6:25
久留米	6:32	1322M 区間快速 博多ゆき	鳥栖	6:38
鳥栖	6:47	2323M 普通 大牟田ゆき	肥前旭	6:50
肥前旭	7:28	2325M 普通 熊本ゆき	熊本	9:05
熊本	9:45	8241レ SL 快速「SL 人吉」 人吉ゆき	人吉	12:09
人吉	14:38	8242レ SL 快速「SL 人吉」 熊本ゆき	熊本	17:14
熊本	18:54	5360M 普通 銀水ゆき	大牟田	19:41
大牟田	19:45	2350M 普通 門司港ゆき	久留米	20:22
久留米	21:02	1883D 普通 日田ゆき	久留米高校前	21:06

※当初予定していた行程であり、実際の行程とは異なる。

～～ いざ人吉へ (久留米→人吉) ～～

「SL 人吉」の始発駅である熊本に向かう前に、ちょっと寄り道……鳥栖へ向かう。ここで、停車中の「ななつ星 in 九州」を撮影する。「ななつ星 in 九州」といえば日本におけるクルーズトレインのパイオニア的存在であるが、鉄道趣味の点から見ると、あまり注目されない列車である。その背景として私は「理論的には乗れるが、なかなか手が届かない」「臨時列車といえども定期的に運行しているため、それほど珍しくもない」などの点が挙げられると考えているが、読者の皆さまはいかがだろうか。

さて、鳥栖で印象的だった場面は、「ななつ星 in 九州」専属のスタッフらしき人が列車の撮影をしていたことだ。列車の外観自体は変わるはずがないのだが、それでも毎回撮影しているのだろうか。こういった場面からも最高の旅へのこだわりが感じられる。



7号車はDXスイート



肥前旭を通過する「ななつ星 in 九州」

鳥栖で10分ほど撮影したら普通列車で肥前旭に先回り。今度は「ななつ星 in 九州」の走行写真を狙う。明るさが心配であったが、幸いに日も昇ってきてくれて、何とか撮影することができた。

肥前旭からは普通列車で一路、熊本まで向かう。当然にクロスシートの車両が来てくれるものと期待していると……

「あれは……415系!？」

やってきたのはなんとロングシートの415系……。旅情が一つ消えた瞬間であった。

ここからは1時間半近く乗りっぱなしである。朝食のパンを食べたり、車窓を眺めたりしながら、のんび

りと鹿児島本線を下っていく。途中、田原坂付近はうっすらと霧が出ていた。

「雨は降る降る人馬（陣羽）は濡れる、越すに越されぬ田原坂……」

機会があれば、このあたりで下車してゆっくりと歴史探訪をしてみたい。

しばらく走ると列車は高架に上がり、車窓左手には修復中の銀杏城こと熊本城が見えてくる。高架下には路面電車も走っており、何となく気分も高揚する。9時5分に列車は熊本に到着した。



本日の主役！

「SL 人吉」の入線は9時22分なので、他の列車を撮影しながら、その時を待つ。時間になると八代方からDE10に牽引された「SL 人吉」が姿を現す。真新しい高架ホームに大正製のSLは何とも不釣り合いな風景であるが、これはこれで時代の流れを感じられて良いのかもしれない。

発車まで20分ほどあるので、SLの撮影はもちろんのこと、客車の車内や牽引してきたDE10などを撮影しながら過ごす。客車はどこかの誰かさんのデザインだけあって異常に凝ってはいるが、やっぱりこのデザインは好きになれない……。



「SL 人吉」入線 背後には800系も



回送の牽引はDE10-1753

9時45分、汽笛とともに大勢の人に見送られながら「SL 人吉」は熊本を発車する。後方ではDE10も見送っている。

SL：「それでは、行って来ま〜す」

DE10：「行ってらっしゃ〜い！ 夕方また迎えに来ま〜す」

とでも会話しているかのようだ（笑） もちろん、この時は知らなかった。意外なところでDE10と再会することになるとは……。



フリーゲージトレイン三次車

発車して10分ほどで車窓左手に九州新幹線熊本総合車両所が見えてくる。ちょうどフリーゲージトレイン三次車が留置されていた。

一方、車内では記念乗車証が配布される。さらに、2019年は「SL 人吉」運転開始10周年ということでラッキーなことに記念の缶バッジも一緒に配布された。

八代が近くなるにつれて車窓には畑が多くなってくる。なるほど、これが“い草”か。立て看板にも「日本一畳表の産地」と書いてある。

車窓右手に鹿児島本線と九州新幹線の連絡線が見えてくると、「SL 人吉」

は新八代に停車。さらに5分ほどで八代に到着する。ここでは6分停車し、その間に上り特急「かわせみ やませみ2号」と交換を行う。



特急「かわせみ やませみ」



日本三大急流の1つ 球磨川

八代を発車すると「SL 人吉」はいよいよ肥薩線に入る。しばらくすると車窓左手に球磨川が見えてきた。10時打ちで進行方向左側を取った成果が遺憾なく発揮される。途中、坂本に停まるが停車

時間が1分なので車外に出る時間はない。坂本は上り「SL人吉」で一大イベント！？が発生する駅なので、下車は復路の楽しみにとっておこう。

坂本を発車し、「SL人吉」は球磨川を望みながらのんびりと走っていく。そういえば、先ほどから何となく車内が騒がしい。どうやら、何か見えるようである。必死に手を振っている人もいるが、私の座席からはよく見えない。

「どうせ撮り鉄か誰かが車で追っかけてきているだけでしょう…………？」

しかし、ほどなくして道路を見ると…………

「痛車！？ しかも“SL人吉”ラッピング！？」

そういうことか（笑） 二次元ラッピングならまだしも「SL人吉」ラッピングの痛車とは…………斜め上の発想である。

痛車と並走したり、アテンダントに記念写真を撮ってもらったりしているうちに「SL人吉」は白石に近づく。白石では5分間停車…………のはずだったが、途中駅で対向列車が遅れた影響により、すぐに発車するとのこと。

「残念！」

と思っていたら、なんとSLの点検で少々停車するとのこと。

「よし、降りるぞ」

到着するや否や、乗客みんなが降りていく。

肥薩線は元鹿児島本線だけあって駅舎も立派なものが多いが、特



白石に停車中

に白石は明治時代の駅舎が残っていることで有名

だ。最近では大河ドラマ「いだてん」で主人公の金栗四三らが上京する際のSLに乗り込む場面のロケで使われたりもしている。ちなみに、この時に金栗らが乗り込んだのも「SL人吉」である。（時代がおかしいというツッコミは避けておく…………）

白石を発車し、球磨川に沿って15分ほど走ると一勝地に到着。

ここでは10分停車し、そ

の間に特産品の販売等が行われる。だが、この駅では果たさなければならぬミッションがある。それは…………

「必勝お守り記念入場券を買わなければ！」

一勝地では縁起の良い駅名にちなんだ記念入場券を販売しているのだ。列車を降り、無駄に張り切って？窓口へ行くと…………あっ



一勝地で小休憩…………

さり買えた。発車時刻が近くなるとSLの汽笛で知ら

せてくれるので、それまでは撮影をして過ごす。

一勝地を出ると、いよいよ「SL人吉」の旅も大詰め。（帰りも乗るが） 球磨川第二橋梁を渡ると、渡に停車。（駄洒落ではなく、本当の駅名） このあたりから人吉盆地に入り、周辺も次第に開けてくる。



100年以上も肥薩線を見守ってきた白石駅舎



縁起の良い一勝地駅

12時9分、「SL人吉」は終点の人吉に到着する。ホームでは多数の“きじ馬”（九州地方の郷土玩具）が出迎えてくれる。

「来ました。人吉～」

達成感を味わいつつ列車を降り、まずはホームで「SL人吉」を思う存分撮影する。撮影中、地元の方に話しかけられたのだが、方言が想像以上で少々驚いてしまった……。(熊本の方がおられましたら、ごめんなさい)



着きました！ 人吉！！



人吉機関庫とハチロク

ホームでの撮影を終えたら、次は駅舎を出て機関庫が見える場所に移動する。人吉機関庫は1911年（明治44年）に建てられ、現役の石造機関庫としては国内唯一となっている。SL人吉は折り返しまでここで整備（兼展示）を受けるので、その様子を撮影する。明治時代の機関庫に大正製の蒸気機関車……。なんともレトロな光景だ。

時計を見ると既に13時前。再び人吉駅のホームに戻る。今度は「かわせみ やませみ」と「いさぶろう・しんぺい」を撮影しなければならない。

13時3分、まずは熊本からの特急「かわせみ やませみ 3号」が到着する。これに遅れること5分、続いて吉松からの普通「しんぺい 2号」が到着し、両者は接続を取る。先程まで閑散としていた駅が、列車の到着とともに一気に賑わいを増す。ちなみに、折り返しは吉松ゆき普通「いさぶろう 3号」が13時22分発、熊本ゆき特急「かわせみ やませみ 4号」は13時25分発である。



「いさぶろう しんぺい」 & 「かわせみ やませみ」

13時15分頃には撮影を切り上げ、人吉観光へ向かうことにする。

～～ 人吉観光 ～～

あまり時間もないので、人吉観光は人吉城と青井阿蘇神社に絞って回ることにする。

駅の観光案内所でパンフレット類を手に入れ、まずはバスで人吉城に向かう。意外にもバスはPASMOが利用できた。

人吉城は城姫の一人人吉市中央部を流れる球磨川の南側に築かれた平山城で、江戸時代には人吉藩の藩庁が置かれた。歴史も古く、鎌倉時代に地頭として着任した相良氏によって修築されたのが始まりとされ、近世人吉城が



人吉城址

完成したのは江戸時代の初頭とされている。しかし、その後は2度の大火に見舞われ、特に幕末1862年の大火では城内のほとんどの建物が焼失した。翌年、石垣の一部が再建されたが、その際に「はね出し工法」という西洋の築城技術を応用することで、「武者返し」と呼ばれる独特の石垣が造られた。日本においてこの工法が用いられているのは、人吉城以外に五稜郭、鶴ヶ岡城、龍岡城、品川台場のみである。ゆえに、非常に珍しい工法であるが、特に人吉城の石垣は規模が大きく、この点の人吉城最大の特徴とも言える。



武者返し



於津賀社跡からの眺め

於津賀社跡より上は樹木が林立しており、それほど眺望は良くない。本丸跡で一休みし、登ってきた道とは違うルートで下山する。

「これで人吉城攻略……かな??」

歴史には多少興味がある（というか社会系の科目全般に興味がある）が、城マニアというわけではないので、とりあえずこれでよしとする。

さて、バスを降りて少し歩くと復元された櫓が見えてきた。説明書きを読みつつ広場を抜けると、いよいよ武者返しの石垣が姿を現す。ここから階段を登っていくと於津賀(おつが)社跡にたどり着く。それほど高い場所ではないが、ここから球磨川と人吉の市街地を望むことができる。さらに歩みを進め、二の丸跡、そして本丸跡まで登っていく。だが眺めはというと……

「意外と見えないな……」



本丸跡

続いては徒歩で青井阿蘇神社に向かう。青井阿蘇神社は806年に創建されたとされる神社で、地元では「青井さん」愛称で親しまれている。(温泉むすめの人吉青井って絶対ここから取っているでしょ) 江戸時代初期(1610~1613年)に建てられた楼門や本殿など計5棟が国宝に指定されている。



国宝 青井阿蘇神社楼門

人吉城から15分ほど歩いて青井阿蘇神社までやってきた。鳥居の周囲には「国宝」と書かれた碑や立て看板が並んでいる。

鳥居をくぐり、まず見えてくるのは国宝の楼門である。楼門は1613年に竣工し、禅宗様に桃山様式が組み合わさった茅葺屋根の門だ。記念撮影用なのか、通路のど真ん中に参拝記念と書かれたプレートが設置されていた。

楼門をくぐり、国宝の拝殿でお参りをし、終了……だって、神社ですから。

時間もあまりないので、青井阿蘇神社の参拝はこのくらいにして、再び徒歩で人吉駅まで向かう。その途中、ふとお土産店を覗いてみると……

「栗んとう」が車内販売より安い!？」

「栗んとう」は簡単に言うと「かりんとう」の栗バージョンである。往路の「SL人吉」の車内でもアテンドが大々的に宣伝をしていた。その「栗んとう」が「SL人吉」の車内販売価格よりも安い値段で販

売されていた。というわけで、購入。

「ふふ～ん、得した～♪」

結果、家族にも好評だったので、良い買い物をしたと思う。

～～ 思わぬハプニング！？（人吉→久留米） ～～

人吉駅に戻ると、ホームには既に「SL 人吉」が入線していた。復路も進行方向左側、つまり往路とは反対側の窓側に着席する。

14時38分、またしても大勢の人に見送られながら「SL 人吉」は人吉を後にする。滞在時間2時間半はあっという間であったが、列車の撮影と一通りの観光もできたので個人的には満足である。

さて、出発するや否や、2号車のビュッフェに向かう。

「早めにグッズを購入しなければ！」

売り切れる&混む前に……との思いで早めに行動を起こしたつもりであったが、ビュッフェには既に（長蛇とまではいかないが）列が……。幸い、混んではいたがお目当てのグッズは購入できた。



歴史の息吹く白石駅舎内

座席に戻る頃には、列車は一勝地の手前に差し掛かっていた。一勝地では10分停車するので、列車を降りて撮影を行う……と言っても、往路で十二分に撮影したので、今度のはのんびりと撮影できる。

一勝地から15分ほどで白石に到着。ここでは8分停車し、その間に人吉ゆきの普通列車と交換を行う。往路では（幸か不幸か）SLの点検で急遽停車時間が捻出されたため、いつ発車するのか分からずに急ぎ足での撮影であったが、今回は明治時代の駅舎も含めて堪能することができた。

白石を後にし、ポッーっと車窓を眺めていると、往路同様にアテンドによる記念撮影の時間がやってくる。コンパクトカメラで撮影してもらっている乗客が大半の中、毎回申し訳なく思いながらも一眼レフを手渡す。とりあえず撮ってもらえれば、後はPhotoshopでいかようにでも修正できるわけで……。 (なぜこの時、スマートフォンで撮影してもらおうという手法を思いつかなかったのだろう……)

球磨川第一橋梁を渡ると進行方向左側（私の座っている側）に球磨川が見えてくる。そして、15時57分、上り「SL 人吉」における一大イベント！？の発生駅、坂本に到着する。

「カメラ、よし！ イベントへGO！」

というわけで、ホーム前方にやってきた。往路の各駅停車時にはSLと記念撮影をしようと大勢の乗客がSLの前に集まったが、ここまできると、わざわざホームでSLの写真を撮っている人はほとんどいない。そんな中で待つこと7分……

「まだか……まだか……来た！！」



帰りもよろしく……ね？



西日が差し込む白石駅のホームにて



このひとときに 魂をこめて……！！

「お～！ SLの煙で景色が霞んでいる～」

SLならではの光景にしばし見とれていた。昔の一等展望車はもっとすごい煙だったのだろうか……などとのんきに考えていた。もちろん、この時は知らなかった。この後、事件が発生することを……。

事件が発生したのは、坂本で出て7,8分が経過した頃である。展望デッキで景色を眺めていたところ、列車がだんだんと減速し、そのまま駅間で停車した。

「またSLの点検かな？」

往路でも点検があったことから、特に不思議に思うこともなく、そのまま発車を待っていた。しかし、発車するどころか、駅間で停車しているにも関わらず車内アナウンスすら入らない。

少しすると、往路同様に「SL人吉」運転開始10周年記念の缶バッジを配布することが案内された。

「アテンダントも焦っている様子はないし、点検に時間がかかっているだけかな……」

そう思いつつ、展望デッキから自席に戻る。

だが、20分、30分……と時間が経っても、いっこうに動き出す様子はない。さすがに、車内もざわつき始める。

窓の外はというと、次第に人や車が集まり始めていた。その中には往路で並走した、例の「SL人吉」ラッピングの痛車に乗った人も……。それを見た小さな子供が「ストーカーだ～」などと言って車内では笑いが起きた。しかも、その痛車に乗っていた人は車からおもむろに“のぼり旗”を取り出し、それを担いで列車の周りを歩きだした。その“のぼり旗”に描かれていたのは……

「○○○○ではないか！！」（○○○○にはキャラクターの名前が入ります）

そこ描かれていたのは人吉が舞台の恋愛シミュレーションゲームのヒロインであった。

「おいおい……」

車内で1人爆笑しそうになったが、何とかこらえた。まあ、知らない人から見れば、ただの女の子キャラでしかないわけで……。

しばらくすると、乗客の1人が窓を開け、道路にいる人に状況を問いかけた。すると、返答は……

「SLの蒸気が漏れている。滅多にないこと」

その話が真実ならば、点検でどうにかなる話ではなさそうだ。これは時間がかかるぞ……。

時刻は17時を回り、日もかなり傾いてきた。停車してから既に50分近くが経過している。ここまで来

後方から下り特急「かわせみ やませみ5号」が入線、そして

「“SL人吉”と“かわせみ やませみ”が並んだ！！！」

その時間、わずか数秒。以上で一大イベントは終了となる。撮れた写真に満足し、車内へ戻る。「それだけか！」というツッコミはなしで)

肥薩線もあと少しとなったので、景色を楽しもうと思い最後尾の展望デッキに向かう。着いてみると、ちょうど「かわせみ やませみ5号」が発車していくところであった。



停車しちゃったけど??

ると、考えることは1つ……

「DE10に迎えに来てもらうしかないか!？」

SLが自走できない以上、DE10による救援を受けない限り、この場から動くことはできない。しかし、ツイッターを確認してもDE10の目撃情報は上がっていない……。

だが、数分後、事態が動く。

「タクシーがやってきた!？」

線路脇の道路に数台のタクシーが到着した。表示は「空車」となっており、取材等ではないようだ。到着するや否や、機関士の人と話したり、どこかに電話をしたりしている。ややあって、車内でアテンダントの叫ぶ声が響き渡る。

「新八代から新幹線ご利用のお客様はお声かけくださ〜い!」

なるほど。新幹線利用の乗客はタクシー代行というわけか。満席だった車内にぼつぼつと空席が出始める。

窓の外を見ると、今度は球磨川の対岸の道路を緊急自動車は赤色灯を点灯させて猛スピードで走っている。

「ガス会社の車かな……?」

そんなことを考えていると、その緊急自動車はなんと橋を渡って私の乗る車両の横に停車した。中から降りてきたのは……

「JR九州の作業員!？」

わざわざJRの作業員が駆けつけるということは、機関士だけではどうにもできない事態が発生しているということなのか。

「まさか、自走不能どころか走ることすらできない状況なのか? そうだとすれば、DE10が来ないのも頷けるわけで……」

自分の中で憶測だけが膨らむ。

JR九州の作業員に引き続き、テレビ局の取材陣も到着。腕章を見ると「報道 くまもと県民テレビ」と書かれてある。

「なんか、大事になってきたな……」

タクシーもどんどん到着し、遠方へ向かう乗客から順番にタクシーに乗せられていく。そんな中、アテンダントが飴を配りに来た。心ばかりのお詫びだろう。

線路脇の道路はというと、タクシー、取材陣、一般人（見物客?）でごった返している。

「それにしても、よくこんな狭い道でタクシーの方向転換ができるな〜」

運転の下手な私なんかは、タクシー運転手の運転技術に感心してしまう。

17時半頃になると、乗客の数も半数程度にまで減った。ほとんどの乗客が空いたボックスに移動している。私も暇になってきたので、先頭の展望デッキに行ってみることにする。

「特に何も見えないか……」

展望デッキからは、かろうじてSLの方に機関士と作業員が集まっている



タクシー到着



緊急自動車到着



テレビ局到着



タクシー方向転換中



田舎の道が大渋滞

のは確認できたが、それ以上の収穫はなかった。あきらめて自席に帰る。

線路脇の道路は相変わらずタクシーで渋滞している。状況もよくわからないまま、席でボーッとしていると、アテンダントの衝撃の言葉が耳に飛び込んでくる。

「全員、降りていただきます！」

残念！ DE10 牽引で熊本まで運んでもらう夢は儚く消え去った……。

どうやら、一番後ろの車両のドアにはしごを掛けているとのこと。早く帰りたい乗客は後ろの車両に移動を開始する。私はせっかくの貴重な機会なので、できる限り車内に居座り、事の顛末を見届けようと思う。



まだまだやってくるタクシー

外は暗くなり、車内も閑散としてきた。アテンダントに促され、後方の車両に移動して待機する。ここに来てやっと、ツイッターに DE10 の目撃情報が上がり始めた。



乗客は順次、タクシーへ



誰もいなくなり、閑散とする車内

18時20分過ぎ、ついに私も「SL 人吉」を降りる時が来た。停車してから既に2時間以上が経過している。足元に注意するよう促され、後ろ向きになり、ゆっくりとはしごを降りる。今まで車両基地見学等で仮設階段を使つての乗降、乗務員室扉から乗降は経験があるが、はしごを使つての降車は人生初である。



ついに列車を離れる時が……

私を含めた5名が最後の乗客であった。「SL 人吉」に別れを告げ、ジャンボタクシーに乗り込む。タクシーは静かに現場を後にする。

八代駅には20分ほどで到着した。もちろん、お金を払う必要はない。お礼だけ言ってタクシーを降りる。

今の時刻は18時40分、次の電車は18時54分。この電車に乗れば21時58分にホテルの最寄り駅である久留米高校前に着く。当初の予定では熊本で1時間半ほど滞在することになっていたが、それはあきらめてホテルへ直行することにした。

今後の行動計画も決まったところで、18きっぷを提示し、改札を抜ける。ホームに向かうと、なんとそこには……

「DE10 ではないか！！！！！」

反対側のホームに「SL 人吉」の救援に向かう DE10 が停車していた。車番を確認すると、今朝、熊本まで「SL 人吉」の回送を牽引してきたのと同じ DE10-1753 である。まさか、こんな風に再会することになるとは……。



救援に向かう DE10

DE10 を撮影し、銀水ゆきの普通列車に乗り込む。熊本を素通りし、そのまま大牟田へ。大牟田で西鉄特急に乗り換えて花畑に向かうのがホテルへの最速ルートであるが、まだ20時台なので、そのまま大牟田始発の博多ゆきに乗り換える。

久留米に戻ってきたのは21時17分。次の久大本線までは30分以上時間があるので、その間に夕食を済

ませる。

21時54分発の日田ゆきに乗り込み、久留米高校前で下車。その後、花畑駅のスーパーで買い物をし、結局、ホテルに戻ってきたのは当初の予定より約1時間遅延の22時30分頃であった。

～～ 実際の行程 ～～

発駅	発時刻	列車番号 種別 (列車名) 行き先	着駅	着時刻
久留米高校前	6:20	1822D 普通 久留米ゆき	久留米	6:25
久留米	6:32	1322M 区間快速 博多ゆき	鳥栖	6:38
鳥栖	6:47	2323M 普通 大牟田ゆき	肥前旭	6:50
肥前旭	7:28	2325M 普通 熊本ゆき	熊本	9:05
熊本	9:45	8241レ SL快速「SL人吉」 人吉ゆき	人吉	12:09
人吉	14:38	8242レ SL快速「SL人吉」 熊本ゆき	—	—
SL故障のため坂本～段間で運転取りやめ タクシー代行にて八代へ				
八代	18:54	5362M 普通 銀水ゆき	大牟田	20:22
大牟田	20:35	2356M 普通 博多ゆき	久留米	21:17
久留米	21:54	1885D 普通 日田ゆき	久留米高校前	21:58

※斜体部分が当初の予定と異なる部分。

おわりに

この日の旅では、八代平野の“い草”や日本三大急流の1つである球磨川、明治の面影がそのまま残る白石駅、特徴的な石垣の人吉城、そして何より「SL人吉」と、多くの地理・歴史に触れることができた。復路ではSLが故障し、タクシー代行になるという思わぬハプニングにも見舞われたが、(大きな事故がなければ)ハプニングも旅の醍醐味である。

さて、今度はどこへ出かけようか……？ (そろそろ、また海外に行きたいな……)

<参考文献>

- ・「JTB 小さな時刻表 2019 春号」、JTB パブリッシング (2019)
- ・JR九州：「SL人吉」 <<https://www.jrkyushu.co.jp/trains/slhitoyoshi/>>
- ・竹田勉：「ふるさと寺子屋 No.144 ありがとう SL あそ BOY」、熊本県観光物産課・熊本県観光連盟 <<https://kumamoto.guide/look/terakoya/144.html>>

～・～・～ 写真で紹介 山口・九州旅行 ～・～・～

<1日目> 秋吉台周辺の観光



日本三大鍾乳洞の1つ「秋芳洞」の入り口



カルスト台地



宇部興産伊佐セメント工場への専用線跡



幡生で保存されているクモハ42とクモハ11

<2日目> 筑豊電鉄2000形の撮影・萩観光



筑豊電鉄2000形 平日朝のみの運用



松下村塾 「あなたの志は何ですか」



萩城址



滝部駅 乗客は私1人

<3日目> 関門海峡周辺の観光・吉野ヶ里遺跡見学



壇ノ浦古戦場址



関門トンネル人道 スタンプもあるよ



門司港レトロ観光列車「潮風号」



吉野ヶ里歴史公園

<4日目> SL人吉 (本文参照)

<5日目> 太宰府天満宮参拝・九州鉄道記念館見学



太宰府天満宮



西鉄二日市にて 旅人も乗りました



復元修理された門司港駅舎



九州鉄道記念館本館 (初代九州鉄道本社)

てっけんサミットの記録

鉄道研究部 0B (2017年度 部長) 佐々木 貴也

皆さんこんにちは。2017年度部長を務めた佐々木貴也と申します。この記事は私が在学中に訪れた三回と 0B として訪れた一回のてっけんサミットの記録の様なものである。部活のてっけんサミットの記録として残せれば幸いである。

目次

1. てっけんサミットとは
2. 2016~2018 てっけんサミット
3. 2019 てっけんサミット
貸し切りサンライズあさかぜ? 銀河?
4. さいごに

1. てっけんサミットとは

まず、てっけんサミットとは2009年より始まった全国学生団体の交流会である。時期は毎年盆明けの時期に行われる。当初から開催地は、関東と関西で交互に行っていたが、ここ数年の開催地は、以下の通りである。

2015 立命館大学 (大阪)

2016 中部大学 (愛知)

2017 中央大学 (東京 多摩)

2018 新潟大学 (新潟)

そして今年2019は立命館大学(京都)である。

このように関東と関西の間に他の地域を挟むのが、流れとなっている。また、関西開催の時は関東が遠方になり参加校が減ると思われているが、夏合宿や個人旅行として参加するので心配はない。工学院大学鉄道研究部では開催地までの往復運賃を部費から支給される。まさに大学サマサマである。もちろんその分、大学の知名度アップに貢献している・・・はずだ。

そのてっけんサミットとはどのようなものなのか。目的は鉄道系のサークル同士で地域を越えた交流を行うことで新たな繋がりを築き親睦を深めるとともに、自分たちの鉄道に対する視野を広げ

ることである。主な内容としては鉄道という共通のジャンルが好きな者同士が集まり意見や情報の交換から模型や写真、グッズ、部品等コレクションの展示などが行われる。ざっくりとした毎年の流れは以下の通りである。

・初日 クローズデイ

各大学の活動紹介

アイスブレーキング

・二日目 オープンデイ

各大学ブース展示

てっけん大学 (鉄道講義)

打ち上げ 飲み会

中でも面白いのが各大学の活動紹介であるが、内容が濃く私の文章力では説明できないので断念。代わりにアイスブレーキングを説明する。

アイスブレーキングとは、いくつかのジャンルに分かれて話し合う事である。基本は乗り鉄、撮り鉄、模型鉄、収集鉄などに分かれ、時間は10分×3回行われる。初めて顔合わせをするのでしっかりと話し合いがほとんどであるが、中には白熱した討論に発展する事もある。そしてこのアイスブレーキングの醍醐味は、その他のジャンルである。例を挙げると、声優からアニメプリパラ、アイカツ、アイマス、ラブライブ、ご当地キャラ、ぬいぐるみなど毎年、鉄道と少し関係のない様々なジャンルが誕生するのが面白いところである。昨年は、私が野球というジャンルを作ったが、阪神タイガースファンしか集まらず、とりあえず六甲おろし (阪神タイガースの球団歌) を歌ったのが思い出だ。

以上がてっけんサミットの説明である。文章で

は伝えきれない、行った人にしか魅力、良さがわからない。それがてっけんサミットの魅力である。先輩でまだ行ってない人はぜひ行ってほしい。OBや一般の方も二日目のオープンデイに参加できるの

で是非、一度足を運んでいただきたい。詳しくは8月の中旬にツイッターで「てっけんサミット」と検索すると公式アカウントが検索結果に出るので、そちらを見ていただきたい。

2. 2016～2018 てっけんサミット まとめ

2016 てっけんサミット

日程：2016.8.25～8.26

開催地：中部大学春日井キャンパス

参加者：8名 夏合宿形式を取ったので参加者が集まった。

ブース：1部屋1団体、鉄道模型レイアウト、写真展、京急塩飴配布、昨年の部誌を配布

その後、打ち上げ参加

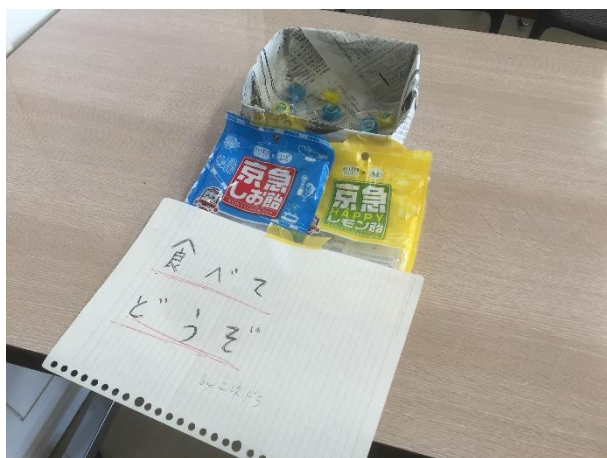
移動経路

行き：新宿（中央線）東京（東海道新幹線のぞみ号）名古屋（中央西線）春日井 その後名古屋泊

帰り：名古屋（東海道線）石山（京阪石山坂本線、京津線、京都地下鉄東西線、京阪本線）京橋

：京橋（大阪環状線）大阪・梅田（阪神）甲子園【阪神タイガースVS東京ヤクルト 観戦ヤクルト勝ち】甲子園（阪神）大阪・梅田（阪神）大阪・梅田

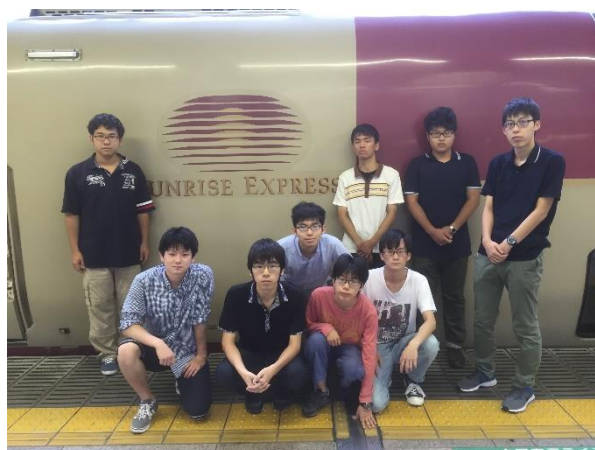
：大阪（サンライズ瀬戸、のびのび座席）東京（中央線）新宿



△京急しお飴 ▽阪神甲子園球場



△京王 9000 系模型 ▽集合写真



2017 てっけんサミット

日 程：2017.8.28～8.29

開催地：中央大学多摩キャンパス

参加者：20名 開催地が近かった為、参加者が多かった。

ブース：1部屋1団体、大型模型レイアウト、写真展、今年の部誌を配布 その後、打ち上げ参加

移動経路：新宿（京王線）高幡不動（多摩モノレール）中央大学明星大学 往復

2018 てっけんサミット

日 程：2018.9.15～9.16

開催地：新潟県内野まちづくりセンター（新潟大主催）

参加者：1名 大学後期日程と被った為、参加者減

ブース：長机1台、新潟交通A4レイアウト

移動経路

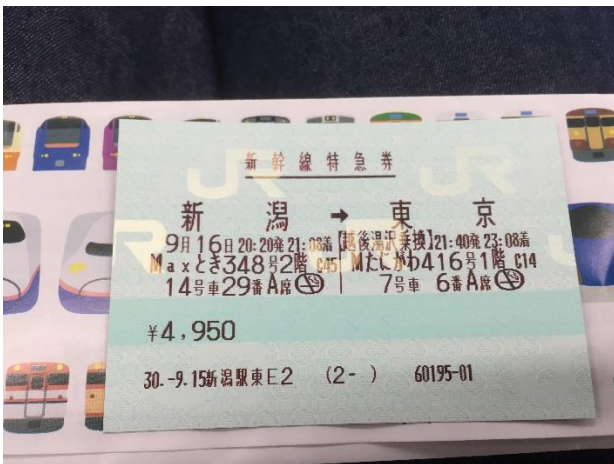
行き：新宿（中央線）東京（上越新幹線とき号）新潟（越後線）内野 新潟泊

帰り：内野（越後線）新潟（MAXとき）越後湯沢（MAXたにがわ）東京（中央線）新宿



△新潟交通モハ11形 ▽MAXとき+たにがわの切符

△新潟交通 電車とバス ▽E4系MAXとき



3. 2019 てっけんサミット 貸し切りサンライズあさかぜ? 銀河?

日程：2019.9.6～9.7

開催地：立命館大学

参加者：8名 OB 1人訪問

ブース：1部屋1団体、鉄道模型レイアウト 今年のテーマはシンプルである。

移動手段

行き：新宿（中央線）東京（東海道新幹線のぞみ号）京都（嵯峨野線）二条 四条大宮（嵐電本線）帷子ノ辻（嵐電北野線）等持院

帰り：等持院（嵐電北野・本線）嵐山（阪急嵐山・京都・神戸線）三ノ宮
：三ノ宮（サンライズ出雲 シングル）東京（中央線）新宿



△機関車の模型たち



工学院大学のブース テーマは「シンプル」1部屋1団体形式△

今年（2019）のてっけんサミットは模型鉄が目立った。特に機関車の模型が多く鉄研の間では機関車ブーム到来であるかな。工学院は相変わらず、関東系の通勤電車であるが、それと他大の部誌であるが過去に書いた鉄道ダイヤ系の記事に今の情報を付け加える例があった。例えば、京王線調布駅地下化以前のダイヤの記事を京王ライナーが運行開始した2018ダイヤ改正の内容を加えて一つの記事としていた。昔の記事が今どうなったか。過去の記事の修正、アレンジも面白いと私は思った。

また、現役生の君島君に調べてもらったが、サンライズエクスプレスを団臨、貸し切り運行したらどうなるか。てっけんサミット当日に調べてもらった。以下がその内容である。

サンライズエクスプレス貸し切り案

定員：158名 片道（税8%）

行路	東京一下関 1100.3km（あさかぜ）		東京一大阪 556.4km（銀河）	
運賃	13,180×158	2,082,440	8,750×158	1,382,500
特急料金	3,240×158	511,920	2,910×158	459,780
寝台料金				
シングルDX	13,730×6	82,380	13,730×6	82,380

ツイン	7,560×8	60,480	7,560×8	60,480
シングル	7,560×88	604,800	7,560×88	604,800
シングルツイン	9,430×8	75,440	9,430×8	75,440
ソロ	6,480×20	129,600	6,480×20	129,600
ノビノビ座席	520×28	14,560	520×28	14,560
合計		3,561,620		2,809,540

サンライズあさかぜ（東京一下関） ￥3,561,620 約 357 万円

サンライズ銀河（東京一大阪） ￥2,809,540 約 281 万円

・さらに寝台のグレードも考えず単純に定員で割り計算すると

サンライズあさかぜ（東京一下関） ￥22,541/一人

サンライズ銀河（東京一大阪） ￥17,781/一人

これを黒板に掲示し他大の鉄研に話を伺ったところ、90%くらいが「悪くない」「行けなくもない」と返事を頂いた。ただ、金があっても実現にはいくつかの壁がある。

1. ダイヤの組み方 ・大都市圏の東京と大阪の通勤時間を走るのでダイヤ組が難しい
2. 寝台のグレード ・先ほどもあったが皆同じ料金は不公平であるので寝台のグレードごとに値段が変わる。すると安いノビノビ座席に集中する可能性がある
3. 人を集める。 ・工学院OBを合わせても158人には届かず、他大の協力が必要になる。人望が
4. JRが車両を貸し出すか ・借りるサンライズは予備車である為、貸してくれるか微妙である。
5. JRが許可を出すかどうか ・上の条件が揃おうが許可がなければだめである。ここでOBの力が？
実現には、まだ先が長そうだ。

4. さいごに

ここまでお付き合い頂きありがとうございました。この文章ですが、自由に書いたので読みにくいと思いますが、てっけんサミットについていかがでしょうか。現役生はせっかく同じ趣味を持つ人が集まるので是非参加して交流し親睦を深めて欲しい。交流できなくても部員とブースを巡るだけでも楽しいので参加して欲しい。参加する事に意義があると私は思う。

社会人になって思うことだが、学生は時間が一番多くあるので色々な事にチャレンジして欲しい。そして時間を無駄にしないで欲しい。OBとなった今、私にできることは現役生をサポートする事だけである。今後も現役生を、迷惑にならないよう遠くから出来る限りサポートしていくつもりである。

サンライズの団臨。金と時間とチャンスがあればやってみたいですね。そしたら部誌のネタになりますかね。

参考文献：JTB 8月時刻表

新入部員自己紹介



新入生歓迎会にて（今年度は鉄道博物館）

毎号（毎年）恒例、新入部員自己紹介のコーナーです！ 今年度、新たに入部された部員の方々に自己紹介記事を書いていただきました。慣れない Word での作業に苦戦した方もいらっしゃるかもしれませんが、最終的には各々の個性がわかる記事が上がってきて、大変嬉しく思います。お忙しい中、ご執筆いただき、本当にありがとうございます。

当部では模型や撮影などのメジャーな活動から、他大学との交流、鉄道講座の受講といったことまで、幅広く活動しております。自分が興味を持った活動には、ぜひ積極的に取り組んでもらいたいと思います。そして、もし執筆に興味がありましたら、ぜひ UTRJ に記事を書いてみてください（笑）

（編集長：天沼 大輝）

自己紹介

工学部 電気電子工学科 1年 小木曾 巧一

今年度入部しました電気電子工学科 1年の小木曾 巧一です。

出身は山梨の甲府です。まだ実家から通っています。最寄り駅の酒折駅から八王子駅までは中央線に乗って2時間弱ですが、私が乗る時間帯ではほぼ確実に座れるので意外と疲れることは少ないです。高校まではサッカーをしていたので、鉄道が好きな割にはあまりそれらしい活動ができていないです。できていた事といえば用事で山梨から出てきた時に(資金の許す限りの範囲で)様々な車両に乗ってみようとした程度です。大学に入って休みの時に前よりも少しだけ時間に余裕ができそうなので、少しずつやりたかったことをしていきたいと考えています。



鉄道の中では比較的好きなのは電気機関車です。住んでいる山梨だと EH200 形や EF64 形しか見ることができていないので、もっと他の区間の電気機関車を知る機会は増やさないといけないとは感じています。



あまり知識も経験も少ない身ではありますが、どうかよろしくをお願いします。

自己紹介

工学部 電気電子工学科 1 年
小野塚直也

今年度鉄道研究部に入部しました、工学部電気電子工学科 1 年の小野塚です。三重県から母方の実家に居候して約 2 時間かけて大学に通っています。高校時代は陶芸部で活動をしてきて、趣味は陶芸と紅茶を集めて飲んだりするのが今の趣味です。

私の趣味は陶芸と紅茶と鉄道に全く関係がございませんが、この部活に入った理由は子供の頃から中学まで鉄道に興味を持ち、大学に入り再び興味を持ったので入部しました。なので、高校の間はこれといった活動はしていませんでしたが、これからぼちぼち活動していきたいと思っています。

子どもの頃は鉄道の写真を撮ったり、見たりするのが好きでしたが「世界の車窓から」に影響を受けて最近では電車に乗って座り心地や車窓からの景色を楽しんだりしています。私の住んでいた地域を走っている鉄道ですが、近畿日本鉄道が走っており、観光列車しまかぜ、つどい以外には一回以上は乗っており、今後の目標としましては、乗っていない近鉄電車だけではなく様々な車両に乗り、座席の座り心地を感じ、車窓からの景色を楽しみたいです。

発車メロディーはほぼ知りませんが大井町駅京浜東北線下りの「秋 第三楽章」が一番のお気に入りです。これから様々な電車に乗る機会があれば発車メロディーを聴きながら旅を楽しみたいと思います。

最後に、写真等はございませんが今後ともよろしくお願いたします。

自己紹介

工学部電気電子工学科 1年 吉羽智紀

2019年度新入部員の吉羽です。主に撮り鉄をしており、小学生の頃より貨物を主体として撮影していました。その後、高校時代に所属していた鉄道研究部の知人の影響により、今では貨物だけにとどまらず各私鉄・第三セクターも撮影をしています。また、高校時代の先輩が現在、芝浦工業大学、および東京電機大学にある鉄道研究部の部長であるため、各大学との合同企画の際に仲介役を務めることができると考えています。

撮影に使用している機材は

- ・ CANON EOS 8000D13
- ・ CANON EF24-105mm F4L IS USM
- ・ CANON EF70-200mm F2.8L IS II USM
- ・ TAMRON 100-400mm F/4.5-6.3 Di VC USD

の本体 1 機、レンズ 3 本を使用しています。

今私が一番撮影したいと考えている車両は、JR 貨物愛知機関区に所属している【DD51 型ディーゼル機関車】です。昨年度も、暇さえあれば名古屋通いをしながら撮影をしていました。

3 月に行われたダイヤ改正によって稲沢貨物発四日市行き（8075 列車）の石油輸送列車の牽引機が、先述の DD51 型に加え、機関車次位に後継機である【DF200 型ディーゼル機関車】を併結するようになり、貨物ファン界隈でちょっとした話題となっているため、私も夏休みを利用して撮影に行こうと考えています。

最後になりますが、鉄道研究部で様々なことを学びそのことを少しでも生かしていければと思います。よろしく願いいたします。



自己紹介

工学部機械システム工学科 1年 佐藤 匠
中学 2年で旅行研究同好会に所属していました。スポーツが好きで運動部に
転身しましたが、大学で復帰しました。

きっかけ

家から京王線が見えることもあり、幼い頃からとても京王電鉄が好きでし
た。京王線と横浜線が並走する所や、高尾線にかかる歩道橋の上から電車を
眺めていたのをよく覚えています。

好きなこと

- ・ レールやモーターの音を聞いて力のかかり具合を想像すること。
- ・ 都市計画に興味があり、地図を見ること。建設予定地を見ること。
- ・ 水泳

意見

京王の連続立体交差事業をととても楽しみにしていて、最近話題から外れたようですが特急専用線の敷設にも
期待しています。

8000系の改造はとても容認しがたいです。中間運転台は残してほしかったですし、新型VVVFは京王らし
くありません。

主な所持品



自己紹介

先進工学部 環境化学科 1年 山田 惇

2019 年度入部の環境化学科の山田惇です。埼玉生まれ・埼玉育ちの埼玉県民です。舞踏研究部と兼部しています。中学では将棋部（鉄研部がなかったので）、高校では鉄道研究部に所属していました。鉄道は父からの影響で、小さいころから好きです。鉄道の中で特に好きなのは、東急電鉄、JR 中央（東）線、上越・北陸新幹線、STAR21、スイス・フランスの鉄道（後者 2 つは小さいころから見ていたビデオの影響）です。最近では鉄道旅行をすることにはまっています（大学入ってからは金欠であまり行かれてないが）。地味にレア車遭遇率の高い人間です（京都旅行中に保津峡駅で保津川を眺めていた時にトワイライトエクスプレス瑞風に遭遇する、通学中に 485 系 3000 番台の廃車回送に遭遇するなど）。鉄道模型（主に N ゲージ）にも興味があり、既製品のコレクションに飽き足らず、製品化されていない車両等をケント紙と KATO の assy パーツを組み合わせて作ったりしています。鉄道以外の趣味は、水泳、将棋、着物、ゲームなどです。まだまだ新米で、ご迷惑をおかけすることもあるかと思いますが、どうぞよろしくお願いいたします。

中央東線の特急列車



E353 系あずさ(上諏訪駅)



E257 系あずさ(下諏訪駅)



E351 系スーパーあずさ(東中野駅)



189 系かいじ(横須賀駅)

STAR21



STAR21 画像引用

952 形:<https://railf.jp/summary/company/jr/east/952-953-star21/>

953 形:

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%96%B0%E5%B9%B9%E7%B7%9A952%E5%BD%A2%E3%83%BB953%E5%BD%A2%E9>

～編集後記～

編集長：天沼 大輝

UTRJ Vol.013 の編集長を務めました天沼です。何だかんだ言って 3 回連続の編集長です。

さすがに 3 年も編集長を務めると、作業にもかなり慣れてきました。石の上にも三年と言いますが、とりあえず 3 年続けられましたよ！ 部誌の上にも三年！！ あっ、いや、別に編集長が嫌だったというわけではありませんので。まあ、楽な仕事でないことは事実ですが……。

それにしても、手伝ってくれる人がいるって良いですね。今年の UTRJ 編集委員（と呼ぶらしい）は私を含めて 3 人になりました。特に、校正作業はみんなで分担することにより、効率的に進めることができたと思います。

ところで、UTRJ 編集委員が 3 人になったと言いましたが、2 人ならまだしも、3 人くらいになると、「UTRJ 編集委員」という呼び方以外の別な名前が欲しくなりませんか？（私だけかも） 山百合会とか？ スターライトクイーン会とか？ 星々の集いとか？ ここは鉄道研究部らしく、中央特会とか？ 浪漫特会とか？ いや、本にちなんで、葉の園とか？ 葉の集いとか？ 文学にちなんで、ミューズの集いとか？ あれ？ 国立音ノ木坂学院に似たような名前のスクールアイドルグループが存在した気が……。

とりあえず思いついたものを列挙してみたけど……う～ん、私ってネーミングセンスないな……。何か良い名前を思いつきましたら、ぜひ当部までご連絡ください♪ できれば品のある名前を希望します。

というわけで、UTRJ Vol.013 も無事に完成の日を迎えることができました。制作に関わった皆さん、お疲れ様でした。そして、読者の皆様、また機会がございましたら、よろしく願いいたします。

Urban Tech Railway Journal Vol.013

2019 年 10 月 12 日 初版第一刷発行（検印廃止）

編集者 天沼 大輝・橋本 太一・富本 喬光

発行者 工学院大学 鉄道研究部

ホームページ <http://www.ns.kogakuin.ac.jp/~wws1031/>

印刷所 ツクル・ワーク新宿センタービル店 PRESENTED BY キンコーズ

