

# サンダーバードの停車駅を振り返ろう

81回生 金田

## 1. 導入

こんにちは。81回生の金田です。ついに2024年3月16日、北陸新幹線が敦賀まで延伸しましたね。僕は大阪の人間なので北陸に行くのに乗り換えが必要となってかなり面倒くさくなりましたが（もうしばらく行かん）、仕方がありませんね。これはサンダーバード（以下サンダバ）としらさぎが敦賀までの運行となつたせいです。サンダバは3月15日までは大阪～金沢、和倉温泉を結んでいました（これが過去形？）。さらに前の2015年の長野新幹線金沢延伸までは富山方面まで運転されていました。

さてこのサンダバはある日本一の座を持っていました。それは日本一停車駅パターンが多かったことです。ここでぼくは気になったことがあります。サンダバが富山方面まで運転されていた時と金沢まで運転されていた時のそれぞれの停車パターン数はどっちが多いのかということです。というわけでそれぞれの停車パターン数を調べていこうと思います。

※ここからさらにわかりにくい文章になりますが僕のせいではなくサンダバがわかりにくいせいです。  
2023年はたぶん理解できる人皆無です。

## 2. 富山方面まで運転されていた時

ここでは2013年4月のダイヤを扱おうと思います。2013年当時は臨時列車を無視すると23往復運行されていました。

### ① 金沢発着

当時も金沢発着の列車はありました。2011年まで運転されていた雷鳥の後継列車の立ち位置でした。なのでいまから紹介するものは基本的に停車駅が多めです。

1つめのパターンの停車駅は大阪、新大阪、京都、敦賀、武生、鯖江、福井、芦原温泉、加賀温泉、小松、金沢です。2013年でも2023年でも基本となる停車パターンです。金沢発着なのでK1パターンとします。8、9、32、33、44号が該当します。また毎週末に運行される臨時サンダバもこれに該当します。これが当時の最多勢力のパターンでした。「あれ、最多にしては少なくね？」と思った方が多いと思います。この時点できわたりにくさを察してください。

ここに松任を追加するとK2パターンで37号が該当します。

また、サンダバには大阪、京都から湖西線沿線への通勤通学需要に応えるために湖西線の一部の駅にも停車する便があります。2013年当時もあったのですね（というか2003年もあります）。詳しくは後で書こうと思います。

金沢発着の列車ではK2パターンに追加で堅田、近江今津に停車するものがありました。K3パターンとし

ます。4、43号が該当します。



そして少し癖があるのがビジネスサンダーバード号です。ビジネスサンダーバード号は月曜日の朝にのみ運転される臨時列車です。停車駅は大阪、新大阪、京都、敦賀、武生、福井、芦原温泉、小松、金沢です。K1パターンから鯖江と加賀温泉を抜いた駅、ということですね。K4パターンと名付けます。列車名の通りビジネス客を主眼に置いているので金沢発着にしては停車駅が少なめですがそれでも芦原温泉に停車しています。かなり中途半端な停車駅になっています。さらにこの列車3両で運転されていたなどなかなかカオスな列車だったのですが残念ながら2020年に廃止されています。

ここまで計4往復9本紹介してきましたが金沢発着の列車はこれで終了です。金沢発着は思いのほか少なかったです。では残りの19往復はどこを発着していたのでしょうか？

## ② 和倉温泉発着

2023年ではわずか1往復だった和倉温泉発着の列車ですが、2013年では4往復の設定でした。当時は能登かがり火号がなかったので七尾線内の需要も拾っていたということなのでしょう。

1つ目は金沢まではK1パターンと同様に停車して、金沢から羽咋、七尾に停車し、終点の和倉温泉にいたるというパターンです。和倉温泉発着ということでW1パターンとします。和倉温泉発着の列車では基本的な停車パターンで、13、28号が該当します。和倉温泉発着の列車も金沢発着の列車と同じく雷鳥の後継の列車なので基本的（←ここ重要）に停車駅が多いです。

2つ目のパターンは七尾線内の通勤通学需要に対応するためW1に追加して宇野気、高松、良川に停車します。また、なぜか鯖江は通過します。鯖江の通勤通学需要には対応しないですね。鯖江ってやっぱ田舎なのですかね？W2パターンとします。

W2に松任と津幡を加えると12号が該当します。W3パターンです。

また、和倉温泉発着の列車にも湖西線内停車のものが設定されていました。停車駅はW1に堅田、近江今津、松任、宇野気を加えたものになります。W4パターンとします。5、36号が該当します。

頭がおかしいのが続いてのW5、6パターンです。

W5パターンは19号が該当します。W1パターンから敦賀、武生、小松を抜くとW5パターンなります。鯖江から京都までノンストップです。かなり停車駅が少ないですね。普通の停車駅に見えるかもしれません。が利用者の多い駅ばかりを抜いているのになぜか鯖江に停まっているというのが頭おかしいのです。

W6パターンは20号が該当します。W5パターンの停車駅から芦原温泉、加賀温泉をひき、そこに小松と津幡を足すとW6パターンになります。こちらも鯖江から京都までノンストップです。小松は停車するようになったものの加賀温泉、武生、敦賀という利用者の多い駅を通過するくせに鯖江に停まっているというのがなんとも頭おかしいです。

それにしてもなんでこんなめちゃくちゃな停車パターンになっているのでしょうか。-(尺西が狂っていますからかもしれません)和倉温泉に向かう乗客が多いからというのが理由として考えられそうです。19号の和倉温泉到着が16時15分、20号の和倉温泉発車が10時15分、とホテルのチェックインとチェックアウトの時間に最適なのですよね。運用上12両への増結が難しく9両での運転だったので乗客分離の目的で停車駅を絞っていました。それでも鯖江駅に停車しているのは前後のサンダバが鯖江を通過しているためです。こいつらが停車しないと鯖江に約3時間サンダバが停車しないことになってしまうのです。19、20号の鯖江停車によって良い感じの間隔を保っているということですね。よって鯖江が都会だから停車しているというわけではありません。やっぱ鯖江は田舎だな。ただしもともとはそろぐきい雷鳥のスジを受け継いでいるので停車駅が減ったとしてもたいして所要時間は短縮されていません。

というわけで和倉温泉発着は終了です。4往復6パターンとカオスでしたね。



### ③ 富山県内発着

まずは富山発着のものです。じつ富山発着はサンダバのうち14往復と最大勢力でした。

まずは大阪、新大阪、京都、福井、金沢、高岡、富山というみんな大好き最速達パターンです。基本的に県庁所在地のみの停車です。高岡にも停車する理由は城端線や氷見線(中部それっ中部それっ)と接続し、

富山県西部へのアクセスを担う役割があることと金沢から富山は乗客が少なくとくに急ぐ意味がないからです。ちなみに2024年からの北陸新幹線には速達つるぎが設定されていますが新高岡は全列車停車となっています。富山発着なのでT1パターンとします。7、14、31、34号が該当します。4本しかいませんが富山発着の中では最多勢力の停車パターンです。

T1に加賀温泉を加えると11号と30号の停車パターンとなります。T2パターンとします。

さらに芦原温泉を追加すると15号の停車パターンが完成します。T3パターンです。当時は敦賀を通過する列車も多かったのですね。

また、基本的に停車駅の少ない富山発着ですが大阪～金沢間で停車駅の多いサンダバも存在しました。もちろん金沢発着の基本停車駅を富山までのばしたものも存在します。K1パターンに高岡、富山を付け足すと3、16、23、24号が該当するT4パターンの完成です。

ここから鯖江を抜くと17、21、25号のT5パターンです。

さらに小松を抜くと18、22、26号のT6パターンです。

残り13本のサンダバはすべて停車パターンが異なります。それでは引き続き“1本ずつ”見ていきましょう。

まずは基本パターンのT4から芦原温泉を抜くと27号のT7パターンです。さらに鯖江を抜くと42号のT8パターンです。ここからさらに加賀温泉を抜くと下りの始発サンダバである1号のT9パターンです。

さらに武生を抜くと上り最終サンダバである46号のT10パターンです。抜きすぎたのでそろそろわかり

にくくなつてきましたがT10はT1に小松を加えたパターンです。温泉に全振りした15号や19号と対極の列車があるとはサンダバは奥が深い(=カオス)ですね。

T10に芦原温泉、加賀温泉を戻すと38号のT11パターンです。

また、基本パターンのT4から加賀温泉を引くと40号のT12パターンです。

また、富山発着の列車にも湖西線内に停車する列車が存在します。T9に堅田と近江今津を追加すると上り始発サンダバである2号のT13パターンとなります。

この始発サンダバ2号なのですが富山出発は4時56分と当時5番目に早起きな特急でした。

T13から近江今津、武生、小松を抜くと下り最終サンダバである45号のT14パターンとなります。速達型にも停車型にもなれてない感じの停車パターンです。

つぎにT10に近江今津を追加したものパターンです。T15パターンで、39号が該当します。

続いて6号の停車駅は大阪、新大阪、京都、敦賀、福井、小松、金沢、石動、高岡、小杉、富山です。大阪～金沢はT10パターンと同じ停車駅です。注目すべき点は石動と小杉に停車している点。6号はT16パターンとします。石動は人口2.8万人の小矢部市にある中心駅、小杉は人口9万人の射水市の中心駅です(人口は2024年1月時点)。両駅は高岡ほどではないですが周辺より利用客が多いです。2014年時点では石動が1569人、小杉が3174人、高岡が7518人です。周辺が誰も使っていないせいでも多い方です。ちなみに現在のあいの風ライナーも石動と小杉に停車します。



石動、小杉停車便にも湖西線内停車は存在します。

T7に堅田、近江今津、石動、小杉を追加すると41号のT17パターンとなります。

これで富山発着の列車は終了です。14往復17パターンとなかなかカオスでしたね。

さて、残りの1往復はどこを発着していたのでしょうか？

35号の富山までの停車駅は大阪、新大阪、京都、福井、小松、金沢、高岡、富山と最速便(t1)に小松を加えた駅です。35号は多くが終点としている富山駅をしれっと出発して新潟方面へと進みます。そして気になる終点は魚津駅。ホタルイカや米騒動で有名なところです。魚津は人口約4万人の魚津市の中心駅です。また、近くに黒部や入善といった街があり、そこの乗客の利便性を高めるために魚津発着が設定されました。当時の特急はくたかも1往復以外は魚津に停車していたことからも当時の魚津の重要性がうかがえます(今は重要性のかけらもないよね)。魚津発着なのでU1パターンとします。



JR 小杉

こすぎ Kosugi

← えっちゅうだいもん  
Etchū-Daimon

くれは  
Kureha



JR 魚 津

うおづ Uozu

くろべ  
Kurobe

ひがしなめりかわ  
Higashi-Namerikawa →

ここから小松を抜くと上りの魚津バードである10号の停車パターンとなります。

魚津から大阪までは352.5kmと当時ではJR北海道の特急オホーツク(札幌～網走)の374.5kmに続いて昼行特急の中では6番目に長い運行距離でした。ですがサンダバ10号では距離は感じさせず、所要時間は

わずか 3 時間 31 分、表定時速は 100.236km です。オホーツクの所要時間 5 時間 22 分、表定時速 69.782km とは比になりません。他にもサンダバ 10 号は魚津まで、車両を金沢から送り込んだり、なぜか主本線で普通を待たせ、副本線で特急が追い抜いたりなどカオスな要素が多いです。ちなみにこの魚津バードの救済として設定されているのが長野発着のはくたか 590、591 号です。それぞれ（2023 年の）サンダバ 41 号と 10 号と接続し、黒部や糸魚川から大阪方面への利便性を確保しています。

ということで、これで停車パターンが出そろいました。停車パターン数は合計 29 です。

### 3. 金沢まで運転されていた時

ここでは 2023 年 4 月のパターンを扱おうと思います。2023 年当時は臨時列車を無視すると 1 日 25 往復運行されていました。

まずは大阪、新大阪、京都、福井、金沢というみんな大好き最速達パターンです。9、10、30、37、40、43 号です。A パターンとします。

ちなみに 2023 では最速達が 6 本もありますが、新幹線開業後は、最速達列車（停車駅が福井、敦賀、京都、新大阪、大阪）は 1 日 1 本しかありません。

ここに高槻を加えると 46 号の停車パターンです。B パターンとします。

高槻停車は 2013 年にはありませんでしたね。高槻にまだ新快速専用ホームがなかったことが理由として考えられそうです。高槻には速達タイプか各停タイプかは気にせず朝夕に停車します。この停車のせいで停車パターン数が爆増しているのですよね、、、最速達に高槻を追加しているのはあからさますぎできもいです。

A に芦原温泉と加賀温泉を加えると 21 号の C パターンです。

ここに敦賀を加えると 14 号の D パターンです。

さらに高槻を加えると下り始発サンダバの 1 号の E パターンです。

D に堅田を加えると下り最終のサンダバである 49 号の F パターンです。

この最終サンダバ 49 号の停車駅は大阪、新大阪、堅田、敦賀、福井、金沢とかなり面白い停車駅なのですよね。速達っぽいのに堅田に停まるというなかなかの中途半端さです。こんなに停車駅が少ないので富山まで急ぐためということが考えられます。どういうことかというと長野新幹線延伸により富山まで 1 本で行けなくなった 2023 年でも大阪からの最終サンダバで富山まで行けるように金沢で最終つるぎ 734 号と接続しています。このつるぎ 734 号は富山 23 時 59 分着です。新幹線が営業できる時間は 24 時までなのでかなりぎりぎりを攻めているダイヤなのです。そのため 49 号は可能な限り早く金沢に向かう必要があります。それでも敦賀に停車するのは 10 分後のしらさぎ 63 号、27 分後の普通と接続することでサンダバ 49 号の通過駅へのアクセスを確保するためだと考えられます。また、一見必要なさそうな堅田に停車するのは大阪から湖西線沿線通勤客の利用を考慮しているからです。大阪から湖西線方面への新快速の最終は 18 時 22 分（しかも土日は 15 時 15 分）と虐待レベルで早く、それ以降は京都か山科で普通に乗り換える必要があります。対面乗り換えとはいえかなり不便です。そこで活躍するのがサンダバです。京都や山科で乗り換えることなく堅田まで連れて行ってくれるので。そういう客からお金を搾り取るのですね。しかも 49 号は直前

のおごと温泉で普通永原行きを追い抜くので堅田で、普通に 4 分で乗り換えられます。一方で近江今津を通過しているのはこんな小駅にかまつている余裕はなく金沢まで急ぐ必要があるからです。

続いて D に加賀温泉を加えると 34 号の G パターンです。

ここに芦原温泉を加えると 13 号の H パターンです。



次は 1 往復しかない和倉温泉行きのうちの 1 本、17 号の I パターンです。H に羽咋、七尾、和倉温泉を加えた停車駅です。この 17 号は金沢でうしろ 3 両を切り離し、6 両で七尾線を走行します。需要が少ないのも理由の 1 つですが七尾線の有効長が 7 両分しかないという

事情もあるのですよね。この 17 号、14 時 30 分に和倉温泉着とホテルのチェックインにとても便利なダイヤとはすこし言い難くなってしまいました。~~和倉温泉に旅行なんて誰もしない~~ とでも言いたげです。

H に武生を加えると 18、24 号の停車駅である J パターンとなります。

ここまでではすべて小松を通過していましたがここから先はすべて小松に停車します。

まずは D に小松を加えると 6、33 号の停車パターンです。K パターンとします。

ここに近江今津を追加すると 41 号の L パターンです。41 号が堅田を通過しているのに近江今津に停車しているのは堅田停車で近江今津通過の 49 号の代わりとしてだと考えられます。

次は 1 往復の和倉温泉行きのうちの残りの 1 本、20 号です。K に鯖江、津幡、羽咋、七尾、和倉温泉をくわえた M パターンです。20 号も七尾線内は 6 両での運行です。20 号の和倉温泉発は 10 時 14 分とこちらはホテルのチェックアウトにちょうどいい時間ですね。ちなみにこの 20 号は鯖江に停車し、武生を通過する唯一の列車です。

K に高槻を加えると N パターンで、50 号の該当です。

さらに武生を追加すると 3 号の停車駅です。O パターンとします。

O から高槻を引いて湖西線の駅である堅田、近江今津を追加すると上り始発サンダバである 2 号の停車駅です。P パターンとします。

サンダバに湖西線の駅に停車する列車があるのは先述の通り大阪、京都から湖西線沿線への通勤通学需要に応えるためです。また、新快速の補完という役割もありました。

近江今津の時刻表で考えてみます。朝の通勤通学帯に上りの新快速は 6 時 40 分発の 1 本しかありません。これを逃すとあとは普通で京都まで行き京都で新快速に乗り換える必要があります。さすがに不便すぎますよね。そこで活躍するのがサンダバです。京都で座れるかどうかのガチャを引くことなく乗り換えなしで大阪まで行くことが可能です。さらに指定席の利用で確実に座ることができます。そのため湖西線の駅に停車しているのです。

先述の通り 2013 年には堅田、近江今津のみに停車していましたが 2003 年当時は西大津にも停車していました。西大津とは現在の大津京駅のことです。2008 年に改称されました。2013 年に大津京を通過している理由は大津京が京都から近すぎたためだと考えられます。大津京からサンダバ課金をしてまで京都や大阪に座って行きたいという需要がなかったのでしょうかね。

続いての Q パターンは 42 号が該当します。O に鯖江と芦原温泉を追加した停車駅です。

すこし戻りますが K に加賀温泉を追加すると 29 号の停車パターンになります。R パターンとします。

ここに高槻を加えると 44 号の停車パターンの完成です。S パターンです。

先ほどの Q に鯖江を加えると 19 号の T パターンになります。

ここに湖西線の堅田、近江今津を追加すると 45 号の U パターンになります。

T に高槻と芦原温泉を加えると 5、48 号の停車パターンとなります。V パターンとなります。

続いては 7 号です。W パターンとします。停車駅は大阪、新大阪、高槻、京都、堅田、近江今津、敦賀、武生、鯖江、福井、芦原温泉、加賀温泉、小松、松任、金沢です。そうです。この 7 号はサンダバの中で最も停車駅が多い列車なのです。7 号の後続の 9 号が最速達の列車なので大阪では 30 分差があったのに金沢到着時点では 12 分差にまで縮められています。7 号遅すぎますね。それでも所要時間は 2 時間 52 分、表定速度は時速 93.348km と異常なほど表定速度をたたき出しています。あと、松任に停車するサンダバが少なすぎませんか？石川県第 3 位の利用客がいるにしてはさすがに少なすぎると思います。

↓わからないと思いますが 7 号の写真です。



W から高槻を抜くと 4、36、37 号が該当する X パターンとなります。

さらに堅田と近江今津を抜くと 12、39 号の Y パターンとします。

さらに松任と鯖江を抜くと 23、37 号の Z パターンとなります。

さらに武生を抜くと 38 号の停車パターンとなります。アルファベットじゃ取まらないので  $\alpha$  パターンとおきます。

最後の  $\beta$  パターンは大阪、新大阪、京都、敦賀、武生、鯖江、福井、芦原温泉、加賀温泉、小松、金沢と停車します。この  $\beta$  が 2023 年でも基本の停車パターンとなっていて 8、11、15、16、22、25、26、28、31、32、35 と驚異の 11 本が該当します。また臨時のサンダバもこの停車駅です。

ということで、これで停車パターンが出そろいました。停車パターン数は合計 28 です。

## 4. 結果、おわりに

2013 年が 47 本で 29 パターン、2023 年が 50 本で 28 パターンということで 2013 年の方が 1 パターンだけ多いという結果になりました。2013 年の方が、行き先が 4 種類と豊富だったにも停車パターン数があまり変わらないのはやはり高槻を全列車が通過していたからでしょうね。もし 2013 年に高槻に停車していたならば 32 パターンほどになっていたかもしれません。さらなる沼になるかもしれないサンダバ恐ろしい、、、

というわけでみなさんいかがだったでしょうか。ビジネスや観光などのさまざまな需要を 1 種類の列車で

答えているということがこのサンダバを面白く-(カオスに)-していると思います。ただ、もうこのカオスさは味わうことができません。ぜひ、YouTube などで調べてこのカオスさを味わってみてください。

ここまで僕の拙く、わかりにくい文章を読んでいただきありがとうございました。部誌のページ数を多めに申請しそうなためページ数のかきましのためにおまけも書いているので是非読んでみてください。

## 5、おまけ「北陸本線、新幹線旅行記」

※このおまけ内では時、分は省略し、3 桁、4 桁の数字で時間を表します。ご了承ください。

おはようございます。今日は 3 月 15 日。ダイヤ改正前日です。阪和線の始発に乗って天王寺で乗り換えて大阪に 557 に到着しました。神戸線の発車案内にレア行先の普通神戸行きがありました。まずは北陸特急



ホームに行きました。「サンダーバード金沢行きです。」の案内がとてもいいですね。11 番のりばでサンダバ 1 号に乗る 79 回生と塩化した後、618 発快速米原行きに乗りました。大阪を最初に出発する京都線快速ということともありかなり混んでいました。79 回生が 2 人乗っていたようです。そして新大阪で下車。乗車券に新大阪という印字をいれるためです。サンダバ 1 号を見送った後 637 発新快速米原行きに乗りました。米原までの乗車です。米原からは普通敦賀行きに乗りました。長浜でしらさぎ 51 号金沢行きの退避をしました。米原始発のしらさぎでは 1 本目の列車です。最終日の金沢行きですが意外とすいていました。長浜からは再び普通敦賀行きに乗車し、虎姫駅で下車しました。特急券を購入するためです。虎姫で購入した理由はのちほど。虎姫からは新快速近江塩津行きに乗車。

近江塩津で新快速敦賀行きに乗り換え敦賀へ。敦賀からは 953 発普通福井行きに乗りました。2 両編成なのと北陸廃止特需だったので積み残しが発生するレベルで混んでいました。長い北陸トンネルを超えて南今庄に到着しました。撮り鉄が数人乗車してきました。よく乗れましたね、、、今庄や南条では沿線に幼稚園児たちが「ありがとう北陸本線」とかかれた幕をもって手を振ってくれました。ヨサコイおじさんも喜んでいました。僕は途中の湯尾で下車してアニーローリーとグリーンスリーブスを録音しようと思っていましたが通路に立っている僕が下車できるような混み具合ではなかったためあきらめました。武生、鯖江などに停車し終点福井に 1050 に到着しました。福井で乗り換えて 1113 発普通金沢行きに乘ります。発車メロディーの「悠久の一乗谷」が流れました。とても好きなメロディーです。ハピラインにも使い続けてほしかったです。途中の粟津でサンダバ 13 号を退避しました。粟津でアニーローリーを録音できてよかったです。



普通金沢行きを小松で下車。1211 着でした。小松で白山そばという駅そばを食べました。小松には新幹線が停車するということで駅前では記念式典の準備が着々と進んでいました。小松のみどりの窓口とみどりの券売機には入場券を求めてオタクがたくさん並んでいました。小松の改札前にはホワイトボードに下の写真のように「今まで北陸線小松駅をご利用いただきありがとうございました」というような感謝の言葉が書かれていました。これを見てなんだか泣きそうになりました。小松からは 1211 発普通金沢行きに乘ります。サンダバ 17 号和倉温泉行きの通過待ちをしてからの発車します。サンダバ 17 号は七尾線に直通して和倉温泉まで行くサンダバの最終ということでかなり混んでいました。普通金沢行きに終点金沢まで乗車します。1242 着でした。金沢でサンダバ 1 号に乗った 79 回生と 2 度目の塩化をしました。その後新幹線の入場券を購入して新幹線のホームに入りました。駅名標の「← こまつ」部分が隠されていたのが印象的でした。はくたか 562 号東京行きを見送ってから在来線ホームに戻りました。はくたか 562 号の停車駅は金沢、新高岡、富山、黒部宇奈月温泉、糸魚川、上越妙高、長野、高崎、大宮、上野、東京と尺西区間は各駅停車の列車でした。



武生までです。金沢～武生の距離は 95.6km と特急、グリーン料金が高くならないギリギリの距離の区間だからです。人生初のグリーン車なのでとても楽しかったです。車掌は京都車掌区の人だったのでラストランカードをもらいました。僕の好きな 683 系の前面の顔が黒い写真が印刷されていたのでうれしかったです。

虎姫で発券した特急券を使っての乗車です。虎姫はマルスが置かれていない駅なので手書きの特急券となるのですよね。なので虎姫で特急券を購入しました。

小松発車後に車掌が「今日で和倉温泉金沢～敦賀間のサンダバ、しらさぎは運行終了」、「雷鳥、サンダーバードの歴史」について放送してくれました。また、福井発車後に「ファイナルランカードの配布」について放送してくれました。カードの残り枚数がかなり少なくなっていたようです。もらえてよかったです。

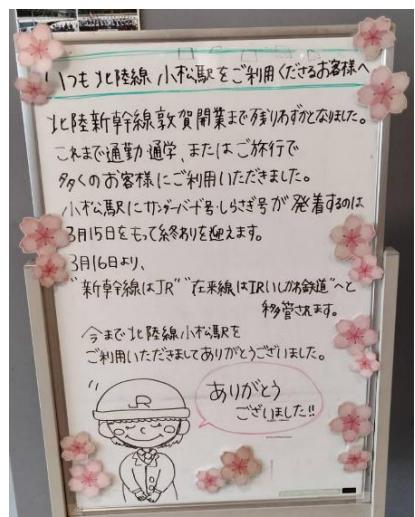
沿線に撮り鉄がうじゃうじゃいました。手取川橋梁や細呂木付近、丸岡ストレート、九頭竜川の土手などにいました。いろんなタイプの鉄オタが北陸に集結していることを実感しました。

1520 に武生に到着しました。

普通金沢行きを小松で下車。1211 着でした。小松で白山そばという駅そばを食べました。小松には新幹線が停車するということで駅前では記念式典の準備が着々と進んでいました。小松のみどりの窓口とみどりの券売機には入場券を求

めてオタクがたくさん並んでいました。小松の改札前にはホワイトボードに下の写真のように「今まで北陸線小松駅をご利用いただきありがとうございました」というような感謝の言葉が書かれていました。これを見てなんだか泣きそうになりました。小松からは 1211 発普通金沢行きに乘ります。サンダバ 17 号和倉温泉行きの通過待ちをしてからの発車します。サンダバ 17 号は七尾線に直通して和倉温泉まで行くサンダバの最終ということでかなり混んでいました。普通金沢行きに終点金沢まで乗車します。1242 着でした。金沢でサンダバ 1 号に乗った 79 回生と 2 度目の塩化をしました。その後新幹線の入場券を購入して新幹線のホームに入りました。駅名標の「← こまつ」部分が隠されていたのが印象的でした。はくたか 562 号東京行きを見送ってから在来線ホームに戻りました。はくたか 562 号の停車駅は金沢、新高岡、富山、黒部宇奈月温泉、糸魚川、上越妙高、長野、高崎、大宮、上野、東京と尺西区間は各駅停車の列車でした。

金沢から乗車するのは 1420 発サンダーバード 28 号大阪行きです。停車駅は金沢、小松、加賀温泉、芦原温泉、福井、鯖江、武生、敦賀、京都、新大阪、大阪とサンダバの中では基本的な停車パターンです。僕の人生最後の金沢ダバの乗車になります。最後のサンダバなのでせっかくならとグリーン席に乗ることにしました。枕がもちもちでした。乗車区間は





た。終点の福井には 1552 に到着です。開業前で誰もいない新幹線の福井駅の改札内を見ることができました。

福井横の観光案内所に福井県ご当地 Vtuber の歩音ティアの案内がありました。後日この人の YouTube を見に行つたのですが新幹線開業の動画がありませんでした、福井の一大イベントなのにご当地 Vtuber が宣伝しなくていいのですかね？本当にご当地 Vtuber 名乗る資格ありますか？

福井から乗車するのは 1639 発普通芦原温泉行きです。芦原温泉行きは 1 日 7 本と少し珍しい行き先となっています。芦原温泉到着直前に新幹線の高架と並走するのですが高架の上を福井方面に電気機関車（？）1両が走行していました。何だったのですかね。終点の芦原温泉には 1657 に着きました。急いでみどりの窓口にいって入場券を購入しました。ハピラインへのシステム移行の関係で 1700 に窓口が閉鎖されるためです。入場券の発券時刻は 1700 ぴったりでした。僕の後ろに並んでいた人も購入できていたようですが正規の時間内に購入できてよかったです。



特急に乗りました。遅れにはできるだけ巻き込まれたくないですからね。乗車したのはしらさぎ 11 号金沢行きです。所定 1821 発ですが約 20 分遅れで発車しました。



上の特急券で乗ったのですが券面は「3月 16 日の小松→金沢で使える自由席特急券」(実質しらさぎ 65 号にしか使えない)を「3月 15 日の加賀温泉→金沢の自由席」で使用しました。車掌さんに大丈夫かきいたところ値段が同じなので大丈夫だそうです。「手書きで補充券を書きましょうか？」と聞かれましたがマ

入場券目当て(?)の方がみどりの窓口にたくさん並んでいました。武生すぐに折り返しました。1532 発普通福井行きです。福井までの乗車です。朝とは異なりかなりすいていました。隣駅の鯖江でマリンバの音の発車メロディー、「木漏れ日」を録音することができました。さらに隣駅の北鯖江では数か月前の火事の跡が生々しく残っていました

た。終点の福井には 1552 に到着です。開業前で誰もいない新幹線の福井駅の改札内を見ることができました。

福井横の観光案内所に福井県ご当地 Vtuber の歩音ティアの案内がありました。後日この人の YouTube を見に行つたのですが新幹線開業の動画がありませんでした、福井の一大イベントなのにご当地 Vtuber が宣伝しなくていいのですかね？本当にご当地 Vtuber 名乗る資格ありますか？

福井から乗車するのは 1639 発普通芦原温泉行きです。芦原温泉行きは 1 日 7 本と少し珍しい行き先となっています。芦原温泉到着直前に新幹線の高架と並走するのですが高架の上を福井方面に電気機関車（？）1両が走行していました。何だったのですかね。終点の芦原温泉には 1657 に着きました。急いでみどりの窓口にいって入場券を購入しました。ハピラインへのシステム移行の関係で 1700 に窓口が閉鎖されるためです。入場券の発券時刻は 1700 ぴったりでした。僕の後ろに並んでいた人も購入できていたようですが正規の時間内に購入てきてよかったです。

芦原温泉横の観光案内所ではカードを配っていました。新幹線のカードがなくて少し残念でした。

芦原温泉からは 1730 発普通金沢行きに乗車します。1746 に加賀温泉に到着しました。別になにかをしたわけではありませんでしたが。加賀温泉からは後続の普通に乗る予定でしたが大垣でパンタグラフが故障したとかで列車が遅れていたので



ルス券でのIRに移管されたはずの日付のJR特急券が欲しかったのでやめておきました。今思えば補充券の方がよかつたかも?

地味にしらさぎとサンダバの自由席が廃止されるのでしらさぎの自由席に乗れてよかったです。

しらさぎ 11号は金沢に 1907 ごろ、約 22 分遅れで到着しました。僕の最後の北陸特急（能登かがり火除く）はしらさぎ 11号になりました。

金沢からはバスでホテルまで行きました。「変なホテル 金沢香林坊」です。駅から遠いですが快適だったのでおすすめです。

ホテルに着いてからはすぐに駅にもどってあんとでゴーゴーカレーを食べました。僕的には少し辛かったですが美味しかったです。金沢で 77 回生と会いました。スピー カーにマイクを押し当てていきもかつたです。2108 発ダイナスター2号金沢行きを見送ってからホテルに戻りました。明日の朝も早いので寝ます。おやすみなさい。25 時ごろまで起きてたのは内緒。

おはようございます。3月 16 日の 500 です。ホテルをチェックアウトして駅に向かいます。530 ごろに駅に着きました。自由席特攻組が列を作っていました。大変ですね。乗車するのは 600 発つるぎ 1号敦賀行きです。延伸区間を初めて走る営業列車に乗車します。当然、指定席に乗車します。530 に改札があきましたが混みすぎて改札に入れた時には 40 分を回っていました。



今日からスジ  
ヤータの新作、  
宇治抹茶アイス  
が販売開始なの  
ですがつるぎで  
の販売はしてい



ないようでした。食べたかったので残念です。600 に金沢を出発しました。つるぎ 1 号は金沢、小松、加賀温泉、芦原温泉、福井、越前たけふ、敦賀と各駅に停車します。ほとんどサンダバ、しらさぎと停車駅が変わりません。

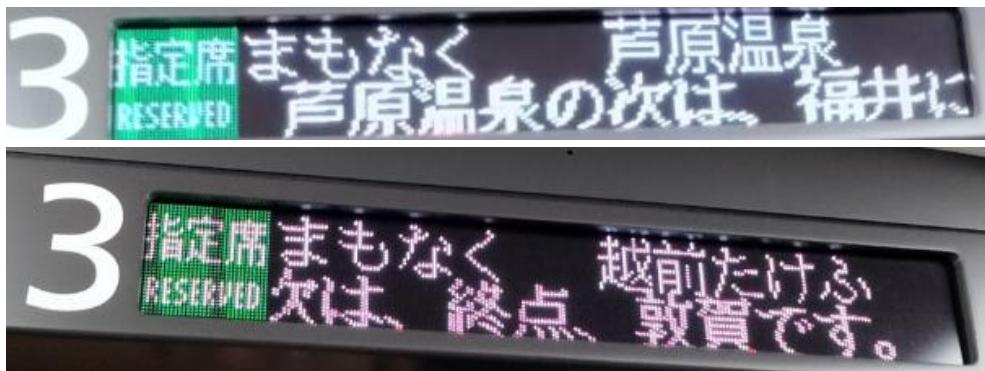
座席に座ってもよかったです。車窓を見たかったのでデッキに立つことにしました。窓側の席は取ることができなかったのですよね。このつるぎ 1 号はヘリにストーカーされていたようです。途中、小松を発車したところで北國新聞の記者に写真を撮られました。記事には使われなかつたらしいですが。県境越えの区間なのですが思ったよりもカーブがきつく車体が傾いてるのを感じられるほどでした。途中福井でベビーカーをもった家族連れが自由席に乗ってきました。地元利用客がいたのはよかったです。まぐ

激混みの始発に乗ってきましたね。657に終点の敦賀に到着しました。今まで敦賀～金沢で約80分かかっていたので20分の短縮となります。微妙。

敦賀で在来線乗り換え改札では改札に切符を通さなくていいようになっていました。乗り換え時間短縮用でしょうが接続のサンダバ2号は4分遅れで敦賀を発車していきました。

敦賀で入場券を買いました。新幹線開業で新しくできた窓口で買いました。

下記に新規開業区間の駅名標をのせておきます。



敦賀からは712発普通東舞鶴行きに乗車します。小浜線の乗車です。敦賀で悠長にしていたらかなりぎりぎりの乗車になってしまいました。途中上中にいた駅メモのキャラがかわいかかったです。小浜をでてしばらくすると海の見える区間がつづきます。きれいですね。また、必殺徐行区間も続きます。東舞鶴には912に到着しました。東舞鶴から945発普通福知山行きに乗りります。次の西舞鶴で降ります。

西舞鶴からは京都丹後鉄道に乘ります。1037発普通網野行きです。座席のシートは丹後エクスプローラーと同じものをつかっているらしく快適でした。また、駅に着く前にきれいなメロディーが流れるのいいですね。録音していませんが。丹後神崎～栗田あたりは海の近くを走っているのでとても海の景色を楽しめます（今日2回目）。宮津で下車して普通福知山行きに乗り換えます。1127発です。こちらは山の中を走っていくのでトンネルが多いです。途中の大江で下車しました。近くのスーパーで昼食のお弁当とデザートのえごまアイスを買いました。

大江から乗るのは 1221 発たんごリレー2 号福知山行きです。今日から KTR8500 が運行開始しました。KTR8500 はもともと尺壊のキハ 85 という車両で京都丹後鉄道に譲渡されたんですよね。前面展望席には座れませんでしたがワイドビュー車両ということで窓が大きく景色はとても見やすかったです。



ワイドビューチャイムも残っていてよかったです。

福知山で折り返して 1253 発たんごリレー3 号網野行きで天橋立まで行きます。福知山には瑞風が停車していました。福知山発車後尺西と分岐するあたりまで瑞風と並走しました。

宮津でスイッチバックをしました。天橋立て下車した後は天橋立ビューランドに行きました。リフトに乗るのは久しぶりで楽しかったです。また、上からの景色もとてもきれいでました。天橋立てからは 1521 発普通豊岡行きで豊岡まで行きます。丹後あおまつ車両での運転でした。車内に時刻表が 2 冊も置いてあって面白かったです。

豊岡の 1 駅前の駅名は「コウノトリの郷」というのも面白かったです。

豊岡に瑞風が停まっていました。まだ豊岡にいたんですね。豊岡からは 1702 発はしだて 8 号京都行きに乗車します。KTR8000 での運転です。後面展望を見ることのできるスペースで福知山まで後面展望を見ていましたが福知山からは座席に座りました。綾部で前にまいづる 14 号をつなぎます。終点京都到着前に京都線が止まっていると知りました。京都から大阪まで京都線乗るんだけど大丈夫かな（フラグ）。京都には 2021 に到着しました。31 番線に到着しましたが向かいの 0 番線に所定 2000 発のはるか 57 号がまだ停車していました。駅で運転再開を待つわけにもいかず、駅ビルで夜ご飯のハンバーグを食べました。美味しかったです。混んでいたのもあって駅には 2145 ごろに戻りましたが京都線はまだ運転再開していませんでした。0 番線にもまだはるか 57 号が停まっていました。特急は 2 時間以上遅れたら特急料金が帰ってくるのではるかに乗車することにしました。9 号車の乗ったのですがだれも乗っていませんでした。普通は振替輸送使いますよね。ちなみにのはるかの 7 ~ 9 号車は 271 系という新型の車両を使っているため車内 wifi と全席コンセント付きです。1 ~ 6 号車は 281 系という古い車両なので wifi とコンセントがなく、同じ指定席、自由席でも設備差が存在することになってしまないので注意してください。はるかはグリーン車が 1 号車、指定席が 2 ~ 4、8、9 号車、自由席が 5 ~ 7 号車です。

結局京都駅を 2220 分ごろ、約 2 時間 20 分遅れで発車しました。時速 130km 超でぶっ飛ばすはるかは初めてです。ただ、前が詰まっていたようで遅延は延びていき、新大阪には 2 時間 30 分遅れ、天王寺には 2 時間 35 分ほど遅れて発車しました。僕の下車する和泉府中には所定 2104 着ですが約 2 時間 46 分遅れの 2350 に到着しました。和泉府中で降りた時すぐに返金してもらえてよかったです。和泉府中で和歌山行き最終の普通と緩急接続していました。もしはるかにのっていなければ僕は家に帰れていなかったと考えると恐ろしいものです。

ここまで旅行記を読んでいただきありがとうございました。



## 銀河南紀夜行コース旅行記

81回生久保、金田、丸山、K.K

### 0.はじめに

こんにちは。81回生の久保、金田、K.K、丸山です。僕たちは2/2~2/3にかけて夜行列車「銀河」で新宮まで行き、その後名古屋周りで帰ってきました。途中で様々なハプニングが起こりますが、ぜひ最後までお読みください！

### 1.前置き

こんにちは。81回生の久保です。これから前置きとなる銀河の車両紹介、使った切符の紹介をしていこうと思います。早く本題に進みたい方は飛ばしていただいても大丈夫です。

#### 1-1.銀河の車両(117系)について

銀河は、117系の京都車(近キト所属)を改造して作られました。車両番号は、  
(←新宮)クロ117-7016(1号車)、モハ117-7032(2号車)、モハ116-7032(3号車)、モハ117-7036(4号車)、モハ116-7036(5号車)、クロ116-7016(6号車)(京都→)  
になっています。また、新宮側から6号車、5号車…1号車になっています。

車両は、1号車がグリーン車、2号車が女性専用車のため2号車にはグリーン券または2号車女性専用席の指定席券がないと入れません。

## 1-2.銀河の内装について

まずは座席の紹介をします。ちょっと足を突っ込んでしまっていますね。1号車は前述しました通りグリーン車です。「ファーストシート」というボックスのような座席が8つあります。また、1号車にはグリーン券を持っている人専用のラウンジが乗務員室の近くにあります。ひどいですね。2号車はリクライニングシートとクッションの女性専用席。明るいカラーリングになっているそうです。3号車は(女性専用でない)リクライニングシートとファミリーキャビン(半個室)、そしてフリースペース「明星」があります。フリースペースの紹介はあとで、と言いたいところですがこの「明星」には行っていません。ごめんなさい。そして4号車。ここはフリースペース「遊星」があります。この説明は一旦後回しで。5号車は、(女性専用でない)クッションがあります。最後に6号車。ここは2、3人用個室が4つと一人用個室が一つあります。すべての個室が施錠可能ということで、安心です。また、乗務員室近くには、フリースペース「彗星」があります。これも一旦後回しにします。座席の説明が分かりにくければJR西日本のホームページを見てください。  
絶対本家のページの方がわかりやすいです。

次に車内の内装の紹介をします。まずは先ほど後回しにしたフリースペース「遊星」。



←ここはボックス席4つと丸型テーブルらしきものが二つあります。ここで夜食のラーメンや朝ご飯のお弁当を食べる人が多いです。左の画像を見てもボックス席が少なく、夜食の時間の時や朝ご飯の時間の時は席の奪い合い(!?)になっていた気がします。

次にそれも後回しにしたフリースペース「彗星」です。

→右の画像を見ての通りすぐ隣に乗務員室(新宮行の時は運転席)があり、前面展望を楽しむことができます。また、席のすぐ横にある窓は開けることができ、(画像では開いていますが)とても涼しかったです。



その次はドア。



←見た目は223系や225系のドアとほぼ変わりません。ドア閉音は223系や225系より少し大きいです。40年以上走り続けてきた117系の味わいが感じられました。また、ドアの上には車内の案内が書かれた紙が貼っていました。

さらにトイレです。

→トイレは三号車を除くすべての号車に一つずつあります。ただし、二号車は女性専用者なので女性トイレしかありません。右の画像は5号車のトイレです。特急型車両や普通列車のトイレとほぼ変わりません。



最後に、運転台です。



←運転台は何も改造されていないと思います。見た目は最新の列車みたいでも中身は国鉄車ですね。また、加速度や減速度に関しても117系本来のものから改造されてないと思います。(京都線を時速120kmで爆走はしていませんでしたからね)

### 1-3.切符紹介



題名の通り乗車券や特急券の切符の紹介をしていきます。まずは乗車券。左上のやつです。京都市内→京都市内という変な切符ですね。経由路線を見ると紀伊半島を一周している乗車券であることがわかります。この切符の値段が高いのかどうかはしりませんが、(参考)大阪~金沢の往復切符はダイヤ改正後の学割で8,060円です。北陸好きでごめんなさいね。また、途中下車をすると左のように途中下車印が押されます。こんだけ押してもらっても全部解読できるのがすごいですね。

次は特急券です。右上のやつです。銀河の夜行のクシエット特急券です。1/2に丸山とK.Kに十時打ちをしてもらいました。銀河の検札のときに押されるハンコかっこいいですね。また、新宮~名古屋は南紀に乗る予定でした。なぜ特急券がないのかというと・・・、この先読んでいくとわかります。(てかほんねタバチってるやん)

このへんで前置きは終わろうと思います。次の担当は丸山です。よろしく~。

## 2.自宅・京都~新宮

久保からバトンタッチを受けます、丸山と申します。私は和歌山駅発車時までを書かせていただきます。私は鉄研部員ではないですが、せっかく一緒に行った人だからということで執筆することになりました。私は音鉄(駅や車内で流れる放送やメロディーが好きな人のこと)なので他の鉄道ファンほど鉄道自体に詳しいわけではないです。そのため、いかにも鉄道らしいことをここに書くことはできないかもしれません、まあ旅行記ということで温かい目で見ていただければ幸いです。

私は関東出身ということもあって、京都駅すらまともに降りたことないほどだったので、いろいろと楽しみでたまりませんでした。

JR 住吉駅にて 10 時打ちをしていただきました。住吉駅には当日(1/2)私たちのグループしか来ておらず、10 時の少し前に窓口に順番が回ってきました。無事切符を 4 人分取ることができました。この時はまだ、なかなか切符が取れない列車に乗れることが決まったという実感が湧いていませんでした。しかし、銀河乗車前に駅員さんが、(寝台付きの部屋に)4 人でチケットを取れたことにかなり驚いていた様子だったので、本当にこの切符を 4 人分も取ることは難しいことだったのだなと実感しました。

## 2-1. 家～京都駅

私は阪急神戸線系統沿線民です。普通に阪急大阪梅田駅まで行って、そこから JR の新快速に乗り換えてもよかったです。結局京都駅から銀河に乗って大阪方面に向かう以上、京都駅までは JR でいくとなんか折り返してきた感が否めずちょっと嫌でした。というわけで、京都駅までは私鉄で行くことにしました。十三駅から阪急京都本線の準特急に乗り換えます。地味に阪急京都線系統に乗るのは人生初だったので、楽しみでした。まあ、夜だったので車窓はあまりよく見えませんでしたけどね。いやあ、あらためて見てみるとほんとに JR の真横通っていますよね。京急本線の横浜～品川とか、京成本線・千原線の京成小岩～千葉寺とか、近鉄大阪線の近鉄下田～桜井とか、京阪宇治線の中書島～宇治とか、まあ JR と近い区間を走りまくってる(路面電車を除く)私鉄というものって多いんですけど、京阪神地域のようにほぼ全線にわたって JR と並走している路線ってなかなか珍しいですよね。他だと近鉄名古屋線・山田線くらいしか思いつきません。最初は、烏丸駅で降りてから京都駅まで徒歩で向かおうとしていたのですが、さすがに危ないような気がしたのでやめました。京都市営地下鉄烏丸線で二駅、京都駅に着きました。さて人生初の京都駅下車。…といつても地上には出なかったのですが。標識も分かりやすく、迷うことなく JR の駅に着くことができました。ビルが林立していてまるで標識がどこを指しているのかもわからないようなところすらあるような、新宿駅や渋谷駅とかとは大違いですね。銀河は京都駅 31 番線、山陰本線(嵯峨野線)ホームからの発車です。京都駅に着いてからも、山陰本線(嵯峨野線)ホームまでが遠かったので、途中本当につけるのか不安になりましたが、なんとか 31~34 番線(嵯峨野線ホーム)を発見。無事銀河をお目にかかることができました。

銀河は京都駅 31 番線、山陰本線(嵯峨野線)ホームからの発車です。電光掲示板には、日本語表示では「銀河」の文字の右側に星が、英語表示では「GINGA」の I の字の上に星がそれぞれ書かれています。なかなかに特別感を醸し出しているデザインでした。ちなみに銀河の表示は緑色、普通列車と同じ色でした。(和歌山駅では臨時扱い、紀伊勝浦駅では星のついてないただの「銀河」の表示が赤色でされていました。)



←京都駅 30,31 番線の電光掲示板(日本語)

銀河の文字の右上の星がかっこいいですね。  
てっきり下のはるかみみたいに赤表示されていると思  
いきっていたので、最初見たときは「あれ、銀河の  
表示はどこ…?」ってなっていました(笑)



←京都駅 30,31 番線の電光掲示板(英語)

「I」の文字の上にある星がなんかそれっぽくていいです  
よね。  
一瞬小文字の「i」の点の部分の代わりに書いているよう  
に見えてしまい、なんでここだけ小文字なのかなと思って  
しまっていました()

撮影用スポットで4人全員の写真を駅員さんに撮っていただきました。全員集まるのにドタバタしたり、目が閉じてしまっている人がいたため撮り直ししたりと、いろいろ迷惑をかけてしまいましたが、いい写真が撮れたので良かったです。(駅員さんに感謝です…！)

列車に乗り込みました。今回乗ったのはクシエットの部屋でした。4人とも2段寝台の2階部分になりました。2人2人で別部屋になった感じですね。2階部分からも微妙に窓が付いていましたが、あまり大きくなかったです。見たい部分を絞るなら見られますが、同時に全体を見渡すことはできませんでした。外の景色は1階部分の方が、窓が圧倒的に大きいので、お部屋からの景色を楽しみたい方は(クシエット席にするなら)1階にした方がいいかなと思いました。ただ聞こえてくるモーター音は大きくなってしまいますね。

番外編のために一回脱線します(笑)。

## 番外編 京都音鉄編

こんばんは。81の金田です。京都で音鉄してた話を書けと言われたので書いていきます。



大阪から乗ってきた新快速を降りて始めに向かったのは0番ホームです。金沢行きサンダーバード(以下サンダバ)を見るためです。

夜のサンダバ、やっぱりかっこいいですね。まず始めに録音したのは19時40分発サンダバ43号金沢行きの接近放送です。43号は京都を出ると、福井と金沢にしか停まらない、いわゆる最速達タイプということでSUNTRAS型放送の接近放送を録りたかったんですよね。集合時刻の1時間前に来たかいがありました。あとSUNTRAS型放送の「thunderbird」の発音とてもいいので聞いてみてください。

続いて録ったのは19時54分発サンダバ45号金沢行きです。43号と45号の間はサンダバの運転間隔がバグる時間帯です。このサンダバは湖西線の堅田、近江今津にも停車する列車です。別日に7号の停車駅の録音はしているので堅田、近江今津の音声パーツは持っていますが一応録音しておきました。サンダバの停車駅については僕の単独の部誌でも読んでください。

このあと某西園寺鬼ごっこ聖地(空中経路)に行きました。京都で下車するのが初めてだったので近くの場所に行きたかったからです。京都タワーがきれいに見えました。リア充がたくさんいたのですぐに退散しました。僕みたいな陰キャが行くべきではありませんでしたね。そのあと京都の駅舎を撮ったり京バウム(食べ歩きのやつがありました)を食べたりして改札内に戻りました。

その後30番線に移動して「関西空港方面の最終列車です。」という音を聞きに行った後、0番線に移動してはるか20時34分発はるか50号野洲行きの放送を録りました。琵琶湖線直通のはるかを見るのが初めてだったからです。停車駅については面白くなさ過ぎて特にいうことはありません。

最後に「west express 銀河」の自動放送を録りました。下に文字起こしだけ載せておきます。男声の放送でした。

「21時15分発 west express 銀河、和歌山方面新宮行は31番乗り場から発車します。列車は6両で到着し

↑「通勤特急びわこエクスプレス2号草津行き」

らくらくびわこって名前ださいですよね。

サンダーバード金沢行きも消えましたね。

ます。前が 6 号車、5 号車の順で 1 番後が 1 号車です。この列車は全車指定席です。指定席は 2 号車から 4 号車、グリーン車は 1 号車、6 号車です。停車駅は新大阪、大阪、和歌山、串本、紀伊勝浦です。west express 銀河と表示した乗車位置案内でお待ちください。West Express Ginga departing at twenty-one fifteen bound for Wakayama and Shingu will be leaving from track thirty-one. This train consists of six cars. Car six is the front of the train and car one is the end. All six this train are reserved. Cars two through five are reserved. Cars one and six are the green-cars. Passengers go the green-car seat reservations. This train will be stopping at Shin-Osaka, Osaka, Wakayama Kusimoto, and Kii-katsuura, before arriving at Shingu terminal.」

## 番外編 2 京都で撮り鉄

こんばんは。81 の久保です。ページ数が足りないので京都で撮り鉄した話を書いておきます。僕は京阪で東福寺まで行き、そこから奈良線で京都へ向かったので京都着は 8~10 番線のどれかでした(詳細は覚えてません)。その後一度改札を出て、まず撮ったのが下の画像。せっかく乗るんだから電光掲示板はとらないといけませんね。



←京都丹後鉄道を通る特急はしだてが KTR8000 系なのはわかりますが、京都丹後鉄道を通らない特急まいづるが KTR8000 系なのは何か違うような気がします。

そして、銀河の到着は 31 番線なのでその向かいの 32 番線に行きました。まずはそのとき 31 番線

に止まっていた特急はしだて+まいづるを撮ります。

最後に、この次に 31 番線に入線してくる電車が僕たちの乗る電車「WEST EXPRESS 銀河」です。いまでもうほぼ見ることのできない 117 系です！



ちょうど入線した時(20 時 53 分)に 32 番線には 21 時ちょうど発の普通園部行きがありました。入線してすぐ撮ると被りましたが、右の

写真は普通園部行きが発車してから撮ったので被ってないです。それにしても銀河に乗らなさそうなのにこ

の車両を撮っている人はそこそこいました。「WEST EXPRESS 銀河」は毎週ちゃんと運行されている(一部期間を除く)のに。多分今ではほぼ見ることができない 117 系を撮りたかったんだと思います。

番外編もこのへんで終わろうと思います。この後は再び本編です。よろしくお願いします。

## 2-2.京都～和歌山

銀河は京都駅を 21 時 15 分に発車しました。しばらくは、小規模な運転停車こそあれど、(茨木駅での 14 分停車を除けば)比較的首尾よく進んだので、フリースペースや部屋で写真を撮ったり、風景をまじまじと眺めたり、勉強したりとそれぞれしたいことをするという感じで過ごしました。私が窓を見ていた時に途中で追い抜かす/追い抜かされる電車が、JR 宝塚線直通の普通新三田行きばかりだったのはなんだったんでしょうね()

銀河は新大阪駅に到着しました。おそらく新幹線からの乗り換え客が乗車するのかと思いますが、あまり乗ってくる人はいなかった印象です。京都駅と大阪駅がほとんどでしたね。車内販売は行っていないので、飲み物を買わなければなりませんでした。そのため、新大阪駅で 3 分間停車している間にホーム上の自動販売機からお茶を買いました。

さて、音鉄らしいことも書きましょうか。特急はるか・くろしおは、大阪駅が基本 21 番線発車なので、発車メロディーが聞けるかもと思いました。(大阪駅のうめきたホームには、21 番線と 24 番線の特急発着ホームに別々の発車メロディーが採用されています。)

銀河は大阪駅に到着。発車メロディーを聞くべくドアの前に向かいました。

ところが、銀河は普段はおおさか東線の一部の列車(1 日 7~8 本のみ)が止まる 22 番線に停車しました。なんと…

大阪駅からおおさか東線経由で法隆寺駅、奈良駅に至る臨時特急まほろば号が 22 番線発車のようなので、臨時特急は 22 番線に止めるみたいなルールがあるのかもしれませんね。

かくして私はこの旅において唯一発車メロディーが聞けると思っていた駅で、聞けなかつたということになってしまいました。

電車は 22 時 19 分に大阪駅を発車し、大阪環状線、そして阪和線に入りました。このあたりからは、列車の 1 番前の部分から全面展望を見ていました。日根野駅を出発したあたりからは夜も深くなってきて、山越えが始まるということもあり、あたりはかなり暗くなっていました。駅間の長い山越え区間も終わり、23 時 42 分、和歌山駅に到着。和歌山駅では、銀河のためだけに延長営業していただいているラーメン屋からラーメンを買い、ちょうど車内のフリースペースのボックス席が空いていたので、そこで食べました。とても美味しかったです。

ちなみに、切符は忘れないように気をつけていたので、銀河の特急券を単独でもっていくのではなく、切符入れを入れている袋ごと持っていました。ですが、係員の窓口から出場切符入れを開けると、銀河の特急券だけ入ってなかったのです。ほかの 3 人は切符入れをごちゃごちゃしているのを見て待っていたら埒が明かないと思ったらしく先にラーメンを買いに行っていました。1 分ほど探したのち、一度銀河の車内に戻ることにしました。私の寝台を見に行くと、なんと銀河の特急券だけ一枚普通に置いてあったのです。どうしてこんなことになったのかなと思いながらも、みんなから 5 分ほど遅れてラーメンを買うことができました。



### ←和歌山駅での銀河の表示

和歌山駅では臨時表示なのですね。まあ和歌山駅から乗車する客がほぼ想定されていないからかもしれませんけど。



### ←和歌山ラーメン

乗客のほとんどが買いに行っていた印象でした。時間も時間ですので夜食そのものですね。

廃棄の都合上汁も基本は全て飲むことになります。まあ不健康極まりないですが夜行列車の醍醐味として見逃すしかねですかね…

ちなみに、銀河が阪和線内に入ったあたりでも切符を一つなくしていたことに気づきました。帰りに乗る、新宮から名古屋までの特急南紀の特急券です。切符を整理しているとき、出発前は完全に南紀のことを忘れていたので、これはやらかしたと思いました。親に電話をしたのですが、切符を置いているところには見つからなかったと言われ、払い戻しもきかない状況になったと思いパニックになってしまいました。ですが、親から「そもそも南紀のチケットを買ったって言っていた日から切符を預かった覚えなんてない」と言われ、もしかしたら私が持っているのではないかと思い、財布を探しました。…ありました。探すという動作をするまでもなく目に入ってくるところにありました。

なんというかまあ、物忘れが激しいですね、はい。

電車は日付変わって0時40分に和歌山駅を発車しました。ちなみに、まだ和歌山駅到着の最終列車は和歌山駅に着いていなかったようです。天王寺駅を23時3分に発車し、和歌山駅に翌0時48分に到着する電車ですね。まったく、JR西日本は終電だけは遅いんだから。

和歌山駅から新宮駅到着までは再び久保にバトンタッチとなります。引き続き、お楽しみください。

## 2-3.和歌山～紀伊田辺

ここにちは。81回生の久保です。3度目となりますがよろしくお願いします。  
和歌山を出発したあたりでおやすみ放送が入り、その後すぐに消灯となります。僕は消灯後すぐには寝ず、30分くらいフリースペースにいました(笑)が、いくら興奮していても日付をまたぐと眠たくなります。結局午前1時をちょっと過ぎたくらいに寝ました。遅いですね。寝ようすると個人的には寝床(クシェット)はちょっと狭いかな。枕元に荷物を置くと足を曲げないと入らなくなりました。まあそういうことは気にしてもしょうがないです。リクライニングシートよりはよく寝ることができたと思います。和歌山を出ると寝ている人の配慮のためか終電後で列車が走っていないからなのかわかりませんが、御坊まで運転停車はありません。が、紀伊田辺に2時半頃に着いた後2時間半も停車します。僕は睡眠中ですので紀伊田辺駅について

てはほぼ何も見ていません。一瞬見えたのは紀伊田辺駅は二面四線ということです。きのくに線は(一応)紀伊田辺までは複線だからかな。

## 2-4.紀伊田辺～新宮

特に意味もなく紀伊田辺で区切りました。僕が起きたのも白浜周辺だし、銀河二日目の最初の停車駅も串本だし…多分きのくに線が紀伊田辺で系統分離しているからだと思います。とりあえず本題に入りましょう。列車は紀伊田辺を5時10分に出発し、見老津(みろづ)に停車。外はまだ真っ暗。見老津を出て少し時間がたつと外の風景がわかるくらいには明るくなりました。この辺りから海が見え始めます。海が見えるということは海のすぐ近くの木々の生い茂っているところを走っています。よって、海が見えると草が見え、そしてトンネル、みたいな感じのサイクルに車窓はなっています。一概に車窓がいいとは言えない(個人的に)思



ります。そして列車は串本に6時50分に到着。二日目初めての乗降可能な駅です。串本駅はみどりの券売機プラスこそあるものの、通勤時間帯以外は無人になります。特急停車駅くらい有人駅にしつけよ!串本周辺には橋杭岩というスポットがあります。銀河の運行日には臨時で串本駅からのバスを出していただいている、橋杭岩までスムーズに行くことができます。串本駅から橋杭岩までバスで5分(徒歩で約30分)かかり、バスは片道500円です。たまた

ま僕たちが行ったときは、日の出の時間とかぶっていたのでめちゃめちゃきれいでした。左上の写真はちょうどそこでそのとき撮った写真です。こういう風景は冬でないと時間的に見ることが困難ですね。橋杭岩で写真を撮ったり橋杭岩周辺を歩いたりしていると結構バスに乗っても時間がカツカツになりました。しかも串本駅では朝のお弁当(注文した人のみ)を食べないといけません。それとも考えると橋杭岩から串本駅まで歩かなくてよかったのかなと思います。そして串本駅に到着すると、朝ご飯です。右の画像を見てもわかるように、イノシシの肉などの珍しい食べ物が入っていました、右の方にデザートがついていましたという感じで朝ご飯としてはかなりクオリティの高いものとなっています。



朝ご飯が食べ終わったら対向列車(紀伊田辺方面)の停車を見送ります、のつもりが新宮方面の列車も来て、



その新宮行の列車より銀河の方が早く出発しました。銀河が普通列車を追い抜くのは稀のハズ。結局、普通新宮行は銀河のせいで串本16分という長時間停車を強いられることになります。が、銀河が普通に抜かれるという運命は変わりません。

この普通には紀伊田原で抜かされます。

串本駅を発車すると、次は紀伊勝浦、と言いたいところですが実際停車するのは紀伊田原です。前述したとおり、ここで串本で先をゆずってくれた普通に抜かされます(笑)。僕はその時寝台で寝転がっていて外を見ていました。ごめんなさい。紀伊田原を停車すると、まだ紀伊勝浦ではありませんよ。今度は湯川に停車です。目の前には海が広がっているのですぐ駅に降りたりますが、残念ながら湯川も運転停車です(泣)。

でも湯川は最後の運転停車です。そう考えると銀河に乗っていられるのもあと少しです。悲しい…。湯川で運転停車した理由は、くろしお12号(新大阪行)の通過待ちだそうです。このくろしおは、少数派の283系

(オーシャンアロー)で運転されていました。



やっと(!!)紀伊勝浦に到着です。ここではホームに降り立って銀河の車両の撮影をしている人がたくさんいました(僕もそのうちの一人です)。それを見ていた地元の観光協会のような方がホームに掲げていた「ようこそ那智勝浦町へ」という旗みたいなもの(左写真参照)を先頭と一緒に写るように持ってきていただきました。また、ここではお見送りもしていただきました。ありがとうございました。

紀伊勝浦を出発すると、次はホントに新宮です。運転停車も何もしません。27分間海沿いを走り続ける、ただそれだけです。海沿いなのでトンネルも連発しますしカーブもたくさんあるので速度はあまり出さないです。速度は出さないにしてもやりすぎのところが最後の

最後にあります(笑)。海もよく見えるので一瞬サービスかと思いましたが、必殺徐行(線路の安全を確認するため徐行すること。かなり制限のキツイところが多い)でした。その後海がよく見える区間がちょっと長く続くのですが、そこはもう少し速かったです。その区間は海と砂浜しか見えず、その他の車窓を邪魔する木々はほとんど見えません。左の画像はその区間を線路の上の道路から(後で)撮ったものです。線路はこの砂浜に沿っておよそ二キロ敷かれています。海の先には何があるのか、みたいなことをぼんやり思い浮かべながらこの車窓にうつとりさせられました。この区間を抜けると、新宮駅に到着です。

長旅お疲れさまでした、と言いたいところですが、まだ新宮に着いても終わりません。新宮を観光し、その後名古屋周りで帰ります。次はK.Kです。よろしくお願ひします。

### 3.新宮～大阪・自宅

#### 3-1.新宮観光

81のK.Kです。切符を集めています。JRの運賃計算にもある程度くわしいです。よろしくお願ひします。

ここから次に乗る列車の出発時刻まで時間があったので新宮市内を観光しました。元々は徒歩で観光する予定でしたが前日、銀河の車内に置かれていたパンフレットを見てレンタサイクルの存在を知りました。自転車を使うと効率よく観光することができるので急遽予定を変更してレンタサイクルを使うことにしました。しかし、観光を始めてからトラブルが起きてします。新宮市の観光協会が作成しているサイクリングマップに一部が私有地に入るような経路になっていたのです(元々公道だったと考えられる、Google map上では私有地として表示されていた)。もちろん、私有地に無断で立ち入ると法で罰せられるので立ち

入ることはできません、そこでルートを変更して熊野速玉神社に向かうことにしました。そして神社へ向かっている最中に、私はあるものが目に留まりました。それは「マグロ丼\_550円」という看板でした。なぜ目に留まったかというと大阪や兵庫ではありえない値段だからです。そこで早速、同行者と相談をしてテイクアウトをするという決断をしました。店に入ると愛想の良さそうな店主がおられ相談をすると、「ここで

食べていったらどう?」と言われました。そこで店内で食事をすることを決定しました。そして出てきたマグロは一度も冷凍されていない新鮮な状態だったので、表現できないほど美味しかったです。(大阪でマグロ丼を食べると2,000円ほどしますし、冷凍のマグロだとそもそも味がしません)また、マグロにお店特製ソ



ースをかけて食べるというのもあり、試してみると想像通り美味しかったです。そして再び目的地の神社へ向かいます。国道をひたすら進むと神社に到着しました。その日たまたま神社では祭りをやっていて人は多かったのですが特に気にすることもなく参拝をし、おみくじを引いたり、お守りを買ったりして新宮駅へ折り返していました。

### 3-2.新宮～津



そして次に乗る列車はJR東海の新型車両H C 8 5を用いた南紀号です。名古屋までは約3時間で結びます。新宮駅出発直後の乗車率はそこまで高くありませんでした。座席もすごく快適なわけではありませんでした(京成スカイライナーよりかはましです)。そして、津の手前まで来たところで衝撃の事実が発覚します。なんと、伊勢鉄道線内で沿線火災が発生しているらしくこの電車は津まで運転

してそこからの運転再開の見通しは立っていないことがわかりました。しかし、津で近鉄に振替輸送できることがわかったので喜んで近鉄の伊勢志摩ライナーのサロン席に乗りました。

### 3-3.津～(近鉄)名古屋



81の金田です。K.Kに引き続き書いていきたいと思います。

伊勢志摩ライナー、4410列車は16時46分、定刻で近鉄名古屋に到着しました。いやー、快適でしたね。南紀の椅子の硬さとはくらべものなりません。

カバン邪魔ですよね、すみません。

伊勢志摩ライナーが到着したホームの向かい側には特急鳥羽行きが停車していました。やはり近鉄の特急街道というだけあって本数が多いですね。

近鉄名古屋からJR名古屋のみどりの窓口に移動します。南紀の特急料金を返金してもらうためです。特急料金は特急が2時間以上遅れた、もしくは特急が途中駅で運転を打ち切った時に返金されます。南紀6号は結局名古屋に30分遅れで到着したのですが返金されました。なんで返金されたんですかね？たぶん津でいったん打ち切り扱いにしていたからだと思います。

### 3-4.名古屋～大阪・自宅

とにかく南紀の特急料金が返ってきました。このまま在来線に乗っていると大阪に着くのがかなり遅くなってしまいますし、せっかくお金が浮いたということで特急料金をします。ですが、名古屋から新大阪まで新幹線を使うというのは面白くないので2024年3月16日に廃止される予定の「乗継割引」を使います。この乗継割引は新幹線からJR在来線特急(またはその逆)に乗り継ぐときにJR在来線特急の特急料金が半額になるというものです。1964年の東海道新幹線開通時からあった制度です。新幹線開業により新幹線ができる前は1本で行けたのに新幹線開業により乗り換えが発生することがあります。(最近では博多→長崎をかもめで1本で行けたのに武雄温泉で乗り換えが必要になった、などがありますね)。そのときに特急料金が高くなりすぎないように、ということでこの割引が設定されました。もう廃止された制度ですけどね…。

3月に開業した北陸新幹線では乗継割引として新幹線と在来線のどちらも1割引となりますね（+割減ってもほぼ変わらん）。

長々と書きすぎましたが乗る特急はしらさぎ13号金沢行きです。名古屋から米原まで乗車します。北陸新幹線延伸により3月になくなった行き先です。そして米原から京都は新幹線、こだまの自由席に乘ります。

みどりの窓口でこれら2つの切符を買ってから名古屋のホームにあるきしめんを食べました。すごくおいしかったです。

きしめんを食べている時に阪和線が和泉府中の人身事故で運転見合せとの通知が入ってきました。尺のホームページでは南海で振替をしているそうです。僕の最寄り駅が阪和線なので少し心配ですね。さすがに大阪に帰った時には運転再開しますよね（ヲラゲ）。



しらさぎの切符の画像です。こんな感じで切符に「乗継」と印字されます。もう見ることができないかもしれない印字ですね。しらさぎの乗車時間がぴったり1時間なのが地味に嬉しかったです。

金沢行きの幕を名古屋で見られるのはもうないのかと悲しくなります。ちなみにこの車両は681系2001番とトブナン（最初に作られた車両）でした。

しらさぎ13号の名古屋での自動放送を録音してから乗り込みます。しらさぎ13号の停車駅は名古屋、尾張一宮、岐阜、大垣、米原、長浜、敦賀、武生、鯖江、福井、芦原温泉、加賀温泉、小松、金沢と停車駅の多い便でした。しらさぎ自体、利用客と本数が少ないのでもこまめに停車して利用客をかき集めなければならないでしょうね。



名古屋を発車しました。名古屋発車時点では指定席は7割ほど埋まっていました。自由席はほぼ乗っていましたがね。車掌が検札に来て、僕たちは指定席なので切符は見られませんがK.Kは「名古屋運輸区」のスタンプをもらうため、切符を見せていました。僕たちも便乗して切符にスタンプを押してもらいました。

あと、Kは車掌さんに車発機で大阪～鶴橋の切符を購入していました。車券機とは車内で切符を発券する機械です。また、車内で発券された切符はめちゃくちゃ薄いですし、しばらくしたら印字が消えます。まあ普通は車内で発券しないので無関係ですよね。

列車は尾張一宮に停車しました。近鉄の車両が見えました。尾張一宮ではほとんど乗降はありませんでした。その後、岐阜、大垣と停車しますがこちらもほとんど乗降はありませんでした。途中で関ヶ原を通過しました。雪が降っていることを期待していましたが一切降っていませんでした。残念です。



18時48分米原に到着しました。米原では降りる客は少ないですが乗ってくる客がかなり多かったです。ひかりとの乗り継ぎ客でしょうね。向かいのホームには名古屋行きのしらさぎが停車していました。米原では時間があったので一度改札を出ました。駅前にはまだ雪が残っていました。少し意外でした。駅前には何もありませんでした。米原は田舎なのですかね？新幹線改札に戻ります。新幹線のホームにシンカンセンスゴ イカタアイスの自販機があるかと思っていましたがありませんでした。のぞみ停車駅にしかないことを忘れていました。新幹線の車内でシンカンセンスゴ イカタアイスを食べたかったですが残念です。京都で買うことにします。ここからはこだま739号新大阪行きに乗車です。人生初のこだま乗車です。やはり新幹線は早いですね、わずか18分で京都についてしまいます。新快速だと57分もかかります（いや新快速速すぎ、新幹線なんか乗らないもん）。京都の売店にはシンカンセンスゴ イカタアイスが売っていたので購入しました。京都からは快速に乗車します。新快速に乗るつもりでしたが新快速が7分遅れているとのことだったので快速に乗りました。その方がすいていますしね。長岡京あたりでシンカンセンスゴ イカタアイスを食べ始めたのですが「固っ」っていうのを期待していたのに少しも固くありませんでした。むしろ少し溶けていました。なんだよ。こんなだったら「在来線たいして固くないアイス」じゃないですか。少しがっかりはしましたがやっぱりシンカンセンスゴ イカタアイスはおいしかったです。

結局快速は2分ほど遅れて大阪に到着します。銀河の旅行自体はこれで終わりですが旅行記は少しだけ続きます。丸山とは大阪で別れて、残りの3人で大阪環状線の外回り、天王寺行きに乗車しました。京橋、鶴橋方面です。天王寺まで降りなかったのは僕だけでした。

阪和線が止まっていたことを思い出し、天王寺で運行情報を確認しました。運転再開はしていましたが軒並み60分以上遅れでした。まだ南海の振替もしているようです。いや、おかしいだろ。名古屋で通知来てから4時間近く経っているんだぞ？仕方がありますね。せっかくなのでラピートに乗りましょうかね。振替なので乗車券は買わなくていいですからね。ちなみにラピートのプレミアムシートはネットで買うとレギュラーシートと同額の520円で乗れるのでお得です。僕は振替を使うために新今宮に移動しました。南海に乗るの久しぶりです。



次のラピートの時間を確認してみます。30分後でした。あれ？ラピートって30分間隔だよね？どうやら僕が新今宮に到着したと同時にラピートが新今宮を発車していたようです。これ南海にいじめられていますよね？文集砲くらわきないといけませんね。わざわざラピートを待つのもだるいので空港急行に乗って南海の最寄り駅に行きました。これで僕の旅行記は終わりたいと思います。

ここまで読んでいただきありがとうございました！

# 九州を訪れる

81回生 今井

## まえがき

僕は今年の年末年始に家族で母親の実家のある熊本県玉名に行ってきました。ほぼ毎日日帰りでいろいろな場所に行っていましたが。なので、九州を旅行した話を書こうと思います。

## 12/28.熊本へ

おはようございます。新神戸駅に順調にたどり着きました。今日は熊本県の玉名に行くだけです。新神戸駅では写真を適当に撮り、列車を待ちました。乗る列車は新幹線さくら号。このさくら号やみづほ号の自由席は3+2列で東海道新幹線の指定席と同じですが、指定席はグリーン車と変わらない2+2列です。おしほり欲しさでグリーン車に行く人以外グリーン車に行く必要はないと思います。熊本は遠いように思われますが、実は2時間40分くらいで神戸から行けちゃうのです。これは、神戸から同じ兵庫県の城崎温泉に行くくらいの時間です。新幹線ってホントにすごいですよね。席に座るとすぐ新神戸駅で買った駅弁を食べました。買ったのは「神戸中華焼壳弁当」。いろいろな中華料理の入った駅弁で、なかでも麻婆豆腐が一番美味しかったです。しばらくして、この列車は徳山駅に停車しました。徳山駅を出てすぐに見える周南コンビナートは絶景です。このさくらは新玉名には停車しないので、博多駅でつばめに乗り換えます。博多駅では新幹線ホームから在来線ホームを見下ろせます。九州を代表する観光特急「ゆふいんの森」などの写真を撮影しました。博多を出ると博多総合車両所を見下ろし、トンネルに入ります。その後、筑後川を渡り筑紫平野を眺めます。その後もトンネルに入ったり出たりを繰り返し新玉名に到着しました。



## 12/29.柳川にて

おはようございます。今日は九州随一の規模を誇る西日本鉄道(以下西鉄)に乗り、西鉄がおすすめしている柳川を観光することに。西鉄で大牟田駅から柳川駅まで筑紫平野を12分駆け抜けると柳川に到着。柳川といえば川下りということで駅から船乗り場まで歩き、船に乘ります。冬ということでこたつ舟でした。中国や台湾からの外人さんも6割くらいいました。船は歩いている人に抜かされるくらいゆったりと進んでいて、気持ちよかったです。途中、川下りの人だけのためにぜんざいなどを売っている売店もありました。僕も、そこであつあつの揚げ餅を食べました。とても美味しかったです。一時間ほど進むと、柳川観光の中心部「御花」の近くにつきました。もう12時、ということでお昼ご飯を探



し始めたその時、鉄研顧問の A 先生が家族で旅行しているところに偶然出会いました。先生たちも車を使って九州を旅行しているらしいです。先生はとにかく旅行が好きで、宮崎県の盲腸線の終着駅に二週連続でいったこともあるのだとか。僕も先生のように旅行に行きすぎたいです。その後、ムツゴロウなどの地魚や柳川名物うなぎが食べられる食堂でお昼ご飯を食べました。このお店は地魚の販売もしていました。そして、北原白秋生家にも行きましたが、年末ということで残念ながら閉まっていました。見るところを見て、西鉄の柳川駅に戻ってきました。行きと同じように西鉄の特急で大牟田に戻ります。やって来た列車はなんと西鉄のラッピング列車「水都」でした。派手なラッピングをしていて前から乗りたいと思っていました。と言っても、実際はすごいのは外観だけで中は普通の列車と普通のシートでした。ただ、列車内には沿線の工芸品や乗車記念スタンプが置いてありました。ほかにも、西鉄には「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」という観光列車もあります。この列車の中には、ピザ窯があり風景を眺めながらおいしい食事を食べられるという観光列車です。今度熊本に来た時には乗ってみたいものです。その後、大牟田駅でJR線に乗り換えて玉名に帰りました。

## 12/30.南阿蘇鉄道

おはようございます。今日は車で通潤橋と高千穂を巡ったあと、南阿蘇鉄道の始発駅の高森駅で車をおろしてもらいました。ここから南阿蘇鉄道に終点立野駅まで乗車したいと思います。なんとこの路線は昨年末まで一部区間が運休していました。その理由は熊本地震。5年ほど前に訪れたときは途中の中松駅から高森駅までの区間運転でした。また、数多の有名な漫画家からの応援のサインがラッピングされた列車や、カルデラの中のんびりとした風景を眺められるトロッコ列車に乗りました。昔の高森駅は道の駅のような地元感のある駅舎でしたが、新しい駅舎に変わっていました。新しい駅舎は近代的な白一色になっていました。駅舎内にはカフェや図書館の自習スペースのような待合所がありました。この待合所には全線復旧を祝う数多くの有名な漫画家からのサインがありました。熊本県は県内のいろいろなところにワンピースのキャラクターの金色の銅像を置くという活動を行っています。高森駅にもフランキー像がおいてあります。また、ワンピース号としてラッピングされた列車も走っています。そして、今は建設中でしたが、駅舎の隣にはラウンジ(いまのままで十分大きい)とめちゃくちゃ長いホーム(1両編成ばかりなのに)がつくられる予定です。なにがしたいのでしょうか。ほんとに意味がわかりません。なにかすごいものを作つて盛り上げたいらしいです。完成したら行ってみたいですね！早く着きすぎたので、ある程度ぶらぶらした後は並んでいました。すると、台湾のバスツアーの人々がたくさん来ました。20人程度も。それに比べ、僕みたいな鉄ヲタはおじさん一人のみ。悲しいですね。なぜこんなにツアー客が来ていたかというと、今からくる列車がワンピース号だったからです。人が多くてちょっと残念な気持ちで待っていると、ワンピース号がやってきました。立野から乗ってきて、折り返しでまた乗ってくる人を含めると合計40人程度でしょうか。1両編成なのでボックスシートは数個しかなく、最初に席に座っても、向かいには台湾人のカップルが。西鉄とは違い、規模の小さい南阿蘇鉄道はラッピングに命を懸けているといつてもいいくらいすごいラッピングをしています。西鉄とは違い、車内にはルフィーの麦藁帽などもあり、ワンピースファンは楽しいんだろうなと思いました。しかし、西鉄とは違うラッピングに熱を入れすぎて窓にまでラッピングしてくるんですよね。鉄オタ



にとってはほんとうにいい迷惑です。そうすると車窓を見られるのは一番窓の右上のほんのちっちゃいスペースのみなんです。ということで車窓を楽しむためには①向かいの人と協力して窓を開ける②ごくわずかな面積からなんとかのぞき込むの2通りです。①は台湾

人のカップルに話しかけるということになります。到底できませんよね。ということで②しか残され

た道はありません。残念過ぎます。諦めましょう。立席乗車したところでぎゅうぎゅうですので。諦めます。出発してしばらくすると、日本の中で一番長い駅名になったこともある「南阿蘇水の生まれる里白水高原」に到着。ここからはなんとか頑張って雄大な冬の阿蘇山を眺めます。終点立野の一駅手前の長陽をでるとカルデラの山を越えるためいきなりトンネルがでてきます。山をしばらく走った最後には橋を渡ります。この橋は、熊本大震災で壊れたところにもう一回新しくつくられた橋です。なんと下には崩れ落ちた橋の残骸がまだ残っているらしいです。約15kmを30分もかけてゆったりと進む普通列車も終点立野に到着。立野名物ニコニコ饅頭を食べようと売店を見に行きましたが、あいにくの完売。次回来るときは、絶対買いたいです。



## 1/2.筑後地方に行く



おはようございます。今日は久大本線などに乗った後、SL人吉に乘ります。まず、玉名から久留米へ行きます。帰りも通るので特に景色も見ず、久留米に到着です。ここからは、久大本線に乗り換えて田主丸という駅に行きます。この久大本線は久留米と大分を結ぶため、それぞれの頭文字をとって久大本線と言い、「きゅうだいほんせん」と読みます。この路線は九州の観光特急の筆頭「ゆふいんの森」などが走り、沿線には温泉が有名な日田、天ヶ瀬、湯布院があります。また、一面金色の観光列車「或る列車」も走っています。さらに、2024年春には福岡、大分DCといって福岡、大分の大型観光キャンペーンが行われます。それに合わせて、かんばちいちろくという新しい観光列車がデビューします。この観光列車は、いさぶろうしんpeiと言う熊本県や鹿児島県を走っていた観光列車を改造したものです。熊本の観光列車がまた一つ減るということが一番悲しいです。ゆふいんの森は日田から久留米を全駅通過しますが、今回はその日田から久留米だけ見ていきたいと思います。列車は久留米を出発後、御井くらいまでは市街地が続きます。まあ久留米は福岡で3番目に大きい都市ですからね。御井からは筑紫平野の田園地帯が続きます。田主丸につきました。ここ田主丸は合併して久留米市に編入されています。田主丸には河童伝説があり、駅舎が河童

走っています。さらに、2024年春には福岡、大分DCといって福岡、大分の大型観光キャンペーンが行われます。それに合わせて、かんばちいちろくという新しい観光列車がデビューします。この観光列車は、いさぶろうしんpeiと言う熊本県や鹿児島県を走っていた観光列車を改造したものです。熊本の観光列車がまた一つ減るということが一番悲しいです。ゆふいんの森は日田から久留米を全駅通過しますが、今回はその日田から久留米だけ見ていきたいと思います。列車は久留米を出発後、御井くらいまでは市街地が続きます。まあ久留米は福岡で3番目に大きい都市ですからね。御井からは筑紫平野の田園地帯が続きます。田主丸につきました。ここ田主丸は合併して久留米市に編入されています。田主丸には河童伝説があり、駅舎が河童

のようになっています。列車を降りましたが、次の列車まで1時間ほどあります。ということで近くを散策してみます。筑後川まで歩いてみようと思いましたが、4kmもあります。遠いですね。名所の看板も車でいくことを想定してつくられているので全くあてになりません。筑後川の支流まで来ました。それでも住吉川よりも大きかったです。筑後川はどれだけ大きいのか歩いてみたかったです。歩いているうなぎ屋さんを見つけました。うなぎがこちら邊でもとれると思われます。とくに見るものもないで、駅に帰ってきました。駅舎内にはカフェも併設されているのですが、年末年始ということで当然閉店。待つしかありません。次の列車で夜明という駅までいきます。夜明では、日田彦山線という北九州市から昔は炭鉱で栄えていた町をとおり、英彦山をこえ、日田まで抜ける路線が分岐しています。ただ、この路線は2017年の豪雨で山越えする部分が代行バス運行になっていました。ですが、去年夏BRTとして開業し、停車駅も本数ももともとより拡大されました。今回は夜明から日田までこのBRTの部分に乗ろうと思います。そもそも、BRTとは「バス・ラピッド・トランジット」といい、廃線になった鉄道路線をバス専用道として有効活用し、鉄道のような感覚で乗れるバスです。つまり、ほぼ鉄道なのだが、車両がバスという乗り物です。夜明に到着しましたが、予想と違い秘境駅のような雰囲気をかもしだしていました。周辺には車道と三隈川があるだけで特に何もありません。三隈川とは、大分県での筑後川の呼び名です。信濃川も長野に入ると千曲川に名前が変わりますよね。ほかにも富士川なんかもそうです。意外とあるんですね。二十分ほど三隈川を見ていると、BRTがやってきました。さすがにちょっとは鉄道の面影も残しているだろうと思っていたが、全くそんなことはなく、バス同然でした。今日は時間がないので近くの日田まで乗って、また久留米まで折り返します。今回の区間は一般道だけを通るので渋滞がおきると遅れます。日田での乗り換え時間が5分しかないでBRTが遅れないか心配でしたが、今回は無事遅れずに日田へ到着。駅舎は近代風でした。こちらへん一帯は日田温泉という有名な温泉街です。急いで普通列車に乗り換え、久留米まで戻ります。そして、久留米で乗り換えて鳥栖へ向かいます。鳥栖からは今年の3月までSL人吉というSLが熊本まで走っていました。SL人吉は、もともと熊本から日本最大急流の球磨川を眺められる肥薩線を通りながら人吉まで行く列車でした。しかし、豪雨により肥薩線が不通となっていて熊本鳥栖間を走っていました。さらに、老朽化により今年三月で引退しました。残念です。肥薩線を復旧させることに前までJR九州は渋っていました。現実は乗客が数十人しかいないのに税金を200億円も払わなければならないのだとか。確かに、もうこれを機に廃線にしてもいいのかもしれません。ですが、JR九州の社長が肥薩線を観光資源と日常利用との両者の面で復活させようとの考えを示しているというニュースが流れました。肥薩線を復旧し、観光列車を走らせてほしいです。僕的には球磨川下りも気になります。話を戻しますが、このSLで鳥栖から玉名まで行こうと思います。SL人吉で肥薩線に乗ってみたかったのですがもう不可能です。本当に残念です。鳥栖には回転台がないため、熊本からの折り返しのSLは後ろを向いて走行します。鳥栖をでると時速40km程度でゆっくりと進みます。これはとても遅く、鳥栖から熊本まで7本の新幹線に抜かれます。また、上りの便だと新幹線に8本抜かれます。さらに、普通列車にも2本も抜かれます。種別を快速から急行に変えるべきだと思います。筑後川を渡ると久留米駅に到着です。ここから筑紫平野を進みます。さらに、筑後船小屋まで新幹線の高架線が平行して走っていて景色は最高です。久留米から一時間ほど走り、大牟田に到着です。ここからまた30分ほど同じような景色を走り玉名に到着です。



SL人吉は、もともと熊本から日本最大急流の球磨川を眺められる肥薩線を通りながら人吉まで行く列車でした。しかし、豪雨により肥薩線が不通となっていて熊本鳥栖間を走っていました。さらに、老朽化により今年三月で引退しました。残念です。肥薩線を復旧させることに前までJR九州は渋っていました。現実は乗客が数十人しかいないのに税金を200億円も払わなければならないのだとか。確かに、もうこれを機に廃線にしてもいいのかもしれません。ですが、JR九州の社長が肥薩線を観光資源と日常利用との両者の面で復活させようとの考えを示しているというニュースが流れました。肥薩線を復旧し、観光列車を走らせてほしいです。僕的には球磨川下りも気になります。話を戻しますが、このSLで鳥栖から玉名まで行こうと思います。SL人吉で肥薩線に乗ってみたかったのですがもう

不可能です。本当に残念です。鳥栖には回転台がないため、熊本からの折り返しのSLは後ろを向いて走行します。鳥栖をでると時速40km程度でゆっくりと進みます。これはとても遅く、鳥栖から熊本まで7本の新幹線に抜かれます。また、上りの便だと新幹線に8本抜かれます。さらに、普通列車にも2本も抜かれます。種別を快速から急行に変えるべきだと思います。筑後川を渡ると久留米駅に到着です。ここから筑紫平野を進みます。さらに、筑後船小屋まで新幹線の高架線が平行して走っていて景色は最高です。久留米から一時間ほど走り、大牟田に到着です。ここからまた30分ほど同じような景色を走り玉名に到着です。

# 鉄道に関するクイズ

77回生 中村

こんにちは！クイズ同好会（兼鉄道研究部）の中村です。

鉄道に関するクイズを数十問用意致しました。少しでも楽しんでいただけたら幸いです。

作問ミスなどがありましたらそういうミスをする人間なんだなと心の中で思っておいてください。

## 問題

一問一答形式の問題が35問、多答問題が1問あります。

ありましたら

【一問一答形式】

1.年末年始やゴールデンウィークなどのピーク時には混雑緩和のため全席が指定席となる、東海道・山陽新幹線の最優等種別は何でしょう？

2.観光列車「HIGH RAIL 星空号」に乗車するとこの駅で開催される星空観察会に参加できる、JR線で最も標高が高い駅は何でしょう？

3.道南いさりび鉄道や北海道新幹線に乗れる「オプション券」も存在する、12050円でJR線の普通列車・快速列車が5日間乗り放題になる切符は何でしょう？

4.新幹線の「こだま」は停車するのに、新快速も快速も区間快速も通過してしまう、東海道本線の駅は何でしょう？

5.JR九州の「ななつ星 in 九州」やJR西日本の「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」などがこれに当たる、周遊型の豪華寝台列車は何でしょう？

6.2011年に「北近畿」からこの名称に変更された、新大阪駅から福知山駅や城崎温泉駅を結ぶ特急は何でしょう？

7.名鉄小牧線と相互直通運転を行っており、多くの電車が犬山や小牧まで運行される、日本で最も短い地下鉄路線は何でしょう？

8.昨年8月には日田彦山線でも導入された、バス専用道路や公共車両優先システムを組み合わせて定時制や速達性を上げる大量輸送システムは何でしょう？

9.ホームが狭すぎるためベンチの代わりに背もたれソポーターが設置されている、大阪梅田駅と十三駅の間にある阪急電鉄の駅は何でしょう？

10.オーストリアの首都ウィーンと第2の都市グラーツを結ぶ、1998年に鉄道で初めて世界遺産に登録され

た山岳鉄道は何でしょう？

11.カウンターが2席しかない信州そば屋やホーム上のブドウ園がとてもユニークである、JR中央本線・篠ノ井線の駅は何でしょう？

12.3色すべてが赤色の「赤字ペン」などのグッズが好調である、雲仙岳が有名な長崎県の半島に路線を持つ第3セクター鉄道は何でしょう？

13.最も赤字額が大きい備後落合-東城間は営業係数が20000を超えており、広島駅と備中神代駅を結ぶJR西日本の路線は何でしょう？

14.山陽新幹線の「こだま」の車両基地への回送に利用者を乗せているため特急しか走っておらず、乗るには乗車券の他に100円の特急券が必要である、博多駅から伸びるJR西日本の路線は何でしょう？

15.昨年10月から発車メロディが「モンダミン」のCMソングになったり、駅名標に「オース製薬本社前」と記されるようになった、JR山手線の駅は何でしょう？

16.2022年の西九州新幹線部分開業により「最長片道切符終点」の座を新大村駅に明け渡した、長崎本線と佐世保線が乗り入れている佐賀県の駅は何でしょう？

17.中で特製おでんが食べられる「おでんしゃ」を冬に走らせる、路面電車の市内線とヘビーレール路線の渥美線を運行する愛知県の鉄道は何でしょう？

18.沿線でよく見られるものが名前の由来となっている、秋田駅と新潟駅を結ぶ特急列車は何でしょう？

19.伊太祈曾駅ではマネージャー駅長のよんたまが、貴志駅ではウルトラ駅長の二タマが勤務している、地元の特産品をイメージした「いちご電車」や「うめ星電車」を運行する鉄道は何でしょう？

20.今年3月のダイヤ改正で新型車両の273系が導入された、岡山駅と出雲市駅を結ぶ特急は何でしょう？

21.この区間は普通列車が1日上り2本、下り1本しか走っていないため青春18切符移動の難所となっている、JR日豊本線の佐伯-延岡間を通過するルートを一般に何というでしょう？

22.現在は播但線、加古川線、筑肥線でのみ運行されている、日本で最も多く製造され、都市圏の大量輸送の中核を担った国鉄の電車の形式は何でしょう？

23.ホームが地上20mの高さにあるため「天空の駅」と呼ばれていた、旧三江線の駅は何でしょう？

24.留萌駅が廃止されたことにより日本に現存する「る」で始まる駅がこれだけになってしまった、北海道石北本線の駅は何でしょう？

25.今年の北陸新幹線敦賀延伸に伴って開業した、JR西日本から移管される北陸本線の福井県の部分を運営

する鉄道会社は何でしょう？

26.大阪環状線と名古屋市営地下鉄名城線のうち、路線長がより長いのはどちらでしょう？

27.JR の多くの在来線で用いられている「狭軌」の幅は、ずばり何 mm でしょう？

28.大阪メトロの 8 路線の中では最も新しく、最も利用者が少ない、大阪市の東側を南北に貫く路線は何でしょう？

29.来年には親会社の南海電気鉄道に吸収される、中百舌鳥駅と和泉中央駅と結ぶ鉄道は何でしょう？

30.並行する河川から「よしの川ブルーライン」という愛称が付けられた、JR 四国の路線は何でしょう？

31.関西の鉄道では主流である一方で関東の鉄道ではほとんど導入されていない、背もたれを前後に動かすことによって常に進行方向に向かって座ることができる座席は何でしょう？

32.日本陸軍鉄道連隊から払い下げられた訓練線が元になっているため現在でも急カーブが多くなっている、松戸駅と京成津田沼駅を結ぶ路線は何でしょう？

33.「日本海ひすいライン」と「妙高はねうまライン」の 2 路線を運行している、新潟県の第 3 セクター鉄道は何でしょう？

34.今年 3 月に箕面萱野駅まで延伸した、大阪メトロ御堂筋線と直通運転を行っている鉄道路線は何でしょう？

35.1825 年には蒸気機関車による鉄道運転に成功し、1830 年にはマンチェスター＝リヴァプール間で鉄道営業を開始した、イギリスの発明家は誰でしょう？

### 【多答問題】

問題.名前に「新」という字が含まれる日本の新幹線駅をなるべく多く答えてください。

(有効回答数 22)

次のページに解答があります！

## 解答・(コメント)

### 【一問一答形式】

1.のぞみ (はやい)

2.野辺山駅 (標高は 1345.67m)

3.青春18切符 (北陸方面に行くにくくなりました)

4.三河安城駅 (東京方面から来たときには通過アナウンスが流れます)

5.クルーズトレイン (1回くらいは乗ってみたいですね)

6.こうのとり (宝塚線が遅延する原因の一つ)

7.上飯田線 (およそ 800m)

8.BRT (Bus Rapid Transit の略。気仙沼線や大船渡線で導入されているものが有名)

9.中津駅 (京都本戦のホームがありません)

10.ゼメリング鉄道 (国際標準軌をヨーロッパで初めて導入しました)

11.塩尻駅 (JR 東日本と JR 東海の境目になっています)

12.島原鉄道 (黒字ペンを発売できるようになったらしいですね)

13.芸備線 (救いようがあるのか・・・?)

14.博多南線

15.神田駅

16.江北駅 (2022年の改称前は肥前山口駅)

(江北駅は東京にもあります。日暮里・舎人ライナーの駅です。)

17.豊橋鉄道

18.いなほ

19.和歌山電鐵 (ねこってかわいいですよね)

20. やくも

21. 宗太郎越え (肥薩線不通のせいでここを通らなければならない機会が増えたのではないか。)

22. 103 系

23. 宇都井駅 (バリアだらけ)

24. 留辺蘿 (るべしべ) 駅

25. ハピラインふくい

26. 名古屋市営地下鉄名城線 (山手線は実は環状線ではないので・・)

27. 1067mm (阪急などの一部私鉄では 1435mm の標準軌が使用されています)

28. 今里筋線 (大阪第二のリニアメトロで、井高野駅と今里駅を結んでいます)

29. 泉北高速鉄道

30. 徳島線 (なんだか損をしてしまいそうな名前をしていますね。)

31. 転換クロスシート

32. 新京成電鉄新京成線 (来年、京成電鉄に吸収合併されます。)

33. えちごトキめき鉄道

34. 北大阪急行線

35. スティーヴンソン

### 【多答問題】

新横浜、新富士、新大阪、新神戸、新倉敷、新尾道、新岩国、新山口、新下関、新鳥栖、新大牟田、  
新玉名、新八代、新水俣、新大村、新函館北斗、新青森、新花巻、新白河、新庄、新潟、新高岡

## おまけ

私は 3 月に、とある事情で関東に行きました。そのとき、千葉にあるいくつかの鉄道路線に乗ったのでその感想を記そうかなと思います。(とある事情については、クイズ同好会の部誌を読んでいただいたら分かると思います。)

#### ・芝山鉄道

芝山鉄道は、東成田駅と芝山千代田駅を結ぶ日本で最も短い鉄道です。成田空港から発着する飛行機を間近に眺めることができます。芝山千代田駅の周辺には航空科学博物館などの観光スポットがあります。私は午後5時台の列車に乗ったのですが、芝山千代田方面はとてもガラガラでした。自分以外に乗っていた人は数えるほどしかいませんでした。芝山千代田駅はなんと IC カードの利用ができないようです。芝山鉄道に乗車する際には京成電鉄の駅に IC カードで入場しないよう注意が必要です。芝山千代田駅には多くのスーツを着た人が券売機に並んでいました。近くで何があったかは分かりませんでしたが、地方の終着駅が夕方に混むことがあるんだなと思いました。

#### ・ユーカリが丘線

ユーカリが丘線は、山万株式会社の鉄道事業部が運行する新交通システムで、ユーカリが丘ニュータウン内にある6つの駅を14分で一周します。車両は「こあら」という愛称で親しまれています。私が乗ったのはこあら3号でした。車内は結構狭い印象を受け、朝ラッシュなどはぎゅうぎゅうになりそうだなと思いました。また、「公園」や「地区センター」などのシンプルな駅名も車内の案内を聞いてみると面白かったです。区間の運賃というものは存在せず、切符は200円の1回券のみとなっています。

#### ・新京成電鉄

短い区間しか乗車できませんでしたが、かなりうねうねしていました。速達化はかなり難しいだろうなと思いました。また、ピンクの主張がかなり強かったです。

#### ・東葉高速鉄道

東京メトロ東西線と直通運転しているのは便利ですが、かなり時間がかかっていました。  
ずいぶんとガラガラでした。

いかがでしたでしょうか。この記事を見て少しでもクイズに興味を持った人は、是非クイズ同好会に足を運んでみてください。クイズはいつから始めても十分に楽しむことができます。

# 競技運転における運転士の身体への影響

79回生 古寺

おことわり

この記事はフィクションです。  
登場する鉄道会社・鉄道路線等は  
全て架空のものであり、実在の  
ものとは一切関係ございません。

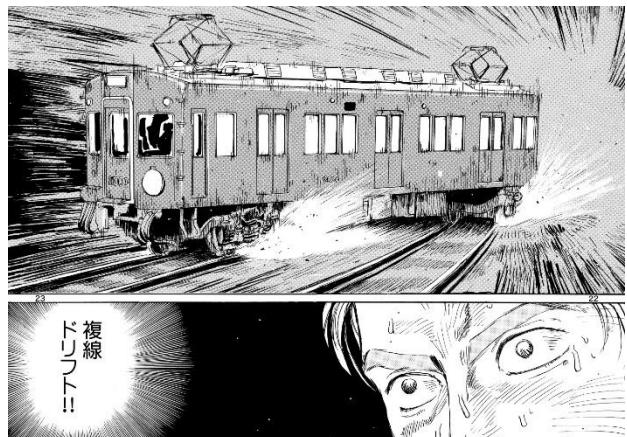
☆ご納得された方のみ、以下の記事を楽しくお読みください☆

途中で気分が悪くなられた方は速やかに他の記事へ移るかページを閉じてください。

## 1.はじめに(電車でDとは)

こんにちは。79回生の古寺です。タイトルの意味が分からぬ方も多いかと思われますが、順を追って説明していきます。

まず皆さんは「電車でD」という漫画をご存じでしょうか。同人サークル「○急電鉄」が1999年から刊行してらっしゃる、しげの秀一先生の作品である頭文字Dを原作とした二次創作同人誌です。現在でも刊行は続いており、この前の2023年冬のコミケでは56巻が発売されました。内容は、基本的には頭文字Dの車を電車に置き換えたものです(一部車も有)。そして電車同士でレース(バトル)をする際に、「普通」「快速」「特急」みたいなノリで「競技」という種別幕や看板を電車に掲げます。これが、電車バトルが「競技運転」と呼ばれる所以です。例えば阪急宝塚線  
ダウントンヒル  
上りを舞台としたバトルだと「競技 宝塚→梅田」となります。基本的には深夜、終電と始発の間に運転されますが、相手と乗客に煽られても満員の乗客を乗せたままバトルすることもあります。現実なら即国交省ブチギレ案件ですね。競技運転中には、フランジ(車輪の出っ張ったところ)をレールに当て削って走ったり、単線区間で先行列車に連結器を衝突させたり、前輪だけが隣の線路へ移って複線ドリフトしたり、きついコーナーでインペタのさらにインと称して空中を飛んだり、照明も何もない真っ暗な軌道で前照灯を消したまま160~200km/hで走った



▲これが複線ドリフト。電車でD1話より。

りします。まあフィクションなんで自由にさせてやってください。一応片輪ドリフトとかは物理法則を考慮したりはしているっぽいですし。競技運転についてはこんなところですかね。

さて次は運転士です。運転士と書いてドライバーと読みます。電車バトルに参加するには、まず動力車操縦者試験に合格して甲種電気車運転免許を取得することが必要です。要は営業運転のできる普通の運転士になる必要があるってことです。そして全運転士の上位 1%だけが高度戦技訓練課程へと進めます。そこでは様々な無意識に厳しい訓練が課され、それらをクリアした人のうち 3 人が殺人許可証を持っているそうですが(拓ちゃんの電車バトル教室②より)。なんで殺人許可証が要るんやと思った方もいらっしゃるかもしれません、前述した営業列車が競技列車になる例や、列車が女子更衣室やコミケ会場や暴れ神輿に突っ込むケースもあるので持つていれば安心です(?)。

さて、ここまで電車で D について解説してきましたが、本題は“身体への影響”です。運転士の身体にかかる G(重力加速度)を計算し、それによって運転士に生じる身体的負担、およびその影響を調べます。なお、競技列車の運転士は前述の訓練の一環で「超一流の耐 G 訓練」を行っているので、少なくとも私たちが心配するほどの影響は出ないと思われます。しかし、初めて走る路線、初めて扱う車両となるとそうはいきません。ワンテンポ反応が遅れたり、操作ミスが誘発されたりしてかなり身体的に堪えるものとなります。実際、“並の運転士”的場合、「キレたら最後ミスを繰り返すばかりで速くは走れない」そうです。これにはうまく車両をコントロールできない精神的焦りに加えて、ミスによって脱線するなどして激しく揺れる車内で物理的負担が大きいことも寄与していると考えられます。なお藤原拓海は主人公補正で身体に染みついた運転技術で紙一重でコントロールしているそうです。まあ PC 枕木垂直に叩きつけられて無傷な奴だし横 G も問題ないだろ。また、複線ドリフトは車体の横幅を物理的に増やすことで遠心力を減らし脱線しにくくしている的な説明をどこかで聞いたような聞かなかつたような気がするので、その真偽を確かめます。なお、加減速に伴う縦 G や高低差に伴う鉛直方向の G は考慮せず、最も身体に影響のある横 G について考えます。また、コーナーはすべて一定速度で通過するものとします。

というわけで、さっそく計測地点の紹介に移ろうと思います。今回横 G を測定するために利用するコーナーは、以下の 2 つです。

- ・阪急宝塚線(高架化前)：三国 R100：「シロートはいかにもって場所でギャラリーしたがるけどな…」
- ・京津線：上栄町直後併用軌道進入時の R40：「仕掛てくる!!」

阪急宝塚線と京津線しかないので、手持ちの本がそれしかなかったからです。ご了承ください。また、この 2 つのコーナーでは複線ドリフトを使わずにコーナーを通過した場合の横 G のみを考えます。それとは別に、複線ドリフトをしている最中に運転士にかかる横 G についても、また別に計算します。これはあとで説明しますが、横 G は複線ドリフトの有無によってあまり変化しないからです。次の章では、それぞれのコーナーについて解説をした後、そこで横 G を計算し、比較します。なお、計算には誤りが含まれている可能性があります。ご了承ください。

## 2. 遠心力と横 G

ではさっそく計算、とその前に、そもそも横 G はどのように算出されるのか説明します。ある点を中心として円運動を行う物体に対して働く遠心力は以下の式で表されます。

$$F = \frac{mv^2}{r}$$

ただし、F は遠心力( $\text{kg} \cdot \text{m/s}^2$ )、m は物体の質量(kg)、v は物体の動く速度(m/s)、r は円運動の半径(m)を表します。

ここで、物体に加えられる力は  $F = ma$ (a は物体の加速度( $\text{m/s}^2$ ))で表されるため、両辺を m、つまり質量で割ると、以下の式が得られます。

$$a = \frac{v^2}{r}$$

ここで、重力加速度を  $g (= 9.8 \text{m/s}^2)$  とおくと、

$$xg = \frac{v^2}{r}$$

$$\therefore x = \frac{v^2}{gr}$$

という式が得られます。この式中に現れる  $x$  という変数が、物体にかかる加速度が重力加速度の何倍かを表す数字です。この  $x$  に "G" という単位をつけて「 $xG$ 」と表すことが多いです。こっちの方が有名かも？

式だけだと分かりにくいので、実例を出しましょう。車体傾斜装置の装備されていない 700 系新幹線が東海道新幹線で半径 2500m のカーブを曲がる際、255km/h の速度制限がかかります。255km/h はおよそ 70.8m/s なので、先ほどの式に代入すると、

$$\frac{v^2}{gr} = \frac{70.8^2}{9.8 \cdot 2500} \doteq 0.204 \dots$$

より、700 系が制限速度で半径 2500m のカーブを曲がった際にかかる横 G は 0.2G となります。これはカントによる横 G の打消しを無視しているので、実際にはカーブを走る際の最大横 G が規定により定められており 0.09G を下回るほどになるのですが、ここでは計算が煩雑となるため省略します。実際に 0.2G を感じるとかなり不快になります。

あんまり具体例でページを食ってもいいことは無いので、早く次に行きましょう。

### 3. コーナーにおける横 G と複線ドリフト時の横 G

それでは、実際にコーナーにおける横 G を計算してみましょう。

a.三国 R100

三国 R100 は、阪急宝塚線三国駅にあった、半径 100m のかなりきつめのカーブです。1998 年、阪急宝塚線の高架化工事により三国駅が高架化されてからは通らなくなったのですが、この理由が土木技術の発達により斜めに橋を架けることが可能になったから…みたいな話もあるのですがまあこういう話は都市開発サークルの範疇に入ってくるので深入りは避けておきます。ちなみにともとの制限速度は 30km/h です。制限速度でこのコーナーを通過した場合、かかる横 G は、30km/h  $\doteq 8.33 \text{m/s}$  より、

$$\frac{v^2}{gr} = \frac{8.33^2}{9.8 \cdot 100} \doteq 0.070 \dots$$

およそ 0.07G の横 G がかかることになります。新幹線の最大横 G は前述の通り 0.09G なので、まあ普通に乗っていたら不快に感じることは無いでしょう。

しかしそれは普通に運行していた時の速度。競技列車はそんな生ぬるい速度でこのコーナーを通過するわけがありません。ブレーキングなどにより 135km/h ( $= 37.5 \text{m/s}$ ) でこのコーナーを通過した場合、運転士にかかる横 G は

$$\frac{v^2}{gr} = \frac{37.5^2}{9.8 \cdot 100} \doteq 1.434 \dots$$

より、およそ 1.4G となります。うお、さっそく 1G を超えてきましたね。それより、かかる横 G が普段の 20 倍も大きいという…さすがに営業運転と競技運転は違いますね。というかこんな横 G がかかっているのにコーナーをさも通常のように通過してなのもおかしいんですが。保線作業大変そう。でも某迷鉄では架線柱をなぎ倒したりするやつもいるからまだまし。

そんな三国 R100 ですが、庄司慎吾曰く「あんなとこじゃ勝負は決まんねーよ」だそうです。言ってしまえばふつうのカーブでももんね。まあもう少し付け足すと、三国駅の一つ手前の庄内駅を通過した直後にカーブが存在し、そこで少し減速したまま三国 R100 に突っ込むので、あんまり重要ではないのかもしれません。逆に三国駅を過ぎてからは線形がよく、完全な直線の淀川橋梁でスピードに乗り切った車両が中津駅手前の急カーブでいかに高速通過できるかがこの勝負のカギとなっているようです(中里毅より)。

#### b.上栄町直後併用軌道進入時の R40

次のコーナーは京津線で最もきついカーブである、上栄町直後の併用軌道区間に入るところの R40 です。半径 40m ですよ？？？めっちゃきついですよね。でも○急電鉄さんはちゃんとここに目をつけ、拓海が庄司慎吾の京阪 800 系を抜かす場面として採用しています。あざやかですね～

さて、京津線は全列車が各駅停車なので、上栄町のあたりではかなり速度を落として運転しています。そのため実際にどれくらいの速度で通過できるのかはわかりませんが、現在の営業列車はおよそ 15km/h で半径 40m のカーブを曲がっています。このときの横 G は、 $15\text{km/h} \approx 4.17\text{m/s}$  より、

$$\frac{v^2}{gr} = \frac{4.17^2}{9.8 \cdot 40} \doteq 0.044 \dots$$

となり、およそ 0.04G となります。あれ、三国 R100 より小さいんか。意外。

まあこれは営業運転の場合なので、競技運転とは異なります。電車で D 第三話では「拓海はカンペキにキレイていた!! 脱線しようが側壁にぶつけようが一度入れたノッチは戻さない!!」という記述があるので、仮に 144km/h でこのコーナーを通過しているとすると、 $144\text{km/h} = 40\text{m/s}$  より、

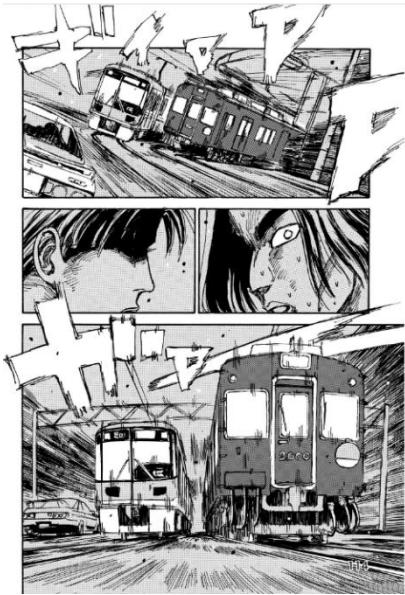
$$\frac{v^2}{gr} = \frac{40^2}{9.8 \cdot 40} \doteq 4.081 \dots$$

で、およそ 4G となります。

えー、

まじ？ 4G に耐えてあんな平然としてるわけ？ 化け物やん。

まあ繰り返しになりますが彼らは「超一流の耐 G 訓練」を行っているので並みの人よりは G に耐性があります。でも F1 と G 一緒にむしろ大きいぐらいよな？ えぐいて。まあでも、このコーナーを過ぎると、仕掛けられるカーブは浜大津手前の直角コーナーぐらいしかないので、ここで仕掛けた拓海の判断は正しかったと言えます。車両にはかなり負担だったんだろうけど。ただ、R40 とはいえそもそもカーブ自体がそこまで長くないので、シュッと行ってしまえば楽に行けるのかもしれません。知らんけど。



▲拓海が慎吾を抜かすシーン。

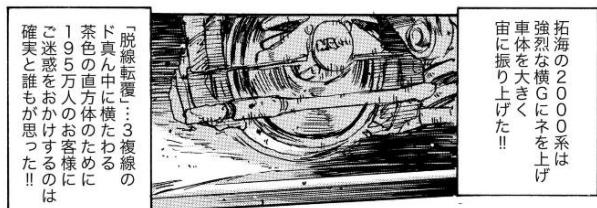
電車で D3 話より。

さて、次からは複線ドリフトを用いてコーナーを攻略していきましょう。

### c.複線ドリフト時

おそらく電Dの中で最も有名な技です。言うなれば、「すべてはここから始まった」。ただ、そもそも複線ドリフトは可能なのでしょうか(おいフィクションちやうんか)。一応原理としては横Gに耐えられなくなつた車両が跳ね上がり、それが外側の線路にぶつかった反動で一本内側の軌道に移ることができるようです。なおその後どうやって戻すのかはわかりません。

複線ドリフトの起こし方についてはこれくらいにしておいて、今度は複線ドリフトによるメリットを考えていきましょう。図1・2をご覧ください。



▲複線ドリフト直前の場面。電車でD1話より。

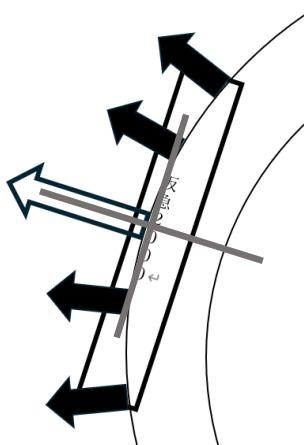


図1

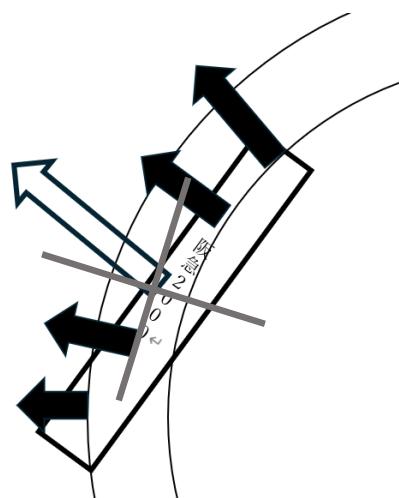


図2(図中の灰十字は直角に交わっている)

図1は、ふつうにコーナーを曲がった場合、図2は複線ドリフトしてコーナーを曲がった場合に、どこにどれだけの遠心力がかかるのかを計算した図です。なお、軌道は直線、車両は細長い長方形として描いています。車両のどこでも速度は一定とした場合、ある点における遠心力を決めるのはその点が円運動している半径です(質量は除く)。これは2章で紹介しましたね。上の図において、黒い矢印はその点における遠心力を、白い矢印は1両分の遠心力を合計したものを表しています。黒い矢印は、その点が円運動する半径が小さいほど大きくなり、図2においては車両のうち前の方がコーナーの内側を回るので、その分矢印が大きくなっています。また、前の方が横Gが大きくなっていることにより、遠心力の合計を表す白い矢印が、図1より図2の方が若干大きくなり、また図1では進行方向に対して直角左向きに力が働いているのに対し、図2では進行方向に対して矢印の向きが、前の方が遠心力が大きいのと、そもそも車体が斜めを向いているのがあって、少し前になっています。これは、遠心力を推進力に転換していることを示し、複線ドリフトによる加速について説明できることになります。また、車体に対する直角横向きのGは減らないどころかむしろ増えるのですが、長方形の長辺に対して垂直な方向に大きな力がかかっても、実際に線路と接している車輪は線路と同じ方向、つまり進行方向を向いているため、車体の方向に対して少し左を向くことになります。これによって、進行方向に対して直角左向きにかかるGは図1より図2の時の方がむしろ小さいことになります。つまり、台車が傾きすぎず脱線しにくくなるということです。うわ、めっちゃ計算されてるやん。フィクションやから物理法則どうでもいいとかいうことではないですね。ちゃんと加速・脱線防止の原理が説明できることに少し感動を覚えます。高2で物理選択しようかな。

さてこれから計算…と行きたいところですが、そもそも横 G に関しては、普通に通過した場合と比べてあまり変わらないという所があります。仮にカーブの半径を  $r$  とおくと、隣の軌道との距離が 3m だったとき、複線ドリフトした場合の横 G は、普通にコーナーを通過した場合の横 G の  $r/r \cdot 3$  となります。これは  $r$  に 100 を代入した場合、横 G が約 3% 増える計算になります。3% の増加なんて、ほぼ誤差みたいなもんですから、無視できます。むしろ、車体が急激な移動を行うことによる横 G の方がきつかったりします。今回はこっちを計算してみましょう。K を運動エネルギー( $J=m^2 \cdot kg/s^2$ )、m を物体の質量(kg)、v を物体の動く速さ(m/s)とおくと

$$K = \frac{1}{2}mv^2$$

と表されるので、運転士の体重が 60kg の場合、運動エネルギーは

$$K = \frac{1}{2} \cdot 60 \cdot 6^2 = 1080(J)$$

となります。これだけのエネルギーを 3m 移動するのに使うので、運転士には最初に 360N の力が加えられていることになります。つまり、60kg の物体に 360N の力が加わっていることになります。N は  $m \cdot kg/s^2$  なので、このときかかる横 G は  $360/60 \cdot 9.8 \approx 0.612 \dots \approx 0.6G$  となります。これは単独でかかるのではなく、普通にコーナーを通過しているのに加えてかかる横 G なので、たとえば三国 R100 で複線ドリフトをした場合 1.4G なのが 2.0G に増えることになります。はたして 0.6G かけて高速にコーナーを通過するのか、はたまたそのまま通過して体を休めておき、もっと長いコーナーでドリフトするのか…。ちゃんと戦略が考えられていいですね。まあゲームではそんなの関係なしに全コーナードリフトするんですが。

## 4. まとめ・あとがき・参考文献

ここまで僕の拙い部誌をお読みいただきありがとうございます。もう少し続くのでなんとか完読してください。

ドラ同には何回か部誌を投稿していましたが、鉄研の部誌を書くのははじめてです。一応去年の鉄研旅行を書いたりしてはいたのですが、こういう研究記はやったことがなく、苦戦しました(締切 23 時間後)。この「フィクションを真面目に考える」っていうの、作者の本気度がわかっていていいですね。実際にあるものを踏まえたうえで、よさそうなものを取り出す。そして、そこについて掘り下げる。少し現実から離れても、基礎は現実にあるから、ちゃんと理論がしっかりしてる。舞台設定が丸々非現実なフィクションもいいですが、ぼくはやっぱりこの「現実から派生したフィクション」が一番面白いと思います。ドラえもん好きにもつながっているのかもしれません。

さてこのようにとても面白い漫画「電車で D」ですが、最初に紹介した通り現在も刊行が続いているほか、同人ゲームサークル「地主一派」さんからゲーム版電車で D が 5 作販売されており、セット販売も行われています。是非この機会に、漫画・ゲーム共に買ってみてください。

※この記事内のコマはすべて『電車で D 線区別 1 関西編 1』より引用しております。また、「電車で D」の題材利用、コマの引用、および当記事を含む灘校鉄道研究部誌の頒布は同人サークル「○急電鉄」の代表・きよ〇様の許可をいただいております。

### 【参考文献】

東海道新幹線、車体傾斜区間を拡大 スピードアップへ <https://trafficnews.jp/post/38243>

阪急電鉄公式 X(旧 Twitter) [https://twitter.com/hankyu\\_ex/status/747964845782339584](https://twitter.com/hankyu_ex/status/747964845782339584)

京津線のカーブ | 梅坂ステーション <https://ameblo.jp/choota-umesaka/entry-12286069827.html>

来年は 18 きっぷ旅行記でも書けたらいいなと思っています。引き続き鉄研部誌をお楽しみください！

# 発車メロディーで見る日本

## ～PART 4～

77回生 立石叶汰

### 1.はじめに

皆さん、本日は文化祭に御来場いただき誠にありがとうございます。今年から展示場所も大きく変わり、展示内容も例年以上のレイアウトやBVE、LED表示幕の他、大阪駅のダイヤ運転も新たに加わりましたが、いかがだったでしょうか。

さて、この記事についてですが、題名にpart4とあるように、実は3年前から書いている記事の続きです。まあよっぽどの鉄研オタク（鉄オタじゃなくてこの部活のオタク。いるわけない）じゃないとそんなの知らんという話だと思いますが、基本今までの記事と同様、主に関東地方のご当地発車メロディーをある駅を取り上げて、そこの名所や名物を発車メロディーと共に紹介するという記事です。まあ発車メロディーで見る～なんていう題名はそういうわけなんですが、正直発車メロディーだけではそこまで深堀りできないので、例年同様発車メロディーや鉄道と関係のない話が大半になるかもしれません。逆に言うと鉄オタじゃなくても前提知識なく気楽に読めると思うので、そういう方こそ是非読んでいただきたいです。

### 2. 目次・メロディー紹介

#### ●神奈川・東海道線エリア

- ①桜木町駅・・・「線路は続くよどこまでも」
- 関内駅・・・「熱き星たちよ」
- ②辻堂駅・・・「浜辺の歌」
- ③茅ヶ崎駅・・・「希望の轍」
- ④平塚駅・・・「たなばたさま」
- ⑤国府津駅・・・「みかんの花咲く丘」
- ⑥小田原駅・・・「お猿のかごや」
- ⑦伊東駅・・・「みかんの花咲く丘」

#### ①桜木町駅・・・「線路は続くよどこまでも」

#### 関内駅・・・「熱き星たちよ」

さて、早速紹介して参りましょう。今回の先頭バッターは横浜駅のお隣、根岸線の桜木町駅とそのさらにお隣の関内駅です。根岸線なので厳密には東海道線ではありませんが、まあ横浜駅に近いですしこで扱わせていただきます。

さて、皆さん横浜というとどんなイメージをお持ちでしょうか？港町、赤レンガ、中華街、崎陽軒のシウマイ、八景島シーパラダイス、今まで75年近くの歴史でたった2回しかリーグ優勝したことのない（阪



神でさえ6回してるのでねー）青い☆とたぬきの球団、ラーメン博物館、・・・まあプラスイメージからマイナスイメージまでいろいろあるでしょう。ちなみに、上で散々煽ったベイスターズのたぬきことDBスターマンは僕は可愛くてすきですよ。皆さんも横浜土産是非どうぞ。（※本当はハムスターという設定らしいですが、こんなデブなふくよかな体形のハムスターがいるわけないので、本当はやはりたぬきか何かなんでしょう）

ところで、個人的に横浜は港町だけあって、良く神戸と似ているところが多い気もします。というか江戸ないしは大阪、京都といった大都市の西の港運の玄関として栄えてきて、特に明治維新のときに開港する港の1つとなって大きく発展を遂げた、という点では非常に似ていると言いますし、まあその結果共に西洋風の街並みが増えたり、中華街ができたり、というのも共通してますしね。ほかに細かいところを挙げると、

- ・地下鉄が2種類あって、かつ片方が緑色でもう片方が青。さらに、片方が長く黒字気味で、もう片方が短く赤字気味。
- ・微妙に有名な動物園（ズーラシアと王子動物園。王子動物園は日本唯一、帰る帰る許せ状態のパンダと寝たきり老大コアラが共にいる動物園なので、皆さんも文化祭帰りに是非どうぞ。）
- ・どちらも中心部でタワマン規制している
- ・JRの新幹線の駅（新神戸や新横浜）が在来線の中心駅（三ノ宮や横浜）と離れていてともに地下鉄が通っている
- ・・・とか挙げだしたらキリがないですね。まあもちろん神戸と違うところもたくさんあります
- が・・・。ということで、今回は横浜や桜木町周辺の魅力についてフォーカスしていきましょう。

さて、横浜というと、東京23区に次ぐ日本第2位のなんと375万人の人が住む、押しも押されもせぬ大都市です。ちなみに、都道府県別人口ランキング11位の茨城県の人口が285万、10位の静岡県が360万ほど。七つほめの政令指定都市が2個もある静岡県を1つの市で抜くとはとんでもない集中ぶりです。ちなみに、ここ神戸の人口も150万人くらいなので、神戸と比べても2倍以上人がいることになります。まあ流石に首都圏には勝てませんね・・・。

そんな横浜市ですが、何とGDPは約14兆円！圧倒的な額ですね。そんな横浜で有名な企業としては、AOKIやノジマ、ガッキースでgoneしたカルロスゴーン社長で非常に有名な日産自動車（また下請けいじめで問題になってたけど）などがあります。あの人は今どうしてるんでしょうかね？本人はフランスでも逮捕状出されるは、逃げ込んだレバノンはレバノンでデフォルトに陥ったと思ったら今度はすぐ近くで戦争が始まり・・・。もうガッキースで今度は宇宙か深海にでも逃げるほかないかもしれませんね？

少し哀れなゴーンさんの話は置いときましょう。横浜には、他にも日本発条という会社があり、ここは何と自動車用バネの生産量が**世界一**だそうです。少し地味と言えば地味かもしれません、自動車に必須な部品ですし、中々興味深いです。ちなみに社名はニッパツやNHKと略されるらしく、このNHKの名



前は、皆さんが想像するであろうあの NHK より使われている歴史が古いようです。そういえば、NHK をぶっこわす～！とか叫んでいたあの人は今何をしているんでしょうか？僕が中1のころ（2019年）は鉄研でも人気キャラ？として部室とかでも NHK 撃退シールがおいてあって、鉄研旅行にもシールが連れ出されるほどだったのですが、人気が落ちるにつれシールもどこかに消えてしまいました。政党名も正直政治家女子 48 党なんてダサヤ変な名前より、NHK から国民を守る党時代の方がまだよかったですと思うんですけどね・・・とか思ってたら先日政党が破産したとかいうニュースが。国会議員も擁した政党が破産なんて今まであったのでしょうか？というか今思えば一人でも国会議員が誕生したのが謎ですね。皆さんカルロスゴーン社長と立花孝志氏のどちらかになるならどちらになりたいですか？



ところで、個人的に NHK の番組は結構好きで、LIFE という内村さんがしているコント番組が面白いので良ければ見てみてください。あとはカネオ君という千鳥のノブが声吹き込んでる（半分顔出ししてるけど）キャラの出る番組も面白いですね。レギュラーで出てる子役女優が僕と同じ学年で、ちょうど中1のころからしているんで、何だか共感を覚えるというのもあるんだと思いますが。

横浜の話に戻しましょう。横浜といえばやはり横浜ベイエリアが最大の観光スポットです。海辺に近い繁華街と一口にいっても、横浜駅周辺エリアから桜木町駅近くのみなとみらい地区と、関内周辺のエリアから中華街のある元町エリアまで広いですからね。例えば横浜駅は三宮のようにデパートや各種商業施設が集まっているところで、高島屋や今や三宮にはなきそごう、そして少し面白いところとしてはアソビル（ASOBUILD）というところもあるようで、ここは元々横浜中央郵便局の別館（！）を改修して作られた新感覚のアミューズメント体験ができる施設らしく、子供向けのプレースペースみたいなものから、イベントスペース的なもの、屋上にはグラウンドもあり、また e スポーツの会場的なものまであるなど、多種多様な施設があるようです。ちなみに、普通のワーキングスペースもあるようです。（ワーキングスペースのどこがアミューズメントなんでしょうか）全体的にただ遊んで楽しむというよりは、人とのつながり的なものを重視しているようです。

他にもおしゃれなところとしては、横浜ベイクォーターという外見をクルーズに似せた施設があるそうで、ここはシーバスという水上バスの発着地にもなっています。神戸にはこういう街中移動用のものはないので、中々新鮮に感じられます（それにしても片道 1000 円近くするのはお財布に全く優しくないですが、まあ 7 割観光費用ということでしょう）。一応神戸にも町周辺を 1 時間くらいで回るクルーズがあるので、皆さん王子動物園に行った後に是非どうぞ。（こっちもこっちで 2000 円くらいするけどね！）

横浜駅の周り話していくても仕方ないので、今回紹介する舞台である桜木町や関内駅周辺について紹介していきましょう。桜木町駅近くには、横浜観光の中心となるみなとみらい地区があります。みなとみらい地区というと、日本屈指の大規模で有名なウォーターフロント地区で、横浜ランドマークタワーやパシフィコ横浜など多くの観光施設があります。近くの山下公園のエリアに足を延ばせば、赤レンガ倉庫（ちなみに神戸もあるよ）やカップヌードルミュージアムなど、1 日で回り切れないほど充実した観光スポットが多く存在しています。面白いものとしてはスノードーム博物館というところがあるそうです。日本スノードーム協会（最近なんでも協会ありますね）が運営しているそうで、様々なスノードームの展示や、製作体験等を行っているそうです。ちなみに、入場料は何と無料！！展示されているスノードームも、イルカがいるような可愛いものから、ピートルズのイエローサブマリンをモチーフにしたもの、香水として中の液を使えるスノードームと色々あるようです（もっと可愛いものは作れないのか）僕は彼女というも

のをもちろん持ったことがない（彼女持ちの灘校生はレアですからね。そりやわざわざヨミュ障で陰キャ or 変人と付き合いたいという人なんていらないからね）のでわかりませんが、小物好きな彼女とかに送るのには持ってこいそうですね。ところで、同級生の彼女持ちで（not 鉄研）、バレンタインチョコのお返しにパジャマ送ろうかとか言っていた人は結局何を送ったんでしょうか？ プレゼントの話は置いといて、ランドマークタワーのすぐそばにあってアクセスもいいですし、皆さん一度足を運ばれてみてがいかがでしょうか。（写真の出典：<https://snowdome-museum.org/museum/>）



他の桜木町の名所として最近だと、ロープウェイも新たにできましたね。桜木町駅と運河パーク駅の間で、公式ホームページを見る限り、かなり景色も良さそうです。ちなみにお値段は一人 1,000 円だそうで、まあ移動手段というよりアトラクション的側面が大きいのでしょう。山の中腹から見下ろすロープウェイは日本に数多くあれど（実際神戸にも六甲ケーブルでの摩耶ケーブルだのあるし）、都市型で、街中を通り抜けるという、ある意味タケコプターでビルの間を縫って飛ぶという体験（例えが合っているかは知りません）ができるという意味では、お値段以上の価値があるかもしれません。まあ 20 年後とかには空飛ぶ自動車とかで日常の景色になっているかもしれません。

さて、ここまで桜木町の海側のエリアを見てきましたが、逆側のエリアもチェックしておきましょう。駅の逆側のエリアは野毛地区と言われており、庶民的な飲み屋とかが多く集まっているエリアだそうです。そんな野毛地区は何と大道芸で有名らしく、野毛大道芸というイベントも 1986 年（昭和の終わりって思ったより最近だな）行っているようで、ちょうど今年の 4 月にも行われていたそうです。どうやら日本三大大道芸の 1 つらしく（wiki 曰く他は愛知の大須と静岡にあるらしい）中々規模の大きなイベントだそうです。というか日本に三つもこんな大規模な大道芸のイベントがあることが驚きです。

さて、桜木町のお隣関内駅からは前述した山下公園等が近くにあります。ちなみに、山下公園は関東大震災のがれきを埋め込んで作られたそうです。中々ユニークでいいですね。そんな山下公園にはリカルテ将軍記念碑や横浜サンディエゴ姉妹都市提携二十五周年記念碑など多くの遺構や碑があります。山下公園からさらに南の方にいったところには、横浜市イギリス館や旧フランス領時間公邸遺構などといった明治時代の面影を残す建物が多く存在しています。これらの館が存在する港の見える丘公園からは横浜ベイブリッジを眺めることができるほか、イングリッシュローズを中心とした庭園で有名です。中華街からは少し足を伸ばせば行けますし、横浜観光のべにはちょうどいいんじゃないでしょうか。

さて、時間がかなりカツカツなんで、申し訳ないですが早速発車メロディーの紹介に移らせていただきます。鉄道が日本で初めて開通したところというと、皆さん御存知新橋横浜間です。厳密には品川横浜という話もありますが、それはおいときましょう。実は、この当時の「横浜駅」というのが今の桜木町駅に当たっていたんです。それもあって、桜木町では線路は続くよどこまでもが使われています。ところで、この曲はここ以外にも弁天町駅の発車メロディーや阪神電車、岡山や津山で接近メロディーとして使われてもいたりしている/いましたね。個人的には阪神電車のバージョンが一番希望がありそうな感じで好きなんですが、皆さんはどうですか（そもそも阪神の以外どんなか知らんって人も多そうですが）

関内駅は、冒頭でも出てきた横浜ベイスターズの本拠地である横浜スタジアムの最寄り駅であることから、応援歌の「熱き星たちよ」が用いられています。阪神も甲子園駅で流せないんですかね。そんな阪神はオープン戦散々でしたが、今頃どうなっているんでしょうか（ここ最近奇数年のスタートは良くて優勝争いとか優勝とかしてるけど、偶数年は散々ですからね・・・）

## ②辻堂・・・「浜辺の歌」

お次は藤沢市の辻堂駅です。藤沢は横浜市の少し西にある市で、あまり関東圏の地理に詳しくない人も、「湘南」というとわかりやすいでしょうか。

藤沢市で有名なところとしては、皆さんも御存知、江の島があります。行ったことのある人も多いかもしれません。江島神社を中心にヨットハーバーなり岩屋なり仲見世通りなり、色々な観光施設がそろっています。中には世界の貝の博物館という見た目から怪しそうな博物館（というか展示物が買えるらしい）もあったりします。そもそも公式ホームページがない時点でもともな形の博物館でないこと確定ですね。まあ鉄道的には、今はなくなりましたが、小田急片瀬江ノ島駅の竜宮城の駅舎が有名ですかね。

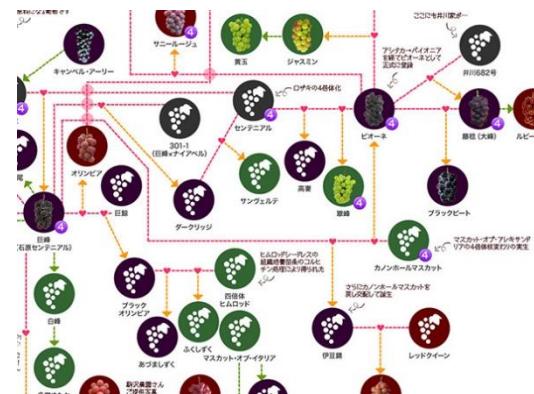
さて、藤沢で有名なところというと、他には踊念仏や念仏札で有名な時宗の遊行寺があります。正式には藤沢山無量光院清淨光寺と称するらしく、時宗の開祖たる一遍上人や以後の指導者を遊行上人というところから遊行寺とついているようです。まあ一遍上人は日本中を歩き回って念仏を布教したことで有名ですからね。藤沢に遊行寺が開かれたのは四代舟海上人のときのようですが、一遍上人自身も鎌倉時代鎌倉に布教に行こうとして鎌倉へ入ることを拒否されたときに藤沢で布教もしていたようです。遊行寺は一時戦国時代に廃れたものの、江戸時代以降藤沢宿の中心としても栄え、大名の宿泊所や明治天皇のお旅所（その時使った宿が残っているのだと）にもなったそうで、広重の五十三次の藤沢宿のところにも描かれているようです。境内には一遍上人の像や樹齢500年以上とされる大銀杏（1982年には3分の1が台風で持ってかれたもののそこから普通に甦ったのだと）メンヘラな僕もこれぐらいの強さが欲しいものです）、1356年に作られたという梵鐘など数多くの歴史的なものがあり、遊行寺宝物館にも数多く展示されています。江の島に遊びに来たついでに足を運んでみるのもいいかもしれません。

他に藤沢市では、藤稔（ふじみのり）というご当地ブドウが有名なようです。ピオーネと井川682の2つのブドウを基に作られたそうで（井川682ってまあ栽培して食べる用じゃないんでしょうけどネーミング雑すぎない？って思ったらちゃんと食べる用らしい）、ピオーネの肉質の良さと井川682の大きさと栽培のしやすさの合わさった、非常に大粒なのが特徴のブドウだそうです。一粒何と500円玉のサイズなんだとか（それって大きい方なの？）ちなみに、この藤稔からピオーネルビーロマンという別のおいしいブドウも作られたようです。また、藤稔とピオーネからブラックビートという更に別のブドウも作られたようです。

ネット上にブドウの家系図なるものも複数上がっていましたが（写真の出典：

[https://agri.mynavi.jp/2018\\_11\\_07\\_47040/](https://agri.mynavi.jp/2018_11_07_47040/)）、源氏物語並みにカオスそうです。見た感じ、多分ピオーネがヨリヨン性犯罪者光源氏的存在なんでしょう。

いすゞのトラックの歌で有名ないすゞ自動車も実は藤沢に生産拠点があったりするようです。また、ヤクルトの化粧品工場もちょうど辻堂駅と藤沢駅の間にあるようで、工場見学も行っているとのこと。それにしても、ヤクルトって化粧品も作ってるんですね！ヤクルトというとやはりスワローズとあの飲み物のヤクルトのイメージしかなかったもので、非常に驚きです。どうやら、ヤクルトらしく「シロタエッセンス」なるアミノ酸や乳酸を含んだ人間が作るのに近い保湿成分が含まれていたり、「高浸透乳酸菌エキス」なるものを使っている商品があったり、乳酸菌の力を十分に生かして作っているようです。工場見学にはヤクルトの普通の飲み物も付いてそうな感じですし、化粧好きな彼女がいたら見学に一緒に行くのも悪くないかも？（※彼女が自分自身で化粧大好きとかとでも言ってない限り、彼女に化粧しろと暗示している



と思わせかねないので多分やめといた方がいい気がします。知らんけど。）ところで、ヤクルトって麺類も作っているようで、こちらの工場は佐賀にあるのだとか。麺許皆伝という粉末青汁を練りこんだ緑色の麺が特徴だそうです（そこは乳酸菌混ぜ込めよ）。結構昔からヤクルトラーメンという名前であったようで、昔見たことある、って人もいるのかもしれません。生憎基本的に宅配でしか買えないようですが、少し味が気になるものです。（誰かくれないかな）（写真の出典：[https://yakult-t.jp/shop\\_spot/pages/spot\\_menkyokaiden.aspx](https://yakult-t.jp/shop_spot/pages/spot_menkyokaiden.aspx)）



さて、今までいろいろ藤沢市の魅力を書いてきましたが、生憎紹介した施設で辻堂駅に近いはありません・・・。いや、辻堂単体だと紹介できることがあまりないので藤沢市全体のことを書いているわけですが。辻堂駅近くというのでいくと、大庭（おおば）城址公園というのがあるそうです。とはいっても天守閣等があるわけじゃないですし、そもそも「土の城」というか、平城のようです。ほかの特徴的なもの

としては、湘南C-X（シークロス）という再開発されたエリアがあるようです。元々関東特殊鉄鋼という会社の工場跡を再開発したそうで、URがメインで整備したようです。・・・とはいっても、自分が調べている限り普通に再開発した感じです。まあ東京や横浜からそう遠くない位置にありますから、通勤通学にはそこそこ便利（微妙に離れているから家賃も都心程高くないし）ということで、住むのにはいい町かもしれません。

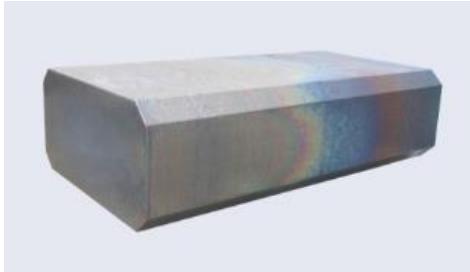
さて、発車メロディーの話に移りましょう。最初に書きましたが、辻堂は湘南エリアの一角を占めるわけですが、やはり湘南といえばの海、もっとい海水浴場みたいなものもあります。具体的に、海側には辻堂海浜公園や辻堂海水浴場があり、海で泳ぐだけでなくグラウンドで遊んだり、何なら海浜公園には普通のプールもあったりします。ちなみに、海水公園には交通展示館というところがあり、Nゲージを展示したりミニ四駆コースとかしていたりするそうです。（多分鉄研の展示の方がハイクオリティな気はする）まあ色々あるといっても、やはり湘南の海目当てで訪れる人が多いでしょう。発車メロディーの浜辺の歌は、作詞した林古溪が幼少期を過ごした辻堂付近の湘南海岸をモチーフにして作詩されたと考えられており、そのため辻堂で浜辺の歌が発車メロディーとして採用されているそうです。・・・ところで、浜辺の歌って皆さん御存知でしたか？民謡らしいんですが、僕は初めて知りました。令和生まれの若者読者がいるかは知りませんが（多分居ない）、たまたま聞いて、あー！！ってなる人はどれだけいるんでしょうね・・・

### ③茅ヶ崎・・・「希望の轍」

お次はすぐ隣の茅ヶ崎市の茅ヶ崎駅です。見たらわかると思いますが、市名と駅名の漢字が違うパターンです。何でか知りませんけど、結構こういう駅多いですよね。例えば「鹿島神宮」駅と「鹿嶋」市とか、「竜ヶ崎」駅と「龍ヶ崎」市とか。（ちなみに龍ヶ崎市駅もあります。昔この駅はこの記事で紹介しましたね。誰が知るか）三ノ宮と三宮とかもある意味そうかもしれません。どういう事情があってわざわざこんなわかりにくい駅名が付くんでしょう。本当なのかは知りませんが、昔京セラドームに行こうとして滋賀県のド田舎にある京セラ前駅で降りたって人もいたそうですからね。（まあこれは確に下調べしなかった方が良くない。なぜ滋賀の山奥にドーム球場があると疑わなかったんでしょうね？西武ドームとかいうド田舎にあるトンでもドームもあるからか）

さて、地名どうこうの話は一度おいときましょう。茅ヶ崎も先ほどの辻堂同様湘南エリアのど真ん中といえるところにあります。そんな茅ヶ崎の名所は・・・、といきたいところですが、生憎あまり観光名所と言えるようなところがありません。そもそも藤沢市と比べて市域が狭いのもありますし、辻堂同様交通の便がいいこともあり、基本的に住宅地、っていう感じなんですね。ちなみに茅ヶ崎市はスマールシテ

イのランキングで世界5位にランクインしたそうです。・・・何が決め手でランクインしたのかはよくわかりませんが。何がともあれ、茅ヶ崎は何もありませんでした～で終わらせるわけにもいきません。



ということで、工業を紹介しましょう。茅ヶ崎には東邦チタニウムというENEOS傘下の会社の工場があります。名前からわかるように、レアメタルの1つであるチタンを加工している会社です。チタンというと聞いたことはあるけどよく知らない、あるいは知らないという人も多いかと思いますが、チタンはありとあらゆるところで使われるとしても貴重で大切な金属です。チタンは鉄より軽い一方で鉄

よりも強度があり、また海水等でも鉄のように錆びてぼろぼろになったりしない特長を持ちます（詳しくは化研の人にでも聞いて下さい）。そんなチタンや四塩化チタンなどといったチタンの化合物は、航空機やロケット、自動車、人工骨などの様々なものとして使われるほか、触媒としても非常に重要です。高校化学でも触媒としても紹介されることがありますし、実世界ではプラスチック（具体的にはポリプロピレン）を作るときの触媒にも使われていたりするそうです。また、もっと身近な例だと、白の顔料にもチタンが使われているそうです。東邦チタニウムは、そんなチタンを鉱石から取り出し、スポンジチタンやチタンインゴットといった純粋に近い金属チタンや、触媒を作っていて、この分野では大阪チタニウムテクノロジーズと双璧を成す日本を代表する企業のようです。ちなみに、東証のプライム市場にも上場しているようなので、皆さんもチタンの可能性を信じて株を買ってみてはいかがでしょうか。（写真は東邦チタニウムの公式ホームページから）

お次は、海に近い茅ヶ崎らしい名物を紹介しましょう。実はシラスが茅ヶ崎でよく採れるんです。実際海沿いには網元料理ということでシラスを提供している店が多くあるのだとか。また、そんなシラスを板状に干しあげた、たたみいわしも有名です。ちなみに、昔はイグサを使って干していたからたたみいわしと言うそうです。たたみいわしは茅ヶ崎特有というよりシラスが取れる地域（静岡県とか）で見られるようです。Wiki情報なのであまり信頼はできませんが、かつては鶴岡八幡宮に貢がれていたそうです。三浦半島のマグロとともにですが、都心から気軽に日帰りで行けるところでシラスとか海の幸を食べられるのは中々いいものです。そういう点ではここら辺は明石という水産都市があるのはいいですね。たこ焼きとか鯛とか穴子とかいかなごとか色々食べられますし。皆さん是非神戸に移住して灘を受けましょう！！！（良ければ街が衰退していくきそうな名谷・千里中央あたりか北の岡場の方にでも移住してください）というか移住しなくても明石とか加古川（あの陣内智則の出身地ですよ）とか姫路とか是非寄っていってほしいものです。



さて、申し訳ないですが、茅ヶ崎で紹介できそうな箇所はせいぜいこんなものです。が、茅ヶ崎は実は多くの有名人の出身地として知られているんです。有名なところだと、松坂桃李や加山雄三は茅ヶ崎出身です（加山雄三って若い人はわかるんかなあ）。そして、あのザザンオールスターズの桑田圭祐も茅ヶ崎出身です。流石に令和生まれの人でもザザンオールスターズと桑田圭祐はわかるでしょう。個人的には、中学受験直前の2018年末の紅白歌合戦で聞いた（スペシャル出演みたいな感じで「勝手にシンドバッド」と「希望の轍」を披露していたかな）のをよく覚えています。あのときの受験直前に聞いて何だかすごく気持ちが昂ってエキサイティングな気持ちになったのを覚えています。何だかんだ中学受験って特に灘受けのような子なら楽しんでいる人が多いですからね。浜学園とかの合格体験記を読んだらわかると思いますが。

そういうわけで、茅ヶ崎駅ではサザンの一番の代表曲である希望の轍が発車メロディーとして使われているわけです。というか僕がサザンの歌を聞いて興奮したのは発車メロディーで既に希望の轍を知っていたというのが大きいですから。発車メロディーのおかげで僕自身様々な曲を知れましたし、ちなみに、歌詞の中に「エボシライン」という謎の単語がありますが、この「エボシライン」は海にある鳥帽子岩という尖った岩を臨むことができる国道134号のこととされています。鳥帽子岩の正式名称は姥島というそうで、茅ヶ崎海岸1.4キロ沖にある高さ1.46メートルの岩だそうです。ちなみにですが、船も茅ヶ崎漁港から出でていて、釣りとかできるようです。あと、茅ヶ崎駅にもこの鳥帽子岩をモチーフにしたモニュメントがあるそうです。相模線のホームの辺鄙なところに左遷されているようですが。まあ船で釣りしに渡らなくても、後述のサザン通り商店街の先にあるサザンCという謎のモニュメントから見られるそうで、茅ヶ崎に寄る用事があれば一度眺めに訪れたらいかがですか。(前ページの写真は茅ヶ崎市ホームページから：[https://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/kankou\\_list/koen/1006948.html](https://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/kankou_list/koen/1006948.html))

ところで、茅ヶ崎市にはこの鳥帽子岩をモチーフにしたえぼし麻呂という突っ込み所が多いのか少ないのかよくわからんゆるキャラがいるようです。

(※今から散々煽るのでえぼし麻呂ファンの方は次の段落へどうぞ) そんなに可愛くもなくブサイクでもなくという中途半端かつありきたりな容貌で、まあ典型的な坊やっていう感じですが、アロハシャツを着ているせいで何となく違和感を覚えます。多分湘南の海ってことでアロハシャツを着せたんだろうが、湘南の海とハワイの海のイメージは大分違うような気はするのは僕だけでしょうか? また、えぼし麻呂氏は何と自前のyoutubeチャンネルを持っているようです。そして、3月22日現在15本の動画中11本は再生回数3桁!!! youtube上ではそこそこ人気があるようで何よりです。(ただ**ハンドベルを鳴らすだけ**の10年前の動画が250再生とはやはり人気がある証拠でしょう) そして、えぼし麻呂君、何とホームページに自分のスケジュールを載せています。芸人ならともかくゆるキャラでホームページを持ち空き日程まで載せるなんて中々珍しいものです。さて、折角ですしチェックしてみましょう。3月22日現在の4月のスケジュールは・・・・



## 何と0。(ちなみに3月はちゃんと少しだけ入っていました)

多分鉄緑庵大戦士(※中高生活を捨て鉄緑会という宗教団体塾に魂をささげている方々のこと。灘高生の1~3割ぐらいが該当すると思われる)の方がよっぽど忙しいですね。それにしても自分の二十一っぷりをわざわざ対外公開するメンタルの強さを見習いたいです。いや、もしかすると忙しすぎてスケジュールの更新をする時間がないだけかもしれません。(あんなにyoutubeが人気なわけですし) まあせっかくなら月曜から夜更かしにでもご出演いただきたいですね。どうせ暇なんでしょうし。※えぼし麻呂に関係していらっしゃる方でもしこの文章を読んで下さっている方がいらっしゃいましたら、深くお詫び申し上げます。

ちょっとと暴走しましたね。まあ月曜から夜更かしよりは煽ってないはずです。ところで、茅ヶ崎にはサザン通り商店街という通りもあるそうで、このサザンは勿論サザンオールスターズから取ったものです。ほかにもサザン神社なるものもあるそうで、向かいのお茶屋に御朱印もおいてあるそうです。無人駅が近くの商店に切符販売委託しているみたいなことをなぜ神社でしょうと思ったのでしょうか。ちなみに、土

地も元々商店街の事務所だったのを転用したとか。罰当たるぞ。その他にもサザンの名の付く施設があります。ここからも茅ヶ崎でいかにサザンが誇りに、大事に思われているかわかりますね。

さて、サザン通り商店街のホームページを見ていると、湘南 coffee 酵素サロンあすかというお店がありました。カフェかなと思ってググってみると、どうやらコーヒー豆を使った酵素風呂が名物のエステみたいなところのようです。気になるような、気にならないような・・・

#### ④ 平塚・・・「たなばたさま」

お次は茅ヶ崎の1駅隣の平塚駅でございます。ここは、湘南エリアの中でも特に中心と言える場所です。人口も25万人ほどで、新幹線も止まる近くの小田原よりも多く、この辺だと宝塚以上明石以下という何となくわかりやすいでしょうか。そんな平塚は前述の辻堂や茅ヶ崎同様住宅地としての側面も強いですが、同時に工業等も盛んな都市です。横浜のところで出てきた日産自動車の関連業者の日産車体の本社や、横浜ゴムの本社があるほか、古賀電工や不二家、さらには昨年蒲田駅のところで扱った（誰も覚えていないと思うけど。でも誰か覚えてくれてたらめちゃくちゃ嬉しい）、業界で世界でも屈指の競争力を誇る高砂香料工業の研究所もあります。

横浜ゴムは、ゴムはゴムでもタイヤを作っている会社のようだ、日経平均株価の対象銘柄ともなっている企業のようです。Wiki情報によればタイヤのシェアで世界8位だそうです。また、不二家の工場ではLOOK チョコレートやペコポコチョコレートを作っているそうです。っていうかLOOK チョコレートって不二家だったんですね（非常識ですみません）。不二家というとやはりミルキーちゃんのイメージが強いものです。

さて、企業の話ばかりしてあまり面白味はないと思うので、別の話をしましょう。平塚といえば湘南ベルマーレというJ1に属するサッカーチームが本拠地をおいています。僕はサッカーのことはあまり知らないのですが、どうやらJリーグ創設初期のころ（not 当初）から加盟していた歴史あるチームのようだ。まああまり強豪というイメージもないですし、実際成績を見てもJ1とJ2を行ったり来たりといったところで、まあ何ともいえません。そうはいっても天皇杯での優勝経験もあるそうですし、・・・もっと何とも言えなくなりましたね。そんなベルマーレのホームスタジアムであるレモンガススタジアム（ちなみにレモンガスは、やはり平塚にあるLPガスの会社の名前らしい。フルーツのレモンは全く関係ありません）がある平塚市総合公園には、動物園や球場など多くの設備があります。旧農林省果樹試験場跡地（何の試験してたんでしょうね？）に1991年に作られた公園で、前述のレモンガススタジアムのほか、ベイスターズの2軍の準本拠地である平塚球場（バッティングパレス相石スタジアムひらつか。というか名前長いな）や、Bリーグに所属する横浜ビー・コルセアーズの準本拠地であるトッケイセキュリティ平塚総合体育館といったスポーツ施設が豊富です。というか、体育館とか球場とか準本拠地的な位置づけですが、それでもネーミングライツを募集しているものなんですね。ファイターズに逃げられたからネーミングライツ募集したけど、けんもほろろにお断りされたどこかのドーム球場も見習えばいいのに。

公園には、ふれあい動物園というミニ動物園もあります。リスザルとかハクビシンとか鳥とかがいるんだとか。カピバラもいたそうですが、去年の8月17日にお亡くなりになってしまったようです。また、乗馬体験もできるようです。そういうえばうちの学校にも後輩で普段から乗馬しているという人がいますね。更には親が馬券を買うという形で事実上の競馬をしている（多分親が親の責任で子供のアドバイスを貰って買っているから違法ではないはず）同級生までいますからね（ちなみに元鉄研部員）。灘にもいつかは馬の同好会ができるかも・・・？

それにしても、湘南地域の中での中心地ということもあり、こういう小さな動物園や副本拠地になる程度のスポーツ施設の整えられた公園がある、という感じでしょうか。遠出しなくともちょっとしたレジャースポットがあるというのは、住んでいる人にとっても便利なのでしょう。（まあちょっと中途半端なもの

しかないので、試合見に来る以外外から足を運ぶことはないかな？）もっと観光客向けのものも紹介しておきましょう。平塚八幡宮は伝えられているところだと仁徳天皇の時代に建てられたという、相模國一國一社（国府八幡宮という各国に1つづつあった大きな八幡宮のことらしい。詳しいことは神道の関係者に聞いて下さい）の非常に由緒ある大きな神社です。応神天皇や神功皇后等を御祭神としているそうで、様々な御利益があるそうです。車のお祓いとかもしているそうです。というか車のお祓いとか珍しいなーって思ったら西宮神社とかでも普通にやっているんですね。

グルメの話もしときましょう。平塚はラーメン屋も多いそうですが（日本全国どこでも体感当てはまりそう）、その中でも平塚タンメンが有名です。平塚タンメンは老郷（ラオシャン）本店が特に有名で、わかめや刻みたまねぎが乗った細いストレート麺のラーメンであり、一番の特徴としては、スープに米酢が入っています。（写真の出典：

<https://www.hotpepper.jp/mesitsu/entry/nao-morita/16-00053>



富山のブラックラーメンのように、しゃっぽいラーメンは結構ありますが、しゃっぽいラーメンはあまり聞かないで、少し気になるものです。横浜のサンマーメンもそうですが、神奈川は少し変わり種のラーメンが多いのでしょうか。ちなみに、灘の近くのグルメというと、東灘郵便局の角のあたりに、恵愛というねぎラーメンのおいしいお店があります。ラー油の効いた醤油スープにストレートの細麺が入っていて、何より大量の白髪ねぎがラーメンの上に載っているのが特徴です。鉄研にも、期末考査中毎日食べに行っていた熱血的なファンもいましたし。皆さんも今度灘に来る用事があれば、是非お立ち寄りください。



さて、ダラダラ書いて仕方ないので（というより時間がないです・・・）、メインディッシュに移りましょう。平塚といえば、やはり何より有名なのが、日本三大七夕祭りの一つに数えられる湘南ひらつか七夕まつりです（ちなみに、仙台と平塚が固定で、残り1つは安城や一宮などが割り当てられるらしいです。三大って2つが固定で1つが地方によって異なるってよくありますもんね。世界三大美女も日本以外じゃ小野小町なんて入らないっていうし）。平塚の七夕祭りは、戦後復興の一環として行われた復興祭りが盛況だったことから、翌年以降仙台の七夕祭りを参考にして始まったようで、町ぐるみとなってイベントを盛り上げていった結果、今の大規模なイベントにまで成長したようです。コロナ前は約150万人の人が参加していたそうで、豪華な七夕飾りが魅力のこと（写真は湘南平塚ナビより）。実際かなりの迫力があるように思われます。そんな七夕祭りがあるということで、平塚では「たなばたさま」が発車メロディーとして使われています。ところで、何年か前に紹介しましたが、阿佐ヶ谷でもたなばたさまを使っています。それぞれ4パターンづつ、計8パターンもあるわけ、それぞれ曲の雰囲気も違うので、よろしければ一度聴き比べしてみて下さい。発車メロディーの面白さがもしかしたらわかるかもしれません。（誰も別にわかりたくないと思いますが）

## ⑤国府津駅・・・「みかんの花が咲く丘」

さて、ダラダラ書いて仕方ないので（というより時間がないです・・・）、メインディッシュに移りましょう。平塚といえば、やはり何より有名なのが、日本三大七夕祭りの一つに数えられる湘南ひらつか七夕まつりです（ちなみに、仙台と平塚が固定で、残り1つは安城や一宮などが割り当てられるらしいです。三大って2つが固定で1つが地方によって異なるってよくありますもんね。世界三大美女も日本以外じゃ小野小町なんて入らないっていうし）。平塚の七夕祭り



お次は、平塚から3駅先の小田原市の国府津（こうづ）駅でございます。案外國府と書いて「こう」と読む読みは多い（愛知の名鉄の駅もそうですね）ようです。ちなみに、漢字から推測されるように、國府という地名があるのは昔の律令制における国の中心だった場所（国衙があったエリア）で、また室町時代以降には同様な国の中心エリア（この時代の場合守護所。ただし、国衙と同じ場所のこと多かった）を府中とも呼ぶようになったそうです。徳島に府中と書いて「こう」と読ませる有名な難読駅名がありますが、こういうことが根底にあるでしょう（ネット情報曰くふちゅうだと不忠につながるから、昔の国府時代の読み方「こう」を採用したとか）。ちなみに、全国国府サミットなる謎なイベントもあるそうで、去年の10月には石川の小松で開かれたそうです。今までで5回くらい東京の府中とか広島の府中とか坂出とかで行われているそうで、何か伝統芸能披露したり歴史フォーラム開いたり、あとは全国の国府のあった自治体の首長によるサミットを開いたりしているようです。さらには、この国府サミットとは別に、こしのくに国府サミットという、「越の国」、ようは越前越中越後の3国にあった国府の街によるサミットも過去にはあったようです。こちらも物販市やったりパネルディスカッションやったりいろいろしていたそうですが。まあ何か調べたら、ほかにも全国ねぎサミットとか（去年は深谷。今年は水戸です）、全国廃線未成線サミット（前は高千穂で開いたそう）とか探したらいろいろな変わり種サミットがでてきますね。さしづめ灘は週5日変人サミット状態になっているところと言えるのでしょうか？

あまりわけのわからんこと書いても仕方ないですね。国府津の紹介に移りましょう・・・といつても国府津は何もありません。一応快速停車駅ではありますが、ただ御殿場線が分岐しているという理由だけで、実際乗降客数は周囲の快速通過駅より少ないようです。まあ地図確認してみても何もなさそうですし。実際google検索で国府津と打つと、「何もない」とかが検索候補に出てきます。昔今の御殿場線が東海道線だったころは箱根越えの起点としての交通の要所（機関車を付けるのに多くの列車が止まっていた）だったなんでしょうけど、今の熱海経由のルートとなって以降寂れていってしまい、今となっては滋賀の近江今津や宮城の高城町と並ぶ「何もない乗換駅」の仲間入りを果たしてしまったようです。一応東海道線で初めて駅伝が売られた場所だそうで（そういうえば同じく峠（碓氷峠）越えの拠点だった群馬の横川駅も峠の釜めしで有名ですね。）、もう駅構内では売られていないものの、駅の外では東華軒という当時の駅伝販売をルーツに持つ会社の駅伝も売られているようです。もっともメインの販売場所は小田原駅にすでに取られているようですが。

さて、やはり何もないで終わらせるわけにもいきません。ということで、アド街ック天国をチェックしましょう（ちなみにほかの駅も基本チェックしていますよ）・・・と思ったら国府津はまだ一度も突撃されていないようです。一応小田原の回に国府津館という旅館が扱われていて、番組ホームページによると、西園寺公望や柳田国男も宿泊した由緒正しきお宿なのだと。しかし、今ググると、検索候補に閉館というワードがでてきます。確固たる情報がないので、本当に閉館したのかはわかりませんが、楽天トラベルのサイトから予約できなくなってるし、ホームページも何だかおかしいし・・・。

国府津にはなぜか駅の周りに寺が数多くあるようです。この中でも、寶金剛寺は1200年の歴史を誇る真言宗のお寺で、秘仏である地蔵菩薩を本尊にしています。この地蔵菩薩は、建礼門院徳子が安徳天皇を生むとき平重盛が御腹に帯を巻いて安産を祈願したことから帶解地蔵といわれているそうです。（ゼラや生まれたあと的人生のアフターフォローマではしないですね。まあ別にそういうところをどうにかするのは地蔵菩薩の仕事でもないでしょうし。）・・・こんないいものがあるならもうちょっと名所として推していくらしいのに。そういうえば、同級生で生物オリンピック（世界大会）で銀メダル取ったり化



研で活躍したりしている天才S君が、「結婚はどうでもいいけど、自分の子どもはほしい」みたいなことを発言していましたね。個人的にはすごく共感できますが、皆さんはどうですか。まあ彼の「自分のクローン的存在を自分で育てられるのは熱い」という理由はちょっと驚かされました。さすが「出過ぎた杭は打たれない」を座右の銘にしている、学年トップクラスの「変人」(勿論いい意味ですよ)なだけあります。ちょっと攻撃性高いのがたまに瑕な気はしますが。

寶金剛寺には、それ以外にも北条氏の祈願所となった護摩堂や梅などの季節に応じた自然など、多くの見どころがあります。ホームページの写真が実にきれいです。個人的にこういうきれいな日本庭園みたのを見るのが好きなもので(京都の大徳寺とかいいですよ)、足を運んでみたくなりましたね。皆さんも御殿場線の乗り継ぎ待ちの時間にでも足を運んでみてはいかがでしょうか。

何だかんだ結構書くことありましたね。まあ折角ですし御殿場線沿線もほんの少しだけ紹介しておきましょう。国府津の隣の下曾我駅の近くには、曾我梅林という有名な梅林があります。(写真の出典：<https://www.kanagawa-kankou.or.jp/spot/463>) 北条氏の時代に、梅を戦時の食糧とするため多く梅を植えたのだとか。曾我梅林には何と35000本もの白梅があるそうで、毎年春先には小田原梅まつりも行われています。前述のように食用の梅が植えられているため、付近では梅酒の生産も盛んなようで、近く



の小田原牧場アイス工房というイタリアンジェラートの店では梅酒味のジェラートも取り扱ってたりする



そうです。また、この曾我の地には、日本三大仇討ち（また三大か・・）の1つとされる曾我兄弟の仇討ちを行った曾我兄弟の本拠地です（ちなみに残り2つは赤穂浪士と伊賀越え）。その曾我兄弟の墓とされるものが、城前寺にあります。・・正直こんな仇討ち知らなかつたんですが、どうやら小田原には彼らにちなんだ観光スポットが多くあるようです。また、曾我兄弟が仇討ちの際傘を燃やして松明にしたという故事から、傘焼き祭りという変わった祭りも行われているそうです。

その下曾我の隣の上大井駅は、ひょうたん駅として有名です。どうやら西陽がまぶしいという身も蓋もない理由でひょうたんを植えた結果、その様子がJTBの時刻表に乗り、評判になって有名になったのだとか。それをきっかけに町ぐるみでひょうたんを推すようになり、町の公式ホームページにも「今週のひょうたん」として写真が掲載されています。(記事の写真は町ホームページ：<https://www.town.oi.kanagawa.jp/site/kanko/hyoutan-kanko.html> から) それだけでなく大井よさこいひょうたん祭りという祭りもあり、ジュニア&キッズダンスフェスティバルとよさこいひょうたん踊り（どんな踊りなんでしょう）コンテストの2つがメインのようです（それ以外にも水鉄砲大会っぽいのとか色々ありますが）。また、ひょうたん娘という各大会ごとに選出される祭りの顔となる女性がいたりもするそうです。ちなみに、よさこい踊りはステージ踊りとか流し踊りとかがあるようで、それぞれ最も優秀だったチームには高知県（！）知事賞、神奈川県知事賞が贈られるようです。よさこいは高知のお祭りですから、それで高知県知事賞があるんでしょうが、そんな高知県も地元の神奈川県もサポートするような大規模なお祭りとは驚きです。平塚の七夕祭りもそうでしたが、戦後町



の人のアイデアで始まってここまで大きくなるというのは中々すごいものです。灘の文化祭ももっと有名になれませんかね・・・。余談ですが、よさこいひょうたん祭りはここだけですが、大分の豊後大野とかにもひょうたん祭り（こちらは歴史ある祭りのようです。中々癖が強い！！）はあるようです。お祭りも調べてみると面白いものです。

さて、なんだかんだ長くなってしまいました。みかんの花咲く丘は、作曲家が伊東に向かう電車に乗っている中、国府津付近のみかん畑でメロディーが思い浮かんだらしく、それでこの曲が使われています。今でこそみかん畑は大分減ってしまっていますが、今でもわずかながら行われてはいるようです。まあどれくらい残っているのかは正直よくわかりませんが。

## ⑥小田原・・・「お猿のかごや」

さて、ついに神奈川県、そして関東地方の端の方にある小田原までやってまいりました。小田原はJRや小田急が乗りいれるだけでなく、新幹線の駅もある（しかも半分くらいのひかりが止まる）という神奈川西部の主要都市です。個人的には、有名な城があったり、ちょっと有名なおでんがあったり、神戸や横浜といった大都市圏の入り口となる港の更に西にある入り口的なところにあったりで、姫路と似たものを感じるのですが、どうでしょう。もちろん姫路と違うところもたくさんありますから（例えば姫路大阪は1時間ちょっとで行けるが、小田原東京は1時間30分ぐらいかかる。ちなみに、距離は同じくらいらしいので、いかに新快速が早くてもJR東がどろいのかがわかりますね）、一概に同じといえませんが、歴史的に西から畿内や関東に入る玄関口として機能し発展していったという点では似ているのでしょうか。



さて、姫路の話ばかりしても仕方ないので、小田原の話をいたしましょう。小田原というと、やはり北条氏の拠点として有名な小田原城のイメージが強いのではないかでしょうか。小田原城は難攻不落の城として知られており、戦国時代には豊臣秀吉の攻撃に備え、町全体を囲む総長9キロの総溝が整えられていたようです。周り歩くだけで2時間かかるお堀って中々ですね。小田原市街とは逆の方にある小峯御鐘ノ台大堀切では、当時の堀がまだ空堀となって残っているよう

す（写真：[https://www.odawara-kankou.com/spot/spot\\_area/oohorikiri.html](https://www.odawara-kankou.com/spot/spot_area/oohorikiri.html) から）。小田原城は、明治時代以降に多くが解体されたものの、現在は本丸を中心に城址公園として整備され、昭和35年には天守閣も復興されています。そんな城址公園には、天守閣や常磐木門での甲冑や工芸品等の展示のほか豆汽車や



ゴーカートのある子ども遊園地やNINJYA館などといった施設もあります。NINJYA館は北条家に仕えたという風魔忍者にちなんでいるようで、子供でも楽しめそうです。また、小田原城址公園には、季節ごとに梅から桜、藤、つつじ、花菖蒲、蓮と多くの植物の花が楽しめるのも魅力です。国府津駅の項で扱った小田原梅まつりは、ここ小田原城址公園でも行われるほか、4月ころには藤棚一面に咲く藤が特にきれいです。個人的に鉄研旅行でお城は松本城と熊本城に行ったんですが、上の方からの見下ろす景色であったり、木造建築の美しさであったり、やはりお城はいいですね。個人的に、城の中の木の急勾配の階段が好きというか、わくわく感があっていいんですよね（小学生並みの感想ですみません）。是非とも小田原城にも行ってみたいものです。

そんな小田原城の近くには報徳二宮神社があります。ここの御祭神は、なんと！小学校によく銅像があ

ることで有名な二宮尊徳翁です。二宮尊徳は実はここ小田原出身（生家も小田原にあって観光できます）で、小田原藩家老服部家の財政再建にも取り組んでいます。幼少時代酒匂川（小田原市内を通る川）の氾濫もあって苦しい生活を送っており、そんな中苦労しつつも荒地で余った苗を育て一俵分の米を収穫したり自分で菜種を育て夜勉強するよう光を確保するなどしていたようで、このような幼少期の経験から積小為大（小さな努力の積み重ねが大事というもの）という考えを身につけたようです。その後藩主の大久保忠真候の依頼で桜町領を復興させたことを皮切りに、多くの場所で農村総合復興事業（仕法）を行ったそうです。それにしても夏のなすが秋のなすっぽい味がしたから冷害を予測したとか、本当かは知りませんが、中々驚愕の逸話もお持ちのようです。ちなみに、報徳とは二宮金次郎の経済等に関する思想のことらしく、今甲子園にもよく出る報徳学園もこの報徳が由来のようです（※創業者が報徳思想を好んでいただけで、報徳神社とかは関係ないようです）。それにしても二宮金次郎もつい200年前の人でありながら、神様として祀りあげられているとは恐れ入ります。というか、近世以降の人が祭り神の神社とは中々珍しいものです。そんな二宮金次郎候も片や学校の銅像にされて子供に遊ばれたり何なら七不思議に登場する怪談キャラにされたりもしていますね。今まで一般的な（都市伝説チックな）怪談の登場人物になったことのある神様は一体どれだけいたのでしょうか？ところで、うちの学校には七不思議なんて聞いたことがない（まあ多分幽霊何かより、生身の生徒と教員の方がよっぽど奇天烈かつ理解不能な恐ろしい軍団だからでしょうか）んですが、実は小学生のころも七不思議を聞いたことがありません。チコちゃんの番組では現代風の七不思議があったりするみたいな話を見ましたが、皆さんの学校はどうでしたか？

さて、小田原は古くから城下町として栄えてきたため、多くの偉人の旧邸などが存在しています。皆春荘は、あの山縣有朋の別邸で、有朋自身で設計を指揮したとされる自然を重視した庭園で有名です。元々古稀庵という別邸の別庵として作られたそうですが、今も同じ地に残っているのは皆春荘だけのようです。残念ながら、見どころの庭園はしばらく整備工事で入れないそうです。もっとも、山縣有朋が主となる前清浦奎吾（第23代内閣総理大臣）が建てた数寄屋造りの建物は入れますし、アート展とともによく行っているようです。入場料は何と無料だそうなので、小田原に立ち寄る機会があれば足を運んでみてはいかがでしょうか。他にも、初代最高裁判所長官三淵忠彦の別荘である三淵亭・甘柏荘（庭に檸檬やら蜜柑やら金柑やらの柑橘系が結構植えてあるようです）や、山縣有朋と仲の良かった松本剛吉の別邸、「電力王」と呼ばれ数寄茶人としても有名だった松永安左エ門の家を改造して作られた松永記念館などがあります。松永安左エ門って僕日本史選択でもないので知らなかったんですが（非常識ですみません）、戦後の電機業界再編成において舵を取り、九電力体制の促進も行った偉大な人物のようです。そんな松永氏が戦後に住んだ老樺荘や、松永氏と共に小田原三茶人（正直インパクトにかける氣がする代名詞？ですね）の1人であった野崎幻庵の茶室である葉雨庵は国登録有形文化財となっているようです。ちなみに、松永記念館という名前ですが、彼の功績を紹介したりというよりは、彼の集めた美術品の展示がメインのようです

（まあ茶人ですからそういうのにはこだわりありそうですしね）。個人的には前述したようにお庭とか見るのが好きなので、是非とも足を運びたいものです。ちなみに、これらの施設は大体板橋エリアにあるので、観覧するのにそこまで歩き回る必要がないのはいいですね。



さて、他にも紹介したい場所は多いですが、埒もあきませんし、もう書く時間もないし、グルメの話でもいたしましょう。小田原というと、やはりかまぼこが有名です。小田原のかまぼこは蒸しかまぼこで、相模湾の豊富な魚と箱根からの良質な水があったため発展したのだとか。一説によると、昔湯治客のいる箱根に鮮魚を届けるのが峠越えのため厳しく、それでかまぼこ産業が発達したとか。今でも、旧東海道小



田原筋にあるかまぼこ通りを中心に多くのかまぼこ店があり、食べ歩き等を楽しめます。また、箱根登山鉄道風祭駅すぐ近くの鈴廣かまぼこの里では様々な体験をすることができます。かまぼこの里の中にあるかまぼこ博物館では、かまぼこが職人により作られる様子を見ることができるほか、かまぼこやちくわの手作り体験もすることができます。かまぼこ板をキャンバスにした絵を集めた（コンクールを開いたらしい）かまぼこ板絵美術館なんてなものもあります（中々面白い発想ですよね。こういう発想を思いつく感性・感受性がほしいものです）。かまぼこの里には、他にも

「えれんなごっそ」、というご飯屋があります。えれんなごっそは様々な御馳走という意味の方言だそうで、その名の通りかまぼこをはじめとする多くの小田原や箱根で取れた食材（鈴廣特製肥料を用いた野菜や、相模湾での海の幸、箱根ビールなど）をバイキング方式で食べることができます。これだけ



様々な地元産の食材が食べ放題で、何と値段は2500円前後と大変リーズナブル！！ちなみに、2000円もかかるないプランチのプランもあるそうで、かまぼことか好きな人にはたまらないのではないかでしょうか。また、えれんなごっそのすぐ隣には、箱根登山鉄道のモハ1形107号を用いたカフェであるCAFÉ 107もあります。（写真の出典：<https://www.elennagosso.com/cafe107/>）ここ

では登山鉄道の車両を模したケーキや、かまぼこピンチョスなどを扱っており、107号の車内で食べることもできます。さらにさらに、駅直結の鈴なり市場では、かまぼこバー（もはやなんもありだな）でかまぼこの食べ比べができたり、かまぼこのお土産を買ったりもすることができます。中にはかまぼこトミカというトミカの車を模したかまぼこ（妙にリアルティはないしかまぼこ大好きな子供ってそんな聞かないし、多分子供受けはしないと気がする）を売っている店や、「かまぼこのある暮らし」におすすめな器や雑貨（果たして一体どんな雑貨なのやら）を売っている店などもあります。ちなみに後者のお店は、箱根名物の寄木細工で作ったレジカウンターが必見だそうです。・・・レジカウンターって中々変わったところに趣向を凝らしましたね。レジなんて言われんかったら誰も気にせん気もするし、もっと別のところに寄木細工使うべきではと思う一方で、結構皆使うから確かにいいところなのかも、とも思ったり。いずれにせよ、半日は過ごせそうなほど色々と施設が充実してますね。駅近ですし、みなさん小田原や箱根に行く用事があれば是非ぶらりと立ち寄られてへはいかがでしょうか。（というか僕が行きたい）

グルメはかまぼこだけではありません。小田原の1駅隣の早川駅のすぐ近く（これも駅近でいいですね）には小田原漁港があり、ここでは新鮮な魚介類が楽しめます。かまぼこが名物なら、そのかまぼこの原料となるお魚がよく採れておいしいのは当然でしょう。アジやブリなどといった多くの魚が水揚げされており、港付近の飲食店で楽しむことができます。また、小田原さかなセンターや漁港の駅 TOTOCO 小田原など観光客向けの施設もあります。結構テレビ（昼のワイドショー的なやつ）とかでも扱われているようですね（そうなるとちょっと紹介したくなくなる）。特に TOTOCO 小田原では、海鮮丼だけでなく魚介類を用いたイタリアン（なぜかイギリス料理のフィッシュアンドチップスが売ってるようですが）、おさしみが約1時間食べ放題のお店まであるそうで、更に佃煮等をお土産で買えるお店もあるそうです。僕個人的に刺身が大好物なので、刺身の食べ放題とは非常に嬉しいです。また、小田原漁港プリンなるものもあるそうで、ここで売ってるアイスが中々曲者ぞろい。湘南しらすから揚げソフト（名前の通りしらすを揚げたのがかかってます）

に、プリンに魚を模った最中生地をぶっ刺した激突！  
プリンソフト、さらには小田原提灯ソフトなるものも（結構リアル）。極め付きには、税込み**5,550円**



もするキャビアソフトなるものもありまして、キャビアを瓶ごと渡してくれるそう。買う人一体どれくらいいるんでしょうね・・・。っていうかそもそもキャビアとアイスって合うんでしょうか。まあ世の中にはとんかつバフェとかどう考えても合わなさそうだけど案外おいしい（らしい）食べ物もあるそうなので、案外キャビアの塩味とアイスの甘味があっておいしいのかもしれません。

さて、このように丸1日あっても足りないほど多くの観光施設がある小田原ですが、立ち寄る機会はてきたけどそんな時間がないっていう人でも、実は小田原駅付近だけでも十分楽しめるのです。小田原駅近くの城下町を歩くのももちろん楽しいですが、小田原駅直結の商業施設ミナカ小田原も小田原に来たら一度は見ておきたいスポットです。2021年のグッドデザイン賞にも選ばれた場所で、14階建てのタワー棟と、小田原新城下町の2つからなっており、町屋風の木造建築が非常におしゃれです。ミナカ小田原には、天成園という箱根湯本にある温泉宿の別館があるのが特徴です。もちろん泊まることができるほか、タワー棟14階

には一般客も無料で楽しめる展望足湯庭園があり、箱根温泉（お湯はちゃんと現地からタンクローラーで運んできてるそう）につかりながら、小田原の街そして相模湾の美しい景色を堪能することができます。それだけではありません。タワー棟3階には西湘フードスタジアムという飲食店街があり、人気飲食店のグルメを味わうことができます。新城下町はもっとおしゃれで凝ったエリアです。新城下町の3階には金次郎広場があり、ビルの真下に江戸時代の蔵っぽく作られたテナントが並ぶ様子は何とも不思議です。（以下の写真は小田原市観光協会のページより）1階には城下町広場があり、プリン屋から豆菓子専門店から濃厚ガトーショコラ専門店まで、様々なおしゃれなお店が出店しています。その他、小田原名物のアジフライやおでんを提供しているお店もあります。ちょっとした出張の用事とかで気軽に小田原観光気分が味わえそうですね。

さて、まだまだ小田原名物はあります。ちらちら記事内でも出てきた小田原おでんは、梅味噌で食べることが特徴で、練り物の生産が多い小田原らしい名物です（ちなみに冒頭で比較に出した姫路おでんは、生姜醤油で食べるのが特徴）。また、農産物でいうと、前述の梅のほか、みかん等の柑橘も生産が行われており、小田原レモンなんてなものもあり、水レモンとかいう小田原ご当地の飲み物（焼酎を水で割りレモンを乗せたものらしい）もあるそうです。キウイフルーツなんかも作られています。伝統工芸品だと、小田原鋳物や小田原漆器などが有名で、「街かど博物館」としてこれらの工芸品について学べるお店もあるようです。そんな小田原で最も有名といえるものが小田原提灯です。小田原駅の改札にも何か特大提灯がぶら下げられているくらいですからね。小田原提灯の最大の特長は折りたたみが容易なことで、懐に入ることから懐提灯とも呼ばれているそうです。さて、発車メロディーのお猿のかごやはこれが由来です。・・とだけ言っても？？になるだけだと思うので補足説明をすると、このお猿のかごやの民謡の歌詞の中に「小田原提灯ぶらさげて」というフレーズがあるんですよね。それでお猿のかごやが使われています。まあちょっとこじつけな気もせんでもありませんが、森ノ宮駅だから森のくまさんを発車メロディーに使うようなどっかの路線よりは多分マシです。（本当に大阪環状線は半分くらい選曲が謎）



## ⑦宇佐美、伊東・・・「みかんの花咲く丘」

さて、お次は静岡県の伊東です。静岡ではあるんですが、熱海伊東間の伊東線はJR東日本の管轄なんですね。それもあってか結構JR東日本から直通してくる電車も多く（踊り子とか）、東京からのアクセスはそんなに悪くありません。さて、そんな伊東といえばやはり伊東温泉です。伊東温泉は全国屈指の湯量を誇ることで有名で、公式ホームページによると、毎分約28000キロものお湯が沸き出てくるのだとか。温泉は無色無臭で、塩化物泉と硫酸塩泉の2つがメインだそうです。そんな伊東温泉を代表する温泉として、東海館があります。東海館は昭和3年に稲葉安太郎によって創業された旅館で、2000年ごろに旅館が閉じ建物が市に寄贈された後は。改修工事を経て美しい木造建築の建物として文化財となりました。伊東温泉の歴史や伊東温泉を訪れた川端康成や与謝野晶子といった文豪にまつわる資料が展示されているほか、入浴もすることができます。



他に伊東温泉で面白い温泉として大東館があります。この大東館の中にはかつて弾薬や物資の貯蔵を行ったという防空壕があり、貸し切りの五右衛門風呂に行くのにそこを通らなければなりません。（写真は

<https://izugeopark.org/geosites/daitokan/>）ちなみにこの防空壕の中には火山のスコリア層があるらしく（詳しいことは地研の方にどうぞ。そういうや、鉄研部員で地学オリンピックで中学生1位の成績を取っている子もいますね。やはり鉄研生はすごい）、ジオパークにもなっているようです。大東館にはこのほか貸し切り露天風呂や貸し切り寝風呂等があるそうです。800円で日帰り入浴もできるそうなので良ければどうぞ。また、泥湯を楽しめる伊豆高原の湯など、伊東市内各所に様々な温泉入浴施設があります。

これらの温泉以外にも、七福神の湯という源泉かけ流しの公衆浴場もあります。それぞれの銭湯の前に七福神の銅像があることからこう呼ばれているそうです。特に和田寿老人の湯は、江戸時代徳川家光公に温泉の湯を献上したこともあるという由緒ある温泉のようです。まあ温泉なんて紹介したらきりがないので、ここらで一区切りつけておきましょう（それ以上に時間がない・・・）。

ところで、伊東市には、主に宇佐美エリアと伊東市街地のエリア、伊豆高原エリアの3つのエリアが存在します。そんな伊東市各所には、温泉以外にも変わった博物館が多く存在します伊豆高原エリアにあるニューヨークランプミュージアムでは、ティファニーランプ（？）というステンドグラスが用いられたランプが数多く展示されています。（下の写真はミュージアムの公式ホームページから）ティファニーランプは有名な宝石商ティファニーの息子ルイス・カムフォート・ティファニーが創り出したそうで、アメリカンアールヌーボー期の有名な芸術の1つのようです。伊豆高原の北の方のエリアには川奈ステンドグラス美術館があります。ここでは様々なステンドグラスの展示だけでなく、結婚式の挙式や七五三での撮影などもできるようです。ちなみに、ここもティファニーランプがおいてあるようです。ところで、この文化祭でもステンドグラスが各所にあるようなので、是非探してみてください（担当者が僕の知っている後輩なので紹介したくなる）。



さて、まだまだいきます。伊豆高原駅近くには、伊豆ティベア・ミュージアムなんてなものもあります。新旧の多種多様なティベアが展示されているようです。鉄研の部室では「おもちゃ」扱いされている灘ペアもいつかおいてもらえるといいですね。ちなみに、ティベアやトトロのぬいぐるみ（中国じゃないので、ちゃんとジブリ公認っぽいです）を作れるワークショップもあるそうです。まあトトロも動物に例えると熊が一番近い気もしますし。大室山の近くにはろう人形美術館もあります。チャップマンとか最後の晩餐とか作ってようですが、妙にリアルすぎて怖い。極め付には野坂オートマタ美術館という西洋版からくり人形の博物館まであります。こっちはこっちで正直不気味。

ほかにもまぼろし博覧会とかいう自分で怪しいとかキモ可愛いとか言っているところもあれば、怪しい少年少女博物館というもう館名に「怪しい」が入ったどう考へてもやばそうなところもあります。・・・詳しいことはどうぞグーグル検索へ（もう時間がない）。まあ昔懐かしのおもちゃとか雑貨とかいろいろ置いているようです。ちょっとカオスなだけでそこまでやばいものはなさそうなので、興味ある方は行ってみたらよいと思います。くねくね美女とかちょっとやばそうなアイテムもある程度はあるようですが。~~セレブ~~かオートマタとか含めて伊豆にはなんか不気味というか怪談に出てきそうなアイテムしかないんでしょうか。



伊東市は、自然にも恵まれており、伊豆高原エリアの大室山や城ヶ崎海岸などといった自然景観も見どころです。大室山はお椀をふせたようなシルエットが特徴的な582mの活火山で、登山リフトで山頂まで行けるそうです。（写真是[https://itospa.com/spot/detail\\_54003.html](https://itospa.com/spot/detail_54003.html)から）外からの写真もきれいですが、山頂の噴火口を囲う1キロぐらいの遊歩道からは海の景色や、富士山等も見ることができるそうです。城ヶ崎海岸は、その大室山が噴火した時の溶岩によってできた絶壁の海岸で、門脇つり橋というスリル満点の橋もあるそうです。遊覧船もあったそうですが、10年前くらいに休止になってしまったようです。個人的には海から見れたらものすごく綺麗そうに思うのですが、まあ仕方ありません。ほかにも、「伊豆の瞳」とも称される一碧湖という湖も観光スポットとして知られています。1960年に日本で初めてブラックバスが放流

されたところらしく（あまり嬉しくない話だな）、ポートでブラックバスを釣ることもできるそうです。伊東は海の幸も豊富なため漁業もおこなわれていて、独特なものとしては、富戸地区でイルカ追い込み漁という、日本でここと和歌山の太地町ぐらいでしか近年行われていなかった、漁船でイルカを囲み漁港で捕獲するという漁がなされていたそうです。が。最近は批判の声などもあり中々できていなかったり、できても取れなかったり、みたいな状況なんだとか。

さて、大変駆け足で申し訳ないですが、発車メロディーの紹介をしましょう。ここは国府津駅と同じみかんの花咲く丘が使われていますが、理由も似ています。国府津駅の項目で書いたように、みかんの花咲く丘は、伊東に向かう電車の中で作曲され、ちょうど伊東に着くころに完成したというのと、そもそもこの曲が作られたきっかけが「伊東市にある小学校と東京をつないでラジオ放送してみるので、そのときに歌う歌を作らないと」的な話だったらしいです。つまり、伊東なしに語ることができないくらい伊東と深いかかわりをもった歌であるわけです。そういうこともあり、歌碑も伊東市内に存在するそうです。もし伊豆観光に行く機会があれば、駅でこの曲を聞いて「伊豆に来たんだな」と感じてみてはいかがでしょうか（変に上から目線ですみません）

### 3. おわりに

さて、皆さん記事はいかがだったでしょうか。正直終盤は目に見えてクオリティが落ちて説明もザツになってしまっていたと思います。逆に真ん中らへんの方がダラダラ書きすぎて読みにくかったかもしれません。いずれにせよ、毎年のことではありますが、文字多めでよく分からないような話が多い記事で申し訳ありません。それにも関わらず、この記事に少しでも目を通していただいている皆様には、感謝しかありません。

さて、毎年書いてきて、多分全て合わせたら 75 ページくらいはいくのではないかというくらいの大長編になってしまったこの記事ですが、一応私個人的には、発車メロディーと関連付けて、日本各地の知られていないような名所や名物を紹介できたらと思って 4 年間書いて参りました。実際僕自身、蒲田には世界屈指の香料の会社があるだとか、東京の西の方では独活やキウイが作られているだとか、今年なら茅ヶ崎にはチタン工場があるとか横浜にスノードームの博物館がある、みたいな様々なことをしました。どうでもいい雑学ではありますが、ヤクルトが化粧品作っているみたいなことも初めて知りました。このような情報は知っておくことで、例えば旅行に行ったときに、こういう産業があるからこうなっているのかなとか、こういう歴史があるからこんな感じになったのか、といったように、得られるものがより深くなるのではないかかなと思います。これは鉄研旅行とかでも同じ話です。僕はあまり偉そうなこと言えませんが、後輩の皆様にも、ある程度訪れる場所の産業とか歴史とか詳しく調べなくとも、ある程度把握して参加してもらえたならなとは思います（当たり前のことですみませんが。あと、一切するなとは言いませんが、あまり車内でドボンばっかりするのもやめてね。車窓もちゃんと眺めましょう）

少し内輪の話をしました。この記事には実はもう 1 つ、狙いというと偉そうですが、自分自身の住む町や故郷についても、こういうことを考えてもらえたならなと思っています。もちろん観光名所がどうとか、何がおいしいとかはよくわかると思いますが、特にどういう産業があるのか、みたいな話は案外知らなかつたりもすると思います。そういうところを考えなおしていただくきっかけになればなあと思って書かせていただきました。

さて、何だか青臭いよう分からん説教じみたようなことを書いてしまいました。まあ何か変なこと言つてるなあ・・・っていう感じで流しといていただけたらなあと思います。

最後になりましたが、散々出すのが遅れながらもこの長い記事を載せて下さった編集者の方をはじめとする鉄研の方、そして少しでも読んで下さった読者の方々には大変感謝しております。また来年以降も、灘校文化祭に足を運んでくださると幸いです。

# JR 東海に乗ろう

79回生 山川

## 1.はじめに

こんにちは、79回生の山川拓海です。1月6日に青春18きっぷを使って日帰りでJR東海に乗りに行つたことについて書こうと思います。最後まで読んでいただけると嬉しいです。よろしくお願ひします。

## 2.行き先の決定

去年の12月の終わり頃、年が明けたら七尾線に青春18きっぷで乗りに行こうと考えていました。3月には北陸新幹線が敦賀まで延伸され、並行する在来線がJRから第三セクターに変わるので青春18きっぷで敦賀より先に行くことができなくなります。なのでこれがほぼ最後のチャンスでした。しかし1月1日に北陸地方で大震災が発生してしまい、行くことができなくなりました。被災された方々に心よりお見舞い申し上げます。

ということで行き先を変更することになりました。せっかく乗りに行くならまだ乗ったことのない路線に乗りに行きたいです。結構悩んだ結果三重県のJRの路線を乗り回すことにしました。三重県のJRは乗ったことのない路線が結構あるのでそれに全部乗ろうという計画です。

こちらが今回の行程です。地図を見てどこを通るか追いながら読むとわかりやすいと思います。まず朝6時過ぎに天王寺を出発して関西本線で亀山に行き、亀山から紀勢線、参宮線を経由して鳥羽に行きます。これで参宮線を完乗することができます。そしてお昼頃鳥羽を出発して松阪で降ります。松阪からは名松線に乘ります。名松線の終点伊勢奥津まで行って折り返してまた松阪に戻ってきます。これで名松線を完乗することができます。松阪には16時ぐらいに着きます。その後再び亀山に戻り、そこから関西本線で名古屋に行きます。名古屋には19時ぐらいに着くので晩ご飯に名古屋名物でも食べたいなあ。ご飯を食べたら名古屋から東海道本線で大阪に帰ります。大阪には23時ぐらいに帰って来られる予定です。結構ハードなので頑張ります。

↓こちらが旅程表です↓

発駅	発時刻	種別	行き先	着駅	着時刻
天王寺	0618 発	普通	加茂行	加茂	0727 着
加茂	0733 発	普通	加茂行	亀山	0855 着
亀山	0923 発	普通	鳥羽行	鳥羽	1121 着
鳥羽	1202 発	快速みえ	名古屋行	松阪	1246 着
松阪	1309 発	普通	伊勢奥津行	伊勢奥津	1433 着
伊勢奥津	1508 発	普通	松阪行	松阪	1634 着

松阪	1651 発	普通	亀山行	亀山	1741 着
亀山	1756 発	普通	名古屋行	名古屋	1916 着
名古屋	2007 発	快速	中津川行	金山	2011 着
金山	2024 発	新快速	米原行	米原	2138 着
米原	2139 発	普通	姫路行	野洲	2214 着
野洲	2219 発	新快速	姫路行	大阪	2317 着

### 3. 三重県へ出発

おはようございます。1月6日朝6時、天王寺駅に来ました。眠いです。天王寺駅にはまだあまり人がいません。天王寺駅名物の無人コンビニで朝食を買おうと思ったものの、飲み物しか売っていなかったのであきらめてホームに向かいます。まずは16番線から発車する6時18分発の大和路線普通加茂行きに終点の加茂まで乗ります。この時間はまだ大和路線の大和路快速が走っていないようです。発車の数分前に入ってきた反対行きの列車は割と混んでいて自分が今から乗る列車も混んでいるのではないかと心配になります。しばらくして加茂行きの普通が入ってきました。乗客はあまり乗っていません。しかも天王寺でほぼみんな降りたので余裕で座れました。

そんな感じで6時18分に定刻で天王寺を発車、大和路線(関西本線)を東へ進みます。まだ真っ暗で景色は家の灯りしか見えません。列車は各駅で乗客を拾って天王寺から15分ぐらいの久宝寺では席が3分の2埋まる程度の混雑具合になり、そこからあまり増えなくなりました。久宝寺から何駅か止まって高井田駅をすぎた辺りで山越え区間に入ります。この区間はクネクネ曲がりながら大和川を何回も渡ります。昔はトンネルで直線的にこの区間を通っていたものの、地滑りでトンネルが崩落したため緩い地盤を避けて通るルートに変更され、クネクネと大和川を何回も渡ることになったようです。高井田駅の隣の河内堅上駅の近くに地滑りで崩れたトンネル跡と資料館みたいなものがあるらしいので1度行ってみたいですね。

さて、列車は奈良県に入り2駅目の王寺駅に到着しました。ここでは人が半分ぐらい降り、ガラガラになりました。空いている車内ではくつろげる所以嬉しいです。ここからは奈良盆地を走ります。王寺ではもう空もだいぶ明るくなっていました。王寺を出るとしばらく田園地帯を走ります。車窓は霜が降りた田んぼと遠くに見える山、空は朝焼けでいかにも奈良という感じの景色でとても美しいです。それにしても沿線には畠と田んぼしかないですね。広々としていて気持ち良いです。そんな感じの景色が奈良駅の手前までずっと続いて奈良駅につきました。奈良駅のあたりは結構栄えていてビルとかホテルとかがたくさんあります。ただ奈良の中心部はJRの駅から少し離れたところにある近鉄奈良駅に近く、奈良の観光地もその近くにあるので僕が奈良に行くときは近鉄を使います。奈良県内の路線網も近鉄の方がJRより細かいところまでカバーしているので奈良県内ではJRは完全に近鉄に負けています。さすが日本一の私鉄、近鉄といったところです。

奈良駅では奈良線の列車2本が先発するらしくしばらく停車します。ドアが開いていて寒いです。この先の木津駅には奈良線の列車が先に着くので多くの人が乗り換えて行き、車内にほとんど人がいなくなりました。加茂まで行く人は少ないようです。今乗っている列車は奈良線の快速と普通を見送って7時13分に奈良駅を発車しました。奈良から加茂までは15分ぐらいかかります。特に見どころはないので加茂駅までカット。

約 15 分後加茂駅に到着。次は関西本線の普通、亀山行きに乗り換えます。亀山行きは 2 両編成です。乗って来た列車は 6 両編成だったので乗り換えると多分混むと思われます。急いで乗り換えると座れました。よかった。ここ加茂からは電気が通っていない非電化区間になるので軽油を燃やして走るディーゼルカーが走ります。今乗ったのはキハ 120 系という車両で JR 西日本のローカル線でよく走っているやつです。たまに道路を走っている大型クレーン車みたいな音がします。去年も書いたと思いますが、結構嫌われている車両です。僕は嫌いじゃないです。そんな車両で 1 時間 20 分くらいかけて終点の亀山まで行きました。

列車は 7 時 33 分に発車、加茂駅を出てすぐ山間部に入ります。線路は木津川と並行していて線路と川の間にはキャンプ場とかがあります。1 月に山間部でキャンプは寒そうですね。月ヶ瀬口までそんな景色が続いてトンネルに入ります。このトンネルを越えると三重県に入りました。そういえば月ヶ瀬には温泉がありますね。冬は寒いからキャンプより温泉の方がいいなあ。

三重県に入ると島ヶ原駅に止まり、次が伊賀上野です。伊賀上野は忍者で有名ですね。遠くには伊賀上野城が見えます。伊賀上野城は大阪城と並んで日本一の高さを誇る石垣があります。あんまり城には詳しくないのでそれぐらいしかわかりません。そんな伊賀上野のあたりは盆地になっていて線路も真っ直ぐなので列車はスピードを出すことができます。今乗っている列車も 80km/h 弱ぐらい出していますね。速いのはいいですね。キハ 120 系は山の中のローカル線で走る車両なのでどこで乗っても基本遅いです。キハ 120 系が 70km/h 以上出す区間はこの辺りしかないのではないでしょうか。

伊賀上野を出て 3 駅目の柘植につきました。柘植は草津線との乗り換え駅なので人が結構乗って来ました。乗り鉄の間では大回り乗車の経由地として有名ですね。この駅から再び山の中に入ります。ここからの区間を加太越と言います。鈴鹿山脈を越える峠で、関西本線の 1 番の難所です。急な勾配が続く区間で、昔は機関車が重連で列車を牽いたりして頑張って登っていたらしいです。今乗っているキハ 120 もエンジンを唸らせて坂を登ります。技術が進歩した今でもこの坂を登るのは楽ではないようです。坂をしばらく登ると加太トンネルに入ります。全長 900m ぐらいです。トンネルを出ると今度は下り坂になりました。



エンジンブレーキをかけながら下っています。加太トンネルを出てちょっとのところに昔信号場があったらしいです。勾配の途中にあるのでスイッチバック方式になっています。平らな停車できる線路に入って行き違いなどを行い、バックでそこから出て出発するみたいな感じです。信号場跡があるこのあたりが加太越区間で一番勾配がきついらしいです。柘植駅から 10 分かけて隣の加太駅に到着。

何もないです。そこからもう少し下って関駅に到着。これで加太越は終了。関には東海道の宿場があります。観光客が数人降りて行きました。関駅を出て東名阪道をくぐるとすぐ終点の亀山駅に到着。ここから本題の JR 東海区間です。

## 4.JR 東海に乗る

さて、8 時 55 分に亀山につきましたが次の列車まであと 30 分ぐらいあります。暇なのでちょっと駅を観察しましょう。まずこの駅、ホームが無駄に長いです。ここに来る列車は最長で 4 両ですが、ホームの長さは 10 両分ぐらいあります。昔関西本線は長編成の長距離列車が行き交う幹線だったのでその名残です。関西本線は JR 難波から名古屋までを結ぶ路線で、今乗って来た加茂から亀山の間は今、ローカル線向けのディーゼルカーが 2 両で走るだけで、長編成の長距離列車が行き交っていた全盛期からすると結構寂しくなりました。(全盛期どんな感じだったか知らないけど) そんな亀山駅の 1 番線に名古屋行きの快速が

4両で入って来ました。この列車は朝ラッシュの運用を終えてこの駅で半分切り離して2両になりました。車内は混んでいるように見えます。

切り離しとかを見ていたら次の列車の時間が迫って来たのでホームに移動しようと思います。次は5番線発の普通列車で鳥羽まで行きます。亀山は紀勢本線との分岐駅で、今日はここから紀勢本線に乗って行きます。紀勢本線は亀山から南下して松阪とか尾鷲とか新宮とか串本とか白浜とかを通って和歌山市まで行っています。要は紀伊半島を一周する路線です。また18きっぷで紀伊半島一周もやってみたいなあ。ただ今から乗る列車は鳥羽行きで、多気から分岐して参宮線に入ります。伊勢神宮に参る線で参宮線です。鳥羽までは2時間かかります。ちょっと長いですが頑張ります。

鳥羽行きの普通列車は2両編成で入って来ました。キハ25系というJR東海のディーゼルカーです。この車両はアメリカのカミンズというメーカーのハイパワー(520馬力)なエンジンを1機積んでいます。さっき乗ったキハ120系は330馬力だったのでかなりハイパワーです。列車は9時23分に亀山駅を発車しました。エンジンの音もさっきのキハ120系よりも迫力があります。駅を出てすぐ関西本線の名古屋方面へいく線路と分かれました。そして鈴鹿川を渡ると築堤の区間にあります。1段高くなつた築堤区間は見晴らしが良いです。築堤が終わると車窓に森林が広がる区間を走り、下庄駅に到着。下庄駅を出てまたしばらく森林の区間を走ります。この辺りは山ではないので林の中を走っていても結構明るいです。森林の区間を抜けて田園地帯に出ると一身田駅に着きます。一身田駅は築100年の立派な木造瓦葺き駅舎が特徴です。一身田を出ると次は津です。三重県の県庁所在地ですね。ただ、県庁所在地の津より四日市の方が栄えています。それと、津は日本一短い駅名です。ローマ字で書くとtsuで3文字です。ローマ字表記だと粟生駅(ao)とかのほうが短いので津は日本一短い駅名ではない!と言う人もいるらしいです。

列車は津を出たところです。紀勢本線を快調に飛ばしています。ここでこう思いました。「結構スピード出している(100km/hぐらい)のに全然揺れないなあ」と。かなり保線がしっかりされているように感じます。JR東海は東海道新幹線でものすごく儲かっているのであまり人が乗らない路線の整備にもお金がかけられるようです。ほとんど揺れずに滑るように走るので乗っていて気持ちがいいです。

津を出て少しして、松阪駅に着きました。松阪は松阪牛で有名ですが松阪牛は高いので流石に今回の旅行では食べられません。時間もないからね。さっきの津も松阪も隣に近鉄の駅があります。近鉄とずっと並行しています。このあたりも奈良県と同じで近鉄がJRに所要時間とか本数の面で勝っています。JRは名古屋から鳥羽に早く快適な快速みえというものを走らせていますが、近鉄特急の方が速くて本数も多いです。

松阪を出ると途中1駅止まって多気に着きました。この多気駅で紀勢本線と分岐して参宮線に入ります。多気で反対列車と行き違いをするためにしばらく止まるようです。ずっと座っていて体が痛くなつてるので外に出てちょっと体を伸ばすことにします。ホームに出ましたが、駅の前には田んぼが広がつていてそれ以外何もないです。これでも特急停車駅です。降りる人ほぼ参宮線に乗り換えるんじゃないかな。



↑行き違いをした列車↑



10時33分に多気を出発しました。それにしても周りに田んぼしかない。多気の次の駅の外城田駅も田んぼに囲まれていて駅舎がなくホームだけあるみたいな簡易的な駅でした。その次の田丸駅の横には田丸城跡があります。城の建物は現存していないらしい。田丸駅はレトロな雰囲気の駅舎で利用者に親しまれていましたが、地震で倒壊する恐れがあるとして建て替え工事が行われていました。みなさんがこれを

読んでいる時には新しい駅舎が完成していると思います。田丸の次は宮川駅に止まって、宮川を渡ります。宮川を渡る時近鉄の線路が遠くに見えました。川を渡ったら住宅街に入り、山田上口駅に到着。駅を出てしばらくすると近鉄と並走します。ちょうど近鉄特急ビスタカーとそれ違いました。そして伊勢市駅に到着。伊勢市駅は近鉄との乗換駅で、JRの駅と車庫を挟んで向かい側に近鉄の駅があります。また、この駅は伊勢神宮の外宮の最寄駅なのでスーツケースを持った参拝客が結構乗ってきました。そして伊勢市を出て、2駅目の二見浦駅でスーツケースを持った人たちはほとんど降りて行きました。二見浦駅は二見ヶ浦とか夫婦岩とか有名な観光地の最寄りなのでホーム上は観光客で混雑しています。またたくさん乗ってくるかなと思いましたが、ホームに居た人はみんな反対行きの快速みえに乗って行きました。混んでそうだし次に鳥羽から乗る快速みえの指定席取ろうかなあ。二見浦駅を出て次の松下駅でスーツケースを持った観光客は全員降りました。鳥羽まで行く人はあまりいないようです。松下駅を出ると海の側を走りはじめました。晴れていて青い空と海が映えて綺麗です。乗客もほばいないので横長の窓からワイドな車窓が楽しめます。いいですねー。この辺りには池の浦シーサイドという夏に海水浴客向けに営業する臨時駅があったようですが、海水浴場が駅から遠かったことと近鉄と車に客を取られたことで利用客が減ったため2018年に営業が休止され2020年に廃止されました。確かにここ海岸に海水浴場はなかったのでそうなって当然かもしれません。そういう言っているうちに終点の鳥羽に着くようです。鳥羽に着く直前まで海が見えました。鳥羽には11時21分に着きましたが、車内で1人ずつ運賃を精算して降りていく方式だったため時間がかかり、一番後ろにいた僕が降りたのは25分ごろでした。



で海が見えました。乗客もほばいないので横長の窓からワイドな車窓が楽しめます。いいですねー。この辺りには池の浦シーサイドという夏に海水浴客向けに営業する臨時駅があったようですが、海水浴場が駅から遠かったことと近鉄と車に客を取られたことで利用客が減ったため2018年に営業が休止され2020年に廃止されました。確かにここ海岸に海水浴場はなかったのでそうなって当然かもしれません。そういう言っているうちに終点の鳥羽に着くようです。鳥羽に着く直前まで海が見えました。鳥羽には11時21分に着きましたが、車内で1人ずつ運賃を精算して降りていく方式だったため時間がかかり、一番後ろにいた僕が降りたのは25分ごろでした。

## 5.快速みえに乗る

鳥羽に到着しまして、次に乗るのは快速みえです。快速みえの発車時刻は12時2分なのであと40分ぐらいあります。その間にご飯を買うことにしましょう。鳥羽はJRの終着駅で近鉄の特急も止まるし、なんでもあるだろうと思っていたらJRの駅は無人駅で何もなく、近鉄の駅の横にあるショッピングセンターモールなどはお土産しか売っていないなくて弁当は売っていない、売店に弁当は売ってるけど1,500円ぐらいするので高くて買えない、みたいな感じで困りました。それで仕方なくコンビニでおにぎりを3つと、朝早くて眠かったので眠気覚ましにエナジードリンク1本を購入。500円ぐらい。あとで車内で食べることにしました。名古屋行きの快速みえ号、車両はキハ75系です。このキハ75系はさっきのキハ25系と同様にカミンズ製のハイパワーなエンジンを積んでいます。キハ25系はエンジンが1機だったのに対し、キハ75系はエンジンが2機(350馬力×2)についているのでさらにハイパワーです。これにより加速が速く、最高速度も120km/hとかなり速くなっています。車内はフカフカのクロスシートが並んでいて、後ろの号車の後ろ半分が指定席になっています。混んでいたら指定席を取ろうと思いましたが、座れたので自

由席でいきます。出発を待っていたら向かいにある近鉄のホームに特急が到着しました。それに乗っていましたカップルがこっちをみていたので特急が発車する時に手を振ってみたら手を振り返してくれました。バイバイ。

そして快速みえも 12 時 2 分に鳥羽を発車。来た道を松阪まで引き返します。さっき書いたから車窓とかの情報は少なめで。松阪までは、二見浦、伊勢市、多気にしか止まらず、45 分ぐらいでいくらしいです。普通列車だと 1 時間かかります。さすが快速、速い。まず数分で二見浦駅に到着。この駅で人がたくさん乗ってきました。なんでみんな JR で鳥羽に行かないんだろう、やっぱり便利な近鉄を使うのかな。二見浦を出ると直線区間なので結構飛ばします。速い速い、110km/h ぐらい出してそう。あっという間に伊勢市駅に到着。伊勢市を出ても快調に飛ばし続け、しばらくして減速して田丸駅に停車。対向列車と行き違いをするらしいです。しかし対向列車が少し遅れていたのでこの列車も少し遅れて田丸駅を発車。遅れたら遅れた分を回復するために速く走るので楽しいです。結構スピードを出していたように思います。途中駅に止まらないのですぐ次の多気駅に到着。多気を出たら僕が降りる松阪まであと数分なので降りる用意をします。ゴミをまとめて荷物を荷棚からすぐ下ろせるようにしました。準備をちょうど終えた頃、松阪の到着案内放送が流れました。放送によると遅れは 2 分ぐらい回復したらしいです。外を見ると雨が降っています。さっきまで晴れてたのになあ。そして 12 時 46 分に松阪に到着。数人降りました。

## 6.名松線に乗る

松阪からは名松線に乘ります。名松線は、松阪駅と伊勢奥津駅を結ぶ路線です。元々は名張と松阪を結ぶ予定だったことから、その頭文字を取って名松線になりました。松阪と名張の間は、近鉄が直線的に結んでいるのでグネグネした名松線が名張まで行く意味がなくなり、伊勢奥津までしか建設されませんでした。ちょっと残念な路線ですね。



出発の 10 分ぐらい前に乗る列車が入線してきました。写真を撮って乗り込みます。僕の他にも鉄道マニアの人たちが写真を撮っています。多分この先名松線の往復その人たちと同じ列車に乗ることになるでしょう。

車両はキハ 11 系です。今は名松線と名古屋の近くにある城北線でしか走っていません。結構珍しい車両ですね。

13 時 9 分、松阪駅を出発。紀勢本線と 1.5km ぐらい並走してようやく分岐しました。ひたすら田園地帯を走ります。田んぼの向こうにはライバル(?)の近鉄の線路が見えます。近鉄がなかったらこの名松線で名張まで行けたのか。上ノ庄、権現前、伊勢八太と止まって一志駅に到着。一志駅は近鉄の河合高岡駅のすぐ近くにあります。乗り換え駅というわけではないようです。一志の次は井関駅で、この辺りから山に入ります。名松線は松阪を出てからずっとノロノロと走っているので、これはたしかに名張まで近鉄の方がいいなあと実感。山に入ってさらに遅くなったように感じます。井関駅から 4 駅目の家城駅が中間地点なのですが、4 駅でもだいぶ時間がかかりそうですね。この辺りは書くことがあまりないです。

中間地点の家城駅の 1 つ手前、関ノ宮駅の前後では奥の方にある山の上に特徴的な建物があるのが見えます。これは青山高等学校という全寮制の学校で、昔甲子園に出場していたり、有名な芸人の出身校だったり結構有名な学校らしいです。どうでもいいですね。そんな感じで中間地点の家城駅に到着しました。ここで対向列車と行き違いをするために 13 分止まるらしいです。対向列車はすでに到着してい



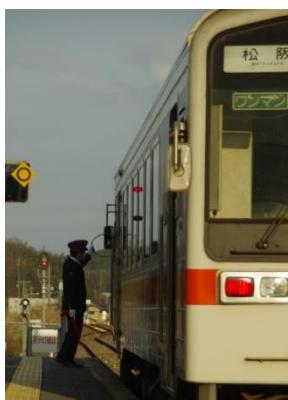
て、数分間キハ 11 系が横に並ぶということで撮影会みたいな感じになっていました。乗客は全員鉄道マニアだったのでほぼみんなホームに降りて写真を撮っていました。

家城駅は 13 時 59 分に発車しました。家城駅から終点の伊勢奥津駅までの区間は台風で甚大な被害を受けて不通になり JR が廃止を検討しましたが、沿線民の支援により 2016 年に復活したという経緯があります。その区間にいるとさらに山深くなりました。この路線は雲出川に沿って走っているので谷間の集落みたいなところを通ります。ちょっと曇っているのが残念ですが綺麗な景色です。それにしても名松線は伊勢○○という駅が多いですね。1 全部で 15 駅あるうちの 7 駅が伊勢○○駅らしいです。家城の次の伊勢竹原からは 3 駅連続で伊勢から始まる駅が続きます。伊勢竹

原、伊勢鎌倉、伊勢八知。伊勢八知駅の裏には中学校がありました。中学校のグラウンドにはスクールバスが 5 台ぐらい止まっていてターミナルみたいな感じになっています。遠くから通学している人はこのスクールバスがないと通えないんだろうなあ。伊勢八知を出ると比津駅に止まり、次が終点の伊勢奥津駅。伊勢奥津まで 1 時間 24 分かかりました。

伊勢奥津駅に着きました。山の中にある駅で駅の横には地域交流センターみたいなものがあるだけで他に何もないです。折り返しの列車は 35 分後なので地域交流センターに行ってみようと思います。地域交流センターに行くとお茶を出してくれました。ありがとうございます。この地域交流センターはお土産屋も兼ねていて、僕はここで名産のあまごを使った天魚味噌と饅頭を買いました。列車に戻る前に、駅舎の中に駅ノートがあるので見発見したので書いておきました。伊勢奥津駅に行ったら探してみてね。

伊勢奥津駅を 15 時 8 分に発車しました。あとは亀山、名古屋経由で帰るだけです。乗客は全員往路と同じ人たちです。また同じ区間を松阪まで戻るので車窓の情報は少なめでいきます。さっきまで曇っていましたか伊勢奥津駅を出る頃には晴れていて良かったです。帰りも同じ景色なので寝ようかなあとと思いましたが、寝られませんでした。そんなことをしていたらさっきの伊勢八知駅に着いていました。学校の中にバスターミナルがあるの面白い。読んでいるみなさんからすると同じこと何回も言って面白くないかもしれません。ずっと山間部を走っています。西陽が眩しいです。開けたところに出てきたら家城駅に到着。対向列車と行き違いをします。そういう名松線はスタッフ閉塞が使われています。スタッフ閉塞は 1 つの区間につき 1 つのスタッフを使用し、スタッフを持っていない列車は発車できないという仕組みです。これ



によって 1 つの区間に 2 つ以上列車が入ることができないので事故が起きないという便利な方式です。使う設備もスタッフだけなので安上がりです。ただ、スタッフ閉塞は列車を発車させるとスタッフが戻ってくるまで次の列車を発車させることができないため運用に制約ができ、本数の少ない単線の行き止まり路線などでしか使うことができません。名松線にぴったりです。なのでこの方式は今日本では珍しくなっています。家城駅では珍しいスタッフを交換するシーンが見られます。左の写真で駅員が持っている輪っかがスタッフです。スタッフを交換したらもうすぐ発車するので車内に戻ります。家城駅は 15 時 55 分に発車。ここからは田んぼとかが増えてきて夕日がさらに眩しいなあ。家城駅から野球部の人たちが乗ってきました。車内に鉄道マニア以外がいるのは久しぶりです。久々の地域利用客も乗せて列車は快調に進んで行き、伊勢八太を出たあたりで完全に平地に出ました。田んぼの向こうに夕日が沈もうとしています。松阪までにどんどん日は沈んで行き、日が完全に沈む頃に終点の松阪に到着しました。松阪には 16 時 34 分に到着。名松線を往復するのに 3 時間半かかりました。結構長くかかったように感じましたが意外と短かったです。

## 7.名古屋を目指す

さて、名松線を乗り終わりまして次は名古屋を目指します。名古屋へは快速みえに乗ると1時間ぐらい早く着にますが今回は乗りません。快速みえは津から伊勢鉄道に入るので18きっぷでは乗れないからです。それと伊勢鉄道にするとJR関西本線の亀山～河原田の区間に乗れず、関西本線を完乗できなくなってしまいます。それらを回避するために普通列車に乗って亀山経由で名古屋に行きます。亀山までは行きと同じ路線です。

今から乗る亀山行きの普通列車は、先に発車する快速みえより先にホームに入ってきました。さっきも乗ったキハ25です。続いて先発の快速みえも入線。これに乗ったら1時間早く帰れるのになー。16時41分に快速みえは松阪駅を出発して行きました。快速みえは速くて楽しかったからまた今度全区間乗ってみたい。10分後の16時51分に普通亀山行きも発車。亀山までは50分かかるらしい。車内は朝よりは混んでいますが、結構空いています。車内はロングシートです。ロングシートってよく快適じゃないと言われるのですが、空いている時はクロスシートよりロングシートの方が僕は快適だと思います。足が伸ばせて楽な姿勢で乗れます。クロスシートだと足を伸ばすとちょっと窮屈になるから足を伸ばしても窮屈じゃないロングシートの方がいいですよね。ただ、混んでいる時にロングシートで足を伸ばすとものすごく迷惑なのでやめましょう。混んでいる時に座るならクロスシートがいいと思います。



松阪を出発して2駅目、高茶屋駅で人がいっぱい乗ってきました。今日は臨時の改札口も増設しているらしく、近くで何かイベントがあったようです。高茶屋の次の次は津で、横で近鉄が発着しているのが見えました。近鉄の普通列車とどっちが先に名古屋に着くかな。津を出ると快速みえが通る伊勢鉄道と分岐して亀山方面に向かいます。もう真っ暗で外は何もみえないでの暇です。そんな感じで一身田、下庄に止まり、17時41分に亀山に到着。

亀山では乗り換えダッシュが発生していましたが、ほとんどの人が関西本線の柘植方面へ乗って行ったようです。僕は関西本線の名古屋方面行きに乗るので関係なかったです。

亀山からは普通列車の名古屋行きに乘ります。ここでディーゼルカーは終わり、電車になります。車両は315系の4両編成です。4両の315系はついこの前運用を開始したばかりの新車です。車内は新しい靴みたいな独特の匂いがします。この匂い結構好きです。

電車は17時56分に発車しました。外が真っ暗だし朝から長い時間動いていたからもう夜の8時ぐらいかと思うけどまだ6時ぐらいなんですね。名古屋までは1時間20分かかります。関西本線の駅は無人駅が多いので車掌が1駅ごとにホームに降りて改札をしています。改札をする前に客が外に出ようとしたので車掌が走って運賃を回収する、みたいなこともやってました。大変そうですね。あと車内に来て検札もしました。河原田駅に着く前に車掌が検札をしに来たので18きっぷを見せました。ここで不正乗車をしようとした人が捕まつたりしたら面白いのになあ。不正乗車する人は検札がくる区間とかに詳しいからそんなことは起きないのか。

河原田駅で伊勢鉄道と合流して南四日市に止まり、次は四日市。四日市は三重県一の都会だなあと思って四日市に到着すると、JRの四日市駅周辺には何もないです。そういうえばJRの四日市は何もないんだった。1kmぐらい離れた近鉄の四日市駅は中心地にあって都会の駅という感じなのですが、JRの四日市駅の周りには何もないです。だから暗かったです。

四日市を出たら富田とか朝日とか聞いたことのある駅に止まって桑名に到着。桑名駅の横の踏切は3種類の線路幅が集まる踏切として有名です。三岐鉄道北勢線の762mm、近鉄名古屋線の1435mm、JR関西本線の1067mmです。このうち三岐鉄道北勢線の762mmの幅が珍しく、現役の路線ではここ北勢線と、四日市あすなろう鉄道と、黒部峡谷鉄道だけらしいです。

桑名を出ると揖斐川と長良川を渡り長島駅に止まり、木曽川を渡って愛知県に入ります。愛知県最初の駅、弥富は標高がマイナス 0.9 メートルとかで日本で一番標高が低い地上駅だった気がします。それは近鉄の駅だったっけ。わすれた。この辺りは輪中と言つて標高が水面より低いって小学校の社会で習いましたよね。

名古屋にどんどん近づいてきましたね。名古屋で晩御飯を食べないといけません。何食べようかな。せっかくなら名古屋名物を食べたい。ひつまぶしを食べたことがないから食べてみたいけど、うなぎのひつまぶしは安くても 3000 円はしそうだなあ。高いなあ。どうしようかなあ。

弥富を出て永和、蟹江、春田止まり、次は八田です。八田は名古屋市営地下鉄との乗り換え駅です。いよいよ名古屋だ。八田の次が終点の名古屋。

ここで偶然今日名古屋に来ていた 72 回生の先輩からご飯と一緒に食べようと誘われました。もちろん行きます。店は名古屋駅の中にある焼き鳥屋だそうです。名古屋コーチン食べられるかなあ。



そんな感じで 19 時 16 分に名古屋駅に到着。これで関西本線は完乗。早速ご飯を食べに行きます。先輩は店に先に着いていて、席に座っていました。おかげで並ばずに入れました。ありがとうございます。メニューを見ると鶏のひつまぶしがあったのでそれを頼むことにしました。ひつまぶしが食べられて嬉しい。数種類の薬味と出汁がついてきて味を変えたりお茶漬けにしたり、いろんな食べ方ができるんですね。鶏肉は弾力があり旨味が強く美味しかったです。食レポが下手すぎて伝わっていないと思いますが結構美味しかったです。誘ってくれた先輩ありがとうございました。

## 8. 大阪に帰る

食べ終わってあとは帰るだけですが帰りの新快速まで時間があるので一旦名古屋の隣の駅の金山まで行くことにしました。金山まで行くことによって時間を潰せて、新快速で座れる確率が高くなります。金山までは中央線の快速列車で行きます。中津川行きです。名古屋を 20 時 7 分に発車しました。金山には 4 分後の 20 時 11 分に着きます。



ということですぐ着きました。金山です。帰りの新快速は 20 時 24 分発あと 13 分あるので駅のコンビニでおやつを買いました。僕が買ったのはアンパンマングミです。これ美味しいですね。新快速の車内で食べることにします。買ったらすぐホームに降りて電車に乗る列に並びます。座れたらいいなあ。まず先発の岐阜行き普通列車が行き、その後に新快速米原行きが入線。車両は 313 系 0 番台。

金山からは座れませんでした。次の名古屋で人がたくさん降りましたので座れました。米原まで 1 時間 15 分ぐらいかかるから座れないと結構困ります。

座れたらアンパンマングミを食べます。アンパンマングミってグミの粘着力が強くてオブラーントを綺麗に剥がすのが難しいですよね。今回も破れてしまいました。どうやらこのオブラーントを綺麗に剥がす時間を競う競技があるようですが、時間もかかるて綺麗に剥がせなかつたようでは絶対予選で敗退しますね。あとアンパンマングミは型の種類が 1 番から 5 番の 5 種類あるようです。今回は 1 番の型が出ました。1 番の型にはアンパンマン、しょくぱんマン、SL マン、バイキンマン、ジャムおじさん、メロンパンナの 6 人が入っています。この旅行から帰ったあと何個か食べましたが 1 番の型ばかり出たので他の型も見て

みたい。

アンパンマングミについて調べていたら尾張一宮に到着しました。尾張一宮はイントネーションを間違えやすい駅名で、「お↑わりいちのみや」と読むのは間違い。「おわ↑りいちのみや」と読むのが正しいです。アクセントを”おわり”の「わ」につけると良いです。間違えてもそんなに困らないですが覚えておきましょう。

尾張一宮を出て、新快速はずっと 120km/h で走っています。速いですね。313 系は防音材を大量に貼っているので高速で走行していてもものすごく静かです。さすが JR 東海、技術力がすごい。下手したら特急より静かかもしれません。

尾張一宮の次は岐阜に止まり、ここから 120km/h も出さなくなりました。ここから各駅に止まるらしい。岐阜を出て何駅か止まって長良川を渡って次は大垣。大垣は結構大きい駅ですね。養老鉄道とか東海道本線の支線とか樽見鉄道とかが来ています。ちょうど大垣に着く前に樽見鉄道とすれ違いました。

大垣の次の垂井駅を出たら関ヶ原の山の中に入ります。垂井の次が関ヶ原で、その次が柏原。漢字で柏原と書く駅名はいくつかあって、全部読み方が違います。「かいばら」駅と「かしわら」駅と「かしわばら」駅があって、ここは「かしわばら」です。ちなみに関ヶ原と柏原の間で滋賀県に入りました。関西に帰ってきましたね。柏原、近江長岡、醒ヶ井と止まって次が米原。米原まで来たらもう大阪に帰ってきたようなものです。

米原には 21 時 38 分に到着。隣のホームの普通列車に乗り換えます。この普通列車は高槻から快速になるやつです。新快速に乗ればいいのにと思うかもしれません、この時間は米原からの新快速がなかったので普通列車に乘ります。そして野洲で降りて野洲始発の新快速に乗り換えると大阪に早く着きます。

到着して 1 分後の 21 時 39 分に米原を発車。野洲までは 35 分ぐらいかかるらしい。朝早かったので眠いです。米原から野洲は近そうなイメージなんですが、地図で見ると結構遠いし、意外と時間もかかるんですね。あ、各駅停車だから時間かかるのか。今調べたところ新快速だと所要時間は 10 分短いらしいです。外は真っ暗で面白くないのでスマホを見たりしていたらすぐ野洲につきました。本当に 35 分もかかったのかな。

野洲で新快速に乗り換えです。同じホームから 5 分後の 22 時 19 分に発車しました。新快速に乗ったらもうすぐ大阪です。野洲から守山、草津と止まり、南草津駅。南草津は新快速が止まるようになったことで乗降客が急増した駅で、周りが開発されていてたくさん並んだマンションが壮観です。草津を出たら石山、大津、山科に止まって京都に到着。この区間は本当に速い。いつもなら京都で人がたくさん乗ってきて混みますが、今日は時間が遅いのでそんなに乗ってきませんでした。京都から大阪までは約 30 分。長かった(?)旅行も終わりです。高槻、新大阪に止まって、大阪に到着！

## 9. 終わりに

最後まで読んでいただきありがとうございました。1 人でハードな旅行に行くと結構緊張して疲れますね。最初は行き先が変更になりどうなることかと思いましたが特に大きな問題もなく楽しく旅行を終えられたのでよかったです。あとがきを読んでもそんなに面白くないと思うのでこの辺で終わりにします。読んでいただきありがとうございました。

# 鉄道むすめ＆ダイヤ改正旅行

80回生 天野

## はじめに

3月13日のテスト終わりから鉄道むすめのモバイルスタンプラリーのための旅行をしてきたので今回はそれを書いていきたいと思います。現在締め切り 55分前。さて間に合うのか。←間に合いませんでした。よい子のみんなは締め切りに間に合わそうね。

## 1日目 住吉→千里中央→豊川→嵐山→京都→敦賀

3月13日、地学と英語のテストが終わり（結果は悪かったです）正午過ぎに用事を終わらせたあとに旅行をスタートさせました。事前にXで京都まで同行してくれる人を募集したところ、同級生の鉄研のEくんと文藝のMくんがついてきてくれることになりました。ありがとうございます。

まず住吉から普通に乗ろうとしたところ文藝の先輩に遭遇しました。先輩に文藝の部誌が書き終わらないんですよ～という話をしながら、207の普通で芦屋まで行き、快速に乗り大阪まで行きました。そこで文藝の先輩とは別れ御堂筋線へ行きました。3月23日にダイヤ改正がされるためその乗り納めとして千里中央まで行きました。千里中央では回送としてポールスターが止まっていました。駅名標など写真を撮った後、北千里まで急行の阪急バスで行きました。そして北千里から山田サヨウまで一駅間だけ乗りました。おなかがすいていたので急いでおにぎりを食べました。そして山田哲大から大阪モノレールで彩都西まで行きました。大阪モノレールでは非鉄オタのMくんがジェットコースターみたいと言って、楽しんでくれていたのでよかったです。彩都西では改札を出て、おいしそうなシャークリームを眺めた後すぐに折り返しました。昨年も述べた鉄道むすめのモバイルスタンプラリーのために僕は豊川で途中下車しましたが、二人はそのままモノレールに乗ってもらい、あとで合流ということにしました。豊川ではスタンプを押した後に自販機限定メツツのライチ味を買った後に待合室で待っていました。待合室が暑かったです。そして来たモノレールは大阪万博のミャクミャクのかわいいラッピングをしていました。モノレール特有のかぶりつきができる席は先客がいたのであきらめて車窓を眺めしていました。そして万博記念公園に行きスタンプを押しました。また豊川まどかグッズを近くのコンビニで買いました。伊能津さんはいざ万博記念公園で合流する予定だったのですが二人はいなかったのでLINEを見ると南茨木で待っておくといわれていたので急いで南茨木に向かいました。南茨木からは準急に乗り茨木市で特急に乗り換えました。やはり阪急はいいですね。シートがふかふかでクロスシートのうえに落ち着いてます。桂で嵐山線に乗り換えました。嵐山線の車両が特急車両ぽかったのでEくんに聞いたところ特急車両の転用らしいですね。やはり持つべきは友。阪急合作で見たところだとなりながら阪急嵐山駅に到着。嵐山では阪急の駅員が京福電鉄をおすすめしていたので、さすが阪急だと思いました。嵐山では渡月橋を渡るという観光をした後、嵐電嵐山に行きました。途中やはりというべきか着物を着た外国人の方が多かったです。よくテレビの中継で見るところも見れたのでよかったです。嵐電嵐山では遠足の際に来たにもかかわらず押すことを忘れていたスタンプを押した後に福王寺ひかるのグッズとあつまれ！鉄道むすめのトレーディングカードがなぜか売っていたので箱買いしました。



四条大宮行きで嵐電天神川に行く途中に開封したところ推しの杜みなせちゃんの SSR を当てることができたのでテンションが上がりしました。嵐電天神川で京都市営地下鉄東西線に乗り換みました。これは「叱られる」なあと思いながら烏丸御池まで行き、烏丸線に乗り換みました。ここで同行していた二人はアイスを買っていました。おいしそうでした。国際会館まで乗りつぶしましたが国際会館で時間が余ってしまいました、駅前の公園で鬼ごっこをしました。疲れました。その後、烏丸線を竹田まで乗りつぶしました。竹田では二人と別れました。竹田でパタパタに感動した後烏丸線で京都に折り返しました。京都では時間があつたので適当に写真をいっぱい撮っていました。充電がここでなくなってしまいました。そしてサンダーバード金沢行で親と合流しました。親と今日の旅行を話しているとすぐに敦賀についてしまいました。そうです。ダイ改3日前なのに京都→敦賀でサンダーバードを使いました。サンダーバードについては後輩が執筆しているのでぜひご覧ください（宣伝）。敦賀についた後駅前のビジホにチェックインした後、居酒屋でおいしいご飯を食べました。海鮮がおいしかったですホタルイカの唐揚げとか揚げ物を食べすぎました。ホテルに戻った後、おやすみエクスプレスを見たい欲が高まったため見に行きました。いっぱい鉄オタが下りてきました。幕回しが最初の方を映せなかったので残念です。

## 2日目 敦賀→東舞鶴→京都→福知山→城崎温泉→鳥取

3月14日です。朝は敦賀の駅蕎麦屋さんでとろろそばを食べました。おいしかったです。北陸に行く人が多い中、関西の埼京線とも（色が）称される小浜線に乗りました。小浜線は途中まで通学客が多かったのですが、途中からおばあさま方がいっぱい乗ってきました。山側に座ったのですが海が見れてよかったです。東舞鶴では時間があったので海まで散歩をしました。見たらすぐに引き返しました。東舞鶴から



は、特急に乗って京都に行きました。KTRの丹後の海だったのでよかったです。途中でJR倒壊から譲渡されたやつを見れたのでよかったです。京都では駅弁を買って同じ列車の前の方に乗りました。神戸牛のあつめる奴を買ったのですがひもを引くのが不十分だったのでやり直したらもくもくと白い煙が出てきたのであわててふたをしました。「テッドウ動画摩電楼」の青葉急行さんパートの聖地巡礼ができたのでよかったです。福知山で「きのさき」対面乗り換えをしました。そして城崎温泉に行きましたが、「きのさき」では寝ていたのであまり覚えてません。城崎温泉では地蔵湯に入りました。室内の方のお湯はだいぶ熱かったです。露天風呂の方は少しづるかったですがそれでもだいぶ熱かったです。お風呂上りにコーヒー牛乳を飲みながらほかほかになってリフレッシュすることができてよかったです。もちろん城崎このりのグッズは買いました。城崎温泉からは鳥取までキハ47の普通に乗りました。二両編成だったのでかなり席には空席が目立つ感じでした。途中餘部鉄橋や、日本海や鹿を見ることができたので楽しむことができました。途中の浜坂では30分間停車するなど都会では見ないような駅間距離などがありました。鳥取では大衆居酒屋に行ったり能見の応援歌を歌うなど楽しみました。カツオのたたきとかきゅうりとか食べました。おいしかったです。

## 3日目 鳥取→智頭→大原→岡山→倉敷→播州赤穂→姫路

朝の特急とかを見に行こうとしましたが前日の睡眠不足で諦めました。北のどん兵衛を食べた後出発です。二日目も乗ったキハ47系の因美線に乗って智頭に向かいました。座れるぐらいにはすいていたのよかったです。4両もあったのですが明らかに過剰だと思います。因美線に乗っている際重大なミスに気が付いてしまいました。そう、大原で降りるのを忘れていたのです。あわてて乗換案内で調べ直したところスーパーはくとに乗れば間に合うことが分かったので一安心でした。ちょうど自由席が無くなる前日なので



よかったです。智頭からは智頭急行に乗りました。宮本えりおかわいい。前回は夜のスーパーはくとだったので何も見えませんでしたが今回は朝の普通だったのできれいに景色が見えたのでよかったです。かなり線形がよくずっと感動～していました。途中恋ヶ窓山形や宮本慎也武蔵小杉などの駅名標を撮るなどしているとすぐに大原きやかにつきました。特急停車駅にしてはかなり田舎だなと思いました。一応車庫も併設しているのですが、地方のローカル線のような（実際そう）駅前でした。スーパーはくとの時間まで余裕があるので大原神社に行きました。大原駅で買ったクリアカードで遊ぶなど時間をつぶし、スーパーはくとに乗りました。自由席に乗りましたが普通に乗車している方が多く鉄オタの人はいませんでした（だからみんな北陸行くてるんだって）急行という名がついているだけあってかなりスピードを出しており疾走感がありました。楽しかったです（小並感）上郡で降りました。出るときに切符が引っかかるなどしました。北陸に行ってない珍しい撮り鉄もいました。駅前のパン屋でパンを買って食べました。二個しか買わなかったのでおなかがすきました。少し早めに改札に入り、黄色い電車に興奮するなどしていました。（国鉄岡山）黄色い電車の仲が225系などと同じことに落胆しながらも爆睡していました。それこそ春休みのお昼間の新快速ぐらい混んでいました。倉敷で乗り換え、中庄に行きました。中庄では倉敷マスカットスタジアムに行きました。外観はZOZOマリンスタジアムの骨組みだけみたいな感じでした。中には卓球場があるなど野球だけではなく地域の人のスポーツセンターのような役割を果していました。外周には用水路の上にアスレチックがありましたが、落ちても着替えがないのであきらめました。中庄からははぴらいんふくいに乗り、倉敷に行きました。倉敷市から水島臨海鉄道に乗りました。高槻駅の写真を撮ることができたので満足です。親が貨物がいることに驚いていました。三菱自工前まで行ったのですが、簡素な椅子しかなく、電車も入れ替えをするらしく奥に行っちゃたので暇でした。一度体験してほしいですね。折り返しは特に何もありません。行きも帰りも三菱の奇抜なラッピングがいました（保存剤）。倉敷からは播州赤穂経由で姫路まで行きました。ずっと寝てたのでなにもありません。天和と、播州赤穂から網干が長いのと、成長痛で肋骨がいたくなることがあるぐらいしかありません。あとトイレは和式でした。ずっと座れたのでよかったです。

## おまけ

### 4日目姫路→住吉→家

朝快速で座っていました。クロスだと旅行気分が盛り上がりますね。スポーツ大会の8:40分集合に文句を言いながら登校していました。スコアは恥ずかしいのでごまかしますが2024年の阪神の開幕戦と23年8月17日の阪神対広島戦でした。なお種目はサッカーです。

## まとめ

来年は面白い文章を期限内に提出します。



2024/3/23 箕面萱野駅にて行われた出発式

## 祝北大阪急行南北線延伸開業

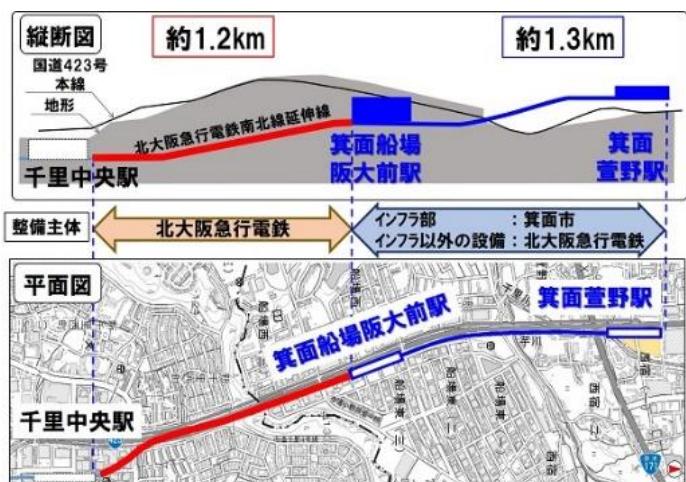
77回生 亀田

### 0. はじめに

今年新たに開業した鉄道路線と言われて読者の皆様の頭に最初に浮かぶのは何だろうか？全国的には北陸新幹線の敦賀延伸が一番のニュースだろう。その一週間後、大阪の大動脈、御堂筋線の北の端に2.5kmの新たな鉄路が繋がった。ここではその、着工から7年と少し、当初の計画から3年遅れた北大阪急行の新線について書いていきたいと思う。

### 1. 計画概要

(株) 北大阪急行電鉄(以下北急)は阪急電鉄が株式の54%、大阪市が25%<sup>i</sup>を保有する第三セクター鉄道会社である。2014年3月31日に大阪府、箕面市、阪急電鉄、北大阪急行電鉄も四者で千里中央～(仮称)新箕面駅の延伸について基本合意した。路線延長は約2.5km、総事業費は約650億円で2020年の開業を目指しプロジェクトがスタートした<sup>ii</sup>。総事



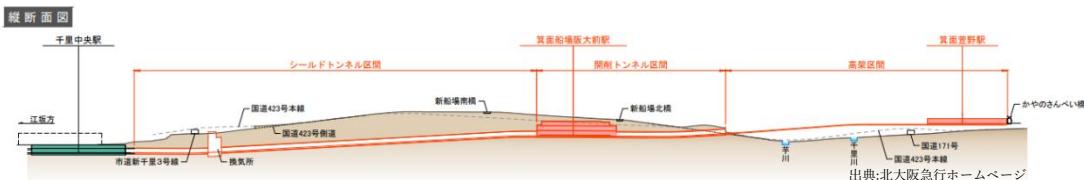
出典：北大阪急行ホームページ

業費の内訳は、建設費が約 600 億円、車両費が 50 億円で、建設費はグラフのように、北急が事業の採算性確保を考慮し受益相当額の 110 億円、鉄道整備分野で初めて社会資本整備総合交付金を活用し残りの額の半分を国が、その残りを地方自治体が負担し、車両費の 50 億円は箕面市と国が半分の 25 億円ずつ負担する予定だった<sup>iii</sup>。しかし、2021 年 4 月に資材労務単価の上昇や設計深度化による構造変更などに伴い総事業費 874 億円（整備費 811 億円、車両費 63 億円）に見直され、いずれも増加分は箕面市と国が半分ずつ負担した<sup>iv</sup>。箕面市は負担額のすべてを北急貯金とポートレース事業収益金で賄うとしており、市の財政を圧迫しないようにしていることが伺える。ここで北急の負担額は 110 億とあるが、この分を回収するのにどのくらいかかるのだろうか？国土交通省が出している需要予測<sup>v</sup>によると、延伸区間の利用人数は、平成 32 年度(2020 年度)で 41,954 人/日で、人口減少によりその後は年平均 0.6% 減で、平成 61 年度(2049 年度)には 35,350 人/日になると予測されている。簡単のため毎年 40,000 人/日であるとし、北急の出す利益を加算運賃部分の 60 円であると仮定すると、回収するまでにかかる日数は、  

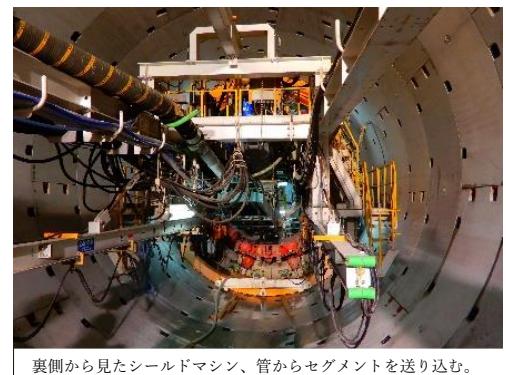
$$11,000,000,000(\text{円}) \div \{40,000(\text{人}/\text{日}) \times 60(\text{円}/\text{人})\} = 4,583(\text{日}) = 12.56(\text{年})$$
となり利子などを考慮すればもう少し長くなるし、定期旅客大半であるので一概には言えないが、開業から 18 年ほどたっても回収が 26%ほど<sup>vi</sup>である近鉄けいはんな線などと比べると圧倒的に短くなっている。ここに社会資本整備総合交付金の恩恵がでている。回収が終われば加算運賃は終了するので、延伸区間が他の区間と同じ値段になる日もそう遠くはないだろう。

この頃はまだ駅名が決まっておらず、2018 年 9 月に名称決定されるまでは、箕面萱野駅が(仮称)新箕面駅と、箕面船場阪大前駅が(仮称)箕面船場駅と呼ばれていた。これ以降は前者を萱野駅、後者を船場駅として書かせて頂く。千里中央駅～船場駅の南端までは北急が整備し、船場駅構内～萱野駅はトンネル、高架橋などの構造物のインフラ部分を箕面市が整備し、線路、信号設備などを北大阪急行が整備することとなった。2015 年に鉄道事業法許可と軌道法特許を取得し、2016 年に国交省の工事認可を受け、北急開業 50 周年と節目の年になった 2017 年に起工式が行われた。

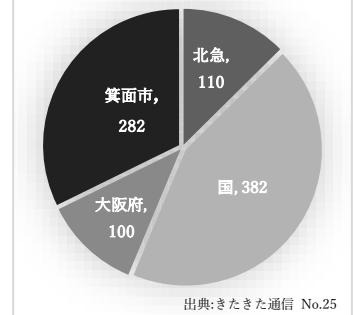
## 2. 工事の様子



延伸線区間の主に三つの部分に分けられる。1つ目は北急が整備した千里中央駅から船場駅南端の区間で、この区間は単線のシールドトンネルを二本掘る形で進められた。シールドトンネルとは、シールドマシンと呼ばれる円形の掘削機を用いて、前面のドリルピットが開拓することで土砂を掘り、その土砂を後方にかき出し、それと同時に崩れないようセグメントを組み立てて固めていく工法である。一日に 10m ほど掘り進めることができ、上を掘る必要がなく比較的容易にトンネルを掘れることから水道工事など



見直し後の事業費の負担割合（億円）



様々な箇所で用いられている。2つ目の箕面市が整備した船場駅構内から地上に出るまでの区間は、掘る部分が浅く、横に新御堂筋もあることから、一度土砂をすべてかき出して穴を掘ってから埋め戻す開削工法で行われた。1つの区間の工事に使ったシールドマシンもここから地下に入れられた。最後の地上区間はすべて高架橋で建設され、国道171号線をオーバークロスする形となった。

当初2020年度としていた開業目標から3年延期されたのには主に3つの理由がある<sup>vii</sup>。1つ目は、用地交渉が長期化し、用地確保に難航したこと。2つ目は千里中央駅につながる既存のトンネルの周りにある土留壁シールドトンネルルート上にあり撤去が必要になったことである。この土留壁はヤマダ電機の建物が近接しており、安全性を確保しながら撤去するために時間を要した。3つ目は高架区間の基礎杭施工箇所の地下から昔のコンクリート擁壁が出現し撤去したことである。昔の国道423号線(現在の新御堂筋)のものと考えられている。そのような事態があり、2023年度の開業を目指すこととなった。



地上への開口部 ここからシールドマシンを入れた

### 3. 新駅について

新線開業と同時に、北大阪急行線内すべての駅で、駅名標のデザイン変更が行われた。以前の3:4ぐらいの比率で丸っこくてかわいい感じの駅名標から、横長でスタイリッシュなデザインに変更された。以下、駅別に解説していく。

#### 【I】箕面萱野駅(M06)

1面2線の島式ホームで、南側にダブルクロスポイントがあり、従来の千里中央駅と同じ線路配置になっている。両側のホームには他の駅と同じホーム柵があり、安全対策がなされている。ホーム北端には北改札口が設置されており、みのおキューズモールとの連絡デッキまで高低差なしで行くことができる。北改札には券売機が3台、改札機が4台(うちIC専用2台、幅広1台)と問い合わせインターが設置されている。南改札へはホーム中程にエスカレーター、エレベーター、階段が各1か所ずつある。基本的には無人改札となっているが、券



新しいデザインの駅名標



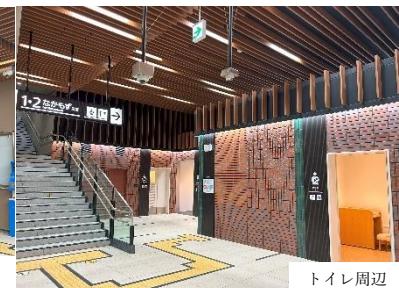
出典：北急ホームページ



北改札口



南改札口



トイレ周辺

売機が2台、改札機が3台(うちIC専用1台、幅広1台)とインターホンが設置されている。南改札口横には、トイレ(男、女、バリアフリー)と授乳室も設けられている。改札前は、まだ工事中のため、白い囲いで囲われた狭い通路となっている。千里中央駅の機能は一部この駅に移管され、忘れ物の管理なども行っている。接近、発車メロディーも従来の千里中央駅のものが受け継がれ、発車時には、四季によって異なるメロディーが流れるものと考えられる。最終列車の発車の際には以前の千里中央駅同様「螢の光」が流れます。

## 【II】箕面船場阪大前駅(M07)

1面2線の単純な島式ホームでポイントなどはない。駅の南端では、シールドトンネルと開削トンネルの境目が観察でき、駅構内から北側は開削トンネルとなっている。トンネル内は非常に明るく駅構内と変わらないぐらいの明るさである。ホームは「繊維の街」をテーマにデザインされ、天井や

北急のカラーをイメージしたと思われる壁のランダムに折り重なった模様で繊維を表現している。改札口への通路は、南北に2か所階段が、エ

スカレーターは片方向のみのものが上り下り1か所ずつ、通り抜け式のエレベーターが1か所設置されている。改札口は1か所のみで照明の形に凝った近未来的なデザインをしており、改札機が4台(うちIC2台、幅広1台)、その横に券売機が3台設置されている。トイレや授乳室は改札横に萱野駅と同じく設けられている。改札を出て右手、南側の1番出口には、とても長い地上2階まで直通のエスカレーターがあり、連絡デ

ッキまで一回で行けるようになっている。改札から左手にまがり北に150mほど進むと階段のみではあるが2番出口があり、地下一階でCOM2号館と直結し、地上まで上がると新船場北橋東詰交差点の南東側に出る。接近メロディーは北大阪急行の他の中間駅と同様の「フニクリ・フニクラ」となっている。(人生で一番聞いた曲かもしれないのに曲名知らなかった。)



出典：北急ホームページ



1番出口のエスカレーター



1番出口

## 4. 新規車両の投入

新線開業による北急車の運用数の増加に対応するため、9000系第5編成から第7編成までの計30両が新造された。全車両近畿車両で製造され、第1,第2編成と同じく、ステンレスむき出しの車体に帯をまとめた外装となっている。そのうち9005編成は「ゆずるとモミジーヌ仲良しトレイン号」として箕面市の



近畿車両から陸送される 9007 号車（部員撮影）

PR キャラクターである「滝ノ道ゆづる」と「モミジーヌ」←釣り目をそれぞれ 1,2 号車と 9,10 号車にあしらったデザインに、9006 編成と 9007 編成は「箕面四季彩もみじ号」として明治の森箕面国定公園や箕面市の観光名所である箕面大滝などのもみじを基調に四季の移ろいを鮮やかなグラデーションで表現したデザインとなっている。



9005 編成「ゆづるとモミジーヌ仲良しトレイン号」



9006 編成「箕面四季彩もみじ号」

## 5. 運賃設定

日本一安い初乗りで有名な北急、今回の改定でもその座は守られた。2023 年 8 月 9 日、2023 年度末に開業を予定している南北線延伸線（千里中央駅～箕面萱野駅： 営業キロ程 2.5 km）における旅客運賃（基本運賃並びに加算運賃）設定について、申請通りに認可された<sup>viii</sup>。既存の 1 区（~2km）、2 区（2~4km）、3 区（4~6km）に加え、4 区（6~8km）、5 区（8~10km）が新たに設定され、普通運賃はそれぞれ 100 円、130 円、140 円、160 円、180 円となった。また新たに加算運賃が設定され、延伸区間を含んで乗車される場合は、普通運賃で 1 乗車につき 60 円が上乗せされる。これによって北急線内で最大の運賃区間は箕面萱野～江坂の 240 円となった。各駅相互間の運賃は以下のとおりである。

	箕面萱野	箕面船場	千里中央	桃山台	緑地公園	江坂
箕面萱野		160円	190円	200円	220円	240円
箕面船場阪大前	160円		160円	190円	200円	220円
千里中央	190円	160円		100円	130円	140円
桃山台	200円	190円	100円		100円	130円
緑地公園	220円	200円	130円	100円		100円
江坂	240円	220円	140円	130円	100円	

## 6. ダイヤについて

### 【I】鉄道

既存区間に 대해서は大きな変化はなく、平日朝ラッシュ時 4 分半間隔、日中 8 分間隔、タラッシュ時 5 分間隔、土休日朝夕 6 分間隔、日中 8 分間隔が維持された。北行きの列車はすべて箕面萱野行きに統一さ

れ定期列車の千里中央行きは消滅したが、千里中央駅南側のダブルクロスポイントは撤去されず残るため新線区間で事故などが発生すれば千里中央にて折り返し運転を行う可能性はある。南行きに関しては、朝の始発一本目を除いて千里中央始発は消滅した。箕面萱野始発は萱野5時19分発で、千里中央以降2本目となる千里中央始発に関しては従来の時間のまま箕面萱野始発にすると4時台になり、それを避けようとするほかの区間の始発が遅くなるため、一本目のみ、桃山台車庫から回送した列車を千里中央で折り返しして使用することで利便性を維持したものと思われる。それ以外の変更点としては、北急発の天王寺行きが新設されたことである。平日に3本、土休日に2本設定されている。また新たに平日ダイヤにおいて北急車が御堂筋線内完結の運用に入ることが確認されており、「新大阪」「中津」など以前はめったに見られなかった行き先が見られるようになった。延伸区間開業によって変わった、北急とメトロの車両使用料相殺のための走行距離割合を調整するものだと思われる。

## 【II】バス

鉄道延伸とともに、阪急バス各線でも大規模なダイヤ改正が行われ、主な新御堂筋を走っていたバスは、船場駅付近で新御堂筋を外れる路線や北摂霊園に向かう路線など一部を除き拠点を千里中央から箕面萱野へと移した。改正前の「新船場南橋」バス停の千里中央行きのバスは平日7時台に33本あったが、改正後は13本まで減少した<sup>ix</sup>。延伸開業によって、運転士不足の解消と、利便性向上で車通勤者の公共交通機関への誘導による渋滞緩和に寄与するものと思われる。

## 7. 各駅周辺の開発

### 【I】箕面萱野駅周辺

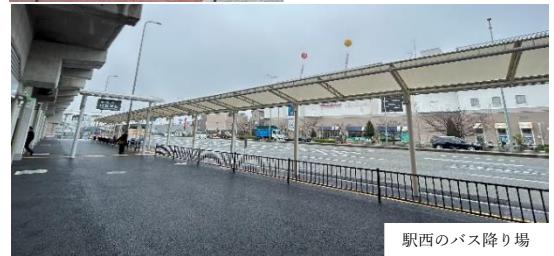
北改札口直結のみのおキューズモールには鉄道開業と同時に新たな4棟目の建物が誕生した。STAITION棟と呼ばれ、駅ホームの高架下の部分やバスタークナルの上の部分を含み、主に飲食店や、持ち帰りの食料品店多くが入った。筆者のイチオシはSTAITION棟2階に初めて支店がオープンした、箕面・小野原のコロッケ店「クロケッタ」である。コロッケでこんなに種類を作れるんだと感動する圧倒的な品数で、どれもとても美味しいのでぜひ食べてみていただきたい。千里中央駅から多くの路線のターミナルが移ったバスタークナルは駅西側の新御堂筋沿いに降り場、駅東側のロータリーに乗り場が整備され、多くの方面に向かうバスを捌いている。南改札口の前には、タクシー乗り場や身障者用乗降所を設けた2つ目のロータリーができる予定だが、鉄道開業時点ではできておらず、令和六年度の完成を目指している。



北急車による天王寺行き



バスタークナルと STAITION 棟



駅西のバス降り場



みのおキューズモールの連絡デッキ

## 【II】箕面船場阪大前駅周辺

高度経済成長期以降、大阪市中央区の船場の繊維卸商の問屋街から移転し、船場繊維団地として栄えた。この周辺を箕面市は「文化芸能・国際交流拠点」、「健康寿命の延伸・ヘルスケア拠点」として、新たなまちづくりを進めている。南出口の長いエスカレーターを上がった先には、広場があり、その周りに劇場や図書館を備えた複合公共施設が建設され、北側には、外国部学部が使う大阪大学の箕面キャンパスも移転された。駅直結のタワーマンションも建ち、商業施設も建設される予定で、さらなる賑わいが期待される。

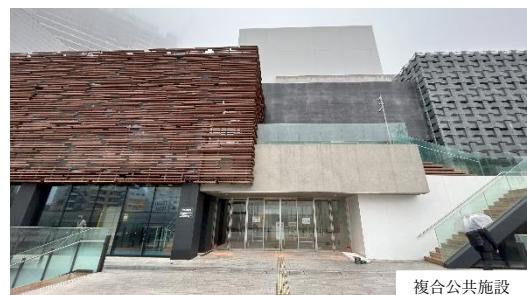
箕面市の人口統計<sup>x</sup>によると、2014年2月から2024年2月までの10年間で、阪急箕面線沿線周辺の地域(箕面,西大路,牧落,百楽荘,桜井,桜,半町,瀬川,新稻,桜ヶ丘)の人口の合計は57630人から56151人に減少したのに対し、北大阪急行沿線周辺の地域(稻,萱野,西宿,今宮,外院,石丸,白島,坊島,如意谷,船場西,船場東)の人口の合計は、36352人から37256人に増加した。このことからも北大阪急行沿線に対する期待の高さが伺える。

## 【III】千里中央駅周辺

千里ニュータウンの中心として開発され、50年余りが経つ。阪急百貨店の三角形の鉄骨を外側に配置したデザインや駅ホームの吹き抜けの構造など現在でも古臭さを感じさせない近代的なデザインだが、各部に老朽化が目立つ。駅南東側にある千里阪急ホテルは、2025年度末ごろに閉館することとなっている。2018年度に「千里中央地区活性化基本計画」が策定され<sup>x1</sup>、多くのバスのターミナルが萱野駅に移ったことでリソースが空いたバス停などを再編し、千里阪急と千中パルなども一緒に建て替える大規模な再開発を進める予定だ。まだ計画段階で何も決まっていないが、萱野駅に終着駅の座を奪われた千里中央が今後顧客を引き留めるためにどのような変貌を遂げるのかが楽しみである。



1番出口 2階連絡デッキ



複合公共施設



大阪大学箕面キャンパス

## 8. 開業当日

(この章は旅行記風に書かせていただきます) ←短いけど

2024年3月23日ついに待ちに待った(千里中央の人は待ってない)開業当日がやってきた。この日はあいにくの雨だった。北急沿線に住む筆者は箕面萱野駅の一番列車を見るために、朝といってよいのかわからない闇の中、シェアサイクルを漕いで北に向かう。途中交番にいる警察官と目が合いヒヤリとしながらも、ぱらつく雨の中、駅から少し離れたサイクルポートに自転車を返し、そこから歩いて駅へ向かう。一昔前なら自転車で行ったらそのまま自転車を帰りも漕いで回送しなければいけなかつたのだが、最近は便利なものである。スマホ一つで簡単に自転車を乗り捨てでき、帰りは新たに開業した電車で帰って来れる。駅に隣接するキューズモールの中に入ると、なんやら人影が。ライトをつけるとアパレル店のマネキンがずらり。不気味な通りを抜け、2Fの連絡デッキに上がり数分上ると駅の全体が見える、完成した駅を見るのは初めてなので少し興奮。そのままデッキを歩くと北改札の前に到着である。改札に前には60名ほどが

すでに待機していた、まだ始発の発車まで1時間以上ある。係員の案内に従い、切符購入の列に並ぶ。続々と人が集まる中、4時30分にシャッターが開き、切符の発売が開始された。北改札には券売機が3台設置されているようである。南改札には2台あるそうなので開業当日発売の0001番のきっぷをゲットした猛者は計5人ということになる。10分ほどで筆者の順番が回ってき、使う分と記念の江坂までの240円

分と初乗り小人80円を2枚購入した。0017~0020番だった混雑対策なのか今日は回数券を買えないようである。ちょうどその頃中で報道陣向けにテープカットをしていたが、改札外からでは何も見えなかつた。切符を買い終わった後は再度入場列に並ばれるため、また階段の下まで続く長い列に並ぶ。さらに列は伸び、改札開始の5時を待つ。

5時になった。北改札には改札が4台設置されておりうち2台がIC専用である。前のほうの様子はわからないがスムーズに改札内に入る事ができた。1番線には1番列車の9001編成が2番線には4番目に発車の9004編成が停車していた。両編成に延伸開業ヘッドマークが掲げられ、9004編成のほうにはLEDで箕面市のゆるキャラをあしらった祝開業の表示がされていた。あちこちでマスコミが取材しており、どこの新線開業にもいる有名人？が今回もカメラの前で「2年前から楽しみにしていた」と語っていた。筆者も周りと一緒に適当に写真を撮っていたら、どこの新聞社かわからないが音声の取材を受けた。使われているかどうかは知らない。そういううちに一番列車の発車時刻5時19分になり、シャッター音が鳴り響く中、駅長の「出発進行」の合図とともに朝ラッシュ並みの乗客を乗せて発車していった(1ページ目写真)。その後は駅長の記者会見などを見た後、なかもずからの始発の折り返しである3本目の列車に乗車した。なかもずから来たときの先頭車は大満員だったが折り返しの電車は空いている。小さい子達の後ろで前面展望を楽しむ。千里中央で聞きなれた発車メロディーを聞いて発車。ほどなくすると地下に潜り、勾配が終わるとすぐに箕面船場阪大前に着いた。思ったこととしてはトンネルが非常に明るいことぐらいだろうか。箕面船場阪大前を出発するとさらに大きく下り勾配を経たのち、制限55km/hの急カーブを通って千里中央に到着。いつもとは逆の方向からホームに入るのは新鮮だった。その後は最寄りまで乗車して帰宅、朝の程よいお散歩だった。この日は10時から船場駅前の広場にて記念硬券などの開業記念グッズの発売があるそうだが、後輩に購入を任せた。雨の中2時間近く並び購入してくれたらしい、大変感謝である。(ほしかった延伸開業HMマグネットが売り切れてたのは少し残念。)この日はこの部誌の提出締め切りの前日であり、まだこの段階でほとんど書けていないのだが、3時間睡眠のせいで睡魔に負けて昼寝してしまった。おやすみなさい。



普通きっぷしか買えない券売機



購入したきっぷ



「祝開業」表示の9004編成



インタビューに答える駅長

## 9. おわりに

筆者がこの部誌に寄稿できる最後の年になってしまった(卒業しても書いている人もいるが)ので、最後に何かしっかりした記事書こうと思って飛びついたのが、ちょうど地元の大きな話題だった北急延伸である。最初はノリノリで書き始めたのはいいものの書き始めてすぐに後悔した。筆者はそんな知識を持ち合わせていないのだ。何とかいろいろ調べながらここまで書くことができたが、途中グダグダになり、最後には旅行記を書き始める始末だ。ここまで駄文を読んでいただいた読者の皆様には深く御礼申し上げる。

最後に章立てて書くほどでもなかったことを一つ書いておく。開業後の初めての平日、3月25日(←切一日後)にこの記事を書くためもう一度新線区間を訪れた。8時ぐらいに千里中央に到着するなかもず行きの列車をみてびっくり、座席が全部埋まってたち客がちらほらいるぐらいの状態を想像していたのだが、千里中央時点では座席は半分以上あいていた。千里中央の人が座れなくなるというは何だったのか。確かに端の席には座れないかもしれないが1,2列目に並んでいたら全然座れる。絶対座れない中間駅の筆者には羨ましい限りである。今後マンションの増加などで変わるかもしれないが、今のところは千里中央からなら一本待てば座れそうというのが筆者の見立てである。

また長々と書いてしまった。このあたりで筆を置かせて頂こうと思う。入学当初は長いと思っていたけど一瞬の灘校鉄研人生だった。関わられたすべての方に感謝をし、この記事の結びとさせて頂く。

i 「北大阪急行 50 年史」 p.148

ii 同上 p.134

iii 北大阪急行工事見学会資料

iv きたきた通信 No.25

v 国土交通省「需要予測の概要」

vi 近畿日本鉄道ホームページ「鳥羽線・けいはんな線における加算運賃について」

vii 箕面市ホームページ

viii 北大阪急行ホームページ「北大阪急行電鉄南北線延伸線の運賃認可について」

ix 阪急バスホームページ

x 箕面市ホームページ「箕面市町丁目別世帯人口数」

xi 豊中市ホームページ

(出典の明記のない写真はすべて筆者撮影)

### <参考文献>

- ・2018年 北大阪急行電鉄株式会社「北大阪急行 50 年史 1967-2017」
- ・北大阪急行ホームページ <https://www.kita-kyu.co.jp/>
- ・箕面市ホームページ「北大阪急行線の延伸と関連まちづくり」 <https://www.city.minoh.lg.jp/kitakyu/kitakyu-enshin.html>
- ・箕面市ホームページ「過去の人口・世帯数」 [https://www.city.minoh.lg.jp/toukei/jinko/kako\\_home.html](https://www.city.minoh.lg.jp/toukei/jinko/kako_home.html)
- ・国土交通省「需要予測の概要」 <https://www.mlit.go.jp/common/001111848.pdf>
- ・近畿日本鉄道ホームページ「鳥羽線・けいはんな線における加算運賃について」  
<https://www.kintetsu.co.jp/gyoumu/kippu/kasan/kasan.html>
- ・阪急バスホームページ「新船場南橋バス停時刻表」 <https://www.hankyubus.co.jp/rosen/pole/1090.html>
- ・みのおキューズモールホームページ <https://qs-mall.jp/minoh/>
- ・豊中市ホームページ「千里中央地区活性化ビジョンの実現に向けた取組み」  
[https://www.city.toyonaka.osaka.jp/machi/senrinyaunsei/senri\\_kasseika/0180330153707829.html](https://www.city.toyonaka.osaka.jp/machi/senrinyaunsei/senri_kasseika/0180330153707829.html)
- ・MBSNEWS <https://www.mbs.jp/news/feature/kansai/article/2024/03/099476.shtml>
- ・結みのお広報誌 [https://www.yui-minoh.com/News/news-42\\_featured.pdf](https://www.yui-minoh.com/News/news-42_featured.pdf)
- ・ウィキペディア (Wikipedia) <https://ja.wikipedia.org/>

「北大阪急行電鉄南北線」「箕面萱野駅」「箕面船場駅」「千里中央駅」「北大阪急行電鉄 9000 形電車」

## あとがき

「どんこう」ご覧の皆様、最後までご覧いただき誠にありがとうございます。上巻冒頭のはしがきを執筆しました鈴木です。ところで、今年の部誌、昨年より文字が小さいうえに余白も小さくなっています。製本次第では非常に読みにくい状況になっている可能性があります、申し訳ございません。今年は、コロナによる縛りがなくなつて以降初めての部誌ということで鉄研部員からたくさんの記事が送られてきました。校閲を担当している身からしてもうれしい限りです。

あとがきで書くことではないのではと自分自身思いますが、あとがきからご覧になっている方もおられるかもしれませんということで去年と同様、軽く今年の「どんこう」についてご案内を。今年も昨年に続き2部構成となっております。上巻では、毎年恒例8月の鉄研旅行記・模型コンテスト記、それに加え一昨年ぐらいから活動を活発化させているBVE制作記の3本立てでお送りしております。また、下巻では、部員個人個人の旅行記・研究記を載せております。

ここから少し小話を。興味のない方は最後の段落へどうぞ。

現在、提出期限間近に出されてきた記事の校閲を終え、このあとがきを書いています。つい数時間前まで18きっぷを使って小旅行に行っていました。行った先は、小豆島土庄町(船に乗りたかったのと某アニメの影響)。自身、山の多いところに長く住んでいたため幼い頃から海というものが大変好きなのです。それはさておき、土庄町へ向かうにはいうまでもなく船を使う必要があるのですが今回は高松側から向かいました。乗船受付開始とほぼ同時に乗船し屋上のデッキへ上がったのですがやはり海というものはいいですね。海を見るだけで涼しさを感じられ、また遙か彼方まで続く水平線を眺めていると何処までも行けそうな感じになれるものです。そんなテンション高めな感じで土庄へ向かい、現地で観光をして夕方の遅い便で高松まで帰ることになりました。そしたら、平日の夜に近い便にも関わらずものすごい人の数。普段船というと深夜フェリー(夜行フェリー)にしか乗らないせいかもしれません、自由席の座席が7~8割ほどまで埋まっており大変驚きました。人を見てみるとアジアからというかはヨーロッパからの観光客のほうが多い印象でした。日本各地に観光客が戻っているんだなーと直に感じた旅行でした。

それにしても本当に去年から今年にかけて日本各地に観光客含む人出が戻り賑やかになってきました。ホテルが高くなったり、なんか騒ぎも多くなったりという点もありますが、やはり賑やかな方がいいですね。今年も鉄研部員の後輩たちがいろんな活動をしてくれることでしょう。皆様も良い年でありますように!来年もお待ちしております!

編集担当  
77回生 鈴木